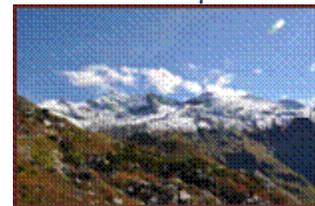
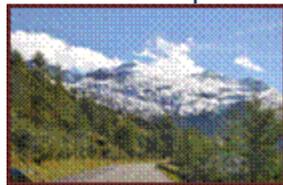


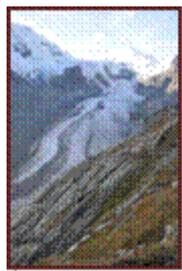
La haute route alpine du Grossglockner

Lundi 20 Septembre. (suite) Cette magnifique route débute à Fusch (point X carte itinéraire) au sud de Zell am See, et continue jusqu'à Heiligenblut en direction de Lienz. Sa mission : « *permettre à un maximum de personnes de découvrir la nature dans toute sa splendeur* » Classée monument historique elle est la 2^{ème} destination touristique après le château Schönbrunn de Vienne avec près d'un million de visiteurs, dont 25 % de motocyclistes... Ses caractéristiques : 45 kms et 36 lacets.



Ouverte de début mai jusqu'à la fin Octobre, en septembre jusqu'à 19h30, dernière admission 45 minutes avant la fermeture. Tarif 2010 : 22 €, il vous est remis un plan et une petite brochure touristique. (téléchargeable à partir du site) Péages à Ferleiten (1500m) et à Hiligenblut. (1700m) <http://www.grossglockner.at/en/>

La plus célèbre des routes alpines vous conduit au cœur du parc national des Hohe Tauern, à proximité du Grossglockner, le sommet le plus élevé de l'Autriche (3798 m) ainsi qu'à son glacier, le Pasterze. Sa Majesté l'Empereur François-Joseph et l'impératrice Elizabeth (Sissi) entreprirent en 1856 une randonnée qui les mena au point portant désormais le nom de « Kaiser-Franz-Josefs-Höhe »



La grande terrasse devant le parking Freiwanddeck (2369m) offre un panorama grandiose sur le Grossglockner et le Pasterze. En 1856, ce glacier atteignait encore quasiment ce parking, depuis la température moyenne dans les Alpes au augmenté, le Pasterze a perdu plus de la moitié de son volume, 2 kms de long et jusqu'à 5 m d'épaisseur pendant les étés chauds des dernières années. Si cette tendance se poursuit (vitesse moyenne de 30m par an) le glacier aura totalement fondu dans environ 80 ans. Depuis le belvédère on peut... observer des marmottes en contrebas Un embranchement permet d'accéder à l'Edelweißspitze, (2 571 m) point culminant des routes du massif, de là vue panoramique sur 37 sommets de plus de 3 000 mètres et 19 glaciers.



Tout le long de la route, des parkings, des aménagements avec divers expositions, des airs de jeux thématiques pour enfants, le musée de la nature alpine (2260m), le centre d'information qui retrace l'historique de la construction de la route.... Sur les aires de repos, parfois des fontaines, on en avait jadis besoin pour refroidir les moteurs



Quelques lignes d'histoire : A la fin du 19^{ème} siècle, la technique se préparait à viabiliser les plus beaux sommets alpins. En 1889 émergea le projet de construire un train qui atteindrait rapidement le Pazterze par voie directe à partir de Vienne (à crémaillère pour franchir le glacier puis en galerie jusqu'à la station provisoire) mais ce projet n'abouti pas par faute d'argent. Afin de mettre un frein à la viabilisation technique de la nature, en 1914 l'industriel Alfred Wirth fit l'acquisition de 41 km² du paysage alpin entourant le Pazterze, en fit don en précisant qu'il devrait être « *protégé de toute spéculation industrielle étrangère et devrait être gardé à jamais comme réserve naturelle* » ainsi naquit le parc national de Hohe Tauern.



En 1922, des experts autrichiens ébauchèrent la vision d'une route du Glockner, elle serait une prouesse technique haute en couleurs et deviendrait une attraction touristique internationale. Mais après la défaite de la 1^{ère} guerre mondiale l'argent manquait en Autriche. En 1924, l'ingénieur Franz Wallack effectua une première ébauche : une petite route caillouteuse de 3 m de large.

Les années 20 ne virent pas avancer le projet. Ce n'est qu'après la terrible crise de 1929 que les choses changèrent, la route du Glockner devant créer des emplois en ces temps si difficiles.

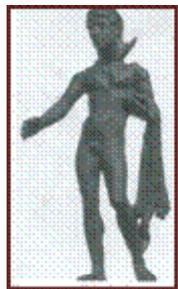
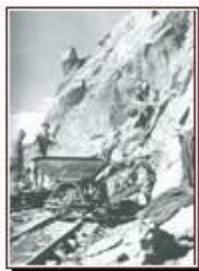


Malgré les protecteurs de la nature qui s'opposèrent vivement au projet, la 1^{ère} explosion à Ferletien le 30 août 1930 marqua le début d'un ouvrage unique. 5 ans plus tard, quelque 3200 ouvriers avaient achevé la route du Grossglockner. Ceux-ci travaillèrent beaucoup de leurs mains, les bulldozers et les grues... n'existant pas encore, des bêtes de traits étaient utilisées pour tirer des wagonnets sur rails.

En 1932 lors du chantier de la Kaiser-Franz-Josefs-Höhe, le marteau piqueur sans amortisseur ni insonorisation était alors encore le seul outil technique. Les conditions météorologiques très défavorables et les très fortes chutes de neige rendirent la vie à ces ouvriers incroyablement difficile sur une portion de route de 7 kms.

Malgré tout l'inauguration de la route du Grossglockner eut lieu comme prévu, le 3 Août 1935, le moment fort de celle-ci fut l'ouverture des 300 mètres de tunnel du Hochtör à la circulation, ce point culminant de 2504 m marque également la frontière entre les provinces de Salzbourg et de Carinthie. Des milliers de curieux s'étaient empressés d'assister à cette fête, le gouvernement rendit hommage à cet ouvrage.

Coût de la construction : 70 millions d'euros, mais ayant couté moins cher que prévu, l'ingénieur Wallack put construire une route qui va au sommet de l'Edelweiss (2571m)



Une chapelle fut érigée au col de Fuscher, pour rendre hommage aux victimes de ce chantier.

Ces ouvriers n'étaient pourtant pas les premiers à traverser le col du Hotchor, car lors des travaux, il fut découvert un poignard de bronze (17^{ème} av J.C) un fragment en or massif de collier celtique portés par les femmes 500 avant J.C, une statuette antique d'Hercule de 19 cms, 66 pièces de monnaies (antérieur au 4^{ème} siècle de notre ère) En 1995, on trouva 133 pièces de monnaie celtique. Les historiens contemporains expliquent l'attrance de ces Romains vers ces Hohe Tauern, montagnes quasiment inaccessibles et qui leur faisaient pourtant peur, par la présence d'or qu'on pouvait y trouver à deux pieds de profondeur. Un millénaire après les Romains, cette montagne connût une nouvelle ruée vers l'or, 1557 fut une année record : 3500 mineurs parvinrent à extraire 863 kg d'or, enrichissant l'état clérical indépendant de Salzbourg qui fut baptisé le « petit Pérou du Vieux Monde ». Ce n'est qu'au début du 17^{ème} siècle que s'éteignit la rentabilité des mines d'or.

Grace à des sondes métalliques, on extrairas tout au long de la route, des centaines de clous à ferrer, des fers à cheval, d'éperons et de harnais datant du début des temps modernes, autant de preuves d'un commerce actif qui passait par le Hochtor. A la fin du Moyen-âge, les villes d'Europe florissaient des 2 cotés des Alpes, le commerce transalpin connut un essor gigantesque. Les Vénitiens envoyaient leurs marchandises vers le nord : vin, fruits exotiques, verre, savon, épices, soies et drogues venues d'Arabie et d'Inde. Le Nord lui, payait ces denrées avec du sel, des fourrures, du bois, de l'ambre jaune et des métaux précieux. Le commerce s'effectuait sur d'étroits sentiers à l'aide de caravanes à cheval qui parcouraient jusqu'à 35 kms par jour dans les montagnes..Au 16^{ème} siècle, les chevaux faisaient passer annuellement environ 850 tonnes de marchandises par la Hotchor.



La journée fort remplie, riche d'émotions, touche à son terme, nous quittons cette superbe route qu'est la route alpine du Grossglockner, et continuons à descendre sur Lienz, puis la E66 en direction de Cortina d'Ampezzo en Italie. Nous trouverons à dormir dans une petite ville tout proche de la frontière, à Sillan, sur le parking d'un téléphérique, deux autres CC sont déjà installés.

Impressions et notes autrichiennes. Le Tyrol est une région très nature, magnifique, mais grandes difficultés à y dormir la nuit, les sites touristiques, les parkings des téléphériques sont presque ! tous interdits, mais je crois que d'avoir visité cette région en dehors de la période hautement touristique a contribué à un laxisme, en tout cas, nous n'avons jamais été dérangés. Coté météo, il semblerait que Septembre soit une superbe période, le calme après les gros orages de l'été, nous avons presque toujours eu du soleil, profitant ainsi des magnifiques panoramas des hauts sommets, dommage que les jours aient tant raccourci. Bémol, les horaires des téléphériques ou autres excursions... beaucoup trop tôt, 16h30 voir 15h30 à Kaprun, peut-être compréhensible mais nous pénalisant. Ayant la plupart du temps dormi aux alentours de 1300 à 1800 mètres, la nuit le chauffage s'est toujours imposé. Vignette (par tranche de 10 jours, sinon un mois) si nous l'avons pris pour la première partie du voyage, au retour de Bavière à revenir sur l'Italie, ça ne s'est pas révélé utile.

Je ne parlerais pas budget, variable selon les goûts de chacun : restaurants, visites, musées ou spectacles seulement du prix du gas oil en 2010, en moyenne 1,13 € et l'ultimate ! 1,20 € nous avons utilisé beaucoup de téléphériques, de routes à péage, mais avalé très peu de kilomètres. (1850 kms en 15 jours) Quant aux parkings, eux aussi payants partout, dans notre cas budget pas très important (30€) Bizarrement, car ce pays est superbe, nous n'avons croisé ou rencontré que très peu de CC. je crois qu'ils se compteraient sur les doigts d'une main.

Page suivante : Italie , le Massif des Dolomites