

la più antica memoria della valle è la investitura delle *Clusas de Abincione* concessa nel 923 da Berengario I (non II) al vescovo di Belluno (V. n. 417), al quale atto, nel decorso dei secoli, seguono conferme e donazioni parziali o totali, specialmente a favore degli abati di Moggio. Di tutto ciò e di altri fatti importanti è tenuto conto con diligente brevità. Alla storia del periodo patriarcale segue la storia del dominio veneto che procedette calma nella valle, tranne al tempo delle guerre di Cambrai e di Gradisca. La storia contemporanea segna le agitazioni prodotte dalle guerre napoleoniche e dalle ultime lotte per l'indipendenza. Lo scritto opportunamente si chiude col ricordo di dieci uomini notevoli della valle che appartennero al secolo scorso ed al nostro.

2120. *Una grande arteria stradale*, di GIOVANNI MARINELLI. (In *Guida del Canal del Ferro*, edita dalla SOCIETÀ ALPINA FRIULANA, pag. 171 e segg.) — Udine, Doretti, 1894; pp. 17, 16°. (R. O-B.)

La storia della strada che percorre la valle del Fella trova i suoi primi documenti sicuri nei tempi romani, ed è segnata nell'Itinerario di Antonino e nella tabula Peutingeriana. Non è da escludersi fosse conservata nei tempi più oscuri, e riattata dai barbari, finchè dopo il mille divenne più frequentata e nel secolo XII percorsa da carri che trasportavano sale ed olio in Carinzia. Alla storia della strada si connette quindi quel commercio favorito dai patriarchi, i quali esigevano in compenso parecchi diritti, dai quali, mercè trattati, i monasteri d'oltr'alpe andavano esenti. L'articolo enumera le merci esportate e importate, e tocca dei vari ponti esistenti a servizio delle strade sui grandi torrenti, il Resia e il Fella. Fin dall'antichità dovette la strada del canale sostenere la concorrenza di quella del monte Croce in Carnia, e poi del Predil (V. n. 377). La strada fu rinovata dopo la grande rotta del 1748 e più dopo quella del 1774. Nel 1836 si terminò la sua nuova ricostruzione da Udine a Pontebba, ma dovette essere in parte riattata, causa il nubifragio del 30 e 31 agosto 1837. Interessantissima è anche la storia della ferrovia pontebbana aperta all'esercizio nel 1879, per la quale l'ing. Guglielmo Heimann fornì all'autore utili informazioni.