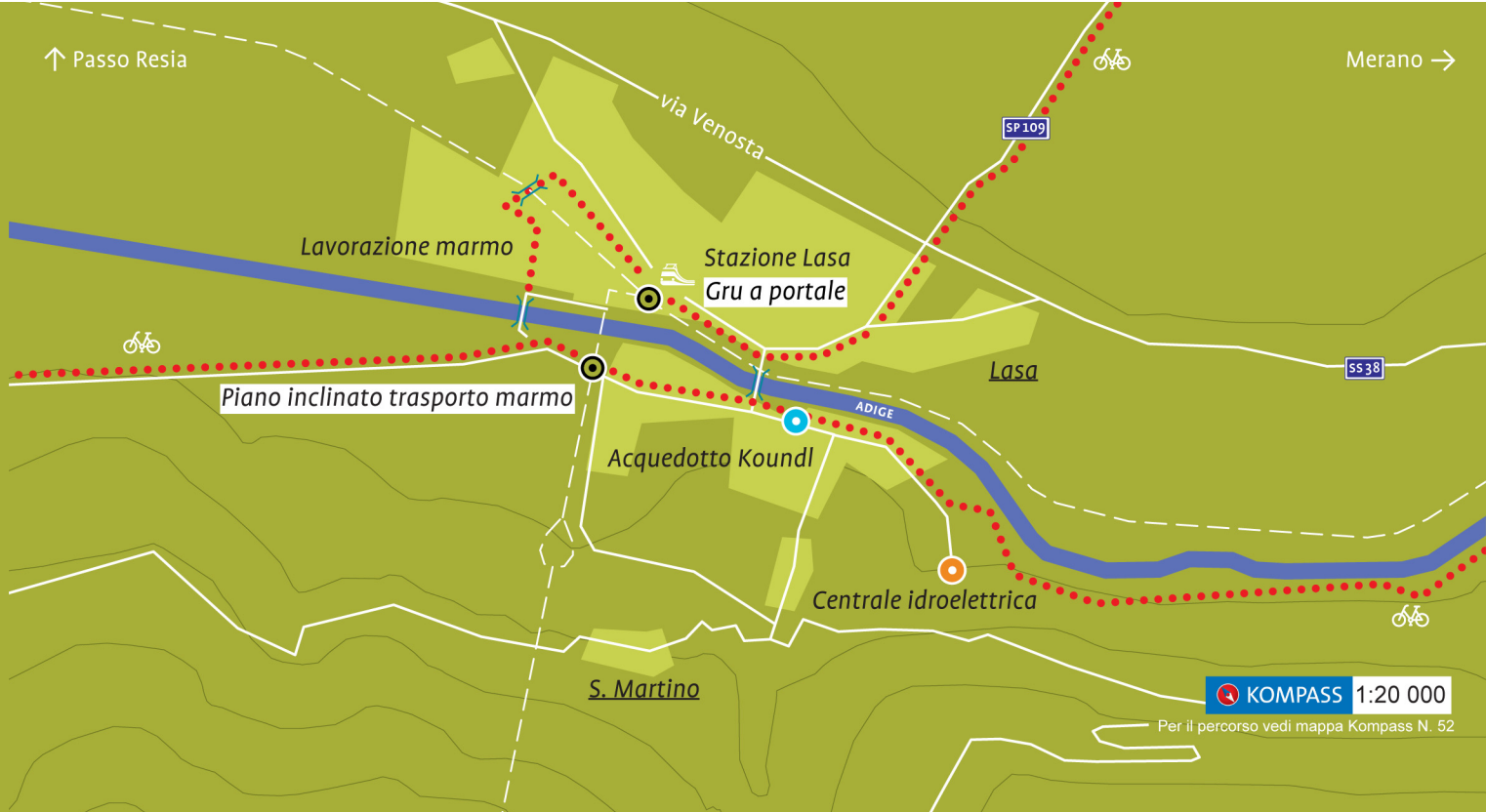


↑ Passo Resia

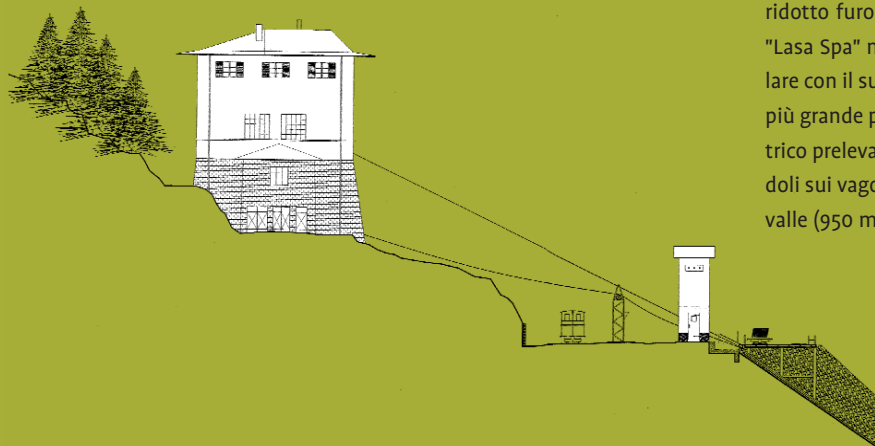
Merano →



 **KOMPASS** 1:20 000

Per il percorso vedi mappa Kompass N. 52

1929



L'insieme tecnico della ferrovia della cava di marmo comprende vari edifici degli anni Venti, nonché l'impianto del piano inclinato.

Piano Inclinato e ferrovia delle cave di marmo - Lasa

In un primo tempo i blocchi di marmo estratti dalla cava dell'"Acqua bianca" di Lasa ed a Covelano venivano fatti scivolare a valle su una "lizza" di tronchi. Gli impianti di trasporto e i collegamenti ferroviari a scartamento ridotto furono realizzati in concomitanza con la fondazione dell'industria "Lasa Spa" nel 1928. La ditta Adolph Bleichert & Co di Lipsia fornì la funicolare con il suo argano da 40 tonnellate. Inaugurata nel 1930, è considerata il più grande piano inclinato (con punto d'incrocio) in Europa. Un argano elettrico preleva i blocchi provenienti dalla stazione a monte (1.332 m), riponendoli sui vagoni ferroviari, mentre la funicolare vuota riparte dalla stazione a valle (950 m) lungo il piano inclinato. La ferrovia inferiore infine porta poi i blocchi allo stabilimento di lavorazione. La ferrovia marmifera della cava di Lasa è uno straordinario esempio di tecnica europea dei trasporti; si è conservata in condizioni pressoché originali e ne è prevista la messa sotto tutela artistica assieme alla gru a portale della stazione.

CONTATTI *Lasa Marmo, tel. 0473 626624*
Comune di Lasa, tel. 0473 62651

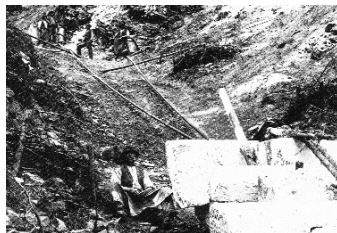
TRASPORTI

COSTRUZIONI

MACCHINE

CENTRALI

27



*Carico di marmo sulla "lizza" in tronchi
Sistema di frenatura a monte; foto d'epoca
del 1900 ca.*

Vista attuale del tracciato della funicolare

PIANO INCLINATO E FERROVIA DELLE CAVE DI MARMO - LASA

Il paese di Lasa in val Venosta è noto in tutto il mondo per il proprio marmo bianco. La cava dell'"Acqua bianca" e quella di Covelano si trovano entrambe tra i 1600 e i 2400 m di quota. Agli inizi dell'estrazione del marmo i blocchi venivano calati lentamente a fune lungo un ripido pendio su una "lizza" di tronchi. Con la costruzione degli impianti di trasporto nel 1929 si è potuto abbandonare questo antico e lento metodo. Il trasporto dei blocchi di marmo da circa 4 metri cubi ciascuno si effettua ancor oggi con una funicolare elettrica con scartamento di 2 m e mezzo, fornita nel 1929 dalla ditta Adolf Bleichert di Lipsia, attraverso il più lungo piano inclinato d'Europa (500 m di dislivello) . La fune traente è avvolta su di un gigantesco argano motore a cui è collegato anche l'impianto frenante.

Lungo il piano inclinato viaggiano due grandi piattaforme a quattro assi del peso di 12 tonnellate e mezza, larghe 8 m che sono dotate di una coppia di binari trasversali su cui un tempo venivano posizionati due carri ferroviari carichi di blocchi di marmo. Il carico massimo di ogni carro è di 20 tonnellate. A metà dei 950 m di lunghezza del piano inclinato è posta una deviazione per l'incrocio dei veicoli. Dalla cava alla stazione a monte della funicolare (400 m di dislivello) i blocchi di marmo sono portati dapprima

da un argano elettrico su teleferica, anch'esso realizzato nel 1929, che li deposita sui carri della ferrovia superiore a scartamento metrico lunga 1800 metri. Alla fine del viaggio, a quota 1355 m, i carri con i blocchi di marmo sono trasferiti sulla piattaforma della funicolare. Dopo 16 minuti di piano inclinato e 500 m di dislivello il carico arriva a valle dove viene trasferito sulla ferrovia inferiore che lo porta per 800 m sino al piazzale di lavorazione della "Lasa marmo". La ferrovia marmifera della cava di Lasa è uno straordinario esempio di tecnica europea dei trasporti; si è conservata in condizioni pressoché originali e ne è prevista la messa sotto tutela artistica assieme alla gru a portale della stazione.

Un tempo il marmo era disponibile in ben 16 varietà. Il "Lasa venato" riveste ad esempio i palazzi milanesi SIVEM e Tarchetti di Giò Ponti; il "Fantastico scelto", gli Uffici Finanziari di Milano, la Casa del Balilla di Gianni Mantenero a Como e la sala consiliare del Municipio di Bolzano, ristrutturata dagli architetti Amonn & Fingerle; il "Lasa bianco extra" è stato invece scelto dal grande architetto austriaco Holzmeister per la chiesa di S. Vigilio a Merano. Testimonianze molto più antiche della lavorazione del marmo sono i menhir di Lagundo ricavati da massi erratici, la cornice del portale della cappella di Castel Tirolo, le decorazioni absidali roma-



La gru a portale presso la stazione

niche della Parrocchiale di Lasa, pietre miliari romane, colonne o elementi decorativi di castelli e tombe. In tutto il mondo sculture marmoree celebrano la pietra di Lasa, ad esempio il monumento a Grillparzer a Vienna e il ritratto di Wagner davanti al Prinzregententheater a Monaco di Baviera, i monumenti funebri dell'imperatore Menelik ad Adis Abeba, l'Achille morente di Corfù, la tomba di Pio IX a Roma, il monumento alla regina Vittoria a Londra, le sculture che adornano il Palazzo di Giustizia a New York. Fece sensazione il trasporto dell'imponente blocco di 25 metri cubi venduto nel 1830 per la statua del monumento funebre di Andreas Hofer nella Hofkirche di Innsbruck. Il masso erratico recuperato a Covelano venne trasportato con l'impiego di ben 32 cavalli e 16 conducenti lungo l'allora polveroso fondo in ghiaia della strada della Venosta sino ad Innsbruck e Hall, per essere poi caricato su una zattera e raggiungere Vienna per la lavorazione. Un anno più tardi la statua seguì a ritroso la stessa via fluviale sino ad Innsbruck.