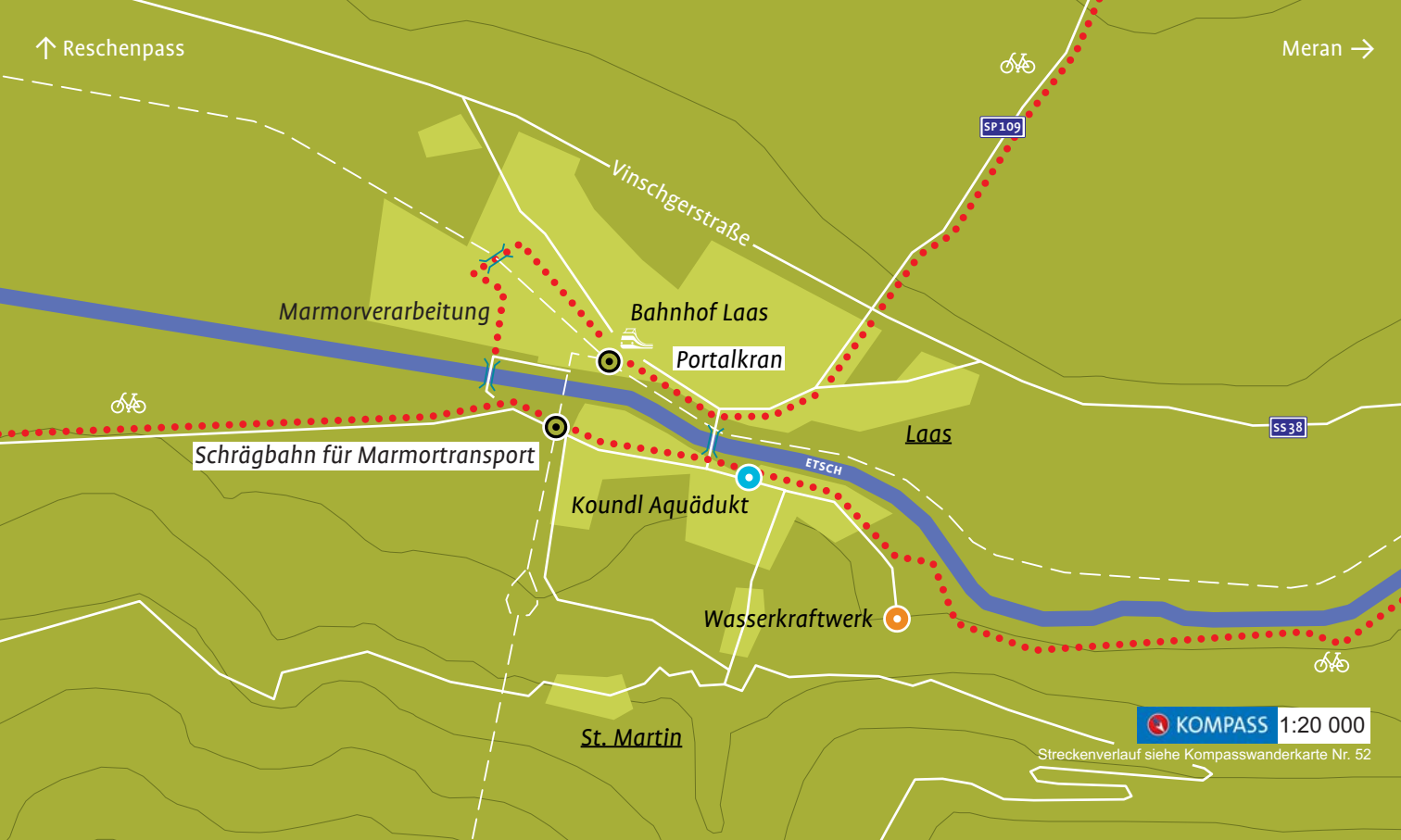


↑ Reschenpass

Meran →



Marmorverarbeitung

Bahnhof Laas

Portalkran

Schrägbahn für Marmortransport

Laas

Koundl Aquädukt

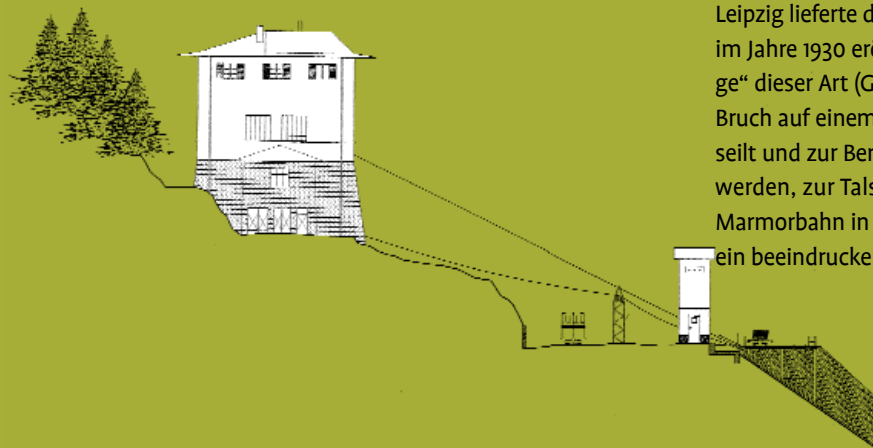
Wasserkraftwerk

St. Martin

KOMPASS 1:20 000

Streckenverlauf siehe Kompasswanderkarte Nr. 52

# 1929



Das Technikensemble der Marmorbahn umfasst Gebäude aus den 1920er-Jahren sowie die Transportanlage des Bremsberges.

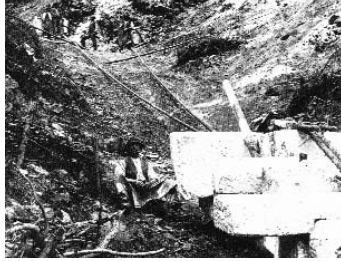
## Bremsberg mit Schrägbahn - Laas

Zu Beginn des Marmorabbaues im Laaser „Weißwasserbruch“ und am Göflaner Berg wurden die Steinblöcke auf Schleifbäumen verladen. Im Zuge der Gründung der Großindustrie „Lasa A.G.“ im Jahre 1928 wurden die Transportanlagen samt Zulieferstrecken (Schmalspurbahnen) für den Marmorabtransport angelegt. Die Firma Adolph Bleichert & Co. aus Leipzig lieferte die Standseilbahn mit ihrer 40 Tonnen Winde. Sie wurde im Jahre 1930 eröffnet und gilt europaweit als größte „Bremsberganlage“ dieser Art (Gegenzuganlage). Sie bringt die Marmorblöcke, die vom Bruch auf einem Kabelkran zur Auflage der oberen Marmorbahn abgeseilt und zur Bergstation am „Bremsberg“ (1.332 m) weiter transportiert werden, zur Talsohle herab (880 m). Dort werden sie von der unteren Marmorbahn in das Marmorwerk gefahren. Die Laaser Marmorbahn ist ein beeindruckendes Beispiel europäischer Beförderungstechnik, sie ist beinahe im technischen Urzustand erhalten und soll als Technikensemble gemeinsam mit dem Portalkran am Bahnhof unter Schutz gestellt werden.

ADRESSE *Bremsberg, Laas*

KONTAKT *Tourismusverein Schlanders-Laas, Tel. 0473 6266132*

*Gemeinde Laas, Tel. 0473 62651*



*Marmorfuhr auf dem Schleifbaum.  
Bremsvorrichtung am Berg; historische Ansicht um 1900.*

*Bremsberg, 2006.*

### **BREMSBERG MIT SCHRÄGBAHN - LAAS**

Das Dorf Laas im Vinschgau ist weltweit bekannt für seinen weißen Marmor. Der Laaser „Weißwasserbruch“ und der Göflaner Bruch liegen beide zwischen 1600 und 2400 m Meereshöhe. Zu Beginn des Marmorabbaues wurden die Steinblöcke auf Schleifbäumen verladen. Auf der Rutschbahn wurde der Schlitten im steilen Gelände langsam hinabgelassen. Nach dem Bau der Transportanlage im Jahr 1929 wurde dieses traditionelle und zeitaufwändige Transportsystem allerdings überflüssig. Der Abtransport der Marmorblöcke zu jeweils vier Kubikmeter erfolgt heute noch mit der Schrägbahn, die den längsten Bremsberg Europas aufweist. Die großen Steinblöcke werden mit einem kleinen Transportzug bis zur Schrägbahn angeliefert. Die Schrägbahn überwindet einen Höhenunterschied von 500 Metern. Die elektrisch betriebene Standseilbahn mit einer Spurweite von zweieinhalb Metern wurde 1929 von der Leipziger Firma Adolf Bleichert geliefert. Das Zugseil im Maschinenhaus am Bremsberg wird um eine riesige Trommel geführt, an der auch die Bremsvorrichtung angebracht ist. Die beiden vierachsigen, etwa zwölfteinhalb Tonnen schweren und rund acht Meter breiten Seilbahn-Plattformen haben je zwei querliegende Geleise, auf die ursprünglich zwei mit Marmorblöcken beladene Güterwagen gestellt wurden. Die Belastung pro Güterwagen ist auf

maximal 20 Tonnen Last beschränkt. Da beide Plattformen am selben Seil hängen, ist in der Mitte der rund 700 m langen Schienenanlage der „Wechsel“ angelegt, an dem die Wagen kreuzen. Die Marmorblöcke werden über einen ebenfalls 1929 errichteten Kabelkran 400 m tief zur Ladestation der oberen Marmorbahn ins Laaser Tal abgeseilt. Eine 1,8 km lange und 1 m breite Spurbahn an der westlichen Talflanke des Laaser Tales bringt die Güterwagen samt Ladung dann auf die Plattform der Standseilbahn des Bremsberges in 1355 m Höhe. Nach 16 Minuten Fahrzeit sorgt im Tal eine Werks-Bahn für den Weitertransport des Marmors zum 800 m entfernten Betriebsgelände der „Lasa Marmo“. Die Laaser Marmorbahn ist ein beeindruckendes Beispiel europäischer Beförderungstechnik, sie ist beinahe im technischen Urzustand erhalten und soll als Technikensemble gemeinsam mit dem Portalkran am Bahnhof unter Schutz gestellt werden. Der Marmor war einst in 16 verschiedenen Varianten verfügbar. So bedeckt etwa der geäderte „Lasa Venato“ die Mailänder Palazzi Gio Pontis SIVEM und Tarchetti, der „Fantastico Scelto“ die Finanzämter in Mailand, die Casa del Balilla von Gianni Mantero in Como und den von den Architekten Amonn & Fingerle umgestalteten Sitzungssaal im Bozner Rathaus, „Lasa Bianco Extra“ wurde für die Meraner Holzmeister-Kirche St. Vigilius gewählt. Zeugnisse der Marmorverarbeitung sind viel früher noch



*Portalkran am Bahnhof.*

die aus Findlingen behauenen Al-gunder Menhire, die Portaleinfassung der Kapelle auf Schloss Tirol, die Ornamente an der romanischen Apsis der Laaser Pfarrkirche, römische Meilensteine, Säulen oder Bautenschmuck für Schlösser und Grabsteine. Weltweit künden Marmor-Skulpturen vom Laaser Stein, so etwa das Grillparzerdenkmal in Wien oder die von Schwanthaler stammende Wagner-Skulptur vor dem Prinzregententheater in München, die Grabmäler für Kaiser Melnik in Adis Abeba, auf Korfu der Sterbende Achill, in Rom das Grabmal von Pius IX., in London das Königin Viktoria-Denkmal, in New York die Figuren am Justizpalast. Aufsehen erregte der Transport des 1830 verkauften 25 Kubikmeter mächtigen Blocks für die Andreas-Hofer-Figur am Grabmal in der Innsbrucker Hofkirche, der als Findlingsblock von Göflan auf der damals staubigen geschotterten Vinschger Reichsstraße mit einem Großaufgebot von 32 Pferden und 16 Rossern (Rossbegleitern) nach Innsbruck und Hall und dann per Floß zur Verarbeitung nach Wien geschafft worden war. Ein Jahr später wurde die Plastik wieder auf dem Wasserweg nach Innsbruck überstellt.