

Der Weg führt nun über den untersten Teil des Seemooser Wassertonnenaufzuges hoch zur Drehscheibe (Kreuzung mit einer Zubringer-Flachstrecke). Wir befinden uns hier am Anfang der ehemals weltweit größten Erz-Übertage-Förderanlage auf Schienen, auf der das Erz bis zum Bahnhof in Sterzing transportiert wurde. Die Gesamtlänge betrug 27,249 km, der Höhenunterschied im Anstieg rund 350 m, im Abstieg 1550 m. Erbaut wurde die Anlage in den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts und war bis 1925 in Betrieb, nur der Seemooser Wassertonnenaufzug, der als einziger heute noch Schienen aufweist, bis 1967. Die Anlage bestand aus 2 Wassertonnenaufzügen (Erz nach oben, gefüllte Wassertonnen nach unten) und 6 Bremsbergen (Erz nach unten, Lebensmittel, Holz u. ä. nach oben). Der Transport funktionierte nur mit Gegengewicht:



der schwerere Wagen rollte nach unten und zog den über ein Zugseil und eine Rolle verbundenen etwas leichteren Wagen nach oben, ein Bremsen und eine Rolle sorgte für einen reibungslosen Ablauf. Die Gleisanlage am Seemooser Wassertonnenaufzug bestand aus 3 Schienen, in der Mitte jedoch, wo sich die Wagen kreuzten, aus 4 Schienen. Kurz oberhalb der Drehscheibe sieht man unter den Schienen noch die Mauerreste des Schneekragens zum Peterstollen (ehemaliger Erbstollen), dessen Verlauf durch einen Einbruch weiter links gut sichtbar ist. Der Schneekragen war notwendig, um vor den Lawinen des Puchertales sicher zu sein. Bis in die 50er Jahre war es möglich, über den Peterstollen und die Martinsbremse unter Tage zum Schneeberg aufzusteigen.

Attraverso la parte inferiore dell'elevatore a secchi d'acqua di Seemoos il sentiero ci porta ora in alto ad una piattaforma girevole (incrocio con una carreggiata di raccordo). Siamo all'inizio dell'impianto di trasporto su rotaie in superficie di una volta più lungo del mondo, sul quale il minerale è stato trasportato fino alla stazione ferroviaria di Vipiteno. La lunghezza totale era di 27,249 km, il dislivello in salita di circa 350 m, in discesa di 1550 m. L'impianto è stato costruito negli anni 70 del secolo XIX ed era in funzione fino al 1925, soltanto l'elevatore a secchi d'acqua di Seemoos, l'unico che tuttora è dotato di binari, operava fino al 1967. L'impianto aveva 2 elevatori a secchi d'acqua (minerale in salita, carrello pieno di acqua verso il basso) e 6 piani inclinati di frenata (minerale verso il basso, carrello pieno di viveri, legna od altro in salita).

Il trasporto funzionava a contrappeso: il carrello con più peso rullava verso il basso e tirava in alto quello più leggero attraverso la corda tirante ed il rullo, il frenatore sorvegliava l'azione al rullo e frenava i carrelli. Le rotaie dell'elevatore di Seemoos avevano tre guide, che a metà, dove i due carrelli s'incrociavano, si diramavano in quattro, cioè in due binari. Appena sopra la piattaforma girevole sotto il binario ci sono ancora resti di mura della costruzione di protezione dalla neve della galleria Peter (galleria maestra di allora), il percorso della quale si intravede abbastanza bene a sinistra come cavità nel suolo. La costruzione doveva proteggere l'entrata della galleria dalle valanghe che cadevano dal Puchertal sovrastante. Fino agli anni 50 era possibile salire sottoterra attraverso la galleria Peter e l'impianto di frenata di San Martino fino a Monteneve.

The path is now leading across the lowest part of the water-drum hoist up to the hub (junction with a flat passage for access). We are now at the starting point of the former worldwide biggest rail construction for the output of ore on the surface. The ore was transported by rail to the train station of Sterzing. The total length was 27,249 km, the difference in height the way up was 350 m, the way down 1550 m. The construction was built in the seventies of the 19th century and was used until 1925, the water-drum hoist of Seemoos where the rails can still be seen nowadays, was running until 1967. The construction consisted of 2 water-drum hoists (ore upwards, filled water-drum downwards) and of 6 brake-hills (ore downwards, foods, wood and similar upwards). The transportation only worked with a counterweight: the heavier wagon rolled downwards and pulled the lighter wagon which was connected with a pulling rope and a reel, upwards, a brake at the reel made sure that everything went off smoothly. The tracks consisted of 3 rails, but in the centre where the wagons crossed, there were 4 rails. Shortly above the hub under the rails there can still be seen the remains of the snow wall of the Peter Gallery (ancient main gallery), the course of which is quite visible on the left side due to subsidence. The snow wall was necessary to be safe from the avalanches of the Pucher Valley. Until the fifties it was possible to climb up Schneeberg below the surface by passing the Peter Gallery and the Martin brake.

