

■ Wir befinden uns nun an der Bergstation des Seemooser Wassertonnenaufzuges (180 Höhenmeter, 405 m Länge, 44,32 % Gefälle) und am Beginn der ersten Flachstrecke (Flachrollbahn auf Schienen), auf der die Erzwagen von Pferden zum 14-Nothelfer-Wassertonnenaufzug gezogen wurden (Flachstrecke: 676 m Länge, 3 m = 0,47 % Gefälle). Einige Meter weiter sehen wir linkerhand einen betonierten Erzkasten aus der neueren Zeit, in dem das Erz aus Seemoos und aus dem Martinstollen zwischengelagert wurde. Der Martinstollen, dessen Mundloch in rund 100 m Entfernung gut sichtbar ist, war bis zum



Erzkasten künstlich verlängert (Bretterschlag zum Schutz vor Schnee und schlechtem Wetter). Der Erzkasten war ebenfalls überdacht und hatte auf der tiefer liegenden Talseite Öffnungen zum Entnehmen und Verladen des Erzes. An dieser unteren Seite des Erzkastens war die ebenfalls überdachte Talstation der Seilbahn (Umlaufbahn) angebaut, die das Erz über das Kaindljoch durch das Lazzacher Tal nach Maiern und weiter zum Erzkasten nach Mareit transportierte. Von hier wurde das Erz mit Lastwagen zum Bahnhof nach Sterzing gebracht. Die Seilbahn wurde 1924 bis 1926 erbaut, die Holzmasten wurden nach dem 2. Weltkrieg durch Masten aus Eisenprofilen ersetzt. Nach 70 Minuten war das Erz in der Aufbereitung in Maiern und der Transport war nun auch im Winter möglich.

■ Ci troviamo alla stazione a monte dell'elevatore a secchi d'acqua di Seemoos (180 m di dislivello, 405 m di lunghezza, 44,32 % di pendenza) ed all'inizio del primo piano di carreggio (carreggiata su rotaie), sul quale i carrelli del minerale venivano tirati da cavalli per arrivare all'elevatore 14-Nothelfer (piano di carreggio: 676 m di lunghezza, 3 m = 0,47 % di pendenza). Pochi metri più avanti a sinistra si intravede un silo di minerali in cemento armato di costru-

zione abbastanza recente, nel quale venivano depositati i minerali provenienti da Seemoos e dalla galleria di San Martino. Quest'ultima ha la bocca d'entrata ben visibile 100 m più avanti ed aveva un corridoio di collegamento artificiale fino al silo (costruzione in legno per la protezione dalla neve e dal maltempo). Anche il silo era coperto e dal lato verso valle aveva le aperture per il prelievo dei minerali ed il loro caricamento sulla teleferica. Da questa parte inferiore del silo c'era la stazione a valle della teleferica (impianto a rotazione), la quale trasportava i minerali attraverso il Kaindljoch (Forcella di Monteneve) per la Valle di Lazzago a Masseria e nel silo di Mareta in Val Ridanna. Da lì il minerale veniva portato alla stazione ferroviaria di Vipiteno. La teleferica è stata costruita negli anni 1924 - 1926, dopo la seconda guerra mondiale poi i tralicci in legno sono stati sostituiti con altrettanti in ferro profilato. Così dopo 70 minuti di trasporto teleferico il minerale raggiungeva l'impianto di arricchimento a Masseria ed il trasporto da ora in poi era possibile anche d'inverno.

■ We are now at the top station of the water-drum hoist of Seemoos (180 m difference in height, 405 m of length, 44,32 % incline) and at the beginning of the first flat passage (flatway on rails), on which the ore wagons were pulled by horses to the 14-Nothelfer water-drum hoist (flat passage: length 676 m, 3 m = 0,47 % incline). Some metres further we see on the left-hand side a modern time concrete ore silo with the ore deposit from Seemoos and the Martin Gallery. The Martin Gallery with an entrance hole well visible from a distance of 100 metres was artificially extended up to the ore silo (wooden shed as shelter from snow and bad weather). The ore silo also was covered with a roof and on the lower valley side it had openings for the drawing and and loading of ore. This lower side of the ore silo there was the also roof-covered valley station of the cableway built onto, which transported the ore passing the Kaindljoch through the Lazzacher Valley to Maiern and further on to the ore silo of Mareit. From there the ore was brought to the train station of Sterzing by lorry. The cableway was built between 1924 and 1926, the wooden mast was replaced by iron masts after the second world war. After 70 minutes the ore arrived in Maiern for preparation and transporting it was now also possible in winter.

