

Dokumentumok az ormospusztai szénbányák drótkötél-pályáinak építéséről (1912)

Sajtó alá rendezte és közreadja: HADOBÁS SÁNDOR

Amikor a 19. század utolsó harmadában fellendült a magyar ipar, s egyre több ércre és szénre volt szükség, nagy gondot jelentett a bányatermékek tömeges szállításának biztosítása a külszíni fejtésektől vagy a tárnáktól a legközelebbi vasútállomásig. Ahol a terepviszonyok kedvezőek voltak, ezt a problémát keskeny nyomtávú sínpálya építésével, gőz-, majd elektromos mozdonyvonattal meg tudták oldani. A hegyes-völgyes vidékeken, amelyeken az út- és vasútépítés nem volt lehetséges, egyetlen gyors és viszonylag olcsó megoldás maradt: a függő-kötélpálya, amellyel minden akadályt át lehetett hidalni.

*Magyarországon az első ilyen létesítményt 1884-ben építették a gyalári vasércbánya és a vajdahunyadi vasmű között, 33 km hosszúságban. A berendezést gőzgépek működtették. Ezt követően sorra létesültek a kötélpályák a hazai bányáknál, és sok esetben évtizedekig biztosították a gyors és folyamatos anyagszállítást a MÁV vasútvonalaihoz vagy egyenesen a felhasználó-helyre. Csak Gömörben 8 kötélpályát sorol fel a 20. század elején *megjelent Borovszky-Sziklay* féle megyei monográfia, melyek közül a *Tiszolcvashegyi* volt a leghosszabb több mint 15 km-rel.*

Az 1900-as évek elejétől sorra nyíló borsodi szénbányák sem nélkülözhatték ezt a praktikus szállítási módot. A termelés megkezdésekor általában már az üzem rendelkezésére álltak, illetve később, az új aknák létesítésekor szükség szerint építették ki azokat. Sajnos keveset tudunk a kötélpályák építésének folyamatáról, műszaki megoldásairól és működéséről, mert csak néhány esetben maradt fenn az ezekre vonatkozó korabeli dokumentációs anyag.

A kivételek egyike *Ormospuszta*, ahol az aknamélyítéssel, a vasútépítéssel és más bányanyitási feladatokkal párhuzamosan kötélpályát és fogadóállomást (szénosztályozót) is létrehozta 1912-ben. Az erre vonatkozó iratanyag szerencsés körülmények között maradt az utókorra. Amikor a diósgyőri vasgyár (az LKM, vagyis a *Lenin Kohászai Művek*) felszámolásra került, a sok értékes iratot tartalmazó levéltárat is ki kellett üríteni. Az ott tárolt dokumentumok, tervrajzok és térképek jelentős részét sajnos a MÉH-be vitték, közöttük a második világháború előtt a vasműhöz tartozó szénbányák anyagait is. Az egyik gyári vezető, *Kovács Zoltán* ormospusztai származású volt, és értesítette *Hadobás Pált* (1953-2019), a település helytörténetének kutatóját, hogy jöjjön be *Diósgyőrbe*, és válogassa ki a pusztulásra ítélt iratok közül azokat, amelyek számára érdekesek lehetnek. Az ílymódon megmenekült anyagban az egyik dosszié az ormospusztai kötélpálya-építés dokumentációját tartalmazta írógéppel készült, nehezen olvasható, lila indigós másolati példányok formájában, mellékletként egy helyszínrajzzal és néhány levéllel. Az utóbbiakból kiderült, hogy a terveket egy budapesti mérnöki iroda készítette.

Ebből az irategyüttesből az alábbiakban három olyan dokumentumot közlünk, amelyek minden részletre kiterjedő tájékoztatást nyújtanak a létesítménnyel kapcsolatos intézkedésekről és eseményekről. A szövegben csak a nyilvánvaló hibákat javítottuk ki.

Annyit még érdemes elmondani, hogy ezek a kötélpályák sok évtizedig szolgálták az ormosi szénbányászatot. A magasban éjjel-nappal mozgó csillék látványa és halk, monoton zaja nemzedéken át ikonikus eleme volt a bányatelep mindennapi életének.

(Az említett dokumentumok *Hadobás Pál* hagyatékaként a *Bányászattörténeti Kutatások Alapítvány* archívumában található *Rudabányán*.)



1.

Ormospusztai drótkötélpálya MŰLEÍRÁS

Az ormospusztai szénbányánknak I. és II. számú lejtaknaitól az épülő Barcika – ormospusztai rendes nyomtávú vasút ormospusztai állomásáig drótkötélpályákat terveztünk, hogy a lejtaknákból a szállítandó szenet a vasút állomásra szállíthassuk.

Az I. számú lejtaknától a vasúti vágányok mellé épülő rakodóig vezető drótkötélpálya hossza 424 m, emelkedése 40 cm.

A II. számú lejtaknától a rakodóig vezetendő drótkötélpálya hossza cca. 598 m, esése 13,90 m lesz.

A feladó állomások a lejtaknák szájánál földszint lettek tervezve, míg a vasúti vágányok mellett létesítendő közös lerakó állomás padlómagassága cca. 8,50 m lesz a terep szín felett. Ezen lerakóállomással kapcsolatban épül a széntartály, melyből a szenet megfelelő csúzdák segítségével közvetlenül a vágányokon álló vasúti kocsikba lehet berakni.

A fel- és lerakó állomások, valamint a széntartály is faszerkezetből készülnek, míg a súlyfeszítő állványok vasszerkezetből lettek tervezve.

A hordköteleknek alátámasztására az I. vonalon 6, a II. vonalon 7 vas szerkezetű oszlopot terveztünk.

A hordkötelek legjobb minőségű tégelyacél-drótokból tekercszerűleg készülnek, törés elleni szilárdságuk 145 kg mm-ként.

A terhelt oldal hordkötelei 34 mm átm. és 37 szál 4,85 mm vastag acéldrótból lesznek szerkesztve. Keresztmetszete 683 mm², törés elleni szilárdsága 9900 kg.

Az üres oldal hordkötelei 21 mm átm. és 19 szál 4,2 mm vastag acéldrótból lesznek szerkesztve. Keresztmetszete 263 mm², törés elleni szilárdsága 3815 kg.

A hordkötelek a felrakó állomásokban megfelelő beton alapokhoz lesznek szilárdul lehorgonyozva, míg a lerakó állomásoknál 24.700 kg, illetve 9500 kg feszítő súlyok által tartatnak egyenletes feszültségben, mely feszítőszúlyok alkalmazása mellett törés elleni 4-szeres biztonságnak felelnek meg.

Mindkét vonal részére 14 mm átm. vonókötelet terveztünk, mely zsinagszerűleg lesz szerkesztve, még pedig 6 zsinagból à 7szál 1,5 mm vastag aczéldrótból és egy kenderbél betétből. Az aczéldrótok mm²-ként 130-140 kg törési szilárdsággal bírnak, és a vonókötel 74,2 mm²-es keresztmetszet mellett 10.400 kg törési szilárdsággal bír.

A két drótkötélpálya egy közös hajtóművel lesz üzemben tartva, olyformán, hogy a közös főtengelyre mindegyik pálya részére egy külön kétbarázdás bőrozott hajtótárcsa lesz szerelve, a főtengely előtt pedig mindegyik pálya részére egy függőlegestengelyre helyezett egybarázdás körülvezető tárcsa van előirányozva. Az itt említett kétbarázdás bőrozott hajtótárcsák 2200 mm átmérővel bírnak, míg a körülvezető tárcsák 1750 mm átmérővel lettek tervezve.

A főtengely egy megfelelő kúpkérékpárral felszerelt közlőműsegélyévelegy cca. 10 PS elektromotor által lesz forgásban tartva.

A felrakó állomásokban a vonó kötelek egy mozgó szánszerkezetre helyezett 2200 mm átm. feszítőtárcsára lánczczal felfüggesztett súllyal lesznek egyenletes feszültségben tartva.

Mindegyik drótkötélpályán évenként 100.000 tonna szénnek a szállítása van előirányozva, még pedig 280 tizenhat órás munkanap alatt, vagyis 16 óránként cca. 357 tonna szén lesz szállítandó.

A két görgős futóművel kapcsolatos függesztők, melyek Pohlig-féle univerzális kötélbefogó készülékkel lesznek felszerelve 6 3/4 hl.-es 550 kg rakományra szerkesztett, vas lemez szekrényekkel lesznek ellátva, és így óránként 40 csille lesz mindegyik pályán leszállítandó, vagyis minden 90 másodpercben egy csille. A vonó kötel sebessége másodpercenként 2,5 m-ben van megállapítva, tehát a csillék a hordköteleken egymástól 225 m távolságban fognak kijárni.

Az üres csille súlya cca. 300 kg-ban [van] megállapítva, így egy szénnel megrakott csille cca. 850 kg alapsúlyú lesz.

Az üzem lebonyolítása céljából az állomások csengőművel felszerelt telefon berendezéssel lesznek ellátva.

Ormospuszta, 1912. február hó

2.

J E G Y Z Ő K Ö N Y V

Felvétetett Ormospusztán, 1912. évi május hó 9-én.

Jelen vannak:

- A magyar kir. kereskedelmi ministerium részéről:
Dr. Kossalka János műszaki főtanácsos a bizottság vezetője.
- A magyar kir. vasúti- és hajózási főfelügyelőség részéről:
Szalágyi Egyed biztos.
- A miskolczi magyar kir. bányabiztosság részéről:
Gallov Károly főbányabiztos.
- Borsod vármegye közig. bizottság részéről:
Szekrényessy Árpád közig. biz. tag.
- Borsod vármegye közönsége részéről:
Mogyoróssy Bertalan t. b. főbíró.
Lányi Sándor kir. segédmérnök.
- Magyar kir. államvasutak igazgatósága részéről:
Hauser Ernő főmérnök.
Nádor Benő főmérnök.
Lakatos Andor főmérnök.
Röszner Tivadar forgalmi főnök.
Szőke Jenő mérnök.
- Disznóshorvát község részéről:
Liptovszky József körjegyző.
- Rudabánya község részéről:
Kolos Jenő körjegyző.
Samu János közs. bíró.
- A magyar kir. állami vasgyárak központi igazgatósága részéről:
Allender Henrik kir. főbányatanácsos, gyárfőnök.
Hnilitschka Gyula főfelügyelő.
- Magán érdekeltek részéről:
Borsodi bányatársaság képviselőjében:
Jánk Sándor bányagondnok.
- Borsodi szénbányák részvénytársaság képviselőjében:
Szenes Lajos főmérnök.

T Á R G Y

A magyar. kir. állami vasgyárak központi igazgatósága által az ormospusztai szénbányának I. és II. számú lejtaknáitól az épülő Barczika – ormospusztai vasút Ormospuszta állomásáig tervezett drótkötél pályának közigazgatási bejárása a kereskedelemügyi m. kir. minister Úr Ó Nagyméltóságának f. évi április hó 13-án 20045 sz. alatt kelt rendelete értelmében.

E l j á r á s :

A bizottság az idézett rendeletben kitűzött helyen és időben megalakulván, a bizottság vezetője a bemutatott és a jegyzőkönyvhöz csatolt kihirdetési bizonylatból meggyőződést szerzett arról, hogy a jelen közig. bejárás keresk. minister úr által 1890. évi július 15-én 40181 sz. a. kiadott rendelete értelmében a tervezett drótkötélpálya által érintett Disznóshorvát és Rudabánya községekben a hely és idő közlése mellett a kellő módon közhírré tételt.

Ezután a bizottság vezetője a közig. bejárás feladatát körvonalazván, előadta, hogy a bizottság feladata egyrészt megállapítani azokat az intézkedéseket, a melyek a tervezett drótkötélpálya építése következtében a fennálló közlekedések és vízfolyások háboríthatlan fenntartása, valamint a köz-és magánérdek megóvása céljából szükségesek, másrészt javaslatot tenni a keresk. minister úrnak a tervezett kötélpálya engedélyezései, építési és üzemi feltételeire nézve.

A bizottság vezetője a drótkötélpálya tervezetének ismertetése után felhívta az egybegyűlteket, hogy a tervezett drótkötélpálya ellen általánosságban netán fennforgó észrevételeiket adják elő.

A bemutatott tervezet ellen általánosságban egy oldalról sem merülvén fel észrevétel, a bizottság vezetője a pálya megépítéséhez szükséges területek birtok viszonyának kérdését vette tárgyalás alá, és annak során megállapította, hogy a pályához szükséges területek az államvasutak tulajdonában levő területeken kívül a drótkötélpálya céljaira már biztosítva vannak.

A részletes tárgyalásra térve át, a bizottság a következőket állapította meg:

A. A drótkötélpálya általános leírása:

A drótkötélpálya két egyenesvonalú pályarészből áll, az egyik az I. sz., a másik a II. sz. lejtaknától indul ki, és mindkét pályarész közös lerakó állomásban végződik Ormospuszta vasúti állomás közvetlen közelében. A pálya hajtása villamos motórral fog történni. A két pályarész külön van szerelvényezve a lejtaknától kiindulólág.

B. L é t e s í t m é n y e k :

A szükséges alátámasztó közbenső oszlopokon felül a következő létesítményeket kell előállítani:

1. Az I. és II. sz. lejtaknánál a teli csillék indítására és az érkező üres csillék fogadására egy-egy megfelelő rakodó állomást kell létesíteni.

2. Ormospuszta vasúti állomás mellett mindkét pályarész számára közös lerakó állomást kell létesíteni. E lerakó állomás terve hozzájárulás végett előzetesen a m. kir. államvasutak igazgatóságának mutatandók be.

3. Az I. sz. lejtaknától kiinduló pályarész 0/2 szelvényei között, továbbá a II. sz. lejtaknától kiinduló pályarész 0/1 szelvényei között metszett községi közlekedési közút védelmére megfelelő intő-táblákat kell elhelyezni. Ha azonban a szóban forgó közút forgalmának növekedése miatt, vagy bármely más okból a vármegye közig. bizottsága szükségesnek találná, hogy a közút felett védő hidak létesíttessenek, úgy az engedélyes e védő hidakat utólag a saját költségén a keresk. m. kir. minister úr által jóváhagyandó tervek alapján létesíteni tartozik.

C. Engedélyezési feltételek

1. Az ormospusztai szénbányáknak I. és II. számú lejtaknaitól a barczika – ormospusztai vasút Ormospuszta állomásáig tervezett

drótkötélpálya megépítése [helyesen: megépítésére] és üzemben tartására vonatkozó engedély 50 évre adatik.

2. Az engedélyben gyökerező jogok és kötelezettségek a magyar állami vasgyárak központi igazgatóságát, illetve jogutódját illetik és terhelik.

Az engedély csak a keresk. m. kir. minister úr engedélyével ruházható át másra.

3. A mennyiben a pálya üzemének az engedélyidő tartamán túl való folytatása szándékoltatnék, engedélyes vagy jogutódja köteles az engedély meghosszabbítását a kereskedelemügyi m. kir. minister úrtól idejekorán kérelmezni.

4. A drótkötélpálya kizárólag az engedélyes szénbánya termékeinek, továbbá az üzemhez szükséges anyagoknak és szerszámoknak szállítására szolgálhat.

5. A drótkötélpályának az engedélyidő tartama alatt szándékolt bővítése avagy átalakítása csak a kereskedelemügyi m. kir. minister úr előleges engedélye mellett hajtható végre.

6. Ha közérdekből a pálya átalakítása, áthelyezése, esetleg eltávolítása válnék szükségessé, engedélyes vagy jogutódja köteles a kereskedelemügyi m. kir. minister úr által kiadandó rendelet vételétől számított hat hónap alatt a pálya áthelyezését, átalakítását, illetőleg eltávolítását is foganatosítani. Az ebből felmerülő költségek – ha csak a kivételes esetre való tekintettel a kereskedelemügyi m. kir. minister úr másként nem határozná – engedélyest vagy jogutódját terhelendik.

7. Ha a drótkötélpályákra vonatkozólag a kereskedelemügyi m. kir. minister úr későbbben szabályrendeletet adna ki, ennek határozmányai a szóban forgó drótkötélpályára is föltétlen kötelezők lesznek.

D. Építési feltételek:

1. A drótkötélpályához használandó tartó és vonóköteleknek oly keresztmetszeti méretekkel, szerkezettel, minőséggel és szilárdsággal kell bírniok, hogy – legkedvezőtlenebbül igénybe véve is – szakadás és törés ellen a tartókötelek és ezeknek kapcsolásai

legalább négyszeres – a vonókötelek pedig a húzásból és a korongokon való hajlításból eredő együttes igénybevétel ellen legalább hatszoros biztonságot nyújtsanak. Eme biztonsági fok elérése végett a köteleknek és a kapcsolóhüvelyeknek a megadott keresztmetszeti méretek mellett olyan szilárdságúaknak kell lenniük, hogy azok szakítógépbe befogva a következő terheléseken alul el ne szakadjanak: a terhelt csillék tartókötele: 99.000 kg /kilencvenkilencezer kg/, az üres csillék tartókötele: 38.000 kg /harmincnyolcezer kg/, a vonókötel: 8000 kg /nyolcezer kg/.

2. Engedélyes köteles megfelelő szakítási próbák által meggyőződést szerezni arról, hogy az 1. pontban előírt minimális szakítási szilárdságok tényleg meg vannak-e? A kötelek és kapcsolások netán elégtelen szilárdságából származható következményekért az engedélyest minden tekintetben és irányban kizárólagos felelősség terheli.

3. A tartóköteleket egyik végükön szilárdan le kell horgonyozni, másik végükön pedig az alábbi 13. pontban megadottnál nem nagyobb feszítőerőkkel kell azokat megterhelni.

4. A végnélküli vonókötelnek az egyik végponton levő korongja szilárdan ágyazandó, a másik végponton levő és a feszítő súllyal összefüggésben lévő korongja pedig csúszó szárnra szerelendő. A szilárdan ágyazott kötelkorongot biztosan működő fékszerkezettel kell ellátni.

5. A kötélrészletek végeinek kapcsolásait úgy kell készíteni, hogy ott kibomlás elő ne fordulhasson, és a kapcsolások a szállító eszközök kisiklását elő ne idézzék.

6. A drótkötélpályát alátámasztó oszlopok általában oly szerkezettel és méretezéssel állítandók elő, olyképpen alapozandók és oly erő lehorgonyzással látandók el, hogy azok ne csak függélyes terheléseknek, hanem a pálya hosszirányában működő erőknek és a szél döntő hatásának is biztosan ellenálljanak. Vasoszlopokat, nemkülönben a pályán vagy az állomásokban alkalmazandó egyéb vasszerkezeteket is a hídszerkezetekre előírt minőségű vasanyagokból kell előállítani. Az összes vasszerkezetek anyagának jó minősége, úgyszintén a szerkezetek méret helyességében és szakszerű gyártása tekintetében is a felelősség kizárólag az engedélyest terheli.

7. Mindazokon a helyeken, a hol a szállító eszközök alsó éle, vagy a lefüggő vonókötel a földszínétől 2,5 m-nél alacsonyabban van, a pályát legalább 4,0 m szélességben be kell keríteni. A hol meglévő avagy utóbb létesítendő épületek fölött halad el, a szállítási eszközök alsó éle és az épület gerinczei között legalább 2,0 m szabad magasságnak kell lennie. Oly utak keresztezésénél pedig, melyeknél a csekélyebb forgalomra való tekintettel útátfedés létesítése elő nem iratott, a szállító eszközök alsó élének, illetőleg a lecsüngő vonókötelnek legalább 5,0 m magasságban kell az út színe felett lennie.

8. A drótkötélpályán csigakerekeken futó szállító eszközök úgy szerkezet, valamint szilárdság tekintetében oly módon állítandók elő, hogy azok sehol és semmi körülmények között ki ne ugorjanak és a függő kengyelről le ne szakadjanak.

9. A szállító eszközök egymástól való távolságának biztosítására az indító állomástól 225 m távolságra jól látható távjelzők állítandók fel.

10. A pálya építésénél általában, de különösen a drótköteleknek a közutak, vasutak vagy épületek felett való átfeszítésénél mindenemű intézkedést meg kell tenni arra nézve, hogy balesetek ne történjenek, sőt ebből a célból ilyen helyeken a szükséghez képest ideiglenes védő építményeket kell felállítani.

11. A pályauzem céljaira telefon létesítendő, mely csakis a pályatulajdonos és alkalmazottjai által használható. Egyebekben pedig annak létesítésére az 1886. évi XXXI. t. cz., valamint a vonatkozó szabályok és rendeletek határozmányai mérvadók.

12. A drótkötélpálya építésénél kizárólag a hazai vasipar termékei használandók, s általában az építkezés összes szükségletei – ideértve a szállító eszközöket és a szükséges gépészeti berendezéseket is – a hazai ipar útján fedezendő. Külföldi beszerzés csakis a kereskedelemügyi m. kir. minister úr előzetes engedélye alapján eszközölhető. A pálya műtanrendőri bejárásának kérelmezése alkalmával tartozik az engedélyes a felhasznált építési anyagoknak, kötelek, szerkezetek, gépek stb. szerinti részletezésével igazoló okmányok kíséretében bejelenteni azt, hogy honnét szerezte be a felhasznált, illetőleg alkalmazott anyagokat és gyártmányokat. A

mennyiben ez alkalommal kitűnnék, hogy az építető előzetes engedély nélkül külföldön tett volna beszerzést, a beszerzés értékének 20 %-ával egyenlő bírsággal fog sújtatni.

13. A terhelt csillék tartókötelét kifeszítő súly 24.700 kilogrammnál /huszonnégyezerhétszáz kg/, az üres csillék tartókötelét kifeszítő súly pedig 9500 kilogrammnál /kilencezeröttszáz kg/ nagyobb súlyúak nem szabad, hogy legyenek.

E. Üzemi feltételek

1. A szóban forgó drótkötélpálya forgalomba helyezésére vonatkozó engedélyt a pályatulajdonos csak a m. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőségtől kérelmezendő műtanrendőri bejárás kedvező eredménye esetében nyerheti el.

2. Személyek szállítása a drótkötélpályán – még az üzemnél alkalmazott munkásokat sem véve ki – egyáltalában tilos. E tekintetben kivételnek csupán a tartókötelek időnként való megvizsgálását teljesítő szakmunkásra nézve van helye.

3. A drótkötélpályán a felrakó állomástól a lerakó állomás felé haladó terhelt szállító eszközök elegysúlya egyenként legfeljebb 850 kg, az ellenkező irányban közlekedő üres szállító eszközök súlya pedig egyenként legfeljebb 300 kg lehet. A szállító eszközök legnagyobb sebessége óránkénti kilencz kilométerben, a szállító eszközök egymástól való legkisebb távolsága pedig 225 m-ben alapíttatik meg.

4. A szállító eszközöket általában úgy kell megrakni, hogy azokból a rakomány semmi körülmények közt ki ne eshessék. Csilléket csak azoknak szélével egy magasságig – csapottan – szabad megtölteni.

5. A pálya építési állapota és jókarban tartása feletti ellenőrzést az 1902. X. 20-án 69425. sz. a kelt keresk. min. rendelet értelmében az illetékes bányahatóság és a m. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség fogja gyakorolni. E hatóságok a mutakozó hiányoknak záros határidő alatt vagy szükség esetén azonnal való helyreállítását is elrendelhetik, sőt a drótkötélpálya üzemét a kijavítás megtörténtéig be is tilthatják.

6. A pálya építése, fenntartása avagy üzeme körül tanúsított hanyagság vagy mulasztás folytán bekövetkező balesetért avagy bárkinek és bármiben okozott kárért a felelősség kizárólag engedélyest vagy jogutódját terheli, s az előző pontban körülírt felügyeletből folyó vagy más hatósági intézkedések e tekintetben mentségül nem szolgálhatnak.

7. A pálya üzeménél alkalmazottak számára szolgálati utasítást kell kidolgozni, és azt – egy hónappal a pálya műtanrendőri megvizsgálása előtt – három példányban a m. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőségnek jóváhagyás végett bemutatni.

8. A pálya üzeménél csak olyan személyeket szabad alkalmazni, kik a kezelésre már kellőképpen ki vannak tanítva, és az előző pontban említett utasításban teljesen járatosak.

9. A drótkötélpálya üzemeért felelős egyén neve még a műtanrendőri bejárás előtt az 5. pontban megnevezett felügyeleti hatóságnak bejelentendő.

10. A mennyiben a pályát éjjel is üzemben tartatnák, akkor úgy a fel- és lerakodó állomások, mint az építési feltételek 9. pontjában előírt távjelző is kellőképpen kivilágítandók.

11. Az üzemnél esetleg előforduló balesetek enyhítése céljából úgy a rakodó, mint a lerakó állomáson köt- és orvosszerek tartandók készenlétben. Mindazokat a baleseteket, melyeknél sérülés vagy emb erhalál történik, az 5. pontban megnevezett felügyeleti hatóságnak azonnal be kell jelenteni.

12. A további részletes üzembiztonsági intézkedések a „szolgálati utasítás”-ban állapítandók meg.

A fentebbiekben történt megállapítások teljes egyértelműséggel jöttek létre. Ugyancsak egyértelműleg állapítatik meg az engedélyesnek az a kötelezettsége, hogy a magyar kir. államvasutakkal a területek igénybevétele, valamint az építkezésnek és az átrakodó forgalomnak részletei tekintetében szerződést kötni tartozik.

Minthogy az összes megállapodások teljes egyértelműséggel jöttek létre, és felsőbb döntést igénylő kérelmek vagy kérdések nem merültek föl, minthogy továbbá a szükséges területek már biztosítva vannak, a bizottság vezetője az idegen tulajdon elfoglalására vonatkozó törvényes rendelkezések pontos megtartásának

kikötése és a keresk. m. kir. minister úr ő nagyméltósága utólagos jóváhagyásának fenntartása mellett, a minister úr nevében a helyszínen előszóval engedélyt adott a drótkötélpálya közbenső oszlopainak megépítésére. Az ide vonatkozó tervek egy példányát a bizottság vezetője az engedményesnek rövid úton átadta.

Egyéb észrevétel nem merülvén fel, a jegyzőkönyv felolvasott és aláíratott.

K. m. f.

Allender Hensik s. k.	Dr. Kossalka János s. k.
Hnilitschka Gyula s. k.	Szalágyi Egyed s. k.
Jánk Sándor s. k.	Gallov Károly s. k.
Szekrényessy Árpád s. k.	Mogyoróssy Bertalan s. k.
Lányi Sándor s. k.	Hauser Ernő s. k.
Nádor Benő s. k.	Lakatos Andor s. k.
Röszner Tivadar s. k.	Szőke Jenő s. k.
Liptovszky József s. k.	Kolos Jenő s. k.
Samu János s. k.	

3.

JEGYZŐKÖNYV

Készült Ormospuszta bányatelepen 1912. május hó 30-án

Jelen vannak:

A miskolci máv üzletvezetőség részéről
Röszner Tivadar főellenőr, forgalmi főnök
Wertheimer Sándor főmérnök

Felkérésre a Barczika – ormosp. vonal és felügy. részéről:
Lakatos Andor főmérnök

A diósgyőri m. kir. vas- és acélgyár részéről:
Hnilitschka Gyula főfelügyelő

Tárgy

Az Ormospuszta vasúti állomás mellett, a szénrakodás céljaira
szükséges leadó állomás elhelyezése

Eljárás

A diósgyőri m. kir. vas és acélgyár 20836/912 sz. alatt azon kérelemmel fordult a miskolci máv üzletvezetőséghez, miszerint állapítsa meg azon feltételeket, melyek mellett – tekintettel az 1912. május hó 9-én a tervezett drótkötélpálya közíg. bejárása alkalmával megállapított, de a m. kir. keresk. ministerium által még jóvá nem hagyott – lerakó állomás építési tervezetéhez hozzájárulni hajlandó.

Alólírottak ezen célból a helyszínen megjelentek, felkérték egyúttal a Barczika-ormospusztai vonal épít. felügyelőségét azon célból, hogy a szükséges felvilágosításokat megadja és ez alapon és ez alapon a következő javaslatot tesznek:

A leadó állomás az építési engedély megszerzése után az ezen jegyzőkönyvhöz csatolt terven feltüntetett helyen és a csatolt részletrajzok szerint felépíthető, miután a részletrajzokból kitűnik, hogy a vasúti úrszelvény szabad marad.

Feltéve, hogy a szénnel való megrakás céljából az állomásra 30 kocsi érkezik, ezek a kiépítendő IV. és V. sz. vágányra a lerakóhely és az állomás Rudabánya felőli határfája között elhelyezhetők. A vasúti kocsik megrakás után – mely megrakás a lerakó hely alatt és előtt történik – a lerakó hely melletti, a IV. és V. vágányokban levő hídmérleghez tolatnak kézi erővel, és mérlegelés után a hídmérleg és a Barczika felőli határfája között helyzetetnek el.

A Barczika felől érkező vonat 26 kocsival és mozdonnyal a III. vágányon talál elhelyezést. Miután Ormospuszta állomásig végállomás, a mozdony a völgyi menethez a II. vágányon át áll a vonat elejére, illetve a IV. és V. vágányon levő magán felek kocsi rakományait a vonatra állítja.

A diósgyőri m. kir. vas- és acélgyár a szénrakodó, a hozzá vezető híd és a kötélpálya által elfoglalt terület igénybevételére, a kocsik kezelésére, az építmények átalakítására, áthelyezésére és lebontására, a tűzkárok viselésére a m. kir. államvasutakkal szerződésre lépni köteles.

A diósgyőri m. kir. vas- és acélgyár képviselőjében megjelent Hnilitschka Gyula főfelügyelő kijelenti, hogy a feltételeket elfogadja és kéri, hogy a szénrakodó és a kötélpályák építése a sürgőség miatt még a szerződés jóváhagyása előtt a m. kir. államvasutak területén engedélyezzék.

Egyéb megjegyezni való nem lévén, a jegyzőkönyv lezárattott.

K. m. f.

Wertheimer Sándor s. k.

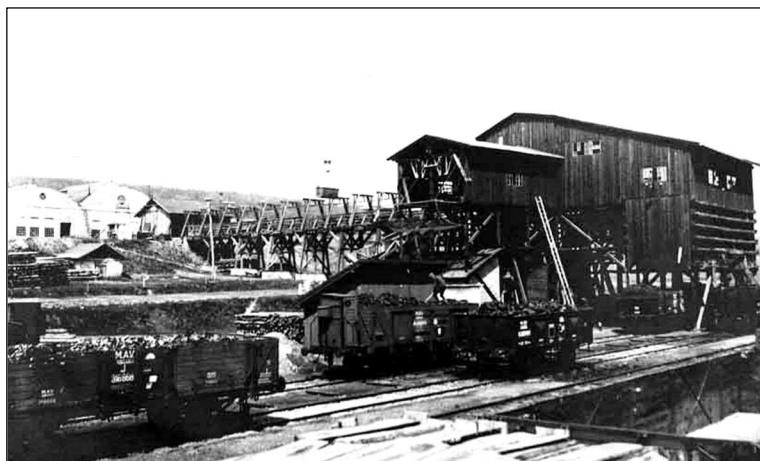
Lakatos Andor s. k.

Röszner Tivadar s. k.

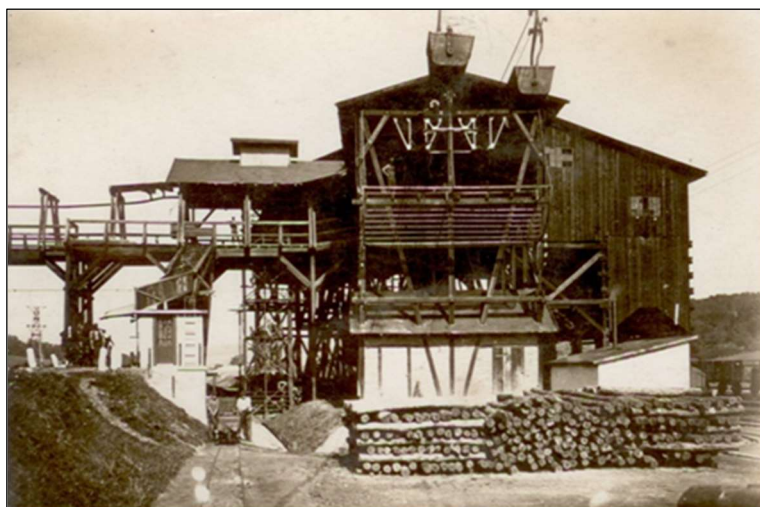
Hnilitscka Gyula s. k.



Képmelléklet



Az 1931-ben leégett faszerkezetű kötélpálya-fogadóállomás 1920 körül



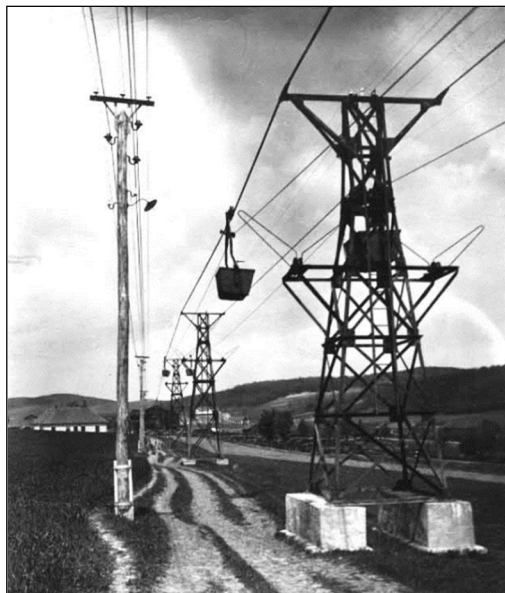
Az I-es aknai kötélpálya fogadóállomásra érkező és kimenő csilléje (1910-es évek)



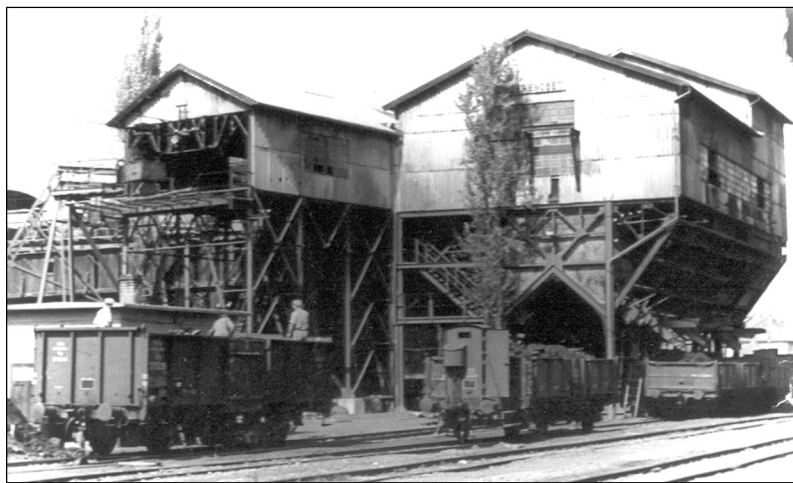
Az I-es aknai kötélpálya a Hivatalház előtt, 1920-as évek



Az I-es aknai kötélpálya kiinduló állomása, 1960-as évek



A II-es aknai kötélpálya az 1970-es években



A kötélpálya-fogadóállomás 1970 körül (épült 1934-ben)