

90 ÉVES A LILLAFÜREDI ERDEI VASÚT

Kicsiből nagygyá lett kincstári erdőbirtok

A Diósgyőr környéki erdőbirtok valamikor a gótikus várkastély elválaszthatatlan része volt, királyi tulajdonban. Fénykorát Nagy Lajos uralkodása alatt (1342-1382) élte. Az erdőbirtok egészen 1945-ig királyi, illetve kincstári tulajdon maradt. A kincstári uradalom területének 93,8%-a volt erdő, ami 39.992 kataszteri hold (230,128 km²) területet jelent. 1920-ig a Tótsóvári Erdőhivatal (ma a szlovákiai Eperjes város része Sóvár) fennhatósága alá tartozott, ekkor helyezték át a hivatalt Miskolcra.

Az uradalom gerince a Szinva patak völgye és az ebből a Hámori tónál kiágazó Garadna patak völgye. Ide futnak ki a mellékvölgyek is.

A Bükk-hegységben található kincstári erdőbirtok alapköze a mészkő, melybe Újmassa (itt épült az „új” vaskohó 1807-1812 között) környékén dolomit ékelődik. Ez a vasgyártás nélkülözhetetlen alapanyaga volt. A hegyi falvak lakosai a mészkőből meszet égetnek. A lankás hegypermek köze a homokkő, alattuk jelentős kiterjeszkedésű barnaszén rétegek voltak és vannak még ma is.

A jellemző faállomány a névadó bükk (43%), mely tölgygel elegyedik (37,3%). 1920-ig kizárólag csak az üvegyárak és kohók, továbbá a bányüzemek tűzifa-, faszén- és bányafa szükségleteit látta el. 1921-ig a faanyagot a kitermelés helyén lévő erdei rakodóktól a miskolci faraktárig (Fás-kert), vagy a diósgyőr-vasgyári vasútállomásig fatengelyű lovasszekéren szállították a bükki települések fuvarosai.

A történelmi Magyarország 15.665.419 kataszteri hold (90.090,7 km²) összes erdőterületéből 2.500.000 kataszteri hold (14.386,5 km²) volt kincstári birtok. Ebben a diósgyőri uradalom nem volt számottevő nagyságú (1,6%). A terület azonban nagyon felértékelődött az I. világháború utáni területvesztés következtében. Magyarországnak 2.042.1898 kataszteri hold (11.752,0 km²) erdőterülete maradt, a korábbi 13%-a. Ebből kincstári erdő 84.076 kataszteri hold (483,82 km²). Ezen belül már a diósgyőri uradalom az egyik legnagyobb kincstári erdőbirtoknak számított (47,6%).

Azonnal szükségessé vált a Bükkben egy olyan feltárási pálya építése, mely az időjárástól függetlenül nagy fatömegek gyors és olcsó leszállítására képes. A Földművelésügyi Minisztérium keskeny nyomtávú (760 mm) vasút építése mellett döntött.

Vasútépítés a helyi gazdaság érdekében

Az egykori (1918) műszaki leírás rögzíti a tervezés célját: A Szinva völgyi Erdei Vasút (SZEK) a célja az erdőgazdaságok faterméneinek Miskolc város szükségletei kielégítésére a miskolci kincstári faraktárba, illetve továbbszállításra a diósgyőri MÁV pályaudvarra, s a diósgyőri vas- és acélgyár részére való szállítás.

A kivitelezés irányításával Modrovich Ferenc okl. erdőmérnököt bízták meg, aki 1923-tól a Soproni Erdőmérnöki Főiskola út- és vasútépítéstan tanszékének vezetője, később soproni egyetem nagynevű professzora és dékánja lett. A tervezést és építést alig 2 év alatt be is fejezték. Az első vasúti szerelvény fával megrakva 1920. november 14-én futott be Garadnáról a miskolci Fás-kertbe.

A rendszeres szállítás csak az 1921. évi szakhatósági bejárás után indult meg.

Az alépitmény építését Lillafürednél kezdték, két irányba haladva. Az első fűtőházat Diósgyőr és Újdiósgyőr határán ott építették, ahol Perces-bányatelepről a diósgyőri vasgyárba vezető vasútvonal (mely az állami vas- és acélgyár bányatelepről történő barnaszén szállítására épült) keresztezte az erdei vasút nyomvonalát.

A fővonal felépítménye tölgy anyagú talpfákra fektetett 15,8 kg/m acélsínekből és az újmassai régi kohóból kikerült kohósalak ágyazattal készült. A legnagyobb emelkedő 38,2‰, a legkisebb kanyarulati sugár 50,0 m. A „Mélyvölgy” fölött Alsóhámornál egy 25 m magas, 3 nyílású, 64 m hosszú völgyhíd épült karcsú betonpillérekkel és Gerber-tartós gerinc-lemezes acél főtartóval. A lillafüredi, romantikus stílusban épült, állomásépület előtt és után 115 m, ill. 130 m hosszú alagút épült a mészkő kőzet áttörésével. A Hámori-tó mellett egy 4 x 8,0 m nyílású íves völgyhíd épült. (A Hámori-tó mesterséges, vízfelülete 123.724 m². 1810-11-ben építették műtárgyait. Biztosította a Hámor községbe telepített vashámorok, kovácsműhelyek vízellátását, ill. vízajtását.)

A vasút Lillafüredtől Garadna felé elfut az Újmassai Őskohó és a szomorúi kőbányák, dolomitbánya előtt. Miskolc felé Hámor község fölött (temetőjében nyugszik Herman Ottó és Fazola Henrik is), az 1773-tól üzemelő papírgyár, a Márta-bánya (barnaszén), Diósgyőr, majd Újdiósgyőr mellett haladt az erdészet telephelyéig, a Fás-kertig.

Diósgyőr mezőváros Majláth nevű részében épült meg a mozdony- és kocsiszín, a javítóműhely, a forgalmi telep az igazgatósági épülettel. (Ma is ott vannak)

A fővonal megépítése után megindult a teherszállítás, de megkezdődött a szárnyvonalak építése is.

A 3 km hosszú ládi szárnyvonal a vas- és acélművet ellátó ládi faraktárhoz épült ki. Itt kapcsolódott a keskeny nyomtávú vasút a normál nyomtávhoz, melyen a vas- és acélgyárat ellátó vasúti szerelvények közlekedtek. Itt érte el a Diósgyőr-Vasgyár MÁV állomást a „kisvasút”. Az 1922-ben elkészült szárnyvonal látta el a fűrészüzemet faanyaggal, a vasgyárat dolomittal. A szárnyvonalat teljesen felszámolták az 1980-as években, mivel a teherszállítást a kohászati üzemek tehergépkocsikkal bonyolították, a korábban széntüzelésű üzemek gáztüzelésre tértek át.

A parasznai szárnyvonal 1920-'22-ben épült az ottani uradalom területéig, kb. 11 km hosszban. A Papírgyártól induló szárnyvonal az északi Bükköt, az ottani szénvidéket kötötte össze a Szinva-völgygel. A vonalat 3,8 km hosszban 1938-'40-ben meghosszabbították, majd 1947-ben tovább épült, hossza ekkor 18,8 km lett.

A legnagyobb emelkedés 38‰, a legkisebb kanyarulati sugár 30 m. Az 1990-es években a szárnyvonalon a közlekedést szüneteltették, de szerették volna idegenforgalmi turisztikai célokból meghosszabbítani Tardona faluig, amit a környezetvédelmi hatóság érdekeivel ellentétesnek minősített. Ennek ellenére a pályát rendbe hozták az 1947. évi meghosszabbítás szakaszán, ahonnan 2007-ig sajnálatosan a síneket ellopták. Így ma már ez a szakasz is megszűntnek tekinthető. Szerencsére az eredeti 11 km hosszú szakasz ma is üzemképes. Az erdészet az innen ellopott sínrögzítőket pótolta, ezt a szakaszt felújította, megerősítette 2006-2007-ben.

A tatáraroki szárnyvonal 4,4 km hosszban Óhuta (ma Bükkszentlászló) faluig tartott a ládi szárnyból elágazva. Követ és fát szállított a vasgyár, ill. a ládi fatelep kiszolgálására. Az 1921-ben megépített iparvasút legnagyobb esése 55‰ volt, ami már veszélyesnek bizonyult. Ezért 1926-ban megszüntették használatát, 1934-ben a pályát elbontották. A viadukt beton pillére, a vashíd maradványai ma is láthatók a közútról.

A kerekhegyi szárnyvonal Lillafüred állomás előtt ágazik el és haladt a Szinva forrás felé az erdészeti telep rakodójáig. A maximális emelkedés 39,2‰. A vonalat az 1990-es években megszüntették. A Szinva patak fölötti szegecselt vashíd a 2 beton pillérrel ma is áll még, de sínek már nincsenek.

Az erdei vasút szállítási feladata az üzembe helyezést követően egyre növekedett. A sok faanyag és kohászati alapanyag szállításán kívül kielégítette a gyors ütemben épülő Miskolc épületkövető szükségletét, valamint a Lillafüredi Palotaszálló építésének (1927-'29) építőanyag szállítási igényét is.

Megszületik és fejlődik a LÁEV

1924-ben megindult a személyforgalom is a 128,97 m tengerszint feletti magasságban fekvő miskolci Fás-kert és a 379,88 m magasán fekvő Garadna végállomás között, a távolság 17,7 km volt. A vasút összhossza a szárnyvonalakkal a teljes kiépítés után, 1922-ben 38,4 km volt. A Palotaszálló építése nagyban megnövelte az utasforgalmat. Az ünnepélyes átadásra érkező elegánsabb vendégek (pl. Bethlen István miniszterelnök és kísérete) a budapesti gyorsvonatról Diósgyőr-Vasgyár állomáson (itt van a ládi szárnyvonal vége) átszállva a szalonkocsiba utaztak Lillafüredre. (1929-ig Lillafüredet csak lovaskocsival lehetett megközelíteni az erdön átvezető földúton. Ekkor kezdték építeni a 6,0 m széles cement-makadám műutat Miskolc és Eger között. A Lillafüredig tartó 1. szakaszt 1929-ben adták át a közforgalomnak.)

A személyforgalom jelentősen megnövekedett, ezért 1929-ben meghosszabbították a vonalat a Szent Anna templomig, a városi villamos megállójáig.

1929 májusában a vasút neve is megváltozott, ezt a nevet viseli ma is: Lillafüredi Állami Erdei Vasút (LÁEV).

Ez évben épültek a kitérő vágányok, a Szent Anna téri állomás, a kitérőknél és a szárnyvonalak leágazásánál, valamint a főút és a vasút kereszteződési helyeinél őrházak, forgalmi-biztonsági berendezések, irányjelző táblák. A nagymértékű fejlesztéseket az erdőgazdaság saját erejéből hajtotta végre.

Az üzem 2 db gőzmozdonnyal indult, melyek a budapesti Magyar Királyi Államvasutak Gépgyárában készültek. (A mozdonyokat eredetileg a tátrai erdei vasúthoz rendelték meg az I. világháború alatt.) 27 db négytengelyes, forgóvázás faszállító teherkocsi állt rendelkezésre ekkor.

1929-ben a géppark már 1 db 22 tonnás, 3 db 18 tonnás, 1 db 15 tonnás gőzmozdonyból, 64 db teherkocsiból, 4 db nyitott személyszállító kocsiból 2 db benzinmotoros Ganz motorkocsiból és 5 db motormellékkocsiból (személyszállító pótkocsiból) állt.

1936-ra 5 db négytengelyes és 2 db háromtengelyes mozdony, a 2 db Ganz-Jendrasik motorral felszerelt motorkocsi, 13 személykocsi, 3 fedett és 37 nyitott teherkocsi, 25 nyitott szeneskocsi, 36 pár nyitott rönkszállító kocsi, 1 sínautó, 2 pótkocsi, 5 pályakocsi és 1 pályafelügyelő hajtány alkotta a járműparkot.

1939-re az áruszállító teljesítménye 1.106.000 árutonna-km-re nőtt.

A háború után nőtt a vasút jelentősége. 1945-ben 100.000 fő, 1950-ben 200.000 fő, 1954-ben 300.000 fő volt az évi utaslétszám.

A személyszállításban kezdetben I.-II. és III. osztályú kocsik közlekedtek, az 1950-es években már csak II. osztályú kocsik voltak.

Csúcsforgalomban előfordult többször a napi 43 vonat közlekedése. Ilyen esetekre készült kitérő és várakoztató vágány Lillafüreden.

Ómassáról és Hámorból a vasúton jártak a dolgozók miskolci munkahelyükre. (A Lillafüreden áthaladó távolsági autóbusz forgalom 1938-ban, a miskolci városi autóbusz-forgalom 1948-ban indult meg. A városi villamos vasút 1897-től közlekedik a Tiszai pályaudvar és Diósgyőr végállomás között. Lillafüredre az autóbusz-közlekedés megindulásáig nem járt városi tömegközlekedési eszköz, amit a vasút pótol.)

A LÁEV kincsei Budapesten

A Szinvavölgyi Erdei Vasút legrégebbi mozdonyát 1912-ben a Oreinstein és Koppel cég gyártotta. 1972-ben a gőzvontatás megszűnt. Az utolsó, 1954-ben gyártott mozdonyt 1999-ben felújították és nosztalgiavonatként közlekedik újra.

1928-ban a lillafüredi új fürdő- és üdülőtelep speciális követelményeinek megfelelő 2 db I. osztályú motormellékkocsi tervezését és gyártását rendelték meg a Ganz és Társa Danubius

Gép-, Waggon- és Hajógyár Rt.-től. Az egyik személyszállító pótkocsit reprezentációs célú szalonkocsinak és poggyászkocsinak kellett kialakítani. Ugyanakkor 2 db Ganz motorkocsit is rendelt az erdészet. Az eredeti cél az volt, hogy a személyforgalmat csak motorkocsikkal látják el, azonban az utasforgalom növekedése megkívánta a gőzmozdonyokkal vegyes közlekedtetést. A motorkocsik és az 1929 júliusától forgalomba helyezett reprezentatív, speciális pótkocsik korszerűek és elegánsak voltak, minden részletében gondos, mives és ízléses kivitelezésben. Szerencsére megőrződtek az utókornak.

Az egyik motorkocsit és egy motormellékkocsit az 1948. július 31-i ünnepélyes megnyitóra miniszteri utasításra „kölcson” adta a LÁEV a budapesti Széchenyi-hegyen megépített Úttörővasútnak. Budapestre helyezték a motorkocsik vezetőit is. Az 1949. június 25-i második megnyitóra a másik motorkocsit is „kölcson” kellett adni a LÁEV-nek az Úttörővasút részére. Az előbbi kocsi 1951 júniusáig, a második 1963 januárjáig volt Budapesten szolgálatban, mindkettő visszakerült a LÁEV-hez. Az 1977-ig üzemelő muzeális Ganz-motorkocsit 1980-ban sajnálatosan szétbontották, alkatrészeit később beépítették a megmaradt motorkocsiba. A másik Ganz-motorkocsi 1982 májusáig üzemelt a LÁEV-nél, majd átadták a Budapesti Közlekedési Múzeumnak. 1990-ben a motorkocsit 5 muzeális motormellékkocsi kíséretében a Széchenyi-hegyi Gyermekvasút (a korábbi Úttörővasút) kapta meg. A speciálisan Lillafüredre, a Palotaszálló vendégeinek kiszolgálására gyártott muzeális Ganz motorvonat jelenleg is menetrend szerint, vagy nosztalgiavonatként közlekedik Budapesten.

A reprezentatív szalonkocsit és a posta-poggyászkocsit a korabeli fényképek alapján Budapesten helyreállították és külön megrendelésre a Széchenyi-hegyi Gyermekvasúton jelenleg is közlekednek, alkalmi eseményekre bérbe vehetők. A többi 3 személykocsit is felújították és a menetrend szerinti forgalomban közlekednek, a budapesti erdei vasút járműállományának becses darabjaiként eredeti formájukban, eredeti LÁEV felirattal és kocsiszámmal.

Jelenleg a LÁEV-nél üzemel Magyarország egyetlen szerkocsis keskeny-nyomközű gőzmozdonya (KV-4), 4 db hidraulikus (MK-48), 2 db hidromechanikus (C-50), 1 db B-26 típusú dízelmozdony, 8 db zárt és 12 db nyári személykocsi (ebből 8 db muzeális).

A Lillafüredi Állami Erdei Kisvasút Diósgyőr-Lillafüred-Garadna útvonalon, 14 km hosszan egész évben közlekedik menetrend szerint. Nyáron nyitott, télen zárt, fával fűtött kocsik közlekednek.

A vasút állami tulajdon.

A LÁEV kezelője és üzemeltetője, a miskolci székhelyű ÉSZAKERDŐ Zrt. 230 MFt-os ökoturisztikai fejlesztés részeként 90%-os Uniós támogatással korszerűsítést hajtott végre az erdei vasút megindításának 90. évfordulójára. Ennek keretében a lillafüredi állomásépületet átépítették, benne vasúttörténeti és a Bükk természeti szépségeit megismertető kiállítás nyílt, új végállomás épült Garadnán. A fejlesztés egyik programpontjaként magyar mérnökök, szakemberek munkájával a világon elsőként alakították át keskeny nyomvonalú vasúti mozdonyt diesel-villamos hibrid hajtásrendszerűvé, ami a fékezési energiát visszapótolja. 50 éves üzemi időt megélt diesel-hidraulikus hajtású mozdonyt (MK-48) alakították át úgy, hogy diesel-elektromos-, akkumulátoros- és hibrid üzemmódban is tud működni. Ez az energiatakarékos, környezetkímélő megoldás a kiváló magyar szakemberek tudását dicséri.

Holló Csaba.

Okl. építőmérnök,

a Magyar Mérnöki Kamara alelnöke,

a Borsod–Abaúj–Zemplén Megyei

Mérnöki Kamara elnöke,

magántervező, Miskolc.