

## A Szinvavölgyi Erdei Vasút – Lillafüredi Állami Erdei Vasút története

-**1917. évben** a Tótsóvári Magyar Királyi Erdőhivatal **elhatározza, majd 1918. január 19. 8160/1917. szám alatt közzéteszi** a versenytárgyalási hirdetményét a **Szinvavölgyi Erdei Vasút** nyomvonalának megtervezésére, „Versenytárgyalási hirdetmény erdei vasútnyomjelzésére” címmel. A pályázat benyújtásának határideje: 1918. február 25. napja déli 12 óra volt.

-**1918. február hónapban Kaán Károly** államerdészeti vezető és helyettes államtitkár a vasút tervezésével megbízza **Stern Zsigmond** és **Stern Imre** budapesti mérnököket.

-**1920. február 24. napján** kelt **79434/1919.** számú kereskedelemügyi miniszteri rendelet engedélyezte a Miskolcra Lillafüred érintésével a Szinvavölgyében az erdei iparvasút építését, melyet a rendkívüli terepnehézségekre való tekintettel Sternék nem vállalták, azzal **Modrovich Ferenc** erdőmérnököt bízta meg a megrendelő. A kivitelezésben Modrovich Ferenc segítői: Nagy Zoltán, Mezőközy András, Fejes József, Gószvin Gyula, Jánh Rudolf, Gloczer Dezső, Nagy József, Maczkó István és Héder István erdőmérnökök voltak. Modrovich Ferenc a kiviteli terv egyik lényeges szakaszát módosítva, megtervezte a **Mélyvölgyi völgyhidat** a hozzá vezető vonalszakaszokkal. A tervezés és építés minisztériumi ellenőre Chabada Géza erdőmérnök volt. Az alépítmény építését Lillafürednél kezdték két irányba, így jutottak a perencesi megállóhelyig, az első fűtőházig. Itt történt a vasgyárból érkező sín, kapcsolószerkek, valamint az ágyazathoz felhasznált kohósalak átvétele.

-**1920. tavaszán** érkezik meg az első gőzmozdony: az anyagvonatok vontatásához a MÁV Gépgyár 85<sup>10</sup> szerkezetszámú, 4626/1919. gyári számú D tengelyelrendezésű gőzmozdony **SZEV-1** nyilvántartási számmal, melyet 1920. évben a **SZEV-2** jelölésű C tengelyelrendezésű (O&K, Berlin gyártású), valamint a **SZEV-3** jelölésű, a MÁV-tól átvett (490.030) D tengelyelrendezésű mozdony követett.

-**1920. november 4.** Alig 9 hónap alatt a **Fáskert – Garadna 17,7 km-es** fővonal elkészült.

-**1920. november 14.** Az első fával megrakott szerelvény beérkezése Garadnáról a Miskolc központjához közeli Fáskertbe. Az üzem vezetésével **Modrovich Ferencet** bízzák meg.

-**1920. december 30.** Műtanrendőrileg is átadták a forgalomnak a fővonalat.

-**1921. január 12.** A **Modrovich Ferenc** által tervezett 25 méter magas 64 méter hosszú, három betonpilléres „Gerber-tartós” mélyvölgyi viadukt terhelési próbája, melyet az első, az **FGV-IV.** számot viselő (**SZEV-1**) gőzmozdonyral végeztek.

-**1921. december 30.** **Modrovich Ferenc** tervei alapján megépül a **ládi 3 km-es szárnyvonal**, mely kapcsolatot teremt a Ládi telephelyen a normál nyomtávú iparvasúti vágánnyal.

-**1922.** Lillafüred – Hámor megállóhely 118 szelvényéből a Szinva völgyében a kerekhegyi rakodóig megépítik a **2 km-es kerekhegyi szárnyvonalat.**

-**1922. április 19.-én** érkezik **Majláthra** a 4724/1919. gyáriszámú, **SZEV-4** nyilvántartási számú gőzmozdony, mely megtartotta az eredeti megrendelő vasút (Görgényvölgyi Erdei vasút) jelölését, a **GEV-4.** számot is. Ugyanebben az évben a kisvasút átveszi az ötödik gőzmozdonyát is: a MÁV Gépgyár 4725/1919 gyári számú gépét, mely megtartva az eredeti megrendelő jelzését **FGV-III.** is, **SZEV-5**-tel kerül nyilvántartásba.

**-1923. A paraszniai szárnyvonal Papírgyár – Ortástető – Mahóca 11 km-es szakaszának az átadása.**

**-1923. augusztus 18-án a m. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség szobán, majd 1924. május 3-án a kereskedelemügyi miniszter a 62.443/1924. számú rendelettel is engedélyezte a személyszállítást. Az első személyszállító vonat 1923. augusztus 20-án indult Miskolcra Lillafüredig, az utasok szállítását 4 db teherkocsival oldották meg, úgy, hogy a kocsik platójára lócákat helyeztek.**

**-1924. Modrovich Ferentől az üzem vezetését Nagy Zoltán vette át.**

**-1924. Megépül a Ládi szárnyvonalból kiágazóan déli irányba, a Vásárhelyi rakodóig a 4,4 km-es Tatáraróki szárnyvonal, melyet az 55%-os emelkedés miatti balesetveszély és gazdaságtalan üzemvitel miatt 1934-ben megszüntetnek.**

**-1925. A személyszállítás feltételeinek javítása érdekében teherkocsi alváz és kocsinként egy truck-pár felhasználásával a MÁV Miskolci Járműjavító Üzeme 4 db. nyitott személykocsit készít („kis MÁV” kocsik). Jelenleg is használatban vannak, pályaszámuk: 301 – 304.**

**-1926. február 17. napján hirdették ki a magyar királyi kereskedelemügyi miniszter 91.260/1925 K.M. számú rendeletével kiadott engedélyokiratát, mely engedélyezte a korlátozott közforgalmat. Az engedélyokirat egyben a 62.443/1924 K.M. rendelet megerősítését jelentette.**

**-1927. A lillafüredi Palotaszálló építéséhez kapcsolódóan a 116 – 121 szelvények között jelentős pályakorrekcióra kerül sor: a Lillafüred – Hámor elnevezésű megállóhelyet délebbre helyezik, mely a Lillafüred állomás nevet kapja, s a kezdőpont (Miskolc) felől 112,3 méter, és a végpont (Garadna) felől egy 120. méter hosszúságú alagutakat építenek meg, az áthelyezett új Szinva meder fölé pedig 2 db vasbeton híd készül, az állomásépület egy régi családi ház kiegészítésével, emeletráépítéssel megépül, ami a Palotaszálló felől aluljárón keresztül is megközelíthető.**

**-1927. A Fáskert végállomástól a mai Szent Anna (akkori nevén: Veres) templomig 300 méteres szakasszal közelebb viszik a város felé a végpontot.**

**-1928. Az utazási igények növekedése, és a személyszállítás feltételeinek javítása érdekében a Földművelési Minisztérium engedélyezte négy db. „Diamond” forgóvázás pórekocsi személyszállításra történő átalakítását, amit Pusztaszentlőrincen az Orenstein & Koppel Magyar Rt. gyárában végeztek Ezek a járművek 351-354-es pályaszámmal ma is közlekednek.**

**-1929. május.** A kereskedelmi miniszter kezdeményezi, hogy a „Szinvölgyi Erdei Vasút” elnevezés helyett a „Lillafüredi Állami Erdei Vasút” megnevezés lépjen életbe. A Palotaszálló építése 1927-től megnövelte az erdei vasút teljesítményét építőanyag- és fejtési anyag szállítása révén. Az élénkülő turizmus és a hamarosan elkészülő Palotaszálló miatt a személyszállítás fejlesztése szükségesé vált. Beszerzésre kerül két egyedi gyártású motorkocsi, és öt motor-mellékkocsi. A motor és motor-mellékkocsik színezése krémszínű és kék. Jelenleg 6 megmaradt járműegység Budapesten a Gyermekvasúton tekinthető meg.

-**1929. július.** A hét egységből álló motorvonat sikeres műtanrendőri vizsgát tesz a LÁEV fővonalán, s hamarosan menetrendszerinti forgalomba áll. A két **benzin üzemű motorkocsit és két motor-mellékkocsit a Ganz és Társa, Danubius Gép-, Wagon- és Hajógyár Rt., három motor-mellékkocsit pedig az Orenstein & Koppel Magyar Rt. Keskenyvágányú Vasutak Gyára készített.** Így a **9 éves erdei vasút** személyszállító járműparkja világszínvonalú személyszállító járművekkel bővült.

-**1929.** További két magyar gyártású, a MÁV Gépgyár 85 szerkezetszámú gőzmozdonyát vásárolja meg a kisvasút: **LÁEV-3** számmal a 4753/1924 gyári számú és a **LÁEV-5** számmal a 4727/1919 gyári számú mozdonyokat.

-**1929.** Megvalósul az éjszakai fuvarozás lehetősége, a motorvonatok évi 20.000 km-t teljesítenek. Az utasok száma évente 300.000 főre tehető. A Miskolc-Eger műút építési anyagszükségletét is a vasút szállítja. Ez a tíz év volt a LÁEV első fénykora!

-**1930. június 11-én** a Palotaszállót átadják a nagyközönségnek. Megkezdődik a termálvíz kutatása is Pávai-Vajna Ferenc vezetésével.

-**1929. júliusában Nagy Zoltántól** az üzemvezetést **Fülöpp Zoltán** erdőmérnök veszi át. Nevéhez fűződik a papírgyár és a szomorúi kőbánya kiszolgálása, termékeinek vasúton történő szállítása.

-**1930** Az erdeivasút saját üzemében készíti el a nyitott peronú, szegecselt acélvázaz, zárt utasterű személykocsiját, melynél rönkszállító „truck” kocsit használtak fel forgóvázként. A személykocsi **31-es** pályaszámmal jelenleg is üzemel.

-**1932.** A két motorkocsi és az öt motor-mellékkocsi egy menetben közlekedik. Ugyanakkor megszűnik a menetrendszerű közlekedés a Ládi rakodó és Kerekhegy között.

-**1933. júniusában** megrendezik a „Lillafüredi Írói hetet” melyre **kultúrvonatokat** indítottak **Budapest – Lillafüred között, ládi fatelepen történő egyszeri átszállással.**

-**1937-38.** A jugoszláv vasutak Belgrád-Dubrovnik közötti - több mint 680 km-es - pályájára a GANZ gyár által tervezett háromrészes motorvonat forgóvázait a LÁEV fővonalán tesztelik.

-**1939-1940.** **Fülöpp Zoltán** és **Kövess János** tervei alapján megépül a **Mahóca-Taksalápa** közötti 3,8 km-es vonalszakasz.

-**1940.** A **GANZ** motorkocsik remotorizációja elkezdődik. A benzinmotort Ganz-Jendrassik VI JaR 135/185 típusú dízelmotorra cserélik, valamint a sebességváltót új Ganz fejlesztésű sebességváltóra cserélik. Az új motor teljesítménye a korábbi 66 kW-ról 84 kW-ra emelkedik.

-**1940. július:** A LÁEV új vezetője **Szíjjártó Zoltán** erdőmérnök lett.

-**1941.** Megtörténik a pálya műszaki felülvizsgálata, a hatóságok tíz évre meghosszabbítják a vasút működési engedélyét.

-**1940-1943. között** két gőzmozdonyt a MÁV a bécsi-döntést követő területgyarapodás miatt igénybe vett: a 490.030 pályaszámú (**SZEV-3**, majd **LÁEV-6**) gőzmozdonyt a Kárpátaljáról szállították, míg a **SZEV-4 – LÁEV-1** pályaszámú mozdonyt a MÁV bérbe vette és 492.105

pályaszámmal Erdélyben a Szászlekenye – Kolozsnagyida – Marosvásárhely vonalán közlekedtetve 1943-ig.

**-1944.** Miskolcra a háború idején többnyire csak a LÁEV tud szenet és tüzfát szállítani!

**-1944. augusztus-szeptember hónapban** a LÁEV-hez érkeznek a két db Erdélyből kimenekített Visóvölgy 4-5. pályaszámú, a MÁV Gépgyár által 1942-ben gyártott 5279/1942 és 5280/1942 gyári számú (MÁV 490. típus) gőzmozdony, mely 1954-ig a **LÁEV- 5** és a **LÁEV-6** pályaszámot, majd a 467,601 és 467,602-es pályaszámot viselte.

**-1944.november14-december 12-ig** állt az üzem a harci cselekmények miatt. A tatáraróki hídfőt telitalálat érte. Az egyik 467-sorozatú gőzmozdony, diósgyőri vasgyár műszakára hámori munkásokat szállítva, Tatáraróknál tűzharcba futott. A járművet csaknem szitává lőtték. A savósi hídfőt felrobbantották. December 12.-én sikerült a forgalmat a nagy károk ellenére elindítani. Hámort, Lillafüredet és Ómassát ekkor csak a LÁEV kötötte össze Miskolccal.

**-1947-ben a LÁEV-hez** kerül az Erdélyből kimenekített, galíciai eredetű, Orenstein &Koppel, Berlin (5694/1912) gyártású D tengelyelrendezésű gőzmozdony is, mely egy év után Szilvásváradon szolgált tovább (437,407).

**-1947-1948.** dr. Sali Emil tervei alapján megépül a **Taksalápa-Tízesbérc-Farkasgödör-Örvénykő** vonalszakasz is. Ezzel a **parasznyai szárnyvonal** több mint 17 km-re bővül. **Szijjártó Zoltán** 1947-ig vezette az üzemet.

**-1947-től** 6 üzemvezető váltotta egymást. A gyakori átszervezések kedvezőtlenül érintették az erdei vasút üzemét.

**-1948. július.** A budapesti Úttörővasút megnyitása miatt Budapestre szállították az **A02-602** pályaszámú motorkocsit, és egy motor-mellékkocsit.

**-1949. június.** A Miskolcon maradt **A02-601** pályaszámú motorkocsit egy motor-mellékkocsival az úttörővasút nagy forgalmára való tekintettel szintén Budapestre szállították.

**-1951. június.** Visszatér **3 év** használat után az Úttörővasútról az **A02-602** pályaszámú motorkocsi és a két motor-mellékkocsi, mivel elkészültek az új GANZ motorszerelvények Budapestnek. Az **A02-601** pályaszámú motorkocsink továbbra is Budapesten maradt.

**-1954. október 28. napján** vette át a LÁEV a **447,401 pályaszámú szerkocsis KV-4 típusú** gőzmozdonyt.

**-1954. december 22. napján** érkezett a LÁEV-hez az **első dízelmozdony**. A MÁV Északi Járműjavító Üzem által gyártott **C-50** típusú dízelmozdonyt **M-10** pályaszámon állították forgalomba. Ugyanebben az évben érkezett az **M-11** pályaszámú **C-50-es** típusú dízelmozdony is.

**-1959. augusztus 26.** Az **Mk48 1000-es** sorozatú mechanikus dízelmozdony prototípusának két példánya (**M492,001 – M492,002**) 1960. év tavaszáig próbaüzemben Lillafüreden dolgozott.

**-1960. Tóth Gyula** személyében a LÁEV-nek új vezetője lett.

**-1961. évben Fülöpp Zoltán** közreműködésével idekerül az **Mk-48 2000**-es sorozatú dízelhidraulikus hajtású mozdony 033/1961 gyári számú példánya, melyet **M-8** pályaszámon helyeztek üzembe. Ezt a dízelmozdonyt a **D02-508** pályaszám jelöléssel jelenleg is használja az erdei vasút. A mozdony az 1980-as évek elejéig zöld színű volt, akkor átfestették a sáropataki mozdonyokkal azonos bordó-sárga csíkos színűre.

**-1963.** Megindul a **parasznyai szárnyvonalon** a személyszállítás. Egy vonatpár az Eszperantó tér -Farkasgödör között, kettő pedig betétjáratival jellel, Papírgyár -Farkasgödör között közlekedik.

**-1963. június.** Az **A02-601** pályaszámú motorkocsi leromlott állapotban **14 év** használat után tér vissza Miskolc-Lillafüredre.

**-1972. Megszűnik a gőzvontatás.** Az egyetlen még megmaradt KV-4 típusú gőzmozdony, a 447,401 Majláth üzemi telepen kiállítási tárggyá válik.

**-1973. április és május hónapban** a LÁEV -hez kerültek **D02-503** és **D02-504** pályaszámmal a MÁV szegedi, illetve békéscsabai kisvasútvonalról a dízel-mechanikus erőátvitelű (Mk48,1003 és 1001) mozdonyok. A harmadik, Mk48,1008-as pályaszámú dízel-mechanikus mozdony 1976.február 17-én érkezett Majláthra, de már másnap selejtezték, alkatrészraktárként felhasználva; a kiosztott **D02-505** pályaszámon egyetlen kilométert sem futott.

**-1973. A fővonal első rövidülése:** Az „alsó” végállomás – a panelházak építése miatt - a Szent Anna térről az egykori Fáskert magasságába kerül vissza.

**-1977. április 14-én és május-6-án** folytatódott a dízelmozdonyok beszerzése: Sáropatakról érkezett az **Mk48,2010** és **2011** pályaszámú mozdony, melyet Lillafüreden **D02-506**, illetve **D02-510** pályaszámon állítottak szolgálatba, melyek jelenleg is üzemelnek.

**-1978. és 1979.-ben** ismét a Miskolci Járműjavító Üzemet megbízva készült el 2 db nyitott személykocsi, 2db pedig a saját műhelyben, Majláthon, teherkocsi alvázra építve. **305-308** pályaszámmal jelenleg is közlekedtetik az erdei vasút („**nagy MÁV kocsik**”).

**-1978. október 1.** Városrendezési és útépitési okokból felszámolják a fővonal mintegy 4,5 kilométeres szakaszát: Az „alsó” végállomás a Dorottya utcába, jelenlegi helyére kerül.

**-1980.** Az **A02-601**-es motorkocsi selejtezése és sajnálatos elbontása. A forgóváza az **A02-602** motorkocsiba kerül beépítésre.

**-1981. március 14.** A **Debrecenben**, majd **Nyíregyházán** szolgáló **Mk48,2027** pályaszámú dízelhidraulikus mozdonyát vásárolta meg a LÁEV, melyet – jelenleg is zöld színű festésben **D02-501**-es pályaszámon üzemeltet.

**-1982. április 24.** Az **A02-602** motorkocsi utolsó menetrendi szolgálata a fővonalon. Ez évben a Közlekedési Múzeum védetté nyilvánítja.

**-1990.-ben** megkezdik a „**Kerekhegyi szárnyvonal**” bontását, melyen a tényleges teherforgalom 1983-tól szünetelt.

-**1990.** A LÁEV és a MÁV RT. között létrejön egy járműcsere-szerződés, melynek alapján a műemléki védettséget élvező **A02-602** és az **öt motor-mellékkocsit** elszállítják Budapestre. Felújításukat követően a Gyermekvasútra, azaz Hűvösvölgybe kerülnek.

A MÁV Rt.-hez tartozó Gyermekvasút csereként átad a LAEV-nek **4 db Bax típusú zárt személyszállító** kocsit. A kocsik 1980-ig Sáropatakon üzemeltek Bax 273, 274, 276 és 277-es pályaszámon. A kocsikat a Gyermekvasút egylegterű kocsivá alakította át, megszüntetve a homlokátjárókat is. A kocsik Lillafüreden a **11, 12, 14 és 15** pályaszámon jelenleg is közlekednek.

-**1989**-ben megszűnik a teherszállítás, így a „**Ládi szárnyvonal**”, valamint a **Mahóca-Farkasgödör** pályaszakasz elsorvad. Az utolsó személyszállító vonat **Mahóca – Farkasgödör** végállomás között **1991. év** nyári idényében közlekedik.

-**1994.**-ben megkezdik a „**Ládi szárnyvonal**” bontását.

-**1996.** A Majláth üzemi telepen kiállított **KV-4 típusú, 447-401** pályaszámú gőzmozdonyt felújítás céljából Szlovákiába, Feketebalogra szállítják, ahol csak részben végezték el a megrendelt munkát. A felújítást Majláthon kellett befejezni.

-**2000. április 10.** A Központi Közlekedési Felügyeletnek Vasúti Felügyelete megtartotta a sikeres hatósági járművizsgát, így a **447-401** pályaszámú **Magyarország egyetlen keskeny nyomközű szerkocsis KV-4 típusú gőzmozdonya** ismét üzemeltethető.

-**2002.** **33-34** pályaszámmal **2 db. 24 ülőhelyes zárt személyszállító kocsit** alakítanak ki Majláthon a műhelyben, majd üzembe helyezik. Az üzem vezetése a **200.000 utas/év** szállítási teljesítmény tartós elérését tűzi ki céljául.

-**2003-2006** A személyszállításban résztvevő járműegységek egységes légfékrendszerrel történő átépítésére egy programot indítottak az FVM közjóléti forrásának felhasználásával. Az elképzelés az alábbi ütemezés szerint valósult meg:

- ◆ **2003. május 4 db (351-354)** pályaszámú nyitott kocsik légfékezése,
- ◆ **2004. május 4 db (305-308)** pályaszámú nyitott kocsik légfék-korszerűsítése,
- ◆ **2004. június 4 db (301-304)** nyitott kocsik légfékesítése, valamint a **CO2-407** pályaszámú **C50** dízelmozdony légfékesítése,
- ◆ **2005. március 32-es** pályaszámú zárt kocsi légfékesítése,
- ◆ **2005. július 31-es** pályaszámú zárt kocsi légfékezése,
- ◆ **2006. február 2 db (33-34)** pályaszámú zárt kocsik légfékezése,
- ◆ **2006. március CO2-408** pályaszámú **C-50** dízelmozdony légfékezése,
- ◆ **2006. július** a program utolsó egységeként a **447-401** pályaszámú **KV-4** típusú gőzmozdony légfékezése.

-**2003.május** A kisvasúti napra Dorottya-utcai indulóállomáson kultúrált, váróterem kerül kialakításra.

-**2003. november** Évente a „**Mikulásvonat**” interaktív játék az erdei vasút és a lillafüredi állomás környezetének igénybevételel, a „**Diósgyőrért**” Diósgyőri Vár Térségének Fejlesztéséért Közhasznú Alapítvány szervezésében november-december három hetében rendszeresen megrendezésre kerül.

-**2004** A teherszállítás leállítása óta nem használt Mahóca-Farkasgödör viszonylaton a folyamatos sínlopások miatt a felépítményt központi döntés értelmében felszedték.

-**2004. június 13.** Andóképton megalakul a „**Lillafüredi Kisvasútert**” közalapítvány. Az alapító okiratot tizenkét országosan és helyben is elismert, rangos közszereplő és politikus írja alá.

-**2004. július 15.** Megérkezik a **Dunaferr adományaként** Majláthra a dunaújvárosi **C-50-es típusú dízelmozdony**. Szolgálatát elsősorban a „**Parasznyai szárnyvonalra**” tervezik. Pályaszáma: **C02-408**.

-**2004. augusztus 31.** A **Mátracukor** adományaként Majláthra érkezik a szerencsi cukorgyárból a **B-26-os típusú dízelmozdonyok egyetlen megmaradt példánya**.

-**2004-2005.** Borbély Zsolt és Stefán Zoltán elkezdik a Microsoft Train Simulatoron (MSTS) a virtuális vasút építését, környezetének és járműveinek megjelenítését. Ezzel a LÁEV lesz az első honi keskeny-nyomközű vasút, mely ebben az internetes világjátékban szerepet kaphat. A pálya bemutatására a kisvasút napján, május utolsó szombatján kerül sor. A további fejlesztés eredményeképpen a meglévő pályákon kívül az egykori - ma már nem létező - szárnyvonalak is felkerülhetnek az internetre.

-**2005. június** számítógépes jegykiadás bevezetése.

-**2005. május 11. Miskolc Város napján** a „**Civilek Támogatásáért**” díjat a **Lillafüredi Állami Erdei Vasút kollektívája** vehette át.

-**2006. július** felújítás után megkapta az üzembe helyezési engedélyt a szerencsi eredetű **B-26 típusú dízelmozdony**, pályaszáma: **C02-203**.

-**2006. október** a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumtól a „**Közlekedésért Érdeméremet**” adományozzák az eddigi fejlesztésekért.

-**2007. március** A MÁV kecskeméti kisvasút által leselejtezett **MK 48-as típusú 2021 pályaszámú dízelmozdony** megvásárlása és Miskolcra szállítása.

-**2007.augusztus A 32.-es** már légfékesített zárt személyszállító kocsik Miskolc idegenforgalmi alapjának **2,5 milliós támogatásával** átépítették. Elektrohidraulikus kerekesszék emelő berendezéssel felszerelt, akadálymentesített kocsiként üzembehelyezték.

-**2008. február 18.,**„**A Lillafüredi Állami Erdei Vasút Ökoturisztikai Fejlesztése**” az ÉMOP-2007-2.1.1/B pályázat benyújtása, melyben a megvásárolt **MK-48 2021 mozdony** hajtáslánc korszerűsítésére, és két ökoturisztikai központ kialakítására kér az **ÉSZAKERDŐ ZRT.** lehetőséget.

-**2008.május 27.** A diósgyőri óvoda megrendelésére 250 főt szállítottunk különvonatként Mahócára a tanösvényre. (Ortástetőig D02-510 MK-48 dízelmozdony+7db.kiskocsi, Ortástetőtől kettéválasztva a C02-407 és C02-408 pályaszámú C-50 típusú dízelmozdonyok vontatásával.)

-**2008.május 29.** Három fiatalkorú elkövetőt sikerült tetten érni a csanyiki pályarészünket rongálták meg. Ennek következtében a júniustól induló menetrendi vonatokat már elindítani

nem tudtuk, a meggyengített pályánk átépítését a papírgyári elágazástól a csanyiki erdei iskoláig megkezdtük.

**-2008.augusztus 8.** Mahócán **hajnalban tettenérték** a rendőrök azokat az elkövetőket, **akik** (míg a csanyiki szakaszt a LÁEV átépíti) **darabokra vágják és elszállítják az erdei vasúti pályát.** Ezzel az átépítés után lehetetlenné vált a menetrendi vonatok indítása.

**-2009. január** az Észak-magyarországi Regionális Idegenforgalmi Bizottsága úgy döntött, hogy szakmai tevékenysége alapján az **„Észak-magyarország Turizmusaért Nívódíjat” a Lillafüredi Állami Erdei Vasút kapja**

**-2009. december** Az ÉMOP-2007-2.1.1/B pályázatunkat a bíráló bizottság elfogadta, így a támogatási szerződést **22.-én aláírták. A támogatás mértéke 90 %.**

**-2010. január 20.** A pályázat gyakorlati elindítása.

**-2010. április 15.** Hajnali órákban felhőszakadás következtében megcsúszik a papírgyári rézsű így a központi telephelyen ragad az összes mozdony és személyszállító kocsik.

**-2010. május 1.** Elindul a menetrendi forgalom Papírgyár és Garadna között, mivel trélerrel a megcsúszott pályaszakasz felé sikerült átszállítani a mozdonyokat és a kocsikat.

**-2010. május 15.** A folyamatos nagy mennyiségű csapadék hatására kiönt és elmossa több helyen a vasúti pályát a Garadna patak.

**-2010. november 3.** A pályázat utolsó és egyben meghatározó elemének az **MK-48 2021** pályaszámú **hibrid hajtásláncú** mozdonyok hatósági vizsgálata, az NKH üzemeltetési engedélyének kiadása.

**-2010. november 6.** A fővonalon a menetrendi vonatok újból Dorottya és Garadna között közlekednek.

**-2010. november 14.** Világviszonylatban egyedülálló keskeny-nyomközű **MK-48 2021** hibrid mozdony a LÁEV 90. születésnapján az első menetrendi vonatát továbbította. A színezése megegyezik az erdei vasút 9 éves korában üzembe helyezett, akkor világszínvonalat jelentő motorszerelvényeinek színezésével.

2011. január

Mátrai Imre  
2002-től 2018-ig LÁEV üzemigazgató