



A miskolci villamos

A miskolci villamos története

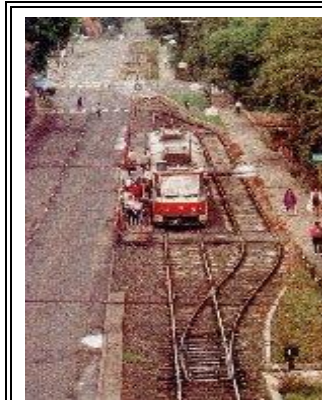
A kötöttpályás tömegközlekedés gondolata először 1872-ben merült fel Miskolcon – ekkor egy magánvállalkozó lóvasút építésére kért engedélyt, ám ez a terv ismeretlen okból nem valósult meg. Az igazi villamos terve azonban csak 1895-ben jelent meg a városban: ekkor Csáthy Szabó István kezdte szorgalmazni a város villamoshálózatának kiépítését. Első terveiben a Tiszai pályaudvartól a mai Felsőhámarig tervezte vonalát, de egy ilyen hosszú vonalra akkor még nem voltak igények.

A villamosvasút építésére vonatkozó engedélyt a kormány 1896. február 27-én adta meg. Ez egy Tiszai pályaudvar – Gömöri pályaudvar – Búza tér – Széchenyi utca – Verestemplom (Eszperantó tér) útvonalon vezetendő fővonal, és egy Búza tér – Széles utca – Kazinczy utca – Szemere utca – Népkert útvonalon kiépítendő mellékvonalra szólt. 1897-ben kötöttek szerződést a Részvénytársaság Villamossági és Közlekedési Vállalatok Részére – közismertebb nevén Tröszt – nevű céggel a villamosvasút áramellátását illetően. Az új villamost végül 1897. július 11-én adták át a forgalomnak. A vasút kezelését 1897. december 30-án átvette a Miskolci Villamossági Részvénytársaság (MVRT).

A fővonalon kezdetben 12 percenként közlekedtek a kocsik, de 1899-re már öt percre sűrűsödött a követési távolság. Ez elsősorban annak volt köszönhető, hogy a villanytelepen új transzformátorokat helyeztek üzembe. A népkerti vonalon szükség szerint közlekedtek a villamosok. Eleinte szintén volt forgalom a Gőzmalom és a Gömöri pályaudvar közötti összekötő vágányon is. Itt szintén szükség szerint közlekedtek a kocsik. A villamosvasút kocsiszínét a Tiszai pályaudvar mellett, a Szinva patak partján építették. Ez később a Baross kocsiszín nevet kapta.

Az anyagot írta: Fodor Illés

A hálózat bővítése – az akkori Miskolc határait is átlépve – tovább folytatódott. (Diósgyőr, Hejőcsaba, Szirma és Görömböly 1945-ig külön települések voltak, csak ekkor csatolták őket Miskolchoz.) Már a városi vonal építésekor felvetődött egy Diósgyőrig vezető vonal ötlete. E vonal minisztériumi engedélyét Török Emil budapesti vállalkozó kapta meg 1905. augusztus 8-án. Az engedély egy "rendes nyomtávolságú, gőz- és villamos üzemű helyi érdekű vasút" építésére szólt. A villamos vonal kijelölt nyomvonala a Verestemplom-végkiterő – Miskolc-Diósgyőri út – Vasgyár – Diósgyőr útvonalon vezetett. A vállalkozó nevéhez fűződő Miskolc – Diósgyőri Helyi Érdekű Vasút Részvénytársaság 1905. november 18-án tartotta az alakuló közgyűlését. A Részvénytársaság székhelye Miskolc volt. Főbb részvényesei a Kereskedelmi Minisztérium, Miskolc város, Diósgyőr község, Borsod vármegye és néhány magánvállalkozó voltak. Érdekes, hogy ez a villamos vonal nem közúti vasútként, hanem helyi érdekű vasútként létesült. A Verestemplom (Eszperantó tér) – Diósgyőr közötti vonalat végül 1906. július 11-én adták át. A diósgyőri villamos üzletkezelését átvállalta az MVRT, így a másik cég felbukkanása neki sem jelentett konkurenciát.



*Távlati kép a vasgyári végállomásról.
Berta József gyűjteményéből*

Az új vonal is teljes hosszában egyvágányú volt. A kocsik a vasgyár érintésével közlekedtek, a jelenlegi Újgyőri főtér és Újgyőri piac között is volt egy szolgálati vágány, amely az Újgyőri kocsiszín vonal-



ba való bekötését szolgálta. A diósgyőri végállomás a mai Nagy Lajos király útján, a jelenlegi autóbusz végállomás mellett volt. Mivel a HÉV gőz-motorkocsikat is beszerzett, a végállomásokon fordítókörongokat is kellett építeniük.

1909-ben a Népkerti vonalat is meghosszabbították Hejőcsaba község határáig (a jelenlegi vasúti felüljáróig). Ez a vonal is végig egyvágányú felépítménnyel épült.

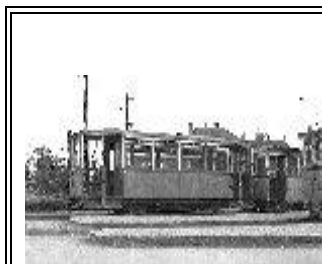
1912-ben az MVRT szerződést kötött a várossal, amelyben elvállalta, hogy a Verestemplom – Gömöri pu., illetve a Szemere utca – Kazinczy utca szakaszon vágánycserét hajt végre, a Városház tértől először a Királyhídig (a jelenlegi Centrum áruház), majd az "új utca" (jelenlegi Bajcsi-Zsilinszki út) elkészülte után a Tiszai pályaudvarig kétvágányúsítja a pályát, a város pedig elvállalta a kivitelezési és burkolási terv elkészítését. Az MVRT szintén elvállalta, hogy szárnyvonalat épít a létesítendő új köztemetőhöz, valamint hogy a hejőcsabai szárnyvonalát meghosszabbítja (Miskolc) tapolcáig. (Ez utóbbi vonal csak idényjárat lett volna.) Mindezekért cserébe a város évi 30.000 Korona haszonrészesedést kapott volna. Kiemelten fontos lett volna az új utca létesítése, mivel a Gömöri pályaudvar mellett a villamosvasút szintben keresztezte a forgalmas Miskolc – Bánréve – Rozsnyó – Dobsina vasútvonalat. Itt helyezkedett el a hírhedt gömöri sorompó. A gyakori sorompózárások 10-15 percre is feltartották a villamos és a 3-as út forgalmát, ami igen sok bosszúságot okozott a miskolci polgároknak. A tervek megvalósulását azonban az I. világháború kitörése megakadályozta.

A világháború után 1923-ban megszüntették a hejőcsabai vonal Széchenyi utca – Búza tér közötti szakaszát. A járatok ezután csak Hejőcsaba és a Széchenyi utca (Forgóhíd) között közlekedtek. Szintén 1923-ban nyilvánította a közlekedési miniszter közúti vasúttá a Miskolc – Diósgyőri HÉV Rt.-t, így mentesültek az útdíj fizetése alól. 1925-27-ben síncserét hajtottak végre az egész diósgyőri vonalon. 1928-ban a Szinva-völgyi vasút (LÁEV) és a növekvő autó-



forgalom egyre erősödő konkurenciájának hatására emelték a pályasebességeket, így a Verestemplom-Vasgyár vonalon 15-ről 7,5, a Vasgyár és Diósgyőr között 30-ról 15 percre csökkent a menetidő. A '70-es évek végéig gyakorlatilag három párhuzamos vasúti tengely futott a Szinva völgyében: a Tiszai pályaudvartól a Vasgyárig vezetett a MÁV vonala, szintén a Tiszai pályaudvartól Diósgyőrig vezetett a villamoshálózat, a Verestemplomtól Diósgyőrről keresztül Lilafüredig pedig az erdei vasút vonala húzódott. 1931. december 17-én az MVRT beolvadt a TRÖSZT-be. 1932-ben vezették be a Tiszai pu. – Vasgyár közvetlen kocsikat. A második világháborúig tehervonatok is közlekedtek a hálózaton. Ezek két iparvágányt szolgáltak ki: az Aczél telepít, illetve a Magyar Királyi Állami Közpincék iparvágányát.

A második világháború során 1944. november 17-én a légitámadások miatt leállt a forgalom. Ekkor megsérült a kocsisín is, de a járműállomány szerencsére csak kisebb károkat szenvedett. 1944. december 21-én indult meg a forgalom a Szent Anna templom (Verestemplom) és a Vasgyár között, majd 1945. januárjában immár az egész vonalhálózaton folyt a közlekedés.



*A 148-as pályaszámú pótkocsi a '60-as évek elején a Tiszai pályaudvar előtt.
Foto: Nagy István György*

1950-ben kezdték meg a Tiszai pu. – Marx tér (Újgyőri főter) közötti szakasz kétvágányúsítását. Ezt – a régóta tervezett új utcával egyetemben – 1952. december 13-án adták át. Az új vonalszakaszon aluljárót építettek a Miskolc – Bánréve vasútvonal alatt, ezzel kiiktathatták az 55 éven keresztül csak bosszúságot okozó Gömöri sorompót. A Tiszai pu. – Gömöri pu. közötti szakaszt forgalmi vágányként meghagyták. 1951-ben adták át a 3,8 kilométer hosszú



tatárdombi vonalat, amely Bulgárföldnél ágazott ki a diósgyőri vonalból. 1959-ben négysávosra építették ki a 3-as utat. A munkálatokat azonban akadályozta a hejőcsabai villamos jelenléte. E vonal forgalma időközben nagyon megnövekedett, és az egyvágányú pálya már ehhez kevésnek bizonyult. Úgy tervezték, hogy néhány ház szanálásával helyet csinálnak a négysávos út mellett a kétvágányú villamosnak is, valamint hogy a villamost meghosszabbítják Hejőcsaba központjáig, illetve Miskolc-tapolcáig. Ez azonban túl drágának bizonyult, így inkább a legolcsóbb megoldást választották: 1960-ban megszüntették a hejőcsabai villamost. A Kilián lakótelep építése miatt jelentősen megnövekedett a diósgyőri vonal forgalma, ezért 1963-ban kétvágányúsították a Marx tér – Diósgyőr közötti szakaszt. Ekkor épült ki a hurokvágányos szerkezetű diósgyőri végállomás. A kétvágányú szakaszt végül 1964. január 10-én adták át. E naptól lépett életbe az új járatszámozás is.

1971-ben megépítették a Gömöri felüljárót, amelyen a 3-as út vezetett keresztül a Bánrévei vasútvonal felett. Az építkezés miatt megszüntették a Gömöri pályaudvarra vezető kiszolgálóvágányt. Innentől kezdve az újonnan érkezett villamosokat tréleren szállították. Az utolsó, saját tengelyein Miskolcra érkezett villamoskocsi a 141-es pályaszámú volt. 1973-ban adták át a Szondi György utcai autóbuszgarázst, ahova 1974-ben a villamost is bevezették. A Baross Gábor utcától idáig egy új, kétvágányú villamos-vonalat is építettek. 1974-ben megszüntették a feleslegessé vált Baross kocsiszínt. 1976-tól az Újgyőri kocsiszínből is csak a nem forgalmi járműveket tárolták. 1976. januárjában megszüntették a tatárdombi vonalat. Egy 200 méteres csonka vágány maradt meg belőle, ezt Diósgyőr meccsek esetén használják a mentesítő járművek tárolására. 1984-ben sétálóutcává nyilvánították a szűk keresztmetszetű Széchenyi utcát. Korábban felmerültek olyan



ötletek is, hogy a szűk utcán meg kellene szüntetni a villamost, vagy hogy földalatti vasutat kellene építeni. Végül azonban a villamos kapott zöld utat, mivel csak ezek a járművek közlekedhetnek a sétálóutcán.

A '90-es évek elején a gazdasági változások miatt a vasgár teljesítménye erőteljesen lecsökkent, ezért 1988-ban megszüntették a 0-ás (Vasgár – Marx tér – Vasgár körforgalom) és 1993-ban a 3-as (Vasgár - Diósgyőr) villamosjáratokat. 1994-ben megkezdték az elavult pálya cseréjét az Újgyőri főtér és Diósgyőr között. A vágányrekonstrukcióval egy időben megszüntették a Diósgyőri hurokvágányt, és egy új fejevágányt alakítottak ki. Az új pályát 1994. november 19-én adták át a forgalomnak. 1995-ben megszüntették az Újgyőri kocsiszínt, majd 1997-ben az épületeket is elbontották. Tervezték a diósgyőri vonal meghosszabbítását a majláthi lakótelepig, de anyagi vonzatok miatt ez egyelőre lekerült a napirendről.



A 40-es pályaszámú villamos a miskolci kocsiszínből 1998. október 19-én.
Foto: Fodor Illés



A 165-ös pályaszámú villamos a miskolci kocsiszínből 1998. október 19-én.
Foto: Fodor Illés



A 204-es és 207-es pályaszámú villamosok a diósgyőri végállomáson 1998. október 11-én.
Foto: Fodor Illés



A miskolci villamos vonalak

v0 1970-1989	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Vasgyár ❖ Vasgyári Gyógysz. (BE) ❖ Újgyőri piac (BE) ❖ Újgyőri főtér
v1 1953-1964	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Tiszai pu. ❖ Selyemrét ❖ Soltész-Nagy K.u. ❖ Szinvapark ❖ Szemere u. ❖ Városház tér ❖ Malomszög u. ❖ Szent Anna tér ❖ Thököly u. ❖ József u. ❖ Gyula u. ❖ Károly u. ❖ Újgyőri főtér ❖ Újgyőri piac (KI) ❖ Újgyőri Gyógysz. (KI) ❖ Vasgyár
v1 1964-....	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Tiszai pu. ❖ Selyemrét ❖ Soltész-Nagy K.u ❖ Szinvapark ❖ Szemere u. ❖ Városház tér ❖ Malomszög u. ❖ Szent Anna tér ❖ Thököly u. ❖ József u. ❖ Gyula u. ❖ Károly u. ❖ Újgyőri főtér ❖ Újgyőri piac ❖ Stadion ❖ Bulgárföld ❖ Kilián vr. ❖ LÁÉV ❖ Zenta u. ❖ Vince u. ❖ Diósgyőr
v1A 1958	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Tiszai pu. ❖ Selyemrét ❖ Petőfi kollégium



	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Soltész-Nagy K.u. ❖ Szinvapark ❖ Szemere u. ❖ Városház tér ❖ Malomszög u. ❖ Szent Anna tér
v2 1964-....	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Tiszai pu. ❖ Selyemrét ❖ Soltész-Nagy K.u. ❖ Szinvapark ❖ Szemere u. ❖ Városház tér ❖ Malomszög u. ❖ Szent Anna tér ❖ Thököly u. ❖ József u. ❖ Gyula u. ❖ Károly u. ❖ Újgyőri főtér ❖ Újgyőri piac (KI) ❖ Újgyőri Gyógysz. (KI) ❖ Vasgyár
v3 1951-1991	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Vasgyár ❖ Újgyőri főtér (KI) ❖ Újgyőri Gyógysz. (BE) ❖ Újgyőri piac ❖ Stadion ❖ Bulgárföld ❖ Kilián vr. ❖ LÁÉV ❖ Zenta u. ❖ Táncsics tér ❖ Diósgyőr
v4 1951-1975	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Bulgárföld ❖ Ázsia mh. ❖ Tatárdomb



Tatra villamos az 1-es vonalon



Miskolci villamosviszonylatok 1951 és 1964 között:

Viszonylatszám:	Végállomások:
1	Tiszai pu.-Vasgyár
2	Forgó-híd-Hejőcsaba
3	Vasgyár-Diósgyőr
4	Bulgárföld-Tatárdomb

Miskolci villamosviszonylatok 1964-től 1976-ig:

Viszonylatszám:	Végállomások:
0	Vasgyár-Marx tér-Vasgyár (körforgalom)
1	Tiszai pu.-Diósgyőr
2	Tiszai pu.-Vasgyár
3	Vasgyár-Diósgyőr
4	Bulgárföld-Tatárdomb

Miskolci villamosviszonylatok 1989. május 28-án:

Viszonylatszám	Végállomások	Első-utolsó koci indul	Menetidő	Követési idő
1	Tiszai pu. - Diósgyőr	éjjel-nappal folyamatosan	37	6 (10-30)
2	Tiszai pu. - Vasgyár	3.30-22.50 4.00-23.20	30	6-10
3	Vasgyár - Diósgyőr	műszakváltás időszakában	14	15-50

A miskolci villamosviszonylatok 1998. október 12-én:

Viszonylatszám	Végállomások	Első-utolsó koci indul	Menetidő
1	Tiszai pu.-Diósgyőr	éjjel-nappal	29
2	Tiszai pu.-Vasgyár	04.35-21.55	25