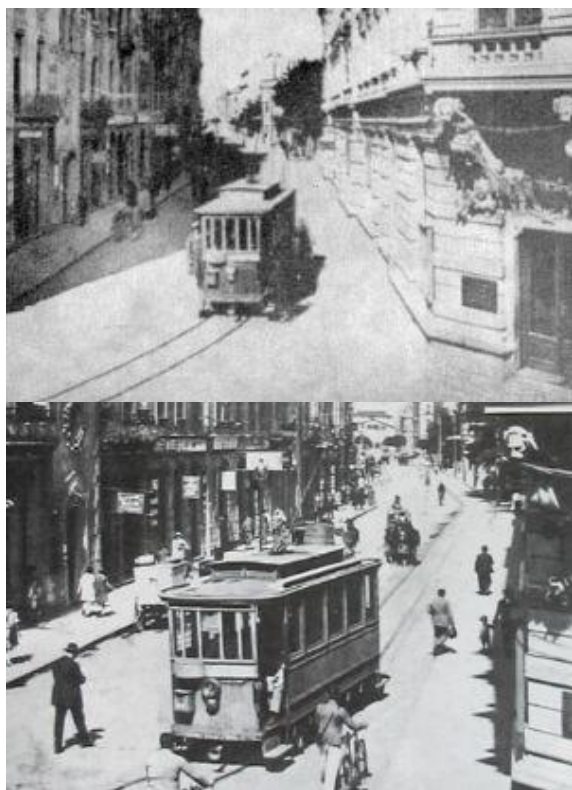


# Szombathelyi villamosok

## Történet

Szombathelyen a villamosvasút létesítését 1895-ben határozták el. A közúti vasutat a Vasvármegyei Elektromos Művek Rt. (VEMR) építette ki, az üzemet az 1897-ben megépült ikervári vízierőmű kapacitására alapozva. A villamosvonalat a régi pályaudvari épület és a Nagykar utcában lévő kocsiszínig és áramátalakító telepig építették ki, 1000 mm-es nyomtávval, Phoenix-sínekkel. A vonal hossza így kezdetben 1,6 km lett.

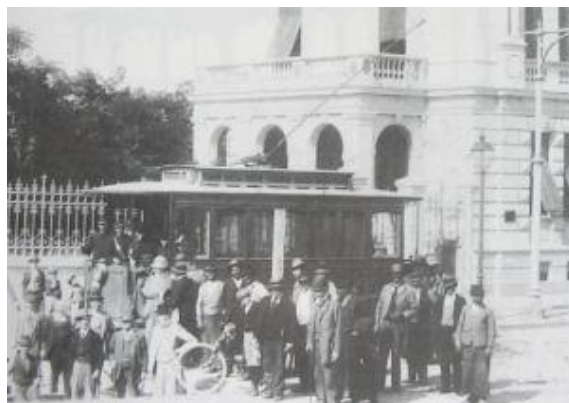


*A képen ugyanott, a Király utcában láthatjuk a kétféle szombathelyi motorkocsitípust, az 1-es és a 7-es villamost.*

Szombathelyen a villamosvasút létesítését 1895-ben határozták el. A közúti vasutat a Vasvármegyei Elektromos Művek Rt. (VEMR) építette ki, az üzemet az 1897-ben megépült ikervári vízierőmű kapacitására alapozva. A villamosvonalat a régi pályaudvari épület és a Nagykar utcában lévő kocsiszínig és áramátalakító telepig építették ki, 1000 mm-es nyomtávval, Phoenix-

sínekkel. A vonal hossza így kezdetben 1,6 km lett.

Az üzembevétele 1897. június 4-én történt meg, három motorkocsival.

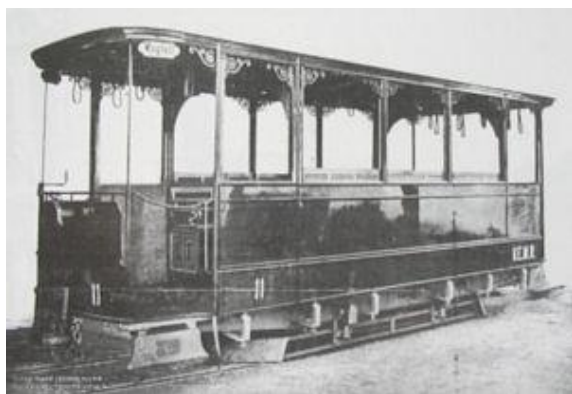


*A 2-es motorkocsi még a vonal átadásakor, a félkész, Gyöngyös patak feletti híd előtt, a vonal megnyitása idején.*

Az első három motorkocsit (1-3) a Neuhausen am Rheinfall-i Schweizerische Industriegesellschaft építette, villamos berendezését a genfi Compagnie de l'Industrie Electrique et Mechanique szállította.

Ezek a motorkocsik troliszedős kivitelűek voltak. Eredetileg nyitott peronúak voltak a kocsik, a járművek csak később kaptak zárt szélvédőt. A zártperon kialakításánál figyelembe kellett venni, hogy a kézfékkar túlnyúlt a homlokfalon. Azért, hogy a homlokfalban ne akadjon el a kar, itt elől egy kidudorodása lett a villamosoknak. A feljárók nagyon elől helyezkedtek el, a vezetőt nemigen védte semmi a kereszthuzat ellen. A peronnak a feljáró mögött volt még egy-egy oldalablaka, a kocsi utastere csak a középső, ötblakos részen helyezkedett el. Itt kétoldali hosszúlések helyezkedtek el. Érdekes, hogy a kocsik homlokfalára az '50-es évekig postaláda is fel volt szerelve.

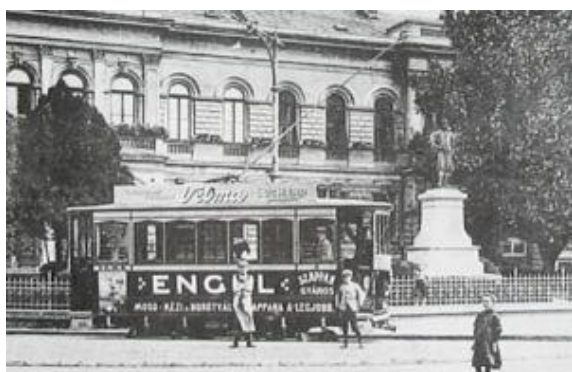
1900-ban újabb két motorkocsit vásároltak, melyeket 1901-ben vehettek üzembe. A 4-5-ös motorkocsi kivitele megegyezett a korábbi kocsikkal, de ezúttal a gyártó már valószínűleg a Roessemann & Kühnemann volt. Ezek a villamosok már eleve zártperonok lehettek.



*A 11-es számú nyitott pótkocsi a Roessemann & Kühnemann katalógusfotóján.*

1900-ban két nyitott pótkocsit is gyártott a Roessemann & Kühnemann újpesti gyára, melyek jellegzetes méretei megegyeztek a motorkocsikkal. A két pótkocsi 11-12-es pályaszámot kapott a VEMR-nél. A két pótkocsit 1901-ben vették üzembe, de valószínűleg még ugyanebben az évben át is építették őket zártszekrényű motorkocsivá.

A mellékelt képen megfigyelhető a pótkocsi felszereltsége: a középső kocsirészen lévő kétoldali hosszúlés, a peronra felszerelt kézifék. Légfék nem volt sem a motorkocsikon, sem ezeken a rövidéletű pótkocsikon. Érdekesség a felhajtható lépcsőfok a feljáróknál. A motor- és pótkocsik valószínűleg merevtengelyesek voltak, rövid (1600 mm-es) tengelytávon. Ennek megfelelően a későbbi magyar kocsiépítési szokásoktól eltérően nagyméretű, a drezdai alvázhoz hasonló alvázszerkezete volt a kocsiknak.



*A 2-es számú motorkocsi már beüvegezett szélvédőkkel, valószínűleg már a két háború között, amikor a pályaszám és cégjelzés a díszléc vonalába került. A kép a Berzsényi téren készült.*

A motorkocsik jellegzetes műszaki adatai:

ütközők közötti hossza:	7160 mm
tengelytáv:	1600 mm
szélesség:	1930 mm
magasság:	3370 mm
ülőhelyek száma:	18
motorteljesítmény:	1 x 15 LE

A pótkocsikból kialakított motorkocsik (11-12) jellegzetes adatai is megegyeztek a fentiekkel, csak a szekrény ablakkialakítása tért el. A két kocsi pályaszámát a '20-as évek során 6-7-esre változtatták.

Érdekesség, hogy a soproni villamosok kialakítása is megegyezett ezekkel a kocsikkal – nem csak az ottani motorkocsiké, de az ottani nyitott pótkocsikból kialakított motorkocsiké. Tulajdonképpen Sopronban ugyanazt az átalakítást végezték el, mint ami a szombathelyi kocsikkal történt.



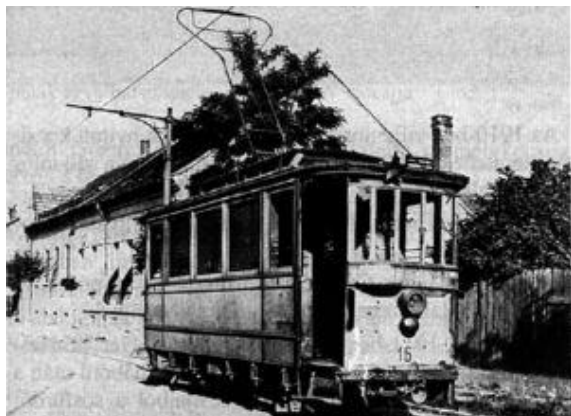
*A pótkocsiból motorkocsivá átépített 6-os és 7-es villamos találkozik a Fő téri kitérőben.*

Az új motorkocsik és pótkocsik beszerzésére azért volt szükség, mert 1899-ben átadták a szombathelyi villamos új vonalszakaszát, a város nyugati része felé. Hamarosan ezt egy kisebb vonalbővítés követte a pályaudvar előtt:

1899. november 15.: Óperint utcai és Kálvária utcai vonal átadása;

1903. december 18.: vonalhosszabbítás a pályaudvar új felvételi épületéig.

1913-14 körül új kocsiszínt építettek a Kálváriánál, ezzel az eredeti Nagykár utcai vonalszakaszt valószínűleg felhagyták.



*A 16-osra továbbszámozott motorkocsi 1952-ben, a jármű utolsó útján. Megfigyelhető a leszerelt postaláda helye, valamint hogy oldalt elmaradt a kocsik átszámozása.*

Az egyvágányú pálya 7 vagy 14 perces ütemű közlekedést tett lehetővé. A két há-

ború között komolyabb változás nem volt az üzemvitelben. A II. világháború után, 1950-ben a város átvette az üzemet, Szombathelyi Villamos Vasút (SZVV) néven. Valószínűleg ezután állhattak át a troliszedőről a líraszédős üzemre.

A hét régi motorkocsit egyszerre, 1952. december 21-én vonták ki a forgalomból. Már 1951-ben megérkezett az öt, sínautóból átalakított kis motorkocsi, melyeket Budapesten, a Dózsa főműhelyben építettek. Ekkor a régi motorkocsikat átszámozták 1-7 → 11-17-re. 1952. végén pedig forgalomba helyezték a két, volt BKVT J típusú kocsiból átépített villamost is, amivel fölöslegessé vált a régi kocsik üzemeltetése.

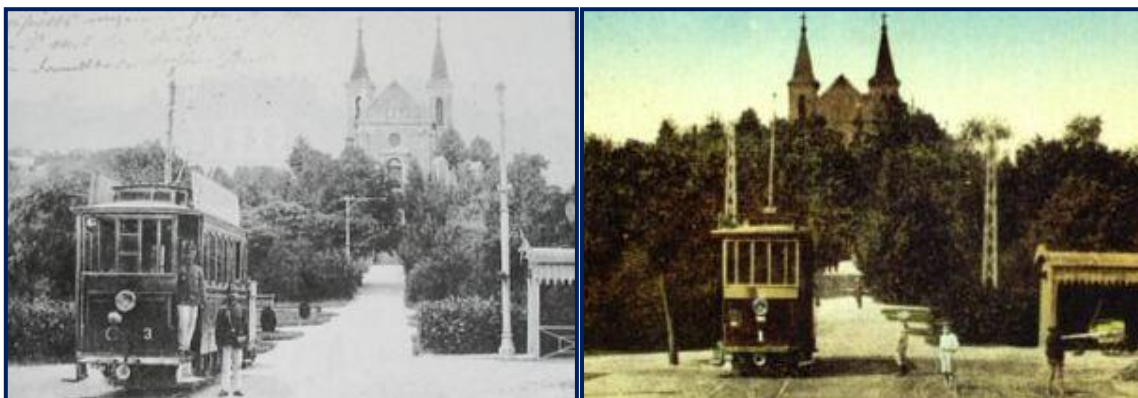
A szombathelyi villamosüzem 1974. augusztus 20-ig üzemelt.

## Állományi adatok

pálya-szám	üzembe helyezési év	átszámozva	selejtezve	megjegyzés
<b>1</b>	1897.06.04.	1951.12.20.: <b>11</b>	1952.12.21.	
<b>2</b>	1897.06.04.	1951.12.20.: <b>12</b>	1952.12.21.	
<b>3</b>	1897.06.04.	1951.12.20.: <b>13</b>	1952.12.21.	
<b>4</b>	1901.	1951.12.20.: <b>14</b>	1952.12.21.	
<b>5</b>	1901.	1951.12.20.: <b>15</b>	1952.12.21.	
<b>11</b>	1901.	'20-as években: <b>6</b> 1951.12.20.: <b>16</b>	1952.12.21.	eredetileg nyitott pótkocsi, 1901-ben motorkocsivá építették át
<b>12</b>	1901.	'20-as években: <b>7</b> 1951.12.20.: <b>17</b>	1952.12.21.	eredetileg nyitott pótkocsi, 1901-ben motorkocsivá építették át



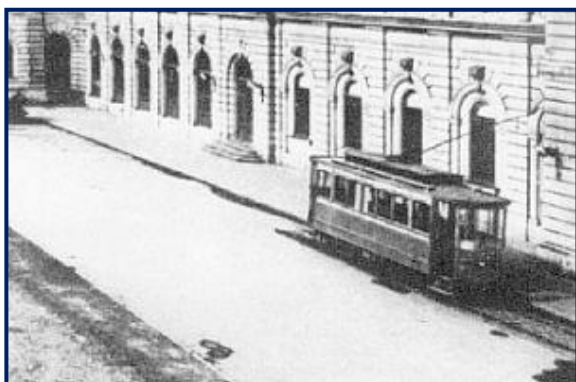
## Képtár



*A Kálvária végállomás, az 1899. november 15-i vonalhosszabbítás végállomása.*

Az első felvétel a 3-as motorkocsiról készült még 1905 előtt. Ezen a képen valószínűleg az eredeti beüvegezés látható, a későbbiekben kicserélhették.

A második, később készült fotón már megnöttek a fák és rácsosra cseréltek két oszlopot: ezen a színezett képen az 1-es motorkocsit láthatjuk vörösbarna-vajsín fénnyezéssel (azonban a leírások zöld-fehér színt említene). Megfigyelhető ezen a képen az 1913-14-ben épült kocsiszíni vágánykapcsolat (a képen balra ágazik ki), sőt egy végkiterő is (jobbra ágazik ki), ami a '60-as évekre eltűnt.



*A villamosvonal új pályaudvari állomásépület melletti végállomása, az 1903. december 18-i vonalhosszabbítás végpontja. A II. világháború után új végállomást alakítottak ki a parkosított részen.*



*1. számú villamoskocsi a Smidt múzeum kertjében*

---

*Készítette: Németh Zoltán Ádám*

A felhasznált képek egy része a Régi magyar villamosok c. könyvből valamint Szelényi Gábor gyűjteményéből származnak.

*Felhasznált irodalom:*

Dr. Kubinszky Mihály, Lovász István, Villányi György – Régi magyar villamosok