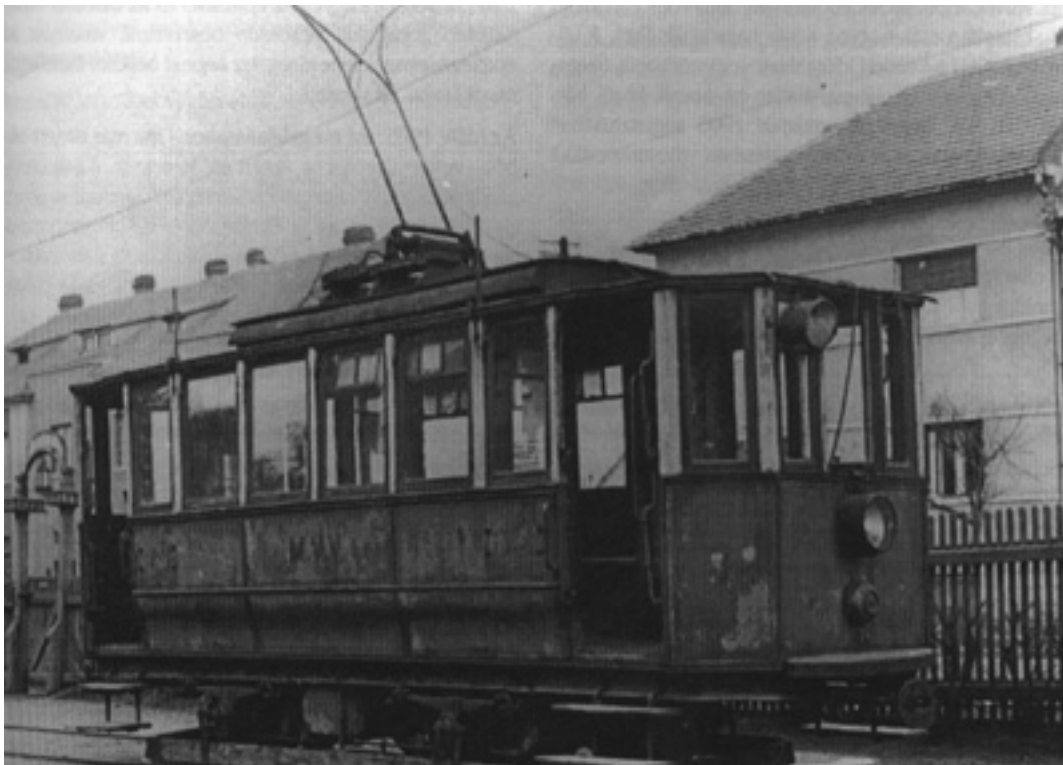


A városi közlekedés előtörténete

A közlekedés Miskolc fejlődése szempontjából mindig nagy jelentőségű volt. Kedvező földrajzi fekvésénél fogva a vasúti és közúti hálózat kiépülésével városunk fontos közlekedési csomóponttá vált.

Először az 1832. évi Országgyűlés foglalkozott a magyar vasútvonalak kialakításának kérdésével, többek között már akkor megállapították Pest és Miskolc közötti vasúti kapcsolat létesítésének szükségességét. A vasútépítés előkészületei azonban elhúzódtak, csak 1859. május 24-én került sor a "miskolci" elnevezésű vasúti pályaudvar átadására.



Az 1860-ban megépült kassai vasútvonal, az 1870-ben megnyílt Pesttel közvetlen összeköttetést biztosító hatvani, majd az 1871-ben átadott gömöri vasútvonal a város fejlődése szempontjából lényeges fordulópontra vált, melyek nagy hatással voltak a helyi közlekedés fejlődésére is. A pályaudvar a várostól igen messze esett, ennek következményeként jelentősen megnőtt a fuvarozás szerepe a vasúthoz való szállításban, ez indokolta a tömeges személy- és áruszállítás megoldását. A városi közlekedés megszervezését sürgette az 1868-tól épülő diósgyőri vasgyár is. Az első vasúti pályaudvar átadásának évében a városban már közel

30000 ember lakott, így nagyon korán jelentkeztek a tömegközlekedési igények.

Az első tömegközlekedési jármű a "Tiszai indóház" (ma Tiszai pályaudvar) átadása után három évvel 1862-ben indult útjára meglehetősen nagy, 20 kilométeres vonalhosszal, a Tiszai indóház - Diósgyőr, illetve a belváros - Tapolca útvonalakon lóvontatású közúti járművekkel, tehát omnibuszokkal. Egykori feljegyzések szerint 1871-ben mindössze 36 egy-, illetve kétfogatú bérkocsi közlekedett a városban.

A helyi közlekedési problémák megoldására - a "pesti lóvasút" sikerén felbuzdulva - a város vezetése 1872-ben dr. Neumann Raffael, majd 1882-ban Presti Lajos magánvállalkozók részére engedélyezte omnibuszok lóvasúttal történő cseréjét.

A villamosvasút kialakulása

A fokozatos gazdasági fellendülés, az ipari fejlődés, a város népességének növekedése - mely az első vasútvonal üzembe helyezésétől számítva megháromszorozódott - indokolta, hogy a sikeres budapesti villamosvasút mintájára Miskolcon is hozzákezdjenek a villamos közlekedés feltételeinek kialakításához.

A millenniumra készülve 1896 májusában a város vezetői már előre tudatták, hogy a következő év különleges jelentőségű lesz a város életében: Miskolcon is megindulhat a villamosközlekedés. A város képviselőtestülete mint minden korábbi közlekedésfejlesztési tervet a villamosközlekedés megindítását is viharos ülésen tárgyalta.

Dr. Csáthy Szabó István ügyvéd Kossuth Ferenc kereskedelemügyi minisztertől engedélyt kért és kapott a helyi villamosvasúti közlekedés megszervezésére, megindítására és vezetésére. A terveket három fővonalra és egy mellékvonalra 1895. május 17-ére készítette el.

A különböző engedély beszerzéseket, közigazgatási bejárásokat követően a villamosvasúti pálya, a kocsiszín, az irodaépület és az áramfejlesztő gépház tervezésére, megépítésére 9 hónapot, a pótlólagos munkákra további 3 hónapot irányoztak elő. A vonal felépítménye 23,6 kg/m-es Vignol típusú keresztaljas, illetve a burkolt szakaszokon 33,6 kg/m-es Phönix rendszerű, fasínszékre helyezett vágányokkal készült. A pálya létesítményei között épült meg a Tiszai pályaudvar előtti 30 méter hosszú teljesen faszervezetű Szinván átvezető híd is.

A felsővezeték rendszert gyalult, mázolt egykaros tölgyfa és öntöttvas oszlopokra helyezték. A külső végpontnál, a Baross Gábor utcában, háromvágányos járműtárolóval rendelkező forgalmi telep épült. Az 550 V-os vontatási egyenáramot az itt levő gépházban termelték.

Budapest után Miskolcon épült meg az országban elsőként normál nyomtávú közúti villamos vasút. A megnyitáskor az 1895. évi pozsonyi és ugyanebben az évben 1897. júniusában megnyílt szombathelyi villamosvasút még keskeny nyomtávú volt. Más városok ebben az időben már gőz- illetve lóvasúttal rendelkeztek (Debrecen, Szeged, Kassa), azonban ez mit sem von le a miskolci normál nyomtávú villamos elsőségéből.

A forgalmat 1897. július 10-én 9 darab motor és 4 darab pótkocsival indították. A 30 férőhelyes, 7190 mm-es járművek a Ganz és Tsa. Vasöntöde és Gépgyár Részvénytársaságnál készültek.

A már 20 kilométeres hálózaton közlekedő omnibusszal szemben a dr. Csáthy által vezetett részvénytársaság az egyvágányú, háromkitérős, 15 megálló fővonalat az alábbi nyomvonalon vezette: Tiszai pályaudvar - Zsolcai kapu - Király utca - Széchenyi utca - Városház tér - Hunyadi utca - Sörház utca - Verestemplom.

Az egyvágányú szárnyvonal, 7 megállóval, kitérő nélkül az alábbi nyomvonalon haladt: Búza tér - Szeles utca - Tetemvár - Kazinczy utca - Szemere utca - Népkert. A népkert abban az időben Miskolc egyik legkedveltebb szórakozó, pihenő parkja volt, a város polgárai főleg vasárnap és ünnepnapokon látogatták. Az itt lévő villamosvasút hétköznapiakon csak nagyon gyér forgalmat bonyolított le.

A Szeles utcában a hejőcsabai szárnyvonal kiépülését követően megszűnt a személyforgalom. Az egyvágányú villamosvonal megnyitáskor először csak három kitérőt helyeztek üzembe, majd egy év múlva, a forgalmi viszonyok javítása érdekében 1898. október 1-jén üzembe helyeztek további két kitérőt. Ettől kezdve 2 kocsi betétjáratként közlekedett a Gömői pályaudvar és a Városház tér között. A két viszonylatot a mai gyakorlattól nagyon eltérő módon vörös, illetve vörös-fehér tárcsával jelölték.

A villamosközlekedés megindulását követően a villamosenergia-szolgáltatás előnyeit Miskolcon

a közvilágítás területén élvezték először. 1898-ban a Miskolci Villamossági Rt. a villamos vontatásra vonatkozó szerződését ki akarta egészíteni azzal, hogy a villamos vontatás mellett világítási célokra is biztosítani kíván villamos energiát. A város előljárósága meg is szavazta a határozatot, amelyet a gázgyár és két magánszemély (Göche Tasziló és Henci Soma légszeszgyárosok) megfellebbeztek azzal, hogy a világítás szolgáltatására kizárólagosan nekik van joguk. A fellebbezés mintegy két évvel késleltette a villamos közvilágítás megjelenését Miskolcon, de ettől kezdve a villanyáram szolgáltatás és a villamos közlekedés egészen az államosításig összefonódott. A diósgyőri áramátalakító ma is szolgáltat lakossági áramot.

A villamosvonalak megnyitásakor ismét felmerült a kívánság, hogy a meglévő fővonalat hosszabbítsák meg Diósgyőrig, az MVV azonban nem tervezte a hálózat továbbépítését. Az elhatározást a minimális napközi forgalommal indokolták, annak ellenére, hogy a környező községekben a vasgyárba munkába járó dolgozóknak nem ritkán 10 kilométert is kellett gyalogolniuk.

A tervet 1904-ben közéleti összefogással lehetett megvalósítani, Miklós Ödön országgyűlési képviselő szorgalmazta a kormánynál a vasút megépítését. Tárgyalásai eredményre vezettek, mert a diósgyőri vonal tőkefedezetét 1904-ben részvénytársasági alapon biztosították. A kivitelezést Török Emil budapesti mérnök, vállalta, majd a megszerzett jogokat az 1905. december 16-án alakult Miskolc-Diósgyőri Helyiérdekű Vasút Rt.-nak (MDV) átadta. A részvények 52 %-a állami tulajdonban volt. A Verestemplom - diósgyőri egyvágányú, kitérős rendszerű vonal közigazgatási bejárására 1904. július 5-én került sor. A kormányzat a vasutat nem közúti vasútként, hanem helyi érdekű vasútként engedélyezte, valószínű azért, mert Diósgyőr ebben az időben különálló község volt.

A 6,8 km hosszú kelet-nyugati vonal a ma is gerincvonalnak számító nyomvonalon épült ki. A vasgyári bejárathoz mindkét irányból az 1,7 km-es, ún. "óriás hurokvágányon" jutottak el a szerelvények. A felépítmény 20 és 23,6 kg/m-es Vignol sínekből épült.

A vegyes (gőz- és villamos) üzemű vonalon a forgalom 1906. július 11-én indult meg. A közúti rendszerű felsővezetékkel villamosított vonalon 16 megállóhelyet létesítettek. A verestemplomi végállomáson kézi működtetésű fordítókorongot, Diósgyőrben a Tánacsics térről észak-nyugat irányban a szántófeldön hurokvágányt építettek, mert az itt közlekedő gőzmozdonyoknak csak az egyik végén volt vezető állás. Ez a tény a később Tiszai pályaudvarig történő üzemeltetésüket - melyre nagy lett volna az igény - lehetetlenné is tette. A mai Újgyőr főtér mellett háromvágányos 608 m² alapterületű favázis kocsiszín is épült. Az 550 V-os vontatási áramot a telep területén elhelyezett áramfejlesztő és egyenirányító egység szolgáltatta. A Ganz gyártól az MVV járművekkel egyező, annak mintájára készült 3 darab villamos motorkocsit,

valamint 3 darab gőzüzemű motorkocsit és 4 darab pótkocsit vásároltak. A gőzmotorkocsik teljesítménye 80 LE volt, az állókazán a jármű nagyobb első peronrészére került. A 9680 mm hosszú pótkocsik, a gőzüzemű vontatójárművekhez hasonlóan az átlagostól szélesebb (2700 mm-es) kocsiszekrényvel készültek. A Miskolci Villamossági Részvénytársaság a vasút üzleti kockázatát a nehezen megszületett vasgyári garancia ellenére sem vállalta, az új vasútban viszont látta a vetélytársat. A két vasút között esetleg kialakuló verseny ugyanis a miskolci villamos vasutat kedvezőtlenül érinthette volna. Megoldást jelentett, hogy a nagy lelkesedéssel, de szakmai ismeretekkel kevésbé rendelkező MDV átadta a vasút üzletkezelését, a megépített pályát, a járműveket, és a társaság teljes felszerelését az MVV-nek. A szerződés értelmében az MVV ellátta az MDV vonalán az általános igazgatási, pályafenntartási, forgalmi, kereskedelmi, vonatmozgatási és anyagkezelési szolgálatot is. Az MDV számára csupán a vállalati igazgatás maradt meg.

1906. december 22-től a Tiszai pályaudvar és Diósgyőr között közvetlen járatot helyeztek üzembe. A közös kezelés biztosította a menetrendek összehangolását, az egységes közlekedéspolitikai alapjainak megteremtését. A forgalomnövekedés szükségessé tette a vontatóállomány bővítését és ekkor az MVV 3 darab pótkocsiba vonómotort szerelt. 1907-ben az MVV 1,8 millió, az MDV 1,2 millió utast szállított. A járművek zsúfoltan közlekedtek, az utaskiszolgálás minőségi színvonala csökkent. Az MVV kényszermegoldásként a népkerti vonal forgalmát 1908-ban beszüntette, és az itt közlekedő motorkocsit a fővonalra irányította. A napilapokban megjelent támadások nyomására az MVV 1908. május 13-án ülésezett, ahol két fontos napirendi pontot tárgyaltak. Az egyik a járműbeszerések sürgető szükségességével foglalkozott, a másik a hejőcsabai vonal meghosszabbításáról döntött.

Az 1909. október 22-i igazgatósági ülésről a Miskolczi Napló a következőket írta: "A jelenlegi diósgyőri végállomás alkalmatlan és rossz helyen van. Ezért áthelyezése elhatározott. Az áthelyezéssel együtt megszűnik a hurokvágány, és beszüntetik a gőzmotoros közlekedését. Az áthelyezett végállomás is villamosítva lesz, és a legközelebbi időben új ötblakos kocsik érkeznek."

Az eredeti vonal a községet elkerülve, a település szélén haladt, az új tervek a villamost a lakott területre vezették és az Árpád utcán keresztül a Szinva-híd mellett, a község házában alakítottak ki végállomást. A módosítással kb. 400 méteren új pálya létesült. A több pótkocsiból csatolt szerelvények fordításához végkitérő épült. A kivitelezés 1910. május 1-jén kezdődött, a gőzmotoros üzem ekkor megszűnt. A munkásszállító szerelvényeket két új, 10 500 mm-es TS 100 jelű 2x75 LE-s motorral felszerelt, ötblakos, Ganz gyártmányú villamos motorkocsi vontatta. A gőzmotoros járműveket pótkocsivá átalakították.

Hejőcsaba község kezdettől fogva szoros kapcsolatban volt Miskolccal. Gyors ütemű fejlődése indokolta tette, hogy a Népkertig már kiépített villamosvasúti pályát 112.000 korona költséggel meghosszabbítsák, a vasgyári vasútvonal és a pesti út abban az időben még pályaszintbeni kereszteződésig. A várható forgalmi igény alapján az MVV pozitív döntést hozott. A kiviteli terv gyorsan elkészült, és a közigazgatási bejárásra 1908. november 20-án került sor.

1910. július 7-én pedig meg indult a forgalom a jobb kihasználás reményében. Az utaslétszám alakulása a 30-as években lezajlott gazdasági válság és a világháborúk alatt igen változó képet mutatott. A vasúti pálya mindkét irányú meghosszabbítása két Miskolchoz közeli települést kapcsolt a város vérkeringésébe, ezzel évtizedekkel megelőzte a közigazgatási összevonást és alapja lett a közlekedési egység megteremtésének.

A villamosvasút üzembe helyezésekor a Gömöri pályaudvar sorompója szintben keresztezte a villamospályát. A vasúti átjáró kezdettől zavarta a fővonal üzemét és a sorompózárások miatt gyakran 15-20 percre leállt a forgalom a vonalon, ami miatt naponta gyakran a 90 percet is elérte. A város állandóan napirenden tartotta a sorompó kérdését, de hol anyagiak hiánya, hol az egymással való acsarkodás miatt nem történt az ügyben előrelépés. Amitől a szakemberek már 1897-ben is nagyon tartottak a gömöri átjárónál az 1912. december 1-jén bekövetkezett. Egy tehervonat nekiment az éppen aznap hároméves, 23-as pályaszámú motorkocsinak, és a semmivel tette egyenlővé. A kocsin a kora reggeli órában a vezető a kalauz és egy utas tartózkodott. A kalauz és az utas a veszélyt észlelve leugrott a járműről, így csak a vezető sérült meg súlyosan. A balesetet követően még negyven évet kellett várni arra, hogy a Bajcsy-Zsilinszky utcai közúti aluljáró megépítésével végre megszabadulhasson a villamos, a gömöri sorompótól.

A villamos közlekedés fejlődése az RVKVSZ idején

A városi közlekedés irányítását 1909-ben a budapesti székhelyű Részvénytársaság Villamos és Közúti Vasutak Számára (RVKVSZ) nevű cég az MVV jogutódja vette át. Ezt a hosszú nevű céget az egyszerűség kedvéért csak "Tröszt"-nek nevezték. A kedvező üzleti eredmény, valamint a növekvő utasforgalom alapján 1911. szeptember 8-án elfogadták a Tiszai Pályaudvar - Városháztér közötti, közel 4 km-es szakaszra vonatkozó második vágány építésének beruházási programját. Miskolc város 1912-ben előnyösnek látszó szerződést kötött a céggel, mely vállalta, a kétvágányosítást, és a pályafelépítmény Phoenix (vályús) sínekre cserélését. A dokumentumok szerint a színház épület kiugró porticus-a előtt összefonódó vágányokat terveztek. A közigazgatási bejárásra 1914. május 22-én került sor. Az MVV a hálózat bővítését is tervbe vette. A Hejőcsaba -Tapolca fürdő között a 3 km-es egyvágányú vonal közigazgatási bejárása 1912. július 23-án megtörtént. A Búza térről a Szentpéteri kapun keresztül az új köztemetőhöz vezető 2,3 km-es egyvágányú szakasz tervezésén ugyancsak dolgoztak, de megvolt az előmunkálati engedély a Felsőzsolcára vezető új vonalra is.

Az MDV 1913-ban előmunkálati engedélyt kért vonalának Lillafüredig való meghosszabbítására az elképzelések végrehajtását azonban az első világháború kitörése megakadályozta.

Az első világháborút megelőző gazdasági fellendülés hatására mind többen utaztak a villamoson. 1912-ben az MVV 3,0 millió, az MDV 2,2 millió főt szállított. A férőhelykínálat bővítésére az MVV a 2x32 LE-s GE 58 típusú vonómotorral felszerelt négyablakos járműből 1914-ben egyet, 1915-ben kettőt helyezett üzembe. A növekvő utasforgalom az MDV-nél is járműbeszerzést tett szükségessé. 1910. februárban három ötblakos motorkocsit, 1914-ben egy nagy teljesítményű vontató motorkocsit, 1916-ban pedig egy négyablakos motorkocsit és egy használt nyitott peronos pótkocsit vásároltak.

Az első világháború idején a Gömöri pályaudvarnál a MÁV hálózatához megépült a csatlakozó vágány. A háború időszakában a villamosvasút fejlődése véget ért, a tőke a hadiparba áramlott, a szakképzett munkaerő hadba vonult. A forgalmat a két társaság 19-19 darab járművel bonyolította le. A kocsik 1918-ban több mint 18 millió utast szállítottak, így a zsúfoltság fokozódott. A Tiszai pályaudvar és Diósgyőr között rendszeres volt az ötblakos motorkocsiból és munkásszállító pótkocsiból összeállított M+P+P szerelvények közlekedése.

A háború utolsó időszakában a szén hiánya miatt energiakorlátozást vezettek be, és ez a villamosforgalmat is érintette. A Gömöri sorompó-Városház téri betétjárat megszűnt, 20 óra után ritkították a járatokat. A "spanyolnátha"-járvány miatt 1918. október 24-től a város elrendelte a villamosok fertőtlenítését. Az intézkedés végrehajtása érdekében a Tiszai pályaudvar - Diósgyőr közötti távolságot megosztották, és a Szent Anna templomnál új vonalközi végállomást létesítettek. Az MDV kocsik innen Diósgyőrig, az MVV szerelvények pedig a Tiszai pályaudvarig közlekedtek.

A háborút követő gazdasági válság következtében az utasforgalom csökkent. A villamosvasút leromlott műszaki állapotának gyors helyreállításához nem volt tőke, sőt az infláció miatti szűkös hitelkeret a fenntartási, karbantartási munkákban jelentkező lemaradást is növelte.

A kereskedelemügyi miniszter 1923. december 11-i 342. számú javaslata alapján a Nemzetgyűlés 1924. június 17-én elfogadta a XX. tc-et, amely 1922. január 1-i hatállyal az MDV-t közúti vasúttá minősítette. A törvény a Miskolc-Diósgyőri Közúti Vasút Rt (MDKV) számára a helyi érdekű vasutakat megillető kedvezményt továbbra is biztosította.

A két világháború között a villamosvasút jelentősebb mértékben nem fejlődött. A járműállományt az MVV 1923. március 6-án két kocsival bővítette. A Ganz-gyártól egy új, míg a Szegedi Közúti Vaspálya Rt.-től egy 1913-ban beszerezett és a fővárosi "H" típusjelű kocsikkal egyező, négyablakos motorkocsit vásárolt. 1923-ban és 1928-ban az MDKV is üzembe helyezett egy négy-, illetve egy ötblakos motoros járművet.

1927. november 14-én a Városház tér-Szent Anna templom közötti szakaszon új kitérőt helyeztek üzembe, és a belvárosi kocsik útvonalát az eredeti végpontig meghosszabbították. A Szent Anna templom-Vasgyár között 1928. december 18-án átadták a Glósz-kitérőt, majd hosszas tárgyalások után, 1931-ben ismét megindult a közvetlen villamosjárat a Tiszai pályaudvar és Diósgyőr között. A szárnyvonal Búza tér-Széchenyi utca közötti 1,3 km-es szakaszán 1928-ban a vágányt felbontották, és a Széchenyi utca - Szemere utca kereszteződésében egy kis sugarú ívvel csatlakoztak a fővonalhoz.

Az ország kritikus gazdasági helyzete, valamint a helytelen gazdálkodás miatt Miskolc város 1931-ben fizetéképtelenné vált. Szanálásához az RVKVSZ is jelentős kölcsön összeggel, 4,5 millió pengővel hozzájárult, ilyen előzmények után a "Tröszt" semmit sem ruházott be, mert hitelezői helyzetéből adódóan ő diktált a városnak, ezt tette annak ellenére, hogy szinte korlátlan lehetősége lett volna a fejlesztésre.

A harmincas évek közepétől a cégek üzletvitelét kedvezően érintette a háborús készülődés. A "Tröszt" 1935-ben hálózatbővítési elképzelésekről tárgyalt, és szóba került ismételten a Tapolca-fürdőhöz vezető vonal létesítésének gondolata. A két társaságnál a menetek száma 1938-ban 199 ezer volt, és 3,9 millió fő utazott villamoson, ehhez felhasználtak 641 ezer kWh villamos energiát. Az egy lakosra jutó évi utazások száma ekkor 52 volt, Debrecenben 63, Pécsen 49, Szegeden 27 utazás jutott egy lakosra.

Az MVV 10 kismotorkocsija, valamint az MDV három hasonló járműve a gyenge vonómotor, a korszerűtlen utastér-kialakítás miatt vonali szolgálatra már nem volt alkalmas. A villamoson a zsúfoltság fokozatosan nőtt, a meglévő járműparkkal nem lehetett az utazási igényeket kielégíteni. A növekvő forgalom szükségessé tette a járműállomány fejlesztését. A helyzet javítására MVV első átjárós utasterű járművei - két kiselejtezett kismotorkocsi anyagából - 1937-ben készültek el.

A férőhelykínálat bővítésére, a szintén anyagi gondokkal küzdő Szegedi Közlekedési Vállalattól 1938-ban két, 1941-ben egy motorkocsit béreltek. 1940-ben üzembe helyezték a második átjárós szerelvényt, amelybe már nem 40 LE-s TB-5 típusú, hanem 63,5 LE-s TR-4,5 vonómotort építettek.

A háborús gazdálkodás a negyvenes évek elején a városban növelte a foglalkoztatottságot, és ez elkerülhetlenné tette a közlekedési eszközök igénybevételét. Az utasszám 1943-ban elérte a 12,1 milliót. Az 1938. évinél háromszor nagyobb forgalmat 41 kocsival bonyolították le. A férőhelykínálat bővítésére a félreállított korszerűtlen motoros járműveket lekötött áramszedővel, pótkocsiként ismét üzembe helyezték. A fővonalon általában M+P szerelvények közlekedtek. Említést érdemel, hogy a fővárosból 1943-ban két "Bb" típusú, 1944-ben három "N" típusú, motorkocsi került az MVV-hez. Selejtezett kocsik anyagából 1944-re házilag os úton két újabb átjárós kocsit gyártottak.

A menetrend újabb módosítására csak a második világháború időszakában került sor. 1941. október 6-tól a Vasgyár irányában 13 perces, míg Diósgyőr felé 26 perces követéssel közlekedtek a szerelvények. A Tiszai pályaudvarról induló minden második kocsinak ekkor a Vasgyár, és minden negyediknek Diósgyőr volt a végpontja.

A második világháború ideje alatt a légitámadások alkalmával, valamint a város ostroma alatt a Miskolci Villamos Vasút létesítményei meglehetősen nagy kárt szenvedtek. Az utaslétszám tovább nőtt a légitámadások ellenére 1944. november 17-ig, amikor teljesen leállt a forgalom és tartósan szünetelt 1944. december 21-ig. 1945-ben már 8,5 millió utast szállítottak a villamosok. A fővárosból az MVV öt "Ht" típusú kölcsönkocsit kapott. Három motorkocsi 1946-ban, kettő 1947-ben visszakerült Budapestre. A háborút követően az országban uralkodó rendkívüli anyag és alkatrész hiány ellenére az MVV dolgozói 1947 tavaszára kijavították a háborús károkat, üzemképesé tették a kocsiszínt, a műhelyeket, és a járművek egy részét. A Tiszai pályaudvarnál felrobbantott Szinva híd 1947. évi újjáépítéséig a végállomást ideiglenesen a forgalmi telephez helyezték.

Az MDV létesítményei a háború következtében csupán kisebb károkat szenvedtek. Az épületek, és a felsővezeték hálózat sérülései sem voltak jelentősek.

Az MDV teljesítménye, az elszállított utasok száma az 1938 évének csaknem négyszeresére emelkedett. A forgalom a korábbi években kialakultak szerint bonyolódott, az MVV és az MDV kocsijai kölcsönösen átmentek a másik vasút vonalára, hogy az utasoknak a Szent Anna

templomi végállomáson ne kelljen átszállni.

A háborút követő években az ország vidéki városai közül a villamosvasúti közlekedés városunkban volt a legelmaradottabb, technikailag, műszakilag a legelhanyagoltabb. A folyamatosan növekvő forgalmat még mindig a kitérős rendszerű egyvágányú pályán kellett lebonyolítani.

A társadalmi fejlődés Miskolcon is növekvő igényt támasztott a villamosközlekedéssel szemben. A gazdasági élet megszilárdulása, a nagyobb mérvű foglalkoztatottság következtében az utasszám 1950-ben 16,9 millió fő volt és túlhaladta a korábbi legmagasabb szintet.

A villamosvasút korszerűsítése 1950-ben megkezdődött, amikor párt- és kormányhatározat alapján Miskolcot az ország második nagyipari várossá kívánták fejleszteni. A tervezés időszakában trolibuszüzem létesítésének lehetőségét is vizsgálták, de a csúcsórai igény alapján a koncepciót hamar elvetették, és a fővonal teljes felújítása, valamint a második vágány megépítése mellett döntöttek. A kivitelezés 1950. június 17-én kezdődött. A növekvő forgalom az átépítés időszakában átmeneti intézkedést tett szükségessé. A Gömöri pályaudvartól a város belső területére vezető forgalmat 1952. február 20-tól elkülönítették a két pályaudvar közötti szakasz üzemétől. Az átszállással az utaskiszolgálás minősége csökkent, viszont megszűnt a villamosközlekedés legfőbb akadályát jelentő sorompó.

A Vasgyárhoz vezető, 6,2 km-es szakaszon a makadám alapú út közepére helyezett felépítményt négy ütemben 59,7 kg/m-es vályús sínekből készítették. Az Eszperantó tér - Vasgyár közötti szakaszt 1951 közepén adták át a forgalom számára. A Baross Gábor utcától az Ady-hídig vezető vágányt 1952. április 15-én helyezték üzembe. A közúti vasút kedvezőbb vonalvezetéssel, a Széchenyi utca folytatásában elkészült Bajcsy-Zsilinszky úti közúti aluljárón keresztül haladt a Tiszai pályaudvar felé.

Az Ady-hídtől a belvároson át az Eszperantó térig 1952 novemberében megindult a forgalom, és ezt követően készült el a Baross Gábor utca - Tiszai pályaudvar közötti szakasz. A Tiszai pályaudvar előtti teret átrendezték, és a szerelvények fordításához hurokvágányt készítettek. A téren a forgalmi dolgozók részére korszerű személyzeti tartózkodó létesült.

A menetidő a Tiszai pályaudvar és a Vasgyár között menetrend szerint 37 percről 27 percre

csökkent. Ténylegesen a javulás ennél lényegesen nagyobb volt, mert megszűnt a sorompó forgalomgátló szerepe, valamint a kitérőkben elkerülhetetlen várakozások a menetrendben nem szerepeltek.

A kettősvágányú pálya első szakaszának megnyitása (1951 augusztus) után a forgalmat a fővonalon két viszonylatra bontották, melyet a forgalomszervezés tett szükségessé. Ekkor vezették be a viszonylatok számozását is, ami a következő lett:

-

1-es Tiszai pályaudvar - Vasgyár

-

3-as Vasgyár - Diósgyőr

Egyidejűleg a hejőcsabai viszonylat járatai a 2-es, a tatárdombi új szárnyvonal pedig a 4-es jelzést kapták.

A tatárdombi ipartelepek munkásszállítási igényeinek kielégítése céljából 1951-ben 1,5 km hosszú 34,5 kg/m-es Vignol felépítménnyel egyvágányú szárnyvonal épült. Az utasforgalom kezdettől fogva jelentéktelen volt. Ez a beruházás nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket.

Közös vállalat-közös gondok

A villamosvasút a negyvenes évek végéig változatlan keretek között üzemelt. Az MVV-t 1948. március 18-án állami kezelésbe vették, de ennek ellenére egészen 1950. április 1-ig a villamos forgalmat formailag két önálló vállalat bonyolította le.

Ekkor egyesült a két villamosvasút és megalakult a teljesen önálló Miskolci Villamosvasút Községi Vállalat, mely végre Miskolc város irányítása alá került. Az új vállalat megalakításával egyidőben az áramszolgáltatást leválasztották a közlekedésről.

Miskolc város tömegközlekedésének történetében talán a legjelentősebb változás akkor történt, amikor 1954. július 1-én a városi tanács végrehajtó bizottsága az országban elsőként egyesítette a két önálló tanácsi vállalatot; a Miskolci Villamosvasutat és a Miskolci Gépkocsiközlekedési Vállalatot, létrehozta a Miskolci Közlekedési Vállalatot.

Az ötvenes évek feszített gazdasági programjának megvalósítása újabb kihívást jelentett a városi közlekedés számára. A Csabai kapu forgalma a Nehézipari Műszaki Egyetem és az SZTK rendelőintézet megnyitása és két új kórház létesítése, továbbá a Petneházi utcai lakótelep megépítése miatt jelentősen megnőtt. Ezt a forgalmi igényt a hejőcsabai villamosvonal nem tudta lebonyolítani. A kérdést először a tapolcai kettősvágányú villamosvasút megépítésével kívánták megoldani, a tanulmánytervek 1953-ra elkészültek, de városrendezési okból 1957-ben végleg elvetették. A felépült lakótelep, kórház, és rendelőintézet tömegközlekedési kiszolgálását a háromkiterős vonalon közlekedő, korlátozott férőhely kínáló motorkocsik nem tudták biztosítani. A közel 50 éves vágányok, valamint az áramellátási berendezések teljes felújításának igénye felvetette a vonal megtartásának kérdését. A 3-as főút városi szakaszának korszerűsítésével 1960. augusztus 19-én a villamosforgalmat megszüntették.

A Miskolc-Eger 22-es út diósgyőri szakaszának korszerűsítését 1959-ben kezdték el, a munka elvégzése szükségessé tette a villamosvonal áthelyezését is.

A diósgyőri egyvágányú, kiterős rendszerű pálya már nem tudta biztosítani az új épülő Kilián lakótelep kiszolgálását, még az időközben létesült autóbusz vonalakkal párhuzamosan sem.

1964. január 13-án megvalósult Miskolc város több mint 60 éves álma egybefüggő kettős vágányon lehet közlekedni a Tiszai pályaudvar és Diósgyőr között. Az új pályaszakasz átadása lehetőséget biztosított a villamos viszonylatok átszervezésére, a közlekedés gyorsítására, egyenletesebbé tételére. A villamos viszonylatok száma és útvonala az alábbiak szerint változott:

-

1-es Tiszai pályaudvar - Diósgyőr

-

2-es Tiszai pályaudvar-Vasgyár

-

3-as Vasgyár-Diósgyőr

-

4-es Tatárdombi elágazás - Tatárdomb

Az utazási igények ugrásszerűen emelkedtek, az autóbusz járműállomány kevésnek bizonyult a városban, a Kelet-nyugati vonalon a forgalom nagy része a villamosra terhelődött.

A forgalom növekedésére jellemző, hogy amíg 1955-ben 43,8 millió volt az utasok száma, ez 1965-re 80 %-kal magasabb lett. A villamosvasút 1965-ben szállította fennállása óta a legtöbb utast, mintegy 79,5 millió főt, mindezt olyan körülmények között sikerült teljesíteni, amikor a század eleji villamoskocsik rendkívül elhasználódott állapotban voltak. A nagy teljesítmény ellenére sok jogos panasz hangzott el a tömegközlekedésre, de különösen a villamosvasútra.

Az ötvenes évek elején a járműpark korszerűsítése és bővítése sürgető feladat volt. A kétvágányú vonalon lehetővé vált a nagyobb tömegek szállítására alkalmas M+P+P vonategységek közlekedtetése. A szűkös beruházási lehetőségek, valamint a gyártókapacitás hiánya következtében 1962-ig csak a fővárosban selejtezett és felújított járművekkel bővült az állomány.

Az ötvenes években átadott kocsik többségét hamar selejtezték, és így az állomány összetétele évről évre változott. A fővárosból 1100-as, 1300-as, 2100-as, 9500-as és BHÉV M IV-es motorkocsik, valamint 4100-as, 4700-as, 5300-as, 5480-as, 9450-es pótkocsik kerültek a városba. A Kassáról származó és a háborús események kapcsán Németországba került járművek visszaszállításuk után a fővárosban teljesen átépítésre kerültek, majd 1951-től álltak forgalomba Miskolcon. 1958 és 1962 között folytatódott a fővárosban már selejtezett, de még néhány évig használható járművek üzembe helyezése. Ekkor kerültek a városunkba a 4300-as,

4600-as, és 4900-as sorozatszámú pótkocsik, ezek tették lehetővé, a legöregebb villamoskocsik selejtezését. Az új, akkor korszerűnek mondott csuklós villamosok csak 1962-től jelentek meg Miskolcon, amit már nagyon indokolt a dinamikus növekvő utaslétszám. Az első 100-as pályaszámú, FVV típusú jármű üzembe helyezésére 1962. október 3-án került sor. A következő négy évben további 10 ilyen kocsi érkezett. Az utolsó FVV típusú jármű 174-es pályaszámmal 1978 májusában került forgalomba, így darabszámuk 56-ra nőtt. A jármű beszerzések eredményeként 1977. június 27-én valamennyi pótkocsis villamos szerelvényt kivonták a forgalomból, ettől kezdve csak csuklós kocsik bonyolítják le a forgalmat.

Az utazási igény növekedésére jellemző, hogy amíg az egyesülés évében az elszállított utasok száma villamosokon és autóbuszokon együttesen megközelítette a 60 milliót, addig 1969-ben ez a szám már 130 millióra emelkedett. Ez az időszak kiemelkedően nehéz volt a vállalat történetében. A rendkívül rossz eszközhiányon túl, súlyos járművezetői és kalauzi létszám gondok is jelentkeztek. Anyagi eszközök hiánya miatt a járművezetők tiltakozása ellenére, a Budapesti Közlekedési Vállalat tapasztalatai alapján bevezetésre került a részleges, majd 1971. július 1-jén a teljes kalauz nélküli közlekedés. Az utasáramlás elősegítése érdekében a járműveken az utasok valamennyi ajtót igénybe vehették fel- és leszállás céljából. Az utasok nagy megelégedésére ez a gyakorlat jól működött de az Rt. 1996-ban a jelentős bevétel csökkenés miatt arra kényszerült, hogy ezt feladja és bevezesse valamennyi járművén az első ajtón történő felszállást.

A város villamosközlekedésének közel nyolc évtizeden keresztül meghatározó szerepe volt a személyszállítási igények kielégítésében. 1977-ig magasabb volt a teljesítménye az autóbuzsnál. Az autóbusz üzemág teljesítményének rohamos növekedése mellett a forgalomba adott villamos járművek darabszáma, futás teljesítménye abszolút értelemben is csökkent. A teljesítmény megoszlás 1993-ra már 16,6 % - 83,4 % -os volt az autóbusz üzemág javára.

A villamosvasúti pálya állapota a nyolcvanas évek elejére oly mértékben elhasználódott, hogy a pályarekonstrukció halaszthatatlanná vált, ennek elmaradása a villamos forgalom leállítását is eredményezhette volna. A forgalom mindenáron való fenntartása érdekében, kellő anyagi erőforrások hiánya miatt a város és a vállalat vezetői a legelhasználódottabb, rendkívül balesetveszélyes pályaszakaszok azonnali kiemelt karbantartása mellett döntöttek. Elkezdődött a sínszalak cseréje és ezzel egyidejűleg a pályaburkolat régi kockaköveit korszerű vasbeton lapokra cserélték.

Az egyre sürgetőbbé váló villamosjárműpark tervezett cseréjét, a teljes villamospálya rekonstrukciójának feltétlen meg kell előznie, ebben egybehangzó volt a szakemberek

véleménye. A kötött pályában és a nagy szállítási kapacitásban rejlő előnyöket a villamosüzemág csak akkor tudja kihasználni, ha jó minőségű, biztonságos pályával és korszerű, nagy kapacitású járművekkel rendelkezik. Ennek megteremtése a rendkívül nagy anyagi eszközöket igénylő pályarekonstrukciós munkákkal 1983-ban kezdődött el. A 9,6 km-es kettősvágány- és a 2 km-es egyvágányú hálózat teljes megújítása 11 évet vett igénybe. A több szakaszra bontott pályarekonstrukció ezekben az években sok nehézséget okozott a városban közlekedőknek, akár egyéni, akár társas közlekedési eszközöket részesítettek előnyben. Nem kis feladat hárult a forgalomszervezőkre, irányítókra és nem utolsósorban a járművezetőkre.

Az 1983-90 között elvégzett korszerűsítések alkalmassá tették a vonalhálózat jelentős részét a régen várt korszerű járművek fogadására. Megtörtént a vágánytengely távolság 3 méterről 3,2 méterre való bővítése és a negatív visszavezető kábelek fektetése, ami elengedhetetlen feltétele volt a 80-as évek második felétől folyamatosan ígért korszerű 2,5 méter széles kocsiszekrényvel készülő GANZ villamosok fogadásának.

A hazai járműgyártás késlekedése arra ösztönözte a vállalat és a város vezetését, hogy a jól ismert és nagy hagyományokkal rendelkező CKD TÁTRA gyárral vegye fel a kapcsolatot. Ennek első lépéseként 1991 nyarán a város akkori polgármestere Csoba Tamás és a vállalat vezetői tárgyalásokat folytattak Kassán egy korszerű 8 tengelyes jármű kölcsönbe vételéről, melynek célja a Miskolcon történő esetleges alkalmazásának a kipróbálása volt. Az 1991. október 9-én kezdődött próbaüzem három hónapra lett tervezve, de a kirobbanó siker annak meghosszabbítását indokolta. A vártnál kedvezőbb forgalmi és műszaki tapasztalatok hatására további tárgyalások kezdődtek a gyárral és a jármű eredeti tulajdonosával. 1992-ben a VARIMEX külkereskedelmi cég segítségével szerződés kötött, mely szerint 10 db TÁTRA KT8D5 típusjelű csuklós villamos került megvásárlásra Kassa Város Közlekedési Vállalatától (DPMK). Ennek első darabja az 1991 őszén kölcsönzött, és azóta is forgalomban lévő új jármű volt, a további 9 kocsi pedig a Kassán 1989-90-ben üzembe helyezett azonos típusú 2-3 éve üzemelő járművek voltak.

Az 1992 őszén forgalomba állított járművek a 2-es viszonylat már korszerűsített vágányain közlekedtek, felváltva az FVV típusú járműveket. A járműbeszerzés sürgetővé tette a diósgyőri pályarész rekonstrukcióját is, hiszen az 1963-ban épített 30 éves szerkezetek alkalmatlanok voltak a korszerű járművek fogadására. A 80-as évek második felétől 20-30 km/órás sebesség korlátozás volt érvényben az Újgyőri főtér-Diósgyőr végállomás közötti pályarészen, az irány és fekszint hibák sokasága valamint a jelentős sínkopás miatt.

A pályarekonstrukció utolsó de nem kevésbé jelentős beruházása 1994. április 28-án elkezdődött. A város vezetése közel 540 millió forintos beruházás támogatásáról döntött.

Miskolc város nem rendelkezett ekkora összeggel, ezért pályázat útján a Környezetvédelmi Alaptól 158 millió kamatmentes hitelt valamint 158 millió forint vissza nem térítendő támogatást kapott. A város vezetése további 220 millió forintot bankkölcsönként vett fel.

A teljes al- és felépítményre kiterjedő rekonstrukció során közel 400 méteren új nyomvonalon, 2x2 sávra átépített Nagy Lajos király útján vezették a pályát. Az új fejevégállomás korszerű biztosító berendezést kapott. Az 1964-től használt hurokvágány, valamint a közel 90 évig üzemben tartott Blaha Lujza utcai egyvágányú útszélén haladó szakasz megszüntetésre került. A pályarekonstrukció utolsó állomásaként 1995. november 19-én Lotz Károly közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter ünnepélyesen átadta az Újgyőri főtér-Diósgyőri végállomás közötti közel 4 km hosszú korszerűsített pályaszakaszt.

A korszerűsített pálya átadásával egyidőben átszervezték az 1-es és a 2-es villamosvonal járműparkját is. A TÁTRA villamosok az 1-es vonalra kerültek, a 2-es vonalon ismét a régi hagyományos csuklós kocsik közlekedtek.

1995-ben a Miskolc városi Önkormányzat és az MVK Rt. közösen pályázatot nyújtott be a Környezetvédelmi Alaphoz új GANZ-HUNSLET villamosok vásárlása céljából. A pályázat elbírálásakor kiderült, hogy a tervezett 12 kocsi helyett csak 3-ra elegendő a megítélt 225 millió forintos támogatás. Ezt felismerve az Rt. kérte, hogy a támogatást jó állapotú használt villamosok vásárlására használhassa fel, melyből 6 darab KT8D5 típusú TÁTRA villamos vásárlása finanszírozható. A Környezetvédelmi Alap a város számára kedvező döntést hozott és 1996-ban folytatódhatott az elavult FVV kocsik cseréje.

A pályarekonstrukció elvégzésével, a TÁTRA típusú járművek beszerzésével a társaság nem titkolt célja: a lakosság utazási szokásainak megváltoztatása, autóbuszok helyett a villamoson történő utazás választása a város kelet-nyugati vonalán. Az utazási igények várható átrendeződése lehetőséget biztosíthat a villamossal párhuzamos autóbusz kapacitás visszafogására, a forgalmi körülmények változtatására.

A 2000-es évek elejére teljesen korszerűtlen, a pályát is nagymértékben rongáló FVV villamosok cseréje halaszthatatlanná vált. A cég ekkor úgy határozott, hogy Bécsből vásárolt használt SGP E1 típusú motorkocsikat, amelyeknek alacsony beszerzési ára és magas koruk ellenére jó minősége átmeneti megoldást jelenthetett arra az időszakra, ameddig új pályázati lehetőségek nem nyíltak meg. Így került sor a 18 darab „bécsi” villamos, valamint a 6 darab C3-as pótkocsi megvásárlására. Ezek a villamosok nem kapták meg az MVK Zrt. színeit,

eredeti bécsi színűkben járnak a városban. Ezután már semmi akadály nem volt a még közlekedő 7 db elavult FVV 1200-as villamos forgalomból történő kivonásának. Az utolsó FVV 2004. november 25-én „búcsúzott el” az utazóközönségtől.