



# DOMBÓVÁR-ALSÓ

---

## UNTER-DOMBÓVÁR

---

### LOWER DOMBÓVÁR

---

**A** XIX. század utolsó harmadában Dombóvár kedvező földrajzi helyzete miatt Dél-Dunántúl vasúti központjává vált. A vasútépítés kezdetével egy új társadalmi réteg, a vasutasság jelent meg a település történetében, mellyel együtt a polgárosodás is kezdetét vette.

A fő vasútvonalak 1872–1895 között épültek meg. A népesség ennek köszönhetően gyorsan nőtt, és összetételében is lényeges változás állt be. Az eddig egyoldalúan mezőgazdasági jellegű település jelentős kispolgári réteggel és erősödő munkásosztállyal gyarapodott. A település rövid idő alatt a környék közlekedési, kereskedelmi és ipari központja lett.

A vasúti építkezés rohamos ütemben haladt:

1872. Dombóvár–Zákány vasútvonal (Duna–Dráva Vasút első szakasza), Ódombóvár indóház

1873. Dombóvár–Bátaszék vasútvonal, Dombóvár első fűtőháza

1882. Budapest–Pécs, Újdombóvár–Ó-Dombóvár (jelenleg Dombóvár–Dombóvár-alsó), a két állomást kapcsolta össze

1895/96. Újdombóvár–Veszprém vasútvonal

1898. Körútóház, melyet 1914-ben bővítettek

1910. Áruraktárak építése

1914. Vontatási laktanya, víztorony, talpfatelítő-telep. Dombóvár (együtt Ó- és Újdombóvár) 1882-ben vált vasúti csomóponttá, amikor elkészült a Budapest–Pécs vasútvonal. Az új vonalon a MÁV Újdombóvár néven új elágazó állomást létesített (a mai állomás-épület 1893-ban épült).

Ma ez az állomás viseli a Dombóvár nevet, míg a régebbi, zákányi vonalon található állomást Dombóvár-alsóra keresztelték. A másik eredeti végpont, Zákány állomás helyett felépült a szomszédos Gyékényes állomás, így a vonatok irányváltás nélkül tudtak Zágráb felé tovább közlekedni. A XX. század elején Dombóvár még a Zágrábi Vasútigazgatósághoz tartozott, ezért akkoriban kétnyelvű feliratkozás volt olvasható. A vasútvonalat 1988-ban Kaposvárig, 1992-ben Somogyszobig, 1994-ben pedig Gyékényesig villamosították.

Az állomás épülete sajátos oromzati résszel rendelkezett, amit 1950-ben felújítottak, ekkor díszeitől megfosztott, szocreál stílusban épült át.

#### FORRÁS • QUELLE • SOURCE

Dr. Szőke Sándor: *Dombóvár. Dombóvár, 1996.*

*Városunk Dombóvár, a kezdetektől napjainkig.*

Szerkesztette: Dr. Pap Norbert. *Dombóvár, 2010.*

**Im** letzten Drittel des 19. Jahrhunderts wurde Dombóvár wegen seiner günstigen geographischen Lage das Eisenbahnzentrum von Süd-Transdanubien. Mit dem Beginn des Eisenbahnbaus erschien eine neue gesellschaftliche Schicht—die Eisenbahner—in der Geschichte der Stadt. Damit parallel begann die Verbürgerlichung.

Die großen Eisenbahnlinien wurden zwischen 1872–1895 gebaut. Dementsprechend wuchs die Bevölkerung rasch und ihre Zusammensetzung veränderte sich auch erheblich. In der Siedlung mit ausschließlich landwirtschaftlichem Charakter verstärkte sich das Kleinbürgertum und die Arbeiterklasse bedeutend. Dombóvár entwickelte sich innerhalb eines kurzen Zeitraums zu einem Verkehrsknotenpunkt, Handels- und Industriezentrum. Bei dem Eisenbahnbau wurden rasche Fortschritte gemacht:

1872. Dombóvár–Zákány Eisenbahnlinie (erste Strecke der Eisenbahnlinie Donau–Drau, Bahnhof von Altdombóvár

1873. Eisenbahnlinie Dombóvár–Bátaszék, das erste Heizhaus von Dombóvár

1882. Budapest–Pécs. Neudombóvár–Altdombóvár (heute Dombóvár–Dombóvár-alsó), die zwei Stationen wurden verknüpft

1895–96. Die Eisenbahnlinie Újdombóvár–Veszprém

1898. Der Lokomotivschuppen, der 1914 erweitert wurde

1910. Bau der Warenlager

1914. Zugförderungskaserne, Wasserturm, Schwellentränkanlage

Dombóvár (Alt- und Neudombóvár zusammen) wurde 1882 Eisenbahnknotenpunkt, als die Eisenbahnlinie Budapest–Pécs fertig wurde. Auf der neuen Strecke errichteten die Ungarischen Staatseisenbahnen (MÁV) einen neuen Abzweigbahnhof, der Neudombóvár hieß (das heutige Bahnhofgebäude wurde 1893 erbaut). Heute heißt dieser Bahnhof Dombóvár, der frühere, auf der Strecke Richtung Zákány wurde Unter-Dombóvár genannt. Statt des anderen ursprünglichen Zielpunktes Bahnhof Zákány wurde der benachbarte Bahnhof Gyékényes erbaut. Auf diese Weise konnten die Züge ohne Richtungswechsel weiter nach Zagreb fahren. Am Anfang des 20. Jahrhunderts gehörte Dombóvár noch zur Eisenbahndirektion von Zagreb, deshalb war damals eine zweisprachige Aufschrift zu lesen.

Die Eisenbahnstrecke wurde 1988 bis Kaposvár, 1992 bis Somogyszob, 1994 bis Gyékényes elektrifiziert. Das Eisenbahngebäude verfügte über eine eigenartige Fassade, die 1950 renoviert und der alte Schmuck entfernt und im sozialistisch-realistischen Stil umgebaut wurde.

**In** the last third of the 19th century, Dombóvár came to be a rail center of South Transdanubia owing to its favourable geographical position. Upon the commencement of railway construction works, a new social stratum—railwaymen—emerged in the life of the settlement, coupled with the rise of the middle class in town.

Main railway lines were completed between 1872 and 1895. As a result, the population grew rapidly, involving a considerable change of composition as well. The settlement, definitely skewed towards agriculture so far, was enriched by a considerable lower middle class population and a strengthening working class. Within a short time, the settlement became a transport, trade and industry center of the area.

Railway construction works progressed rapidly:

1872. Dombóvár–Zákány railway line (first section of the Danube–Drava Railways), Ódombóvár railway station

1873. Dombóvár–Bátaszék railway line, Dombóvár's first engine shed

1882. Budapest–Pécs. Újdombóvár–Ódombóvár (currently Dombóvár–Lower Dombóvár), connecting the two stations

1895–96. Újdombóvár–Veszprém railway line

1898. Roundhouse, extended in 1914

1910. Construction of goods warehouses

1914. Railway barracks, Water tower, Sleeper impregnation plant

Dombóvár (Ódombóvár and Újdombóvár together) came to be a railway junction in 1882, when the Budapest–Pécs railway line was completed. A new ramification station named Újdombóvár was established along the new line by MÁV (today's station building was erected in 1893).

Presently, this is the station to bear the name of Dombóvár, while the station along the earlier Zákány line was renamed Lower Dombóvár. In lieu of the other original terminal point, Zákány station, the neighbouring Gyékényes station was built; therefore trains could go on towards Zagreb without any change of direction. Back in the early 20<sup>th</sup> century, Dombóvár pertained to the Zagreb Railway Directorate, and bore bilingual signs at that time.

The railway line was electrified until Kaposvár in 1988, to Somogyszob in 1992, and Gyékényes in 1994.

The station building had a peculiar pediment section, which was renovated in 1950 and reconstructed in a Socialist Realist style, deprived of its ornaments.

DOMBÓVÁR  
TERMÉSZETESEN DOMBÓVÁR!

