



DOMBÓVÁRI GAZDASÁGI VASÚT

DOMBÓVÁRER WIRTSCHAFTSEISENBAHN

DOMBÓVÁR FARM RAILROAD

A legendásan tehetséges gazdálkodó, Döry Etelka kezdeményezte 1911-ben az újdombóvári MÁV-állomásról kiinduló, Túskepusztát, a Mászlonyi-utat, Szilfápusztát és Nosztányt érintő, 760 mm nyomtávolságú lórévasút építését. A finanszírozást Döry Hugó, Túske-pusztá, valamint Szabó Lajos Nosztány-pusztá bérlője vállalta. A vasútvonal megnyitása 1912-ben történt.

Az újdombóvári MÁV-állomáson az átrakáshoz két keskenynyomközű vágány állt rendelkezésre. Az egykori hercegi malom északi részén deltavágányt alakítottak ki, így a vasút mindkét végpontja felől körüljárás nélkül haladhattak be a kisvasúti szerelvények a malom udvarán kialakított jelentős vágányhálózatra. Az Ódombóvárt Újdombóvárral összekötő, a helyiek által csak „szenesútnak” nevezett földútnál 1936-ban egy kitérőt létesítettek a kendergyár felé, majd egy újabb sínpár tért vissza a fővágányhoz. A vonal a mai Kórház utca jobb oldalán haladt ki a településről.

A vonalat egészen 1948-ig használták mezőgazdasági termények betakarításához. Az 1950-es években bontották el, mivel a községi tanács a településen belüli szakaszát házhelynek mérte ki.

A dombóvári GV-hálózat nagyobb része 1923-ban épült a főleg újdombóvári hercegi puszták áruszállítási igényeinek kielégítésére, 60,3 km-es hosszban. 1948-ban még pár összekötő- és szárnyvonallal bővült, majd a Gazdasági Vasutak Első Ötéves Tervének keretében megépült Inámpusztá–Cserepesusztá szakasszal érte el végleges formáját.

A vasút eredeti vágányhálózata, mely még az 1920-as évekből maradt, a megváltozott forgalmi feltételekhez már nem tudott alkalmazkodni, így az 50-es években égető fontosságúvá vált egy korszerű, új állomás létesítése a kor színvonalának megfelelő szolgálati helyiségekkel. A szocreál stílusú felvételi épületet Rimanóczy Jenő tervei alapján 1952-ben kezdték építeni és 1953-ban adták át. Vágányhídmérleget létesítettek, valamint az átrakás megkönnyítésére két normál nyomtávolságú MÁV-vágányt is bevezettek az állomás területére.

Az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció miatt a fuvaroztatók fokozatosan átváltottak a közúti szállítmányozásra, 1979 végére a gazdasági vasúti forgalom fokozatosan megszűnt. 1980. május 1-jétől az alsóhetényi parkerdőig újra megindult a forgalom, mint Dombóvár Város Úttörővasútja. 1984 közepén azonban a 61. számú út feletti szakaszt felszedték, majd 1995-ben felszámolták az alsó szakaszt is.

Az egykori dombóvári gazdasági vasút állomásépületében található ma a Dombóvári Önkéntes Polgári Természetőr Egyesület természetvédelmi bemutatóterme.

FORRÁS • QUELLE • SOURCE

Ulrich Attila, Pozsonyi József: *A jobaházi Döry család története. Debrecen, 2009.*

Konda-völgy 2008.

Beles Lajos: *Fejezetek a dombóvári gazdasági vasutak történetéből.*

Die legendär begabte Landwirtin Etelka Döry veranlasste die Ausführung der Bahn in der Spurweite von 760 mm 1911. Die Bahn stellte die Verbindung von den Bahnhöfen Neu-Dombóvár, Túskepusztá, Mászlony, Szilfápusztá und Nosztány her. Der Eisenbahnbau wurde vom Mieter von Túske-pusztá Hugo Döry und vom Mieter von Nosztány-Pusztá, Lajos Szabó finanziell unterstützt. Die Eisenbahnlinie wurde 1912 eröffnet.

Im Neudombóvárer Bahnhof stellten für Umladung zwei Schmalspurgleise zur Verfügung. Auf dem nördlichen Teil der ehemaligen Herzmühle wurde ein Gleisdreieck ausgestaltet. Auf diese Weise konnten die Schmalspurwagen von beiden Endstationen ohne Rundgang auf dem bedeutenden Gleisnetz verkehren, das im Mühlenhof errichtet wurde. Bei dem mit Altdombóvár und Neudombóvár miteinander verknüpfenden Weg, von den Einheimischen nur als „Kohlenweg” bezeichnet, wurde eine Weiche Richtung Hanffabrik 1936 errichtet, dann führten neue Gleise zum Hauptgleis zurück. Die Strecke führte auf der rechten Seite der heutigen Krankenhaus-Straße aus der Siedlung hinaus.

Die Eisenbahnlinie wurde bis 1948 zur Ernte der landwirtschaftlichen Produkte benutzt. Diese Bahnstrecke wurde in den 1950er Jahren abgerissen, da der Gemeinderat die Strecke innerhalb der Siedlung zum Bauplatz erklärte.

Der größte Teil der Dombóvárer Wirtschaftseisenbahn wurde 1923 gebaut, besonders mit dem Zweck, die Warenlieferungsansprüche der fürstlichen Wiesen mit einer Länge von 60,3 Kilometer zu befriedigen. 1948 wurde diese Bahnstrecke noch mit einigen Verbindungs- und Zulaufstrecken erweitert. Ihre endgültige Form erhielt sie mit der im Rahmen des ersten fünfjährigen Planes der Wirtschaftseisenbahnen gebauten Strecke Inámpusztá–Cserepesusztá.

Ihr ursprüngliches Schienennetz, das noch aus den 1920er Jahren erhalten geblieben ist, konnte den veränderten Verkehrsbedingungen nicht mehr anpassen. Deswegen wurde es sehr wichtig, einen modernen Bahnhof mit Diensträumen nach dem neuesten Stand der Technik zu errichten. Die Bauarbeiten des Empfangsgebäudes begannen im Stil des Sozialistischen Realismus 1952 nach den Plänen von Jenő Rimanóczy. Das Gebäude wurde 1953 übergeben. Zum Messen der Lieferungen wurde eine Gleiswaage errichtet und zur Erleichterung der Umlagerung zwei Gleise mit normaler Spurweite ins Bahnhofsgelände eingeführt.

Wegen der verkehrspolitischen Konzeption 1968 stellten die Verlagerer allmählich auf den Güterverkehr um. Am Ende 1979 wurde der Schienenverkehr stillgelegt. Vom 1. Mai 1980 verkehrten die Züge wieder bis zum Alsóhetényer Parkwald als Pionierbahn der Stadt Dombóvár. In der Mitte 1984 wurde die Bahnstrecke über die Hauptstraße 61 aufgerissen, dann 1955 auch die untere Strecke eliminiert.

Im ehemaligen Bahnhofsgebäude der Dombóvárer Wirtschaftseisenbahn befindet sich heute der ökologische Ausstellungsraum des Freiwilligen Zivildienstvereins für Naturwächter.

Construction of a horse tramway of 760 mm gauge, departing from the MÁV station at Újdombóvár, with stops at Túskepusztá, Mászlonyi-út, Szilfápusztá, and Nosztány, was initiated in 1911 by husbandwoman of legendary talent, Etelka Döry. Financing thereof was undertaken by Hugó Döry, tenant of Túskepusztá, and Lajos Szabó, tenant of Nosztány-pusztá. The railway line was opened up in 1912.

There were two narrow-gauge tracks available for reloading at Újdombóvár MÁV station. A wye was installed at the north of the former ducal mill, so trains could enter the extensive track network in the mill yard from both railway terminals without circumambulation. In 1936, a shunt was constructed towards the hemp processing factory at the dirt road connecting Ódombóvár and Újdombóvár, simply termed as “coaly way” by the locals, and another track returned to the main track. The line exited the settlement on the right side of today’s Kórház Street.

The line was used until as long as 1948 for harvesting agricultural produce; it was dismantled in the 1950s as its section within the settlement was converted into a building site by the Township Council.

Most of the Dombóvár farm railroad network was built in 1923, mainly to satisfy goods transport demands from ducal farmsteads at Újdombóvár, in a length of 60.3 km. In 1948, it was extended by several connecting and branch lines, then it reached its final form upon construction of the Inámpusztá-Cserepesusztá section in the framework of the First Five-Year Plan of Farm Railroads.

The original railway track network preserved from the 1920s could not be adapted to changes in traffic conditions, which brought about an urgent need for the construction of a new and modern station in the 1950s, including offices meeting the standards of the age. The station building of Socialist Realist style designed by Jenő Rimanóczy was started to be constructed in 1952 and opened up in 1953. Track scales were installed to measure consignments, and two MÁV tracks of normal gauge were also laid in the station area to facilitate reloading works.

By reason of the 1968 transport policy concept, transporters gradually shifted to road transport, and farm railroad traffic gradually terminated by the end of 1979. From 1 May 1980, traffic restarted under the name Dombóvár Town Pioneer Railway, extending to the forest park of Alsóhetény. In the middle of 1984, however, the section upside road 61 was broken up, and in 1995 the downside section was also dismantled. Today, the former station building of the former Dombóvár farm railroad accommodates the nature protection exhibition room of the Voluntary Civil Conservationist Society.

DOMBÓVÁR
TERMÉSZETESEN DOMBÓVÁR!

