

OTDK-dolgozat

2017

Szabó Máté
Pécsi Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Kar

„Chicagónak indult, Barcs lett belőle...” Barcs gazdasági fejlődése a dualizmus korszakában.

„Chicago started Barcs came of it...” Developement of the economy of Barcs in the era of dualism.

Konzulens: Dr. Kaposi Zoltán

A kézirat lezárása: 2016. november 14.

Tartalomjegyzék

I. BEVEZETÉS	1
II. BARCS, MINT A SZÉCHÉNYI CSALÁD TELEPÜLÉSE.....	2
1.1. Somogy megye természeti- és gazdaságföldrajzi adottságai.....	2
1.2. A Széchényi család dél-dunántúli birtokai	4
1.3. Barcs és környékének népessége 1848 előtt.....	8
1.4. A természeti gazdálkodástól az árutermelésig: az uradalom működése	11
III. BARCS GAZDASÁGI FEJLŐDÉSE 1848 UTÁN.....	18
3.1. A jobbágyszabadság követelményei Barcsra	18
3.2. Barcs népessége és annak összetétele a dualizmus időszakában.....	20
3.3. A mezőgazdaság változásai	23
3.5. A kisipar helyzete 1867-1914 között.....	27
3.6. Jelentősebb ipari vállalkozások a városban 1867-1914 között.....	29
3.7. Barcs közlekedési helyzetének változásai	32
3.8. A drávai gőzhajózás.....	39
3.9. A település átalakulása	42
IV. ÖSSZEGZÉS	48
IRODALOM ÉS FORRÁSOK	50
Hivatkozott szakirodalom.....	50
Statisztikai munkák.....	52
Újságok, folyóiratok	53
Levéltári anyagok	53

Ábrajegyzék

1. ábra: Somogy megye térképe 1890-ben.....	3
2. ábra: A Széchényiek csokonyai uradalmának elhelyezkedése.....	5
3. ábra: Római katolikus templom 1890	6
4. ábra: Barcs elhelyezkedése Somogy megyében 1870-ben.....	10
5. ábra: A Dráva Barcs melletti egyik kanyarulatának levágásának a terve 1839-ben	13
6. ábra: Barcs térképe 1860-ból.....	14
7. ábra: A dohánybeváltó hivatal épületei a 19. sz. II. feléből	15
8. ábra: Postautak elhelyezkedése	16
9. ábra: Barcs népességének alakulása 1869 és 1910 között.....	20
10. ábra: Somogy vármegye népességének alakulása 1869 és 1910 között.....	21
11. ábra: Munkakönyvek jegyzéke.....	28
12. ábra: Tanoncjegyzék	29
13. ábra: Union malom az I. világháború előtt.....	32
14. ábra: A barcsi vasútállomás az 1890-es években	35
15. ábra: A Dráva fölött átívelő vasúti és a közúti híd 1901-ben.....	37
16. ábra: Barcs vasúti hídjának elhelyezkedése	38
17. ábra: A Drávai Gőzhajózási Társaság egyik gőzöse (1887-1896)	40
18. ábra: A barcsi rakpart a Dráván a 19. század végén.....	42
19. ábra: A „Hatházak” 1907-ben	43
20. ábra: Barcs a 19. század végén.....	44
21. ábra: Dráva strandi életkép az 1900-as évek elejéről.....	46
22. ábra: Magyar-Szlavón Kerületi Takarékpénztár Részvénytársaság 1910-ben.....	47
23. ábra: Barcstelepi közraktárak 1901-ben.....	48

Táblázatjegyzék

1. táblázat: Széchényi István földtulajdona Somogyban az eladásuk előtt 1834-ben.....	8
2. táblázat: Barcs foglalkoztatási összetétele 1900-ban és 1910-ben (keresők).....	22
3. táblázat: A volt csokonyai uradalomhoz tartozó települések gazdálkodói és tulajdonosi összetétele.....	24
4. táblázat: A csokonyai uradalomhoz tartozó települések területe művelési ágak szerint (kat.holdban)	25
5. táblázat: Barcs gazdaságaiban tartott háziállatok száma (db) 1895-ben	26
6. táblázat: Barcs gazdaságaiban használt gépek és eszközök száma	27

I. BEVEZETÉS

Dolgozatom a magyar gazdaság történetének egy igen érdekes időszakának viszonyaiba próbál bepillantást nyújtani Barcs gazdasági fejlődésén keresztül. Barcs ma egy dunántúli kisváros, a hozzákapcsolt falvakkal együtt alig több mint 10 000 fős település. Fontos kapocs a Horvátország felé való kereskedelembe, az Adria felé vezető utakon. A település sokáig tradicionális kis alvó falu volt a Széchényi család tulajdonában, mígnem a dualizmus korában hihetetlenül gyors gazdasági fejlődést nem produkált. Barcs változásai számos korabeli szakember érdeklődését felkeltették. Róla írhatta a Somogy megyét jól ismerő közgazdasági szakember, gróf Széchényi Imre, hogy „Chicagónak indult, Barcs lett belőle...”¹ Azért is választottam ezt a kutatási témát, mert mindig is közel állt hozzám a vidék, az agrárium, a múlt történelmi családjainak története, s ezen kívül egy mezőgazdaságban dolgozó családból származom. Magam is Somogy megyében, Barcson élek, ahol hajdan a Széchényi és a Kremzír-családoknak magas minőségű termelést folytató nagybirtoküzemei működtek.

Dolgozatom két fontosabb fejezetre tagolódik. Először áttekintem Barcs természeti és gazdaságföldrajzi viszonyait, népességének legfontosabb jellemzőit, valamint az 1848 előtti időszak fontosabb gazdasági tendenciáit. Ezt követően megvizsgálom Barcs gazdasági és társadalmi változásait a 19. század második felére vonatkoztatva. Arra keresem a választ, hogy milyen hatással voltak a nagymérvű közlekedési infrastruktúra fejlesztések a település gazdaságára a vizsgált időszakban, hogyan és miért fejlődött gyorsan az ipar a településen, s hogyan alakult át a település képe. Mindehhez alapvetően hazai és nemzetközi szakirodalmat, korabeli statisztikai forrásokat, leírásokat, s nem utolsósorban eredeti levéltári forrásokat használtam föl (összeírások adatait, egye cégekre vonatkozó iratokat, stb.).

A kutatott és felhasznált levéltári források a Magyar Nemzeti Levéltár Somogy Megyei Levéltárában találhatók. Barcsról ugyan már születettek fontos történelmi munkák, ám ebből a megközelítésből átfogó igényű alkotás még nem jött létre. Mivel a dolgozatom alapvetően egy gazdaságtörténelmi munka, amelyben jónéhány hosszú hivatkozás is van, ezért a szakterület hivatkozási szokásainak megfelelően, konzulensem javaslatára nem szövegművi, hanem lábjegyzetes hivatkozásokat alkalmazok, hiszen a hosszú mondatok vagy levéltári jelzetek nagyon csúnyává tették volna a szöveget.

¹ Széchényi Imre 1892. Itt jegyezzük meg, hogy a Széchényi név a családi tanács 20. század eleji döntése értelmében mindig Széchényinek írandó, kivétel Széchenyi István és két fia esete. Dolgozatomban a családnév írását ennek megfelelően alkalmazom.

II. BARCS, MINT A SZÉCHÉNYI CSALÁD TELEPÜLÉSE

1.1. Somogy megye természeti- és gazdaságföldrajzi adottságai

Somogy megye a Dunántúl egyik legnagyobb kiterjedésű megyéje. A feudalizmus időszakában nemcsak egy vármegye, hanem a táj elvadultsága, a mocsárvilága, s közismerten járhatatlan útjai miatt külön kis országnak számított. Lakói, némi büszkeséggel, Somogyországnak is nevezték, noha az elszigeteltség inkább hátrány volt számukra. A 19. század elejének egyik gazdasági szakírója így irt erről: „Somogy külön van az emberi társadalomtól választva és a többi vármegyétől kerítéssel elrekesztve.”²

Ez az elszigeteltség gazdaságilag elsősorban az áruértékesítés nehézsége szempontjából okozott nagy hátrányt, de nem jelentette egyben azt is, hogy a megye mezőgazdasága elmaradt volna az ország többi része mögött. Való igaz, hogy a török uralom, majd az azt követő visszafoglalással járó háborús időszak idején a megye lakossága nagyon lecsökkent, és a gazdasági élet színvonala visszaesett. A 18. század végére azonban Somogy megye már jóformán teljesen betelepült, és gazdaságilag is sikerült behoznia azt az elmaradást, amely miatt korábban az ország általános képétől közel egy századdal elmaradottnak minősítették.

Somogy megye egyike volt azoknak a területeknek, ahol a török uralom után jóformán egészen újonnan kellett kezdeni az életet. A táj arculatán szomorú nyomokat hagyott a török megszállás, majd az azt követő időszak. Még a 18. század harmadik évtizedében is olyan volt Somogy, mint egy sziget, amely sással, bozóttal és posványos állóvízzel volt tele. A nagy nádi világ, a mocsarak és a sűrű erdőségek nemcsak a bujdosóknak adtak jó rejtkehelyet, de a hiúzok és a farkasok farkái is otthont találtak benne.³

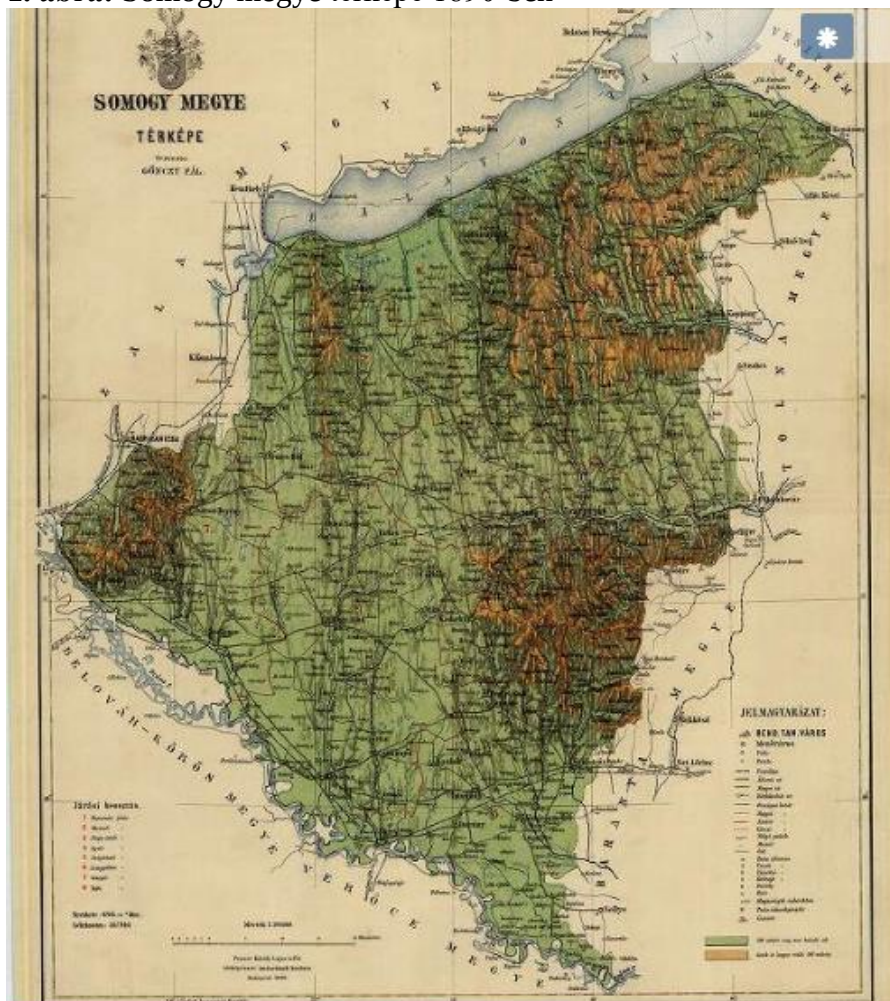
Bél Mátyás a 18. század eleji Somogy megyét leírva megfigyelte, hogy itt „a lakosság munkája nagyon nehéz, mert előbb rengeteg erdőt ki kell irtani. A föld jó, és pihent humusza miatt a legtermékenyebb. A jobbágyok az erdőkben a földművelésre alkalmas helyeket kiválasztják, s azokat, miután a fákat ledöntötték, gyökereiket kiirtották, nagy igyekezettel megművelik. Ha később mégis úgy találják, hogy a terület művelésre nem alkalmas, akkor – bár nem szívesen – az irtásokat beerdősülni engedik...” E közös vonás mellett észrevette azt a különbséget is, amely Somogy megye két táját, az északit a délitől elválasztotta: A megye északi felében nincs annyi erdő, nincs annyi víz és mocsár, mint a déliben. „Minél közelebb van egy vidék a Balatonhoz, az a jobbágyok számára annál kedvezőbb.” Déli részén viszont

² Kiss Sámuel 1825. 38.

³ T. Mérey Klára 1965. 7.

nemcsak rengeteg az erdő, a mocsár, hanem ennek következtében erre még az éghajlat is más. „A folyóknak nagy sokasága délen az iszapos földet, a nagy szárazság pedig a levegőt rothadással, bűzzel fertőzi meg.” E természeti körülmények kihatnak – írja tovább – az itt élők fizikai és lelki állapotára is: „... a nehéz levegő sok bajt okoz a lakosságnak, és csak aki hozzászokott, az tudja elviselni. Ezért a jobbágyoknak a megyében nem egyforma testi alkata és ereje sem, Akik a megye északi részén lagnak, azok élénkek, vidámak és erősek.” A déli részen élők szívósak ugyan, de az északiakhoz képest véznának és inasnak tűnnek.⁴

1. ábra: Somogy megye térképe 1890-ben



Forrás: gallery.hungaricana.hu

A napóleoni háborúk okozta konjunktúra idején a megyében a mezőgazdasági termelés lendületes fejlődésnek indult, amiben nem kis része volt a mezőgazdasági technológia és technika változásainak. A hagyományos faekét egyre inkább felváltotta a vasalkatrészes eke,

⁴ Lukács Károly 1943. 260.

és a hajdan még szekereket is vas nélkül készítő somogyi földeken megjelentek a vasboronák, egyre növekvő szerephez jutnak a vetőmag tisztítását szolgáló vasrosták is. A néhány fejlett uradalomban a seregnyesítést szolgáló lineátor, s a talajlazítást elősegítő kultivátor mellett egyszerűbb vetőgépek is megjelentek, sőt néhol már cséplőgép is dolgozott. A munkaeszközök és a termelési technika fejlődése mellett a haszonra törekvő gazdálkodásban már az árutermelés, illetve a piaci igényeknek megfelelő kevésbé extenzív mezőgazdasági termelés jeleit is megtaláljuk.⁵

1.2. A Széchényi család dél-dunántúli birtokai

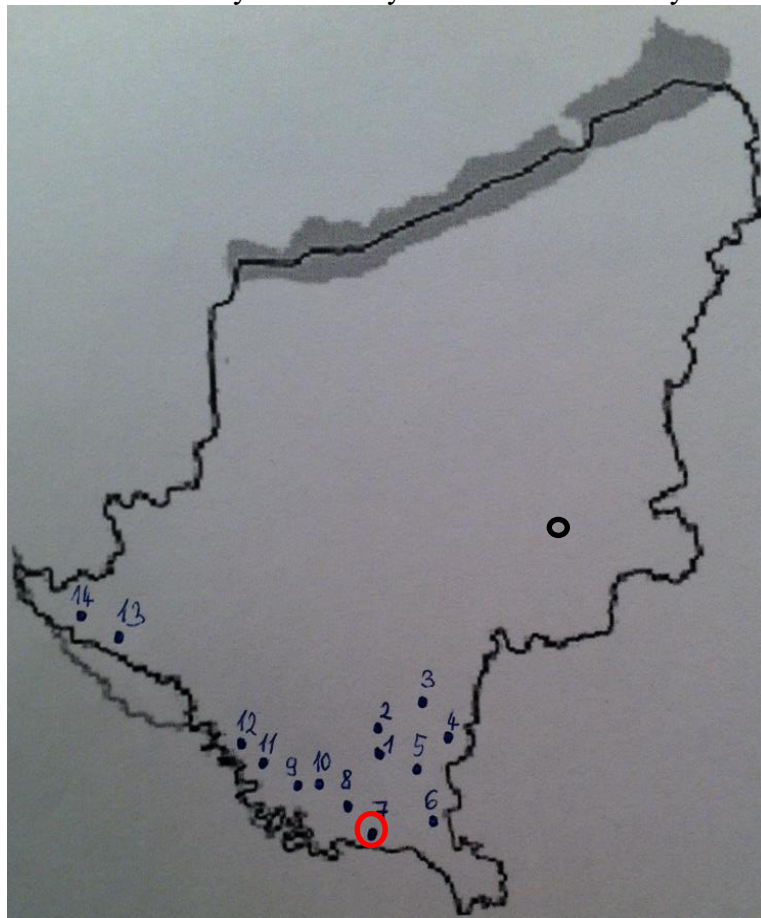
A 17. század második felében, amikor már a török hatalom hanyatlott, nagyméretű világi és egyházi birtokok alakultak ki Magyarországon. Ezen idők legnagyobb birtokszerzői közé a Dunántúlon az Esterházy, a Batthyány és a Széchényi család tartozott. Széchényi György kalocsai, később esztergomi érsek 1677-ben megvette az államkincstártól a Zala megyei egervár-pölöske-szentgyörgyvári uradalmat, amelyet Nádasdy Ferentől azért kobozott el az uralkodó, mert az részt vett a Wesselényi-féle összeesküvésben. Egy év múlva ugyancsak a Nádasdy-birtokokból Széchényi György megszerezte még a Sárvár-felsővidéki domíniumot is. E szerzeményekből, amelyet Tolna megyében még továbbiakkal gyarapított, formálódott ki a hatalmas Széchényi birtokkomplexum, amely örökösödések, illetve újraosztások révén a 18. században több egységre bomlott szét. A Széchényiek hatalmas méretű földeket szereztek Somogyban is. A Széchényi György által szervezett földek testvére ágán öröklődtek, majd pedig több részre bomlottak, s a 18. század során egy részük más családokhoz került. A földek egyesítésére Széchényi Zsigmond fia, gróf Széchényi Ferenc (1754-1820) tudott sikeres kísérletet tenni, akinek dunántúli birtokainak terjedelme a 18. század végén mintegy 300 000 holdra terjedtek. Az egervár-pölöske-szentgyörgyvári uradalomból vált ki Somogy megyében Csokonya (ma Csokonyavisonta) központtal az a domínium, amelyhez Barcs tartozott. A csokonyai uradalom a 18. században a következő falvakból állott:⁶

⁵ T. Mérey Klára 1965. 5-6.

⁶ Rúzsás Lajos 1979. 13.

- | | | |
|---------------------|-----------------|-------------------------|
| 1. Csokonya | 6. Darány | 11. Bolhó |
| 2. Visonta | 7. Barcs | 12. Heresznye |
| 3. Homokszentgyörgy | 8. Drávaszentes | 13. Gyékényes (részben) |
| 4. Kálmánca | 9. Péterhida | 14. Zákány (részben) |
| 5. Szulok | 10. Komlósd | |

2. ábra: A Széchényiek csokonyai uradalmának elhelyezkedése

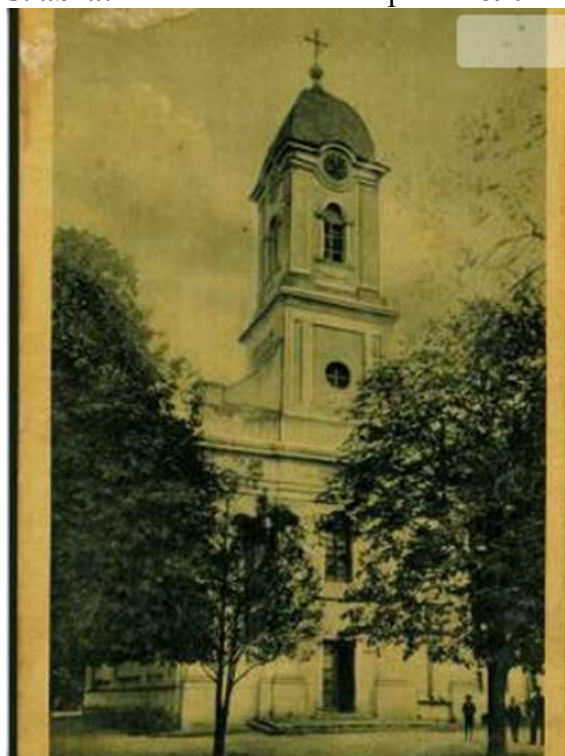


A térképén bejelöltem az uradalomhoz tartozó települések elhelyezkedését, illetve fekete körrel jelöltem Kaposvárt. Barcsot a számozott jelölések közül egy piros körrel emeltem ki.

Széchényi Ferenc gróf a Nemzeti Múzeum megalapítója, nagybátyja, Antal és testvérbátyja, József halála után az egész vagyont egyesítette kezében. Családjában ő volt az első, aki közpályára lépett. II. József reformjait sokban helyeselve, 1783-ban elvállalta a horvát bán helyettesítését, 1785-ben pedig Somogy vármegye királyi biztosságát, amelyről 1786 végén lemondott. 1798-ban, saját kérelmére, alkotmányos főispánja lett vármegyénknak,

amelynek közigazgatását éber figyelemmel kísérte. Különös gondja volt az árvaszék intézményére s a Dráva szabályozására. Ő szerzett 1797-ben mezővárosi kiváltságot Barcsnak.⁷ A mezővárosi cím elnyerése a településnek többek között azt jelentette, hogy országos vásárokat tarthatott, helypénzt szedhetett, szabadon választhatta meg a bírót, és adókedvezményt kaphatott. Széchényi gróf a kor engedte lehetőségek, valamint saját érdekei határain belül mindent megtett a mezőváros fejlődéséért. Jó példa erre a drávai révátkelő megvásárlása, valamint az egész Dél-Dunántúlt ellátó sóház megtartása Barcson, illetve új sóraktár felépítése. Széchényi Ferenc gróf 1803-ban plébániát alapított. ezzel a lépéssel Barcs kiválhatott a babócsai anyaegyházból, és 1808-tól helyben is megkezdődhetett az anyakönyvezés. A gróf 1811-ben lemondott a főispánságáról. 1814-ben ugyancsak a földesúr rakatta le az új római katolikus templom alapkövét, mely 1819-re készült el.⁸

3. ábra: Római katolikus templom 1890



Forrás: Dráva Múzeum fotó anyaga

Vagyonából, mely csak a vármegyénkben 1806-ban 177 000 holdat tett ki (az úrbéres földek beszámításával) s melynek egy része saját szerzeménye volt, 1815-ben három hagyaték csoportot alapított gróf Festetics Juliától született három fia: Lajos (1781-1855), Pál (1789-

⁷ Barcs 1797. május 26-án kapott mezővárosi privilégiumot.

⁸ Rózsás Márton 2005. 36-37. ill. 39-40.

1871) és István (1791-1860) részére.⁹ 1814-ben szétosztotta birtokainak mintegy 80%-át fiai között, majd pedig végrendeletének megfelelően a gróf halála után 1821-ben a három kisebb méretű majorátus is a fiúk kezére került. A csokonyai uradalom, mellette Szentgyörgyvár, Pölöske és Nagycenk gróf Széchenyi Istvánnak jutott.¹⁰ István gróf a csokonyai uradalmat 1834-ig birtokolta. Már 1828-ban felmerült benne, az uradalom eladása, amikor is felajánlotta Sina bankárnak és kereskedőnek, de az nem akart 1,2 millió forintot fizetni érte.¹¹ Végül is 1834-ben István eladta a földjeit testvéreinek, Lajosnak és Pálnak. A falvak egy része Pálé, míg a többi Lajosé lett. Széchényi Lajos grófnak 94 979 kat.hold, míg Széchényi Pál grófnak 80 101 kat.hold volt a tulajdonában Somogyban 1840-ben.¹² Ettől kezdve István grófnak csak a két Zala megyei és a központi nagycenki uradalma maradt meg, ugyanakkor birtokainak kétharmadától vált meg. Ugyanakkor a csokonyai nagybirtok eladásért egy összegben jelentős készpénzhez jutott, amivel adósságai nagy részét finanszírozni tudta, ugyanakkor hosszú távon évjáradékot kapott, vagyis mindenkori megélhetése biztossá vált, nem is beszélve arról, hogy uradalmi bevételei révén jelentős befektetéseket végezhetett más ágazatokban.¹³

⁹ Baranyai Béla 1914.

¹⁰ Bártfai Szabó László 1926.

¹¹ Széchenyi István 1982.

¹² MNL SML IV. 1. h. 39. doboz, Ö 198.

¹³ Gergely András 1987.

1. táblázat: Széchenyi István földtulajdona Somogyban az eladásuk előtt 1834-ben

Település neve	Föld minőségi osztályok (kat. holdban)				
	I.	II.	III.	IV.	V.
Aranyos	1729	6741		9001	5210
Barcs			4918		
Csokonya			10401		
Darány					
Gyékényes alsó					
Komlósd			2974		
Péterhida			3036		
Szentes			4950		
Tarnócza					
Rinyaújlak	2012		5239	5826	
Zákány					
Visonta					
Összesen	3741	6741	31518	14827	5210

Forrás: MNL SML IV. 1. h. Ö 280. 1834. alapján.

Látható, hogy Széchenyi István grófnak 1834-ben összesen 62 037 kat. hold földje volt Somogyban. Továbbá látható, hogy a földterületek jelentős része, több mint 70%-a közepes, vagy annál rosszabb minőségű földből állt. Különböző mértékben, de mindegyikük homokos talajjal rendelkezett. Ez merőben korlátozta a termesztendő növényfajtákat. Az I. föld minőségi osztályba a Gyékényes alsón és a Zákányban elhelyezkedő területek tartoztak, vagyis a jó földek feküdtek legmesszebb az uradalom központjától. A későbbi tulajdonosok a reformkorban eladták ezeket a földeket.¹⁴

1.3. Barcs és környékének népessége 1848 előtt

A török kor utolsó évtizedeiben egész Somogy megyét a magyar és a török végvári vonal közt sok csapás sújtotta. Nemcsak az ellenségtől, hanem a keresztény katonáktól és azok parancsnokaitól is – ahogy Bél Mátyás írja – a legnagyobb önkényeskedéseket kellett a

¹⁴ Kaposi Zoltán 2016.

lakosságnak elszenvednie.¹⁵ A földesurak jól tudták, hogy földbirtokukból hasznuk csak úgy lesz, ha munkáskezet is kapnak, mely azt termővé teszi. Így a 18. század első évtizedei Somogy megyében a betelepítések és áttelepítések jegyében teltek el, s minthogy a megye éghajlata a sok eliszaposodott folyó, a mocsarak és a bozótok miatt rendkívül egészségtelen volt, ez a feladat igen komoly nehézségekbe ütközött. Ez szabta meg a század első évtizedeiben a földbirtokos osztály magatartását jobbágyaival szemben, ami a század eleji betelepítési szerződések viszonylag kedvező feltételeiben tükröződik.¹⁶

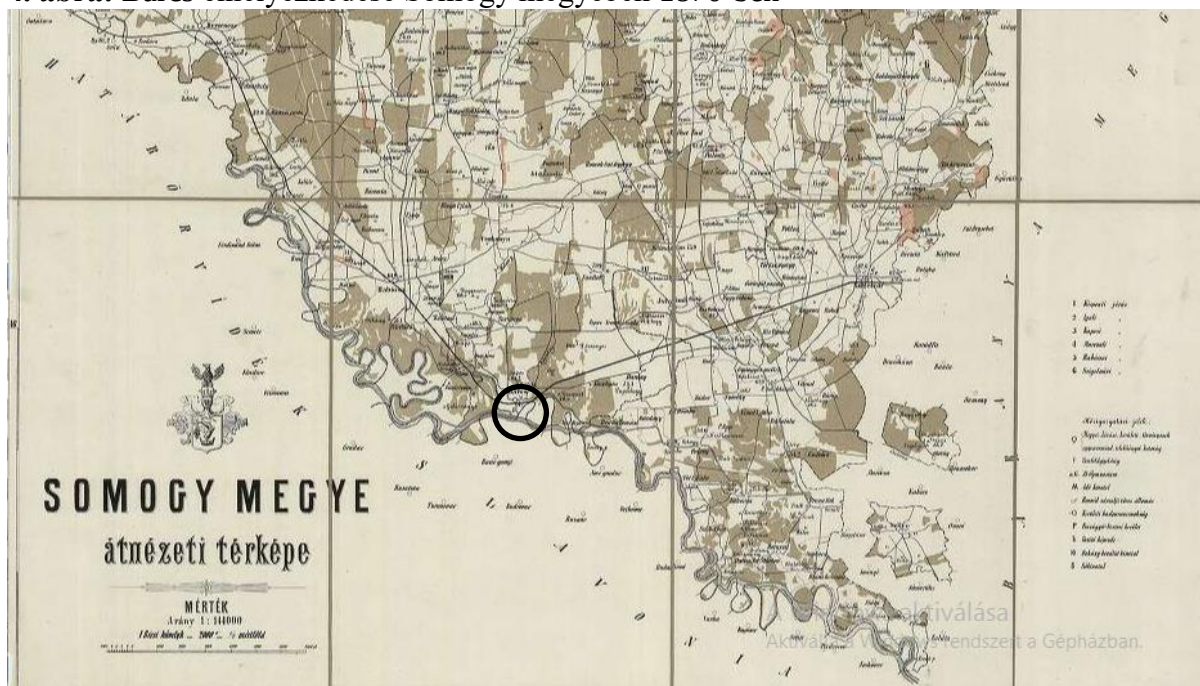
Barcsnak, és a mellette lévő településeknek az 1720. évi országos összeírások tanúsága szerint nagyon csekély volt a népessége. Kováts Zoltán becslése szerint kb. 500 és 600 fő között lehetett a település lakossága.¹⁷ Mivel a csokonyai uradalom, benne Barcs településsel a Dráván túli szlavóniai területekkel volt határos, így nem véletlen, hogy viszonylag nagy számban telepedtek át délszlávok. Az 1767-es úrbéri rendezések összesítésében a következő horvát többségű somogyi helységek szerepelnek: Agarév, Arács, Babócsa, Barcs, Berzence, Bodvica, Bolhó, Háromfa, Heresznye, Vizvár, Bélavár, Tarany. Agarév és Arács településeken kívül mindegyik Barcs közelében található. (Ma is jelentős szláv népesség él Barcson és környékén.) E horvát jövevények az 1730-as években részben Vukovárról (Szerém megye), részben pedig Kalinovácról (Belovár-Kőrös megye) érkeztek. A barcsi határban a Vukovári-mező dülő név őrizte meg az egyik irányból történt beköltözésnek az emlékét.

¹⁵ Bél Mátyás munkája megjelent fordításban, lásd: Lukács Károly 1943.

¹⁶ T. Mérey Klára 1965.

¹⁷ Kováts Zoltán 1969. 34.

4. ábra: Barcs elhelyezkedése Somogy megyében 1870-ben



Forrás: maps.hungaricana.hu

A térképen fekete körrel jelölve látható Barcs elhelyezkedése Somogy megyében. Mivel ez egy 1870-ben elkészült térkép itt már látható a települést érintő két legkorábbi vasútvonal is, továbbá az országos jelentőségű Szigetvár és Nagykanizsa között futó postaút, amely északra található a településtől.

A németek betelepítése már rögtön Buda visszafoglalása után megindult. Általában a magyarok által üresen hagyott falvakat népesítették el, részben pedig új, nagy határú falvakat alapítottak. Somogy megyébe nem egyenesen külföldről, hanem a szomszédos megyékből történt: túlnépesedett vagy elmenekült németek nagy számban jelentek meg Dél-Somogyban. A térségben a legrégebbi német település Németlad (ma Lad település része) volt, ahol 1739-ben jelent meg az első nagyobb német csoport. Majd pedig Szulok községbe telepítették be a németeket az 1750-es években. Nagy számban települtek németek a későbbiekben Barcsra és Drávapálfalvára is.

A Széchenyi-uradalom falvaiban 1767 előtt kétféle jobbágyot különböztettek meg: a régi lakókat, vagyis az örökös jobbágyokat, illetve a jövevényeket (kontraktualistákat). Az 1767. évi úrbéri rendezés Barcsra 36 8/32 úrbéri telki állományt talált, amelyen 48 telkes jobbágy és 5 házas zsellér osztozott.¹⁸

¹⁸ Az úrbéri birtokviszonyok... 1971. 186.

A népesség lassan, de biztosan szaporodott Barcsra. A II. József féle népszámlálás szerint Barcsra 355-en laktak, ezzel szemben négy évtizeddel később már 1323-an, a század közepén pedig 1686-an éltek a településen.¹⁹ A lakosságszám emelkedése elsődlegesen arra vezethető vissza, hogy e térségben sokáig igen sok olyan szabad föld volt, amelynek megmunkálására nem volt munkáskéz, tehát érdemes volt munkaerőt telepíteni, bárhol is jött. Ez azt jelenti, hogy a telepítések nem álltak meg a 18. században, még a 19. század első felében számos jövevény érkezett Barcsra vagy környékére. Az uradalom vezetői tudták, hogy Barcs természeti adottságai gyengék, ezért nehezen tudnak betelepülőket hozni. Azt is tapasztalták azonban, hogy a gabonának ugyan gyenge a homokos talaj, de a dohány- és burgonyatermelésre igen alkalmas. Látták továbbá, hogy e növényeknek a termelésével a jobbágyság csak úgy boldogulnak, ha a dohány ápolására marad elég idejük, azaz sok földesúri robot nem terheli őket. Ennek felismerése miatt kezdtek a Széchenyiek Barcsra munkaerőt szerezni. Egyes adatok szerint Barcs forgalma és piaci elszívó ereje a 19. század elején már olyan nagy volt, hogy az uradalmi központ (Csokonya) vásárai szinte elnéptelenedtek. Széchenyi Ferenc gróf 1805-ben 50 iparos- és jobbágy családot toboroztatott a Szudéta-vidék német lakosságából.²⁰ Majd fia, Széchenyi Lajos 1841-ben újabb 72 majorsági zsellért telepítettek le a mezőváros keleti határán kialakított telkeken, így jött létre „Neu Barcs” (Újbarcs), majd Pálfalu önálló település.²¹ A népszámlálási adatok szerint Barcs népessége több mint 1000 fővel nőtt 1784-1857 között. Lényeges, hogy az uradalomhoz tartozó többi településen nem figyelhető meg olyan mérvű népességnövekedés, mint Barcsra, bár kétségtelen, hogy mindegyik település lélekszámában volt növekedés a vizsgált időszakban, de sokkal kisebb mértékben.

1.4. A természeti gazdálkodástól az árutermelésig: az uradalom működése

Az uradalom gazdálkodása ebben az időben jelentősen ki volt téve a környezetét adó természeti adottságoknak. Ezek közül a legnagyobb jelentőségű a Dráva folyó volt. A Dráva Somogy vármegye déli határát mossa, a megye határa Horvátországgal szemben hajdan pontosan a folyó medrére volt. A Dráva azonban kanyargós, szerteszét ágazó medrét gyorsan változtatta. A Drávának itt elég nagy esése van, durva kavicsot mozgat, amiért zátonyos, elfajult medre van, gyors változásokkal, mutatva, hogy éppen feltöltő munkát végez. A 10-15 km széles ártere tele van holtmedrekkel, vizenyős láposokkal, mert a folyó közvetlen a medre

¹⁹ 1784-hez: Danyi Dezső-Dávid Zoltán 1960.; 1828-hoz Nagy. Ludovicus 1828.; 1850-hez Fényes Elek 1851.

²⁰ MNL OL P 623. 243. cs. IV. 30. C. Telepítési szerződések

²¹ MNL OL P 623. 243. IV.

mellett gyorsabban tölti fel árterét, mint távolabb tőle. Régi völgyfeneke néhol helyenként 5-6 méterrel magasabb a mai ártérnél, de csak félsziget-, vagy szigetszerű maradványok vannak belőle. De ezek is fontosak, mert ezeken jöttek létre olyan falvak, mint pl. Gyékényes, vagy a másik oldalon Molve és Gjurgjevac. (jellemző példa a Dráva medrének változására, hogy hajdan Légrád a folyó bal oldalán volt, de egy óriási árvíz után átkerült a jobb oldalra.) A somogyi plató hirtelen, meredeken végződik az ártér felé, mintegy 20-25 méter magas párkánnal, a melyet sűrűn alámosott, karéjos ívekben a folyó egy-egy odatévedt kanyarulata. A somogyi halmok közül lejtő patakok, mint pl. a Nagyatád felől jövő Rinya a Drávához közeledve, mind mélyebb völgybe jutnak, amelyben alacsony teraszok jelentkeznek, élénk ellentétben pl. a Balatonba folyó árkok völgyeivel.²²

Fényes Elek 1836-41-ben kiadott munkájában a Drávát így jellemezte: „A Dráva folyása felette sebes, áradásaival sok kárt okoz. Fövényéből aranyat mosnak, halakban bősége van és malmai híres lisztet őrölnek. Partjait híres bükkösök és tölgyes erdők kísérik. A szabályozás előtt a Dráva bal parti völgyét a folyó fattyú-ágai hálózták be, mert a főmeder gyakran változtatta a helyét. Árvíz alkalmával csak a völgy kiemelkedő halmai maradtak szárazon, és utána mikor a Dráva visszahúzódott medrébe, a mélyedésekben megrekedt víz elmocsarasította ezeket a területeket.”²³ A Dráva szabályozását már a 18. században megkezdtek. 1753-ban Mária Terézia királynő rendeletére feltérképezték a Dráva völgyét a mederszabályozás érdekében. Az első kiviteli munkákra azonban csak 1784-ben került sor. A túlfejlett kanyarok kezdetén 10-15 méter széles vezérárkot ástak, az árok lazaszerkezetű falát a víz igen rövid idő alatt a megfelelő szelvényre bővítette ki. Az új partokat, az átmetszések alsó és felső végét nem biztosították, ezért egy év múlva a folyó elmosta az épített műveket.²⁴ 1784-től több megszakítással 1948-ig a Murától a Duna-torkolatig 64 átvágás készült 75 km összhosszúságban. A Dráva Légrádtól a Dunáig 454 km-ről 182 km-rel, mintegy 272 km-re rövidült, aminek következtében a folyó jelentősen beágyazódott.²⁵

A Dráván kívül a Rinya folyó is alapvetően befolyásolta a település működését. A Rinya három ágból táplálkozván Barcs mellett ömlik a Drávába, a lényegében a település nyugati határát alkotva. Tavaszi és őszi kiöntéseivel komoly veszélyt jelentett a barcsiak mezőgazdasági termelésére. Az uradalmi szabályozás erre a patakra is kiterjedt, végül is teljes egészében 1867-ben fejezték be a szabályozási munkálatokat. Mivel a patak a mai vasútállomás helyén torkolt a Drávába az épület megépítése csak a szabályozás után volt

²² Cholnoky Jenő 1914.

²³ Fényes Elek 1841.

²⁴ Reményik Bulcsú 2005.

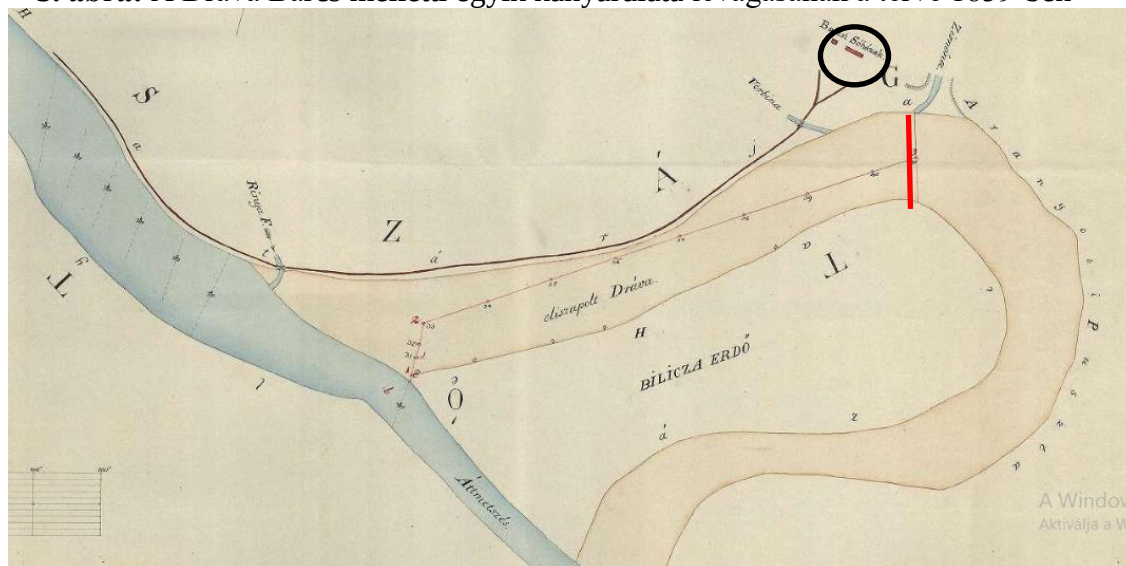
²⁵ A magyar vízszabályozás története 1973.

lehetséges. A torkolat környéke és a patak medre mocsaras, iszapos volt. A patakot új mederbe terelték, a területet feltöltötték. (Az így kapott területen épült fel később a vasútállomás 1868-ban, továbbá ide helyeződött át Barcs központi területe is.²⁶)

Az erdők, a folyó- és állóvizek, a holtágak, kiöntések és mocsarak a növénytermelés területi lehetőségeit korlátozták, továbbá a szűk területen terményfajtákban, munkában is alkalmazkodni kellett a területet szabályos időközökben meglátogató áradásokhoz.²⁷

A 19. század harmincas éveiben a szabályozás során Barcstól délre a Drávának egy kanyarulatát átvágták, s így a folyót a településtől távolabbra tolták. A Dráva addigi fő medrének egy szakasza ezzel holtággá vált. A barcsiak a kanyarulatban maradt, most már állóvizet a Dráva új medrébe vezették bele. Ezzel az irtásmunkával a Verbina (Füzes) nevű mocsári erdőt legelővé és rétté változtatták át.²⁸

5. ábra: A Dráva Barcs melletti egyik kanyarulata levágásának a terve 1839-ben



Forrás: maps.hungaricana.hu

Az általam a térképre rajzolt kör jelöli a barcsi só raktárakat, amelyeket az 1800-as évek elején építtetett a Széchényi család. Ezek az épületek közel feküdtek az akkor oly fontos révátkelőtől.²⁹ A révátkelő általam feltételezett nagyjáboli nyomvonalát egy piros vonallal jelölöm a térképen. Miután a só szállítás megszűnt a Dráván, és nem volt fontos, hogy az épületek közel legyenek folyóhoz, az 1840-es években a Dráva ezen kanyarulatát átvágták.

²⁶ Harasztia Attila 2005.

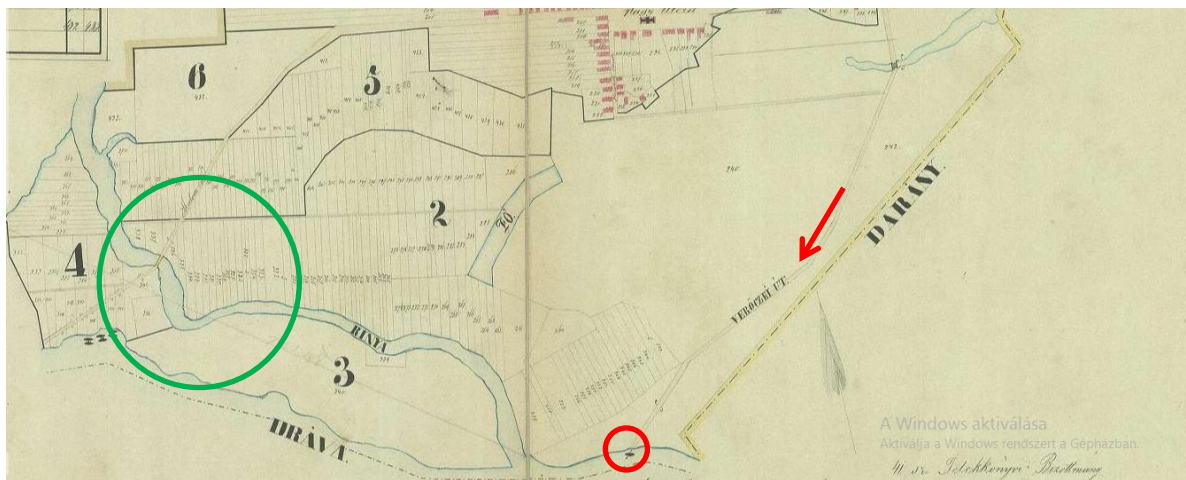
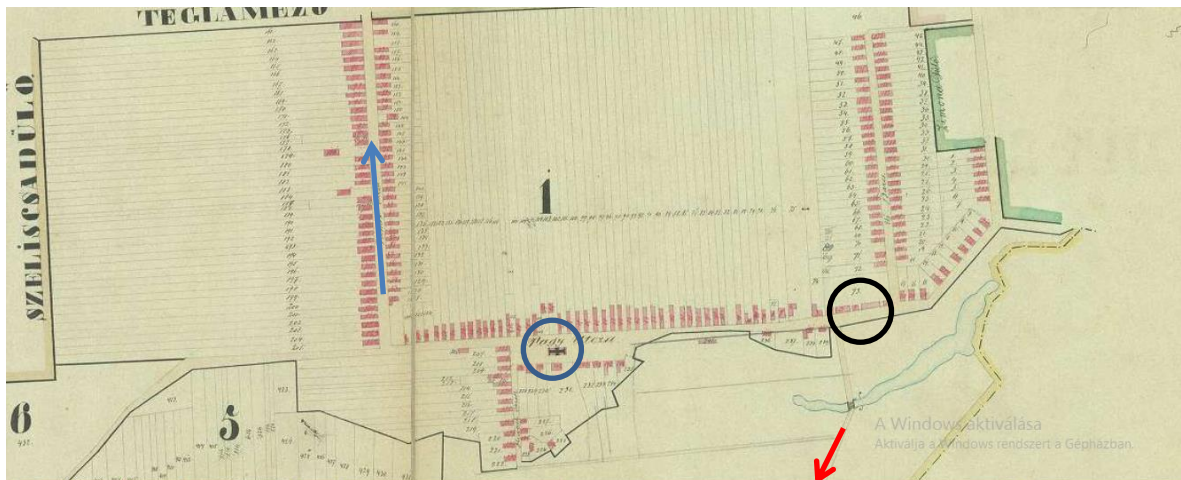
²⁷ Lásd: Andrásfalvy Bertalan 1975.

²⁸ Rúzsás Lajos 1979.

²⁹ A későbbiekben egy későbbi képet bemutatok majd a sóhivatal épületéről. A nagyobb raktárépületet a 19. század második felében elbontották, ismeretlen okból.

Így a raktárak is messzebb kerültek a folyótól. Az átvágott kanyarulatok lecsapolása és hasznosítható területekké tétele általában hosszú évtizedekig tartott, mivel sok időbe került, hogy ezek a területek kiszáradjanak. Továbbá fontos megemlíteni, hogy a révátkelő is valamivel a folyásiránnyal feljebb költözött.

6. ábra: Barcs térképe 1860-ból



Forrás: maps.hungaricana.hu

A tájékozódást segítő kék nyíllal bejelöltem a Barcs-Tarnócza útra vezető utcát. Továbbá kék körrel bejelöltem a község templomát. Az előbbieken említett só raktárakat (később dohányraktárak) fekete körrel jelöltem be a térképen. Ezen épületektől a Dráva irányában haladt az úgynevezett Verőcei út, ami az újabb révátkelőhöz vitt, ahonnan Verőcére (ma Horvátországban) lehetett eljutni. Később itt épült meg a fahíd. Továbbá az alsó térképen látszik, hogy a Rinya patak itt még szabályozatlan, s Barcstelep még nem kezdett el

kiépülni. Zöld színű körrel bejelöltem Barcstelep későbbi, körülbelüli elhelyezkedését Barcshoz képest.

7. ábra: A dohánybevéltő hivatal épületei a 19. sz. II. feléből



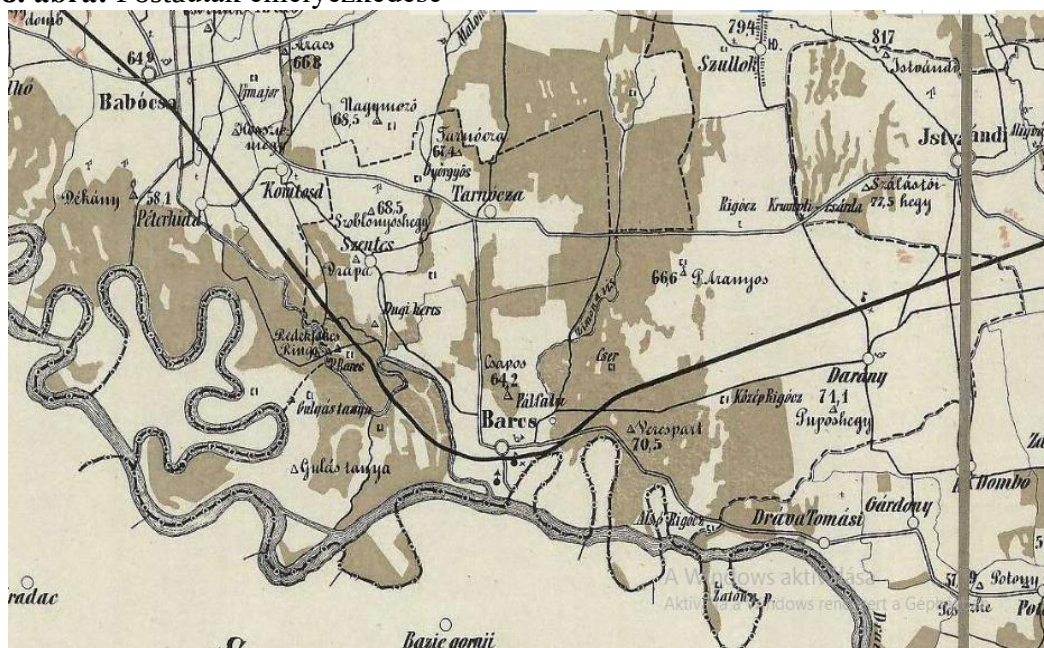
Forrás: gallery.hungaricana.hu

Ebben az időszakban a megyei úthálózat sem mennyiségében, sem pedig minőségében nem felelt meg a kor követelményeinek, gyökeres átalakítást kívánt a regionális és az országos érdekeknek és igényeknek megfelelően. Az országutakat nyolc ölnyi, a kevésbé jelentős utakat pedig hat ölnyi szélességre kellett megépíteni, de általános követelményként szerepelt az is, hogy ahol csak lehetett minél egyenesebben kellett kialakítani. Ez utóbbi kérdésben az uradalmak érdekei nem egy esetben összeütköztek a megyei és országos szintű elképzelésekkel. Az útépítéshez és a javításhoz szükséges kézi és szekeres munkaerőt a helységek lélekszámuknak megfelelően szolgáltatták. A javítás kötelezettsége az olyan állami, illetve a törvényhatósági utakra vonatkozott csupán, amelyeket postaútként, illetőleg országútként jelöltek. Barcs szempontjából is fontos, hogy a tőle nem messze feküdt Somogy megye legnagyobb ország- és postaútja. (A mai napig szinte teljesen hosszában járható a régi postaút.) A szigetvári postaút Baranya vármegye szélétől Szigetváron, Istvándin, Komlódon, Babócsán, Berzencén és Iharosberényen keresztül Nagykanizsára vezetett.³⁰ Ezek a települések a gazdasági fejlődésüket nyilvánvalóan annak köszönhatték, hogy ki tudták használni a posta- és kereskedelmi útvonal előnyeit a 18. század második felétől a 19. század

³⁰ Erdősi Ferenc 1982.; Tóth Péter 1988.

első feléig. Nem véletlen, hogy az itt levő mezővárosok és falvak, a piacközpont szerepét is betöltötték. A régió és egyben a megye egyik legfejlettebb települése Szigetvár volt, ahol ekkor már évenként hat vásárt tartottak, hetenként pedig kedden és pénteken hetivásárt is. Szigetvár piacközponti szerepe vitathatatlan volt, nemcsak az átmenő kereskedelem adta előnyöket tudta kihasználni, de a környező településekre is vonzást gyakorolt.³¹

8. ábra: Postautak elhelyezkedése



Forrás: maps.hungaricana.hu

A térképen jól látható a postaút elhelyezkedése. Barcsról a Kanizsa-Szigetvár postaútra a legrövidebb úton a Barcs-Tarnócza úton lehetett eljutni. Ez nagyjából 5-6 km-t jelentett. Ez a távolság a kor útviszonyait ismerve, egy két lovas szekérnek 30-45 percet vett igénybe.

A szabadságharc leverése után a mezőváros kinőtte infrastrukturális viszonyait. Rossz volt a közlekedés, lassú és drága volt a szállítás. A megtermelt áru nem tudott eljutni a piacra. A kátyús földutakon szekérrel történő szállítás költségei miatt a Barcon előállított áru nem volt elég versenyképes. Megoldást kellett találni a közlekedési nehézségekre. Ezt a vasút kínálta, amely a legmegfelelőbb eszköz volt a szállítási problémák leküzdésére ebben az időszakban.

Az ártéri gazdálkodásban a falvak határát elöntő árvizeket olyan természeti adottságnak tekintették, melyekhez ugyanúgy, mint a föld minőségéhez, alkalmazkodni kellett. A gabona neműek közül búzát és rozst, illetve a kettő keverékét, a kétszerest vetették, mert a homokos

³¹ Szili Ferenc 1988.

földeken a rozs jól tenyésztett. Az árvizektől járt földeken hajdinát termeltek, mert hajdinát, ha az árvíz későn, június végén vonult le a dűlőkről, még mindig lehetett vetni, s az a nyár végére hozott termést. Ezért volt – kényszerűségből – szerte a Dráva mentén a hajdinakása „asztali eledel, és a köznépnek nevezetes táplálmánya”.³²

A növénytermesztés területén nagy fejlődés volt megfigyelhető a 19. század első felében országszerte. A barcsiak 1828-ra tértek át a háromnyomásos határhasználatra.³³ Ez a lépés azt jelentette, hogy az ugar-legelő területét csökkentették, a növénytermelés területét pedig növelték. Az ártéri gazdálkodás állattartása tehát gyengült, és a növénytermesztés jelentősége nőtt. Továbbá nemcsak a termőterület növelését jelenti, hanem a föld jobb kihasználását is. Az őszi, a búza és a rozs nyomása mellett, kialakult a tavasziak vetése, a kukorica, és a burgonya termesztése. A mezőgazdaságban, mint általában a történeti folyamatokban, az új nem hirtelen lép fel, és nem szorítja ki egyszerre a régit. A feudális korra jellemző mezőgazdasági struktúra mellett a kapitalizmus korára jellemző mezőgazdaság Barcson is lassan bontakozott ki, s csak a 19. század végére formálta át a hagyományos gazdálkodást. Barcson a Széchenyi-uradalom politikájának hatására további intenziválódás is megkezdődött.

Az állattartás alapját a barcsi határ nagy erdei és legelői adták meg. A telki állományhoz tartozó réteknek ugyanis csak 1/3-át használhatták, a többi inkább sást, mint szénát adott.³⁴ A közös legelőt pedig sokszor elborította az áradás. Néha évente – mint 1825-ben – négyszer is.³⁵ Ezért volt az erdei legelőkre mind a földesúrnak, mind a jobbágyoknak rendkívül nagy szükségük. A marha- és a sertésenyésztésben a ridegtartás túlsúlya a kezestartással szemben a 19. század közepéig megmaradt. Majd a 19. század utolsó évtizedeiben fog megerősödni az istállózó állattartás, melyhez nyugati állatfajták elterjedése is társult.

Nagyon fontos ágazat a volt a barcsi gazdálkodásban a dohánytermelés. Mind az uradalomnak, mind a lakosságnak alapvető érdeke volt a jól eladható dohány termelésének növelése. Az uradalom persze nemcsak a barcsiak kilencedéből és tizedéből igyekezett árudohányhoz jutni, hanem bevezette a dohánytermelést a saját kezelésében álló földjein, a szomszédos Tarnóca és Aranyos pusztákon is. Hogy a majorsági dohánytermeléshez munkaerő legyen kéznél, Széchenyi gróf földesúr az úrbéres zsellérek számát a 18-19. század

³² Csorba József 1857.

³³ MNL SML IV. 1. h. Conscri. Regnicolaris, 1828. A földművelési rendszerre lásd még: T. Mérey Klára 1962.; Simonffy Emil 1972.

³⁴ MNL SML IV. 1. h. Conscri. Regnicolaris, 1828. Barcs.

³⁵ MNL OL. P 623. Széchenyi-család lt. IV. csomó – 1825. aug. 3. A barcsiak kérvénye gróf Széchenyi Ferenc földesurukhoz.

fordulón növelte, nekik házhelyet hasított ki három hold földdel.³⁶ A dohánymunkások emlékét őrizte Új-Barcson néhány helynév is: Német utca (Béke u.), Dohány utca, amely a Dohánybeváltó háztól nyerte a nevét. Új-Barcs lakói – ahogy azt a falu jegyzője 1864-ben leírta – dohánytermelésből éltek.³⁷ Barcson laktak, és mint a Széchényi-uradalom munkásai a szomszédos uradalmi majorok tábláin termeltek. Ugyanezt a politikát folytatták a Széchényiek csokonyai uradalmukban a Barccsal szomszédos másik falujukban, Szulokon is. Ezért jegyezte meg Fényes Elek Szulokról, hogy a dohányt, ami szuloki néven kerül forgalomba, a környéken termelik.³⁸ Hasonló gazdálkodást folytattak földbirtokos társaik közül a szomszédságban a Czinderyek a németladi uradalomban, főleg Teklafalun,³⁹ a Somssichok pedig Mikén.

Ha ezek után mérlegre tesszük, hogy Barcs termelőerői a Széchényi-család birtoklása alatt, annak segítségével fejlődtek-e vagy sem, akkor igennel felelhetünk. Barcs betelepülését, telki állományának növelését nekik köszönheti. Mivel át akartak térni a kapitalista termelésre, modern üzemi gazdálkodást folytattak, és efelé vezették Barcs lakóit is. A dohány- majd a burgonyatermelés meghonosítása mutatja ezt. Anyagi fejlődés terén érdekeik a jobbágyszabadításig egybeestek Barcséval. A jobbágyszabadítás után a területszétosztása kapcsán került szembe a nagybirtok a parasztsággal. Érdekeik ezért itt el is váltak.

III. BARCS GAZDASÁGI FEJLŐDÉSE 1848 UTÁN

3.1. A jobbágyszabadítás következményei Barcson

Az 1848-as forradalommal az úrbéri népesség, mely Somogy megye lakosságának döntő többségét alkotta, megszabadult régi úrbéri terheitől, s jobbágy, illetve zsellértelkének és házának tulajdonosa lett.

A szabadságharc leverése után a megyei közép-és nagybirtokosok jelentős része azonnal igyekezett magának az új rendszer kegyét biztosítani. A megye – hasonlóan másokhoz - katonai uralom alatt állt. A győztes abszolútizmus első dolga az volt, hogy a népképviselői országgyűlés több rendelkezését érvénytelennek nyilvánította.⁴⁰

³⁶ Rúzsás Lajos 1979.

³⁷ Pesty Frigyes 1864. évi helynévgyűjtése alapján. Lásd: Pesty Frigyes 2001.

³⁸ Fényes Elek 1851.

³⁹ Kaposi Zoltán 2012.

⁴⁰ T. Mérey Klára 1965.

Az a politika, amelyet a Széchényi-uradalom a forradalomig a barcsi jobbággyokkal szemben folytatott, az abszolútizmus éveiben megváltozott. A Széchényi uradalom gazdasági helyzete az új törvényeknek megfelelően 1848-tól átalakult: termelési költségei megnöttek, mert elvesztette a robotot, a kilencedet, s adót kellett fizetnie. Helyzetét még nehezítette az 1851-ben életbe léptetett dohánymonopólium, amely visszaesést idézett elő jövedelmeiben. A domínium vezetősége világosan látta, hogy munkabér és technikai felkészültség nem áll elegendő rendelkezésére, így igyekeznie kell a földterületet optimálisabban kihasználni. Az uradalom ezért szakított az eddigi politikájával, s a kötelezően elválasztandó, korábban közös használatú erdőkből és legelőkből igyekezett minél többet megszerezni, illetve a korábban bérbe adott allodiális területeket visszavenni.

Az uradalomnak e célkitűzését – ami egyébként nagyjából megegyezett a hazai domíniumokéval – mutatják azok a perek, amelyeket Barcs akkori földesurai, Széchényi Dénes és Széchényi Imre gróf földesurak a volt barcsi jobbággyaikkal, immáron barcsi parasztsággal az 1860-as években folytattak. Birtokaik összesítése, a volt jobbággyaikkal közös legelő- és erdő elkülönözése, a maradványföldek megváltása és a szerződéses földek visszabocsátása tárgyában 1847-ben megindított perük befejezését szorgalmazták az úrbéri törvényszék előtt. Ennek során a barcsi volt jobbággyaiknak tett ajánlataik, és főként érveik mutatják, hogy a század elejéhez viszonyítva mennyire másként tekintettek egykori jobbággyaikra. A volt jobbággyok 1860-ig az egész határ 2287 holdnyi legelőterületét a földesúrral közösen használták. A földesúri és jobbággyi földek elkülönözésének tárgyalásán minden úrbéri telekre kértek 19 holdat. Ezzel szemben a földesúr csak 11 holdat akart adni, amit a törvényszék 12 holdra emelt fel. A parasztok 1864-ig használhatták a közös legelőt. A számukra megítélt 715 hold a korábbi közös legelőterületnek 31%-át adta csak, vagyis a földek 68%-a elveszett számukra. Ezzel együtt az állattartás lehetőségei jelentős mértékben beszűkültek. Különösen megnehezült a kisebb birtokkal élők helyzete, főleg az olyan volt úrbéreseké, akik korábban ½ teleknél (kb. 12 holdnál) kisebb birtokkal rendelkeztek.⁴¹

A közös erdőkből a volt jobbággyok 6 holdat kértek, az uradalom 3-at ajánlott, végül ennyit is kaptak. A földesúri törekvésekre a legjobban rávilágított az a tény, hogy a két földesúr az úrbéri zsellérek szántóit és rétjeit, 240 holdat, mint majorsági földeket visszakövetelte. Azokat a földeket igényelték vissza, amelyekkel korábban Barcsra csalogattak zselléreket, hogy a dohánytermesztést kiszélesítsék. Amikor a zsellérek írással bizonyították, hogy e földeket

⁴¹ MNL SML Úrbérrendezési iratok. Barcs összesítési, legelő, és erdő elkülönözési, maradványföld megváltási perének jegyzőkönyve 1860. Uo. Barcs úrbéri egyezsége 1864. jan. 30.; MNL SML Croquis über die Ried und Culturenweise Vermessung der Gemeinde Barcs; illetve T. Mérey Klára 1965.

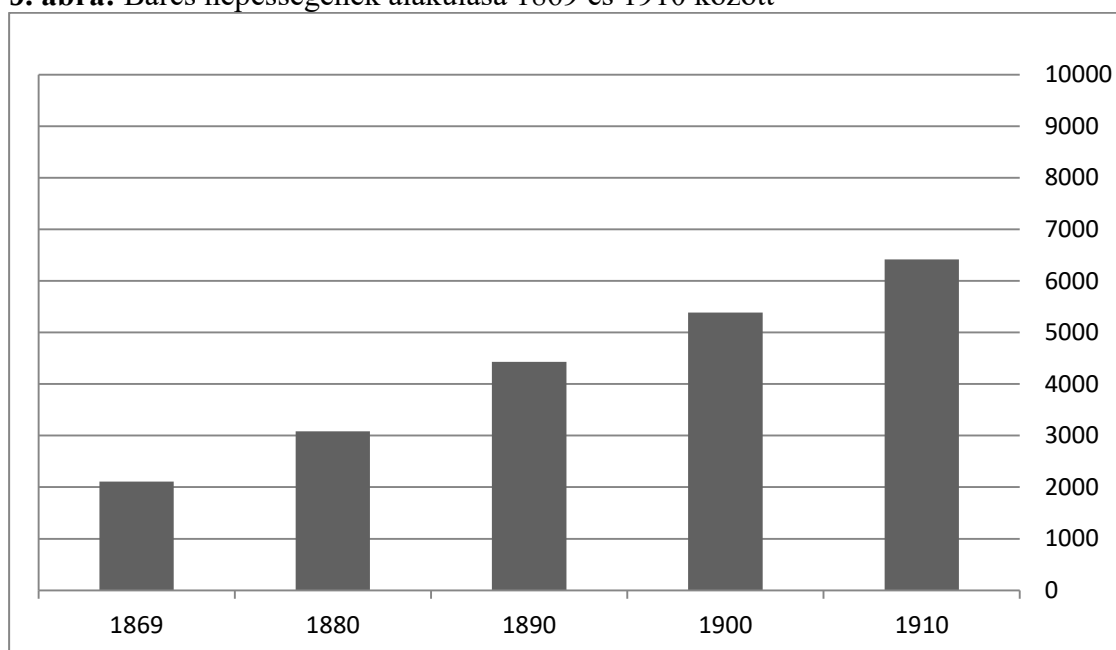
településükkor szerződésben kapták, az uradalom azzal érvelt, hogy a szerződés földesúri jóváhagyást nem nyert. A bíróság a parasztok mellé állt, és arra az álláspontra helyezkedett, hogy „... a volt földesúr hosszas évi birtoklás megengedése által, úgy az adózások beszedése által uradalmi tiszt cselekedését magáévá tette” A perek végül egyezséggel értek véget.⁴²

Látható, hogy Barcson a mezőgazdaságban rejlő lehetőségek a tömegek számára nem kínáltak nagy perspektívát az 1850-60-as évek utáni időben. Hogy ez mégsem okozott hatalmas megrázkódtatást a település lakóinak, annak elsődlegesen az ipari és kereskedelmi lehetőségek szélesedése volt a legfőbb oka.

3.2. Barcs népessége és annak összetétele a dualizmus időszakában

Azt már korábban is láthattuk, hogy a 19. század első felében viszonylag gyorsan növekedett Barcs népessége. Az igazi nagy változásokat azonban a század második felének tendenciáiban láthatjuk.

9. ábra: Barcs népességének alakulása 1869 és 1910 között



Forrás: Népszámlálás 1870, 1880, 1890, 1900, 1910 alapján.

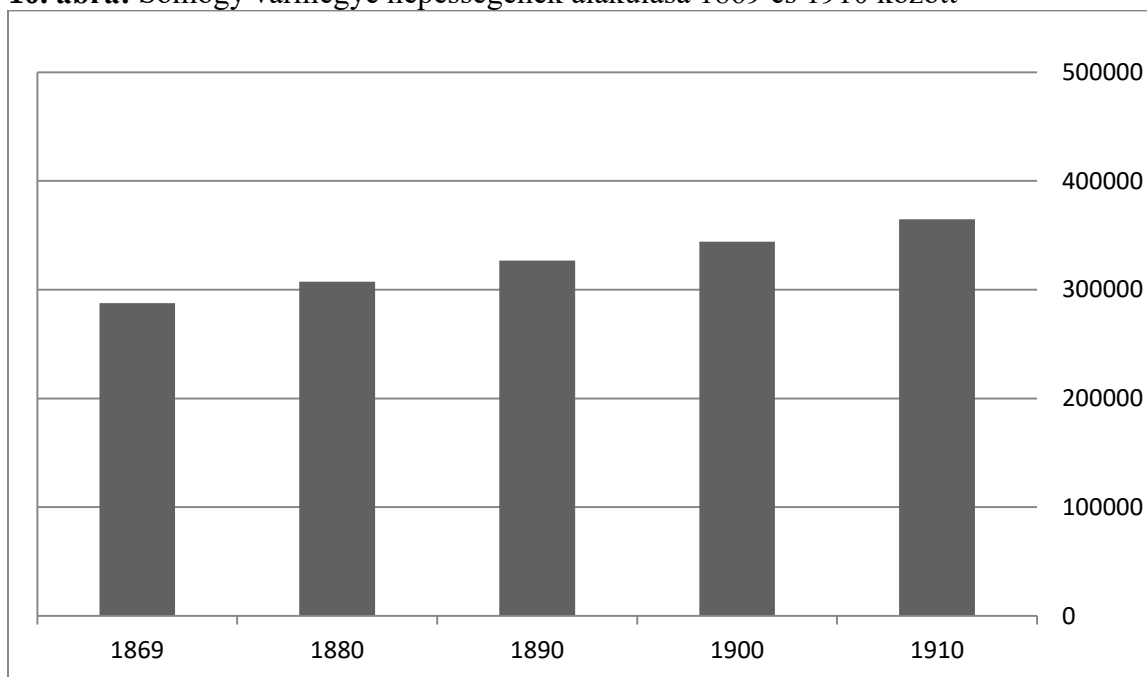
Az ábrán ugyan nincs feltüntetve, de Barcs lakosainak a száma 1857-ben – a hivatalos összeírás szerint – 1708 volt.⁴³ 1870-ben már 2111 lakost tartottak nyilván. Ekkor 268 db

⁴² Rúzsás Lajos 1979.

⁴³ Népszámlálás 1870. 584.

magán épületet tartottak számon. Továbbá 9 db középületet. 2 db iskolait, 2 db egyházit, 4 db államit és 1 db községit. Az 1880-as népszámláláskor már 3080 lakost és 309 db épületet számlál a település. 1890-re a lakosság lélekszáma 4427-re nőtt, az 1900. évi népszámlálás már 5388 lakost tüntet fel Barcs esetében, míg a háború előtti utolsó általam vizsgált 1910. évi népszámlálás már 6415 lakost tüntet fel. Megállapítható, hogy 1857-1910 között a település lakossága 4707 fővel nőtt. Az ábrán kitűnően látszik, hogy egy folyamatos és töretlen növekedésről beszélhetünk. Az egyértelmű, hogy ilyen rövid időszak alatt ekkora méretű növekedés csakis jelentős számú betelepülő lakossal érhető el, a természetes szaporulat révén ennek a növekedésnek csak egyharmada következett volna be. Barcsnak voltak a településhez kapcsolódó külterületei is. Az 1910-es népszámlálásokban kettő lakott pusztát említenek: Nagyerdőpusztán 185-en, míg Sánczpusztán 171-en éltek. Korábban még Barcshoz tartozó puszta volt, ám az idő múlásával ezek nagyrésze elnéptelenedett. A közigazgatásilag 1941-től Barcshoz tartozó Drávapálfalvát ekkor még népszámlálások külön tüntetik fel. Itt a lakosság 1869-ben még 459 volt, de itt is jelentős növekedés figyelhető meg: 1900-ban már 1152-en éltek a faluban.

10. ábra: Somogy vármegye népességének alakulása 1869 és 1910 között



Forrás: Népszámlálás 1870, 1880, 1890, 1900, 1910 alapján.

Érdeemes Barcs népességnövekedését szélesebben is elhelyezni. Ha a Somogy vármegye lakosságának változásait vizsgáljuk, akkor azt látjuk, hogy 1869-1910 között a megyében

jóval kisebb növekedés zajlott le. Somogy megye lakossága 1869-ben 287 555, míg 1910-ben 364 799 volt, vagyis a megye lakossága 77 240 lakossal növekedett. Barcs esetében az éves növekedési ütem 2,75%, míg a megyénél mindössze 0,58%.

A Soproni Kereskedelmi és Iparkamara 1876-ban összeírta a felügyelete alá tartozó 9 megye összes településében az iparral és kereskedelemmel foglalkozókat. Barcson ebben az esztendőben 68 önálló ipari és kereskedelmi vállalkozót, 61 segédet, 37 tanoncot és 29 férfimunkást írtak össze. Ha a 2111 lakosból 1000 főt tekintünk keresőnek, akkor is az iparral és kereskedelemmel foglalkozó dolgozó népesség aránya (197 fő) megközelíti az összes keresők 20 %-át. Mezőgazdasági napszámos 426 személy volt. Ez pedig arra mutat, hogy Barcs alig néhány évvel az úrbéri birtokrendező per lezárulta után sem tekinthető már hagyományos agrártelepülésnek.⁴⁴ Mindez arra utal, hogy a dualizmus korának elején már jelentős ipari és kereskedelmi fejlődés indulhatott meg Barcson. Ha pedig a századforduló környékén vizsgáljuk meg Barcs lakosságának foglalkozási összetételét, akkor a megyei viszonyoktól teljesen eltérő kapunk.

2. táblázat: Barcs foglalkoztatási összetétele 1900-ban és 1910-ben (keresők)

Év	Össznépesség		Mezőgazdaság	Ipar	Kereskedelem és hitel	Közlekedés	Közfoglalkoztatás
	Kereső	eltartott					
1900	2286	3110	647	619	224	303	117
1910	2663	3752	612	706	363	363	122

Forrás: Az 1900. és az 1910. évi népszámlálások alapján⁴⁵

A korábbiakhoz képest világosan megfigyelhető Barcs lakosságának változása mind a keresők, mind pedig az eltartottak számában. A táblázat adatai alapján is megfigyelhető, hogy Barcs ekkorra már egyáltalán nem tekinthető agrártelepülésnek. Továbbra is fontos munkaadója, gazdasági ágazata az agrárium a településnek, de a dinamikát a többi ágazat adja. Az iparban, a kereskedelemben és a hiteléletben dolgozó munkavállalók száma folyamatosan növekedett az első világháború kitöréséig. A közlekedési ágazat általi foglalkoztatottak száma többek között azért növekedett ilyen mértékben, mert jelentős infrastrukturális beruházások történtek ebben az időszakban is. A közfoglalkoztatási rendszer eddigre már teljesen kiépült, intézmények hosszú sorával, így itt nem történt jelentős növekedés. Ekkoriban az iparral foglalkozó vállalkozások száma 214-ről 247-re növekedett,

⁴⁴ T. Mérey Klára 1979. 42.

⁴⁵ Népszámlálás 1900.; illetve Népszámlálás 1910. adatai alapján.

ezek nagy része segéd nélküli vállalkozás, tehát egyszemélyes volt. A népszámlálásokban már településenként is rögzítették a 20-nál több munkást foglalkoztató nagyvállalatok adatait. 1900-ban Barcson 3 ilyen nagyobb cég volt. A barcsi ipar koncentráltságát mutatja, hogy az egész megye nagyvállalataiban dolgozó munkások 11,5%-a ekkor a három barcsi nagyüzem alkalmazottja volt.⁴⁶ Barcs az 1900-as évek elején már jelentős számú kereskedelmi vállalat és kereskedő, Takarékpénztár, Leszámloló Bank, posta és távírda, vasútállomás, hajózási vállalatok és különböző ipari üzemek működnek. Vagyis a foglalkoztatási statisztikák alapján elég egyértelmű, hogy a Barcs a térségben meghatározó, komoly kapacitásokkal rendelkező ipari és kereskedelmi településsé vált.

3.3. A mezőgazdaság változásai

Barcs mezőváros mivolta az 1850-es években ugyan sejteti, hogy több mint egyszerű Dráva parti település, de lakóinak a fő problémája ekkor még az úrbéri birtokrendezés volt. Ez a hosszú folyamat 1864-ben nyert befejezést. Ekkor fejeződtek be az erdő és legelő elkülönözések a településen. Tehát 1864-től a földesúrtól elkülönített birtokon folyt a paraszti gazdálkodás.⁴⁷

1848-ig a csokonyai uradalmat tulajdonosok saját kezelésben tartották, ahol majorsági gazdálkodást folytattak. Láthattuk korábban, hogy 1834-ben a birtok Pál és Lajos kezére került, akik a földeket kettéosztották. Barcs ekkor Lajos grófhhoz került. Halála után a második feleségétől származó Imre gróf örökölte Barcsot, tőle pedig gróf Széchényi Dénes vette át. Két fontos folyamatot kell megemlítenünk ez ügyben. Az egyik, hogy kisebb-nagyobb birtoktestek a 19. század második felében a volt csokonyai uradalom területéből eladásra kerültek. Ezek a birtokok nem voltak túl nagyok. A másik megjegyzésünk pedig arra vonatkozik, hogy a dualizmus korában a földek jelentős részét bérbe adták, de nem egyben, nagybérletként, hanem lényegében falvanként, az ott lévő Széchényi birtokok máshoz és máshoz kerültek. A nagybérletek szaporodása a dualizmus korában az országban, de ugyan úgy Somogy megyében eléggé általános tendencia, ezt az 1895. évi Gazdacímtár adatai is világosan mutatják. Ez a tendencia megfigyelhető volt az egész országban a 19. század vége felétől.⁴⁸

⁴⁶ MSK 2. kötet 975. Somogy megyében ekkor 13 nagyvállalatban, összesen 860 munkás dolgozott, s köztük volt a kaposvári cukorgyár is.

⁴⁷ T. Mérey Klára 1979. 39.

⁴⁸ Lásd: Gazdacímtár 1895. 100.o.

3. táblázat: A volt csokonyai uradalomhoz tartozó települések gazdálkodói és tulajdonosi összetétele

Község	A gazdálkodó				A földbirtok tulajdonosának neve	Összes földterület (kat.holdban)
	Ssz.	Neve	Foglalkozása	Birtoklási jogcíme		
Barcs	1	Fuchs Adolf	kereskedő	haszonbérlo	Ifj. Széchenyi Imre gróf	2967
	2	Stern Zsófia	földbirtokos	tulajdonos	Stern Zsófia	664
Csokonya	3	Széchenyi Géza gróf	földbirtokos	tulajdonos	Széchenyi Géza gróf	7534
Homok-Szt.-György	4	Dorner Samu	haszonbérlo	haszonbérlo	Széchenyi Imre gróf	125
	5	Meller Rudolf	haszonbérlo	haszonbérlo	Széchenyi Imre gróf	4368
	6	Széchenyi Imre gróf	földbirtokos	tulajdonos	Széchenyi Imre gróf	3001
Kálmánca	7	Kronberger Adolf	haszonbérlo	haszonbérlo	Széchenyi Imre gróf	2987
	8	Id. Széchenyi Imre gróf	földbirtokos	tulajdonos	Széchenyi Imre gróf	4249
Komlósd	9	Kis Molnár János	földműves	tulajdonos és haszonbérlo	Kis Molnár János-Széchenyi Ferenc gróf	371
Rinyaújlak	10	Stauber Albert	haszonbérlo	haszonbérlo	Széchenyi Géza gróf	2439
Somogy-Tarnócza	11	Kovacsics János	haszonbérlo	tulajdonos és haszonbérlo	Kovacsics János-Széchenyi Ferenc gróf	949
	12	Krausz testvérek	gabona kereskedő	haszonbérlo	Széchenyi Ferenc gróf	336
	13	Kremzir Károly	szeszgyáros	tulajdonos és haszonbérlo	Kremzir Károly - Széchenyi Ferenc gróf	1225
	14	Kremzir Miksa	fakereskedő	haszonbérlo	Széchenyi Ferenc gróf	507
	15	Steiner József	haszonbérlo	haszonbérlo	Széchenyi Ferenc gróf	212
	16	Széchenyi Ferenc gróf	földbirtokos	tulajdonos	Széchenyi Ferenc gróf	11690

Forrás: Gazdacímtár, 1895. 100.o. alapján

Látható a táblázatból az is, hogy Barcsen a Gazdacímtár szerint két nagy földtulajdonos kezében volt a település földterületének jelentős része. Ifj. Széchenyi Imre gróf és Stern Zsófia volt a két legnagyobb földtulajdonos. Kettejük földtulajdona összesen 3631 kat. hold volt. Stern Zsófia édesapja módos nagykanizsai kereskedő volt. Ifj. Széchenyi Imre gróf barcsi földterületeit Fuchs Adolf kereskedő bérelte teljes egészében.

Ha nem csak a nagybirtokra, hanem a teljes barcsi mezőgazdaságra nézünk rá, akkor azt látjuk, hogy 1895-ben Barcsen 409 gazdasági üzem létezett, amely összesen 4323 holdra terjedt ki. A 409 gazdaság 692 kat. holdon osztozott különböző mértékben. Tehát a század 90-

es éveiben a település területének nagyobb része nagybirtok volt, a Széchenyiek uradalma.⁴⁹ S ha ezt az adatot a népszámlálás 5 évvel később készült felmérésének adataival szembesítjük, amely Barcson 163 kisbirtokos mellett 16 kisbirtokos napszámos, 233 mezőgazdasági munkás és 171 gazdasági cseléd élt 362 eltartottal, vagyis a mezőgazdaságból élők száma mintegy fő 700 volt, a népesség 13%-a.⁵⁰ Az megállapítható, hogy a mezőgazdaság eredményeiben döntően az uradalom eredményei tükröződnek.

A szántóföldi gazdálkodásnak mindössze egy ágában tudjuk pontosan megállapítani a kisbirtokosok termelésének mértékét, s ez a dohánytermesztés. A Széchenyi Ferenc által építtetett sóházat dohánybeváltóvá alakították át 1851-ben, mivel a drávai só szállítás megszűnt. 1882-ben Barcson 149 dohánytermelő 250 ½ hold földön termelt 88269 kg dohánylevelet.⁵¹ A dohányterület mennyisége tehát az 1850-es évekhez képest csökkent, amikor is 937 holdon termelték.⁵² Barcs még így is a második helyen állott a megyében, a termelők számát és a dohányföld terjedelmét tekintve, Mike után.

4. táblázat: A csokonyai uradalomhoz tartozó települések területe művelési ágak szerint (kat. holdban)

Község	Művelési ágak szerinti terület										
	Ssz.	szántó	kert	rét	szőlő	legelő	erdő	nád	földadó alá nem eső terület	összes földterület	hány községben fekszik
Barcs	1	978	2	244	-	449	742	552	-	2967	1
	2	378	1	21	-	119	96	10	30	664	1
Csokonya	3	2941	62	361	15	1695	2016	-	444	7534	3
Homok-Szt.-György	4	125	-	-	-	-	-	-	-	125	1
	5	2606	12	376	1	666	703	-	4	4368	4
	6	-	-	-	-	-	2969	-	32	3001	1
Kálmánca	7	2211	11	182	-	275	234	-	74	2987	3
	8	971	16	521	1	129	2566	-	45	4249	1
Komlósd	9	359	3	8	1	-	-	-	-	371	2
Rinyaújlak	10	1694	15	236	-	330	119	17	28	2439	2
Somogy-Tarnóca	11	471	-	43	-	435	-	-	-	949	1
	12	302	-	34	-	-	-	-	-	336	1
	13	956	15	33	-	7	46	-	168	1225	1
	14	507	-	-	-	-	-	-	-	507	1
	15	212	-	-	-	-	-	-	-	212	1
	16	4061	56	968	14	703	4892	-	996	11690	2

Forrás: Gazdacímtár, 1895. 101. alapján

⁴⁹ T. Mérey Klára 1979. 46-47.

⁵⁰ A Magyar Korona országainak 1900. évi népszámlálása. II. rész. Magyar Statisztikai Közlemények 2. kötet 215-216. p. adatai alapján.

⁵¹ A Pécsi Kereskedelmi és Iparkamara 1882. évi jelentése. 25. p.

⁵² MNL SML. Megyei Főnökség iratai. Kimutatása az 1850 és 1851-ik évbeli holdszám szerinti dohánytermesztésnek és a két év közötti termesztés különbségének.

1865-ben a barcsi határ 40%-át erdő borította. 1895-ben, 30 évvel később az erdő aránya 20%-ra csökkent. Barcson a Dráva menti területeken jelentős mértékben történt erdőirtás, melynek köszönhetően növekedett a megművelhető területek aránya. Somogy megyében ugyanezen időszakban mindössze 30%-ról 21%-ra csökkent az erdők aránya. Főleg a szántóföldi gazdálkodás erősödött. Továbbá nagy tempóban számolták fel a terméketlen területeket: a nádasokat is ide számítva közel 222 holddal csökkent a település határában 1865-1895 között a nem használt terület.

Az 1890-es évek közepén került sor Barcs község néhány legelőterületének felosztására, amelynek során a barcsiaknak a somogytarnócai uradalmon kívül a határban birtokos Kremzir családdal is meg kellett egyeznie. A Széchenyi uradalommal ekkor még birtokcserét is végrehajtottak.⁵³ Mivel a földterülete jelentős része a nagybirtokosok tulajdonában volt, ezért az állattartás jelentős része is általuk történt.

5. táblázat: Barcs gazdaságaiban tartott háziállatok száma (db) 1895-ben

Község	Ssz.	A gazdaságban a házi állatok száma (db)			
		szarvasmarha	ló	sertés	juh
Barcs	1	281	35	314	-
	2	178	13	106	-

Forrás: Gazdacímtár, 1895. alapján

A táblázat alapján elmondható, hogy Barcs két legjelentősebb gazdálkodójának összesen 459 db marha, 48 db ló, és 420 db sertés volt a gazdaságában. Számottevő juh állomány ebben az időszakban nem volt Barcson. Az 1870-es években Tarnócán létesítettek egy modern 80 db-ból álló tehenészetet, amellyel ellátták Barcsot tejjel és vajjal.⁵⁴

1884-ben egy másik iparágban jött létre sikeres vállalkozás Barcson. Ez év decemberében jegyezték be a cégbíróságnál a Barcsi Sertéshizlaló Részvénytársaságot, amelynek Barcs telep volt a központja. A cég bizományszerű sertéshizlalással, azok adás-vételével foglalkozott.⁵⁵ Továbbá már 1909-ben villanyárammal látta el Barcsot, saját villanytelepéről. Ebben a cégben is érdekelt volt a Széchenyi család.

A nagyüzemi gazdálkodásban a 19. század második felében egyre nagyobb szerephez jutott a technikai eszközök megújítása, a technológiai rendszer átszervezése. A Széchenyi

⁵³ MNL SML. Barcs község iratanyaga. Barcs község 1889-1911. Fontosabb ügyek gyűjteménye. Urbéri peres iratok. Barcs. 1894. évi szerződések.

⁵⁴ MNL SML. Somogy megyei közgazdasági előadó iratai. 15/1895-96. A jelentés 1895 márciusában kelt, és a megye tehenészetével foglalkozott.

⁵⁵ MNL SML. Ct. I. köt. 94/I.

uradalomban is egyre több modern gépi eszköz jelent meg. Volt már gőzgép, cséplőgép, vetőgép, vaseke, avagy a takarmányozás célját szolgáló szecskavágó, vasborona, vashenger stb. a gazdasági eszközkészletben.

6. táblázat: Barcs gazdaságaiban használt gépek és eszközök száma

Község	A gazdaságban foglalkoztatottak száma	A gazdaságban használt gépek, eszközök (db)											
		Ssz.	lokomobil	járgány	cséplő-szekrény	vetőgép	rosta	eke	trieur	szecskavágó	borona	henger	igás székér
Barcs	60	1	1	1	1	4	3	70	10	-	21	6	37
	30	2	1	-	1	4	4	42	2	1	18	6	9

Forrás: Gazdacímtár, 1895. 101.o. alapján

Továbbá megfigyelhető, hogy mindkét gazdaságban fellelhető a kor minden elérhető technikai vívmánya, amely sikeresebbé tehetette a gazdálkodásukat. A táblázat alapján megállapítható, hogy Barcson Stern Zsófia és Fuchs Adolf bérleti gazdaságában összesen 90 személyt foglalkoztattak ebben a vizsgált időszakban. Érdekességként itt megemlíteném, hogy az első automobil Kremzir Miksáé, barcstelepi üzletemberé volt Barcson az 1900-as évek elején.

3.5. A kisipar helyzete 1867-1914 között

Erős volt a kisipar Barcson ebben az időszakban. Magyarországon a céhrendszert az 1859. évi császári pátens nyomán megszületett iparrendtartás erősen meggyengítette, az 1872. évi VIII. törvénycikk, az ún. első ipartörvény pedig lényegében már a végét jelentette. A hagyományos iparüzés válsága ugyanis az 1860-1870-es években tetőzött hazánkban, és ebből a teljes iparszabadság bevezetése révén reméltek kiutat találni. A fogyasztás bővüléséhez, szerkezetének és minőségi követelményeinek átalakulásához, az olcsó tömegtermékek versenyéhez iparosaink a céhes keretek között már nem tudtak alkalmazkodni. A céhek ugyanis a kapitalista fejlődés kerékkötőivé váltak, mivel zártságuk révén nem fogadhatták be az új, korszerű gyártási eljárásokat, valamint az egyre kevesebb inas felvétele miatt csökkentették a szakemberek számát. A valóságban azonban a céhes hagyományok, szokások még sokáig tovább éltek, egészen a 20. század közepéig. Az idősebb mesterek még ezek szellemében nevelték tanítványaikat. A céhek szerepét legtöbb helyen az

ipartestületek, ipartársulatok vették át. Barcsen 1874-ben alakult meg az ipartestület, mely a mesterek új, a céhnél nyitottabb szervezetévé vált.⁵⁶

Az Ipartestület feladata volt dokumentálni a kiadott munkakönyveket. Az MNL Somogy Megyei Levéltárában megtalálható a Munkakönyvek jegyzéke az 1893-1902 közötti időszakról. Ezen jegyzékben megtalálhatók az összes ezen időszakban kiadott munkakönyv tulajdonosainak fontosabb személyes adatai. Minden esetben meg volt adva az illető születési helye és ideje. Továbbá a munkavégzésének az illetékségi helye. Tehát, hogy hol, melyik településen végezte a munkáját. Az általam közölt munkakönyv tulajdonosa egy bizonyos Bocskor János volt, akinek a foglalkozása gőzkazánfűtő volt. Ami még érdekes, hogy minden esetben személyleírást adtak meg a kiadott munkakönyv tulajdonosáról, így megtudhatjuk azt, hogy milyen vallású, termetű, arcú volt az illető, ezen felül, hogy milyen volt a szeme színe, a szemöldöke, az orra, a szája, a foga és a haja.

11. ábra: Munkakönyvek jegyzéke

I. Munkakönyvek jegyzéke.

Sorszám, egyszerűsített a munkakönyv sorszáma	A segéd	A gyári munkás neve	Bocskor János	Foglalkozása	gőzkazánfűtő
	A segéd	A gyári munkás			
	Születési helye	Barcs	Község	Somogy	megye
	Illetékségi helye	Pálfa	Község		megye

Személyleírás					
Születési éve	1869	Teret	magas	Kézcs. termet.	pléb.
Vallás	kat. hitv.	Szép	széles		
Termés	kerék	Foga	épek		
Arca	kerék	Orra	karcsú		
Szeme	szürkés	Szemöld.	l.		
Szemöldöke	karcsú				

Ezen munkakönyv kiadott 1896. július 4. napján

Sorszám, egyszerűsített a munkakönyv sorszáma	A segéd	A gyári munkás neve	Hajos József	Foglalkozása	molár
	A segéd	A gyári munkás			
	Születési helye	Ármas	Község	Somogy	megye

Forrás: MNL SML IX. 251. 22.

Továbbá a levéltárban fellelhető az 1898-1922 közötti időszak Tanoncjegyzéke is, amely szintén érdekes adatokat tartalmaz. Ezt is az Ipartestület dokumentálta. Minden esetben megadták a tanoncok jegyzékbe történő felvételének pontos dátumát, a tanonc nevét, születési idejét, az édesapjának vagy a gyámjának a nevét, és a települést, ahol élt. A jegyzékben szereplő tanoncok életkora 14 és 18 év között változott, amikor tanoncnak álltak egy

⁵⁶ Rózsás Márton 2005. 46.

12. ábra: Tanoncjegyzék

A. 1800-1810				B. 1810-1820			
Year	Place	Age	Notes	Year	Place	Age	Notes
1800	St. John's	100	St. John's	1810	St. John's	100	St. John's
1801	St. John's	100	St. John's	1811	St. John's	100	St. John's
1802	St. John's	100	St. John's	1812	St. John's	100	St. John's
1803	St. John's	100	St. John's	1813	St. John's	100	St. John's
1804	St. John's	100	St. John's	1814	St. John's	100	St. John's
1805	St. John's	100	St. John's	1815	St. John's	100	St. John's
1806	St. John's	100	St. John's	1816	St. John's	100	St. John's
1807	St. John's	100	St. John's	1817	St. John's	100	St. John's
1808	St. John's	100	St. John's	1818	St. John's	100	St. John's
1809	St. John's	100	St. John's	1819	St. John's	100	St. John's
1810	St. John's	100	St. John's	1820	St. John's	100	St. John's

3.6. Jelentősebb ipari vállalkozások a városban 1867-1914 között

29

odaszállított fák osztályozását, félégyártmányúvá való előkészítését végezte. A fát – miután szárító kamrában kiszárították – Franciaországba szállították. Ezen kívül kádárfát is adtak el Barcon, bár ezek jó részét Szlavóniából szerezték be és értékesítették.⁵⁷ A faipar jelentőségét mutatja, hogy több külföldi tőkével bejegyzett cég is dolgozott Barcon. Például 1884. december 24-én Société d'Importation de Chêne cég, melynek központja Párizsban volt, Barcon fióktelepet létesített, és bejegyeztette azt a kaposvári cégbíróságnál. A vállalat céljaként elsősorban a tölgyfáknak tövön, nyers állapotban való szállítását, vásárlását, eladását és árucikké való átdolgozását jelölték meg.⁵⁸ Továbbá egy tölgyfakéreg cserző vállalat is létrejött a településen 1889-ben.⁵⁹ 1893-ban a Pécsi Kereskedelmi és Iparkamara jelentésében további nagyvállalatokról is közöl adatokat, melyek a Gr. Széchenyi Géza faipari telepe, a Faipartelep Rt. gőzfűrészdéje, az Engel Adolf és Fiai faipartelep, és az Union Bank faipartelepe.⁶⁰

Hasonlóan fontos volt az élelmiszeripar Barcon. 1889-ben jegyezték be a cégbíróságon Kremzír Mór barcstelepi lakos szeszgyár és finomító üzemét.⁶¹ A vállalkozó Barcs egyik legjelentősebb üzletemberévé vált az idő során. Apja, Kremzír Károly 1818-ban született, aki az 1840-as évek elején telepedett le Barcon, illetve Pálfalun. Járt a környéket vas-, üveg-, és csont hulladékot, bőrt gyűjtögetve. Hosszú évek szorgalmas és kitartó munkája eredményeül összegyűlt pénzéből 1848-ban kibérelte a Széchenyi család Barcs keleti határában fekvő belcsa-pusztai birtokát, melyet 1866-ban meg is vásárolt. 1888-ban halt meg. Fia, Kremzír Mór 1866-ban született Barcon. Apja halála után ő vette át a birtok irányítását. A későbbiek során két fiával igazgatta. Olyan mintagazdaságot hozott létre pár év alatt, amelyre a környéken nem volt példa.⁶² Szóbeszédük szerint a Széchenyi család a birtokának eladását az akkori intézőjük tanácsolta, mivel úgy gondolta, hogy nagyon gyenge minőségűek a termőföldek ezen a birtokon, és jó üzletet kötnek, ha eladják. Miután a Széchenyiek megtudták, hogy pár év alatt a Kremzír család mintagazdaságot épített ki, azonnal elcsapták az intézőjüket. Kremzír Mór szeszgyárat állított fel a Pálfaluhoz tartozó Belcsapusztán nagymérvű építkezésekkel és beruházásokkal, s akkora termeléssel, hogy magáért a szeszfőzésért évenként 180 ezer forint adót fizetett. 1893-ban ő fizette ki Somogy megye egyenes adójának egy tizedét. 1893-ban a Pécsi Kereskedelmi- és Iparkamara területén a

⁵⁷ MNL SML. Cégbírósi Lt. társas cégek (továbbiakban Ct.) I. köt. 75/1. sz.; illetve lásd még: A Pécsi Kereskedelmi és Iparkamara 1882. évi jelentése 67.

⁵⁸ MNL SML. Ct. 92/I.

⁵⁹ A Pécsi Kereskedelmi és Iparkamara jelentése az 1889. évben. Pécs, 1890. 18.

⁶⁰ A Pécsi Kereskedelmi és Iparkamara jelentése az 1893. évben. Pécs, 1894. 88.

⁶¹ MNL SML. Cégbírósi Levéltár. Egyéni cégek II. köt. 155. sz.

⁶² <http://www.somogyitemetkezes.hu/elodeink/nev-szerinti-lista/145>

legnagyobb szeszgyár tulajdonosa Kremzir Mór⁶³ volt, s a szeszipar az évi helyzetéről ő tette meg a Kamarának a hivatalos jelentést. A szeszkivitel csökkenése és az előállítási költségek megnövekedése arra készítette, hogy a szeszfinomítót is egész éven átüzemeltesse. Ennek a nyersanyagát a szomszédságában létesült három mezőgazdasági szeszfőzde adta. Gyárában évente 9 ezer hl szeszt finomítottak. A gyár működését hátrányosan befolyásolta, hogy noha a pécsi kőszéntelep közelében volt, a magánvasút közel kétszeres árért szállította a szenet, mint az államvasút.⁶⁴ A Kremzir család eredményes gazdálkodás mellett folyamatosan segítette Barcs fejlődését. Állandó támogatói voltak a Tűzoltó Egyesületnek, a színháznak, a Sport Clubnak, a Kaszinónak és különböző műkedvelő csoportoknak.

Gőzmalmot is alapítottak Barcson. A gőzmalmot megteremtő részvénytársaság létrehozása nem volt könnyű feladat. Gróf Széchenyi Imre és Géza kétszer hívtak össze értekezletet a malom részvényeinek jegyeztetésére, amely végül is 1400 000 korona alaptőkével, Barcstelepi Múmalom Rt. néven alakult meg.⁶⁵ Továbbá volt a Sertéshizlaló Rt.-nek is saját gőzmalma. Az utolsó nagy vállalkozások egyike az UNION-malom felépítése volt 1912-ben. Ez az óriási malomkomplexum hazánk második, de Közép-Európának is a legnagyobb és a legmodernebb malmai között tartották számon. Hazai és export igényeket is kielégített, már amikor teljes kapacitással dolgozott. Tíz év alatt kétszer is leégett, 1914-ben és 1916-ban, így túlnyomórészt csak „félgőzzel” termelt.

⁶³ Az 1938-39-es zsidótörvények alapján birtokától, vagyonától megfosztották. 1940. december 16-án halt meg. A család igazi tragédiája 1944 júniusában következett be, amikor az özvegyet és négy lányát koncentrációs táborba hurcolták, ahonnan csak az özvegy tért vissza. Fiúk, Kremzir Pál a fronton munkaszolgálatosként vesztette életét.

⁶⁴ T. Mérey Klára 1979. 45.

⁶⁵ „Barcson új gőzmalom”. Somogy, 1893. jún. 11. 4. p. – „A barcstelepi múmalom”. Uo. 1893. júl. 2. 1-2. p.

13. ábra: Union malom az I. világháború előtt



Forrás: gallery.hungaricana.hu

A kő-, föld- és agyagipar ágban ugyancsak találunk gyáripari üzemet: a Barcsi Körkemence Rt. téglagyárát, amelyet 1893-ban alapítottak.⁶⁶ Ezt a vállalkozást nyilvánvalóan Barcs általános fellendülése hívta életre.

A kapitalizmus fejlődése az 1890-es évek környékén gyorsult fel. Ekkor a több magáncéget egyre inkább a nagyobb tőkével rendelkező társulások váltották fel. Viszont a századfordulóra, a mintegy 5400 lakosú Barcs fejlődése lassulni kezdett. Több területen – például faipar – az üzlet már kezdett visszaesni, egyes cégeket fel is számoltak. Sok munkás érkezett az ország távolabbi részeiből is Barcsra, a jobb munkaalkalom vagy a kivándorlás lehetőségének vonzásával. A többség még mindig talált munkát, tehát maradt, és letelepedett a városban. A múlt század lázas építkezései, bank- és cégalapításai lelohadtak annak ellenére, hogy 1905-ben átadták Barcsot a megyeszékhellyel összekötő helyi érdekű vasutat.

3.7. Barcs közlekedési helyzetének változásai

A vasútépítés és gazdasági jelentősége

A Habsburg Birodalom közlekedéskonceptiójában a vasútvonalak a birodalom érdekeinek megfelelően Bécs központtal, és állami építéssel valósultak volna meg. Magyarországot is a birodalmi vasúti hálózatba akarták bekapcsolni és ahhoz igazítani. Általános európai gyakorlat szerint a vasútépítés engedélyezése állami felségjog volt. Vitatott kérdés volt, hogy

⁶⁶ A Pécsi Kereskedelmi és Iparkamara jelentése az 1893. évben. 89., illetve 110-111.

ezt a jogot a mindenkori kormány, vagy a parlament, esetleg mindkettő együtt gyakorolja. A Birodalom ausztriai területein az 1840-es években államvasúti rendszer mellett döntöttek, azonban az 1850-es évek közepén a vasútépítések terhei és a pénzügyi válságok, arra készítették az osztrák kormányt, hogy vasútpolitikáján változtasson. Az állami vasútvonalak nagyobb részét eladták, és magánvállalkozóknak adtak engedélyt további vonalak építésére. A vasútügy szabályozása érdekében 1851. november 16-án kelt császári rendelettel kiadták a vasútüzleti rendtartást, majd 1854. szeptember 8-án az engedélyezési törvényt, amely megkülönböztetést tett a köz- és magánforgalomra szolgáló, valamint a saját használatra szánt vasutak között. E két utóbbinak a kisajátítás jogát nem adta meg. A közforgalomra szánt vasút létjogosultságát az állami akarat kinyilvánítása, az engedély adta meg. Ennek előfeltétele az előmunkálati engedély volt. Az elnyert engedély adott jogot a pálya megépítésére, kizárólagosságot a megjelölt vonal építésére és üzemeltetésére, jogot adott a kisajátításra, a szállítványozásra és díjszabályozások megállapítására a maximális tételeken belül. Kötelezettséget jelentett viszont a tervek és a költségvetés bemutatására és a kormány jóváhagyása végett, az építési engedély megszerzésére, az üzleti rendtartás és szabályzatok megtartására, a posta, a pénzügyi és katonai hatóságok részére megállapított szolgáltatások teljesítésére és egyéb, a közérdek követelményeihez való alkalmazkodásra. Az engedély meghatározott időre (általában 90 évre) szólt és annak leteltével a vasút tulajdonjoga az államra szállt.⁶⁷ Az állam vállalta, hogy kamatbiztosítást fizet, ha a cég beindulása után nem tud azonnal nyereséget produkálni. Ez a lépés biztosította a befektetőket, hogy semmilyen esetre sem fog elúszni a pénzük. Viszont számtalan pénzügyi visszaélés volt ennek okán. Több vasúttársaság kezdte meg tevékenységét Magyarországon. A kiegyezés tovább lendített a vasútépítések szekerén. Voltak magyar tulajdonú, külföldi tulajdonú és vegyes tulajdonú társaságok is.⁶⁸

A fentebb vázolt elveket tükrözték a Déli Vasút magyarországi vonalai is. A Déli Vasút azért fontos Barcs szempontjából, mivel ez a Társaság építette ki az első olyan vasútvonalat, amely elérte a települést, ők szereztek engedélyt az addig Murakeresztúrig vezetett sínpályáinak Barcsig való meghosszabbítására.⁶⁹

A Déli Vasút társaság mögött francia és angol tőkéscsoportok álltak, élükön Rothschild báróval. Székhelye Bécs volt. A báró bankházához tartozó társaság Közép-Európa egyik legjelentősebb vállalkozásába fogott. Egyes vonalakat a társaság kezdetben más

⁶⁷ Tisza István 1995. 82.

⁶⁸ Harasztia Attila 2005. 16.

⁶⁹ Horváth Ferenc 1995. 155-159.

magánvasutaktól, illetve az osztrák államtól vett át, majd a hálózatot saját költségen végzett építésekkel kiegészítve egyesítette. Akkor már hozzá tartozott a Béctől Triesztig vezető, a császárvárost az Adriával összekötő, 1857-ben befejezett törzsvonal. Ennek útjába esett a már említett Semmering-vasút és az ugyancsak tekervényes Karszt-szakasz, valamint a Brenner-hágón átkelő alpesi vasút is. A Déli Vasút magyarországi vonalai közé tartozott a Buda-Fehérvár-Kanizsa-Csáktornya vasút, a Komáromtól Fehérvárig vezető összeköttetés és a Lajtaszentmiklóstól a Somogy megyei Barcsig vezető nyugat-dunántúli transzverzális vasút, Sopron, Szombathely, Nagykanizsa és Murakeresztúr állomásokkal. A Magyar Szentkorona országai közé tartozó Horvátországban ezen kívül az Ausztria felől Zágrábon át Sziszekig vezető vonal, s amíg azt a magyar állam meg nem váltotta, a Zágráb-Károlyváros szakasz is a Déli Vasút tulajdonában volt. Ezzel létrejött a Dunántúl vasúti hálózatának gerince, összeköttetést létesítve egyrészt Budapesttel, másrészt Ausztriával és az 1873. június 23.-án megnyílt új vonalszakasz révén végül Fiumével is. A Déli Vasút magyar hálózatának hossza 1885 végére – szárnyvonalakkal együtt – 760 km-re növekedett. A Déli Vasút Osztrák-Magyar Monarchiára kiterjedő vonalhálózatának teljes hossza 2240 km volt, amelyből 679 km, azaz 30 százalék feküdt magyar területen.⁷⁰

A Déli Vasút engedélykérelmét már a kiegyezés utáni új magyar kormány adta meg, az 1867. évi IV/13-i egyezményben. A vasútvonalak tervezett hossza 70 km volt. A Déli Vasútnál mindig végeztek előzetes forgalmi felmérést, és az alapján tervezték meg a felépítményeket, épületeket és választották ki a sín típusokat. A soproni Kereskedelmi és Iparkamara 1862-ben a bécs-sopron-nagykanizsai vonal küszöbön álló megépítését már úgy értékelte, hogy csak akkor lesz igazán jelentősége, ha Barcsen és Pécsen keresztül Eszékre, onnan tovább Zimonyba míg a másik irányban Bécsen át Nyugat-Európába vezetik. Az ilyen formában tervezett vonal szerintük a Birodalom fő keleti kereskedelmi útjává léphet elő.

A szén akkoriban a legfontosabb energiahordozó volt és a pécsi bányák olcsón állították elő jó minőségű szenet.⁷¹ Ezt a szenet addig az 1857. május 2-án átadott Mohács és Üszög közti vasút 56 km hosszú pályáján a DGT mohácsi kikötőjébe szállították az 1853. július 21-én megkötött állami egyezmény alapján.⁷²

A murakeresztur-barcsi szakasz a Déli Vasút míg a pécs-barcsi szakasz a Pécs-Barcs Vasút kezelésében kezdte meg a működését. A pécs-barcsi vasút 1867. május 2-i

⁷⁰ <http://www.huszadikszazad.hu/index.php?apps=treasury&action=cikk&id=26> 2016.09.04

⁷¹ Erdősi Ferenc 1982. 160.

⁷² A Magyar Szent Korona országainak vasutai 1845-1904. 22. p.

engedélyokmányban kapta meg a jogot a 67 km hosszú vaspálya megépítésére. Ez volt az első olyan vasútvonal, amelyre a kiegyezés utáni magyar kormány engedélyét adta.

A két fővonal közül előbb a pécsi-barcsi vasút készült el, ezt 1868. május 6-án adták át. A barcsi-murakeresztúri vonalat, 1868. szeptember 1-én adták át. A barcsi lakosok örömmel fogadták a hozzájuk beköszönő fejlesztést. A helyi és az országos sajtó egyaránt címlapon számolt be az eseményekről. A barcsiak lelkesedése nem volt jellemző Somogy megye lakosaira. A vonal elkerülte a megye központi középső részeit, elkerülte Kaposvárt. A megye második vasútvonalától (az első a Balaton déli partján húzódott) nem várták, hogy kedvező hatást tud gyakorolni a megye gazdaságára. A megye közvéleménye tartott az olcsó bácskai, alföldi gabona beáramlásától, féltek annak piacbefolyásoló, árcsökkenítő erejétől. Azonban a kikötő és a vasútállomás forgalmának rohamos növekedése és a város gazdaságának fejlődése bizonyította a vasútvonalak megépítésének a helyességét.

14. ábra: A barcsi vasútállomás az 1890-es években



Forrás: gallery.hungaricana.hu

A képen a barcsi vasútállomás és a mellette levő állomási vendéglő épületei láthatóak az 1890-es években. Az állomás földszintjén az állomási irodák kaptak helyet. Az emeleten két, egyenként 6 szobás szolgálati lakás volt. A kisebb épület eleve az állomási vendéglő céljaira készült. A földszinten söntést és éttermet rendeztek be. Ebben az időszakban nyaranta terasz is várta a vendégeket az étterem előtt, az emeleten pedig az állomási vendéglőt bérülő család lakott. Barcson a fűtőház mellett egy kisebb javító műhely is működött. A háromvágányú

fűtőház mögött épült a fordítókorong, s ott állt a víztorony is. Az állomás 6 forgalmi vágányon bonyolította le a forgalmat. A 6. vágányból további iparvágányok ágaztak ki.⁷³

A vasútépítés 1880-as évekig tartó szakaszában világossá vált, hogy a nagy költségekkel épülő első osztályú vasutak egyrészt nem érintenek minden fontos települést és körzetet, másrészt a költségvetési vállalásokat sem lehetett tovább növelni. A vasutak működése során szerzett tapasztalatok egyértelművé tették, hogy nem minden vonal esetében szükségesek az első osztályú pályák paraméterei, sokhelyütt fölösleges éjjeli forgalomra berendezkedni, nagy állomásokat építeni stb. Ilyen megfontolásokból kiindulva kezdeményezték a skótok által kitalált, és a franciaországi Elzászban megvalósított hálózatbővítéseken kipróbált „local vicineaux” módszereinek magyarországi átültetését.⁷⁴ A helyiérdekű vasutak fejlődését jelentős mértékben segítették elő az 1880-as években megjelent rájuk vonatkozó törvények. A helyiérdekű építkezések új, a közvetlen földrajzi környezetükre ható fejlesztési impulzust reméltek a főhálózatokhoz csatlakozó mellékvonalak megépültétől a kor gazdasági szakemberei. Továbbá, hogy ösztönözzék a vasutakba történő magánbefektetések súlyának növekedését az állami befektetésekkel szemben. Ezen reményeik azonban csak részben teljesülnek. A helyiérdekű vasutak urbanizációs és iparvonzó hatása általában nem volt akkora, mint a korábban megépült fővonalaké.⁷⁵ Az első HÉV, ami érintette Barcsot az 1885-ben megnyílt Barcs-Pakrác HÉV volt.⁷⁶ A magyarországi szakasz nagyon rövid volt, a Dráván épített vasúti hídtól vezetett a vasútállomásig. A vonal célja az volt, hogy összekapcsolja a horvátországi területeket Barccsal. Ennek előzménye a szlavóniai tölgyesek faanyagának a Barcsra történő szállítása volt. A Barcsra szállított fát feldolgozták és félkész, illetve késztermékként szállították tovább a nyugati piacokra. A vasúti híd és a vasútvonal megépülése előtt ezt a nagy mennyiségű faanyagot úsztatással, illetve hajón történő szállítással oldották meg. Majd 1883-ban megépült a fahíd a Dráva felett. Ekkortól a vasúti híd megépüléséig főleg szekerekkel szállították a faanyagot Barcsra.

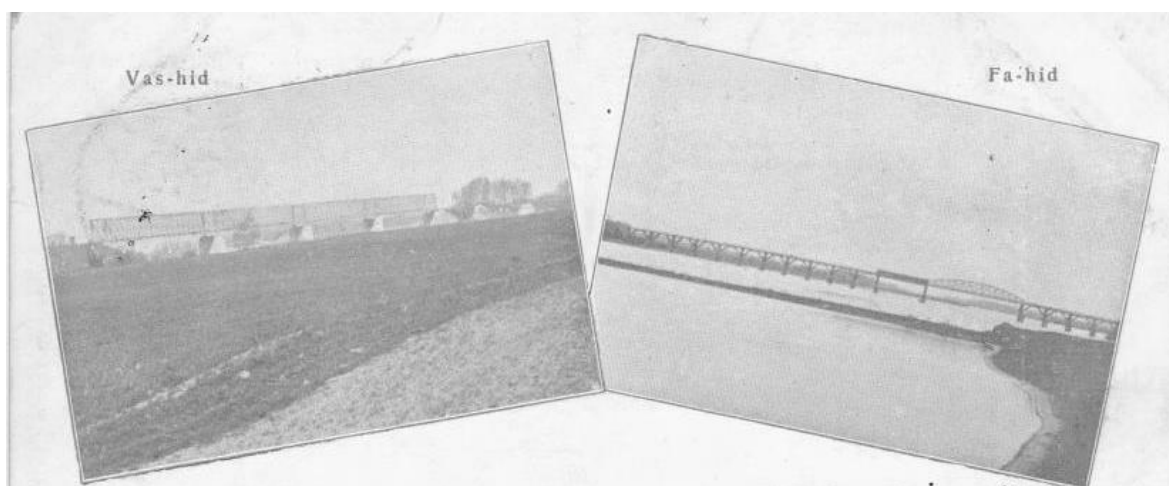
⁷³ Majdán János 1985. 91.

⁷⁴ Majdán János 2014. 61.

⁷⁵ Frisnyák Zsuzsa 2001. 13.

⁷⁶ Megépítésére hg. Schaumburg-Lippe, a Barccsal szemközti verőcei uradalom tulajdonosa kölcsönözte a pénzt az államnak. Lásd: <http://www3.arcanum.hu/onap/opt/a110616.htm?v=pdf&q=WRD%3D%28schaumburg>

15. ábra: A Dráva fölött átívelő vasúti és a közúti híd 1901-ben



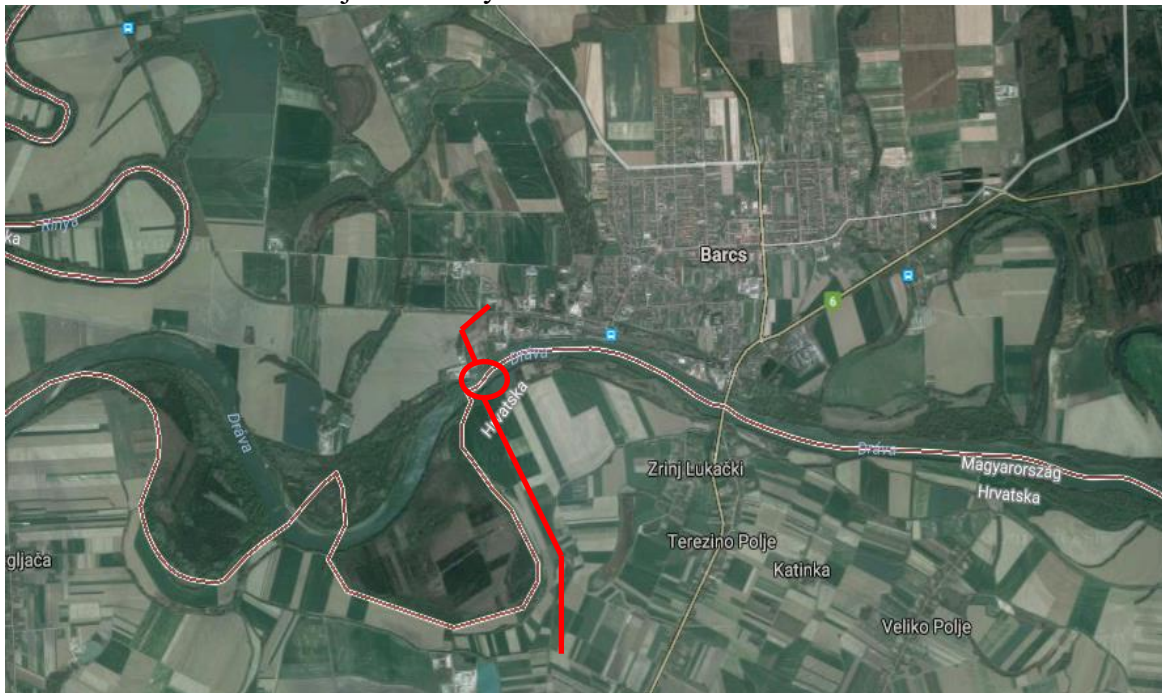
Forrás: Dráva Múzeum fotó anyaga

A Dráva felett Barcson két híd vezetett át ebben az időszakban. Mindkét híd alépítménye kő, a felépítménye pedig vasszerkezet volt. A közúti híd hosszúsága 319,8 m, a vasútié pedig 271 m volt.⁷⁷ Az országos hídépítő program keretében 1902-1903 között a lebontott fahíd vonalában a mederbe 20 m mélyen süllyesztett köpillérekre 280 m hosszú új közúti hidat építettek. Az építkezés ideje alatt kompjáráttal tartották fenn a forgalmat. A hidat 1903. november 3-án adták át ünnepélyes keretek között a forgalomnak.⁷⁸ A vasúti híd pontos elhelyezkedésének illusztrálásával akadtak problémáim, mivel nem leltem fel hiteles korabeli térképeket, amin rajta szerepelt volna ez a bizonyos híd. Ezért a mai kor műholdas képéhez fordultam segítségért, ahol kitűnően látszik a régi Dráva felett átívelő vasúti vonal nyomvonala, főleg a horvátországi oldalon elterülő szakaszon. Azért csak a nyomvonala, mivel a második világháborúban a közúti híddal együtt megsemmisült (A közúti hidat viszont újraépítették, így ma a harmadik híd áll az eredeti helyén), a síneket pedig felszedték, viszont a töltések megmaradtak és a mai napig jól láthatók. Az általam a műholdas képen jelölt piros vonal jelöli a vasút volt nyomvonalát. A piros kör pedig a híd elhelyezkedését a településhez képest.

⁷⁷ Hajós Naptár, 1900.

⁷⁸ Barcs és Vidéke, 1903. nov. 3.

16. ábra: Barcs vasúti hídjának elhelyezkedése



Forrás: Google térkép alapján szerkesztve.

A következő HÉV a Barcs-Somogyszob közti vonal volt, amelyet 1890-ben adtak át. A megépítésének a főbb céljai közé tartozott többek között az is, hogy a Széchényiek (Géza és Imre) csokonyai, tarnócai, és barcsi uradalmaikat vasúthoz juttassák, ezáltal nyitva meg a terményeik előtt a távolabbi piacokat. A vonalat építtető és üzemeltető részvénytársaság legnagyobb tulajdonosa is a Széchényi család volt. Ez a vonal segített abban, hogy a Széchényiek csokonyai központú uradalmaiban termelt dohányt Barcson keresztül tovább tudják szállítani a legnagyobb felvevőpiacuknak számító Pécsi Dohánygyárba. Valószínűleg ezért is nevezték ezt a vonalat a barcsiak „Bagóvasút”-nak.⁷⁹

Ebben az időszakban vált Barcs jelentős közlekedési csomóponttá. További helyi érdekű vasútvonalak épültek. A Kaposvár-Barcs közötti HÉV vonal 1905-re készült el, amely az eredeti tervektől eltérve nem Dráwapálfalunál, hanem Középrigócnál csatlakozott a pécs-barcsi vasúthoz. A következő és egyben utolsó megépült HÉV volt a barcs-sellye-siklói vonal, amelyet 1912-ben nyitottak meg.

⁷⁹ Harasztia Attila 2005. 50.

3.8. A drávai gőzhajózás

A gőzhajózás technikai előfeltételeinek megteremtése és a gazdaságos forgalom megindításához elegendő nagyságú fuvarigény a 19. század közepétől már adva volt. A gőzhajózás mégis lassan tudott beindulni a folyón. Ennek a legfőbb oka a Dráva szabályozatlansága volt. A folyó az irányát gyakran és váratlanul megváltoztatta a medrében lévő tuskók miatt is. Mögöttük felhalmozódott a hordalék, így zátonyszigetek keletkeztek, amelyek ismét csak módosították az ár irányát. Az alámosott partszakaszokból újabb rönkök és tuskók kerülnek a vízbe.⁸⁰ Ezek a problémák az 1880-as években történő jelentős szabályozási munkálatokkal hárultak el. 1856-ban jelent meg az első gőzhajó Barcson, amely a Duna Gőzhajózási Társaság (továbbiakban DGT) tulajdonában állt. Az 1860-as években már rendszeres kombinált személy – teher járat megindítására is sor került. 1865-ig Eszéktől Kakonyáig közlekedtek a DGT gőzhajói. Ez egy 229 km-es szakasz volt. Ezen az útvonalon közlekedő járatait szüntette meg a vállalat 1865-ben, arra hivatkozva, hogy ez a hosszú járat veszteséges volt számára. Ezután a DGT Eszék és Barcs között csak alkalmi fuvarozást végzett, és csak nagyobb tételekben volt hajlandó fuvarozni.⁸¹

Az 1860-as években a vasútépítése komoly faanyag mennyiséget igényelt. A tölgyfa alapanyagok a Dráva menti tölgyesek biztosították. A Dráván történő fafuvarozásban rejlő lehetőséget felismerve egy bécsi bankár, Kanitz Károly hajójáratot indított be a folyón. Először egy 40 ló vontatta uszályal indult meg a fafuvarozás 1864 őszén. Ezek az uszályok a Dráva alsó szakaszától Kakonyáig közlekedtek. A cég 1869-ben megszűnt, mivel nagykanizsa-barcsi vasútvonal megépülése által a szállított áru mennyisége 50%-kal visszaesett. Ezután rendszeres gőzhajózás hosszabb ideig nem alakult ki, főleg alkalmi fuvarozás zajlott ekkoriban a Dráván.

⁸⁰ Vízügyi és Hajózási Közlöny, 1907. 41. sz. 322.

⁸¹ Erdősi Ferenc 1971.

17. ábra: A Drávai Gőzhajózási Társaság egyik gőzöse (1887-1896)



Forrás: A Hajóregiszter weboldal gyűjteményéből

Az 1880-as évekbeli vízszabályozási munkálatoknak köszönhetően a folyó még inkább hajózhatóvá vált. Ekkortól az I. világháborúig volt a drávai hajózás fénykora. A drávai hajózás újból lendületesen fejlődött.⁸² Az egyik legjelentősebb cég ekkoriban a Dráva Gőzhajózási Vállalat (a továbbiakban Dr. G. V.) volt. 1881-ben alapította Pfeiffer József, aki az egykori Kanitz féle vállalat hajóparkját vette meg. Egy év múlva a vállalat a Schenker és Henry cég kezébe ment át, attól kezdve élte a virágkorát.⁸³ A vállalat 1888-ban érte el a csúcsteljesítményét, amikor is az éves szállított rakománya 152 540 tonna volt.⁸⁴ A forgalom növekedésének oka az 1880-as években a Déli Vasút és pécs-barcsi vasút találkozási pontján fekvő Barcs kereskedelmének rohamos fejlődése volt. A Barcson létrejövő, megtelepedő nagyüzemek és kereskedelmi vállalatok tömegével igényelték az alapanyagot. A horvátországi fára ebből kifolyólag ismét nagy kereslet alakult ki. E kereslet kielégítésére - a hidak megépüléséig - a hajón való szállítás volt a legalkalmasabb. A fő szállítási profil viszont a gabona volt. A szállítási mennyiségeket a természeti adottságokon felül befolyásolták a délkelet-európai gabonaexportőr területek terméseredményei is. Ebben az időszakban már a gőzhajók főleg Barcsig közlekedtek a Dráván. Ennek oka a Barcs más közlekedési ágakban (vasút) elért fejlettsége, és megfelelő minőségű fogadó-, átrakó infrastruktúrájának a kiépítettsége volt. A Dráván tulajdonképpen két helyen, Eszéken és Barcson épült ki kereskedelmi kikötő. Eszéken kikötőmedence, Barcson 2,2 km hosszú rakpart állt a hajók rendelkezésére, raktárakkal, vasúti csatlakozó vágányokkal.

⁸² Erdősi Ferenc 1971. 181.

⁸³ Barcs és Vidéke, 1895. november 24.

⁸⁴ Gonda Béla 1899.

A folyón történő hajózás azonban még ekkoriban is rejtett magában veszélyeket. Említenék néhány példát is erre az állításomra. 1902-ben a barcsi közúti híd pillérénél egy örvényben elsüllyedt egy teherhajó, ami Kapinczáról Barcsra tartott.⁸⁵ Vagy például 1909 áprilisában a Mária-Rastból Barcs felé tartó tutaj öt vagon épületfa és deszka rakománnyal Bélavár közelében szétesett.⁸⁶

A két hajózási irány közül egyértelműen a Duna-torkolat felől volt nagyobb a forgalom, egyes években hat-hétszeresen meghaladva a Barcs felőli szállítás mennyiségét. A Dráva felső szakaszán (Barcstól felfele) csak lefelé irányuló hajózás folyt. Ez alatt egyrészt tutajozást is kell értenünk, és tudni kell, hogy ún. sajkákkal is jöttek le a Dráván az Alpok vidékéről, amelyeket a hozott áruk kirakása után eladtak, majd legénységük szárazföldön tért vissza otthonába.⁸⁷ Az Alpok és az Adria tartományai, országai felé tartó alföldi búza, vagy a Bulgáriából, Romániából, illetve Szerbiából származó gabona szállítása jelentette ezt a többletet. Ezt viszont rendre befolyásolták a környező országok terméseredményei vagy éppen az aktuális vámok, illetékek mértéke. A búza árának alakulása ilyenformán közvetlenül hatással volt a gőzhajó forgalomra.

A folyót járó vízi járművek télen Barcs, Eszék, Moslavina és Zaláta kikötőjében pihentek. Rendszeres kotrással érték el, hogy Barcs és Eszék lehetett a gőzösök, a kisebb hajók és hajómalmok két legnagyobb befogadója. Barcs a gőzhajózás szempontjából – részben gőzhajó-végállomásként, részben a Muráról, a Felső-Dráváról induló tutajok, kishajók célpontjaként – más szempontból is központi szerepet töltött be. A folyam teherforgalmának 60-70%-a itt ért partot.⁸⁸

A hajókról a vasúti kocsikra, vagonokba történő átrakódás ideje, és ez által a költségei alacsonyak voltak. A nagyobb teherhajók mind csak Barcsig közlekedtek felfelé a Dráván. Eddig voltak kiépülve a vontató utak is a Dráva partján, amelyeket a birtokosaiknak kellett karban tartaniuk. Barcsra pedig a vasútra rakták át a hajók szállítmányait, amely ekkoriban legnagyobb mennyiségben a délvidékről származó olcsó gabona és fa volt. Innen a birodalom többi szegletébe pedig vasúton folytatta az útját. Az állatkereskedelem ezekhez képest nem volt élénk. 1893-ban négy országos és 104 heti vásáron 1200 db lovat, 50 db ökröt, 500 tehenet, 600 borjút és 1600 hajtottak fel, amely jó közepes mennyiségnek számított somogyi viszonylatban.⁸⁹

⁸⁵ Barcsi Lapok, 1902. ápr. 27.

⁸⁶ Drávavidék, 1909. április 25.

⁸⁷ Puskás Rezső 1948.

⁸⁸ Bencs János – Dávid Ferenc: 2016. 37.

⁸⁹ A Pécsi Kereskedelmi és Iparkamara jelentése az 1893. évben. Pécs, 1894. 56.

A drávai hajózás fontos volt Barcs fejlődésének szempontjából. Fontos volt, mert tökéletesen kiegészítette és együttműködött más közlekedési ágak szállító eszközeivel. A kikötő és a vasútállomás egymáshoz közelsége szinte egyedülállóan jó alapot biztosított a fejlődéshez. A szállítási infrastruktúra ilyen magas fokú koncentrálódása magához vonzotta a gazdasági élet szereplőit.⁹⁰

Az első világháború jelentősen csökkentette a drávai gőzhajózást. A határfolyóvá vált Dráva szabályozatlansága miatt gázlók akadályozták a hajókat. Ekkoriban Drávaszabolcs vált a megmaradt hajóforgalom fő fogadójává, a szállítások fele itt bonyolódott.⁹¹

18. ábra: A barcsi rakpart a Dráván a 19. század végén



Forrás: gallery.hungaricana.hu

A képen a háttérben láthatóak a vasúti vagonok, ahova az átrakodások történtek. Továbbá a kép baloldalán a háttérben a vasúti híd.

3.9. A település átalakulása

Ekkoriban Barcs, az agrártelepülés már egyre jobban eltűnik a fejlődő, az épülő és egészen más arculatú Barcstelep mögött. Barcsnak ez a „telepként” emlegetett és a mezőgazdasági arculatú településtől elváló része lényegében a vasút kiépülésével jött létre. Mint már említettem, a vasútvonalak építésével egy időben a Rinya patakot, mely addig a mai vasútállomás környékén torkollott a Drávába, új mederbe terelték, a mögötte levő mocsaras, ingoványos rétet pedig feltöltötték. Az így nyert területen pár év alatt létrejött Barcstelep. Alapját Kanitz Károly bécsi üzletember és bankár vetette meg, aki 1867-ben néhány száz

⁹⁰ Harasztia Attila 2005. 23.

⁹¹ Bencs János – Dávid Ferenc: 2016. 38.

embert hozatott le Bécsből az építkezésekhez. Az így felépített hat egyforma ház („Hatházak”) eleinte gabonaraktár célját szolgálták, majd később lakóházakká alakították őket. Ezek voltak Barcstelepen az első házak a Dráva szállóval együtt.⁹²

19. ábra: A „Hatházak” 1907-ben



Forrás: Dráva Múzeum fotó anyaga

Barcstelep volt ekkor a Dráva parti település szíve. Az 1880-as években már itt lüktetett a kereskedelem, az ipar és a közlekedés sok munkást és alkalmazottat foglalkoztató és egész Európát behálózó több üzemének és irodájának pezsgő élete.⁹³ Az itt élők nem is igazán érezték magukat Barcshoz tartozónak, mivel ott „csak” földművesek és iparosok, emitt pedig nagykereskedők, üzletemberek, bankárok és tisztviselők laktak, ahol a világ minden részéből érkezett áruk forogtak.⁹⁴ Egy újság így mutatta be az új városrészt: „Barcs-telep egy szerény kis faluból amerikai város módjára gombaképpen felcseperedett országos empórium a Dráva bal partján, melyet egy vasúti és egy közúti híd köt össze Szlavóniával. Itt vannak a budapesti Magyar Leszámitoló és Pénzváltó Bank közraktárai több mint egy millió métermázsas gabonaforgalommal: egy francia társaság fűrészgyára és faraktára, mely áruit Franciaországba szállítja, ezen kívül a bécsi Union-Bank, és még három más cég donga, és épületfa raktára, melyeknek szállításai évenként külön-külön 600 wagont igényelnek. Itt a

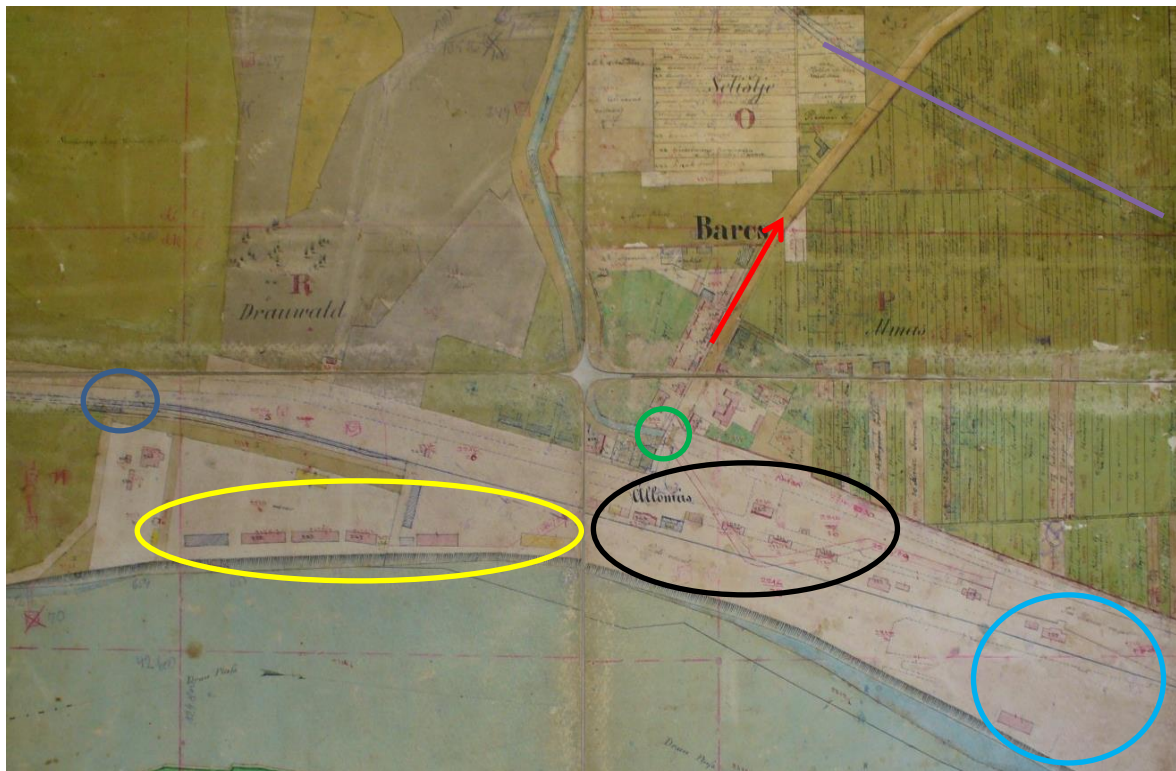
⁹² Erdősi Ferenc 1971.

⁹³ T. Mérey Klára 1979. 49.

⁹⁴ Rózsás Márton 2005. 54.

Dráva gőzhajó-társaság igazgatósági székhelye. A Déli Vasút állomásai között Bécs és Trieszt után Barcs a legnagyobb forgalmú pont.”⁹⁵

20. ábra: Barcs a 19. század végén



Forrás: Dráva Múzeum fotó anyaga

Ezen a 19. század végéről származó térképen Barcstelep látható. Különböző színekkel és formákkal jelöltem a kutatásom szempontjából fontos helyszíneket, építményeket. Először is a település fő utcáját (akkoriban Széchenyi utca) jelölő piros nyilat szeretném értelmezni. Ez az utca kötötte össze a két, ekkor szinte teljesen elkülönülő városrészt, Barcstelepet és Barcsot. Ennek az utcának a két oldala Barcson és Barcstelepen is egyaránt ebben az időszakban már szinte teljesen ki volt építve vízelvezető árkokkal és járdákkal is, az út szélén pedig fiatal vadgesztenyék sorakoztak. A zöld körrel jelöltem a közúti forgalom számára épített Rinya hidat. A térképre utólag lett rárajzolva kék ceruzával a Barcs-Somogyiszob vasútvonal („Bagóvasút”), amelyet én lila színű vonallal jelöltem meg. Barcstelep saját, kisebb méretű vasútállomással rendelkezett. Ezen a térképen nem látszik, de egyéb forrásokból egyértelműen kiderül, hogy ez a vonal a vasútállomástól a Dráva folyásirányával megegyező irányban (a térképen jobbra), lejjebb csatlakozott rá a Barcs-Pécs vasútvonalra,

⁹⁵ Magyarország és a Külföld. 1898. II. évf. 13. sz. DM Történeti gyűjtemény. 88.562.1.

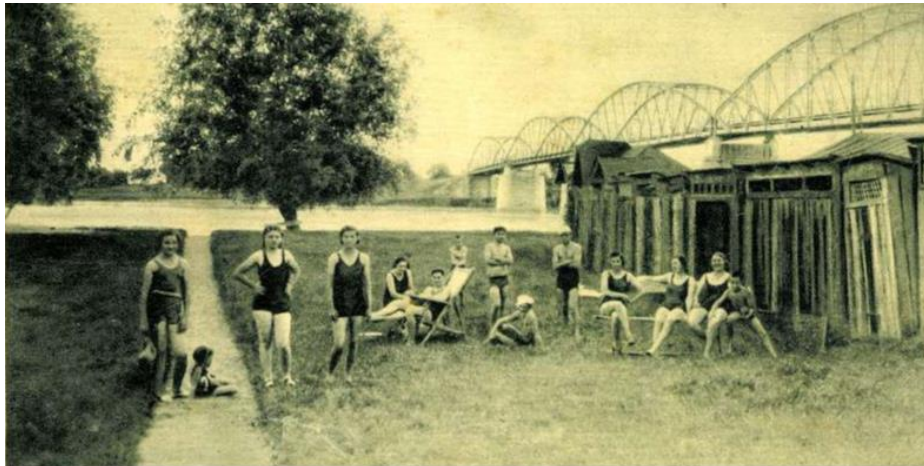
saját vasúti híddal a Rinya felett. Világoskék kör jelöli a francia tulajdonú fűrészüzem területének egy részét, ami látszik a térképen. Az üzem nagyobb része jóval délebbre húzódott. Fekete kör jelöli a vasútállomást és a vasúti raktárépületeket, a sárga kör pedig a közraktárakat mutatja. Ezen raktárakkal és a vasútállomással szemben a Dráva partján helyezkedett el a hatalmas kikötő, és a térkép szinte teljes szélességében elnyúló kikötésre alkalmas rakpart. Jól megfigyelhető az a nagyon fontos tény, hogy a hajó kikötő, a vasút, és ezek kiszolgáló raktár épületei milyen közel is helyezkedtek el egymáshoz képest. Végezetül a késsel jelölt kör a drávai vasúti híddal rendelkező Barcs-Pakrác HÉV csatlakozási helyét mutatja a Déli Vasút vonalához.

Barcs település régi része is igyekezett felzárkózni az új városrészhez. Itt alakították meg a mezőváros első gyógyszerárát, s itt nyílt meg a Korona Szálló és Étterem, fényképész műtermek dolgoztak, rohamosan épültek át a régi, és fel az új házak, épületek itt is, nemcsak Barcstelepen. A járdát téglával burkolták, mellé fasort ültettek. Ezzel egy időben, az 1890-es évek közepétől megindult a két településrész összeépülése.⁹⁶ A 19. század végén új izraelita iskola és zsinagóga építésébe fogtak a Barcstelep és Barcs közötti, addig még beépítetlen területen. Az impozáns zsinagógát 1899. augusztus 22-én avatták fel. Előtte a zsidók Verőcére jártak át a Dráván megtartani ünnepeiket. A megye első állandó színháza Barcstelepen kapott helyet a Garni-szálló egyik impozánsan átalakított és kibővített nagytermében. Az ünnepélyes megnyitó 1909. november 6-án volt.⁹⁷ További szórakozási lehetőséget kínált a kor minden igényét kielégíteni képes drávai strand, amely a közúti vashíd lábánál feküdt. Itt cukrászda, étterem, öltözők és kiépített, parkosított sétautak voltak. Jelesebb alkalmakkor több forrás is említést tesz arról, hogy a strand területén fotós mester is működött. (A mai barcsi Dráva strand a régi területén található, de sajnos a régi épületek nyomait már nem lehet fellelni.)

⁹⁶ Rózsás Márton 2005. 54.

⁹⁷ Somogyvármegye. 1909. nov. 9. Zsoldos Géza barcsi tudósítása.

21. ábra: Dráva strandi életkép az 1900-as évek elejéről



Forrás: gallery.hungaricana.hu

Ennek a pezsgő gazdasági életnek kísérője a hitelélet fellendülése. 1881-ben Barcstelep székhellyel a megyében ötödikként alakult meg Barcs-Drávavidéki Takarékpénztár.⁹⁸ Az MNL Somogy Megyei Levéltárának iratai között sikerült tanulmányoznom Barcs 20. század eleji történetének legjelentősebb hitelintézetének fennmaradt dokumentumait. A Magyar-Szlavón Kerületi Takarékpénztár Részvénytársaságot 100 000 korona alaptőkével 1900-ban alapították a térség gazdaságilag és közigazgatásilag legjelentősebb személyiségei. Később 1918-tól Barcsi Bank és Takarékpénztár Részvénytársaság lesz a neve, egészen az 1937-es felszámolásáig. Igazgatósági tagok voltak többek között Kremzir Mór és a testvére Miksa helyi üzletemberek, Valkó Gyula akkori közjegyző, továbbá a Széchényi család is képviseltette magát a bank megszűnéséig. Az első világháborúig sikeresen működött és támogatta Barcs gazdaságának fejlődését.

⁹⁸ A Pécsi Kereskedelmi és Iparkamara 1882. évi jelentése. 144-145.

22. ábra: Magyar-Szlavón Kerületi Takarékpénztár Részvénytársaság 1910-ben



Forrás: Dráva Múzeum fotó anyaga

Barcs kereskedelmi életének, fellendülő forgalmának jelentőségét mutatja, hogy a postai bevételeket illetően magasan az első helyen állt Barcstelep, ahol külön posta épület is volt, s a feladott és érkezett táviratok számát tekintve is közvetlenül a megyeszékhely után következett. Barcs község táviratforgalma mintegy 4%-át alkotta csupán a sok ipari üzemmel rendelkező Barcstelepének.⁹⁹

A kereskedelmi életben a legnagyobb jelentősége a gabona- és sertésszállításnak volt 1882-ben, amelyet az eszéki Dráva híd az év szeptemberben történt összeomlása félbeszakított ugyan,¹⁰⁰ de azokban a közraktárakban, amelyeket a Magyar Leszámtoló és Pénzváltó Bank bérelt ki, több mint 82 000 mázsa gabonafélét raktároztak be és 71 000-nél többet ki.¹⁰¹ A vízállástól függően rapszódikusan változó hajózási viszonyok miatt nem került sor mindig a közvetlen vasúti átrakásra. Ahhoz, hogy biztonságos körülmények között tárolják a terményeket és a legkülönbözőbb cikkeket, raktárakra volt szükség. A hosszú távú raktározással a legkedvezőbb árak melletti eladásra, esetenként pedig a tőzsdei árak befolyásolására törekedtek.¹⁰² Széchenyi Imre szerint az országban Barcs 300 000 q (3000 vagon) befogadására alkalmas raktáraiban volt Budapest után a „legnagyobb látható gabonakészlet.”¹⁰³ A közraktárak forgalmáról és készleteiről a helyi hetilapok minden egyes száma pontos adatokat közölt. E rövid hírekből tudjuk, hogy a raktárak készlete 75-170 000 q között ingadozott, aminek 70-80%-át búza képezte. Barcs tárházainak évi forgalma gyorsan

⁹⁹ A Pécsi Kereskedelmi és Iparkamara 1882. évi jelentése. 154-155.

¹⁰⁰ Uo. 159. 161. p.

¹⁰¹ Uo. 172. p.

¹⁰² Erdősi Ferenc 1971. 200.

¹⁰³ Széchenyi Imre 1892.

növekedett: 1882-ben 200, 1889-ben 848, 1893-ban 1230, 1896-ban 1380, 1902-ben 1300 és 1904-ben 1560 ezer q-át tett ki.¹⁰⁴A közraktárak a tulajdonképpeni kereskedelemnek inkább csak segédeszközéül szolgálnak. A közraktárakban Magyarországon és Fiumében a népszámlálás idején 186 egyént alkalmaztak, ugyanakkor Horvát-Szlavón országban az időben még egyetlen közraktár sem állott fenn. Magyarországon közraktárakat Budapesten, Pozsonyban, Barcson, Nagyváradon, Debrecenben, Nyíregyházán Kolozsvárott és Brassóban hoztak létre.

23. ábra: Barcstelepi közraktárak 1901-ben



Forrás: Dráva Múzeum fotó anyaga

IV. ÖSSZEGZÉS

Látható írásunkból, hogy Barcs a 19. század elején egy ártéri területen fekvő egyszerű kis uradalmi falu volt. A magyar agrárium fejlődése, amely többek között a napóleoni háborúk egyik pozitív következménye volt, jelentősen segítette a település fejlődését. Az uradalom tulajdonosának, Széchényi Ferencnek a gazdálkodása és fejlesztései révén fellendült a majorsági gazdálkodás. A későbbi Széchényi tulajdonosok is folyamatosan próbálták a gazdasági fejlődést elérni, valamilyen formában részt vettek szinte minden jelentősebb kereskedelmi, ipari és infrastrukturális beruházásban. A következő fontos aspektusa Barcs fejlődésének a közlekedési viszonyainak a javulása volt. Viszonylag korán megjelent Barcson a vasút, annak kereskedelmi és egyéb előnyeivel. Emellett folyamatosan, a vasútnál kisebb

¹⁰⁴ Erdősi Ferenc 1971. 201.

mértékben, de fejlődött a Dráván történő hajózás is, valamint a barcsi révátkelő fejlesztéseként megépültek a hidak a Dráva felett. Ezzel tovább erősödtek a település külkereskedelmi kapcsolatai és lehetőségei. Ezek a beruházások óriási hatással voltak a település életére, hiszen ezek előtt még a legközelebbi jelentősebb postaút is távolabb feküdt a település határától. A kereskedelem rohamos fellendülése mellett Barcson a 19. századra kialakult egy az országos viszonylatban is számottevő ipari bázis. Nem véletlen, hogy ebben az időszakban gyorsan nőtt Barcs népessége, amely a kortársak számára is szemet szűrő volt, Joggal hasonlították Barcs növekedését az amerikai városok fejlődéséhez. Ugyanakkor azt is látnunk kell, hogy Barcs fejlődése elég egyedi a hazai városok történetében.

Barcs gazdasága az 1910-es években volt a csúcspontján. Az első világháború beszűkítette a nemzetközi piacokon történő kereskedelem lehetőségeit a barcsi kereskedő és termelő cégeknek. 1918. november 16.-án a község szerb megszállás alá került. Senki sem sejtette akkor, hogy ez az állapot 3 évig fog tartani. A Károlyi-kormány és az Antant közötti fegyverszüneti megállapodás része volt Barcs megszállása, melynek következtében a község a külső hadműveleti területbe került, a Dráva pedig a trianoni békekötést követően határfolyóvá vált. A szerb megszállók lefoglalták a gyárak, malmok készleteit, gépeit, felszereléseit. Megtiltották az adók fizetését a magyar hatóságok részére. A szerb katonaság a trianoni döntés értelmében 1921. augusztus 21.-én vonult ki Barcsról.¹⁰⁵ A gazdasági szereplők szinte teljes kifosztása nagymértékben visszavetette a település gazdasági életét. A monarchia szétbomlásával Barcs elvesztette a birodalomban betöltött fontos logisztikai központi pozícióit, s elvesztette piacainak nagy részét is. Ezzel Barcs történetének gyors léptékű fejlődésének korszaka lezárult. Kezdetét vette a folyamatos gazdasági stagnálás, majd leépülés.

¹⁰⁵ Dráva Múzeum (DM) történeti gyűjtemény. 88.700.6. Valkó Gyula visszaemlékezése.

IRODALOM ÉS FORRÁSOK

Hivatkozott szakirodalom

Áldásy Antal: A gróf Széchenyi család levéltára. Bp., 1903. (Klny. Magyar Könyvszemle 1902. évf. 14-15. p.,

Andrásfalvy Bertalan: Duna mente népének ártéri gazdálkodása Tolna és Baranya megyében az ármentesítés befejezéséig. Szekszárd, 1975. (Tanulmányok Tolna megye történetéből. VII. Szerk.: K. Balog János.)

Az úrbéres birtokviszonyok Magyarországon Mária Terézia korában (Szerk.: Felhő Ibolya). Budapest, 1971.

Bakács István: A Széchenyi-család levéltára. Budapest, 1958.

Bakács István: Népeségi és mezőgazdasági adatok a Széchenyi család Somogy és Zala megyei birtokairól a 18–19. század fordulóján. Történeti Statisztikai Közlemények 1958. (2. évf.) 3–4. szám. 3–27.

Baranyai Béla: Somogy vármegye nemes családjai. In: Magyarország vármegyéi és városai. Somogy (Szerk.: Csánki Dezső). Budapest, 1914.

Bártfai Szabó László: A sárvári és felsővidéki Széchenyi-család története. III. kötet, 1820–1920. Budapest, 1926.

Bencs János – Dávid Ferenc: Merre a Dráva vize öntözi Pannóniát. Drávaszabolcs nyolc évszázada. Drávaszabolcs, 2016.

Cholnoky Jenő: Somogy megye természeti viszonyai. In: Magyarország vármegyéi és városai. Somogy (Szerk.: Csánki Dezső). Budapest, 1914.

Csorba József: Somogy vármegye ismertetése. Pest, 1857.

Erdősi Ferenc: Adatok az egykori Dráva-hajózásról és annak Barcs fejlődésében betöltött szerepéről. Somogy megye múltjából 1971. Levéltári Évkönyv 2. (Szerk.: Kanyar József). Kaposvár, 1971.

Erdősi Ferenc: Somogy megye közlekedési hálózatának kialakulása a XIX-XX. században. A vasúthálózat kialakulása. In: Somogy megye múltjából 13. Levéltári évkönyv. (Szerk.: Kanyar József). Kaposvár 1982.

Fényes Elek: Magyar országnak, s a hozzá kapcsolt tartományoknak mostani állapotja statistikai és geographiai tekintetben. Pest, 1836-40. 1. kötet.

Fényes Elek: Magyarország geographiai szótára. Pest, 1851.

Fényes Elek: Magyarország ismertetése statisztikai, földirati s történelmi szempontból. Pest, 1866. 1. kötet.

Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikája 1750-2000. Budapest, 2001.

Gonda Béla: A magyar hajózás. Budapest, 1899.

Harasztia Attila: Barcs közlekedése a dualizmus korában, középpontban a vasúti közlekedés. Szombathely, 2005.

Horváth Ferenc: A magyarországi vasúti pályák építése (1827-1875), a Déli Vaspályatársaság vonalainak építése (1858-1931). In: Magyar Vasúttörténet. A kezdetektől 1875-ig, Bp., 1995. 155-159. p.

Kaposi Zoltán: Magyarország gazdaságtörténete 1700-2000. Budapest-Pécs, 2002.

Kaposi Zoltán: A nagybirtok modernizációjának lehetőségei a 19. századi Dél-Dunántúlon. In: A tudomány és az oktatás vonzásában (Szerk.: Kaposi Zoltán – Lendvai Tamás – Oroszi Sándor). Pécs, 2012.

Kaposi Zoltán: Nemesi birtokforgalom Somogyban a 19. század első felében. Vidéktörténeti Évkönyv, 2016. 1. (Megjelenés alatt)

Összeállította és szerkesztette: Ihrig Dénes: A magyar vízszabályozás története. Budapest, 1973.

Kiss Sámuel: Értekezések Somogyról. Tudományos Gyűjtemény V. kötet, 1825.

Kováts Zoltán: Somogy megye népessége a 17-18. század fordulóján. Kaposvár, 1969.

Lukács Károly: A Balatonvidék földrajza kétszáz év előtt. Bél Mátyás "Novitia comitatum Veszprimiensis Simighiensis, et Szaladiensis" c. kéziratának fordítása és ismertetése. Tihany, 1943.

Majdán János: A barcsi indóház. In: Somogy, XIII. évfolyam, 6. szám, 1985.

Majdán János: A közlekedés története Magyarországon (1700-2000). Pécs, 2014.

Pesty Frigyes: Somogy vármegye helynévtára. Kaposvár, 2001.

Puskás Rezső: Emlékeztető a Dráva folyó szabályozásához. Kézirat. 1948. (Dél-dunántúli Vízügyi Igazgatóság, Pécs irattárában.)

Reményik Bulcsú: Adatok a Dráva-szabályozás történetéből. Földrajzi Értesítő, 54. évfolyam 1-2. szám. Budapest, 2005.

Rózsás Márton, Az idő sodrában-Barcs története dióhéjban, Dráva menti füzetek 5. Barcs, 2005.

Rózsás Lajos: Barcs a feudalizmus korában. In: Barcs múltja és jelene (Szerk.: Bihari Ottó). Barcs, 1979.

Széchenyi Imre: Somogy megye. 1892. Felolvastatott a Magyar Tudományos Akadémia II. osztályának 1892. évi ápr. 4-én tartott ülésében. Bp., 1892. MTA.

Széchenyi Viktor: A sárvár-felsővidéki gr. Széchenyi-család levéltárának rövid leírása. Bp., 1941.

Szili Ferenc: Somogy megye kereskedelme a kései feudalizmus korában (1700-1848). Kaposvár, 1988.

T. Mérey Klára: A földművelési rendszer alakulása Somogy megyében 1720-1848. Agrártörténeti Szemle. IV. évf. 1962. 1-2.

T. Mérey Klára: A somogyi parasztság útja a feudalizmusból a kapitalizmusba. Akadémiai Kiadó. Budapest 1965.

T. Mérey Klára: Barcs gazdaság- és társadalomtörténete a kapitalizmus korában. In: Barcs múltja és jelene (Szerk.: Bihari Ottó). Barcs, 1979.

Tilkovszky Lóránt: Széchenyi István csokonyai uradalma. In: Somogy megye múltjából. Levéltári Évkönyv 21. (Szerk.: Kanyar József). Kaposvár, 1990.

Tisza István: A magyar állami és magán vasúttársaságok kialakulása 1847 és 1875 között. In: Magyar Vasúttörténet 1. kötet. (Szerk.: Kovács László). Budapest, 1995.

Tóth Péter: Somogy megye leírása 1812-ből. In: Somogy megye múltjából. Levéltári Évkönyv 18. (Szerk.: Kanyar József). Kaposvár, 1988.

Statisztikai munkák

Népszámlálás 1870 = A Magyar Korona országaiban az 1870. év elején végrehajtott népszámlálás eredményei a hasznos háziállatok kimutatásával együtt. Pest, 1871.

Népszámlálás 1880 = A Magyar Korona országaiban az 1881. év végén végrehajtott népszámlálás főbb eredményei megyék és községek szerint rendezve II. kötet, Budapest, 1882

Népszámlálás 1900/1. = A Magyar Korona országainak 1900. évi népszámlálása 1. A népesség általános leírása községenként / II. táblás kimutatások / Budapest, 1902.

Népszámlálás/2 = A Magyar Korona országainak 1900. évi népszámlálása 2. A népesség foglalkozása községenként / Részletes kimutatások / 1. a foglalkozási statisztika fontosabb adatai községenként, Budapest, 1904.

Népszámlálás 1910 = A Magyar Korona országainak 1910. évi népszámlálás 1. A népesség főbb adatai községek és népesebb puszták, telepek szerint / II. részletes kimutatások / Budapest, 1912.

A Pécsi Kereskedelmi és Iparkamara jelentései. (1882, 1893 stb.) Megtalálható a MNL BML Könyvtárában

Vasutak 1906 = A Magyar Szent Korona országainak vasutai 1845-1904. Budapest, 1906.

Gazdacímtár, 1895 = A Magyar Korona Országainak Mezőgazdasági Statisztikája 2. kötet. Budapest, 1897. KSH.

Újságok, folyóiratok

Somogy

Barcs és Vidéke

Drávavidék

Hajós Naptár

Vízügyi és Hajózási Közlöny

Levéltári anyagok

MNL SML IX. 251. 22. tétel Munkakönyvek jegyzéke 1893-1902.

MNL SML IX. 251. 5. tétel Tanoncjegyzék 1898-1922.

MNL SML XI. 202. A Magyar Szlavón kerületi takarékpénztár tétel számát nem tudom.

MNL SML IV. 1. h. Összeírások