

**SZABÓ Máté**

**PhD-hallgató**

**Pécsi Tudományegyetem, Közgazdaságtudományi Kar,  
Regionális Politika és Gazdaságtan Doktori Iskola, Pécs**

**PhD-student**

**University of Pécs, Faculty of Business and Economics,  
Doctoral School of Regional Politics and Economics  
Pécs, Hungary**

email: porgolin@gmail.com

**„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*

#### **ABSTRACT**

At the very beginning of my essay I point out that what kind of natural and economical conditions Barcs have had in the 19th centuries. This is important because I had to place Barcs into this medium, which in the beginning of the 19th was a simple manorial village situated in the flood plain of the Drava. The Drava river had a great impact on the improvement of the village. This little manorial village by the end of the century became one of the determinative villages in the region of southern Transdanubia. I show why was the location of the village so important at that time. As a vehicular interchange and with its warehouse capacity by the beginning of the 19th century it was significant too. There were five railway lines that are met in Barcs in the beginning of the 20th century. So it was a significant vehicular intersection at that time. Furthermore after Kaposvár it was the second biggest industrial centre of the county. By this time it was famous about its wood and mill industries across Europe. Moreover it had a regional

centre role at different types of food industries. I introduce to what kind of economical processes and infrastructural investments helped the large economical development of the village. At the end of my essay I want to show the series of events which crash this tremendous economical and social change in barcs after the I. World War.

**Kulcsszavak:** uradalmi település, Dráva folyó, ipari központ, faipar, infrastruktúra

**Keynotes:** manorial village, Dráva river, industrial centre, wood industry, infrastructure

## 1. Bevezetés

Az 1848. évi polgári forradalomig a Széchényi család által birtokolt csokonyai uradalom része volt Barcs település. A Széchényi család történetének fontos eseménye volt az 1814. évi birtokosztály, ami után Széchényi Ferenc három fia, Lajos, Pál és István átvehette örökségét, és még annak életében megkezdhetette a birtokokon az önálló gazdálkodást. Az apa rendkívüli gondossággal ügyelt arra, hogy javaiból fiai teljesen azonos értékben részesedjenek, ezért uradalmainak tisztviselői által a legaprólékosabban összeíratta és annak alapján felbecsültette minden birtokát.<sup>1</sup> Az uradalom 1833-ig Széchényi Istváné volt, aki akkor eladta testvéreinek, Lajosnak és Pálnak. A csokonyai uradalom hatalmas kiterjedésű, mintegy 62.000 magyar holdat kitevő latifundium volt, amelyhez két mezőváros, több falu és puszta tartozott. A mezővárosok egyike volt Barcs település, amely régi átkelő volt a Dráván a szlavóniai területek felé, a földesúr révátkelőt üzemeltetett, amihez vámszedési jog is társult. A faluhoz a 19. század közepén mintegy 5000 magyar hold tartozott, lakossága kb. 1700 fő volt, alapvetően magyar és német katolikusok lakták a települést. A korabeli leírások szerint jónéhány vízimalom is működött a Dráván. Barcs a fent jelzett paramétereivel meghaladta a Somogy megyében megszokott települések méretét, ám nem sok minden utalt még arra a változásra, amely a 19. század közepétől megindult. Tanulmányunkban azt követjük végig, hogy a dualizmus idején hogyan vált Barcs Somogy megye második legnagyobb településévé, s milyen okai voltak annak a hihetetlen gyorsaságú átalakulási folyamatnak, amelyről joggal gondolták a kortársak, hogy külföldön is alig vannak rá hasonló példák.

## 2. Barcs a 19. század közepén: adottságok, lehetőségek

Barcs lakosságának mindenkori léte jelentősen ki volt téve a környezeti adó természeti adottságoknak. Ezek közül a meghatározó egyértelműen a Dráva folyó volt. Rummy György Károly 1812-es munkájában megemlíti, hogy a legnagyobb folyója a megyének a Dráva, amely Tirolból veszi eredetét, s Karintián és Stájerországon áthaladva Magyarország három vármegyéjét, Zalát, Somogyot és Baranyát választja el Horvátországtól és Szlavóniától. Ez a folyó ezen Somogy vármegye határán mindenütt homokos területeken folyik keresztül, s így szilárdsággal nem rendelkező partok által öveztetvén, igen nagy sebességgel rohan. Ebből származik részint kanyargós folyása, részint partjainak gyengesége és leomlása, végül pedig a kanyarok következtében lelassult, és megemelkedett víz által a szomszédos földterületeken okozó áradást.<sup>2</sup> A Dráva kanyargós, szerteszt ágazó medrét gyorsan változtatta, főágai mellett számtalan kisebb-nagyobb ágat alakított ki, köztük jelentős méretű szigeteket is. Ilyen volt például a sokáig vitás pontnak számító Répás-kerület hovatarozása Horvátország és Magyarország között. A Drávanak elég nagy az esése, 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 medre mellett gyorsabban tölti fel árterét, mint távolabb tőle.<sup>3</sup> A Dráva mellett hatalmas galériaerdők feküdtek, amelyek a legjobb minőségű faanyagot tudták biztosítani, ugyanakkor sokoldalú erdőélésre is lehetőséget adtak a folyó menti társadalmaknak.

Rummy leírását a korabeli megyei térképek is megerősítik. Pár évtizeddel később Fényes Elek a Drávát úgy jellemezte, hogy a „...folyása felette sebes, áradásaival sok kárt okoz. Fövényéből aranyat mosnak, halakban bősége van és malmai híres lisztet őrölnek. Partjait híres bikkesek és tölgyes erdők kísérik”.<sup>4</sup> A vármegye nagy ismerője, Csorba József a 19. század közepén megjegyezte, hogy „a Dráván keresztül ember emlékezetétől fogva voltak, s vannak hajóval s egy pár helyen híddal is közlekedések: így Sztáránál, Dráva Sz.-Mártonnál, Bartsnál Szlavónia Veröcze megyéjébe át: Heresznyénél a varasdi ezred földjére, Dörnyéről – hol még én is igen szép fa-hidra emlékezem –, úgy Légrádnál horváth országba van kompon biztos közlekedés is.”<sup>5</sup>

A Dráván kívül a Rinya patak is alapvetően befolyásolta a település működését. A Rinya három ágból táplálkozván Barcs mellett ömlik a Drávába, 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 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.)<sup>6</sup>

A 18. század vége óta a Dráva menti térség népessége az átlagosnál gyorsabban növekedett. Jól látszik ez Barcs esetében is. A II. József féle népszámlálás szerint Barcson még csak 355-en laktak, ezzel szemben az 1828-as adatok szerint már 1323-an, a század közepén pedig már 1686-an éltek a településen.<sup>7</sup> Az emelkedés elsődlegesen arra vezethető vissza, hogy e térségben sokáig igen sok olyan szabad föld volt, amelynek megmunkálására nem volt munkáskéz, tehát érdemes volt munkaerőt telepíteni, bárhonnan 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. A Széchenyieknek nagy szerepe volt a betelepítésekben. Elősegítette ezt a folyamatot, hogy a csokonyai uradalomban több részén a talajadottságok nagyon jók voltak a dohánytermelésre. Barcstól nem messze van a Somogy megyei dohánytermelés régi központja, a szintén a csokonyai uradalomhoz tartozó Szulok település. A dohánytermeléshez elsődlegesen németajkúakra volt szükség. Tegyük hozzá, nemcsak a Széchenyi-birtokokra, hanem mellette a Czinderyek németladi településére is nagyon sok dohánykertészt hoztak Tolna megyéből.<sup>8</sup>

A növénytermesztés terén más újdonságok is voltak a 19. század első felében. A korábbi kétnyomásos határhasználatot az 1828. évi adatok szerint felváltotta a háromnyomásos szántóföldi termelés.<sup>9</sup> Újdonság volt az is, hogy a majorsági és a lakossági termelésben megjelent a kukorica, amellyel az állati takarmányozás lehetősége nőtt meg, nem is beszélve a lakossági táplálkozásban oly fontos burgonyáról, amelynek vetésére vonatkozóan szintén maradtak adatok. A háromnyomású rendszer és az új növények meghonosítása révén nőtt a termőterület, javult a termelékenység. Mindez persze egy hosszú történeti folyamat eredménye volt: a mezőgazdaságban az új nem hirtelen lép fel, és nem szorítja ki egyszerre a régit. A földesúri majorságban továbbra is felhasználták a robotot, a földesúri bevételekben fontosak maradtak a hagyományos adók stb. Kétségtelen azonban, hogy a lényegi változások először mindig az uradalmi gazdálkodásban jelennek meg.

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.<sup>10</sup> A közös legelőt pedig sokszor elborította az áradás. Néha évente – mint 1825-ben – négyszer is.<sup>11</sup> Ezért volt az erdei legelőkre mind a földesúrnak, mind a jobbágyoknak rendkívül nagy szüksége. A Dráva mente mindig is híres volt sertésenyésztéséről: a 19. századi első felében hatalmas kondákban hajtották föl a sertéseket a nagyobb országos vásárokra, főleg a kanizsai piacra.<sup>12</sup> A marha- és a sertéstartásban a ridegtartás túlsúlya figyelhető meg, bár tudunk arról is, hogy a Széchényiek csokonyai uradalmában több majorságban is foglalkoztak svájci típusú tehenészettel is. Az istállózó állattartás majd csak a 19. század utolsó évtizedeiben fog általánossá válni.

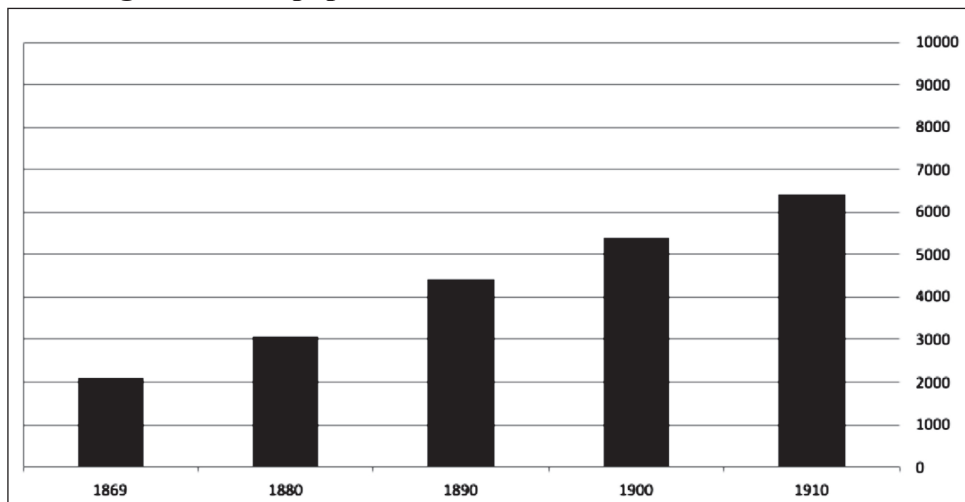
Barcs mezőváros vásártartási joggal rendelkezett. Állatvásárai forgalma és piaci elszívó ereje – egye adatok szerint – a 19. század elején már olyan nagy volt, hogy az uradalmi központ vására szinte elnéptelenedett. Elfogadhatóak voltak a település életét meghatározó az infrastrukturális adottságok. A déli postaút a Dráva mentén haladt, vagyis Barcs elérhetősége, majd pedig a Dráván való átkelés lehetősége hatalmas potenciál volt. A postaút Baranya vármegye szélétől a Somogy megyei Szigetváron, Istvándin, Komlósdon, Babócsán, Berzencén és Iharosberényen keresztül Nagykanizsára vezetett.<sup>13</sup> Ezek a települések a gazdasági fejlődésüket részben annak is köszönhatték, hogy ki tudták használni a posta- és kereskedelmi útvonal előnyeit. Tegyük hozzá, hogy a század közepén a régió és egyben a megye egyik legfejlettebb települése még 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.<sup>14</sup> A lehetőség még akkor is fontos, ha tudjuk, hogy ebben az időszakban a megyei úthálózat minőségében elég gyenge volt. 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 egyenebbre 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. A mai napig szinte teljesen hosszában járható a régi postaút.

### 3. Népeség és társadalom a 19. század második felében

Az 1848. évi törvények következtében az uradalom és a mezőváros közötti kapcsolat az abszolutizmus éveiben alapvetően megváltozott. A Széchenyi uradalom gazdasági helyzete az új törvényeknek megfelelően átalakult. A majorság termelési költségei megnöttek, mert elvesztette a robotot, a kilencedet, s az uraságnak még adót is kellett fizetnie. Helyzetét még nehezítette az 1851-ben életbe léptetett állami dohánymonopólium. Mindennek következtében az uradalom bevételei csökkentek. A domínium irányítói világosan látták, hogy munkabér és technikai felszerelés nem áll elegendő rendelkezésére, így igyekeznie kell a földterületet optimálisabban kihasználni. Ráadásul rendezni kellett a korábbi közös haszonvételű földek hovatartozásának kérdését is. Mind a nagybirtokos, mind a lakosság abban volt érdekelt, hogy minél nagyobb részt hasítson ki az erdőkből és a legelőkből.

A 19. század második felében a történeti Magyarország népessége gyorsan növekedett. Világosan látszik ez Barcs lakossága esetében is. Barcs az 1857. évi népszámlálás adatai szerint 1708 fővel bírt.<sup>15</sup>

**1. ábra: Barcs népességének alakulása 1869 és 1910 között**  
**Figure 1.: The population of Barcs between 1869 and 1910**



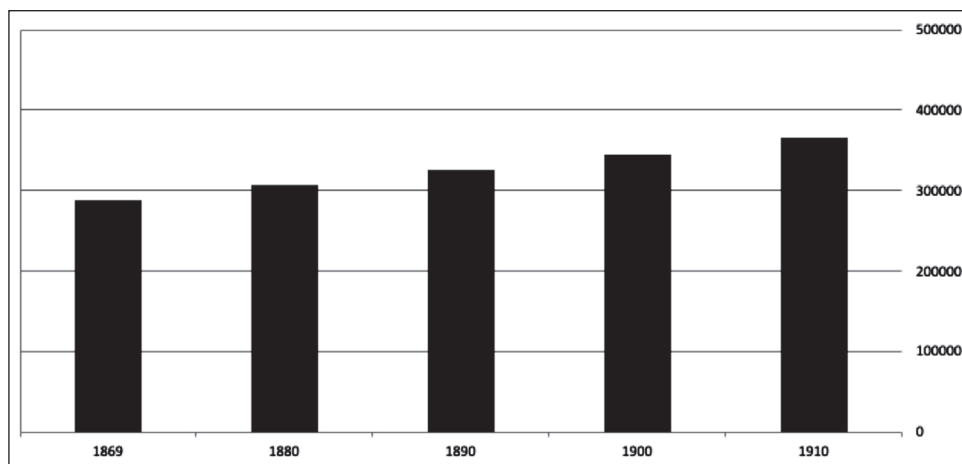
*Forrás:* Népszámlálás 1870, 1880, 1890, 1900, 1910 alapján.

Látható, hogy a növekedés igen jelentős mértékű volt, messze felülmúlva a vármegye avagy az egész országra jellemző mutatókat. 1870-ben már 2111

lakost tartottak nyilván. Az 1880-as népszámláláskor már 3080, 1890-ben 4427-re nőtt, 1900-ban 5388, míg a háború előtti utolsó, 1910. évi népszámlálás 6415 lakost tüntet fel. Egészében véve 1857–1910 között a település lakossága 4707 fővel nőtt. 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. A népességszám természetesen tartalmazza a település külterületeinek adatait is. Az 1910-es statisztikában kettő lakott pusztát említenek: Nagyerdő-pusztán 185-en, míg Sáncz-pusztán 171-en éltek. A barcsi népességnövekedés jóval meghaladta a térség mezővárosai-ban végbement szaporodást. Jól mutatja ezt, hogy az 1910. évi népszámlálás szerint Csurgón 4593, Marcaliban 4558, Nagyatádon 3753, Szigetváron pedig 6153 fő élt.

**2. ábra: Somogy vármegye népességének alakulása  
1869 és 1910 között**

**Figure 2.: The population of Somogy county between  
1869 and 1910**



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

Érdeemes Barcs népességváltozását más szempontból is megnézni. Ha 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%.



Nézzük meg, milyen volt a település foglalkozási szerkezete, s látható-e valami különlegesség Barcs társadalmi rendszerében. A Soproni Kereskedelmi és Iparkamara 1876-ban összeírta a felügyelete alá tartozó kilenc megye összes településén 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 kereső 20%-át. Mezőgazdasági napszámos 426 személy volt. Ez arra mutat, hogy Barcs alig néhány évvel az úrbéri birtokrendezéseket lezáró per után sem volt már hagyományos agrártelepülés.<sup>16</sup>

Az adatok alapján egyértelmű, hogy a dualizmus korának elején jelentős ipari és kereskedelmi fejlődés indulhatott meg Barcson. Ha a századforduló környékén vizsgáljuk meg Barcs lakosságának foglalkozási összetételét, akkor a megyei viszonyoktól teljesen eltérő kapunk.

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

Table 1.: The employment structure of Barcs in 1900 and 1910 (earners)

Év	Össznépesség		Mezőgazdaság	Ipar	Kereskedelem és hitel	Közlekedés	Közszolgálat
	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 alapján.

Látható az adatokból, hogy bár továbbra is fontos 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. A közszolgálati 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, 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 koncentrátságát mutatja, hogy az egész megye nagyvállalataiban dolgozó munkások 11,5%-a ekkor a három barcsi nagyüzem alkalmazottja volt.<sup>17</sup> Barcson az 1900-as évek elején már jelentős számú kereskedelmi vállalat, pénzügyintézet, posta és távírda, vasútállomás, hajózási vállalat és más ipari üzemek működnek. Vagyis a foglalkoztatási statisztikák alapján elég egyértelmű, hogy a Barcs a térségben meghatározó, komoly kapacitásokkal rendelkező ipari és kereskedelmi településsé vált.

#### **4. Barcs mezőgazdasági viszonyai a 19. század második felében**

Az 1850-es évektől az 1880-as évek közepéig Magyarországon agrárkonjunktúra volt, amikor is mindenki igyekezett kihasználni a szélesedő piac és az emelkedő árak adta lehetőségeket.<sup>18</sup> Ehhez persze stabil földtulajdonviszonyok kellettek. Ennek első lépését 1848-ban a törvények megteremtették, de legalább ennyire fontosak voltak a közös földekre vonatkozó eljárások. Barcson eléggé elhúzódott ez a folyamat, s végül csak 1864-ben fejeződött be. Ekkortól a földesúritól elkülönített birtokon folyt a paraszti gazdálkodás.<sup>19</sup>

1848-ig a csokonyai uradalmat a tulajdonosok saját kezelésben tartották, ahol majorsági gazdálkodást folytattak. 1848 után a földek jelentős része még mindig a Széchényiek kezében voltak. Széchényi Lajos gróf halála után a második feleségétől származó Imre gróf örökölte Barcsot, tőle pedig gróf Széchényi Dénes vette át. De nem volt mozdulatlan az urasági birtoklás sem. 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, hogy a dualizmus korában a földek jelentős részét bérbe adták, de nem egyben, nagybérletként, hanem inkább falvanként, így az ott lévő földesúri birtokokat más és más vehette árendába. A nagybérletek szaporodása a dualizmus korábban az országban, de ugyan úgy Somogy megyében eléggé általános tendencia.<sup>20</sup>

Barcson 1895-ben két tulajdonos kezében volt nagybirtok: ifj. Széchényi Imre gróf és Stern Zsófia birtokolt nagyobb földeket. Kettejük tulajdona összesen 3631 kat. hold volt. Stern Zsófia édesapja módos nagykanizsai kereskedő volt. Ifj. Széchényi Imre gróf barcsi földterületeit Fuchs Adolf kereskedő bérelte teljes egészében. Nem okoz meglepetést egy nagykanizsai család felbukkanása, hiszen a szakirodalomból ismert, hogy a dualiz-

mus korában tucatnyi kanizsai vállalkozó, többségükben kereskedők vásároltak jelentősebb méretű birtokot a Dél-Dunántúlon területén.<sup>21</sup>

Ha nem csak a nagybirtokra, hanem a teljes barcsi mezőgazdaságra nézünk rá, akkor azt látjuk, hogy 1895-ben Barcson 409 agrárgazdasági üzem létezett, amely összesen 4323 holdra terjedt ki. A 409 gazdaság 692 kat. holdon osztozott különböző mértékben. Látható, hogy a korábbi szituáció nem nagyon változott: a földek döntő része nagybirtok volt.<sup>22</sup> 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.<sup>23</sup> Megállapítható, hogy a mezőgazdaság eredményeiben döntően az uradalom eredményei tükröződnek.

A szántóföldi gazdálkodást nagyban meghatározó dohánytermesztés mértékéről is vannak információink. A Széchényi Ferenc által építtetett sóházat dohánybeváltóvá alakították át 1851-ben, mivel a drávai sószállítás megszűnt. 1882-ben Barcson 149 dohánytermelő 250 ½ hold földön termelt 88 269 kg dohánylevelet.<sup>24</sup> A dohányterület mennyisége tehát az 1850-es évekhez képest csökkent, amikor is 937 holdon termelték.<sup>25</sup> Barcs még így is a második helyen állott a megyében, a termelők számát és a dohányföld terjedelmét tekintve, Mike után.

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 is: 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 Széchényi uradalommal ekkor még birtokcserét is végrehajtottak.<sup>26</sup> Mivel a földterülete jelentős része a nagybirtokosok tulajdonában volt, ezért az állattartás jelentős része is általuk történt.

1884-ben egy új mezőgazdasági üzem jelent meg 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.<sup>27</sup> Továbbá már 1909-ben

villanyárammal látta el Barcsot, saját villanytelepéről. Ebben a cégben is érdekelt volt a Széchényi család.

A nagyüzemi gazdálkodásban a 19. század második felében egyre nagyobb szerephez jutott a technikai eszközök megújítása, a technológiai rendszer átszervezése. A Széchényi uradalomban is egyre több modern gépi eszköz jelent meg. Volt már az uradalmi eszközkészletben gőzgép, cséplőgép, vetőgép, vaseke, avagy a takarmányozás célját szolgáló szecskavágó, vasborona, vashenger stb. a gazdasági eszközkészletben.

### 5. Jelentősebb ipari vállalkozások a településen 1867–1914 között

Az ipar mindegyik üzemi formája jelen volt Barcson. A hagyományok a kisipart jelentették: mindig is erős volt a kisüzemi, döntően családi keretek között működtetett ipari termelés. 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.<sup>28</sup> A fogyasztás bővüléséhez, szerkezetének és minőségi követelményeinek átalakulásához, az olcsó tömegtermékek versenyéhez iparosaink a céhes keretek között már nem tudtak alkalmazkodni. A korábbi céhek zártságuk révén nem fogadhatták be az új, korszerű gyártási eljárásokat, valamint az egyre kevesebb inas felvétele miatt csökkentették a szakemberek számát. A céhek szerepét legtöbb helyen az ipartestületek, ipartársulatok vették át: Barcson 1874-ben alakult meg az ipartestület, mely a mesterek új, a céhnél nyitottabb szervezetévé vált.<sup>29</sup> 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 jövő persze a gyáriparé volt. A barcsi iparfejlődés fontos ágazata volt a természeti adottságok kihasználásával a faipar. 1882-ben a Pécsi Ipar-kamara jelentése szerint Barcson két fafűrészelő telep működött, az egyik a Schmidt és Társa, a másik pedig Schmidt Jenő fafűrészelő telepe. Mindkettő az odaszállított fák osztályozását, félgyártmányúvá való előkészítését végezte. A fát – miután szárító kamrában kiszárították – Franciaországba szállították. Ezen kívül kádárfát is adtak el Barcson, bár ezek jó részét Szlavóniából szereztek be, és értékesítették.<sup>30</sup> A faipar jelentőségét mutatja, hogy több külföldi tőkével bejegyzett cég is dolgozott Barcson. Például 1884. december 24-én Société d'Importation de Chêne cég, melynek központja Párizsban volt, Barcson fióktelepet létesített, és bejegyeztette azt a kaposvári cégbíróságnál. A vállalat céljaként elsősorban a tölgyfák-

nak tövön, nyers állapotban való szállítását, vásárlását, eladását és árucikké való átdolgozását jelölték meg.<sup>31</sup> Továbbá egy tölgyfakéreg cserző vállalat is létrejött a településen 1889-ben.<sup>32</sup> 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.<sup>33</sup>

Hasonlóan fontos volt az élelmiszeripar Barcon. 1889-ben jegyezték be a cégbíróságon Kremzir Mór barcstelepi lakos szeszgyár és finomító üzemét.<sup>34</sup> A vállalkozó Barcs egyik legjelentősebb üzletemberévé vált az idő során. Apja, Kremzir Károly 1818-ban született, aki az 1840-as évek elején telepedett le Barcon, illetve Pálfalun. (Később Drávapálfalu, ma Barcs része) Járt a környéket vas,- üveg,- és csonthulladékot, bőroket gyűjtögetve. Hosszú évek szorgalmas és kitartó munkája eredményeként 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, Kremzir 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.<sup>35</sup> 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 Kremzir mintagazdaságot épített ki, azonnal elcsapták az intézőjüket.

Kremzir Mór nagymérvű építkezésekkel és beruházásokkal szeszgyárat állított fel a Pálfaluhoz tartozó Belcsapusztán, akkora termeléssel, hogy magáért a szeszfőzésért évenként 180.000 forint adót fizetett. 1893-ban a Pécsi Kereskedelmi- és Iparkamara területén a legnagyobb szeszgyár tulajdonosa Kremzir Mór<sup>36</sup> volt, s a szeszipar az évi helyzetéről ő tette meg a Kamarának a hivatalos jelentést. A szesz kivitel 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.<sup>37</sup> A Kremzir család eredményes gazdálkodás mellett segítette Barcs fejlődését. Állandó támogatói voltak a Tűzoltó Egyesületnek, a színháznak, a Sport Clubnak, a Kaszinónak és különböző műkedvelő csoportoknak.

Gőzmalmot is alapítottak Barcon. Gőzmalmot megteremtő részvénytársaság létrehozása nem volt könnyű feladat. Gróf Széchényi Imre és Géza kétszer hívtak össze értekezletet a malom részvényeinek jegyeztetésére, amely végül is 1.400.000 korona alaptőkével, Barcstelepi Múmalom Rt. néven alakult meg.<sup>38</sup> 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.

A kő-, föld- és agyagipar ágban ugyancsak találunk gyáripari üzemet: a Barcsi Körkemence Rt. téglagyárát, amelyet 1893-ban alapítottak.<sup>39</sup> Ezt a vállalkozást nyilvánvalóan Barcs általános fellendülése hívta életre.

## 6. Közlekedési és kereskedelmi változások

Barcs fejlődésében jelentős szerepe volt a vasútnak. A Murakeresztúr-Barcs szakasz a Déli Vasút, míg a Pécs-Barcs szakasz a Pécs-Barcs Vasút társaság kezelésében kezdte meg a működését. A két fővonal közül előbb a pécsi-barcsi vasút készült el, ezt 1868. május 6-án adták át, a Barcs-murakeresztúri vonal 1868. szeptember 1-jétől működött. 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, így Kaposvárt is. 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, árcsökkenő erejétől. Azonban a kikötő és a vasútállomás forgalmának rohamos növekedése és a város gazdaságának fejlődése bizonyította a vasútvonalak megépítésének a helyességét.

A helyi érdekű vasutak fejlődését jelentős mértékben segítették elő az 1880-as években megjelent rájuk vonatkozó törvények. Ezeknek a fő célja az volt, hogy ösztönözzék vasutakba történő magánbefektetések súlyának növekedését az állami befektetésekkel szemben. Az első HÉV, ami érintette Barcsot, az 1885-ben megnyílt Barcs-Pakrác HÉV volt.<sup>40</sup> 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.

A Dráva felett Barcsra 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.<sup>41</sup> Az országos hídépítő program keretében 1902–1903 között a lebontott fahíd vonalában a mederbe 20 m mélyen süllyesztett kőpillérekre 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.<sup>42</sup>

A következő HÉV a Barcs-Somogyuszob 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 Barcsra keresztül tovább tudták szállítani a legnagyobb felvevőpiacuknak számító Pécsi Dohánygyárba. Valószínűleg ezért is nevezték ezt a vonalat a barcsiak „Bagóvasút”-nak.<sup>43</sup> További helyi érdekű vasútvonalak épültek. A Kaposvár-Barcs közötti HÉV vonal 1905-re készült el, amely az eredeti tervektől eltérve nem Drávapálfalunál, hanem Középrigócnál csatlakozott a Pécs-barcsi vasúthoz. A következő, és egyben utolsó megépült HÉV volt a Barcs – Sellye – Siklós vonal, amelyet 1912-ben nyitottak meg.

A gőzhajózás technikai előfeltételeinek megteremtése és a gazdaságos forgalom megindításához elegendő nagyságú fuvarigény a 19. század közepétől már adva volt. A gőzhajózás mégis csak 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.<sup>44</sup> Ezek a problémák az 1880-as években történő jelentős szabályozási munkálatokkal hárultak el. Bernhard Richard 1817. évi, mintegy négy évi tartó gőzhajó-üzemeltetése után 1856-ban jelent meg gőzhajó Barcsra, de ez már a Duna Gőzhajózási Társaság



(továbbiakban DGT) tulajdonában állt. Az 1860-as években már rendszeres kombinált személy – teher járat megindítására is sor került. 1865-ig Eszék-től 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.<sup>45</sup>

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.<sup>46</sup> 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 szlavóniai fára 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.

A folyón történő hajózás azonban még ekkoriban is rejtett magában veszélyeket. Néhány példa erre az állításra. 1902-ben a barcsi közúti híd pillérénel egy örvényben elsüllyedt egy teherhajó, ami Kapinczáról Barcsra tartott.<sup>47</sup> Vagy például 1909 áprilisában a Mária-Rastból Barcs felé tartó tutajaj öt vagon épületfa és deszka rakománnyal Bélavár közelében szétesett.<sup>48</sup>

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.<sup>49</sup> 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, ille-



tékek 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.<sup>50</sup>

A hajókról a vasúti kocsikra, vagonokba történő átrakodás ideje, és ezáltal a költségei alacsonyak voltak. A nagyobb teherhajók mind csak Barcsig közlekedtek felfelé a Dráván. Eddig voltak kiépítve a vontató utak is a Dráva partján, amelyeket a birtokosoknak kellett karban tartaniuk. Barcson 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.<sup>51</sup>

A drávai hajózás fontos volt Barcs fejlődésének szempontjából. Fontos volt, mert tökéletesen kiegészítette és együttműködött más közlekedési ágak szállító kapacitásaival. A kikötő és a vasútállomás egymáshoz közelsége szinte egyedülállóan jó alapot biztosított a fejlődéshez. A szállítási infrastruktúra ilyen magas fokú koncentrációja magához vonzotta a gazdasági élet szereplőit.<sup>52</sup>

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.

Barcstelep volt ekkor e 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.<sup>53</sup> Az itt élők nem is igazán érezték magukat Barcs-hoz tartozónak, mivel ott „csak” földművesek és iparosok, emitt pedig

nagykereskedők, üzletemberek, bankárok és tisztviselők laktak, ahol a világ minden részéből érkezett áruk forogtak.<sup>54</sup>

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,<sup>55</sup> de azokban a közraktárakban, amelyeket a Magyar Leszámítoló és Pénzváltó Bank bérelt ki, több mint 82.000 mázsa gabonafélét raktároztak be és 71.000-nél többet ki.<sup>56</sup> A víz-állástól függően rapszodikusán 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 mellett eladásra, esetenként pedig a tőzsdei árak befolyásolására törekedtek.<sup>57</sup> Széchenyi Imre szerint az országban Barcs 300.000 q (3000 vagon) befogadására alkalmas raktáraiban volt Budapest után a „legnagyobb látható gabonakészlet.”<sup>58</sup> A közraktárak forgalmáról és készleteiről a helyi hetilapok minden egyes száma pontos adatokat közölt. E rövid hírekből tudjuk, hogy a raktárak készlete 75.000–170.000 q között ingadozott, aminek 70–80%-át búza képezte. Barcs tárházainak évi forgalma gyorsan növekedett: 1882-ben 200, 1889-ben 848, 1893-ban 1230, 1896-ban 1380, 1902-ben 1300 és 1904-ben 1.560.000 q-át tett ki.<sup>59</sup> A közraktárak a tulajdonképpeni kereskedelemnek inkább csak segédeszközéül szolgálnak. A közraktárakban Magyarországon és Fiumében a népszámlálás idején 186 egyént alkalmaztak, ugyanakkor Horvát-Szlavónországban az időben még egyetlen közraktár sem állott fenn. Magyarországon közraktárakat Budapesten, Pozsonyban, Barcsban, Nagyváradon, Debrecenben, Nyíregyházán Kolozsvárott és Brassóban hoztak létre.

## 7. Összegzés

Barcs a 19. század elején egy ártéri területen fekvő, de egyedi sajátosságokat mutató kis mezőváros volt. A magyar agrárium fejlődése, amely többek között a napóleoni háborúk egyik pozitív következménye volt, jelentősen segítette a település fejlődését. A Széchenyiek gazdálkodása és fejlesztései révén fellendült a majorsági gazdálkodás; a földesúri család később is valamilyen formában mindig részt vett a jelentősebb kereskedelmi, ipari és infrastrukturális beruházásokban. Fontos aspektusa volt Barcs fejlődésének a közlekedési viszonyok javítása. Viszonylag korán megjelent Barcsban a vasút, annak kereskedelmi és egyéb előnyeivel. Emellett folyamatosan, a vasútnál kisebb mértékben, de fejlődött a Dráván történő hajózás is, vala-

mint a barcsi révátkelő fejlesztéseként megépültek a hidak a Dráva felett. Ezzel tovább erősödtek a település kereskedelmi 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 csaknem három évig fog tartani.

## JEGYZETEK / NOTES

1. Tilkovszky Lóránt (1991): 111. old.
2. Rummy munkáját fordításban közli: Tóth Péter (1988)
3. Cholnoky Jenő (1914)
4. Fényes Elek (1836)
5. Csorba József (1857): 58. old.
6. Harasztia Attila (2005)
7. 1784-hez: Danyi Dezső-Dávid Zoltán (1960); 1828-hoz Nagy. Ludovicus (1828); 1850-hez Fényes Elek (1851)
8. Kaposi Zoltán (2019): 62. old.
9. MNL SML IV. 1. h. Conscr. Regnicolaris, 1828. A földművelési rendszerre lásd még: T. Mérey Klára (1962); Simonffy Emil (1972)
10. MNL SML IV. 1. h. Conscr. Regnicolaris, 1828. Barcs.
11. MNL OL. P 623. Széchenyi-család lt. IV. csomó – 1825. aug. 3.
12. A kanizsai piachoz lásd: Kaposi Zoltán (2009): 224-225. old.
13. Erdősi Ferenc (1982); Tóth Péter (1988)
14. Szili Ferenc (1988)
15. Népszámlálás (1870): 584. old.
16. T. Mérey Klára (1979): 42. old.
17. Népszámlálás (1900): 975. old. Somogy megyében ekkor 13 nagyvállalatban, összesen 860 munkás dolgozott, s köztük volt a kaposvári cukorgyár is.
18. Lásd: Kaposi Zoltán (2017) tanulmányát.
19. T. Mérey Klára (1979): 39. old.
20. Lásd: Gazdacímtár (1895): 100. old. Barcsi járás adatai.
21. Lásd: Kaposi Zoltán (2018) tanulmányát a kanizsai vállalkozók földbirtokvásárlásairól.
22. T. Mérey Klára (1979): 46-47. old.
23. Népszámlálás (1900). 215-216. old. adatai alapján.
24. A Pécsi Kereskedelmi és Iparkamara 1882. évi jelentése. 25. old.
25. MNL SML. Megyei Főnökség iratai, Kimutatása az 1850 és 1851-ik évbeli holdszám szerinti dohánytermesztésnek és a két év közötti termesztés különbségének.
26. MNL SML. Barcs község iratanyaga. Barcs község 1889–1911. Fontosabb ügyek gyűjteménye. Úrbéri peres iratok. Barcs. 1894. évi szerződések.
27. MNL SML. Ct. I. köt. 94/I.

28. Kaposi Zoltán (2002): 240-241. old.
29. Rózsás Márton (2005): 46. old.
30. MNL SML. Cégbíróági Lt. társas cégek (továbbiakban Ct.) I. köt. 75/1. sz.; illetve lásd még: A Pécsi Kereskedelmi és Iparkamara 1882. évi jelentése 67. old.
31. MNL SML. Ct. 92/I.
32. A Pécsi Kereskedelmi és Iparkamara jelentése az 1889. évben (1890): 18. old.
33. A Pécsi Kereskedelmi és Iparkamara jelentése az 1893. évben (1894): 88. old.
34. MNL SML. Cégbíróági Levéltár. Egyéni cégek II. köt. 155. sz.
35. <http://www.somogyitemetkezes.hu/elodeink/nev-szerinti-lista/145>
36. 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 veszítette életét.
37. T. Mérey Klára (1979): 45. old.
38. „Barcsan új gőzmalom”. Somogy, 1893. jún. 11. 4. p. – „A barcstelepi műmalom”. Uo. 1893. júl. 2. 1-2. old.
39. A Pécsi Kereskedelmi és Iparkamara jelentése az 1893. évben. 89., illetve 110-111. old.
40. Megépítésére hg. Schaumburg-Lippe, a Barccsal szemközti verőcei, illetve a magyar oldalon lévő dárdai uradalom tulajdonosa kölcsönözte a pénzt az államnak. Lásd: <http://www3.arcanum.hu/onap/opt/a110616.htm?v=pdf&q=WRD%3D%28schaumburg>
41. Hajós Naptár (1900)
42. Barcs és Vidéke, 1903. nov. 3.
43. Harasztia Attila (2005): 50. old.
44. Vízügyi és Hajózási Közlöny, 1907. 41. sz. 322. old.
45. Erdősi Ferenc (1971)
46. Uo. 181. old.
47. Barcsi Lapok, 1902. ápr. 27.
48. Drávavidék, 1909. április 25.
49. Puskás Rezső (1948)
50. Bencs János – Dávid Ferenc (2016): 37. old.
51. A Pécsi Kereskedelmi és Iparkamara jelentése az 1893. évben (1894): 56. old.
52. Harasztia Attila (2005): 23. old.
53. T. Mérey Klára (1979): 49. old.

54. Rózsás Márton (2005): 54. old.  
 55. Uo. 159 és 161. old.  
 56. Uo. 172. old.  
 57. Erdősi Ferenc (1971): 200. old.  
 58. Széchenyi Imre (1892)  
 59. Erdősi Ferenc (1971) 201. old.

## FELHASZNÁLT IRODALOM / REFERENCES

- Bencs János – Dávid Ferenc (2016): Merre a Dráva vize öntözi Pannóniát. Dráva-szabolcs nyolc évszázada. Dráva-szabolcs.
- Cholnoky Jenő (1914): Somogy megye természeti viszonyai. In: Magyarország vármegyéi és városai. Somogy (Szerk. Csánki Dezső). Budapest.
- Csorba József (1857): Somogy vármegye ismertetése. Pest.
- Erdősi Ferenc (1971): Adatok az egykori Dráva-hajózásról és annak Barcs fejlődésében betöltött szerepéről. Somogy megye múltjából 1971. Levéltári Évkönyv 2. (Szerk. Kanyar József). Kaposvár.
- Erdősi Ferenc (1982): Somogy megye közlekedési hálózatának kialakulása a XIX–XX. században. A vasúthálózat kialakulása. In: Somogy megye múltjából 13. Levéltári Évkönyv. (Szerk. Kanyar József).
- Fényes Elek (1836): Magyar országnak, s a hozzá kapcsolt tartományoknak mostani állapotja statistikai és geographiai tekintetben. Pest. 1. kötet. Kaposvár.
- Fényes Elek (1851): Magyarország geographiai szótára. Pest, 1851. 1-2. kötet.
- Harasztia Attila (2005): Barcs közlekedése a dualizmus korában, középpontban a vasúti közlekedés. Szombathely.
- Kaposi Zoltán (2002): Magyarország gazdaságtörténete 1700–2000. Budapest-Pécs.
- Kaposi Zoltán (2009): Kanizsa gazdasági struktúrájának változásai 1743–1848. Nagykanizsa
- Kaposi Zoltán (2017): A kiegyezés szerepe a magyarországi mezőgazdaság fejlődésében. Agrártörténeti Szemle, LVIII. évf. (2017) 1–4. 67–88. old.
- Kaposi Zoltán (2019/a) Nagykanizsai vállalkozók birtokszerzései a város körüli területeken a dualizmus korában. In: Magyar Gazdaságtörténeti Évkönyv 3. Uradalom – Vállalat. (Főszerk. Kövér György) 223–241. old.
- Kaposi Zoltán (2019/b): Uradalmak, földbirtokosok és birtokforgalom a Dél-Dunántúlon a 19. században. Mezőgazdaságtörténeti Tanulmányok 14. Budapest. MMGM.

- Puskás Rezső (1948): Emlékeztető a Dráva folyó szabályozásához. Kézirat. (Dél-dunántúli Vízügyi Igazgatóság, Pécs irattárában.)
- Rózsás Márton (2005): Az idő sodrában-Barcs története dióhéjban, Dráva menti füzetek 5. Barcs.
- Széchenyi Imre (1892): Somogy megye. Felolvastatott a Magyar Tudományos Akadémia II. osztályának 1892. évi ápr. 4-én tartott ülésében. Budapest. MTA.
- Szili Ferenc (1988): Somogy megye kereskedelme a kései feudalizmus korában (1700–1848). Kaposvár.
- T. Mérey Klára (1962): A földművelési rendszer alakulása Somogy megyében 1720–1848. Agrártörténeti Szemle. IV. évf. 1–2.
- T. Mérey Klára (1979): Barcs gazdaság- és társadalomtörténete a kapitalizmus korában. In: Barcs múltja és jelene (Szerk. Bihari Ottó). Barcs.
- Tilkovszky Lóránt (1991): Széchenyi István csokonyai uradalma In: Somogy megye múltjából. Levéltári Évkönyv 21. Kaposvár. 111-154. old.
- Tóth Péter (1988): Somogy megye leírása 1812-ből. In: Somogy megye múltjából. Levéltári Évkönyv 18. (Szerk. Kanyar József). Kaposvár.

### **Statisztikai munkák**

- Gazdacímrtár (1895): A Magyar Korona országainak mezőgazdasági statisztikája 2. Budapest, 1897.
- Nagy, Ludovicus (1828): Notitae Politico - Geographico - Statisticae Incltyi Regni Hungariae, Partiumque Eidem Adnexarum. Buda, 1828. 1. kötet.
- 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): 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.

### **Újságok, folyóiratok**

Somogy

Barcs és Vidéke

Barcsi Lapok

Drávavidék

Hajós Naptár

Vízügyi és Hajózási Közlöny

### **Internet**

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

<http://www3.arcanum.hu/onap/opt/a110616.htm?v=pdf&q=WRD%3D%28schaumburg>