

mények azonban nem történtek. Muyszer József, barcsi plébános (1838–1852) 1848. június 20-án a nagyatádi kerület 45 helysége országgyűlési képviselőnek választotta.

1848 őszének eseményei közismertek. Szeptember 11-én, reggel 6 órakor Jellasics horvát bán seregével átlépte a Drávát, megindítva ezzel a nyílt, fegyveres támadást Magyarországon. Egy kisebb seregetest – oldalvéd – Barcsnál kompon kelt át. A reguláris katonaságot rövidesen nagyszámú rabló, fosztogató, fegyvelmezetlen népség követte, melyek jóval nagyobb károkat okoztak, mint a katonák. Jellasics seregének eltávolodásával a község élete viszonylagos nyugalomba jutott. A szabadságharc hadmozdulatai főként az ország északi és keleti területein folytak. Csak 1849 májusában vált újra hadszínterré a község, amikor a Kaposvárról korábban kiszorított, a Dráván túlra menekült császári sereg vissza akart térni a túlsó parttól, de a darányi nemzetőrök visszavetették őket. A sikertelen akció



Utcarészlet a dohánybevaltóval (1911)

után, május 21-én a horvátok ágyúzni kezdték a községet, és két zászlóalj át is kelt a Dráván, elfoglalva Barcsot. A betört ellenség rabolt, fosztogatott, majd továbbvonulva felégette Tarnócat. A nemzetőrség eközben lassan gyülekezett Szulokban. Május 24-én délelőtt a magyar sereg a Csokonya és Tarnóca közötti erdőben Tallián Károly őrnagy és Noszlopy Gáspár vezetésével megtámadta és szétverte a császáriakat. Azok Barcsig hátrálva megkíséreltek a Dráván keresztül komppal visszavonulni. A két túlterhelt komp azonban felborult és elsüllyedt, ennek következtében több mint százan a vízbe fulladtak. Ez volt az úgynevezett „barcsi csata”. A nemzetőrség soraiban önkéntes vagy kiállított nemzetőrként 84 barcsi, 18 pálfalusi és 30 szentesi lakos ne-

vét találjuk. Közülük a legfiatalabb 20, a legidősebb 50 éves volt. A reguláris honvédsereg soraiban 19 barcsi és 6 szentesi honvéd küzdött, illetve ennyinek a nevét őrizték meg a dokumentumok.

A szabadságharc bukását követő évtizedben haladásról alig beszélhetünk. A volt jobbagyok és zsellérek – hosszú pereskedés után – végre földhöz jutottak, de az 1864-ben befejezett úrbéri rendezéssel mégis a volt birtokosok jártak jobban. 1851-ben a drávai sószállítás megszűnt, a sóházat dohánybevaltóvá alakították át. A mezőgazdaság megrekedt az önállítási, illetve a szűkebb piacra termelési szinten. Úgy tűnt, hogy Barcs fejlődése megáll. Ám 1856-ban feltűnt az első gőzhajó a Drá-

ván, és hamarosan kikötő is épült. A hajók 1863-tól menetrend szerint közlekedtek Eszék–Barcs–Kakonya között, árut és személyt egyaránt szállítva. A fellendülő kereskedelem igazi segítőteret azonban a vasúttal kapott. 1867-ben kezdték építeni, és 1868. május

6-án már át is adták a Déli Vasút által fektetett pécs–barcsi, majd szeptember 1-jén a barcs–murakeresztúri vonalat. Ezzel Barcs – a csatlakozó vasútvonalak révén – összeköttetésbe került Béccsel és a tengerrel is. Szinte korlátlan lehetőségek nyíltak a vállalkozók számára. Ezt felismerve gomba módra szaporodtak a kisebb-nagyobb cégek, vállalatok, bankok, üzemek. Példa nélküli tempóban, alig két évtized alatt a poros kis faluból Magyarország egyik legforgalmasabb kereskedelmi központjává vált Barcs. A drávai szállítások óriási méretűvé duzzadtak. 1883-ban erős közúti fahidat, majd 1885-ben vasszerkezetű vasúti hidat építettek a folyó felett. Ezzel megnyílt az út a déli területek felé, közvetlenül is. A Dráva-parton hatalmas gabonarakartárak

épültek. Budapest után itt volt a legnagyobb gabonakészlet raktáron. Az évi átmenő forgalom vasúton és hajón csaknem 4 millió mázsa volt! Nem véletlen tehát, hogy a Déli Vasút állomásai közül Bécs és Trieszt után – a forgalmat tekintve – Barcs következett. Az intenzív forgalom, a munkásság nagy száma magával hozta, hogy a szervezkedés, az érdekképviseletek kialakítása igen korán megkezdődött. A munkaalkalmak csökkenése és az alacsony keresetek miatt 1894-ben itt zajlott le a megye legnagyobb munkásmegmozdulása, a gabonamunkások sztrájkja. Ebben az időben a legnagyobb üzemek a Neuschloss-féle Gőzfűrés, a Leszámitoló Bank gabonarakartárai, a Dráva Gőzhajózási Társaság és a Sertéshizláló Rt. voltak. Ez utóbbi igen korán, már 1909-ben villanyárammal látta el Barcsot, saját áramfejlesztő telepéről.

A vasútvonalak építésével egy időben a Rinya-patakot, mely addig a mai vasútállomás környékén torkollott a Drávába, új mederbe terelték, a mögötte lévő mocsaras, ingoványos rétet pedig feltöltötték. Az így nyert területen pár év alatt létrejött Barcstelep, melynek első épü-



Barcs vasútállomása a századfordulón

letei a Kanitz Károly bécsi bankár által építtetett hat egyforma épület („Hatházak”), és a „Garni” szálloda voltak. Barcstelep a mai vasútállomástól a sportcsarnokig tartott, és külön állomása,

postahivatala is volt. Az itt élők nem is igazán érezték magukat Barcschoz tartozónak (közigazgatásilag Barcs része volt), mivel ott „csak” földművesek és iparosok, emitt pedig nagykereskedők, üzletemberek, bankárok és tisztviselők laktak, ahol a világ minden részéből érkezett áruk



Barcs kataszteri térképe (1866)

forogtak. Egy korabeli újság egyenesen „közpolitika fészek”-nek titulálta Barcstelepet. Természetesen a település régi része is igyekezett felzárkózni az új városrészhez. Kohut Sámuel 1865-ben megalapította a mezőváros első gyógyszertárát, megnyílt a Korona Szállás és Étterem, fényképész műtermek létesültek, rohamosan épültek át a régi, és fel az új házak. A járdát téglával burkolták, mellé vadgesztenyefasort ültettek. Ezzel egy időben, az 1890-es évek közepétől megindult a két településrész összeépülése. Barcs felzárkózása azonban az egyre inkább városi képet mutató többi egykori mezővároshoz, elképzelhetetlen lett volna a betelepülő zsidóság tőkéje nélkül.

Az 1784. évi megyei összeírás Barcon mindössze egy zsidót említ. Salamon Ábrahámot és – feltehetően – családját. Egy évtizeddel később a Pusztabaracson található hamuzsírfőzőt és a mellette álló csárdát Sternberg Löbl „hamuszsidó” bérelte. 1836-ban Fényes Elek 6 zsidó la-

