

KAPOSI ZOLTÁN*

KIHÍVÁSOK ÉS MODELLÉRTÉKŰ VÁLASZOK. A DÉL-DUNÁNTÚLI VÁROSOK ÁTALAKULÁSA A 19. SZÁZADBAN

*CHALLENGES AND MODEL REGARDED RESPONSES.
TRANSFORMATION OF SOUTH TRANSDANUBIAN CITIES
IN THE 19. CENTURY*

ABSTRACT

In my study I am analyzing the economical development of the two major cities (Pécs, Nagykanizsa) of the South Transdanubia in the 19th century. This region was suffering from low level of urbanization. The development of the two cities shows two completely different ways. The economical transformation of Pécs was similar to the industrialization in England: the manufacturing industry dominated. World famous family enterprises were founded in this time (the coal mine of Erste Donau Dampfschiffahrtsgesellschaft, Zsolnay Porcelain Manufactory, Hamerli Glove Manufactory, Höfler Leather Manufactory, Angster Organ Manufactory). In the case of Nagykanizsa the trade was the most crucial factor in the urban development. The city was really lucky, due to the fact that it was located in the crossing of five roads and four railroads. In the 19th century the grain trade was dominant, while to the turn of the twentieth century the animal trade became the most important.

Gazdasági és társadalmi változások Magyarországon a 18. században

Magyarország társadalmi és gazdasági rendszere a 18. században sokat változott. Az európai modellhez hasonlóan jelentős népességyarapodás ment végbe, bár ennek okai különböztek a nyugati országokétól. Az országban a 18. század elején 4 millió fő élhetett.¹ Az össznépességre a legnagyobb hatással a nemzetiségi beáramlás volt a 18. században, amely révén a század vége felé a 9,5–10 milliós Magyarországon 40% körülire csökkent a magyarság aránya. Az 1784–85. évi népszámlálás szerint a társadalom 93%-a falvakban, míg 7%-a városokban élt. Az ország urbanizációs szintje messze az európai átlag alatt maradt. Az ország legnépesebb városa Debrecen volt csaknem 30 000 fős lakosságával, a fővárosnak számító Pozsony állt a második helyen 28 500 fővel.²

A török kiűzése után még a volt hódoltsági területeken is hamar újraszerveződött a hagyományos uradalmi rendszer. A hajdan elmenekült nagy-és középbirtokosok leszármazottainak egy része visszatért volt földjére, s a fegyverváltság lefizetése után újra gyakorolhatta földesúri jogait. Ugyanakkor a földtulajdonos réteg jelentősen ki is cserélődött, hiszen a földek nagy részét a 18. század első felében a feltörekvő Esterházy, Batthyány, Grassalkovich, Károlyi, Andrássy stb. családok szereztek meg.³ A vármegyéken belül a bene possessionati rétege jutott nagyobb szerephez, akik közül néhány generáció alatt sokan felemelkedhettek az arisztokraták közé. A földeket döntő részben a hagyományos úrbéreseket (jobbágyok, zsellérek) művelték, bár kétségtelen, hogy a 18. század közepére a piacorientáltabb helyeken már jelentősebb méretű földesúri majorságok is kialakultak.

* A PTE Közgazdaságtudományi Kar egyetemi tanára, az MTA doktora.

Az 1780-as évektől mélyreható gazdasági átalakulás indult meg. Az agrárárak szinte folyamatosan emelkedtek, aminek több oka is volt. Egyrészt a nagyhatalmi pozíció fenntartása egyre nagyobb létszámú hadsereget igényelt, amihez az államnak nagy mennyiségű élelmiszert kellett felvásárolnia. Másrészt az osztrák és a magyar urbanizáció miatt a városlakók száma és aránya folyamatosan emelkedett, így a hazai mezőgazdaság belső és külső piacai egyre szélesedtek.⁴ A kereslet erősödése a hazai földesurakat a saját kezelésben lévő majorsági árutermelés növelésére ösztönözte, hiszen az emelkedő árak révén jelentős jövedelmekhez lehetett jutni. A századforduló körüli francia háborúk során a hazai gabonaárak a korábbiakhoz képest mintegy tízszeresükre emelkedtek. A háborús konjunktúra persze nemcsak a termelőknek, hanem a nagykereskedőknek is óriási hasznot hozott: valóságos kereskedő dinasztiák nőttek fel ebben az időben. A napóleoni háborúk után az árak hirtelen leesetek, ami a hazai termelőket és a kereskedőket is alkalmazkodásra és sok esetben profilváltásra készítette.⁵

Urbanizáció és piacközpontok a Dél-Dunántúlon a 19. század első felében

A 19. század első felében felgyorsult a hazai urbanizáció: a városi népesség száma és aránya, illetve a városok száma is gyorsan növekedett. Magyarországon 1828-ban 51 szabad királyi város és 692 mezőváros létezett. A szabad királyi városokban átlagban 10 367, míg a mezővárosokban 2822 fő élt.⁶ Ahol nem, vagy alig jöttek létre szabad királyi városok, ott gomba módra szaporodtak a mezővárosok, hiszen a mezővárosi státusz kedvezőbb adózási és önkormányzati lehetőségekkel párosult, mint a falusi, ezért a nagyobb falusi közösségek megpróbálták vásártartási jogot szerezni, s mezővárossá válni. Természetesen a vásártartási jogot szerzett települések valódi városi funkciókat – piacközponti szerep, a polgárság létszáma, kultúrahordozó funkció – nagyon sokszor nem tudtak betölteni,⁷ így az 1840-es évekre mindössze 13–14%-os népességarányt tekinthetünk városiaknak. A városok növekedése az ország különböző területein egyenetlen volt, s jelentősen átrendezte a városok hierarchiáját. Az 1840-es években központi funkciót betöltő Pest-Buda, Debrecen és Pozsony mellé már felzárkózott Szabadka és Szeged is.⁸

A 19. században az agrárjellegű Dél-Dunántúlon kifejezetten kevés város volt. A térséget alkotó Baranya, Somogy, Tolna és Zala megye területén 1828-ban összesen 861 146 fő élt. Mindössze egy szabad királyi várost találhatunk ezen a tájon: Pécs 1780-ban szerezte meg a rangot. Mellette 89 mezőváros, 1294 falu, 879 pusztaság és külterületi lakott hely volt még a négy megye területén.⁹ Az országos tendenciáknak megfelelően a Dél-Dunántúlon is főleg a mezővárosok szaporodtak, amelyek száma 1784–1848 között mintegy háromszorosára nőtt. A térségben főleg a nagyobb uradalmi központok váltak mezővárossá. Mindez nem véletlen, hiszen nem felejtethetjük el, hogy a Dél-Dunántúl a 18–19. században alapvetően a nagybirtokok hazája volt, ahol az Esterházyak, a Széchényiek, a Batthyányak, a Festeticsék és néhány egyházi intézmény (püspökségek, káptalanok) alkalmanként több százezer holdas birtoka uralta a vidéket.¹⁰ A földesurak hamar felismerték a jövedelem-szerzés lehetőségét, s igyekeztek uradalmi központjaiknak vásártartási, s így mezővárosi jogot szerezni.¹¹ Az uradalmi központok az adóként elvont, vagy a majorságokban előállított agrártermékek gyűjtőpontjaivá is váltak, s körülöttük – a Thünen-modellnek megfelelően – ellátó és beszállító körzetek alakultak ki. Ám azt is hangsúlyozni kell, hogy a négy megye városainak fejlődése elmaradt az ország más részeitől.

1. táblázat. A legnagyobb népességű városok a Dél-Dunántúlon (1784–1900)¹²

Table 1. Cities with the highest population in the south transdanubian region

Város neve	Megye	Lakosság 1784-ben	Lakosság 1828-ban	Lakosság 1869-ben	Lakosság 1900-ban
Pécs	–	8 853	11 322	23 863	42 252
Dunaföldvár	Tolna	5 839	8 979	12 382	12 112
Mohács	Baranya	4 698	8 316	12 140	15 812
Szekszárd	Tolna	6 290	8 150	11 069	13 884
Nagykanizsa	Zala	5 475	8 000	15 125	23 255
Paks	Tolna	4 685	7 292	10 302	12 024
Keszthely	Zala	3 586	6 930	4 888	6 604
Bonyhád	Tolna	3 009	4 639	5 832	5 740
Bátaszék	Tolna	3 396	4 628	6 452	7 517
Tolna	Tolna	3 531	3 119	7 309	8 076
Kaposvár	Somogy	2 166	3 072	9 571	17 352
Zalaegerszeg	Zala	2 881	3 116	6 423	9 568

Forrás: 1784-re: Danyi Dezső–Dávid Zoltán (1960); 1828-ra: Nagy Ludovicus (1828–29); 1869-re: Népszámlálás (1869); 1900-ra: Népszámlálás (1900).

A 19. század első felének gazdasági és társadalmi folyamatait szemlélve a dél-dunántúli városok három nagyobb funkcionális tömbje rajzolódik ki. Az első csoportba Pécsét és Nagykanizsát sorolhatjuk, amelyek ebben az időben hatalmas piacörzetet tudhattak maguk körül, s működésük elsődlegesen a térség mezőgazdasági és ipari termékeinek előállítására és forgalmazására épült. A másik csoportot a Duna menti kereskedővárosok (Dunaföldvár, Mohács, Paks és Szekszárd) képezik, amelyek főleg a korban meghatározó külkereskedelmi útvonalat jelentő dunai kereskedelemről éltek. A Duna ebben a korban a legfontosabb kereskedelmi útvonal volt Ausztria felé, a magyar gabonaexport több mint kétharmada a folyón felfelé hagyta el az országot. A harmadik csoportot a hagyományos uradalmi vagy közigazgatási szerepkört betöltő városok jelentik (Kaposvár, Zalaegerszeg stb.), amelyek viszont lényegesen kisebb népességgel rendelkeztek. A három csoportból a továbbiakban az elsőt, a jelentős gazdasági fejlődést produkáló, s egyben típusesetet is jelentő Pécs és Nagykanizsa hosszú távú változásait vizsgáljuk meg.

Pécs és vidéke: a kereskedelemről az iparosodásig

Pécs a 19. században a Dél-Dunántúl legnagyobb városa volt. A város földrajzi helyzete is magyarázza központi szerepét, hiszen a Mecsektől délre jelentős méretű agrárterületek helyezkedtek el. A szlavóniai vidékekről, avagy a Török Birodalom területéről érkező áruforgalom jelentős része érintette a várost. Pécs közbiztonságával, szálláslehetőségeivel, védettségével biztonságos elemévé vált az átmenő távolsági kereskedelemnek. A város 1828-ban már 221 372 fős piacörzettel rendelkezett, tiszta vonzáskörzetébe 371 település tartozott, ebből 56 Somogy, a többi Baranya vármegyében helyezkedett el.¹³ Három országos főút futott össze Pécsen: nyugat felé a Szigetvár–Nagykanizsa–Bécs útvonal katonai és postai funkciói mellett fontos kereskedő útja is volt a térségnek; élénk volt a forgalma a Budáról érkező útnak; ugyanakkor a Balkánon összevásárolt termékek Eszéken keresztül érték el Pécsen. A három országúton kívül a reformkorban nőtt a szerepe Mohács elérhetőségének, hiszen a mecseki szén továbbszállítására ez volt a legközelebbi dunai kikötő.¹⁴ A kereskedelmi funkciók erősödése látható a nagykereskedők számának növekedésében is: míg 1823-ban 18, addig 1845-ben már 34 kalmárt (s mellettük 29 kereskedőt és 7 húsárust)

írtak össze a városban.¹⁵ Az áruforgalomban a 19. század első felében kiemelkedett az állatkereskedelem: a Dráva menti erdőkben felhizlalt sertéskondákat gyakran pécsi vásáron vették meg a soproni, szerb vagy bosnyák kereskedők.

A dualizmus korában Pécs központi szerepét erősítette a vasútépítés, bár kétségtelen, hogy a Mecsek alatt elhelyezkedő várost az országos vasúti fővonalak sokáig elkerülték.¹⁶ Pedig az első vasút hamar megjelent a városban: az 1850-es években a DGT kiépítette a Pécs–Mohács vonalat, amelyen eleinte csak teher, majd azt követően már személyszállítást is végzett, ám Mohácsról csak gőzhajóval lehetett elérni Pest-Budát. 1868-ra megépült a Barcsig tartó vasút, ám a főváros csak 1882-ben vált közvetlenül elérhetővé a pécsi kereskedők számára, ami az alföldi nagyvárosokhoz képest 20-25 éves késés.¹⁷ Pécsnek kevés, az országos nagykereskedelemben való bekapcsolódást igénylő terméke volt, így inkább mint a dél-dunántúli régió vasúti központja vált jelentőssé. Mindazonáltal a vasút forgalma folyamatosan növekedett, a századfordulón naponta már 7 személyvonat és 6 tehervonat indult el Pécsről.¹⁸

Pécs és vidéke gazdasági működése szempontjából sokáig nagy jelentősége volt a helyi mezőgazdaságnak. A városhoz tartozó terület a 19. században 12 245 kat. hold volt, amelynek 40 %-át tette ki az erdő.¹⁹ Pécsen négy olyan egyházi intézmény volt, amelynek a városon belül és kívül is jelentős földbirtokai voltak (Püspökség, Káptalan, Papnevelde, Székesegyház). Még a korabeli átutazók számára is szemet szúrt, hogy a város egy része gabonaraktárhoz hasonlít.²⁰ Okaként említhetjük, hogy az uradalmak központja a városban volt, s a magtárak a városon belüli egyházi telkeken helyezkedtek el. A város mezőgazdaságának másik sajátosságát a polgárok termelése adta, amelynek a legspecifikusabb ágazata a szőlőtermelés volt. Pécsen a 19. században a városi lakosság egyre nagyobb mértékben foglalkozott szőlő- és bortermeléssel.²¹ A város melletti mecseki hegyoldal jó lehetőséget adott szőlőtermelésre. A házi fogyasztás mellett a készpénzjövedelem megszerzése ösztönözte leginkább a helyi lakosságot a bortermelés növelésére. Mivel a bor iránti kereslet általában magas volt, így szinte folyamatosan szaporodtak a szőlőültetvények. A szabad királyi városi rang megszerzése után a polgárság borárúsítási joga szabaddá vált.²² A 19. század közepén a város határának mintegy 15%-át tette ki a szőlővel beültetett terület, ami a század vége felé már elérte a 21%-ot.²³

A szőlő és a bor több volt a polgároknak, mint önmagában egy fogyasztható termék vagy éppen egy jövedelmi forrás. A korabeli magyarországi városokban a polgári lét szimbóluma volt a helyben termelt bor, s a szőlőművelés egyes fázisaihoz köthető életmód. Fontos volt a szőlő a foglalkoztatásban is, hiszen a műveléshez idegen munkaerőt is igénybe kellett venni; ugyanakkor a szüret nagyszámú női munkaerőt feltételezett.²⁴ A szőlő-és bortermelés Pécsen egészen az 1880-as évekig, a filoxéra-járvány elterjedéséig folyamatosan növekedett.²⁵ A lakosság bortermelése, valamint a környékbeli jelentősebb borászatok készleteinek felvásárlása²⁶ adta az alapját a pécsi bor-nagykereskedelemnek: a 19. század utolsó harmadában Budafok mellett Pécs volt az ország második legnagyobb borkereskedő városa.²⁷

A város erősödő piacközponti jellegét mutatja az egymástól elkülönített termékcsoportok (gabona, állat stb.) forgalmazására alkalmas vásárterek szaporodása, a gazdasági kiállítások megrendezése, valamint a kereskedők számának növekedése. A régi hagyományokkal rendelkező napi és heti vásárokra nagy mennyiségben került a környék mezőgazdasági termékkészlete: zöltségek, gyümölcsök, húskészítmények, baromfi, tojás stb. Ezt támasztják alá egy kortárs könyvének sorai is: „*Városunk piacainak élelmiszerekkel ellátása jobbadán a város közelében levő falvak által történik, melyeknek lakosai jó részben az itt árubocsátott élelmicikkek termelése után élnek. A falusiak minden szerdán és szombaton tömegesen jönnek árucikkeikkel a városba, és ezeket a főtereken vásár-és árucarnokok*

hiján elég primitív módon, a földre terített kendőkre vagy kosaraikban maguk elé rakják, s a pornak, hőségnek, esőnek vagy hónap kitéve árulják."²⁸ A pécsi napi piac működése hasonlított más dél-dunántúli városok gyakorlatához. A kereskedelem újszerűsége a boltok, kereskedőházak, divatáruccsmokok megjelenése volt. A város kelet-nyugati tengelyét képező fontosabb utcákban a tűzfalakkal egybeépített házak földszintjein boltok hosszú sora helyezkedett el, amit csak néha tört meg valamilyen más funkcióval bíró középület. A vidéki nagyvárosokra jellemző tipikus elrendezettség is megmaradt: emeletes épület esetében alul az üzlet, a műhely és a raktár, felül a lakás; míg a földszintes épületek esetében az utcafronton az üzlet, míg a befelé nyúló épületszárnyakban a lakás és a műhely helyezkedett el. Fellendült a vendéglátás szektora is: az 1880-as évek vége felé Pécsen már négy első osztályú szálloda működött.²⁹

Az eddigiekből is látható, hogy a mezőgazdaság és kereskedelem sokáig meghatározó ágazata volt a pécsi gazdaságnak. A város gazdasági működésében a nagy változást kétségkívül a reformkortól gyorsan növekedő ipar hozta. Pécsre már a 18. században nagy számú német kézműves telepedett be, így nem véletlen, hogy a térség legnagyobb ipari gócpontjává vált a város. A 19. század első felében a dél-dunántúli városokban az adóköteleseken belül az iparúzó aránya általában 15–20% körül mozgott, ezzel szemben Pécsen az 1828. évi országos összeírás adatai szerint már a 30 %-ot is meghaladta az arányuk.³⁰ A nagy növekedés a 19. század második felében ment végbe, amikor a modern gyáripar kialakult a városban, s ennek következtében a 20. század elején már 40 % körül járt az iparral foglalkozók aránya. A 19. század második fele lett az az időszak, amikor Pécs gazdasága elkanyarodott a térség többi városától, hiszen míg máshol az ipar főleg a mezőgazdasághoz kapcsolódott, addig Pécsen a nyugati mintájú nagyiparosodás elemeit láthatjuk.

Ennek egyik kezdeti jele volt, amikor az 1850-es évek elején megjelent a városban az osztrák tulajdonban lévő Dunai Gőzhajózási Társaság (DDSG), amely a város határában terjeszkedve, a 19. század végéig csaknem minden magán- vagy társasági tulajdonban lévő szénbányát felvásárolt, s a városi népesség foglalkoztatásában egészen 1945-ig igen fontos szerephez jutott.³¹ A DGT kétségtelenül megpezsdítette a város életét, hiszen modern munkaszervezetet, racionális működést, a kor színvonalát meghaladó technológiát, infrastruktúra-fejlesztést hozott, s egyben jelentős karitatív tevékenységet is végzett.³² A Pécs melletti bányákban kitermelt szén nagy részét a társaság hajóin használták fel, kisebb részét pedig a városban (lakosságoknak, közüzemeknek stb.) értékesítették.

A szénbányászat mellett több olyan iparág is kialakult Pécsen, amelyre méltán lehetett büszke a város lakossága. Az 1860-as évek második felében indult meg a Zsolnay Vilmos tulajdonában lévő kerámiagyár termelése, amely néhány évtized alatt világhírű termékek sorát állította elő. A kerámiagyártáshoz a jó minőségű alapanyagot a Mecsek oldalában lévő agyaglelőhelyekről bányászták ki. A helyi munkaerő folyamatos bevonása mellett szükség volt külföldi, főleg morva és szász szakmunkások behívására is. A gyár a 19–20. század fordulóján már 700–800 főt foglalkoztatott, a DGT szénbányája mögött a második legnagyobb vállalattá vált. A Zsolnay-gyár porcelánfajansz termékeivel már az 1878. évi párizsi világiállításon befutott, később pedig az eozin és pyrogránit termékeivel növelte imázsát. A képzett szakmunka, a gondos és találékony tervezés, s a vállalkozó zsenialitása révén jelentős piaci sikereket ért el. Piacai egyre szélesedtek, a cég ismertsége hamarosan országossá, majd Monarchia-szintűvé vált.³³ Hasonlóan gyors növekedésen ment át a pécsi kesztyűgyártás, ahol Hamerli János alapozta meg a csaknem 20. század végéig tartó kesztyűgyártás, s így a „pécsi kesztyű” hírnevét.³⁴ Túlterjeszkedett saját régióján az Angster-orgonagyár is: a hazai kereslet kielégítése mellett Európa számos országának egyházi intézményeiben máig a pécsi orgonagyár termékei szólnak meg.³⁵ Évszázados karriert alapozott meg 1884-ben Höfler Jakab, amikor addigi tímárműhelyét sikerült gyárrá

fejleszteni, s ezzel elindult a pécsi bőrgyártás nem mindennapi karrierje.³⁶ De említhetnénk még Hamerli József vállalkozását, akinek vaskereskedése mellett sikerült fellendítenie egy megvásárolt gépgyártó üzem termelését, s amely cég jogutódja (Hauni) ma Pécs második legnagyobb vállalata.³⁷ A sort folytathatnánk, de ezekből is egyértelműen látszik, hogy a dualizmus korszakában elindult gyáripari vállalkozások (máig szólóan) erősen meghatározták a város gazdaságának működését. Tegyük még hozzá, hogy a századforduló idején a piaci verseny éleződése közepette a fejlesztési források biztosítása miatt a kezdeti családi vállalkozások közül többet részvénytársasággá szerveztek át.

Az ipart illetően még egy különlegességről kell szólnunk, s ez a helyi kisipar. Az ágazatról a kortársak meglehetősen negatívan nyilatkoztak a 19. század vége felé, hiszen egy olyan ágazatot érzékeltek, amely gyors leépülésen ment át. Pedig a belvárosban élő iparosok hosszú időn keresztül meghatározó szerepet játszottak nemcsak a helyi iparban, hanem a város működésének irányításában is. Ők voltak azok, akik a (németes) hagyományokat leginkább őrizték, s még ebben a korban is véleményük, szokásaik, magatartásuk alapvetően befolyásolta a pécsi közgondolkodást. Ám az is tény, hogy a gyáripar alaposan kikezdte a kisiparosok pozícióit, s piacaikat jelentősen leszűkítette. A 19. század végén – a hagyományoknak megfelelően – a pécsi kisipar legjelentősebb ágazata még mindig a széles értelemben vett ruházati ipar volt. A ruházati iparban 1054 vállalkozás működött, amely az összes ipari vállalkozás (1848) 57%-át, tehát jóval több, mint a felét tette ki.³⁸ Ugyanakkor a ruházati iparban a segédszemélyzet létszáma csak 692 fő volt, ami a teljes ipari foglalkoztatásnak mindössze 18%-a, vagyis a ruházati iparon belül élt a legtöbb vállalkozás, ám ezek döntően segédnélküli egyéni kisüzemek voltak. A kisipar legjelentősebb szakmái között találjuk a szabó, a csizmadia, a szűrszabó, a szűcs, a tímár, a kalapos, a bádogos, az ács, a kőműves és a lakatos mesterségeket.³⁹ A kisipar fennmaradását erősítette, hogy ezen a területen igen magas színvonalú termelés és szolgáltatás alakult ki.

Az iparosodás mélyreható átalakulást hozott magával a város kiterjedésében: a belvárosi területek hagyományos zártága mellett megjelent a külvárosokba települt gyáripar, mellettük lakva a nagy tömegű munkásság. Ezzel párhuzamos változások mutatkoznak a városi társadalom összetételében, ahol egyre inkább a nagy létszámú munkásság vált meghatározóvá. A századforduló körüli években már erősen lecsökkent az agrárágazatban dolgozók száma, ugyanakkor dinamikusán nőtt az iparral és bányászattal foglalkozóké, akárcsak az értelmiségi pályán működők, valamint a kereskedelemben és a szállításban dolgozók aránya.⁴⁰ A sikeres iparosodás eredményeképpen a 20. század elejére Pécs vitathatatlanul a Dél-Dunántúl legfontosabb ipari központjává vált.

Nagykanizsa: a kereskedő város modellje

Mennyiben különbözik a pécsi modelltől Nagykanizsa fejlődése? Kanizsa hosszú évszázadok óta a Délnyugat-Dunántúl legnagyobb települése.⁴¹ A város már a 17. század végétől rendezhetett országos vásárokat, a királyi engedély évi négy vásár megrendezésére biztosított jogot.⁴² A piacközponti funkció kialakulását elősegítette, hogy a mezővárosnak különlegesen szerencsés volt a közlekedés-földrajzi elhelyezkedése, hiszen egy olyan csomópontban helyezkedett el, amelyből öt országos jelentőségű út ágazott szét.⁴³ Kanizsa a 19. század első felében – mint a Batthyány-hitbizomány egyik uradalmi központja – egy 50-60 km sugarú kör legfontosabb piacközpontja volt: 1828-ban 257 zalai és somogyi település vallotta Kanizsát egyedüli piacának, ezzel az ország hetedik legnagyobb piackörzetével rendelkezett a város.⁴⁴ A reformkorban a Magyarországról exportált gabona 20–25%-a a város piacán cserélt gazdát, ugyanakkor az importban is nagy volt Kanizsa szerepe. Jog-

gal írhatta egy korabeli statisztikus, hogy „... csaknem egész Somogy vármegye innen veszi a gyári és gyarmati portékákat”.⁴⁵ A piacra kerülő gabona és a többi termék nagy része a helyi 31 000 kat. holdas uradalomból, valamint a környék nagybirtokairól származott, Kanizsa körül ugyanis számos latifundium helyezkedett el, amelyeken kiterjedt méretű major-sági árutermelést folytattak. A városban hamar létrejöttek a kereskedelem működését elősegítő szolgáltató alrendszerek: a 18. század közepén vendégfogadók épültek; a reformkorban már kávéházak és szállodák várták az utazókat.⁴⁶ Érdekes vonása a kanizsai gazdaság fejlődésének, hogy a 19. század közepére itt alakult ki a Dunántúl (Pápa mezőváros után) második legnagyobb zsidó közössége. A zsidóság beköltözése az 1770-es évektől szinte folyamatos volt, de főleg az 1830–40-es években gyorsult fel. 1848-ban a kanizsai zsidóság – a városi népesség mintegy 15%-a – döntően iparral és kereskedelemmel foglalkozott.⁴⁷

A 19. század első felében a nagykereskedelmi áruösszetétel, s így a nagykereskedők szakmaspecifikációja is sokat változott. Mária Terézia korában még elsődlegesen az állatkereskedelem játszotta a fő szerepet, ám a napóleoni háborúk idején a növekedő állami kereslet miatt egyértelműen a gabonaforgalmazás lendült fel. Az 1820-as évek dekonjunk-túrája alatt a gypjúkereskedelem jelentette a kiemelkedés lehetőségét, az 1830–40-es évektől viszont egyértelműen a gabonaforgalmazás előretörését figyelhetjük meg. A legnagyobb kereskedő családok elsődlegesen a gabonaforgalmazásra szakosodtak. A gabonakereskedelem a forradalom előtti és utáni időkben is alapvetően a zsidó nagykereskedők kezében maradt, akik közül többen országos hálózatot is kiépítettek, nem is beszélve azokról a forgalmazókról, akik Bécsben és Pest-Budán is raktárakkal és üzletekkel rendelkeztek.⁴⁸

A 19. század második felében gyorsan utat tört magának a polgárosodás folyamata, aminek számos jele volt. Viszonylag hamar, már 1858-ban sikerült lezárni a város lakossága és a földesúr által korábban közösen használt erdők és legelők elválasztásáról szóló tárgyalásokat, ami révén megszilárdultak a földtulajdonviszonyok.⁴⁹ A 12 907 holdas határára mintegy 85 %-a a helyi lakosság kezére került (a mintegy 4300 holdas erdőt a városi közösség természetesen nem osztotta szét). A vasút, mint a gyors szállítás eszköze, már az 1860-as évek első felében megjelent a városban. A Déli Vasút vonalain mind a két főváros (Pest-Buda: 1861; Bécs: 1865), a nyugati és déli osztrák területek, valamint a tengerparti kikötők gyorsan elérhetővé váltak. Kanizsa e téren két évtizeddel megelőzte Pécsét. Nem véletlenül jegyzi meg az egyik kamarai jelentés, miszerint „*A vasút miatt a forgalomnak valóságos gyűjtőpontjává vált*” a város, ahonnan Bécs, Pest-Buda és Trieszt felé visznek nagy tömegű árut.⁵⁰ Javult a város belső infrastruktúrája is: egyre több gabonátárház és csarnokot építettek, megjelentek a nagy elárusító helyek (magazinok, bazárok stb.). A vasúthoz raktárak, kiszolgáló épületek, rávezető utak kellettek, amelyek létrehozása szinte a város összes vállalkozóját mobilizálta. Sok kanizsai vállalkozó gazdagodott meg a vasút építésén és működtetésén, közülük is kiemelkedett Gutmann S. Henrik, aki a Monarchia egyik legnagyobb vasúti talpfaszállítója volt a 19. század második felében.⁵¹ Jelentősen javult a piactér kiépítettsége; kövezett, jó minőségű utakat építettek vagy éppen klinkertéglával rakták ki, később egyes részeit aszfaltozták is stb.).⁵² Az 1871-től rendezett tanácsú városi joggal rendelkező Nagykanizsa gyorsan átalakult: új köz- és magánépületek tucatjai jöttek létre rövid időn belül.

Mivel a jó közlekedési és kereskedelmi adottságokkal rendelkező város esetében nem okozott problémát nagy tömegű iparcikk beszerzése, illetve mert az országnak ezen táján nem voltak jelentősebb ipari nyersanyagforrások, ezért az iparosodás csak lassan és viszonylag későn indult meg Nagykanizsán. A 19. század közepén még csak egy-egy cigaretta- és szivargyártó üzem, egy likörgyár és egy olajsajtoló volt a városban.⁵³ Különösen a gyáripar hiányzott sokáig a város gazdasági életéből, a létrehozott ipari üzemek általában

csak szerény alkalmazotti létszámmal működtek. 1900-ban Nagykanizsán mindössze 12 olyan ipari üzem volt, amelyben 20 dolgozónál többet foglalkoztattak.⁵⁴ A város legnagyobb gyára a *Stern Mór* tulajdonában lévő, 1893-ban alapított cserépipari üzem (150 fő), a *Kardos Sándor és társa* által 1902-ben alapított kefégyár (140 fő), *Nikolai Ferdinánd* 1907-ben alapított vas-és kocsitengely-gyára (115 fő), valamint a 80–90 főt foglalkoztató villamos áramot előállító üzem volt. A századforduló idején már Nagykanizsán is (Pécshez hasonlóan) megjelentek a magánüzemek mellett a részvénytársaságok, ezek közül a szeszgyár és a sörgyár számított nagyobbaknak.⁵⁵ A gyáripar mellett a helyi gazdaság alapvető jellemzője maradt a kisipar: a századfordulón a kanizsai ipari vállalkozásoknak 81 %-a kisüzemi vállalkozás volt.⁵⁶ Az 1103 ipari vállalkozásból 668 önálló, segédek foglalkoztatása nélküli kisüzem volt, további 194 vállalkozás 1 alkalmazottal működött. Ugyanakkor az ipar ágazati rendszere folyamatosan szélesedett. Legfontosabb ágazat a ruházati ipar volt, amely ágazatban az iparosok mintegy fele dolgozott. Közülük is kiemelkedik a 444 fős cipész-és csizmadia szakma, valamint a 257 szabó. Gyorsan fejlődött az élelmiszeripar, amelynek foglalkoztatottsága már 11,5 %-ot tett ki; a mindig jelentős építőipar és faipar, s egyre szélesedett a vendéglátás ágazata is.⁵⁷ Az első világháború kitörése előtt Nagykanizsán 583 önálló iparos, 859 segéd és 598 tanonc működött.⁵⁸

A fentebb vázolt gazdasági átalakulás és fejlődés szerves és meghatározó része volt a kanizsai kereskedelem bővülése. 1851-ben a városban működő 39 nagykereskedő közül 9 foglalkozott gabonaforgalmazással, s az adókimutatások szerint egyértelműen ők voltak a legnagyobb jövedelmet realizáló városlakók.⁵⁹ Az 1850-73 közti konjunktúra időszaka további előrelépési lehetőséget biztosított. Ebben az időben vált a gabona meghatározó termékké a magyar exportban, s ebből a kanizsai kereskedők is kivették részüket. A nagykereskedők száma gyorsan szaporodott: az 1857. évi kamarai jelentés adatai szerint Kanizsán már 58 nagykereskedő működött, akik közül 23-an foglalkoztak gabonakereskedelemmel.⁶⁰ Az 1873. évi tőzsdeválság s az utána bekövetkező áresés miatt a gabonakereskedelem mellett egyre jelentősebbé váltak a kínálat szélesítése révén megjelenő szakágak, mint például a bor-, a fűszer-, a déligyümölcs-, a liszt-és a sertéskereskedők.⁶¹ A krach utáni élenkülésben nagy szerepe volt az 1876 után megrendezett kiállításokkal egybekötött vásároknak.⁶² A 19. század utolsó évtizedeiben igen jelentős kereskedelmi vállalkozások alakultak meg a városban. A már említett Gutmann S. Henrik fiai szinte mindenben érdekeltek voltak a városban,⁶³ de kiemelhetjük az országosan is ismert borkereskedőket, élükön Zerkowitz Alberttal. Évente 20 000 hl bor hagyta el a város piacait, s vitték Ausztriába és Svájcba.⁶⁴ A nagy tömegű termékhez tárházakra, közraktárakra volt szükség, amelyeket 1897-től alakítottak ki.⁶⁵ A helyi uradalmi termelés növekedése is nagy lehetőséget rejtett: az 1896-ban Linzer Károly újpesti szeszgyárosnak bérbe adott kanizsai uradalomban a háború előtti években már 10 majort működtettek, amelyek termékeit a helyi piacon értékesítették.⁶⁶ A századforduló környéki foglalkoztatási adatokban is jól látszik a forgalmazás előretérése: a dél-dunántúli városok között Nagykanizsán volt a legmagasabb a kereskedelemmel foglalkozók aránya.⁶⁷

A 19-20. század fordulóján a nagykereskedelem új lehetőségét biztosította a nyomott áron értékesíthető gabonával szemben az állatkereskedelem. A dunántúli városokból kettő település emelkedett ki az állatkereskedelmet illetően. A legtöbb állatot Nagykanizsán adták el (122 710 darab), a második helyen nem sokkal töle elmaradva Sopron szerepel (105 059 darab).⁶⁸ Feltűnő ugyanakkor, hogy a Nagykanizsánál jóval nagyobb lakossággal rendelkező városok (Székesfehérvár, Győr stb.) az állateladásokat tekintve csak harmadánegyedét tették ki a kanizsai forgalomnak, különösen szembeötlő Pécs alacsony kereskedelmi volumene, ahol egy évben mindössze 5119 darabot értékesítettek. Fajták szerint vizsgálva az állatkereskedelmet sajátos szakosodást figyelhetünk meg. A szarvasmarha-

forgalomban Nagykanizsa emelkedik ki a sorból, hiszen az évi forgalom csaknem elérte a 80 000-es darabot; a sertéskereskedelem terén Sopron vezet a maga 65 406 darabos állományával, a második helyen Kaposvár áll az 51 000 darabbal, míg Nagykanizsa a harmadik helyen található 37 112 darabbal. (Sopron sertéskereskedelemben betöltött pozíciója nem meglepő; közismert, hogy míg az alsó-ausztriai kereskedők az 1880-as években át nem vették a soproniaktól a sertésüzletet, addig óriási kereskedelmi koncentráció alakult ki a városban.)⁶⁹

A nagykanizsai állatkereskedelem országos méretekben is meghatározó volt. Az 1908. évi forgalmi adatok alapján Nagykanizsát csak két város előzte meg. A legtöbb állatot a régóta óriási állatkereskedelmet lebonyolító Debrecen forgalmazta, a második helyen Budapest található a 187 093 darabos forgalmával, utána viszont Nagykanizsa következik. Fajták szerint vizsgálva viszont Nagykanizsa a szarvasmarha-kereskedelemben megőrizte az első helyét (Debrecenben 49 860, Budapesten 44 727 szarvasmarhát adtak el); ugyanakkor az említett két másik város állatellátásaiban egyértelműen a sertésállomány dominált. Az összesített adatok alapján a hazai állatkereskedelemben Nagykanizsa a harmadik helyen állt,⁷⁰ ha azonban az eladott állatokat ún. számosállatba számoljuk át, akkor Nagykanizsa egyértelműen az első helyre kerül, főleg a nagytömegű szarvasmarha eladása miatt.⁷¹

De nemcsak a nagykereskedelem vált fontossá a város életében, mellette igen nagy szerep jutott a mezőgazdasági termékek kiskereskedelmének is. A korabeli városokban, s főleg az agrártérségek központjaiban lévő városokban a gyorsan növekedő népesség ellátásában még mindig meghatározó szerepe volt a városban, vagy annak közvetlen környékén megtermelt élelmiszereknek. A 19. század második felében ebből a szempontból szerencsés helyzetben volt Nagykanizsa, mivel a város nyugati oldalán, Kiskanizsán ekkor jött létre a máig híres, intenzív munkát igénylő kertészeti termelési vertikum, amelynek a legfontosabb termékei a zöldségfélék, a gyümölcsök, a káposzta, a hagyma és a virágok voltak.⁷² A helyi ellátás céljából a napi és heti piacoknak volt nagyobb jelentősége. A város központja, az Erzsébet tér, a Fő utca, a mai Deák és Eötvös-tér különböző vásároknak volt a helyszíne.⁷³ Napi élelmiszerekhez főleg az Erzsébet téri standokon és kofáknál lehetett hozzájutni. Korabeli fényképeken is jól kivehető, hogy sorokba rendezve, néha asztalról, néha csak a földre leterített ponyvákrol, kosarokból árulták zömmel középkori asszonyok a különböző termékeket. Egy századfordulón készült leírás szerint a következő rituálé szerint zajlott a termékek elosztása: *„Reggel korán már ott vannak a piacon a sáskák... bagolai, pallini és szentmiklósi és sáncai menyecskék egészítik ki a gyülekezetet. Mint a hollók a dögtestre, úgy rohannak oda a nagykanizsai kofák...egy félóra alatt az összes termék a kofák kezében van...a falusi asszonyok örülnek, ha egyszerre túladhathatnak áruikon, amelyik itt marad, az felemeli az árt oly magasra, mint a kofák.”*⁷⁴ De megjelentek a téren a különböző mozgóárusok is, akik már szekerekről, hűtött, zárt kocsikról húst mértek, avagy zöldségféléket árultak. A vásárlóközönség is megoszlott: a nevezetesebb polgárcsaládok, akik cselédeket, komornát vagy egyéb alkalmazottakat tudtak tartani, már a házvezetőt küldték egy-két cipekedő cseléddel a piacra vásárolni; ugyanakkor az átlagos lakosok (a bevásárlás főleg női tevékenység volt) személyesen jelentek meg a piacon. Tudjuk azt is, hogy nemcsak az intézményes vásárokon lehetett élelmiszert vásárolni, működött még a házaló módszer is, illetve sok olyan üggyel találkoztunk, ahol engedély nélkül az utcákon, kapualjakban árusítottak élelmiszert.

Összegzés

Látható az eddigiekből, hogy a térség két legnagyobb városának piacközponttá válásában igen nagy szerepe volt a külső és belső tényezőknek. Mivel a magyar gazdaság a Habsburg Birodalomban adottságainak megfelelően főleg mezőgazdasági termeléssel foglalkozott, ezért az osztrák és a cseh piac sokáig meghatározta a hazai agrártermelők és nagykereskedők lehetőségeit. Az 1860–70-es évektől viszont kinyílt a világ: a nyugati, polgári életmód hazai megjelenése, a gyors népességnövekedés és a társadalmi kereslet szinte folyamatos bővülése a kereskedelem mellett már az ipart is növekedésre ösztönözte. A vasút kiépítése, valamint az egyre szélesedő kereskedelmi láncolatok, hálózatok révén a sokáig elzárt kis piackörzetek közötti átjárás egyre erősebbé vált, lehetőséggé vált az addig egy-egy piachoz kötődő körzetek átjárása. Az is tény azonban, hogy a dualizmus korában gyors növekedést mutató két város fejlődése az első világháború alatt, majd az azt követő szerb megszállás, illetve a trianoni békeszerződés (1920) miatt megtört. A Monarchia országrészeinek piacaira szerveződő Pécs és Nagykanizsa a korábbi értékesítési lehetőségeit elveszítette, ami nehezen kezelhető, hosszú távú strukturális termelési és foglalkoztatási problémákat okozott a két város működésében.⁷⁵

JEGYZETEK

1. Wellmann Imre (1989): 89. old.
2. Danyi Dezső–Dávid Zoltán (1960) táblázatos adatai alapján.
3. Kaposi Zoltán (2007a): 50. old.
4. Benda Gyula (1985): 85–89. old.
5. Lásd például a kanizsai piac árgörbéjét: Kaposi Zoltán (2007b): 18. old.
6. Nagy Ludovicus (1828–29): adatai alapján számolva.
7. Corfield, Peneleope (1985): 3. old.
8. Bácskai Vera (1988): 37. old.
9. Nagy Ludovicus (1828–29). 1. kötet adatai alapján számolva.
10. Lásd például: Somogy Megyei Levéltár. Cons. Poss. 282–283. 1806.
11. Kaposi Zoltán (2001): 102. old.
12. A városok nevénel a mai elnevezéseket használtuk.
13. Bácskai Vera (1993): 217. old.
14. Kaposi Zoltán (2006): 15. old.
15. Antalffy Gyula (1982): 87. old.
16. Kaposi Zoltán (2006): 113. old.
17. A nagyobb alföldi vasútvonalak kiépítésére, amelyeken már nagy tömegű mezőgazdasági terméket lehetett szállítani, az 1850-es években került sor. Lásd: Czére Béla (1989): 864–865. old.
18. Ágh Timót (1894): 257. old.
19. Mezőgazdaság (1895): 1. kötet, 142. old. adatai alapján számolva.
20. Urbáriumok és összeírások a Magyar Országos Levéltárban. Arcanum, 2004. (CD). 168:39. 1801.
21. Rúzsás Lajos (1963): 279–317. old.
22. Kaposi Zoltán (2006): 17. old.
23. Mezőgazdaság (1895): 142. old.
24. Haas Mihály 1845-ben azt írta, hogy szüretkor „a város akkorban csaknem üresnek tetszik. Hívott és hívatlan vendég örömmel fogadtatik a pinczeházaknál” Lásd: Haas Mihály (1845): 21. old.
25. Ágh Timót (1894): 198. old.
- 26 Különösen jelentős volt a Péctől néhány km-re lévő Pellérdén folyó, Czindery László somogyi alispán által folytatott nemes szőlő- és bortermelés, amely igen híres volt, s még a pesti keres-

- kedőket is vonzotta. Lásd: Baranya Megyei Levéltár. Baranya megyei Gazdasági Egyesület iratai. 1845. év, 37.p.
27. Vörös Andrea (1999): 123–132. old.
 28. Ágh Timót (1894): 120. old.
 29. Kaposi Zoltán (2006): 107. old.
 30. A pécsi arányhoz: Eperjessy Géza (1977): 254. old. Érdemes megjegyezni, hogy pár évvel később készült, 1832. évi összeírás szerint ennél is jóval magasabb kézműiparos-arányt érzékelhetünk Pécsen.
 31. Tegyük hozzá, hogy a DGT bányáinak többsége a városon kívül helyezkedett el, de a bányák közelében kialakított kolóniákon élő tömegek ellátásában Pécsnek nagy szerepe volt. Pécs közgazdasági területén belül ekkor még csak Pécs-bányán volt jelentősebb üzeme a Társaságnak. 1945 után a bányászfalvakat (Vasas, Szabolcs, Somogy stb.) Pécshez csatolták.
 32. Lásd: DGT bányái (1893); illetve Babics András (1952).
 33. Rúzsás Lajos (1954)
 34. Kesztyűgyár (1977)
 35. Angster József (1993)
 36. Kaposi Zoltán: (2006): 77. old.
 37. Ugyanott: 87. old.
 38. Foglalkoztatás (1900): 115. old.
 39. Ugyanott.
 40. Lásd részletesen, statisztikai adatokkal alátámasztva: Kaposi Zoltán (2006): 33. old.
 41. Kanizsa mezőváros két részből állt. A keleti része (Nagykanizsa) volt a nagyobb, míg a nyugati oldalon (Kiskánizsa) a lakosságnak csak a 30–35%-át tömörítette. A keleti oldal lassan emelkedő, dombosabb, míg a nyugati oldal lapályos vidék volt. A két városrész között állt hajdan a vár, amit egy hatalmas mocsár vett körbe. A 19. század elején a mocsarat lecsapolták, s rétként és legelőként hasznosították.
 42. Magyar Országos Levéltár (a továbbiakban: MOL.). Helytartótanácsi Levéltár. C 35. 106. Lad. A Fasc 33. N.36. A vásártartási kiváltság 25 évre szól, de azt meg lehetett hosszabbítani. A reformkorban az országos vásárok száma hatra nőtt.
 43. Lásd például: Thüry György Múzeum. Történeti Okmánytár, 75.485.1. Situations und niveau Plan der Gross-Kanisaer Post und Commerciellen Strassen mit Constructions Infilen 1822. térképet.
 44. Bácskai Vera (1993): 213–249. old.
 45. Fényes Elek (1836): 1. kötet, 456–457. old.
 46. Antalffy Gyula (1982): 62. old.
 47. Zala Megyei Levéltár (a továbbiakban: ZML.). IV. 102/C. 1848. évi zsidóösszeírás. Nagy- és Kiskánizsa.
 48. Kaposi Zoltán (2009a): 280. old.
 49. Az eredményeket a legjobban a ZML. Nagykanizsa város levéltára. „Kis- és Nagykanizsa Város Birtok főkönyve a hitelesített adó-cataster szerint” összeírás adatai alapján lehet látni.
 50. Soproni Kamara jelentései (1860–62): 95. old.
 51. Kerecsényi Edit (1979): 150. old.
 52. Az ekkor végbement városon belüli változásokhoz lásd: Barbarits Lajos (1929): 109–138. old.
 53. Nieder-österreichisches Gewerb-Verein, 1851. június 12.
 54. Thirring Gusztáv (1912): 2. kötet, 309. old. Tegyük hozzá, hogy a korabeli fogalmak szerint a 20 főnél többet foglalkoztató üzemet neveztek gyárnak.
 55. A Nagykanizsai Malátagyár és Serfőzde Rt-t 1892-ban alapította néhány nagykanizsai polgár, Gutmann Vilmos vezetésével. Lásd: ZML. Cégbírósi iratok. N.T. I. 141. 206. old. A gyár a századfordulón az 101 857 forint nyereséget ért el, s 7%-os osztalékot is fizetett. Lásd: Thirring Gusztáv (1912): 309. old.
 56. Thirring Gusztáv (1912): 309. old. Adatai alapján számolva.
 57. Ugyanott.
 58. Weiser János (1929): 305. old.
 59. Nieder-österreichische Gewerb-Verein, 1851. június 12.

60. Verzeichnis (1857): 50. old.
61. Ez már az 1876. évi kamarai adatok alapján is látszik. Lásd: Soproni Kamara (1876): 538–543. old.
62. A sikeres 1876. évi gabona- és borvásáron 26 125 métermázsza gabonát és 1055 akó bort adtak el, ám a vásár után egy nappal még 50 000 métermázsza gabona vevőre talált. Zalai Közlöny, 1877. 01. 11.
63. Kétségtelen, hogy 1884 után (amikor a Gutmannok felépítették a beliscei, 3000 főt foglalkoztató fafeldolgozó gyárat) a familia kereskedelmi befolyása lassan csökkenésnek indult Nagykanizsán.
64. Blankenberg Imre (1929): 297. old.
65. Az 1897 nyarán bejegyzett Nagykanizsai Tárházak Rt. első csarnokait két évvel később, 1899-ben adták át. Azért, hogy a helybeli kereskedők igénybe is vegyék, igyekeztek versenyképes tarifákat kialakítani a marburgi, a csáktornyai és más társaságokkal szemben. Zalai Közlöny, 1899. május 13.
66. MOL. P 1313. Fasc. 148. No. 153–424. Hitbizományi leltár majorsági épület-összeírása; illetve: MOL. T-szekció, N. 280. A nagykanizsai uradalom üzemi térképe.
67. Lásd: Népszámlálás (1900): 190. old.; illetve egyéb városok adatai.
68. Thirring Gusztáv (1912): 284. old és egyéb adatai alapján. Érdemes megjegyezni, hogy hasonló folyamat, miszerint a gabonáról az állatkereskedeleme tevéődik át a hangsúly, más magyarországi városokban is lejátszódott.
69. Horváth Zoltán (1982): 79–80. old. Jellemző, hogy 1898–1911 között évente 60–70 000 sertést adtak el Sopronban; ezzel szemben korábban, az 1870-es években volt, amikor is 651 000 darabot értékesítettek. Lásd még: Magyar Néprajz (1991): III. kötet, 678–680. old.
70. A szarvasmarha-kereskedelem célállomása a Monarchia délnyugati területei, a tenger mellék, valamint Észak-Olaszország városai voltak; ez a külkereskedelmi kapcsolat sok évszázada működött.
71. A számosállatba való átszámításnak sok modellje van. Jelen esetben a nagy általánosságban használt formát vettük alapul, amely szerint egy szarvasmarha = 1 ló; vagy 24 juh; vagy 5 sertés.
72. Lásd erről: Molnár Ágnes (2005): 200. old. Oly mértékű volt a termelés növekedése, hogy a városrész a századfordulón már túllépett a helyi ellátáson, s tevékenysége regionális méretűvé vált.
73. Kunics Zsuzsa (2009): 275. old.
74. Zalai Közlöny, 1901. október 5. Az idézetben szereplő sáska kifejezés a kiskanizsai agrártermelő csúfneve volt a nagykanizsai nyelvezetben; a későbbiekben azonban szimbolikus értékűvé vált, s a városrész régi lakói ma is nagy öntudattal nevezik magukat sáskának.
75. Lásd Nagykanizsára: Kaposi Zoltán (2007c); illetve Pécsre: Kaposi Zoltán (2006).

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Antalfy Gyula (1982): Reformkori magyar városrajzok. Budapest.
- Ágh Timót (1894): Emléklapok Pécs szabad királyi város múltjából és jelenéből. Pécs.
- Angster József (1983): A pécsi orgonagyár és a család története. Pécs.
- Babics András (1952): A Pécs vidéki kőszénbányászat története. Budapest.
- Bácskai Vera (1988): Városok és városi társadalom Magyarországon a 19. század elején. Budapest.
- Bácskai Vera (1993): Piackörzetek és piacközpontok a Dél-Dunántúlon a XIX. század első felében. In: Gazdaságtörténeti tanulmányok. Zalai Gyűjtemény 34. Zalaegerszeg.
- Barbarits Lajos (1929): Nagykanizsa. Magyar városok monographiája 4. Budapest.
- Benda Gyula (1985): Entwicklungstendenzen im 18. Jahrhundert. In: Studien zur deutschen und ungarischen Wirtschaftsentwicklung des 16.-20. Jahrhunderts (Szerk.: Zimányi Vera). Budapest.
- Czére Béla (1989): Közlekedés és hírközlés. Magyar Tudomány, 1989. 10–11.
- Corfield, Penelope (1995): Szociabilitás és kisvárosok a 18. századi Angliában. In: A modern város történeti dilemmái. (Szerk.: Gyáni Gábor). Debrecen.

- Danyi Dezső–Dávid Zoltán (1960): Az első magyarországi népszámlálás. Budapest.
- DGT bányái (1893): Az I. cs. k. szab. Dunagőzhajózási Társulat Pécs melletti bányái. Pécs.
- Eperjessy Géza (1977): A pécsi kézműipar reformkori történetéhez. In: Baranyai helytörténetírás 1977. (Szerk.: Szita László). Pécs.
- Fényes Elek (1836): Magyarországnak s a hozzá kapcsolt tartományoknak mostani állapotja statistikai és geographiai tekintetben. 1. kötet. Pest.
- Foglalkoztatás (1900): A magyar korona országainak 1900. évi népszámlálása. Ötödik rész: A népesség foglalkozásának némely részletei és a vállalati statisztika. Budapest, 1906.
- Haas Mihály (1845): Baranya földirati, statistikai és történeti tekintetben. Pécs.
- Horváth Zoltán (1982): A soproni sertéskereskedelem a 19. század második felében. In: A Dunántúl településtörténete IV: 1867–1900. Veszprém.
- Kaposi Zoltán (2001): A magyarországi nagybirtokrendszer változásai a 18–20. században. In: Somogy megye múltjából 2001 (Szerk.: Bősze Sándor.) Kaposvár.
- Kaposi Zoltán (2006): Pécs gazdasági fejlődése 1867–2000. Pécs
- Kaposi Zoltán (2007a): Die Funktionsänderungen der adeligen Gesellschaft in Südransdanubien im 18. und 19. Jh. In: Internationales Kulturhistorisches Symposium Mogersdorf 35. (Szerk.: Gerhard Pferschy–Peter Wiesflecker). Graz.
- Kaposi Zoltán (2007b): Entwicklung der ungarischen Wirtschaft und Gesellschaft. Passau.
- Kaposi Zoltán (2007c): Nagykanizsa gazdasági változásai (1867–1945). In: Európai kihívások IV. (Szerk.: Gulyás László–Gál József). Szeged.
- Kaposi Zoltán (2009a): Kanizsa gazdasági struktúrájának változásai 1743–1848. Nagykanizsa.
- Kaposi Zoltán (2009b): Die Bedeutung der jüdischen Händler in Kanizsa. In: Internationales Kulturhistorisches Symposium Mogersdorf 39. (Szerk.: Bősze Sándor). Kaposvár.
- Kerecsényi Edit (1979): A nagykanizsai Gutmann-család felemelkedése a nagyburzsoáziába. In: Közlemények a zalai közgyűjtemények kutatásaiból. Zalai gyűjtemény 12. Zalaegerszeg, 1979.
- Kesztyűgyár (1977): A Pécsi Kesztyűgyár története 1861–1976 (Szerk.: Déri János). Pécs, 1977.
- Kunics Zsuzsa: Gabona piac – Főtérré – Erzsébet királyné tér. Zalai Múzeum 18. Zalaegerszeg, 2009.
- Magyar Néprajz (1991): Anyagi kultúra 2. Kézművesség. Budapest.
- Mezőgazdaság (1895): A magyar korona országainak mezőgazdasági statisztikája, 1. kötet. Budapest.
- Molnár Ágnes: Alkalmazkodó polgárosodás: a paraszti társadalom átalakulásának egy lehetséges útja a 20. század folyamán. A kiskanizsai „sáskák” példája. Korall 19–20. (2005. május)
- Nagy, Ludovicus (1828–29): Notitiae politico-geographico-statisticae Inlyti Regni Hungariae, Partiumque eidem adnexarum, 1. kötet. Buda.
- Népszámlálás (1870): A magyar korona országaiban az 1870. év elején végrehajtott népszámlálás eredményei. Pest, 1871.
- Népszámlálás (1900): A magyar korona országainak 1900. évi népszámlálása. 1. kötet. Budapest, 1903.
- Rúzsás Lajos (1963): Városi fejlődés a Dunántúlon a 18–19. században. In: Értekezések 1961–1962. (Szerk.: Babics András). Budapest.
- Rúzsás Lajos (1954): A pécsi Zsolnay-gyár története. Budapest.
- Soproni Kamara (1876): A Soproni Kereskedelmi és Iparkamarának 1876. évi jelentése. Sopron, 1878.
- Soproni Kamara jelentései (1860–62): A Soproni Kereskedelmi és Iparkamara éves jelentései. Sopron.
- Thirring Gusztáv (1912): A magyar városok statisztikai évkönyve. Budapest.
- Verzeichnis (1857): Verzeichnis der Wahlberechtigten für die Handels und Gewerbekammer in Oedenburg. Oedenburg.
- Vörös Andrea (1999): Borhamisítási botrány Pécsen a 19. század végén. In: Előadások Pécs történetéből 2. (Szerk.: Font Márta–Vonyó József). Pécs.
- Wellmann Imre (1989): Magyarország népességének fejlődése a 18. században. In: Magyarország története 1686–1790 (Szerk.: Ember Győző – Heckenast Gusztáv). Budapest.