

Kaposvár várossá fejlődése a hosszú 19. században az infrastruktúra-fejlesztések tükrében

Jelige: Kaposvár

Pécsi Tudományegyetem Bölcsészeti- és
Társadalomtudományi Kar
Pécs, 2025.

Tartalomjegyzék

Bevezetés	3
Kutatási módszerek és historiográfiai áttekintés	3
Magyarország infrastruktúra-fejlesztései a 19. században.....	4
A vízépités.....	4
A közlekedési hálózat fejlesztése	6
Somogy megye átalakulása a 19. században	8
Somogy megye természeti-társadalmi jellemzői a 19. század előtt	8
Kapos folyó és völgyének szabályozása.....	9
A vízrendezések hatása Somogy megye közlekedés fejlődésére	10
Kaposvár iparosodó várossá fejlődés a 19. században.....	14
Kaposvár fejlődése az adatok tükrében	17
Összegzés	20
Bibliográfia	21

Bevezetés

Kutatásom célja, hogy felvázoljam Kaposvár miként vált egy mezőgazdasági profilú, uradalmi központból iparosodó várossá és ebben mekkora szerepe volt az infrastruktúra fejlesztéseknek. A vizsgálat kiindulási pontját *Katus László A modern Magyarország születése*, valamint *Mendöl Tibor A magyar kultúrtáj* című munkája adta, amelyek a Kárpát-medence 19. századi természeti-társadalmi átalakulás fő kiváltójának a vízrendezéseket és a vasút megjelenését tartották.

Katus László megfogalmazása, miszerint „*Az infrastruktúra fejlesztésének Magyarországon a 19. században két súlyponti területe volt: az egyik a vasútépítés, a másik a vízépítés: a folyók szabályozása, az ármentesítés, a belvizek levezetése.*”¹ jól összefoglalja a természeti és társadalmi átalakulás kiváltó tényezőit az országos viszonylatot tekintve, azonban regionálisan jelentős eltérések mutatkoznak. Ha megvizsgáljuk az ország egyes régióit és városait, akkor észrevehető, hogy némely területen a különböző időszakok függvényében változtak az érdekviszonyok és az ahhoz kapcsolódó tevékenységek. Dolgozatomban először megvizsgálom az országos viszonyokat, hogy miként alakult át a kultúrlejtő², mi vezetett el a folyószabályozás szükségessé válásához és a közlekedés modernizálásához, majd pedig Kaposvár példáján keresztül szemléltetem, hogy egy megyeszékhely fejlődése mennyiben függ a természeti tényezőktől, a földrajzi helyzettől, vagy éppen a különböző államhatalmi viszonyoktól.

Kutatási módszerek és historiográfiai áttekintés

A 19. századi munkák esetében megvizsgáltam *Fényes Elek Magyar országnak, 's a' hozzá kapcsolt tartományoknak mostani állapotja statistikai és geographiai tekintetben* c. sorozatából az első kötetet, amelyben szerepelt Somogy megye. Ez a munka 1836-ban jelent meg, s nagyban felhasználta Csorba József *Somogy vármegye ismertetése* c. munkájában, amely 1857-ben jelent meg. A hasonlóság több pontban is megfigyelhető többek közt a vizsgált terület esetében, amely a vármegye folyóhálózatát mutatja be. Ebből az időszakból még felhasználtam és dolgozatomban többször is idézve lett *Bergel József Kaposvár 40 év óta* c. munkája, mivel a szerző az 1830-as években költözött a városba, s első kézből mutatja be a város fejlődését 1870-ig. Igyekeztem levéltári forrásokat is bevonni kutatásomba, azonban Kaposvár története ebben

¹ KATUS, 2021. 487.

² A Kárpát-medence kultúrtájában nyugatról kelet felé haladva a természeti képen megmutatkozó eltérések, amelyek meghatározták az adott régiók társadalmi és gazdasági helyzetét. A kultúrlejtő a 19. században végbement infrastruktúra-fejlesztések révén egyre kiegyenlítettebbé vált. MENDÖL, 1942. 102.

az időszakban levéltári anyagban szegény. Primer forrás tekintetében, amire lehet támaszkodni az a Bergel Józsefhez hasonló beszámolók, amelyek a két világháború között nagy számban készültek, viszont szubjektívebb ábrázolás és fogalmazása miatt kevésbé hiteles munkáknak bizonyultak. Ellentmondást mutat a Kapos mocsárvilágának határának tekintetében *Bebesi Gyula A Kapos vízrajza* c. 1937-ben megjelent és *Ladócsy Károly Kaposvár földrajza* c. 1942-ben megjelent munka, mivel Bebesi a kaposvári Kalló-hídnál jelölte ki kezdetét, de Ladócsy ezt sokkal távolabbra, Szomajom határába helyezte, mivel Kaposmérő területén a kisebb patatok torkolata mentén már széles mocsárvilágot feltételezett.

A feldolgozott munka nagy hányadát tették ki a Somogy megye múltjából c. levéltári évkönyvek, amelyek tematikusan dolgozták fel a különböző résztémákat, ezáltal mélyebb betekintést adva a folyamatok mélységeibe. Ezenfelül T. Mérey Klára és Kaposi Zoltán Dél-Dunántúllal, Somogy megyével és Kaposvárral foglalkozó különböző munkásságai nyújtottak keretet a kutatásomnak, kiemelten a *Kaposvár ipartörténete* c. közös munkájuk, amely főként statisztikai adatokkal szolgált. Mindezekon felül az összehasonlítás és a fejlődés szemléltetése céljából megvizsgáltam *Bácskai Vera és Nagy Lajos Piackörzetek, piacközpontok és városok Magyarországon 1828-ban* c. munkáját összevetve *Beluszky Pál és Győri Róbert Magyar városhálózat a 20. század elején* c. munkával, amely jól megmutatta miként is vált a város a megye egyik alközpontjából megyeszékhellyé.

Magyarország infrastruktúra-fejlesztései a 19. században

A vízépítés

A visszafoglaló háborús viszonyok megszűnését követően Magyarország területén megindult az újjászervezés. Az elsődleges feladat az ország középső elvadult, valamint elnéptelenedett területeinek benépesítése és gazdasági-társadalmi élet alapjainak újbóli megteremtése volt. A munkaerő és szaktudás biztosítása érdekében németeket telepítettek be a Dunántúlra, szlávokat pedig a Délvidékre. Azonban az elburjánzott vízi élővilág kezdetben rengeteg áldozattal járt, így 1718-ban megtörtént az első vízszabályozás a Temes és Béga folyók mocsarainak lecsapolásával, valamint a Béga folyó medrének átvágásával egy csatorna kiépítésével, amely egészséges környezetet és termő területet hozott létre a betelepülők számára.³

³ FEJÉR, 2001. 30., 41.; BETHLENDI – FEJÉR – FÜSTÖS, 2010. 17.

A 18. század folyamán az újjáépítés sikeressége nyomán nőtt a népesség, a mezőgazdasági termelés belterjesebbé vált, amely révén igyekeztek minél több új területet művelés alá vonni, viszont lassan elfogyott a feltörhető legelők és irtások száma – előtérbe került a mocsaras területek bevonása. Kezdetben egy-egy folyószakaszon, folyóvölgyön végeztek munkálatokat, majd az 1770-es évektől igyekeztek egész vízrendszereket rendezni, azonban a birtokosok és a vármegyék közti érdekellentét miatt a folyamat nem tudott teljes mértékben megvalósulni.⁴ A napóleoni háborúk idején kibontakozó konjunktúra hatására megindult a mezőgazdaság átalakulása, egyre több birtokos igyekezett birtok korszerűsítést végrehajtani, amely megával hozta a vízrendezés szükségességét.⁵ Ennek következtébe a korábbi érdekellentétek megoldásaként adták ki 1807-ben a társulati törvényt, ami érdekeltégi viszony és vármegyei megosztás helyett természetföldrajzi alapokra helyezte a vízrendezéssel járó terheket, ami annyit takar, hogy azt terheli a munkálatok költsége és megszervezése, akinek a területén található a vízfolyás.⁶

A vízépítési munkálatok szükségességét a mezőgazdasági művelés bővítése mellett a közlekedés fejlesztése, ezáltal a kereskedelem fellendítése is ösztönözte. A vasút megjelenése előtt a forgalom lebonyolítása közúton és víziúton történt. A közúton való szállítás lassú, időjárási viszonyoktól erősen függött és az útonállók miatt nem volt biztonságos sem. Az igazán jó minőségű útvonalak az északi területen épültek ki, ahol bőven rendelkezésre állt nyersanyag, valamint a horvát területen hoztak létre három kitűnő minőségű utat, amely Szlavónia termőterületeit kötötte össze a tengerparttal.⁷ Mindezen okok miatt a Kárpát-medence közúthálózata gyér volt, csak lokális termelési egységet tudott létrehozni gyenge regionális munkamegosztás mellett, amely erősítette a társadalmi helyzet kötöttségét és a gazdasági széttagozottságot. A belhajózás a folyók szabályozatlansága és a malomgátak általi elmocsarasodás miatt nem volt igazán jelentős közlekedési forma, valamint a közutak elhanyagoltsága okán a folyami kikötőket nehezen lehetett megközelíteni. A 18. században a belföldi közlekedés fejlesztése érdekében Európa-szerte csatornákat építettek, többek közt

⁴ .; IHRIG, 1973. 82.

⁵ GULYÁS, 2009. 19.; BENCZE, 1970. 102.; IHRIG, 1973. 82. 63.

⁶ Az első társulat a Sárvízi-Csatorna Társulat 1810-ben jött létre azzal a céllal, hogy a Sárköz mocsárvilágát megszüntessék. Azonban ez csak a malmok megszüntetésével érheték volna el, amely jelentős ellenállást váltott ki a tulajdonosokban. A problémát Beszédes József vízépítő mérnök vízfélreszorítási módszerével küszöbölték ki és ennek következtében 1825-re elkészült a Nádor-csatorna – ezzel sikeresen befejeződött az első társulati vízrendezés. BENCZE, 1971. 95-96.; BETHLENDI – FEJÉR – FÜSTÖS, 2010. 19-22.; FEJÉR, 2001. 57–82.; IHRIG, 1973. 50., 67.

⁷ Ezen utak: József út Károlyváros és Zengg között, Karolina út Károlyváros és Portorét között, valamint a Lujza út Károlyváros és Fiume között. FRISNYÁK, 2001. 4.; KÉPESSY, 1908. 11.;

Magyarországon is. 1793-ban kezdődtek a Ferenc-csatorna kialakításának munkálatai, amellyel a termékeny Bánság területén megoldódott a vízelvezetés, s újabb kitűnő minőségű földeket tudtak művelés alá vonni.⁸ A tengerhajózás fellendülése a vasútnak volt köszönhető, mivel létrejött egy olyan közlekedési forma, amely a termőterületről nagy mennyiségben, viszonylag gyorsan el tudja juttatni a termést – elsősorban a gabonát – a kikötőbe.⁹

A közlekedési hálózat fejlesztése

A napóleoni háborúkat követő dekonjunktúra után az 1830-as évektől ismét javult az agrártermékek külföldi értékesítése, amely révén fellendült a távolsági kereskedelem.¹⁰ A felhalmozott tőkét a mezőgazdaság mellett az infrastruktúra és a finanszírozási rendszer fejlesztésére fordították, amelynek köszönhetően újraindultak a vízépitési munkálatok, megindult a vasútépítés, valamint egyre több pénzügyi intézmény alakult meg jelentős politikai támogatottság mellett.

A gazdasági felívelés egész Európában érződött, amely többek között a közlekedés fejlődésének is köszönhető. 1830-ban átadták a kizárólag gőzüzemmel működő Liverpool–Manchester vasútvonalat, amelynek híre gyorsan elterjedt a kontinensen.¹¹ Magyarországon az 1836-os pozsonyi diétán került terítékre a magyar vasútügy olyannyira, hogy a korábban közútnak tervezett 13 fővonalat vasútvonalként határozták meg.¹² A magyar vasúthálózat kiépülésének megvalósítása több pontban is vitás kérdéseket eredményezett: állami vagy magántársaságok által valósuljon meg, Duna jobb vagy bal partján haladjon. Széchenyi István álláspontját 1848-ban megjelent *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezése* c. munkájában fejtette ki, amely végül a megvalósulás alapját fogja képezni.¹³

Azonban minden reformkori törekvést és megvalósult döntést átírt az 1849. augusztus 14-i világosi fegyverletétel, aminek következtében katonai megszállás alá került az ország. Ferenc József (1848–1916) célja az egységes birodalom létrehozása volt, amelyet erőteljes centralizációval igyekezett végrehajtani. A tőkés gazdaság gyors és olcsó szállítást igényelt,

⁸ BETHLENDI – FEJÉR – FÜSTÖS, 2010. 18.; FEJÉR, 2001. 47., 71.; FRISNYÁK, 2001. 4.; KÉPESSY, 1908. 15.;

⁹ KATUS, 2021. 493-494.; KÉPESSY, 1908. 18.;

¹⁰ BETHLENDI – FEJÉR – FÜSTÖS, 2010. 34.

¹¹ KÉPESSY, 1908. 20.

¹² KÉPESSY, 1908. 23-24.; RUZITSKA, 1964. 4.

¹³ Gróf Széchenyi István szerint a fejlett kereskedelem alapja és előfeltétele a jó közlekedés, így minden esetben támogatni kell az infrastruktúra fejlesztését, de kizárólag központosított országos felügyelet mellett. Véleménye szerint egységes országos fővonalak szükségesek Pest központtal, ahonnan a magyar vidéket összekapcsolva haladna Fiumébe, a magyar kikötőbe tartó vonal. A vasút megvalósításával olcsó, gyors és biztonságos közlekedés jönne létre, amely a magyar haladást elősegítené. GULYÁS, 2009. 69.; RUZITSKA, 1964. 10.

amely a vasút fejlesztésével valósult meg, azonban osztrák érdek szerint Bécs központtal. Kezdetben államvasúti rendszerrel, a korábban épült magyar vonalakat államosították és a szükséges vonalakat kiépítették. Azonban az egyre súlyosbodó pénzügyi gondok miatt 1854-ben kiadták az engedélyezési törvényt,¹⁴ amely révén magánvállalkozások is építhettek vasútvonalakat, viszont csak kamatbiztosítással vállaltak ekkora mértékű tőkebefektetést a kedvezőtlen politikai és pénzügyi helyzet miatt. A neoabszolutizmus mérlege, hogy Magyarország politikailag elnyomott állam lett és a megvalósult tervek birodalmi szempontokat szolgáltak, mégis azt lehet mondani, hogy 1848-1866 között infrastrukturálisan sokat fejlődött az ország. Ekkor épült ki magyar területen a Pest–Vác vasútvonal folytatása Esztergomon át Pozsonyig, valamint a Déli Vasút és a Dráva Vasút is.¹⁵

1867-ben az osztrák–magyar kiegyezéssel megvalósult dualista államon belül létrejött az önálló magyar állam és kormány, önálló gazdaságpolitikával és szakminisztériumokkal. A dualizmus korában a magyar tőkés gazdaság legnagyobb beruházójává az állam vált. Az állam feladata lett a nagy összegű és lassan megtérülő infrastrukturális beruházások, mint a vasútépítés, a folyószabályozás, az út és hídépítés, valamint a fiúmei kikötő fejlesztése. Az állam elsődleges célja a közlekedés modernizálása volt, amelyet kezdetben vegyes rendszerben kívántak megvalósítani.¹⁶ Mikó István közmunka- és közlekedésügyi miniszter (1867–1870)¹⁷ célja az volt, hogy minél rövidebb idő alatt minél több vasútvonal valósuljon meg. Ez a törekvés magával húzta az iparfejlődést, azon belül is a nehézipar fellendülését, a szénbányászat termelékenységé nőtt, a vasutat ellátó gépipar fejlődött.

A magyar vasút fejlődésének fénykora Baross Gábor miniszterségének¹⁸ idejére tehető, akinek a legfőbb célja az volt, hogy egy jól működő és jövedelmező állami üzemmé tegye a Magyar Állami Vasutat. Ennek eszköze volt az államosítás, amely révén kiterjesztette az állam befolyását az ország vasúthálózatára, ezáltal ösztönözve az árutermelőket új piacok keresésére és élénkítve a munkaerő áramlást, valamint erősítve a főváros központi szerepét. Az államvasúti rendszer kiépülésével egységes, jól jövedelmező vállalkozássá nőtte ki magát, amelynek köszönhetően növekedett a befolyó jövedelem, ezáltal megteremtve az államháztartás

¹⁴ KÉPESSY, 1908. 53.

¹⁵ KÉPESSY, 1908. 46.

¹⁶ A vegyes rendszer lényege, hogy a vasútépítésben az állam mellett a magántársaságok is részt vesznek kamatbiztosítási rendszerben. 1868-ban jött létre a Magyar Állami Vasutak az Északi Vasút Társaság felvásárlásával, miután a társaság csődbe jutott. KATUS, 2021. 476.; MEZEI, 1996. 26.; RUZITSKA, 1964. 18.

¹⁷ KENYERES II. 1967.

¹⁸ Baross Gábor 1886–1889 közmunka- és közlekedésügyi miniszter, 1889–1892 kereskedelemügyi miniszter. KENYERES I. 1967.

egyensúlyát. Ehhez járult hozzá a zónatarifa bevezetése 1889-ben¹⁹, amellyel növekedett a társadalom mobilitása, egyre többen mozdultak ki a megszokott környezetükből.

A vasútfejlesztése mellett folytatódott és a századfordulóra befejeződött a Kárpát-medence vízrendezése, amely hozzájárult a vízi közlekedés jelentőségének növekedéséhez. Megépült a magyar érdekeltségű Fiumei kikötő, amelyet a Pest–Fiume vasútvonal kapcsolt össze az alföldi termőterülettel. A korszakban virágzó gőzhajózás alapját a korszerű hajóépítő ipar adta, legnagyobb gyára Óbudán, kisebb üzemek Angyalföldön és a balatoni gőzhajózáshoz kapcsolódó üzem Balatonfüreden voltak.²⁰

Somogy megye átalakulása a 19. században

Somogy megye természeti-társadalmi jellemzői a 19. század előtt

Somogy vármegye természeti képét és társadalmi-gazdasági helyzetét tekintve átmenet az Alföld és a Dunántúl között. A vármegye területén a kis kiterjedésű, alacsony népességszámú települések a száraz magaslatokon helyezkedtek el, mivel északról a Balaton kiterjedt lárterülete, délen a Dráva árterülete, középen pedig Kapos és kisebb folyók mocsárvilága korlátozta a letelepülést és gazdálkodást.²¹ A vizenyős területek mellett a megye arculatát nagyban meghatározta a kiterjedt erdősültség, ami megélhetést és védelmet jelentett a lakosság számára.²² A környezet élhetőbbé tételében nagy szerepet játszottak a 18. század során betelepülő svábok, akik a földterület bővítése érdekében szabályozták a folyókat, mocsarakat csapoltak le és erdőket irtottak ki.

Somogy megyének a 18-19. században nincs egy igazi központja, amely a megye nagy részére vonzó hatást gyakorolt volna. Gönczy Pál 1886. évi térképét megvizsgálva látható,²³ hogy nagyon magas a mezővárosok száma a megyében, azonban ezek néhány falunál és pusztánál nagyobb vonzáskörzetet nem tudtak kialakítani, ezzel mikrotájakra tagolva a megyét.²⁴ A nagyobb vonzáskörzettel rendelkező települések közé tartozott Nagyatád és Somogyvár mellett Kaposvár is. A gazdaságilag és közlekedéssileg legfejlettebb városok – Nagykanizsa, Pécs – a szomszédos megyékben helyezkedtek el, ezáltal a belső területek el voltak zárva a gazdasági vérkeringésből és a rossz közlekedési viszonyok miatt sokszor egymástól is, így nem alakultak

¹⁹ GULYÁS, 2009. 69.; FEKETE, 1929. 23.; KOVÁCS, 2012. 94.

²⁰ KOVÁCS, 2012. 96.

²¹ FÉNYES, 1836. 201-202.

²² FÉNYES, 1836. 199-241.; LÓCZY, 1975. 216.

²³ LÓCZY, 1975. 213.

²⁴ LÓCZY, 1975. 213.

ki kereskedelmi kapcsolatok sem a szabályozások előtt. Mindezen széttagoltság megfigyelhető az iparban is, egy-egy közlekedésileg kedvezőbb helyen fekvő település vagy megyeszékhelyhez kapcsolódott.

Kapos folyó és völgyének szabályozása

A vizsgált terület, a Kapos völgye és a partján fejlődő Kaposvár Somogy megye középső, keleti területén helyezkedett el. A Kapos folyó a 18. században nagyobb arányú vízi közlekedés lebonyolítására nem volt alkalmas, mivel lassú vízfolyású, kis vízhozammal és vízmélységgel, illetve széles mocsárvilággal rendelkezett.²⁵ A mocsárvilágot egyrészt az országosan is problémát jelentő malomgátak okozták, másrészt a folyóvölgyet délről határoló Zselicből érkező folyók.²⁶ A mocsár kiterjedése Kaposvár térségében 100-250 méter volt, amely lehetőséget biztosított átkelőhely létrehozására, viszont néhol az ezer métert is meghaladta, ezzel akadályozva a gazdálkodást és életvitelt.²⁷ A napóleoni háborúk idején kibontakozó gazdasági konjunktúra hatására megnövekedett árutermelés és piaci kapcsolatok révén megjelentek a birtokmodernizációs törekvések, azonban ezek megvalósulása csak új földterületek által történhetett, amely szükségessé tette a vízrendezést.

1807-ben az attalai vármegyeegyűlésen határoztak a Kapos szabályozhatóságáról, s az előkészületek a Helytartótanács engedélye után el is kezdődtek.²⁸ Azonban nagy problémát okozott a munkaerőhiány, amely egyrészt a háború miatt állt fent, másrészt a munkálatokat nyáron lehetett elvégezni, amikor a jobbágyi munkaerő a földekre volt kirendelve.²⁹ Emellett akadályozta a munkavégzést a földbirtokosok ellenállása a malmok miatti károsodás okán. Mindezek révén a munkálatok félbemaradtak és az elkészült eredményt elhanyagolták, amely súlyos áradásokat okozott a területen. 1815-ben a Kaposvári vármegyeegyűlésen elkészítették a tervezeteket,³⁰ viszont a végrehajtására nem került sor, mivel ekkor már országosan világossá vált, hogy a folyók szabályozása csak rendszerszinten lehet sikeres, vagyis a Kapos esetében a Sárvíz és Sió szabályozásának is el kellett készülnie.

²⁵ LÓCZY, 1975. 218.

²⁶ A dombságból érkező folyók felszabdalták a völgytalpat és lassuló sebesség közben lerakott hordalékot megkerülve meghosszabbodott patakok sebessége tovább csökkent és a magaslatok közt széles mocsárvilágot hoztak létre. LÓCZY, 1975. 218.

²⁷ LÓCZY, 1975. 208.

²⁸ BENCZE, 1970. 103.

²⁹ Magyarország keleti területén kialakult a kubikos társadalmi réteg, amely jellegzetes szerszámaikkal, öltözetükkel, életmódjukkal, viselkedésükkel különültek el a parasztoktól. Ez Kaposvár esetében nem jelent meg. ERDŐSI, 1982. 169.

³⁰ BENCZE, 1970. 107.

Az 1807. évi társulati törvény hatására létrejött Sárvíz-Csatorna Társulat 1825-re befejezte a Nádor-csatorna megépítését, amely elvezette a vizenyős területek vizeit és a Sió-Kapos közös víztömegét. Mindezek után megindult a Sió és a Kapos Simontornyai szakaszának szabályozása, majd 1832-ben a Kapos Somogy megyei szakaszának rendezése.³¹ A kedvező gazdasági fellendülés és politikai változások hatására 1835-re elkészült a Kapos és Sió egyesült szabályozása.³² A vízrendezés hatására 6000 holdnyi terület szabadult fel harminc kilométer hosszan.³³ Az így nyert földterületek jó minőségű rétté váltak, amelyeket később feltörték szántóföldnek. Emellett javultak a közegészségügyi állapotok, amelyet alátámaszt Bergel József orvos beszámolója, miszerint „(...) előbbeni posványos levegő javítása által a még ide költözködésem idejében csaknem minden évben járványosan fellépő váltóláz mindig ritkább lőn s utóbb csaknem egészen elveszté járványos jellegét”.³⁴ A szabályozások révén fellendült a kereskedelem és a közlekedés, amelyre utal többek közt az, hogy a pesti rakhelyeken megjelent a somogyi tűzifa.³⁵ Mindezen pozitív változások következtében a lecsapolt Kapostól délre fekvő területeket Donner János megvásárolta, majd felparcellázta, ezzel új városrészt hozva létre.³⁶ A Kapos folyó és meridionális völgyeinek kiszáritásával kedvező völgyhálózat jött létre, amely révén az egykori piachely vásárvárossá vált Somogy megye különböző termelésű tájai találkozási pontjában.³⁷

A vízrendezések hatása Somogy megye közlekedés fejlődésére

A 19. század eleji térképeken folyton változó postautak a folyó szabályozásokat követően állandósultak. A közút vonalvezetése egy erősen változó tényező, azonban egy megyeszékhelyet érintő megyei út esetében minden esetben köves út vagy makadámút vezetett, amely sokkal ellenállóbb volt az időjárás viszonyokkal szemben. Somogy megye esetében több ellentmondásos térkép készült. Az 1793. évi megyetérképen feltüntettek Kaposváron áthaladó közutakat,³⁸ valamint a megyeszékhely szerepének növekedésére utal, hogy 1806. évi országtérkép három törvényhatóságú út keresztezését tünteti fel.³⁹ Ezzel szemben Hanzély

³¹ FEJÉR, 2001. 74.

³² BENCZE, 1971. 102.; BENCZE, 1977. 113.

³³ BENCZE, 1971. 103.

³⁴ BERGEL, 1877. 21.

³⁵ FÉNYES, 1835. 292.

³⁶ BERECSK, 1925. 122.; BERGEL, 1877. 35.; CSAPÓ – KOZMA – LENNER, 2022. 93.; LÓCZY, 1975. 220.

³⁷Külső Somogy földművelés és állattenyésztés. Zselic fában gazdag, város felőli lejtőkön szőlő termesztés. Belső Somogy homokos talaján burgonyatermesztés és állattenyésztés. Kapos-völgy halászat és állattenyésztés, valamint kukorica és búza termesztés. LÓCZY, 1975. 212.; TÓTH, 1975. 300.

³⁸ ERDŐSI, 1980b. 277.

³⁹ ERDŐSI, 1980b. 279.

1810-ben kiadott térképe szerint Somogy megyében két postaút halad át, de egyik sem érinti Kaposvárt.⁴⁰

Somogy megyében két országos jelentőségű közút haladt: az egyik a Budapest–Nagykanizsa–Zágráb–Fiume útvonal, amely északról határolta, míg a másik a Kőrmend–Nagykanizsa–Pécs–Eszék útvonal, amely pedig a megye déli részét érintette. A provizórium idején, 1861-ben a vasút ugyanezen területeken jelent meg a Balaton és a Dráva rendezését követően. Az 1860-as évek elején szabályozták a Balatont, kiépítették a Sió csatornát, amely révén a Balaton vízszintje csökkent és a mocsarak lecsapolásával létrejött a ma is ismert déli part. Ezen a parton haladt át az 1861-ben elkészült Déli Vasút, amely Budapest közvetítésével az Alföldet kötötte össze Nagykanizsán keresztül Trieszttel, az osztrák tengeri kikötővel.⁴¹ Csorba József véleménye szerint az elkészült vonal határozottan gazdaságfejlesztő hatású, mivel a megye terményeinek piacra jutási lehetőségét megteremtette, viszont a megyei érdekeknek jobban megfelelt volna egy Simontornya–Kaposvár vasútvonal, mivel a megye nagyobb területét és ezáltal lakosságát kapcsolná be az ország gazdaságába.⁴² Ezen érdekek a következő vasútvonal kiépítésével sem teljesültek. Az osztrák érdekeket szolgálta továbbra is a Dráva Vasút, amely Pécsről indulva Barcson át Nagykanizsa csomópontot érintve haladt Murakeresztúrra, ezzel összekötve Szlavóniát Stájerországgal.⁴³ Jól láthatóan a birodalmi érdekű vasútvonalak elkerülték Kaposvárt, s ezáltal a megye belső területeit is, viszont a közút fejlesztésre nagy hangsúlyt fektettek.

Az 1850-60-as években állami fenntartású postautak és országutak, valamint megyei erőből kereskedelmi utak épültek ki szerte a megyében, többségük Kaposvárt érintve. Ilyen például a Dunántúlt összekötő, 1851-ben elkészült Sopron–Keszthely–Marcali–Sörnye–Kaposvár–Gödre–Pécs postaút⁴⁴. A közutak irányának meghatározásánál fontos szempont volt, hogy Kaposvárt bekapcsolja az ország vérkeringésébe, amelyet a vasútvonalakkal való összekötéssel értek el. Ebből a célból készült el a Kaposvár–Szárszó vonal, amely a Déli Vasút egyik állomásával kötötte össze, illetve a Kaposvár–Barcs, amely pedig a Dráva Vasút és a folyami kikötő miatt volt jelentős irány. Mindezen felül fontos kiemelni a Klinker utat, amely Kanizsát

⁴⁰ ERDŐSI, 1980b. 279.

⁴¹ ERDŐSI, 1980a. 65.; ERDŐSI, 1982. 158.

⁴² ERDŐSI, 1982. 158.; Csorba, 1857. 63.

⁴³ MÉREY, 1979. 265.

⁴⁴ ERDŐSI, 1980b. 287.

kötötte össze Kaposvárral,⁴⁵ majd folytatódott Pécsen át Mohácsig, viszont ez az útszakasz már hagyományos technikával, makamáddal készült el. Ezzel Kaposvár közvetlen összekapcsolásba került a felvevőpiaccal, valamint a Pestre való utazást 2-3 napról 18 órára rövidítette oly módon, hogy közúton Kanizsáig és onnan a Déli Vasúttal Pestre.⁴⁶

Az 1860-as években megtorpant a közúthálózat építése pénzhiány miatt,⁴⁷ s a kiegyezést követően az útépités helyett a vasútépitések kerültek előtérbe. A tökehiány miatt nem lehetett mindkettőt megvalósítani, így a közúttal kapcsolatos munkálatok a korábban lekövezett utak fenntartására és a vasutakhoz vezető összekötő utak kiépítésére korlátozódott. A kiegyezés egy érdekváltást is magával hozott, hiszen mind a megyei, mind az országos felek számára Buda és Fiume közti kapcsolat megteremtése vált elsődleges feladattá és céllá, mint magyar érdekeltségű kikötő összekötése a fővárossal és a Déli Vasúttól, vagyis az osztrákoktól való függés megszűnése érdekében – ennek megvalósulása lett a Duna-Dráva Vasút.⁴⁸

A kezdeti tervek szerint a vasútvonal Kanizsáról indulva Kaposváron át Dombóvárt érintve jutott volna el Bátaszékig, majd pedig a Duna-híd megépítésével Bajáig, ahol összekapcsolódott volna az Alföldi vonalakon keresztül Észak-Erdéllyel. Azonban ez a transzregionális vonal nem épült ki mind birodalmi, mind országos ellenállás miatt. A reformkorban már felmerült Kossuth Lajos javaslatai közt egy déli vasútvonal, amely elkerülné Pestet, azonban kortársa, Széchenyi István elutasította, mivel Pest-Buda kiváltságai sérülnének. Mindezek révén a vasútvonal 1872-ben csak Dombóvárig készült el, ahol az államosítások után bekapcsolódott a Kelenföld–Pécs vonalba.⁴⁹ A vasútvonal gazdasági jelentősége kezdetben csekély volt, mint másodrendű vasútvonal, azonban az államosítást követően országos jelentőségű vonallá rangsorolták, ezzel emelve a vasútvonal érdekeltségén.⁵⁰

⁴⁵ A Klinker-tégla egy égetett téglából volt, amely biztosította a pormentes szilárd útfelületet. Azonban előállításának költsége magas volt, és az 1860-as években felmerülő pénzügyi nehézségek miatt nem terjedt el a birodalomban a technika. BERGEL, 1877. 47.; ERDŐSI, 1980. 295.

⁴⁶ ERDŐSI, 1980b. 294.

⁴⁷ ERDŐSI, 1980b. 295.

⁴⁸ ERDŐSI, 1982. 162.

⁴⁹ FEKETE, 1929. 23.

⁵⁰ Az államosítás előtt a vasútvonalon az átlagsebesség 13km/h volt, amely révén, ha reggel hét órakor elindult a személy Kaposvárról, akkor déltájban érkezett meg Zákányba, ahonnan Budára este tíz órakor ért fel. A vasútvonal jelentősége a kereskedelemben mutatkozott meg, mivel a kaposfüredi fuvarosok és a vidék már nem a Balaton partra szállította áruját, hanem Kaposvárra, s onnét tovább nyugatra. Ezzel szemben az államosítást követően megvalósult a gyorsvonati lehetőség, amelynek köszönhetően Zákányon keresztül Fiumére hét és fél óra alatt, míg Budapestre három és fél óra alatt juthatott el az egyén.

Hogy pontosan mikor történt a vasútvonal államosítása, arról forrásonként eltérő információk állnak rendelkezésünkre, viszont mindegyik helyes lehet.⁵¹ Majdán János és Nagy Jenő *Vasút a Dunától a Dráváig* c. munka mutat rá arra, hogy ez egy folyamat volt a Duna-Dráva Vasúttársaság esetében. 1878-ban a gyenge üzletmenet miatt a vállalat üzemvitelét az Államvasutak átvették, azonban a MÁV csak a munkálatokban segített – pl.: géppark beszerzése és javítása, személyzet folyamatos képzése – a különböző ügyekben való döntés joga a társaság kezében maradt. Mégis előnyére vált az üzlet, mivel ezzel biztosította a forgalmat a tenger felé a Dél-Dunántúlon ellensúlyozva a Déli Vasút, s ezáltal az osztrák befolyást. A következő jelentős esemény a Budapest–Dombóvár vasútvonal átadása 1882-ben, aminek köszönhetően akadálytalanul lehetett eljutni a magyar fővárosból a magyar kikötőbe, Fiumébe.⁵² Az államosítás folyamata 1884-ben fejeződött be, miután az országgyűlés elfogadta a XXX. törvénycikket, s a gyakorlati megvalósulást követően a jogi háttér is megszületett.⁵³

A vasútvonal révén Kaposvár bekapcsolódott az országos és birodalmi vérkeringésbe, amely népesség növekedéssel járt és a városfejlődés kibontakozásához vezetett. A városban új hitelintézetek és kereskedelmi üzlethálózat jött létre, mint például a Kaposvári Takarékpénztár a nagyurak részére. Ekkor alapították a mezőgazdasági eszközök javításával foglalkozó Darnay-céget, amely utal az agrár szektor fellendülésére, mivel a vasút által sokkal több terményt tudtak piacra bocsátani. Emellett kiépült a városi műszaki infrastruktúra: a csatorna, a vízellátás és a villanyvilágítás a századfordulón.

1870-es években megtörtént a város vasúthálózatba való bekapcsolódása, viszont a megye belső területeinek összekötése csak a századfordulón valósult meg a helyi érdekű vasútvonalak kiépítésével. Az első vicinális vonal a Kaposvár–Mocsolád volt, amely az 1894-ben alapított cukorgyár számára biztosította a nyersanyagterülettel való összekapcsolást.⁵⁴ Fontosnak tartom még kiemelni az 1890-ben átadott Somogyszob–Barcs vonalat, amelynek folytatása Kaposvárig haladva a Belső-Somogyi és Szlavóniai forgalmat közvetítette Budapest és Fiume felé.⁵⁵ A gazdaság szolgáltató szektorát lendítette fel az 1896-ban átadott Kaposvár–Fonyód vasútvonal, mivel ezáltal a növekvő szabadidővel rendelkező városi lakosok a Balaton parton

⁵¹ BERECK, 1925. 28.; FEKETE, 1929. 23.; KÉPESSY, 1908. 76.; LÓCZY, 1975. 228.; RUZITSKA, 1964. 58.

⁵² 1870-ben elkészült a vasútvonal Drávától Zágrábig, majd 1873-ben Károlyvárostól Fiuméig. A Zágráb és Károlyváros közti szakaszt még a Déli Vasúttársaság építette ki, amelyet 1865-ben a MÁV megváltott. MAJDÁN – NAGY, 1997. 34-38.

⁵³ MAJDÁN – NAGY, 1997. 34-38.

⁵⁴ KANYAR, 1974. 80.; MÉREY, 1979. 266.; MÉREY – KAPOS, 2001. 80.

⁵⁵ BERECK, 1925. 29.; KANYAR, 1974. 221.; MÉREY – KAPOS, 2001. 79.

töltötték pihenésüket.⁵⁶ A helyi érdekű vasútvonalak kiépítésével igyekeztek ellensúlyozni az úthálózat elhanyagoltságát, mivel az elsődleges cél nem a terület és gazdaságfejlesztő hatás elérése volt, hanem az útfenntartás költségeinek elkerülése egy ingyenes közlekedési forma helyett fizetős szolgáltatás támogatásával. Mégis a Baross Gábor által bevezetett zónatarifának köszönhetően jelentős forgalmat bonyolított le a vasútvonal.

Kaposvár iparosodó várossá fejlődés a 19. században

Kaposvár átalakulása az infrastruktúra fejlesztéseket követően

Kaposvár a török uralom alól való felszabadulást követően az Esterházy uradalom részévé vált, amely meghatározta mezővárosi fejlődését. Egyrészt átalakította a város szerkezetét, mivel a vár lerombolása után a településmag Füredi és Zaranyi patak közt délre nyúló magaslatra helyeződött át, a súlypont a mocsaras vártól keletre, a mai belvárossal – Kossuth tér és Fő utca – nagyjából megegyező helyre tevődött át. Másrészt a megye igazgatási központjává fejlődött. 1715 óta több megyei közgyűlést is tartottak a városban, majd pedig 1753-tól Somogy megye állandó székhelyévé vált, azonban vonzáskörzete hat kilométernél nem volt nagyobb.⁵⁷ A város kereskedelmi jelentősége csekély volt és csak szűk körzetére terjedt ki, mivel a gazdasági súly a megye határon túl helyezkedett el. A gazdasági elzártságot súlyosbította a közlekedési infrastruktúra fejletlensége is, mivel sem országút, sem hajózható folyó nem haladt a város közelében. A 19. századtól a megye adminisztrációs központjává fejlődik, de a város arculatában és gazdasági tekintetében is tovább őrizte falusias jellegét.

A város nagyobb arányú fejlődése két hullámban ment végbe: az első a 19. század első harmadában, a Kapos rendezését követően, a második a 19. század utolsó harmadában és a századforduló idejében a vasút megjelenését követően, valamint a helyi érdekű vasútvonalak kiépítése nyomán. Azonban fontos kiemelni, hogy az országos átlaggal szemben késve indult meg a központi funkciók hiánya miatt.

A reformkorban Kaposvár egy polgárosodó mezőváros volt, amely a megye legnépesebb települése lesz a szabadságharc előestéjén, de fejlődésében ellentmondások tükröződnek. A 19. század első felében egyre több középületet építenek – például a Megyeháza –, de település arculatában továbbra is falusias jelleg, mivel a bevándorló lakosság a város határába települt és

⁵⁶ KANYAR, 1974. 221.; MÉREY, 1979. 266.; MÉREY – KAPOS, 2001. 80.

⁵⁷ TÓTH, 1975. 299.

házaikat utcára merőlegesen építették.⁵⁸ Ehhez hozzájárult, hogy a Kapos szabályozását követően főként déli irányba nagy kiterjedésű terület állt a lakosság számára. Megjelenik a város gazdaságában a céhes ipar, de ez elsősorban az önellátást szolgálja és a nagy értéket előállító, magas szakképzettséget igénylő ágazatok alig voltak. Ez jól megfigyelhető az 1828. évi nádori összeírásban a vas- és fémiparban megjelenő ágazatokban, mivel kovácsmesterből hat volt a városba, de arany- és rézművesből csak egy-egy dolgozott a városban.⁵⁹ Mindemellett említést érdemel a gyáripár, amely az ipar első jelentősebb megnyilvánulása volt a városban. Az első kaposvári gyár a posztógyár volt, ahol rabokat foglalkoztattak, azonban ez nem volt tartós vállalkozás, mivel az előállított termék nem volt jó minőségű – 1850-as években bezárták. A Kapos rendezésével a víz alól felszabadult völgyeken keresztül élénk kereskedelem bontakozott ki, amely főterméke az erdőbőség révén a faáru és a mezőgazdasági művelés bővülésével a gabona volt. Jól látható, hogy a reformkori Kaposvár gazdaságában megjelent a céhes ipar különböző szakágai, a gyáripár első szikrája, azonban a város gazdaságát továbbra is a mezőgazdaság határozta meg. A bevándorlók önállóak voltak, mivel nem a jobb megélhetés reményében érkeztek a városba, hanem a növekvő terhek elől menekültek, ezáltal a városba költözésük nem járt piacbővítő hatással.⁶⁰

A fejlődését nagyban meghatározta, hogy az Esterházy uradalom egyik központja volt, viszont ellentétben Keszthely vagy Tata városával a tőkekoncentráció hiányzott, amely pedig a városias jelleg megjelenését elősegítette.⁶¹ Ezenfelül fontos megemlíteni, hogy a birtokosok sok privilégiummal rendelkeztek gazdasági tekintetben, amely hátráltatta az ipar jelentősebb kibontakozását – ilyen például a sörfőzés és italmérés. Donner János svájci születésű sörfőző megvásárolta a Kapostól délre lévő területet, ahol sörfőzdét és kocsmát kívánt nyitni, azonban nem kapott rá engedélyt.⁶² Ezt követően a földterületet felparcellázta és helyiek rendelkezésére bocsátotta, amellyel létrejött a Donner-városrész a Kaposon túl, ahol a dualizmus korában elemi iskolát, gazdasági épületeket, parkokat hoznak létre. Mindezek révén Kaposvár, amikor 1848-ban rendezett tanácsú várossá nyilvánították közigazgatási centrum volt, de csekély gazdasági

⁵⁸ TÓTH, 1975. 298.; CSAPÓ – KOZMA – LENNER, 2022. 93.; CSÁNKI, 1914.; LADÓCSY, 1942. 37.

⁵⁹ T. MÉREY – KAPOSI, 2001. 34.

⁶⁰ TÓTH, 1975. 314.

⁶¹ TÓTH, 1975. 297.; BÁCSKAI – NAGY, 1984. 352.

⁶² BERECZK, 1925. 29.; LÓCZY, 1975. 220.; CSAPÓ – KOZMA – LENNER, 2022. 93.; CSÁNKI, 1914.; BERGEL, 1877. 39-42.

és kereskedelmi befolyással rendelkezett.⁶³ Az iparosításra irányuló igény és munkaerő ellátottság megvolt, de hiányzott a megfelelő tőkével rendelkező vállalkozórétteg.

A neoabszolutizmus idején Somogy megyében jelentős közlekedési fejlesztéseket hajtottak végre, amelyek Kaposvárt is érintették. Azonban ennél is jelentősebb fejlődést eredményezett, amikor 1861-ben Freystadtler Antal bérlő kezelésbe került az uradalom, s ezzel korszerű tőkés gazdálkodás vette kezdetét.⁶⁴ Ebben az időszakban jött létre Székely Ármin szabócége, amely később gyárrá fejlődött és jelentős piacra tett szert a birodalomban és azon kívül, valamint ekkor alapították a Haidekker-féle szappangyárat is, amely szintén jelentős kereskedelmi szereppel bírt és nem csak a város vonzáskörzetét látta el.⁶⁵ Ezeken felül az 1860-as években több malmot is alapítottak, kékfestő- és téglagyár jött létre, valamint a városiasodást jellemzi, hogy megjelent a városban Langsfeld Mór fényképészete.⁶⁶ Ha pedig a vendéglátást vizsgáljuk meg, visszatérve az uradalmi kiváltságú sörfőzésre, meg kell említeni, hogy ettől az időszaktól minőségi és iható sört készítettek.

Freystadtler idején fejlődött a város ipara, egyre több gyár létesült és fejlődött a kereskedelem, viszont továbbra is a mezőgazdaság maradt uralkodó. Az 1880-as években Pallavich Ede javaslatára a Magyar Általános Hitelbank által létrehozott Mezőgazdasági Ipar Rt. (továbbiakban MIR) átvette az Esterházy-család kaposvári uradalom haszonbérletét⁶⁷, s a megye más uradalmait összevonva egy modern gazdálkodásra épülő birtokkomplexumot hozott létre Somogy megyében, miközben egyre nagyobb hangsúlyt fektetett az ipar fejlesztésére.⁶⁸ A századfordulón átalakult a társadalmi szerkezet, a mezőgazdasági elemek súlya csökkent, míg a polgári-kispolgári súly nőtt. Emellett pedig a városi műszaki urbanizáció – vízellátás, csatornázás, villanyvilágítás – kiépült, ezzel növelve a városias jelleget. Kaposváron a MIR alapította a mai napig működő cukorgyárat, amely létrehozásának feltétele az első helyi érdekű vasútvonal, a Kaposvár–Mocsolád vonal kiépítése volt 1894-ben⁶⁹, mivel ezzel megteremtették az összeköttetést a nyersanyag és a felvevőpiac között.

⁶³ VÖRÖS, 1973. 197.; BERGEL, 1877. 18.;

⁶⁴ FEKETE, 1929. 16.; LADÓCSY, 1942. 35.

⁶⁵ T. MÉREY – KAPOSI, 2001. 76-88.; FEKETE, 1929. 17.; BEREZSKY, 1925. 124.; CSÁNKI, 1914.

⁶⁶ T. MÉREY – KAPOSI, 2001. 98.

⁶⁷ T. MÉREY – KAPOSI, 2001. 78.

⁶⁸ A birtokkomplexum az Esterházy-család kaposvári uradalma mellett a Festetich-család toponári, a Ráday-család somodori, a Somsich-család patosfai és az Inkey-család bogáti uradalmaiból tevődött össze. VÖRÖS, 1973. 197.

⁶⁹ Kanyar, 1974. 221.; T. Mérey, 1979. 266.; Hajdú, 2006. 38.; Fekete, 1929. 32.

A világháborút megelőzően Kaposvár fejlődése egyre nagyobb mértékű volt, amelyet meghatározott Németh István polgármestersége (1895-1911)⁷⁰. A századforduló idején tovább bővült a város a Meggyes-telek megszerzésével, valamint megindult a belső rész átépítése és modernizálása. Somogy megyében kiépült a helyi érdekű vasútvonalak hálózata, amelynek fő csomópontja Kaposvár lett, ezzel összekötve a termőterületet az ipari központtal, s megteremtve a kereskedelem lehetőségét.

Kaposvár fejlődése az adatok tükrében

Kaposvár gazdasági átalakulását nagyon jól alátámasztják a korszak statisztikai adatai, amelyet nagyon jól feldolgozott T. Mérey Klára és Kaposi Zoltán *Kaposvár ipartörténete* c. munkája. Dolgozatomban az 1828. évi országos – amelyet Bácskai Vera és Nagy Lajos is feldolgozott –, valamint az 1869. évi Haidekker Pál városbíró által készített összeírásokat vetem össze egymással, amellyel a reformkor és a neoabszolutizmus fejlődését kívánom reprezentálni. Ezenfelül a vasút megjelenéséhez kötődő időszakból az 1876. évi Soproni Kereskedelmi Iparkamara felmérését, valamint az 1910. évi népszámlálás iparban foglalkoztatottak adatsorát kívánom összevetni.⁷¹

Az 1828. évi nádori összeírás célja az adóköteles népesség és állami adó-köteles jövedelmeik összeírása volt, megjelölve mesterségüket és azt, hogy dolgozott-e velük segéd, ha igen hányat foglalkoztatott. A hivatalos összesítés alapján 1828-ban 164 kézműves mester és 8 kereskedő lakott és adózott Kaposváron.⁷² Az adatok hitelességével kapcsolatban fontos megjegyezni, hogy az összeírásnak két változata maradt fenn: egy a megyei levéltárban erősen átírt formában és egy az Országos Levéltárban a nádori iratok közt elkülönítve. Ezzel szemben a városbíró Haidekker Pál által írt összeírás pontossága nehezen megkérdőjelezhető, mivel név szerint szerepelnek benne az akkor Kaposváron dolgozó iparosok és kereskedők névsora.⁷³ Fontos azt látni, hogy az 1828. évi összeírás még a Kapos vízrendezése előtt történt, vagyis a város még erősen akadályozott volt közlekedési szempontból, míg az 1869. évi összeírás már a vízrendezések után készült, mikor Somogy megye közlekedési hálózatában megjelent a vasút és a közút is állandóbb képződmény volt.

⁷⁰ Fekete, 1929. 36-67.; Beluszky – Nagy, 2005. 12.

⁷¹ T. Mérey – Kaposi, 2001. 33-104.

⁷² Tóth, 1975. 297.; T. Mérey – Kaposi, 2001. 34.

⁷³ T. Mérey – Kaposi, 2001. 62.

A reformkori Kaposvár gazdaságára a céhes kisipar a jellemző, a különböző iparágakat több szakág is képviseltette egy-egy személlyel legalább, viszont legtöbb esetben egyedül dolgozott és nem alkalmazott segédet. Az egyik legnagyobb ipari foglalkoztatottságú és differenciáltságú ágazat a ruházati ipar volt, amely már ebben az időben 60 mestert alkalmazott 8 szakágazatban.⁷⁴ Emellett említésre méltó még a faipar, amely nagy mennyiségű nyersanyagnak köszönhetően 20 mesterembert foglalkoztatott, valamint a kő-, föld-, agyag- és üvegipar, amely 16 mestert alkalmazott: 1 üveges és 15 fazekas, akik segéd nélkül dolgoztak kis műhelyben.⁷⁵ Mindezek felül a város gazdasági életében megjelent még 2 könyvkötő, egy kéményseprő, aki egy segéddel dolgozott együtt, valamint a város iparosai közé tartozott a korcsma bérlője és a műhellyel rendelkezett a város egyetlen gyógyszerésze is.⁷⁶

Az 1869. évi összeírás esetében megfigyelhető, hogy továbbra is a ruházati iparban dolgozott a legtöbb mester, viszont differenciáltságban elmozdulás történt, mivel a kalaposok és a szabók aránya csökkent, míg a vargának az aránya nőtt – ennek lehet egyik oka, hogy az 1828. évi összeírással ellentétben a bocskoros, mint szakág nem került elő külön. Emellett említésre méltó az élelmiszeripar differenciálódása és foglalkoztatottságának növekedése, amely szorosan kötődhet a birtok vezető váltaéhoz. Ahogy korábban már utaltam rá, 1861-től az uradalom bérlője Freystadler lett, aki nagyobb hangsúlyt fektetett az ipar fejlesztésére, elsősorban a mezőgazdasághoz szorosan kötődő ágazatokra. Így jelent meg a cukrász, a hentes, a sütő, a bábsütő.⁷⁷ Ezenfelül az építőiparban is megindul a differenciálódás, s a kőműves és ács mellett megjelennek az építőmesterek, valamint cserepeseket a, amely utal a városban zajló megnövekedett számú köz- és magánépítkezésekre. Mindezek felül fontos kiemelni a vendéglátó ipar és az egyébnek nevezett ágazat bővülését, mivel ezek számának növekedése a városiasodás jellegét tükrözi.⁷⁸ Az 1860-as években jelenik meg a városban Lángszfeld Mór fényképész, valamint megtelepedik három órászmester, egy kárpitos, kettő szobafestő és egy festész.⁷⁹ Az ipar bővülése mellett a közlekedési hálózat fejlődése révén a kereskedelem is egyre több embert foglalkoztatott és egyre több ágazata jelenik meg – pl.: bőrkereskedő, divatárkereskedő, fűszer és vaskereskedés.

⁷⁴ T. Mérey – Kaposi, 2001. 35.

⁷⁵ T. Mérey – Kaposi, 2001. 35.

⁷⁶ T. Mérey – Kaposi, 2001. 36.

⁷⁷ T. Mérey – Kaposi, 2001. 62.; Bereczk, 1925. 29.

⁷⁸ T. Mérey – Kaposi, 2001. 71.

⁷⁹ T. Mérey – Kaposi, 2001. 64.

Az 1876. évi Soproni Kereskedelmi és Ipari Kamara vezetői felmérték a hatókörükbe eső település ipar, kereskedelem és hitelélet foglalkoztatottságának számát, segédeit és inasait, a munkásait nemek szerint, valamint az 1876-ban fizetett jövedelemadójuk összegét. Mindebből kitűnik a ruházati ipar magas vállalkozói és foglalkoztatottsági aránya, valamint az építőipar tovább erősödése, főként a segédek és inasok számát tekintve, ami következik abból, hogy elkülönült az építész és az építkezésen dolgozók munkaköre – a vállalkozó sok esetben már nem dolgozott az építkezésen.⁸⁰ Az 1869. évi összeírás által bemutatott gazdasági képpel szemben a legnagyobb különbség, a gyáripár jelentős térnyerése, kiemelten az élelmiszeripar területén. Az első gyárat még a reformkorban alapították posztó készítés céljából, azonban az 1850-es években megszűnt. Ezt követően 1851-ben alapította Haidekker Pál a szappanfőző gyárat, amely egyre jelentősebbé vált az idők folyamán.⁸¹ Az élelmiszeriparban az 1870-es években alapítottak kettő ecetgyárat, egy likőr és szeszgyárat, kettő szódavízgyárat és szikvízüzemet, valamint három gőzmalom üzemelt a városban. Mindezek mellett megjelenik a gépipar a kisipar és a gyáripár terén is. A Kamara felmérése szerint a hat lakatos és kettő puskműves mellett egy gépgyár üzemelt, amely gazdasági gépeket és eszközöket állított elő, elsősorban a mezőgazdaság kiszolgálására.⁸² Az ipar mellett elkülönül egymástól a szolgáltató ipar és a vendéglátás, mindegyik több szakiránnyal képviseltetve magát.

A századforduló időszakára a gyáripár tovább erősödése figyelhető meg, s egyre több kimutatás készült, amely igyekezett felmérni országos viszonylatban a gyáripár helyzetét, viszont ezek hiányosak és nem pontos adatokat közölnek. A megbízható források a 20. század elején az 1900. évi és a kutatásomban kiemelt 1910. évi népszámlálás adatai. Kiemelném a MIR cukorgyárat, amely Kaposvár keleti városrészét fejlesztette a munkaerő letelepítésével és a szükséges infrastruktúra létesítésével, Székely Ármán férfiruhaárú gyárat, amely birodalom szerte árulta termékét, az 1884-ben alapított Mayer-féle kocsigyárat, amely több díjat is megnyerte Európa-szerte.⁸³ Ezeken felül több élelmiszeripari gyár létesült – pl.: szalámigyár, gőzmalomok – viszont sokuk nem volt hosszú életű, s sok esetben a háború a megszűnésüket eredményezte.⁸⁴

⁸⁰ T. Mérey – Kaposi, 2001. 66-68.

⁸¹ Bereczk, 1925. 124.; T. Mérey – Kaposi, 2001. 77., 96.; Lóczy, 1975. 220.; Csánki, 1914.; Ladócsy, 1942. 55.

⁸² T. Mérey – Kaposi, 2001. 67.; Bereczk, 1925. 124.

⁸³ Bereczk, 1925. 182.; T. Mérey – Kaposi, 2001. 75.; Csánki, 1914. Fekete, 1929. 17.

⁸⁴ Ladócsy, 1942. 55.; Bereczk; 1925. 182.; T. Mérey – Kaposi, 2001. 94.; Lóczy, 1975. 231.

Összegzés

A reformkorban végbement Kapos vízrendezésnek köszönhetően Kaposvár területileg tovább növekedett, amely a növekvő népesség számára biztosította a lakhatást és az egészséges környezetet. Azonban a társadalmi változásokkal nem fejlődött párhuzamosan a gazdaság, mivel az Esterházy uradalom célja egy mezőgazdasági ellátó központ fenntartása volt, amely közben a megyei igazgatási centrumaként és fő piachelyként is képes funkcionálni. A folyószabályozások gazdaságélénkítő hatása igazán az 1850-60-as években nyilvánult meg. A neoabszolutizmus idején végbement közlekedési hálózat fejlődése terén a birodalmi érdekek a vasút fejlesztését a megye széleire összpontosították, viszont a közút fejlesztésére nagy hangsúlyt fektetve bekapcsolták az országos vérkeringésbe Kaposvárt. Ezenfelül az uradalom élére került Freystadler bérlőnek köszönhetően a kereskedelem mellett az ipar is nagyobb szerephez jutott, viszont ez elsősorban a mezőgazdaság kiszolgálására és feldolgozására terjedt ki. Az iparosodás nagy mértékű kibontakozása a vasút megjelenését követően, a MIR fennhatósága alatt valósult meg, amellyel a gyáripár már nem csak az élelmiszeriparban differenciálódott, hanem az ipar más ágazataiban is gyökeret vert és a vasútnak köszönhetően piacot biztosított a megyén belül és a birodalom más pontjaival.

Mindezen folyamatok és statisztikai adatokat áttekintve jól látszódik, hogy mekkora befolyással bír egy város fejlődésére az elhelyezkedése és a terület tulajdonosi viszonyai, valamint a birodalmi érdekek. Az infrastrukturális fejlődések mellett szükség volt a megfelelő irányításra ahhoz, hogy kimozduljon a mezőgazdasági kötöttségekből és elindulhasson az iparosodás útján. Mindezek révén egy uradalmi, igazgatási központból a 19. század folyamán Somogy megye egyetlen igazi városává fejlődik, amely népessége megközelítette a szomszédos megyék nagy településeit és a vasút révén a vármegye gazdasági központjává vált.

Bibliográfia

- ANTALFFY, 1982. Antalffy Gyula: Reformkori magyar városrajzok. Panoráma Kiadó. Budapest, 1982.
- BÁCSKAI – NAGY, 1984. BÁCSKAI Vera – NAGY Lajos: Piackörzetek, piacközpontok és városok Magyarországon 1828-ban. Akadémia Kiadó. Budapest, 1984.
- BEBESI, 1937. BEBESI Gyula: A Kapos vízrajza. Dombóvár, 1937.
- BELUSZKY – GYŐRI, 2005. BELUSZKY Pál – GYŐRI Róbert: Magyar városhálózat a 20. század elején. Dialóg Campus Kiadó, Bp. – Pécs 2005.
- BENCZE, 1970. BENCZE Géza: Adatok a Kapos-völgyi vízrendezés első időszakához (1807-1819). In.: KANYAR József (szerk.): Somogy megye múltjából – levéltári évkönyv 1. Kaposvár, 1970. 101–112.
- BENCZE, 1971. BENCZE Géza: A Kapos vízrendezési munkálatai Somogyban (1820-1835). In.: KANYAR József (szerk.): Somogy megye múltjából – levéltári évkönyv 2. Kaposvár, 1971. 91–108.
- BENCZE, 1976 Bencze Géza: A somogyi Kapos mente gazdálkodása a 19. század első felében. In.: KANYAR József (szerk.): Somogy megye múltjából – levéltári évkönyv 7. Kaposvár, 1976. 191-206.
- BENCZE, 1977 BENCZE Géza: Vízépítmények Somogyban a XVIII – XIX. század fordulóján. In.: T. MÉREY Klára (szerk.): A Dunántúl Településtörténete II/I. 1767-1848. Pécs, 1977. 111–118.
- BERECZK, 1925. BERECZK Sándor: Kaposvár rendezett tanácsú város története és fejlődése. Arany János Irodalmi és nyomdai Műintézet Rt. Budapest, 1925
- BERGEL, 1877. BERGEL József: Kaposvár 40 év óta. Kaposvár, 1877.

- BETHLENDI – FEJÉR – FÜSTÖS, 2010. BETHLENDI András – FEJÉR László – FÜSTÖS András: Vízügyi beruházások, értékpapírok. Folyószabályozás és víziközmű-fejlesztés finanszírozása (1793-1945) Magyar Víziközmű szövetség, Budapest, 2010
- CSÁNKI, 1914. CSÁNKI Dezső: Somogy vármegye. Országos Monográfiai Társaság. Budapest, 1914
- CSAPÓ – KOZMA – LENNER, 2022. CSAPÓ Tamás – KOZMA Katalin – LENNER Tibor: Kaposvár történeti földrajza és településmorfológiája. In.: Településföldrajzi Tanulmányok 7 (1). Budapest, 2022. 92–107.
- CSORBA, 1857. CSORBA József: Somogy Vármegye ismertetése. Pest, 1857.
- ERDŐSI, 1980a. ERDŐSI Ferenc: A dél-dunántúli régió közlekedési hálózatának kialakulása a termelőerők és a településhálózat területi sajátosságaival összefüggésben. Földrajzi Értesítő 29/1, 1980. 61–93.
- ERDŐSI, 1980b. ERDŐSI Ferenc: Somogy megye közlekedési hálózatának kialakulása a XIX-XX. században. In.: KANYAR József (szerk.): Somogy megye múltjából – levéltári évkönyv 11. Kaposvár, 1980. 269–320.
- ERDŐSI, 1982. ERDŐSI Ferenc: Somogy megye közlekedési hálózatának kialakulása a 19-20. században. In.: KANYAR József (szerk.): Somogy megye múltjából – levéltári évkönyv 13. Kaposvár, 1982. 157–212.
- FEJÉR, 2001. FEJÉR László (szerk.): Vizeink krónikája. A magyar vízgazdálkodás története. Vízügyi Múzeum, Levéltár és Könyvgyűjtemény, Budapest, 2001
- FEKETE, 1929. FEKETE Gyula: Az ötven évvel ezelőtti Kaposvár és fellendülésének korszaka. Kaposvár, 1929.
- FÉNYES, 1836. FÉNYES Elek: Magyar országnak, 's a' hozzá kapcsolt tartományoknak mostani állapota statistikai és geographiai tekintetben 1. kötet. Pest, 1836. 201-241.

- FÉNYES Elek: Magyar országnak, 's a' hozzá kapcsolt tartományoknak mostani állapota statistikai és geographiai tekintetben 5. kötet. Pest, 1839.
- FRISNYÁK, 2001. FRISNYÁK Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikája, 1750-2000. História, Budapest, 2001.
- FRISNYÁK, 2012 FRISNYÁK Zsuzsa: A vasút fénykora. Az ipari forradalom csúcspontja Magyarországon. In.: VÁMOS Imre (szerk.): A magyar ipari és technológiai forradalom III. Magyar Fiatalok Határok Nélkül Alapítvány, Budapest, 2012. 101–110.
- GULYÁS, 2009. GULYÁS László: A modern magyar gazdaság története. JATE Press-Szegedi Egyetemi Kiadó, 2009.
- HAJDÚ, 2006 HAJDÚ Zoltán: Dél-Dunántúl. Kárpát-medence régiói 3. Dialóg Campus. Pécs – Budapest, 2006.
- HORECZKI, 2014. HORECZKI Réka: A kisvárosok ipari átalakulása a XX. században. *Köztes-Európa* 6 (1), 2014. 135-42.
- IHRIG, 1973. IHRIG Dénes (szerk.): A magyar vízszabályozás története. Országos Vízügyi Hivatal, Budapest, 1973.
- KANYAR, 1974. KANYAR József: Somogy agrárgazdasága az 1895. évi mezőgazdasági összeírások tükrében. In.: Kanyar József (szerk.): Somogy megye múltjából – levéltári évkönyv 5. Kaposvár, 1974. 211–232.
- KAPOSI, 2002. KAPOSI Zoltán: Magyarország gazdaságtörténete, 1700-2000. Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 2002.
- KATUS, 1979. KATUS László: A településhálózat fejlődése. In: Kovács Endre (szerk.): Magyarország története. 6/2. köt. 1848-1890. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1979. 1134–1147.

- KATUS, 2021. KATUS László: A modern Magyarország születése. Magyarország története 1711-1914. Kronosz Kiadó, Pécs, 2021.
- KENYERES I., 1967 KENYERES Ágnes (főszerk.): Magyar Életrajzi Lexikon I. Akadémia Kiadó, Budapest, 1967.
- KENYERES II., 1967 KENYERES Ágnes (főszerk.): Magyar Életrajzi Lexikon II. Akadémia Kiadó, Budapest, 1967.
- KÉPESSY, 1908. KÉPESSY Árpád: A magyar vasútügy története. Wodiener, Budapest, 1908.
- KOVÁCS, 2012. KOVÁCS Áron: Közlekedés, mint fejlődés záloga – Magyarország közlekedéstörténelmi áttekintése az 1880-1910 közötti időszakról, In.: VAMOS Imre (szerk.): A magyar ipari és technológiai forradalom III. Magyar Fiatalok Határok Nélkül Alapítvány, Budapest, 2012. 92–100.
- LADÓCSY, 1942 LADÓCSY Károly: Kaposvár földrajza. Budapest, 1942
- LÓCZY, 1975. LÓCZY István: Somogy vármegye közlekedési hálózatának változása és Kaposvár központi szerepkörének kialakulása a 19. száza folyamán. In.: KANYAR József (szerk.): Kaposvár. Várostörténeti tanulmányok. Kaposvár, 1975. 205–242.
- MAJDÁN–NAGY, 1997. DR. MAJDÁN János – NAGY Jenő: Vasút a Dunától a Drávaig. Fejezetek a 125 éves Dombóvár-Zákány vasútvonal történetéből. MÁV Rt. Vezérigazgatósága., Budapest, 1997.
- MAJDÁN JÁNOS: A KÖZLEKEDÉS
- MENDÖL, 1942 MENDÖL Tibor: A mai kultúrtáj. In.: Domanovszky Sándor (szerk.): Magyar Művelődéstörténet 5. kötet. Magyar Történeti Társulat, Budapest, 1942. 99–128.

- T. MÉREY, 1979. T. MÉREY Klára: Dél-Dunántúl iparfejlődése a dualizmus idején. In.: Kanyar József (szerk.): Somogy megye múltjából – levéltári évkönyv 10. Kaposvár, 1979. 265–306.
- T. MÉREY–KAPOSI, 2001. T. MÉREY Klára – KAPOSI Zoltán: Kaposvár ipartörténete. Kaposvár Megyei Jogú Város Önkormányzata, Kaposvár, 2001.
- MEZEI, 1996. MEZEI István (szerk.): A 150 éves magyar vasút. 1846-1996. MÁV Rt., Budapest, 1996.
- RUZITSKA, 1964. RUZITSKA Lajos: A magyar vasútépítések története 1914-ig Közlekedési Dokumentációs Vállalat, Budapest, 1964
- SZÉCHENYI, 1892. ifj. gróf SZÉCHENYI Imre: Somogy megye. MTA, Budapest, 1892.
- TÓTH, 1975. TÓTH Tibor: Félúton a megyeszékhely és megyeközpont között (Adatok a dualizmuskori Kaposvár gazdaságtörténetéhez). In.: KANYAR József (szerk.): Kaposvár. Várostarténeti tanulmányok. Kaposvár, 1975. 297–326.
- VÖRÖS, 1973. VÖRÖS Károly: A magyarországi városfejlődés a dualizmus korában (Különös tekintettel Kaposvár fejlődésére). In.: Kanyar József (szerk.): Somogy megye múltjából – levéltári évkönyv 3. Kaposvár, 1973. 189–204.