

T. Mérey Klára

## NAGYKANIZSA A KAPITALIZMUS KORÁBAN

## különös tekintettel Trianonra

A legutóbbi időkben, Budapesten végzett kutatásaim során gyakran találkoztam Kanizsa névével: Gross Kanischa formában, amikor a hazánkról készült legrégebbi postalexikon adatait böngésztem, elemeztem. Ez az 1804-ben kiadott 5 kötetes mű gyakran említi az Absatz-Poststation Gross Kanischá-t vagyis az elosztó postaállomással rendelkező Nagykanizsát, „Alsó Magyarországon”, Zala vármegyében, ahová Zágrábról, Csáktornyról, Eszékéről, Kőszegről és Varasdról futottak be a „rendes” postaküldemények az embereket is szállító postakocsikon. Ezek a postautak a tengerrel, a Dráván túli területekkel, Pesttel és Budával, továbbá Béccsel kötötték össze ezt a várost. S ez kiemeli jelentőségét, hiszen már akkor több irányból érintették postautak, s más irányból is érkező úgynevezett kommerziális, kereskedelmi útvonalak. Így ez a város már korán kiérdemelte a neve mellé illesztett Nagy jelzőt.

Nagykanizsát mindig is jó fekvése, kedvező forgalma emelte ki a többi település közül, s predesztinálta arra, hogy egy vidék központja legyen. *Fényes Elek* közzéadta 1851-ben kiadott szótárában Német és Horvát Kanizsa néven jegyezte fel ezt a mezővárost megemlítve, hogy az két részből, két külön „városból” áll: Nagy- és Kiskanizsából, amelyeket egy széles mocsár választott el még akkor. E kettős település, összesen közel 10 ezer lakos nemzetiségi szempontból és vallását tekintve is erősen megoszlott. Ezt mutatta külsőleg az, hogy a római katolikus templom és parókia kívül a városban görögkeleti templom és paplakás is volt, továbbá az akkor már 1500 főnyi zsidó lakosságnak is volt zsinagógája.

A statisztikusnak is kiváló lexikonszerkesztő kiemeli a város élénk kereskedelmét Pest és Horvátország, Bécs és Szlavónia, továbbá - mint ő írta - Bosnyákország felé, amelyek között feködt. Híresek voltak sertés, gabona és marhavásárai, a törökországi sertések, ökrök mind ezen a városon mentek keresztül, s „csaknem egész Somogy innen veszi a gyári, gyarmati árut” - olvassuk a geográfiai lexikonban.

E szerepköre a városnak alig változott a 20. század első két évtizedében. *Karczag Rezső* 1918-ban megjelentetett „*Nagykanizsa a háború után*” című könyvében eként írt a „három határszögletben” fekö Nagykanizsáról: „mint a háború előtt a Balkánon a fővárosok: országok népeinek volt találkozó helye, országok árujának piaca és a rajta átvándorló gazdagságnak élelmes vámszedője.”

De hogyan festett ez a valóságban, miként válaszolható ez a máshoz nem hasonlítható „egyedi” kép a város gazdaságtörténetének konkrét adataiból?

Nézzük először az alapkérdést: a város népességének számát.

1841 és 1910 között a lakosság száma rohamosan emelkedett. 1871-ig még külön tartották nyilván Nagy- és Kiskanizsát, illetve külön is feljegyezték népességük számát. Nagykanizsán 33, Kiskanizsán 45%-kal nőtt a lakosság száma 1841 és 1871 között eltelt 30 esztendő alatt. Az 1881-ben végrehajtott hivatalos népszámlálás már összevont településnek tekintette Kis- és Nagykanizsát (az utóbbi neve alatt), s a város lakosainak száma ekkor már 108%-kal nőtt, vagyis több mint kétszeresére növekedett, 1910-ben pedig már 200%-kal több, az 1841 - évi mintegy 6 ezer fő 1910-ben már több, mint 26 ezer főre emelkedett.

A népesség számának ilyen dinamikus növekedése azt jelzi, hogy ebben a városban érdemes volt letelepedni, s akik ott éltek, azok meg is tudtak élni. Hogyan? A kérdés újabb problémát vet fel. Kik voltak a város lakói és miből éltek?

A leírások, ismertetések a város kereskedelmét és iparának jelentőségét hangsúlyozzák, ezért figyelemreméltó az a tény, hogy Nagykanizsa lakosainak 1900-ban 31, 1910-ben pedig 28%-a mezőgazdaságból élt. Ha egy kicsit közelebről megvizsgáljuk ezt aényt, akkor ez már nem is tűnik „furcsának”, hiszen a város határában a Batthyányiaknak volt uradalma, 1848-ig ők voltak a mezőváros földesurai. A jobbágyfelszabadítás és az úrbéres birtokok majorsági birtoktól való elkülönítése után is jelentős majorsági birtok maradt a város határában. Az egykori jobbágybirtok feldarabolódott, 1897-ben már - Nagykanizsa közel 13 ezer holdas határából - 40% volt a város birtokában, a többi területen a Batthyány uradalom és 2305 kisgazdaság osztozott. (A Déli Vasútnak is volt a határban mintegy az egész határ 1%-át kitevő területe.)

A mezőgazdaságból élő népesség nagyobbik része a birtokosok közé tartozott, bár ezek többsége törpe birtokos volt, vagyis 6 holdnál kisebb volt a földterülete, s e birtokból megélni nem tudott. Jelentős számú volt a mezőgazdasági cseléd és a munkás.

A határban folyó gazdálkodás a szántóföldi növények termelésének túlsúlya mellett (a határ 40%-án gabonanevelés, kukorica, burgonya és répa termelt) - jelentős volt a szőlő és a gyümölcsstermesztés.

Érdekes módon világít erre Nagykanizsa egyik hajdani krónikása: *Halis István*, aki a Babocsay család történetének áttekintésekor a familia egyik városbírájának egyik egyszerű cselekedetként emlegeti az un. Szabadhegyen létesített szőlőbirtokot és gyümölcsöst. A szerző kiemeli, hogy az uradalom mindig ellenezte azt, hogy a határban a polgárok szőlőt telepítsenek, mert ez kiterjesztette volna a polgári borkimérés jogát, a „purgerschank”-öt, mely az uradalom „üzletét” rontotta volna. Ezért cserélte pl. el a földesúr a Látóhegyen fekö szőlőbirtokát Festicsek gróffal egy erdőbirtokért, s ennek következtében került át a Látóhegy Zala megyéből Somogy megyébe. Milyen „kicsi” dolgok voltak el a változatlanul tűnő feudalizmusban a megyehatárokat!

Az 1849 után létesített szőlőbirtokkal sem járt valami jól a város, sok izgalomnak vált az a forrásává. Az utóbb Szabadhegynek elnevezett tartományterület eredetileg legelőként volt használatos és földesúri birtokok is legelhetek rajta. Amikor a város szőlővel telepítette be, és megszűnt a földesúr legeltetési joga, az intézőség azonnal pert indított a város ellen. A józan ész ellenére ezt a pert meg is nyerték, aminek következtében a beültetett szőlő és gyümölcskerteket vissza kellett volna alakítani legelővé! Régen is születtek ilyen logikátlan, fejlődést akadályozó döntések, jogász berkekben. Szerencsére a város ügyes vezetői megtalálták azt a kikaput, amelynek révén az uradalom emberi gyengeségekkel megáldott vagy megvert vezetői elálltak attól, hogy a város megszüntesse a hegyen a szőlő és gyümölcs-telepítvényeit. A filoxéra aztán úgyis jócskán pusztított Nagykanizsán is, a kiterjedt erdősegeket pedig az emberi kapzsiság rítította meg jelentős mértékben.

Nem hanyagolható el tehát Nagykanizsán a mezőgazdaság, mint a gazdasági élet igen fontos ága e városban is.

Jelentősebb azonban ennél a lakosságnak az a rétege, amelyet a modern statisztika iparforgalmi népességnek nevez, s amelyhez az iparból, kereskedésből, utóbb hiteléletből és közlekedésből élők népes tábora tartozott és tartozik ma is. A város népességének számarányát tekintve 1900-ban közel 47%, 1910-ben 54% tartozott ebbe kategóriába, élt ezekből a foglalkozásokból. E nagy kategórián belül az iparosok aránya a legmagasabb (25 illetve 31%).

1876-ból maradt ránk az első részletes felmérés a városban dolgozó iparosok, kereskedők, általában a vállalkozók és alkalmazottak számáról. A Soproni Kereskedelmi és Iparkamara részletes összeírása szerint ekkor Nagykanizsán 13 iparágban, ezen belül 68 féle iparban 1447 fő foglalatzkodott és fizetett adót. Egynegyedük önálló vállalkozó volt, s 75%-uk segéd, tanonc, illetve munkás (férfi, nő és gyermek).

Találunk 1876-ban a városban takácsot, kovácsot, lakatost, asztalost, kádárt, bognárt, bőrt kikészítő tímárt, cipészt, csizmadiat, szabót, ácsot és kőművest. Az élelmiszeripar különösen gazdag volt mesterségekben, dolgozott hentes és mészáros, pék, pálinkafőző, sajtkészítő, s volt a határban vízimalom, sőt gőzmalom is. A szolgáltatóipar foglalkozásai között megtaláljuk ebben a városban a borbélyt, a fényképészt, a kéményseprőt, órát, szobafestőt, fürdőst, s idesorolták a fuvarost és a gypmestert is. A vendéglátóipar sokszínűsége és népessége a város idegenforgalmának jelentőségére utal.

Az ipar szerkezete tehát már fejlett, a település városi jellegét húzza alá. Ha azonban az iparforgalmi népességgel kapcsolatos *anyagikat* jelző mutatót nézzük, akkor kiderül, hogy az 1876-ban fizetett jövedelemadónak 27%-a származott csak *ipari* tevékenységből, 33%-ot a hitelélet intézményei szolgáltatták és 40%-ot a kereskedelem, 1876-ban.

A hitelélet „alanyai”: a takarékpénztárak, bankok, különböző pénzügyintézetek. Az első takarékpénztár Nagykanizsán Péccsel egy időben, 1845-ben, tehát éppen 150 évvel ezelőtt - létesült. 15 ezer pengő forint volt az alaptőke, amellyel elindult, 1857-ben ez az összeg még változatlan, 1894-ben már 60 ezer forint az alaptőke, s az évi nyereség meghaladta a 70 ezer forintot! A város hitelélete azonban ekkor már nagyon fejlett, a kiegyezés után egy évvel 200 ezer forint alaptőkével rendelkező Kereskedelmi és Iparbank Rt. jegyeztette be magát. 1873-ban Nagykanizsai Bankegyesület néven - ugyancsak 200 ezer forint alaptőkével új bank létesült. 1870-ben a Dél-Zalai Takarékpénztár már elsősorban a vidékre alapozott, de hamarosan a Bécs központú Osztrák-Magyar Banknak is megnyílt a fiókja Nagykanizsán.

1876-ban azonban még csak két bank és két takarékpénztár működött és fizetett adót a városban, amelyekben összesen 9 „segéd” és 2 férfimunkás dolgozott (ez utóbbiak valószínűleg hivatalosok lehettek). E négy intézményből fizették ekkor az *iparforgalomról származó adójövedelem 33%-át!*

Ez már megfelelő pénzügyi háttérrel jelentett Nagykanizsán a szertésgazó kereskedelem és a közlekedés finanszírozására is.

A hajdani postautakon zötykölődő postakocsikat ez időben kezdik felváltani hazánkban is a vasutak. Nagykanizsán viszonylag korán megjelent a modern kornak ez a nagy vívmánya. A Déli Vasút Társaság 1860-ra már kiépítette a Pragersdorf - Nagykanizsa vonalat és 1861-ben már megteremtődött az összeköttetés Nagykanizsa és a főváros között is. (A korai időpont jelzésére példaként említem, hogy Pécs vasúti összeköttetése Budapesttel 1882-ben valósult meg, tehát Nagykanizsa több mint 20 évvel előzte meg e vonatkozásban Dél-Dunántúl egyetlen szabad királyi majd törvényhatósági jogú városát.) Sopron és Nagykanizsa között 1865-ben Barcs-Murakeresztúr-Nagykanizsa közötti vasútvonal pedig 1868-ban nyílt meg a forgalomnak.

Ezek a vasúti fővonalak, vagy ahogyan Petőfi nevezte hajdanán őket: a „föld erei” e város érdekeit is szolgálták, az itt összegyűlt termékeket röpitették a világ elérhető részeibe, s hozták ide a tengerről Nyugat-Európából vagy más területekről a gyarmatárut és egyéb keresett árucikkeket.

A vasút megteremtette a gyáripar számára is a megfelelő feltételeket, s Nagykanizsán ekkor kezdenek megtelepedni a gyáripar üzemei.

Egyik korai gyáralapításnak tekinthető a Weiser János tulajdonában levő gazdasági gépgyár és vasöntöde, amelynek alapítási dátumaként 1884 szerepel, de 1894-ben tért át a

gépi gyártásra. Kezdetben csak a cséplőgépek javítását végezték itt, tűzszekrényeket, kazánt és gépi alkatrészeket gyártottak, a mindenkori szükségletnek megfelelően. 1894-ben későbbet és olókat szállítottak Légrádba, sőt 1893-ban és 1904-ben - a gyáripari felmérések szerint már mezőgazdasági gépeket is előállítottak ezen a telepen, amelyeket Olaszországba, Törökországba és a Balkánra szállítottak és adtak el. Az 1910-es években készült ipari címtár szerint különböző vas-szerkezetek, szivattyúk, vízvezeték és fürdőszoba-berendezések, teherfelvonók, vasöntvények, sőt még agyaggyúró gépek is szerepeltek e gyár eladásra kínált áruai között. 1914-ben gépeinek összteljesítménye 55 lóerő, s alkalmazott munkásainak száma 120-150 fő volt.

De volt Nagykanizsának egy másik gépgyára is: a Mercur Vasművek Rt., amely 1901-ben létesült. Készítményei nem jelentettek konkurenciát az előbb említett gyárnak, mert ebben szeker, hintó, automobil és katonai járművek *tengelyét* készítették és kínálták eladásra, az 1912. évi gyári címtárak szerint. De kínált e gyár kisebb gazdasági gépeket is: szecskák és répvágókat, szőlőzúzókat stb. A Zalai Közlöny 1912-ben kiemeli, hogy az e gyárban készült kocsik és hintótengelyek felülmúlják a stajer gyárak készítményeit is.

Ugyanebben az iparágban dolgozik Nagykanizsán a Déli Vasút javítóműhelye, amely a vasúttal egyidőben, 1860-ban kezdte el működését. Az ilyen típusú műhelyeket csakis vasúti csomópontokon létesítettek, s itt ez a létesítmény megelőzte, előlegezte a város vasúti csomóponttá válását. 1904-ben 15 lóerős géppark és 177 munkás dolgozott a javítóműhelyben.

Nagykanizsa egyik legrégebbi gyára Bettelheim Győző nádszövet és szalmaműhelygyára volt. Neve már 1876-ban szerepel a város „ipari vállalatai” között. 1904-ben nádfonadékgyárként jegyezték fel, ahol 49 munkás dolgozott, de gépet nem vettek igénybe. 1914-ben az üvegműhely és nádszövőgyárban 100 munkás állított elő szalmalackhüvelyeket és mennyezetnádszövetet. Érdemes itt megemlítenünk, hogy e gyár alapítási évét 1809-re tették, tehát még a Napóleoni háborúk idején jött létre, akkor figyeltek fel a szalma és a nád hasznosíthatóságára. 1910-ben ez volt Magyarországon az egyetlen szalmahüvelygyár, és nádszövőgyár is csak három működött ekkor. A Zalai Közlöny hivatása szerint a gyár áruai eljuttattak Triesztbe és a Monarchia minden ipari centrumába. Nádakat vittek ki Németországba, Svájcba, takarmányt Bécsbe, Triesztbe és az alpesi országokba. 1910-ben 120 munkás dolgozott az üzemben, melynek korszerű üzemeltetését a cégtulajdonos külföldön tanult fia vezette, szakszerűen. 1912-től már szalmakupakot is gyártottak a palackok jobb becsomagolása érdekében.

A nagykanizsai ipari vállalkozások egyik érdekes színfoltja volt a fémjátékáru készítő telep, amelyben 50 munkás és 10 lóerős géppark állított össze játékokat. De kínáltak itt eladásra vasalótól takaréktűzhelyig nagyon sokféle árut, még szalvétagyűrűt, sőt próbababát is!

A kezdetben kisiparszerűen működő kefeüzem 1910-ben már 20 lóerős gépparkkal és 140 munkással egyike volt Nagykanizsa legerősebb gyárainak. Meszelő, ecsetek, cirokseprű ebből a gyárból eljutott Horvátországba, Ausztriába, Egyiptomba, sőt Kelet-Indiába is.

A város ruházati iparában a legfontosabb két üzem Miltényi Sándor cipőgyára és Neu és Társa vászoncipő gyára volt. Az előbbiben ekkor nem alkalmaztak gépeket, gyári jelleget a magas munkáslétszám adta: 35 szakmunkás állított elő ortopéd, polgári, egyenruházati és sportcipőket. A Neu és Társa gyárban viszont 12 lóerős géppark és 80 munkás gyártott sport- és vászoncipőt, téli posztó és házicipőket. 1910-ben már Horvátországba és Ausztriába is szállítottak árut. Külön érdekessége ezeknek az üzemeknek, hogy kisipari műhelyekből alakultak át gyárrá, s ez Nagykanizsán nem volt ritkaság, csupán országosan számított annak.

Országos híru üzem volt Nagykanizsán a Pátia Pótkávégyár, amelynek izléses épülete a Szentmiklósi út mellett 1905-ben épült. Az üzemet iparvágány kötötte össze a Déli Vasúttal. Eleinte külföldről szereztek be a cikóriagyökeret, de 1910-ben már Zala és Somogy megyék több kis- és nagygazdája szállította ezt a gyárnak. Ez számukra is jövedelmező volt, hiszen holdanként 80-100 mázsa termett, ami 400 korona jövedelmet jelentett. A gyárban 60-80 munkás dolgozott, s 1912-ben került a Frank cég tulajdonába.

A város másik híres élelmiszeripari üzeme volt a Malátagyár és Sörfőzde Rt., ahová ugyancsak iparvágányon futott be naponta több vasúti kocsi a malátá. E gyár nemcsak a sört tudta jól értékesíteni (külföldön is jó neve volt a kanizsai sörnek!), hanem a gyártás melléktermékeit is: élesztőt, szárított sörtörkölyt, malátacsírát, stb. Ezt a gyárat a Kereskedelmi Bank támogatta. Ugyancsak ez volt a „szponzora” (mai szép szóval mondván) a Király Sörfőzde Rt-nek is, amelyben - az ipari címtárak bizonyossága szerint - 120 lóerős géppark és 120 munkás állította elő a jöhrú kanizsai sört.

Nem maradt el a sörgyártás mögött a másik fontos mezőgazdasági iparág: a szeszgyártás sem. Az 1835-ben létesített szeszfőzdéből nőtt ki a századforduló egyik legelőkeőbb üzeme, a Blau féle konyakgyár, ahol a pálinkafőző készülékek mellett konyakot, szilvóriumot, barack és boróka pálinkát, rumot, likőrt állítottak elő és kínáltak eladásra. Mindezek után már megérthetjük azt is, hogy miért volt piaca a szalmahüvelykészítő és szalmakupakot gyártó Bettelheim gyárnak Nagykanizsán!

Nem szabad azonban elfeledkeznünk olyan ősi iparágáról, mint a malomipar sem. A kis vízimalmokat elsősorban a gőzmalom és ezek egyik legnagyobbika a városban Franz Lajos és Fiai 1500 lóerős gépparkkal és 100 munkással dolgozó gőzmalma volt.

A jöhrre vergődött Nagykanizsa gyárak mellett fontos az építőipar is. 1914-ben 2 téglagyár és egy műkő- és cementáru-gyár dolgozott a városban, melyeknek mindegyike nagyvállalat volt, vagyis 20-nál több munkást alkalmazott. Az azokban dolgozó gépek lóereje 60-100-at is elérte. A Zalai Közlöny azt írta 1910-ben a városról, hogy „speciálisan téglaváros”. A 18-19. század elejéről fennmaradt szalmafedeles, tömör sárfalból épült földes hajlékokat téglából készült házak váltották fel.

Nem hagyhatjuk említés nélkül a Nagykanizsán működő nyomdát sem. 1906-ban a városban már két nyomda is volt, amelyeknek árukinálatában az üzleti könyvek, zacskók, füzetek és naptárak mellett a vonalzók, és a dobozok is szerepeik. Ugyanakkor Zala megye két lapját: a Zalát és a Zalai Közlönyt is Nagykanizsán szerkesztették és nyomtatták, itt adták ki.

Nagykanizsa helyt tudott állni az ipar átalakulása idején. Amikor az 1900-as évek elején a kormány felmérte a hazai városok ipari fejlesztéssel kapcsolatos igényeit, Nagykanizsa az elsők között jelentkezett és kért állami támogatást élvező gyárakat a városba. A hivatalos felmérés adatai szerint a város vezetősége elsősorban gazdasági termékeket feldolgozó ipari vállalatok létesítésére tett javaslatot, mint ahogyan gyáriparának kirajzolódó arculata is ezt a jelleget domborítja ki. A város ajánlata: jó a közlekedés, vasúti és országúti csomópont Nagykanizsa. A gyárakba könnyen bevezethető a víz, az bőséggel van a határban. Ugyanakkor a város vezetése nagyon óvatos: a gyáraknak nyújtandó kedvezmény mértékét esetről esetre kívánja elbírálni.

Ez a jó gazdálkodás jellemezte a századbeli Kanizsát s az a cél, hogy egyre szerteágazóbb ipara legyen. Amikor nemrégiben a pécsi dohánygyár történetével foglalkoztam, egészen komoly formában találok azzal, hogy Nagykanizsának esélye volt arra, hogy a déldunántúli körzet állami dohánygyárát Pécs helyett itt létesítsék.

E példák nyomán megállapítható, hogy ebben a városban is az történt, ami Győrben, ahol a reformkorban kialakult rendkívül fejlett és jól működő kereskedelmi hálózat helyébe - a mo-

dern gépek feltalálását követő időszakban, a vasút kiépülésével jóformán egyidejűleg - a gyáripar lépett, mint a gazdasági élet egyik fontos tényezője. Nagykanizsán azonban még hozzá kell tennünk azt is, hogy ez a gyáripar igen sokszor helyi üzemek átalakításával, „helyben” nőtt ki a kisiparból, majd ez párosult rendkívül jó kereskedelmi érzékkel. A nagykanizsai üzletemberek rájöttek arra, már akkor, hogy az árut nem elég megtermelni, el is kell adni. Ehhez kellett az a hallatlanul képzett és ügyes embercsoport, akiről Blankenberg Krobotenfahrer-ként ír, s akik a vasút előtt terménykereskedők bevásárolóiként járták az országot, s akiket szerinte a vasút számolt fel. Ez a réteg azonban nem szűnt meg, csak átalakult, mi vigéce-nek, ők alkuszának nevezték magukat; kitapogatták, majd megszerezték a megfelelő piacokat.

E város polgársága nagyon rugalmas volt. 1884 után, amikor kezdtek kiépülni az un. vicinálisok, helyiérdekű vasutak, s ezek bizonyos fokig elterelték Nagykanizsától a forgalmat, a város kereskedői közraktárakat építettek, hogy továbbra is megőrizhessék pozícióikat. S akkor alakul át e város „kereskedő és bankár arculata”, amely már a gyáripart is magába olvasztotta, ötvözte.

De ez hozta, vonta magával a város számára a hanyatlásnak azt a távlatát, amelyet végül is a külső körülmények okoztak, s melyek között a legsúlyosabb a trianoni béke, annak kegyetlen feltételsoara volt.

Nagykanizsa az első világháború idején megszenvedte egy háborúnak a hátrszágot sújtó minden kínját, nehézségét, de gazdasági ereje nem roppant meg. Elkerülte azt a sorsot is, ami Pécsset és Barcsot érte el, hogy idegen csapatok szállják meg, szereljék le a gyárait, vigyék el értékeit.

Az utóbbi időben a Széchenyi könyvtárban dolgoztam Budapestben és egyik nap végignéztam a Nagykanizsán megjelenő két zalai újság 1920 és 1921 évi számait (sajnos a lapok már annyira töredezttek, hogy csak filmen lehetett azokat megnézni!). Szívszorító volt olvasni arról, hogy a város milyen súlyos közellátási zavarokkal küzdött azokban a hónapokban. Hiányoztak a léthez szükséges alapfeltételek: nem volt liszt, cukor, a város saját sertéslepe révén még valamelyest biztosítani tudta a hús és zsírellátást, de hallatlan mértékben felemelkedtek az árak. Minden beszerzési forrás bedugult, a határszélre sodródott Nagykanizsát elérte egy ellenségessé vált szomszéd révén a határlezárás, az élelmiszerszerzés és áruelhelyezés útjának teljes eldugulása. A napilapok híradásai ijesztőek, már csak a közeli békekötésben reménykednek, bármilyen feltételű is legyen az, de legalább nyíljanak meg az áruk előtt a határok, az elzártaik. De milyen messze volt ez még, hiszen Pécs felszabadulása is csak 1921 augusztusában következett be, s addig jöttek a riasztó hírek, rémhírek és ott volt a komor valóság: élelmiszerhiány, drágulás. Még fel-felröppent a hír, hogy Nagykanizsa egyik legfontosabb élelmiszerbázisa: a Muraköz mégsem kerül át az alakuló új államhoz: Jugoszláviához, de a remény már egyre kisebb, s az innen-onnan érkező menekültek, kiutasítottak hírei egyre gyászosabbak és reménytelenebbek. Gyenge vigaszként fel-feltűnik az újságokban: Kanizsa a megkisebbedett Magyarország egyik legnagyobb kereskedelmi központja, de utána jön ismét a szomorú valóság: nem tudják biztosítani a cukrot, a csehek csak valutáért akarnak szállítani, nincs liszt, drága a krumpoli, a répa. (A háziasszonyok kedvéért mondom el, hogy 1920 áprilisában 1 darab narancs 10-12 korona volt, 3 darab burgonya 1 korona, a mák literjét 32 koronáért mérték, a marhahús kilója 60-100 korona volt. Ugyanakkor Jugoszláviában — ahol még ugyanaz volt a hajdani monarchia részein a korona - 1 kiló húsert sokallták a 30 koronát, ezt roppant drágának tartották. Ehhez még azt is hozzá kell tennem, hogy az árdrágítást nyilvános botbüntetéssel sújtották, úgy hogy a falusiak inkább be sem hozták felesleges áruikat a piacra. Ha meggondoljuk, hogy Nagykanizsán a századfordulón két hatalmas gabonaraktár is épült, s 1912-ben az állam magvizsgálót létesített! Ahonnan a tojásexport külföldre irányult és számottevő

bormennyiség került a külföldi piacokra - ott 1920-ban már nem volt tojás, vagy irreálisan magas áron, és nem volt kenyér.

Egy 1941-ben a hazai városokról készült szociográfiai műben Nagykanizsával kapcsolatosan megállapították, hogy a trianoni békeszerződés teljesen tönkretette kereskedelmét és iparát. Mögöttes területének jelentékeny részét elvesztette, s alig maradt olyan területe, amelyen kereskedelmét működtethette volna. A külforgalom korlátozása következtében megszűnt fontos export központ lenni, sok veszteség érte, úgy hogy kereskedői vagy tönkrementek vagy máshol telepedtek le.

Egyedül a közlekedési központ jellege maradt meg, változatlanul a Budapest-Trieszt és a Bécs-Szombathely-Gyékényes fővonalak metszéspontján feküdvén, naponta több mint 60 vonat érkezett és indult ki szépen kiépített állomásáról, írja az 1941-ben megjelentetett mű.

Ha pedig egy másik könyvet veszünk a kezünkbe, Barbarits Lajosét, aki lapszerkesztő volt Kanizsán, akkor mégis úgy tűnik, hogy az összes fontos beruházás: vízvezeték, csatornaépítés, vízrendezés, reprezentatív középületek felépítése, mint pl. a postapalota vagy az új vásártér kialakítása a világháború előtt született meg *ötletben*, de a kivitelezés már a két világháború között, zömmel a nehéz 1920-as években történt, akkor vált valósággá.

Az kétségtelen, hogy a város vezetősége ügyesen gazdálkodott a felvett nyugati kölcsönökkel, de a városban az igazi nagy építkezések mégis a dualizmus időszakában voltak. Ekkor épült a városháza, a kórház, a törvényszéki palota, a mozgófénykép-színház, vagy a mozi szép épülete, a szabadkőműves páholy háza, két laktanya és így tovább. Az is igaz azonban, hogy a Princípális csatorna rendezése, a vízvezeték-hálózat és a csatornázás a háború után valósult meg, nagyrészt nyugati kölcsönök (Speyer és egyéb) segítségével. Viszont a Monarchia legnagyobb barakk-kórháza, amely 3000 beteg befogadására volt alkalmas, s ahol az artézi források révén a város első vízvezetékke jött létre és vált később a városi vízvezetékrendszer egyik alapjává - 1916 háborús évében került átadásra.

Itt kell megemlítenünk azt is, hogy a város képe „teljes” legyen, hogy Nagykanizsa „sértett város volt”. Amennyiben országosan kedvező volt a földrajzi fekvése - a kisebb körzet, a megye szempontjából nem volt alkalmas arra, hogy közigazgatási központtá váljék. S ez mindig is bántotta polgárait, városának vezetőit. 1912 októberében azt írta a Zalai Közlöny: „Itt van egy népes, forgalmas, élénk, művelt város és sorsát Egerszegen intézik, mely hozzánk képest mégis csak falu. Micsoda bizarr gondolat volt ez az alárendeltség!”

S Nagykanizsa vezetői, miután 1849 után már szabaddá váltak a nagybirtok igényeitől, uralmától, - most a megyei hatóságoktól is szerettek volna megszabadulni. Előbb Kanizsa megyéért indítottak harcot, majd felmelegítették azt a régi elképzelést, hogy törvényhatósági jogú várossá váljon Kanizsa. Egyik sem sikerült.

Sok egyéb sikertelen petíció, kérvény van törekvéseik mögött és igen sok csalódás. A posta-főigazgatóságot Pécs, az iparfelügyeletet Sopron, az ítélőtáblát megint csak Pécs, az ügyvéd kamarát és a pénzügyigazgatóságot Zalaegerszeg kapta meg, noha mindegyik intézményt Nagykanizsa szeretete volna falai között tudni. Nagykanizsa - élénk forgalma s a benne felhalmozott szellemi és anyagi tőke ellenére nem tudta a középszerűség szintjét átlépni, megrekedt ott. 1929-ben megszűnt rendezett tanácsú város lenni, *megyei* várossá lett, nem tudott a megyei közigazgatás alól kibújni. Trianon kelepceje, hogy a megkisebbedett ország határain belül nem válhatott törvényhatósági jogú várossá.

Utolsó kérdésként most azt kell feltennünk: milyennek látták a város fejlődését a művelt közönség tudásának és tudásvágyának tárházát tartalmazó lexikonok? Ezeket olvasva nyomon követhetjük nemcsak a város jelentőségének növekedését vagy esetleges csökkenését, hanem azt is, hogy a kortár-

sak ítélőképessége is hogyan változott, az értékrend hogyan alakult, módosult.

A millenium idején kiadásra került Pallas-lexikon hosszasan foglalkozik Nagykanizsával, megemlíti, hogy ez a város két részből áll, Kis- és Nagykanizsából, melyeket 3 kilométer széles ingovány választ el egymástól. Jellemük teljesen más: Kiskanizsa falusias, Nagykanizsa viszont, mint írja: „csinosabb város jellegével bír”. Felsorolja a város fontosabb épületeit, tanintézeit, megemlékezik vasútvonalairól, pénzintézeteiről, katonaságáról.

Az 1916-ban megjelent Révai lexikon összevontabban mondja el ugyanezt a városról, csak ebben nem az 1890, hanem az 1910. évi népszámlálás eredményeit közli. 1896-ban 2083 ház állott Nagykanizsán, 1910-ben 3154, s ez önmagában is jelzi a fejlődés ütemét.

Az 1941-ben megjelent Új Idők Lexikona Nagykanizsa megyei város címszó alatt a kiemelten jó vasúti összeköttetése mellett autóbusz járatait is megemlíti, iskoláit, gyáripárát emeli ki. A hősi emlékművek és alkotói felsorolása után közli, hogy Trianon után határváros lett, s elvesztette közvetlen fogyasztópiacát.

Az 1961-ben megjelent Új Magyar Lexikon kiemeli a Princípális csatorna mellett gyorsan fejlődő és iparosodó várost. Érdekes módon az onnan szállítható áruk felsorolásakor ugyanazt a hármat említi, ami 1896-ban is szerepelt a lexikonban: a gabona, a bor és az állat. A fejlődési lehetőség új mozzanataként említi a dél-zalai olajmezők feltárásában e városra váró feladatokat.

A lexikonok tehát minden lényeges fejlődési mozzanatról hírt adnak, a kor kívánalmainak megfelelően emelve ki vagy hagyva el egy-egy jellemző mozzanatot.

Ha most - végül - össze szeretnénk foglalni Nagykanizsa történetének *lényegét* a kapitalizmus korában, különös tekintettel Trianonra, akkor egy roppant érdekes, és *egyáltalán* nem tipikus fejlődési vonalat látunk. Soknemzetiségű település volt ez és több vallás talált otthont falai között, ami eltérő kultúrát és műveltséget is jelentett. A gazdasági élet *minden* ágának voltak képviselői. A felépített új iskolák kiművelt emberfőket teremtettek s a város vezető gazdasági ága: a kereskedelem mellé felzárkózott az ipar mindkét ága, a gyáripár és a kisipar. Az 1876-ban Nagykanizsán feljegyzett vállalatok száma 1910-re több mint háromszorosára nőtt (1247-ről 3849-re). Ipari nagyvállalat ezek közül csak 16 volt, de az ebben alkalmazottak száma Zala megye összes ipari nagyvállalataiban dolgozóként több mint a fele volt (51%).

A trianoni béke súlyos csapást mért a város iparára, kereskedelmére, de életerejét, élni akarását nem vette el. Az 1920. évi népszámlálás eredményei szerint a népességének 1920-ban 19, 1930-ban 18%-a élt a mezőgazdaságból. A város népességének mindkét említett esztendőben 2%-át az ipar tartotta el, míg a kereskedelemből a népesség 11%-a élt 1920-ban és csak 10%-a 1930-ban. A közlekedésből élők aránya is csökkent, 1920-ban 13, 1930-ban 11%-át tartotta el a népességnek a gazdasági életnek ez az ága Nagykanizsán.

Változatlanul magas Nagykanizsán a katonaság aránya, bár a békeszerződés ezt csökkentette (7%-ról 5%-ra), viszont megnőtt a napszámból élők aránya, akik a mindenkori konjunktúrának voltak kiszolgáltatva (3%-ról nőtt 6%-ra az első háború utáni évtizedben) A trianoni béke után ez utóállamokból az anyaországba menekült állami nyugdíjasok viszonylag magas aránya (6, illetve 1930-ban 12%) Nagykanizsa népességbefogadó képességét mutatja, de egyben a társadalmi összetételében bekövetkezett átalakulást is.

A számok sokat árulnak el a város gazdasági életéről, de nem mindent. S ez az a pont, ahol a történettudománynak meg kell állnia. Szerepét átveszi az egyének, a családok, a polgárok életrajza, az életnek az a küldő és belső kerete, amely már többet árul el egy város történetéről, mint amit a história nagy vonalain elénk tárhatnak.