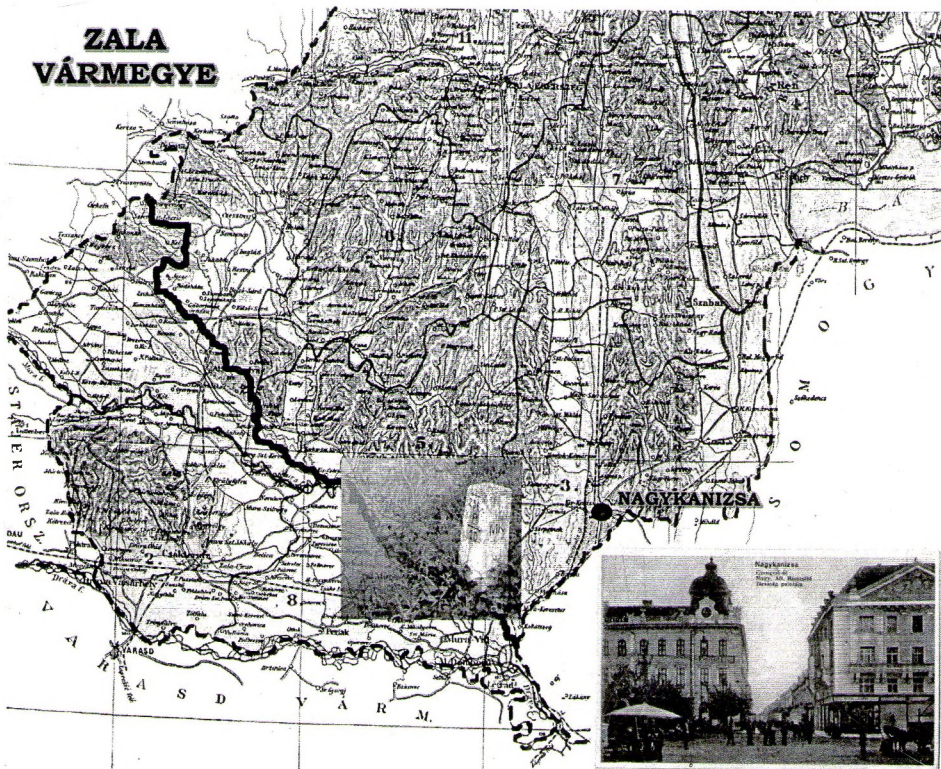


# NAGYKANIZSAI HONISMERETI FÜZETEK



39

2012

VÖRÖS ANDREA  
NAGYKANIZSA  
TRIANON ELŐTT ÉS UTÁN

943.9

V 97

Készült a Nagykanizsai Városvédő Egyesület támogatásával

Szerkesztette: *Vörös Andrea*

Lektorálta: *Dr. Nagy Mariann* egyetemi docens

Pécsi Tudományegyetem Bölcsészettudományi Kar Történettudományi Intézet

Újkortörténeti Tanszék

Címlap: *Zala megye térképe Trianon előtt és után*

Csengeri utca Nagykanizsán. (Képeslap, Thury György Múzeum Tört. dok. tára)

Felelős kiadó:

*Nagykanizsai Városvédő Egyesület*

Nagykanizsa, Erzsébet tér 8.

*Cserti Tibor* elnök

*Minden jog fenntartva!*

Nyomdai munkálatok:

Kanizsai Papír-Nyomda Kft. Nagykanizsa

Brenner Árpád ügyvezető

2012



## **Tartalomjegyzék**

<b>Előszó</b>	<b>2</b>
<b>Bevezetés</b>	<b>3</b>
<b>I. Nagykanizsa a dualizmus korában</b>	<b>5</b>
<b>I. 1. Ipar és kereskedelem</b>	<b>7</b>
<b>I. 2. Közlekedés</b>	<b>9</b>
<b>I. 3. Középítkezések, városkép</b>	<b>11</b>
<b>II. A háború kirobbanásától a békekötésig</b>	<b>12</b>
<b>III. Határrendezés a déli országrészen</b>	<b>14</b>
<b>IV. Gazdasági változások</b>	<b>16</b>
<b>IV. 1. Magyarországon</b>	<b>16</b>
<b>IV. 2. Nagykanizsán</b>	<b>18</b>
<b>V. Nagykanizsa helyzete Magyarország városai között (1828-1925)</b>	<b>20</b>
<b>VI. „Nagykanizsa, a töretlen élni akarás városa”</b>	<b>29</b>
<b>Összefoglalás</b>	<b>31</b>
<b>Mellékletek</b>	<b>33</b>
<b>Jegyzetek</b>	<b>46</b>
<b>Felhasznált irodalom</b>	<b>50</b>
<b>Korábbi kiadványok</b>	<b>53</b>

## **Előszó**

Nagykanizsa vásártartási joggal rendelkező település volt már a középkorban, majd a török kiűzése után újból, ami vonzotta az iparosok-kereskedők letelepülését is. S bár a lakosság zömmel szántóföldi termeléssel és szőlőműveléssel foglalkozott, a 19. sz. közepén már 13000 lakost számláló mezőváros Zala megye legnépesebb és legpolgárosultabb települése lett. Fejlődését a Déli Vaspálya Társaság vasútépítései még tovább serkentették, s a nagykereskedők ezrei a bank- és hitelélet (számtalan megnyíló bank- és pénzüintézet) fellendülését hozták. Mindez a modern értelemben vett ipar létrejöttét is elősegítette. A gazdasági élet virágzása jótékonyan hatott a város kulturális és oktatási életére. Ezt a gyarapodó, nyüzsgő várost erőteljesen sújtotta, hogy a trianoni békeszerződés következtében határszéli várossá vált, elveszítette korábbi kereskedelmi központ szerepét.

A tanulmány azt vizsgálja, hogy milyen szerepet játszott Nagykanizsa Trianon előtt az ország gazdasági térszerkezetében és miről árulkodnak a számok a statisztikai kiadványokban: milyen súlyos gondokat okozott a város gazdasági fejlődésében az első világháborút lezáró Trianoni békeszerződés.

Dr. Nagy Mariann

## Bevezetés

Trianon. (Mondhatjuk, hogy hazánk történetének legnagyobb katasztrófája.) Az első világháborút lezáró békediktátum véglegesítette a történelmi Magyarország széthullását, de a felbomlás kezdete visszanyúlik a 19. századra. Erről a folyamatról, a háborúról és magáról a békéről sokat olvashatunk. Viszont a szakirodalmak legtöbbször csak átfogóan az országról beszélnek, az országos adatokat, veszteségeket és hatásokat sokan megírták. Jelen dolgozatban arra keresek választ, hogy egy városra milyen hatással volt a béke, hogyan érintette a trianoni határmegvonás Nagykanizsa gazdaságát.

Ahhoz, hogy a következményekről beszélhessünk, tisztában kell lennünk az előzményekkel. Ezért a dolgozatomat a dualizmus kori Nagykanizsa bemutatásával kezdem, részletesebben vizsgálva a közlekedést, kereskedelmet, ipart, kiegészítve a városkép alakulásával. A település életének erről a korszakáról bőven találunk könyveket, tanulmányokat, cikkeket. Nagykanizsa eddigi történelméről összefoglaló munkák is készültek. A *Zala megye ezer éve*<sup>1</sup> című könyv a honfoglalástól a 20. század végéig fejezetekbe foglalja számos történész és muzeológus tanulmányát. Találhatunk benne földrajzi, demográfiai, gazdasági, történelmi és a városkép alakulásáról szóló cikkeket, de mint a mű címe is mutatja, ezek nemcsak Nagykanizsáról szólnak, hanem átfogóan az egész megyéről.

A közelmúltban megjelent *Nagykanizsa Városi Monográfia* két kötetben öleli fel a város történetét. Az első kötetben<sup>2</sup> Cseke Ferenc és Gyulai Ferenc mutatják be az olvasónak a környék természeti viszonyait, majd Horváth László, Szőke Béla Miklós és Vándor László ismerteti Nagykanizsa múltját a kezdetektől a középkoron át a török kiűzéséig. A második kötet<sup>3</sup> folytatva ezt a szálát elkalauzol minket a 18. századon át a város részvételéig az 1848-49-es szabadságharcban. Az egyes fejezetek írói bemutatják nekünk Nagykanizsa mezőgazdaságát, iparát, kereskedelmét, gazdálkodását, társadalmát, kultúráját és a városhoz csatolt községeket. E két kötet segítségével képet kaphatunk a város gazdasági életének kialakulásáról és kezdeti fejlődéséről. Szakdolgozatomban megelégek a jelenleg készülő

harmadik kötet egyes tanulmányainak töredékét, amelyek feltételezhetően tárgyalják majd az első világháború utáni korszakot, a város gazdasági szerepkörének változását, valamint alkalmazkodását az új helyzethez.

Korábbi összefoglaló mű Barbarits Lajos *Nagykanizsa monográfiája*.<sup>4</sup> Ez a könyv betekintést ad városunk dualizmus kori gazdasági fejlődésébe, kultúrájába, és a „nagy háború” éveinek eseményeibe.

Kanizsa 19. századi gazdaságáról olvashatunk T. Mérey Klára könyveiben és tanulmányaiban, aki az egész Dél-Dunántúlt vizsgálva elemzi azt, hogy a város milyen szerepet töltött be a térség életében.<sup>5</sup> Kaposi Zoltánt is meg kell említeni, ha a „boldog békeidők” Kanizsájáról beszélünk. Ő részletesebben foglalkozott a város kereskedelmével, gazdaságával és annak változásaival. A Kaposi szerkesztésében kiadott *Polgárosodó Nagykanizsa a XIX. század második felében* című könyv<sup>6</sup> egy 2006-ban megtartott konferencia anyagát adja közre, melyből behatóbban is megismerhetjük a város dualizmus kori fejlődését. *Nagykanizsa gazdasági változásai (1867-1945)*<sup>7</sup> címmel megjelent tanulmányában Kaposi néhány oldalban ismerteti városunk 19. századi gazdasági fejlődését, megyén belüli szerepét és azt, hogy mennyiben változott meg a helyzete Trianont követően.

Munkámhoz a határrendezést követő állapotok felmérésére elsődleges forrásként használtam az 1910-es, 1920-as és 1930-as népszámlálások megfelelő köteteit, a *Magyar Városok Statisztikai Évkönyvét*<sup>8</sup> és a *Magyar Statisztikai Évkönyvek* egyes számait. Bácskai Vera<sup>9</sup> és Beluszky Pál<sup>10</sup> munkái, valamint Keleti Károly<sup>11</sup> kutatása alapján megvizsgáltam Magyarország városainak rangsorát a reformkortól 1910-ig. Bácskai Vera a piacközpontokat, Beluszky és Keleti pedig a városi funkciókkal rendelkező településeket hierarchizálta eltérő módszerek alapján.

Az 1920-as és 1930-as évek változásainak elemzéséhez Mendöl Tibor, Timár Lajos<sup>12</sup> és Hajdú Zoltán<sup>13</sup> tanulmányaiban találtam támpontokat. Igaz, hogy az egyes rangsorokat eltérő módszertannal állították fel, de érdekesnek találtam összevetni ezek alapján Nagykanizsát az ország, és elsődlegesen a Dunántúl hasonló

szerepkörű városaival, mert képet kaphatunk belőle a város fejlődéséről 1828-tól az 1930-as évekig, és arról, hogyan befolyásolta Trianon Nagykanizsa gazdasági szerepét Magyarországon belül.

Feltételezésem az volt, hogy Nagykanizsa 1920 után nem tudta megőrizni a dualizmus során elért rangját, hiszen a körülmények megváltoztak: a határmegvonás során városunk elveszítette vonzáskörzetének jelentős részét, ami hátrányosan érintette az ország gazdaságában betöltött szerepét.

## **I. Nagykanizsa a dualizmus korában**

Nagykanizsa ebben az időszakban egy rendezett tanácsú mezőváros volt Zala megye déli részén. Két részre oszthatjuk: Nagykanizsa városi, míg Kis-Kanizsa falusias jelleget mutat. A két városrész között helyezkedett el a vár, amit mocsár vett körül.<sup>14</sup>

Kanizsa vára már a római időkben is fontos szerepet töltött be: kereskedelmi utakat védett. A török uralom alatt a védelmi funkció felértékelődött: a vár stratégiai ponttá vált. 1600 és 1690 között a török félhold árnyéka vetült Kanizsára, majd a vár 1702-es lerombolása után a település kereskedelmi funkciója került előtérbe.<sup>15</sup>

A város a stratégiai fontosságát nagyban köszönhette a helyzeti energiáinak. Nagykanizsa két völgy metszéspontjában alakult ki, melyek fontos szerepet játszottak a város életében és fejlődésében. Ezeknek a süllyedéseknek a vonalában jöttek létre az első kereskedelmi utak, melyek ma is jelentős részei a közlekedésnek. Másrészt ezek nem szabdalták fel túlságosan a felszínt, ezért a terjeszkedési lehetőségek is kedvezőek voltak.<sup>16</sup>

Kanizsa már a török korban csomópontja volt a Dunántúl négy legforgalmasabb útvonalának. Ez nagyban segítette abban, hogy vásárvárossá alakuljon, bár az utak minősége nem volt a legmegfelelőbb. A helyi céhszervezetek többsége a 18. század közepén jött létre, pl.: csizmadiák, szabók, szűcsök, szijgyártók és pékek céhe.

A város vonzáskörzete egyre nőtt már a 19. század elején. A kereskedelem lebonyolítását betelepült szerb, görög és izraelita családok segítették. Kanizsa már ekkor kereskedelmi kapcsolatokat



ápolta Belgráddal, Boszniával, Horvátországgal, Ausztriával és Szlovéniával is.<sup>17</sup>

Nagykanizsa lakosság száma 1851-ben nem érte el a 10.000 főt, a következő évtizedekben viszont gyors növekedést figyelhetünk meg. 1859-1870 között mutatja a legintenzívebb népességnövekedési periódust, 29%-al nőtt a lakosság szám ebben az időszakban. Míg az 1870-es évek elején pusztító kolerajárvány alatt Magyarország népessége stagnált, addig Nagykanizsán további növekedés figyelhető meg.

<b>Nagykanizsa népességszámának alakulása 1859-1910</b>		
<i>Évszám</i>	<i>Fő</i>	<i>Index 1859-1910</i>
1859	11722	100
1869	15125	129
1880	18398	157
1890	20619	176
1900	23978	204
1910	26524	226

**Forrás: Magyar Statisztikai Közlemények. 1920. I. rész, 270. o.**  
(Szerk.: Vörös Andrea)

Nagykanizsa népességszámának alakulásából láthatjuk, hogy a városban jelentős változások történtek a 19. század közepétől. Ebben nagy szerepe lehetett a kiépülő vasúthálózatnak, mely felerősítette a dél-zalai város kereskedelmi súlyát. Kanizsa vonzáskörzete megnőtt, megsokszorozta gazdasági kapcsolatainak a számát, új gyárak alakultak, melyeknek köszönhetően jelentős mértékű bevándorlást figyelhetünk meg az 1860-as évektől. Erre utal az, hogy a természetes szaporodás 1869 és 1900 között Nagykanizsán átlagosan 4,5 ‰ volt, mellyel nem érte el az országos szintet (5,75 ‰), Zalaegerszegétől (12,75 ‰), és Keszthelyétől (9,25 ‰) pedig messze elmaradt. Az éves népességnövekedési ütem (1,82%) viszont közel azonos a megyeszékhelyével (1,83%), Keszthelyénél (1,56%) pedig nagyobb mértékű.<sup>18</sup>

Valószínű, hogy a gazdasági fellendülés vonzotta a környező települések lakóit, iparosait és kereskedőit, akik a biztos piac és

könnyebb megélhetés reményében családjukkal együtt telepedtek le Nagykanizsán.

### I. 1. Ipar és kereskedelem

Nagykanizsa már a korábbi időkben is kereskedelmi központnak számított. Kedvező földrajzi és közlekedési helyzetének köszönhetően a környék áruai itt cseréltek gazdát. Jelentős értékesítések bonyolódtak le a városon keresztül, melynek hatására új kapcsolatok kötődtek, megnőtt a vásárlóerő és bővült a piac is. A vasút megjelenésével egyszerűbbé vált a fuvarozás, már távolabbi városok kereskedői és portékái is gyakrabban jelentek meg, valamint a nagykanizsai iparosok által megtermelt cikkek is megfordultak az ország különböző pontjain.<sup>19</sup>

<b>Nagykanizsa pályaudvarának személy- és áruforgalma 1908-ban</b>			
Személy- forgalom (fő)	érkezett	183.893	Összesen: 377.247 fő
	elutazott	193.354	
Áruforgalom (métermázs)	Érkezett teher	1.044.960	Összesen: 1.829.720
	Feladott teher	784.760	
	Érkezett gyors	6.300	Összesen: 16.000
	Feladott gyors	9.700	

Forrás: Magyar Városok Statisztikai Évkönyve. 1912. 367. o.  
(Szerk.: Vörös Andrea)

A fenti táblázatból láthatjuk, hogy 1908-ban 1.845.720 métermázs áru cseréjét bonyolították le Kanizsán. A teherforgalom mellett a személyszállítás is jelentős szerepet kapott, 1908-ban 377.247 ember fordult meg a kanizsai pályaudvaron.

A 19. század közepétől sorra létesültek városunkban a különböző bankok és takarékpénztárak, melyek pénzügyi háttérrel teremtettek a fejlődő kereskedelemnek. 1845-ben megalakult a Nagykanizsai Takarékpénztár Rt., 1867-ben a Nagykanizsai Kereskedelmi és Ipari Bank Rt., 1870-ben a Dél-Zalai Takarékpénztár Rt., 1873-ban a

Nagykanizsai Bankegyesület, 1879-ben pedig megalapították az Osztrák-Magyar Bank Nagykanizsai Fiókját. A város megyén belüli szerepét mutatja az, hogy Zalában 1866 és 1873 között létrejött pénzüzetek egynegyede Kanizsán székelt.<sup>20</sup>

A kereskedelem és az ipar ösztönző hatással voltak egymásra, mely főképp a gépiparban volt megfigyelhető. Szinte évente új gyárak alakultak, a fejlődés mértékét mutatja, hogy a századfordulón 8 nagyvállalatot, míg egy évtizeddel később kétszer ennyit számolhatunk Nagykanizsán. A gyárak igyekeztek kihasználni a város földrajzi adottságait és lehetőségeit.<sup>21</sup>

#### Jelentősebb ipari vállalatok Nagykanizsán 1911-ben

<i>Vállalat</i>	<i>Tulajdonos</i>	<i>Keletkezés éve</i>	<i>Alkalmazottak</i>
Malátagyár és sörfőzde	Rt.	1893	80
Tégla-és cserépfedőgyár	Stern. I. Mór	1893	150
Gazdasági gépgyár és fémöntő	Weiser I. C.	1894	52
Nádszövetű iparcikkek	Bettlheim Győző és Ede	1895	80
Szeszfinomítógyár	Rt.	1903	13
Cipőgyár	Neu és társa	1904	80
Kefegyár	Kardos Sándor és társa	1902	140
Vas-és kocsitengely gyár	Nikolai Ferdinánd	1907	115
Játék és díszmű gyár	Spitzer Mór	1908	25
„Patria” pótkévégyár	Frank Valt és társai	1905	77
Tégla- és zsendelygyár	Scherz Géza	1911	40

**Forrás: Magyar Városok Statisztikai Évkönyve. 1912. 309. o.**

A gyárak alapítási időpontjából láthatjuk, hogy az iparosodás igazán az 1890-es évektől bontakozott ki Nagykanizsán. Szinte minden iparág megvette itt a lábát, de a táblázatban több építőipari vállalatot is találunk, melyek utalnak a városban zajló nagyarányú építkezésekre, a nehézipari gyáraknak pedig a vasúti fejlesztésekben lehetett szerepük.

A gazdasági szerkezet átalakulóban volt, az ipar, kereskedelem, közlekedés fokozatosan háttérbe szorította a mezőgazdaságot. Az alábbi táblázatból láthatjuk, hogy a 19. század végén kedvező volt a keresők és az eltartottak aránya, ami segíthette a további gazdasági

növekedést. A lakosságnak több mint 50%-át adták a munkaképes korban lévő felnőttek, a gyerekek és a 60 év feletti aránya együtt pedig 48%-ot tesz ki.

Nagykanizsa népességének kor szerinti megoszlása a 19. század végén	
0-14 éves	30%
15-19 éves	10%
20-39 éves	33%
40-59 éves	19%
60 év feletti	8%

**Forrás: RÁBAVÖLGYI ATTILA: Nagykanizsa népességének változása a 19. század második felében. 130. o. (Szerk.: Vörös Andrea)**

A századfordulójig Nagykanizsa még meg tudta őrizni előkelő gazdasági – regionális pozícióját, Trianont követően azonban megváltoztak a város gazdasági, politikai és kulturális lehetőségei.<sup>22</sup>

## I. 2. Közlekedés

A szervezett postai szolgálat a vasút megjelenése előtt egy évszázaddal alakult ki, az első járatok elindítását 1750-re datálják, 1787-től pedig már üzemelt a Székesfehérvárral összekötő vonal.<sup>23</sup> Kanizsán postaállomást is hoztak létre, valamint olvasható volt a város neve a hivatalos menetrendben is. Célállomásai: Zágráb, Csáktornya, Eszék és Varasd voltak.

Az útviszonyokról a napóleoni háborúk alatt hadmérnökök készítettek leírást. Ebben ugyan megemlítik a város stratégiailag előnyös helyzetét, de ugyanekkor hangsúlyozzák a közlekedési infrastruktúra katasztrofális helyzetét is:

„Gross- vagy Nagy-Kanizsa a Kanizsa folyó jobb partján, enyhe magaslaton fekszik, ahonnan az egész környék áttekinthető. Az áthaladás a településen – főleg esős évszakban – az agyagos és zsíros talaj miatt feltűnően rossz, vannak időszakok, amikor egyáltalán nem lehet előrchaladni. Több vízfolyás felett köhidak vannak.”<sup>24</sup>

Az utak silány állapota betudható a tőkeszegénységnek, illetve a török uralomnak és a visszafoglaló háborúk pusztításainak. A 18. században vált fontossá a központi hatalom szemében az utak

feljavítása, melynek okai: a hadsereg igényei (gyorsabb mozgósítás), kereskedelem (állami monopóliumok) és a postai forgalom könnyítése, mely növelte a hatalom befolyását.<sup>25</sup>

A vasút megjelenése a postai szállítást is forradalmasította, a munka felgyorsult és a forgalom is nőtt. Ezt jelzi, hogy 1862-ben meg kellett nagyobbítani a postahivatalt, ugyanebben az évben pedig megkezdte működését a Nagykanizsa-Kaposvár-Pécs távírda vonal.<sup>26</sup> (Lásd az 1. mellékletet.)

Kanizsa, kedvező földrajzi helyzetének köszönhetően egy olyan csomóponttá vált, ahonnan öt kereskedelmi szempontból fontos út ágazott el. Az első a Bécs felé tartó vonal, melyen keresztül a város új piacokhoz jutott, bekerült egy gazdasági vérkeringésbe, és a kereskedelmi tőke áramlása is felerősödött. A horvát tengerpart felé két út vezetett, az egyik a Légrád-Kapronca-Zágráb-Károlyváros vonalon, a másik pedig Csáktornyán, Varasdon, Zágrábon és Károlyvároson át haladt Fiuméig. Az utóbbi út jó minőségű, kövezett út volt, funkciója pedig felerősödött a 19. század elején, amikor a célállomás, Fiume szerepe megnőtt. A negyedik útvonal Nagykanizsát a fővárossal kötötte össze Keszthelyen, Sümegen, Veszprémen és a Balaton északi partján haladva. Gazdaságilag jelentős volt az, hogy kapcsolat létesült Budával, mely ekkor kezd igazán az ország gazdasági központjává válni. Fontos megemlíteni azt is, hogy Nagykanizsa ezen a Balaton-felvidéken át vezető útvonalon több olyan várossal is érintkezett, amelyek hasonló nagyságúak és fejlettségűek voltak, mint Kanizsa. Az utolsó vonal Kaposváron, Szigetváron, Pécsen, Eszéken át vezetett a Balkánra és a török területekre. Mindezek mellett a dél-zalai városnak lényeges helyi piaca volt Somogy megye, a szomszédos települések lakói ugyanis innen szereztek be az élelmiszert és iparcikkeket.

Nagykanizsának lehetősége volt arra, hogy a gazdaságföldrajzi adottságait kihasználja, mivel nem volt a környéken egy másik olyan város, amely hasonló helyzeti energiával rendelkezett volna.<sup>27</sup> Fényes Elek a következőket írja 1836-ban:

„Ezen város igen eleven, mert Pest és Horvátország, ismét Bécs és Szlavónia, Bosnyák országok között fekvődvén, kereskedése nagy fontosságú. Sertés, marha, gabonavásárai felette híresek, s a törökországi sertések, ökrök mind itt mennek

keresztül; ezenkívül majd csaknem egész Somogy vármegye innen veszi a fabrikatumokat és a koloniális portékákat.”<sup>28</sup>

Nagykanizsa gazdasági helyzetén nagyot lendített a vasút megjelenése. Pár évvel az első magyarországi vasutak kiépítése után felmerült, hogy a zalai városon keresztül vezet majd a Buda-Pragerhof vonal. Az osztrák és magyar vasutakat a Cs. Kir. Szabadalmazott Déli Állami Lombard Velencei és Középolaszországi Vasúttársaság tervezte és építtette, a Carl Schilling készítette szabványtervek alapján. Az állomásépületet 1859 elején kezdték el építeni, 1860-ra elkészült a Pragerhof-Nagykanizsa szakasz, a teljes Budáig tartó pályát pedig 1861-ben adták át. 1865-ben megépült a Sopronnal, 1868-ban pedig a Barccsal összekötő vonal. A vasút további fellendülést eredményezett a kereskedelemben és a gazdasági életben egyaránt.<sup>29</sup>

Az 1890-es években ez a fejlődés kissé megtorpant, mert Zalaegerszeg és Kaposvár kiépülő vicinálishálózata elterelte Kanizsa forgalmának egy részét.<sup>30</sup> (Lásd a 2. mellékletet.)

### I. 3. Középipítkezések, városkép

A 19. század közepén Nagykanizsa városképe még elmaradt gazdasági szerepéhez képest, csak a központban voltak kőből és téglából épült házak, a lakosság többsége sárból és fából építkezett.<sup>31</sup>

A város arculata a 19. század második felében változott meg alapvetően. A falusi jelleget a városi váltotta fel, amit betudhatunk a házak számának gyarapodásának, emeletes épületek megjelenésének és a középipítkezéseknek. Javult az építőanyagok, így a házak minősége is.<sup>32</sup>

<b>A mai Nagykanizsa területén lévő házak számának alakulása</b>			
1871-ben	1881-ben	1900-ban	1910-ben
2156	2391	3450	3762

**Forrás: T. MÉREY KLÁRA: *Nagykanizsa, Somogy kapuja a dualizmus korában.* 148. o.**

A népesség számának növekedése megkívánta az üres telkek beépítését, valamint új utcák kialakítását. Sorra nyíltak meg mérnökök által tervezett utcák, törekedve a négyszöges városszerkezet kialakítására. Szervezett városfejlesztésről 1860-as évektől beszélhetünk. A tervek kialakításakor figyeltek a város igényeire, és

arra, hogy az építkezésekkel, rendezéssel segítsék a város fejlődését. A vasút jótékony hatása kitűnt a belváros bővítésekor is, hiszen a besűrűsödési tengely a pályaudvar felé tolódott el. Figyelni kezdtek Kanizsa külcsínére is, az 1870-es években beburkolták az utakat, fákat ültettek és parkokat alakítottak ki. Szépítették a várost. Ekkor kezdett kialakulni a város központjában az Erzsébet tér és Deák tér mai arculata.

1872-ben a képviselőtestület felkérte az építési bizottmányt és a városi mérnököt, hogy készítsék el Nagykanizsa részletes városszabályozási tervét, amely alapján létrejött a belváros mai utcahálózata. 1880 végén új Építkezési Szabályrendeletet fogadott el a közgyűlés, mely négy övezetre osztotta a várost, és meghatározta az építőanyagok minőségét és a lakóházak minimális magasságát. 1894-ben helyezték üzembe a villanyvilágítást városunkban.

Számos középületet is ebben az időszakban építettek, melyek többsége az eklektikus stílust képviselte. 1873-ban az új városházát, 1885-ben a Városi Kórházat adták át. Új iskolákat hoztak létre, 1886-ra készült el a 20. honvéd gyalogezred, 1890-re pedig a 48. gyalogezred laktanyája. Több takarékpénztár is alakított ki székházat, pl.: a Nagykanizsai Takarékpénztár 1870-ben, a Dél-Zalai 1881-ben. A város két legjelentősebb egyesülete is 1885-ben illetve 1886-ban építtette meg a maga székházát, melyek a kortársak szerint a város legékesebb épületei közé tartoztak. Csinosították házaikat, illetve új építkezésekbe kezdtek a kereskedelemből és iparból meggazdagodott polgárok, benépesültek az új utcák, ahol jórészt földszintes polgárházak épültek. (Lásd a 3. mellékletet.)

A 20. század elején is sorra készültek az új városszépítő és fejlesztő tervek, de sok ezek közül csak papíron maradt, mivel az első világháború megakadályozta a megvalósulásukat.<sup>33</sup>

## **II. A háború kirobbanásától a békekötésig**

A nagykanizsaiaktól nem volt idegen a háború érzése. Az 1914-et megelőző évtizedekben is gyakran zajlott mozgolódás a városban, ugyanis a 48. gyalogezred itt állomásozott. A városlakók figyelemmel kísérhették a balkáni háborúk mozgósításait, egyesületek segítették a katonák özvegyeit és árváit.

1914-ben újra felélénkült a katonai élet az utcákon. A vasúton hadi menetrend működött, az emberek sorban álltak behívójukkal a városháza lépcsőjénél. Ekkor még nagy volt a lelkesedés. A lakók elkísérték a harcba induló katonákat az állomásra, fényes felvonulásokat tartottak, amint jó híreket kaptak.

Ahogy telt az idő, lassan elcsendesedtek az utcák. Számos férj és apa ment Kanizsáról is a harctérre. Megérkeztek az első sebesültekkel teli vagonok, segítségükre adományokat gyűjtöttek a családok és egyesületeket alapítottak, melyek részt vettek a betegellátásban. A József kir. herceg Szanatórium Egyesület is hadikórházzá alakította a Hunyadi utcai termét, majd a kaszinók és iskolák is a sebesültek ellátóhelyeivé váltak egészen 1916 októberéig, amikor átszállították a sebesülteket az új katonai kórházba. A háború alatt a Központi Jóléti Iroda foglalkozott az államsegélyek kiutalásával, az állami segélyre szoruló családokkal, ingyenes orvosi és gyógyszerellátással, valamint az Iroda szervezése alatt gyűjtötték a téli holmikát a harcoló katonáknak. Gyűjtéseket szerveztek, ünnepekkor pedig szeretetsomagokat küldtek ki a 20-as és 48-as gyalogezrednek, illetve a hadbavonultak hozzátartozóinak.

Növekedtek a háborús terhek, korlátozásokat vezettek be, a munkaerő- és áruhiány miatt üzletek zártak be és családok mentek tönkre. Zala megyét is elérte az élelemellátás problémája, 1916-ban jegyrendszert vezettek be. Cserekereskedelem alakult ki a falvak és a város között.

A háborús időszak pozitívumaként könyvelhetjük el az ekkori építkezéseket. Egy új kaszárnyát, valamint egy barakk-kórházat hoztak létre a városban, 1916 őszén adták át Nagykanizsa első vízvezetékét.<sup>34</sup>

A háború első hónapjaiban Magyarország gazdasága megtorpant, csak 1915-re mentek végbe azok az átszervezések, melyekkel a háború szolgálatába állították a gazdaságot. Támogatták azokat az ágazatokat, melyek a hadigazdaságot szolgálták, megnőtt a munkások száma a vas- és fémiparban, gép- és villamosenergia-iparban, valamint a vegyiparban. A kanizsai nehézipari vállalatok is már a háború kezdetén katonai ellenőrzés alá kerültek. 1910 és 1920 között vásárugyárral, téglagyárral gazdagodott a város, a vasúti műhelyben dolgozók számának növekedése pedig szintén jelzi a háborús



készültséget. Ugyanebben az évtizedben több kisebb könnyűipari üzem viszont tönkrement, így például a szabó és cipőgyárak. (Lásd a 9. mellékletet.)

1917. április 30-án végeztek egy népességösszeírást hazánkban, ami alapján következtetni lehet a demográfiai és gazdasági változásokra, igaz felmérni csak azokat tudták, akik lakott helyen tartózkodtak. 1910-ben Zala megyében 471 783 főt számláltak, míg 1917-ben 418 480-at. Az iparban a keresők aránya 6%-ról 3,7%-ra csökkent a Dél-Dunántúlon, melynek legfőbb oka nyilvánvalóan a munkások behívása és a kisiparosok bevonultatása.<sup>35</sup>

1918. november 3-án véget ért a háború az Osztrák-Magyar Monarchia számára, de a fegyverszünetől még hosszú volt az út a békéig. 1918 utolsó hónapjaiban kiéleződött a viszony a magyar illetve az újonnan létrejött Szerb-Horvát-Szlovén királyság között. A demarkációs vonal (ami Zala megye területén a Dráva vonalát jelentette) megállapítása után a szomszéd államok megkapták a lehetőséget arra, hogy területi követeléseiket érvényesítsék Magyarországgal szemben. December 24-én a szerbek megindították seregeiket, melyek elérve Csáktornyát átvették a hatalmat a Muraköz felett. Inváziójuk folytatódott a Mura mente és a Vendvidék irányába, 1919. január 18-án a horvátok megszállták, majd országukhoz csatolták Légrádot, mely eddig a nagykanizsai járás része volt.<sup>36</sup>

### **III. Határrendezés a déli országrészen**

1920. május 6-án Millerand francia miniszterelnök átadta a békeszerződés végleges szövegét a magyar delegációnak, melyhez egy hozzácsatolt levélben elmondta, hogy nem vehették figyelembe a magyarok kívánságait, viszont kilátásba helyezte a kiigazításokra vonatkozó kérelmek megvitatását a Népszövetségben. A békediktátumot Drasche Lázár követ és Bernárd Ágoston írták alá 1920. június 4-én.<sup>37</sup>

Magyarország egykori 63 vármegyéből, csak 10 maradt meg épen, 28 teljes területe az utódállamok területét növelte, 25-öt pedig feldaraboltak a határok.<sup>38</sup> (Lásd a 4. mellékletet.) Zala megyét is ez utóbbi csoportba kell sorolnunk, déli szomszédunkhoz került ugyanis a csáktornyai és a perlaki járás egésze, az alsólendvai járás 48, valamint

a letenyei és a nagykanizsai járás egy-egy községe. Összesen 1118 km<sup>2</sup>-t csatoltak el a megyétől, 130 509 lakossal.<sup>39</sup> Ezzel egy döntően horvátok lakta vidék került a Szerb-Horvát-Szlovén Királysághoz, hiszen a csáktornyai járás népességének 88,62%-a, a perlaki járásénak pedig 94,8%-a horvát. Az alsólendvai járás összesen 78 községből állt, ahol a lakosságnak csak 54,7%-a magyar.<sup>40</sup>

<b>Zala megye</b>		
	<i>Trianon előtt</i>	<i>Trianon után</i>
<i>Területe</i>	5.995 km <sup>2</sup>	4.877km <sup>2</sup>
<i>Népessége</i>	466.333 fő	335.824 fő
<i>Népsűrűsége</i>	77,8 fő/km <sup>2</sup>	68,9 fő/km <sup>2</sup>

**Forrás: Magyar Statisztikai Évkönyv XXVII-XXX. 6. o.**

A Dráva-szakasz a magyar-jugoszláv határon az egyetlen olyan része a trianoni határvonalnak, mely megegyezett a történelmi Magyarországgal.<sup>41</sup>

Az ország határainak megállapítása három szakaszban történt meg. Az elsőben döntöttek arról, hogy mennyi területet vegyenek el Magyarországtól, ezt az időszakot zárták le Trianonban. A második szakaszban (1921. augusztus - 1922. május-június) az antanthatalmak által kinevezett határrendező bizottság megállapította a helyszínen a pontos határvonalat, a harmadikban pedig adminisztrációs munkával rögzítették és állandósították a változásokat. A magyar-szerb-horvát-szlovén határmegállapító bizottság 1921. augusztus 2-án alakult meg, melynek munkájában Zala megye a Muraköz és a Vendvidék miatt volt érdekelt. A lakosság reménykedett abban, hogy terepen talán el tudnak érni minimális határmódosítást.<sup>42</sup>

A határmegállapító bizottság több városba is ellátogatott, – így Nagykanizsára is – ahol örömmel és ünnepélyesen fogadták őket. A Millerand-levelet és a nemzeti önrendelkezés elvét alapul véve a zalaiak elkeseredetten küzdöttek. A józan észre próbáltak hatni az ún. Muraközi-memorandummal, melyben gazdasági, történelmi és etnikai okokat hoztak fel arra, hogy a terület Magyarországhoz tartozzék. A gazdasági érvelések többnyire helytállóak, az etnikai viszont nem, hiszen az elcsatolt területek népességének döntő része horvát. A memorandum nem érte el a célját, megmaradtak a békeszerződésben felállított határok.<sup>43</sup>

## IV. Gazdasági változások

### IV. 1. Magyarországon

Gazdaságilag jelentős veszteség érte hazánkat. Magyarország nyersanyagkészleteinek nagy része immár a szomszédos országokat gazdagította. Só-, arany-, ezüst-, és rézbányáink, kőolaj kutak, jó minőségű termőföldek kerültek idegen kezekbe, valamint az erdőállomány is megcsappant. Ezzel szemben a feldolgozóipar jelentős része megmaradt, főként Budapesten és környékén, így súlyos aránytalanság alakult ki az ország gazdaságában.<sup>44</sup>

A történelmi Magyarország vasúthálózata az első világháborúra már megfelelően ki volt építve. A párizsi békekonferencián a határok jelentős részét (43%-ot) vasútvonalakhoz igazították az antant szövetségeseinek igényei szerint.<sup>45</sup> A trianoni döntés után 22 869 km hosszú pályából 7 255 km maradt Magyarország területén. A határok 51 helyen metszettek el vasútvonalat (Csehszlovákia felé 11-et, Románia felé 13-at, Szerb-Horvát-Szlovén Királyság felé 17-et, Ausztria felé pedig 10-et), vagyis 51 pálya más országban végződött, szétdarabolva ezzel számos város vonzáskörzetét.<sup>46</sup> Ez Nagykanizsa szempontjából is káros volt, mivel a városon áthaladó két főútvonalat (Csáktornya és Kapronca felé) is kettévágta a határ. (Lásd az 5. mellékletet.)

Az ipar további fejlődésének feltételei alapjaiban változtak meg a világháborút követően, az új határok felszabdalták az ország alapvető területi-munkamegosztási kapcsolatait, valamint az egyes központok szerepe is átértékelődött a nyersanyagellátás korlátozottsága miatt. Budapest szerepe pedig tovább növekedett a lecsökkent távolságok és az elcsatolt „konkurenciák” miatt.<sup>47</sup> Több ellenpólusának számító város került a határon túlra, pl.: Pozsony, Kassa, Kolozsvár, Zágráb, Szabadka, Temesvár, Nagyvárad. Ezt az aránytalanságot fokozta még az, hogy a szomszédos országokból menekülő magyarok tekintélyes része Budapesten talált új otthonra. 1900-ban a városlakók 22%-a, 1920-ban pedig már 39%-a élt a fővárosban.

A határmegvonással több, korábban központi szerepet betöltő város került perifériára, illetve veszítette el vonzásterületének kisebb-nagyobb részét (Szombathely, Esztergom, Komárom, Sopron, Sátoraljaújhely, Szeged, Pécs, Nagykanizsa), mely kihatott további

fejlődésükre. Viszont voltak olyan települések, melyek Trianonnak köszönhetően léptek egy dinamikusabb fejlődés útjára (Baja, Mosonmagyaróvár).<sup>48</sup> (Lásd az 6. mellékletet.)

Az ország iparának földrajzi elhelyezkedését a közlekedési hálózat jelentősen befolyásolta. Az 1930-as évekig a vasút játszott meghatározó szerepet, de az 1920-as években megjelenő közúti fuvarozás is kezdett felzárkózni. A már kiépült vonalak nem változtak meg a háború után, de a sugaras hálózat köreinek teljes kiépítésére nem volt lehetőség, így a vidéki nagyvárosok között nem alakult ki közvetlen összeköttetés. A vidéki csomópontok szerepe beszűkült arra, hogy összegyűjtsék és továbbítsák a főváros felé a hozzájuk érkező árut. Meghatározó ipari munkamegosztást csak a tatabányai, dorogtokodi, salgótarjáni és a miskolci iparvidék tudott kialakítani Budapesttel.<sup>49</sup>

Szoros gazdasági kapcsolat volt a történelmi Magyarország belső vidékei és peremterületei között, az új határok megvonása után ez megszakadt, és Budapest iparát sem tudták kellő mennyiségű nyersanyaggal ellátni. Az ország fő feladata az első évtizedben az új viszonyokhoz való alkalmazkodás volt.

A szomszédos országok elzárkózó politikája miatt önellátásra szorult Magyarország, ami lökést adott az ipar fejlődésének, valamint Bethlen István is a protekcionista gazdaságpolitikára alapozta az ország gazdasági konszolidációját. Próbálták kihasználni a megmaradt lehetőségeket, így például a szénkészletek kiaknázását. Ezzel megnőtt a bányászatban dolgozók, valamint a közszolgálatban és az egyéb foglalkozásokban dolgozók száma. A napszámosok arányának csökkenése pedig az iparosodást jelzi. Bethlen vámok bevezetésével próbálta védeni a magyar ipart, de amit korábban az import során szerzett be az ország, azt új beruházásokkal kellett pótolni. A könnyűipar volt az, amire leginkább rászorult a magyar gazdaság, ezért a textilipar fejlődése a legdinamikusabb, majd nagy hangsúlyt kapott a közúthálózat kiépítése. A gépkocsi utak hossza 1920-ban 16 500 km volt, 1937-ben már 24 000 km.<sup>50</sup>



## IV. 2. Nagykanizsán

A trianoni rendezés következtében megváltoztak Nagykanizsa életének gazdasági feltételei. Muraköz elcsatolásával elveszítette vonzásterületének egy jelentős részét, a városon áthaladó vasútvonalak elvágásával pedig a közlekedésben és a kereskedelemben betöltött szerepe is csökkent. A 7., 8., és 9. melléklet segítségével megnézzük, hogy mennyire voltak érzékelhetők ezek a változások Nagykanizsa gazdasági életében.

<b>Nagykanizsa népességszámának alakulása 1869-1930</b>		
<i>Évszám</i>	<i>Fő</i>	<i>Index 1869-1930</i>
1869	15125	100
1880	18398	121
1890	20619	136
1900	23978	158
1910	26524	175
1920	30037	198
1930	30869	204

**Forrás: Magyar Statisztikai Közlemények. (Szerk.: Vörös Andrea)**

Nagykanizsa lakosságszámának dinamikus növekedési tendenciája megmaradt egészen a dualizmus végéig. A háborús évtizedben is jelentős emelkedést láthatunk, de ehhez hozzájárulhattak a megszállt területekről nagy számban érkező menekültek. 1920 és 1930 között már jóval kisebb mértékű a város népességszámának növekedése.

A foglalkozási szerkezetét tekintve, Kanizsa egy iparosodott városként kiemelkedett a mezőgazdasági jellegű Zala megyéből. Míg megyei szinten a mezőgazdaságban dolgozók aránya 74,3% volt 1910-ben, addig Nagykanizsán ez az arány csak 19,4%. Az östermelésből élők száma lecsökkent a területcsökkenés következtében, arányuk országos szinten 64,5%-ról 51,8%-ra esett 1910-1930 között, viszont az ágazat dominanciája megmaradt.<sup>51</sup> Kanizsán ez a csökkenés (-1,8%) nem tart lépést a megyéével (-4,6%).

Zala megyében a kevesebb mezőgazdaságban dolgozó arányát kiegyenlíti az, hogy a gazdaság más területein növekedést látunk. Legnagyobb változást az iparból élők aránya mutatja, amely már a

századfordulótól emelkedik, és ez a tendencia megmarad 1920 után is. Láthatunk némi növekedést a kereskedelemben, hitelben és közlekedésben dolgozóknál is, de ez jóval kisebb léptékű. Ezzel szemben Nagykanizsán az iparban figyelhető meg a legnagyobb csökkenés, 1920-ban 3,5%-al kevesebben dolgoztak az iparban, mint 1910-ben. A kereskedelem, hitel, közlekedés ágazatokban is több mint 2%-os csökkenést láthatunk 1920 és 1930 között. Az alábbi táblázatban bontva találhatóak az adatok a kereskedelemre, a hitelre, illetve a közlekedésre. Ebből kiderül, hogy az előbb említett ágazatokban dolgozók aránya alig változott ebben az évtizedben (-0,07%), vagyis ennek a 2,2%-os csökkenésnek jelentős részét a közlekedésből élők aránya adja.

**Az adott ágazatokból élők aránya Nagykanizsán, 1910-1930 (%)**  
(Keresők és eltartottak együtt)

	<i>1910-ben</i>	<i>1920-ban</i>	<i>1930-ban</i>
<i>Östermelés</i>	19,4	18,1	17,6
<i>Ipar</i>	30,5	27	27
<i>Kereskedelem és hitel</i>	9,3	10,3	10,22
<i>Közlekedés</i>	12,7	12,4	10,26
<i>Egyéb</i>	28	32	35
<i>Összesen</i>	100	100	100

Forrás: Magyar Statisztikai Közlemények, 1910/II. 190. o., 1920/II. 72. o., 1930/II. 40. o.

(Szerk.: Vörös Andrea)

Az egyéb munkahellyel rendelkezők arányának a növekedése mind megyei, mind városi szinten megfigyelhető. Annyi különbséggel, hogy Nagykanizsán belül emelkedésük már 1910-től megkezdődött (1920-ra +4%), míg a megyében 1920 után figyelhető meg csak a változás.

Láthatjuk, hogy a megyében és a városban lezajló folyamatok nagy része ellentétes. Ennek az lehet az oka, hogy a Bethlen-féle gazdasági konszolidáció szorgalmazza az ipar fejlődését, de mivel Nagykanizsa már a dualizmus korában is egy iparosodott város volt a megyén belül, ezért itt kevésbé észlelhető a változás. A közlekedésben dolgozók számának és arányának a csökkenése pedig betudható annak, hogy az

új határok kettévágták a fontosabb vasútvonalakat, melynek hatására folyamatosan csökken a Kanizsán átmenő teher és személyforgalom.

### Vasúti személyforgalom (1928-1931)

<i>Nagykanizsán felszállt utasok száma</i>			
1928-ban	1929-ben	1930-ban	1931-ben
272.181 fő	252.578 fő	208.085 fő	163.597 fő

**Forrás: Magyar Statisztikai Évkönyv, 1930. 163. o., 1931. 174. o.**

1920-ban 18, míg 1930-ban 14 húsznál több segédet foglalkoztató gyárat számolhatunk. Ebben az évtizedben 7 vállalat szűnt meg, és 3 új jött létre, de a segédek száma majdnem 300-al csökkent. A könnyűipar fejlesztését jelzi a kötszövőgyár valamint a kézmű és rövidáru kereskedés alapítása, ezeken kívül egy takarékpénztárral lett gazdagabb a város a békekötést követő évtizedben.

### V. Nagykanizsa helyzete Magyarország városai között (1828-1925)

A 19. század második felében Magyarországon megindult az agrártermelés tőkés átalakulása, fejlődött az ipar, új kereskedelmi kapcsolatok köttettek. Ez a modernizáció a városokra is ösztönző hatással volt, valamint állami beruházások is segítették egyfajta településhálózat és hierarchia létrejöttét. A Trianon előtti városfejlődésről Bácskai Vera és Keleti Károly és Beluszky Pál kutatásai alapján kaphatunk képet. Bácskai felállította a piacközpontok rangsorát 1828-ban, Keleti Károly 1871-ben, Beluszky Pál pedig az 1900-as és az 1910-es évre vonatkozóan állította össze Magyarország városhierarchiáját. Hajdú Zoltán, Mendöl Tibor és Timár Lajos az 1925-ös és az 1930-as évek rangsorát, valamint a városok fejlettségi szintje alapján történő csoportosításait mutatták be. Vizsgálataik alapján megnézzük, hogyan változott Nagykanizsa besorolása a városhierarchiába a reformkortól 1930-ig.

Bácskai Vera 138 piacközpontot vizsgált az 1828-as országos összeírás adatai alapján. Piacközpontnak tekintette azokat a településeket, melyeket más területek lakói egyedüli eladó és

vásárhelyüknek tartottak, vagyis tiszta vonzásterülettel (az a terület, ahova más piacközpontok vonzása nem ér el) rendelkeztek. A központok vonzáskörzeteinek népességszáma alapján felállított rangsorban Nagykanizsa a hetedik helyre került. A dunántúli városok közül Pécs (2.) és Sopron (6.) előzte meg. Nem sokkal maradt le Veszprém (10.), viszont Kanizsához képest jelentős hátránya volt Esztergomnak (24.), Keszthelynek (25.), Szombathelynek (35.), Győrnek (36.) és Zalaegerszegnek (58.).<sup>52</sup>

Felállított egy sorrendet a piacközponti funkció erőssége alapján is. Ennél figyelembe vette a város fejlettségét, a vonzáskörzet nagyságát, gazdasági viszonyait, belső és kézműipari fejlettségét, valamint a népességszámát. Ennek alapján osztotta be öt kategóriába a 138 központot: igen erős, erős, közepes, gyenge és igen gyenge központi funkciójú városok. Nagykanizsa a 39. helyre került és a második, vagyis az erős kategóriába. Az első csoportba a dunántúli városok közül Pécs, Sopron, Veszprém, Győr, Fehérvár tartozott; a másodikba Esztergom, Pápa, Szombathely. Komárom, Zalaegerszeg és Keszthely pedig Kanizsa mögött már csak a harmadik kategóriában kaptak helyet.<sup>53</sup> Annak, hogy az előző rangsorhoz képest 32 hellyel hátrébb helyezkedik el városunk, az az oka, hogy Nagykanizsa népessége ekkor még nem indult dinamikus növekedésnek.

Keleti Károly szerint egy város városias jellegét hat ismérv határozza meg: a népességszám, a foglalkozási szerkezet, a műveltségi fok, az értelmiségi keret, a cselédszám, az emeletes házak száma, és az egy szobára jutó lakók száma. Keleti 98 városi joggal felruházott települést és 53 olyan községet vizsgált, melyeknek lakossága meghaladta a 10000 főt. Nagykanizsa összesített sorszáma, vagyis a városi hányadosa 250, mellyel 16. a rangsorban. Az alábbi táblázatban feltüntettem ezek alapján Nagykanizsa helyzetét Magyarország városai között 1870-ben.



## Nagykanizsa helyzete Magyarország városaihoz viszonyítva Keleti Károly kategóriái szerint 1870-ben

	<i>Érték</i>	<i>Nagykanizsa helyezése</i>
Népességszám	11128	71
Foglalkozási szerkezet	22,71%	13
Műveltségi fok	57,01%	64
Értelmiségi kereset	4,07%	42
Cselédszám	34,76%	1
Lakásviszonyok-emeletes ház	5,86%	38
Lakásviszonyok-szoba/lakó	2,55	21

**Forrás: KELETI KÁROLY: *Hazánk és népe a közgazdaság és társadalmi statisztika szempontjából.* Athenaeum, Pest, 1871. 419. o. és 422. o. (Szerk.: Vörös Andrea)**

A Keleti által vizsgált szempontokat nézve megállapíthatjuk, hogy Ő inkább urbanizáltsági fokot mért, és nem hierarchikus rangsort állított fel.<sup>54</sup> Az adatokból láthatjuk, hogy a foglalkozási szerkezet, a cselédek aránya, valamint a lakásviszonyok kedvező alakulása következtében került városunk ilyen előkelő helyre. Keleti Károly az 1869-es népszámlálási adatokból dolgozott, és az ő demográfiai rangsorában is csak a középmezőnyben kapott helyet Kanizsa. A foglalkozási szerkezet rangsora alapján viszont 13. a 151 vizsgált település közül, amit megmagyarázhat az iparban és a kereskedelemben dolgozók számának a növekedése részben a vasútnak köszönhetően. Az előzőekben, már említettük, hogy 1870-re már kiépült Nagykanizsa vasúti összeköttetése Pragerhoffal, Budával, Sopronnal, és Barccsal. Cselédek számát tekintve pedig az első, ami azt jelzi, hogy Kanizsán számos tehetősebb család élt, akik megengedhették azt, hogy cselédek alkalmazzanak, tehát voltak a városban olyan munkalehetőségek, melyek biztosítani tudták a jólétet. További kutatást igényelne annak a kérdésnek a megválaszolása, hogy miért éppen Nagykanizsán volt ekkor a legmagasabb a cselédek száma Magyarországon.

### Városhierarchia Keleti Károly felmérése alapján

	Város	Városi hányados		Város	Városi hányados
1.	Pozsony	113	9.	Nagyvárad	184
2.	Nagyszében	126	10.	Nagyszombat	186
3.	Pest	140	11.	Beszterce	198
4.	Kassa	142	12.	Veszprém	212
5.	Győr	144	13.	Kolozsvár	217
6.	Székesfehérvár	172	14.	Köszeg	242
7.	Buda	175	15.	Miskolc	245
8.	Sopron	180	16.	<b>Nagykanizsa</b>	<b>250</b>

**Forrás: KELETI KÁROLY: *Hazánk és népe a közgazdaság és társadalmi statisztika szempontjából.* Athenaeum, Pest, 1871. 424. o.**

Keleti szempontjai alapján a dunántúli városok közül Győr, Székesfehérvár, Sopron és Veszprém áll Nagykanizsa előtt, Pápa és Pécs viszont csak a 21. illetve a 25. helyen áll.

Beluszky Pál is rangsorolta a városokat az 1900-as majd az 1910-es népszámlálási adatokra támaszkodva. Beluszky szerint a dualizmus időszakában a városfejlődés legfontosabb tényezői: az agrártermelés tökések átalakulása, a modernizáció, a kereskedelem, a szállítás, a feldolgozás, valamint a mezőgazdasági termelést szolgáló hitel és biztosítási intézetek kiépítése.

Szerinte a városok hierarchiáját az alapfunkciók mennyisége és minősége határozza meg, illetve az ezeket ellátó intézmények fejlettsége. Az ellátott szerepkör szintjét fejezi ki a rang. A leltározás módszerét alkalmazva a városi intézményeket előfordulás-gyakoriság alapján állította sorba. Vizsgálatai szerint 250 település rendelkezett a századfordulón városi szerepkörrel.

A dualizmus kori városhierarchia kialakulásában szerepet játszott az államhatalom is, melynek eszközei: a közigazgatási és államigazgatási funkciók letelepítése, illetve a vasútvonal és a hadsereg állomáshelyének meghatározása. Így az intézmények révén sok település került magasabb rangba anélkül, hogy városi funkciókat látott volna el. Voltak viszont olyan városok, melyek csekély igazgatási szerepkörrel értek el rangos pozíciót.

A legszorosabb összefüggés a rangsor és a mutatók között a közszolgáltatásban dolgozók számában, a kereskedelmi szerepkör fejlettségében és a központi funkciók erősségében figyelhető meg.

Beluszky a századforduló magyarországi városhierarchiájának 5 szintjét határozta meg, plusz Budapest külön egységként az összes város felett áll. Mindegyik szinten belül elkülönít *teljes* és *részleges* típusú városokat.

1. Regionális központ – 10 város
2. Fejlett megyeszékhelyek – 16 város
3. Megyeszékhely-szintű városok – 37 város
4. Középvárosok – 88 város
5. Kisvárosok – 93 város

Az általa felállított városhierarchiában Nagykanizsa az 59. helyet foglalja el, mint megyeszékhely szintű, részleges értékű város. Nézzük meg, Beluszky hogyan sorolta be a dunántúli városokat a csoportokba!

*Részleges regionális centrum a Dunántúlon:*

8. Pécs

*Teljes értékű fejlett megyeszékhelyek a Dunántúlon:*

13. Székesfehérvár

15. Sopron

16. Győr

18. Szombathely

*Teljes értékű megyeszékhely szintű városok a Dunántúlon:*

30. Veszprém

31. Kaposvár

38. Komárom

40. Zalaegerszeg

47. Szekszárd

*Részleges megyeszékhely szintű városok a Dunántúlon:*

53. Esztergom

**59. Nagykanizsa**

*Teljes értékű középvárosok a Dunántúlon:*

85. Pápa

98. Mohács

103. Keszthely

Nagykanizsának több a népessége, többen dolgoznak a kereskedelemben és közszolgáltatásban is, mint Zalaegerszezen, mégis 19. helyen lejjebb van a rangsorban. Valószínűleg azért, mert Beluszky a jogállást is figyelembe vette és nagy hangsúlyt fektetett a központi funkciókat ellátó intézményekre. Zalaegerszeg Zala megye székhelye, így nyilvánvalóan több, és magasabb szintű központi feladatokat lát el, ezzel pedig a városi intézmények mennyiségében és minőségében is könnyen felülmúlhatja Kanizsát.<sup>55</sup>

1910-es elemzésében Beluszky a településeket ugyanúgy szintekbe sorolta, mint az 1900-as adatok alapján, csak itt megjelent még egy szint: *Járási funkcióval (is) rendelkező települések*. A szinteknek itt már három alkategóriáját határozza meg: a teljeskörű, a hiányos és a részleges funkciókkal rendelkező.

425 településben mutatta ki a városi funkcióknak bizonyos szintű koncentrációját az 1910-es népszámlálási adatok alapján.<sup>56</sup>

1910-ben Nagykanizsa a 34. és a *megyeközpont hiányos funkciókkal* csoportba tartozik. 50 város tartozik ide, ezek közül 39 megyeszékhelyi funkciókat is ellát. Többek között Nagykanizsát is a kereskedelmi, pénzügyi, közlekedési és gazdasági szerepe emelte fel erre a szintre. Több megyeközpont viszont annak köszönhetette a rangját, hogy székhelyi funkciókat tölt be, mert a városi és gazdasági szerepköre szegényes, pl.: Zalaegerszeg.<sup>57</sup> Ez miatt máig tartó rivalizálás alakult ki a két város között. A Zalaegerszegnek minimális szerepe volt az ország közlekedésében és gazdaságában Nagykanizsához képest, utóbbi mégis alulmaradt a megyeszékhelyi címért vívott harcban. Bácskai Vera és Keleti Károly nem vették figyelembe a települések jogállását, ezért nem véletlen, hogy a rangsoraikban Zalaegerszeg messze Nagykanizsa mögött kapott csak helyet.

További Dunántúli városok a hierarchiában:

*Regionális központok hiányos funkcióval:*

9. Pécs

10. Győr

*Megyeközpontok teljeskörű funkcióval:*

- 13. Sopron
- 15. Szombathely
- 22. Székesfehérvár
- 27. Kaposvár

*Megyeközpontok hiányos funkcióval:*

- 31. Veszprém
- 34. Nagykanizsa**
- 38. Esztergom
- 39. Komárom
- 40. Zalaegerszeg

*Megyeközpontok részleges funkcióval:*

- 55. Pápa
- 57. Szekszárd
- 79. Keszthely<sup>58</sup>

Beluszky előző, 1900-as adatokra támaszkodó rangsorához képest Nagykanizsa 25 hellyel előrébb került, így maga mögé utasította a 40. helyét megőrző Zalaegerszeget.

A Trianon utáni idők városhierarchiájáról és város csoportokról Hajdú Zoltán, Mendöl Tibor és Timár Lajos kutatásai alapján kaphatunk képet.

A világháború után megszilárduló új közigazgatási rendszerről képet akart kapni a kormány, ezért minden községnek ki kellett töltenie 1925-ben egy ún. közigazgatási tájékoztató lapot. Céljuk az volt, hogy tisztában legyenek a közállapotokkal, megismerjék a községek életműködését, hogy segíteni tudjanak. A lap 6 fejezetből állt, ebből a 4. foglalkozott a község forgalmi és gazdasági viszonyainak, az igazgatásnak, közlekedésnek, földművelésnek, iparnak és a kereskedelemnek a kérdéskörével. Ebből a forrásanyagból vizsgálta Hajdú Zoltán a közigazgatási illetve a vonzásokörzeti rendszert a Dél-Dunántúlon.

A Dél-Dunántúl központi jellegű településeinek városhierarchiáját az irányító, szervező és szolgáltató funkciók szerkezete alapján állította fel:

1. Első rendű gravitációs központok
2. Hiányos járási székhely szintű központok
3. Járási székhely szintű központok
4. Megyei székhely szintű központok
5. Regionális központok

A 4. csoportba a Dunántúlból három megyeszékhely (Kaposvár, Zalaegerszeg, Szekszárd) és Nagykanizsa tartozik. Megyei szinten ezek a városok a hálózat legmagasabb szintű egységei, ellátó hálózatuk szervesen, egyenletesen kiépült.

Az 5. csoportba tartozó Pécs kiemelkedik, mert az egész Dél-Dunántúlt átfogó intézmények központja (pl. posta- és vasútigazgatóság) volt.<sup>59</sup>

Mendöl Tibor is kísérletet tett a magyar városhálózat csoportosítására. Vizsgálati módszerének lényege: a városok nagyságát megállapította a foglalkozási szerkezet és a közigazgatási határok alapján, majd levonta a mezőgazdasággal és bányászattal foglalkozók számát, az így kapott értéket pedig arányosította a település összes népességéhez.

Az ez alapján létrehozott kategóriák és a dunántúli városok azokban elfoglalt helyei a következők: (Teljes rangsort lásd a 10. mellékletben)

II.1. *Nagyközepvárosok, szinte falusi kiegészítés nélkül:* Győr, Szombathely

II.B. *Nagyközepvárosok, Bányásztelepülésekkel egybeolvadva:* Pécs

II.2. *Nagyközepvárosok, csekély falusi kiegészítéssel:* Székesfehérvár, Sopron, Kaposvár, **Nagykanizsa**

III. 1. *Kisközepvárosok, szinte falusi kiegészítés nélkül:* Veszprém

III. 2. *Kisközepvárosok, csekély falusi kiegészítéssel:* Pápa

IV. 2. *Kisvárosok, csekély falusi kiegészítéssel:* Mosonmagyaróvár, Zalaegerszeg

IV. 3. *Kisvárosok, erős falusi kiegészítéssel:* Esztergom

Timár Lajos a városfejlődés folyamatát és a városok hierarchiáját 56 törvényhatósági és megyei jogú városok elemzésével vizsgálja, és egy új tipizálást alkotott meg Beluszky 1900-as és Mendöl kutatásai

alapján, figyelembe véve az egyes települések vonzáskörzetének jellegét is:

A. Teljesértékű regionális centrumként funkcionáló nagyvárosok jelentős iskolavárosi funkcióval: Debrecen, Szeged

B. Nem teljesértékű regionális centrumként funkcionáló ipari nagyváros, illetve hasonló középváros: Miskolc, Győr

C. Részleges regionális centrumként funkcionáló nagy középvárosok jelentősebb iparral és közlekedési, valamint kereskedelmi funkcióval: Szombathely, Szolnok, **Nagykanizsa**.

D. Hiányos központként funkcionáló bányásztelepüléssel egybeolvadt ipari kistelepülések városi alapfunkciók szinte teljes hiányával

E. Egyoldalú iskolaváros, vagy egyházi központ jelleg által meghatározott, megyeszékhely szintű szerepkört teljes mértékben ellátni nem tudó kisvárosok: Esztergom, Eger, Sárospatak, Pápa<sup>60</sup>

Nagykanizsa már 1828-ban előkelő helyet foglalt el a piacközpontok között, és erős központi funkcióval rendelkezett, majd ahogy erősödött a gazdaságban betöltött szerepe, úgy került egyre feljebb a rangsorban. A dunántúli városok közül rendszerint Pécs, Sopron, Székesfehérvár, Szombathely és Győr előzi meg.

A dualizmus idején nem cserélődik le a városállomány, a már meglévő modernizálódik, kevés negatív vagy pozitív kiugrás figyelhető meg, illetve egyre több lett a városi funkciókat betöltő települések száma (1828-ban:138, 1870-ben:151, 1900-ban:250, 1910-ben: 425), de a hierarchia élmezőnyében lévő városokat ez nem befolyásolta.

Kanizsa helyzetében nem figyelhető meg változás 1920 után sem. Beluszky, Mendől és Timár is megyeszékhely szintű részleges központi funkciókkal rendelkező csoportba sorolta be Nagykanizsát. Hajdú dél-dunántúli tipizálásában is a megyeszékhelyekkel azonos szinten kapott helyett, sőt nagyságát, vonzásterületét és foglalkozási szerkezetét tekintve Zalaegerszeg felett áll. Beluszkyhoz hasonlóan Timár is tett utalást arra, hogy Nagykanizsa főképp a kereskedelemben és a közlekedésben betöltött szerepének köszönheti a városhierarchiában betöltött előkelő helyét.

A rangsorokat elemezve láthatjuk, hogy Nagykanizsa 1828-1910 között folyamatosan fejlődött, és a feltételezésemmel ellentétben a dualizmus korszakában elért szintet megtartotta a határváltozások után is. Igaz, hogy városunk Trianon során elveszítette vonzásterületének jelentős részét, de nem volt a közelében egy olyan település sem, amely Nagykanizsa eddig elért pozícióját megingathatta volna.

## **VI. „Nagykanizsa, a töretlen élni akarás városa”<sup>61</sup>**

Trianon után a város életét új alapokra kellett helyezni, de a fejlődés nem állt meg. Fáradhatatlan munkával igyekezett a képviselőtestület eltüntetni a világháború gazdasági és kulturális nyomait. Megindult a városrendezés, és ezzel párhuzamosan sorra alakultak a népjóléti intézmények is.<sup>62</sup>

A posta-vezérigazgatóság építése 1921-ben kezdődött Goll Elemér műépítész tervezése alapján. A Pénzügyminisztériumtól 1923-ban kapott kölcsönből átépítették a 48. gyalogezred megürült laktanyáját Hüttl Dezső keze alatt, 1926-28 között internátust építettek hozzá, 1935-re pedig közadakozásból elkészült a Piarista kápolna Vécsey Barnabás terveivel.

Kállay Tibor, Nagykanizsa ekkori országgyűlési képviselője közbenjárásával a Belügyminisztérium 14 milliárd korona támogatást ítelt a városnak a Speyer kölcsönből. Ez a kölcsön a törvényhatósági és rendezett tanácsú városok kormány által engedélyezett beruházásainak fedezésére szolgált.<sup>63</sup>

A kórházbővítések Jendrassik Alfréd műépítész tervei alapján zajlottak. Az elkészített kórházbővítési tervek szerint az építkezések összes költsége 1.900.000 pengőre rúgott. Nagykanizsa városa az 1925-26-os Speyer kölcsönből 750.000 pengővel, Zala megye 160.000 pengővel, a Népjóléti- és Munkaügyi Minisztérium pedig 414.000 pengővel járult hozzá a fejlesztésekhez. 1929. július 1-én adták át a kórház gazdasági és a felvételi épületét, 1930. december 1-re pedig az új sebészeti szárnyépület munkálatait fejezték be, valamint lehetővé vált a kórház csatornázása és az udvar befásítása is. 1929-ben elkezdték egy szemészeti szárny felállítását, de a gazdasági válság miatt felfüggesztették a kivitelezését. 1932-re készült el a kórház kápolnája, melynek költségeit jórészt közadakozásból finanszírozták.<sup>64</sup>



1925-ben Budapest városrendezői szakértőjével, Warga Lászlóval elkészítették Nagykanizsa városrendezési tervét. Warga több magyar és külföldi városnak készített korábban díjnyertes városterveket (Székesfehérvár, Eger, Antwerpen, Belgrád, Canberra). Tervében az Erzsébet teret a város díszterévé, központtá kívánta alakítani. A céljai között szerepeltek ún. építészeti terek, melyek a középületek megfelelő elhelyezésére szolgáltak. Elképzelései között szerepelt új református és katolikus templom, kórház, piactér, vásárcsarnok és strandfürdő létrehozása. Nagy számú parkosítást, térszerű utcai kibővítéseket tervezett a városban.<sup>65</sup>

1926 februárjában megalakult a Nagykanizsai Közművelődési Egyesület, melynek támogatásával felépült az új színházépület Medgyaszay István tervei alapján, amit 1927. március 15-én avattak fel. 1930-1934 között négy szobrot állítottak fel a város különböző pontjain emléket állítva az elmúlt néhány évtized eseményeinek. (Lásd a 11. mellékletet.)

A lakásproblémák enyhítésére új városrész született, 1926-ban állami támogatással 18 kétemeletes bérházat építtetett a város. Új utcákat nyitottak, felparcellázták a szabad területeket, megindult a magánépítkezés.<sup>66</sup>

1926-27 során készült el a víztorony, kibővítették a vízvezetékot, a zápor- és szennyvízelnyelő csatornarendszert pedig 1927 novemberében avatták fel. 1933 őszére elkészült a strandfürdő.<sup>67</sup>

A közmunkákkal nem csak átalakították a város arculatát, hanem munkát biztosítottak a város szegényeinek is. Rendbehozták a parkokat, a temetőt, valamint kifejlesztették a közvilágítást. 1935 szeptemberétől zeneiskola gazdagította a város kultúráját.<sup>68</sup>

Nagykanizsa vezetése igyekezett a kor legkiválóbb szakembereit és városrendezőit összegyűjteni városuk megszépítése céljából, melyet az irredentizmus szolgálatába állítottak. Krátky István polgármester ezzel próbálta megerősíteni a hitet és az optimizmust a nagykanizsai emberekben. "öltsenek virágdísz Magyarországot városai...s majdan a kivirágzott városok virággal hintett utai vezessenek el bennünket a virágos Nagymagyarországba."<sup>69</sup>

Krátky István polgármestersége alatt a város új köntöst kapott, virágos utcákkal és új terekkel lett gazdagabb. Nagykanizsa nemcsak

megszépült, új lendületet kapott a város egész élete. Barbarits Lajos a város „második születése”-nek nevezi az 1935-ig tartó évtizedet.<sup>70</sup>

Nagykanizsa talpra állt a háború megpróbáltatásai után, folytatódott az a városfejlesztés, ami az 1910-es években megakadt. A Trianon utáni másfél évtizedben zajló építkezéseknek köszönhetően alakult ki Kanizsa mai városképének az alapja.

## **Összefoglalás**

Ennek a dolgozatnak az volt a célja, hogy bemutassa Nagykanizsa fejlődését és az ország gazdaságában való szerepvállalását a dualizmus korától kezdve az 1930-as évekig. Választ keresett arra, hogy az első világháború utáni határmegvonások milyen irányú változást okoztak a város életében és megtartotta-e Kanizsa a 19. században elért rangját a városok hierarchiájában.

Kiemelkedését a környék települései közül kedvező helyzeti energiáinak köszönhette. Már a török korban stratégiai szerepe volt a kanizsai várnak, a 18. századra már kereskedelmi funkciókat töltött be. Intenzív fejlődést a 19. század közepétől figyelhetünk meg, népességszáma fél évszázad alatt 126%-al növekedett, melynek jelentős hányadát a környező vidékről érkező bevándorlók adták. Jelentős értékesítések bonyolódtak le a városon keresztül, melynek hatására új kapcsolatok köttettek, megnőtt a vásárlóerő és bővült a piac is. A vasút megjelenése megkönnyítette a távolabbi térségek közti kereskedelmet, Nagykanizsa gazdasági kapcsolatban állt Zágrákkal, Fiumével, Béccsel, valamint észak-olaszországi és balkáni városokkal.

Már a 19. század második felében előkelő helyet foglalt el Nagykanizsa a városok rangsorában. Különböző szempontok alapján a 7., 39. és 16. 138 illetve 151 település közül, a századfordulón 59. 250 és 34. 425 városi funkciókkal ellátott települést vizsgálva. A dualizmus idején nem cserélődött le a városállomány, az addig kialakult központok fejlődtek tovább. Meggazdagodásának köszönhetően az 1860-as évektől megkezdődött a mérnökök által szervezett városfejlesztés, Nagykanizsa új arculatot kapott, számos új középülettel, és utcával lett gazdagabb.

Az első világháború megakasztotta Kanizsa fejlődését, a határrendezés után pedig megváltoztak a város gazdasági és politikai lehetőségei. Muraközszel elveszítette vonzaskörzetének egy jelentősebb részét, a vasútvonalak kettévágása pedig lecsökkentette a város kereskedelmi forgalmát.

1920 után csökkent a lakosság szám növekedésének az intenzitása, kevesebb vállalat működött az 1910-es adatokhoz képest, de a foglalkozási szerkezetben csak minimális változások figyelhetőek meg. Nagykanizsa a dualizmus korában egy iparosodott település volt a mezőgazdasági jellegű Zala megyében, és ez az állapot megmaradt a háború után is. Trianont követően folytatódott a tervszerű városrendezés, nagy számú parkosítást, épületbővítést, lakásépítést valósítottak meg, ekkor alakult ki Nagykanizsának az a városképe, melyet ma is láthatunk.

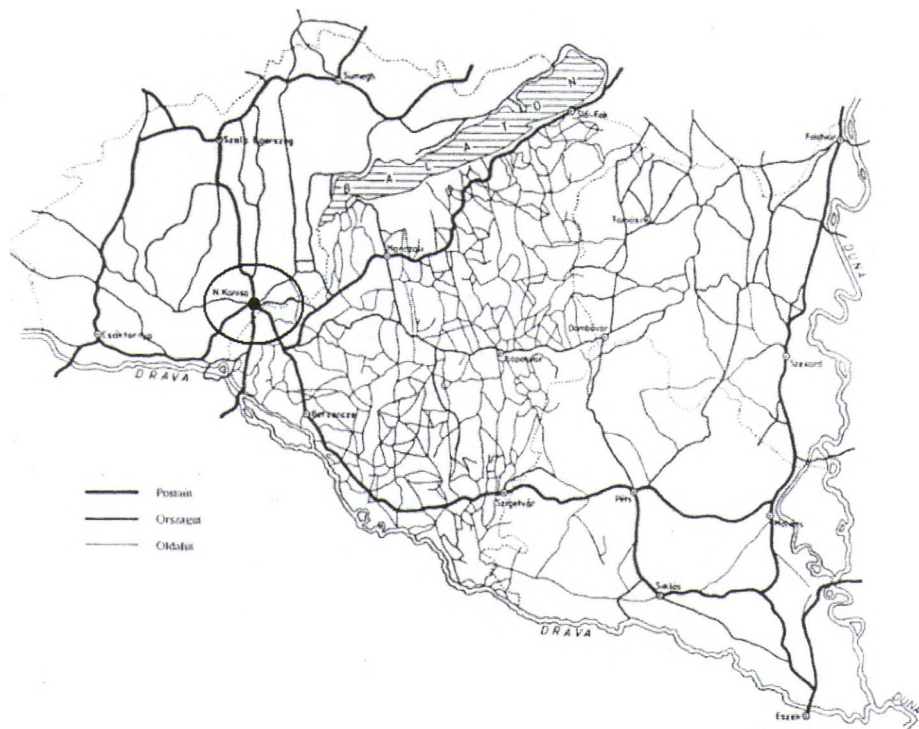
Több műemléket is állítottak a háború hőseinek és a történelmi Magyarország emlékére. Krátky István a város jegyzője, majd polgármestere meg akarta mutatni, hogy az új határokon belül is van élet, Nagykanizsa fejlődése nem áll meg. Ennek köszönhetően Kanizsa lett a korszak egyik legszebb városa Magyarországon.

Az 1925-ös és 1930-as évek adatai alapján készült városi rangsorokban és csoportosításokban nem találunk lényeges változást a korábbi évtizedekhez képest. Nagykanizsa megyei szintű piacközpont, melyet egy szinten említenek a Dél-Dunántúl megyeszékhelyeivel már a dualizmus óta.

Dolgozatom megírásába azért fogtam, mert az volt a feltételezésem, hogy a trianoni határmegvonások hátrányosan érintették Nagykanizsa gazdaságát, de a dolgozat végén megállapíthatom, hogy nem igazán ment végbe változás a békerendezést megelőző évtizedekhez képest. A város tovább fejlődött, csak a fejlődés intenzitása csökkent, negatív irányú elmozdulás nem történt a gazdaságban. Ezt azzal magyarázhatjuk, hogy Nagykanizsa egy olyan vonzaskörzetet alakított ki maga körül, ami nem tette lehetővé azt, hogy egy másik, gazdasági szempontból jelentős város jöjjön létre a környékén, ami Trianon után veszélyeztethette volna az eddig elért pozícióját.

## Mellékletek

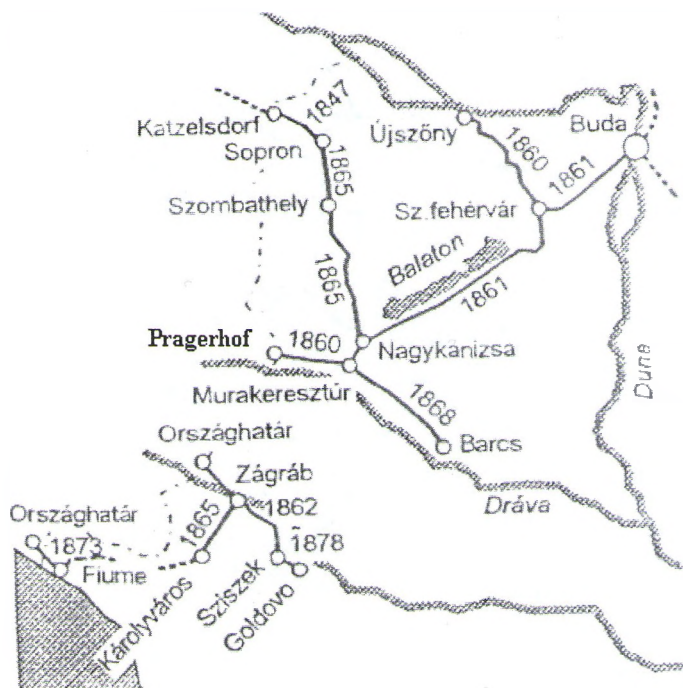
### 1. melléklet: Úthálózat a Dél-Dunántúlon a 18-19. század fordulóján.



Úthálózat (Dél-Dunántúlon a 18-19. század fordulóján.

**Forrás: T. MÉREY KLÁRA: Nagykanizsa szerepe a régió közlekedésében a 18-19. század fordulóján. 93. o.**

## 2. melléklet: A Déli Vasút vonalai



CS. KIR. SZAB. DELI VASVÁLLALATÁRSASÁG (DÉLI VASÚT) VONALAI

Forrás: MÓNAI ZSUZSANNA: *A Déli Vasút 140 éve.* 3. o.

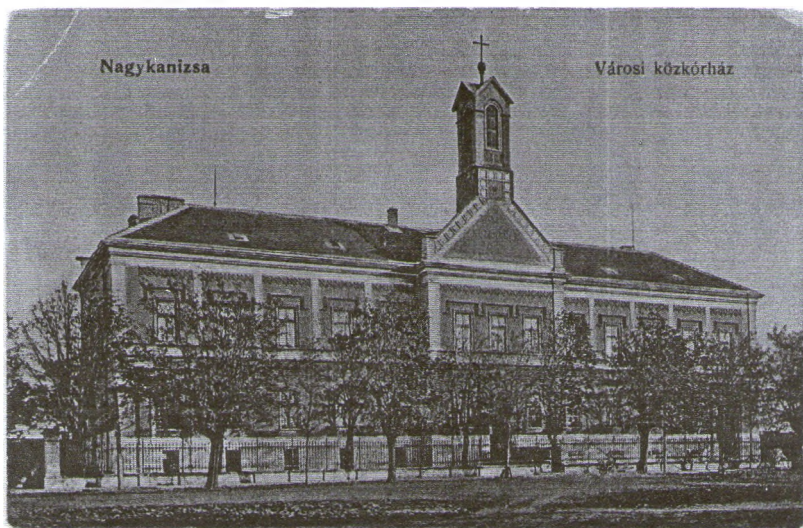
### 3. melléklet: Képek a dualizmus kori Nagykanizsáról



Csengeri utca Nagykanizsán. (Képeslap, Thúry György Múzeum Tört. dok. tára)



48. gyalogezred laktanyája a Sugár úton. (Képeslap, Thúry György Múzeum Tört. dok. tára)

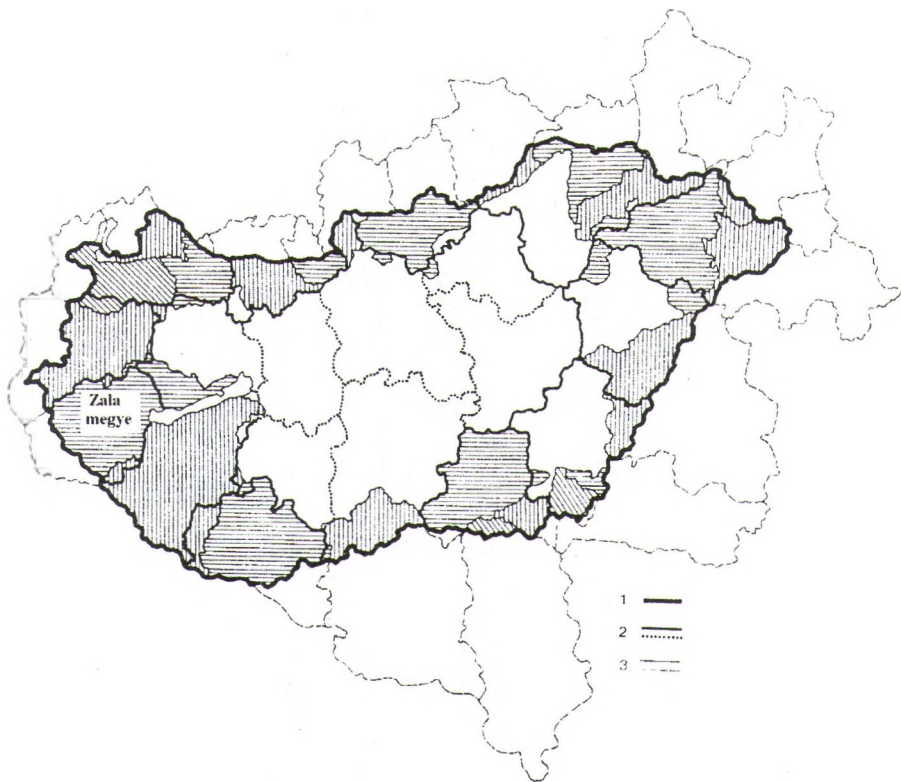


Városi Kórház Nagykánizsán (Képeslap, Thúry György Múzeum Tört. dok. tára)



A Kaszinó székháza. (Képeslap, Thúry György Múzeum Tört. dok. tára)

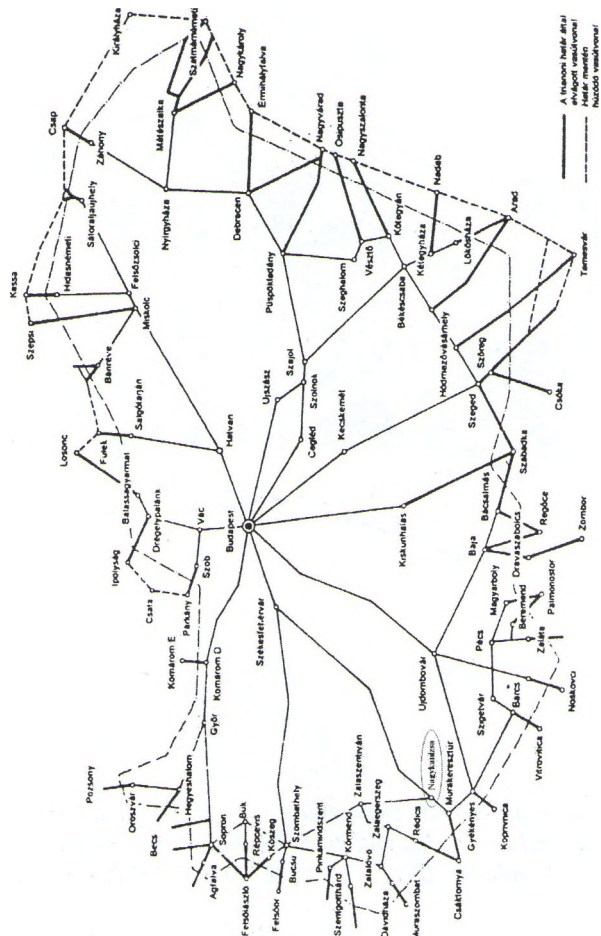
#### 4. melléklet: Megyehatárok változása Trianon után



**Forrás:** KOVÁCS ZOLTÁN: *A határ menti területek központhálózatának átalakulása az első világháború utántól napjainkig.* In: *Földrajzi Közlemények CXIV. (XXXVIII.) kötet, 1990. 1-2. szám, 11. o.*



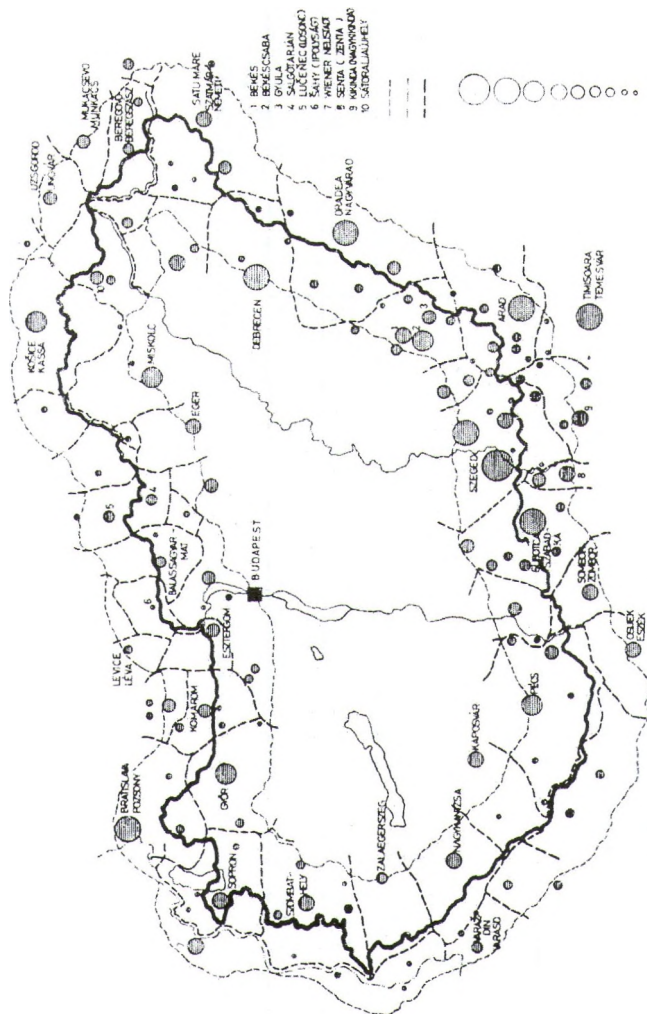
## 5. melléklet: A trianoni békeszerződés által elvágott vasútvonalak



Forrás:

HORVÁTH FERENC: *A magyar vasút építési és fenntartási szervezetének története (1827-2004)*. MÁV Rt., Budapest, 2004. 322. o.

## 6. melléklet: Határmenti városok vonzáskörzetének változása Trianon után



Forrás: KOVÁCS ZOLTÁN: *A határ menti területek központhálózatának átalakulása az első világháború utántól napjainkig.* In: *Földrajzi Közlemények CXIV. (XXXVIII.) kötet, 1990. 1-2. szám, 8. o.*

7. melléklet: A népesség foglalkozás szerinti megoszlásának alakulása Nagykanizsán 1910 és 1930 között

(Keresők és eltartottak együtt)

Év	Fő					Százalék					Index: (1910=100)					
	Mezőg.	Ipar	Ker, hitel, közl.	Egyéb	Össz.	Mezőg.	Ipar	Ker, hitel, közl.	Egyéb	Össz.	Mezőg.	Ipar	Mezőg.	Ipar	Ker, hitel, közl.	Egyéb
1910	5148	8113	5836	7427	26524	19,5	30,5	22	28	100	100	100	100	100	100	100
1920	5440	8135	6838	9624	30037	18,1	27	22,8	32,1	100	105,6	100,3	117,2	129,6		
1930	5443	8340	6326	10760	30869	17,6	27	20,5	35	100	105,7	102,8	108,4	144,8		

Forrás: Magyar Statisztikai Közlemények, 1910/II. 190. o., 1920/II. 72. o., 1930/II. 40. o. (Szerk.: Vörös Andrea)

8. melléklet: A népesség foglalkozás szerinti megoszlásának alakulása Zala megyében 1890 és 1930 között

(Keresők és eltartottak együtt)

Év	Fő					Százalék					Index (1890=100)			
	Mezőg.	Ípar	Ker, hitel, közl.	Egyéb	Össz.	Mezőg.	Ípar	Ker, hitel, közl.	Egyéb	Össz.	Mezőg.	Ípar	Ker, hitel, közl.	Egyéb
1890	321 529	41 367	121 92	306 46	40 5757	79,2	10,2	3	7,6	100	100	100	100	100
1900	335 327	44 218	17 001	40 475	43 7116	76,7	10,1	3,9	9,3	100	104,29	106,89	139,44	132,07
1910	346 417	56 199	230 36	40 606	46 6333	74,3	12,1	4,9	8,7	100	107,74	135,86	188,94	132,5
1920	252 124	41 378	19 522	33 925	34 6965	72,5	13,6	5,2	8,7	100	78,41	100,03	160,12	110,7
1930	256 680	49 350	21 333	37 881	36 5266	69,7	15,1	5,1	10,1	100	79,83	119,29	174,98	123,61

Forrás: T. MÉREY KLÁRA: Dél-Dunántúl iparának története a kapitalizmus idején. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1985. 242. o. és 244. o. (Szerk.: Vörös Andrea)

**9. melléklet: Húsz főnél több embert foglalkoztató vállalatok és  
segédek száma Nagykanizsán**

Vállalat	1910-ben		1920-ban		1930-ban	
	Vállalat száma	Segédek száma	Vállalat száma	Segédek száma	Vállalat száma	Segédek száma
Vasárugyár	0	0	1	31	0	0
Gépgyár	2	213	1	49	1	45
Vasúti műhely	1	64	1	95	1	69
Aramfejlesztő	1	24	1	25	1	26
Téglagyár	1	86	2	89	1	41
Nádszövő és szalmahüvelygyár	1	49	1	32	0	0
Kefegyár	1	109	1	99	1	56
Gőzmalom	1	110	1	135	1	96
Pótkávégyár	1	70	1	82	1	58
Serfőzde	1	126	1	93	1	71
Építész	1	34	1	23	0	0
Nyomda	1	43	2	53	1	24
Szálloda és vendéglő	1	41	3	75	2	54
Kötszövő gyár	0	0	0	0	1	23
Kézmű és rövidáru kereskedés	0	0	0	0	1	25
Takarékpénztár	0	0	0	0	1	22
Szabó	1	23	0	0	0	0
Cipőgyár	1	27	0	0	0	0
Bőr-, vászon-, és posztócipőgyár	1	66	0	0	0	0
Vegyeskereskedés	0	0	1	24	0	0
<b>Összesen</b>	<b>16</b>	<b>1085</b>	<b>18</b>	<b>905</b>	<b>14</b>	<b>610</b>

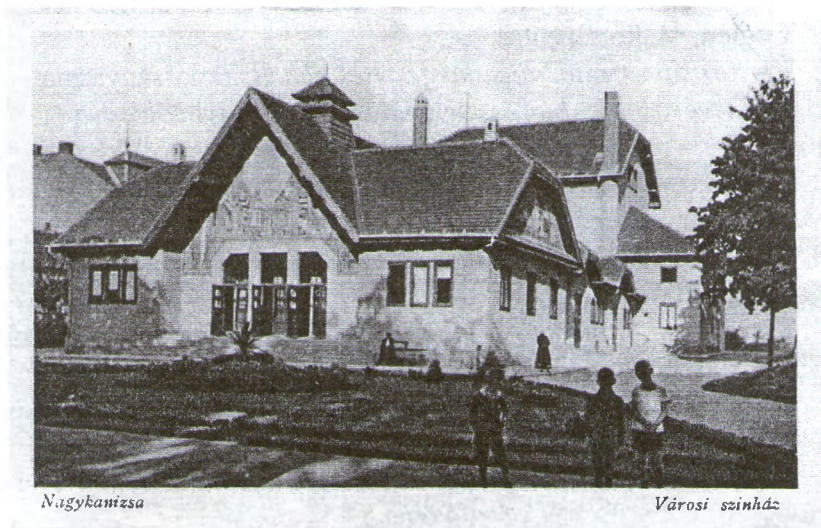
## 10. melléklet: Mendöl Tibor vizsgálatai alapján létrehozott kategóriák és egyes városok azokban elfoglalt helyei

- I.1. *Nagyvárosok, szinte falusi kiegészítés nélkül:* Debrecen, Miskolc  
I.2. *Nagyvárosok, csekély falusi kiegészítéssel:* Szeged
- II.1. *Nagyközépvárosok, szinte falusi kiegészítés nélkül:* Győr, Szombathely, Szolnok, Nyíregyháza  
II.B. *Nagyközépvárosok, Bányásztelepülésekkel egybeolvadva:* Pécs  
II.2. *Nagyközépvárosok, csekély falusi kiegészítéssel:* Székesfehérvár, Sopron, **Kaposvár, Nagykanizsa**  
II.3. *Nagyközépvárosok, erősebb falusi kiegészítéssel:* Kecskemét, Békéscsaba
- III.1. *Kisközépvárosok, szinte falusi kiegészítés nélkül:* Vác, Sátoraljaújhely, Veszprém  
III.B. *Kisközépvárosok bányásztelepülésekkel egybeolvadva:* Salgótarján  
III.2. *Kisközépvárosok, csekély falusi kiegészítéssel:* Baja, Pápa  
III.4. *Kisközépvárosok, faluvárossá kiegészítve:* Hódmezővásárhely, Eger, Cegléd, Makó, Szentes
- IV.1. *Kisvárosok, szinte falusi kiegészítés nélkül:* Balassagyarmat  
IV.B. *Kisvárosok bányásztelepülésekkel egybeolvadva:* Ózd, Felsőgalla  
IV.2. *Kisvárosok, csekély falusi kiegészítéssel:* Mosonmagyaróvár, Hatvan, Zalaegerszeg  
IV.3. *Kisvárosok, erős falusi kiegészítéssel:* Kiskunfélegyháza, Esztergom, Kisvárd  
IV.4. *Kisvárosok, faluvárossá kiegészítve:* Gyula, Gyöngyös, Mezőtúr, Orosháza, Jászberény, Csongrád
- V.4. *Törpevárosok, faluvárossá kiegészítve:* Nagykörös, Törökszentmiklós  
V.5. *Törpevárosok óriásfalusiasan felhigulva:* Karcag, Hajdúböszörmény, Békés, Mezőkövesd

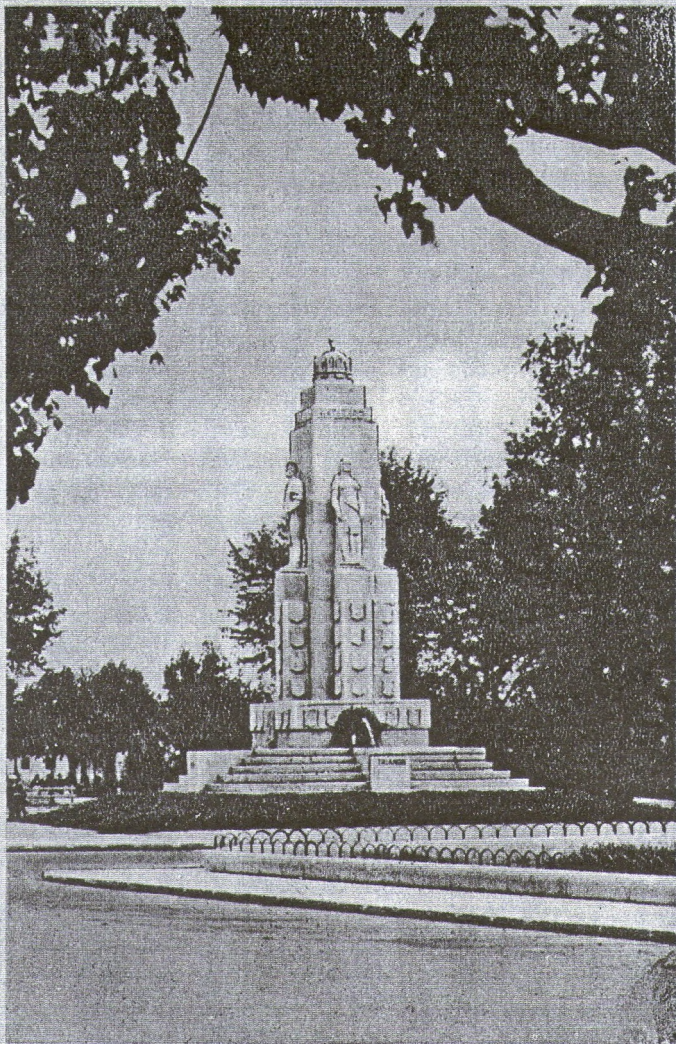
## 11. melléklet: Képek az 1930-as évek Nagykanizsájáról



Az Erzsébet-tér. (Képeslap, Thúry György Múzeum Tört. dok. tára)



A Városi színház Medgyaszay István tervei alapján. (Képeslap, Thúry György Múzeum Tört. dok. tára)



*Nagykanizsa*

*Trianoni Irredenta emlékmű*

Trianoni Irredenta emlékmű Nagykanizsán. (Képeslap, Thúry György Múzeum  
Tört. dok. tára)



---

## Jegyzetek

<sup>1</sup> *Zala megye ezer éve*. Szerk.: VÁNDOR LÁSZLÓ. Zala Megyei Múzeumok Igazgatósága, Zalaegerszeg, 2001.

<sup>2</sup> *Nagykanizsa Városi Monográfia I.* Szerk.: BÉLI JÓZSEF, LENDVAI ANNA, RÓZSA MIKLÓS. Nagykanizsa, 1994.

<sup>3</sup> *Nagykanizsa Városi Monográfia II.* Szerk.: LENDVAI ANNA, RÓZSA MIKLÓS. Nagykanizsa, 2006.

<sup>4</sup> Barbarits Lajos: *Nagykanizsa*. A magyar városok monográfiája kiadóhivatala, Budapest, 1929.

<sup>5</sup> T. MÉREY KLÁRA: *Dél-Dunántúl iparának története a kapitalizmus idején*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1985.

T. MÉREY KLÁRA: Nagykanizsa, Somogy kapuja a dualizmus korában. In.: *Somogy megye múltjából*. Somogy Megyei Levéltár, Kaposvár, 1989.

<sup>6</sup> *Polgárosodó Nagykanizsa a XIX. század végén*. Szerk.: KAPOSZI ZOLTÁN. Nagykanizsa 2008.

<sup>7</sup> KAPOSZI ZOLTÁN: *Nagykanizsa gazdasági változásai (1867-1945)*. In: Európai kihívások IV. Nemzetközi Tudományos Konferencia Szerk: Gulyás L. – Gál J. Szeged, 2007.

<sup>8</sup> *A magyar városok statisztikai évkönyve*. Szerk.: THIRRING GUSZTÁV. Budapest, 1912.

<sup>9</sup> BÁCSKAI VERA - NAGY LAJOS: *Piackörzetek, piacközpontok és városok Magyarországon 1828-ban*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1984.

<sup>10</sup> BELUSZKY PÁL: *A polgárosodás törékeny váza – Városhálózatunk a századfordulón*. In: Tér és Társadalom. 1990. 3-4. szám 13-57. o.

BELUSZKY PÁL – GYÖRI RÓBERT: *Magyar városhálózat a 20. század elején*. Dialog Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 2005.

<sup>11</sup> KELETI KÁROLY: *Hazánk és népe a közigazdaság és társadalmi statisztika szempontjából*. Athenaeum, Pest, 1871.

<sup>12</sup> TIMÁR LAJOS: *A gazdaság térszerkezete és a városhálózat néhány sajátossága a két világháború közötti Magyarországon*. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs, 1986.

<sup>13</sup> HAJDÚ ZOLTÁN: A Dél-Dunántúl 1925. évi vonzáskörzet-rendszere. In: *Az igazgatás és a gazdaság területi rendszere*. Szerk.: TÓTH TIBOR. Pécs, MTA DTI Közlemények 28. 1981. 183-213. o.

<sup>14</sup> T. MÉREY KLÁRA: Nagykanizsa a kapitalizmus korában (a 19. század második fele, a 20. század első fele). In: *A könyvtár - kapu a világra*. Szerk.: Czupi Gyula, Halis István Városi Könyvtár, Nagykanizsa, 2003. 39. o.

<sup>15</sup> MAKOVICZKY GYULA: *Nagykanizsa város településföldrajza*. Közigazdasági Rt., Nagykanizsa, 1934. 13-17. o.

<sup>16</sup> CSEKE FERENC: Nagykanizsa természeti viszonyainak értékelése a településfejlődés és a gazdasági élet szempontjából. In: *Nagykanizsai honismereti*

*fűzetek*. 5. Nagykanizsai Városvédő Egyesület Honismereti Köre, Nagykanizsa, 1969. 40. o.

<sup>17</sup> HORVÁTH FERENC: *A nagykanizsai vasút pályagazdálkodási szolgálata*. MÁV Rt. Nagykanizsai Pályagazdálkodási Szolgálat, Nagykanizsa, 2001. 10-11. o.

<sup>18</sup> RÁBAVÖLGYI ATTILA: Nagykanizsa népességének változása a 19. század második felében. In: *Polgárosodó Nagykanizsa a XIX. század végén*. Szerk.: KAPOSZI ZOLTÁN. Nagykanizsa 2008. 118-124. o.

<sup>19</sup> T. MÉREY KLÁRA: Nagykanizsa, Somogy kapuja a dualizmus korában. In.: *Somogy megye múltjából*. Somogy Megyei Levéltár, Kaposvár, 1989. 131-132. o.

<sup>20</sup> HALÁSZ IMRE: Közlekedés, pénzügy és gyáripár. A kapitalizmus fejlődése Zalában a kiegyezéstől az I. világháborúig. In: *Zala megye ezer éve*. Szerk.: VÁNDOR LÁSZLÓ. Zala Megyei Múzeumok Igazgatósága, Zalaegerszeg, 2001. 170. o.

<sup>21</sup> T. MÉREY KLÁRA: *Nagykanizsa, Somogy kapuja a dualizmus korában*. 135-141. o.

<sup>22</sup> RÁBAVÖLGYI ATTILA: Nagykanizsa népességének változása a 19. század második felében. In: *Polgárosodó Nagykanizsa a XIX. század végén*. Szerk.: KAPOSZI ZOLTÁN. Nagykanizsa 2008. 130. o.

<sup>23</sup> HORVÁTH FERENC: *A nagykanizsai vasút pályagazdálkodási szolgálata*. MÁV Rt. Nagykanizsai Pályagazdálkodási Szolgálat, Nagykanizsa, 2001. 13-14. o.

<sup>24</sup> T. MÉREY KLÁRA: *Nagykanizsa szerepe a régió közlekedésében a 18-19. század fordulóján*. 89-91. o.

<sup>25</sup> KAPOSZI ZOLTÁN: Kanizsa kereskedelmének története (1690-1849). In: *Nagykanizsa Városi Monográfia II*. Szerk.: LENDVAI ANNA – RÓZSA MIKLÓS. Nagykanizsa, 2006. 243. o.

<sup>26</sup> HORVÁTH FERENC: *A nagykanizsai vasút pályagazdálkodási szolgálata*. 15. o.

<sup>27</sup> KAPOSZI ZOLTÁN: Kanizsa kereskedelmének története (1690-1849). 243-246. o.

<sup>28</sup> Idézi: MAKOVICZKY GYULA: *Nagykanizsa város településföldrajza*. 23-24. o.

<sup>29</sup> MÓNAI ZSUSZANNA: *A Déli Vasút 140 éve*. MÁV Rt. Pécsi Területi Igazgatósága, Pécs, 2001. 1-9. o.

<sup>30</sup> MAKOVICZKY GYULA: *Nagykanizsa város településföldrajza*. 26. o.

<sup>31</sup> KUNICS ZSUZSA: Nagykanizsa városképének kialakulása a 19. század második felében. In: *A polgárosodó Nagykanizsa a 19. század második felében*. Szerk.: KAPOSZI ZOLTÁN. Nagykanizsa, 2008. 79. o.

<sup>32</sup> T. MÉREY KLÁRA: *Nagykanizsa, Somogy kapuja a dualizmus korában*. 142. o.

<sup>33</sup> KUNICS ZSUZSA: Nagykanizsa városképének kialakulása a 19. század második felében. In: *A polgárosodó Nagykanizsa a 19. század második felében*. Szerk.: KAPOSZI ZOLTÁN. Nagykanizsa, 2008. 79-97. o.

<sup>34</sup> *Nagykanizsa a világháborúban*. In: BARBARITS LAJOS: *Nagykanizsa*. A magyar városok monográfiája kiadóhivatala, Budapest, 1929. 209-227. o.

<sup>35</sup> T. MÉREY KLÁRA: *Dél-Dunántúl iparának története a kapitalizmus idején*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1985. 71-74. o.

<sup>36</sup> CSÓTI CSABA: Káosz és megszállás Zala megyében. In: *Zala megye ezer éve*. Szerk.: VÁNDOR LÁSZLÓ. Zala Megyei Múzeumok Igazgatósága, Zalaegerszeg, 2001. 218-221. o.

- <sup>37</sup> BACSA GÁBOR: *A magyar-jugoszláv határ megállapítása és kitűzése*. Püski Kiadó, Budapest, 1998. 31. o.
- <sup>38</sup> KOVÁCS ZOLTÁN: *A határ menti területek központhálózatának átalakulása az első világháború utántól napjainkig*. In: Földrajzi Közlemények CXIV. (XXXVIII.) kötet, 1990. 1-2. szám, 10. o.
- <sup>39</sup> *Zalavármegye ismertetője*. Szerk.: BORDY LÁSZLÓ, MADARÁSZ GYULA. Sopron, 1935. 93. o.
- <sup>40</sup> Magyar Statisztikai Közlemények. 1910/I. 78-90. o.
- <sup>41</sup> PALOTÁS ZOLTÁN: *A trianoni határok*. Interedition, Budapest, 1990. 43. o.
- <sup>42</sup> BACSA GÁBOR: A trianoni magyar – szerb – horvát - szlovén határ megállapításával kapcsolatos eljárás. In: *Zalai Múzeum*. Zala Megyei Múzeumi Igazgatóság, Zalaezerszeg, 1997. 169-170. o.
- <sup>43</sup> CSÓTI CSABA: A trianoni döntés és Zala megye. In: *Zala megye ezer éve*. Szerk.: VÁNDOR LÁSZLÓ. Zala Megyei Múzeumok Igazgatósága, Zalaezerszeg, 2001. 215-216. o.
- <sup>44</sup> ROMSICS IGNÁC: *A trianoni békeszerződés*. Osiris Kiadó, Budapest, 2007. 165. o.
- <sup>45</sup> PALOTÁS ZOLTÁN: *A trianoni határok*. Interedition, Budapest, 1990. 37. o.
- <sup>46</sup> MAJDÁN JÁNOS: *Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítések hatásáról a XIX-XX. században*. ISZE Integral-Egyetemi Kiadó, Pécs, 2001. 179-180. o.
- <sup>47</sup> TIMÁR LAJOS: *A gazdaság térszerkezete és a városhálózat néhány sajátossága a két világháború közötti Magyarországon*. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs, 1986. 37. o.
- <sup>48</sup> KOVÁCS ZOLTÁN: *A határ menti területek központhálózatának átalakulása az első világháború utántól napjainkig*. In: Földrajzi Közlemények CXIV. (XXXVIII.) kötet, 1990. 1-2. szám, 3-16. o.
- <sup>49</sup> TIMÁR LAJOS: *A gazdaság térszerkezete és a városhálózat néhány sajátossága a két világháború közötti Magyarországon*. 42-43. o.
- <sup>50</sup> BULLA BÉLA - MENDÖL TIBOR: *A Kárpát-medence földrajza*. Lucidus Kiadó, Budapest, 1999. 115-118. o.
- <sup>51</sup> BULLA BÉLA - MENDÖL TIBOR: *A Kárpát-medence földrajza*. 111. o.
- <sup>52</sup> BÁCSKAI VERA - NAGY LAJOS: *Piackörzetek, piacközpontok és városok Magyarországon 1828-ban*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1984. 45-48. o.
- <sup>53</sup> BÁCSKAI VERA - NAGY LAJOS: *Piackörzetek, piacközpontok és városok Magyarországon 1828-ban*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1984. 121-125. o.
- <sup>54</sup> BELUSZKY PÁL – GYÖRI RÓBERT: *Magyar városhálózat a 20. század elején*. Dialog Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 2005. 22. o.
- <sup>55</sup> BELUSZKY PÁL: *A polgárosodás törekeny váza – Városhálózatunk a századfordulón*. In: *Tér és Társadalom*. 1990. 3-4. szám 13-57. o.
- <sup>56</sup> BELUSZKY PÁL – GYÖRI RÓBERT: *Magyar városhálózat a 20. század elején*. Dialog Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 2005. 101-131. o.
- <sup>57</sup> Uo.: 195-200. o.

- 
- <sup>58</sup> BELUSZKY PÁL – GYÖRI RÓBERT: *Magyar városhálózat a 20. század elején*. Dialog Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 2005. 214-217. o.
- <sup>59</sup> HAJDÚ ZOLTÁN: A Dél-Dunántúl 1925. évi vonzáskörzet-rendszere. In: *Az igazgatás és a gazdaság területi rendszere*. Szerk.: TÓTH TIBOR. Pécs, MTA DTI Közlemények 28. 1981. 183-213. o.
- <sup>60</sup> TIMÁR LAJOS: A gazdaság térszerkezete és a városhálózat néhány sajátossága a két világháború közötti Magyarországon. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs, 1986. 95-99. o.
- <sup>61</sup> *Városkultúra*. Városfejlesztési és Idegenforgalmi folyóirat. 1935. VIII. évfolyam, 4-5. szám, 57. o.
- <sup>62</sup> *Zalavármegye ismertetője*. Szerk.: BORDY LÁSZLÓ, MADARÁSZ GYULA. Sopron, 1935. 186. o.
- <sup>63</sup> KUNICS ZSUZSA: Középítkezések, városfejlődés. Nagykanizsa. In: *Zala megye ezer éve*. Szerk.: VÁNDOR LÁSZLÓ. Zala Megyei Múzeumok Igazgatósága, Zalacegerszeg, 2001. 201. o.
- <sup>64</sup> TAKÁCS ZOLTÁN: Horthy Miklós Városi Közkórház, Nagykanizsa. In: *Magyar Kórház*. 1935. év IV. évfolyam, 9. szám, 3-5. o.
- <sup>65</sup> KIRÁLY SÁNDOR: Nagykanizsa város fejlődése. In: *Városkultúra*. Városfejlesztési és Idegenforgalmi folyóirat. 1935, VIII. évfolyam, 4-5. szám, 73. o.
- <sup>66</sup> KUNICS ZSUZSA: Középítkezések, városfejlődés. Nagykanizsa. 202-203 o.
- <sup>67</sup> KIRÁLY SÁNDOR: Nagykanizsa város fejlődése. 74-78. o.
- <sup>68</sup> *Zalavármegye ismertetője*. 188. o.
- <sup>69</sup> KUNICS ZSUZSA: Középítkezések, városfejlődés. Nagykanizsa. 205. o.
- <sup>70</sup> BARBARITS LAJOS: Nagykanizsa születése és újjászületése. In: *Városkultúra*. Városfejlesztési és Idegenforgalmi folyóirat. 1935, VIII. évfolyam, 4-5. szám, 60-61. o.

---

## Felhasznált irodalom

BACSA GÁBOR: *A magyar-jugoszláv határ megállapítása és kitűzése*. Püski Kiadó, Budapest, 1998.

BACSA GÁBOR: A trianoni magyar – szerb – horvát - szlovén határ megállapításával kapcsolatos eljárás. In: *Zalai Múzeum*. Zala Megyei Múzeumi Igazgatóság, Zalaezerszeg, 1997.

BÁCSKAI VERA - NAGY LAJOS: *Piackörzetek, piacközpontok és városok Magyarországon 1828-ban*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1984.

BARBARITS LAJOS: Nagykanizsa születése és újjászületése. In: *Városkultúra*. Városfejlesztési és Idegenforgalmi folyóirat. 1935. VIII. évfolyam, 4-5. szám. 58-61. o.

BARBARITS LAJOS: *Nagykanizsa*. A magyar városok monográfiája kiadóhivatala, Budapest, 1929.

BELUSZKY PÁL – GYÖRI RÓBERT: *Magyar városhálózat a 20. század elején*. Dialog Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 2005.

BELUSZKY PÁL: *A polgárosodás törekény váza – Városhálózatunk a századfordulón*. In: *Tér és Társadalom*. 1990. 3-4. szám 13-57. o.

BULLA BÉLA - MENDÖL TIBOR: *A Kárpát-medence földrajza*. Lucidus Kiadó, Budapest, 1999.

CSEKE FERENC: Nagykanizsa természeti viszonyainak értékelése a településfejlődés és a gazdasági élet szempontjából. In: *Nagykanizsai honismereti füzetek*. 5. Nagykanizsai Városvédő Egyesület Honismereti Köre, Nagykanizsa, 1969.

CSÓTI CSABA: A trianoni döntés és Zala megye. In: *Zala megye ezer éve*. Szerk.: VÁNDOR LÁSZLÓ. Zala Megyei Múzeumok Igazgatósága, Zalaezerszeg, 2001. 214-218. o.

CSÓTI CSABA: Káosz és megszállás Zala megyében. In: *Zala megye ezer éve*. Szerk.: VÁNDOR LÁSZLÓ. Zala Megyei Múzeumok Igazgatósága, Zalaezerszeg, 2001. 218-221. o.

HAJDÚ ZOLTÁN: A Dél-Dunántúl 1925. évi vonzaskörzet-rendszere. In: *Az igazgatás és a gazdaság területi rendszere*. Szerk.: TÓTH TIBOR. Pécs, MTA DTI Közlemények 28. 1981. 183-213. o.

HALÁSZ IMRE: Közlekedés, pénzügy és gyárpar. A kapitalizmus fejlődése Zalában a kiegyezéstől az I. világháborúig. In: *Zala megye ezer éve*. Szerk.: VÁNDOR LÁSZLÓ. Zala Megyei Múzeumok Igazgatósága, Zalaezerszeg, 2001. 167-174. o.

---

HORVÁTH FERENC: *A magyar vasút építési és fenntartási szervezetének története (1827-2004)*. MÁV Rt., Budapest, 2004.

HORVÁTH FERENC: *A nagykanizsai vasút pályagazdálkodási szolgálata*. MÁV Rt. Nagykanizsai Pályagazdálkodási Szolgálat, Nagykanizsa, 2001.

KAPOSI ZOLTÁN: Kanizsa kereskedelmének története (1690-1849). In: *Nagykanizsa Városi Monográfia II*. Szerk.: LENDVAI ANNA – RÓZSA MIKLÓS. Nagykanizsa, 2006. 243-246. o.

KAPOSI ZOLTÁN: Nagykanizsa gazdasági változásai (1867-1945). In: *Európai kihívások IV. Nemzetközi Tudományos Konferencia* Szerk: GULYÁS L. – GÁL J. Szeged, 2007.

KELETI KÁROLY: *Hazánk és népe a közgazdaság és társadalmi statisztika szempontjából*. Athenacum, Pest, 1871.

KIRÁLY SÁNDOR: Nagykanizsa város fejlődése. In: *Városkultúra*. Városfejlesztési és Idegenforgalmi folyóirat. 1935. VIII. évfolyam, 4-5. szám. 72-82. o.

KOVÁCS ZOLTÁN: A határ menti területek központhálózatának átalakulása az első világháború utántól napjainkig. In: *Földrajzi Közlemények CXIV. (XXXVIII.) kötet*. 1990. 1-2. szám, 3-16. o.

KUNICS ZSUZSA: Középitkezések, városfejlődés. Nagykanizsa. In: *Zala megye ezer éve*. Szerk.: VÁNDOR LÁSZLÓ. Zala Megyei Múzeumok Igazgatósága, Zalaegerszeg, 2001. 195-207. o.

KUNICS ZSUZSA: Nagykanizsa városképének kialakulása a 19. század második felében. In: *A polgárosodó Nagykanizsa a 19. század második felében*. Szerk.: KAPOSI ZOLTÁN. Nagykanizsa, 2008.

MAJDÁN JÁNOS: *Modernizáció – vasút – társadalom. Tanulmányok a vasútépítések hatásáról a XIX-XX. században*. ISZE Integral-Egyetemi Kiadó, Pécs, 2001.

MAKOVICZKY GYULA: *Nagykanizsa város településföldrajza*. Közgazdasági Rt., Nagykanizsa, 1934.

MÓNAI ZSUZSANNA: *A Déli Vasút 140 éve*. MÁV Rt. Pécsi Területi Igazgatósága. Pécs, 2001.

PALOTÁS ZOLTÁN: *A trianoni határok*. Interedition, Budapest, 1990.

RÁBAVÖLGYI ATTILA: Nagykanizsa népességének változása a 19. század második felében. In: *Polgárosodó Nagykanizsa a XIX. század végén*. Szerk.: KAPOSI ZOLTÁN. Nagykanizsa 2008. 97-130. o.

ROMSICS IGNÁC: *A trianoni békeszerződés*. Osiris Kiadó, Budapest, 2007.

- 
- T. MÉREY KLÁRA: *Dél-Dunántúl iparának története a kapitalizmus idején*. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1985.
- T. MÉREY KLÁRA: Nagykanizsa a kapitalizmus korában (a 19. század második fele, a 20. század első fele). In: *A könyvtár - kapu a világra*. Szerk.: Czupi Gyula, Halis István Városi Könyvtár, Nagykanizsa, 2003.
- T. MÉREY KLÁRA: Nagykanizsa szerepe a régió közlekedésében a 18-19. század fordulóján. In: *Zalai Múzeum*. Szerk.: Kunics Zsuzsa. Zalaegerszeg, 1997.
- T. MÉREY KLÁRA: *Nagykanizsa, Somogy kapuja a dualizmus korában*. In.: Somogy megye múltjából. Somogy Megyei Levéltár, Kaposvár, 1989.
- TAKÁCS ZOLTÁN: Horthy Miklós Városi Közkórház, Nagykanizsa. In: *Magyar Kórház. 1935. év IV. évfolyam, 9. szám*.
- TIMÁR LAJOS: *A gazdaság térszerkezete és a városhálózat néhány sajátossága a két világháború közötti Magyarországon*. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs, 1986.
- Zalavármegye ismertetője*. Szerk.: BORDY LÁSZLÓ, MADARÁSZ GYULA, Sopron, 1935.

---

## A Nagykanizsai Városvédő Egyesület támogatásával megjelent HONISMERETI FÜZETEK

1. sz. Dr. Fülöp György: Kiskanizsai ragadványnevek
2. sz. Dr. Tolnai Sándor: A tűz elleni védekezés Nagykanizsán  
1690-től 1988-ig.
3. sz. Fónyad Pál: A Nagykanizsai Evangélikus Gyülekezet története
4. sz. Dr. Makoviczky Gyula: Göcseji és hetési falucsúfolók
5. sz. Cseke Ferenc:
  - Nagykanizsa vonzásterülete
  - Nagykanizsa természeti viszonyainak értékelése a településfejlődés és gazdaság élet szempontjából
  - Nagykanizsa milyen mértékig támaszkodhat a városkörnyéke élelmiszeri nyersanyagaira
6. sz. Dr. Rózsa Miklós: Kanizsa mecsetből kialakított plébániatemploma  
1690-1700 között
7. sz. Balogh László: Nagykanizsa Város és Környéke környezetállapoti  
alapfelmérése
8. sz. Lencsés Gábor: Az újudvari Csibiti – Völgy természeti képződményei és élővilága
9. sz. Dr. Vándor László: Botszentgyörgy vára (Az un. Romlott-vár kutatásának eredményeiből)
10. sz. Dr. Rózsa Miklós: Ingatlan-tulajdon és telekkönyv Kanizsán a török alóli felszabadítást követő évtizedben
11. sz. Cseke Ferenc: A Principális-csatorna vízgyűjtőjének vízföldrajzi viszonyai
12. sz. Buda Ernő – Benedek Miklós:  
Károlyi Árpád, az olajbányászati és növényteni kutató  
1907-1972
13. sz. Dr. Rózsa Miklós:  
Kanizsa város tanácsának bírói tevékenysége a török uralom megszűnése utáni évtizedben
14. sz. Bogdanovic Lázár:  
A Szent Miklósról elnevezett nagykanizsai görögkeleti szerb egyház
15. sz. Rábavölgyi Attila:  
A nagykanizsai református templom építésének története  
(1887-1934)
16. sz. Kassai László: Visszaemlékezéseim a Nagykanizsai Olajipari Dolgozók Vadásztársaságának többmint félévszázados múltjára (1945-1997)
17. sz. Major Ilona: A nagykanizsai Chevra Kadisa-könyv
18. sz. Berkes József: A nagykanizsai olajipari lakótelep építéstörténete  
Buda Ernő: Bösze Kálmán élete és munkássága



- 
19. sz. Dr. Cseke Ferenc: Hogyan befolyásolja a tengerszint feletti magasság néhány időjárási tényező érvényesülését a Nagykanizsa-környéki szőlőtermesztésben?  
Régi szőlőhegyi gazdálkodás Nagykanizsa környékén
20. sz. Dr. Horváth László: Nagykanizsa és környékének fontosabb őskori és római kori régészeti lelőhelyei
21. sz. Dr. Rózsa Miklós: A kanizsai Városi Tanács igazgatási és bírói tevékenysége a vár lerombolását követő év végéig  
(1691-1703)
22. sz. Az építészeti értékek helyi védelme 1999 évi országos konferencia előadásai
23. sz. Dr. Rózsa Miklós :A kanizsai Városi Tanács igazgatási és bírói tevékenysége báró Grasich Jakab földeurasága idején (1704-1717 )
24. sz. Tüskés Tibor: Szülőföldem, Kanizsa Analógia
25. sz. Lovrencsics Lajos: Nagykanizsa gazdasági fejlődése a XIX-XX. Században a bankvilág tükrében
26. sz. Dobó László: Péterfy Sándor életútja és pedagógiai hitvallása
27. sz. Göncz Ferenc: Babochay polgármesterségei
28. sz. Novics Erika: Gróf Bethlen István Nagykanizsa országgyűlési képviselője
29. sz. Dr. Dobó László: Színfalak előtt .... és mögött  
A Honvéd Kaszinó Színjátszó Körének 10 éve (1998-2008)
30. sz. Szabadi Tibor J.: Az eszperantó és Nagykanizsa
31. sz. Rábavölgyi Attila: A háztartás- és családstruktúra változásai Kanizsán (1743-1787)
32. sz. Kardos Ferenc: KINCSES, HARCOS KANIZSA  
A törökkorhoz kötődő mondák Nagykanizsáról és vidékéről
33. sz. Horváth Ilona: ECSETTEL, BRONZZAL, LÉLEKKEL  
Bálits Kálmán élete és munkássága
34. sz. Kocsis Katalin: Liszt Ferenc és Nagykanizsa
35. sz. Hegedüs Elemér: Vitéz uzsoki báró Szurmay Sándor magyar királyi vezérezredes Nagykanizsa díszpolgára
36. sz. Száraz Csilla: VÁR ÉS VÁROS Kanizsa török kori története az utóbbi évek régészeti kutatásainak tükrében
37. sz. Valkay Zoltán: Magyarkanizsa építészetének rövid története (1694-1944)
38. sz. Deák-Varga Dénes: Nagykanizsa középkori rotundái  
A rotunda építészet gyökerei



