

T.Mérey Klára:

Nagykanizsa szerepe a régió közlekedésében a 18–19. század fordulóján¹

Az köztudott, hogy Nagykanizsát földrajzi fekvése mindig is fontos, a tájban központi helyé tette. Ez volt a helyzet a 16–17. században, amikor végvárként védte a „hátszágot”, a Kelettől a Nyugatot, amikor keresztény csapatok táboroztak benne és a Nyugattól a Keletet, amikor lófarkas zászló lengett a vár ormán.

A „békés” korszakban más „szerepkört” juttatott neki kitűnő fekvése. Az alábbiakban ezt a közlekedésben játszott fontos szerepét szeretném röviden, eddig kevésbé ismert vagy hasznosított források alapján bemutatni.

A 18. század második felében hazánk felé is meginduló birodalmi postaforgalomba Nagykanizsa is bekapcsolódott. Az első, Magyarországra vonatkozó postalexikonban Nagy-Kanizsa, – német és horvát néven is jelölten – mint Batthyány herceg uradalmához tartozó mezőváros szerepel. Megemlíti a lexikon rendezett tanácsát (magisztrátusát), királyi sóhivatalát és a városban működő gimnáziumot. A katolikus plébániát ferencesek birtokolták, ők látták el a lelki gondozás feladatát. A pesti kereskedelmi úton fekszik – írja a lexikon –, mely az Adriai-tenger felé vezet. Postaváltó állomás Hahót és Iharos-berény között, nem messze van tőle a Mura folyó; amellet a mocsár mellett fekszik, amelyet az előbbi folyóba ömlő Kanisnicza patak alkot. Postaállomás is van Nagy-Kanizsán.²

A postaállomás ekkor sokat jelentett. A hivatalos Bécsből induló postaútnak itt nemcsak váltóállomása volt – az elfáradt lovak frissel történő cseréje –, hanem irányító állomása is. Ezt akkor Absatz-Postamt-nak nevezték, amelyen túl rovatolás nem történt. A postamester ugyanis a feladott leveleket mérlegelte és a díjakat a kísérőiratba (rovatlapba) bejegyezte. Nagykanizsa tehát már ekkor – közlekedési szempontból – kiemelt helynek számított.

Ezt igazolja az is, hogy a város a hivatalos menetrendben is szerepelt. Több járat indult és érkezett oda már a 19. század elején. A hivatalos menetrend szerint minden kedden délben és szombaton reggel 8 órakor indult a rendes postakocsi Nagykanizsáról Zágrábra. A Nagykanizsáról való visszaérkezés időpontja csütörtök 6–9 óra között, illetve szombaton korán reggel volt. Az útvonal a Somogy megyei Zákányon át vezetett déli irányban.

A másik járat célállomása Csáktornya volt. Hetente szerdán 12 órakor, illetve szombaton délben indult a postakocsi Nagykanizsáról és hétfőn 9–10 óra körül, illetve csütörtökön este érkezett onnan Nagykanizsára. Ez az útvonal Vidoveczen át vezetett.

A harmadik járat Eszékre vitt. A Kőszegről érkező postakocsi ugyancsak hetente kétszer vitt postát és utasokat Nagykanizsáról Eszékre. Csütörtökön éjjel, illetve vasárnap indult járat. Eszékről hétfőn 1–5 óra között, illetve pénteken kora reggel érkezett meg a járat Nagykanizsára. Kőszeg ekkor főpostaállomás volt, egyike azon keveseknek, amelyeket Magyarországon felállítottak. Ezek közvetlenül az udvari kamara és a helytartónács felügyelete alatt álltak. Nagykanizsáról hétfőn reggel 3–7 óra között, illetve pénteken az eszéki járat érkezésétől függően haladt tovább a postakocsi Kőszegre. Az eszéki útvonal hosszú volt, öt Somogy és öt Baranya megyei váltóállomást érintett, így Pécsét is, amíg érkezett az eszéki főpostaállomásra. Kőszeg irányában is továbbhaladt az út nyugati irányban, Hahót, Zalaegerszeg, Bőrend és Szombathely településeket érintve jutott el Körmenldre, amely ugyancsak Absatz-Postamt-tal rendelkező város volt ekkor. Az utolsó Nagykanizsánál jelölt járat Varasdra tartott, s Nagykanizsáról kedden és szombaton jelölik indulását, Koprenicz irányában halad az utóbbi, míg az előbbi járat a fent már említett zágrábi vonallal állt összeköttetésben. Varasdról vasárnap reggel 6–9 óra körül és csütörtökön az említett zágrábi járattal kapcsolatosan érkezett Nagykanizsára a postaküldemény, illetve a postakocsi. A menetrendben megemlítik, hogy az utasok csakis útlevéllel utazhatnak.

Ezek nehéz utak lehettek. Erre következtethetünk abból a megjegyzésből, amely szerint a Zágráb és Varasd felé haladó rendes postának a megnevezett napokon meg kell várnia az Eszékről érkező rendes postát, ha az – különösen nagy téli időben, ami ritkán fordul elő – késik.³

Az utóbbi megjegyzés sokat elárul a korabeli útviszonyokról, noha azok rendezettségét a megye és a legfőbb hatóságok nagyon is figyelemmel kísérték.

A postautakon az egyes stációk, állomások távolságát pontosan jelölték. 8000 öl, vagyis 2 német mérföld volt egy-egy stáció között a megengedett távolság, amelyet

hegy, folyó vagy más természeti akadály esetén 2000 öllel lehetett – pro vagy kontra – módosítani. Ezekről a postaállomásoktól számíthatta a postamester a szállítás járandóságát. Ez a magyarázata annak, hogy a távolságok jelölésekor bizony akadnak eltérések. A Zala megyei utaknál, például a Börönd és Zalaegerszeg közötti távolság egy stációnyi, s a megyeszékhely 11 postaállomásra volt Bécsből. Zalaegerszeg és Hahót közötti távolság 1 1/2 stáció és az utóbbinak Nagykanizsától való távolsága ugyancsak másfél stáció volt. Nagykanizsa Bécsből ekkor 14 stációnyira esett. Ha ezt a távolságot átszámítjuk mai hossz mértékünkre, akkor a Bécs és Nagykanizsa közötti út hossza 212, 4 km volt!⁴

A hivatalos postautak többfelé irányultsága már jelzi Nagykanizsa kiemelt szerepét a közlekedésben.

Az utak azonban nemcsak árucserét, békés közlekedési lehetőséget jelentettek és arra szolgáltak a 18–19. század fordulóján. Nem szabad elfelejtenünk, hogy ebben az időszakban hazánk területén is megjelent a Grand Armée, Napoléon katonái pontos térképekkel jöttek hazánk területére. Ez a tapasztalat váltotta ki aztán az osztrák hadvezetésből azt a kényszert, hogy Magyarország területét hadmérnököknek kell felmérnie, az utakat pontosan felderítenie, térképeken kell azokat ábrázolniuk. E nagy munka előzményének, „beindításának” tekinthető a bécsi Hadi Levéltárban fennmaradt és Magyarország nyugati felének leírását tartalmazó anyag, amely 1810-től 1812-ig, tehát a napóleoni háborúk „hullámszünetében” készült.

A terepen dolgozó, jó felkészültségű hadmérnökök nemcsak a területek főútvonalait, hanem az egész közlekedését pontosan felmérték, feljegyezték. Nagykanizsa – a jegyzetek szerint – fontos szerepet töltött be a régió közlekedésében. Egy katonai jelentés szerint az ország főútvonalai közül a 3. számú: Pestről Grazba vezető főút átszelte egész Zala megyét és ennek egyik fontos szakasza Tapolczáról, Keszthelyen és Nagykanizsán át Csáktornyára vezetett. Ennek az útnak – a katonai mozgáshoz alkalmazott – időtávbecslése is ránk maradt. Eszerint Tapolcától Keszthely 4 3/4 óra távolságra fekvő, Keszthelytől Kiskomárom 5 és fél órányira volt, e településtől Nagykanizsa 3 és fél óra alatt volt elérhető. Nagykanizsáról Kottoriba vezetett tovább az út. Ez a Mura jobb partján fekvő település, amelyet 3 és fél óra alatt lehetett elérni. Perlak volt a következő állomás, 2 3/4 óra távolságyira, majd Csáktornya következett, s ezt is 2 3/4 órányi gyaloglással érheték el a katonák. Ez az út aztán a Bécsből Károlyvárosba, Horvátországba vezető főúthoz csatlakozott. A hadmérnök leírásában az utak minősítése is szerepel, hiszen ez a katonai haladás szempontjából igen fontos információ volt. Eszerint a Kiskomáromból Nagykanizsára vezető útszakasz általában jó, de rossz idő esetén, főleg Récsénél, alig használható. A Kis- és Nagykanizsa közötti mocsarat „jó állapotban levőnek” jelzi, hogy ez mit jelentett, arra utóbb

még visszatérünk.

Egy másik birodalmi útvonal említésekor is felbukkan Nagykanizsa neve. A Bécsből Varasdra vezető útvonal egyik leágazása a Lendváról Nagykanizsára tartó út, amely Dobri és Letenye érintésével vezet oda. A Lendva és Nagykanizsa közötti távolságot 13 és fél órának jelzi, s 11 települést sorol fel e két mezőváros között, mindegyiknél megjelölve a közte és a következő állomás közötti távolságot. Nagy- és Kiskanizsa között félórás távolságot említ. Szántóföldeken és erdőkön át, helyenként szőlőskertek között vezet ez az út, a magaslatokat művelték. Azt is megemlíti ez a jelentés, hogy Sormás és Nagykanizsa között futóhomok nehezíti a közlekedést, amely száraz időben csak nehezíti, de nedves időben egyenesen lehetetlenné teszi az előrehaladást. A Nagy- és Kis-Kanizsa közötti mocsár azonban – írja – jól áthidalható, mert több száz lépésnyi töltésen halad az út. Ez megmagyarázza „a mocsarak jó állapotát!”.

A Szerdahelyről Nagykanizsára vezető út Letenyénél ágazik bele az előbb említett útvonalba. Ez nagyon nehéz út, Letenyénél át kell kelni a Murán, ahol egy de-reglye (Plätte) 3–4 ló által vontatott társzekeret (Landwäge) képes átszállítani egyszerre.

Az 5. számú útnak jelzett főút Bécsből Pécsen át Eszékre, majd onnan Péterváradra haladt. Ez is érintette Nagykanizsát. Lényegében ez volt a már említett postaút, hiszen Körmenről Böröndön és Zalaegerszegen át érkezett Nagykanizsára és haladt tovább Somogy és Baranya megye már említett településein át Eszékre, illetve onnan még tovább, a birodalom fontos erődjébe, az Újvidék melletti Péterváradra. A stációnkénti távolságok összeadásából adódóan kiderül, hogy Nagykanizsa és Pécs között 29 óra alatt lehetett megtenni az utat. Ez sem volt könnyű út. A mérnök jelzi, hogy Kanizsától Iharosig több magaslaton át kell megtenni az utat, ahol a megterhelt kocsik csak vontató lovak vagy ökrök segítségével (Vorspann) haladhatnak előre.⁵

A hadmérnökök által megjelölt utak között szerepel egy-egy tájegység néhány fontos útvonala, amelyek katonai szempontból lényegesnek tűntek. A Zala és a Mura folyók között húzódó vidék Iharosberényig – a hadmérnök leírása szerint – a gyalogosok számára nehezen járható. Ezen a területen nemcsak főutak, hanem egyes mezővárosokat összekötő utak is áthaladnak. 11 utat emel ki ezek közül a hadmérnök, amelyek közül 6 érinti Kanizsát, illetve hozzá kapcsolódik. Ezek a következők: Egerszegről Kanizsára vezető postaút (2. sz.)

Lendváról a Mura mellett Kanizsán át Légrádba vezető út (3. sz.)

Egerszegről Kanizsán át Berzencére és Dornyére vivő út (6. sz.)

Kanizsáról F.Rajkon, Nagykapornakon át Szöpötkre vezető út, amely a Fürstenfeld–Buda postaútba vezet (7. sz.)

Kanizsáról Nemesdédén és Böhönyén át Kaposvárra vezető út (9. sz.)

Az utak minőségéről írva a hadmérnök megjegyzi, hogy közülük csupán a Varasdról Lövőre vezető út van kavicssal megerősítve, a többi országút (Landwege), amelynek karbantartásáról az ott lakók kötelesek gondoskodni. Legrosszabb a Kanizsáról Nemesdédre vezető út, amely – a hadmérnök megállapítása szerint – nagyobb javítást igényel. Megemlíti, hogy a területen több kisebb út van még, amelyeket a lakosok használnak csak, s melyek kisebb települések egymás közötti megközelítését célozzák.⁶

A katonai leírást összefoglaló helységtáblázat egészítette ki, amelyben az egyes utak mellett fekvő települések néhány konkrét adatát tüntették fel. A rovatokban szerepel a népességszám, de ezt ritkán közlik. Fel kellett tüntetni a házak, az istállók, az elhelyezhető, beszállósítható férfiak és lovak számát, s végül a településben lévő lovak, igások és juhok számát.

Nagykanizsa e táblázatban a Kottoriból – Kanizsán, Istváandin és Jánosházán át – Győrbe tartó út településfűzésében kapott helyet, de a mezőváros adatait tartalmazó rovatok kitöltetlenül maradtak, csupán a megjegyzés rovatban találunk információt erről a településről. Eszerint: Gross- vagy Nagy-Kanizsa a Kanizsa folyó jobb partján, enyhe magaslaton fekszik, ahonnan az egész környék áttekinthető. Az áthaladás a településen – főleg esős időszakban – az agyagos és zsíros talaj miatt feltűnően rossz, vannak időszakok, amikor egyáltalán nem lehet előrehaladni. Több vízfolyás felett kőhidak vannak. Amíg az utakat murvával és kövel nem borítják, a nedvesség nem tűnik el.

A lakosai főként kézművesek. A településnek magisztrátusa van. Uradalmi tiszttartóság is működik benne. Egy piarista és egy ferences kolostor, herceg Batthyány tulajdonában lévő nagy épület, egy vármegyeháza áll még a városban, amelyek kórházzá alakíthatóak, míg a magtárak és más gazdasági épületek, magazin, katonai raktárként hasznosíthatóak.⁷

Íme, a város, ahogyan azt egy katona látta!

Útjai, azok iránya mindenképpen egy táj központjába állították és korabeli, ökonómiát, gazdálkodást kedvelő és ismerő civilek ezt meg is látták benne.

Vályi András 18. század utolsó évében megjelent lexicona már nemcsak a nagykanizsai vár történetét írja le oldalakon keresztül, de azt is feljegyzi, hogy hasznos, népes és e „vidéken leghíresebb” vásárai vannak. A határban levő földek jók, a malma helyben van. Az eladásra és a keresetre lakóinak „jó módjuk van”.⁸

Ludovicus Nagy 1828-ban megjelent munkájában a Zala megyei oppidumok között említett Nagy-Kanizsáról a folyó melletti fekvésén és mocsaras környezetén kívül megemlíti ferences kolostorát, a piaristák iskoláját a gimnáziummal, a rom. katolikus, görögkeleti templomát és a zsinagógát, továbbá a postát és a sóhivatalt. Nagykanizsán ekkor 762 ház állott, 4829 katolikus, 30 protestáns, 1038 izraelita, vagyis összesen: 5897 lakos volt.⁹

Néhány évvel később Fényes Elek statisztikai feldolgozásában megemlíti, hogy Kis- és Nagy Kanizsát széles mocsár választja el. Kiemeli, hogy „ezen város igen élénk, mert Pest és Horvátország, ismét Bécs és Szlavónia, Bosnyák országok között fekvő kereskedése nagy fontosságú: sertés, marha, gabonavásárjai felette híresek, s a Török országi sertések, ökrök mind itt mennek keresztül; ezenkívül majd csaknem egész Somogy vármegye innen veszi a gyári és gyarmati portékákat”. Megemlíti ő is a három vallás templomát, a piarista gimnáziumot, a sóházat, a postát és a patikát, továbbá azt, hogy a városnak rendes tanácsa van. Egy lovasezred stábjába szokott itt lenni, – írja Fényes. A két Kanizsa lakossága megközelítette a 9 ezer főt (8836). E városban volt a nagy kiterjedésű, öt falut magában foglaló Batthyány uradalom központja.¹⁰

A századfordulótól lemérhető a fejlődés a város életében, s e mögött a nagy fejlődés mögött az egyik legfontosabb mozgatórugó lakóinak ügyessége és a jó kereskedelmi útvonalak hálózata volt, amely egy régió központjává tette a lüktető életű, nagy forgalmú Kanizsát.

Jegyzetek:

¹ E tanulmány létrejöttét a PRO RENOVANDA CULTURA HUNGARIAE alapítvány anyagi támogatása tette lehetővé.

² Christian Crusius: Topographisches Post-Lexikon von Ungarn sammt den dazu gehörigen Provinzen und Siebenbürgen. I–V. köt. Wien, 1804–1809 Nagy-Kanisa i. m. III. köt. 24. o.

³ Crusius i. m. I. köt. 33. o.

⁴ A számítás menete: 14 stáció = 28 német mérföld, 1 német mérföld = 7, 5859 km. $28 \times 7, 5859 = 212, 4$ km. Az átszámítási adatok forrása: Mértékügyi törvények és szabályok gyűjteménye. Budapest 1905. (Az 1874. VIII. t.c. Mértékbehozatali törvény 9. § 18. o.)

⁵ Bécs, Kriegsarchiv, Kartensammlung. K VII. k. Landesbeschreibung anyaga. (Továbbiakban: Bécs, Kriegsarchiv.)

⁶ U. o. K. VII. k. 116 E. 80. o. (Communication)

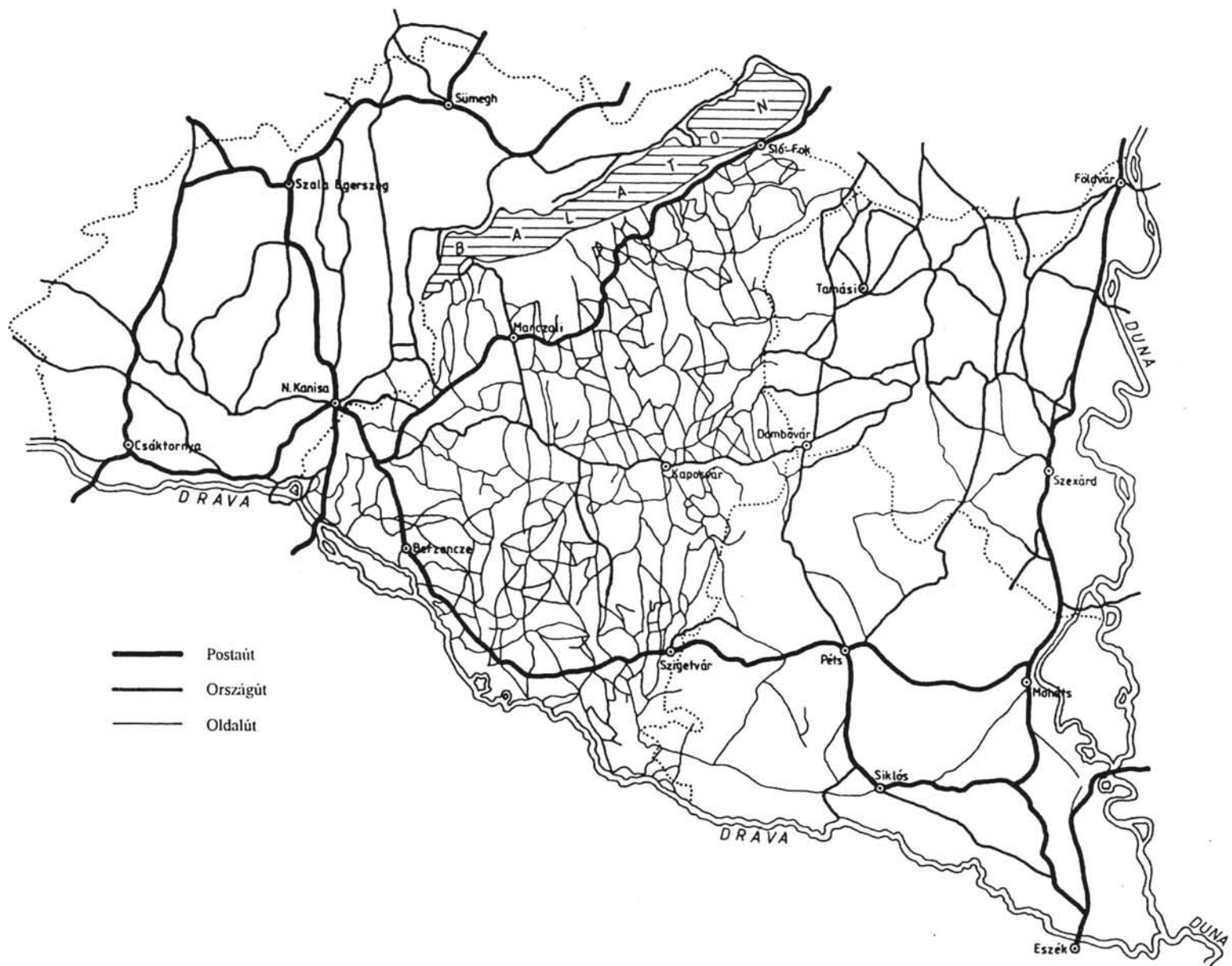
⁷ U. o. Ortschafts-Tabelle

⁸ Vályi András: Magyar országnak leírása II. köt. Buda, 1799. 275–279. o.

⁹ Ludovicus Nagy: Notitiae politico-geographico statisticae Inclyti Regni Hungariae Partitumque eidem

adnexarum. Tomus primus. Buda, 1828. 340. o.

¹⁰ Fényes Elek: Magyarországnak és a hozzá kapcsolt tartományoknak mostani állapota statisztikai és geographiai tekintetben. Pest, 1841. (II. kiad.) I. köt. 475–476. o.



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

A térképet Fonyodi Valéria készítette Görög–Kerekes: Magyar Atlas c. munkájában szereplő megyetérképek alapján.

