

Magyar Földrajzi Társaság  
Societas Geographica Hungarica  
1872



# FÖLDRAJZI KÖZLEMÉNYEK



GEOGRAPHICAL  
REVIEW

144. évfolyam, 4. szám  
2020

# FÖLDRAJZI KÖZLEMÉNYEK

## A Magyar Földrajzi Társaság tudományos folyóirata

Geographical Review • Geographische Mitteilungen  
Bulletin Géographique • Bollettino Geografico • Географические Сообщения

Főszerkesztő / Editor-in-Chief  
DÁVID LÓRÁNT DÉNES

Főszerkesztő helyettesek / Deputy Editors-in-Chief  
EGEDY TAMÁS (felelős szerkesztő / Managing editor), BOTTLIK ZSOLT

Szerkesztők / Editors  
HORVÁTH GERGELY, PAPP SÁNDOR, JENEY LÁSZLÓ (olvasószerkesztő / Proofreader)  
CSAPÓ JÁNOS (külfapcsolati menedzser / Manager for internationalisation)

Szerkesztőbizottság / Editorial Board  
VEIT BACHMANN (DE), BENEDEK JÓZSEF (RO), DOMBAY ISTVÁN (RO), FÁBIÁN SZABOLCS,  
FODOR GYULA (UA), GYÓRI RÓBERT, IONEL HAIDU (FR), ILLÉS SÁNDOR, STEVEN JOBBITT (CA),  
KOZMA GÁBOR, LÓCZY DÉNES, PETER LUGOSI (UK), MÉSZÁROS MINUCSÉR (RS),  
MUCSI LÁSZLÓ, SZABÓ GYÖRGY, TIMCSÁK GÉZA (SK), TÍMÁR JUDIT, LADISLAV TOLMÁCI (SK),  
THOMAS M. WILSON (US, IE)

Tudományos Tanácsadó Testület / Scientific Advisory Board  
ALEXANDR ARTEMYEV (KZ), MARIUSZ BARCZAK (PL), BARTA GYÖRGYI,  
BELUSZKY PÁL, JÜRGEN BREUSTE (AT), BUJDOSÓ ZOLTÁN,  
CENTERI CSABA, CSORBA PÉTER, DÖVÉNYI ZOLTÁN, FRISNYÁK SÁNDOR,  
GRAŻYNA FURGAŁA-SELEZNIOW (PL), GÁBRIS GYULA, GÁL ZOLTÁN,  
GYÖRGY OTTILIA (RO), HUFNÁGEL LEVENTE, DORINA CAMELIA ILIEȘ (RO),  
KERÉNYI ATTILA, BLAŽ KOMAC (SI), JOANNA KOSMACZEWSKA (PL),  
KOVÁCS KATALIN, KOCSIS KÁROLY, KOVÁCS ZOLTÁN, MARI LÁSZLÓ, MEZŐSI GÁBOR,  
MICHALKÓ GÁBOR, LADISLAV MURA (SK), PAJTÓKNÉ TARI ILONA, PAP NORBERT,  
PAPP-VÁRY ÁRPÁD, MARIA PARADISO (IT), PENKSZA KÁROLY,  
SZILÁRD LEHEL POSZET (RO), PROBÁLD FERENC, ANTON VAN ROMPAEY (BE),  
MIHAELA SIMA (RO), PARIKSHAT SINGH MANHAS (IN),  
SZABÓ JÓZSEF, SZABÓ SZILÁRD, SZILASSI PÉTER, TÓTH GÉZA, TARDY JÁNOS,  
VARAJTI KÁROLY, MAREK WIĘCKOWSKI (PL)

A Földrajzi Közleményeket az alábbi adatbázisok indexelik:  
Földrajzi Közlemények is abstracted/indexed in: EBSCO Information Services,  
Ulrich's Periodicals Directory, Index Copernicus International, Crossref.

Szerkesztőség: 1112 Budapest, Budaörsi út 45. Telefon, fax: (06-1) 309-2683  
E-mail: [kozlemenyek@foldrajzitariarsag.hu](mailto:kozlemenyek@foldrajzitariarsag.hu). Honlap: [www.foldrajzitariarsag.hu](http://www.foldrajzitariarsag.hu)  
Az MTA X. Földtudományok Osztályán kiemelt státuszba sorolt folyóirat.

## TÉRBELI-TÁRSADALMI ÁTALAKULÁS, SZOCIÁLIS VÁLSÁG ÉS VÁLSÁGKEZELÉS MISKOLC ÉS ÓZD GETTÓSODÓ VÁOSRÉSZEIBEN

HALÁSZ LEVENTE

SOCIAL-SPATIAL TRANSFORMATION, SOCIAL CRISIS  
AND CRISIS MANAGEMENT IN NORTHERN HUNGARIAN  
URBAN GHETTOS – THE CASES OF MISKOLC AND ÓZD

### Abstract

In spite of the great multitude of regional and urban development interventions, urban ghettos as particular spaces of social and/or ethnic segregation have remained integral segments of socio-spatial structures of the rural hinterland of Northern Hungary since the regime change. Different social, economic, environmental, political and cultural factors have contributed to one of the deepest and most complex socio-structural crises in Hungary. Over the past quarter century, despite significant public and even EU financial support, the Roma and the extreme poor have experienced very little development in terms of their living standards. This improvement is still far from the average quality of life concerning low and low-middle strata people. Even though local governments have made steps towards mitigating the seriousness and extreme homogeneity of ethnic and/or poverty ghettos in recent decades. This could have been achieved due to urban regeneration projects, including de- and anti-segregation. These have involved the demolition of ghettos and the displacement of a large proportion of the extreme poor living in misery. The ‘spectacular’ results that might be observed in these areas have been overshadowed by the fact that ethnic-based ghettoization has not decreased significantly in the region for more than three decades. Instead, only its patterns have changed. Segregation, in fact, still persists, though in a modified form. Some of the notorious urban ghettos located in the vicinity of the city center have disappeared, and thus poverty has been ‘swept away’ from these areas. They were replaced by larger number of spatially fragmented, ethnically similar homogeneous neighborhoods. In the end, the conflicts still exist in different intra-regional and intra-urban contexts, mostly in some secluded spots of the rural countryside – far from social scientific observation and media attention. The emergence of these ‘islands of extreme poverty’ provide evidence of not one, but rather several parallel social realities in Hungary. These ghetto spaces are so different from mainstream ones that they might accurately be called ‘Another Hungary’.

**Keywords:** urban ghetto, segregation, social (in)justice, extreme poverty, urban rehabilitation

### Bevezetés

A tanulmány a Miskolcon és Ózdon található gettósodó városrészek rendszerváltozás óta zajló társadalmi folyamatait, a kialakult szociális válságot, illetőleg arra válaszul válságkezelési beavatkozásokat mutat be. Az egykoron fontos ipari központok a szocializmus csúcsteljesítményei, az akkori fejlesztéspolitika iskolapéldái voltak: Építésük volumene kivételesen nagy ívű Magyarország egyéb iparvárosaival összevetve. Ugyanakkor *példátlan mélységű az a szerkezeti válság* is, amelyet a rendszerváltozás keretében történt társadalmi, gazdasági, politikai átalakulások következményeként elszenvedtek. *Stigmatizált településekké váltak.* (Amely helyzet a média több évtizedes negatív sztereotípiákat erősítő hatásának egyaránt felróható.) Neveik három évtizede összekapcsolódtak az etnikai színezetet (is) kapó szegénységgel és bűnözéssel, a nyomorukat generációkról generációkra tovább örökölt, gettókba kényszerült emberek sorstalan élethelyzetének látványával. Feszültséggel teli *leszakadó roncs társadalmak jöttek létre.* Olyannyira, hogy magyarországi

összehasonlításban gyakorlatilag *egyedülálló társadalmi és szociális válsággal kénytelenek megküzdni* – előzetes tapasztalatok és megfelelő eszközök hiányában. Jelen írással *célom kettős*. Egyrészt a *gettósodás* folyamatát, a gettók kialakulásának lépcsőfokait, azok történeti fejlődését, döntően a gettókra (úgy, mint a *koncentrált szegénység tereire*) jellemző társadalmi jelenségeket mutatom be. Másrészt Miskolc és Ózd jelenleg létező, a közeli vagy a távolabbi múltban felszámolt, már rehabilitált, rehabilitáció alatt álló, vagy rehabilitációra váró gettói kerülnek elemzésre. Méghozzá a részben vagy egészben eredményes beavatkozások menete, azok társadalmi következményei tükrében. Módszertana úgyszintén kettős. A témával foglalkozó magyar, valamint nemzetközi szakirodalom másodelemzése megtörtént. Ezeket 2016 és 2018 között Borsod-Abaúj-Zemplén megye több iparvárosában lefolytatott előzetesen validált, félig strukturált interjúk (N=39) következtetéseit egészítették ki. Az interjúalanyok a települések véleményformálói (városvezetők, polgármesteri hivatal irodavezetői, egyházi vezetők, kisebbségi önkormányzatok vezetői, szociális szféra hivatalos alkalmazottai, általános- és középiskolai tanárok, civil szervezetek vezetői, rajtuk kívül pedig a térséget és/vagy a témát kutató szakemberek (egyetemi oktatók, társadalomtudósok). A cikkben olvasható kutatási eredmények a tanulmány szerzőjének 2018-ban megjelent „*Városfejlődési pályák és válságkezelési alternatívák – Miskolc, Ózd és Kazincbarcika rendszerváltás utáni társadalmi, gazdasági és térszerkezeti átalakulása*” című doktori értekezésén alapulnak.

### A gettók kialakulása és belső átalakulási folyamatai

A kapitalista térhasználat elkerülhetetlen velejárója, hogy a piaccgazdaság az eltérő jövedelemmel rendelkező csoportok számára különböző helyeket jelöl ki (HARVEY, D. 1973; BODNÁR J. 2001), ahol koncentrációjuk szintje gyors ütemben nő, míg a szomszédos térségi egységek közötti különbségek élesednek. A szegregáció kialakulásában nagy szerepet játszik az *elmosódott társadalmi távolságok egyértelmű térbeli távolsággal történő kompenzálása*, ezáltal pedig a státusz béli pozíciók láthatatlan rendszere fellazul (SOMMER, R. 1969). Szociáldarwinista értelemben a szegregáció az által válik jelentőssé és látványossá, ha a vagyoni helyzet kimutatása a szegények felé a kiváltságos státuszcsoportokról „rossz lelkiismerettel” párosul és az alacsonyabb társadalmi csoportok közelsége félelmet ébreszt bennük (HARVEY, D. 1973; GYURIS F. 2014). Itt érdemes említést tenni a „*kettős városról*” (*Dual City*) vagy „*kétsébséges városról*” (*Twospeed City*), amelyek a későkapitalista városok szinonimájaként is értelmezhetők. A globalizációnak köszönhetően világszerte a II. világháború óta nem tapasztalt mértékű *társadalmi polarizáció sújtja a városi tereket* (CASTELLS, M. 1995; SASSEN, S. 2000). A jelenség a kapitalista világ városait főként a nyolcvanas évek eleje óta, míg az egykori Keleti Blokk államait a rezsimváltások idejétől, az ennek hatására elhatalmasodó válságok következményeiként jellemzi. A társadalmi és gazdasági folyamat két ellentétes jelenség eredménye; egyfelől a munkaerő-piac stabilitása meggyengült, a szürke- és feketegazdaság teret nyert és a *szegénység* általánossá vált. Másrésztől nagy számban megjelent a globalizáció lehetőségeit meglovagló „*nouveaux riches*”, tehát az *újjazdag réteg*. A kettős városok jellemvonása az *egyre szűkülő középosztály*, ezzel párhuzamosan a *vagyonos magas státuszú réteg kisebb mértékű*, míg az *alacsony státuszúak látványos megerősödése*. Emellett a nehézipar leépülésével, elsősorban jelentős iparvárosokban a társadalmi hierarchia alján megjelent a „*nouveaux pauvres*”, az *újszegény réteg*, tehát a munkájukat és egzisztenciájukat elvesztő egykori munkások tömegei és azok családjai. Ezekben a városokban nincs látványos átmenet az alacsony és magas státuszcsoportok által lakott településrészek között.

Sőt, előfordulnak esetek, amikor egymás közvetlen közelségében jönnek létre a luxus és a nyomor szigetei.

A társadalom peremére kerülés, tehát a marginalizáció fő okai az elszegényedés, az egyenlőtlenségek növekedése, a diszkrimináció (pl. etnikai), a munkaerő-piaci kiilleszkedés, a kapcsolati rendszerek szétzilálása és megszűnése (FERGE ZS. 2000; LADÁNYI J.–VIRÁG T. 2009). Ezek a társadalmi jelenségek lakóhelyi szegregációhoz, majd erősödő gettósodáshoz vezetnek. A településeken belüli koncentrált szegénység és ezzel összefüggő lakóhelyi szegregáció bizonyos tekintetben spontán társadalmi történet, melynek kialakulásáért és fennmaradásáért számos társadalmi, gazdasági, civilizációs és kulturális tényező együttesen felelős. (KOLOSI T. 2000; LADÁNYI J. 2012; RÓBERT P. 2013; FERGE ZS. 2017).

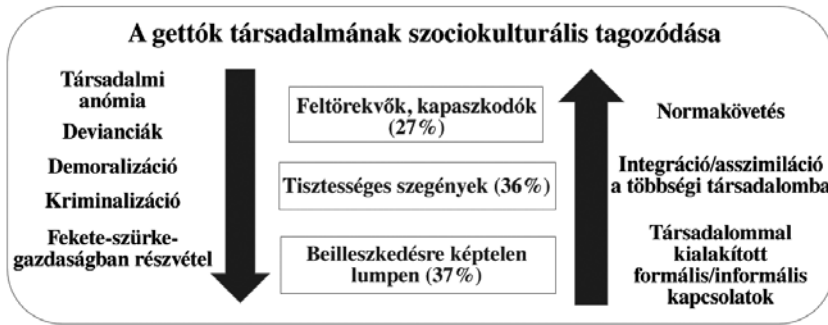
Maga a *gettósodás a későmodern társadalmak fragmentálódásának és a társadalmi egység szétesésének, csonka társadalmak létrejöttének következménye*. Terület-specifikus értelemben azokat a településeket, településrészeket nevezzük így, amelyek lakosai kulturális és etnikai szempontból homogének, ugyanakkor szociálisan hátrányos helyzetűek, a társadalom számára pedig marginalizáltak (JARY, D.–JARY, J. 1991). Szociáldarwinista értelmezésben a többségi társadalom felőli olyan szisztematikusan kulturális és fizikális kirekesztési folyamatként jelentkezik, amely következtében a – szerintük – közjük nem tartozó csoportokat létminimum alatt élő, etnikai kisebbségek által lakott, erőteljesen szegregáló városrészekbe szorítanak. A folyamat sajátos belső logikával rendelkezik, sőt, az ott élők önmagát beteljesítő jóslatainak spiráljaként is felfogható. WACQUANT, L. (2004) definíciója szerint a gettók kialakulását és dinamikus fennmaradását négy tényező befolyásolja: (1) Az adott társadalmi csoport *stigmatizációja* (kategorizálás). (2) *Területi kirekesztése* (szegregáció – szeparáció), tehát a terület élesen elválik a település többi részétől, avagy a település a szomszédos települések közül. (3) *Társadalmi kirekesztése* (diszkrimináció), ennek értelmében az itt élők nem önszántukból, hanem gazdasági, adminisztratív, szimbolikus kényszer hatására különülnek el. Végül (4) a többségi társadalomtól eltérő, *párhuzamos intézményrendszer használata*. Napjainkra a közösségi kapcsolatok és intézményrendszer átalakulásával, redukálásával a pusztá létfenntartás és folytonos küzdelem közömbös terevé válnak (WACQUANT, L. 1999). Az ország etnikailag szegregált települései és településrészei folyamatos változáson mennek és mennek keresztül. A társadalmilag heterogén, elmosódott etnikai határokkal jellemezhető szomszédságtól az etnikai koncentráció, a munkaerő-piacról történő kiilleszkedés, a generációkon át öröklődő nyomor által jellemezhető, fizikai és szimbolikus határokkal elkülönülő gettói terjedő kontinuumon belül.

Elsősorban *perifériális elhelyezkedésű aprófalvak és a gazdasági szerkezetválságból nehézkesen kievickélő egykori iparvárosok, városrészek válnak etnikai és szociális gettókká* újabb és újabb munkaerő-piacról kirekesztett, vagy legális munkát sosem végző, alacsony képzettségű generációk felnövekedésével. Ezeket a településeket, településrészeket *etnikailag homogén, szélsőségesen szegregált, differenciált státusz helyzetű gettók* jellemzik. Az itt élő deprivált családokat/egyéneket a nyomor, az anyagi ellehetetlenülés (alacsony jövedelem, csekély vagyon, jövedelemtermelő képesség hiánya, hitelcsapda), főként a gyermekek civilizált világhoz méltatlan esélytelensége mellett az etnikai diszkrimináció különböző formái is sújtják (FERGE ZS. 2000; VÁRADI M.M.–VIRÁG T. 2014; PÁSZTOR I.Z.–PÉNZES J. 2018). Ezt a rendszerváltozás óta mélyülő szociális válsághelyzetet súlyosbítja a jogilag és etikailag megkérdőjelezhető, felülről irányított tudatos népesség-átrendező. Ezeket a településeken ugyanis évtizedek óta hajtottak és jelenleg is hajtják végre *deszegregációs és városrehabilitációs beavatkozások „bőrbe bújtatott” gettófelszámolási programokat*. Ennek eredményeként a társadalom legalján elhelyezkedő szegény, döntően cigány származású lakosságot gettósodó aprófalvakba, vagy kedvezőtlen társadalmi és gazdasági szerkezetű városok nyomortelepeikre „terelik át/vissza”. Ezáltal a probléma nem oldódik

meg, csupán áthelyezik másik földrajzi térbe, illetőleg mélységében és tulajdonságaiban változik. Az említett beavatkozási lánc vált az elmúlt közel három évtized magyarországi „szegénységpolitikájának” lényegi eszközévé. LADÁNYI és SZELÉNYI (2014) szerint a folyamat legfőbb veszélye, hogy a mélyszegénységből a sikeres integráció útjára lépett, a társadalmi hierarchia alsó fokáról magát feljebb küzdő (középosztályosodó?) embereket is visszalöki etnikailag homogén, gettósodó településekre (gyakran zsákfalvakra) és városi szegénytelepekre.

*A poszt-socialista országokban gyakorlatilag ugyanazon forgatókönyv alapján gettósodtak el egyes települések, településrészek:* 1990 előtt az etnikai összetétel, a társadalmi státusz tekintetében heterogénebb településeken élő középosztályosodó, vagyonosodó családok általában úgy költöztek egyre jobb lakásokba, hogy a területen belül változtatták lakóhelyüket. A rendszerváltozás után azonban sok helyütt a jövőbeni munka, oktatás, képzés, kultúra, szabadidő lehetőségeinek szűkülése miatt a társadalmi ranglétrán feljebb kerülő felső- és középső státuszba tartozó családok – beleértve a cigányságot is – növekvő számban és végérvényesen hagyták el a slumosodó, tehát zsúfolt, lepusztult épületállománnyal rendelkező, társadalomszervezési hiányossággal küzdő környékeket. Ritkább esetben a város magasabb státuszúak által lakott (elit szegregáció) részeibe költöztek, általánosságban viszont a térséget is maguk mögött hagyták. A folyamat önmagát gerjesztette, a gettósodás mértékének növekedésével már a közepes, sőt az alatti társadalmi státuszú családok és egyének is az ország más részeiben, illetőleg külföldön kerestek megélhetést. Az említett folyamat, tehát a *társadalmi rezidualizáció következtében fokozódott a mélyszegénységben, kilátástalanságban élő, többségében cigány családok koncentrációja* (LADÁNYI J. – VIRÁG T. 2009). A szegények szegregátumai – kiváltképp a legrosszabb szocioökonómiai helyzetűek – területein nem csak fizikai környezetükben, hanem belső társadalmi viszonyaikban is a gettósodás jeleit mutatják. Itt az általános társadalmi értékek és szabályok hatályukat veszítik, valamint kialakul egy belső szabályozók alapján működő szubkultúra. Ezekben a gettósodó városrészekben, negyedekben, szomszédságokban alacsony komfortfokozatú lakások jellemezték a területeket és végleg elfogytak azok a többé-kevésbé konszolidált körülmények között élő társadalmi csoportok, amelyek az így támadt űrt betölthették volna. A népességük jelentős részét elvesztő, szerepkör nélküli „bukott” településrészekben az ingatlanárak jelentős mértékben csökkentek (a kereslethiány miatt tulajdonképpen megszűnt az ingatlanpiac), a megüresedő házak eladhatatlanná váltak. Számos család kényszerűségből egyre (el)zártabb gettóban maradt (1. ábra). Mindeközben az alacsony áron megszerezhető házak vonzóvá válnak azok számára, akik a rangosabb városrészekben nem tudtak önkormányzati bérlakáshoz jutni, vagy piaci áron lakást vásárolni, így beköltözésükkel még inkább erősítik az etnikai és szegénységi gettósodás folyamatát. Térbeli, társadalmi, etnikai, kulturális és vagyoni hátrányoknak olyan zárt kombinációja jön létre, amely végérvényesen ellehetetleníti a kitörést, a társadalmi mobilitás további esélyeit. Ezekben a településeken az *országos demográfiai és társadalmi tendenciáktól homlokegyenest eltérő folyamatok zajlanak* (pl. mérsékelt fejlődést mutató harmadik világbeli országokat jellemző fiatalos korszerkezet, magas analfabetizmus, egészségben eltöltött évek alacsony száma, magas a társadalmi anomia szintje), így fenntartva több párhuzamos társadalmi valóságot.

*Társadalmi megrázkódtatások idején általánosságban az alsó (alsóközép) társadalmi státuszúak viselik a transformáció legsúlyosabb terheit, ők azok, akik nem csupán társadalmi süllyedést, hanem talajvesztést is elszenvednek* (LOSONCZI Á. 2005). A '90-es évek eleji politikai változások, majd a 2008 után eszkalálódott globális gazdasági–pénzügyi válság nagyban hozzájárult az említett társadalmi réteg lecsúszásához, ezzel együtt a társadalmi és térbeli szegregáció fokának erősödéséhez. Előbb említett underclassot olyan



1. ábra A gettók társadalmának szociokulturális tagozódása  
 Forrás: TÓTH P. (1990) és HALÁSZ L. (2018) alapján saját szerkesztés  
 Figure 1 Socio-cultural structure model of urban ghettos  
 Source: Author's own based on TÓTH P. (1990) and HALÁSZ L. (2018)

csoportok alkotják, akik bizonyos társadalmi és gazdasági változások következtében „feleslegessé” váltak a munkamegosztás kialakuló (új)kapitalista rendszerében. A poszt-szocialista térségben kataklizmaszerű változásnak az állami nagyipar szinte korlátlan képesítés nélküli munkaerő-szükségletének megszűnése tekinthető. Súlyosbító tényező, hogy a szocializmus során vajmi kevés foglalkoztatáspolitikai lépés történt a munkaerő át-és/vagy továbbképzésére. E mögött az iparfejlesztések és a kedvező lobbihelyzetbe vetett vakhit állt. Ez a társadalmi alsóréteg (kiilleszkedettek) a rendszerváltozás nagy vesztese: marginalizációjuk visszafordíthatatlan, amely nem csak őket, hanem az elkövetkező két-három generációt is érinti, így átörököített társadalmon kívüli helyzetük évtizedekre bebetonozódott (LADÁNYI J.–SZELÉNYI I. 2014; KOVÁCH I. 2012). Ők azok az emberek, akik a posztszocialista átmenet során munkájukat elvesztették és idejekorán kikerültek a foglalkoztatás- és szociálpolitika ellátotti köréből. Rendszeres jövedelem és megfelelő kapcsolati tőke hiányában a kitérésre is kevés esélyük adatott. Gyakran *többlepcsős zuhanás következett be társadalmi pozícióikban*, amit a hányattatások nagyságrendje és hosszúsága jelzett. Számos társadalomkritika bizonyítja (vö. KEMÉNY I. 1972; ANDORKA R.–SPÉDER ZS. 1994; SZIRMAI V. 2019), hogy a politikai változások szociális költségei leginkább az említett szegényeket és elszegényedőket sújtották.

A posztszocialista időszakot jellemző szegénység és nyomor döntően két társadalmi csoportot érintett. (1) 1989 előtt is a társadalmi státuszlétra alján tengődő csoportokat, akik deprivaltsága, az anomia szintje miatt kirekesztettnek, kiilleszkedettnek számított. A szocializmus során folytatott önkárosító, énhatékonyságot nélkülöző életmódjuk miatt az 1990-es évek elején elsősorban ők kerültek a munkanélküliség és a lecsúszás csapdájába. Közéjük sorolhatók az első sikertelen kényszervállalkozók, az elszegényedő kisnyugdíjasok és a nyomorúságos helyzetbe önhibájukon kívül került gyermekek (SPÉDER ZS. 2002). (2) A szegények másik csoportja az államszocializmus során főként a társadalom alsó és alsóközép csoportjába tartozott. Munkahellyel és „kisegyszisztenciával” rendelkeztek, azonban szaktudásuk, képzettségük az új gazdasági körülmények között elavultnak, használhatatlannak minősült, így már az 1990-es évtized elején, majd a 2008-as világválság utáni időszakban az állástalansággal és társadalmi státuszvesztéssel, egyértelmű térbeli szegregációval (legyen szó gettósodó aprófalvas térségekről vagy városi gettókról) kellett szembenéznük (LÓRÁNT K. 2017). Ők azok, akik közül sokan kényszerből elhagyták városi lakásaikat és visszamentek vidékre, kistalvárokba, vagy a városok szegénytelepeire, külterületeire költöztek. Oda, ahol a nyomor koncentrált, ezáltal a társadalmi mobilitás számukra lezárult (CSITE A.–KOVÁCH I. 2000; HALÁSZ L. 2016). Megélhetési bázisuk

megrendülése miatt megfontolás nélkül vettek fel hitelt (gyakran uzsorahitelt), majd hitelcsapdába kerülve anyagilag és egzisztenciálisan a helyi társadalmak legaljára süllyedtek, gyakran hajléktalanokká váltak. A privatizációba, kárptólásba, a helyi vagyon újraelosztásába, mint eleve vesztesen indulók a kevesebbnél is kevesebbhez jutottak.

## Gettók és gettósodó városrészek

### *Gettók, gettófelszámolások, társadalmi kirekesztés Miskolcon*

A 20. század első felében a Zsolcai kapu és a Sajó között elhelyezkedő egykori katonai telephely (Szondi telep) vált Miskolc legnagyobb kiterjedésű szegénytelepévé, ahová a város és környékének legszegényebb családjait költöztették. A hetvenes évekig cigányok kis számban éltek a területen, azonban az 1974-es Sajón levonuló árvíz miatt elpusztult Csorbatelep, majd egy évtizeddel később, a jelenlegi Vörösmarty utcai lakótelep helyén egykoron elterülő Gordon városrész nagyszámú cigány lakosságát kényszermegoldás gyanánt elsősorban a gyors ütemben slumosodó, komfort nélküli házakba, kalyibákba költöztették (LENGYEL G. 2009). A városszéli nyomornegyeden kívül városszerte több elértéktelenedett helyet választottak ki az elszegényedett családok számára, újabb gettósodó szegregátumokat létrehozva a főútcán, a Szentpéteri kapuhoz közeli Álmos-udvarban és a Diósgyőr és Miskolc határán lévő Békesszálló (negyvenes években épült munkáskolónia) területén (2. ábra) (TÓTH P. 1990).



2. ábra Miskolc gettósodó szegregátumai (2011)  
Forrás: Miskolc MJV ITS III. Helyzetértékelés (2013) p. 2.  
Figure 2 Segregated poverty ghettos in Miskolc (2011)  
Source: ISDS of Miskolc (2013), p. 2.

A szocialista iparosítás következtében munkások tízezrei költöztek Miskolcra, akik számára lakótelepeket (köztük az Avast) emeltek. A házak egy részét egykoron szegények és cigányok által lakott területen építették, akik *tömegesen kényszerültek városon belüli helyváltásra*. Mivel ekkortájt a politikai figyelem az új, csoportos lakásépítésekre irányult, az egyedi építkezéseket és a történelmi jelentőségű városrészek gondozását,



fejlesztését elhanyagolták, így különösen a belső városrészek slumosodása gyorsult fel. Elkezdődött a legszegényebb, főként cigány családok beköltöztetése a főutca százéves polgárházaiba, létrehozva a belvárost évtizedekre megbélyegző etnikai gettókat, állandósítva a díszes homlokzatú paloták falai közé zárt szegénységet. A szocializmusban elhanyagolt épületek lakásai évtizedekig szociális bérlakásokként funkcionáltak, a Miskolcra bevándorló, belső és külső migrációban részt vevő, enyhén deprivált cigányok számára tranzitként szolgáltak, emiatt dinamikusan változott mikrotársadalmuk. A lakásokra zsúfoltság, elhanyagoltság, a nagy családokra pedig dezorganizáltság, számtalan belső konfliktus volt jellemző (DOBROSSY I. 1993; LENGYEL G. 2009). Aztán a főutca gyors és látványos slumosodását látva már a nyolcvanas években megkezdődött az ottani dezintegratív lakosság kiköltöztetése. A belvároson kívül viszont a szocialista korszak utolsó évtizedében is tovább folytatódott a cigány és szegény családok ide-oda „tologatása”, sokak ideiglenes lakhelyévé váltak a Számozott utcák, a vasgyári telep és a hejőcsabai mészüzem melletti, a Pereces, valamint Miskolctapolca-Kőbánya kiürülő bányászkolóniái.

Megindult a lakosság szelektív elvándorlása, a betelepítések következtében az „őslakos” nem cigány népesség néhány év alatt elhagyta az erőteljesen gettósodó szegregátumokat, így a *kilencvenes évek elejére mind a város belterületén, mind a periferián alakultak ki több száz fős etnikailag és szociálisan homogén gettók*. A politikai fordulatot követő gyárbezárásoknak köszönhetően tömegek váltak munkanélkülivé, kerültek kilátástalanságba és nagy hányaduk a meglévő cigány- és szegénytelepekre kényszerült, súlyosbítva a gettók társadalmi problémahalmazát, azok szimbolikus elkülönülését. A duzzadó népességű telepek felszámolásáról már 1992-ben döntött a képviselőtestület, azonban az új évezredig kellett várni a szanálás foganatosításával (LENGYEL G. 2009). A 2000-es évek elején először az Álmos-udvart, majd a Békeszálló nagy részét számolták föl, mégis látványos felháborodást a Szondi telepi putrik szanálása kísérte. A mélyszegénységben élő, döntően cigány családok többsége ekkor került a város újabb szegény szegregátumába, a Számozott utcákba és a város külterületén lévő barnamezős területre, Lyukóvölgybe és Lyukóbányába, néhányan pedig az Avas lakótelepre költöztek.

A Miskolcban negyed évszázad alatt foganatosított társadalmi válságkezelési gyakorlatok eklatáns példája a gettók felszámolása, majd az ott élők relokalizációja. Az anti- és deszegregációs beavatkozásokat főként házak, tömbök, teljes szegénytelepek, nyomortelepek bontása (kemény típusú városrehabilitáció), az ott lakók folyamatos átköltöztetése, kitelepítése jellemezte. A végleges várospolitikai beavatkozásoknak köszönhetően az utóbbi tíz év alatt hárommal (16-ról 13-ra) csökkent a KSH által szegregátummá nyilvánított téregységek száma. A 2011. évi népszámlálás adatai alapján, az állandó népességet vizsgálva Miskolc belterületén 2470 fő, külterületén 2481 fő élt gettóban, tehát a város népességének 3%-a (ITS – MISKOLC, 2014). Ez az arány azonban valótlan képet sejtet, ugyanis becslések szerint csaknem kétszer-háromszor ennyi, tehát 10–13 000 fős az említett szegregátumok lakónépessége, akik életvitel-szerűen használják ezeket az urbánus tereket. A város belterületén egy kivétellel a 300 főnél népesebb gettók eltűntek. A 2010-es évtized végén az egykoron hírhedt Szondi telepen 258-an, Tetemváron 225-en, Vikend telepen, az Álmos és Gizella utcában, Bábonyibércen és Békeszállón szegregátumként 100–150 elsősorban cigány és (mély)szegény lakos él. Tehát a felszínen megoldottnak tűnnek a térbeli és társadalmi gondok. Azonban a mélyben a konfliktusok tovább gerjesztődnek, ugyanis a *slumosodás, a társadalmi marginalizáció egyre súlyosabb problémahalmazát tapasztaljuk két városrészben, a Számozott utcákban és Lyukóban*.

A Diósgyőri Stadion környékén található ún. Számozott utcák házai több mint száz éve épültek a gyári dolgozók számára. A dezindusztrializáció következtében a munkások nagy számban költöztek el területről, a lelakott, rossz állapotú ingatlanok pedig üressé váltak.

Ezek kereslet híján a Miskolci Ingatlangazdálkodó Zrt. kezelésébe kerültek, amely a többnyire komfort nélküli lakásokat bérbe adta döntően mélyszegénységben élő cigány családoknak. Megközelítőleg 20 éven keresztül ez a városrész jelentette a Miskolc belterületén élő fizetésképtelenné, a lakóközösséggel összeférhetlenné váló, vagy tranzitállomást a városrehabilitációs projektek miatt felújított épületekből kiköltöztetett családok százai számára. Csakhogy 2014-ben a helyzet megváltozott, a többségi társadalom felől tapasztalható fokozódó elégedetlenség (amely a telepfelszámolást támogató aláírásgyűjtésbe torkollott) miatt a városvezetés a telep „leradírozása” mellett döntött. Önkormányzati rendelet értelmében azon családok, akiknek nem volt tartozása és érvényes bérleti szerződéssel rendelkeztek, 1,5–2 millió forintos kártérítést kaphattak, ha Miskolc határain kívülre költöztek (a problémaexport tankönyvi példája!), viszont a megvásárolt lakások adásvétele öt évig jogilag kivitelezhetetlenné vált. Jelenleg nagyjából 300–350 család lakja a Számozott utcák házait, akik kisebb része tulajdonos, többsége határozott vagy határozatlan idejű bérleti szerződés alapján él ott, míg egyesek illegális lakásfoglalók. Ezen kusza tulajdonviszonyok miatt is bonyodalmas az egyenlő bánásmód biztosítása a kiköltöztetéskor, majd az azt követő relokalizációkor. Ezzel kapcsolatban legégetőbb feladat a létminimum alatt élő lakosok újbóli letelepítése, amely háromféleképpen történhet/történik. (1) A város külterületéhez tartozó Lyukóvölgy és Lyukóbánya több ezres népességű infrastruktúra-hiányos gettójába költöznek, (2) olcsó ingatlanvásárlási lehetőséget nyújtó gettósodó aprófalvakban találnak lakóhelyet, ahonnan a kitörés esélytelen, vagy (3) hajléktalanná válnak.

*Az ország jelenleg legnépesebb szegregált gettója a Miskolc külterületén lévő Lyukóbánya és Lyukóvölgy, méghozzá az egykori bánya bejáratához közeli hat km hosszú völgyben sorjázó zártkertek zónája (1. kép). Itt a KSH hivatalos adatai alapján 2500-an, míg becslések szerint 6–8000 fő lakik életvitel-szerűen. Ezen a területen, a szocializmus idején tel-*



*1. kép* Miskolc jelenlegi legnépesebb gettósodott szegregátuma: Lyukóvölgy

*Photo 1* Lyukóvölgy: The most populous segregated poverty ghetto of Miskolc

*Forrás/Source:* <https://magyarnarancs.hu/kismagyarország/normalis-ember-ilyen-uzletbe-nem-megy-bele-elutasitjak-a-nyomortelepeken-elok-miskolc-millioit-89983>

keket parcelláztak az egykori Lenin Kohászati Művek munkatársai és bányászok számára, hétfélig pihenőhely gyanánt (víkend ház, kiskert), valamint sok idős miskolci is kiköltözött ide. A szegények kivándorlása Lyukóba az 1990-es években kezdődött, de a folyamat felgyorsította a belvárosi putrik, a Szondi telep és a Békeszálló felszámolása, valamint Miskolc gettó sodó utcáinak, blokkjainak szociális városrehabilitáció miatti bontása vagy felújítása. A „városrészen” nincs bolt, iskola, orvos, utcanevek és a közművesítés is hiányos. Elsősorban azok választják lakhelyül az etnikailag és szociálisan homogenizálódott területet, akik kényszerűségből feladták városi lakásaikat: magas költségek, eladósodás, bontás miatt, esetleg olcsóbb körülmények közé szándékoztak költözni. A magántulajdonú lakásokért, a lebontott házak megváltásáért kapott összeg elegendőnek mutatkozott ahhoz, hogy a rászorultak itteni telkeket vásároljanak, ahová alacsony komfortfokozatú kis házakat építenek, a meglévő víkend házakat átalakítják, szélsőséges esetekben ideiglenes sátrakban húzzák meg magukat. Megtalálhatók itt kilakoltatottak, önszántukból menekülők, faluról városba költöző szegények és hajléktalanok. Megjegyzendő, a Lyukói jelenség nem Borsod-specifikus, ugyanis az elmúlt évtizedben a külterületi, tanyás vagy zártkertes térségek egy része krízisövezetté alakult. A városhoz közel jelenleg ezeken a helyeken lehet legolcsóbban ingatlanhoz jutni, a legszegényebbek néhány tíz- vagy száz-ezer forintért vehetnek – illetve ingyen foglalhatnak – házat, fészert vagy szerszámokamrát (vö. BERKI M. 2016; HALÁSZ L. 2016).

A több ezer fős, félig-meddig illegálisan betelepült gettó *társadalmi képe sokveretű*. Együtt élnek a „tisztos” szegények, a nyugdíjasok, a kítőrni kívánó cigánycsaládok, velük párhuzamosan a társadalom underclass rétegéhez tartozó, integrálódni és etikai normákat követni nem hajlandó, illegális jövedelmekből (pl. uzsora, a modern kori rabszolgatartás formái, mint a csicskáztatás vagy prostitúció, illetve drogterjesztés) magukat fenntartó, a telepet rejtőzködés céljából választó bűnözői csoportok is. A telep krónikus probléma. A város belterületétől távol, a helyi társadalommal mindennemű interakciót mérséklő fizikai, szimbolikus és mentális határokkal elzárt gettó a nyomor, az etnikai és szociális szegregáció melegágya. A társadalmi, szociális, etnikai, közbiztonsági probléma a miskolci belterületeken élők számára megoldottnak tűnik, azonban a NIMBY (Not In My Back Yard) effektus következtében eltérő térbeli struktúrában, súlyosabb konfliktusokat generálva tovább bontja a térségi társadalom szövetét.

A miskolci panelházakba „zárt” gettók megjelenése (és eltűnése) szintén releváns elemzési tartalmat jelent az elmúlt néhány évtized társadalmi változásainak szemszögéből. A Pécssett található uránvárosi után az *ország második legnépesebb vidéki lakótelepe, az Avas a panelekbe zárt szegregáció, gettóképződés egyik szimbólumává vált* (EGEDY T. 2000). Hogy miért? A lakótelepet 1973 és 1985 között, három ütemben építették a Miskolc belvárosa fölé magasodó Avas hegyen, lakásaiba elsősorban alacsony és közepes státuszba tartozók költöztek. A rendszerváltozást követően a miskolci munkalehetőségek szűkülésével, életfeltételeik romlásával a várost nagy számban elhagyó egykori lakók ingatlanjai – ugyanígy a Vörösmarty úti és a diósgyőri Árpád úti lakótelepek üres lakásai – kereslet híján üresen maradtak. Ezeket a még magántulajdonban lévő lakásokat kezdték 2005-től a *Fészekrakó Program* keretében főként vidékről érkező, 35 év alatti többgyermekes családok számára kedvező áron eladni. A program jelentős állami támogatást és kedvezményes hitelkonstrukciókat biztosított az újonnan beköltözők számára. A kedvező helyzetet kihasználva népes bűnügyi csoport szerveződött, akik összehangoltan, együttműködve és rendszeres haszonszerzésre törekedve megkezdték üzérkedéseiket: Az elkövetők vidékre utaztak, ahol kimondottan hátrányos helyzetű, alacsonyán kvalifikált cigány családoknak ajánlották fel a jobb élet lehetőségét, komfortos környezetben. A család üzletkötéseknek köszönhetően több mint 100 ingatlan került olyan családok tulajdonába, akik hitel- és

rezsitőrlesztésre kezdettől fogva képtelenek voltak, sőt az önrészt a gyermekek után járó szociálpolitikai támogatás – mint gyakran egyetlen rendszeres bevételi forrás – összegéből fizették. A csalásra 2009-ben derült fény és 2012 és 2015 között folytatták le a pereket. *A lakótelepre beköltöztetett több száz cigány családot társadalmilag hármastagoltság jellemezte* (vö. 1. ábra): Harmaduk integrációban legelől tart, gyermekeiket oktatási intézménybe járatják, a szülők állandó bejelentett munkahellyel rendelkeznek, lakókörnyezetük rendezett. Harmaduk enyhén deprivált sokgyermekes család, a nyomortól távol élnek. Harmaduk az ún. lakáspusztító lumpenek, dezintegratív emberek, akik a lakótelepi együttélés kívánatos normáit nem képesek vagy nem tudják követni, azonban nem tekinthetők bűnözői csoportoknak (TÓTH P. 1990; KEMÉNY I. – JANKY B. 2004; EGEDY T. 2005). Ebből is látszik, hogy a média által felkorbácsolt közhangulat és a lakótelep erőteljes megbélyegzése, súlyos gettóként feltüntetése túlzó. Az újonnan érkezettek között valóban megtalálhatóak rendbontó, bűnöző életmódot folytató lakosok, azonban ez nem lehet alapja az általánosításnak. Napjainkban látványos kettősség jellemző az Avason. Nyugodt, rendezett környezetű és slumosodásnak indult, lelakott panelházak váltják egymást. Egy ház közösségét egyetlen lumpen család megmérgezheti, ez az ingatlanok elérhetetelenségéhez, eladhatatlanságához, lakók közötti éles konfliktusokhoz vezethet, így a legjelentősebb károkat ezek az avasi lakóközösségek szenvedik el. Ennek ellenére a lakótelep bünyügyi fertőzöttsége átlag alatti, súlyos bűncselekmények (lakásfeltörések, autólopások) száma elenyésző, azonban a szabálysértések (pl. csendháborítások) és a társadalmi együttélés normáinak megszegése állandó probléma. A kilakoltatások megkezdődtek és vontatottan, de haladnak. Társadalmi igazságtalanság/igazságtalanság kérdését veti fel, hogy felületesen vizsgálják meg, vajon az egykori lakónak miért van tartozása (pl. munkahely elvesztése vagy krónikus betegség miatt), így önhibájukon kívül is lakásuk elhagyására kényszerítnek több tucat avasi lakost. A kiköltöztetés ugyanakkor a gondokat nem orvosolja, hanem – a Számozott utcákban történetekhez hasonlatosan – földrajzilag áthelyezi, a lyukóvölgyi és lyukóbányai nyomortelep, a Taktaköz és Szikszó környéki gettósodó aprófalvak, zsáktelepülések váltak a kilakoltatott családok új (kényszer)lakóhelyeivé. A problémás családok kiköltöztetését lassította egyrészt a Kormány devizahitelesekkel védő kilakoltatási moratóriuma, másrészt a Miskolci Önkormányzat által 2009-ben ratifikált együttélési kódex. Ez utóbbi meghatározta az egy lakásban tartózkodó személyek számát, azonban annak betartatását a rendvédelmi szervek képtelenek voltak hatékonyan foganatosítani, ugyanis az ellenőrzések során elküldött, illegálisan ott lakók idő előtt visszaszivárogtak. Az avasi lakótelep-építés notórius II. üteme során emelt panelházak egy részét és azok környezetét 2013 és 2015 között rehabilitálták, a lakosság szociális gondjait részben kezelték, közösségépítő (pl. városi kertészkedés) és foglalkoztatási programokat valósítottak meg, a közterületek humanizálásához hozzákezdték.

### *Szociális válság és válságkezelés Ózdon*

Az alacsonyan kvalifikált, városi életmódhoz nehezen alkalmazkodó vidéki szegény-parasztok és cigányok tömegei a 20. század elejétől kezdve érkeztek Ózdra és térségébe (KARVALICS L. 1996), ugyanis a főként kétkezi szakmukát igénylő, rohamos tempóban fejlesztett nehézipara ezt megkövetelte. Bevándorlásuk volumene az erőltetett iparosítás és munkaerő-ínség miatt a szocializmusban többszörösére nőtt. Letelepedésük lokalizációját, majd városon belüli migrációjuk irányát két tényező határozta meg. Egyrészt Ózd szerteágazó, poliphoz hasonlító településstruktúrája, amelyet társadalmilag, gazdaságilag, kulturálisan és szimbolikusan is eltérő „településcsápok” alkotnak. Ezek a településtesttől fizikailag elkülönült városrészek a különböző státuszú, etnikai, kulturális, társadalmi cso-

portok szegregációjának kiváló földrajzi teret/alapot jelentettek. Másodsorban a városi lakó-épületek minőségi különbözősége. A 20. századi iparosításhoz kötődő, valamennyi kolóniás szerkezetű lakásépítési trend, stílus megjelent Ózdon a folyamatos és konjunkturális városfejlődésnek köszönhetően. Számos kolóniát (pl. Velence telep, Kisamerika, Tisztisor) tudatosan a gyár vezető mérnökei, valamint a település értelmiségi rétege számára építettek az adott kor legmodernebb építészeti stílusában, legmagasabb komfortfokozattal (DOBOSY L. 2001). Az évtizedek múlásával egyre jobb minőségű, összkomfortos lakásokat emeltek (utoljára a belvárosi tájképet máig uraló tízemeletes házigyári betonkolosszusokat), ezek viszont közkedvelt lakásoknak bizonyultak, evégett a város közepes és magas státuszú családjai, sőt az újonnan Ózdra érkezők számára is színvonalas új lakóhelyet jelentettek. Az intra-urbán térben történő trendszerű lakóhely-változtatás miatt egyre több egykoron nívós kolónia épülete – felújítás, környezetrendezés híján – értéktelenedett el, majd vált üressé. Az 1970-es évek végétől kezdve kényszerűségből az említett alacsony komfortfokozatú, kis alapterületű házak sokasága került az Önkormányzat (akkor még Tanács) tulajdonába és lettek szociális bérlakások. Ide a városszéli cigánytelepek és szegénytelepek lakóit költöztették be, így váltak a jelenlegi városközponti szegénygettók előfutáiraivá. Ózdon a rendszerváltozás keretében történt társadalmi-gazdasági változások, a *kilátástalanság, a növekvő arányú és tartós munkanélküliség jelensége az elszegényesedési folyamatot felerősítette*, ezzel párhuzamosan a települési demográfiai pálya egyre kedvezőtlenebb jelleget mutatott. Az 1990-es években főként az értelmiség, a kvalifikált munkaerő és a kilátástalanságtól tartó fiatalok hagyták el a várost. A 2000-es évektől kezdve azonban követték őket a szakmunkások (pl. lakatosok, villanszerelők) és az alsóközéposztály azon tagjai, akiknek sikerült ingó és ingatlan vagyontuk értékesíteni és elmenekülni nem csak a városból, hanem Észak-Magyarországról is, elindítva a negyed évszázada tartó városzsugorodást és súlyosbodó rezidualizációs folyamatot. A közelmúltban a 30 év alatti korosztály tagjai közül csak a kalandvágy tartotta Ózdon a fiatalokat. A munka nélkül maradt, képzetlen cigány lakosság és a halmozottan hátrányos helyzetű családok aránya folyamatosan nőtt, egyes városrészekben egyeduralkodóvá vált. Az életkörülmények romlottak, ezáltal slumosodott, alacsony komfortfokozatú vagy komfort nélküli lakásokkal teli etnikai és/vagy szociális gettók alakultak ki (2. kép).



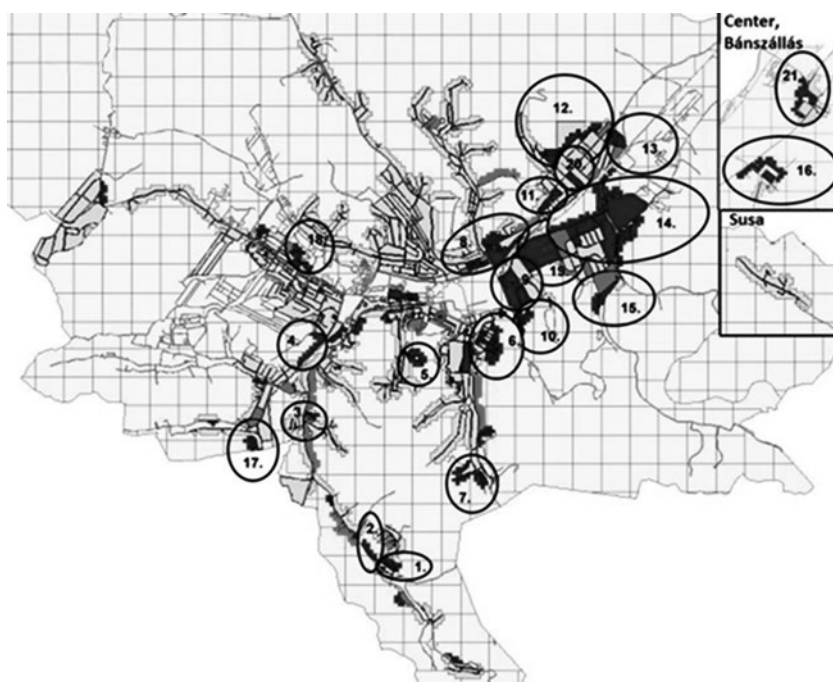
2. kép Ózd–Újtelep gettósodott szegregátuma (Történelmi Ózd egykori faluközpontja)

*Forrás: Saját felvételek*

*Photo 2 The historic centre of Ózd recently one of the most expanded urban poverty ghettos (named: Ózd–Újtelep)*

*Source: Author's own*

A krízis súlyosságát bizonyítja, hogy Ózd esetében mai napig releváns probléma – Magyarország-szerte az 1990-es években még gyakori, azóta átalakulóban vagy visszaszorulóban lévő területi-társadalmi jelenség – a városközponti homogén gettók megléte. Ezek a települési egységek a 21. századi vidéki nyomor „vegytiszta” megtestesítői (3. ábra). Kialakulásukhoz vezető folyamatok a térségben már az államszocialista rendszerben elkezdődtek, azonban a posztszocialista időszakban számottevően erősödtek. A középosztályosodás útjára lépett családok az 1990-es évek elejéig úgy költöztek egyre jobb lakásokba, hogy a gettósodó területen belül, ahhoz földrajzilag közel változtatták lakóhelyüket. Ezzel szemben a városi gazdasági válság mélyülését övező, ellehetetlenülő szociális és közbiztonsági helyzet az anyagilag tehetősebb rétegeket a városrész, sőt a térség elhagyására ösztökélte, így tulajdonképpen *kizárólagossá vált a legelesettebb cigány és szegény családok koncentrációja*. A slumosodás addig fokozódott, míg nem akadt olyan, többé-kevésbé konszolidált körülmények között élő társadalmi csoport, amelyik az elköltözés által támadt űrt betölthette volna (LADÁNYI J. 1991; LADÁNYI J. – VIRÁG T. 2009).



3. ábra Ózd Város gettósodó szegregátumai (2011)  
 Forrás: Ózd Város ITS megalapozó vizsgálata. (2015) p. 253.  
 Figure 3 Segregated poverty ghettos in Ózd (2011)  
 Source: ISDS of Ózd (2015) p. 253.

Ózd újkapitalista városfejlődése során is folytatódott a gettósodott szegregátumok kiterjedésének növekedése, sőt újabb városrészek váltak etnikai és szociális értelemben homogén gettókká. Egy évtizede 16, napjainkban 21 gettósodott szegregátum különíthető el a városban (ITS – ÓZD, 2015), ahol a lakosság 20–25%-a (nagyjából 7–8000 ember) él. Ez, mind a gettók számát, mind népességhez viszonyított arányát tekintve az országban példa nélküli! A legsúlyosabb társadalmi és gazdasági helyzetű gettók városrésznyi kiter-

jedésűek. Sajóvárkony 1655 lakosával a legnépesebb szegénytelep, az 1120 fős Újtelep a városközponti homogén gettó eklatáns példája. Említést érdemel a közelmúltban a slumosodást lefékező városrehabilitációs beavatkozások hatására javuló társadalmi összetételű, noha így is népes (711 lakosú) Velence telep, továbbá a város külső, falusias övezetében sorjázó gettók. Közülük – a médiaszerepléseknek köszönhetően országos hírnévre szert tett – 638 fős Hétes telep, illetve a nagyjából fél-félezer lakosú Somsály és Tábla (IVS – ÓZD, 2008). Krónikus társadalmi probléma a hajléktalanság, akik jelentékeny része illegális lakásfoglalóként a gettók mélyén húzzák meg magukat.

Ózd város nagyjából 1000 darabos önkormányzati lakásállományának közel fele szociális bérlakás, ezek döntő többsége komfort nélküli vagy szükséglakás (gyakorlatilag putrik) és kivétel nélkül a gettósodott területeken találhatóak. 1993-ban még 2600 ingatlan tartozott az Önkormányzat tulajdonába (ebből 800-at privatizáltak), azonban két évtized alatt 800 bérlakást egyszerűen elbontottak. A folyamat 1994-ben kezdődött. Két, darabonként 96 ún. Cs-lakásból (csökkentett komfortfokozatú) álló házba szociálisan rászoruló családokat költöztettek. (A háztömböket tíz év alatt oly mértékben lepusztították, hogy életveszélyességük miatt 2004-ben és 2005-ben a bontás mellett döntöttek annak érdekében, hogy a város legnépesebb lakótelepe, a 10 000 lakosú Béke telep rendjét biztosítsák.) A családok kiköltöztetésével viszont több tucat elhanyagolt, gyakran életveszélyes, kiürített ingatlant hagytak sorsára, amelyeket célba vettek illegális házbontó brigádok (3-4 kép). A helyzeten rontott a munkahelyek hiányában Ózdról véglegesen elköltöző családok után üresen maradt ingatlanok nagy száma, ezek kereslet hiányában eladhatatlanná váltak és lebontásukban néhányan pénzt láttak. Elsősorban a nyomorban élők számára biztosítják így a télire való tűzifát, valamint a vashulladék eladásából származó jövedelem helyi viszonyok között elfogadható megélhetést is biztosít (MOLDOVA GY. 2017).



3-4. kép Illegális házbontások Ózdon  
Photo 3-4 Illegal house destructions in Ózd

Forrás/Source: Google Maps; <https://magyarnarancs.hu/kismagyarorszag/ozdi-romhazak-szazaval-lopjak-oket-84183>

Évente 30–40 ház „tűnik el” a városból, az elmúlt másfél évtized során közel 1000 lakásnak maradt hült helye. A romos házak nagy részét jelzálog is terheli, így eladhatatlanok. Ezek is a házbontó-brigádok áldozatai lettek. A helyzet olyannyira kilátástalanná vált az új évezred elejére, hogy a várost elhagyó lakók nem ritkán ingyen ajánlották fel lakásaikat az Önkormányzatnak, hogy azokat rehabilitációs keretükből bontsák el. Sőt, helyi vállalkozók rendszeresen fizetik ki a jelzálog összegét annak érdekében, hogy az immáron tehermentesített házakat ingyen az Önkormányzatnak átadják szanálásra. Legsúlyosabb helyzet az eddigi szociális városrehabilitációs beavatkozásokból kimaradt gettósodott negyedekre (Bánszállás, ahol a szociális bérlakások 60%-át elbontották, Sajóvárkony, Hétes – itt 120 házból 53 maradt, Somsály) jellemző. Igaz, az elbontott házak nagy száma figyelemreméltó, azonban az ingatlanpiac jövőjét még inkább beárnyé-

kolja a megsemmisítésre váró, félig eldózerolt, néhány falconkból álló, vagy teljes egészében elbontott/elhordott ingatlanok látványa. Városszerte számos gettósodást egyelőre elkerülő vagy alacsony fokon gettósodott településrész található (pl. Center, Susa, Uraj), azonban itt is gyors lakosságcsere zajlik, az alacsony státuszú lakosok aránya nő, így az elmúlt évtized anti- és deszegregációs politikájának fő feladata a már létező gettók helyzetének javítása mellett a szegregáció újratermelődésének, illetőleg súlyosbodásának megakadályozása.

Amint az előzőekben olvasható, egyes városrészek slumosodása már a nyolcvanas években elindult, majd a városi ipar leépülése, a kilátástalan helyzetbe került csoportok aránynövekedése katalizálta a folyamatot. A konfliktusok mérséklése érdekében a kilencvenes éveket és az új évezred elejét tűzoltás-jellegű, látványos eredményt mellőző beavatkozások jellemezték, hosszú távú javulás nélkül. Azonban a 2000-es évek második felétől a válságkezelés fontos pillérének számító városrész-megújítási programok megkezdődtek a céllal, hogy oldják az etnikai gettók homogén társadalmi struktúráját, rehabilitálják az épületállományt, revitalizálják a környezetet, javítsák az életszínvonalat, növeljék az ott élők társadalmi mobilitásának esélyeit. Hangsúlyozandó, hogy Ózdon, a Miskolcot néhány éve jellemző antiszegregációs beavatkozások (a „kemény” városrehabilitáció szellemében leromlott lakásállomány szanálása és az ott élők tömeges ki- és átköltöztetése) nem lehet sem cél, sem alternatíva.

2011-ben, majd 2013 és 2014 között két, közel 100%-ban halmozottan hátrányos helyzetben élők által lakott egykori kolónián, a Velence és Hétes telepen hajtottak végre *szociális városrehabilitációt* (5. kép). A komplex program keretében a Velence telep 48 kétszintes, 1920-as években épült, jelenleg örökségvédelem alatt álló házai közül először négy és fél szociális bérlakást állítottak helyre, illetve közösségi házat is kialakítottak. A rehabilitáció sikeresnek bizonyult, így újabb önkormányzati tulajdonában lévő öt és fél darab kétszintes, többségében az alapszerkezetig elbontott, életveszélyes társasházat újítottak fel. Ezekben összesen 36 összkomfortos lakást alakítottak ki, illetve a közösségi házat fejlesztették, valamint közbiztonsági pontot hoztak létre. A rehabilitált épületekbe integrált környezetből költöztettek be (ismét) a társadalmi együttélés normáit és szabályrendszerét elfogadó ózdi lakókat. A beköltöztetés első ütemében főként fiatal házaspárok érkeztek a telepre, akik állandó munkahellyel rendelkeztek, noha panellakásaik fenntartása és a rezsi fizetése számukra nehézséget okozott. A második ütemben – a képviselőtestület döntésének értelmében – lényegesen szigorúbb követelményeknek kellett megfelelnie az itt letelepedni vágyóknak. Munkaigazolás mellett kötelező egyéni költségtervet készíteni, amely a rossz anyagi körülmények közötti családok számára egyelőre megoldhatatlan.



5. kép Ózd városrehabilitáción átcsatott teleppei: Hétes (a) és Velence (b)

Photo 5 Neighbourhoods after urban rehabilitations: Hétes Community (left) and Velence Community (right)

Forrás/Source: archivum.sajto-foto.hu (a); <http://www.boon.hu/megmentettek-a-tortenelmi-koloniat-ozdon/2969451> (b)



Velence telep kivételes helyzetét annak köszönheti, hogy társadalmilag és az épületek állagát tekintve a negyed még menthetőnek tűnt más, hasonlóan értékes épületekből álló szegregátumokkal szemben.

Hétes századelőn épített kolóniáját a gyárvezetőknek szánták. A város legjobb módú negyedeként ismerték, mára viszont a nyomor uralja, a város reménytelen gettójává vált. Az etnikailag homogén telepen kisebb léptékű szociális városrehabilitációs beavatkozásokot foganasítottak. A házak egy részébe kártyás villanyórákat helyeztek, a kerteket felújították, fürdőházat alakítottak ki. Ennek ellenére a Velence telepi eredményekkel ellentétben az életminőségen a program nem tudott változtatni, az áramlopások folytatódtak, a fürdőház vizesblokkjait szétverték, a kialakított közösségi kertek a gondozatlanság szimbólumaivá váltak. Kerítés, udvar, kert sehol nincs. A házak többsége komfort nélküli, a családok közkutakról hordják a vizet, amelyekre szűkítőket kellett helyezni a pazarló vízfogyasztás miatt. A két telepen végrehajtott rehabilitáció eredményei szöges ellentétben állnak egymással. A központi elhelyezkedésű Velencén a helyzet normalizálódott, a társadalom heterogenizálódása lassan, de biztosan elindult, a gettósodást sikerült mérsékelni. A város szélén lévő, fizikailag és szimbolikusan is zsákutcás Hétesen a beavatkozásokat kudarc követte, a társadalmi és gazdasági helyzet változatlanul problematikus, az etnikailag homogén gettó leszakadása megállíthatatlan.

## Összefoglalás

Tertület- és településfejlesztési beavatkozások sokasága ellenére a szociális és/vagy etnikai szegregáció látványos terei, a gettók évtizedek óta részét képezik Észak-Magyarország társadalmi valóságának. Ennek háttérében a poszt szocialista kelet- és közép-európai térséget jellemző, ám globálisan is érvényre jutó fontos tendenciák bújnak meg. (1) *Az alsó középrétegek jelentős részének lecsúszása, emellett a mélyszegénység, mint tartós életforma fennmaradása és elterjedése.* (2) *Növekednek a településon belüli különbségek, a kedvezőtlen adottságú térségek leszakadnak, ezeken a területeken belül újabb gettósodó szegregátumok alakulnak ki, valamint a régiek is fennmaradnak, deklásszálódnak.* Ehhez a folyamathoz nagyban hozzájárulnak a gazdasági válságok (pl. '90-es évek eleje, 2008 utáni fél évtized) társadalmat megroppantó hatásai. (3) *A többségi társadalom és a cigányok közötti konfliktusok halmozódása és megoldatlansága,* amely elősegíti a magas és alacsony státuszcsoportok közötti fizikai, mentális és szimbolikus elkülönülés fennmaradását. Társadalmi, gazdasági, természeti, politikai és kulturális tényezők egymással összefonódva, egymást erősítve okozták és okozzák azt a komplex válságot, amely fenn tartja mind a városokban, mind a vidéki terekben található gettók létezését.

A gettók kialakulása egy folyamat végállomása. Először a válságba került települések, településrészek lakossága differenciálódik, megkezdődik eleinte a magasabb, majd a közepes, végül az alacsony státuszúak szelektív elvándorlása, végül a társadalom alján elhelyezkedő, vagy onnan kiilleszkedett (underclass) réteg tagjai maradnak – pontosabban bent ragadnak. Kialakulnak a koncentrált szegénység terei, amelyek gyakran a magas státuszúak elit városrészei közvetlen közelében helyezkednek el. Fennmaradnak szélsőségesen polarizált társadalmú „kettős városok”, a későkapitalista városfejlődés mintapéldái. A legszegényebbek számára a társadalmi mobilitási csatornák bedugultak. Az ingatlanállomány pusztulása fokozódik, társadalomszervezési zavarok erősödnek és állandósulnak, a társadalmi és gazdasági konfliktusok halmozódnak, létrejönnek a nyomor szigetei – harmadik világbeli, posztgyarmati státuszú országokban tapasztalható demográfiai és társadalmi jellemzőkkel. A szegénység látványos tereiben keletkező problémák mérséklését gyak-

ran ún. kemény típusú városrehabilitációval, tehát a telepek végérvényes felszámolásával igyekeznek megvalósítani. Ezek eredményessége a település földrajzi elhelyezkedésétől, a negatív előjelű társadalmi folyamatok súlyosságától, a gazdaság szerkezet minőségétől, a válságelemek meglététől, az országos szociálpolitika eszközrendszerének hatékonyságától, a településvezetés rátermettségétől és nem utolsósorban a többségi társadalomhoz tartozók, illetőleg gettóban élők közötti életmódbeli és mentális távolságtól függ.

*A gettók vagy gettósodó településrészek a többségi társadalom számára „felesleges-sé” váló ún. hely nélküli terekké válnak*, amelyek nem biztosítják a magasabb társadalmi státuszúak számára a megfelelő életforma kialakításának lehetőségét. A tény, hogy az alacsony társadalmi státuszú, döntően cigány és (mély)szegény családok ebbe a térbe szorultak, plasztikusan mutatja mind a társadalom elkülönítési törekvéseit, mind a halmozottan hátrányos helyzetű családok társadalomban elfoglalt, pontosabban társadalomból kitzasztott pozícióját. A helyi önkormányzatok igen hathatósan közreműködtek abban, hogy az etnikai gettók kiterjedése zsugorodjon, homogenitása mérséklődjön az elmúlt évtizedekben. Ezt azonban de- és antiszegregációs célzatú városrehabilitációs projektekkel érték el, amelyek végérvényes bontásokkal és a nem kívánatos területeken élő szegények és/vagy cigányok jelentős részének kiszorításával jártak. A felszínen megjelenő látványos eredményeket beárnyékolja a tudat, miszerint az etnikai alapú gettósodás mértéke nem csökkent számottevően a térségben. Ehelyett a gettósodás mintázata változott meg, tehát a lakóhelyi szegregáció fennmaradt, csak módosult formában. A kiterjedt, városközpontokhoz közel elhelyezkedő gettók egy része eltűnt, a városokból folyamatosan seprték (és seprik) ki a szegénységet. Helyüket a térben fragmentált, nagyobb számú, etnikailag hasonlóképpen homogén negyedek vették át. *Tovább fokozódott a legszegényebb családok koncentrációja a város szélén elhelyezkedő szegénytelepeken*, a külterületi lakhatás céljára alkalmatlan „ingatlanokban”, valamint a gyors ütemben gettósodó térségbeli aprófalvakban, zsákfalvakban. Sőt, a térségben – az országos folyamatokkal megegyezően – *megjelent és népesedik a szegényeknél is szerencsétlenebb, jövőnélküli, nyomorban élők csoportja*. Kettejük közötti fő különbség, hogy a szegény emberben még él a remény sorsa jobbra fordulását illetően, képes is tenni érte, létezik kítűzött célja, így a reménységéből vissza lehet kapaszkodni. A nyomor ezzel szemben megroppantja a családi/települési közösségeket és generációról generációra öröklődik. Ha a gettóban az ott élők többsége nincstelen, képtelenek lesznek önerőből kilábalni a nyomorból. Az etnikai és társadalmi státuszt nézve homogénné vált gettók kialakulása egy zsákutcába torkolló folyamat, amelynek számos lépcsőfoka van. A többségi társadalom által egyveretűnek tartott gettók társadalma a devianciák, a bűnözői szubkultúrák, a törvényen kívüli lét béklyóit egyformán magukon viselik. Függetlenül attól, hogy regionális, intraurbán elhelyezkedésük, társadalmi rétegzettségük, etnikai megosztottságuk tekintetében differenciált területi-társadalmi csoportokról van szó. A visszafordíthatatlan folyamat az adott településrész nagyságától, népességszámától, az ottani társadalom egyveretűségétől, a kialakult gondok súlyosságától függően előbb-utóbb öngerjesztővé válhat. Épp ezért a gettósodás mértékének súlyosbodása lehetetlen szigorú és következetes, a helyi adottságokat figyelembe vevő, egyrészt centralizált, másrészt decentralizált felsőbb szakpolitikai intézkedések nélkül, ugyanis elkerülhetetlenül sérülnek az egyének, közösségek, önkormányzatok érdekei. Ennek ellenére hatvan év alatt jelentős állami, sőt, az elmúlt két évtizedben érkező Uniós pénzek felhasználásával, nagy apparátusok megmozgatásával annyit sikerült elérni, hogy *a cigányság és a nyomorban élők néhány fokkal jobb lakáskörülmények között, de a többségi társadalom életszínvonalától távol, szinte azonos szeparációs szinten élnek, mint annakidején*. Még mindig léteznek olyan gettók, ahol a lakhatással kapcsolatos intézkedések, rendelkezések vajmi kevés eredményt mutatnak. Ezekben a terekben idő kérdése a szociális robbanás, illetve

megjósolhatatlan annak erőssége és hosszúsága. Leszakadó roncs társadalmak láttán bizonyossá válik, hogy nem egy, hanem több párhuzamos valóság létezik Magyarországon és létezik egy „Másik Magyarország” is...

---

HALÁSZ LEVENTE

Kodolányi János Egyetem, Budapest

halaszlevente@hotmail.com

#### IRODALOM

- ANDORKA R.–SPÉDER ZS. 1994: Szegénység a 90-es évek elején. – In: ANDORKA R.–KOLOSI T.–VUKOVICH GY. (szerk.): Társadalmi riport 1994. TÁRKI, Budapest. pp. 74–106.
- BERKI, M. 2016: Economic Restructuring and Social Polarisation in Kazincbarcika and its Region. – In: SZIRMAI V. (ed.): Artificial towns in the 21st Century. Hungarian Academy of Sciences Centre for Social Sciences Institute for Sociology, Budapest. pp. 217–244.
- BODNÁR, J. 2001: Fin de Millénaire Budapest. Metamorphoses of Urban Life. – University of Minnesota Press, Minneapolis. 222 p.
- CASTELLS, M. 1995: La ciudad informacional. – Alianza Editorial, Madrid. 363 p.
- CSITE A.–KOVÁCH I. 2000: A falusi társadalom alakulása a rendszerváltozás folyamán – kézirat. Budapest.
- DOBOSY L. 2001: Ózd a XXI. század küszöbén. – Ceba, Budapest. 226 p.
- DOBROSSY I. 1993: A miskolci Ávas. – In: DOBROSSY I. (szerk.): Ávas. Herman Ottó Múzeum, Borsodi Nyomda, Miskolc. pp. 69–80.
- EGEDY T. 2000: Szegregáció és társadalmi kirekesztés a nagyvárosi lakótelepeken. – Földrajzi Közlemények 124. 48. pp. 93–109.
- EGEDY T. (szerk.) 2005: Városrehabilitáció és társadalom. – MTA Földtudományi Kutatóintézet, Budapest. 305 p.
- FERGE ZS. 2000: A társadalom pereme és az emberi méltóság. – Esély 1. pp. 42–48.
- FERGE ZS. 2017: A magyar társadalom- és szociálpolitika (1990–2015). – Osiris, Budapest. 510 p.
- GYURIS F. 2014: Az egyenlőtlen földrajzi fejlődés koncepciója. Földrajzi Közlemények 138. 4. pp. 293–305.
- HALÁSZ L. 2018: Városfejlesztési pályák és válságkezelési alternatívák. Miskolc, Ózd és Kazincbarcika rendszer-változás utáni társadalmi, gazdasági és térszerkezeti átalakulása (doktori értekezés). – ELTE Földtudományi Doktori Iskola, Budapest. 271 p.
- HALÁSZ, L. 2016: Social and Economic Transformation in Komló and its Region. – In: SZIRMAI, V. (ed.): “Artificial Towns” in the 21st Century: Social Polarisation in the New Town Regions of East–Central Europe. Institute for Sociology Centre for Social Sciences Hungarian Academy of Sciences, Budapest. pp. 197–215.
- HARVEY, D. 1973: Social Justice and the City. – John Hopkins, Baltimore. 179 p.
- JANKY B.–KEMÉNY I. 2004: Települési és lakásviszonyok. – Beszélő 9. 4. pp. 96–110.
- JARY, D.–JARY, J. 1991: Collins Dictionary of Sociology. – Harper Collins, Glasgow. 750 p.
- KARVALICS L. 1996: Magyarország városai. 1–2. kötet. – Égisz, Budapest. 522 p.
- KEMÉNY I. 1972: Az alacsony jövedelmű népesség életkörülményei Magyarországon – kézirat. Budapest.
- KEMÉNY I.–JANKY B.–LENGYEL G. (2004): A magyarországi cigányság. 1973–2003. – Gondolat, Budapest. 155 p.
- KOLOSI T. 2000: A terhes babapiskóta. – Osiris, Budapest. 238 p.
- KOVÁCH I. 2012: A vidék az ezredfordulón. A jelenkori magyar vidéki társadalom szervezeti és hatalmi változásai. – Argumentum, Budapest. 244 p.
- LADÁNYI, J. 1991: Discrimination ethnique et auto–protection: le cas des tziganes de Miskolc. – Espaces et Sociétés 64. pp. 113–127.
- LADÁNYI, J.–VIRÁG T. 2009: A szociális és etnikai alapú lakóhelyi szegregáció változó formái Magyarországon a piacgazdaság átmeneti időszakában. – Kritika 2009. július–augusztus, pp. 1–19.
- LADÁNYI, J. 2012: Leselejtezettek. A kirekesztett népesség társadalom- és térszerkezeti elhelyezkedésének változása Magyarországon a piacgazdasági átmenet időszakában. – L’Harmattan, Budapest. 234 p.
- LADÁNYI, J.–SZELÉNYI I. 2014: Újrakasztosodás. – Élet és Irodalom 58. 38. 2014. szeptember 19.
- LENGYEL G. 2009: Szilánkos mennyország. Szegénytelepek, cigánytelepek Miskolcon. – Beszélő Online 14. 7. <http://beszelo.c3.hu/cikkek/szilankos-mennyország>
- LÓRÁNT K. 2017: Az acélváros végnapjai. – Antológia, Lakitelek. 257 p.
- LOSONCZI Á. 2005: Sorsba fordult történelem. – Holnap, Budapest. 329 p.
- Miskolc Megyei Jogú Város Integrált Városfejlesztési Stratégia (2007–2013), 2008, Miskolc MJV Önkormányzata, Miskolc.

- Miskolc Megyei Jogú Város Településfejlesztési Stratégiája (2014–2020), 2013, Miskolc2020, Miskolc.
- MOLDOVA GY. (2017): *Kegyelemkenyér*. – Urbis, Budapest. 192 p.
- Ózd Integrált Településfejlesztési Stratégia (2014–2020), 2015, ITS 2014 Konzorcium, Ózd.
- Ózd Integrált Városfejlesztési Stratégia (2007–2013), 2008, Ózd Város Önkormányzata, Ózd.
- Ózdi Esélyegyenlőségi Program, 2013, Ózd Város Önkormányzata, Ózd.
- PÁSZTOR I.Z. – PÉNZES J. 2018: A cigányság lélekszáma és helyzete egy északkelet–magyarországi felmérés tükrében. *Földrajzi Közlemények* 142. 2. pp. 154–169.
- RÓBERT P. 2013: Társadalmi rétegek, osztályok vizsgálata a 2011. évi népszámlálás adatai. – In: *Statisztikai Szemle* 91. 3. pp. 314–319.
- SASSEN, S. 2000: *Cities in a world economy*. – Pine Forge Press, London. 182 p.
- SOMMER, R. 1969: *Personal Space: The Behavioral Basis of Design*. Englewood Cliffs, New Jersey. 273 p.
- SPÉDER, ZS. (2000): Getting better and becoming dissimilar: economic well-being of the elderly in Hungary. In: STANOVNIK et al. (eds.): *Economic well-being of the elderly: A comparison in five European countries*. – Ashgate, Aldershot. pp. 53–97.
- SPÉDER ZS. (2002): *A szegénység változó arcai*. – Andorka Rudolf Társadalomtudományi Társaság–Századvég, Budapest. 263 p.
- SÝKORA, L. 2009: New socio-spatial formations: places of residential segregation and separation in Czechia. – *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*. 100. 4. pp. 417–435.
- SZIRMAI V. 2019: *Városok és városlakók. A befogadó és a kirekesztő városok*. – Corvina Kiadó, Budapest. 340 p.
- TÓTH P. 1990: A miskolci cigánylakosság belső tagozódása. – *Borsodi Szemle* 35. 1. pp. 17–21.
- VÁRADI M. M. – VIRÁG T. 2014: A térbeli kirekesztés változó mintái vidéki terekben. – *Szociológiai Szemle* 25. 1. pp. 89–113.
- WACQUANT, L. 1999: *Les Prisons de la misere*. – Editions Raisons d’agir, Paris. 189 p.
- WACQUANT, L. (2004): What is a Ghetto? Constructing a Sociological Concept. – In: SMELSER, N. J. – BALTES, P. B. (eds.): *International Encyclopedia of the Social and Behavioral Sciences*. Pergamon Press, London <http://socialjustice.ccnmtl.columbia.edu/images/5/5d/Ghetto.pdf>

## A MAGYARORSZÁG ÉS ROMÁNIA KÖZÖTTI VASÚTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI KAPCSOLATOK TÖRTÉNETI ÁTTEKINTÉSE

ERDEINÉ KÉSMÁRKI-GALLY SZILVIA – ERDEI ATTILA  
– NESZMÉLYI GYÖRGY IVÁN

REGIONAL ASPECTS OF RAILWAY PASSENGER TRANSPORT  
BETWEEN HUNGARY AND ROMANIA

### Abstract

The main function of public transport systems is the mobility which contributes to the competitiveness and to the appropriate quality of life and cohesion of the society. The main actors of the transportation systems are the passengers, the suppliers of services and the decision-making authorities and organizations (like the government, local governments and the professional authorities). In the present study, the authors provide thorough insight into the state of passenger rail transport between Hungary and Romania, including the possibilities for development in the future. The study is a historical overview based on international and domestic secondary research results. In selecting the literature, we processed regional railway transport and transport history secondary sources. According to the research, in both countries, railways continue to play a significant role in passenger transport. The maintenance of rail traffic between countries requires the cooperation of neighbouring states. Fares and services should be attractive and simple. This is especially true if different languages and different currencies are used on both sides of the border. The development of cross-border traffic can bring important benefits to both larger and smaller regions (e.g. labour market, investment, etc.). In this light, the modernization of the infrastructure and the vehicle fleet in line with the expectations of the 21st century is important.

**Keywords:** Connection, Hungary, Railway, Romania, Transport

### Bevezetés

Magyarország és Románia kapcsolatát – a nehéz történelmi örökség ellenére, vagy éppen azzal együtt – sok tekintetben az egymásra utaltság jellemzi. A két ország gazdasági együttműködése, azon belül a kétoldalú árucsereforgalom erőteljes, Románia Magyarország egyik legfontosabb exportpiaca. Számos magyar vállalat befektetőként is jelen van Romániában, mindamelllett, különösen 2010 óta a magyar kormány kiemelt figyelmet biztosít – beleértve az állampolgárság megszerzésének lehetőségét is – a romániai magyarság számára. A trianoni békeszerződést követő száz év alatt a két ország kapcsolatát alapvetően a bizalom hiánya jellemezte mindkét oldalról, ami erőteljesen kikapcsolható volt – többek között – a kétoldalú vasúti összeköttetés fejlesztésének elmaradásában. Az utóbbi évtizedekben azonban, az EU tagjaként, különösen, ha Románia is csatlakozik a Schengeni övezetbe, a két ország előtt egyre inkább esély nyílna a kapcsolatok fejlesztésének win-win típusú megközelítésére. Tény, hogy akár üzleti, akár magáncélú kapcsolat motiválja, mindkét ország polgárai részéről igény van az utazási lehetőségek számottevő javítására. A romániai magyarság és azt anyaország kapcsolata az utóbbi száz évben soha nem volt annyira mentes a formális akadályoktól, mint napjainkban. Erdélyi, partiumi fiatalok rendszeresen járnak Magyarországra, sokan nálunk tanulnak és vállalnak munkát, míg a Romániába, különösen Erdély egyes részeibe irányuló magyar beutazó forgalom is számottevő.

A két ország településeit összekapcsoló közlekedési infrastruktúra fejlesztésének szükségessége nyilvánvaló. A vasút ráadásul fáziskészséges is van, hiszen a közúti fejlesztések – igaz nem túl gyors ütemben – már több helyen is folyamatban vannak (pl. a 43. sz. főút autópályává fejlesztése és összekötése az Arad-Temesvár irányában épülő részben már elkészült pályaszakasszal, továbbá az épülő M4 autópálya, valamint a kivitelezés alatt álló észak-erdélyi autópálya belátható időn belüli összekapcsolása). A mainál számottevően gyorsabb, kényelmesebb, de megfizethető modern vasúti összeköttetés mindenképpen vonzó alternatívát jelenthet sokaknak a gépkocsi használatával szemben.

Mind Magyarország (2004. május 1-jétől), mind Románia (2007. január 1-jétől) tagja az Európai Uniónak, ami a vámellenőrzés megszűnését és a határellenőrzés jelentős egyszerűsödését vonta maga után. A közösségi közlekedési kapcsolatok ennek ellenére a legtöbb helyen nem, vagy alig fejlődtek. Románia közeljövőben várható csatlakozása a Schengeni övezethez a mai határátkelőhelyeken túl további új kapcsolatokat tud megnyitni, elsősorban a közúti határátkelési lehetőségek között, de a vasúti lehetőségek mellett sem szabad szó nélkül elmenni. Munkánk célja a Magyarország és Románia közötti vasúti személyszállítás jelenlegi helyzetének ismertetése, valamint a kötöttpályás személyszállítás fejlesztési vonalainak vizsgálata és javaslatok megfogalmazása. Cikkünkben foglalkozunk a magyarországi és a romániai vasúti közlekedés rövid történetével, majd a két szomszédos ország közötti egykori és jelenlegi vasútvonalakkal, illetve az európai TEN-T törzshálózat magyarországi és romániai hálózati folyosóinak regionális jelentőségével.

A magyar és a román vasúthálózat történetének áttekintése után megvizsgáltuk a múltbeli és a jelenlegi nemzetközi vasúti összeköttetéseket a két új ország között. HAJDÚ Z. (2019) könyvében kiemeli, hogy a rendszerváltozás után a két ország számára a határtértség fejlesztésének kiemelt célja a határok átjárhatóságának fejlesztése, ezen belül kiemelt területként fogalmazódott meg az úthálózat és a vasúthálózat nagyarányú fejlesztésének igénye. A határokon átnyúló infrastruktúra, ezen belül különösen a vasúti személyszállítás fejlesztésével, problémáival, történelmével foglalkozó széleskörű hazai és nemzetközi irodalom áll rendelkezésre. A szerzők célja az említett szekunder források felhasználásával összefoglaló áttekintést nyújtani a távolsági és a határokon átnyúló vasúti személyszállítás újjáépítésének lehetséges fejlesztési koncepcióiról. A szakirodalmak kiválasztásánál a szerzők elsősorban a regionális, vasúti közlekedési és közlekedéstörténeti szekunder forrásokat dolgozták fel. A tanulmány fő kérdése, hogy magyar és román vasút múltjáról és jelenéről szóló történeti áttekintés révén milyen következtetések javaslatok fogalmazhatók meg a vasúti közlekedés kétoldalú kapcsolatainak jövőjére vonatkozóan.

## **A magyarországi vasúti közlekedés rövid története**

Az *első magyarországi vasútvonal* (Pest–Vác) 1846-os átadása óta eltelt közel 175 év alatt, a folyamatosan bővülő magyar vasúthálózat képes volt betölteni az iparosodó társadalom igényeit, közben mintegy motorját képezte a korabeli fejlődésnek.

A Magyar Államvasutak (MÁV) Magyarország egyik legpatinásabb közlekedési vállalata. Az 1867-es kiegyezést követően az állam mind jelentősebb szerepet vállalt a vasúthálózat fejlesztésében, ehhez pedig felhatalmazást kért és kapott jelentős mértékű, a vasút fejlesztésére fordítható államkölcsön felvételére. Ez a jelentős pénzügyi keret tette lehetővé az állam számára, hogy felvásárolja a csődbe ment Cs. Kir. szabadalmazott Magyar Éjszakai Vasúttársaságot és az általa épített Pest-Hatvan-Losonc-Selmecbánya vasútvonalat. A Közmunka- és Közlekedési Minisztérium 1869-ben úgy döntött, hogy az állami tulajdonba vett vasútvonal és a hamarosan átadandó Zákány-Zágráb vonal neve Magyar

Királyi Államvasutak legyen. Ezt az évet tekintjük a *MÁV alapítási évének*, és a megvásárolt vonal lett a MÁV első vasútvonala. Az első (magántőkéből épült) vasútvonalat (33 km) hamarosan követte a Pest-Szolnok vasút megépítése.

A magyar vasút I. világháborúig terjedő korszaka szerencsésen egybeesett az országnak az európai gazdasági rendszerbe való intenzív beintegrálódásával és a vasúti szállításnak, mint fejlődésben lévő szállítási ágazatnak nemzetközi viszonylatban is meghatározó, fellendülésben lévő ütemével. Ebben az időszakban az ország, az egyes régiók és települések gazdasági fellendülésének egyik alapfeltétele volt a megfelelő vasúthálózat kiépítése, illetve a vasúti kapcsolat létesítése. Ennek az igénynek megfelelően néhány évtized leforgása alatt jött létre a nyugati országok vasúthálózatához felzárkózó magyar vasúthálózat (KÖLLER L. 2003). A magyar vasúthálózat legnagyobb kiterjedését az I. világháború kezdetére érte el, ekkor a Magyar Királyság Európa második legsűrűbb vasúthálózatával rendelkezett (MAJDÁN J. 2010). Baross Gábor közlekedéspolitikai koncepciójának köszönhetően a vasút turisztikai funkciója is kidomborodott, hiszen az új tarifapolitika nemcsak általában véve tette elérhetővé mindenki számára a vasúti utazást, hanem például a fürdő- és nyaralóhelyek elérését is olcsóbbá tette (HORVÁTH Cs. S. 2016).

Az első világháború során a hadiszállítás egyik legfontosabb szereplője a vasút volt, amelyről elmondhatjuk, hogy ennek a fontos stratégiai szerepnek lett „áldozata”. A padovai fegyverszünet és a Trianoni békekötés közti időszakban a kisantant (Csehszlovákia, Románia, Szerb-Horvát-Szlovén Királyság) országainak politikusai mind-mind szemük előtt tartották a vasúti pályák és a gördülőanyag jelentős részének megszerzését (MAJDÁN J. 2001).

Az I. világháborút követő területi változások jelentős hatást gyakoroltak a társaság életére, és *a pókhálóhoz hasonló, az eredeti, a Kárpát medence természetes térszerkezetéhez illeszkedő vonalrendszer szétesett*. Az első világháború előtt a Magyar Királyságnak – mivel nyugaton, északon és északkeleten a Monarchiával volt határos – csupán öt országhatára és négy vasúti határállomása volt idegen államok (Románia, Szerbia) státusjaival. Az új határok 49 vasútvonalat vágtak át, melyek közül 42 esetében katonai, stratégiai okokból nyílt vonalon húzták meg a határ vonalat. Ezzel elszakították egymástól a nagyvárosokat – vasúti csomópontokat – és mezőgazdasági környezetüket (MISZLAY Zs. 2009). A magyar-román határ menti nagyvárosok HARDI és szerzőtársai (2009) szerint tulajdonképpen a történelmi Partium és a délebbre fekvő Bánát városait jelentik, amelyek a történelmi Magyarország alföldi városainak azon tagjai voltak, amelyek Erdély felé láttak el közvetítő szerepet. Ez nyomon követhetjük Debrecen példáján keresztül is. A korábbi jól működő, kiterjedt gravitációs zónával rendelkező város egyik pillanatról a másikra az ország periferiáján találta magát, gazdasági, kulturális és emberi kapcsolatai elvesztek (SÜLI-ZAKAR I. – KECSKÉS T. 2015).

A magyar vasúthálózat az európai fejlődést követve jött létre és a II. világháború időszakig többé-kevésbé lépést tudott tartani a műszaki fejlődéssel (hálózatsűrűség, kétvágányú vonalak aránya, villamosított vonalak aránya, pályára engedélyezett sebesség, hézagnélküli felépítmény aránya, nagytömegű sínek aránya, állomások száma, szintbéli útátjárók, műtárgyak, biztosítóberendezés, járművek stb.).

Jelenleg a *tömegközlekedés aránya* nemzetközi összehasonlításban még kedvezőnek mondható, de a rendszerváltozást követő évtizedekben a társadalmi, gazdasági folyamatok, valamint a rendszeresen elmaradó infrastruktúrafejlesztés miatt a magyar vasútnál piacvesztés következett be. A hazai személyszállítási adatokban folyamatos csökkenés tapasztalható az 1970-es évektől, a motorizáció fejlődésével a vasút fokozatosan kiszorult a hagyományos közlekedési piacról. Az 1990-es évektől a piacgazdaság megjelenésével, a korábban mesterségesen fenntartott gazdasági környezetben lévő vasút összeomlott, mivel a vasúti közlekedést érintő kedvezőtlen hatások egyszerűen, egyidejűleg, „sokszze-

rűen” érvényesültek (TÓTH G. et al. 2012). Mindezek a vasúti személy- és áruszállítási teljesítmények visszaeséséhez vezettek (TÓTH G. ET AL. 2014). A 2010-es év mélypontja után a fejlesztések és vasútfelújítások hatására a visszaesés megállt, sőt az elmúlt 10 évben mintegy 10 millió fővel növekedett az utasok száma. Az elmúlt évek csökkenő utasszám tendenciája 2017-ben megfordult, és jelenleg meghaladja az évi 140 millió utast.

Napjainkban a MÁV-csoport Magyarország legnagyobb, legfontosabb kötőtpályás közlekedési szolgáltatója. A cégcsoport 30 tagvállalatának feladatai közé tartozik többek között a pályahálózat üzemeltetése, a személyszállítás, a vontatás, a karbantartás, illetve a járműgyártás. A MÁV-csoport kb. 38 000 munkavállalót foglalkoztat. 2007. július 1-jén alakult meg a személyszállító leányvállalat, a MÁV-START Zrt. 2014-ben összevonásra került a szintén 2007-ben kialakított MÁV-Gépészet Zrt., a MÁV-Trakció Zrt., és a MÁV-START Zrt. Az új társaság neve MÁV-START Zrt. lett, mely a vontatás és gépészeti képességet is magába integrált vállalatként működik. A magyarországi vasúti személyszállítás forgalmának 85%-át a MÁV-START Zrt. bonyolítja (SOMOGYI B. – MICHALKÓ G. 2016). A MÁV-START Zrt. az egyetlen európai vasúttársaság, amelyik saját járműgyártási képességgel rendelkezik!

A MÁV-START Zrt. a hazai 7273 km-es vasúthálózaton összesen 1344 ponton (pályaudvar, vasútállomás, megállóhely) szolgálja ki az utasokat, napi több ezer járatral. A vállalat fő feladata a közszolgáltatási személyszállítás. Szolgáltatási tevékenységét 1863 személykocsi, 467 motorkocsi, 976 (dízel/villamos) mozdony segítségével látja el. Az egyik legnagyobb hazai foglalkoztató, jelenleg több mint 14 000 munkavállaló végzi mindennapi feladatként az utasok kiszolgálását.

Az elmúlt évtizedekben végbement változások (például: motorizáció, közlekedés fejlődése, utazási szokások és igények változása, digitalizáció, környezetvédelem stb.) éreztetik környezeti hatásukat, mely a vasút számára is kihívás és reagálnia szükséges. A MÁV-START Zrt. és a MÁV-csoport a felügyeleti szervekkel, minisztériumokkal együttműködve a szolgáltatási stratégia három pilléren nyugvó fejlesztésébe kezdett. A fejlesztési stratégia három pillére: menetrendi fejlesztés, járműfejlesztés, és értékesítés fejlesztés.

Magyarországon napjainkban a másik személyszállítói szolgáltató a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. (GYSEV). A vállalat Magyarországon és Ausztriában működő 434,7 km-es pályahálózatot fenntartó és üzemeltető integrált vasúttársaság. A társaság a nyugat-magyarországi régió vasúti közlekedésében játszik fontos szerepet, kiszolgálja az ausztriai burgenlandi lakosok ingázó forgalmát, bekapcsolja Sopront Bécs irányába, illetve jelentős regionális szerepet lát el Szombathely térségében.

### **A romániai vasutak történetének rövid áttekintése**

Románia vasúthálózatának hossza 10 777 km, amelyből 4029 km villamosított. A hálózat összekapcsolódik a páneurópai vasúthálózatokkal, személyszállítási és teherfuvarozási szolgáltatásokat nyújtva más európai országok számára.

A jelenlegi Románia területén az első vasútvonalat 1854-ben nyitották meg. Ez a Bánságban lévő Oravicabánya (Oravița) és a Duna egyik kikötője, Bázias (Baziaș) között haladt. A vasútvonal építésének fő célja a Bánság szénbányáiban (Stájerlakanina és környéke) kitermelt szén elszállítása volt. A Bukarest–Gyurgyevő (Giurgiu) vonal volt az első vasút, amelyet az akkori Román Királyság területén építettek. A vonal építését az angol John Trevor-Barkley cég végezte 1865 és 1869 között.

1866-ban a német Strousberg konzorciumi szerződést kötött egy 915 km hosszú vasútvonal építésére Varcсарó településtől (Vârciorova) a Román Királyság északi részén elhe-



lyezkedő Románvásár (Roman) városáig, Pitești, Bukarest, Bodzavásár (Buzău), Brajla (Brăila), Galac (Galați) és Tekucs (Tecuci) városokon keresztül. Ezt a fontos vasútvonalat különböző szakaszokban nyitották meg. Az első szakasz 1872-ben nyílt meg [Pitești–Bukarest–Galac (Galați)–Románvásár (Roman)], míg a Varcsaró–Pitești rész 1878-ban nyílt meg. 1880 januárjában a román parlament megszavazta a Varcsaró–Románvásár vonal tulajdonjogának állami tulajdonba vételét, a Căile Ferate Române (CFR) igazgatása alatt. 1889-re a vasútvonalak teljes hossza elérte az 1377 km-t. A román állam volt a Román Királyság összes vasútvonalának tulajdonosa.

1918-ban a Román Királyság, Erdély, Bánság, Besszarábia és Bukovina történelmi régiói egyesültek. A korábban Ausztria-Magyarország és az Orosz Birodalom területén fekvő vasútvonalak a CFR igazgatása alá kerültek. A Besszarábia területén levő vasútvonalaknál szükség volt a vonalak átépítésére, mivel az Oroszországban a nyomtáv szélesebb volt, mint a román ún. normál nyomtávú vasutaknál (TURNOCK, D. 2004). A kisantant szövetséges államok számára stratégiaileg fontos volt, hogy közvetlen vasúti kapcsolat jöjjön létre köztük, ezért 1924-ben elkészült a Nadab és Nagyszalonta közötti 35 km-es vonalszakasz, amely biztosította a közvetlen összeköttetést Jugoszlávia, Románia és Csehszlovákia között.

A második bécsi döntés 1940 őszén visszacsatolta az észak-erdélyi területeket Magyarországhoz. Az új határok kialakítása miatt azonban Székelyföld nem volt vasúton elérhető. A megoldást a Szeretfalva (Sărețel)–Déda közötti 48 km hosszúságú vonal építése jelentette, amelyet 1942-ben adtak át a forgalomnak. A II. világháború vége után a békeszerződés következtében az észak-erdélyi terület újra román fennhatóság alá került, összes vasútvonala a CFR tulajdonába került.

1947 után, mint más szocialista országokban, a vasút az állam gyors iparosodásának jelképe volt. Nagyon jelentős mértékű beruházás történt a vasúti infrastruktúrába, mint például különféle új vonalak építése, villamosítás és a vonal kétvágányúsítása (TURNOCK, D. 2005).

Jelenleg *hat társaság végez személyszállító szolgáltatást Romániában (1. táblázat)*. Az uralkodó szereplő továbbra is a történelmi üzemeltető, mely 1880 óta működik, a CFR Călători, a Román Nemzeti Vasút (CFR) utasszállító üzletága. Ezen kívül öt további magánkézben levő üzemeltető végez személyszállítási szolgáltatást. Egyrészt a fővonalakon versenyeznek a CFR Călători szolgáltatásával, másrészt a CFR Infrastructură-tól lízingelt mellékvonalakon vasúti személyszállítási szolgáltatást üzemeltetnek (RAYMOND, G. 2017).

A legnagyobb üzemeltető, a CFR Călători, jelenleg 360 dízel és 365 elektromos mozdonyal, 216 dízel és 33 elektromos motorvonattal, valamint 2288 személyszállító vagonnal rendelkezik, köztük 227 háló- és 22 étkezőkocsival. A CFR Călători Románia főbb

*1. táblázat – Table 1*

Személyszállítási szolgáltatók Romániában  
Passenger train operators in Romania

<b>Szolgáltató</b>	<b>Éves vonat-km (millió)</b>
CFR Călători (CFR)	50,3
RegioTrans	6,0
Transferoviar Călători (TFC)	3,3
Interregional Călători (IRC)	1,2
Softrans	0,7
Astra Trans Carpatic	2017. februártól üzemel

*Forrás/Source:* RAYMOND, G. 2017

városai és turisztikai területei között nyújt szolgáltatást. A RegioTrans Románia második legnagyobb utasvonal-üzemeltetője a CFR Călători után, és a legnagyobb magántulajdonú. A RegioTrans szolgáltatásai elsősorban Brassó, Marosludas (Luduș) / Balázsfalva (Blaj), Temesvár és Arad környékén megtalálhatók. A Transferoviar Călători kilenc útvonalon üzemeltet vasúti személyszállítási szolgáltatásokat, amelyek közül három Bukarest Nord területén végződik. Az Interregional Călători (IRC) személyszállító vonatait a román közlekedési minisztériummal kötött szerződés alapján üzemelteti. A személyszállítási tevékenységet 2007-ben kezdték Vaskoh (Vașcău), Pusztahollód (Holod) és Illye (Ciumeghiu) közötti útvonalon. A Softrans csak a fővonalai CFR hálózaton működik (Craiova–Bukarest–Constanța és Craiova–Bukarest–Brassó), nem bérel mellékvonalakat. A vállalat újíépítésű ún. Hyperion típusú motorvonatokkal végzi a személyszállítási szolgáltatást. Az Astra Trans Carpatic 2017-től üzemeltet járatokat az Arad–Bukarest–Constanța viszonylatban. A társaság új, román gyártású vasúti kocsikat, illetve Dániából használtan vásárolt motorvonatokat közlekedtet.

Európában általánosan elterjedt gyakorlat, hogy amennyiben egy hatóság egy adott útvonalon személyszállító vonatokat kíván biztosítani, ajánlati felhívást tesz közzé, amelyben meghatározza a szükséges szolgáltatási szinteket. Általánosságban elmondható, hogy a jegybevételek nem fedezik a felmerülő költségeket, ezért a felhívásban vagy az ajánlatokban meghatározzák az állami támogatás mértékét is. Ugyanakkor a román közlekedési minisztérium nem ír ki pályázatot a vasúti személyszállítási szolgáltatásokra. A CFR Infrastructură árveréseket tart, amelyek során a magánvállalatok ajánlatot tehetnek a nem átjárható (non-interoperable) vonal lízingelésére, általában négy éves időtartamra. Ebben az időszakban az üzemeltető nemcsak a járatok üzemeltetéséért, hanem a vonal infrastruktúrájának karbantartásáért is felelős.

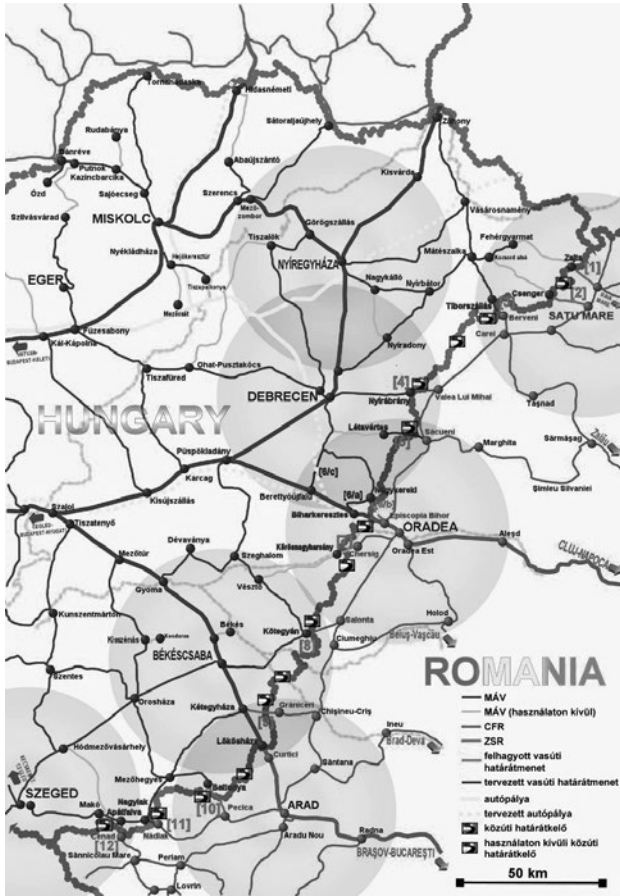
Napjainkban, Romániában az egyetemisták számára ingyenessé tett személyszállítást a szolgáltatók vasúti kocsikkal nehezen tudják elégséges minőségi szinten biztosítani. Az elmúlt években a román gazdaság az Európai Unió szempontjából észrevehető teljesítményt ért el (VASA, L. – RADULESCU, A. 2019).

A beruházások elmaradása miatt a vasúti szolgáltatók nehéz helyzetben vannak, mivel a szolgáltatási színvonaluk az európai normáktól sajnos messze elmarad. Kiemelten fontos ezért az infrastruktúra és a járműpark minél hamarabb történő 21. századi elvárásoknak megfelelő modernizációja, mely nemcsak a társadalmi-gazdasági elvárások oldaláról merül fel, hanem környezetvédelmi szempontból is.

## Vasútvonalak Magyarország és Románia között

Az alábbi fejezetben röviden bemutatjuk a Magyarország és Románia közötti vasútvonalakat. Az *1. ábra* szemlélteti a határon átmenő felhagyott és jelenleg is forgalmat bonyolító vonalakat [lásd 1-12] Magyarország és Románia között.

A Zajta–Nagypeleske (Peleş) határátmenet [lásd: 1] az egykori Fehérgyarmat–Zajta–Szatmárnémeti (Satu Mare) vonalon helyezkedett el. A vonal Szatmárnémeti és Fehérgyarmat közötti szakaszát a Szatmár–Fehérgyarmati HÉV társaság építtette, ezt a szakaszt 1898-ban adták át a forgalomnak. Az 1920-as trianoni békeszerződés a vonalat Zajtánál kettévágta, így a Magyarország területén maradt vonalszakasz minden kapcsolatát elvesztette a magyar vasúthálózat megmaradt részével. A hiányzó Fehérgyarmat–Kocsord–Mátészalka összekötő szakaszt 1926 januárjában adták át a forgalomnak, így megszűnt a vonal szigetüzeme. Észak-Erdély 1940-es visszacsatolásakor a határátmenetet visszaépítették, így 1940 decemberétől négy éven keresztül a vasútvonal is összekapcsolta Mátészalkát (és



1. ábra A múlt és a jelen határon áthaladó vasútvonalai Magyarország és Románia között  
 Figure 1 Border-crossing railway lines between Hungary and Romania the past and present  
 Forrás/Source: DRKE 2011

közvetve Nyíregyházát) Szatmárnémetivel. A második világháború után azonban újra felbontották a vasúti kapcsolatokat, amikor Szatmárnémeti visszakerült Romániához. A hiányzó, körülbelül 15 kilométer hosszúságú Zajta–Szatmárnémeti visszaépítése jelentős javulást eredményezne a két megyeszékhely (Nyíregyháza és Szatmárnémeti), illetve az érintett kistérségi központok (Fehérgyarmat, Mátészalka) közötti közösségi közlekedési kapcsolatokban. A vonal a magyarországi szakaszának jelentős mértékű felújítása (100-120 km/h sebességre alkalmasság) után hivatásforgalom lebonyolítására is alkalmas lenne, továbbá lehetőséget biztosítana a magyar, illetve román fővonalakhoz történő csatlakozásra.

A Csenger–Óvári (Oar) határátmenet [lásd: 2] a Szatmár-Mátészalkai HÉV társaság által 1908-ban épített Szatmárnémeti–Mátészalka vasútvonalon helyezkedett el. Rövid 12 éves működés után ennek a vonalnak folytonossága is megszakadt a trianoni békediktátum után. A vonal magyarországi végállomása Csenger lett. A román oldalon Óvári lett a végállomás. A második bécsi döntés után 4 évre ez a szakasz ismét a MÁV kezelésébe került. A II. világháború után a határon átmenő szakaszt elbontották, a romániai rövid szakaszt a hetvenes években teljesen elbontották, míg a magyarországi szakaszon jelenleg napi

két vonatpár közlekedik, ami a hivatásforgalom, munkába, iskolába járás szempontjából semmiképpen nem elégséges. A közeli Csengersima–Pete közúti átkelőn egyre növekvő forgalmának jelentős része átterelhető lenne a vasútra, ha újraépülne a 22 kilométeres (eredeti nyomvonalon) romániai szakasz, illetve felújításra kerülne a magyarországi szakasz, hogy nagyobb sebességre, ütemes menetrendre legyen alkalmas.

Az Ágerdőmajor–Börvely (Berveni) vasúti határátmenet [lásd: 3] a Mátészalka–Tiborszállás–Nagykároly (Carei) vasútvonalon helyezkedik el. Ez a vonal egyike a Magyarország és Románia között jelenleg is működő öt nemzetközi vonalnak. Az 1905-ben a Nagykároly–Mátészalka–Csop helyi érdekű vasútként épült vonal sajnos még mindig magán hordozza a mellékvonalak jellemzőit. Mivel az Ágerdőmajor megállóhely a legközelebbi településtől messze helyezkedik el, így a határellenőrzés Tiborszálláson történik meg, a román oldalon pedig Nagykárolyban. Jelenleg nemzetközi személyvonatok használják a vonalat, bár kihasználtsága messze nem elégíti ki a lehetséges igényeket. Naponta két vonatpár közlekedik Nagykároly és Mátészalka között. A vonal fejlesztésével interregionális kapcsolat lenne kiépíthető Ungvár–Csap–Záhony–Mátészalka–Nagykároly–Zilah útvonalon át.

A Nyírábrány–Érmihályfalva (Valea lui Mihai) vasúti határátmenet [lásd: 4] a nem villamosított Debrecen–Nyírábrány–Érmihályfalva fővonalon fekszik. A vonalat 1871-ben építették a Debrecen–Nagykároly–Szatmárnémeti vonal részeként. Érmihályfalvától Nagyvárad (Oradea) és Szatmárnémeti (Satu Mare) felé vannak csatlakozó vonatok. A Debrecen–Nyírábrány vonal a Debrecen környéki elővárosok közlekedését is biztosítja. Debrecen és Érmihályfalva között napi három vonatpár biztosítja a nemzetközi utasok számára az eljutási lehetőséget, két vonat egészen Nagyváradig, egy vonat pedig Szatmárnémetiig közlekedik. Ez az egy szerelvény viszont 2019. decemberi menetrendváltástól kezdve Szamos Eurocity néven közlekedik Bécs és Szatmárnémeti között Budapest, Püspökladány és Debrecen érintésével. A közvetlen járatból adódó előnyökből azonban sokat elvesz a határállomásokon eltöltött idő, ami mindkét oldalon 20–25 percet tesz ki. Egy megfelelő menetrendi struktúrával a nemzetközi forgalomban közlekedő vonatok összeköttethetők a Magyarországon közlekedő belföldi Intercity járatokkal Budapestre, Nyíregyházára, és Miskolcra.

A régió két központját alkotó Debrecen és Nagyvárad (Oradea) közötti közvetlen vasúti összeköttetést Biharpüspökinél a MÁV egykori nagyváradai vonalához csatlakozó Debrecen–Derecske–Nagykerek–Nagyszántó–Biharpüspöki vonal biztosította 1911-es megnyitásától kezdve. Az első világháború után a vonal 10 kilométeres Nagyszántó–Biharpüspöki része román területre került, de a román vasúttársaság nem indított itt vonatokat. 1940-től egy rövid, 4 éves időszakra ismét létezett a forgalom a vonalon, de a II. világháború után a pálya határon átmenő szakaszát elbontották a román oldalról. Jelenleg a Magyarországon meglévő vonalszakasz a MÁV 106-os számú vonalaként üzemel.

Az ezredforduló után egyre több elképzelés látott világot, amelyek célja a két régióközpont közti közvetlen vasúti kapcsolat újraépítése, illetve létrehozása volt, annak érdekében, hogy a régiók közötti kapcsolatot még erősebb legyen. Ezek közül az elképzelések közül az egyik a [lásd: 6b] Nagykeréki–Nagyszántó közötti szakasz visszaépítését célozta meg, visszaállítva az egykori eredeti állapotot. A két ország közötti személy és teherszállítás egyik legfontosabb kapuja a Biharkeresztes és Biharpüspöki közötti [lásd: 6b] vasúti összeköttetés. A helyi személyforgalom, a határ két oldalán élők kiszolgálása mellett ez a határátmenet biztosítja Nagyvárad, Kolozsvár, Nagykároly és Szatmárnémeti európai hálózathoz való nagysebességű csatlakozását. A Tiszavidéki Vasúttársaság által építtetett Püspökladány–Nagyvárad közötti vasútvonalat 1858-ban adták át a forgalomnak. A vonalon a trianoni döntést követően is fenntartották a forgalmat. A vasúti forgalmat a villamosítás hiánya mellett több szűk keresztmetszet, lassújel is korlátozza. A 101-es számú Püspökladány–Biharkeresztes MÁV vonal rekonstrukciója és villamosítása a közeljövőben megkezdődik (Joó F. 2019).

A román sajtó nem kis éllel tudósított, hogy a míg magyar oldalon a felújítás után „csak” 100 km/h sebességű egyvágányú, villamosított pálya fog rendelkezésre állni, addig Romániában a Biharpüspöki-Kolozsvár szakaszon 160 km/h sebességre alkalmas, 88 km-en kétvágányú, villamosított pályát építenek (BĂRBULESCU, A. 2020).

A Debrecen–Nagyvárad közvetlen kapcsolat megteremtését célzó elképzelések közül több is kapcsolódik ehhez a vonalhoz. Ezek közül egyik a Nagykereki–Biharkeresztes kapcsolat kiépítése [lásd: 6a], a másik pedig a 106-os vonalon elhelyezkedő Derecske, valamint a 101-es vonalon elhelyezkedő Berettyóújfalu között vasúti pálya [lásd: 6c] építése.

A Dévaványa–Szeghalom–Körösharsány–Körösszeg (Cheresig)–Nagyvárad (Oradea) vonal határon átlépő Kótpuszta–Nagyvárad szakaszát 1887-ben a Bihar HÉV társaság építette. 1920 után az utasszállítás a határ mindkét oldalán működött, de vonatok nem léptek át a határon. 1944 után Körösnagyharsány [lásd: 7] a magyar oldalon ismét végállomássá vált, és 1971-ben másodszor is lebontották a határmenti pályát. A román oldalon Körösszeg és Nagyvárad között a pálya jelenleg is járható. 1997-ben a személyszállítást leállították, 2013-ban újraindították, majd 2015-ben ismét leállították. 2013 és 2015 közötti időszakban a személyszállítást az Interregional Calatori magánvállalkozás végezte. A 127-es számú MÁV vasútvonalon Körösnagyharsány és Vésztő között a személyszállítás 2009 decemberétől megszűnt. Egy itt helyreállított vasúti összeköttetés elsősorban a kis települések közötti forgalom helyi igényeit tudná kielégíteni. Így a Nagyváradról induló vonatok bevonhatnák a területet Nagyvárad és környéke gazdasági életébe. 2012-ben a CBRP-HURO Európai Unió Program keretében megvalósíthatósági tanulmány készült a vonal újjáélesztéséről.

A Békéscsaba–Nagyvárad vasútvonal egyvágányú, nem villamosított vasútvonal, amelyet az Alföld-Fiumei Vasúttársaság építtetett 1871-ben. Békéscsaba és Kötegyán közötti szakasz a MÁV 128-as vonalának részét képezi, a Kötegyán és Nagyszalonta (Salonta) közötti [lásd: 8] szakasz a CFR 311 besorolási számú vonalszakasz, a Nagyszalonta és Nagyvárad közti pálya a Temesvár–Arad–Nagyvárad (CFR 310) vasútvonalhoz tartozik. Jelenleg naponta három pár vonat közlekedik Békéscsaba és Nagyszalonta között. A vonal Békéscsaba és Gyula számára elővárosi vonal jelleggel is működhetne, mivel mindkét város jelentős turisztikai és kulturális látványosságokkal rendelkezik. Érdemes lenne a vonatokat nemcsak Nagyszalontáig, hanem akár Nagyváradig is közlekedtetni, emellett interregionális közlekedési módként adná magát egy Nagyvárad–Gyula–Békéscsaba–Szeged–Szabadka (Subotica) összeköttetés létrehozása.

A kötegyáni állomásról régebben nem csak Nagyszalonta felé indultak vonatok, Pusztahollód felé is kiágazott itt egy vasútvonal, a Mátrakörös-vidéki HÉV Részvénytársaság által építtetett, 1899-ben átadott Vésztő–Kötegyán–Pusztahollód vonal. Az első világháború után a Kötegyáni állomás érdekes szituációba került, mivel a békeszerződésben lefektetettek szerint az állomást a felvételi épület és az áruraktár között vágta volna félbe a határ, később határkorrekcióval Magyarország területén maradhatott. A határ jelenleg pontosan a Nagyszalonta felőli váltóknál található, így mozdonyos szerelvény körül járásakor át kell mennie a mozdonynak Romániába.

A két ország közti vasúti összeköttetés legfontosabb verőere a kétvágányú, villamosított Budapest–Szolnok–Békéscsaba–Lőkösháza–(Kürtös)–Arad vasútvonal. A határátkelés Lőkösháza és Kürtös (Curtici) között történik meg. A vasútvonal Szajol és Arad közti szakaszát a Tiszavidéki Vasúttársaság építette, üzembehelyezése 1858-ban történt meg. A vonal 1920, majd 1945 után kettészakadt, a magyar oldalon a MÁV 120-as vonalaként, a román oldalon a CFR 200-as fővonalának részeként működik. A Szajol–Lőkösháza vonalszakasz villamosítása 1974-ben történt meg. Ez a vonal biztosítja a két ország közti teher és személyforgalom döntő részét.

Az Aradi és Csanádi Egyesült Vasutak és előd vasútjai (Arad–Körösvölgyi Vasút és az Arad–Csanádi Vasút) a helyi érdekű vasutak első sikeres hazai példájának tekinthetők. A társaság vasútvonalai behálózták Arad, Csanád és Békés vármegyét. Első vonaluk az Arad–Borosjenő 58 kilométer hosszúságú vonal volt, amelyen 1877-től szállítottak árukat és utasokat.

Az I. világháború után a vasúttársaság vonalainak kétharmada román területre került. Magyarország területén maradtak a Szőreg–Mezőhegyes–Kétegyháza, a Mezőhegyes–Battonya és Kétegyháza–Elek vonalszakaszok, valamint az AEGV teljes hálózata. A határ Elek és Otlaka [10], illetve Battonya és Ópécska [lásd: 11] között metszette a társaság vonalait. A vasúti pályát mindkét határon átmenő vonalnál felbontották, így a határon átmenő forgalom mindkét szakaszon megszűnt. A Kétegyháza és Elek közti rövid szakasz az 1968-as közlekedéspolitikai koncepció bezárásra ítélte, ám a román oldalon Otlakára továbbra is járnak vonatok. Pécska (Pecica) és Battonya között a vasúti határforgalom 1944-ig működött. Battonyától az országhatárig vezető szakaszt 1978-ban szedték fel. Újabbban a magyar-román kistérségi együttműködés során egyre hangsúlyozottabban vetődik fel az Elek–Otlaka, illetve a Battonya–Pécska közötti vasútvonal újrainvitása, ám ennek megvalósulására jelenleg minimális esély mutatkozik.

A Hódmezővásárhely–Makó–Nagyszentmiklósi HÉV vonala a MÁV 130 számú Szolnok–Hódmezővásárhely–Makó-vasútvonalának részeként épült 1903-ban. Az I. világháború után az Apátfalva–Csanád [lásd: 12] közötti összeköttetés is megszűnt.

Románia számos, egymástól különböző kultúra és korszak néhol viharos, de mégis érdekes összképet adó együttese, amelyekhez a háttérben sziklás folyóvölgyek és fenyvesekkel díszített hegycsúcsok szolgáltatják. Különösen igaz ez Erdélyre, amelyet négy nép és négy vallás formált mai képére, illetve a magyar történelem és művészet legnagyobbjainak emlékét őrzi Mátyás királytól Tamási Áronig. Románia érdekes, lenyűgöző úti célt szolgál minden turistának, zarándoknak stb. (2. ábra). Amint GROTHE J. (2013) cikkében



2. ábra Magyarországról közvetlenül elérhető vasúti célpontok Romániában

Forrás: MÁV-csoport (2020)

Figure 2 Direct railway destinations from Hungary to Romania

Source: MÁV-GROUP (2020)

megemlíti, a változó gazdaságok, társadalmak vonzó célpont lehetnek a „fapados” turisták számára. STANCIU S.M. et al. (2011) szerint a nagyon sok turisztikai desztinációval rendelkező területeknek rendelkezniük kell az infrastruktúra fejlesztéséhez szükséges fejlesztési lehetőségekkel. TÓTH G. et al. (2014) kutatásában leírja, hogy a közlekedési elérhetőség számos ország számára fontos tényező a vendégéjszakák alakulásában. SOMOGYI B. (2011) tanulmánya szerint: „Egy megfelelően rendben tartott városkaput látva az érkező utasban nagyobb fokú elégedettségérzet alakul ki, ami a turisztikai költés növekedésében ölthet testet.”

A két ország közti vasúti közlekedés fejlesztésének nem csak közlekedéspolitikai aspektusai vannak. Bár ebben a régióban nem jelenik meg olyan mértékű ingázás, mint a Nyugat-Dunántúli régió és Ausztria keleti tartományai (Burgenland, Stájerország, Alsó-Ausztria és Bécs) között, a rendelkezésre álló magyarországi statisztikai adatok alapján a két ország között szignifikánsan megjelent a hivatásforgalmi ingázás is.

A KSH (2015), EGEDY T. (2017), valamint DAJNOKI és szerzőtársai (2020) tanulmányaikban kimutatták, hogy az elmúlt időszakban a Romániában munkát vállaló magyar állampolgárok száma növekedett. A 2011-es népszámlálás adatai alapján ez a szám meghaladta a másfélezret. A térségben megfigyelhető, hogy több, a magyar-román határhoz közel fekvő nagyváros, mint például Nagyvárad, Szatmárnémeti és Arad urbanizációs vonzáskörzete áttérjed Magyarországra, így például román állampolgárok vásárolnak olcsóbb magyarországi ingatlant a határ közelében, és munkájukat továbbra is Romániában tartják fent. Ebben fontos szerepet játszhatnak a kialakuló eurorégiók, mint a Kárpátok Eurorégió vagy a Hajdú-Bihar-Bihar Eurorégió, amelyek eredményesen működhetnek közre a geopolitikai helyzet javításán, a gazdasági kapcsolatok fejlesztése érdekében (SÜLI-ZAKAR I. 2009).

Magyarország és Románia kapcsolatában nagyon jelentős a szerepe a külkereskedelemnek és a befektetői kapcsolatoknak, amelyet jól tetten érhető a nagyvállalatok markáns jelenlétében egymásnál. A nagy magyar „blue chip” vállalatok (pl. Mol, OTP, Richter Gedeon) pozíciója erős a romániai piacon, 2017. évi adatok szerint mintegy 12 ezer magyar tőkével működő vállalkozás működik Romániában. A Magyarországon talán nem annyira látványos a romániai befektetők jelenléte, de például a legjelentősebb a médiaszolgáltatói szektorban erős pozíciót magáénak tudó DIGI romániai tulajdonosa (RCS&RDS SA) (HORVÁTH. 2018).

Az alapvetően kedvező kétoldalú kapcsolatok további fejlesztésének céljain túl – tágabb kontextusban – az Európai Unió a tagállamok közötti európai közlekedési hálózat létrehozását tűzte ki célul, amely egyúttal összekapcsolja majd az Európai Uniót a szomszédos országokkal és a világ többi részével, a növekedés és a versenyképesség előmozdítása érdekében. Ez a multimodális ún. TEN-T törzshálózat kilenc fő közlekedési folyosót foglal magában, amely összeköttetést hoz létre kelet és nyugat között.

A vizsgálat tárgyát képező két ország infrastrukturális hálózata a TEN-T hálózat két folyosóján keresztül csatlakoznak egymáshoz (3. ábra) (EC 2020a, b):

A Keleti/Kelet-mediterrán folyosó a németországi Bréma, Hamburg és Rostock kikötőitől halad Csehországon és Szlovákián át – egy Ausztrián, majd Magyarországon át a romániai Constanța kikötőjéig nyúló ággal – a bulgáriai Burgasz kikötőjéig, összeköttetéssel Törökország és a görögországi Szaloniki és Pireusz kikötői felé, valamint „tengeri autópálya” útján összeköttetést kínálva Ciprussal. A folyosót vasútvonalak, közutak, repülőterek, kikötők és vasúti-közúti terminálok alkotják, és az Elba folyó belvízi útja is a részét képezi. A legjelentősebb szűk keresztmetszetet a Temesvár és Szófia közötti vasúti szakasz jelenti.

A Rajna–Duna folyosó két dél-németországi, párhuzamosan futó tengely útján (az egyik a Majna és a Duna mentén, a másik Stuttgarton és Münchenen át halad, és egy ága Prágán

és Zsolnán át elnyúlik a szlovák–ukrán határig) köti össze Strasbourgot és Mannheimot Ausztrián, Szlovákián és Magyarországon át a romániai Constanța és Galați kikötőivel. A folyosót vasútvonalak, közutak, repülőterek, kikötők és vasúti-közúti terminálok alkotják, és részét képezi a Majna és a Majna–Duna-csatorna belvízi útjainak rendszere, a Duna-Kelheim alatti teljes szakasza, valamint a Száva folyó is. A kulcsfontosságú projektek: a szűk keresztmetszetek megszüntetése a belvízi utak és a Stuttgart–Ulm és München–Freilassing közötti vasúti szakaszok mentén.



3. ábra Ten T folyosók Magyarországon  
 Figure 3 Ten T Corridors in Hungary  
 Forrás/Source: EC 2020a

A 2. táblázat foglalja össze a két ország egyes folyosóinak vasúti projektjeit és az ahhoz kapcsolódó tevékenységeket.



Vasúti projektek Magyarországon és Romániában  
Rail projects in Hungary and in Romania

Vonal	Projekt tevékenység	Magyarország	Románia
<b>Mediterrán folyosó</b>			
Rijeka–Zágráb –Budapest	tanulmányok és munkálatok (ideértve egy új pálya építését és egy második pálya építését Rijeka és a magyar határ között)	X	–
Pragersko–Zalalövő	határon átnyúló szakasz: tanulmányok, a munkálatokat 2020 előtt meg kell kezdeni	X	–
Boba–Székesfehérvár	korszerűsítés	X	–
Budapest–Miskolc –ukrán határ	korszerűsítés	X	–
<b>Keleti/kelet-mediterrán folyosó</b>			
Pozsony–Hegyeshalom	határon átnyúló szakasz, korszerűsítés	X	–
Tata–Biatorbágy	korszerűsítés	X	–
Budapest–Arad –Temesvár–Calafat	korszerűsítés Mo-n befejezéshez közel, Romániában folyamatban	X	X
Vidin–Szófia–Burgas /TR határ Szófia–Thessaloniki –Athén; korszerűsítés: Szófia–Burgas/TR határ	tanulmányok és munkálatok: Vidin–Sofia–Thessaloniki –Athens; korszerűsítés: Szófia–Burgas/TR határ	–	X
<b>Rajna–Duna folyosó</b>			
Bécs–Pozsony /Bécs–Budapest /Pozsony–Budapest	nagy sebességű vasútvonalra vonatkozó tanulmányok	X	
Budapest–Arad	Budapest és Arad közötti nagy sebességű hálózatra vonatkozó tanulmányok	X	X
Arad–Brassó–Bukarest –Constanta	egyres szakaszok korszerűsítése; nagy sebességű vasútvonalra vonatkozó tanulmányok	X	X
Craiova–Bukarest	tanulmányok és munkálatok	X	X

*Forrás/Source:* EC 2020a,b

A vasúti közlekedésnek már a megjelenésekor is jelentős szerepe volt az európai katonapolitika alakulásában. Ezt megfigyelhetjük az első világháború utáni határkialakításnál is. A legfrissebb hírekben is megfigyelhetjük a katonapolitika ilyen jellegű megjelenését Romániában és a régióban. 2018-ban jelent meg a Rail-2-Sea kezdeményezés, amely a Gdansk-i és a Constanta-i kikötő vasúti összeköttetését hivatott létrehozni Lengyelország, Szlovákia, Magyarország és Románia érintésével. 2020 októberében Románia támogatási együttműködést írt alá az USA-val (MUTLER, A. 2020) a projekt finanszírozására, amely

során mind a kereskedelmi, mind a katonai célú (NATO) szállítmányok használhatnák a modernizált pályát.

Már a 2000-es évek elején megjelentek olyan elképzelések, amelyek a TEN-T folyosók fejlesztéséhez kapcsolódóan egy Párizs-Bécs-Budapest-Bukarest-Constanta vasúti folyosó részeként megépülhetne egy Budapest- Bukarest-Constanta nagysebességű vasúti kapcsolat, és ez a gondolat 4-5 évente újra és újra előkerül. A román és a magyar közlekedési minisztérium képviselői a 2007. novemberi nagyszabású közös kormányülés keretében írták alá a megállapodást a nagy sebességű, az európai vasúti közlekedési hálózathoz kapcsolódó vasútvonal jövőbeni megvalósításáról a Budapest–Bukarest–Konstanca vonalon, majd 2012-ben a Román Vasúttársaság (CFR) jelentette be, hogy előkészíti a dokumentációt a Romániát átszelő nagysebességű vasút előzetes megvalósíthatósági tanulmányának elkészítéséről szóló pályázathoz (IHO 2012). 2018 elején jelentek meg a magyar (MFOR 2018) és román (MONITURUL 2018) sajtóban a két ország külügyminisztereinek közös szándéknyilatkozatáról szóló hírek, melyek szerint a magyar kormány 1 milliárd forinttal támogatja Budapest és Kolozsvár (Cluj-Napoca) közötti nagysebességű vasúti összeköttetésének megvalósíthatósági tanulmányának elkészítését. 2020 januárjában megjelent a tanulmányról szóló közbeszerzési értesítő (MAGYARÉPÍTŐK 2020).

A SEESARI (Délkelet-Európa Stratégiai Vasúti Innovációs Szövetség) elképzelései szerint egy nagysebességű vasúti hálózat/öv fejleszthető ki a Duna régióban (Bécs–Ljubljana–Zágráb–Belgrád–Budapest–Pozsony–Bécs) (4. ábra) (VERLIC, P.–JEMENSEK, B. 2018). Ez a vasúti hálózat 6 fővárost, és annak 9 millió lakosát kapcsolná össze az érintett 6 országgal és annak 28 millió lakosával. A Bécs–Graz–Villach és Belgrád–Budapest vasútvonalak már építés alatt állnak. A vasúti hálózat teljes hossza 1500 km lenne, lehetséges északnyugati és délkelet-európai kapcsolatokkal. A Duna régió remélhető vasúti forradalmának fontos alapeleme a regionális vasútvonalak újjáélesztése, melynek jelentősége legfőképpen abban van, hogy az alpinfrastruktúra már létezik, alacsony kihasználtságú vonalakkal áll, és kevésbé fejlett, elhanyagolt területeket kapcsolna be a vasút európai hálózatába.



4. ábra A Duna régió elképzelt nagysebességű vasúti hálózata

Figure 4 High Speed Rail Network in Danube Region

Forrás/Source: VERLIC, P.–JEMENSEK, B. 2018

## Összefoglalás és következtetések

A vizsgált két országban a vasút szerepe továbbra is jelentős a személyszállításban. Egy új, határokon átnyúló közlekedési kapcsolatot mind a helyi és regionális szintű hatóságoknak, mind a civil szférának támogatni szükséges. Minimum három évre van szükség ahhoz, hogy a bevezetett szolgáltatás bebizonyítsa létjogosultságát.

A viteldíjaknak és a szolgáltatásoknak vonzóknak és egyszerűnek kell lenniük. Ez különösen igaz, ha különböző nyelvet és eltérő valutát használnak a határ két oldalán. Erre például a zónás megoldás jó megoldás lehet. A határ túloldalán lévő városba szülő jegyeknek a helyi közlekedés használatát is magába kell foglalnia.

Az Európai Unió országaiban jól megfigyelhető, hogy az ingázás (commuting) és a turizmus is egyre nagyobb szerepet tölt be az emberek mindennapi életében (EUROBAROMETER 2018). A mai kor színvonalának megfelelő, korszerű infrastruktúra és magas szintű szolgáltatás fejlesztésével környezetbarát, fenntartható munkába járási, turisztikai lehetőséget lehetne nyújtani a határ két oldalán lakók számára.

A kötöttpályás közlekedés területén a szomszédos országok közötti forgalom fenntartásához a szomszédos államok *együttműködése* szükséges. Az eltérő műszaki szabályozásokhoz való viszonyosságon alapuló kölcsönös megállapodások szükségesek ahhoz, hogy a kötöttpályás jármű a szomszédos ország pályáit használhassa. A két ország közti vasúti közlekedés fejlesztése mindkét ország számára létfontosságú.

Ez a fejlesztés több irányba is elindulhat:

- Egyrészt az interregionális együttműködés keretei között (munkaerőpiac, beruházások stb.), a határ menti térségekben a kapcsolatok fejlesztésével.
- Másrészt a meglévő vonalak felújításával, modernizációjával „európai színvonalú” kapcsolat kialakításával.
- Harmadrészt az egyelőre még csak elképzelésként felmerülő Budapest-Kolozsvár (-Bukarest) nagysebességű vasút kiépítésével.

Magyarország és Románia az utóbbi években erősödő gazdasági együttműködése, valamint az utasforgalom igényei mindenképpen indokolják a két ország közti közlekedési kapcsolatok számottevő – mennyiségi és minőségi – fejlesztését. Amennyiben a tervezett fejlesztések, beleértve a Budapestet Kolozsvárral összekötő gyorsvasút megépül, az számottevően megkönnyítené a közlekedést, vonzóbbá tenné és növelné a két ország közti turizmust és a rokon-baráti kapcsolatokat ápolását, mindennek multiplikátor hatása lehet a helyi gazdaságra. Különösen így lenne ez, amennyiben a gyorsvasút egészen Bukarestig megépülne, hiszen magyar szemmel ez egyúttal a Kolozsváron túli erdélyi települések jobb megközelítését is lehetővé tenné, hiszen a gyorsvasút bizonyára megállna Marosvásárhelyen, Brassóban és más nagyobb településeken. Bukaresti nézőpontból is kétségtelen előnye lenne az erdélyi települések és természetesen Budapest, illetve más magyar városok jobb megközelíthetőségének.

A gyorsvasúti projekt megvalósulása esetén is nagyon fontos szerepe van a két országot összekapcsoló hagyományos vasúti pályák korszerűsítésének, illetve a vasúti logisztikai együttműködésnek, amelyek nemcsak Erdély belső településeinek elérhetőségét, hanem a határ menti kapcsolatok fejlesztését is jobban tudnák segíteni.

A határon átmenő forgalom fejlesztése mind az országok, mind a kisebb-nagyobb régiók számára fontos előnyököt hordozhat. Ennek különleges aktualitást kölcsönöz, hogy 2021 az vasút európai éve, amely lehetőséget teremthet a tanulmányban említett tervek megvalósításának elindításában, valamint egy biztonságosabb, vonzóbb, fenntarthatóbb és zöldebb közlekedési kapcsolat fejlesztésében Magyarország és Románia számára.

A javuló közlekedési feltételek nyilvánvalóan éreztetik majd hatásukat a tovább bővülő külkereskedelmi és befektetői kapcsolatokban, a helyi-regionális szintű gazdaság fejlődésben és az idegenforgalomban. Mindez hosszabb távon elvezethet a mainál is intenzívebb és kiegyensúlyozottabban fejlődő kapcsolatokhoz a két ország között, és segíthet a történelmi múlt nehéz örökségén való felülemelkedésben és a kölcsönös bizalom erősítésében a magyar és román nemzet között.

---

ERDEINÉ KÉSMÁRKI-GALLY SZILVIA

Budapesti Metropolitan Egyetem ÜKT Kar, Üzleti Tudományok Intézete, Budapest  
sgally@metropolitan.hu

ERDEI ATTILA

SZIE Gazdaság- és Regionális Tudományok Doktori Iskola, Gödöllő  
erdei1974attila@gmail.com

NESZMÉLYI GYÖRGY IVÁN

BGE KVIK Kereskedelem Tanszék, Budapest  
Neszmelyi.Gyorgy@uni-bge.hu

#### IRODALOM

- BĂRBULESCU, A. 2020: Ce investiții feroviare sunt prevăzute în planul de relansare economică al Guvernului Orban. – <https://clubferoviar.ro/planul-de-relansare-economica/> [Letöltés: 2020.11.15.].
- DAJNOKI K. – SIPOS N. – HÉDER-RIMA M. – KÖMÍVES P. M. 2020: Mobilitás a határmenti régiókban – Románia. – Pécsi Munkajogi Közlemények XIII. Különszám. pp. 101-128.
- DRKE 2011: A közösségi kapcsolatok fejlesztésének lehetőségei Magyarország keleti határszakaszán, különös tekintettel a Debrecen-Nagyvárad közvetlen vasúti kapcsolat helyreállíthatóságára. – NCA, Debrecen, 22 p.
- EC 2011: White Paper on transport. – [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011\\_white\\_paper/white-paper-illustrated-brochure\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2011_white_paper/white-paper-illustrated-brochure_en.pdf) [Letöltés: 2020.04.09.].
- EC 2020a: Hungary. European Commission. – [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tent\\_hu.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/tent_hu.pdf) [Letöltés: 2020.04.15.].
- EC 2020b: Romania. European Commission. – [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/ten-t-country-fiches/ten-t-country-fiches-ro\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/ten-t-country-fiches/ten-t-country-fiches-ro_en.pdf) [Letöltés: 2020.04.15.].
- EGEDY T. 2017: A külföldre ingázás statisztikai, demográfiai és területi jellemzői Magyarországon. – Területi Statisztika, 2017, 57 (4): pp. 385–405.
- EUROBAROMETER 2018: Europeans' satisfaction with passenger rail services. European Commission, September 2018. – <https://utk.gov.pl/download/1/45607/f1463en.pdf> [Letöltés: 2020.12.03.].
- GROTTE, J. 2013: Budget Tourism – Transition Economy. – International Journal of Business Insights and Transformation, 6. 2. pp. 104-109.
- HAJDÚ Z. 2019: Magyarország történeti államföldrajza: Korszakoként változó államterület, határtörténet és határpolitika. – Dialóg Campus, Budapest. 304 p.
- HARDI T. – HAJDÚ Z. – MEZEI I. 2009: Határok és városok a Kárpát-medencében. – MTA RKK Győr-Pécs. 375 p.
- HORVÁTH, A. Cs. (2018): Románia szomszédos országokkal folytatott külgazdasági kapcsolatainak jellemzői KKI-elemzések, Külügyi és Külgazdasági Intézet, 2018  
[https://kki.hu/assets/upload/21\\_KKI-elemzes\\_ROU\\_Horvath\\_20180611.pdf](https://kki.hu/assets/upload/21_KKI-elemzes_ROU_Horvath_20180611.pdf) [Letöltés: 2020.12.03.].
- HORVÁTH Cs. S. 2016: A vasút funkciói és hatásai Magyarországon 1920-ig. pp. 81-96. – In HORVÁTH Cs. S. et al. (szerk.): Ezerarcú vasút. Vasút – történet – írás. Budapest – Magyar Vasúttörténeti Park Alapítvány, Virágmandula Kiadó Kft., Pécs. 323 p.
- IHO 2012: Gyorsvasút kötné össze Budapestet Konstancával. – <https://iho.hu/hirek/gyorsvasut-kotne-ossze-budapest-konstancaval-120217> [Letöltés: 2020.12.01.].
- JOÓ, F. 2019: Hungary – Romania line to be electrified. – International Railway Journal. – <https://www.railjournal.com/regions/europe/hungary-romania-line-to-be-electrified> [Letöltés: 2020.11.15.].
- KÖLLER L. 2003: A különböző vasúti hálózatok vonali és hálózati hatékonysága, illetve a versenyképesség értelmezése a vasútnál hazai tapasztalatok és nemzetközi példák alapján. – <http://www.vki.hu/~tflleich/~haver/zakirodalom/haver-KOLLER-vasut.pdf> [Letöltés: 2019.01.03.].

- KSH 2015: Ingázás a határ mentén. – <https://www.ksh.hu/docs/hun/xftp/idoszaki/regiok/gyoringazas.pdf> [Letöltés: 2020.11.15].
- MAGYARÉPÍTŐK 2020: Szupergyors vasúti közlekedés épülhet ki Budapest és Kolozsvár között. – <https://magyarepitok.hu/vasutfejlesztes/2020/01/szupergyors-vasuti-kozlekedes-epulhet-ki-budapest-es-kolozsv-ar-kozott> [Letöltés: 2020.11.25].
- MAJDÁN J. 2001: A vasút szerepe a határok kialakulásában. – *Rubicon*, 8–9. pp. 63–67.
- MAJDÁN J. 2010: Mi veszett el Trianonban? – *Honismeret*, 38 (5), pp. 31–35. – [https://epa.oszk.hu/03000/03018/00220/pdf/EPA03018\\_honismeret\\_2010\\_05\\_031-035.pdf](https://epa.oszk.hu/03000/03018/00220/pdf/EPA03018_honismeret_2010_05_031-035.pdf) [Letöltés: 2020.11.15].
- MÁV-csoport 2020: Románia. – <https://www.mavcsoport.hu/mav-start/nemzetkozi-utazas/romania> [Letöltés: 2020.04.13.].
- MFOR 2018: Itt a döntés: jöhet a Budapest-Kolozsvár gyorsvasút. – <https://mfor.hu/cikkek/makro/itt-a-dont-es-johet-a-budapest-kolozsv-ar-gyorsvasut.html> [Letöltés: 2020.11.23.].
- MISZLAY Zs. 2009: Magyarország vasúthálózata Trianon tükrében. – *A Virtuális Intézet Közép-Európa Kutatására (VIKEK) Évkönyve 1 (1)* pp. 274–279.
- MONITURUL 2018: România și Ungaria vor construi o cale ferată de mare viteză între Cluj și Budapesta. – <http://www.monitorul.ro/actualitate/62292-romania-si-ungaria-vor-construi-o-cale-ferata-de-mare-viteza-intre-cluj-si-budapesta> [Letöltés: 2020.11.23.].
- MUTLER, A. 2020: Rail-2-Sea and Via Carpathia, the US-backed highway and rail links from the Baltic to the Black Sea. – <https://universul.net/rail-2-sea-and-via-carpathia-the-us-backed-highway-and-rail-links-from-the-baltic-to-the-black-sea/> [Letöltés: 2020.11.15.].
- RAYMOND, G. 2017: A recent history of passenger train operators in Romania. – <http://www.railweb.ch/en/a-recent-history-of-passenger-train-operators-in-romania/> [Letöltés: 2020.04.03.].
- SOMOGYI B. 2011: A vasút szerepe a hazai vasúti csomópontok turisztikai miliójében. – *Földrajzi Közlemények* 135. 4. pp. 431–443.
- SOMOGYI B. – MICHALKÓ G. 2016: A regisztrált láthatatlanok: az időskorúak vasúti utazási magatartásának vizsgálata Magyarországon. – *Földrajzi Közlemények* 140. 1. pp. 41–54.
- STANCIU, S.M. – FEHER, A. – TABĂRĂ-AMĂNAR, G.C. (2011), Analysis of new law on tourism in Romania and its implications on our economy. – *Lucrări Științifice, SERIA I, XIII (4)*, pp. 259–266. – [https://usab-tm.ro/utilizatori/management/file/cercetare/2010-2011/vol\\_xiii/section4/tour037.pdf](https://usab-tm.ro/utilizatori/management/file/cercetare/2010-2011/vol_xiii/section4/tour037.pdf) [Letöltés: 2020.04.15.].
- SÜLI-ZAKAR I. 2009: A határok és a határon átnyúló kapcsolatok átértékelődése Kelet-Közép-Európában. – In: *Közép-Európai Közlemények*, 2. 4–5. 6–7. pp. 137–144.
- SÜLI-ZAKAR, I. – KECSKÉS, T. 2015: The historical borders and the cross-border connections' effect on Debrecen's spirituality and cultural economy. *Eurolimes*, 19. pp. 99–116.
- TÓTH G. – DÁVID L. – VASA L. 2012: A közlekedés szerepe az európai turisztikai áramlásokban. – *Térületi Statisztika*, 15. 2. pp. 160–176.
- TÓTH, G. – DÁVID, L. – VASA, L. 2014: The role of transport in European tourism flows. – *Acta Geographica Slovenica*, 54. 2. pp. 311–320.
- TURNOCK, D. 2004: Railway network development in inter-war Romania: Economic and strategic motives. – *Geographica Pannonica* 8. pp. 16–24. – [http://www.dgt.uns.ac.rs/dokumentacija/pannonica/papers/volume08\\_03.pdf](http://www.dgt.uns.ac.rs/dokumentacija/pannonica/papers/volume08_03.pdf) [Letöltés: 2020.11.15.].
- TURNOCK, D. 2005: Romania's railway development 1950-1989: Changing priorities for socialist construction. – *Geographica Pannonica*, 9. pp. 32–43. – [http://www.dgt.uns.ac.rs/dokumentacija/pannonica/papers/volume09\\_07.pdf](http://www.dgt.uns.ac.rs/dokumentacija/pannonica/papers/volume09_07.pdf) [Letöltés: 2020.11.15.].
- VASA, L. – RADULESCU, A. 2019: The Romanian Economy – Recent Developments and Prospects. – *KKI Elemzések*, 41. pp. 1–12.
- VERLIC, P. – JEMENSEK, B. 2018: Connecting Danube region by rail – improved passenger services and infrastructure development opportunities. – [https://transport.danube-region.eu/wp-content/uploads/sites/2/2019/09/S4-7\\_Danube2018\\_BJemensek.pdf](https://transport.danube-region.eu/wp-content/uploads/sites/2/2019/09/S4-7_Danube2018_BJemensek.pdf) [Letöltés: 2020.04.15.].

## **A KATONAI KÖZLEKEDÉSI TÁMOGATÁS VASÚTFÖLDRAJZI ALAPÚ VIZSGÁLATA**

LÉVAI ZSOLT

INVESTIGATION OF THE MILITARY TRANSPORTATION SUPPORT SYSTEM  
BASED ON RAIL-GEOGRAPHICAL ASPECTS

### **Abstract**

Trains running on rails are the integral part of the transport system and such as, they can be classified as elements of the transportation support system in the military logistics. The volume of the military transport-movement tasks is constantly increasing, also due to allied obligations. Because of the adequate transport capacity of the rail-sector, as well as its more beneficial environmental characteristic, it is worth examining how the geographical conditions enable the sub-sector to complete the increasing military transportation and transportation support tasks. My article deals with this analysis through military, social and physical geographic approaches.

**Keywords:** military geography, transportation geography, railway geography, military logistics, transportation support, substitutability

### **Bevezetés**

A vasút a szállítási módok egyik eszközeként jelentős szerepet vállal mind a személy-, mind az áruszállítás terén, ezért e közlekedési alágazat szerepe nemzetgazdasági jelentőségű. Környezetbarátabb szállítási mód, mint a közúti vagy a légi közlekedés, ezáltal a fenntartható fejlődés egyik záloga lehet. A vasúti közlekedés ugyanakkor – mivel a hadsereg mozgási-szállítási szükségletének kielégítése egyike az elsőrangú szempontoknak – közreműködik Magyarország katonai védelmében is. A mozgásokat a katonai logisztikai támogatás rendszere hivatott levezetni, aminek feladata a katonai jellegű anyagi, egészségügyi, közlekedési és elhelyezési szükségletek kielégítése (BÁTHY S. 2013). A közlekedés, azaz a mozgások és szállítások lebonyolítása a katonai közlekedési támogatás feladata. A NATO-tagságból adódó és a szervezet által elvárt közlekedési teljesítmények növekedése (PETE SZ. 2019) okán vizsgálni kell, hogy a többletfeladatokat a vasúti közlekedési alágazat le tudja-e bonyolítani. Jelen tanulmány a vasúti közlekedés és a katonai közlekedési támogatás kapcsolatát vizsgálja a vasúti közlekedési rendszer földrajzi megközelítésén keresztül, illetve választ ad az egyes vasúti infrastruktúra-elemek, mint kritikus közlekedéshálózati rendszerelemek helyettesíthetőségének földrajzi kérdéseire.

### **Katonai közlekedési támogatás**

#### *A katonai közlekedési támogatás logisztikai megközelítése*

A logisztika ma már életünk minden területén, s ennek megfelelően a honvédelemben is jelen van. A hadtudományi kutatások bizonyítják, hogy a logisztika tudományának katonai gyökerei is vannak. A napóleoni háborúk svájci-francia hadvezére, Henri Jomini a logisztikát a hadtudomány harmadik ágának nevezte (BÁTHY S. 2013). KRESS, M. (2016) a katonai logisztika három alapvető feladatát különbözteti meg:

- a szükséges erőforrások biztosítása a harctéren;
- a csapatok és erőforrások mozgatása;
- erőforrások szállítása a hátszárzból és elosztása a harcoló alakulatok között (utánpótlási szállítások).

A felsorolásból látható, hogy a közlekedés a logisztika teljes vertikumában jelen van. A rendszer megfelelő működése biztosítja a katonai feladatok végrehajthatóságát, ami elengedhetetlen feltétele az ország védelmi képességének. A logisztikai feladatok végrehajtása és az ehhez szükséges szállítási kapacitás (infrastruktúra és szállítóeszköz) biztosítása a katonai közlekedési támogatási rendszer feladata.

Ugyancsak nélkülözhetetlen a vasúti közlekedés az ellátási láncok működtetésében. A logisztikai rendszerekre épülő ellátási láncok közlekedési elemeinek kiesése zavart okoz például az élelmiszerellátásban, ami szintén országos méretű problémákhoz vezethet. Hasonló a helyzet az energiaszektorban is. Itt ráadásul interdependenciáról azaz kölcsönös függésről beszélhetünk, például a villamos vasútüzem energiaigényéről, amit a villamos mozdonyok vontatta tehervonatok szénszállítmányaiból elégítenek ki.

### *A katonai közlekedési támogatás földrajzi megközelítése*

A fentiekben meghatározott katonai szállítási-mozgási feladatok a térben történnek, és mint ilyenek, hatással van rájuk a földrajzi környezet. Ezért a feladatok elvégezhetőségének vizsgálata földrajzi szempontból is feltétlenül szükséges. A földrajztudomány katonai szempontú megközelítésével a katonaföldrajz foglalkozik. A legújabb, 2019-ben kiadott Hadtudományi lexikon meghatározása szerint a katonaföldrajz a had- és a földrajztudomány interdiszciplináris területe, amely általános, regionális és ágazati területekre tagolódik (SIPOSNÉ K. K.2019). Jelen tanulmány szempontjából, a regionális katonaföldrajz vonalán tovább haladva, a Hadtudományi lexikon ide sorolja a védelemföldrajzot és a katonai országismeretet.

A közlekedési támogatás rendszerének földrajzi megközelítésekor a társadalomföldrajz egyik ágaként definiált közlekedésföldrajz meghatározásából lehet kiindulni. A szakterület feltárja a közlekedési ágazat gazdaságföldrajzi jellemzőit, illetve a természetföldrajzi adottságokkal való kapcsolatát, valamint foglalkozik a közlekedési hálózatok földrajzi kérdéseivel.

E tanulmányban a katonai védelemgazdaság egyik fontos elemét, a közlekedési támogatást vizsgálom meg földrajzi szempontok alapján.

Az ország megfelelő védelmi felkészítése megköveteli, hogy az ennek érdekében végzett feladatok maradéktalanul teljesíthetők legyenek. A szállítási feladatok tekintetében ez csak akkor lehetséges, ha tisztában vagyunk az egyes közlekedési ágak nyújtotta lehetőségekkel. Ebbe beletartozik a közlekedési módok előbb részletezett földrajzi elemzése is, illetve annak kutatása, hogy a szállítási-mozgási feladatok hogyan oszthatók meg optimálisan az egyes közlekedési alágazatok között. A katonai országismeret és hadszíntér-felderítés keretében tisztában kell lenni a vasúti közlekedés szállítási lehetőségeivel, aminek megismeréséhez földrajzi elemzés szükséges. Cikkem ezt az elemzést mutatja be.

### *A közlekedési támogatás feladatai*

A katonai közlekedési feladatok szervezésének és tervezésének első mozzanata a megfelelő közlekedési mód kiválasztása. A választás elsősorban az útvonal földrajzi viszonyaitól (például a domborzattól, időjárás viszonyoktól), az egyes közlekedési alágazatok rendelkezésre állásától, infrastruktúrájának lehetőségeitől (például a közlekedési pályák

terhelhetőségétől (tengelyterhelés), a műveletek jellegétől és intenzitásától, valamint a szállítandó erők összetételétől függ (LÉVAI ZS. 2020). Emellett természetesen még sok egyéb összetevője van a szállítási mód megválasztásának, de ezek elsősorban katonai jellegűek és jelen cikk szempontjából irrelevánsak.

A közlekedési támogatás szakfeladatai az alábbi feladatok köré csoportosíthatók (MH 2005):

- kijelölés: a közlekedési igények kielégítéséhez szükséges és tartalék-kapacitások képzése;
- felkészítés: közlekedési infrastruktúrák (pályák, járművek) katonai művelti követelmények szerinti felkészítése;
- üzemeltetés: a közlekedési feladatok folyamatos végrehajtása;
- technikai oltalmazás: a közlekedési infrastruktúrák működőképességének megőrzése;
- helyreállítás: a közlekedési infrastruktúrák rombolása esetén a közlekedés mihamarabbi újraindítására irányuló tevékenység.

A vasúti alágazat nagymennyiségű áru és jelentősebb létszámú személyi állomány nagy távolságra történő szállítására alkalmas. További előnye, hogy egyszerre többféle eszköz és anyag is szállítható a különböző típusú vasúti kocsikban, amelyek egy szerelvénybe sorozhatók, sőt bizonyos szabályok betartása mellett egyszerre szállíthatók az eszközök és a személyi állomány is.

### **A vasúti közlekedési rendszer működésének földrajzi jellemzői**

A katonai közlekedési támogatási szakfeladatok ellátásához szükséges közlekedési alágazat kiválasztásának egyik szempontja az adott szektor földrajzi jellemzőinek ismerete. Adott vasúthálózat esetében ezek az alábbiak:

- vonali vágányok száma;
- villamosítottság;
- erőátviteli mód;
- pályasebesség;
- nyomtávolság;
- a vonal jellege.

A *vonali vágányok számán* két állomás között, vasúti közlekedésre használható vágányok számát értjük. Ezek alapján egy-, két-, illetve többvágányú vonalokról és állomásközökről beszélhetünk.

A *villamosítottság* azt jelenti, hogy adott vonalon tudnak-e villamos mozdonyok közlekedni vagy sem. Fontos megjegyezni, hogy az áramfelvétel nem csak a mozdony tetején elhelyezett pantográfal lehetséges, de nagyvasúton a villamos vontatást elsősorban még felsővezetéki rendszer kiépítésével oldják meg.

A *erőátviteli mód* alapján beszélhetünk adhéziós, fogaskerekű, illetve kötélvontatásról. Adhéziós vontatás esetén a vonóerőt a mozdony kereke és a sín közötti súrlódás adja. Az alkalmazott erőátviteli módot leginkább a terepviszonyok határozzák meg. Magyarországon a földrajzi viszonyok miatt nem szükséges fogaskerekű, illetve kötélpályák kialakítása, ugyanis adhéziós vontatás 25%-os emelkedésig alkalmazható, és hazánkban nincs olyan hegy, ahol ennél meredekebb emelkedésű pályát kellene építeni. Természetesen ez nem azt jelenti, hogy nincs ennél meredekebb emelkedésű vasúti pálya az országban, ahol helyi magasságnyerést vagy pályasüllyesztést kell biztosítani, azonban ezek hossza elenyésző (néhány tíz méter), így azokon a vonatok minimális sebességvesztéssel végig tudnak



haladni. Az ilyen emelkedőket rohamos emelkedőknek hívjuk (például: városi villamosvonal kivezetése egy aluljáróból). Magyarország egyetlen fogaskerekű vasútja Budapesten található. Kötélpálya a budapesti sikló, libegő, illetve ide sorolhatjuk a sífelvonókat is.

A *pályasebességet* jelentősen befolyásolja a földrajzi környezet (például a vasútvonal kanyargós folyóvölgyben fut, ahol az alkalmazható sebesség az ívsugarak méreteitől függ), de fordítva is igaz: meghatározott pályasebesség eléréséhez szükség lehet bizonyos műtárgyak (például hidak, alagutak) építésére. Ezek segítenek a sebesség megfelelő szinten tartásában, ugyanakkor építésük jelentős költségekkel jár. Magyarországon viszonylag kevés alagút van és azok is rövidek; a leghosszabb sem éri el az 1000 métert.

Az ország vasútvonalainak jelentős többsége *normál nyomtávú* (1435 mm), ugyanakkor az ukrán vasúti hálózat széles nyomtávja (1520 mm) miatt hazánkban is található néhány km-nyi ilyen nyomtávolságú pálya, illetve fonódott szakasz Záhony körzetében. A normál és a széles nyomtáv közötti átjárásra vagy nyomtávvaltó berendezést használnak, amely átállítja a vasúti kocsik kerékpárjainál a kerekek távolságát, vagy tengelyátszerelést alkalmaznak: a vagonok kerékpárjait a kocsik felemelése után kicserélik. Ha egyik megoldás sem alkalmazható, akkor a rakományt rakják át a másik nyomtávú kocsiba. E munkához külön átrakó-pályaudvarokat alakítottak ki.

Keskeny nyomtávolságú vasútvonalból sok van Magyarországon. Ezek többségükben gazdasági vagy erdei vasutak; a budapesti a gyermekvasút turisztikai jelentőségű.

A vasútvonalak *jellegük szerint* lehetnek:

- síkvidéki vonalak: emelkedői kevesebb, mint 7‰-esek (alföldek, nagyobb folyóvölgyek);
- dombvidéki vonalak: emelkedőik meredeksége 7–15‰;
- hegyvidéki vonalak: emelkedőik meredeksége 16–25‰ (extrém esetben 28–30‰-es emelkedésű adhéziós vasút is van).

Ha a terep emelkedése nem megfelelő (túl meredek), akkor vonalkifejtéssel (mesterséges úthosszabbítással) lehet a magasságkülönbséget áthidalni.

A vasúti pálya jellege, emelkedési viszonyai a fellépő emelkedési ellenállás hatására jelentősen befolyásolják a vonóerő-szükségletet, ezzel a vonatok terhelését, következésképp vasútvonal átbocsátóképességét.

## Vasútföldrajz és katonai közlekedési támogatás

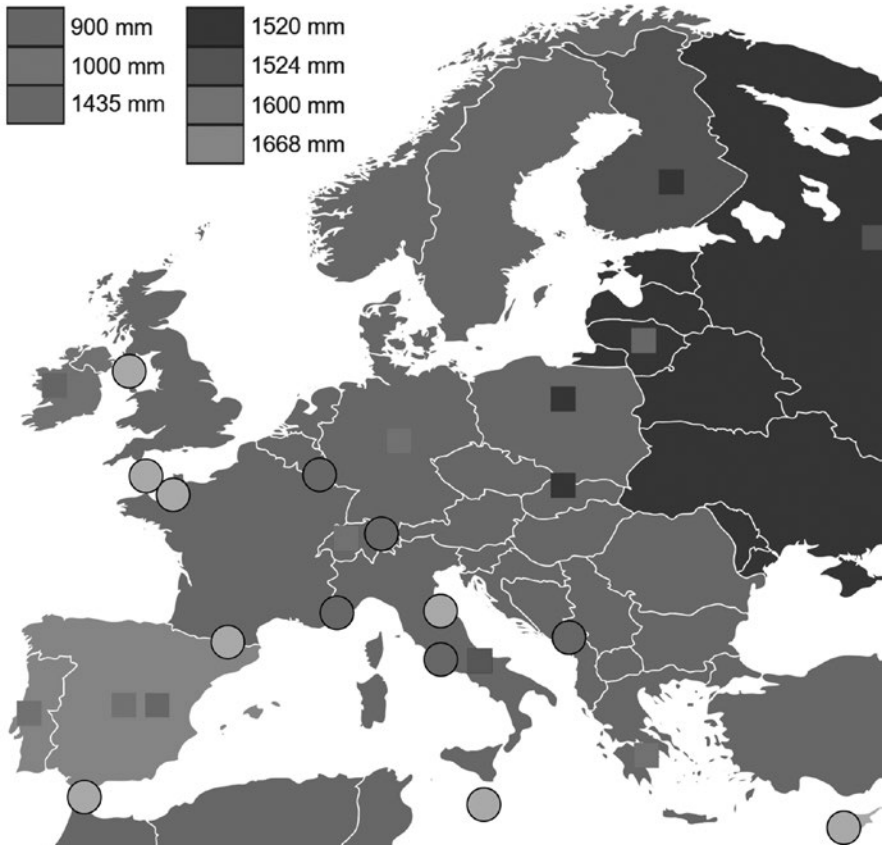
Ebben a fejezetben a katonai közlekedési támogatási feladatok elvégezhetőségét vizsgálom meg.

### *Kijelölés*

A katonai mozgások-szállítások elvégezhetősége szempontjából fontos, hogy adott feladatot minden körülmények között el lehessen végezni. Ezért a közlekedési hálózat elemei közül ki kell jelölni azokat az útvonalakat, amelyeken a szállítási feladatok teljesíthetők. Nincs ez másként a vasút tekintetében sem: meg kell határozni azokat a vasútvonalakat, amelyeken katonai vasúti szállításokat le kell bonyolítani. A szövetségesi feladatokból adódóan ezek többnyire tranzit vasútvonalak, illetve katonai bázisokhoz, repülőterekhez vezetnek. Az útvonalak meghatározásakor a vasút földrajzi jellemzőit a következők szerint javaslom figyelembe venni:

- A vonatforgalom fenntarthatósága érdekében törekedni kell a kétvágányú szakaszok minél nagyobb igénybevételére.

- Költséghatékonysági megfontolások alapján ugyancsak törekedni kell a villamosított vasútvonalak minél szélesebb körű bevonására.
- Erőátvitel szempontjából csak adhéziós vontatás jöhet szóba.
- A sebesség tekintetében kiválóan használhatók az ismert gráfelméleti modellek: lehetséges ugyanis a sebesség mindkét fizikai összetevőjére optimalizálni a továbbítási útvonalat, azaz meghatározni a távolság-optimumot, illetve az eljutási idő optimumát. A vasútvonalakon engedélyezett sebesség nem egyezik meg a vonatok haladási sebességével (vonatra engedélyezett sebesség). Ez utóbbi függ a mozdony és a vonatba sorozott vasúti kocsik engedélyezett sebességétől, a vontatott tömegtől, illetve a pálya paramétereitől. Ezért nem biztos, hogy minden esetben a legnagyobb sebességgel járható szakaszt is magába foglaló út lesz az optimális.
- A katonai szállítások nagyon kevés kivételtől eltekintve hagyományos személy- és teherkocsikban történnek, így a nyomtávolság kérdésében a már ismertetett módokon kell eljárni. Az Európa nagyobb részén alkalmazott normál nyomtávon (1. ábra) a vonatok minden gond nélkül közlekedhetnek. A teherkocsiknál nem alkalmaznak állítható nyomtávú kerékpárokat, ezért ilyen esetekben a szállított anyagot át kell rakni. Személyi állomány szállításakor elvileg lehetséges lenne nyomtáváltós kocsik



1. ábra Vasúti nyomtávolságok Európában

Figure 1 Track gauges in Europe

Forrás/Source: [https://hu.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1jl:Rail\\_gauge\\_world.svg](https://hu.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1jl:Rail_gauge_world.svg)

igénybevétele, ugyanakkor ilyenből kevés van, és a vasútállatok ezeket inkább kereskedelmi forgalomban használják. Amennyiben a személyi állomány együtt utazik a hadfelszereléssel, akkor az anyagok átrakási ideje alatt ők is át tudnak szállni, bár ez mindenképpen kellemetlenséggel jár.

A vasútvonal jellege meghatározza a mozdonyok által vontatható elegytömeget. Belátható, hogy minél meredekebb a pálya, annál kisebb tömeg vontatható. Ezért a szállítási útvonalakat úgy kell kijelölni, hogy a vontatható elegytömeg határába beleférjenek a katonai szállítmányok. Természetesen egy-egy esetben előfordulhat, hogy ez nem biztosítható, ilyenkor – ha hosszabb szakaszon áll fenn ez a helyzet – alkalmazható ún. előfogat-mozdony, azaz a vontatás egyszerre két mozdonnyal történik. Kisebb, de meredek szakasz leküzdésére ún. tolómozdonyt alkalmaznak. Ekkor a második mozdony a szerelvény végére áll rá és azt tolvá segít a vonat emelkedőre való feljutásában (*1. kép*).



*1. kép* Tolómozdony alkalmazása (Svájc)

*Photo 1* Banking traction unit (Switzerland)

*Forrás/Source:* <https://www.bahnbilder.de/bild/Schweiz~Privatbahnen~SOB+Sudost-Bahn/993724/die-zuglokomotive-re-456-095-faehrt.html>

*Fotó/Photo:* MORELLI, M.

A katonai szállítási útvonalak kijelölésekor figyelni kell arra, hogy a vasútvonalon a NATO úrszervény végig rendelkezésre álljon, azaz egy meghatározott keresztmetszetbe ne nyúljon be tárgy vagy valamilyen természeti képződmény (vagy például egy alagút is megfelelően széles legyen).

### *Felkészítés*

Békeidőben a katonai szállítások előre megszervezhetők és az említett kritériumok alapján útvonaluk kijelölhető. Ugyanakkor a vasúti infrastruktúra kezelőjétől elvárható, hogy a fent meghatározott feltételek döntő többségükben teljesüljenek, azaz a vasúti infrastruktúra-elemek fel legyenek készítve a katonai szállítások okozta igénybevételre. Ez

leginkább a pályára engedélyezett sebesség mértékében ölt testet. Amennyiben az adott vasúti szakasz állapotában kedvezőtlen változás áll be, a hálózat üzemeltetője a pálya helyreállításáig, a további állapotromlását megakadályozandó, sebességkorlátozást vezet be. Ez olykor jelentős mértékű is lehet (például 160 helyett 60 km/h sebesség alkalmazása), ami természetesen hatással van a menetidőre. A hosszabb menetidő csak rövid ideig tolerálható, mert negatív externáliát okoz, ezért az infrastruktúra kezelőjétől elvárható az eredeti állapot mihamarabbi visszaállítása. A vasúti pálya állapotát ezért rendszeresen ellenőrizni kell és a szükséges javítási, karbantartási munkákat időben el kell végezni. Új beruházások esetén el kell érni, hogy a védelmi követelmények is megjelenjenek a tervezési és kivitelezési kritériumok között (LÉVAI ZS. 2020).

A szakemberek már 1995-ben a pályák átbocsátóképességének fokozásában látták a vasúti infrastruktúra katonai felkészítésének egyik kulcselemét (DUCHAJ I. – HORVÁTH A. 1995), ami gyakorlatilag a kétvágányú vasútvonalak hosszának növelésével lehetséges. A másik fontos felkészítési kérdés a nagyfolyami hidak helyettesíthetősége, amire külön pontban térek ki.

### *Üzemeltetés*

A közlekedési támogatási rendszerben az üzemeltetés a vasút területén két fontos mozzanatot takar: egyrészt a közlekedési infrastruktúra üzemeltetését, másrészt a vonatforgalom lebonyolítását a vasúti hálózaton.

A közlekedési infrastruktúra üzemeltetése a pályahálózat működtetőjének a feladata. Ebből a szempontból a vasúti pályákat kétféleképpen lehetnek: nyílt hozzáférésű vasútvonalak és saját célú vasúti pályák. Nyílt hozzáférésű vonalakat Magyarországon a MÁV Zrt. és a GySEV Zrt. üzemeltet. Saját célú vasúti pályát építhet az, akinek vasúti áruforgalma olyan nagy, hogy érdemes ezért külön pályát építenie. Ezek a vasúti szaknyelvben iparvágányoknak nevezett pályák valamelyik vasútállomásról vagy kiágazástól a cégek telephelyeire vezetnek. Egyes bázisainak megfelelő kiszolgálására a honvédség is rendelkezik ilyen iparvágányokkal. Üzemeltetésük, azaz a vasúti forgalom lebonyolíthatóságának biztosítása az adott cég feladata, a katonai iparvágányok tekintetében a Magyar Honvédségé.

Az üzemeltetés másik alapvető feltétele a pályák megfelelő állapotban tartása. A karbantartás nem csak a vágányokra, hanem a pálya tartozékaira is ki kell terjedjen. A vasúti számozási rendszer ismertetésekor már megjegyeztem, hogy a tájékozódást nagymértékben segítheti a vasúti pálya szelvény számozásának ismerete. Ez azonban nem sokat ér, ha a szelvénykövek elhanyagoltak, lekopott róluk a festék, a számok rosszul láthatók. Az utóbbi időkben a festett számokat felváltották a fényvisszaverő kivitelben készült számlapok, így a láthatóság nagymértékben javult.

A vasúti pályákon a vonatforgalom lebonyolítása történhet helyhez kötött és hordozható jelzőszközökkel adott parancsokkal, szóbeli és írásbeli utasításokkal (LÉVAI ZS. 2020). Az üzemeltetés ilyen formáját normál üzemi körülménynek nevezzük, azonban ilyen eset nem mindenkor áll fenn. A forgalmi személyzetnek képesnek kell lenni a vonatforgalom lebonyolítására rendkívüli üzemi helyzetben, azaz üzemzavarok, meghibásodások, balesetek előfordulása esetén is. Ezért szükséges volt olyan szabályok kidolgozása, amelyek megteremtik a vonatforgalom lebonyolításának lehetőségét rendkívüli körülmények között is. A jelzési és forgalmi utasítások szabályainak megfelelő ismerete e tekintetben megkérdőjelezhetetlen.

### *Technikai oltalmazás*

Már a Bevezetésben is utaltam rá, hogy a vasúti pályák többségét a kritikus közlekedési infrastruktúra-elemek közé soroljuk. Szinte valamennyi állami és közösségi felfogás

abból indul ki, hogy a létfontosságú infrastruktúrák közé azokat az elemeket és alrendszereket lehet sorolni, amelyeknek valamilyen rendkívüli eseményhez kapcsolható kiesése emberi életet elvesztésével járhat, gazdasági hátrányokat és anyagi károkat okozhat, valamint fennakadásokat a társadalom mindennapjaiban és a közigazgatásban (LÉVAI Zs. 2019).

Éppen ezért a vasúti pályákat meg kell védeni ellenséges támadástól vagy terrorcselekménytől. Jelen tanulmányban a földrajzi szempontból is kritikus infrastruktúra-elemek szükséges védelmét szeretném kiemelni. Ilyenek a nagyfolyami hidak, az alagutak, illetve a nagyobb vasúti csomópontok, ahol jelentős személy- és áruforgalom összpontosul.

A technikai oltalmazás nem csak a vasúti pályák védelmét jelenti, hanem olyan szabályrendszer kidolgozását is, amely lehetővé teszi a vonatforgalom lebonyolítását rombolás esetén is, illetve annak betartása képes megakadályozni bizonyos, ártó jellegű cselekményeket. Ezen kívül a védekezésnek reagálnia kell napjaink legújabb terrorista módszerére, a kiberterrorizmusra (LÉVAI Zs. 2019).

### *Helyreállítás*

Mint említettem, a vasúthálózat egyes elemeinek kiesése gazdasági károkat is okoz. Az újjáépítés költségei nemzetgazdasági forrásokat vonhatnak el, a forgalom kiesése következtében bevételtől esik el a hálózat üzemeltetője, a fuvarozók és a fuvaroztatók is. Ugyanez igaz a katonai közlekedési rendszerre is, tetézve azzal, hogy a pályák kiesésével az ország védelmi rendszere is sérül.

Ezért fontos a sérült vasúti vonalszakaszok mihamarabbi helyreállítása, hogy a megszakadt szállítási folyamatok újraindulhassanak, illetve a szükséges kapacitás ismét rendelkezésre álljon. A helyreállításnak nem feltétlenül kell teljes körűnek lennie. Ilyen esetekben az időtényező nem hagyható figyelmen kívül, ezért elegendő, ha a forgalom csökkentett kapacitással rövid idő után újra tud indulni. Például egy kétvágányú pályát ért rombolás után a vonatok már az egyik vágány ideiglenes helyreállítása után csökkentett sebességgel újra tudnak közlekedni, a felsővezeték rendszerét ért kár esetén a forgalom dízelmozdonyokkal is fenntartható stb. A vasútépítési technika ma már képes arra, hogy a károkat gyorsan, ún. provizóriumok beépítésével ideiglenesen enyhítse, így a forgalom kapacitás-korlátozásokkal ugyan, de a károkozás után röviddel megindulhat.

Az alagutak és nagyfolyami hidak helyreállítása már bonyolultabb feladat. Az alagutak tekintetében provizórium nem használható, hiszen az több kilométer vasúti pálya építését jelentené adott hegyet kikerülve vagy – a már ismertetett vonalkifejtést alkalmazva – magán a hegyen keresztül.

A nagyfolyami hidak esetében a helyzet ennél kedvezőbb. Értekezésében SZÁSZI G. (2013) bemutatja az uszályhidak alkalmazásának lehetőségét (2. kép), ugyanakkor megemlíti, hogy használatának feltételei hazánkban nem adottak.

### **A vasúti infrastruktúra-elemek helyettesíthetőségének földrajzi kérdései**

A technikai oltalmazás feladatai közé tartozik, hogy a vasútvonalakon a szállítás lehetősége folyamatosan biztosított legyen, azonban ez terrorcselekmények, illetve természeti csapások következtében csorbát szenvedhet. A vasútvonalak helyettesíthetőségi kérdéseire választ adhat a vasútvonalak matematikai alapú modellezése, ugyanakkor foglalkozni kell egyes különleges infrastruktúra-elemek helyettesíthetőségével, azok hálózaton belüli kiemelt szerepe miatt.



2. kép Uszályhíd üzemeltetése  
Photo 2 Barge-bridge in operation

Forrás/Source: Magyar Honvédség Katonai Közlekedési Központ Archivum

### *A vasúti hálózat gráf alapú megközelítése*

A magyarországi vasúthálózat leírható gráfelméleti modellek segítségével. Ennek eredményeit TÓTH B. (2017, 2018, 2019) munkáiból és KERÉNYI L.–TÓTH B. (2020) közleményéből ismerhetjük meg. A modell szerint meghatározott állomások jelentik a gráf csúcsait, míg a nyílt vonal (állomásközök) és a többi állomás a gráf éleit. Az állomások között különbséget kell tennünk funkciójuk szerint. Vannak olyan állomások, ahonnan több vasútvonal indul ki, azaz elágazóállomások (csomópontok) és vannak olyanok, amelyek csak egy vasútvonalon fekszenek, azaz középállomások. A gráf csúcsait az elágazóállomások jelentik, a középállomások ugyanazon él mentén helyezkednek el, így a modell szempontjából nincs jelentőségük. Meg kell említeni azonban, hogy vasútüzemi szempontból természetesen van jelentőségük, ugyanis a gráf egy élének sérülése esetén a forgalom adott állomásig fenntartható, így nem kell az egész él forgalmát korlátozni.

A gráfelméleti megközelítés fontossága a hálózat zavarainak feloldásában rejlik. A vasúti infrastruktúra szállítási kapacitása révén nemzetgazdasági fontosságú, azonban ezt a feladatot csak működő hálózaton tudja ellátni. A hálózat egy elemének (állomásnak, állomásköznek) a kiesése zavart okoz a forgalom lebonyolításában, ami extrém esetben akár ország-részek vasúti forgalmát is megbéníthatja, és jelentős károkat okoz a nemzetgazdaságnak.

A gráfelméleti modell segítségével a zavar bekövetkezésének pillanatában rendelkezésre állhatnak a szükséges kerülő útirányok, amelyek képesek az adott forgalom levezetésére, így a szükséges intézkedések meghozatala gyorsabb, a keletkező károk mértéke kisebb. Ez katonai szempontból kiemelten fontos, hiszen a vasúti pályák rombolása esetén az utánpótlási vonalak elvágásával az ország védelmi képessége jelentősen csökken, ezért a haderő hadászati és hadműveleti mozgékonyságának biztosításához elengedhetetlen a közlekedési támogatás folyamatosságának fenntartása.

Nagyfolyami hidak és alagutak helyettesíthetősége

Mint említettem, az alagutak és a nagyfolyami hidak újjáépítése időigényes feladat, és provizóriumokkal sem igen pótolhatók, ezért ezekben az esetekben a helyettesítést a kerülő útirányok jelentik. Földrajzi szempontból ilyennek tekintjük a Duna- és Tisza-hidakat (1. és 2. táblázat), illetve a vasúti alagutakat (3. táblázat).

1. táblázat – Table 1

Magyarország vasúti Duna-hídjai  
Rail-bridges over the Danube in Hungary

Állomásköz	Vágányok száma	Vontatási nem	Vasútvonal	Megjegyzés
Komárom –Révkomárom	1	villamos	Komárom –Révkomárom	közvetlen kapcsolat Szlovákiával
Angyalföld –Óbuda	1	villamos	Budapest –Esztergom	Északi összekötő híd
Ferencváros –Budapest-Kelenföld	2	villamos	Budapest –Hegyeshalom	Déli összekötő híd
Pörboly–Baja	1	dízel	Bátaszék –Kiskunhalas	közös közúti-vasúti híd

*Forrás/Source:* saját szerkesztés/own editing

2. táblázat – Table 2

Magyarország vasúti Tisza-hídjai  
Rail-bridges over the Tisza in Hungary

Állomásköz	Vágányok száma	Vontatási nem	Vasútvonal	Megjegyzés
Eperjeske –Bátyú	1	dízel	Tuzsér–Bátyú	fonódó szakasz, közvetlen kapcsolat Ukrajnával
Záhony–Csap	1	dízel	Záhony–Csap	fonódó szakasz, közvetlen kapcsolat Ukrajnával
Tokaj–Rakamaz	1	villamos	Miskolc –Nyíregyháza	
Poroszló –Tiszafüred	1	dízel	Füzesabony –Debrecen	
Kisköre –Abádszalók	1	dízel	Kál–Kápolna –Kisújszállás	közös közúti-vasúti híd
Szolnok–Szajol	2	villamos	Budapest– Debrecen–Záhony	
Lakitelek –Tiszaug	1	dízel	Lakitelek –Kunszentmárton	
Csongrád –Szentés	1	dízel	Kiskunfélegyháza –Szentés	
Algyő–Hód- mezővásárhely	1	dízel /villamos	Szeged –Békéscsaba	tram-train híd

*Forrás/Source:* saját szerkesztés/own editing

Magyarország vasúti alagútjai  
Rail-tunnels in Hungary

Vasútvonal	Alagút	Hossz (m)	Az építés éve
Budapest–Esztergom	Piliscsaba	780	1895
Győr–Veszprém	Olaszfalu	242	1896
	Porva-Csesznek I	31	1896
	Porva-Csesznek II	37	1896
	Porva-Csesznek III	110	1896
	Zalaegerszeg–Őrnehégy	Nagyrákos	375
Székesfehérvár–Tapolca	Balatonkenese	96	1909
Budapest–Székesfehérvár	Kis-Gellért-hegy	361	1861
Budapest–Pécs	Abaliget I	667	1973
	Abaliget II	114	1979
	Abaliget III	418	1979
Dombóvár–Bátaszék	Mócsény	607	1873
Aszód–Balassagyarmat	Becske	210	1896
Eger–Putnok	Szarvaskő I	157	1908
	Szarvaskő II	76	1908
	Sáta	190	1908

*Forrás/Source:* MÁV Zrt., saját szerkesztés/own editing

Az 1–3. táblázat adatai alapján a következő megállapítások tehetők:

- a hidak többsége egyvágányú, nem villamosított vasútvonalon fekszik;
- több híd nemzetközi vasúti kapcsolatot is biztosít;
- nagy kapacitású, kétvágányú vonal csak a Déli összekötő és a szolnoki Tisza-hídon halad keresztül;
- vannak közös, közúti-vasúti hidak is;
- a hidak közül csak három fekszik vasúti fővonalon (Déli összekötő, Szolnok, Tokaj);
- csak kevés fővonalon található alagút: a Budapest–Pécs vonalon, igaz, ott több is, illetve a nagyrákosi alagút a Zalaegerszeg–Őrnehégy vonalon;
- a Kis-Gellért-hegy alagútnak csak személyforgalmi jelentősége van.

A *helyettesíthetőség vizsgálatakor* abból kell kiindulnunk, hogy a három legfontosabb fővonalon lévő híd hogyan pótolható, ha valamely okból nem lennének járhatók. Ennek megállapítására használható a magyarországi vasútvonalak TÓTH B. (2019) által elvégzett redundancia-vizsgálata. A kelet-magyarországi vasútvonalak földrajzi elhelyezkedése olyan, hogy a Budapest–Záhony távot két vasútvonalon is meg lehet tenni: az egyik a Budapest–Hatvan–Miskolc–Nyíregyháza–Északi kitérő–Záhony, a másik a Budapest–Szolnok–Debrecen–Nyíregyháza–Záhony útvonal. A tokaji Tisza-híd az első, a szolnoki Tisza-híd a második útvonal része. Ebből következik, hogy a két útvonal alternatívája egymásnak, azaz az egyik vasútvonal zavara esetén a forgalom a másik vonalon lebonyolítható, s a két Tisza-híd helyettesíthetősége is megoldott. Annak minimális az esélye, hogy mindkét híd egyszerre használhatatlan legyen. Ilyen esetben a tiszafüredi Tisza-hídon keresztül kerülhet ki a másik két Tisza-híd a Budapest–Hatvan–Füzesabony–Debrecen–Nyíregyháza–Záhony útvonalon (2. ábra). A problémát itt a Füzesabony–Debrecen egyvágányú, nem villamosított vasútvonal elégtelen kapacitása okozhatja.





2. ábra Magyarország vasúthálózata, részlet  
 Figure 2 Part of the Hungarian rail network

Forrás/Source: <https://tudasbazis.sulinet.hu/hu/szakkepzes/kozlekedes/kozlekedesi-foldrajz/a-budapest-zahony-oh-fovonal-altalános-jellemzése/magyarország-vasúti-terkepe, a szerző firrítése, updated by author>

Sokkal nagyobb bajt okozna a *Déli összekötő híd zavara*. A kétvágányú vonalszakasz jelenleg is kapacitása határán üzemel, a háromvágányúra történő bővítés már el is kezdődött. Ugyanakkor a harmadik vágány a jelenlegi vasúti híd északi oldalán épül, tovább csökkentve a távolságot a Rákóczi-híd és a vasúti dunai átkelő között. Így egy esetleges támadás mindkét hídban károkat okozhat. A Déli összekötő híd alternatívája első gondolatra az Északi összekötő híd lehet, azonban az egyvágányú vonal a Pilisben kanyarogva dombvidéki jelleget ölt, kapacitása elégtelen nagyobb vasúti forgalom levezetésére. Az útvonal Dorog után Tokod irányába kanyarodik, majd a Duna partján haladva éri el Almásfüzitőt, ahol becsatlakozik a Budapest–Hegyeshalom fővonalba. Ez a vonal szintén egyvágányú, de már nem villamosított. A közlekedést jelentősen nehezíti a Dorog állomáson szükségessé váló vonatjármű-csere.

A komáromi Duna-híd igénybevételéhez már szükséges egy másik ország vasúti infrastruktúrájának használata. Elvileg lehetséges a Budapest–Szob–Érsekújvár–Révkomárom–Komárom útvonalon való közlekedés. A vasútvonalak végig villamosítottak, és ebben az esetben még az áramrendszerek különbözőségével sem kell számolni. A menetidőt csak az Érsekújváron és Komáromban szükséges, kétszeri menetirányváltás növeli. A közlekedés azonban bonyodalmakkal járhat, amennyiben az adott vasútvállalat nem rendelkezik Szlovákiában működési engedéllyel, így ez az útvonal csak a Szlovákiában is menetvonal-foglalásra jogosultak részére jelenthet megoldást.

A Déli összekötő híd azonban nem csak Hegyeshalom felé biztosít összeköttetést, hanem – alternatíva híján – az egész kelet–nyugati irányú vasúti forgalom rajta halad keresztül. Ezért a Közép- és Dél-Dunántúlra irányuló vasúti forgalom számára egyéb megoldást kell találni. Budapeستől délre már csak Bajánál található vasúti híd, amelynek igénybevétele irreálisan nagy kerülőt jelent a vonatok számára, ráadásul a vonal csaknem teljes egészé-

ben egyvágányú pályákon vezet, így a tereléskor kapacitásproblémák léphetnek fel, illetve gondot okozhatnak a nem villamosított vonalszakaszok is.

A megoldást szükség- és épített hidak jelenthetik. A nagyfolyami vasúti átkelés szükség esetén megoldható uszályhidak alkalmazásával (2. kép). A megfelelő eljárást és technikát SZÁSZI G. (2013) ismerteti, e helyütt csak annyit jegyzek meg, hogy az uszályhidak felállítása előtt a vasúti pályát a folyóparthoz kell vezetni, így vasútépítési tevékenységre mindenképpen szükség van az átkelés kialakításához (LÉVAI ZS. 2020).

Az épített hidak tekintetében javasolható a „V0” vasútvonal megépítése. A vasútvonal legfőbb célja a kelet/délnyugati teherfoglalom Budapesten kívüli átvezetése. A vasútvonal részeként új Duna-hidak is épülnének, alternatívát nyújtva a Déli összekötő vasúti híd számára. A „V0” vasútvonal a teherforgalom számára épülne meg, kétvágányú, villamosított, 160 km/h sebességre alkalmas pályaként, ugyanakkor a Déli összekötő híd kiesése esetén használhatnák személyvonatok is a két országrész között. Ebben az esetben a budapesti vonatok a Keleti pályaudvar helyett Kelenföldre vagy a Déli pályaudvarra közlekednének. A pályaudvarok városi közlekedési kapcsolatai megfelelőek (M4 és M2 metróvonal, számos busz és villamos). További alternatívaként vizsgálhatók olyan barnamezős beruházások, amelyek jelenlegi vagy volt vasútvonalak mentén teremtik meg az átkelés lehetőségét (TÓTH B.–LÉVAI ZS. 2020).

A helyettesíthetőség szempontjából a többi nagyfolyami híd mellékvonalon fekszik, nincs jelentős forgalma. A fentiekből látható, hogy egyedül a *Poroszló–Tiszafüred közötti híd*nak lehet stratégiai szerepe. Azonban hiba lenne a hidak védelméről és karbantartásáról lemondani, mert kiesésük régiókat szigetelne el egymástól, és bizonyos esetekben szükség lehet használatukra a katonai szállítások során is.

Az alagutak helyettesítése csak a fővonalak esetében releváns. A Budapest–Pécs vonal alagútjai a Mecsek-hegységben található, közel egymáshoz, kikerülésük csak nagy kerülővel lehetséges a Dombóvár–Kaposvár–Gyékényes–Barcs–Szentlőrinc–Pécs útvonalon, Gyékényesen irányváltással. Villamos vontatás csak Gyékényesig lehetséges, onnan dízelmozdonnyal lehet tovább közlekedni. Katonai szempontból fontos útvonal, ugyanis erre halad a vasútvonal Bosznia-Hercegovina felé.

A Zalaegerszeg–Órihódos vonal alagútjának sérülése esetén Szlovénia felé ellehetetlenül a vasúti forgalom. A kerülőút vagy Ausztrián keresztül Szentgotthárd–Graz–Maribor, vagy pedig Horvátországon át, Gyékényes–Varasd–Csáktornya–Ormósd felé vezet. Mindkét útvonalon egy közbelső ország vasúti infrastruktúráját is használni kell, aminek problémáit a komáromi Duna-híd igénybevételével kapcsolatban említettem. Az útvonal szintén fontos katonai szempontból Olaszország, mint az egyik fő európai NATO-tagország elérése miatt.

### *A budapesti vasúti infrastruktúra helyettesíthetősége*

TÓTH B (2019) redundancia-vizsgálata kimutatta, hogy a budapesti vasúti infrastruktúra egyes elemei is nagyon nehezen helyettesíthetők zavaruk vagy kiesésük esetén. A 3. ábrán a budapesti vasúthálózat kritikus szakaszait 1-től 3-ig számokkal jelöltem. A Déli összekötő vasúti hídon (1) túl az egyik ilyen vasúti vonalszakasz a bal parti körvasút Angyalföld elágazás–Rákospalota–Újpest szakasza (2), a másik pedig a külső körvasút Angyalföld elágazás–Rákosszentmihály elágazás szakasza (3).

A kettessel jelölt szakasz kizárása esetén a Budapestről Szlovákia felé irányuló, illetve a dunakanyari személyforgalmat, míg a hármassal jelölt elem kiesése esetén a Magyarországon át Szlovákiába irányuló tranzit áruforgalmat nem lehetne lebonyolítani.

Mindkét esetben szükséges kerülőút lehet a személyszállításból kivett *Vácrátót–Galgamácsa vasútvonal*. A vonal stratégiaileg fontos szerepet töltött be már az 1980-as



3. ábra A budapesti vasúthálózat kritikus elemei  
 Forrás: TÓTH B. 2019 3. ábrájának felhasználásával saját szerkesztés  
 Figure 3 The critical elements of rail network in Budapest  
 Source: own editing based on Figure 3, TÓTH, B. 2019

években, még villamosították is az akkori Csehszlovákia felé irányuló, Budapestet elkerülő szállítások miatt. Ezt kihasználva javasolható a két budapesti infrastruktúra-elem kiesése esetén a Budapest–Aszód–Galgamácsa–Vácrátót–Vác–Szob útvonal. A pálya végig villamosított, Aszódig és Váctól kétvágányú, közte egyvágányú. Aszódon menetirányváltás szükséges. Problémaként merül fel a vonalon található 10%-os emelkedő okozta vontathatótömeg-korlátozás a mozdonyok kapcsolókészülékének jelentős terhelése miatt, amit *tolómozdonyok* alkalmazásával lehet megoldani.

Ugyancsak segíthet a budapesti vasúthálózat zavarainak feloldásában a villamosított *Hatvan–Újszász–Szolnok vasútvonal* is. A vonal Hatvan és Újszász között egyvágányú, Újszásztól kétvágányú. Az említett két vonal a Budapestet elkerülő vasúti körgyűrű északkeleti részének tekinthető.

A *budapesti fejpályaudvarok* kiesése alapvetően nehezíti teszi a vasúti személyszállítást, de egy elem kiesésétől nem omlik össze a rendszer. A Nyugati pályaudvar keletről a Keleti pályaudvarral, Kőbánya-Kispest állomással és Zugló megállóhellyel, északról Rákospalota-Újpest állomással és Zugló megállóhellyel pótolható. A Keleti pályaudvar keletről Rákos, Kőbánya felső és Kelenföld állomásokkal, valamint Nyugati pályaudvarral, délről Ferencváros és Kőbánya-Kispest állomásokkal, nyugatról a Déli pályaudvarral és Kelenföld állomással helyettesíthető. A Déli pályaudvar, mivel csak Kelenföld állomással van kapcsolata, Kelenfölddel, illetve egyes vonatok Keleti pályaudvarra, valamint Kőbánya-Kispest állomásra történő irányításával pótolható.

Több fejpályaudvar egyszerre történő kiesése már jelentős probléma elé állítaná a közlekedési alágazatot, a kapacitásszűkülés mértéke olyan nagy lenne, hogy nem lenne elegendő busz a vonatok pótlására. Ebben az esetben a fővárosba jutást egyéni módon, esetleg korlátozásokat bevezetve kellene megoldani.

Katonai és közlekedési szempontokat is tekintve ugyancsak fontos kérdés a Liszt Ferenc repülőtér vasúti elérésének és a vasútvonalnak a helyettesíthetősége. Jelen pillanatban csak a 100a jelű vonal halad el a repülőtér mellett, amely nem megfelelő utasforgalmi kapcsolatot ad a repülőtérnek, illetve innen ágazik ki a repülőtér iparvágánya. A tervezett új, földalatti vonal adhat alternatívát a repülőtér vasúti elérésére.

## Összefoglalás

Tanulmányom a katonai közlekedési támogatás rendszerén belül a vasúti közlekedés földrajzi kérdéseivel foglalkozik. A téma aktualitását a vasúti közlekedésnek a közútinál környezetbarátabb működése adja. A fenntartható fejlődés érdekében a szállítások során várható a szektor előretörése. Mindez igaz lehet a katonai szállításokra is. Ha a vasút versenyképessége nem romlik, sőt növekszik (például a sebesség növekedésével), illetve előtérbe kerülnek a környezetkímélő szállítási módok, akkor a haderő jelentősebb hazai és kontinentális szállítási feladatait vasúttal lehet megoldani. Ezért érdemes vizsgálni, hogy a növekvő szállítási igényeknek a vasúti alágazat milyen módon képes megfelelni. Ennek egyik fontos kérdése a földrajzi tényezőkből adódó használhatóság.

Cikkem első részében bemutattam a katonai közlekedési támogatási rendszer logisztikai és földrajzi szempontú megközelítését, illetve a vasútra vonatkozó feladatait, a második részben a vasútföldrajzi tényezők figyelembevételével a feladatok megoldhatóságát elemeztem. A vizsgálat eredménye az alábbiakban foglalható össze:

- a vasúti közlekedési rendszer földrajzi szempontokat figyelembe véve képes a katonai közlekedési támogatás feladatainak ellátására;
- a katonai vasúti szállítások lebonyolítására leginkább a kétvágányú, villamosított vasútvonalak a legalkalmasabbak, ezért a szállítások tervezésekor törekedni kell ezek minél nagyobb mérvű igénybevételére;
- a szállítások optimális útvonalát gráfelméleti modellel célszerű meghatározni, és ezeket az útvonalakat előre rögzíteni;
- a vasútvonalak technikai védelme mellett fontos olyan üzemeltetési szabályrendszer kidolgozása, aminek betartása és betartatása elősegíti a védelmi feladatok megoldását, illetve sérülések esetén a vonatforgalom lebonyolítását.

A kutatás további fontos eleme volt a vasúthálózati elemek helyettesíthetőségének földrajzi elemzése. Az infrastruktúra-elemek kiesése jelentős hátrányokat okozhat az országnak, a katonai mozgási-szállítási lehetőségek szűkülése pedig nemzetbiztonsági, védelmi kérdéseket is felvet.

*Javaslatokat tettem a vasútvonalak, hálózati elemek helyettesíthetőségére, aminek figyelembevételével a vasúti forgalom – még ha kisebb kapacitással is – fenntartható, így a gazdasági és a katonai logisztikai feladatok elláthatók.*

A bemutatott elemzés bizonyítja, hogy a haderő számára a vasútföldrajzi ismeretek előnyt jelenthetnek a katonai közlekedési támogatási feladatok megoldásában és a hadszíntér-felderítés terén.

Az ismertetett megoldások azonban nem csak a katonai szállítási feladatok megoldásához járulnak hozzá, hanem segíthetik a fuvarozó és a fuvaroztató cégeket is, hogy az infrastruktúra sérülése esetén keletkező kárait minimalizálják.

A javaslatok az infrastruktúra-kezelők számára is hasznosak lehetnek az egyes elemek sérülésekor bevezetendő kerülő útirányok megtervezéséhez és kijelöléséhez, valamint a személyszállítási szolgáltatások során felmerülő kerülő útirányok megtervezésekor is. Lehet, hogy nem minden esetben az autóbuzsos pótlás jelenti a legkisebb kárral járó megoldást.

---

LÉVAI ZSOLT

Közlekedéstudományi Intézet, Budapest

NKE HHK Katonai Műszaki Doktori Iskola, Budapest

levai.zsolt@kti.hu

#### IRODALOM

- BÁTHY S. 2013: Katonai logisztika. – In: POHL Á. – SZÁSZI G. (szerk.): Közszolgálati logisztika. – Nemzeti Közszolgálati és Tankönyv Kiadó, Budapest. pp. 138–141.
- DUCHAJ I. – HORVÁTH A. 1995: Szajoli baleset katonaszemmel. – *Katonai Logisztika* 3. 2. pp. 225–235.
- KERÉNYI L. – TÓTH B. 2020: Alternatív vasúti útvonalak minősítése a magyar honvédség szállítási feladatainak ellátásában. – *Katonai Logisztika* 28. 1–2. pp. 79–99. DOI 10.30583/2020/1-2/079
- KRESS, M. 2016: *Operational Logistics – The Art and Science of Sustaining Military Operations.* – Springer International Publishing, Switzerland. 221 p. DOI 10.1007/978-3-319-22674-3
- LÉVAI Zs. 2019: A vasúti szektor védelmi lehetőségei terrorakciók ellen. – *Közlekedéstudományi Szemle* 69. 5. pp. 50–71. DOI 10.24228/KTSZ.2019.5.5
- LÉVAI Zs. 2020: A vasúti alágazat jelenkori kapcsolódása a közlekedési támogatás rendszeréhez. – *Katonai Logisztika* 28. 1–2. pp. 198–223. DOI 10.30583/2020/1-2/198
- MH 2005: *Magyar Honvédség Közlekedési Támogatási Doktrína.* – Magyar Honvédség Közlekedési Főnökség, Budapest. 89 p.
- PETE Sz. 2019: A mozgáskoordináló központ működése a befogadó nemzeti támogatás keretén belül. – *Honvédségi Szemle* 147. 4. pp. 114–133.
- SIPOSNÉ KECSKEMÉTHY K. 2018: Közlekedés és földrajz. – In: SIPOSNÉ KECSKEMÉTHY K. – SZÁSZI G.: *Közlekedési hálózatok.* Dialóg Campus Kiadó, Budapest. pp. 11–23.
- SIPOSNÉ KECSKEMÉTHY K. 2019: Katonaföldrajz szócikk. – In: KRAJNC Z. – FORGÁCS B. – GÓCZE I. – SZABÓ J. – SZABÓ M. (szerk.): *Hadtudományi Lexikon,* Új kötet. Ludovika Egyetemi Kiadó, Budapest. pp. 522–523.
- SZÁSZI G. 2013: A vasúti hálózati infrastruktúrával szemben támasztott újszerű védelmi követelmények kutatása, a továbbfejlesztés feltételrendszerének vizsgálata, doktori (PhD-) értekezés. – Nemzeti Közszolgálati Egyetem, Budapest. 182 p. DOI 10.17625/NKE.2014.028
- TÓTH B. 2017: Állomások és állomásközpontok zavarának gráfelméleti alapú vizsgálata a magyarországi vasúthálózaton. – *Hadmérnök* 12. 4. pp. 52–66.
- TÓTH B. 2018: Menetidő- és menetvonalhossz növekedés gráfelméleti alapú vizsgálata a magyarországi vasúthálózaton állomások és állomásközpontok zavarának esetén. – *Hadmérnök* 13. 1. pp. 118–132.
- TÓTH B. 2019: Forgalmatlan, de nélkülözhetetlen – a magyarországi vasúthálózat redundanciavizsgálata. – In: HORVÁTH G. – GAÁL B. – HORVÁTH B. (szerk.): *Közlekedéstudományi Konferencia.* Conference on Transport Sciences: Alternatív-Autonóm-Kooperatív Mobilitás. Széchenyi István Egyetem, Győr. pp. 550–558.
- TÓTH B. – LÉVAI Zs. 2020: Budapest vasúti elkerülésének barnamezős alternatívái. – In: FÖLDI L. (szerk.): *Szemelvények a katonai műszaki tudományok eredményeiből I.* – Ludovika Egyetemi Kiadó, Budapest. (Kiadás alatt.)

## VARIÁCIÓK EGY TÉMÁRA: HUNFALVY, LÓCZY ÉS CZIRBUSZ FÖLDRAJZ-FELFOGÁSÁNAK NEMZETKÖZI KAPCSOLÓDÁSAI

GYURIS FERENC

VARIATIONS ON A THEME: THE INTERNATIONAL LINKAGES OF HUNFALVY'S,  
LÓCZY'S AND CZIRBUSZ'S APPROACHES TO GEOGRAPHY

### Abstract

This paper investigates the changing interpretation of geography as a scientific discipline by the first three department heads of geography at the university in Pest/Budapest between 1870 and 1920. I scrutinize the stories of János Hunfalvy, Lajos Lóczy and Géza Czirbusz, in their embeddedness to contemporary international scholarly debates on the content, goal and task of geography. Based on this, I develop the following arguments: (1) Academic views of geography were especially diverse in the second half of the 19<sup>th</sup> century, the early phase of the discipline's institutionalization, due to the largely different educational and scholarly background of newly become geographers. (2) Despite this diversity, geographers coming from history and social research (e.g. Ritter in Germany and Hunfalvy and Czirbusz in Hungary) mainly interpreted geography as a discipline joining physical and social sciences together by investigating the impact of geographical factors on human history. Geographers with a background in geology, however (e.g. von Richthofen in Germany, Davis in the U.S. and Lóczy in Hungary), mainly regarded geography as physical geography and a full-fledged physical science. (3) Varying approaches to geography at the department in Pest/Budapest were closely following up mainstream international debates, for all three department heads had state-of-the-art knowledge on foreign academic discourses in geography.

**Keywords:** geography in Hungary, history of geography, Carl Ritter, Ferdinand von Richthofen, Friedrich Ratzel

### Bevezetés

A geográfia sohasem volt teljesen egységes tudományos vállalkozás: résztvevőinek már a diszciplína intézményesülése idején is többé-kevésbé eltérő elképzelései voltak a tudományterület mibenlétéről, feladatáról, céljairól. Ezek a különbségek számos tényezőtől fakadtak, köztük az egyes személyek eltérő egyéni érdeklődéséből, képzettségi és világnézeti háttéréből, a tudományos szférán belüli erőviszonyokból, a pénzügyi és intézményi háttérrel biztosító szereplők különböző érdekeiből és elvárásaiból, valamint az általános társadalmi peremfeltételek és a közérdeklődés változásából. (Ezeket a hatásokat érzékelte ismerteti a geográfiára vonatkozóan például LIVINGSTONE, D. N. 1993, míg a tudomány egészére, átfogóbban – többek között – LIVINGSTONE, D. N. 2003; MEUSBURGER, P. 2009, 2014, 2015; MEUSBURGER, P. – SCHUCH, T. 2011.)

Jelen tanulmányban a fentieket kívánom illusztrálni a 150 esztendeje, 1870-ben Pesten alapított első magyar földrajzi tanszék első három vezetőjének – HUNFALVY JÁNOSNAK, LÓCZY LAJOSNAK ÉS CZIRBUSZ GÉZÁNAK – az időszakára összpontosítva. Munkám célja kettős. A mai Eötvös Loránd Tudományegyetem jogelődjén az első fél évszázadban művelt geográfia alakulását a nemzetközi kontextusba ágyazva mutatom be, hogy reálisabban megítélhető legyen, mennyiben illeszkedett a korabeli magyar földrajztudomány a nemzetközi trendekbe. Egyben megvizsgálom a geográfia mibenlétét és célját illető korai hazai elképzelések különbségeit, ezek okait, valamint a hasonló nemzetközi „útkeresési” kísérletekhez való kapcsolódásaikat.

## A geográfia intézményesülése történettudományi irányból: Rittertől Hunfalvyig

A földrajztudomány intézményesülésének korai időszakában sokakra gyakorolt hatást CARL RITTER (1779–1859) munkássága, akit 1820-ban a berlini egyetem első földrajz-professzorának neveztek ki, 1825-ben pedig saját tanszékkal rendelkező rendes tanárrá avansált, miközben a porosz Általános Hadiiskolában (*Allgemeine Kriegsschule*) katonai statisztikát oktatott, szintén professzori minőségben (BROGIATO, H-P. 1998; BÜTTNER, M. 2007). Ritter, akinek tanulmányaiban a történettudomány és a klasszikus nyelvek különösen fontos szerepet játszottak, újszerű keretek közé igyekezett terelni a geográfiát. Amíg a 18. és a kora 19. század földrajzi munkái jellemzően nagy mennyiségű információ szikár, az egyes földrajzi térségek szerint csoportosított közlésére szorítkoztak, Ritter az összehasonlító szemlélet érvényesítésében és az oksági viszonyok, különösen a természeti és az „emberi”, társadalmi jelenségek közötti ok-okozati kapcsolatok azonosításában látta a tudományterület feladatát. Az ő teleologikus felfogása szerint, amelyet a korábbi megközelítéseknél jóval tudományosabbnak ítélt, a Föld, mint Isten teremtese nem csupán az emberiség lakhelye, hanem az emberiség „felnevelődésének” helyszíne is. Ritter tehát úgy gondolta, a földrajz feladata nem kevesebb, mint a Teremtés tanulmányozása és az Úr akaratának megértése annak feltárása érdekében, hogy az emberiség miként képes leginkább megtalálni a helyét és megvalósítani a küldetését a földi világban (RITTER, C. 1852, 1862).

A 19. század második felének egyetemi geográfusaira, az ő munkájukra összességében jóval kevésbé hatott a méltán ünnepelet tudós utazó és előadó, ALEXANDER VON HUMBOLDT (1769–1859) szemlélete, amely a földfelszín valamennyi jelenségének és folyamatának, valamint ezek kölcsönös egymásra hatásának átfogó leírására irányult, amint annak a berlini Énekakadémián 1827–1828-ban tartott előadásai (I. KASSUNG, C. – THOMAS, C. [HRSG.] 2019), valamint *Kosmos* című nagy sikerű munkája tanúbizonyságát adta (HUMBOLDT, A. VON 1845–1862). Valójában viszont Ritter hatása is sok esetben igen felszínies maradt, a korai geográfusok közül ugyanis sokkal többen emlegették a nevét önmaguk igazolása végett, mint ahányan gondosan végigtanulmányozták és továbbgondolták a műveiben írtakat. A berlini földrajzi tanszéken végzett geográfusok száma ráadásul jó ideig viszonylag alacsony maradt. Igaz, közöttük több olyan külföldi akadt, aki aztán a saját országában úttörő szerepet játszott a tudományos földrajz kibontakozásában. Példaként említhető erre a francia ÉLISÉE RECLUS (1830–1905), aki 1851-ben tanult Berlinben, és később nemcsak nemzetközi hírnevet szerzett nagyszabású műveivel (például a 19 kötetes *Nouvelle Géographie universelle*-lel, vagyis „Új Általános Földrajzzal” [RECLUS, E. 1876–1894]), hanem kiemelkedő mértékben járult hozzá azokkal a geográfia globális tudományos és össztársadalmi imázsának megerősödéséhez (I. GIBLIN, B. 1979; FERRETTI, F. 2013). Jellemző, hogy Reclus „A föld. – A földgömb életjelenségeinek leírása” című kétkötetes munkájának (RECLUS, E. 1868–1869) magyar kiadása a kiegyezés utáni Magyarországon is több ezer példányban kelt el (MÁRKI S. 1889). Ritter kurzusait látogatta 1852–53-ban az orosz Pjotr Szemjonov Tyan-Sanszkij (1827–1914) is, aki később mintegy négy évtizeden át töltötte be a Birodalmi Orosz Földrajzi Társaság alelnöki, és egyben a legmagasabb tudományos tisztségét – az elnöki pozíció betöltésének méltósága ugyanis két, egymást követő nagyherceget illetett meg (FRIEDERICHSEN, M. 1914). (Szemjonov 1906-tól, II. Miklós cár rendeletére, érdemei elismeréseképpen, az Orosz Birodalom határvidékeire vezetett expedícióira utalva viselte nevében a Tyan-Sanszkij jelzót. – I. MESCSEJAKOV, V. A. 2002.)

A fentiekkel együtt mégis azt mondhatjuk, hogy amikor az 1870-es évek Európájában az egyetemi földrajzi tanszékek száma robbanásszerű növekedésnek indult (részint a gyarmatosítás új, afrikai hulláma, az Európa-szerte erősödő nemzetállami gondolkodás és

honismereti nevelés, valamint a porosz–francia háborúban a földrajz és a térképolvasás katonai hasznáról szerzett tapasztalatok révén, l. HEFFERNAN, M. 2009), az újonnan létrejött akadémiai pozíciók sokaságát javarészt más szakterületeken végzett emberek töltötték be. Zömük korábban más tudományterületen – különösen a történet- vagy a természettudományokban – ténykedő professzor volt, aki „autodidakta” módon képezte magát földrajzossá. Az általuk ténylegesen művelt geográfia így annak sajátos keverékéént alakult ki, hogy mi volt az ő eredeti szakterületük és azon belül mivel foglalkoztak; hogy mit tartottak a legfontosabbnak új szakterületükön belül, amelynek a művelésére, oktatására újonnan hivatottá váltak; valamint hogy mit sajátítottak el a szerény számú, már földrajzi végzettséggel rendelkező tudóstársuk gondolataiból, eszköztárából és szakmai szokásából (BROGIATO, H-P. 1998).

Összességében a magyarországi helyzet is a fenti trendekhez illeszkedett. HUNFALVY JÁNOS (1820–1888), a földrajztudomány első magyarországi professzora és egyetemi tanácsvezetője, akinek életútja egy relatíve szerény helyzetű szepesi polgárcsaládból indult (KELETI K. 1890), késmárki és miskolci középiskolai éveit követően Eperjesen jogot és evangélikus teológiát hallgatott (FODOR F. 2006; HEVESI A. 2001; SZABÓ J. 1980). Ezután 1845–46-ban egy szemeszter erejéig a berlini egyetemen hallgatott történettudományt, majd 1846-ban egy újabb félévig evangélikus teológiát Tübingenben (UNIVERSITÄTSARCHIV TÜBINGEN, SIGNATUR 40/102,77). Hazatérte után Hunfalvy a késmárki líceumban tanított államtudományt, történettudományt és statisztikát.

Bár Hunfalvy Berlinben nem teljesített olyan kurzust, amelyet a mai fogalmaink szerint is bölcsészettudományi alapról induló Carl Ritter tartott volna, azonban még pályafutása korai szakaszában megismerkedett Ritter földrajzi felfogásával, amely egész későbbi munkásságára döntő hatást gyakorolt. Miután 1858-ban a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagjává választották, 1859. június 6-án tartott akadémiai székfoglaló előadásában „Ritter Károlyt” „a jelenkor legnagyobb geographusa”-nak nevezte, „a földirat tárgya és feladata” (HUNFALVY J. 1859, p. 812) meghatározásakor pedig Ritter rendszerét tekintette irányadónak (HUNFALVY J. 1859). Természetesen figyelembe kell venni, hogy minden ember világlátása, így egy geográfus földrajz-felfogása is folyamatosan alakulhat élete során, különösen olyan „képlékeny” viszonyok között, amelyek az intézményesülőben lévő geográfiát jellemezték. Ezt tükrözi, hogy Hunfalvy a Magyar Földrajzi Társaság előtt 1873. február 16-án „A földrajzi tudomány jelen állása” címen tartott előadásában (HUNFALVY J. 1873) már egy szinten említette Humboldt és Ritter munkásságának jelentőségét. Ekkori szavai szerint „az új földrajzi tudomány fejlődése különösen két német tudós, Humboldt Sándor és Ritter Károly nevéhez van kötve”, akik közül az előadásban „Humboldt a természettani, Ritter a történelmi és összehasonlító földrajznak teremtője” minősítéssel nyert említést (HUNFALVY J. 1873, p. 28). Ritter munkásságának Hunfalvy nézeteire gyakorolt, mindvégig meghatározó befolyása ezzel együtt is látványosan megmutatkozik abban, hogy az előadás írott változatának több mint fele szól Ritter, míg nagyjából egyötöde Humboldt tevékenységéről. (Megjegyzendő, hogy jó hét évtizeddel később Teleki Pál egy újabb kor meghatározó geográfusaként úgy látta: Hunfalvy „a földrajzot csak a Ritter-iskola, de nem magának Ritternek szellemében művelte” [FODOR F. 2006, p. 130]. Ez a megállapítás azonban jóval hosszabb, mind a mai napig el nem végzett részletes elemzést igényelne. Miközben ugyanis valóban sok olyan nemzetközi geográfus tekintette magát Ritter követőjének, aki Ritterétől igen eltérő geográfiát művelt, a Teleki-iskola Hunfalvy-képe sem volt ellentmondásoktól mentes – l. GYURIS F. 2014a.)

Hunfalvy későbbi munkásságában is a földrajz történet- és természettudományi kapcsolódásait egyszerre hangsúlyozó szemlélet érvényesült. Jellemző, hogy „A magyar birodalom természeti viszonyainak leírása” (HUNFALVY J. 1863–1865) című háromkötetes,



a hazai geográfia története szempontjából kiemelkedő jelentőségű munkáját még akadémiai nagydíjra is felterjesztették, „de mert a bírálók nem tudtak megegyezni arra nézve, vajon mint földrajzi mű a II., avagy mint természettudományi a III. osztályba tartozik-e”, végül Marczibányi-díjjal jutalmazták (KELETI K. 1890, p. 4). Hunfalvy a Királyi József Műegyetemen a földrajzot a történelemmel és a statisztikával párhuzamosan tanította (KELETI K. 1890), és 1870 után, immár a Budapesti Tudományegyetem Egyetemes és Összehasonlító Földrajzi Tanszékének tanszékvezető professzoraként, továbbá 1872-től a Magyar Földrajzi Társaság elnökeként is rendszeresen síkra szállt a történettudományi kapcsolódások kellően erős ápolása mellett. Álláspontja szerint „a ki [...] a földrajzzal tüzetesebben akar foglalkozni, [...] némi tájékozottsággal a történelmi tanulmányokban is kell birnia, különben a földrajzi tudomány célját és feladatát nem fogja megérteni” (Hunfalvyt szó szerint idézi MÁRKI S. 1889, p. 78). Hunfalvy számára ez egyszerre volt elvi és gyakorlati kérdés: miután az 1882-es tanügyi reform elválasztotta a földrajz iskolai oktatását a történelemétől, előbbi óraszámát pedig igen alacsonyan határozta meg, az egyetemen drasztikusan visszaesett a földrajzi kurzusokat látogató hallgatók száma. Amint Hunfalvy tanítványa, a később szintén akadémiai tag MÁRKI SÁNDOR (1853–1925) mestere halála után rámutatott, „15 év előtt még állandóan 40–50 hallgatója volt Hunfalvynak, kinek rendes tanár s országos hírvű tudós létére az utóbbi években 6–10 hallgatóval kellett beérnie” (MÁRKI S. 1889, p. 78).

Az újonnan intézményesült magyar geográfia meglehetősen gyorsasággal felkerült a nemzetközi földrajztudomány „térképére”. Ebben jelentős szerepe volt Hunfalvynak, aki 1872-ben maga indítványozta a Magyar Földrajzi Társaság megalapítását, 1881-ben pedig az ő javaslatára indult meg a Földrajzi Közlemények főbb írásait francia nyelven összegző, ezzel a nemzetközi publikum számára is érthető „bulletinek” kiadása (MÁRKI S. 1889). (Az 1880-as évek végétől német és angol nyelvű kivonatok is gyakran jelentek meg a folyóiratban.) Hunfalvy már az 1860-as évektől termékenyen bizonyult mind az új külföldi földrajzi ismeretek hazai megismertetésében (különösen a Budapesti Szemle és a Földrajzi Közlemények hasábjain, kiemelt figyelmet szánva a földrajzi felfedezőtutaknak), mind a hazai geográfia eredményeinek német és részint francia nyelvű közreadásában. Idegen nyelvű munkái elsősorban budapesti kiadású kötetekben, folyóiratokban láttak napvilágot, de Bécsben, Lipcsében, Gothában megjelent művek is voltak közöttük (KELETI K. 1890).

A nemzetközi földrajzi kongresszusokon az 1871-es antwerpeni rendezvénytől kezdve folyamatosan képviseltette magát Magyarországon. Hunfalvy mind Antwerpenben, mind a rá következő párizsi (1875) és velencei (1881) kongresszuson részt vett, és azokról a Földrajzi Közlemények hasábjain tudósította a hazai olvasóközönséget (HUNFALVY J. 1875, 1881). Párizsban az ötödik, statisztikai tárgyú osztály zsűrijének elnöki pozícióját is betöltötte, ami figyelemre méltó eredmény volt annak fényében, hogy hasonló megtisztelésben – még Ausztriát külön számítva is – csak öt másik ország képviselője részesült (Ausztria, Franciaország, Németország, Olaszország és Oroszország). Hunfalvy ráadásul az etnográfiai csoportnak is tagja volt, rajta kívül magyar részről VÁMBÉRY ÁRMIN (1832–1913) kapott hasonló szerepet a földtudományi csoportban (SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE. 1880). Hunfalvy az 1873-as bécsi és az 1878-as párizsi vilákiállítás bírálóbizottságában is részt vett. 1877-től alelnökként járult hozzá az egy évvel korábban alapított Nemzetközi Afrika-szövetség magyar osztályának munkájához, levelező tagja volt a berlini, a párizsi és a belga földrajzi társaságnak, a bécsi, antwerpeni, genfi és Buenos Aires-i földrajzi társaság pedig tiszteletbeli tagjának választotta (MÁRKI S. 1889).

Hunfalvy nemzetközi munkásságában is erőteljesen érvényesítette a statisztikai és a történelmi tudományok jelentőségéről vallott nézetét. Beszédes információ, hogy élete során három földrajzi, ugyanakkor öt statisztikai kongresszuson vett részt (utóbbiakon

Hágában, Szentpéterváron, Budapesten, Párizsban és Londonban, 1869 és 1885 között) (MÁRKI S. 1889). Ez egyenes meghosszabbítását jelentette hazai tudományos tevékenységének, hiszen alapítása óta, 1861-től szerepet vállalt az MTA statisztikai bizottságának munkájában (KELETI K. 1890), és 12 éven át (1861–1873) szerkesztője volt a Statisztikai Közleményeknek (MÁRKI S. 1889).

### **Egy másik megközelítés: földtanosok a földrajzban Richthofentől Lóczyig**

A nemzetközi földrajztudomány a 19. század során is állandó változásban volt, és nem Ritter koncepciója volt az egyetlen, amely komoly hatást gyakorolt rá. OSCAR PESCHEL, aki jogász és újságíró háttérrel vált 1871-ben a második németországi – a lipcsei – földrajzi tanszék vezetőjévé, már a kinevezése előtt kritizálta Ritter felületes „követőit” és teleologikus szemléletmódjukat. Peschel amellettt tört lándzsát, hogy a földrajznak tudatosan természettudományi alapokra kellene épülnie (BROGIATO, H-P. 1998), fő feladatát pedig „a földfelszín morfológiájának” feltárása kellene jelentse (PESCHEL, O. 1870). Azok közül, akik a geográfiát ebben a szellemben kezdték el művelni – vagy erre a megközelítésre „váltottak” –, különösen nagy befolyással bírt a tudományterület nemzetközi alakulására FERDINAND VON RICHTHOFEN (1833–1905) munkássága. Richthofen egyetemi tanulmányait előbb Boroszlóban (Breslau), majd Berlinben végezte. Utóbbi helyen a döntően geológiai és fizikai tárgyú kurzusai mellett CARL RITTER előadásait is hallgatta, egyben a Ritter-tanítvány Szemjonovval is közeli barátságba került (ZÖGNER, L. 1983). Geológus végzettségének megszerzése után az 1860-as évek, valamint az 1870-es évek elejének nagy részét ázsiai és USA-beli expedíciókon, terepi vizsgálattal töltötte. Ezt követően először 1875-ben nevezték ki a földrajz egyetemi professzorává Bonnban, ahonnan 1883-ban Lipcsébe, 1886-ban pedig Berlinbe ment át, immár a természetföldrajz rendes professzorának, amely pozíciót egészen a haláláig betöltötte (SCHULTZ, H-D. 2011).

Richthofen tudományos érdeklődésének középpontjában a jelenlegi földfelszín formakincsének kialakulása állt. Ennek feltárása során a genetikus megközelítés híve volt, vagyis a földfelszín földtörténeti időtávon lezajló fejlődését, alakulását igyekezett rekonstruálni. Az ő dinamikusnak nevezett felfogásában a földrajz alapvetően „fizikai” vagy mai szóval természetföldrajzot jelentett, és mint ilyen, határozottan a földtudományok közé tartozott. Richthofen számára ez nem pusztán elméleti kérdés volt, ugyanis azt tervezte, hogy a berlini egyetem összes kapcsolódó tudományterületét – saját szavai szerint „a geodéziát, a geofizikát, a geológiát, a természeti földrajzot és a biológiai földrajzot” (Richthofen ALFRED HETTNERhez intézett 1895. január 12-i leveléből idézi ENGELMANN, G. 1983, p. 121) – egy egységes központi egyetemi intézetbe fogja össze. Erre irányuló felterjesztéseit azonban Poroszország oktatásügyekért felelős akkori minisztere, ROBERT BOSSE (1832–1901) 1898-ban és 1899-ben is kivitelezhetetlennek minősítette és visszautasította. (Megjegyzendő, hogy a minisztérium egyfajta alternatívaként felkínálta Richthofen számára egy császári támogatást élvező Tengertudományi Intézet és Múzeum létrehozását és vezetését, Richthofen azonban ennek megvalósulása előtt elhunyt.) (ENGELMANN, G. 1983).

Richthofen felfogására jellemző, hogy fenti tervei ismertetése során nem tett utalást olyan földrajzi irányzatokra, amelyek társadalmi kérdésekkel foglalkoztak volna. Tényleges kutatói életműve is meglehetősen összhangban áll azzal a munkatársai által később többször idézett megállapításával, amely szerint „a földrajz ott ér véget, ahol a tudatos emberi tevékenység elkezdődik” (OESTREICH, K. 1912, p. 242; SCHULTZ, H-D. 2011, p. 76). Valójában így sem állítható, hogy Richthofen figyelmét teljesen elkerülték volna a társadalmi kérdések, amint azt „általános település- és közlekedésföldrajz” témájú egyetemi előadásai

jelzik, amelyeket pár évvel halála után, 1908-ban adott ki kötetbe foglalva (SCHLÜTER, O. 1908) korábbi tanítványa és kollégája, a geográfia későbbi hallei professzora, a főként településföldrajzra és kultúrtáj-kutatásra specializálódó OTTO SCHLÜTER (1872–1959). Összességében azonban Richthofen számára a geográfia alapvetően természeti földrajzot és természettudományt jelentett, ez pedig komoly hatást gyakorolt a tudományterület nemzetközi alakulására is. Richthofen ugyanis 16 éven át elnökölte a Berlini Földrajzi Társaságot, a világ második legkorábbi ilyen intézményét (amelynek 1828-as alapítását csak a Párizsi Földrajzi Társaság 1821-es létrehozása előzte meg) (HEFFERNAN, M. 2009; WARDENGA, U. 2019), amely Németországban a legrangosabbnak, de nemzetközileg is az egyik legpatinásabbnak számított. (Különösen, mivel a tudományos rendszer erős decentralizáltsága miatt Németországban a többször megújuló próbálkozások ellenére soha nem jött létre egységes nemzeti földrajzi társaság – erről l. LENZ, K. 2004). Richthofen ezen felül 19 esztendeig volt a berlini egyetem professzora, amely idő alatt a berlini földrajzi intézet a londoni és a párizsi mellett a nemzetközileg legrangosabbak közé lépett elő, és geográfusok sokaságát bocsátotta ki – mind németeket, mind külföldieket.

A geográfiát alapvetően természeti földrajzként értelmezők száma nemcsak Németországban növekedett. Ebben az időszakban bontakozott ki az Egyesült Államokban WILLIAM MORRIS DAVIS, a Harvard Egyetem geológus végzettségű professzorának tudományos munkássága. Az időnként az amerikai földrajz „atyjának” nevezett kutató a 19. század legvégén publikálta a magyarországi geomorfológiában is jól ismert felszínfejlődési cikluselméletét (DAVIS, W. M. 1899). Mivel az amerikai geográfia és általában az amerikai tudomány akkoriban még közel sem rendelkezett a maihoz hasonló tekintéllyel és pozícióval a globális tudományos életben, Davis főként azután tett szert nemzetközi hírnévre a koncepciójával, hogy azt az 1899-es berlini Nemzetközi Földrajzi Kongresszuson, majd 1908–1909-ben németországi vendégprofesszori tartózkodása során is bemutatta. Valójában a Davis-i cikluselmélet utóbbi során – részint éppen egyszerűsége, modellszerűsége miatt – ambivalens fogadtatásban részesült, lelkes támogatói és bírálói egyaránt akadtak, hatása ugyanakkor megkérdőjelezhetetlen volt (WARDENGA, U. 2004).

A koncepció kiemelt szerepet kapott az Amerikai Földrajzi Társaság 1912-es két hónapos „transzkontinentális exkurzióján” is, amely Davis főszervezősége mellett az Egyesült Államok földrajzát, illetve magát az amerikai geográfiát volt hivatott jobban megismertetni a nemzetközi geográfus közösséggel (AMERICAN GEOGRAPHICAL SOCIETY. 1915). (Magyarországot az akkor 42 éves Cholnoky Jenő mellett a 33 éves Teleki Pál képviselte az eseményen – l. CHOLNOKY J. 1912.) Összességében Davis gondolatai sok európai országban pozitívabb fogadtatásra találtak a németországinál, beleértve Franciaországot, Nagy-Britanniát, Olaszországot, és számos kelet-közép-, valamint délkelet-európai országot (BECKINSALE, R. P. 1976).

A geomorfológiai irányzat megerősödése természetesen sokkal több tényezőtől fakadt, semhogy kizárólag néhány befolyásos tudóseyéniség befolyására vezethetnénk vissza. Kétségtelen persze, hogy a korabeli tudományt rendkívül erős személyi hierarchia jellemezte, ahol pár kiemelt helyzetű szereplőnek nagyon erős hatalom összpontosult a kezében. Figyelembe kell azonban venni azt is, hogy azok között, akik a 19. század végén – tehát akár Ritter, akár Hunfalvy generációja után – léptek be a földrajztudomány terrénumára, igen nagy volt a földtudományi végzettségűek (pl. geológusok és hidrológusok) aránya. Ők pedig elsősorban azt tartották szem előtt, hogy a formálódóban lévő geográfia hogyan járulhat legnagyobb mértékben hozzá az ő eredendő szakterületük, a földtudományok munkájához. Az pedig, hogy a földrajztudomány interdiszciplináris kapcsolatrendszerre egyre jobban kiszélesedett, és a történeti tudományok mellett a földtudományokra is kiterjedt, elősegítette a geográfia még erősebb intézményi beágyazódását. Nem vonat-

koztathatunk el az általános politikai változások hatásától sem: a késő 19. század Európa szerte a – kor fogalmai szerint – liberális politikai nézetek erősödő térnyerését hozta a korábbi konzervatívakéhoz képest, előbbiekkal pedig sokkal inkább összhangban volt a geomorfológiai irányzat materialistább, mint a Ritter-i megközelítés metafizikusabb és Isten-központú felfogása.

Az 1890-es évektől a magyar geográfia élvonalában is hasonló átrendeződések voltak megfigyelhetők. Hunfalvy LÓCZY LAJOS (1849–1920) követte a Budapesti Tudományegyetem földrajzi tanszékének élén (1889), és VÁMBÉRY ÁRMIN rövid, Hunfalvy halálát követő elnöksége után 1891-től a Magyar Földrajzi Társaság elnöki tisztét is Lóczy töltötte be (igaz, akkor csak 1893-ig, de aztán 1905 és 1914 között újból). Lóczy Richthofenhez hasonlóan alapvetően geológiai képzettséggel rendelkezett. Egyetemi éveit 1869 és 1874 között a ma ETH-ként ismert zürichi Polytechnikumban töltötte, ahol mérnöki oklevelet szerzett. Tantárgyai javarésze a geológiához kapcsolódott (ETH-Bibliothek Zürich, EZ-REK1/1/2976). Meghatározó tanáregyéniségei közé tartozott ARNOLD ESCHER VON DER LINTH (1807–1872), az első zürichi geológusprofesszor, valamint Escher tanítványa, a Lóczyval egyidős, ám 23 éves korában már professzori megbízást elnyerő ALBERT HEIM (1849–1937) (VENDL A. 1928), akik meghatározó szerepet játszottak a svájci geológia formálódásában és az Alpok földtani megismerésében (LETSCH, D. 2014; FRANKS, S. 2008, 2015). (A zürichi kötődés hatása mindvégig kitapintható Lóczy életrajzában: 1918. április 19-én, a Magyar Királyi Földtani Intézet akkori igazgatójaként például az ETH címzetes professzorának, LOUIS ROLLIER-nek [1859–1931] írt levelében Zürichből kért segítséget a legfrissebb francia, angol és amerikai szakirodalom beszerzéséhez, amely a hadat viselő Magyarországon nem, a semleges Svájcban azonban rendelkezésre állt. – ETH-BIBLIOTHEK ZÜRICH, Hs 322:3370.)

A Magyarországra visszatérő Lóczyt SZÉCHENYI BÉLA gróf (1837–1918) már geológusként vitte magával 1877–1880-as ázsiai expedíciójára. Ezt követően Lóczyt 1883-ban a Magyar Királyi Földtani Intézetbe nevezték ki geológusnak, három évvel később pedig a Királyi József Műegyetemre a geológia professzorának, majd 1888-ban a Magyar Tudományos Akadémia levelező tagjává választották. Lóczy ezután, fiatal életkorához mérten már figyelemre méltó földtani munkásságot maga mögött tudva került szoros kapcsolatba a geográfiával, azáltal, hogy 1889-ben a földrajzi tanszék vezetésére kapott megbízást a Budapesti Tudományegyetemen.

Lóczy volt a hazai geográfia első olyan képviselője, aki a tudományterület egésze alatt nagy léptékű kutatóprojektet szervezett meg jelentős számú, sokféle szakterületről érkező kutató bevonásával. A Magyar Földrajzi Társaság keretén belül Lóczy indítványára 1891-ben hozták létre a Balaton Bizottságot – eredetileg azért, hogy megoldást találjon a tó fokozódó elhínárosodására, amelytől sokan az újólag belendülő gőzhajózás és az ennek nyomán megélnékülű fürdőturizmus további kibontakozását féltették (LÓCZY L. 1920). A kutatás aztán olyan átfogó vállalkozássá nőtte ki magát, amely nemzetközileg is figyelemre méltó részletességgel elemezte a Balaton térségének földrajzi viszonyait – nagyrészt természettudományi irányultsággal: oldalszám alapján a 3 kötetben közölt eredmények nagyjából egyötöde foglalkozott társadalmi (döntően régészeti, történeti, néprajzi), négyötöde természettudományi kérdésekkel. Lóczy munkásságára általában is jellemző, hogy miközben földrajzos „szemmel” gyakran kitekintett a vizsgált térségek történelmi és társadalmi viszonyaira is – különösen a széles olvasóközönség számára „befogadhatóbb”, népszerűsítő szándékú műveiben (lásd pl. LÓCZY L. 1886; 1902; 1920) –, érdeklődése és kutatásai döntő részben a természeti kérdésekre, különösen a geológiához kapcsolódókra irányultak. Bár Lóczy 1893-ban lemondott az MFT elnökségéről, 1905-ben visszatért oda, egészen 1914-ig. Továbbá, bár 1908-ban az egyetemet és a földrajzi tanszéket is elhagy-

va a Királyi Földtani Intézet igazgatói pozícióját kapta meg, élete végéig aktív szereplője maradt a hazai geográfus közösségnek (FODOR F. 2006).

A magyar földrajztudomány nemzetközi kapcsolatrendszere tovább fejlődött Lóczy idején és elsősorban neki köszönhetően. Ebben Lóczy korán, már egyetemista éveitől kibontakozásnak induló külföldi kapcsolatain túl fontos szerepet játszott, hogy az 1877–1880-as ázsiai expedíció eredményei háromkötetes, bécsi kiadású, német nyelvű munkában jelentek meg (SZÉCHENYI B. 1893–1899), amely számos földrajzi társaság figyelmét ráirányította a magyar tudósra. Lóczy pár év leforgása alatt a Berlini Földrajzi Társaság Carl Ritter-érmét (1894) (Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin. 1894: 365–366), valamint a Francia Tudományos Akadémia Tchihatchef-díját (1900) is elnyerte (Académie des sciences. 1900: 1116). Előbbi rangját jól tükrözi, hogy kiérdemlői között FRIDTJOF NANSEN (1889), SVEN HEDIN (1897), ERICH VON DRYGALSKI (1899) és ALFRED WEGENER (1913) nevét is megtaláljuk. Lóczy nagy hangsúlyt fektetett a magyar tudományos eredmények nemzetközi megismertetésére is: a Balaton Bizottság eredményeit nemcsak magyar, hanem német nyelven is kiadták, teljes terjedelemben, a német nyelvű könyvterjesztésbe jól beágyazott bécsi kiadónál (LÓCZY L. 1897–1920).

Lóczy egyben jeles iskolateremtő egyéniségnek bizonyult. A 20. század első felének számos meghatározó magyar geográfusa az ő tanítványa volt, sok olyan tudóst is beleértve, akik a természeti földrajz helyett elsősorban az emberföldrajz, valamint az utóbbihoz kapcsolódó kartográfiai területeken alkottak kiemelkedőt (például TELEKI PÁL [1879–1941], KOGUTOWICZ KÁROLY [1886–1948] és FODOR FERENC [1887–1962]), akár az I. világháborút lezáró béketárgyalások keretében, akár a két világháború közötti revíziós időszakban (l. pl. GYURIS F. 2009; 2014b, JOBBITT, S.–GYŐRI R. megjelenés alatt; KRASZNAI Z. 2012; SEGYSÉVY D. 2016). Lóczy kulcsszerepet játszott Cholnoky Jenőnek a geográfia területére való „bevonásában” is. A vízügyi mérnök végzettségű Cholnoky 1893-ban Lóczy javaslatára lépett be a Magyar Földrajzi Társaságba (amelynek 1905-től már főtítkára, 1914-től pedig mintegy három évtizeden át elnöke volt), és az ő segédjeként került 1894-ben a Királyi József Műegyetemről a Budapesti Tudományegyetem oktatói gárdájába (FODOR F. 2006).

### **Az *Anthropogeographie* nevében: színes kollázs Ratzeltől Czirbuszig**

Az 1880-as években a geomorfológiai irányzattól markánsan eltérő, ám a geográfia alakulására szintén nagy hatást gyakorló geográfia-értelmezés bontakozott ki FRIEDRICH RATZEL (1844–1904) munkássága révén. Ratzel nem tartozott a geológia felől érkező geográfusok közé: gyógyszerészeti tanulmányait 1862-ban zárta le. Később ugyan sok más szakterület kurzusait is hallgatta, köztük földtaniakat, fő területévé azonban a zoológia vált, amelyből 1868-ban szerzett doktorátust Heidelbergben (BASSIN, M. 1987). Ratzel később a Münchener Királyi Bajor Műszaki Főiskola (*Königliche Bayerische Technische Hochschule München*) földrajzprofesszora lett, ahonnan 1886-ban a lipcsei egyetemre ment, hogy átvegye az ottani földrajzi tanszék vezetését; egészen haláláig itt dolgozott (BROGIATO, H-P. 1998). Ratzel új földrajzi megközelítését először „Emberföldrajz” (*Anthropogeographie*) című kétkötetes művében fejtette ki (RATZEL, F. 1882, 1891). Vizsgálatai középpontjában a földrajzi tényezők társadalmi jelenségekre gyakorolt hatása állt – másképpen „a földrajz alkalmazása a történelemre”, amint az *Anthropogeographie* első kötetének alcímében kiemelte. Ratzel az 1890-es években biológiai és élettudományi példákra, valamint fogalomrendszerre épülő politikai földrajzát is kidolgozta (RATZEL, F. 1897). Ebben kiemelt figyelmet szentelt az államok térbeli fejlődésének, az ezt hajtó folyamatoknak (SCHULTZ, H-D. 2000).

Ratzelnek a geográfiai alkotott felfogása jól beleillett a korszakba, az evolúciós, gyarmatosító és birodalmi nézetek által átítatott korabeli nyilvános diskurzusba, amely a német területeken is egyre jobban megerősödött, különösen az 1871-es egyesítést követően (BASSIN, M. 1987; SEEMANN, J. – MATHEWSON, K. 2011). Ebből az általános globális kontextusból is fakadóan Ratzel gondolatai figyelemre méltó nemzetközi karriert jártak be, és számos tudósra gyakoroltak komoly befolyást – elsősorban azonban nem Ratzel életében, hanem csak a halála után.

A közelgő, majd kirobbanó világháború idején különösen megnövekedett a német geográfus műveire irányuló figyelem. Ennek a hirtelen érdeklődésnek azonban az is következménye lett, hogy Ratzel gondolatait sokan kisebb-nagyobb félreértésekkel vették át, és Ratzel nyelvezetét használva, ő rá hivatkozva olyan nézeteket fogalmaztak meg, amelyek egy része nem következett egyenesen – vagy akár egyáltalán – Ratzel meglátásaiból. Ez érvényes többek között a svéd politikatudós (és politikus) RUDOLF KJELLÉN-re (1864–1922), aki erőteljesen hozzájárult Ratzel nemzetközi hírnevének megerősödéséhez, 1916-os nagy művének címében pedig először használta a geopolitika kifejezést (KJELLÉN, R. 1916). Amint STOGIANNOS, A. (2019) a Ratzel-i életmű rendkívül alapos elemzésével rámutat, Kjellén nyomán terjedt el és vált meghatározóvá az a nézet, hogy Ratzel az államot – determinista módon – természetes organizmushoz hasonlította volna. Ratzel e téren valójában inkább a szociológus és közgazdász ALBERT SCHÄFFLE (1831–1903) nézeteit követte: az államot szervezett társadalmi testületnek tekintette, amelyet társadalmi folyamatok és együttműködések sokasága alakít (STOGIANNOS, A. 2019). Egyben azt vallotta, hogy az emberek kötődnek a földhöz, de nem determináltjai annak. Felfogása szerint a természet hatása nem csökken az emberi társadalom „műveltségének növekedésével” (RATZEL, F. 1887, p. 73), a jellege azonban változik: míg a „természetközeli” népek egyoldalúan elszenvedik ezt a hatást, a „műveltebbek” egyre inkább igazodni tudnak hozzá, így képesek kivédeni a legsúlyosabb negatívumait – számukra tehát „e függés nem oly terhes” (pp. 103–104), az ő cselekedeteiket nem köti meg annyira. Ratzel egyben úgy vélte, hogy „az emberekhez hasonlóan a népek is szabad akaratúak” (RATZEL, F. 1909, p. 63 nyomán STOGIANNOS, A. 2019), nem valamiféle felsőbb, mechanisztikus erő kényszerű végrehajtói.

Hasonló megállapításokat tehetünk az amerikai geográfus, ELLEN CHURCHILL SEMPLE (1863–1932) több műve kapcsán, amelyek kulcsszerepet játszottak abban, hogy Ratzel neve ismertté váljon az amerikai földrajztudományban. Semple 1891-ben és 1895-ben is tanulmányokat folytatott Lipcsében, ahol Ratzel több kurzusát teljesítette. Az ott szerzett ismeretekre alapozva dolgozta ki éghajlati determinista nézeteit, amelyek szerint a klíma messzemenően meghatározza mind az egyes emberek, mind a társadalom egészének viselkedését és cselekedeteit. Ez a gondolat Ratzel életművében valójában nem szerepel (BUSHONG, A. D. 1984), az amerikai geográfiában azonban hamar nagy népszerűsége telt szert, amint azt egyebek mellett a Yale Egyetem földrajz professzora, ELLSWORTH HUNTINGTON (1876–1947) klímadeterminista szemléletű művei tükrözik (l. pl. HUNTINGTON, E. 1913, 1915, 1927).

Annak következtében, hogy a „geopolitika”, valamint a Ratzel műveiben több helyen hangsúlyosan előkerülő „életér” (*Lebensraum*) kifejezés (pl. RATZEL, F. 1897, 1901) később a nemzetiszocialista ideológiában kiemelt szerepet játszott, hosszú és mindmáig lezáratlan tudományos vita folyik arról is, hogy a náciizmus ezen koncepcionális elemei mennyiben eredeztethetők Ratzel eredeti nézeteiből (SCHULTZ, H-D. 2000; a kérdés számos fontos aspektusát taglalja KARL HAUSHOFER munkássága kapcsán NAGY M. M. – DÖVÉNYI Z. 2020). Amint STOGIANNOS, A. (2019) kiemeli, ennek egyik markáns következménye, hogy a német geográfusok döntő része a mai napig „ódzkodik” ennek a kényes témának a tudományos tisztázásától, sőt az egész Ratzel-i életmű beható elemzésétől is.

Ratzel nézetei nemcsak a nyugat-európai és az észak-amerikai, hanem a kelet-közép-európai geográfiára is erősen hatottak. Jól kimutatható ez például a később az I. világháborút lezáró béketárgyalásokon is résztvevő lengyel EUGENIUSZ ROMER (1871–1954) (SOLARZ, M. W. 2014), a gyakran „a modern román földrajz megalapítójának” tartott SIMION MEHEDINȚI (1868–1962) (BÁLTEANU, D. 2012; MATLEY, I. M. 1985), vagy a bolgár földrajz létrehozójának tekintett, lipcsei egyetemi tanulmányai során Ratzel kurzusait is látogató ANASZTASZ ISIRKOV (1868–1937) (GÓRNY, M. 2019) munkásságában. Igaz, ez nem jelentette Ratzel nézeteinek kritikátlan „másolását”: jellemző, hogy Romer például nem vett át olyasmint a német geográfustól, amit a lengyel nemzeti érdekekkel ellentétesnek vélt (LABBÉ, M. 2018).

Ratzel *Anthropogeographie*-jének első kötetét megjelenése után egyetlen évvel Magyarországon is ismertette CZIRBUSZ GÉZA (1853–1920) a Földrajzi Közlemények hasábjain (CZIRBUSZ G. 1883), négy évre rá pedig a teljes kötet megjelent magyar kiadásban, SIMONYI JENŐ (1860–1944) budapesti földrajz-természettudományi szakos tanár és földrajzi szakíró fordításában (RATZEL, F. 1887). Ratzel munkái ugyanakkor ambivalens fogadtatásban részesültek a magyar földrajztudományban, és hatásuk csekélyebb maradt a több más térségbeli országban tapasztalhatóánál (részletesen l. HAJDÚ Z. 1998; megjegyzendő, hogy Ratzel hatása az osztrák egyetemi geográfiában is viszonylag mérsékeltnek bizonyult, l. HILBERT B. 2019). Mindez nem független a tudományterület korabeli belső hatalmi és személyi viszonyaitól. Magyarországon 1883 után is Czirbusz tette a legtöbb utalást Ratzel munkásságára, közel sem kritikátlan, de nagyobb részt pozitív hangnemben. Miután a Budapesti Tudományegyetem földrajz tanszékének élére Lóczy Lajos távozása után 1910-ben – a Lóczy által favorizált CHOLNOKY JENŐ helyett – Czirbuszt nevezték ki, utóbbi kísérletet tett egyfajta „anthropo-geografia” létrehozására. Ezt címében is világosan tükrözte három, 1915–1919 között megjelent könyve (CZIRBUSZ G. 1915, 1917, 1919) – a legutóbbinak még a Kjellén által mindössze három esztendővel korábban bevezetett „geopolitika” fogalma is bekerült a címébe.

Az „anthropo-geográfia” elnevezés használata azonban Czirbusznál alapvetően nem Ratzel nézeteinek átvételéből fakadt, hanem „a materiális korszellem”-nek (CZIRBUSZ G. 1915, p. 8), vagyis annak a megközelítésnek az elutasításából, amely a földtani folyamatokhoz hasonlóan a társadalmi jelenségek hátterében is mechanisztikus törvényszerűségeket keresett, nem pedig önálló akarattal rendelkező emberek saját döntéseit. Czirbusz egyáltalán nem „Ratzel-központú” felfogására jellemző, hogy ő Reclus-t és Ratzelt együtt tartotta „az anthropo-geografia két első művelőjének” (CZIRBUSZ G. 1915, p. 8), sőt Ratzelre „Ritter ifjabb iskolája” részeként utalt (ibid., p. 14), miközben az „anthropo-geografia” szempontjából más személyiségeket is kiemelkedően fontosnak tartott – köztük a német JOHANN GEORG KOHLT (1808–1878), aki útíregényei mellett 1841-es, a közlekedés és az emberi település földfelszíni jellemzőit taglaló könyvével (KOHL, J. G. 1841) is hírnevet szerzett magának. Czirbusz több ízben igyekezett határozottan megkülönböztetni a saját tudományos felfogását Ratzelétől. Úgy látta például, hogy Ratzel politikai földrajzi munkáiban „a felületi formák politikai értékelésére” összpontosított (CZIRBUSZ G. 1919, p. 3), „csupán az államok és országok területi növekedésére helyezett súlyt” (p. 50), amely mellett könnyen elsikkadnak a nemzetiségi arányok adott államon belüli változásai.

Megállapítható az is, hogy Czirbusznak Ratzelnél és az ő (vélt vagy valós) követőinél sokkal többen voltak a „látómezejében”. „Anthropo-geografiai” felfogását mindazonáltal nehéz világosan beilleszteni a kor nemzetközi áramlatai közé. Különösen, hogy Czirbusz egy-egy szerzőnek sokszor egy-egy kiragadott gondolatára utalt és tett (pozitív vagy negatív) minősítést műveiben, anélkül, hogy az illető munkásságát általánosabban, nagyobb összefüggéseiben is ismertette és értékelt volna. Összességében így Czirbusz „anthropo-

geográfiaja” sokkal inkább tekinthető különböző emberföldrajzi nézetek egyfajta saját megközelítésű keverékének – amint HAJDÚ ZOLTÁN (2002) rámutat, „a német és a francia emberföldrajz eredményeinek sajátosan magyar szempontú szintéziskísérlet[ének]”.

Mégis, a kor legtöbb magyar geográfusának szemében a Czirbusz által művelt geográfia vált „az anthropogeográfiává”, így egyszersmind elmosódtak az igen jelentős különbségek között, amit Czirbusz, Ratzel és más szerzők e címszó alatt értettek, publikáltak. Ez pedig inkább akadályozta, semmint elősegítette más emberföldrajzi nézetek, köztük Ratzel nézeteinek magyarországi elterjedését (vagy akár érdemi tanulmányozását), hiszen Czirbuszt kortársai zöme, egyszersmind a későbbi geográfaiörténeti „emlékezet” legalább is ellentmondásos, sőt többnyire inkább negatív személyiségnek tekintette. Ebben szerepet játszottak gyakorta igen felszínes, pongyola, sőt akár vulgáris megjegyzései, melyekkel nemzetközi összefüggésben sem fukarkodott (a brit geográfia nagy hatású professzorát, HALFORD JOHN MACKINDERT [1861–1947] például, nem túl hízelgően, „eszelős angolnak” titulálta – CZIRBUSZ G. 1915, p. 15). Amint FODOR F. (2006) és HAJDÚ Z. (1998) érzékletesen bemutatja, ehhez adódott hozzá „súlyosbító tényezőként” Czirbusz „kívülállósága”, akadémiai szférán kívülről való érkezése, „nehéz” és nem éppen konfliktuskerülő egyénisége, a földrajzi mellett történettudományi, filológiai végzettsége, valamint erős vallásos meggyőződése, amely kevéssé volt kompatibilis a Lóczy és sok tanítványa által vallott, Budapesten addigra már erős tudománypolitikai beágyazottsággal rendelkező mechanisztikus, geomorfológiai, természettudományi felfogással.

A magyar geográfiát a fentiek révén az I. világháború 1914-es kitörésekor a geomorfológiai szemlélet erős dominanciája jellemezte. Ratzel helyett pedig elsősorban más külföldi tradíciók kezdtek megjelenni, amelyek közül különösen a TELEKI PÁL 1917-es művében („A földrajzi gondolat története”) (TELEKI P. 1917) már markánsan kirajzolódó, a francia PAUL VIDAL DE LA BLACHE (1845–1918) nevéhez köthető tájfeldrajzi szemlélet bizonyult igen komoly hatóerejűnek a háború után. Akkor azonban már egy új korszak vette kezdetét, mind Magyarország, mind a magyar geográfia történetében, amelynek taglalása kívül esik jelen tanulmány időbeli keretein.

## Összefoglalás

A földrajztudomány mibenlétét és feladatait illetően már a diszciplína intézményesülését követő évtizedekben is komoly nézetkülönbségek voltak kitapinthatók, mind nemzetközileg, mind hazánkban. A korai időszakban különösen nagy sokszínűség mutatkozott, legfőképpen azért, mert a földrajz professzorai ekkoriban igen eltérő szakmai háttérrel rendelkeztek. A sokféleség közepette ugyanakkor viszonylag jól kitapintható két markánsabb, egymástól eltérő felfogás. A történettudomány és az ahhoz kapcsolódó, társadalmi diszciplínák felől érkező geográfusok (köztük Ritter és Hunfalvy) a földrajzot a természeti és társadalmi jelenségeket összekapcsoló tudománynak tekintették, céljuk pedig elsősorban az volt, hogy feltárják a természeti tényezők szerepét a társadalom történetének alakulásában. Fő vonalakban hasonló szándék azonosítható később a szintén nem földtudományi alapvégzettségű Ratzel *Anthropogeographie*-jában és mindazoknál, akik a 20. század első két évtizedében jellemzően inkább történeti, filológiai képzettséggel – többnyire bizonyos fokú Ratzel-i hatás mellett – műveltek földrajzot (pl. Czirbusz). A Ritternél és Hunfalvynál néhány évtizeddel később földtudósból kinevelődött geográfusok (mint Richthofen és Lóczy) azonban a geográfiát alapvetően természeti földrajzoknak, természettudománynak és a földtudományok részének gondolták, a társadalmi kérdések behatóbb vizsgálatát pedig más diszciplínák feladatának látták.



A fenti különbségekkel együtt megállapítható, hogy mindkét markáns értelmezés 19. és kora 20. századi követői között szép számmal találhatunk igen kreatív, komoly tudományos értéket teremtő, a földrajz erősödő intézményesüléséhez és társadalmi elismertségének növekedéséhez nagy mértékben hozzájáruló tudóseyéniségeket. Kijelenthető továbbá, hogy az első magyar földrajzi tanszéken azonosítható trendek meglehetősen szorosan „lekövezték” a nemzetközi tendenciákat, a tanszék vezetői pedig a külföldi eredményeket naprakészen figyelemmel kísérő professzorok voltak, többük munkáját a nemzetközi geográfus közösség is magas szinten elismerte és megbecsülte.

## Köszönetnyilvánítás

A kutatás és a tanulmány a Bolyai János Kutatási Ösztöndíj támogatásával készült.

---

GYURIS FERENC

ELTE TTK FFI Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszék, Budapest  
gyurisf@caesar.elte.hu

## IRODALOM

- Académie des sciences. 1900: Comptes rendus hebdomadaires des séances de l'Académie des sciences. Tome Cent Trente et Unième, Juillet–Décembre 1900. – Gauthier-Villars, Párizs. 1371 p.
- American Geographical Society. 1915: Memorial Volume of the Transcontinental Excursion of 1912 of the American Geographical Society of New York. – American Geographical Society, New York. 407 p.
- BASSIN, M. 1987: Friedrich Ratzel. – In: FREEMAN, T. W. (ed.): Geographers: Biobibliographical Studies 11. Continuum, London. pp. 123–132.
- BÁLTEANU, D. 2012: Simion Mehedinți – Founder and Organiser of Modern Romanian Geography. – *Revue Roumaine de Géographie/Romanian Journal of Geography* 56. 1. pp. 3–10.
- BECKINSALE, R. P. 1976: The International Influence of William Morris Davis. – *Geographical Review* 66. 4. pp. 448–466.
- BROGIATO, H. P. 1998: “Wissen ist Macht – Geographisches Wissen ist Weltmacht.” Die Schulgeographischen Zeitschriften im deutschsprachigen Raum (1880–1945) unter besonderer Berücksichtigung des Geographischen Anzeigers. Teil I: Textband. – Geographische Gesellschaft Trier, Trier. 645 p.
- BUSHONG, A. D. 1984: Ellen Churchill Semple. – In: FREEMAN, T. W. (ed.): Geographers: Biobibliographical Studies 8. Continuum, London. pp. 87–94.
- BÜTTNER, M. 2007: Ritter, Carl (Georg). – In: VIERHAUS, R. (Hrsg.): Deutsche Biographische Enzyklopädie, Band Acht. De Gruyter Saur, München. pp. 442–443.
- CHOLNOKY J. 1912: Utazás az Amerikai Egyesült Államokban. – *Földrajzi Közlemények* 40. 9–10. pp. 235–274.
- CZIRBUSZ G. 1883: Anthro-Geographie. – *Földrajzi Közlemények* 11. pp. 379–384.
- CZIRBUSZ G. 1915: Anthro-geografia I. A Föld felületi formáinak hatása. – Franklin-Társulat, Budapest. 127 p.
- CZIRBUSZ G. 1917: Az ember geografiája. Az anthro-geografia II. része. – Franklin-Társulat, Budapest. 104 p.
- CZIRBUSZ G. 1919: Geopolitika. Az anthro-geografia III. része. – Franklin-Társulat, Budapest. 62 p.
- DAVIS, W. M. 1899: The Geographical Cycle. – *The Geographical Journal* 14. 5. pp. 481–504.
- ENGELMANN, G. 1983: Die Hochschulgeographie in Preussen 1810–1914. (Erdkundliches Wissen 64.) – Franz Steiner, Wiesbaden. 184 p.
- FERRETTI, F. 2013: „They have the right to throw us out”: Élisée Reclus' *New Universal Geography*. – *Antipode* 45. 5. pp. 1337–1355.
- FODOR F. 2006: A magyar földrajztudomány története. – MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest. 820 p.
- FRANKS, S. 2008: Albert Heim. – *Historisches Lexikon der Schweiz*.  
<https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/028851/2008-05-29/> (Utolsó letöltés: 2020.07.21.)
- FRANKS, S. 2015: Arnold Escher von der Linth. – *Historisches Lexikon der Schweiz*.  
<https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/028816/2015-12-22/> (Utolsó letöltés: 2020.07.21.)
- FRIEDERICHSEN, M. 1914: P. P. Semenov Tianschanskij. – *Petermanns Geographische Mitteilungen* 60. p. 211.

- Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin. 1894: Verhandlungen der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin. Band XXII. Januar bis December 1894. – W. H. Köhl, Berlin. 609 p.
- GIBLIN, B. 1979: Elisée Reclus. – In: FREEMAN, T. W.–PINCHEMEL, P. (eds.): *Geographers: Biobibliographical Studies* 3. Continuum, London. pp. 125–132.
- GÓRNY, M. 2019: *Science Embattled: Eastern European Intellectuals and the Great War*. – Ferdinand Schöningh, Paderborn. 386 p.
- GYURIS F. 2009: A Teleki-iskola módszertani újításai a két világháború közötti magyar társadalomföldrajzban. – In: SEPSI E.–TÓTH K. (szerk.): *Tudós tanárok az Eötvös Collegiumban*. Ráció Kiadó, Budapest. pp. 138–164.
- GYURIS F. 2014a: Egy tudományos alkotás története – a tudománytörténet megalkotása. Fodor Ferenc: *A magyar földrajztudomány története*. – In: GYÖRI R. (szerk.): *Földrajz és földtudomány az Eötvös Collegiumban*. ELTE Eötvös József Collegium, Budapest. pp. 163–194.
- GYURIS F. 2014b: *Human Geography, Cartography, and Statistics: A Toolkit for Geopolitical Goals in Hungary until World War II*. – *Hungarian Cultural Studies* 7. pp. 214–241.
- HAJDÚ Z. 1998: Friedrich Ratzel hatása a magyar földrajztudományban. – *Tér és Társadalom* 12. 3. pp. 93–104.
- HAJDÚ Z. 2002: A magyar társadalomföldrajz “temetetlen” megalapítója. – In: ABONYINÉ PALOTÁS J.–BECSEI J.–KOVÁCS J. (szerk.): *A magyar társadalomföldrajzi kutatás gondolatvilága*. Ipszilon Kiadó, Szeged. pp. 109–120.
- HEFFERNAN, M. 2009: *Histories of Geography*. – In: CLIFFORD, N.–HOLLOWAY, S.–RICE, S. P.–VALENTINE, G. (eds.): *Key Concepts in Geography* (2<sup>nd</sup> edition). SAGE, London–Thousand Oaks–New Delhi–Singapore. pp. 3–20.
- HEVESI A. 2001: Hunfalvy János élete. – *A Miskolci Egyetem közleményei*. A sorozat 61. pp. 59–67.
- HILBERT B. 2019: A földrajztudomány intézményesülése és szellemiségének fejlődése az Osztrák-Magyar Monarchiában. – *Földrajzi Közlemények* 143. 3. pp. 223–235.
- HUMBOLDT, A. VON. 1845–1862: *Kosmos. Entwurf einer physischen Weltbeschreibung*. (5 kötet.) – Cotta, Stuttgart–Tübingen. 493+544+644+649+1297 p.
- HUNFALVY J. 1859: Strabón és Ptolemaiosz, Büsching és Ritter Károly nézeteik (sic!) a földiratról, vagyis a földirat tárgya és feladata. – *Akadémiai Értesítő* 19. 9. pp. 812–836.
- HUNFALVY J. 1863–1865: *A Magyar Birodalom természeti viszonyainak leírása I–III*. – Emich Gusztáv, Pest. 539+689+744 p.
- HUNFALVY J. 1873: A földrajzi tudomány jelen állása. – *Földrajzi Közlemények* 1. 1. pp. 26–49.
- HUNFALVY J. 1875: Jelentés a földrajzi tudományok párizsi kongresszusának tárgyalásairól. – *Földrajzi Közlemények* 3. 5. pp. 252–266.
- HUNFALVY J. 1881: Előleges jelentés a Velencében volt harmadik nemzetközi földrajzi kongresszusról. – *Földrajzi Közlemények* 9. 7. pp. 265–267.
- HUNTINGTON, E. 1913: *Changes of Climate and History*. – *The American Historical Review* 18. 2. pp. 213–232.
- HUNTINGTON, E. 1915: *Civilization and Climate*. – Yale University Press, New Haven. 333 p.
- HUNTINGTON, E. 1927: *The Human Habitat*. – D. Van Nostrand, New York. 293 p.
- JOBBITT, S.–GYÖRI R. megjelenés alatt: *Refugee Geographers: Gyula Prinz, Jenő Cholnoky, Ferenc Fodor and the Reimagining of Hungary after Trianon, 1920–1945*. – In: JOBBITT, S.–GYÖRI R. (eds.): *Geography and the Nation after Trianon*. Routledge, London.
- KASSUNG, C.–THOMAS C. (Hrsg.) 2019: *Die Kosmos-Vorlesung an der Berliner Sing-Akademie*. – Insel, Berlin. 325 p.
- KELETI K. 1890: Hunfalvy János emlékezete. – *A Magyar Tudományos Akadémia elhunyt tagjai fölött tartott emlékbeszédek* 6. 3. 40 p.
- KJELLÉN, R. 1916: *Staten som lifsform*. (Politiska Handböcker 3.) – Gebers, Stockholm. 188 p.
- KOHL, J. G. 1841: *Der Verkehr und die Ansiedelungen der Menschen in ihrer Abhängigkeit von der Gestaltung der Erdoberfläche*. – Arnold, Drezda–Lipce. 602 p.
- KRASZNAI Z. 2012: *Földrajztudomány, oktatás és propaganda. A nemzeti terület reprezentációja a két világháború közötti Magyarországon*. – Publikon, Pécs. 264 p.
- LABBÉ, M. 2018: *Eugen Romer’s 1916 Atlas of Poland: Creating a New Nation State*. – *Imago Mundi* 70. 1. pp. 94–113.
- LENZ, K. 2004: *Eigenständig oder zentral gelenkt? Versuche zur Gründung einer nationalen Geographischen Gesellschaft in Deutschland*. – *Petermanns Geographische Mitteilungen* 148. 6. pp. 64–71.
- LETSCH, D. 2014: *The Glarus Double Fold: a serious scientific advance in mid nineteenth century Alpine Geology*. – *Swiss Journal of Geosciences* 107. pp. 65–80.
- LIVINGSTONE, D. N. 1993: *The Geographical Tradition: Episodes in the History of a Contested Enterprise*. – Blackwell, Oxford. 434 p.
- LIVINGSTONE, D. N. 2003: *Putting Science in Its Place: Geographies of Scientific Knowledge*. – The University of Chicago Press, Chicago–London. 234 p.

- LÓCZY L. 1886: A kínai birodalom természeti viszonyainak és országainak leírása. – K. M. Természettudományi Társulat, Budapest. 884 p.
- LÓCZY L. (Hrsg.) 1897–1920: Resultate der wissenschaftlichen Erforschung des Balatonsees. (3 kötet.) – Eduard Hölzel, Bécs. 3441 p.
- LÓCZY L. 1902: A mennyei birodalomnak története. – A Magyar Földrajzi Társaság Könyvtára 2. Lampel Róbert (Wodianer F. és fiai), Budapest. 288 p.
- LÓCZY L. 1920: A Balaton földrajzi és társadalmi állapotainak leírása. A Balaton tudományos tanulmányozásának eredményei című monográfia-gyűjtemény adatai alapján. – Hornyánszky Viktor, Budapest. 194 p.
- MATLEY, I. M. 1985: Simion Mehedinți and Modern Romanian Geography. – *The Professional Geographer* 37. 4. pp. 452–458.
- MÁRKI S. 1889: Hunfalvy János (1820–1888). – *Földrajzi Közlemények* 17. 2. pp. 65–82.
- MESCSEKIAKOV, V. A. 2002: Pamjatnūje meszta: Gremjacska. Dobro pozsalovaty v muzej Szemjonovūh-Tyanszszkih. – *Geografija* 16/2002. <https://geo.1sept.ru/article.php?ID=200201607> (utolsó letöltés: 2020.08.03.)
- MEUSBURGER, P. 2009: Milieus of Creativity: The Role of Places, Environments, and Spatial Contexts. – In: MEUSBURGER, P.–FUNKE, J.–WUNDER, E. (eds.): *Milieus of Creativity: An Interdisciplinary Approach to Spatiality of Creativity*. Springer, Dordrecht. pp. 97–153.
- MEUSBURGER, P. 2014: Az egyetemvárosok tudásmiliője. – In: DÜLL A.–IZSÁK É. (szerk.): *Tér-rétegek: Tanulmányok a XXI. század térfordulatairól*. L'Harmattan, Budapest. pp. 30–52.
- MEUSBURGER, P. 2015: Relations Between Knowledge and Power: An Overview of Research Questions and Concepts. – In: MEUSBURGER, P.–GREGORY, D.–SUARSANA, L. (eds.): *Geographies of Knowledge and Power*. Springer, Dordrecht. pp. 19–74.
- MEUSBURGER, P.–SCHUCH, T. (Hrsg.) 2011: *Wissenschaftsatlas der Universität Heidelberg*. – *Bibliotheca Palatina, Knittlingen*. 388 p.
- NAGY M. M.–DÖVÉNYI Z. 2020: Legitim geopolitika vagy nagyhatalmi ideológia? – 150 éve született Karl Haushofer. – *Földrajzi Közlemények* 144. 2. pp. 221–234.
- OESTREICH, K. 1912: Theobald Fischer. Eine Würdigung seines Wirkens als Forscher und Lehrer. – *Geographische Zeitschrift* 18. pp. 242–254.
- PESCHEL, O. 1870: Neue Probleme der vergleichenden Erdkunde als Versuch einer Morphologie der Erdoberfläche. – Duncker & Humblot, Leipzig. 171 p.
- RATZEL, F. 1882: *Anthropogeographie* 1. Oder Grundzüge der Anwendung der Erdkunde auf die Geschichte. – Engelhorn, Stuttgart. 506 p.
- RATZEL, F. 1887: *A Föld és az ember: anthropo-geographia vagy a földrajz történeti alkalmazásának alapvonalai*. – Magyar Tudományos Akadémia, Budapest. 623 p.
- RATZEL, F. 1891: *Anthropogeographie* 2. Die geographische Verbreitung des Menschen. – Engelhorn, Stuttgart. 781 p.
- RATZEL, F. 1897: *Politische Geographie*. – Oldenbourg, München. 715 p.
- RATZEL, F. 1901: *Der Lebensraum: eine biogeographische Studie*. – Laupp, Tübingen. 87 p.
- RATZEL, F. 1909: *Anthropogeographie*. Erster Teil: Grundzüge der Anwendung der Geographie auf die Geschichte. (Harmadik kiadás.) – Engelhorn, Stuttgart.
- RECLUS, E. 1868–1869: *La Terre: Description des phénomènes de la vie du globe*. (2 kötet.) – Louis Hachette, Párizs. 827+771 p.
- RECLUS, E. 1876–1894: *Nouvelle Géographie universelle: La Terre et les Hommes*. (19+1 kötet.) – Librairie Hachette, Párizs. 17 016 p.
- RITTER, C. 1852: Einleitung zur allgemeinen vergleichenden Geographie, und Abhandlungen zur Begründung einer mehr wissenschaftlichen Behandlung der Erkunds. – Dietrich Reimer, Berlin. 246 p.
- RITTER, C. 1862: *Allgemeine Erdkunde: Vorlesungen an der Universität zu Berlin*. – Dietrich Reimer, Berlin. 240 p.
- SCHLÜTER, O. 1908: *Ferdinand v. Richthofen's Vorlesungen über Allgemeine Siedlungs- und Verkehrsgeographie*. – Dietrich Reimer, Berlin. 351 p.
- SCHULTZ, H-D. 2000: Die deutsche Geographie im 19. Jahrhundert und die Lehre Friedrich Ratzels. – In: DIEKMANN, I.–KRÜGER, P.–SCHOEPS, J. H. (Hrsg.): *Geopolitik: Grenzgänge im Zeitgeist*. Band 1.1, 1890–1945. (Neue Beiträge zur Geistesgeschichte 1.) Verlag für Berlin-Brandenburg, Potsdam. pp. 39–84.
- SCHULTZ, H-D. 2011: "Geben Sie uns eine scharfe Definition der Geographie!" Ferdinand v. Richthofen's Anstrengungen zur Lösung eines brennenden Problems. – In: NITZ, B.–SCHULTZ, H-D.–SCHULZ, M. (Hrsg.): *1810–2010: 200 Jahre Geographie in Berlin*. (Berliner Geographische Arbeiten 115.) Geographisches Institut der Humboldt-Universität zu Berlin, Berlin. pp. 59–97.
- SEEMANN, J.–MATHEWSON, K. 2011: Herr Ratzel Goes to Mexico: Colonialism, Race, and Travel Sketches from 1874–1875. – *Southwestern Geographer* 15. pp. 127–142.
- SEGÉVY D. 2016: *Térképművek Trianon árnyékában. Magyarország néprajzi térképe (1918)*. – KSH Könyvtár, Budapest. 236 p.

- SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE. 1880: Congrès international des sciences géographiques tenu a Paris du 1<sup>or</sup> au 11 Aout 1875. Tome Second. – Émile Martinet, Párizs. 439 p.
- SOLARZ, M. W. 2014: The Rise, Fall and Rebirth of Polish Political Geography. – *Geopolitics* 19. 3. pp. 719–739.
- STOGIANNOS, A. 2019: The Genesis of Geopolitics and Friedrich Ratzel: Dismissing the Myth of the Ratzelian Geodeterminism. – Springer, Cham. 252 p.
- SZABÓ J. 1980: Hunfalvy János. – Akadémiai Kiadó, Budapest. 195 p.
- SZÉCHENYI B. 1893–1899: Die wissenschaftlichen Ergebnisse der Reise des Grafen Béla Széchenyi in Ostasien 1877–1880. (3 kötet.) – Eduard Hölzel, Bécs. 851+780+523 p.
- TELEKI P. 1917: A földrajzi gondolat története. – A szerző kiadása, Budapest. 193 p.
- VENDL A. 1928: Id. Lóczy Lajos t. tag emlékezete. – A Magyar Tudományos Akadémia elhunyt tagjai fölött tartott emlékbeszédek 20. 9. 43 p.
- WARDENGA, U. 2004: The influence of William Morris Davis on geographical research in Germany. – *GeoJournal* 59. 1. pp. 23–26.
- WARDENGA, U. 2019: Geographische Gesellschaften als Pioniere nationaler und kolonialer Raumordnungen. – *Geographische Rundschau* 71. 5. pp. 10–14.
- ZÖGNER, L. 1983: China cartographica: chinesische Kartenschätze und europäische Forschungsdokumente. Ausstellung anlässlich des 150. Geburtstages des Chinaforschers Ferdinand von Richthofen. – Staatsbibliothek Preussischer Kulturbesitz 19., Berlin. 151 p.

#### **Levéltári források**

- ETH-Bibliothek Zürich, EZ-REK1/1/2976: Loczy, Ludwig, geb. 04.11.1849. Matrikel zum Studium am Eidgenössischen Polytechnikum. – Hochschularchiv der ETH Zürich, Zürich.
- ETH-Bibliothek Zürich, Hs 322:3370: Lajos von Loczy (1849–1920) an Louis Rollier (1859–1931). – Hochschularchiv der ETH Zürich, Zürich.
- Universitätsarchiv Tübingen, Signatur 40/102,77: Akte von Johann Hunfalvy. – Die Tübinger Studierenden 1818–1918: Ältere Studentenakten des Akademischen Rektorates. Tübingen.

**MENDÖL TIBOR (1905–1966),  
A BUDAPESTI TUDOMÁNYEGYETEM EMBERFÖLDRAJZI  
TANSZÉKÉNEK ALAPÍTÓ PROFESSZORA**

GYÓRI RÓBERT

TIBOR MENDÖL (1905–1966), FOUNDER OF THE DEPARTMENT OF HUMAN  
GEOGRAPHY AT EÖTVÖS LORÁND UNIVERSITY, BUDAPEST

**Abstract**

This article examines the career of Hungarian geographer, Tibor Mendöl, who was appointed the first Chair of Human Geography at Eötvös Loránd University, Budapest in 1940. Mendöl's career had a bright start but was shattered following World War II. His story is not unique in Hungary, and in fact was common to other countries in the former Soviet sphere where a generation of geographers shared his fate. The history of Mendöl's career and the reception of his work reaches beyond the significance of a personal life story. It offers insight into twentieth-century Hungarian geography and into Hungarian scholarly life in general. Mendöl's career was emblematic of a period when geography—which had been institutionally strong, vital in public thought in Hungary, and important in a policy context—became marginalised within academia, and came very close to disciplinary annihilation. Mendöl was allowed to retain his chair up to his date of retirement, but his disciples had to leave the university. His efforts to publish his work were in turn hindered, and his scientific theories received strong criticism. Students of geography in Budapest probably did not even hear his name uttered, even a few years after his death. Mendöl's works were even removed from the university curriculum. The output of the more recent Mendöl 'heritage industry,' however, proves that the legacy of his work has not yet been exhausted, and that his story remains relevant. Though the protagonist of this story has been dead for more than fifty years, his spirit (or perhaps his phantom) returns occasionally. Varying attitudes towards his life and work—from rejection, through concealment, to carefully expressed and later more bravely-worded tributes—have always been only partially about professional and subject-based issues. Interpretations of his life and work have also always been matters of historiography and politics.

**Keywords:** Hungary; history of geography; Sovietization

**Bevezetés**

Az ELTE TTK FFI Földrajztudományi Központja idén ünnepli alapításának 150. évfordulóját: 1870-ben nevezték ki HUNFALVY JÁNOST a földrajz első professzorának Budapesten. Az évtizedeken keresztül egységes földrajzi intézet emberföldrajzi és természeti földrajzi tanszékre bontása az 1920-es, 1930-as években többször szóba került, végül a Bölcsészettudományi Kar 1939-ben döntött a két tanszék fölállításáról. Az Emberföldrajzi Tanszék vezetésére kiírt pályázatot MENDÖL TIBOR nyerte el, aki 1940 decemberében vette át kinevezését (*l. ábra*). Így ebben az évben kettős jubileumot ünnepelhetünk: a magyar földrajz egyetemi intézményesülésének 150. évfordulója mellett az Emberföldrajzi (mai nevén: Társadalom- és Gazdaságföldrajzi) Tanszék alapításának 80. évfordulójáról is megemlékezünk. Tanulmányom a kettős jubileum alkalmából a tanszék alapítójának, MENDÖL TIBORNak a pályáját és munkásságát mutatja be.

MENDÖL életútja csak részben követi a tanszékalapító professzorok sikertörténetének szokásos állomásait. Pályája nagyon lendületesen indult, vitathatatlan tudományos teljesítménye még 40 éves kora előtt az Emberföldrajzi Tanszék élére emelte, néhány évvel később pedig a Magyar Földrajzi Társaság elnökének és az MTA levelező tagjának válasz-



1. kép MENDÖL TIBOR az 1930-as években  
Picture 1 TIBOR MENDÖL in the 1930s  
Forrás/Source: Tessedik Sámuel Múzeum, Szarvas.

tották. A gyorsan emelkedő pályáiv azonban még az igazi kiteljesedés előtt, a második világháborút követő években megtört. Nem egyedi ez a történet Magyarországon és az egykori szocialista országokban sem, ahol egy egész tudósnemzedék osztozott MENDÖL sorsában. MENDÖL életútjának végigkövetése a magyar földrajztudomány történetének két korszakát is bemutatja: először azt az időszakot, amikor a földrajz intézményeiben erős, a korszak magyar közgondolkodásban kulcsfontosságú, a tudománypolitikában kiemelt diszciplína volt, majd pedig a berendezkedő kommunista rendszerben gyökeresen átalakítva a tudományos élet periferiájára szorult. Ez az átalakulás nem csak a tudományfilozófia és a tudomány alapvető feladatainak megváltozását jelentette, hanem a kutatók, egyetemi oktatók kicserélődését is. Bár MENDÖL katedráját nyugdíjazásáig megtarthatta, de tanítványai nem maradhattak az egyetemen, műveinek kiadását akadályozták, tudományos eredményeit nyíltan bírálták. Aki MENDÖL halála után néhány évvel hallgatott földrajzot Budapesten, nagy valószínűséggel már a nevével sem találkozott, munkái kikerültek az egyetemi tananyagokból. Életművének, munkásságának újraértékelése csak évtizedekkel a halála után kezdődött meg.

Ez a tanulmány a *Geographers: Biobibliographical Studies*-ban 2009-ben megjelent MENDÖL-életrajz bővített változata (GYÓRI R. 2009), felépítése követi a GBS-ben megszabott szerkezetet. Először MENDÖL életútját, munkásságának kiemelkedő eredményeit mutatom be. Ezt követően röviden összefoglalom MENDÖL földrajzi gondolatainak lényeges elemeit, és felvázolom a településföldrajzi módszerét ért bírálatokat is. Végül pedig MENDÖL munkásságának „utóéletét” tárom fel, és bemutatom, miért vált fontossá MENDÖL örökségének újraértékelése 1990 után. Kutatásom, amely elsősorban megjelent tanulmányok, könyvek és kisebb részben levéltári források feldolgozására támaszkodik, nem az első

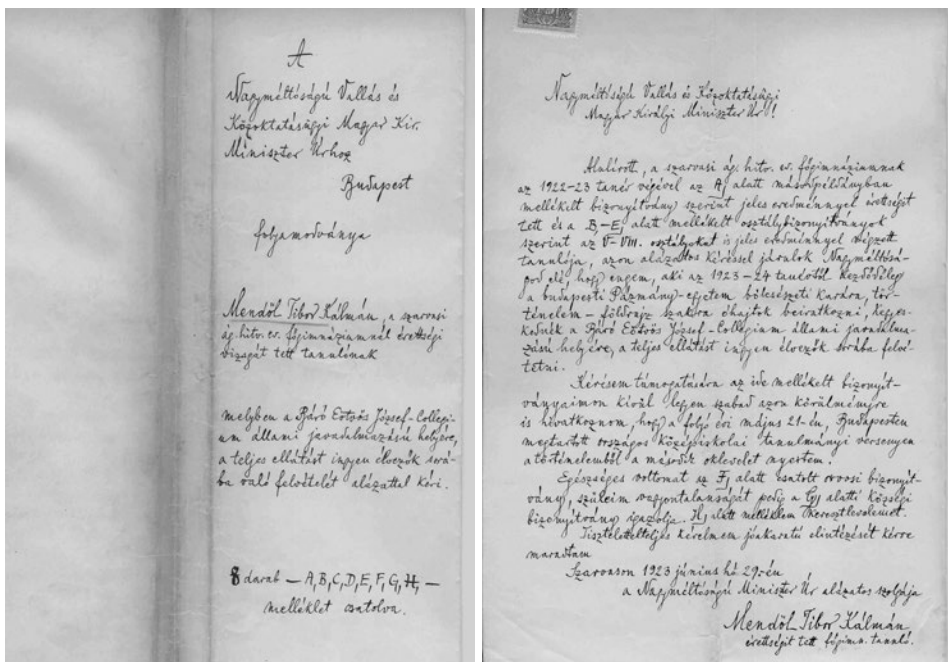
a MENDÖL-életművel foglalkozó munkák sorában. Több visszaemlékezés, rövidebb-hosszabb életrajzi összefoglaló született már MENDÖLről, egy-egy fontosabb művéről, illetve kutatási területéről, amelyeket felhasználtam ennek az elemzésnek az elkészítéséhez. Ebben a tanulmányban arra töreksem, hogy a „Mendöl-történet” kontextusát is körül járjam: be szeretném mutatni azt a tudományos és politikai közeget is, amelyben az események lezajlottak, az egyes művek, majd a későbbi interpretációk megszülettek. Tudománytörténeti megközelítem konstruktivista felfogáshoz áll közel, azt vallom, hogy a tudomány és a tudományos eredmények a társadalmi rendszer egyéb elemeivel kölcsönhatásban érthetők meg és írhatók le. Úgy gondolom, hogy MENDÖL életútjának feltárása túlmutat főszereplő történetén, és segíthet jobban megérteni, hogyan erősödött meg a tudomány fölötti politikai ellenőrzés az 1950-es években, hogyan zajlott le a magyar földrajz „szovjetizációja” (GYŐRI R. – GYURIS F. 2012).

### **Mendöl Tibor szakmai életútja és munkássága**

MENDÖL TIBOR 1905. május 4-én született a Békés megyei Nagyszénáson. Magyarország sajátos karakterű tája ez: a 17. századi török pusztítások következtében elnéptelenedett vidéket a 18. században főként evangélikus vallású szlovák telepesek népesítették újjá, az elpusztult falvak helyén néhány telepesközség, mezőváros alakult ki, a városok nagy kiterjedésű határát pedig a 19. század második felétől egyre sűrűbben ülték meg a tanyák. MENDÖL életművében mindvégig fontos helyet foglalt el a sajátos alföldi településhálózat kutatása, a mezővárosok, tanyák keletkezésének, morfológiájának és funkcionális működésének a vizsgálata. Minden bizonnyal MENDÖL ősei is a mai Szlovákia területéről költöztek az Alföldre, családja mindkét ágon evangélikus lelkész felmenőkkel rendelkezett. Apja rövid nagyszénási lelkészi szolgálat után a szomszédos város, Szarvas gimnáziumában vállalt tanári katedrát, és a fiatal Mendöl is ebben a gimnáziumban tanult. A gimnázium mintadiákjaként valamennyi tárgyból kitűnőre érettségizett, az országos történelmi versenyen második helyezést ért el. Ettől az időszaktól datálható földrajzi érdeklődése, amit önképzőkori előadásai, pályamunkái mellett a magyarországi utazásain készített, térképekkel, rajzokkal gazdagon illusztrált útinaplói is bizonyítanak. Az útinaplókban részletesen mutatja be az általa meglátogatott városok alaprajzát, településképét, a városok fejlődését gátló-elősegítő tényezőket (DÖVÉNYI Z. 1980, p. 414).

MENDÖL 1923-ban kezdte meg egyetemi tanulmányait a budapesti M. Kir. Pázmány Péter Tudományegyetemen (a mai ELTE-n) földrajz-történelem szakon, és ebben az évben lett az Eötvös Collegium tagja (2. kép). A 19. század végén, a párizsi École Normale Supérieure mintájára életre hívott Eötvös Collegiumot alapítója Eötvös Loránd a magyar elitképzés fellegvárának szánta, a két világháború között iskolázódott geográfus nemzedék legjobbjai tanultak itt (MENDÖL mellett pl. WALLNER ERNŐ, BULLA BÉLA és KÁDÁR LÁSZLÓ). TELEKI PÁL első miniszterelnöksége után közel húsz éven keresztül töltötte be a kurátori tisztelet, a földrajzos szakvezető pedig TELEKI jobbkeze, FODOR FERENC volt 1923 és 1939 között (GYŐRI R. 2014). MENDÖL egyetemi tanulmányaiban is kiváló előmenetelt mutatott fel, mind a Collegium igazgatója, mind pedig TELEKI elismerően írt tehetségéről, szorgalmáról.

TELEKI ugyan nem tartott szakórákat a Collegiumban, de figyelemmel kísérte a földrajzos hallgatók szakmai fejlődését. MENDÖLT 1924 nyarán meghívta a háromhetes baltikumi-finnországi tanulmányútjára is. TELEKI BARTONIEK GÉZA igazgatóhoz írt levelében így összegezte benyomásait a fiatal MENDÖLről: *„Rendkívüli szorgalommal dolgozott, és felfogásában is korához képest igen jó formát mutatott. Gyakornokaim után az összes hallgatók közt legjobb volt e két tekintetben. Ezen tereken nem kell fejleszteni. Azonban*



2. kép MENDÖL TIBOR felvételi kérelme az Eötvös Collegiumba, 1923. június 29.  
 Picture 2 TIBOR MENDÖL's application to the Eötvös Collegium, 29. June 1923.  
 Forrás/Source: ELTE Egyetemi Levéltár, Eötvös Collegium Levéltára.

nagy szükség van arra, h. testi ügyességét fejlessze. Gyámoltalanabb filosofotert festeni sem lehet. ... Megtiltottam neki a sok olvasást, és utasítottam, hogy inkább megfigyelésre, nyílt szemmel nézésre, az életben mozgásra törekedjék. ... Egészében nagyon jó fiú, nagyon meg voltam elégedve, jó anyag, s ha megtanul mozogni, miben sokat tett ez az utazás is, sokra viheti.” (TELEKI levelét idézi: GYURIS F.–TÓTH Cs. 2005, pp. 200–201.) FODOR FERENC félévente írt szakvezetői beszámolóiban is rendre dicsérte MENDÖL kiemelkedő teljesítményét. 1927-ben így írt a végzős MENDÖL TIBORRÓL: „Amióta a Kollégium hallgatóinak földrajzi tanulmányait vezetem a legkiválóbb hallgatóm volt. Eleitől kezdve irányítottam már tanulmányait, s mindig készséggel tett eleget utasításaimnak. ... Ma már teljesen kész geográfus. ... Így ajánlottam a Debreceni Egyetem Földrajzi Tanszékéhez tanársegédnek. ... Első neveltje a Kollégiumnak, aki a földrajzi tudomány terén helyezkedett el.” (FODOR F. 1927)

Az Eötvös Collegiumban kötött életre szóló barátságot a nála egy évvel fiatalabb BULLA BÉLÁVAL. Egyszerre vehették át a tanszékvezetői megbízatásukat a budapesti egyetem Emberföldrajzi és a Fizikai Földrajzi Tanszékén, ugyanakkor lettek az MTA tagjai, együtt élték át az 1950-es évek meghurcoltatásait, és csaknem egy időben érte őket a halál is. MENDÖLnek 1925-ben lehetősége nyílt, hogy egy évet a Bécsi Egyetemen töltsön el, ahol EUGEN OBERHUMMER irányításával folytatta kutatásait (GYURIS F.–TÓTH Cs. 2005, p. 201). Bécsi tanulmányai során született első (kiadatlan) településföldrajzi munkája, *Az Alföld településföldrajzának alapvonásai*, amiben az elkövetkező másfél évtized kutatási témáját fektette le, és doktori értekezésének alapjait írta meg (DÖVÉNYI Z. 1980, p. 418).

Egyetemi diplomájának megszerzése (1927) után MENDÖL a Debreceni Egyetemen vállalt tanársegédi állást, és 13 évet töltött Debrecenben. Az akkor másfél évtizedes múlt-



ra visszatekintő Debreceni Egyetemen alapításától kezdve működött Földrajz Tanszék; vezetője, MILLEKER REZSŐ kevesebbet publikáló és a tudományos közéletben csekélyebb súlyú kutató volt. A professzor személye, ha nem segítette, de nem is akadályozta MENDŐL munkáját, ugyanis furcsa módon MENDŐL életének ez a „pályakezdő” korszaka a legtermékenyebb, mintegy 80 tanulmányt és három kisebb monográfiát írt debreceni éve alatt (PROBÁLD F. 2005, p. 8). 1928-ban jelent meg *Szarvas földrajza* című doktori értekezése, amelyben gyermekkorának városát mutatja be. A *Szarvas földrajza* lényegében a francia emberföldrajz eszméin fogant tájféldrajzi munka: a nagy kiterjedésű település közigazgatási határai a legkisebb táji keretet rajzolják fel. Az egyöntetű szakmai elismerést hozó kötetet néhány év múlva követte a *Táj és ember* című tudományelméleti monográfia, amelyben Mendöl a földrajz lényegét a vidali elvek mentén fogalmazta meg. Ez utóbbi kötetnek a fogadtatása már túlmutatott a szűkebb szakmai közvéleményen, MENDŐL neve a magyar társadalomtudomány (mindenekelőtt a történettudomány) művelői előtt is ismertté vált, és hamarosan őt tekintették a fiatal társadalomföldrajzos nemzedék meghatározó egyéniségének. A francia emberföldrajzban való további elmélyülését szolgálta, hogy 1933-34-ben Párizsban, a Sorbonne-on töltött egy évet, ahol ALBERT DEMANGEON vezetésével kutatót.

MENDŐL kutatásai az 1930-as években két irányba ágaztak el. Egyrészt Magyarország, és azon belül kitüntetetten az Alföld településföldrajzi jellegzetességeivel foglalkozott. Ezek a vizsgálatok arra fókuszáltak, hogyan illeszkednek a magyar városhálózatba a nagy népességű, de csekély városi funkciójú agrárvárosok, egyáltalán: értelmezhető-e a hagyományos városfogalom ezeknél a településeknél. MENDŐL érvelésében a városi funkciók feltérképezésén túl morfológiai megfontolásokat is felsorakoztatott, új irányt szabva kutatási területének is. Másrészt pedig tudományelméleti írásokat közölt, amelyek a városföldrajz, a történeti földrajz problémáit boncolgatták, a történettudomány és a geográfia viszonyát vizsgálták. Valószínűleg ez utóbbi tanulmányainak is köszönhető, hogy a kortárs történészek szemében ő vált az első számú geográfussá: rendszeresen publikált a Magyar Történelmi Társulat folyóiratában, a Századokban, és az 1930-as évek végén őt kérték fel, hogy a nagy történeti szintézisekben a történeti földrajzi fejezeteket készítse el. Így került MENDŐL – többek között – az ötkötetes *Magyar művelődéstörténet* szerzői közé (1940), vagy az *Úr és paraszt a magyar élet egységében* (1941a) című tanulmánykötetbe (GYÓRI R. 2005, p. 110). Ez utóbbi kötetet SZABÓ FERENC (1980) szerint azért is fontos kiemelni, mert rangos szerzői (köztük a zeneszerző KODÁLY ZOLTÁN), bár különböző politikai nézeteket vallottak, mindannyian a fasiszmus és német befolyás elleni nemzeti egység megteremtésén fáradoztak. Mendöl bevonása ebbe a munkába egyaránt bizonyossága szakmai megbecsültségének és polgári-humanista hitvallásának.

A két világháború közti magyar geográfia a korszak egyik kiemelt fontosságú diszciplínája volt. Az I. világháború utáni korszak magyar kormányzatának elsődleges célja volt a békeszerződés területi revíziója, ennek érdekében kiemelt támogatást élveztek azok a tudományágak, amelyek a revízió tudományos alátámasztását szolgálták. A földrajz első helyen szerepelt ezek között, már a béketárgyalások háttéranyagának elkészítésénél is kulcsszerepet kaptak a geográfusok, és 1920-ban TELEKI volt a magyar delegáció egyik főtárgyalója Párizsban. Az 1920-as években a földrajz intézményi háttere megnövekedett, új tanszékek és kutatóintézetek nyíltak. Ez a kiemelt pozíció viszont azzal is járt, hogy a földrajz a konzervatív-nemzeti ideológia mellett kötelezte el magát, és a politikai paletta jobb oldalán álló magyar geográfusok nem szimpatizáltak azokkal a baloldali mozgalmakkal, amelyek kritika alá vették az ország és az állam berendezkedését. A *Földrajzi Közlemények* recenziói erős kritikával illették például a népi írók szociográfiai köteteit, azok elfogultságát és gyenge tudományos apparátusát bírálva.

MENDÖL kutatási területe távol állt a revíziós diskurzustól, és tanulmányaiban is tartózkodott a politikai állásfoglalásoktól. Az egyik legtermékenyebb és legkonceptiózúsabb szociográfussal, ERDEI FERENCCEL folytatott vitája is szakmai keretek között zajlott. A *Földrajzi Közlemények* hasábjain lezajlott eszmecsereben MENDÖL ERDEI idealizált alföldimezőváros-képét vitatta. A két kutató nézetkülönbsége abban állt, hogy az alföldi agrárvárosokat körülvevő tanyavilág szerves társadalmi egységet alkot-e városi központjával vagy sem. ERDEI álláspontja az volt (1939, 1941), hogy tanya és mezőváros szorosan egybefonódik, a tanyán és a városban egyaránt házzal rendelkező (tényleges lakóhelyét évszakonként vagy életciklusonként változtató) földművelő egyszerre élvezi a polgárosult városi közösség és (földjére kitelepülve) a hatékony mezőgazdaság előnyeit. Ezzel szemben – vélte ERDEI – a külvilágtól és a városoktól elzárt hagyományos aprófalvak a szegénység és a rendies társadalmi formák konzerváló helyei, ezért Magyarországon az „alföldi típusú” (a szórványformák felé mutató) településfejlődést kellene elősegíteni. MENDÖL (1939, 1941b) viszont azt hangsúlyozta, hogy az ERDEI által fölrajzolt tanya-mezőváros kapcsolat már megszűnt, a szórványok a napi érintkezés, és a társadalmi kapcsolatok szintjén is elszakadtak a mezővárosoktól, önálló települések. Így lakóiknak nem nyújtanak „városias” előnyöket, éppen ellenkezőleg: a szórvány-forma megnehezíti a korszerű infrastruktúra kialakítását (villamosítás, közlekedés, oktatás, egészségügy stb.), ezért a felszámolásukra, tervezett falvak kialakítására lenne szükség. A nézetkülönbség utólag visszatekintve egyszerűen feloldható, ERDEI és MENDÖL egy átalakulási folyamat különböző fázisait látták: az 1930-as évek magyar tanyája már sokkal inkább a mendöli leírásnak felelt meg (TIMÁR L. 1995). A szakmai keretek között folytatott vitának később lettek MENDÖL-re nézve keserű következményei: a II. világháború után ERDEI kommunista politikusként fontos politikai és tudománypolitikai pozíciókat töltött be, az 1950-es években miniszter és az MTA főtitkára lett, és részt vett MENDÖL háttérbe szorításában. Furcsa ironiája ugyanakkor a sorsnak, hogy ebben az időszakban ERDEI FERENC az ún. Tanyai Tanács élén maga is a tanyák felszámolása és falvakba szervezése mellett foglalt állást (HAJDÚ Z. 1990–1991), és az 1970-es években (az 1939-es könyvének új kiadásához írt előszóban) burkoltan elismerte MENDÖL igazát.

Az 1940-es években ért MENDÖL pályája csúcsára. A budapesti egyetemen a Bölcsészettudományi Kar vezetése úgy döntött, hogy az addig egységes Földrajz Tanszékét a jeles geomorfológus, CHOLNOKY JENŐ nyugdíjba vonulása után ketté bontja. HÓMAN BÁLINT vallás- és közoktatásügyi miniszter a Magyar Földrajzi Társaság javaslatát tette magáévá a kezdeményezés megindoklásakor: „*az utóbbi évtizedekben a fizikai és emberföldrajz tárgyköre annyira kettévált, hogy azoknak egy tanszéken való művelése és tanítása a két tudomány egyikének szükségszerű elhanyagolását jelenti*” (A dokumentumot idézi: ANTAL Z.–PERCZEL GY. 2005, p. 15). Az 1940 májusában az Emberföldrajzi Tanszék vezetésére kiírt pályázatra 11 geográfus jelentkezett, MENDÖL mellett FODOR FERENC, BULLA BÉLA és KÁDÁR LÁSZLÓ is. FODOR abban a hitben adta be a pályázatát, hogy HÓMAN és TELEKI „megígérték neki” a tanszékot, de keserűen csalódnia kellett (JOBBITT, S.–GYÖRI R. 2016, pp. 19–20). Az új tanszék irányítására egykori tanítványát, az akkor 35 éves MENDÖL TIBORT kérték fel. A megbízást hamarosan követte a professzori kinevezés és a Földrajzi Társaság alelnöki posztja is. MENDÖL ezekben az években nagyobb szabású szintézisek megalkotásán dolgozott, írt egy német nyelvű városföldrajzi tanulmányt a Kárpát-medence városairól (1943), és BULLA BÉLÁVAL elkezdték megírni a Kárpát-medencét bemutató regionális földrajzi monográfiájukat. Magyarország belépése a II. világháborúba azonban késleltette a munka elvégzését.

A II. világháború végén Magyarország a szovjet megszállási zónába került, és egy rövid átmeneti periódus után erőszakosan megkezdődött a kommunista rendszer kiépítése. Ez

nemcsak az ország történetében, hanem az összes tudomány (köztük kiemelten a földrajz) történetében is radikális fordulópontot jelentett. Jelzésértékű volt TELEKI társadalomföldrajzos munkatársainak sorsa: a politikai földrajzzal foglalkozó RÓNAI ANDRÁST elbocsátották intézigazgatói állásából (pályáját később geológusként folytatta) (DÖVÉNYI Z. 2008, p. 13), FODOR FERENC pedig minisztériumi „kérésre” maga kérvényezte nyugdíjazását (JOBBITT, S. – GYŐRI R. 2016, p. 22). MENDÖL egyáltalán nem volt érintett semmilyen politikai ügyben, és földrajzi munkássága is távol állt a politikai céloktól, ezért ekkor elkerülte a meghurcolást, sőt 1946-ban, 41 éves korában a Magyar Tudományos Akadémia tagjai közé, a Földrajzi Társaság pedig elnökévé választotta. Ezzel MENDÖL utolsó termékeny alkotói éveit vették kezdetüket, BULLA BÉLÁVAL befejezték a *Kárpát-medence földrajza* című monográfiájukat (1947) (eredeti címe szerint Magyarország földrajza), és Mendöl írt egy rövidebb kötetet a Balkán regionális földrajzáról (1948).

Ahogy növekedett azonban a kommunista párt hatalma, úgy romlott a földrajz és a geográfusok helyzete. A fasizmussal való leszámolást az egész konzervatív-polgári Magyarországgal való leszámolás követte, a két világháború közti berendezkedés egésze is megbélyegzett lett. A háborúba való belépés egyik legfontosabb okaként – nem alaptalanul – a területi revíziós törekvéseket nevezték meg, és a földrajzot mint a revízió (és a revíziós propaganda) tudományos támaszát, egészében bűnösnek találták. Az ún. fordulat évében, 1949-ben a kommunista tudománypolitika az MTA megrendszabályozása mellett döntött, az új rendszerhez nem illeszkedő akadémikusoknak a testületből való kizárásával. A „tisztogatás” elsősorban a humántudományokat érintette, de egyiket sem olyan mértékben, mint a földrajzot: az MTA-nak mind a négy geográfus tagját (CHOLNOKY JENŐT, PRINZ GYULÁT, BULLA BÉLÁT és MENDÖL TIBORT) kizárták az Akadémiáról (egészen pontosan „tanácskozási jogú taggá” minősítették vissza. Ugyanebben az évben került sor a Magyar Földrajzi Társaság feloszlására is, aminek az újjáalakulását néhány évvel később, 1952-ben engedélyezték. Ekkor átmenetileg megszűnt a társaság folyóirata, a *Földrajzi Közlemények* is. A változások a politikától távol álló Mendöl szakmai pozícióját is végzetesen megrendítették (GYŐRI R. 2011).

A magyar tudományos életben a politikai nyomásra megüresedő vagy újonnan létrehozott egyetemi-kutatóintézeti vezető pozíciókat a rendszer igyekezett megbízható, új emberekkel – többek között emigrációból hazatérőkkel – betölteni. Az ő aktív közreműködésükkel sikerült végrehajtani a nagy ideológiai fordulatot: a marxista-leninista alapelvek központi paradigmává emelését. A földrajzzal szemben támasztott igények is megváltoztak, a társadalom- és a természetföldrajz markáns szétválasztását követően a gazdaságföldrajz a szocializmus építésében területi tervezési feladatokat kapott. Maga a társadalomföldrajz fogalma is kikopott a használatból, helyette a gazdaságföldrajz elnevezés vált hivatalossá, míg egyes aldiszciplínák (politikai földrajz, etnikai földrajz, történeti földrajz) megszűntek (GYŐRI R. – GYURIS F. 2012). FODOR FERENC az 1950-es évek elején írt és évtizedekig kéziratban maradt tudománytörténeti munkájában – íróasztalfiókjának – élesen fogalmaz erről a korszakról: „*Ami 1944 óta történt, az már nem tudománytörténet, az már politika, és tudományunk derékba törése, majd elhantolása. Erről ma még nem szólhat a tudománytörténet, de egykor kétségtelenül szólania kell és szólani fog.*” (FODOR F. 2006, p. 285). 1950-ben a Budapesti Egyetem Emberföldrajzi Tanszéke is nevet váltott, és Általános Gazdasági Földrajz Tanszékké alakult át, miközben továbbra is MENDÖL maradt a tanszékvezető.

Azoknak a régi geográfusoknak, akik állásukat megtarthatták – köztük MENDÖLnek is – valamilyen mértékben alkalmazkodniuk kellett az új körülményekhez. Ez jelenthette a marxi ideológia látszólagos elfogadását, és a kommunista pártba való belépést, de jelenthetett egyfajta passzív ellenállást is, a publikált tanulmányoknak a marxista fogalom-

használat és az osztályharc kontextusába helyezését (miközben esetleg a munka érdemi mondanivalója keveset változott). Ez utóbbi utat választotta MENDÖL, akinek a *Bevezetés a földrajzba* című – többször átdolgozott és kiadott – egyetemi jegyzete (1953) vagy *A szocialista településföldrajz problémái* (1954) című tanulmánya a kényszerű, de nem elvtelen alkalmazkodást tükrözi. Ezzel a „passzív ellenállással” viszont MENDÖL helyzete, pozíciója nem javult, továbbra is erős támadások érték mint a régi (polgári-burzoá) földrajz-tudomány képviselőjét. Az 1950-es években MENDÖL valamennyi tanítványát, közvetlen munkatársát eltávolították az egyetemről, munkáinak megjelenését és az MTA doktora cím megszerzését megakadályozták.

MENDÖL az 1940-es, 1950-es években fokozatosan fejlesztette az *Általános emberföldrajz* (később *Általános Gazdasági Földrajz*) egyetemi jegyzeteit. Ebből formálta ki legnagyobb szabású munkáját, amely az *Általános emberföldrajz* címet viselte volna. A több száz oldalas anyag azonban egészében soha nem jelent meg (ANTAL Z. 2005, p. 26), így a munka egyik (a legerjedelmesebb) fejezetét dolgozta át MENDÖL egy önálló kötetbe, amit hatéves várakoztatás után publikáltak (PROBÁLD F. 2005, p. 9). Ez volt az *Általános településföldrajz* című kötet (1963), amit ma a szakmai közvélemény MENDÖL fő művének tekint. GYIMESI ZOLTÁN (2014) kutatásából kiderül a többéves „átfutási idő” egyik fő oka: a kiadói lektorok keményen bírálták a kéziratot, majd MENDÖL a megfelelő MARX és ENGELS hivatkozásokkal látta el a szöveget. Az Akadémiai Kiadó által felkért lektorok közül LEHEL ARTÚR, a BM III. Főcsoportfőnökségtől ezredesi rangfokozatban nyugdíjba vonult szakértő fogalmazott a legélesebben: „Mendöl Tibor professzor úr kéziratát áttanulmányoztam, és arra a következtetésre jutottam, hogy az a szocialista tudomány szempontjából kiadásra érdemtelen”. (A lektori véleményt idézi GYIMESI Z. 2014, p. 246). Végül a közel 600 oldalas kötetet nyújtotta be MENDÖL az MTA-hoz DSc-értekezésként, aminek elbírálása ismét elhúzódott. MENDÖL már nem érte meg a nagydoktori védést: 1967-ben posztumusz nyerte el a földrajztudomány doktora címet. Értekezésének egyik bírálója ERDEI FERENC volt.

MENDÖL munkájának akadályozását jól jelzi történeti földrajzi kutatási programjának sorsa is. Még a világháború előtt dolgozott ki MENDÖL egy szisztematikus kutatási programot Magyarország történeti földrajzának vizsgálatára, amely interdiszciplináris együttműködésben keresztmetszeti elemzések (komplex tájföldrajzi leírások) sorára épült volna (1938). MENDÖL munkatársaival egy átdolgozott, szűkített tematika alapján (már csak a településhálózat átalakulásának feltárása volt a cél) 1951-ben kezdte meg a kutatást, amely éveken keresztül vonatottan lépegetett előre, a kutatócsoport egyik tagjának beszámolója szerint még 1957-ben is csak a részletproblémák kidolgozásánál tartott. A lassú haladást BOROS FERENC „a kutatórészlegben beállott többszöri személyi változásokkal” (MENDÖL munkatársainak az egyetemről történő eltávolításával) és MENDÖL huzamos betegségével indokolta (BOROS F. 1957, p. 459). Végül a nagy ívű kutatásból csak néhány vázlatos tanulmány látott napvilágot.

Több geográfushoz hasonlóan MENDÖL sem kerülhette ki tudományos módszereinek, alapelveinek nyílt, durva hangvételű megtámadását. Az 1950-es években több olyan vitaülés zajlott le, amelynek során az „új” geográfusok a szovjet gazdaságföldrajz szemszögéből élesen bírálták a „régik” kollégáik munkásságát. TELEKI Pál munkáinak marxista kritikáját például egyik volt tanítványa KOCH FERENC írta meg (KOCH F. 1956), amit a szakmai közvélemény egy vitaülés keretében tárgyalt meg, és hasonló vitaülés foglalkozott KÁDÁR LÁSZLÓ munkásságával (GYÖRI R. 2011). Az MTA-n 1960-ban került sor az *Ankét a településföldrajz helyzetéről* című ülés megrendezésére, amelynek fő témája MENDÖL és a MENDÖL-tanítványok kutatási módszereinek értékelése volt (ABELLA M. 1961). A vitaülésen – amelyen ERDEI FERENC elnökölt – az „új” geográfusok élesen támadták

MENDÖL településföldrajzi munkásságát, hangsúlyozva annak gyenge kapcsolatát a gazdasági földrajzzal és kárhóztatva túlzott településmorfológiai irányultságát. A támadás egyrészt MENDÖLnek a megjelenés alatt álló *Általános településföldrajz* monográfiája ellen irányult, másrészt pedig az 1954-ben megjelent (majd rövidített formában 1955-ben újra közölt) *A szocialista településföldrajz problémái* című tanulmánya ellen. Ahogy az egyik bíráló a tanulmány lényegére ráérezve megjegyezte: „Mendöl e munkájában sem ad településföldrajzi vonatkozásban semmi újat, csak új formában ismétli meg régi szemléletét.” (ABELLA M. 1961, p. 124). A vitában részt vevők közül csak a „régii” kollégák és a jelen lévő történészek emeltek szót MENDÖL mellett, maga MENDÖL pedig az ülés közepén megjegyzés nélkül elhagyta a termet.

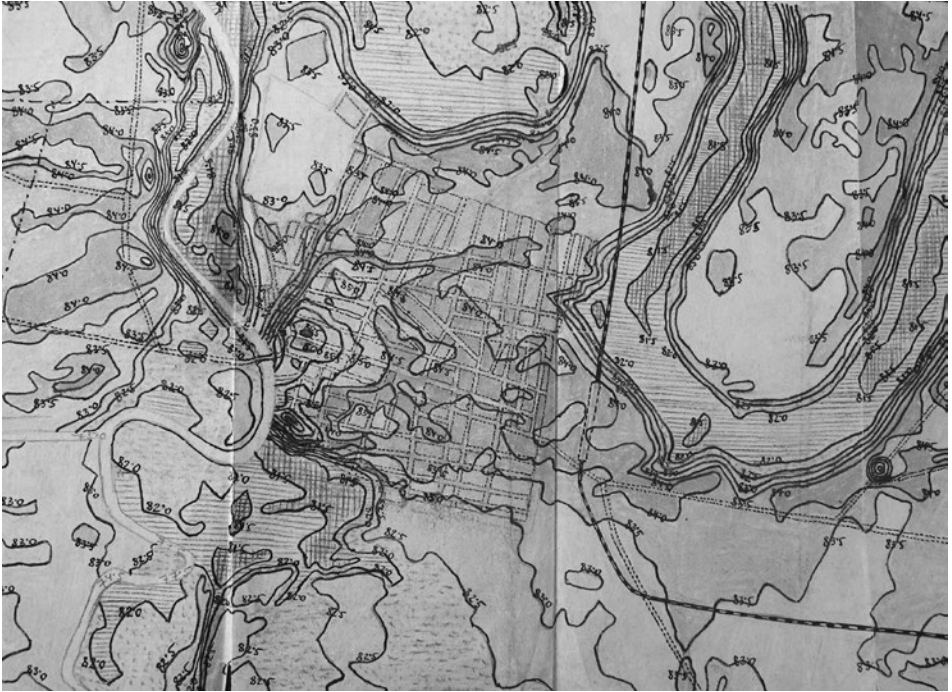
E támadások MENDÖLT mind fizikailag, mind lelkileg erősen megviselték. Egészsége súlyosan megrendült, magas vérnyomással küzdött, és alkohol-problémái is súlyosbodtak. 1965-ben nyugdíjazták az egyetemen, és nem sokkal később, 1966. augusztus 21-én, 61 éves korában meghalt. Az ELTE Általános Gazdasági Földrajz Tanszékén ezután már az új tudományos irányvonal kiépítése folytatódott.

### Mendöl Tibor földrajzi gondolatvilága

MENDÖLT a mai szakmai közvélemény mindenekelőtt a vidali emberföldrajz népszerűsítőjeként és a magyar városföldrajz megteremtőjeként tartja számon. Amikor MENDÖL az 1920-as évek elején megkezdte egyetemi tanulmányait, egy dinamikus, folyamatosan erősödő és egy központi paradigma köré szerveződő magyar társadalomföldrajzzal találkozott. Ez a paradigma pedig a regionális szintéziseket középpontba állító francia emberföldrajz volt. A magyar geográfia a XIX. század második felében még egyértelműen német orientációt követett, és a századfordulás évtizedeket a RICHTHOFEN-féle geomorfológia dominálta. A francia emberföldrajz alapelvei az 1910-es években, elsősorban TELEKI PÁL tevékenységének köszönhetően váltak ismertté, és sikerüket nagyban köszönheték a földrajznak a trianoni békeszerződés megkötésekor betöltött szerepének.

Így MENDÖL is – a legtöbb kortársához hasonlóan – regionális földrajzi témát választott doktori értekezésének megírásakor. Megtévészto lehet a *Szarvas földrajza* cím (hiszen egyetlen településre utal), de MENDÖL értelmezésében a település a legkisebb táji keretet jelenti. (Szarvas egyike a nagy határú, kiterjedt tanyavilággal rendelkező alföldi mezővárosoknak, ma a település egykori közigazgatási területén több új alapítású község is osztozik.) Az erős történeti földrajzi elemzésre épülő disszertáció központi kérdése az volt, hogyan hasznosította az emberi tevékenység – a különböző korszakokban – a természeti adottságokat, milyen helyi és helyzeti energiák tették lehetővé a város kialakulását (3. kép). Míg a *Szarvas földrajza* a „terepen” mutatta be a vidali emberföldrajz módszereit, addig a *Táj és ember* már szisztematikusan tekintette át a *géographie humaine* elméleti alapjait. A rövid monográfia hét fejezetre tagolódik, amelyek az emberi közösségek és a milió kapcsolatát kronologikus rendezésv mentén vizsgálják, hangsúlyozva ennek a viszonyoknak a kölcsönös jellegét. Későbbi regionális földrajzi monográfiái, a *Kárpát-medence földrajza* (BULLA B. – MENDÖL T. 1947), a *Balkán földrajza* (MENDÖL T. 1948) is ezeket az alapelveket követik.

MENDÖL azonban már az 1930-as évek közepén érzékelte a francia emberföldrajz módszertanának buktatóit. 1935-ben megjelent tanulmányaiban a VIDAL DE LA BLACHE-féle alapvetés nyomán készült regionális monográfiákról megállapította, hogy fejlődést csupán az elemzés finomodásában lehet érzékelni, a nagy áttörés óta nincsenek újabb szempontok a francia földrajztudományban. Felhívta a figyelmet arra is, hogy ezek a tájföldrajzi munkák földrajzi szempontból túlméretezettek, túlon túl ügyelnek a tárgyi teljességre, kerekded-



3. kép MENDÖL TIBOR szintvonalas térképe Szarvasról  
Picture 3 TIBOR MENDÖL's relief map of Szarvas  
Forrás/Source: Tessedik Sámuel Múzeum, Szarvas

ségre, a jelent vizsgáló földrajz tárgykerét átlépik, más tudományok elhanyagolt területeire is (pl. településtörténet, gazdaságtörténet) behatolnak. Ezekben a munkákban a történelem és a földrajz közti határok elmosódnak, a szerző és a munka céhbéli hovatartozása egyaránt bizonytalanra válik. (MENDÖL T. 1935a, 1935c) Ugyanakkor – írta MENDÖL – a német tudományban egy másik tárgy körül alakul ki új társadalomtudományos szintézis, és új tudomány születése várható: a településtudományé (1935a, pp. 68–69). MENDÖL kutatói érdeklődése ekkor kiemelten a településföldrajz felé fordult.

MENDÖL településföldrajzi munkái két (egymást részben átfedő) csoportba sorolhatók: egyrészt érdekelte Magyarország városhálózatának felépítése, a városok tipizálása, a regionális különbségek magyarázata (1935b, 1936a, 1943), másrészt pedig a városok belső szerkezete, az épített környezet morfológiája, a városi funkciók és a morfológia közti kapcsolat (1936b). A két kutatási területet MENDÖL-nél szorosan összekötötte az a probléma, hogyan lehet a sajátos alföldi agrárvárosok helyét meghatározni a magyar városhálózatban. Ezek a nagy lélekszámú települések ugyanis túlnyomórészt földszintes beépítésűek, határozott mezőgazdasági karakterrel (és jelentős külterületi lakossággal) rendelkeznek, miközben úgy töltenek be városi funkciókat, hogy hagyományos értelemben vett vonzáskörzetük nincsen (az Alföld településhálózatából a falvak hiányoznak, az agrárvárosok pedig gyakran egymással szomszédosak). MENDÖL a probléma megoldásánál a településmorfológia eszköztárát is bevetette: mivel a lakóház-típusok a benne élők életviteléről, foglalkozásáról árulkodnak, ezért a városias lakosság elkülönítésénél a statisztikai adatfeldolgozást morfológiai adatfelvétellel, térképezéssel lehet kiegészíteni, így az alföldi települések esetében is el lehet különíteni a valódi városi arculattal és városi funkciókkal rendelkező városma-

got és a falusias burkot. (MENDÖL vizsgálatai szerint az Alföldön a földszintes beépítés bizonyos formái is a városi karaktert jelzik.) Ez a módszer, az ún. funkcionális morfológia módszere lett MENDÖL és tanítványai városi vizsgálatainak az egyik sarokköve (JANKÓ F. 2005, p. 18). A „vonzáskörzet nélküli város” problémáját pedig úgy oldotta fel, hogy egy sajátos „alföldi” városmodellét állított fel: az alföldi városok közigazgatási területén három, funkcióiban elkülönülő település osztozik, a városmagra szorítókozó „valódi” város, az ezt körülvevő agrárfunkciójú falu és a város külterületén szóródó tanyavilág (MENDÖL T. 1963, pp. 35–36; BECSEI J. 2005, p. 48). Ez utóbbi két övezet a „valódi” város vonzáskörzete, ami azonban a települési léptékű statisztikai adatközlésekben rejtve marad.

Elgondolkodtató, hogy miért éppen ez a teljesen apolitikus városmorfológiai kutatási irány vált az 1950-es években a támadások céltáblájává. A településmorfológiával kapcsolatban az volt a legfontosabb vád, hogy a morfológia üres, „formalista”, önmagáért való vizsgálódás, amelynek nincs kapcsolata gyakorlati problémákkal (pl. a településhálózat-tervezéssel). Különösen súlyos tévedésnek minősítette VÖRÖSMARTI ANTAL a magyar településföldrajznak (azaz MENDÖL TIBORNAK) azt a módszerét, amely a morfológiai típusokhoz társadalmi és gazdasági jellegzetességeket kapcsolt; ez ugyanis – véleménye szerint – azt a hamis látszatot keltette, hogy a morfológiai és a funkcionális vizsgálat egy-egybe olvasható (ABELLA M. 1961, pp. 124–125). A kemény elutasítás mögött az a megfontolás is meghúzódott, hogy MENDÖL – tévesen – a „felszíni” jelenségek tanulmányozásából a „lényegire” akart megállapításokat tenni. Ez pedig ellentétes volt a marxi–lenini logikával. A forma és a lényeg kérdésében az új geográfusok vezető ideológusa MARKOS GYÖRGY néhány évvel korábban ugyanis így foglalt állást: „Az egységes burzsoá geográfia teljes egészében formalista és objektivistá, mert így szolgálhatja legjobban a kapitalizmust. ... Megelégszik a végnélküli részletvizsgálatokkal, apró formai kérdések boncolgatásával, a forma mögött nem látja és nem is óhajtja látni a tartalmat és a folyamatot, s éppen ezért szükségszerűen válik formalistává” (1955, p. 362). Tehát az ilyen morfológiai vizsgálatok „burzsoá trükkök”, amelyek arra szolgálnak, hogy a tudományos közösség vagy a szélesebb társadalom figyelmét eltereljék a lényegi kérdésekről, a kapitalizmus súlyos ellentmondásairól és válságáról.

A másik magyarázat az, hogy MENDÖL lényegében nem volt hajlandó „váltani”, a fordulat éve után is megpróbálta a feleslegesnek minősített településföldrajzi, településmorfológiai kutatásait folytatni, és nem (vagy csak látszólag) ágyazta be ezeket a munkáit a szovjet gazdaságföldrajz gondolatkörébe. Az „Ankét a településföldrajz helyzetéről” vitauléson részt vevő MARKOS GYÖRGY így fogalmazta meg ezt az igényt: „A településföldrajz magyarhoni művelőinek is elsőrendű feladata a marxista településföldrajz művelése. Ennek a munkálkodásnak a gazdasági földrajz alapján kell állnia, mivel a gazdasági földrajz egyik rész-diszciplínájának tekinthető” (ABELLA M. 1961, p. 123). MENDÖL munkái közül sem *A szocialista településföldrajz problémái* (1954), sem pedig az *Általános településföldrajz* (1963) nem tett eleget ezeknek az igényeknek. Ha van MENDÖLnek olyan munkája, amelyen marxista szemlélet tetten érhető, az az 1950-es években többször kiadott *Bevezetés a földrajzba* című jegyzete. A kötet a földrajztudomány történetét tekinti át, beágyazva az egyes irányzatokat és a felfedezések mozgatórugóit az adott kor eszmetörténeti, gazdaságtörténeti kontextusába. Ebben a munkában a korszakolás és a társadalomtörténeti kép felvázolása a marxi történelemszemlélet alapmértékei szerint történik, a fogalomhasználat is elüt a MENDÖL-tanulmányokban megszokottól.

A mai tudománytörténeti kánon az 1963-ban megjelent *Általános településföldrajzot* tartja MENDÖL legfontosabb művének. Valóban igaz ez a megállapítás, ha a kötet terjedelmét, kézikönyvszerű alaposágát, szisztematizáló jellegét állítjuk előtérbe. Ezt a könyvet méltatói nem is a francia emberföldrajzi munkákkal, hanem egy német településföldrajzi

kötettel: GABRIELA SCHWARZ: *Allgemeine Siedlungsgeographie* című munkájával állítják párhuzamba (PROBÁLD F. 2005, p. 10). Maga a munka nagyon széles szakirodalmi bázisra épül. MENDÖL a német és a francia megközelítések mellett az angolszász településföldrajzi elméleteket is feldolgozta a kötet megírásakor, de a könyv alapvonásaiban továbbra is a német településföldrajz logikáját követi (TOLNAI G. 2014, p. 126). MENDÖL nagy szintézise azonban nem könnyű olvasmány. Én úgy érzem, hogy a munka mögött egy megtört és sarokba szorított tudós arca is felsejlik: talán már hiányzik ebből a monográfiából az a gondolati élénkség, ami MENDÖLnek az 1930-as években írott tanulmányait jellemzi. Sokkal inkább szembetűnő a merev logikai sémákhoz való ragaszkodás, a gyakran (különösen a települések alaptípusainak felállításánál) furcsa következtetésekre jutó kategorizálási szándék. Keserű szomorúsággal ütközik ki a munka bevezetésében olvasható tudománytörténeti áttekintéséből egy egyszerűen fogalmazott mondat: „*A socialista tudomány emberföldrajzot nem ismer.*” (MENDÖL T. 1963, p. 38)

### **Mendöl Tibor munkásságának és földrajzi gondolatainak hatása**

MENDÖL munkásságának nemzetközi visszhangja csekély volt, hiszen fontosabb tanulmányai közül csak néhány jelent meg idegen nyelven (elsősorban németül). Részvételét a nemzetközi tudományos életben nem akadályozta volna a nyelvtudás hiánya: kitűnően beszélt és írt németül, franciául (köszönhetően a Bécsben és Párizsban eltöltött éveinek is), olvasott angolul és oroszul. Sokkal inkább akadályozta viszont a háború kitörése (1939-ben MENDÖL még csak 34 éves volt), illetve az, hogy a világháború utáni két évtizedben Magyarországról szinte lehetetlen volt bekapcsolódni a nyugat-európai tudományos életbe. MENDÖLT településföldrajzi kutatásai mindenekelőtt a német földrajzhoz kötik, DÖVÉNYI ZOLTÁN (2018) is a kortárs német és osztrák geográfusokkal veti össze pályájának alakulását.

MENDÖL földrajzi gondolatainak magyarországi fogadtatása éles határokkal tagolható. Egészen más volt MENDÖL munkásságának megítélése a II. világháború előtt és a háborút követő években, és máshogy viszonyult a magyar földrajz MENDÖL örökségéhez a halálát követő évtizedekben és a rendszerváltás után.

MENDÖL halála után közvetlen tanítványa nem maradt az ELTE-n, többségüknek még az 1950-es években távoznia kellett. Néhányan közülük könyvtárban (SZÁVA-KOVÁTS ENDRE) vagy az állami térképkiadó vállalatnál (ZOMBAI PÁL), illetve könyvkiadónál (HAVASNÉ BEDE PIROSKA) találtak állást, és csak egy-két embernek sikerült tartósan a tudomány berkein belül maradnia. Tanulságos a MENDÖL-tanítvány, LETTRICH EDIT 1962-es kandidátusi értekezésének története. Az értekezés védésén a bírálók és a méltatók nem is annyira a dolgozat tartalmi elemeit boncolgatták, hanem a marxista–leninista gazdaságföldrajz és a polgári, reakciós településföldrajz viszonyára fókuszáltak. Az egyik legfontosabb támadási felületet a jelölt témavezetője (MENDÖL), és abszurd módon a településföldrajzi dolgozat kutatási helyszíné (Esztergom, a magyar katolikus egyház központja) jelentette. Végül a dolgozatot hosszas vita után (ANTAL ZOLTÁN határozottan elutasító opponensi véleménye ellenére) elfogadták (CZIRFUSZ M. 2010). LETTRICH EDIT pályáját végül az MTA Földrajztudományi Kutatóintézetében folytatta.

MENDÖL-tanítványainak sorsában osztozott a „tanítványnak” ugyan nem nevezhető (MENDÖLnél idősebb), de a mendöli településföldrajzi módszerekkel dolgozó WALLNER ERNŐ is, akit 1958-ban (a forradalom leverését követő fegyelmi vizsgálatok után) nyugdíjaztak az egyetemen. WALLNERT 1958. február elején szóban tájékoztatták arról, hogy három nap múlva „nyugállományba helyezését megelőző szabadságot vesz ki”, és április 1-jén nyugdíjazták (WALLNER E. 1958). MENDÖL kérése az volt, hogy a megüresedett állást



a településföldrajz területén megfelelő tájékozottsággal rendelkező emberrel töltsék be (MENDÖL 1958). A tanszékre kiírt adjunktusi állásra sikerrel pályázott MAJOR JENŐ, aki Sopron városföldrajzát bemutató doktori értekezését MENDÖL vezetésével védte meg 1947-ben. MAJOR az egyetem Földrajzi Intézetében kezdte pályáját mint díjtalan gyakornok, ezután az Országos Széchényi Könyvtár Térképtárában, illetve a Teleki Pál Intézetben (később Kelet-európai Tudományos Intézetben) dolgozott, majd 1950-ben a Budapesti Műszaki Egyetem Városépítési Tanszékére került. MENDÖL az utódjaként tekintett régi tanítványára, de a közös terveket nem koronázta siker. MAJOR MENDÖL-höz hasonlóan nem lépett be az MSZMP-be, ami lehetetlenné tette tanszékvezetői kinevezését, ezért az egyre rosszabbodó helyzetben maga kezdeményezte, hogy helyezték vissza a BME-re (MENDÖL 1960).

A MENDÖL által képviselt településföldrajzi kutatási irányt közvetlenül ezek a tanítványok, egykori munkatársak próbálták tovább vinni, és városföldrajzi tanulmányaikban a funkcionális morfológia módszerét fejlesztették tovább. A magyar településföldrajz számára az 1960-as, 1970-es években csak keskeny ösvények nyíltak, és a néhány fiatal geográfus közül, aki erre az útra lépett, mindenekelőtt BECSEI JÓZSEF és (néhány tanulmányában) BELUSZKY PÁL nyúlt a mendöli örökséghez (JANKÓ F. 2005, pp. 19–21). A MENDÖL-lel szembeni tartózkodó hangulat (ami az 1970-es években már leginkább a hallgatásban nyilvánult meg) csak lassan oldódott. A *Földrajzi Közlemények* 1976-ban, MENDÖL halálának 10. évfordulóján egy dupla számot szentelt a társaság néhai elnöke emlékének, amelyben MENDÖL tanulmányaiból válogattak. A volt tanítványok által szerkesztett kötetben a 85 éves WALLNER ERNŐ a mendöli módszertan védelmében már így fogalmazott: „*Kérem a mai kollégákat, keljenek fel az íróasztal mellől, menjenek ki a településekbe Mendöl Tibor példáját követve, és adjanak egy-egy községről, városról a helyszíni ismeretek alapján kutatási módszert nyújtó tanulmányt.*” (1976, p. 77). 1980-ban, MENDÖL születésének 75. évfordulóján szülővárosában rendeztek emlékkonferenciát, ahol az előadók mindegyike – többek között LETTRICH EDIT (1980) – MENDÖL kutatói életművének egy-egy szeletét méltatta. (A rövid tanulmányok a megyei tudományos szemlében jelentek meg.) Az emlékéhez kapcsolódóan – szintén megyei kiadásban – újra megjelentek BECSEI JÓZSEF gondozásában a *Szarvas földrajzát* is (1981). A Mendöl-emléktáblát a Földrajzi Társaság főtítkáráként leleplező SOMOGYI SÁNDOR, aki egyetemistaként hallgatta MENDÖL előadásait, már kimondottan bírálta professzora egykori ellenfeleit: „*Mendölnek az ösztönös materializmusát nem értették meg azok, akik magukat meggyőződéses materialistának hitték és vallották, pedig csak a földrajzi szemléletük volt a szükségesnél jóval sekélyebb*” (1980, p. 437). A tisztelgő írások szerzői közül hiányoztak MENDÖL egykori tanszékének munkatársai.

A rendszerváltás után MENDÖL neve több okból is kezdett divatba jönni. Egyrészt felgyorsult a magyar földrajz útkeresése. A megújulás a nemzetközi irányzatokhoz történő intenzívebb kapcsolódás mellett a magyar földrajz már eltemetődött múltjának a felfedezését is jelentette. Jómagam az 1990-es évek közepén hallgattam földrajzot és történelmet az ELTE-n, és nagy élményt jelentett MENDÖL tanulmányait olvasni, és tanulságos volt ezeket összehasonlítani a kortárs magyar gazdaságföldrajz szemléletével. Bizonyos tudományterületeken (így pl. a történeti földrajz formálódó magyar műhelyében, Nyíregyházán) az újszerűséget éppen a régi magyar földrajz, így MENDÖL történeti földrajzi programjának a gyakorlatba ültetése jelentette. A régi magyar földrajzhoz való visszanyúlás jegyében adták ki újra 1999-ben a *Kárpát-medence földrajzát* (CHOLNOKY GYŐZŐ és KOCSIS KÁROLY közreműködésével), és ugyanabban az évben jelent meg *A földrajztudomány az ókortól napjainkig* címmel a *Bevezetés a földrajzba* átszerkesztett, bővített új kiadása is, PERCZEL GYÖRGY és PROBÁLD FERENC gondozásában. (A *Bevezetés a földrajzba* jegyzet kiformalódásának történetét és az új kiadás háttérét alaposan feltárta GYIMESI Z. 2014.) De

más forrásokból is növekedett a MENDÖL-hivatkozások száma: többen MENDÖL nevének megemlékezésével igyekeztek „legitimálni” munkájukat, olyanok is MENDÖL tanítványainak nevezték magukat, akiknek kevés közük volt a mendöli gondolatokhoz. MENDÖL neve és munkássága körül egy furcsa, félig-meddig rejtett kötélhúzás alakult ki, azzal a tétellel, hogy ki a hiteles MENDÖL-örökös.

2005-ben, MENDÖL születésének 100. évfordulóján, a Mendöl Centenáriumí Év keretében konferenciák, kötetek és a *Földrajzi Közlemények* tematikus száma emlékezett meg a magyar társadalomföldrajz egyik legnagyobb személyiségéről. Az egyes tanulmányok szerzői némiképpen egymásnak ellentmondóan rajzolták meg MENDÖL életútját, különösen az 1950-es évek eseményeit. ANTAL ZOLTÁN és PERCZEL GYÖRGY (MENDÖL utódai a tanszékvezetői székben) inkább a mendöli örökség kontinuitását hangsúlyozták. MENDÖLnek az egyetemről eltávolított tanítványai kapcsán a „*más munkahelyen helyezkedtek el*” fordulattal éltek (ANTAL Z.–PERCZEL GY. 2005, p. 21), MENDÖL nyugdíjazásának hatását pedig „*A fiatal oktatókból álló tanszéki gárda segítő kéz nélkül maradt*” mondatral interpretálták (p. 24). Ugyanezek az események más értelmezést kaptak PROBÁLD FERENCNEK az olvasatában: „*A tanszékről egy évtized leforgása alatt – többnyire politikai okokból – valószínűleg közvetlen munkatársát eltávolították, a helyükbe lépő fiatal oktatók pedig már gyökeresen eltérő felfogást és kutatási irányt képviseltek.*” (2005, p. 9). PERCZEL GYÖRGY MENDÖL *Bevezetés a földrajzba* című tankönyvének új kiadásához írt utószavában így summázza az 1950-es éveket: „... az 1940-es évektől haláláig Mendöl Tibor volt a hazai társadalomföldrajz legmegbecsültebb tudósa” (1999, p. 262). KOVÁCS ZOLTÁN a *Földrajzi Közlemények* tematikus számának szerkesztői előszavában ezzel ellentétesen fogalmazott a fordulat évét követő időszakról: „*Tudományos pályáját a kommunista rendszer történetéhez, ... a személyét ért ideológiai támadások, méltatlan mellőzések és sorozatos megalkalmazások, a környezetéből jövő intrikák egészségét felőrölték.*” (2005, p. 1). A MENDÖL örökségéért (vagy inkább MENDÖL nevéért) folytatott szimbolikus küzdelem egyik legkényesebbnek tűnő vállalkozása ANTAL ZOLTÁN (2006) tanulmánya volt, amelyben a szerző TELEKI PÁLT, MENDÖL TIBORT és MARKOS GYÖRGYÖT mint a hazai gazdasági földrajz megalapozóit próbálja közös nevezőre hozni. A tanulmány érvelésének az egyik ingatag sarokköve MENDÖL gazdasági földrajzusként történő felmutatása, hiszen MENDÖL gazdasági földrajzzal valójában nem foglalkozott (ha csak nem fogadta el őszinte meggyőzőtséggel azt az éppen MARKOSTÓL jövő sürgetést, miszerint a településföldrajz csak a gazdasági földrajz részeként művelhető). Ami viszont ennél sokkal fontosabb, hogy nehezen lehet TELEKI és MENDÖL tudományos krédóját éppen az egyik legkarakteresebb bírálójukéval, MARKOSÉVAL párhuzamba állítani.

## Összefoglalás

Elemzésemben MENDÖL TIBORNAK, a budapesti tudományegyetem Emberföldrajzi Tanszék alapító professzorának tudományos pályáját, életművét, illetve munkáinak, gondolatainak a hatását mutattam be. A kutatás, amely MENDÖL tanulmányai és könyvei mellett, a róla született irodalom, a publikált és kiadatlan források feldolgozására épült, több eredménnyel is szolgált. Úgy gondolom, hogy MENDÖL TIBOR pályájának, szakmai munkásságának és recepciójának története túlmutat a személyes életút vázlatán: ebben az életrajzban a XX. századi magyar geográfia és általában a magyar tudományos élet története is tükröződik. Jó példa arra is, hogy a szélesebb ideológiai környezet és a politika igényei (bár korszakonként változó erősséggel) mindig befolyásolták, néha pedig szó szerint meghatározták a tudomány működésének alapelveit. A MENDÖL-örökség sorsa jelzi, hogy a MENDÖL-

történet még főszereplője halála után évtizedekkel sem zárult le, szelleme (vagy kísértete?) időről-időre visszatért. Az életművéhez való viszonyulás (az elutasítástól az elhallgatáson át, a félve megfogalmazott, majd bátrabban kimondott elismerésig) minden esetben csak részben volt szűk szakmai kérdés. Tudománypolitikai, hatalmi kérdés is volt egyben.

### Köszönetnyilvánítás

Szeretnék köszönetet mondani az ELTE Egyetemi Levéltár munkatársainak, illetve az ELTE EL Eötvös Collegium Levéltára munkatársainak a levéltári anyagok kutatásában nyújtott segítségükért. Köszönöm a szarvasi Tessedik Sámuel Múzeum engedélyét a gyűjteményükben található Mendöl-portré és térkép közléséhez. Köszönöm BENCSIK ERNŐnek, a szarvasi Vajda Péter Evangélikus Gimnázium munkatársának, hogy a Mendöl-szoborról készített fotóját (4. kép) felhasználhattam a tanulmányhoz. A tanulmány megszületésért



4. kép MENDÖL halálának 50. évfordulóján, 2016-ban avatták fel mellszobrát a szarvasi Vajda Péter Evangélikus Gimnázium udvarán. Szobrász: LESTYÁN-GODA JÁNOS

Picture 4 The bust of TIBOR MENDÖL was unveiled in the campus of Vajda Péter Lutheran College, Szarvas in 2016, on the 50<sup>th</sup> anniversary of his death. Sculptor: JÁNOS LESTYÁN-GODA

*Forrás/Source:* Photo by ERNŐ BENCSIK

köszönet illeti az Eötvös Collegium hallgatóit is. 2005 és 2020 között három alkalommal tartottam a Collegiumban Mendöl Tibor szövegolvasó speciális kollégiumot, és a Mendöl-szövegek többszöri újra olvasása, a szeminárium hallgatóival folytatott beszélgetések, szövegértelmezések hozzájárultak ahhoz, hogy Mendöl gondolatait jobban megértsem.

---

GYŐRI RÓBERT

ELTE TTK FFI Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Tanszék, Budapest  
gyorirobert@caesar.elte.hu

### IRODALOM

- ABELLA M. 1961: Ankét a településföldrajz helyzetéről és feladatairól. – Földrajzi Értesítő 10. 1. pp. 121–127.  
ANTAL Z. 2006: Az általános gazdasági földrajz hazai megalapozói: Teleki Pál, Mendöl Tibor és Markos György.  
– In: BLAHÓ J. – TÓTH J. (szerk.): Tanulmányok Mendöl Tibor születésének 100. évfordulójára. A Mendöl Tibor Centenárium Bizottsága, Orosháza–Pécs. pp. 22–39.

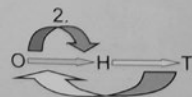
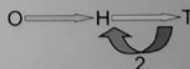
- ANTAL Z. – PERCZEL GY. 2005: Szemelvények tanszékünk történetéből. – In: PERCZEL GY. – SZABÓ SZ. (szerk.): 100 éve született Mendől Tibor. Trefort Kiadó, Budapest. pp. 13–53.
- BECSEI J. 2005: Egy magyar klasszikus városszerkezeti modell (Mendől Tibor településmorfológiája). – Földrajzi Közlemények 129. 1–2. pp. 47–64.
- BOROS F. 1957: Adatok Magyarország településállományának XVII. századi fejlődéséhez. – Földrajzi Értesítő 6. 4. pp. 459–474.
- BULLA B. – MENDŐL T. 1947: A Kárpát-medence földrajza. – Országos Köznevelési Tanács, Budapest. 611 p.
- BULLA B. – MENDŐL T. 1999: A Kárpát-medence földrajza. – Lucidus Kiadó, Budapest. 420 p.
- CZIRFUSZ M. 2010: A földrajztudományi mező működése a hatvanas évek két kandidátusi védése alapján. – In: BAJMÓCY P. – JÓZSA K. (szerk.): Geográfus Doktoranduszok X. Országos Konferenciája. CD-kiadvány. SZTE TTIK Gazdaság- és Társadalomföldrajz Tanszék, Szeged.
- DÖVÉNYI Z. 1980: Mendől Tibor gyermek- és ifjúkora. – Békési Élet 15. 4. pp. 413–416.
- DÖVÉNYI Z. 2008: Rónai András – vázlatos pályakép. – Földrajzi Értesítő 57. 1–2. pp. 9–20.
- DÖVÉNYI Z. 2014: Párhuzamos életrajzok: Hans Bobek – Mendől Tibor – Wolfgang Hartke. (Vázlatos pályaképek.) – In: PÉNZES J. (szerk.): Falu – város – periféria: határon innen és túl. (Süli-Zakar István professzor emlékére.) Didakt Kiadó, Debrecen. pp. 62–71.
- ERDEI F. 1939: A magyar város. – Athenaeum, Budapest. 246 p.
- ERDEI F. 1941: A tanyás települések földrajzi szemlélete. – Földrajzi Közlemények 69. 2. pp. 103–113.
- FODOR F. 1927: Jelentés az 1926/27-es tanév II. szemeszteréről, Budapest 1927. június 22. – ELTE Egyetemi Levéltár, 26. (Eötvös Collegium Levéltára.) 52. d. (Tanári jelentések 1926/27.) 101/3/c.
- FODOR F. 2006: A magyar földrajztudomány története. – MTA FKI, Budapest. 820 p.
- GYIMESI Z. 2014: The Contested Post-Socialist Rehabilitation of the Past: Dual Narratives in the Republishing of Tibor Mendől's Introduction to Geography. – Hungarian Cultural Studies 7. pp. 242–273.
- GYÓRI R. 2005: Mendől Tibor és a magyar történeti földrajz. – Földrajzi Közlemények 129. 1–2. pp. 103–116.
- GYÓRI R. 2009: Tibor Mendől. – In: LORIMER, H. – WITHERS, C. W. J. (eds.): Geographers: Biobibliographical Studies. Vol. 28. Continuum, London. pp. 39–54.
- GYÓRI R. 2011: A múlttal való tudományos leszámolás – Eötvös collegista geográfusok az 1950-es években. – In: HORVÁTH L. – LACZKÓ K. – TÓTH K. – PÉTERFFY A. (szerk.): Lustrum: Ménesi út 11–13. Sollemnia aedificii a.D. MCMXI inauguri. ELTE Eötvös Collegium – Typotex Kiadó, Budapest. pp. 288–311.
- GYÓRI R. 2014: Földrajz és földtudomány az Eötvös Collegiumban – régen és ma. – In: Gyóri R. (szerk.): Földrajz és földtudomány az Eötvös Collegiumban. ELTE Eötvös Collegium, Budapest. pp. 7–42.
- GYÓRI R. – GYURIS F. 2012: The Sovietization of Hungarian geography, 1945–1960. – Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft 154. pp. 107–128.
- GYURIS F. – TÓTH Cs. 2005: Mendől Tibor írásos hagyatéka Magyarországon. – Földrajzi Közlemények 129. 1–2. pp. 199–205.
- HAJDÚ Z. 1990–1991: A Tanyai Tanács története (A „szocialista tanyapolitika” alapvetése és a tanyakérdés megoldásának radikális, voluntarisztikus kísérlete, 1949–1954). – Alföldi Tanulmányok 14. pp. 105–124.
- JANKÓ F. 2005: A települések belső szerkezetének vizsgálata: a „Mendől-módszertől” a szociálgeográfiaig. – Földrajzi Közlemények 129. 1–2. pp. 15–30.
- JOBBITT, S. – Gyóri R. 2016: Fodor Ferenc: egy magyar geográfus a XX. század első felében. – In: Gyóri R. – Jobbitt, S. (szerk.): Fodor Ferenc önéletrásei. ELTE Eötvös Collegium, Budapest. pp. 9–38.
- KOCH F. 1956: Teleki Pál gazdaságföldrajzi munkásságának bírálata. – MTA Társadalmi – Történeti Tudományos Osztályának Közleményei 8. pp. 89–122.
- KOVÁCS Z. 2005: Előszó a Földrajzi Közlemények Mendől-számához. – Földrajzi Közlemények 129. 1–2. p. 1.
- LETTRICH E. 1980: Mendől Tibor szerepe és jelentősége a magyar geográfiában. – Békési Élet 15. 4. pp. 417–425.
- MARKOS Gy. 1955: Reflexiók egy beszámolóhoz. (A földrajzi tudományok rendszertani alapjairól.) – Földrajzi Közlemények 79. 4. pp. 359–365.
- MENDŐL T. 1928: Szarvas földrajza. – Tisza István Tudományos Társaság, Debrecen. 70 p.
- MENDŐL T. 1932: Táj és ember. Az emberföldrajz áttekintése. – Magyar Szemle Társaság, Budapest. 78 p.
- MENDŐL T. 1935a: A város problémája a francia és a német földrajztudományban. – Földrajzi Közlemények 63. 7–8. pp. 101–116.
- MENDŐL T. 1935b: Városaink valódi nagysága és a helyzeti energiák típusai. – Földrajzi Közlemények 63. 9–10. pp. 361–368.
- MENDŐL T. 1935c: A francia emberföldrajz keletkezése és a történeti tudományok. – Századok 68. 1–3. pp. 61–69.
- MENDŐL T. 1936a: A helyzeti energiák és egyéb tényezők szerepe városaink valódi nagyságában és jellegében. I–II. – Földrajzi Közlemények 64. 1–5. pp. 98–108., 8–10. pp. 121–132.
- MENDŐL T. 1936b: Alföldi városaink morfológiája. – Tisia 1. 1. pp. 3–44.
- MENDŐL T. 1938: Településtörténet, településföldrajz, történeti földrajz. – In: Emlékkönyv Szentpéteri Imre születésének hatvanadik évfordulójának ünnepére. Dunántúl Nyomda, Budapest. pp. 312–334.
- MENDŐL T. 1939: Néhány szó az alföldi város kérdéséhez. – Földrajzi Közlemények 67. 3. pp. 217–232.

- MENDÖL T. 1940: Az új települési rend. – In: DOMANOVSKY S. (szerk.): Magyar művelődéstörténet, 4. kötet (Barokk és felvilágosodás). Magyar Történelmi Társulat, Budapest. pp. 167–189.
- MENDÖL T. 1941a: Falu és város a magyar tájban. – In: ECKHARDT S. (szerk.): Úr és paraszt a magyar élet egységében. Budapesti M. Kir. Pázmány Péter Tudományegyetem Bölcsészettudományi Karának Magyar-ságtudományi Intézete, Budapest. pp. 81–105.
- MENDÖL T. 1941b: Megjegyzések Erdei Ferenc „A tanyás települések földrajzi szemlélete” c. cikkéhez. – Földrajzi Közlemények 69. 2. pp. 113–115.
- MENDÖL T. 1943: Die Stadt im Karpatenbecken. – Földrajzi Közlemények 71. Melléklet 1–2. (Idegen nyelvű kiadás.) pp. 31–148.
- MENDÖL T. 1948: A Balkán földrajza. – Balkán Intézet, Budapest. 107 p.
- MENDÖL T. 1953: Bevezetés a földrajzba. (Egyetemi jegyzet) – Felsőoktatási Jegyzetellátó Vállalat, Budapest. 292 p.
- MENDÖL T. 1954: A szocialista településföldrajz problémái. – MTA Társadalmi – Történelmi Tudományos Osztályának Közleményei 5. pp. 599–627.
- MENDÖL T. 1958: Mendöl Tibor levele Mödlinger Gusztáv dékánnak Wallner Ernő megüresedett állása ügyében, Budapest 1958. április 28. – ELTE Egyetemi Levéltár, 265/a 2. d. 123/958.
- MENDÖL T. 1960: Mendöl Tibor levele Lengyel Sándor dékánnak, Budapest 1960. december 15. – ELTE Egyetemi Levéltár, 265/a 4. d. 525/960.
- MENDÖL T. 1963: Általános településföldrajz. – Akadémiai Kiadó, Budapest. 567 p.
- MENDÖL T. 1981: Szarvas földrajza. – Rózsa Ferenc Gimnázium, Békéscsaba. 141 p.
- MENDÖL T. 1999: A földrajztudomány az ókortól napjainkig. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest. 263 p.
- PERCZEL GY. (1999) Mendöl Tibor életéről, munkásságáról. – In: MENDÖL T.: A földrajztudomány az ókortól napjainkig. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest. pp. 259–262.
- PROBÁLD F. 2005: Mendöl Tibor munkássága és szellemi öröksége. – Földrajzi Közlemények 129. 1–2. pp. 7–14.
- SOMOGYI S. 1980: Mendöl Tibor emlékezete. – Békési Élet 15. 4. pp. 434–439.
- SZABÓ F. 1980: Mendöl Tibor életműve és a társtudományok. – Békési Élet 15. 4. pp. 426–430.
- TIMÁR L. 1995: Erdei Ferenc és Mendöl Tibor vitái a magyar városról. – Századok 129. 3. pp. 617–628.
- TOLNAI G. 2014: Mendöl Tibor Általános településföldrajz című munkája a hazai és nemzetközi településföldrajz kontextusában. – In: GYÖRI R. (szerk.): Földrajz és földtudomány az Eötvös Collegiumban. ELTE Eötvös Collegium, Budapest. pp. 121–128.
- WALLNER E. 1958: Wallner Ernő levele Koch Ferenc igazgatóhelyettesnek, Budapest 1958. február 8. – ELTE Egyetemi Levéltár, 265/a 2. d. 27/958.
- WALLNER E. 1976: Emlékezés Mendöl Tiborra. – Földrajzi Közlemények 100. 3–4. pp. 173–186.

ILLÉS SÁNDOR  
MAGYARORSZÁGRA  
IRÁNYULÓ  
ISMÉTLŐDŐ  
VÁNDORLÁSOK



T



TULLIUS KIADÓ

ILLÉS SÁNDOR:  
**Magyarországra irányuló ismétlődő vándorlások**  
Tullius Kiadó, Budapest, 2020, 224 p.

A könyv a szerző ismétlődő vándorlások témakörében 2007 óta folyó kutatásainak legfontosabb tudományos eredményeit, következtetéseit, hipotéziseit és sejtéseit foglalja össze. A mobilitás és a cirkuláció folyamatai iránt érdeklődő szakemberek számára nélkülözhetetlen alpmű.

*További információ:* [dr.illes.sandor@gmail.com](mailto:dr.illes.sandor@gmail.com)

## KRÓNIKA

### A földrajz másfél évszázada az Eötvös Loránd Tudományegyetemen

Fontos jubileumot ünnepel idén a magyar földrajz: 150 évvel ezelőtt hozta létre a Pesti Királyi Tudományegyetem (a mai ELTE) Bölcsészettudományi Kara az „egyetemes és összehasonlító földrajz” tanszékét, és nevezte ki professzornak 1870. július 19-én HUNFALVY JÁNOST (FODOR F. 2006, p. 618). Az első magyar földrajzi tanszék megalapítását nehezen lehetne a korabeli európai és magyarországi művelődéstörténet kontextusából kiragadva értékelni, hiszen az 1870-es évek az európai földrajztudomány egyetemi intézményesülésnek évtizede volt, és ugyanekkor jöttek létre a magyar földrajz patinás intézetei, szervezetei is. Európa egyetemein már a 17-18. században tanítottak földrajzi tárgyakat, de az első földrajzprofesszor kinevezésére az 1820-as évekig, CARL RITTER berlini kinevezésig kellett várni. A 19. században a földrajz intézményesülését két fő hajtóerő mozgatta: a világ, az európaiak számára ismeretlen területek felderítésének, feltérképezésének vágya (ami párosult a nagyhatalmak birodalomépítő törekvéseivel) és a nemzeti ébredés korában a nemzeti identitás erősítésnek szándéka. A kiformálódó nemzetállamok a földrajzoktatásban a nemzetépítés egyik alapvető eszközét látták: a haza földjének megismertetése, a nemzet természeti kincseinek, népségének, gazdasági erejének bemutatása a földrajztanár feladata lett. A jól képzett földrajztanárok kineveléséhez pedig az egyetemi oktatást kellett megerősíteni: a francia–porosz háború után a vesztes Franciaországban és győzelemben megszületett egységes Németországban sorra jöttek létre a földrajztanszék. Ekkor alakítottak földrajzi katedrát például Lipcse, Halle, Königsberg vagy Marburg egyetemén (BROGIATO, H. P. 2005, p. 54., SCHELHAAS, B. –HÖNSCH, I. 2001, p. 16.).

A kiegyezés után az Osztrák–Magyar Monarchiában a belső öngazgatását visszanyerő Magyarország oktatás- és kultúrpolitikája is kiemelt figyelemmel fordult a földrajz felé. Az 1850-es, 1860-as években a középiskolákban

a földrajz nem jelent meg önállóan, hanem a történelemmel alkotott egy közös tantárgyat. Az 1868-as tanterv viszont a hatosztályos főgimnázium minden osztályában kötelezővé tette a heti két földrajzórát (FODOR F. 2006, pp. 412–414). A középiskolai oktatás átszervezésével párhuzamosan történt az egyetemi oktatás reformja: a Bölcsészettudományi Kar 9 új tanszék – köztük a földrajzi tanszék – felállítására tett javaslatot (SZABÓ J. 1980, pp. 45–46). A pesti tanszékalapítást gyorsan követték a magyar földrajz újabb intézményei: 1872-ben tartotta alakuló ülését a Magyar Földrajzi Társaság, 1873-ban jelent meg először a Földrajzi Közlemények. Az 1872-ben életre hívott Kolozsvári Magyar Királyi Tudományegyetem Bölcsészka 11 „alapító” tanszéke között is ott találjuk az „Egyetemes és Összehasonlító Földrajz Tanszékét” (BARTOS-ELEKES ZS. 2009, p. 36).

Ugyanilyen gyorsan épült ki a földrajz egyetemi intézményrendszere az Osztrák–Magyar Monarchiában is. A bécsi egyetem földrajzi tanszékét 1851-ben alapították, és a kiegyezést követő két évtizedben nyílt meg a gráci, az innsbrucki, a prágai, a krakkói, a lemergi, a csernovici és a zágrábi földrajztanszék (HILBERT B. 2019, p. 226). Az 1890-es években az európai egyetemek többségében már önálló katedrát kapott a geográfia, és különösen erőssé vált a tudományterület a német és a francia egyetemeken. A brit egyetemek viszont egy-két évtizedes késéssel követték a „kontinentális” trendeket, és az I. világháborúig mindössze félucat önálló tanszék alakult Nagy-Britanniában (WITHERS, C. 2001, p. 83).

A tanszékek megalakulásukkor egyszemélyes vállalkozások voltak: a földrajzprofesszor előadásai során a geográfia minden fontos területét maga mutatta be. Emiatt minden egyetemen eltérő hangsúlyokkal tanították a tárgyat: a professzor érdeklődése, szűkebb kutatási területe erősen befolyásolta az adott egyetem földrajzi képzésének jellegét. HUNFALVY JÁNOSHOZ (1870–

1888), aki az 1860-as években a Műegyetemen a földrajzot a történettudománnyal és statisztikával együtt oktatta, a tudományegyetemi professzorsága alatt is a földrajz társadalmi oldala állt közelebb. Publikációi között – a földrajzi kötetek mellett – történeti, statisztikai és néprajzi munkákat találunk. Utóda, LÓCZY LAJOS (1889–1908) szakított HUNFALVY örökségével, és a budapesti földrajznak határozott természetföldrajzi jelleget adott. A harmadik földrajzprofesszor, CZIRBUSZ GÉZA (1910–1920) ismét a társadalomföldrajz, míg az őt követő Lóczy-tanítvány, CHOLNOKY JENŐ (1921–1940) a természeti földrajz erős képviselője volt (GYURIS F. 2020, HAJDÚ Z. 2020).

Ezt az egyoldalúságot csak a tanszékek intézetté fejlesztése, új álláshelyek létesítése oldhatta fel. Ez a folyamat Budapesten LÓCZY LAJOS professzorsága alatt indult el: az 1890-es évektől gyakornok, tanársegéd vagy adjunktus segítette LÓCZY munkáját (a tanársegédek két évente váltották egymást), és ebben az évtizedben nevezték ki az első egyetemi magántanárokat is: KÖVESLIGETHY RADÓ a kozmográfia, THIRRING GUSZTÁV a demográfia magántanára lett (FODOR F. 2006, p. 150). A német nyelvterületen ekkor már elindult az egységes intézetek több tanszékre bontása: a Bécsi Egyetemen 1885-ben hozták létre a Fizikai Földrajzi Tanszékét és a Történeti Földrajzi Tanszékét (HILBERT B. 2019, p. 230), és ugyanebben az évben létesült Berlinben is a második földrajz tanszék (BROGIATO, H. P. 2005, p. 54.). Erre Budapesten még nagyon hosszú ideig kellett várni. Bár a Magyar Földrajzi Társaság régóta szorgalmazta két különálló földrajzi tanszék felállítását, a Bölcsészettudományi Kar vezetése csak CHOLNOKY JENŐ nyugdíjba vonuláskor döntött a Földrajzi Intézet ketté bontásáról. HÓMAN BÁLINT vallás- és közoktatásügyi miniszter a Társaság javaslatát tette magáévá a kezdeményezés megindoklásakor: „*az utóbbi évtizedekben a fizikai és emberföldrajz tárgyköre annyira kettévált, hogy azoknak egy tanszéken való művelése és tanítása a két tudomány egyikének szükségszerű elhanyagolását jelenti*” (A dokumentumot idézi: ANTAL Z. – PERCZEL GY. 2005, p. 15). Az Emberföldrajzi Tanszék élére MENDÖL TIBOR, a Fizikai Földrajzi Tanszék és egyben az Intézet élére jó barátja és Eötvös collegiumi pályatársa, BULLA BÉLA került.

1945 után a megpróbáltatások időszakára következett, a magyar tudományos élet egészét a szovjet modellnek megfelelően alakították át. 1949-

ben BULLÁT és MENDÖLT kizárták az akadémiáról, az Emberföldrajzi Tanszékét pedig 1950-ben a korabeli szovjet terminológiához igazodva Általános Gazdasági Földrajzi Tanszékké nevezték át (GYÓRI R. 2020). A Földrajzi Intézet helye az egyetemen belül is megváltozott: 1949-ben a Bölcsészettudományi Kar kettéválásával a Természettudományi Karra került, majd 1953-ban (a TTK osztódása után) a rövid életű Föld- és Élettudományi Kar része lett. 1952-ben szervezték meg az Intézetben belül a harmadik tanszékét, a Leíró Gazdasági Földrajzi Tanszékét (későbbi nevén Regionális Földrajzi Tanszékét) KOCH FERENC vezetésével. Évtizedeken keresztül ez a három földrajztanszék működött az ELTE-n. Az 1960-as évek elején a Természettudományi Karon megszűntek az intézetek, így a Földrajzi Intézet is, és a három tanszék nagyobb fokú önállósággal működött tovább. (Az 1979-ben életre hívott „tanszékcsoport” rendszer az intézeti struktúrához képest lazább keretet jelentett, a Földrajzi Tanszékcsoport egységei lényegében megőrizték autonómiájukat.) A következő és egyben az utolsó lényeges átalakulás az ezredforduló után történt. Az ELTE-n ismét bevezették az intézeti rendszert, és a földrajzi tanszékek 2006-ban a Földrajz- és Földtudományi Intézetbe (az Intézetben belül a Földrajztudományi Központba) integrálódtak. Ugyanebben az évben alakult meg az ELTE negyedik földrajzi tanszéke, a Környezet- és Tájföldrajzi Tanszék SZABÓ MÁRIA vezetésével.

Ez a rövid áttekintés dióhéjban mutatta be 150 év történetét, a jelen számban található tematikus tanulmányok egy-egy professzor életútján, gondolatvilágán keresztül adnak bepillantást a budapesti földrajzoktatás korszakaiba. Ebben a másfél évszázadban Magyarországon a tudományos élet több politikai rendszerváltást, gazdasági összeomlást élt meg, és a tudománytal szemben támasztott társadalmi igények is folyton változtak. TELEKI és CHOLNOKY földrajza más kérdésekre kereste a választ, mint HUNFALVY JÁNOS földrajza, és a 21. századi földrajztudomány is sokban különbözik a 60-70 évvel ezelőtől. Ez a hosszú időszak felvirágzó és hanyatló periódusokat egyaránt magába foglalt, és a földrajz eddig még mindig képes megújulni. Bízunk abban, hogy életereje a következő 150 évre is kitart!

GYÓRI RÓBERT



- ANTAL Z. – PERCZEL GY. 2005: Szemelvények tanszékünk történetéből. – In: PERCZEL GY. – SZABÓ SZ. (szerk.): 100 éve született Mendöl Tibor. Trefort Kiadó, Budapest. pp. 13–53.
- BARTOS-ELEKES ZS. 2009: Geográfusképzés a Kolozsvári Egyetemen (1874–1919). – Földrajzi Múzeumi Tanulmányok 18. pp. 36–43.
- BROGIATO, H. P. 2005: Geschichte der deutschen Geographie im 19. und 20. Jahrhundert. – In: SCHENK, W. – SCHLIEPHAKE, K. (szerk.): Allgemeine Geographie. Perthes, Gotha. pp. 41–81.
- FODOR F. 2006: A magyar földrajztudomány története. – MTA FKI, Budapest. 820 p.
- GYÖRI R. 2020: Mendöl Tibor (1905–1966), a budapesti tudományegyetem Emberföldrajzi Tanszékének alapító professzora. – Földrajzi Közlemények 144. 4. pp. 363–379.
- GYURIS F. 2020: Variációk egy témára. Hunfalvy, Lóczy és Czirbusz földrajz-felfogásának nemzetközi kontextusa. – Földrajzi Közlemények 144. 4. pp. 144. pp. 348–362.
- HAJDÚ Z. 2020: Czirbusz Géza (1853–1920) – Megemlékezés a tudós tanár halálának 100. évfordulójára – Földrajzi Közlemények 144. 4. pp.
- HILBERT B. 2019: A földrajztudomány intézményesülése és szellemiségének fejlődése az Osztrák–Magyar Monarchiában. – Földrajzi Közlemények 143. pp. 223–235.
- SCHELHAAS, B. – HÖNSCH, I. 2001: History of German Geography: Worldwide Reputation and Strategies of Nationalisation and Institutionalisation. – In: DUNBAR, G. S. (szerk.): Geography: Discipline, Profession and Subject since 1870: An International Survey. Kluwer, Dordrecht. pp. 9–44.
- SZABÓ J. 1980: Hunfalvy János. – Akadémiai Kiadó, Budapest. 196 p.
- WITHERS, C. W. J. 2001: The Formalization and Institutionalization of Geography in Britain since 1887. – In: DUNBAR, G. S. (szerk.): Geography: Discipline, Profession and Subject since 1870: An International Survey. Kluwer, Dordrecht. pp. 79–119.

## **CZIRBUSZ GÉZA (1853–1920) – Megemlékezés a tudós tanár halálának 100. évfordulójára**

### **Bevezetés – Család, középiskolai és egyetemi évek**

CZIRBUSZ GÉZA 1853. szeptember 17-én született Kassán. Két nap múlva megkeresztelték a Szent Erzsébet Dómban, a keresztségben a „Geyza, Konstantínusz” nevet kapta. Kétnyelvű (magyar, német) családban nőtt fel. A család vallásilag megosztott volt körülötte (sátoraljaiúj helyi önéletrajza szerint lutheránus lelkész, katolikus tanító egyaránt volt a szélesebb rokonágban). Középiskolai tanulmányait az akkori Északkelet-Magyarország egyik elitképzőjében, kassai premontrei főgimnáziumban végezte, általában kiváló eredményekkel. Egyetlen gondját a testnevelés jelentette. Az egész későbbi élete, látásmódja szempontjából fontos, hogy a Fő utca 127-ben született. Ebben az utcában volt a premontrei főgimnázium és templom is. Czirbusz az akkori ország egyik legszebb, leginkább rendezett, legigényesebb városi környezetéből indult.

1873 őszén a Budapesti Tudományegyetemre iratkozott be. Czirbusz a formálódó egyetemi földrajzoktatás első szakképzett geográfusai körébe tartozott, Hunfalvy János tanítványa volt, akit egész életében szeretett és nagyra becsült mesterének tartott. Nem csak az egyetemen

tanult, de a frissen megalakult Magyar Földrajzi Társaság munkájába is bekapcsolódott. Német és francia nyelvtudása lehetővé tette, hogy több irányba, a szakirodalom viszonylag széles körében tájékozódjon. Hunfalvy széles körű földrajzelméleti és földrajztörténeti munkássága inspirálta, hogy a nemzetközi földrajztudományban lejátszódó vitákról, folyamatokról önálló képet alkosson a maga számára.

Elhivatottságból és a létbiztonságra való törekvés miatt még egyetemi hallgatóként, 1874-ben belépett a piarista rendbe. A belépésében szerepet kaphatott az is, hogy egyetemi professzorai között három piarista is volt. A teológiát „esti tagozaton”, magánúton végezte, 1878. július 20.-án szentelték pappá.

### **Czirbusz életének és tudományos munkásságának két szakasza**

*A földrajztudományba teljes egészében befogadott „tudós középiskolai tanár”*

1875-ben kezdte meg középiskolai földrajz-tanári működését a rend kecskeméti gimnáziumában. Tanári vizsgáit csak 1883-ban tette le

földrajzból, majd 1890-ben német filológiából. 1875-1910 között a piarista rend tucatnyi középiskolájában tanított. Ez a szinte folyamatos költözés azzal járt, hogy nagyon jól megismerte a korabeli Magyarország egész területét, a népesség valódi etnikai, társadalmi, gazdasági helyzetét.

Az oktatás mellett folyamatosan kutatott és publikált, széles körben elismert és elfogadott lett a földrajztudományban, a néprajzban, de szépíró, sőt opera szerző is volt. Czirbusz már egyetemi hallgatóként rövid írásokat jelentetett meg különböző (ismeretterjesztő, politikai) jellegű és igényű lapokban, majd főleg turisztikai útleírásokat, kisebb „természeti képeket” vidéki újságokban. A Földrajzi Közleményekben 1879-ben (tehát az egyetem befejezése után viszonylag rövid időn belül) jelent meg az első tudományosnak tekinthető írása „A népek átalakulása” címmel. A későbbiek szempontjából érdemes idézni az „irodalom-áttekintő” tanulmány önmagá felfogására megfogalmazott legalapvetőbb következtetését: „Az ember a természeti törvényeket kiismerheti, hasznára fordíthatja, de azokat megszüntetni vagy őket más irányba terelni, sohasem fogja. Földhöz kötött lény marad minden kulturája mellett, s részt veszen mindenkor földi hazája jó és balsorsában”. (FK. 1879)

Doktori értekezését a délmagyarországi bolgárok ethnográfiájából védte meg, s a kis kötet németül is megjelent Bécsben.

BALBI ADORIÁN (1782–1848) „világföldrajzának” lefordítására Czirbusz SZABÓ FERENC nagybecskereki plébánosól kapott megbízást, aki önálló és fontos könyvsorozatot jelentetett meg „Történeti, Nép- és Földrajzi Könyvtár” sorozattal. Czirbusz felismerte, hogy nem lenne értelme lefordítani a már anyagában elavult sorozat köteteit, hanem alkotó módon állt hozzá, részben átszerkesztette, átírta, modernizálta az eredeti művet. A Szabó Ferenc által kiadott könyvsorozat 63-67. köteteként 1893-1903 között megjelent világleírás összesen hét vaskos kötet, mert a 4. és az 5. részt két kötetben adták ki.

A „Magyarország a 20. évszázad elején” című monográfiája valójában a századfordulós Magyarország átfogó feldolgozása. A természeti földrajzi rész erős kritikákat is kapott, a társadalmi fejezetekről alapvetően eltérő – politikai alapállások bázisán – értékelések jelentek meg, országos napilapokban. A „Nyugat” folyóiratban megjelent méltatása szerint: kiemelkedő jelentőségű mű, THIRRING GUSZTÁV a hibákra, pontatlanságokra hívta fel a figyelmet a Közgazdasági Szemlében megjelent ismertetésében.

Középkolai és egyetemi tanári pályafutásának „váltása” időpontjában, de még „főgimnáziumi tanár” titullal jelent meg 1910-ben a „Nemzetek alakulása – anthro-geographiai szempontból – kötete Nagybecskereken. Czirbusz egyszerre elméleti, történeti és recens folyamatokat vizsgál. A szerteágazó megközelítései közül a leginkább tanulságos az, hogy nyugtázta (korántsem egyedülként), hogy a korszak alapvetően megváltozott, az USA szerepének felértékelődése visszafordíthatatlan, s egyben sok társadalom számára példa is.

A piarista szerzetes, középiskolai tanár vidéki tagként (a teljes tagság által választva) bekerült a Társadalomtudományi Társaság vezetésébe, majd Budapestre kerülve már „fővárosi” szereplőként is megerősítették tagságát. Czirbusz képes volt együttműködni a polgári radikálisokkal, liberálisokkal is. A magyar szociológia története „számon tartja” tudományos munkásságát.

*A természettudósok által „lenézett” és „kiközösített”, a társadalomtudományokban elismert egyetemi tanár*

A modern magyar „emberföldrajz” kialakulása (nem teljesen elszakadva a történeti államisme hagyományoktól) hosszú, éles vitákkal, szembenállásokkal kísért folyamatként játszódott le. Ezeknek a vitáknak a lényege némileg leegyszerűsítve abban foglalható össze, hogy a vitázó felek eltérő módon ítélték meg, a földrajztudomány filozófiai, tudományelméleti alapkérdéseit, nevezetesen, hogy milyen felfogásban tetelezhető az ember (a társadalom) és a természeti környezet közötti kapcsolatrendszer, a földrajztudomány elsősorban, avagy kizárólagosan természettudomány, netán meghatározóan társadalomtudományi jellegű diszciplína, avagy azzá kell-e válnia, illetve kétarcú, dualisztikus tudomány. Az alapkérdés valójában az volt, hogy az embert, illetve a társadalmat mineműségében, milyen módon és mértékben tege a földrajztudomány saját szerves kutatási tárgyává, miképpen fogalmazza meg velük szemben feladatait.

1908-ban LÓCZY LAJOS önszántából elhagyta az egyetemet (bár egyetemi tanári címét megtartotta), miután sikeresen pályázott a Magyar Királyi Földtani Intézet élére. Lóczy úgy vélte, hogy ő jelölheti ki az utódát volt tanítványa és követője CHOLNOKY JENŐ kolozsvári professzor személyében, de a Kar választása (nagy szavazattöbbséggel) CZIRBUSZ GÉZA piarista

szerzetes, középiskolai tanárra esett. Nem Czirbusz generálta a folyamatokat (akkor éppen Nagybecskerekén volt középiskolai tanár), de annak révén, hogy megkeresésre beadta az egyetemi tanári pályázatát (ahogy ő fogalmazott biztatásra felemelte a fejét), kihívta maga ellen a „budapesti földrajzos elit” nagy részét. Czirbusz korántsem érdemtelenül, nagy és valós tudományos teljesítmény nélkül került a professzori székbe. Tíz év alatt jelentős munkákat publikált, melyeknek összetevői és eredményei vitatottá is váltak mind életében, mind pedig halála után.

Ha egyetemi tanári időszakának tudományos teljesítményét a megjelent kötetek bázisán elemezzük, akkor a „korszakkezdő” tudományfilozófiai, -elméleti, -történeti monográfiáját és a „korszakzáró” három kötetes emberföldrajzát kell értékelnünk.

Az 1912-ben megjelent „Nemzeti művelődés geográfiája és a geográfiai fatalisták” monográfiája, melyet már „az egyetemes összehasonlító geográfia nyilvános rendes egyetemi tanáraként jegyzett az egyik legsajátosabb, legbonyolultabb, sok szempontból a legellentmondásosabb, de korántsem érdektelen (ahogy egyesek a korszakban láttatni akarták) és nem értéktelen alkotás. Nem rejtegeti felfogását, hanem túlságosan is direkt módon megfogalmazta az „Útravaló” keretében. Azzal a felfogással kíván vitatkozni, amely a „történelemből hisztorizmust, a szociológiából szocializmust, a geográfiából geográfizmust csinált”.

Czirbusz teológusként, papként, szerzetesként (Biblia-ismerőként), filozófiailag képzett gondolkodóként nem lehetett ellensége a természetnek, a Földnek. Ahogy többször és több helyen érzékeltette, hogy a Föld is Isten teremtménye, de hozzá kell tenni, hogy az Úr az Embert teremtette saját képére és hasonlatosságára, és „indította el” földi pályáján a teremtési folyamat koronájaként.

A három kötetes „anthropogeographia” (1915-1919) egységes alapállást tükröz, de folyamatosan elkövet egy alapvető hibát: a filozófiai jellegű és célú általánosításokat többször olyan alacsony szintű kitételek követik, amelyek miatt támadhatóvá vált. A „Geopolitika” különösen fontos, több tekintetben nemzetközileg is az első összefoglalása a kérdéskörnek.

Az 1911–12-től 1917–1918-ig meghirdetett egyetemi előadásaiban központi szerepet kapott

a történeti, politikai és gazdasági földrajz, de a különböző regionális folyamatok elemzését is felvállalta.

Elhatalmasodó szív- és érrendszeri betegsége miatt lényegében 1919-től már csak korlátozott tevékenységekre volt képes. 1920. július 10-én hunyt el, halálát nem kísérte osztatlan földrajzos társadalmi részvét.

## Összefoglalás

A formálódó modern magyar társadalomföldrajz egyszerre küzdött a kialakulás elméleti kihívásaival és gyermekbetegségeivel, a történeti szituáció sajátosságaiból fakadó nemzeti feladatvállalások terheivel, sőt kényszereivel, az intézményesülés személyi problémáival. A szélesebb értelemben vett földrajztudomány, a rokonszomszágok a változást, átalakulást egyaránt válságként élték meg. A tudomány- és társadalomfilozófia több jeles egyéniségének a figyelmé a földrajztudomány felé fordult az 1910-es évektől kezdve.

Nem CZIRBUSZ GÉZA volt az egyetlen geográfus, aki a 20. század második évtizedében felvállalta az önmagát egyre mélyebb személyi ellentétekbe, tudományos és erkölcsi válságba „vitázó” földrajztudomány tudomány-rendszer-tani, ismeretelméleti kérdéseinek a tárgyalását. Czirbusz mellett DÉKÁNY ISTVÁN és FITOS VILMOS munkássága érdemel kiemelt figyelmet. A két filozófus-geográfus a geográfia filozófiai alapkérdéseire direkt módon kereste a választ. Fitos megítélése szerint (FK 1917): „...a geográfia ismerettani kérdései mostanáig sem nyertek elfogadható megoldást”. A geográfia mibenlétének megítélése nem csak a földrajztudósok belügye, hiszen a válasz visszahat a középiskolai és egyetemi oktatásra is. Fitos nem csak Czirbuszsal, de a földrajztudomány történeti, elméleti-történeti és elméleti kérdéseit éppen rendszerezni kezdő TELEKI PÁLLal is vitába került.

A „Czirbusz-ügynek” hatása volt arra, hogy az MFT TELEKI PÁL javaslatára létrehozta Gazdaságföldrajzi Szakosztályát, s arra is, hogy a Magyar Néprajzi Társaságon belül létrejött az Emberföldrajzi Szakosztály és 1921-től megjelentette folyóiratát „Föld és Ember” címmel.

HAJDÚ ZOLTÁN

## BALOGH BÉLA ANDRÁS (1925–2020)

1925. május 28-án a Szatmár megyei Gebe (ma Nyírkáta) községben született a magyar földrajztanítás egyik kiemelkedő egyénisége BALOGH BÉLA ANDRÁS. Szatmárcsekei gyermekévek után 1935-ben költözött családjával Debrecenbe és itt végezte el a piarista gimnáziumot. 1943-tól a város Tisza István Tudományegyetemének történelem-földrajz szakos hallgatója, diplomáját (munkaszolgálat és szovjet hadifogság után) 1949-ben szerezte meg.

Életében (rövid kitérők mellett) két város játszott meghatározó szerepet. Középiskolai tanári pályáját Nyíregyházán kezdte és innen ment főiskolai tanárként nyugdíjba, illetve Debrecen, ahol a tanulmányai után hosszú ideig tanított a város egyetemén, közoktatási intézményekben.

Szakmai tevékenysége a földrajz szakmódszertan és a regionális gazdaságföldrajz magas szintű tudományos művelésével, valamint a földrajz köz- és felsőoktatásban (sok esetben egymással párhuzamos, nagybetűs) tanításával jellemezhető.

Középiskolai tanári pályáját 1949-ben a Nyíregyházán a Kossuth Gimnáziumban kezdte, ahonnan központi áthelyezéssel először Egerbe, majd Nagykanizsára került. 1950-ben került vissza Debrecenbe, ahol 23 éven át különböző iskolatípusokban (általános iskola, ipari tanuló intézet, gyakorló gimnázium, egyetem) tanított, (négy éven keresztül) vezetőtanári feladatokat látott el. Alma materében 1946-tól demonstrátor, majd gyakornok volt, 1959-től meghívott előadó a Debreceni Agrártudományi Egyetemen, valamint gazdaságföldrajzot, illetve földrajz szakmódszertant oktatott a Kossuth Lajos Tudományegyetemen. 1963-ban itt védte meg szakmódszertani témájú bölcsészdoktori értekezését, ami „*A tantárgyi sajátosságok – a geográfikum – problémái a földrajzoktatásban, különös tekintettel a táblai vázlatrajzokra*” címet viselte. A doktori fokozat megszerzése után sikeresen pályázta meg a KLTE Gazdaságföldrajzi Tanszékén meghirdetett adjunktusi állást, innen-től az egyetem főállású oktatója lett.

1973-ban a nyíregyházi Bessenyei György Tanárképző Főiskola Földrajz Tanszékére került, ahol előbb docensként, majd főiskolai tanár-

ként földrajz tantárgypedagógiát és regionális gazdaságföldrajzot oktatott. Párhuzamosan néhány szemesztert az ELTE, illetve a KLTE szakmódszertanos oktatójaként is dolgozott. 1985-ben Nyíregyházáról vonult nyugdíjba, de 1992/93-ban a KLTE Földrajz Intézetének felkérésére ismét szakmódszertant tanított Debrecenben.

Bár 1963-tól főállása a felsőoktatáshoz kötötte, de szakmódszertanos oktatóként, kutatóként a vezetőtanárok szakfelügyelőjeként megtartotta a kapcsolatot a közoktatással. Nyugdíjasként a debreceni Svetits Katolikus Gimnázium órádozójaként fejezte be tanári pályafutását.

Tudományos közéleti tevékenységében a Magyar Földrajzi Társaság központi szerepet játszott. 1963 és 1973 között a Társaság Tiszántúli Osztályának titkára, majd megbízott elnöke, választmányi tag volt. Aktív szerepet játszott a Nyírségi Osztály 1975-ös megalakulásában, életében. Munkája elismeréseként 1985-ben pedig társaságunk tiszteletbeli tagjává választották.

Példamutató tanári egyéniség volt. Nem csupán a tantárgy szakmai oktatásának minden vonatkozását (az egészségtől a legapróbb részletekig) tanulhatták meg tőle a hallgatói, hanem azt az emberi, tanári hozzáállást is, amely a tanulói érdeklődést, figyelmet folyamatosan fenntartja.

Tanítványai a magabiztos szakmai tudással rendelkező, annak átadására kivételesen magas szinten képes, mindig nyugodt kiegyensúlyozott egyetemi oktató képét őrzik emlékeikben.

BALOGH BÉLA ANDRÁS a nyíregyházi földrajztanárképzés terén elért eredményeit 1976-ban Kiváló Munkáért, 1985-ben a Bessenyei György Tanárképző Főiskola Érdemes Dolgozója kitüntetéssel, 1989-ben pedig a Munka Érdemrend arany fokozatával ismerték el.

BALOGH BÉLA ANDRÁS egyetemi oktatóként, főiskolai tanárként, szakmódszertani kutatóként és középiskolai tanárként egyaránt beírta nevét a Kossuth Lajos Tudományegyetem (2000-től Debreceni Egyetem), a Nyíregyházi Tanárképző Főiskola (2016-tól Nyíregyházi Egyetem) és a honi geográfia történetébe.

EKÉNÉ ZAMÁRDI ILONA – TEPERICS KÁROLY

## SZÖRÉNYINÉ KUKORELLI IRÉN 70 éves

Napra pontosan harminchárom évvel a nyugdíjazása (2019. december 1.) előtt lépett be SZÖRÉNYINÉ KUKORELLI IRÉN a (korábbi nevén) MTA Regionális Kutatások Központja Nyugat-dunántúli Osztály kutató közösségébe, hogy a tíz évvel korábban megkezdett kutatói-oktatói pályafutásának domináns részét ebben a közegben töltsse el. Fura most nyugdíjasként gondolni Irénre, hiszen ambíciói, munkája, az Intézetben betöltött szerepe alapján még korántsem volt itt az ideje a nyugdíjba vonulásának, még ha a születési éve (1950) indokolta is azt. Persze, nem is kell az elvást túl komolyan venni: 2019 nyarán, az akkor még akadémiai fenntartású intézet kutató professor emeritus címét kapta meg LOVÁSZ LÁSZLÓTól, az MTA elnökétől, így mind a mai napig aktív tagja a kutatói közösségünknek.

Neve összenőtt azokéval, akik az Osztályt (később Nyugat-magyarországi Tudományos Intézetet, majd ismét Osztályt) alapították, tudományos irányát megszabták ebben a három évtizedben (RECHNITZER JÁNOS, LADOS MIHÁLY), de ugyanakkor tevékenysége, mely – többek között, de főként – a rurális térségek fejlesztésének elméleti kérdéseire koncentrált, egy önálló irányt vett, ami markánsan elkülönült az intézmény többi kutatási irányától, de egyúttal össze is kapcsolódott azokkal.

Tudományos érdeklődését megszabhatta születési helye, Tét, a kisaliforniai mezőváros/nagyközség (ma kisváros), ami egyszerre kisközpontja egy több falura kiterjedő térségnek (a Sokoró, a Rábaköz és a Marcal-medence néhány településének), s egyúttal része Győr egyre inkább terjeszkedő vonzáskörzetének. A győri iskolai évek a Zrínyi Ilona Gimnáziumban újabb inspirációt adtak, hiszen földrajztanára GÖCSEI IMRE volt, aki méltán híres tudós-tanárként szerettette meg tanítványaival a földrajzot, a kisaliforniai tájat, s inspirálta őket a tudományos igényű gondolkodásra. Nem véletlen, hogy első tudományos publikációi is ezeknek a kistájaknak a térkapcsolatait, s társadalmi-gazdasági fejlődését elemzik.

Tudományos pályafutását Budapesten alapozta meg: 1973-ban végzett az ELTE TTK-n matematika-földrajz szakos középiskolai tanárként, s helyezkedett is el ugyanabban az évben az MTA Földrajztudományi Kutatóintézetben tudományos segédmunkatársként, de rövidesen (1976-ban) férjével visszatértek Győrbe, s az akkor induló Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola (KTMF) tanársegéde, majd adjunktusa

lett. Tudományos törekvéseinek elismerése volt, hogy 1984-ben egyetemi doktor, illetve az MTA ösztöndíjával aspiráns lett, ENYEDI GYÖRGY vezetésével. Innen egyenes az út az RKK-ba: Enyedi, mint a regionális tudomány, illetve az Intézet alapító, meghatározó személyisége ajánlotta be a frissen alakuló győri osztály tagjai közé. Munkája elismerése volt, hogy 1989-ben elnyerte a földrajztudomány kandidátusa címet. Új főiskola, új tudományos műhely: kiváló lehetőségek a nyolcvanas évek végén arra, hogy feltárja, s tanítsa a vidék lehetőségeit egy olyan történelmi korban, amikor szinte minden változott körülöttünk. Egy új társadalmi rend állította kihívások elé a vidéket, de az azt kutatókat is. A kihívások, a történelmi léptékű problémák és meghatározottságok mellett felsejlett a nagy volumenű lehetőség is, az uniós tagság az (akkor) távoli jövőben. Szóval volt kutatási téma bőven. Hogyan tud a vidék átállni az új rendre, hogyan tud profitálni az előcsatlakozási forrásokból, majd az uniós fejlesztési pénzekből? Hogyan tudja megőrizni, fejleszteni a társadalmát, milyen új eszközökkel, kapcsolatokkal, innovációkkal? Hogyan tud kitörni az egyre periférikusabb helyzetéből sok vidéki település? Ezek a kérdések számos alap-kutatási és praktikus elemzési feladatot adtak a kutatóknak. SZÖRÉNYINÉ KUKORELLI IRÉN megfelelt ennek: hazai projektjei mellett bekapcsolta az Intézetet nemzetközi hálózatokba, számos nemzetközi projekten keresztül ismertük és ismerjük meg az európai gyakorlatot, problémákat és megoldásokat. Partnereinkkel megalapították az EURACADEMY Association-t, melynek elnöke lett közel két évtizede. Ez a szervezet az európai vidékfejlesztési tapasztalatok megosztását szervezi mind a mai napig évenkénti nyári akadémiaival, s ad lehetőséget számos ország szakembereinek a tudásuk bővítésére. Nem rajta és rajtunk múlik csupán, hogy ezen tapasztalatok mekkora része érvényesül a hazai vidékfejlesztésben. Ez, a tudományunk, a regionális tudomány szempontjából klaszszikus időszak hozta el az MTA doktori címet is 2007-ben. Disszertációja összefoglaló mű: Rurális, kistérségek a tizenöt éves átmenetben. Társadalomföldrajzi módszerek és elemzések a magyar rurális térségekben.

A kutatóintézeti munka szerves kiegészítése a felsőoktatás. A tapasztalatok átadásában is jelentős részt vállal mind a mai napig. A Széchenyi István Egyetemen (illetve annak

jogelődjén) 1976 óta tanít, kurzusai a gazdaságföldrajz, vidékfejlesztés, kutatómódszertan köré csoportosultak tematikai szempontból. Ő is azok közé tartozik, akik tudományos háttérükkel hozzájárultak a Széchenyi István Főiskola egyetemmé válásához, a regionális tudomány oktatásának győri megalapozásához. Hasonlóan közreműködött a továbblépésben, a Regionális- és Gazdaságtudományi Doktori Iskola kialakításában és működtetésében, melynek tisztagja, meghatározó oktatója lett. Az egyetemi professzori címet 2008-ban adta át számára a köztársasági elnök. Nyugdíjazása óta mint professor emerita oktat tovább az egyetemen.

Úgy gondolom, nem kell tovább bizonygatni, hogy SZÖRÉNYINÉ KUKORELLI IRÉN meghatározó személyisége a győri kutató-oktató közösségnek. Résztvevője annak a folyamatnak, mely során kialakult egy vidéki bázis a regionális tudomány művelésére és oktatására. Mindannyiunkhoz hasonlóan, akik a földrajz területről kerültünk bele ebbe a multidiszciplináris, illetve regionális tudományi körbe, a két tudomány között mozogva, lehetőség szerint mindkettő életében részt véve haladt előre ő is, s járult hozzá egy új tudomány hazai meghono-

sításához, s gyakorlati eredményeihez. Csendes részvétele nem mindig állította reflektorfénybe, tevékenységének ez a rövid összefoglalása ezért is szükséges. A földrajztól sem távolodott el. Egykori tanára, GÖCSEI IMRE, illetve JÁKI KATALIN mellett részt vett a Magyar Földrajzi Társaság Kisalföldi Osztályának megalakításában, s ma vezeti is azt. Elismerést kétszer kapott munkássága során: a szakma részéről a Magyar Földrajzi Társaság 1994-ben Pro Geographia díjat adományozott számára, míg kormányzati elismerésként 2015-ben tüntették ki a Magyar Érdemrend Lovagkeresztjével.

Sok boldogságot kívánok az ünnepeltnek 70 éves évfordulója alkalmából! Bár sok közös munkánk zajlik most is és várhatóan a jövőben is, kívánom, hogy nyugdíjasként legyen meg az öröme ebben a szép és értékes munkásságban, amit itt röviden felvázoltam. Nem is mondom, mert úgyis megvan az öröme a legfontosabb eredményeiben: három felnőtt lányában, akik egy focicsapatnyi unokával ajándékozták meg (kezdetben lány foci, de már van néhány fiú csapattag is). Szóval folytatása következik!

HARDI TAMÁS

# MAGYAR FÖLDRAJZI TÁRSASÁG

ALAPÍTVÁ: 1872

## Tisztikar

---

*Elnök:* CSORBA PÉTER egyetemi tanár

*Tiszteletbeli elnök:* PAPP-VÁRY ÁRPÁD ny. egyetemi tanár

*Alelnökök:* MICHALKÓ GÁBOR tudományos tanácsadó, egyetemi tanár

SZILASSI PÉTER egyetemi docens

*Főtitkár:* DÁVID LÓRÁNT DÉNES egyetemi tanár

*Titkár:* JENEY LÁSZLÓ egyetemi docens

*Felügyelőbizottság:* KERESZTY PÉTER, NEMERKÉNYI ZSOMBOR, SZABÓ GYÖRGY

## Választmány

---

AUBERT ANTAL szakosztályelnök,  
intézetigazgató

BERNEK ÁGNES szakosztályelnök, főiskolai  
tanár

BUJDOSÓ ZOLTÁN főiskolai tanár

DÁVID LÓRÁNT DÉNES osztályelnök, egyetemi  
tanár

DOROGI LÁSZLÓNÉ középiskolai tanár

EGEDY TAMÁS tudományos főmunkatárs,  
egyetemi docens

FARSANG ANDREA egyetemi docens

FRISNYÁK SÁNDOR osztályelnök, ny. egyetemi  
tanár

GERHARDTNÉ RUDLI ILONA ny. középiskolai  
tanár

GÖNCZI SÁNDOR osztályelnök, főiskolai docens

GRUBER LÁSZLÓ középiskolai tanár

GYENIZSE PÉTER egyetemi docens

GYÓRI RÓBERT tszv. egyetemi docens

GYURICZA LÁSZLÓ osztályelnök, egyetemi  
docens

GYURIS FERENC egyetemi adjunktus

HEVESI ATTILA osztályelnök, ny. egyetemi  
tanár

HUSZTI ZSOLT osztályelnök, intézetigazgató

KARANCSI ZOLTÁN tszv. egyetemi docens

KARÁTSON DÁVID szakosztályelnök,  
tszv. egyetemi tanár

KIS JÁNOS középiskolai tanár

KISS EDIT ÉVA tudományos tanácsadó,  
egyetemi tanár

KLINGHAMMER ISTVÁN szakosztályelnök,  
akadémikus

KOCSIS KÁROLY akadémikus, egyetemi tanár

KOPEK ANNAMÁRIA osztályelnök,  
osztályvezető

KOROMPAI ATTILA ny. egyetemi docens

KOVÁCS ZOLTÁN akadémikus, egyetemi tanár

KOZMA GÁBOR tszv. egyetemi docens

KUBASSEK JÁNOS műzeumigazgató

KUNOS GÁBOR szakosztályelnök,  
villamosmérnök

LENNER TIBOR osztályelnök, tszv. egyetemi  
docens

LERNER JÁNOS osztályelnök

M. CSÁSZÁR ZSUZSANNA osztályelnök,  
egyetemi docens

MÁJAI CSABA osztályelnök

MAKÁDI MARIANN szakosztályelnök,  
főiskolai docens

MUCSI LÁSZLÓ osztályelnök, egyetemi docens

NAGY BALÁZS egyetemi docens

PAP NORBERT osztályelnök, tszv. egyetemi  
tanár

PÁL VIKTOR egyetemi docens

RADICS ZSOLT egyetemi adjunktus

SIMON GYÖRGY középiskolai tanár

SISKÁNÉ SZILASI BEÁTA egyetemi docens

SUBA JÁNOS szakosztályelnök, térképész

SZÖRÉNYINÉ KUKORELLI IRÉN osztályelnök,  
tudományos tanácsadó, egyetemi tanár

SZÓLLÓSY LÁSZLÓ középiskolai tanár

TEPERICS KÁROLY osztályelnök, egyetemi  
adjunktus

TIMÁR JUDIT osztályelnök, tudományos  
főmunkatárs

TÓTH ANTAL osztályelnök, főiskolai docens

TÖMPE LÁSZLÓ szakosztályelnök, középiskolai  
tanár

TRÓCSÁNYI ANDRÁS szakosztályelnök,  
tszv. egyetemi docens

VIZI ISTVÁN osztályelnök

**A Közgyűlés által megválasztott tiszteleti tagok a Magyar Földrajzi Társaság  
Választmányának örökös tagjai.**

## TARTALOM / CONTENTS

### Értekezések / Studies

HALÁSZ LEVENTE: Térbeli-társadalmi átalakulás, szociális válság és válságkezelés Miskolc és Ózd gettósodó városrészeiben / Social-spatial transformation, social crisis and crisis management in Northern Hungarian urban ghettos – the cases of Miskolc and Ózd .....	345
ERDEINÉ KÉSMÁRKI-GALLY SZILVIA–ERDEI ATTILA–NESZMÉLYI GYÖRGY IVÁN: A Magyarország és Románia közötti vasúti személyszállítási kapcsolatok történeti áttekintése / Regional aspects of railway passenger transport between Hungary and Romania .....	363
LÉVAI ZSOLT: A katonai közlekedési támogatás vasútföldrajzi alapú vizsgálata / Investigation of the military transportation support system based on rail-geographical aspects .....	380
GYURIS FERENC: Variációk egy témára: Hunfalvy, Lóczy és Czirbusz földrajz-felfogásának nemzetközi kapcsolódásai / Variations on a theme: the international linkages of Hunfalvy's, Lóczy's and Czirbusz's approaches to geography .....	396
GYÓRI RÓBERT: Mendöl Tibor (1905–1966), a budapesti tudományegyetem emberföldrajzi tanszékének alapító professzora / Tibor Mendöl (1905–1966), founder of the department of human geography at Eötvös Loránd University, Budapest .....	411

### Krónika / Chronicle

A földrajz másfél évszázada az Eötvös Loránd Tudományegyetemen – GYÓRI RÓBERT .....	429
Czirbusz Géza (1853–1920) – Megemlékezés a tudós tanár halálának 100. évfordulójára – HAJDÚ ZOLTÁN .....	431
Balogh Béla András (1925–2020) – EKÉNÉ ZAMÁRDI ILONA–TEPERICS KÁROLY .....	434
Szörényiné Kukorelli Irén 70 éves – HARDI TAMÁS .....	435

## TÁMOGATÓINK



Kiadja a MAGYAR FÖLDRAJZI TÁRSASÁG  
A Nemzeti Kulturális Alap és a Magyar Tudományos Akadémia támogatásával  
A kiadásért felel: Dávid Lóránt Dénes  
Tördelés és nyomdai előkészítés: Bonex Press Kft.  
Borítóterv: Liszi János  
Nyomdai kivitelezés: Heiling Media Kiadó Kft.  
Telefon: (06-1) 231-4040  
Készült 300 példányban  
HU ISSN 0015-5411