Geográfus Hírlevél
48.

Következő szám várható megjelenése: 2018. március vége
Hírzárás: 2018. március közepe

Szeged, 2017. december 30.

TARTALOM

TUDOMÁNY

A vasút kialakulásának társadalmi, gazdasági és földrajzi feltételei Szatmárnémetiben a korabeli sajtó tükrében
(*Géczi Róbert,* Budapest – Kolozsvár)…….3

KONFERENCIA-BESZÁMOLÓ

„nőttön nő tiszta fénye…"
(*Csatári Bálin*, Kecskemét –Szeged)……..…….12

KÖNYVISMERTETÉS

KETTEN EGY KÖNYVRŐL

A modern vidéktudományok geográfiai alapjai.
Gondolatok Michael WOODS Rural című könyvéről
(*Tóth Bettina,* Szeged)…….....18

Vidékről és városról
(*Bende Csaba,* Szeged)…….....21

KONFERENCIA-FELHÍVÁS

XIV. Kárpát-medencei környzettudományi konferencia
……..…….....24

TUDOMÁNYOS ÉS OKTATÁSI ESEMÉNYEK…….……25

A vasút kialakulásának társadalmi, gazdasági és földrajzi feltételei Szatmárnémetiben a korabeli sajtó tükrében

A magyarországi vasútépítések nagyjából két évtizeddel követték a nagy-britanniai, majd a nyugat-európai hasonló beruházásokat. A vasútnak a Kárpát-medencébe történő bevezetése kiemelten fontos volt, mert a XIX. század elejének nyugat- és közép-európai iparosodása egy folytonosan növekedő és tartósan bővülő piacot jelentett a magyar bányászat, a mező-, erdőgazdaság és élelmiszeripar termékei számára. A kérdés úgy fogalmazódott meg: időben be tud-e Magyarország kapcsolódni ebbe a kedvező európai konjunktúrába? Ennek az egyik alapfeltétele a viszonylag olcsó és egyben az akkori idők számára, igen gyors szállítási hálózat létezése volt.[1]

Az 1848 előtti, majd a szabadságharc leverése utáni időszakban is az elsődleges cél a Bécsen keresztül történő európai, valamint a tengerparttal történő adriai vasúti kapcsolat megteremtése volt. Mind az első esztendők építkezéseit, mind az alkotmány nélküli időszakban történt beruházásokat elsősorban a magyar mezőgazdasági termékek az európai piacra történő gyors juttatásának igénye sietette.

Magyarország első vasúti törvénye – az 1836.évi XXV. törvénycikk. megelőzte Európa legtöbb államának hasonló jellegű jogszabályalkotását – kijelölte a főbb vonalak irányát, és az engedélyezést az ország kormányzatára bízta. Eredetileg az 1825/27. évi országgyűlés az ország „közjavát és kereskedését gyarapítandó" szabta meg a tizenkét kereskedelmi útvonal tervezetét. A vasutak vonalvezetése körül érdekellentétekből fakadóan kialakult viták jelentősen fékezték az építkezések megkezdését.

Széchényi István 1848. január 25-én közzé tette, és a pozsonyi országgyűlés elé terjesztette *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséül* című tanulmányát, mely bizonyosságot ad arról, hogy szerzője valóban rendszerszemléletű koncepciót dolgozott ki. Tömören megfogalmazza a „kicsiny ördög, mely mindent tovacipel magával",[2] vagyis a vasparipa használatának fontosságát: „Európában alig van ország, mely minden körülményeket mérlegelve műtani tekintetben inkább vasutakra volna rendeltetve.[3] Továbbá: „közlekedési eszközök között a vaspálya legcélszerűbb arra, hogy a nemzeti kereskedelem fölélesztésének alapjául tétessék… csak a vasút képes biztos, gyors, szakadatlan s olcsó összeköttetést szerezni, s csak általa nyugszik a belkereskedés biztos s sebesebb kifejlődést ígérő alapokon. A közlekedés többi eszközeinek a vasutak irányában csak alárendelt állást lehet adni… Hazánkban a vaspályák sok vidékeken egészen uj viszonyokat fognak alakítani, azok fogják pusztáinkon a telepedések irányát, gazdaságunk rendszerét elhatározni".[4]

Széchenyi központirendszerű elgondolását tükröző javaslatában négy fővonalat jelöl meg, melyeknek kiindulópontja „a magyar kereskedelem s iparfejlődés gyülpontja Budapest".[5]Az első a Duna partján Bécs irányába vezető, a második a Fiúméval összekötő, a harmadik az erdélyi, valamint a Miskolcon át Kassára vezető vasúti pálya, mely Gácsország felé hosszasodott volna meg. Elképzelésében a mellékvonalak sorában elsőként szerepel a Szolnok–Debrecen–Szatmárnémeti vonal is. „Ezen vonal Szatmárig azért volna folytatandó, mert összekötné egyszersmind az alföldet a tiszai felvidékkel s Erdélyország egy részével, honnan Szatmár, Ugocsa, Mármaros megyék s Erdély Szamos-vidéke bőségesen adhatna igényt az alföldnek".[6]

---

[1]HORVÁTH Csaba Sándor: *A közlekedés és a tér. A GYSEV és a MÁV egyes helyiérdekű vasútjainak gazdasági és társadalmi hatásai az északnyugat-Dunántúli térségben 1920-ig*. Doktori disszertáció, ELTE, BTK. Budapest, 2014. 313. http://doktori.btk.elte.hu/hist/horvathcsabasandor/diss.pdf [letöltés: 2016. május 7.]

[2]SZÉCHENYI István: *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezésirül*. Tudománytár füzetek. Könyvértékesítő Vállalat. Budapest, 1987. 53. https://archive.org/stream/javaslatmagyark00sz/javaslatmagyark00sz_djvu.txt [letöltés: 2016. május 7.]

[3]SZÉCHENYI, 1987. 53

[4]SZÉCHENYI, 1987. 19-20.

[5]SZÉCHENYI, 1987. 54.

[6]SZÉCHENYI, 1987, 57-58.

Javaslatában Széchenyi tervezeténél elsősorban a lakosság gazdasági érdekeit vette figyelembe, ez képezte az elsődleges szempontot.[7] Az általa tervezett vasúti hálózat révén az egységesülő nemzeti piac legfontosabb ásványi anyagokat kitermelő és termékeket előállító körzeteket szándékozta összekötni a fogyasztói központokkal és a felvevő piacokkal, illetve a kiviteli és behozatali szállítási vonalakat határozta meg[8] részben Bécs irányában, részben Fiumébe, részben északi és észak-keleti irányba.

Széchenyi közlekedéssel kapcsolatos elképzelései megfogalmazásával párhuzamosan Friedrich List (1789-1846) német közgazdász és gazdaságpolitikus – aki 1844-ben meglátogatta Magyarországot – Metternichhez intézett levelében megemlíti az elengedhetetlenül szükséges gazdasági és politikai reformokat, melynek egyik eleme lenne a közlekedésnek a gőzvasút és lóvasút bevezetése és párhuzamosan történő kiépítésük általi fejlesztés.[9]A forradalom után közvetlenül az osztrák érdek inkább egy Budát elkerülő, Bécset a tengerparttal Dunántúl átszelésével megvalósítható vasútvonal megépítése volt.

A kezdetektől az építendő vonalak kivitelezését nagymértékben fékezték a technikai és kivitelezési, valamint a finanszírozási szempontú nehézségek. Viták alakultak ki az anyagi hátteret biztosító kiléte körül. A vállalkozók többsége azt az álláspontot védte, miszerint egy részvénytársaság által finanszírozott munkálatok terveibe és a kivitelezésbe, valamint annak működésébe az állam ne szólhasson bele. Ezzel szemben a politikusok jelentős része úgy vélte, hogy egy ilyen nagy fontosságú beruházást csakis az állam ügyelhet fel, és az állam szerepe a vasparipa működtetése is, hiszen a magántulajdon hátterű kezdeményezések nem mindig veszik figyelembe az országos érdekeket. Az országos vasúti hálózat kialakításában két cégcsoport – a bécsi központú Sina György vezette konzorcium, illetve a pesti Ullmann Móricz neve fémjelezte nagybirtokosok és nagykereskedők érdekeit képviselő vállalkozás – terve versengett. Az előbbi a birodalmi érdekeket vette figyelembe, egy Budát elkerülő, Bécset az ország nyugati felén áthaladó, Fiúméval összekötő vaspálya, míg a hazai érdekeket képviselők a Bécsújhely–Sopron–Győr–Buda vonal építését tekintette fontosnak. Végül, hét évig tartó huzavona után, a megvalósítandó országos vasúthálózat tervezetét, ez utóbbi, a Budapesti Vasúttársaság néven bejegyzett konzorcium kezdte meg 1844 őszén, és megindulhatott az első vasutak – a pest–pozsonyi és a pest–szolnoki vonal – megépítése. 1846. július 15-én átadták a Magyar Középponti Vaspálya Társaság által megépített első magyar gőzüzemű, 33 km hosszúságú vasútvonalat Pest és Vác között.[10]

A Debrecen–Nagykároly–Szatmárnémeti vasút

A XIX. században úgy gondolták, hogy „a vasút a jelen civilisatio fő tényezője”[11]. Az 1848. évi XXX. tc. törvényerőre emeli Széchenyi javaslatát a magyar közlekedésügy rendezéséről, és az országgyűlés 8 millió forintot szavaz meg a vasútvonalak megépítésére. 1848. május 18-án a 110/Közl. E. számú rendelet kimondja: „[…] a Buda–fehérvári, Szolnok–debreczeni és Debreczen–szatmári […] vasútvonalak felméretését megrendelem.”[12] A forradalom és szabadságharc leverése azonban háttérbe szorította a vasút építésének kérdését.

A Partium zömmel sík felszíne kedvezett a vasútépítésnek, gondot csak a nyílt vízfelületek okoztak, ugyanakkor a kivitelezést különböző gazdasági érdekek és politikai

[7]UDVARHELYI Dénes dr.: A magyarországi vasúti közlekedés politikai és gazdasági előfeltételeinek kialakulása. – *Magyar vasúttörténet. A kezdettől 1875-ig* (főszerkesztő: Kovács László). Budapest: Közlekedési Dokumentációs Kft., 1995. 47-48.

[8]MAJDÁN János: *A közlekedés története Magyarországon (1700-2000).* Pro Pannonia Kiadó Alapítvány, Pécs, 2014. 34.

[9]FÖLDES Béla: *Emlékirat a magyar közlekedésügy reformjáról*. Budapest: Grill, 1916. 177.

[10]MAJDÁN, 2014. 38.

[11]SZÖLLŐSI Balázs: Ismét Máramaros – *Pesti Napló*, 1855. (45.) 1.

[12]DR. DIENES Istvánné: Hieronymi Ottó Ferenc élete (1803–1850) – *A Közlekedési Múzeum Évkönyve*, VII. Budapest, 1983-1984. 176.

megfontolások befolyásolták. E téren érdemes megemlíteni Szatmár megye két nagyobb városa – Nagykároly és Szatmárnémeti – közötti versengést. A megye akkori központja Szatmárnémetihez képest kevésbé népesedett, de valamivel jobban urbanizált Nagykároly volt, ami a Károlyi család politikai és gazdasági súlyának köszönhető. (Az 1870-es adatok szerint Nagykároly lakossága 12.152 fő, Szatmárnémetinek 18.354, míg Nagybányának, a megye harmadik jelentősebb városának 8102 lakosa volt.[13]) Hogy mennyire nagy különbség van infrastrukturális szempontból Nagykároly és a vidék közt, azt a *Szamos* lap is ecseteli: „Nagykároly vidéke mindenfelé be van körutakkal hálózva **[…]** a Tisza- és Erdőhát, melynek ez ideig nem jutott ez a szerencse”.[14] Így fel sem vetődik a kérdés, hogy a megye melyik településbe érkezzen elsőnek a vasút.

Még a kiegyezés előtt az osztrák kormány fontolóra vette, hogy a Máramaros megyében kitermelt ércek, só és a faipari termékek minél gyorsabban és zökkenőmentesen történő értékesítése érdekében vasutat épít Máramarossziget és Debrecen között.[15]Az 1864-ben Bécsben a Kereskedelemügyi Minisztérium által kiadott *Emlékirat* vasúthálózati terve tartalmazta az elképzelést. Térképmellékletén szerepel a Debrecenből kiinduló Szatmárnémetit érintő, majd Halmin, Nagyszőlősön és Huszton át Máramarosszigetig haladó vonal. Ezzel párhuzamosan Mikó Imre vasúttervezési elgondolásában is szerepel egy Máramarosszigetet egyrészt Észak-Bukovina, másrészt Bustyaháza, majd Szatmárnémeti irányábába meghosszabbított vasúti összeköttetés megvalósítása.

1859-ben a Tiszavidéki Vasút engedélyt kért és kapott egy Nyíregyháza és Máramarossziget közötti vaspálya megépítésére, azzal a feltétellel, hogy építse is meg azt három éven belül. A vasúttársaság tulajdonosai azonban a belső erdélyi lobbizás következményeként figyelmét a Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó vonal kivitelezésére fordította.

Szatmárnémeti városa Debrecennel karöltve nem adta fel az elképzelést, hiszen a máramarosi termékek e két város piacra juttatásának legegyszerűbb lehetősége a vaspályán valósulhatna meg, ezért gr. Forgách Antal egy Debrecent Szatmárnémetin keresztül Máramarosszigettel összekötő vaspálya előmunkálatainak tervezetét nyújtották be. A vasút jövedelmezőségét „az egymillió mázsa szállított só, a hatszázezer pozsonyi mérő kenyérhez szükséges gabona és a tízezer marha elszállítása biztosítja”, továbbá a „debreceni vásárt pedig Máramaros, Bereg, Ugocsa és Szatmár megye kerekedői vasúttal érhetnék el” – foglalta össze Szöllősi Balázs Máramaros megye alispánja.[16]

A kormányzat felszólította a Forgách gróf neve fémjelezte társaságot, hogy bocsátkozzon tárgyalásba a Felvidéken tervezett vasúti hálózat kivitelezésében részt vállaló, gr. Waldstein János és gr. Schönborn-Buchheim Ervin vezette cégcsoporttal. A két társulat a közös építkezésben egyezett meg, és a Magyar Északkeleti Vasút megvalósítására, a Debrecen–Szatmárnémeti–Tekeháza–Máramarossziget vonal átadására, valamint 90 évig való üzemeltetésére vonatkozó engedélyt az 1868. XIII. „a magyar észak-keleti vasutkiépitése tárgyában” című törvénycikkben foglalva megkapták. A törvény kimondja: „A magyar észak-keleti vasutállam-kamatbiztositék mellett és engedélyezés utján rendeltetik kiépittetni. 2. §Az engedélyezendő vasut vonalai a következők: a) Debreczentől Szatmár-Németin, Tekeházán át Szigetig.” Az építkezés kivitelezését a német Stroussberg Henrik vállalta, aki a kamatbiztosítás alapján kibocsátott építési tőkéért elvállalta a vasútvonal megépítését és annak teljes felszerelését.

A vonal irányának meghatározásában óriási szerepet játszott Károlyi István gróf, aki elérte, hogy a máramarosi sóvidékről ne az akkori Tisza-hajózás végpontjáig, Vásárosnaményig, hanem a már vasúttal rendelkező Debrecenig építsék meg, ezáltal értékesebbé tette az általa birtokolt földeket. A teljesítés határidejét a Debrecen–Szatmárnémeti vonalon 1870. október 1-

[13] *Magyar Statisztikai Évkönyv*. Harmadik évfolyam. Első rész. Budapest, 1875. 30-31.
[14] KALÓS Péter: Tiszaháti levél – *Szamos*, 1883. február 15. (15. évf.) 13.
[15]TISZA István: A magyar állami, magán- és helyiérdekű vasúttársaságok fejlődése 1876-1900 között. – *Magyar vasúttörténet. 1876-tól a századfordulóig* (főszerkesztő: Kovács László). Budapest: Közlekedési Dokumentációs Kft. 1996. 71-72.
[16] *Gazdasági Lapok*, 1855. március 8. 10. 114.

ben szabták meg, míg a vonal Máramarosszigettel való összeköttetésének üzembe helyezését 1871. október 1-jére tervezték. A társaság által megépített vonalak mérföldenkénti költségei 502 ezer forintot tettek ki.[17]

A Debrecen–Nagykároly 70 km hosszú vonalrész 1871. június 5-én, míg a Nagykároly–Szatmárnémeti közötti 36 km hosszú rész 1871. szeptember 25-én került átadásra.[18]

A kivitelezés késése elsősorban a számítási hibák gyakoriságával – például az addig nem ismert árvízmagasságok figyelmen kívül hagyásával –, valamint a Stroussberg cégének fizetésképtelenségével magyarázható. A kivitelezés megvalósulása érdekében az állam intervencióra kényszerült: a beszerzett anyagok értékének arányában előleget adott Stroussbergnek, aki a vállalkozását 1871 tavaszán a bécsi Union banknak eladta. A késés mértékét mutatja a Központi Vasúti és Közlekedési Közlönyben az *Építkezési munkálatok a megkezdett magyarországi pályákon február végén* cím alatt megjelentek: „A magyar észak-keleti pálya vonalai közül a Debrecen–szigeti vonalon elkészült hidakból 55%, az alépítményekből 79%, a felépítményekből 54% s az épületekből 64,9%”.[19]

A Szatmárnémetiben megjelenő *Szamos* majdnem minden számában cikkez a vasútépítésről:„[…] a téli árvíz felfedte azokat az építési hibákat, amelyek a hídon és a töltésen jelentek meg. A kormány megbízottjai, Ürményi József és Heinrich Károly, megállapították a hibákat – az alacsony töltés fölött átfolyt a víz, illetve a vasúti híd lábait a vízfolyammal nem egyenes irányba vervék, s a lábsorra a víz ereje oldalról is hat –, amik javítására ígéretet tettek […].[20]

Egy másik számban olvashatjuk: „Szétnézve a vasúti építési munkálatok közt, határozottan állíthatjuk, hogy a már nagyrészt kész tervtől semmi eltérő javítás nem eszközölhető ki.” Szó van a cikkben az indóházi raktár túl kicsi méretéről és az esztétikai szempontok figyelembe nem vételéről, valamint, hogy a vasútnál munkát vállaló hivatalnokok és szolgák önhibájukon kívül fél éve már „hosszas tétlenségben húzzák a fizetést”.[21] Továbbá: „[…] a tervezett hídfelemelés a vízáteresz készítésére semmi előmunkálatot nem látunk […] Szatmár lakossága e vasút megnyitása miatt nagy ingereltségben van.”[22]

A szatmáriak türelmetlenségét tükrözi az a június 20-án tartott városi közgyűlés által jóváhagyott és Joó Gábor főjegyző által aláírt az Északkeleti Vasúttársasághoz címzett levél, mely szerint „alig van városunk közönségének ez idő szerint főbb kívánsága, mint az észak-keleti vasút debrecen–szatmári szakaszának megnyitása és a közforgalomnak való átadása”.

A végre valahára megvalósuló átadás óriási eufóriát váltott ki a lakosság körében: „Vasutunk megnyittatik szeptember 25-én. Örömmel fogadjuk ezt a napot s lelkesülten jegyezzük fel városunk történelmének lapjára. E napon ráléptünk azon ösvényre, melyen haladhatunk a nagyvilággal, e naponér hozzánk egyik szála azon óriás szövedéknek, mely a földet behálózva, a világforgalom s a művelődés idegrendszereként éltet és boldogít minden vidéket, melyet érint, melyen áthalad”.[23] megtudjuk, hogy szatmárnémetibe „az első vonat este 9 után, tehát egy órát késve érkezett az indóházba, hol oly rengeteg nép várt reá”.[24] Ekkor adták át a forgalomnak a ma is működő, klasszicista stílusban épült állomást (1. ábra).

---

[17]HOLLÁN Ernő beszéde az országos magy. gazd. egyesület 1870. márczius1-jén tartott ülésében. – *A Magyar Mérnök- és Építész Egyesület Közlönye*. 1870. 97.

[18]FRISNYÁK Zsuzsa: *A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000*. Budapest: História – MTA – TTI, 2001. 347.

[19]*Központi Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1871. március 30. (2. évf.) 13. sz., 108.

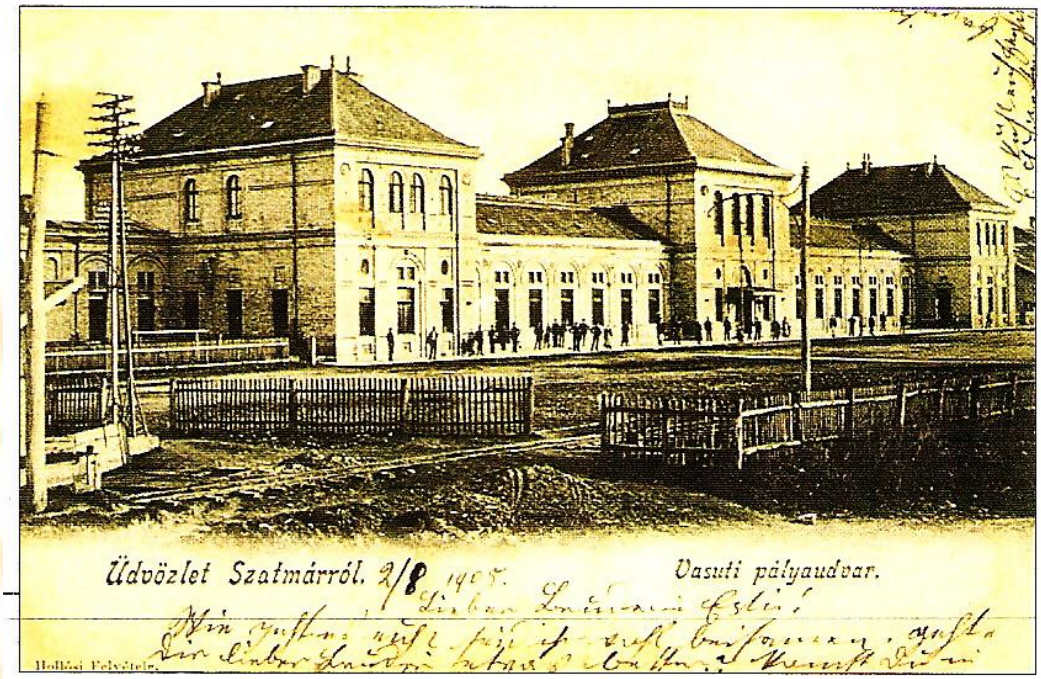
[20]Újdonságok – *Szamos*, 1871. január 29. (3. évf.) 5.

[21]Vasutunk történetéhez – *Szamos*, 1871. április 23. (3. évf.) 17.

[22]*Szamos*, 1871. június 18. (3. évf.) 25.

[23]*Szamos*, 1871. szeptember24. (3. évf.) 39.

[24]*Szamos,* 1871. október1. (3. évf.) 40.



1. *ábra.* Szatmárnémeti állomása 1905-ben
(Forrás: FAZEKAS Lóránd magángyűjteménye, Szatmárnémeti)

A következő évben megépül a szatmárnémeti mozdonyszín, de a személy- és teherszerelvények vontatását és karbantartását a debreceni fűtőház biztosította. Később az indóház közelében található ideiglenes raktárt és a többi kiszolgáló helységeket átépítették, hasonlóan a Szamoson ácsolt fahidat kicserélték rácsos acélgerendás szerkezetűre.

A sajtóban és a lakosság körében tapasztalt öröm ellenére a *Központi Vasúti és Közlekedési Közlöny* a következőket írta: „[…] a magyar észak-keleti vasúthálózat valahára kiépül. Ámbár az építkezés befejezése, valamint az összes vonalak üzleteszközeinek a megfelelő mérvben való előállítása, valószínűleg még soká a jámbor óhajtások közé fog tartozni, tagadhatatlan, hogy az építkezési vállalkozás ez év folyamán erélyesen siettettek az építkezés menetét […]. Az akadályok közül, melyek az építkezés folyamában felmerültek, kétségkívül azok voltak a leggátlóbbak, melyek a Stroussberg-féle szédelgés következtében eredtek […], hogy annyira szűkmarkúan állapíttatott meg az építkezés tervezete”.[25]

Mindezek ellenére a Magyar Északkeleti vasút 1872-es költségvetési mérlege pozitív: 205 millió forint jövedelmet könyvelhetett el a cég.[26] 1873-ben jegyzett forgalma 802.031 személy és 5 millió mázsa áru. A következő évben, 1874-ben 759.506 személyt és 6 millió mázsa árut szállított.[27]

A Szatmárnémeti–Nagybánya Helyiérdekű Vasút

A vonal építését az 1881. XLVIII. tc. alapján kiadott engedély Nagybánya szabad királyi város, valamint Várady Károly, Boross Bálint, Kiss Lajos és Ivánka Imre részére: „Az engedélyesek […] jogot nyernek egy, a magyar északkeleti vasut Szatmár-Mikola vonalrészéből, esetleg szatmári állomásából kiinduló, Aranyos-Megyes és Szinyér-Váralja érintésével Nagybányáig vezetendő mozdonyvasut épitésére és üzletére”[28]

A törvénycikk harmadik paragrafus kimondja, hogy „a pálya épitése és üzleti felszerelése az engedélyesek által készitendő s a kormányhoz átvizsgálás és jóváhagyás végett felterjesztendő

[25] *Központi Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1872. december 8. (3. évf.) 49. sz., 414.
[26] *Központi Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1873. május 8. (4. évf.) 19. sz.
[27] *Központi Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1875. február11. (5. évf.) 6. sz.
[28] 1881. évi XLVIII. törvénycikk

általános és részletes tervek alapján fog eszközöltetni. Az engedélyesek különben ugy a tervek készitésénél, mint az épitès kivitelénél alkalmazandó szerkezetet a jelen engedély és az üzlet biztonságára való tekintetek által vont korlátok közt szabadon választhatják. A kormány fentartja magának, hogy az engedélyesek részére jelen engedély-okmányban biztositott jogok sérelme nélkül az épitési terven változtatásokat tehessen, a mennyiben ilyenek a müszaki elővizsgálat, vagy a közigazgatási vonal-bejárás eredménye, vagy végre - de már csak a megállapitott pályanyom épségben tartásával – az épités tartama alatt a pályaszolgálat, valamint a közforgalom érdekéből és a pálya fennállásának biztositására, nemkülönben a törvényes határozmányok teljesitése szempontjából szükségeseknek fognak találtatni."

A *Nagybánya és vidéke* című hetilap a következőképpen írt a vasparipa bevezetésének tervéről: „[…] a vidékünk gazdasági és ipari fejlődésére, jóllétére oly felbecsülhetetlen előnyökkel biztató vasút tervezetét elfogadta a képviselőház […] Tehát amiért sóvárgánk […] csüggedést nem ismerve annyit fáradnánk nem csak óhaj, hanem a törvényre emelésre előtt áll".[29]

Az építkezés ebben az esetben sem zajlott minden pénzügyi buktató nélkül. „A Szatmár–nagybányai vasút építése miután a pénzpiac mai kedvezőtlen helyzetében az előirányzott 1100 ezer forint építési tőke alig látszik eszközölhetőnek, esetleg 750 ezer forint költséggel fog keresztülvitetni. Ennélfogva az új sínek helyett ócskákat fognak alkalmazni, az építményeket is csak a szükségesekre szállítják le. Az új tervezet elkészítésére kívántató 3000 forintot Nagy-Bánya város a M. ÉK vasút igazgatóságához már fel is küldte […]" – áll a városi képviselőtestülete tanácskozásának jegyzőkönyvében. Utólag kiderült, hogy ez az összeg sem volt elégséges a vonal kiépítésére.

1881 nyarán Nagybánya városa Teleki Géza grófot, Lánczy Gyula képviselőt és Stoll Károly volt képviselőt felhatalmazza, hogy tárgyaljon az Északkeleti Vasúti Társasággal a város által felajánlott 30 ezer forintnyi biztosítéknak a központi állami pénztárhoz való eljuttatása ügyében.[30] Mindezen áldozatok ellenére is „vasutunk ügye már huzamosabb idő óta mélységes mozdulatlanságba süllyedő és a megvalósulás idejétől oly távol áll" – olvashatjuk a sajtóban.[31] Továbbá: „[…] Itt az idő, hogy komolyan meggondoljuk a dolgot, akarunk-e vasutat saját kereskedelmünk, iparunk és gazdaságunk felvirágoztatására, saját jólétünk előmozdítására létesíteni? Akkor se ijedjünk meg egy kis áldozattól sem, mert az idő már rövid, s ha most elszalasztjuk az alkalmat úgy talán örökre elveszítjük a reményt is célunkat elérhetni, ha csak az később stratégiai szempontból nem fog megvalósíttatni."[32]

A város anyagi áldozata újabb lökést adott az építésnek, de ezek után a vonal lefektetésének iránya, majd a nagybányai indóház elhelyezése váltott ki vitát. Az újságok arról adtak hírt, hogy az az Északkeleti Vasúti Társaság úgy döntött nem az eredetileg megállapított „Pott mérnök által tracirozott irányba", hanem Buságnál vagy Nagysikárlónál „elvezetik a Szamos völgyében a Szatmárról épített vonalat", kikerülve ezáltal a várost. Miután a városháza részéről „megállapíttatott, hogy a Pott Vilmos-féle nyomjelzés a Szamos-völgyet Magyar Láposnál éri el" – tehát Nagybányán is áthalad, és a hír hírlapi kacsának minősült, az állomás tervezett helye váltott ki polémiát. „Senki sem fogja kétségbe vonni, hogy nagyobbszerű emberi művek alkotásainál, minő egy vasút is, mely nem csak egy nemzedék korára építtetik, számba kell venni a geográfiai fekvést, a természeti viszonyok hatása alatt észlelt időszaki eseményeket" – érvel Pap Zsigmond[33], rámutatva, hogy, ha az indóház a Zazar bal partján épül fel, akkor a Zazar és a Lapos erdő között található nagy közlegelő megszűnik. Ezzel szemben a *Hol legyen hát igazán az indóház*? című cikkében Matolcsy Lajos rámutat, hogy „a vasút célja városunk »emelése«"[34], tehát a legelőnyösebb helyet kell választani „hol e legnagyobb összecsoportosulás

[29] Nagybánya május 24. – *Nagybánya és vidéke*, 1881. május 24. (7. évf.) 21.
[30] Vasutunk – *Nagybánya és vidéke,* 1881. augusztus 16. (7.) 33.
[31] Vasutunk áll – *Nagybánya és vidéke*, 1882. január 31. (8. évf.) 5.
[32] *Nagybánya és vidéke*, 1882. február 7. (8. évf.) 6.
[33] Hol legyen az indóház? – *Nagybánya és vidéke*, 1882. május 9. (8. évf.) 19.
[34] *Nagybánya és vidéke*, 1882. június 6. (8. évf.) 23.

személyekben és a szállítmányok különböző nemébe biztosan személy és szállítmány veszélyeztetése nélkül kifejthető, eligazítható és úgy gazdasági, mint közrendőri tekintetből is elérhető legyen".[35]

1883-ban Nagybányán megalakul az első Éhvölgyi Kőszénbánya Rt, ami Szatmárnémeti nemtetszését váltja ki, ugyanis a megye legnépesebb városa „már nem támogatja a Szatmárnémeti–Nagybánya vasútvonal kiépítését", mert a vasúti forgalom beindulása Nagybányát teszi a bányavárosok központjává, ezáltal Szatmár – megyeközponttá válásának igényei ellenére – a perifériára szorulna. Szatmárnémeti „a megye keleti részinek és a bányavárosoknak csak mostohája, csak imént tagadta meg Nagybányának, hogy közmunkaerővel hordhasson tört kavicsot utcáira, vasutunk iránt merőben közönyös".[36]

Az újabb finanszírozási gondok is megoldódni látszanak 1883-ra: „apró lépések tétettek az építkezés haladásában, a megye másodszori kérelmünkre százötven törzsrészvény átvételét és a két bányaváros [ti. Felsőbánya és Nagybánya] közmunkaválságából fedezését határozta el".[37] Július 23-án megtartották a „Szatmár–nagybányai helyi érdekű vasút részvénytársaság" alakuló ülését, majd a „város vasúti ügyben eljáróit Ivánka Imre értesítette, hogy Müller Frigyes lovag, Heider Hugó, Schoch János és Flächer Ágost ajánlatot nyújtott be, melyben nyilatkoztak a vasút építésének […] finanszírozására 1250 ezer forint érdekében".[38]

1883 szeptemberében „hatévi reménynek" eredményeiként elkezdődnek a beruházás nagybányai építkezései. „A Szatmár–Nagybánya vasút műtanrendőri bejárása Vörös László miniszteri titkár vezénylete alatt f. évi július hó 4-én fog megtartatni, az összejövetel a szatmári pályaháznál délelőtt 10 órakor lez. Szatmár város részéről a közigazgatási bejáráshoz Kiss Gedeon főkapitány és Győri Károly mérnök küldettek ki".[39]

1884. július 6-án átadják a vonalat a forgalom számára, amikor „[…] megvalósítva látjuk azon több éven át kitartással ápolt eszmét, mely bennünket tettre és összetartásra lelkesített".[40] A *Szamos* a következőképp számol be az eseményről: „A szatmári pályaház ritka alkalommal volt oly élénk, mint folyó hó 7-én, midőn Szatmár és vidékének fiatalsága a Nagy-Bányára, az új vasútvonal megnyitása alkalmával rendezett báljára utazott. Az egész pályaudvart és várótermeket zsúfolásig ellepte az utazó és kíváncsi közönség […] Az öt kocsi osztályból álló vonatot az utazok színültig megtöltötték, úgyannyira, hogy az arany fiatalság a kocsik peremén utazott".[41]

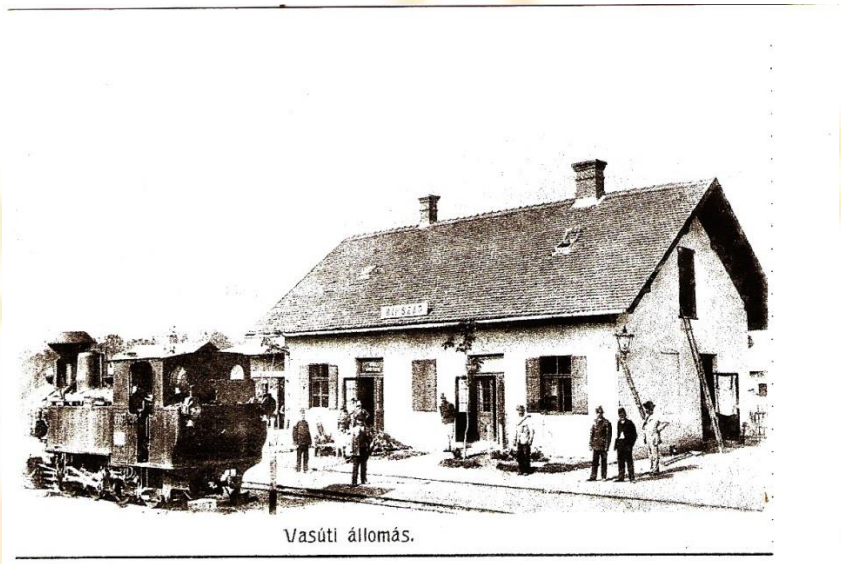
A vasút megépítésének negatív hatása is volt, megjelentek a „globalizáció" első jelei. Így például az utazó ügynökök elárasztották a várost: „[…] időnként hemzseg a város a sok utazóügynöktől […] most vasutunk megnyitása után […] Egyik a máiknak adja a kilincset a kézébe, és árulnak mindenféle lim-lomot, akár az afrikai vad törzseknél." [42]

Szatmárnémeti–Bikszád Keskenyvágányú Helyiérdekű Vasút

A vasútvonal megépítését a ker. min. 1332/905. I. 9. sz. rendeletével kibocsátott engedélyokmányban Pallós Ármin építési vállalkozó részére engedélyezték. Az engedélyes kötelezettséget vállalt arra, hogy a MÁV Szatmárnémeti állomásától Sárközújlakon át Bikszádig vezetendő keskenyvágányú helyiérdekű gőzüzemű vasutat megépíti és engedélyének tartama alatt folyamatosan üzletben tartja. A vasútvonal (0,76 m) megépítésére és megfelelő berendezésére szükséges tényleges tőkét 1 872 ezer koronában határozták meg. Ebből forgalmi eszközök beszerzésére 206,4 ezer koronát, tartalékul 40 ezer koronát rendeltek elkülönítésre. A síneket és egyéb szükséges berendezési tárgyakat az engedélyes köteles belföldön beszerezni.

[35] *Nagybánya és vidéke*, 1882. május 2. (8. évf.) 18.
[36] PAP Zsigmond: Székhelyi vajúdások – *Nagybánya és vidéke*, 1883. január 16. (9. évf.) 3.
[37] PAP Zsigmond: A szatmár–nagybányai vasút – *Nagybánya és vidéke*, 1883. július 10. (9. évf.) 28.
[38] Vasutunk – *Nagybánya és vidéke*, 1883. augusztus 7. (9. évf.) 32.
[39] *Szamos,* 1884. július 3. (16. évf.) 53. 2.
[40] A megnyitás után – *Nagybánya és vidéke*, 1884. július 8. (10. évf.) 28.
[41] *Szamos*, 1884. július 10. (16. évf.) 55.
[42] *Nagybánya és vidéke*, 1884. július 22. (10. évf.) 30.

Az 51,6 km hosszú keskenyvágányú vasutat 1906. április 20-án nyitották meg a forgalom előtt. Az engedélyhez a ker. min. 70589/905. XI. 18 sz. rendeletével függelékként kibocsátott újabb engedélyokmányban további engedélyt kap a Szatmár–Bikszád Vasúttársaság, hogy vasútvonalát a Szatmár–Erdőd Helyiérdekű Vasútvonalával összeköttetésbe hozza, és vonalán a motorkocsi üzemet bevezethess. Az eredeti tőkét 279,3 ezer koronával felemelik. A tőkéből a forgalmi eszközök beszerzésére 314,4 ezer koronát kell szánni.[43]



2. *ábra.* Bikszád állomása 1911-ben
(Forrás: FAZEKAS Lóránd magángyűjteménye, Szatmárnémeti)

A vasútépítés, a modernizáció és a társadalmi elvárások között

A vasúthoz való hozzáférés *időbelisége* szerint voltak nyertes, és voltak lemaradó, vesztes helyzetbe kerülő városok.[44] A nyertesek kategóriájába azok a települések kerülnek, melyeket a saját csoportjukon belül, a többi hasonló városhoz képest előbb ért el a vasút. Így például Szatmár vármegyében Szatmárnémeti és Nagykároly kimondottan előnyös helyzetbe került Nagybányához képest.

A viszonylag korai vasútmegnyitás szállításigényes beruházások helyi letelepedését ösztönözte, s mindez tükröződni fog a vasúti áruforgalomban is. Az első lépés azonban a gyakorlati előnyök megjelenése: a helyi piacokra a drága fuvarszekerek helyett olcsóbban érkezett meg az áru. Tény, hogy a regionális szerepkörű települések – Nagykároly, Szatmárnémeti, Nagybánya – mellett a vasút megjelenésének nyertesei a tömegtermékek előállítására szakosodott gazdasági egységek (bányák, gyümölcs- és gabonatermelő nagybirtokok, fafeldolgozó üzemek, élelmiszeripari kisüzemek) és települések (Felsőbánya, Szinérváralja, Erdőd, Halmi).

A vasút megépítésének a településekre kiható pozitív eredményei és következményei három pontban foglalhatóak össze. Ezek: 1. a piaci ellátás jelentős javítása, a városok és a vidék közötti termék- és árucsere, a kereskedelem növekedése; 2. a vonzáskörzetek kiterjesztése, bővítése; 3. vasúti csomópontokká történő kiemelkedés.[45]

A nagy hatásfokú, óriási mennyiségű árut felölelő és folyamatosan zajló szállítást megvalósító vasúti közlekedés átalakította a városok kereskedelmét. Szatmárnémetiben például elsorvasztotta a kirakodóvásárokat, miközben kivirágzott a „távoli” árukat forgalmazó bolti

[43]TISZA, 1996, 98.
[44]FRISNYÁK Zsuzsa: A vasút hatása a magyarországi városokra. – *Korall*. 2013. (52) 6.
[45]FRISNYÁK Zsuzsa: *Áruforgalom, áruszállítás és a magyarországi vasutak (1895). Vasút–ember–tér kapcsolatok*. Doktori disszertáció. Budapest: ELTE. 2006. 13. http://doktori.btk.elte.hu/hist/frisnyak/frisnyak_diss.pdf [letöltés: 2016. május 12.]

kereskedelem. Szatmár vármegye esetében ugyanakkor kitágította a mezőgazdasági nagybirtokok termelési és értékesítési lehetőségeit, a külföldi piacok elérését, és egyben a távolabbról származó – elsősorban avasi, máramarosi és bánsági – idénymunkások alkalmazását (a Bánságban a helyi mezoklíma lehetővé teszi, hogy Szatmárnál 10-12 nappal korábban kezdjék meg, illetve korábban is fejezzék be az aratást, a feleslegessé váló munkaerő pedig északabbra vándorolhat Biharba, Szatmárba, az Avasba, Máramarosba, illetve Erdélybe).

A vasút építése általi fellendülést tükrözi a szatmárnémeti területén működő „püspöki és városi téglaszín" termelési adatai: 1868-ban 2,1 millió téglát vetettek, 1869-ben 3 milliót. 1870-ben létrejött a gőzmalom és egy „rendszeres téglagyár", és ekkor a termelés elérte a 4 millió darabot, de ennek ellenére sem volt fedezhető a városban felfutó építőanyag-szükséglet. Valóságos „tetőcserép-hiány" uralkodott, ugyanis „vasútrendszerünk megnyitásával a forgalom is növekedik, a növekvő forgalom szükségletét kielégítő megfelelő épületek léte feltétel. [46]

A vasút megjelenését nem mindenki fogadta örömmel. Nagy József *A gyáriparkérdés városunkban* című, a *Szamos* hasábjain megjelent írásában rámutat arra, hogy a modern szállítási eszköz megnyitotta a város piacát a gyáripari termékek előtt, ami visszaszorította a helyi kézműipari termékek keresletét. A városi „kézműipar sátrakban és színekben árultatik, míg a mezőgazdasági termékek a földről az állomásra kerülnek, még a gőzmalom százezer mázsányi szükségletet sem képes többé a piacon beszerezni, minden terméket elszállít a vasút".[47]

A személyforgalom terén egyértelmű a növekedés. Ha csak a megye két fontosabb városának adatait vizsgáljuk, Szatmárnémetiben évtizedenként megduplázódott a vasutat igénybe vevő utazóközönség száma (1. táblázat). Átalakultak a közlekedési szokások is: a fogatolt járművektől lassan áttértek az élményt nyújtó új eszköz használatára, ami a megye személyi és áruszállításának megélénkülését eredményezte. Az új közlekedési eszköz soksorosan lerövidítette a távolságokat. A ló vontatta posta 8-10 km-es sebességéhez képest 35-40-nel is lehetett száguldani. Ugyanakkor olcsóbb, pontosabb és kényelmesebb volt.

A vasútépítés sok szakképzett és még több szakképzetlen munkásnak, a falvak népének munkalehetőséget nyújtott, ezáltal jelentősen kiszélesítette a munkaerőpiacot. Az új munkalehetőségek növelték a béreket, és több helyen a cselédség és az időszakos munkások elszegődtek a vasúti építkezéseken. A megélénkült nyersanyagkereslet mozgósította a szatmári fuvarosréteget, mely a vasút megjelenéséig kizárólagosan egymaga végezte a szállításokat. Rajtuk kívül a munkálatok idejére a helyi gazdák is szerepet vállaltak a kő, a fa és a kavics utánpótlásában.

A szatmári vasútépítkezéseket nagy sajtóvisszhang követte, a korabeli társadalom érdeklődését igen felcsigázta a vasút, mint jelenség. Nagyon sokat vártak a vasparipa megjelenésétől az egyének, a politikusok, a helyi társadalmak és a települések egyaránt. A várakozás folyamán a mentalitásban bekövetkezett módosulás magatartásformává vált.[48] Ezt bizonyítja a közösségek küzdelme a vasútért. A munkálatok, a műszaki bejárás és az átadás rendkívüli eseménynek számítottak a települések életében. Kálmándon például „a község lakóinak többsége és hatvanöt óvódás gyerek zászlóval Egeli Pálné tanítónő vezetése alatt éljenzéssel és dallal fogadták a vonat érkezését".[49]

A vasúti közlekedés ugyanakkor szélesítette az emberek látókörét, kiemelte az embereket a vidéki bezártságból, és nem utolsó sorban biztonságérzést is kölcsönzött az utasoknak.

Géczi Róbert, Budapest – Kolozsvár

[46] Alakítsunk részvény téglagyárat – *Szamos*, 1871. december 3. (3.) 49.
[47] Szamos 1882. április 30. (14. évf.) 35. 1.
[48] EGYED Ákos: *Falu, város, civilizáció*. Kolozsvár: Kriterion Kiadó. 2002. 116.
[49] MAJDÁN, 1988, 54.

„nőttön nő tiszta fénye…”

Bevezető

Ha már SZÉCHENYI akadémiájának épületében voltam 2017 novemberében – aminek egyik egykori főtitkára, ARANY János így gondolt híres versében az alapítóra –, úgy döntöttem ezt a piciny, de fontos és mértéktartó idézetet választom ennek az emlékkonferencia-beszámolónak címéül. A tanácskozással az öt éve elhunyt ENYEDI György akadémikusra, a társadalomtudósra, a közgazdászra, a geográfusra, a Nemzetközi Földrajzi Unió és a Magyar Tudományos Akadémia egykori alelnökére, a Regionális Kutatások Központjának intézetalapítójára, a XX. századi magyar társadalomföldrajz meghatározó egyéniségére, művelőjére, a nála fiatalabb generációk igazi és felejthetetlen tanítómesterére, professzorára emlékezett meg egy sajátos kutatóközösség.

A kétórányi tanácskozás szerintem méltó volt az életműhöz. Egykori kollegái és pályatársai idézték fel Enyedi professzor munkásságnak egy-egy fontos mozzanatát, témáját, meghatározó hatású tudósi gondolatait, igen dinamikus, a mai kor követelményeinek megfelelően, jól illusztrált, tartalmas, negyedórányi kis emlékező előadásokkal. Azt hiszem eleget tettek a már emlegetett Arany hitvallásának, akinek a Széchenyi emlékére írt versének egyik szakasza így szól:

„Hanem lerázván, ami benne földi,
Egy éltető *eszmévé* finomul,
Mely fennmarad s **nőttön nő tiszta fénye**,
Amint időben, térben távozik;
Melyhez tekint fel az utód erénye:
Óhajt, remél, hisz és imádkozik.”

Az emlékkonferenciáról

A tudományos konferencia előadásainak diáit minden, az Enyedi életmű iránt mélyebben érdeklődő kollega megtekintheti az MTA KRTK RKI honlapján[50]. Így ezen beszámoló-ismertető készítőjének talán megadatik az a lehetőség, hogy inkább a benyomásairól írjon, főleg a ma is fájóan hiányzó Enyedi György pályaképéről, s persze napjainkig frissen ható gondolatairól. Töprengve arról, hogy a következő fél évszázadban vajon lesz-e szakterületünknek ilyen tudású, nemzetközi elismertségű és hatású személyisége, ami talán attól is függ, hogy mennyien ismerik őt, hányan olvassák kiváló stílusú írásait a jövőben? Sőt, mit lehet tőle – akár ma is – a kollegái és tanítványai révén a most előadott munkákból tanulni, átvenni, netán alkalmazni.

Enyedi György aktív kutatói pályája több mint fél évszázadot ível át. S van e pályának – mint a konferencia előadásaiból kiderült – néhány olyan különösen fontos alappontja, amelyek egyrészről a tudományos munka sikeres végzéséhez, másrészről tanításhoz, valamint a kollegialitáshoz, a kutatóközösségekben való tevékenységekhez kapcsolhatók. Ezek úgy vélem, nem minden tanulság nélkül való dolgok a következő kutatói generáció számára sem. Megtudhattuk (ismét), hogy az eredményes pályakezdéshez követhető, szilárd elveket valló, igényes Mesterekre van szükség. MARKOS György (és részben ERDEI Ferenc) volt az, aki a fiatal Enyedi György eredeti tehetségét felismerte és a pályán való elindulását támogatta. Az első sikerekhez azonban szüksége volt hallatlan szorgalmára, kitartására, s egészen briliáns nyelvtudására (elsősorban lengyel, angol, francia). Majd a kezdetektől a pálya végéig tartó

[50] http://www.rkk.hu/hu/vezeto_hirek/enyedi-gyorgy-emlekules-budapest-2017-november-22.html

folyamatos egyetemi tanításra (Gödöllő, Debrecen, Montpellier, Budapest, Pécs), hiszen rendre az érdeklődő a fiatalok elé állni… Az más. Ez folyamatos kihívást jelentett számára is. Igen. Ő nagyon szerette ezt a kölcsönös örömmel járó tudásátadást, s nemcsak a katedrán, hanem a volt intézeteinek munkamegbeszélésein, csoportos vitáin, vagy a terepen, különösen lazább keretek között, kirándulásokon is. Széles spektrumú és igényes tudása mellett kiváló előadókészsége, humora, humánus, barátságot sugárzó személyisége, a vele találkozót őszinte érdeklődéssel figyelő, néha kérdező lénye is erősen hatott munkatársaira, tanítványaira, hallgatóira követőire. Azt gondolom, hogy mindezek a világra való nyitottsággal, valamint mély tudományos és emberi kíváncsiságával együtt alapozták meg azt a szép és sokakra erőteljes hatást gyakorló, példaadó pályát, amit munkássága révén ma is igen nagyra becsülünk, s tekinthettünk vissza rá az Akadémia nagytermében.

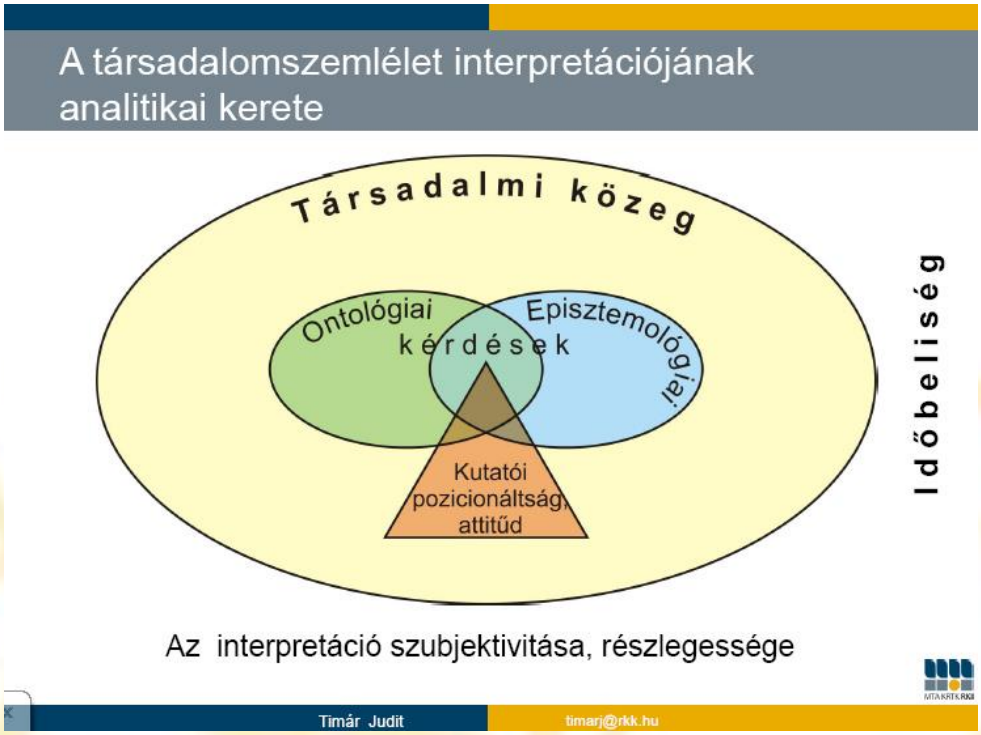
A sok száz megjelent publikációja, magyar és idegen nyelven közreadott könyve, írása közül nehéz kiválasztani e hosszú és sikeres tudományos életút valódi mérföldköveit. Szerintem ezt az igazán nem könnyű feladatot jól oldották meg a tanácskozás szervezői. Szó esett a két óra alatt pályakezdéséről (KOROMPAI Attila), munkássága társadalomszemléletéről, annak mélységéről (TIMÁR Judit), az urbanizáció sajátos és kivételes alföldi mezővárosi példáiról (BELUSZKY Pál), a magyar geográfia nemzetközi hírnevét folyamatosan építő műveiről (LUX Gábor Enyedi *Kelet-Közép Európa gazdaságföldrajza* című könyvéről[51] beszélt), a regionális tudomány(-ok??) helyzetéről és művelésének elveiről, sőt újdonságairól, (RECHNIZTER János, NEMES-NAGY József). Végül pedig arról, amiről érdekes módon keveset beszéltünk Vele róla hajdanán (még azok is, akik sokat dolgoztunk együtt Enyedi professzorral): a közpolitikai örökségéről (PÁLNÉ KOVÁCS Ilona). Talán ebből az egyszerű felsorolásból is kitűnik, érdemes megnyitni az első oldalon citált honlapot, s bár sajnos az előadásokról nem készült videofelvétel, az elhangzottak gondolatgazdagságból minden érdeklődő számára kitűnik: valóban méltó módon idézték fel volt kollegái, tanítványai Enyedi György emlékét.

Néhány dia az emlékülésről

Talán szokatlan, amit most teszek, de talán egyszer és végre valahára rá lehetne szoknunk a modern internetes publikálásnak arra a lehetséges módszerére, ami az előadásokon használt diák sajátos interpretációjára alapoz, természetesen épp olyan figyelemmel a szerzői hivatkozásokra, mintha egy hagyományos tudományos publikációról lenne szó.

Timár Judit előadásában közösen végiggondolhattuk Enyedi munkásságának talán legfontosabb lényegét, azt, hogy milyen megközelítésekben, szemlélettel és milyen lépésekben haladt előre a területi különbségek vizsgálatában, a falu és a város-kutatásokban, az ember és környezete bonyolult kölcsönhatásait boncolgatva.

[51] Egy történet szerint a könyv, illetve részletei angolul és oroszul is megjelentek. Moszkvában persze kihagyták belőle azt a „híres" ábrát, amelyen Enyedi György a második világháború utáni kényszer-áttelepítéseket mutatta be az érintett országok és népek szerint.



1. *ábra.* (Forrás: Timár Judit: Egyedi György társadalomszemlélete c. előadása http://www.rkk.hu/rkk/conference/2017/Enyedi_emlekkonferencia/Timar_Judit.pdf)

Enyedi Györgyöt mindig világosan megfogalmazott tudományos kérdések izgatták, olyanok, amelyek benne voltak a mindenkori „világföldrajz" fő tudományos áramában (például 12 évig vezette a Nemzetköz Földrajzi Unió Modern falu-modern vidék projektjét). A kérdései pl. „Van-e szocialista urbanizáció?" majd az erre, vagy más esetekben például a társadalmi problémákra adott válaszai is gyakran „nagyot szóltak" (pl. *Falvaink sorsa* című könyve). S nemcsak a több ezer hivatalos hivatkozás jelzi ezt, hanem az Ő, szinte egyértelmű és egyöntetű tudományos megbecsültsége is. Akadémiai székfoglalója vagy közgyűlési nagyelőadásai – amelyeket mindig interdiszciplináris tudáskészletéből épített fel – jelentős hatással voltak a magyar területi tervezésre, illetve a rendszerváltás után formálódó új és fokozatosan intézményesülő regionális politika kialakítására is. Többször hangoztatta: a kutatónak nem a napi aktualitásokkal kell foglalkozni, hanem olyan témákkal, amelyek egy két évtized múlva lesznek/lehetnek fontosak. Igazán ezért valós szakmai élmény akár ma is újraolvasni például a *Regionális folyamatok Magyarországon* című 1996-ban megjelent kis kötetét.

Ha az alábbi diára felvázolt gondolatokat átfutjuk, láthatjuk, hogy milyen szellemesen foglalta össze Enyedi György örökségét Nemes-Nagy József, az ELTE professzora.

2. *ábra*. (Forrás: Nemes-Nagy József: Területi kutatóink – kutatási területeink c. előadása http://www.rkk.hu/rkk/conference/2017/Enyedi_emlekkonferencia/Nemes_Nagy_Jozsef.pdf)

Nem hallgatta el, sőt inkább „kiélezte” azt a vitát, ami évtizedek óta tart a társadalomföldrajz, a regionális gazdaságtan, a térbeli modellezés és más, a teret is kutató társadalomtudományok között. Enyedi többször leírta, elmondta, szerinte a regionális tudományok interdiszciplináris tudáskészletet jelentenek (igényelnek), míg Nemes-Nagy (és mások) szerint a regionális tudomány önálló diszciplína, a társadalmi tér jelenségeinek adekvát vizsgálatára. Szerintem az örökségnek ez a „vitás része” is nagyon termékenyen hatott minden érintett tudományterületre. S ezt Enyedi György már említett, több mint három évtizeddel ezelőtti akadémiai intézetalapítása is igazolta. Ha ugyanis a különböző tér(-egységek) környezeti, gazdasági, települési, társadalmi problémáinak feltárásán, eltérő szemlélettel és módszerekkel ugyan, de együtt dolgozik közgazdász, jogász, szociológus, történész, néprajzos, tervezőmérnök, matematikus, geográfus, akkor az nagyon impulzív, inkluzív és sikeres tud lenni a regionális térbeli világ valóságának és lehetséges jövőképeinek feltárásában. Ehhez persze, ahogy a fenti dián is olvashatjuk, Enyedi György nyomán, mindig az elvégzett kutatások minősége volt a meghatározó fontosságú. Nemes-Nagy előadásában – nyilván komoly gyűjtőmunka nyomán – azt is bemutatta, hogy ma hazánkban körülbelül 400-an művelik aktívan a területi kutatásokat. Az alábbi táblázatban látható számok és arányok is beszédesek, érdekesek, s lévén e sorok írója az „első oszlopban” lévők közül való, már nyugodtan ide írhatom: talán reménykeltőek.

„Aktív területi kutatók (2017)”

	Generációk			
	„Szocializmus” (-1989)	„Átmenet” (1990-2000)	„21. század” (2001-)	Együtt
Teljes minta	110 (28%)	116 (29%)	172 (43%)	398
Ebből: férfi	78	87	112	277 (70%)
nő	32	29	60	121 (30%)
A mintában: társ.földrajzos	41	46	66	153 (38%)
regionalista	25	42	74	141 (35%)
más társtud	44	28	32	104 (27%)

3. *ábra.* (Forrás: Nemes-Nagy József: Területi kutatóink – kutatási területeink c. előadása http://www.rkk.hu/rkk/conference/2017/Enyedi_emlekkonferencia/Nemes_Nagy_Jozsef.pdf)

Szándékosan utoljára hagytam Pálné Kovács Ilonának Enyedi György közpolitikai örökségét bemutató előadását, holott az az első volt ténylegesen a sorban. Azért tettem így, mert fontos volt erről is szólni, de korántsem abban az értelemben, ahogy ma a magyar politikai diskurzus szinte mindenhova behatol, mindent elfoglal. Ha a vele kapcsolatos személyes „közpolitikai” élményeimet kellene összefoglalnom, akkor csak azt hangsúlyoznám: Enyedi professzor hitt a jó és hiteles alkalmazott tudományos eredmények hasznosságban és felhasználhatóságában. Hogy e „használat” bekövetkezett-e, vagy másképpen fogalmazva a tükörbe belepillantottak-e az illetékesek… az már más kérdés. A tudományosan bizonyított, nem mindig szép (tér-)képekért nyilván nem lehet a tükröt hibáztatni.

Pálné akadémikus előadása azért volt igazán érdekes, mert a mindig elkötelezetten és érezhetően erős társadalmi szolidaritással dolgozó, alkotó, közszereplést is gyakran vállaló Enyedi György óvatos közpolitikai világát jelenítette meg, érdekes idézeteket is hozva tőle. (http://www.rkk.hu/rkk/conference/2017/Enyedi_emlekkonferencia/Palne_Kovacs_Ilona.pdf)

„Az aggodalom… nem sokat segít; elemezni, tervezni, dönteni kell.” – írta a *Falvaink sorsá*ban (1980). „Tervezési hibák akkor következnek be, ha a településalakítással nem a normális társadalmi folyamatokat kívánjuk szolgálni, hanem fordítva: egy elképzelt településdogmába próbáljuk a társadalmi mozgásokat beszorítani.” – hangzott el a mások által is felemlített, valóban mérföldkő fontosságú akadémiai székfoglalójában (1982). Vajon ma mit mondana? Tette fel az előadónk a kérdést. Valószínű azt, amit a fentebb már emlegetett könyvében *Regionális folyamatok Magyarországon* (1996) c. munkájában több mint két évtizede megírt: „A nemzetállam a 21. század küszöbén anakronizmus”, és „a kelet-közép-európai nacionalizmus nem beolvasztani, hanem kirekeszteni kíván”. S, mint Pálné leszögezte, talán valahol sejthette a jövőt: „Ez a decentralizált területirányítás a magyar etatista hagyományokkal nehezen fér össze, a centralizációs törekvések újraéledése állandó.” Halála előtt nem sokkal írta Enyedi György a következőt: „Szóval hol az igazság mostanában? Se itt, se máshol, de azért folyton keressük.” (*Tér és Társadalom* 2011/1.)

Vélem, s remélem, e rövid beszámolóból kiderül, ezt a kissé szarkasztikusnak tetsző kijelentésére alapuló „programot” valósítottuk meg Budapesten, a Magyar Tudományos

Akadémia székházában 2017. novemberében Enyedi professzorra emlékezve. Jó volt ezt megtenni, köszönet érte a szervezőknek és az előadóknak. S ha valaki ezen ismertetés nyomán, s a mai technika segítségével élőszóban is hallgatni szeretné ennek a bölcs, hivatását, munkáját, hazáját szerető tudósembernek a szavait: lépjen ide és szánjon ár egy szűk órát. (http://euscreen.eu/item.html?id=EUS_F1B9E44922404F3B9F23B5BA18F63132)

Akkor ezen rendhagyó konferencia beszámoló elején idézett Arany költemény ugyanazon 24. versszakának első két sora is világossá válhat számára:

„Nem hal meg az, ki milliókra költi
Dús élte kincsét, ámbár napja múl;”

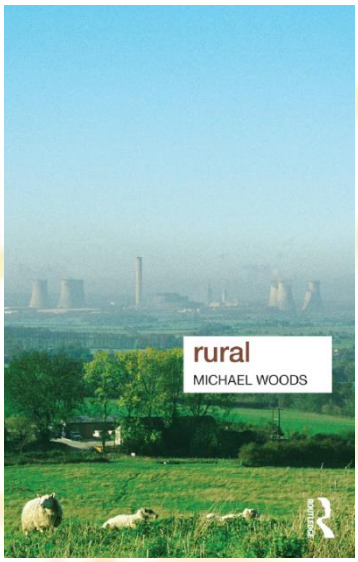
4. *ábra*. Enyedi György 2009 szeptemberében, egy RKK-s ünnepségen az Alföldön

Csatári Bálint, Kecskemét – Szeged

KETTEN EGY KÖNYVRŐL

A modern vidéktudományok geográfiai alapjai. Gondolatok Michael Woods *Rural* című könyvéről

WOODS, Michael: *Rural.* Routledge,
New York, 2011. 340



Az elmúlt időszakban újabbnál újabb, a vidéktudományokkal (*rural studies*), és ezek részeként a vidékföldrajzzal (*rural geography*) foglalkozó nemzetközi és hazai szakkönyvek jelentek meg. Az említett szakirodalmak egy része azonban inkább számos szerző által írt, alapvetően enciklopédikus jellegű kézikönyvnek, tanulmánykötetnek tekinthető. Természetesen ezek a tudományos művek is igen értékesek, azonban az ilyen szakirodalmak – a szerkesztők integráló igyekezetei ellenére – sem tükrözik, tükrözhetik teljesen egy adott szerző vagy akár a szerkesztők gondolkodásbeli szintézisét. Ugyanis óhatatlanok az egyes résztanulmányok közötti kisebb-nagyobb személetbeli eltérések. Michael WOODS angol nyelven írt, a modern vidéktudományok témájában megjelent, Magyarországra és az európai posztszocialista országokra vonatkozóan is tanulságokkal szolgáló könyve viszont nem csupán a szakkönyv jelleg, de a szerzői szintézis minősége alapján is kiküszöböli az „enciklopédikusság", a tanulmánykötetek törvényszerűen bekövetkező, jelzett hátrányait és korlátait.

A szerző egy, mindenki által közismert tény fontosságát emeli ki a műve legelején: a vidéki területek fontos erőforrásokat nyújtanak az emberiség számára. A világ lakosságának közel fele vidéki besorolású területeken él, illetve a vidéki terek élőhelyet biztosítanak a vadon élő, illetve a házi- és haszonállatoknak és növényeknek egyaránt. A vidéki terek továbbá az élelmiszertermelés fő színhelyei, és megújuló, illetve nem megújuló energiaforrásokat is nyújtanak. A vidéki társadalmak fontos hivatása a globális világ trendjével ellentétben, hogy megőrizzék és ápolják a helyi/népi hagyományokat. A vidék fontos feladata természetközeliségéből fakadóan rekreációs lehetőségeket is nyújtani a vidéken és a városban élők számára egyaránt, mely révén sajátos találkozások és kikapcsolódás helyszíneve válhat. Ugyanakkor a vidéket gyakran a szegénységgel, elmaradottsággal azonosítják, mely a térséget kutatók és a kormányzatok többsége szerint felzárkóztatásra, „modernizálásra" szorul. Ezért – hangsúlyozza Woods az egész könyvben – a vidéken zajló cselekvések, folyamatok és azok összefüggései csak komplex szemlélettel érthetők meg. Tanulmányozásuk kulcsfontosságú, értékeik megőrzése és a vidéki tájak fejlesztése az egész emberiség érdekében áll.

Woods *Rural* című könyvéből átfogó képet kaphat az olvasó a világ vidékeinek jelenlegi és múltbéli helyzetéről, az e térségekben bekövetkezett változásokról. A szerző „komplex

módon" mutatja be a vidéket, amire már a kötet címéből is következtethetünk, hiszen az csupán annyi, hogy „Rural". Ez azt sugallja az olvasó számára, hogy a vidék egészéről széleskörű ismereteket kaphat a kötetből. A szerzőnek, ahogy említi, nem célja a különböző nézőpontok, folyamatok részletekbe menő bemutatása. Ezért ez a könyv leginkább azoknak az olvasóknak ajánlható, akik át szeretnék látni a vidéken zajló globális folyamatokat, és azokról átfogó képet szeretnének kapni.

A kötet először áttekinti a vidékkutatás jelenlegi helyzetét, illetve előrevetíti azokat a témákat és megközelítéseket is, amelyek a jövőben a vidékföldrajzi kutatások középpontjában állhatnak majd. Az olvasó megismerkedhet a vidékről alkotott különböző „képekkel", a közel fél évszázada folyó diskurzusok, különböző fejlesztési paradigmák történeti fejlődésével, sőt azok alkalmazási lehetőségeivel a vidékföldrajzban. Mindezekhez kapcsolódva a valós gyakorlatban lejátszódó folyamatokat és azok hatásait a szerző globális szinten tárgyalja. A „globális Észak" (az USA-ból és Nyugat-Európából), illetve a „globális Dél" országaiból (például Afrikából, Ázsiából, továbbá Latin-Amerika és Óceánia gazdaságilag szegényebb országaiból) hozott sokoldalú esettanulmányokkal (úgynevezett szövegdobozokban elhelyezve) színesíti és támasztja alá mondanivalóját. A különböző országokból való példákat összeveti egymással, és rendre felhívja a figyelmet arra, hogy ugyanazok a folyamatok másképpen zajlanak le az egyes országokban, hiszen eltérő társadalmi-gazdasági közegébe ágyazódnak be ugyanazok jelenségek. Az országok összehasonlítását viszont nehezíti, hogy azokban különböző szinten állnak a vidékkutatások. Talán ebből fakadóan a szerző sajnos szinte egyáltalán nem hoz példákat az európai posztszocialista régióból. Ennek egyik fő oka lehet, hogy erről az országcsoportól kevés angol nyelvű, a könyv témájába vágó szakirodalom jelent meg. Az említett államok vidéki tereinek változásai így nem kerülhettek bele ennek az átfogó célú könyvnek a vidékről alkotott nézeteinek globális kontextusába.

A könyv szerkesztése logikus, a fejezetek jól épülnek egymásra, illetve számos visszautalással is találkozunk, mely segít az összefüggések megértésében. A könyv kilenc fejezete egy-egy vidéki aspektust jár körbe. A fejezetek címei különösen rövidek és céltudatosan fogalmazottak. Például az *Imagining the rural* fejezetben a vidékképekről olvashatunk vagy a *Consuming the rural* című fejezet a vidék fogyasztásáról szól.

Woods az első fejezetben bemutatja HALFACREE[52] háromszög-modelljét, mely alapján sajátos módon fűzi össze a fejezeteket, hangsúlyozva a vidék különböző aspektusainak létét és összefüggéseit (1. ábra). Több fejezeten keresztül ismerkedhetünk meg az így megjelenített három oldal különböző földrajzi összetevőivel, azok összefüggéseivel, sőt a vidéket érintő eltérő politikai perspektívákkal.

Az *Imagining the rural* című fejezetben arról olvashatunk, hogy az idő múlásával hogyan változott a közbeszédben a vidékkép, annak mely elemeit kutatták elsősorban, és azok hogyan váltak megismerhetővé. Woods leírja a gyarmatosítók és az őslakosság eltérő vidékképeinek egymásra hatását, majd azok „összemosódását" egyfajta hibrid vidéki tájképpé. A középkortól eredezteti az „elképzelt pusztai idill és „anti-idill" ellentétét. A vidék elképzelésekről alkotott másik megközelítés során episztemológiai kérdéseket vet fel. Ezen belül a vidékről alkotott leírásokról, média-megjelenésekről és sokféle vidéki diskurzusról olvashatunk. A szerző szerint a vidék számszerű lehatárolása nagyon sokféle lehet, és emellett a média vidékről alkotott befolyásoló hatása (pl. filmek), illetve a vidéki élet megtapasztalása éppúgy hatnak a vidékképre, mint a vidéki lakosoktól szerzett kérdőíves vagy interjús felmérések eredményei. Végül kulcsfontosságúnak tartja a város–vidék kapcsolatokat és azok sokféle megközelítését.

A következő három fejezet a vidéki gazdasági tér jellemzőit vázolja fel. Megismerkedhetünk a vidéki adottságok „kinyerésének" fontosságával. Ehhez kapcsolódóan a „vidék fogyasztásával" (abban az értelemben, hogy a városi társadalom, mint a vidéki tér egyes elemeinek általános fogyasztója jelenik meg), illetve a vidék fejlesztési lehetőségeivel. A vidék gazdasági kihasználása kapcsán a szerző számos példa segítségével kifejti, hogy a különböző kapitalista termelési módok alapján hogyan zsákmányolták ki a vidéki erőforrásokat. A rurális

erőforrásokat maximálisan kihasználó kapitalizmus jellemzőit és hatásait Kalifornia példáján mutatja be.

1. ábra. A vidéki tér háromszög modellje (Forrás: HALFACREE* alapján WOODS)

Sajátos kép rajzolódik ki a vidéki termelés és fogyasztás kettősségének elemzéséből. Ennek keretében a vidék „árucikké válásáról", eladhatóságáról ír, melynek kulcseleme az egyre népszerűbb vidéki turizmus. Woods kifejti: azokban a vidéki térségekben, amelyekben elindult a turizmus, a vidékiek a mezőgazdaságról a turisták kiszolgálására tértek át, s ennek következtében szinte átalakult a vidéki táj és az élet is.

A vidéki tájnak az érzékszerveinkre való hatásáról is értekezik. A vidéki táj megtekintése, a vidéki nyugalom, a „csend hallgatása", a vidéki ízek megkóstolása, mind a vidéket járó turisták átélésének fontos tényezője, amiket rendre igényelnek és befolyásolnak is. A vidék termeléséről és fogyasztásáról szóló fejezetek azt hangsúlyozzák, hogy a vidéki erőforrásoknak a külső piacokon és helyben is eladhatóknak kell lenniük, hozzájárulva a vidéki gazdaság fejlődéséhez. Nem minden vidéki térség tud persze élni az ezekhez szükséges a külső, vagy belső kommunikációval. Ezek a térségek a fejlődésük érdekében segítségre szorulnak, és a kormányzatok általában igyekeznek is előmozdítani azt.

WOODS a vidéki térségek fejlesztési lehetőségeiről, módszereiről, azok fejlődéséről is ír. Két fő fejlesztési stratégiával ismerkedünk meg részletesen. Az egyik a fejlődést lineáris folyamatnak tekinti, elsősorban kívülről jövő segítségre számító modernizációs stratégiával, illetve a másik, az endogén, a belső erőforrásokra építkező, állami szerepvállalást mérséklő fejlesztési stratégiával. Ezekre példákat is hoz az USA-ból, Nyugat-Európából és a globális dél egyes országaiból, hangsúlyozva az erőteljes különbségeket (itt tűnik fel különösen az európai posztszocialista állambeli példák hiánya). Woods nem csak a stratégiákat, azok eltérő elveit, majd a gyakorlatban való megvalósulásuk jellemzőit sorakoztatja fel, de azok hibáira is felhívja az olvasó figyelmét. A vonatkozó kritikai megjegyzései nagyon erőteljesek.

A vidéki élet „megtapasztalásai" során a szerző megismerteti az olvasót az ott folyó élet mindennapi megvalósításának rejtelmeivel. Kiemeli a vidéki szegénységet, illetve a vidéki közösségek változásának problémáit, a viselkedési jellemzőket, különösen a kívülről érkezőkkel szemben, valamint az ott történő letelepedés és az elvándorlás hatásait. A vidék „megvalósítása" című részben közel hozza az olvasót a vidéki közösségekhez. Ír a vidéki közösségek cselekvéseken keresztüli megerősödéséről, a különböző rendezvényekről, ahol találkozni tudnak a közösségek tagjai, akik ezáltal mélyebben azonosadnak az múltból öröklött szokásaikkal és

* HALFACREE, Keith: From dropping out to leading on? British counter-cultural back-to-the-land in a changing rurality. *Progress in Human Geography,* Sage Publications 2006/6, 309-336

ragaszkodnak saját kultúrájukhoz. A vidéki kocsmák példáját ugyancsak megemlíti, amelyek fontos közösségi találkozóhely-funkciót is betöltenek.

A kötet utolsó fejezetei a vidék úgynevezett politikai megközelítéseinek fontosságára hívják fel a figyelmet. A különböző vidéki tevékenységek (például önkormányzás, mezőgazdaság, turizmus) fontos szabályozási kérdéseiről szerezhetünk ismereteket. Olvashatunk arról, hogy a központi kormányok hogyan avatkozhatnak be a vidék irányításába, s általában milyen érdekek mentén teszik ezt. Értékeli a liberális és a neoliberális politikai beavatkozások által okozott változások gyökeresen eltérő logikáját, azok működési korlátait, illetve hatásait, több kontinensről hozott példán keresztül. A szerző nem csak a gazdasági szabályozást értékeli, hanem a vidéki környezet megőrzésének fontosságát, a tájvédelmet is.

A könyv zárófejezete kísérletet tesz a vidéki térségek újradefiniálására. Erre a 21. században lezajló, új, a vidéket érintő változások és kihívások miatt van szükség. Felhívja a figyelmet a globalizáció vidéket érintő különböző hatásaira, mint a gazdaság, a migráció, a kultúra globalizálódása. Ennek hatására az a szintézis születhet meg az olvasóban is, hogy a vidéki térségek minden változását az ott zajló folyamatok kapcsolatainak és kölcsönhatásainak rendszerében kell mindig vizsgálnunk, csak ez segítheti azok megértését és átlátását. A globális klímaváltozástól a helyi erőforrások közös kihasználásáig minden változás érinti és befolyásolja a vidéket is.

A szerző végül személyes hitvallást tesz a vidékkutatás fontossága mellett. Hangsúlyozza: a vidékföldrajz művelése sokszínűségével egyszerre vonz, inspirál, de néha kifejezetten nehéz is. E sajátos üzenetek miatt is ajánlható a könyv a vidékkel foglalkozó szakembereknek, tervezőknek, fejlesztőknek, és persze egyetemi hallgatóknak, de a vidék iránt általában érdeklődők számára egyaránt. Egyszóval mindazoknak, akik át szeretnék látni a globális vidék változóban lévő helyzetét, amit megkönnyít, hogy a kötet gazdag angol szókincsű ugyan, de nyelvezete világos és könnyen érthető.

Tóth Bettina, Szeged

Vidékről és városról

A város és vidék éles elkülönítése talán az egyik legtartósabb gondolat a történelemben. A vidéki helyek megkülönböztetése szinte állandó, s pozitív és negatív tartalmak kapcsolódnak hozzá. Leggyakrabban a vidéket, mint a városokat kiszolgáló, nyersanyag- és élelmiszertermelő területként szokták megjelölni. A város és vidéke szókapcsolat a vidéki terek városokkal szembeni alárendeltségének egyik legjobb kifejezője. Ehhez párosul a vidék elmaradottsága, amely szintén meghatározó a vidék diskurzusokban. Ezzel szemben, a vidék összetettségét mutatja az is, hogy a meghatározó negatív képzetek mellett legalább olyan mértékben és régóta jellemzője a vidéknek az idill, amely a történelem során többször reneszánszát élte. Talán már az olvasó is érzi, hogy a vidék rendkívül sokféle tartalommal bír, az folyamatos változásban van. A könyv szerzője, WOODS már rögtön a könyv bevezetőjében felteszi a kérdést, hogy valóban releváns-e még a vidék ilyen felületes, leegyszerűsített bemutatása? Könyvének célja éppen a vidék bonyolultságának ismertetése. Ennek érdekében a legfrissebb nemzetközi vidékföldrajzi munkákra támaszkodik művében, széles körből válogatva a tudományos eredményeket. Könyvének további kiemelt célja, a mai világszintű kihívásokra, úgymint a klímaváltozás, a szegénység, az élelmiszerproblémák és a biodiverzitás csökkenésének kérdéseire reflektálni. A vidéknek e nehézségek megoldásában kulcsszerepet vizionál, s kötetében a jelenlegi kutatások ilyen irányú kiterjesztését és a jövőbeli vidékkutatók e kutatásokba való bekapcsolását indítványozza.

Woods művét jól lehatárolt témakörökre osztotta fel, melyek mindegyike beszédes címekkel rendelkezik. A könyvet kilenc gondolati egységre osztotta. A munka első fejezete rövid elméleti áttekintést ad a vidéki kutatások történelmi hátteréről, és a vidékföldrajz, mint tudományág fejlődéséről, külön kitérve a különböző megközelítési módokra. A szerző kiemeli, hogy az 1970-es évektől kibontakozó új kutatási módszerek lehetővé tették a vidék mélyebb megértését, annak komplexitásának feltárását, amely „lerombolta" a vidék funkcionalista, kvantitatív, jellemzően mezőgazdasági szempontú leírásának hegemóniáját. A tudományos vizsgálatokban bekövetkezett változások alapozták meg az ezt követő fejezetekben kifejtett gondolatokat.

A második fejezet a társadalomtudományokban elterjedt megközelítést alkalmaz, s *a vidék, mint képzetet* konstruálja meg. Itt külön kitér a 20. század folyamán meghatározó kvantitatív jellegű diskurzusokra, amelyek főleg statisztikai adatokat alkalmazva mutatták be, és tették meghatározóvá a vidék elmaradottságának „képzetét". Később a média, a politika és a szakpolitika, sőt a hétköznapi diskurzusok vidék képünket formáló jelentőségére hívta fel a figyelmet. Woods a harmadik fejezetben foglalkozik *a vidék kizsákmányolásával*. A második fejezetben tárgyalt vidék-narratívákra felfűzve fejti ki, hogy az egyes viták, hogyan alakítják a társadalom vidékhez való viszonyát, ami végül rendre a vidék természeti, gazdasági és társadalmi kihasználásához vezetett. Ugyan, e narratívák sem állandók, s a vidékhez való viszonyulás is átalakult, ma már a féktelen profit szerzés helyett a társadalmi és környezeti értékek megóvása, megőrzése is fontos. Ezen értékek egyik, Woods által ki nem mondott, de sejtetett motivációja *a vidék fogyasztásának* megerősödése.

A negyedik fejezetben részletezi hogyan váltak a vidéki természeti és társadalmi tényezők fogyasztási cikkekké, amelyeket a döntően városokból érkező turisták pénzért megvásárolhatnak. A könyv eddigi fejezetei a vidéket a termelés és fogyasztás tereként mutatták be, de a vidék gazdaság eltérő dinamizmusa szükségessé teszik a *vidék fejlesztését* is. Ez a fejezet két eltérő fejlesztési megközelítést tárgyal, az e térbe kívülről érkező modernizációt valamint a belső erőforrásokon alapuló vidékfejlesztést. Feltárja a fejlesztési paradigmák közötti erőteljes különbségeket. Mindkét esetben kritikával él, s a felzárkózás korlátaira hívja fel a figyelmet. Itt sajnos WOODS nem teszi fel a lényeges kérdést, hogy vajon fel lehet-e zárkóztatni minden vidéki térséget?

Az eddigi eredményekre építve a hatodik fejezet *a vidéken éléssel* foglalkozik. Ezt a részt a vidéki közösségek idilli állapotának és stabilitásának megcáfolásával indítja, majd az azt érintő és mélyen átalakító hosszabb-rövidebb ideje tartó folyamatokat: a kivándorlást, a bevándorlást és a mobilitást vizsgálja.

A vidék élethez kapcsolódik a hetedik fejezet, *a vidék megjelenítése,* amely az egyes spontán vagy koreografált vidéki tevékenységeket mutatja be, kitérve azok sajátos nemi jellegére.

A nyolcadik fejezet *a vidék szabályozásával* foglalkozik, amely részletes áttekintést ad a vidékpolitikákról és a szakpolitikát befolyásoló kormányzási módokról.

Végül a könyvet a *vidék újratermelésének* leírásával zárja. A könyv céljaihoz illeszkedően ez a fejezet a vidék jövőjét és jövőbeli szerepét boncolgatja, s szemlélteti miként is lehet központi szerepe a vidéknek a jövő nagy, globális kihívásainak megoldásában.

A rendkívül sok területet felölelő munka elsőre talán kicsit széttartónak tűnhet, de igen jó a logikai felépítése és a fejezetek közötti szoros kapcsolat mégis egységes egésszé teszi azt. Így témáját, a vidéket jól érthető módon prezentálja az olvasónak. Nyelvezete, stílusa segíti a kérdéskör szakirodalmában járatlan érdeklődőket, ahol szakszavakat alkalmaz, azokat rendre magyarázza, gyakran a szöveget tördelő szövegdobozokban fejti ki őket. Tartalmát tekintve a mű a vidék sokféleségét rendkívül jól visszaadja. Ahol szükséges, a tudományos világban zajló vitákat is megemlíti, sőt az egyes megközelítések hiányosságaira, korlátaira is felhívja az olvasó figyelmét.

Külön teret szentel a Globális Dél országainak vidékeire és az Észak országai között széles körben válogatva mutatja be a vidék kutatásának legfőbb eredményeit. Sajnos a magyar

közönség számára hiányérzetet kelthet a posztszocialista térség, különösen kelet-közép-európai országok mellőzöttsége a könyvben. Emiatt úgy tűnhet, hogy a szerző homogén egységként kezeli mind a Globális Észak, mind a Dél országait, s mi nagytérségünkre jellemezően sajátos vidéki folyamatokat nem tárgyalja. Részben kárpótolhat minket az a tény, hogy Woods olyan jól írja le és részletezi a vidéket, hogy az olvasóban akaratlanul is felsejlenek a magyar vidéken tapasztalt folyamatok is, némi megkötéssel. A szerző egyes megállapításai tehát a hazai viszonyokra is alkalmazhatók. A könyv érdeme az is, hogy a gyakran nehezen megfogható megállapításokat fotókkal szemlélteti. Fontos annak a megemlítése is, hogy Woods kevés modellel dolgozik a könyvben, ami talán annak tudható be, hogy a szerző tisztában van azok nehézkes általánosíthatóságával.

Összességében úgy gondolom, hogy WOODS *Vidék* című könyve meghatározó mű a vidékkel foglalkozó földrajzi szakirodalomban, s az azt tanulmányozó kezdő kutatók értékes szellemi tőkére tesznek szert áttanulmányozása során.

Bende Csaba, Szeged

XIV. Kárpát-medencei környezettudományi konferencia

A KONFERENCIA CÉLJA: elősegíteni a Kárpát-medence országaiban folyó környezettudományi kutatások eredményeinek bemutatását. A konferencia lehetőséget teremt elméleti és módszertani témák megvitatására, vélemények cseréjére és bepillantásra a környezettudomány részterületeibe, valamint lehetőséget biztosít kutatók, oktatók, PhD hallgatók és diákok közötti kapcsolatok létrehozására és együttműködések kialakítására.

A KONFERENCIA NYELVE: magyar (és angol)

A KONFERENCIA FŐBB TERÜLETEI: környezetfizika, környezetkémia, környezetbiológia, környezetföldrajz, környezeti földtan, környezeti technológiák, hulladékgazdálkodás, környezetpolitika, környezeti nevelés, ökológia

Tervezett program:
Április 5. csütörtök
8.00 -10.00 Regisztráció
10.00 -13.00 Megnyitó, plenáris előadások
13.00-14.00 Ebéd
14.00-18.00 Szekció előadások
18.00-19.00 Poszterek bemutatása
20.00- Fogadás

Április 6. péntek
8.00-13.00 Szekció előadások
13.00-14.00 Ebéd
14.00-18.00 Szekció előadások
18.00-19.00 Poszterek bemutatása
20.00- Ünnepi vacsora

Április 7. szombat
10.00 -13.00 Gödöllői Királyi Kastély látogatása vezetéssel

A KONFERENCIA HELYSZÍNE: Szent István Egyetem, Gödöllő, Tudástranszfer Központ, Gödöllő, Páter Károly u. 1.
TUDOMÁNYOS TANÁCS:
Dr. Füleky György professzor emeritus, elnök
Dr. Mócsy Idlikó tiszteletbeli elnök,
Dr. Urák István tanszékvezető, társelnök
valamint a szekciók később felkérendő elnökei
SZERVEZŐ BIZOTTSÁG:
Dr. Füleky György professzor emeritus, elnök
Dr. Urák István tanszékvezető, társelnök
Török Zsuzsa ügyintéző
Dr. Zsigmond Andrea, egyetemi adjunktus
Dr. Szigyártó I. Lídia, egyetemi adjunktus
KONFERENCIA TITKÁRSÁG:
Török Zsuzsa, SZIE MKK Környezettudományi Intézet tel: +36-28-522-000/1730
e-mail: torok.zsuzsa@mkk.szie.hu

Tudományos és oktatási események

Itthon

2018. április 5–7. XIV. **Kárpát-medencei Környezettudományi Konferencia**. Gödöllő
Infó: torok.zsuza@mkk.szie.hu

2018. június 23–25. **International Conference on Education and New Developments**. Budapest
http://end-educationconference.org/

Határon túl

2018. március 16–17. **Aerul şi apa. Componente ale mediului. (A levegő és a víz. A környezet alkotói)**. Szováta, Románia
http://aerapa.conference.ubbcluj.ro/2018/circulara%20I_ro_2018.pdf

Külföldön

2018. január 11–13. **14th Asian Urbanization Conference "Sustainable Development Goals in Asia**. Bankok, Thaiföld
http://www.arch.kmitl.ac.th/auc2018aura/

2018. január 15–17. **International Conference on Location Based Services**. Zürich, Svájc
http://lbs18.ethz.ch/

2018. március 5–9. 11. **Deutsche Klimatagung**. Frankfurt, Németország
https://www.dkt-11.de/

2018. március 12–16. **Landscape 2018 – Frontiers of agricultural landscape researc**h. Berlin, Németország
http://communications.ext.zalf.de/sites/land2018/SitePages/Landscape%202018.aspx

2018. március 15–17. „**Geography for all"**. Köln, Németország
http://www.eurogeography.eu/conference-2018/

2018. március 17–19. **GISTAM – International Conference on Geographical Information Systems Theory, Applications and Management**. Funchal, Portugália
http://www.gistam.org/

2018. március 21–23. **GIS for Safety & Security Management**. Ostrava, Csehország
http://gisak.vsb.cz/gisostrava/register.php

2018. április 1–3. **International Conference on Education and Global Studies**. Oszaka, Japán
http://tw-knowledge.org/iconegs/

2018. április 8–13. **European Geosciences Union General Assembly 2018**. Bécs, Ausztria
https://www.egu2018.eu/

2018. április 12–15. **11th International Congress of the Hellenic Geographical Society.** Laurium, Görögország
http://hellenicgeosociety.org/en/node/113

2018. április 14–19. **Digital Earth Summit 2018**. El Jadida (al-Ğadīda), Marokkó
http://www.desummit2018.org/

2018. május 2–4. **Sustainable Tourism 2018.** Bécs, Ausztria
http://www.wessex.ac.uk/conferences/2018/sustainable-tourism-2018

2018. május 2–4. **International Conference on Geology & Earth Science**. Róma, Olaszország
http://geoscience.madridge.com/

2018. május 17–19. **GEG 2018. 5TH International Conference Geography, Environment and GIS for students and young researchers**. Târgovişte, Románia
http://www.limnology.ro/GEG2018/abstract.html

2018. május 21–25. **11th Mountain Cartography Workshop**. Hvar, Horvátország
http://science.geof.unizg.hr/cmc2018/

2018. június 4─6. **2018 IGU thematic conference dedicated to the centennial of the Institute of Geography of Russian Academy of Sciences.** Moszkva, Oroszország
http://igu-online.org/2018-igu-thematic-conference-moscow-june-2018/

2018. július 3–6. **GI_Forum. 21st Conference on Geo-information science**. Salzburg, Ausztria
http://www.gi-forum.org/

2018. július12–15. **AGILE 2018**. Lund, Svédország
https://agile-online.org/index.php/home-2018

2018. július 24–27. **5th Global Conference on Economic Geography: "Dynamics in an Unequal World"**. Köln, Németország
http://www.gceg2018.com/home.html

2018. augusztus 6–7. **CUSP 2018: 20th International Conference on Urban Studies and Planning**. Vancouver, Kanada
https://www.waset.org/conference/2018/08/vancouver/ICUSP

2018. augusztus 6–10. **2018 IGU Regional Conference and Annual Meeting of the CAG**. Quebec, Kanada
http://igu2018.ulaval.ca/

2018. augusztus 28–31. **GIScience 2018**. Melbourne, Ausztrália
http://www.giscience.org/

2018. október 16–18. **INTERGEO 2018**. Frankfurt, Németország
http://www.intergeo.de/

2018. október 25–26. Spaces **& Flows: Ninth International Conference on Urban and ExtraUrban Studies.** Heidelberg, Németország
http://spacesandflows.com/2018-conference/call-for-papers?utm_source=FES1

2019. július 15–20. **29th International Cartographic Conference and 17th General Assembly**. Tokió, Japán
http://icc2019.jpn.org/welcome_message.html

2020. augusztus 17–21. **34th International Geographical Congress. "Geography: bridging the continents"**. Isztambul, Törökország
http://www.igc2020.org/en/default.asp

IMPRESSZUM
KIADJA A SZEGEDI TUDOMÁNYEGYETEM
TERMÉSZETI FÖLDRAJZI ÉS GEOINFORMATIKAI TANSZÉKE
TANSZÉKVEZETŐ DR. MUCSI LÁSZLÓ
6722 SZEGED, EGYETEM UTCA 2-6
TEL: 0662-544156; FAX: 0662-544158
geography.hu/hirlevel
FELELŐS KIADÓ: DR. GÉCZI RÓBERT
E-mail: robi@earth.geo.u-szeged.hu
HU ISSN 2064-9800