

~~V. 2859~~

A MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA FÖLDRAJZTUDOMÁNYI KUTATÓCSOPORTJA
GAZDASÁGFÖLDRAJZI RÉSZLEGÉNEK KIADVÁNYSOROZATA

GAZDASÁGFÖLDRAJZI DOKUMENTÁCIÓ

2. ÉVFOLYAM

BUDAPEST,

1962.

2. SZÁM

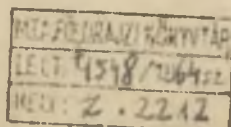
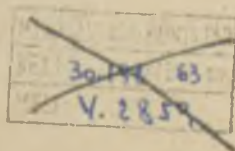
AKADÉMIA
FÖLDRAJZI
KÖNYVTÁR

A MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA FÖLDRAJZTUDOMÁNYI KUTATÓCSOPORTJA
GAZDASÁGFÖLDRAJZI RÉSZLEGÉNEK KIADVÁNYSOROZATA

GAZDASÁGFÖLDRAJZI DOKUMENTÁCIÓ

1962. /2.évfolyam/ 2. szám

BUDAPEST, 1962.



Szerkesztőség: Budapest, VI. Népköztársaság utja 62.

Szerkesztők: Dr. Lottrich Edit, Petri Edit. Tel.: 116 - 838.

Készült: A Magyar Tudományos Akadémia Földrajztudományi Kutató-
csoportja házi sokszorosítójában

TARTALOMJEGYZÉK

1. POKSISEVSZKIJ, V.V.: A népességföldrajz.
/Geográfija naszelenyija, Kratkaja
Geograficeszkaja Enciklopedia;
Moszkva 1961.1.kötet/ 1.
2. POKSISEVSZKIJ, V.V.: A városföldrajz.
/u.o./ 4
3. KOVALJOV, Sz.A.: A falusi települések földrajza.
/u.o./ 6
4. POKSISEVSZKIJ, V.V.: A városok problémája a vezető tőkés
országok mai gazdaságföldrajzi iro-
dalmában.
/Ucsenüe zapiszki. Tom, 12o, Moszkva
1958/ 8
5. JAMES, E.- VANCE Jr.: A lakóhelyek és munkahelyek öveze-
tei és a város dinamikájának elem-
zése a városföldrajzban.
/Economic Geography 1960/..... 51
6. PENKOV, IGNAT: Bulgária települései, fejlődésük,
változásaik és osztályozásuk.
/Geogr.Berichte. 1961./ 94
7. MÜLLER, GEORG: Nőnek-e még városaink?
/Raumforschung und Raumordnung, 1962/
.....114
8. MORGEN, HERBERT: A falusias község és a falu.
/Raumforschung und Raumordnung, 1960/
.....118
9. KONSZTANTYINOV, O.A: Az 1959-es népszámlálásból levon-
ható következtetések a Szovjetunió
városainak és városi lakosságának
földrajzára vonatkozólag.
/Izv.Akad.Nauk SzSzsZR, Szer.geogr.
1959./13o

10. HOREV, V.Sz.: A népesség- és településföldrajz helye a földrajzi tudományok rendszerében.
/Voproszű Geogr. Tom.56, Moszkva, 1962. 150
11. PENKOV, IGNAT: Bulgária szórványtelepüléseinek kérdéséhez.
/Izv. na Blgarszkoto Geogr.Drűss. Szofia, 1959./ 156.
12. ALEXANDERSON, GUNNAR: Az amerikai városok gazdasági ágazatok szerinti strukturája.
/The Industrial Structure of American Cities, Stockholm, 1956./ 163.
13. AZ ELSŐ SZOVJET ORSZÁGOS NÉPESSÉGFÖLDRAJZI ÉRTEKEZLET
/1962. január-február/ ANYAGÁBÓL: 184
- a/ SZAUSKIN, Ju.G.: A népességföldrajz és a határtudományok. 184
- b/ KNOBELSZDORF, E.V.: A városok körzetképző szerepe a Szovjetunióban. 193
- c/ TRUBE, L.L.: A városias típusú munkástelepülések gazdaságföldrajzi tanulmányozásáról. 199
- d/ LAPPO, G.M.: A városi és falusi települések között átmeneti helyzetet elfoglaló települések földrajzi vizsgálata /a Moszkvai-terület példáján/. 201
- e/ KOVALJOV, Sz.A.: A falusi településrendszer földrajzának problémái a Szovjetunióban. 204

Poksiszevskij V.V.:

A népességföldrajz

/Geográfija naszelenyija Kratkaja Geograficeszkaja Enciklopedia;
Moszkva 1961. 1. kötet 428-429 old./

Fordította: Benoze Imre

A népességföldrajz a gazdasági földrajz sajátos ágazata, amely a népesség és a települések összetételét és elhelyezkedését tanulmányozza. A népességföldrajz az egyes területek népességének alakulását, a népesség jelenlegi szerkezetét és sűrűségét, a konkrét népességtömröléseket /városokat és falusi településeket vizsgálja, valamint azokat a feltételeket, amelyek a településszerkezetnek éppen az adott formáit hozták létre. A népességföldrajz a társadalom fejlődésének általános törvényeiből indul ki, és azokat a specifikus törvényszerűségeket vizsgálja, amelyek a népesedés sajátosságait és területi megoszlását határozzák meg. A népességföldrajz sajátos helyét a gazdaságföldrajzon belül az indokolja, hogy a népesség a gazdaság minden ágával kapcsolatban áll és megoszlása ennek következtében bizonyos fokig szintetikus általános-gazdaságföldrajzi jelentőségű. A népesség egyidőben az anyagi javak termelője és fogyasztója is. Ezért a népességföldrajz érdeklődési körébe sok olyan jelenség is beletartozik, melyek közvetlenül nem sorolhatók a termelési szférához, de lényegesek magának a népességnek újratekermelése szempontjából. Ide tartoznak a népesség létének anyagi formái is - a lakhelyek típusai, a települések műszaki berendezései stb.

A népességnek mind országos, mind körzeti megoszlását alapjában véve a termelés jellege és területi megoszlása határozza meg. Példának okáért az egyes települések népességszáma rendszerint a település népgazdasági funkciókkal kapcsolatos, az egyes körzetek népsűrűsége a körzet gazdasági

fejlettségének fokát tükrözi. Ugyanakkor azonban a népesség kialakult megoszlása visszahat a termelés területi megoszlására. A szocialista tervgazdaság keretei között a népességföldrajz gyakorlati feladatai közé tartozik az ország ill. annak körzetei munkaerő-tartalékának mennyiségi és minőségi felbecsülése, a településszerkezet olyan formáinak felkutatása, amelyek a legjobban megfelelnek a termelés fejlődése és a lakosság anyagi és kulturális ellátottsága által támasztott követelményeknek. A természeti környezet a termelésen keresztül befolyásolja a településszerkezetet; ugyanakkor az egyes települések elhelyezkedésének és anyagi formáinak elemzésekor is figyelembe kell venni a természeti környezet hatását; a felszín megfelelő-e az építkezés műszaki követelményei szempontjából, van-e alkalmas "telek", meg vannak-e a vízellátáshoz és a közművesítettség más formáihoz szükséges természeti-mérnöki előfeltételek stb.

A népességföldrajzon belül a Szovjetunióban gyakorlatilag már kialakultak és eredményesen fejlődnek a következő fő kutatási területek: 1/ A világ, az egyes országok és körzetek népességének földrajzi jellemzése három fő problémakör szerint: a/ a népesség száma és összetétele /társadalmi, osztályok, foglalkozási ágak, etnikai csoportok stb. szerint/; b/ a népesség elhelyezkedése /népsűrűség, a városi és falusi népesség aránya, egyes települési formáknak a különböző helyeken meglévő tulajdonsága/ és c/ a népmozgalom /természletes és mesterséges azaz a migráció, a változások földrajzi irányával stb./. Az ilyen és hasonló jellegű kérdések kidolgozásakor a népességföldrajznak nagymértékben kell a demográfia adataira támaszkodnia. 2/ A város- és a városias települések földrajza. 3/ A falusi települések földrajza. Fontos tudományos probléma a települések osztályozása és tipológiája. A marxista népességföldrajz az ilyen osztályozás fő ismérveinek a

termelési ismérveket - a településekben összpontosuló népgazdasági funkciókat - tekinti, azonban nem tagadja más ismérvek /népességszám, anyagi formák, földrajzi helyzet, genetikai momentumok/ jelentőségét sem. A munkaerőtartalékok területi megoszlásával foglalkozó konkrét kutatások szorosan kapcsolódnak a közgazdák munkaerőmérleg vizsgálataihoz, a városok földrajzi vizsgálata - a városépítések városrendező vagy tájrendező munkáihoz, a falusi települések földrajzi tanulmányozása - a kolhozok és szovhozok terület szervezéséhez, stb. 4/ Történeti népességföldrajz. A történeti népességföldrajzhoz szorosan kapcsolódnak és vele gyakran összefonódnak az etnográfiai kutatások. Kiegészítő jelentőségű, de igen fontos a népességi térképek szerkesztési módszereinek kidolgozása.

A népi demokratikus országokban a népességföldrajzot ugyanazok szerint az elméleti alapok szerint művelik, mint a Szovjetunióban; hasonló gyakorlati feladatok megoldására törekcsenek.

A burzsoá irodalomban a népességföldrajz kérdéseit általában a földrajzi determinizmus szellemében, vagy az ökológia talaján állva oldják meg, mely utóbbi a növényi és állati közösségekben fennálló viszonyokat analógikusan alkalmazza a társadalmi-gazdasági viszonyokra. A burzsoá népességföldrajzi munkák egy része a malthuzianizmus, a fajelmélet stb. áltudományos koncepcióinak hatása alatt áll. A népességföldrajznak különböző burzsoá iskolái alakultak ki az antropogeográfia keretén belül, az emberföldrajz francia iskolái, stb. A települések vizsgálatánál vagy a települések anyagi formáival és az emberi "életformák" részletkérdéseivel /lakhelytípusok, az életforma

tradicionális részletei, stb/ foglalkozó kutatások dominálnak, vagy pedig a településeknek olyan értelmezése, amely azokat a termelési momentumok háttérbeszorításával csupán, mint a kereskedelem és szolgáltatások "központi helyeit" fogja fel. A népességföldrajz jelentős fejlődése a tőkés országokban mindezek ellenére hatalmas tényanyag felhalmozódását idézte elő, mely kritikai feldolgozást igényel. Néhány burzsoá népességföldrajzi munkában racionális magok is találhatók, pl. bizonyos tapasztalatokkal rendelkeznek a népességföldrajzi kutatásoknak a tervezési munkálatokkal történő összehangolása terén. Jelennek meg egyes olyan munkák is, melyek progresszív állásfoglalásnak. Mint-hogy azonban a népességföldrajz a gazdasági földrajz legkiélezettebb társadalmi kérdéseit érinti, melyek tendenciózus megvilágításában a kapitalizmus ideológusai erősen érdekeltek, a geográfiának ebben az ágában a tőkés országok progresszív gondolkodása tudósainak különösen nehéz hirdetni nézeteiket.

.

Pokisevskij V.V.: A városföldrajz

/Geografia gorodov. Kratkaja Geograficeszkaja Enciklopédia, Moszkva, 1. kötet 428 oldal/

Fordította: Bencze Imre

A városföldrajz a népességföldrajz legfontosabb aláágatainak egyike, amely a városok elhelyezkedésének és a bennük lévő népességkoncentrációnak törvényszerűségeit a városok gazdaságföldrajzi típusait és a területi munkamegosztásban betöltött szerepüket, az egyes népgazdasági funkciók városokban történő tömörülését tanulmányozza. Ezeknek a funkcióknak magyarázása céljából a városföldrajz nagy figyelmet fordít a városok földrajzi helyzetének, a városok és a környező terület között fennálló kölcsönhatás-összefüggések analizisére, annak elemzésére, hogy az or-

aság vagy körzet gazdasági térképén milyen jellegű a városok megoszlása /csoportos, a fontosabb folyók vagy vasutak mentén "láncszerűen" elhelyezkedő. A városföldrajz sok olyan gyakorlati feladatot old meg, melyek különböző termelési ágaknak valamely pontban történő elhelyezkedésének lehetőségével, a települési viszonyok feltételcincik és a munkaerő városban történő kihasználásának stb. meghatározásával kapcsolatosak. Az egyes városok tanulmányozása megköveteli e városok anyagi formáinak - a beépítettség összetételének és jellegének, a területrendezés rendszerének, a mérnöki berendezéseknek stb. megismerését is. A szovjet városföldrajz ezeket az anyagi formákat a város népgazdasági funkciói és e funkciók által meghatározott népességszám függvényének tekinti. A városföldrajz egyik fontos feladata a városhálózat csoportos formáinak, a városias települések agglomerációinak - a bolygóvárosoknak az egy gazdasági centrumot kiszolgáló településcsoportok fejlődésének vizsgálata. Az egyes városok vagy város csoportok távlati fejlesztése kérdésének megoldásánál fontos, hogy a városföldrajzi vizsgálatok a várostervezési ill. a tájrendezési munkálatokkal karöltve, kooperációban folyjanak, ez a szocialista tervgazdaság keretei között hasznos eredményeket produkál. Ezzel ellentétben a tőkés országokban a városföldrajz alapjában véve a város-leírás irányában fejlődik, amely csak néha párosul e városok földrajzi sajátosságainak magyarázatával.

.o.o.o.o.o.o.o.

Sz.A. Kovaljov: A falusi települések földrajza

/Geográfija szelszkih poszelenyij. Kratkaja Geograficeszkaja Enciklopedija, Moszkva, 1960. 1.kötet 431-432 old./

Fordította: Bencze Imre

A falusi települések földrajza - a népességföldrajz alágazatainak egyike. A falusi települések földrajzát és a városföldrajzot néha "településföldrajz" néven egyesítik. A falusi települések földrajzi vizsgálata azonban megőrzi sajátosságait: figyelembe veszi a mezőgazdasági termelés, az erdőgazdálkodás és más specifikus ágazatok sajátosságait. A falusi települések földrajza megállapítja a falusi települések típusait; vizsgálja az egyes országokra és körzetekre jellemző tipikus falusi településeket, ezek elhelyezkedésének és területi csoportosulásának törvényszerűségeit; elemzi a falusi településrendszer egészét, azaz mindazon települések összességét, melyekben az adott ország v. körzet falusi területeinek lakossága él és dolgozik. A szovjet falusi települések földrajza a Szovjetunió falusi településeit, mint a szocialista társadalom dolgozóinak lakóhelyeit és mint meghatározott népgazdasági és kulturális funkciókat betöltő településeket /kolhoz-, szovhoz-, erdőgazdasági centrumok, rayonközpontok stb./ vizsgálja. Emellett jellemzi a lakosság összetételét és foglalkozását, a települések anyagi formáit /az alaprajzot, a lakóházak, középületek és gazdasági építmények típusait, a közművesítettséget/, a települések elhelyezkedésének és fejlődésének sajátosságait a különböző természeti és gazdasági feltételek között a falusi települések egymásközötti kapcsolatait, a falusi települések és a legközelebbi városok közötti kapcsolatokat. A falusi települések földrajzának gyakorlati jelentősége a Szovjetunióban és a népi demokratikus országokban azaz

kapcsolatos, hogy a falusi településhálózat fejlesztésénél és rekonstrukciójánál, a közművesítettség fokának további növelésénél számításba veszik a helyi természeti és gazdasági viszonyokat, valamint a népi tapasztalatokat. A falusi településrendszer egy-egy körzetben kialakult sajátosságait figyelembe kell venni a különböző gazdasági és kulturális létesítmények tervezésénél. A bursová falusi települések földrajzára jellemző a történeti-földrajzi jellegű munkák túlsúlya, az alaprajzformák, a települések külső képe /mint "tájjelemek"/ tanulmányozásának elsődlegessége, a kutatási feladatok leszűkítése. Ugyanakkor külföldön a falvakról mennyiségű településföldrajzi tényanyag halmozódott fel, vannak egyes különleges figyelmet érdemlő munkák is.

.o.o.o.o.

Pokisevskij V.V.:

A városok problémája a vezető tőkés országok mai gazdaságföldrajzi irodalmában.

/Problema gorodov v szovremennoj ekonomiko-geograficseszkaj literature glavnyh kapitaliszticseszkih sztran/

/Ucenije zapiszki 120. kötet 3. füzet 9-31 old. A Leninről elnevezett Moszkvai Állami Pedagógiai Főiskola kiadványa, Moszkva, 1958./

Fordította: Benőze Imre

I.

A jelenkori külföldi gazdaságföldrajzi irodalomban a városok problémája előkelő helyet foglal el. Ez megnyilvánul egyrészt a nagyszámban megjelenő, rendszerint egy városról szóló, monográfikus jellegű munkákban, melyek néha az általánosításra és a kérdések elméleti tisztázására is igényt tartanak, másrészt vezető külföldi geográfusok megnyilatkozásaiban.

Az Amerikai Földrajzi Társaság, a társaság fennállásának 50. évfordulója alkalmából kiadott jubileumi kötetben, /2/ külön fejezetet szentelt a városföldrajz kérdéseinek. A fejezet írói aláhúzzák, hogy "sok olyan kutatást végeztünk el, melyeknek az volt a célja, hogy megállapítsuk a városok fejlődésének alapját, helyzetük koncepcióját és jellemzésüket; ezek a kutatások a várostervezés gyakorlati problémái megoldására irányulnak. Az ilyen jellegű munkák egy részét nem csak hivatásos geográfusok végzik, hanem más tudományágak képviselői is - szociológusok, birtokviszonyokat tanulmányozó közgazdászok, tervezők". /2, 143. old./

A francia geográfusok a XVIII. Nemzetközi Földrajzi Kongresszussal kapcsolatban gyűjteményes tanulmánykötetet jelentettek meg "A francia geográfia a XX. század közepén" címmel; /62/

e kötet egy-egy tanulmánya jellemzi a földrajztudomány egyes ágazatainak állapotát. A városföldrajznak külön részletes fejezetet szenteltek. A tanulmány szerzője George Chabot professzor, a neves francia geográfus rámutat arra, hogy az utóbbi években hallatlan mértékben megnövekedtek a városföldrajzi kutatások. Ilyen jellegű témákat gyakran választanak disszertációs témának; a városmonográfiákkal egyidőben megjelent egy sor "csoport"-kutatás egyes körzetek városairól. A cikk aláhuzza, hogy míg korábban a városok jellemzése gyakran csak alfejezete vagy mintegy melléklete volt a regionális monográfiáknak, most a francia geográfus kutatók a körzeteket a városok köré szerkesztik. /19/

Max Sorré, neves francia geográfus, rámutatva a városföldrajz iránti fokozott érdeklődésre, ezt azzal magyarázza, hogy már 1930-ban az emberiségnek mintegy 1/5-e városlakó volt; a városok gyors növekedésének indultak az ősi "falusi kultúra" olyan országaiban is, mint Kína és India, /3/.

A városföldrajzot a tőkés országok tudósai vagy a gazdaságföldrajz részeként kezelik, vagy az "emberföldrajz" egy zárt ágazatának tekintik /francia szerzők/. A fentidézett amerikai gyűjteményes kiadásban a gazdaságföldrajzi rész főszerzője Murphy, a városföldrajzot a gazdasági földrajz fő ágazatai közül az első helyen említi. A szerző a gazdasági földrajznak 8 ágazatát különbözteti meg. /A további 7 ágazat: a természeti erőforrások földrajza, a mezőgazdaság földrajza, a feldolgozó ipar földrajza, a kitermelő ipar földrajza, közlekedésföldrajz, piacföldrajz és az üdülőhelyek földrajza/ /2, 245. old./

Ugyanakkor ugyanez a tanulmánykötet aláhuzza a városföldrajz szoros kapcsolatát a településföldrajzzal általában és

a népességföldrajzzal valamint a városépítészeti alkalmazott ágazataival; ugyanez olvasható a fentemlitett francia gyűjteményes kiadásban is. Ebből a szempontból jellemző, hogy külföldön tartoznak az olyan publikációk, melyek "határjellegűek" a városföldrajz és a városépítészeti /várostervezés/ között. A városföldrajz kérdéseinek sok helyet szentelnek az építészeti folyóiratok: az olasz "Urbanistica", az angol "Town and City Planning", a francia "Genie Civil" és "Urbanisme et Habitation"; a nyugatnémet "Raumforschung und Raumordnung" c. folyóiratáról nehéz megállapítani, hogy városépítő - városrendező vagy "városföldrajzi" kiadvány-e. A Párizsi Egyetem mellett működő Városépítészeti Intézet a maga munkájába bevonta a földrajz professzorait is, M.Sorret, G.Chabot-t, Closer-t és másokat. Az ilyen példák száma igen nagy.

Egészében értékelve az Egyesült Államok és Nyugat-Európa legújabb városföldrajzi irodalmát, mindenképp rá kell mutatni arra, hogy a munkák kiindulópontja, ritka kivételtől eltekintve^{x/1}, a burzsoá tudományok hagyományos közgazdasági szemlélete, amely elhallgatja az osztályellentétet /következésképpen a kapitalista városok osztályteremtését/. A termelésnek, a termelőerők fejlődésének és a termelési viszonyok sajátosságainak kérdései, mely kérdések a marxista metodológiából kiinduló szovjet népességföldrajzban vezető és meghatározó helyet foglalnak el^{x/2}, a külföldi irodalomban rendszerint vagy teljesen hiányoznak vagy a másodrendű kérdések tömegétől elhomályosulnak és háttérbe szorulnak.

Nagy hatása van az "ökológiai" koncepciónak, melyet különösen az USA-ban^{x/3} propagálnak széleskörűen és amely még az olyan, a maguk módján mélyen gondolkodó kutatókra is hat, mint pl. M. Sorre^{x/4}. De megfigyelhetők a polgári geográfiában még ma

is igen elterjedt malthusi nézetek /bár ezek a nézetek ma már rendszerint modernizált - módosított formában jelentkezik/. Gyakran jelentkezik a nyugati tudományra oly jellemző törekvés, hogy a népesség földrajzi eloszlásának és a népességtömrölések /városok/ fejlődésének társadalmi törvényszerűségeit matematikai képletekkel próbálják megmagyarázni.

Ugyanakkor a városok földrajzi munkák többségében a primérjellegű tényanyag /bár ezt az anyagot kritikusan kell kezelni/ gyakran rendkívül értékes; sokszor az anyaggyűjtés és feldolgozás műszaki megoldásai /különösen a kartográfiai megoldások/ igen érdekesek. Ami az "elméletet" illeti, az legtöbbször valamilyen részletkérdést "old meg" /beleértve valamely városközpont társadalmi vonzaskörének^{x/6}, vagy a telefonhívások statisztikája törvényszerűségeit is/, vagy a legáltalánosabb kijelentésekre szorítkozik, meghozzá olyanokra, melyeknek tartalma semmiképp sem elgitheti ki a szovjet olvasót. Az elméletileg jelentős munkák, melyekből valamit is tudna hasznosítani a mi városföldrajzi tudományunk, igen ritkák.

Ebből a szempontból jellemző a XVIII. Nemzetközi Földrajzi Kongresszuson tartott "városföldrajzi" előadások összetétele. A Kongresszusra kiadott 30 városföldrajzi előadás resumé-jét vizsgálgatva /1/, csak 7 olyan előadást találunk, melyek némileg elméleti jellegűek; de a többi országok geográfusai még ezekben is jobban elméleti részletkérdésekkel foglalkoztak.

Általánosabb elméleti jellegű előadások voltak Rauche-
fort /Franciaország/ előadása a városok tipologizálásának statisztikai módszereiről /hasonló jellegű volt Steigen holland geográfus előadása, melynek resumé-jét a kötetben nem adták ki/; J. Blache /Franciaország/ előadása a technika tényezőinek a városföldrajzban

betöltött szerepéről; P.George /Franciaország/ előadása a városi körzetek különbözőségét meghatározó társadalmi tényezőkről P.Loton /Anglia/ a bányásztelepülések várossáfejlődésének módjairól tartott előadást; P.Defontaine /Franciaország/ pedig a vallási tényezőknek a városfejlődés kezdeti szakaszaiban betöltött szerepéről beszélt.

A másik két előadást /az általunk kijelölt 7-ből/ nem a tőkés országok geográfusai tartották, hanem Ju.G.Szauskin szovjet delegátus és a csehszlovák J.Korcsak; ezekkel az előadásokkal most nem foglalkozunk.

II.

Előbb röviden jellemezzük a városföldrajz általános helyzetét a főbb kapitalista országokban, utána pedig egyes olyan problémákkal foglalkozunk, melyek jelenleg az érdeklődés középpontjában állnak függetlenül attól, hogy melyik országban foglalkoznak vele, hiszen a burzsoá elméletek gyakran rendkívül kozmopolita jellegűek.

Az Amerikai Egyesült Államokban, ahol a földrajzi kiadványok száma igen nagy és ahol a városok problémája igen aktuális, nagy számban jelentetik meg a legkülönbözőbb típusú város-tanulmányokat. Ezek nagyrésze azokhoz a fentebb már említett "átmeneti jellegű" munkákhoz tartozik, melyek egyaránt tekinthetők földrajzinak is és alkalmazott városépítészettinek is.

New York területrendezésének nagy, kilencötöttes kiadványát, amely még az 1927-1932 években jelent meg /az Egyesült Államokat vizsgáló geográfus számára ez elsőrendű anyag, bár most már a munkák elsősorban történeti jelentősége van/ hasonló munkák követték Cincinnati-ról, Kansas-ról, Philadelphiáról, Chicagóról, Detroitról és más városokról.

"Nagy figyelmet szentelnek /az Egyesült Államokban V.P./ a városok nagymérvű növekedése problémájának, különösen a városvezetőségek tervező munkáival és a felmerülő pénzügyi kérdésekkel kapcsolatban; a gépkocsi és a modern utak következtében a városok kezdtek "elnyulni" s a népességsűrűség is csökkent /2,155 old./.

A városföldrajz alkalmazott kérdéseinek körében az elővárosok kíváncsító típusáról is folynak viták/ennek a kérdésnek két szélsőséges szemlélete: vagy a kizárólagosan lakó-elővárosok az u.n. "alvóvárosok" vagy a tisztán ipari bolygóvárosok propagálása/.

Ezzel kapcsolatban széleskörűen vitatják a telekérték és a földjáraadék szintének kérdéseit; nem véletlen, hogy a városok és a hozzájuk csatlakozó területek fejlődésének távlatával foglalkozó publikációk egész sora jelenik meg olyan kiadványokban, mint a "Journal of Land and Public Utility Economics", "Land Economics" és más hasonló folyóiratokban. Az utóbbi években az alkalmazott "földrajzi-tervező" munkákra gyakran az atomhisztéria nyomta rá bélyegét és azokat a háború előkészítése propagandájának céljára is felhasználták /7,8,9/. A centropetalis erőket, melyek ma az amerikai városokra nehezednek, Woodbury vizsgálja részletesen legutóbb megjelent könyveiben /10,11/.

Az amerikai városföldrajzi munkákban nagymértékben felhasználják a statisztikai mutatókat /amit az Egyesült Államokban meglévő jólszervezett statisztikai szolgálat tesz lehetővé/; ezek a munkák rendszerint gazdag kartográfiai anyagot is tartalmaznak, amit az amerikai munkák pozitív vonásaként kell elkönyvelnünk.

A nagyléptékű térképeken kívül, melyek megformálásánál néha ügyes ábrázoló technikát alkalmaznak, igen elterjedt a városi lakosság kisléptékű térképezése. Az amerikai geográfusok kedvenc karto-

rálíai módszere a pontozis, városok vonatkozásában a lakosság elterjedésére gyakran használják a "térbeli" /gömbös/ ábrázolást /ezt a módszert Sten De Geer svéd geográfus alkalmazta először, mely módszer megkönnyíti a léptékes ábrázolást anélkül, hogy a léptéktartó kétdimenziós körök eltakarják egymást/.

Azoknak a nagyvárosoknak statisztikai felmérése, melyek eléggé jól benépesült elővárosi zónával is rendelkeznek, e zóna határainak megállapításáról egész irodalmat teremtett az USA-ban arról a kérdéstről, hogy hol van annak a területnek a határa, amelyre a város statisztikai adatainak vonatkoznia kell. Ebben a kérdésben igen sok egészséges és hasznos elképzelés látott napvilágot arról, hogy lehetetlenség csak közigazgatási határokat figyelembe venni^{x/7}. Az a határozat azonban, melyet az USA hivatalos statisztikai szolgálata hozott, s melynek értelmében sajátos egységeket - Standard Metropolitan Areas - hoztak létre - kompromisszumos megoldás és csak részben fogadta el a tudományos körök véleményét; ezek az egységek osztatlan grófságokból /counties/ tevődnek össze. A városok tényleges határainak tanulmányozása jó részt a lélfelvételek analízisének alapján történik, ami figyelemre méltó technikai megoldás.

Elég nagy az USA-ban az egyes városokról szóló leíró-jellemző gazdaságföldrajzi munkák száma és gyakori az egyes államok vagy az ország egyes körzetei városainak csoportos jellemzése; sok ilyen munkát publikálnak a helyi kiadványokban. Ugyanakkor a városokról szóló amerikai munkák egész sorában fellelhetők a reklám nyomai is - a városok azon törekvése, hogy az adott város fejlődési lehetőségeinek optimális becsülésével "magukhoz csalogassák" az elillanó "prosperitást".

Alább, a cikk második részében, egyes olyan problémákkal foglalkozunk, melyek fő helyet foglalnak el azokban az amerikai városföldrajzi munkákban, melyek elméleti jelentőségre tartanak igényt. Itt csak megemlítjük, hogy ezeket a kérdéseket jobbra Nyugat-Európából "importálják".

Nyugat-Európában Franciaország kétségtelenül első helyet vívott ki magának a városok földrajzi tanulmányozása terén; a francia geográfusok régi kutatási hagyományokkal rendelkeznek a népességföldrajz területén.

Ezeknek a hagyományoknak megemlítésével egyáltalán nem azt akarjuk hangoztatni, hogy az ún. "francia iskola" az utóbbi évtizedekben nem fejlődött volna jelentősen azokhoz a munkákhoz képest, melyek Vidal de la Blache, Jules Brunne és más klasszikusok nevéhez fűződnek. A francia geográfusok által a XVIII. Nemzetközi Földrajzi Kongresszus tiszteletére kiadott gyűjteményes kiadás /62/ erről a fejlődésről ékesszólóan tanuskodik. A gyűjtemény vezető cikke, melyet M. Sorre írt, lényegében "hangos gondolkodás" arról, hogy manapság milyen mértékben beszélhetünk "egységes földrajzról" vagy ha kell-e ismerni a "francia iskola" széthullását. Az élet a földrajztudomány egyes ágazatainak specializációjára kényszerít, az "egység" csak mint szépenhangzó deklaráció jut kifejezésre. Ezzel kapcsolatban jellemző a népesség- és városföldrajz fejlődése is, mely fejlődés a képszerű jellemzésektől, ahol a magyarázatot gyakran szemléletes hasonlat helyettesítette, a sokkal mélyebb és realisztikusabb feldolgozások felé vezet, melyekben rendszerint fontos szerepet tölt be a statisztikai analízis, a nagyléptékű kartográfiai anyag részletes kidolgozása stb.

Jelenleg, a francia geográfusok nagyszáma, eléggé értékes városmonográfiával rendelkezik /főként Franciaország városairól, de gyakoriak az északafrikai városokról szóló monográfiák is/. Mint a tartalmas munkák egyikét lehet felemlíteni az 1952-ben Nagy-Párizsról megjelent kollektív monográfia két kötetét, melynek második kötetében a szerzők kifejtik a nagyvárosok tanulmányozásának módszerét is /13/.

Egy "egyszerű" vidéki város jólsikerült jellemzésére példa Guie könyve Le-Man városáról /14/, melyben a szerző a város földrajzi helyzetének széleskörű analizisét adja. A földrajzi helyzet kérdése a francia városföldrajzi irodalomban általában jelentős helyet foglal el. Gyakran találkozunk ezekben a munkákban a közlekedési kapcsolatok jólmegírt jellemzésével; a jelenlegi szerzők számára jó mintának bizonyult Closer eléggé közismert "Északi pályaudvar" című tanulmánya /15/, mely Párizs kapcsolatainak eleven leírását tartalmazza azokkal a vidékekkel, melyek a pályaudvarról kiinduló vasutvonalak mentén fekszenek /e tanulmányban a szerző egyúttal az említett területek gazdasági és társadalmi jellemzését is adja/. Egy sor érdekes munkát az elővárosok problémáinak szenteltek.

Franciaországban igen nagy az utikalauz céljait szolgáló történelmi-helyismereti jellegű nem ritkán népszerűsítő forma esetében is tartalmaznak rendszerint bizonyos tudományos-földrajzi elemeket.

A városokról írt francia munkákra jellemző a fogalmazás festői tárgyiassága és mesteri módja, a földrajzi környezet iránti érdeklődés /az "emberföldrajz" francia iskolájának öröksége/. Nem lehet említés nélkül hagyni azt, hogy a munkák egy részének tartalmi gazdagsága pl. a burzsoá országokban megjelenő

gazdaságföldrajzi munkákra nem jellemző szokatlan érdeklődés a társadalmi kérdések iránt/, kétségkívül a Franciaországban működő haladószellemű geográfus-professzorok, köztük kommunisták és marxisták /P.George, Tricart, Drache és mások/ eléggé erős csoportjának befolyásával magyarázható.

A francia városok társadalmi problémái közül széleskörűen tárgyalják például a népesség új tömegének városbetódulását, mely jelenség nem más, mint a "falusi gazdaságpolitika krízisének" másik oldala, mellyel a francia földrajzi irodalom szintén sokat foglalkozik /nagy részletességgel tárva fel a körzetenkénti eltéréseket/. Az erről a témáról írt legfontosabb munkákért J. Cravier "Párizs és az elnéptelenedett Franciaország" c. könyvét lehet megemlíteni /16/. J. Beanjen - Garnier professzor, aki a "Francia földrajz a XX. század közepén" című gyűjteményes kiadásban /64/ a népességföldrajzról írt cikk szerzője, úgy véli, hogy a geográfusoknak kutatásaik során választ kell adniuk arra a kérdésre, hogy "Felelők-e a városok a falusi települések elnéptelenedéséért?". A városok és falvak viszonyának kérdése nemkevésbé élesen vetődik fel Francia Afrikában. Itt a falusi lakosság kilátástalan helyzete, melyet a gyarmatosítás gazdasági rendszere teremtett, arra kényszeríti a falusi lakosságot, hogy a városokba meneküljön; az afrikai városok gyors növekedését, mely a lakáviszonyok erőteljes rosszabbodásával jár együtt gyakran választják kutatási témául a francia geográfusok. Az ilyenjellegű munkák némelyikében a szerzők igen éles képet festenek az afrikai városokban kialakuló "bidonvillák"-ról és "bennszülött gettó"-ról^{x/8}.

A többi nyugateurópai országban a városföldrajz fejlődése nem kapott olyan határozott "stilust", mint Franciaor-

szágban; kevesebb a kidolgozott kutatások száma is.

Nagybritanniában, az itt széleskörűen folyó területrendezési munkálatokkal kapcsolatosan, a városépítészeti gyakorlati feladatainak megoldásában résztvevő városföldrajzi kutatások, melyekről már beszéltünk az USA-val kapcsolatban, igen elterjedtek. Egyes területrendezési munkák, melyek ugyan önmagukban nem földrajzi jellegűek, de olyan bőséges és részletes anyagot tartalmaznak, hogy igen nagy érdeklődésre tarthatnak számot a városokkal foglalkozó gazdasági geográfusok részéről is. A szovjet tudományos irodalomban már elismerték például a P.Abercromby vezetésével készült területrendezési munkák ilyenirányú értékét, mely munkák Nagy-Londonnal foglalkoznak /20/. Több területtervezési munka a háború alatt kárt szenvedett városok újépítésével, az iparnak a háború alatti és a háború utáni áthelyezésével állt kapcsolatban.

Megemlítendő, hogy a kertváros neoutopisztikus elméletének, amelyet még a századfordulón E. Howard állított fel, Nagybritannia volt a hazája. Ez az elmélet erősen modernizált formában még ma is napirendben van: valóban van Nagybritanniában néhány olyan város, amely arra tart igényt, hogy Howard koncepcióját váltja valóra. Jelenleg erősödik az a törekvés, hogy "Howard-féle" új városokat hozzanak létre. Ebben a mozgalomban pénzügyileg résztvesznek, egyrészt azok a vállalkozók, akik vállalatukat szeretnék kivinni a "drága" nagyvárosból, másrészt - a helyi városigazgatási szervek. A városépítészetnek ezek az új vonásai, annak ellenére, hogy mennyiségileg lényegében kis mozgalomról van szó ^{x/9}, tükröződnek a városföldrajzi irodalomban is. Itt jegyezzük meg, hogy a városok megkisebbitésének elméleti propagálása a legkülönbözőbb országok földrajzi

munkáiban megtalálható x/10.

Ezekkel együtt Nagybritanniában sok városleírás x/11 jelenik meg, melyekről ugyanazt lehet elmondani, mint a hasonló francia munkákról, bár a mesteri fogalmazás tekintetében az angolok általában elmaradnak a franciák mögött.

Egészében véve az angol városföldrajzi irodalom általános színvonala semmivel nem tűnik ki különösen; ezt az irodalmat jól képviseli Smailes népszerű könyve, "A városok földrajza" /23/, melyben "korrekt" módon egyaránt képviselve van a történelmi, a kulturális - etnikai és a területrendezési álláspont; a szerző arra törekszik, hogy elemezze a városok földrajzi fekvését is, a környező területekkel fennálló kapcsolataiknak formáit is, ugyanakkor azonban nem tud tulemelkedni a burzsoá geográfusokra általában jellemző empirizmuson és elkendőzi a városfejlődés társadalmi kérdéseit. Még sem kísérli az olyan bonyolult, elméleti kérdések, mint pl. a városok tipológiája kérdésének megoldását vagy akárcsak felvetését is.

A Német Szövetségi Köztársaság városföldrajzi irodalma jobbára leíró jellegű x/12. Ugyanúgy, mint Angliában, sok munka jött létre a háborús örökségek felszámolásának feladataival kapcsolatban. Elég sok azoknak a munkáknak a száma, melyek a területrendezés céljait szolgáló kutatásokat tükrözik; részben ebből a célból gyakran tanulmányozzák az ingavándorforgalmat a települések "csoportos" formáinál. Egészében véve a városföldrajz Németországban visszafejlődött azokhoz az időkhez viszonyítva, amikor a városok kérdéseivel olyan tudósok foglalkoztak, mint Passert, Schlütter, vagy Passarge, amikor olyan /elméleti kérdésekkel is foglalkozó/ művek jelentek meg, mint pl. a Passarge vezetésével kidolgozott "A világ várostájai" című kollek-

tív munka, /25/, amikor Christaller elméleti koncepcióit kifejtette stb. A jelenkori német geográfusok és városi témával foglalkozó határtudományok képviselői az elméleti kérdések felé csak kivételes esetekben fordulnak /néhány hasonló jelenségre még a továbbiakban rámutatunk/.

A jelenkori német geográfusok, folytatva a német gazdasági földrajz hagyományait, gyakran külföldi városokat vessznek vizsgálat alá, azonban ebben az esetben sem alkalmaznak sajátos metodológiai újdonságokat. Mégis, ezek a művek, már csak a bennükfoglalt tényanyag miatt is, jelentős érdeklődésre tarthatnak számot, különösen akkor, ha szerzőik olyan tudósok, akik személyesen is jól ismerik a tárgyalt országot. Példának megemlíthető Wilhelm könyve Dél-Amerika városairól /26/ vagy Otramba cikke Venezuela városairól /27/, mely utóbbiban a szerző mellett, hogy kimutatja az adott ország városai földrajzi arculatának általános vonásait, kísérletet tesz arra, hogy "típusálja" az egyes városok növekedésének vagy hanyatlásának tényezőit a városok funkcióival és Venezuela egyes vidékeinek fejlődési sajátosságaiival kapcsolatosan.

Olaszországban szintén túlsúlyban vannak a leíró jellegű, monografikus művek, gyakran egyes kisvárosokról. Ezekben a munkákban rendszerint jelentős helyet szentelnek a történeti-földrajzi momentumoknak. Az olasz népességföldrajznak és demográfiának a népesség magassági elhelyezkedése iránti /"a hegyvidékek elnéptelenedésének problémája"/ általános és kissé erőltetett érdeklődése következtében a városok jellemzésénél is nagy figyelmet fordítanak a város magassági helyzetének elemzésére, sőt az egyes hátságok hipszimetriájának elemzésére is.

A városföldrajzi irodalom Nyugat-Európa többi orszá-

gaiban semmi különösségről nem tanuskodik, a munkák számát tekintve sem jelentős. Csupán a svéd geográfusok munkáinak hagyományosan magas szintű kartográfiai anyagellátottságát említjük meg és azt a törekvésüket, hogy a városjellemzéseket rendkívül széles történelmi háttérbe ágyazzák be és a jellemzésre igen részletes statisztikai és tervezési anyagot használjanak fel; ez a vonás részben azokban a városföldrajzi munkákban is megtalálható, melyeket a többi skandináv országban publikálnak.

A francia, az angol és a német városföldrajzi irodalom, kiegészítve néhány olasz és svéd művel, egészében eléggé alkalmas arra, hogy egész Nyugat-Európára vonatkozólag megítéljük a földrajztudomány ezen ágazatának általános helyzetét.

Az európai kivüli kapitalista országok közül - az USA-t, melyről már szóltunk, leszámítva - említést érdemel még Japán és Brazília^{x/13} városföldrajzi irodalma.

A japán geográfusok nagy figyelmet fordítanak a városok problémáira^{x/14}. A fő irányzat itt a városok és a városfajta tanulmányozása a települések tipológiai rendszerén belül; a hangsúly a specifikus városi funkciók kimutatásán van. Eközben a japánok néha túlságosan elragadtatják magukat a funkciók mennyiségi kifejezése elemzéseinek matematikai módszereivel. Ugyanakkor elég nagy számban jelennek meg városi témával foglalkozó történeti-földrajzi művek. Egészében véve Japán "városi" témakörű földrajzi irodalma úgy látszik sajátos, jellegzetes arculattal bír; a japán tudósok figyelemmel kísérik a Nyugat-Európában és az USA-ban megjelenő munkákat, de a többi kapitalista ország geográfusai által általánosan elterjedt tudományos fogalmakat és módszereket saját viszonyaiknak megfelelően alkalmazzák. Ellenkező értelmű hatás nem figyelhető meg, ami avval

magyarázható, hogy a japán nyelvet ismerők száma igen elenyésző.

A brazil földrajztudomány fejlődésére erős hatással volt a francia geográfia. Ez megmutatkozott a városföldrajz területén is. Emellett azonban a fiatal "tanítványok" a "francia iskola" képszerű, ábrázoló hagyományain való felülemelkedés útját gyorsabban teszik meg, mint maguk a tanítók. Az, amit fentebb ezeknek a hagyományoknak Franciaországban történő átértékeléséről írtunk, még jobban érvényes a városokkal foglalkozó brazil művekre, melyek száma elég nagy, tematikájuk pedig változatos. A XVIII. Nemzetközi Kongresszuson a brazil geográfusok több mint 10 előadással szerepeltek /1/, melyek egynémelyike komoly monografikus munkák rövid ismertetése volt /például a Sao-Pauloról és Belo-Horizonte-ről szólók/. A brazil geográfusok nagy figyelmet fordítanak viszonylag fiatal országuk városhálózata kialakításának kérdéseire^{x/15}, valamint a városoknak a környező területek gazdaságára gyakorolt hatására. Ismerjük az egyes gazdaságföldrajzi zónák városainak "csoportos" jellemzésére irányuló kísérleteket, például M. Santos munkáinak a kakaóültetvények övezetének városairól; ugyancsak ő kísérelte meg Salvador városát, mint Brazília kapcsolt része "regionális" fővárosát jellemezze /29/. Ez az irányzat igen földrajzi és általában pozitívan ítélendő meg. A brazil geográfusok lépést tartanak a legrealisabban gondolkodó francia kollegáikkal a városok jellemzéséhez szükséges bő statisztikai - gazdasági anyag felhasználásának kérdésében is.

III.

Ebben a fejezetben hosszasan foglalkozunk olyan elméleti kérdéssel, amelyeket a tőkés országok városokat tanulmányozó geográfusai jelenleg gyakran érintenek. Magának a vá-

rosnak fogalmát és a városok klaszifikációs vagy tipológiai sémájának megállapítását, magátólértetődően, a városok földrajzi analizisének semmilyen komolyabb kísérleténél nem lehet megke-
rülni. Míg azonban a statisztikai adatok feldolgozásának, a térképezésnek vagy területrendezési vázlatok szerkesztésének gyakorlati megoldása közben /ezek a feladatok, mint láttuk, fontos helyet töltenek be pl. az USA geográfusainak "alkalmazott" jellegű munkáiban/ a kérdést a város területi kereteinek megállapítására lehet szűkíteni^{x/16}, addig az elméleti feladatokat célul-
tűző kutatásokban feltétlenül választ kell adni arra a kérdésre, mely magának a városnak, mint társadalmi-földrajzi jelenségnek lényegére vonatkozik /ebből következnek ugyanis a klasszifikáció elvei/.

A burzsoá városföldrajzi irodalom jellemző vonása az, hogy az erre a kérdésre adott válaszban a termelési momentumok gyakran másod, sőt harmadrendű szerepet játszanak. A marxista földrajztudomány a várost mindenekelőtt a társadalmi munkamegosztás termékének tekinti és létének alapját a benne összpontosuló meghatározott, történelmileg kialakult termelési funkciókban látja; a burzsoá geográfia figyelmét elsősorban a városnak a forgalom és a nemtermelési kulturális, politikai, vallási stb. - funkciók körében betöltött szerepére irányítja. Magának a városnak a nagysága /az ott tömörült népesség, amely a társadalmi - termelési szükségszerűséget tükrözi/ az elméleti munkákban gyakran szintén háttérbe szorul.

Jellemző erre M. Sorre-nak "A városföldrajz" című nemrég megjelent elméleti cikke /3/, melyben a szerző tisztán ipari településeket /melyek a mi értelmezésünk szerint tipikus városok / "ipari falvaknak" nevez, s a legjobb esetben is csak

egy "befejezetlen város" vonásait véli felismerni bennük. Véleménye szerint, az "igazi" város egy sajátos társadalmi szervezetet tételez fel, amely az adott várost "csoportos" funkciók központjává teszi politikai, vallási, gazdasági stb. téren és a "civilizáció sajátos stádiumává" változtatja. Sorre összeköti a városok ilyen értelmezését saját általános ökológiai koncepciójával: a város - sajátos ökológiai "környezet". Sorre ugy véli továbbá, hogy a város népességének sajátos "szociális környezetet" alkotó kollektívája a maga részéről a technika segítségével kölcsönhatásban van a természeti földrajzi környezettel /31/.

Azokra a következtetésekre, melyekre Sorre jut el ökológiai koncepciójából kiindulva, még visszatérünk; itt csak annyit jegyzünk meg, hogy a város természetének és a létezése alapjául szolgáló funkcióknak ilyen értelmezését mi a feje tetejére állított elképzelésnek tartjuk. A városokkal foglalkozó szovjet geográfusok számára kétségtelen, hogy a városban tömörülő nagyszámú népesség, magától értetődően, maga után vonja egy sor "nemtermelési" funkció odatelepülését is /minél nagyobb a város, annál bonyolultabb ezeknek a funkcióknak komplex volta/; de magát a tömörülést a társadalmi termelés szükségletei határozzák meg/ a városok és falvak közötti "munkamegosztás" feltételei között - elsősorban az ipari termelés/. Minden más rönköre erre az ipari termelési alapra "emeleti" minőségben. Még a közlekedés funkciói is /amely, egyébként szintén a termelés sajátos esetének kell tekinteni/ rendszerint csak az ipari termelés funkcióival szoros kapcsolatban fejlődnek.

Sorre álláspontja igen elterjedt a burzsoá geográfusok körében, bár a többi szerzőnél ez nem kap ilyen igazi hangsúlyt, pontos kifejezést. Sok külföldi geográfus is ez abban nyil-

vánul meg, hogy a városok iránt, elsősorban mint az "üzleti élet"
központja iránt érdeklődnek /pénzügyi, kereskedelmi, jogi stb.
tevékenység/. R.E.Murphy és J.E.Vance, amerikai gazdasági geográfusok pl. nagy figyelmet szenteltek a városok "üzleti övezete" tanulmányozásának, melyet ők "CBD"-nek neveztek el /"Central Business District"/. Foglalkoztak ennek az övezetnek tervezésével, közlekedési viszonyaival, az üzleti tevékenységre vonzó központjai elhelyezkedésével, stb. /32/. Robert Dickinson angol geográfus, aki 1947 óta az USA-ban dolgozik és kinek "A nyugat-európai város" című könyvére /33/ még a továbbiakban visszatérünk, a városok alaprajzát meghatározó funkciók közül elsősorban szintén a nemtermelési funkciókkal foglalkozik.

A tőkés országok városföldrajzosaiban azonban, akik a fentebb körvonalazott elméleti álláspontokat vallják magukénak, kénytelenek ugyanakkor a város objektív /pl. statisztikai/ kritériumát is keresni s itt maguknak a dolgoknak logikája visszakényszeríti őket "az elvben" tagadott termelési mutatókhoz. Hiszen valóban esztelenység lenne egy adott terület városiasodottsági fokának meghatározásánál elvetni azt a lehetőséget, hogy az iparban foglalkoztatott népesség arányának adatait felhasználják és a nemtermelési funkciók fejlődésének olyan mutatóival helyettesítsék, mint a telefonbeszélgetések száma! A már említett amerikai Klove a nagyvárosok területi kontúrjainak megvonásánál mindkét mutatót igyekszik felhasználni /30/; a német G.Arnold /34/ az "igazi városi" terület kritériumaként a nem mezőgazdasági foglalkozású népesség arányát is megnevezi és a szükségszerűség miatt nagy figyelmet szentel a városi népességből a munkásságnak^{x/17}.

Erre az álláspontra, vagyis a városok népességében mindenekelőtt az ipari csoportok kimutatásának álláspontjára

kénytelen helyezkedni sok, különböző országokban működő, konkrét városokat tanulmányozó burzsoá geográfus.

Ime - a burzsoá városföldrajzra jellemző belső ellentmondás. A városok legterményszeresebb klasszifikációja a gazdaság-földrajzi funkciók és a népesség strukturája szerinti klasszifikáció, ez pedig elkerülhetetlenül kimutatja a városok fejlődésében ipari alapjuk vezető szerepét. Ennek ellenére a legáltalánosabb és elméleti jelentőségre is igényt tartó klasszifikációkban állhatatosan hangsúlyozzák a különböző nemtermelési funkciókat, melyek, nézetünk szerint, másodlagosak és másodrendűek.

Igy pl. 1943-ban a chicágói Ch.Harris professzor kidolgozta a városok "funkcionális klasszifikációját" /35/, összeállítván az USA 100 ezer főnél nagyobb és a különböző típusokhoz tartozó városainak kitűnő térképét. Klasszifikációjának alapjául valamely gazdasági ágazat túlsúlyát tette meg. Ez önmagában igen helyes és a maga idejében igen progresszív lépésnek számított, különösen ha összehasonlítjuk a városföldrajz területén korábban uralkodott antropogeográfiai szemlélettel. Meg kell azonban jegyezni, hogy Harrisnál a városok "üzemelési funkciói" között, a feldolgozó- és kitermelő iparral, valamint a közlekedéssel egyenrangúan szerepel a nagy- és kiskereskedelem, az "egyetemi" funkció stb. - egészen a csupán üdülés céljait szolgáló városokig. A szovjet olvasók előtt ez a klasszifikáció jólismert, N.N.Baranszkij remekbeszabott cikke alapján ^{x/18}. Véleményünk szerint, itt az a jellemző, hogy Harris nagy figyelmet fordít a városok elosztó-kereskedelmi azaz nemtermelési funkcióira /bár elég lelkiismeretesen veszi számba a népesség termelő-ipari csoportjait is/; tehát Harris klasszifikációja a fentemlített ellentmondást is tükröző sajátos kompromisszum.

Az igazság kedvéért meg kell említeni, hogy az USA-ban igen sok kisváros van, melyek a környező terület szervező - gazdasági központjai, de ezeknek a kereskedelmi, pénzügyi - jogi és általában a környezetet "kiszolgáló" funkcióikon kívül gyakorlatilag más funkciójuk nincs; ezeknek a kisvárosoknak rendszerint igen csekély a népességük. Harris összeköti ezeket a városias településeket, melyeket nézetünk szerint nem lehet teljesértékű városnak tekinteni, az igazi, gyakran hatalmas városi agglomerációkkal és klasszifikációjának igyekszik "univerzális" jellegget adni, amely ennyire különböző objektumok osztályozására egyaránt alkalmas.

Két év múlva Harris Uhlmannal közösen egy "tökéletesített" klasszifikációt jelentetett meg /36/, melyben az a korábbi tendencia, hogy a hangsúly a nemtermelési funkciókon legyen, még megerősödött. A szerzők a városoknak 3 fő típusát jelölték ki 1./ városok, melyek a központi helyek szerepét játsszák és teljesen ellátják a hozzájuk vonzó területet, 2./ az áruátrakás funkciójával rendelkező közlekedési városok, melyek ehhez a közlekedési úthálózat elhelyezkedése szempontjából "stratégiailag" megfelelő helyen fekszenek; és 3./ "specializált funkciója" városok; ebben a kategóriában sorolták, csupán szerény alcsoportként az ipari városokat is.

A "központi hely jellegű városok" kijelölése a burzsoá városfő drajzosok számára sajátos kibuvót jelentett, melynek segítségével mintegy ki lehet küszöbölni a fentemlitett ellentmondásokat és a városok típusait nem létezésük anyagi tartalmával, hanem csak a térképen elfoglalt helyükkel lehet kapcsolatba hozni, amely hely éppen a nemtermelői funkciók sajátos szerepét állítólag előre meg is határozza. Sok munkában éppen

ebben az irányban fejlődik az elméleti gondolat külföldön.

A városnak, mint egy meghatározott terület "központi helyének" fogalma, melynek funkciói jelentős mértékben /egy-
esetekben teljesen/ a szervező-gazdasági tevékenységre, az a-
dott területnek a "business" különböző formáival történő kielé-
gítésére korlátozódnak, kezd mind nagyobb tért hódítani. J.Brush
/37/ éppen azoknak az amerikai kisvárosoknak ilyen "központi"
funkciót tanulmányozva mely városokról fentebb szóltunk és me-
lyeknek egész gazdasági élete azokhoz a farmokkal való kapcso-
latokra szorítkozik, egy olyan mutatórendszert dolgozott ki, a-
mely tükrözi ezeknek a "központi" funkcióknak fejlettségét. Ezek
a mutatók igen jellemzőek: megtalálható köztük a bankszámlák
összege, a városban élő ügyvédek száma, a szállodai szobák szá-
ma, a hírszolgálat mutatói /a telefonkészülékek és a városon
átmenő de a falusi településeknek címzett levelek száma/, az
orvosi szolgálat stb. is.^{x/19}

Ugyanabban az irányban, mint Brush, folytatta kutatá-
sait Anglia déli grófságaiban Howard Bracey /65,66/, aki azt
vizsgálta, hogy a környék lakói milyen sugaru körből keresik
fel ezt vagy azt a "szolgáltató központot" /orvosi kezelés, bank-
ügyletek, bevásárlás stb. céljából/.

Az USA-ban igen divatossá vált "központi helyek" esz-
méje, melyek elsősorban nemtermelési funkcióik tartalmától füg-
gően meghatározott hierarchiában vannak, Európából származik,
ahol azt elsőként a német Walther Christaller dolgozta ki és
publikálta először még 1933-ban /38/, majd pedig 1938-ban az
amsterdami XV. Nemzetközi Földrajzi Kongresszuson /39/.^{x/20}

A legérdekesebb Christaller koncepciójában az volt,
hogy nemcsak az első-, másod - stb. rendű "központi helyekként"

értelmezett városok funkcióját érintette, hanem azok egymáshoz viszonyított elhelyezkedését is: pontosabban a különböző rangú városok kívánatos elhelyezkedésének rendszerét Christaller a városok funkcióinak "hierarchiájából" vezette le. Christaller elméletének az a racionális magva, hogy igyekszik a településeket egymástól nem izoláltan, hanem a különböző jelentőségű /és népességszámu/ települések hálózatának formájában tanulmányozni; az egyes funkciókat ellátó centrumokat a funkciók vonzás-sugarától függő rendszerbe foglalta. Minthogy azonban első sorban a szolgáltatói, piaci stb. funkciókat vette számításba /nem véletlen, hogy azokat a városokat, ahol az ipari funkció dominált, Christaller nem is vette figyelembe, minthogy azok "megbolygatták a hierarchiát"/ az egész séma kidolgozott absztrakt jellegét öltötte. Christaller ezt még azzal súlyosbította, hogy a reálisan létező területet geometriai térrel helyettesítette. A környezetet kiszolgáló különböző nagyságrendű funkciókkal bíró városok egymáshoz viszonyított elhelyezkedésének "ideális" sémáját igyekezett megalkotni, és arra törekedett, hogy matematikai úton igazolja, hogy a városok elhelyezkedésének hexagonális struktúrája az optimális /a szerző ábrán is ismerteti Christaller hexagonális rendszerét - a ford./.

Bár a Christaller teremtette ideák és fogalmak Európában is sok követőre találtak, általában eléggé kritikusan fogadták azokat^{x/21} azonban széleskörűen elterjedtek a tudományos tekintetben fiatalabb és az elméleti kérdésekben kevésbé igényes országokban. Az Egyesült Államokban komolyan foglalkoztak azzal a kérdéssel, hogy célszerű lenne a "központi helyekről kiinduló műutakat Christaller sémájának előrendelni és hatóságosan megőpíteni. /2, 149. old./. Japánban Nishioka /44/ nemrég matematikailag is igazolta a városoknak állítólag optimális

/azaz a közlekedés minimális ráfordítását biztosító/ egymáshoz viszonyított elhelyezkedését. A szerző a városokat Christaller szellemében mint az áruforgalom centrumait értelmezi /bár nem Christallerre, hanem csak Thünenre és más szerzőkre hivatkozott, akik Christallerhez hasonlóan a reális földrajzi környezetet elvont geometriai térrel helyettesítették/. A Christaller - Bruschi-féle metodika szerint tanulmányozták Canberrának és elővárosának Queanbeyannak funkcióit /és kapcsolatait/ /45/ stb.

Christallernek /a városföldrajz "Uj Weber"-jének/ elmélete körül keletkezett huza-vonában csak az tekinthető pozitív vonásnak, hogy Kohl munkája /46/ után először irányult a burzsoá geográfusok figyelme a különböző funkciójú városok egymáshoz viszonyított elhelyezkedésének kérdésére.

A burzsoá városföldrajz másik fejlődési irányzatának, amely a Harris szellemében művelt funkcionális osztályozásból indult ki, az a törekvése, hogy a városok funkcióinak statisztikai-matematikai kifejezésében minél nagyobb tökélyre tegyen szert. Jó példái ennek Nelson, amerikai geográfus nemrég megjelent munkái/47/.

Nelson úgy véli, hogy valamely városnak azon az alapon történő kategorizálása, hogy népességének foglalkozási megoszlásában melyik gazdasági ágazat van túlsúlyban a szubjektívizmus veszélyét rejti magában, minthogy objektíve megalapozatlan marad magának a "túlsúlynak számbeli kritériuma". Hogy ez elkerülhető legyen, Nelson azt javasolta, hogy meg kell állapítani minden "szolgáltatást" végző népességcsoport részesezésének átlagos értékét, utána pedig matematikailag meg kell határozni ettől az átlagértéktől való eltérés gyakoriságát, melyet aztán minden ágazatban "Standard /átlagnégyzetes/ eltérésnek" fogadnának el. A további analízis során a szerző kiváló-

gatja azokat a városokat, melyekben egy-egy "szolgáltatási ágat" a foglalkoztatottak átlagos részesedésével plusz 1 "standard eltérés"-sel, plusz 2 "standard eltérés"-sel stb. jellemez, ami véleménye szerint, mintegy objektíve meghatározza a város "odatartozási fokát" adott funkcionális típushoz azaz jobb lehetőséget nyújt, mint Harris klasszifikációja, az egyes városoknak mint meghatározott /v. vegyes/ típusu centrumoknak jellemzésére. Így pl. Washington Nelson szerint "elsőfoku" pénzügyi centrum és "harmadfoku" közigazgatási központ /a foglalkoztatottak száma alapján, melyet a fentemlitett matematikai - statisztikai módszerekkel "dolgozott fel"/.

Nelsonnál csak az alap marad megalapozatlan: milyen jelentőséggel bír a szerző által fetisizált "átlagnégyzetes eltérés" az átlagközepektől? Szembeötlő az is, hogy a népességszámot továbbra is, miként Harris, kizárja a klasszifikáció ismérvei közül és New York a maga városi életének specifikus formáival együtt egy csoportba kerülhet egy kisvárossal, amely csak a helyi centrum szerepét tölti be valamilyen fejletlen mikrokörzetben.^{x/22}

Néha a "funkciók" mennyiségi elemzésének kísérletei valóságos "számjáték"-jellegűt öltenek. Ebben a vonatkozásban jellemző Új-Zéland városainak vizsgálata, melyet Z.L.Pownall /48/ folytatott. A szerző, miután Új-Zéland városait a lakosságuk száma alapján 7 kategóriába osztotta /ebben az esetben a népesség száma közvetve figyelembe vétetett/, mindegyik kategóriára külön-külön kiszámította a funkciók egymáshoz viszonyított átlagos arányát /ezt az egyes ágazatokban foglalkoztatottak csoportjainak a népesség struktúrájából számított részesedése alapján végezte el, mely ága-

zatok között ismét jelentős helyet kaptak a nemtermelő jelle-
gű "szolgáltatások"/. Utána minden városnál külön meghatároz-
ta az adott "funkcióban" tevékenykedő népesség tényleges ré-
szesedésének eltérését ettől a feltételes átlagértéktől; a
kapott eredményt térképre vitte. Az ilyen kutatás értéke igen
kétséges. A szerző eléggé feltételes átlagszázalékokból nyeri
az eltérés százalékait. Az ilyen számtani gyakorlatok termé-
szetesen nem nyújthatnak reális képet a városok típusairól.
Kiderült pl, hogy az ország városainak 58%-ában 3 vagy még
több /1/ funkció a feltételesen felvett átlagértékek felett
van. Ugyanakkor Uj-Zéland városainak 52%-át egyszerűen "al-
vó-városnak" ^{x/23} minősítette a szerző, minthogy állítólag
ezeknek a városoknak az ott-lakás a fő funkciójuk!

A "matematizálási" hajlam a burzsoá városföldrajz
által kidolgozott más kérdésekben is megnyilvánul, különösen
az USA-ban. Jefferson, aki még 1939-ben /39/ a nagydobravert,
de lényegében eléggé tartalmatlan "vezető városok törvényét"
kidolgozta ^{x/24} követőkre talált, akik ezt a "törvényt" mate-
matikai képlettel próbálták kifejezni. Számításokat végeztek
abból a célból, hogy bebizonyítsák, hogy "a legnagyobb város
lakosságszámát egy hatalmas országban /pl. az USA-hoz hason-
ló nagyságu országban megkapjuk, ha az ország bármely váro-
sának lakosságát megszorozzuk a város sorszámával. Tehát a
népességszám szerinti második városnak feleannyi lakossal
kell bírnia, mint az elsőnek" /2, 149-150 old./ stb. Zipf és
Stewart /50,51,52/ azt kísérelték megállapítani, hogy egy vá-
ros kapcsolatainak mértéke $/P_1/$ egy másikéval $/P_2/$ arányos
népességszámuk sorozatával, melyet elosztunk a köztük lévő
távolsággal:

$$X = \frac{P_1 \cdot P_2}{D}$$

Ezt az állítólag meglévő matematikai törvényszerűségét a fent-nevezett szerzők a telefonbeszélgetések számának, a vasuti személyforgalomnak, a csekkforgalomnak, stb. statisztikai anyaggal próbálták igazolni. Ezekről a kísérletekről beszélve, az általunk idézett gyűjteményes kiadás /2/ városföldrajzi fejezetét összeállító amerikai szerkesztők maguk is témérdek kivételt említenek meg, például azokra az esetekre vonatkozóan, amikor azok között a városok között, melyeknek kapcsolatát vizsgáljuk, egy harmadik, nagy város helyezkedik el /150 és 328-329 old./ Abban az ENSZ-kiadványban is, mely a demográfiai fejlődés jelenkori tendenciáit taglalja szkeptikusan ítélik meg "egyes szerzőknek azt a kísérletét, /itt a könyv Zipfre és "iskolájára" céloz - V.P/, hogy olyan matematikai képleteket állítsanak fel, amelyek kifejeznék a népességmegoszlás "törvényeit"; e kiadvány szerkesztőinek véleménye szerint ezek a kísérletek csak "jelentéktelen eredményeket" értek el /177.old./

Ennek ellenére a hasonló matematizálási törekvések igen nagyszámúak. Minden burzsoá társadalomtudomány jellemző vonása, hogy vonzódik a reális valóságnak matematikai képletekkel történő helyettesítéséhez; ebben nyilvánul meg az élettől való elfordulás iránti törekvésük az, hogy a fetisizált matematikai "abszolútum" mágiájával bűvöljék meg az életet. A népesség- és városföldrajz területén különösen szenvedélyesen "matematizálnak" a japán geográfusok, akik rendszerint mindenáron arra törekszenek, hogy a legkülönbözőbb gazdaságföldrajzi folyamatokat okvetlenül "x és y tengely segítségével" fejezzék ki.

Ez a matematizálás azért is veszélyes, mert a városok földrajzi vizsgálatának legfontosabb része, amely a szov-

jet geográfusok kutatásaiban joggal foglalja el a központi helyet - a városok gazdaságföldrajzi helyzetének analízise^{x/25} - a matematikai képletekkel való operálásnál másodrendű kérdéssé válik, vagy teljesen figyelmen kívül marad. A tőkés országok geográfusai körében a földrajzi helyzetet leginkább a francia geográfusok veszik vizsgálat alá /főképp az egyes városokról írt monográfiákban; általánosító - elméleti munkák ebből a tárgykörből náluk sincsenek/; A földrajzi helyzet problémáját a leggyakrabban azonban csak mellékelesen érintik, a földrajzi helyzet kérdései néha futólag kerülnek szóba a város fejlődés és arculat valamilyen mellékes vonásának megmagyarázása céljából.

IV.

Fentebb már említettük, hogy igen sok amerikai és nyugateurópai városokról írt munka az "ökológiai" koncepcióból indul ki /amelyet, egyébként elméletileg pontosan ritkán fogalmaznak meg/. Ezt a koncepciót éles és körülhatárolt formájában Sorre fejti ki, akinek a népességföldrajzról alkotott nézetei általában több figyelmet érdemeltek volna kritikai vonatkozásban, mind az eddig a szovjet irodalomban történt.^{x/26} Itt Sorre-nak csak a városokra vonatkoztatott ökológiai elképzeléseit érintjük, elsősorban a szerző fentemlített nemrég publikált munkái alapján /3, 31/.

Amikor Sorre kijelenti, hogy a városok, de különösen a nagyvárosok, sajátos ökológiai környezetet alkotnak /"a város minden egyes ember számára biológiai és társadalmi értelemben is a legnagyobb mértékben specializált környezetet jelent"/ egyben arra is törekszik, hogy konkretizálja ezt az általános tételt. "A nagy város klimatikus szigeteket képez, amely elűt környezetétől". A város mikroklimatikus sajátosságai közül Sor-

re különösen a füstképződés tényezőit omliti. Saját nézeteivel összhangban, mely szerint "az ember ökológiájához" nemcsak a "tehetetlen fizikai környezettel" alkotott kölcsönkapcsolat" tartozik, ahová egyébként az éghajlatot is sorolja, hanem az "élő környezettel" alkotott kölcsönkapcsolata is, melyen belül fontos helyet szán a patogenetikus mikroorganizmusoknak. Sorre az úgynek ezzel az oldalával hozza kapcsolatba a "radiáció éghajlati viszonyaiban bekövetkezett mély változásokat" - a városok levegőjének elszennyeződését is. Mint írja: "Az állandó v. majdnem állandó szennyréteg elnyeli a mikrobacíd sugarakat. Következésképp minden feltétel adva van a fertőzés tovaterjedésére a mikróbák segítségével. Ezzel együtt az állandó feszültség elősegíti az emberek "szervezetének elhasználódását", különösen azokat, akiket "a városi élethez alkalmazkodni nem tudóknak" lehet nevezni. A városok mesterséges egészségügyi - higiéniai felszereltsége lehetőséget nyújt a megbetegedések és a gyermekhalandóság csökkentésére; ennek ellenére az átlagos életkor a városokban kisebb, mint a falvakban". A városlakóknál a fogamzóképeség is alacsonyabb, és ez - Sorre véleménye szerint - "még nagyobb mértékben függ társadalmi pszichológiai tényezőktől, mint az anyagi környezet befolyásától" /3/.

Ezekben a megfontolásokban az egyes egészséges gondolatok a "biologizmusba" fulladnak el, eltakarja őket magának a városnak történelmetlen értelmezése; a szerző a "városi környezetet" majdnem, hogy misztikus tulajdonságokkal ruházza fel. A városi tájak reálisan meglévő sajátosságait, természeti földrajzi sajátosságait is, /pl. a városok mikroklímája, a városi levegő elszennyeződése/ a szovjet tudósok szintén figyelmesen tanulmányozzák /igen érdekesek G.B. Selezjovszkij értékes kuta-

tásai/^{x/27} mi magunk is még Sorre előtt felvetettük - nemcsak az éghajlatra vonatkozólag, ha nem általános formájában is - a városi területen kialakuló, az ember által "végtelenségig megváltoztatott" természeti-földrajzi környezet szélesebbkörű tanulmányozásának szükségességét ^{x/28}. Kétségtelenül érdekes és fontos Sorre-nak az a gondolata, amely a mikroorganizmusok életének és fejlődésének a városi feltételek közötti sajátosságaira vonatkoznak.

Sorre azonban a városi "környezet" sajátosságait igen egyoldalúan jel lemzi és csak abban az irányban, amelyre neki szüksége van általános ökológiai koncepciójának "megalapozása" céljából. Az ökológiai koncepció hibás volta különösen akkor derül ki, amikor a szerző a nagyvárosokban állítólag meglévő sajátos pszichológiai tényezőkről, a városban élés társadalmi feltételeiről beszél. Magától értetődik, hogy ezeket a feltételeket csak a termelési módnak és a városi népesség osztályösszetételének figyelembevételével lehet elemezni. Ebben az összefüggésben nyilvánvaló az is, hogy sok kritikai megítélés, melyeket Sorre a nagyvárosokra tesz, csak meghatározott típusú városokra vonatkoztatható: a rothadó kapitalizmus korszakának gigantikus népességtömrőléseire.

Jelentős helyet foglalnak el a külföldi városföldrajzi munkákban a városok "mikrogeografikus morfológiájá"-nak alaprajzuk strukturájának kérdései. Ez a mikrogeográfia iránti figyelem néha egyszerűen a városi kerületek különbségeinek "leírásában" jut kifejezésre /gyakran az ilyen kitérések igen értékesek, pl. a már említett "Nagy-Párizs" c. kollektív monográfiában /13/ igen tartalmas a városi rayonok sajátosságainak elemzése/; néha abban nyilvánul meg, hogy alaposan a városnak csak a központi magvát kutatják /ebben kifejezésre jut, hogy az egész várost elsősorban, mint az "üzleti élet" központját érzékelik/. Néha azonban elvileg "nyíltan" vetik fel elméleti tételként azt a tézist, hogy a geográfus városvizsgálata elsősorban "morfológiai jellegű" kell, hogy legyen.

Ebben a vonatkozásban jellemzőek Robert Dickinsonnak "A városok, rayonok és a rayonszemlélet" és különösen "A nyugateurópai város" c. könyvei /42,33/. A szerző, aki 1947-ig az USA-ba történő átköltözéséig, a legérdekesebb angol geográfusok egyike volt, analógiát von a városföldrajz és a geo-

morfológia között, és úgy véli, hogy a városföldrajz fő tartalmát a város fizikai strukturájának, az utcák és épületek csoportosítási módjainak vizsgálata kell, hogy jelentse, valamint azoknak a folyamatoknak a vizsgálata, melyek ezt a strukturát létrehozták.

Mintegy érezve, hogy ez a szemlélet jelentős mértékben szegényíti a város gazdaságföldrajzi tárgyalását, Dickinson a kutatásokat egy város keretei közé zárva a kutatás tematikáját leszűkítve, azt igyekszik bizonyítani, hogy a város egyes funkciói, közöttük azok is, melyek a város kapcsolatainak széles körét és földrajzi helyzetének kérdéseit tükrözik, a város mikrokörzeteinek sajátosságaiban öltenek testet, a mikrokörzetek vizsgálata ezért állítólag többet nyújt, mint pusztán "morfológiát". Európa városainak alaprajz-szerkezetében Dickonson a történelmi mag körül, melynek jelenlegi funkciói ma már az ott tömörülő középületekkel, s nem a lakóházakkal kapcsolatosak, a koncentrikus hozzánövés vonalainak tulsúlyát fedezi fel.

Dickonson mesteri módon jellemzi Európa egyes városait, x/29 gazdag történeti, kulturtörténeti és tervezői anyagot használ fel munkájához /közben nagymértékben túllépi saját metodológiai elveinek, szűk kereteit/ könyve ezért nagy érdeklődésre tarthat számot. A szerzői alkotói elvei azonban bennünket nem elégíthetnek ki, bár kétségtelen, hogy azok bizonyos fókig megfelelnek a városföldrajz és a városépítészett közötti alkotói kapcsolat gyakorlati követelményeinek. Nem véletlen, hogy egy sor városföldrajzi munkát, melyekben a hangsúly a "morfológiai" oldal megvilágításán van, rendszeresen boncolgatnak /általában nagy együttérzéssel/ az olyan folyóiratokban, mint az angol "Jurnal of town planning Institut".

Az amerikai geográfusok sem szentelnek kevesebb figyelmet a városok belső morfológiája kérdéseinek mint az angolok. A morfológia koncepcióját azonban különbözőképpen dolgozták ki. Egyesek, Burges nyomán /54/, aki nézeteit lényegében Nyugat Európából kölcsönözte, ebben a morfológiában koncentrikus - zónális vonásokat láttak, ahol a meghatározott funkciók a földjáradék törvényének alávetett gyűrű-zónákkénti elrendeződése véleményünk szerint állítólag csak Thünen sémáját teremt újra x/30. Más kutatók pl. Hurd, Hoyt /56,57/ a városmor-

fológia fejlődésében az adott városok növekedésének vonásait fedezték fel egyes szektorok vagy "ékek" formájában, melyek a közlekedési utak mentén helyezkednek el.

Még ezeknek a vitáknak a legelején a városépítészeti néhány amerikai teoretikusa történelmi bázist próbált teremteni ezeknek az ellentéteknek; "A régi európai városok övezetesen vagy gyűrű-alakban növekednek. Ezeknek a városoknak növekedésében minden periódust várossal jelez, melynek fennállása idején a város magasfoku népsűrűséget ér el, míg végül a népesség a falakon túlra terjeszkedik.... Az amerikai elmélet, ha lehet ezzel a névvel illetni, az ékek és szabad területek rendszerének formájában fejlődik, mely szabad területek a nagyvárosok szivéig is elhatolnak az ékek közötti utak képében /58/. Az "ék-morfológia" hívei szintén széleskörűen alkalmazzák a földár mutatóit. Hoyt /57/ pl. kutatásai során 200 amerikai város földár adatait dolgozta fel.

Végül létrejött egy harmadik koncepció is, amely a város növekedését néhány "városmag" meglétével magyarázza pl. olyan egymáshoz közelfekvő városok összeolvadása útján, melyek korábban önállóak voltak. A nagyvárosok keletkezésének ezt a módját Harris és Ullman /36/, Ratcliff /59/ és más szerzők is megemlítik. Ez a koncepció a modern "szuper"-nagyvárosoknak, valamint a nagyszámu város-"összenövésnek" köszönheti létrejöttét, mely mind az USA, mind Európa /pl. Ruhr/ igen fejlett ipari körzeteiben megfigyelhető. Jellemző, hogy épp az ipari centrumoknak egy egységes "szuper"-várossá történő "összenövésének" példáját gyakran elszórtan emlegetik azok a szerzők, akik elméleti munkáikban azt javasolják, hogy a hangsúlyt a városok nemtermelési funkcióira kell tenni ez a "burzsoá elméletekben" lévő belső ellentmondásosság új példája a városföldrajz terén. Azok a városi tömörülések, amelyek egy nagy "város-polippá" nőttek, külön elnevezést is kaptak "conurbation", amely az angolnyelvű földrajzi irodalomban már általánosan elfogadottá vált, sőt más országok irodalmában is behatolt /igy pl. ezt a terminust használják legújabb munkáikban M. Sorre és J. Beanjon-Garnier és más francia geográfusok/.

Nemcsak a szóhasználat, de a modern nagyvárosoknak, mint "conurbation"-oknak eszmei értelmezése is sajátos töreést szenvedett "a városonbelüli városrendszer" keresésének formá-

jában néhány olyan burzsoá geográfus munkájában, akik a várost elsősorban "morfológiai" álláspontból vizsgálják. A német Berman /24/ Berlinről mint olyan "városoknak-rendszeréről" beszél, melyek mindegyikének saját helyi vonzási köre, saját történelmileg kialakult centruma van és bizonyos mértékig saját önmagában is kielégítő életét éli. Az ezek között a "belső" városok között meglévő hézagot a szerző a háborúokozta pusztításokkal hozza összefüggésbe, amely üres teret teremtett az egyes megmaradt és beépített masszívumok között. Vagyis ebből egy olyan koncepció bontakozik ki, amely bizonyos értelemben ellentétes azzal, melyet a "conurbanisták" képviselnek; nem egy egységes város képződik néhány "városmag"-ból, hanem egy korábban egységes város esik szét darabjaira különleges körülmények befolyása következtében.

Sok burzsoá kutató a városvizsgálat morfológiai irányzatát a városonbelüli és az elővárosi személyforgalom gyakorlati feladatainak kutatásával hangolja össze, ez jellemző pl. több olyan szerzőre, akik munkáikat a "Raumforschung und Raumordnung" című német folyóiratban publikálják. Ezekben a munkákban a főfigyelem a munkahelyre és onnan vissza történő tömeges utazásra irányul, amely külön "ingavándorforgalom" /"Pendelwangerung"/ elnevezést kapott. Minthogy ezek az utazások elsősorban az ipari- és lakónegyedeknek a városonbelüli egymáshoz való elhelyezkedésétől függenek, ezek iránt a kérdések iránti érdeklődés ismét megdönti egyes teoretikusoknak azt a kitalált nézetét, mely szerint a modern városoknál kizárják az ipari funkciót /vagy csak korlátozott figyelmet fordítanak rá/.

V.

Megneveztük a városok földrajzi vizsgálatának egy sor olyan problémáját és irányát, melyek a jelenkori burzsoá földrajzi irodalomban, mint elméletileg "harcí" problémák kerülnek tárgyalásra; meggyőződünk arról, hogy ezek a problémák nem tűnnek ki különleges mélységükkel. A Nyugat-Európában, USA-ban és más tőkés országokban megjelenő városi témára írt munkának többsége konkrét kutatáson alapul, azonban ezek a munkák vagy semmiféle elméleti "elgondolást" sem tartalmaznak vagy csak közvetve ill. igen távolról tükröznek valamilyen elméletet. Ezekben a munkákban a fő helyet a leírás foglalja el /a műveknek mintegy 90 %-a egy-egy város jellemzését tartalmazza/.

Ezen munkák mindegyike, szerzőik tehetségétől és tudományos látókörétől függően, bizonyos értéket képvisel az adott ország v. körzet megismerésében; de, magától értetődően, eközben nem szabad megfeledkezni arról, hogy a burzsoá gazdasági földrajzra általában jellemző törekvés az osztályellentét elkendőzésére, a természeti viszonyok hatásának tulértékelésére, valamint a burzsoá gazdasági földrajz más szervi bajai csökkentik/munkáinként különböző mértékben/ az egyes várpsokról adott jellemzések tényismereti jelentőségét.

Ennek a cikknek keretében természetesen nincs arra lehetőség, hogy példaképpen megemlítsünk néhány ilyen, első-sorban leírójellegű munkát; itt csak egyetlenegy kutatási formát szeretnék kiemelni, melyet főként amerikai geográfusok művelnek s amely a "tipikus képszerű jellemzés"-re tart igényt. Az amerikai Robert és Allan Lind által írt "Midletown" /"középváros"/ című hiressévált jellemzés megjelenése óta /a könyv még jóval a második világháború előtt jelent meg/ szinte szokássá vált a kutatott városnak álnévet adni. "Ita" álnéven szerepel Ch.Nagley könyvében egy "Amazonas"-parti városka /60/, amelyet a szerző erre a körzetre tipikusnak tart; E.Hughes könyvének /61/ témájaként egy francia - kanadai városkát választott, melyet a szerző feltételelesen "Kantonville"-nek nevez. Ilyenjellegű munka kevés van, de ezek lelkiismeretes feldolgozás esetén nagyon értékesek lehetnének /hasonlóan ahhoz, amelyen általánosító jellege volt a maga idejében a Lind-házaspár igen alapos munkájának/.

Sajnos épp az ilyenjellegű munkákban igen erősen jelentkezik az a törekvés, hogy kitérjenek a kellemetlen társadalmi problémák elől és elsimítsák a valóságot.^{x/31} Földrajzi szempontból az ilyenjellegű munkák pozitív vonása az, hogy a szerzők törekkeznek arra, hogy a jellemzett "feltételes" /helyesebben inkognitot öltött/ város tipikusságát annak a körzetnek a specifikumából vezessék le, ahol a város elhelyezkedik. Így pl. a Lind-házaspár fentemlített munkájában a szerzők figyelme elsősorban a trópusokon való lét általános feltételei felé irányul /igaz, hogy ebben a divatos ökológiai koncepció is sarkalja őket/ - E. Hughes munkájában - a francia és angolszász "eredetnek" egy kis kanadai város fejlődésében

megmutatkozó összeütközésére, mely városkát francia származásu falusi népesség vesz körül. A téma kifejtése: "tipikus város, mint a körzet specifikus vonásainak kifejezője" rendszerint nem történik magasabb szinten, mint ami a burzsoá gazdasági földrajzban a regionalizmusra jellemző; mégis a hasonló jellegű munkák, amelyek az általánosításra tartanak igényt, sokkal érdekesebbek, mint az egyes városokról és városkákról szóló szokványos monográfiák, amelyek nem tűznek maguk elé tipologizálási célt.

x x x

Ez a rövid áttekintés lehetővé teszi, hogy az alábbi következtetéseket vonjuk le:

1./ A városföldrajz mind külföldön, mind a Szovjetunióban lényegében, mint a gazdasági földrajz része fejlődik;^{x/32} az az elméleti szint és azok a metodológiai elvek, melyek a gazdasági földrajz számára kiindulóponttul szolgálnak, rányomják bélyegüket a városföldrajjra is.

2./ A városföldrajz fejlődését mind külföldön, mind a Szovjetunióban a gyakorlat követelményei befolyásolják /bár a gyakorlat által felvetett kérdések jellege sokban eltér/. A gyakorlati követelmények sokban meghatározzák az egyes kérdések kidolgozásának tematikáját és jellegét. Különösen széleskörűek a városföldrajz gyakorlati kapcsolatai a városépítészeti és várostervezési alkalmazott ágazataival.

3./ A városföldrajz általános elméleti kérdéseit a tőkés országokban csak kevés munkában és többnyire viszonylag alacsony színvonalon dolgozzák ki; az elméleti érdeklődés elsősorban az egyes részletkérdések kidolgozására összpontosul. Ezen a téren azonban mégis bizonyos fokú előrehaladást, több tudósnak a reálisabb álláspont felé való nézetbeli közeledését lehet megfigyelni. Ebben a vonatkozásban különösen jellemzőek egyes francia geográfusok nézeteiben beállott változások.

4./ A részletkidolgozások legerősebb oldalát a kutatóknak általában rendelkezésére álló igen részletes statisztikai és kartográfiai /közöttük nagyléptékű/ anyagok felhasználásának metodikai eljárásai jelentik; de még akkor is, amikor olyan módszert alkalmaznak, amely gyümölcsöző lehetne,^{x/33} végül csak kevésbé kielégítő eredményt kapnak, minthogy a kutatás

metodológiai alapjai vagy helytelenek, vagy a főkérdések helyett a másodlagosakhoz vezetnek.

5./ A külföldi városföldrajzi irodalomban mennyiségileg határozottan túlsúlyban vannak a leíró jellegű munkák /rendszerint az egy városról írt monográfiák, melyekben a csoportos általánosítás és a tipológiai jellemzés kísérlete csak kis mértékben lehetséges fel/; ezeknek a munkáknak a fő értékét csupán a bennük rejlő jelentős tényanyag, különösen a leírt város mikrogeográfiai részleteire vonatkozó tényanyag jelenti.

Annak ellenére, hogy a tökéletes országokban megjelenő városföldrajzi munkák nem elégíthetnek ki bennünket, tanulmányozásuk - különféle szempontokból - kétségtelenül igen hasznos a szovjet geográfusok számára. Azok a geográfusok, akik a világ egyes országa vagy körzetei gazdasági földrajzával foglalkoznak, /különösen azok, akik ennek regionális részét művelik/ a külföldi munkák ismeretében tárgyilagosabban és mélyrehatóbban készíthetik el ezen országok vagy körzetek jellemzését; azoknak a geográfusoknak számára pedig, akik a városok vizsgálatának elméleti kérdéseit tűzik maguk elé, ezeknek a munkáknak ismerete elengedhetetlen egyrészt azért, mert bennük mégiscsak megtalálható néhány hasznos tétel, másrészt azért, mert a számunkra idegen metodológiai alapokon nyugvó kutatások kritikája is hozzásegít saját nézeteink kicsiszolódásához.

Ugy gondoljuk, hogy a külföldi szerzők egyes munkáinak tanulmányozása, legyenek azok akár a legkiemelkedőbb munkák, nem adhatnak teljes képet az adott tudományág általános helyzetéről és fejlődési irányáról; ehhez még el kell képzelni azt a "szövegösszefüggést", melyben ezeket a munkákat megírták, valamint a különböző külföldi iskolák rendszerében elfoglalt helyüket.

E cikk szerzője reméli, hogy megjegyzései hozzásegítenek ahhoz, hogy jobban megértsük azt az általános tudományos háttérrel, melynek keretében külföldön az egyes városföldrajzi vizsgálatokat folytatják.

L á b l e g y z é s e k

x/1 Ilyen kivételként említjük meg a francia marxista geográfusnak, Pierre George professzornak "A város" c. könyvét.

- x/2 Lásd a szerző előadását a Szovjetunió Földrajzi Társaságának II. kongresszusán /"A Szovjetunió Földrajzi Társasága II. kongresszusának anyaga". Moszkva, 1952. 220-222 old./
- x/3 Ez a koncepció visszavezet egészen Barrows-ig, aki 1922-ben adta ki speciális "elméleti" munkáját /5/, melyben azt bizonygatta, hogy "a földrajz az ember ökológiájának tudománya..... A geográfia arra törekszik, hogy megvilágítsa a természeti környezetet, valamint az emberek eloszlása és tevékenysége közötti viszonyt". /3.old./
- x/4 Sorre azt írja: "A szó tágabb értelmében az emberföldrajz nem más, mint ökológia". /31./
- x/6 Ezt a kérdést kutatta pl. nemrég a külföldi városföldrajznak a maga idejében olyan nagydobravert teoretikusa is, mint Christaller. /6/.
- x/7 Az egyik legrégibb példa a közigazgatási ismérvek felhasználásának kritikájára Jefferson cikke /12/ New York valódi hatáiról.
- x/8 Példaképp meg lehet említeni A.Prenant cikkét az algériai Setif városáról /17/ vagy Beanjen - Garnier tanulmányát Afrika népességföldrajzának jelenkori vonásairól /13/.
- x/9 Jelenleg Nagybritanniában csak kb. 20 ilyen "új város" van vagy épül /köztük egy "rég új város" is, Wellin, amelyet még Howard közvetlen hatása alatt létesített P.Envin építész/. Ezeknek a városoknak összlakossága 1954-ben csak mintegy félmillió. A városoknak mintegy a fele London bolygóvárosa.
- x/10 Itt példaképpen megemlítjük az argentin Bonilla cikkét, melyben az USA "óriásvárosait" kritizálja.
- x/11 Az ilyen monografikus leírásra jó példa G.Mackenzey lelkiismeretesen megírt könyve Aberdeen városáról /22/.
- x/12 Példaképpen megemlíthető "A német nagyvárosok jelenlegi strukturája" című cikksorozat, amely bő anyagot tartalmaz, de idegenkedik az elmélet síkjára lépni. A cikksorozatot a "Die Erde" c. folyóirat publikálta, és az egyes cikkek Berlin, a Ruhr városok, München és más városok problémáira világítottak rá /24/.
- x/13 A városföldrajz Kanadában, Ausztráliában és Új-Zélandban, amennyire meg tudjuk ítélni az általunk ismert viszonylag kisszámú munkák alapján, utánozó jellegű. Indiában a városi témára írt földrajzi munkák között rendszerint, a leíró jelleg az uralkodó; ezekben a munkákban értékesnek kell megítélni a városok iránti, mint az Indiában végbemenő iparosítás centrumai iránti érdeklődést.

- x/14 E cikk szerzője, aki maga nem ismeri a japán nyelvet, a japán városföldrajzi irodalomról csak a "Geográfia" c. anotációs folyóiratban megjelenő referátumok alapján /csak 1956-ban több mint 20 japán városföldrajzi kutatást ismertetett a folyóirat/ és az európai folyóiratok áttekintései alapján tud ítélni. Megemlítjük példának okáért a "Petermanns Mitteilungen"-ben publikált jó összefoglalót Japán városföldrajzi irodalmáról /1955, N^o-2/. Az összefoglaló szerzője, Leopold Scheidel, különösen részletesen ismerteti az utóbbi években Japánban megjelent egyik legjelentősebb városföldrajzi munkát, Sindzo Kintí "A városföldrajz, a városi terület és hozzá kapcsolódó környezet struktúrája és fejlődése" c. könyvét /Tokió, 1951/.
- x/15 Ennek a városalakulásnak általános képét adja pl. Ázeredó brazil geográfus egy speciális könyvben. Ugyancsak ő tartott a XVIII. Nemzetközi Kongresszuson érdekes beszámolót a brazil "embrionális" városokról.
- x/16 Ilyenjellegű kutatások körébe tartozik R.Klove-nak, az USA Népszámlálási Hivatala Földrajzi Osztálya vezetőjének cikke az u.n. "Standard Metropolitan Areas" /a nagyvárosok a hozzájuk tartozó elővárosokkal együtt/ /30/ meghatározásáról.
- x/17 Ez a szerző a "városi-táj" körülhatárolására /megkülönböztet: ipari, elővárosi és tulajdonképpeni városi területeket/ közigazgatási egységeként a következő mutatókat alkalmazza: a házak száma négyzetkilométerenként, népsűrűség, a népességnövekedés üteme, a nem mezőgazdasági foglalkozású népesség aránya. Ezen mutatók mindegyikét 25 értékre osztott rendszerrel értékeli; figyelembe veszi ezen kívül az ingavándorforgalmat és a dolgozók lakhelyét is. Arnold ennek a metodikának felhasználásával tanulmányozta Koppenhágát, Amsterdamot, Meissent /Drezda elővárosát/. Több esetben a "városi-tájak" ily módon meghatározott konturjai eltértek a hivatalos városi határoktól, ami Arnold véleménye szerint, az ezen városok lakosságszámáról alkotott elképzelések felülvizsgálatát követelte meg.
- x/18 Baranszkij N.N.: "A városok gazdaságföldrajz vizsgálatáról" "Voproszi Geografii" 2. kötet, Moszkva, 1946.
- x/19 Érdekes az egyes mutatók Brush által elfogadott "értéknagysága" /azonos értékegysége jelent pl. az 1 millió dolláros bankszámla összege, 200 telefonelőfizető, 100 szállodai ágy, 1 ügyvéd stb./ Mint mondani szokás, a kommentálás ehhez felesleges!
- x/20 1950-ben a "Frankfurter Geographische Hefte" c. folyóiratban /1.szám/ Schristaller sikraszáll a "központi helyek hierarchiája" számbavételének szükségessége érdekében /a bennük összpontosított funkciók száma és fejlettsége alapján/ a közigazgatás rendszerének megteremtésekor is. /A cikk eredetiben nem állt rendelkezésünkre, a 43 sz. forrásmunka hivatkozik rá/. Megjegyezzük, hogy Christallerével azonos nézetet fejtett ki az amerikai Galpin még 1915-ben és 1918-ban /40,41/.

- x/21 Christaller tételének alapos kritikáját az akkor még Angliában dolgozó Dickinson fejtette ki /42/; a német Neef és Schultz, a svájci Karol, az angol Smailes, a svéd Edgar Kant és mások is, akik Christaller koncepcióját ellenőrizték több ország anyagán, arra a következtetésre jutottak, hogy a koncepciót rendszerint nehéz összhangba hozni a valósággal, amely sokkal bonyolultabb és egyedibb. Christaller nézeteinek kritikai elemzését Brush összegezte 1953-ban. /43/
- x/22 Nelson új "elméletét" nemrég O.A.Konsztantyinov részletesen ismertette és bírálta /Izvesztija Akademii Nauk SzSzsZR, szerija Geograficeszkaja, 1956. № 3/ ezért nem szükséges, hogy itt hosszasan foglalkozzunk vele.
- x/23 Ehhez a várostípushoz, mely a külföldi földrajzi irodalomban egyre divatosabbá válik, sorolta a szerző minden különös ingadozás nélkül mindazokat a városokat, melyekben a kereső népesség ágazatonkénti részesedése az adott csoport átlagértékénél alacsonyabb volt /emlékeztetni szeretnénk, hogy a városok ezt megelőzően már lakosság számuk alapján voltak csoportosítva/.
- x/24 Ennek a "törvénynek" a szovjet irodalomban "szerencséje volt": még 1940-ben a törvényszerűség "felfedezéséről" adt hírt a "Geografija v skole" /№3/, majd 1949-ben kommentálja a törvényt az "Izvesztija VGO" /№2/-ban O.A.Konsztantyinov. A "törvény" lényege azonban /amely "törvény" az ország életében a vezető város sajátos szerepét deklarálja/ eléggé primitív, az a misztikus forma pedig, amellyel körülveszik, teljességgel elfogadhatatlan. Együttal megjegyezzük, hogy azokat a szovjet szerzőket, akik a jeffersoni "törvényről" írtak, abban is el lehet marasztalni, hogy elfeledkeztek arról az igen tartalmas és teljesen reális beállítással, melyet több mint 30 évvel Jefferson előtt A.J.Vojekov, a nagy orosz geográfus adott a "fő" városnak az országban betöltött népességvonzó szerepéről. A következő - az ő szóhasználatára szerint - "szabályt" állapított meg /mennyivel szerényebben hangzik ez, mint a "Törvény", még hozzá nagybetűvel!/: "Egy nagylélekszámú államban, vagy autonóm területen a főváros viszonylagos jelentősége kisebb, egy kislélekszámú államban v. autonóm területen nagyobb. Ennek egyszerű oka van: minél több egy ország lakossága, annál kevésbé tud a főváros az egész ország kereskedelmi, ipari és szellemi központja lenni és minél kisebb egy ország lakossága, az annál inkább lehetséges. /A.I. Vojekov: A föld lakosságának megoszlása a természeti feltételektől és az ember tevékenységétől függően. Izvesztija Ruszkogo Geogr. Obscsesztva 42. kötet, 1906, II-III. füzet, 672 old./
- x/25 A gazdaságföldrajzi helyzet fogalmát jóval a háború előtt alkotta meg N.N.Baranszkij, sikerrel alkalmazták a városok gazdaságföldrajzi vizsgálatánál pl. O.A. Konsztantyinov, Ju.G.Szauskin, I.M.Majergojz, N.I.Ljalikov és más gazdasági geográfusok. Megemlítjük itt még Joffa

L.E. történeti-földrajzi monográfiáját az Ural városairól, melyben az egyes városok és város csoportok történelmileg változó gazdaságföldrajzi helyzetének analízise képezi a munka logikai gerincét. A Szovjet Földrajzi Társaság moszkvai részlegének 1956-ban megjelent speciális "Városföldrajz" c. gyűjteménye /Voproszi Geografii 38.sz/ a városok gazdaságföldrajzi helyzetének kérdésére igen nagy figyelmet fordít /I.M. Majergojz, V.G. Davidovics, V.V. Poksisevszkij és mások cikkei/. Az egyes városokról írt szovjet könyvekben, disszertációkban és cikkekben rendszerint a földrajzi helyzet kérdéseivel egy külön fejezet foglalkozik.

- x/26 Itt arra az ismertetésre gondolunk, melyet N. Nyikolájev írt Sorre második kötetéről /31/, mely könyv még 1949-ban jelent meg /sokkal előbb, mint az első kötet/. Abban mi is egyetértünk a recenzenssel, hogy Sorre a technika fogalmát megengedhetetlenül tágan értelmezi, amellet tiszta burzsoá-idealista álláspont alapján és hogy a kötet tartalmilag is szétfolyó, azonban úgy véljük, nem kellett volna elvetni Sorre fő gondolatát, mely a technikának, mint olyan láncszemnek jelentőségét vizsgálja, melyen keresztül megvalósul a természeti környezet és az emberi társadalom közötti kölcsönhatás, valamint az előbbinek az utóbbi által történő megváltoztatása. Ez a gondolat, mely vörös fonálként húzódik végig Sorre munkájának mindhárom kötetén, megérdemelné, hogy a szovjet geográfusok többet foglalkozzanak vele - természetesen nem "ökológiai", hanem marxista alapon - akik sajnos ebben a kérdésben gyakran helyettesítik a konkrét elemzést a társadalmi terelés vezető szerepéről vallott megfontolásokkal stb.
- x/27 G.B. Selejhovszkij: "A déli városok mikroklímája" Moszkva, 1948: ugyanaz a szerző: "a városok füstszennyeződése" Moszkva-Leningrád, 1949.
- x/28 V.V. Poksisevszkij: "A városok természetföldrajz tanulmányozásának néhány feladatáról". "Voproszi Geografii" 28. kötet, Moszkva, 1952. /lásd még V.V. Poksisevszkij recenzióját A.A. Boriszov "Megváltozott-e Leningrád éghajlata" c. brosrájáról a "Geográfija v skole" c. folyóirat 1954. 3. számában./
- x/29 A nyugateurópai városokról írt könyvében Dickinson jellemezte Párizst és egy sor francia vidéki várost /Bordeaus, Lemouse, Strassbourg, Lille, Toulouse/, Berlint és egy sor német várost /Köln, Hannover, Frankfurt am Main/, Varsót, Prágát, Brüsszelt, Amszterdámot, Rotterdámot, Hágát, valamint egy sor svéd és svájci várost.
- x/30 Ilyen formában értelmezte a koncentrikus-zonális sémát G. Glumenfeld is /55/.

- x/31 Az un. "chicágói szociológiai iskola" tézisei, mely iskola egy sor hasonlójellegű munkát eredményezett, már kritikai megvilágosítást nyertek tudományos irodalmunkban. /N.Nyikolajev: Az egyes települések vizsgálatának kísérletei a külföldi irodalomban "Voproszi Geografii" N^o14. Moszkva, 1949/.
- x/32 A városföldrajz /amint általában a népességföldrajz is/ a tőkés országokban "formálisan" inkább elválasztottnak látszik a gazdasági földrajztól /mely utóbbinak körvonalai gyakran vagy teljesen szétfolynak, vagy egymástól igen távolálló kérdések "keverékét" foglalják magukba/. Emlékeztetünk itt pl. arra, hogy a legutóbbi XVIII. Nemzetközi Földrajzi Kongresszuson a népesség- és településföldrajz formálisan is el volt választva a gazdaságföldrajztól, gyakorlatilag azonban ez a két szekció szorosan összefonódott. A francia geográfusok kongresszusra kiadott gyűjteményében /62/ melynek kiadása elhúzódott, s magán a kongresszuson nem kapták kézhez a delegátusok/, mely a francia geográfia helyzetét taglalja, mind a városföldrajz, mind a népességföldrajz /a gazdaság egyes ágazatai földrajzáról írt cikkekkel egysorban/ különálló cikk keretében nyert kifejtést; tartalmuk alapján azonban ezek a cikkek szorosan kapcsolódnak egymáshoz. Végezetül J. Beaujeu-Garnier nemrég megjelent, igen tartalmas "Népességföldrajz" c. könyvében /63/ a geográfiának ezt az ágazatát első pillantásra inkább a demográfiával hozza rokonságba; ténylegesen azonban a szerző állandóan gazdasági mutatókkal operál és a gazdasági földrajz problémáikörén belül marad.
- x/33 Például, Harris város-klasszifikációjának funkcionális elvei.

Használt külföldi forrásmunkák

1. XVIII. Congres international de géographie. Résumés des communications. Rio de Janeiro. 1956.
2. American geography. Inventory and prospect. Publ. Association of American geographers. Suracuse University Press. 1954.
3. Max Sorre. La géographie des villes. Scientia, 1954.N2.
4. Pierre George. Les villes. Le fait urbain à travers le monde. Paris, 1952.
5. Barrows. Geography as human ecology. Annales of Assoc. of the Amer. geographers, 1923. XIII.N1.
6. Walter Christaller. Beiträge zu einer Geographie des Fremdenverkehrs. Erdkunde. 1955. N1.
7. E.C. Ikles. The effect of war destruction upon the ecology of cities. Social forces, vol. 29. 1951.

8. T.B. Anger. The dispersal of cities as a defence measure. Journal of the American Institute of planners. vol. 14. 1948.
9. Is your plant a target? Washington, 1951. /National Security Resources/
10. C. Woodbury. The future of cities and redevelopment. Chicago. 1953.
11. C. Woodbury. Urban redevelopment problems and practices. Chicago. 1953.
12. M. Jefferson. The Real New York. Bull. of the American Geographical Society, vol. 43. 1911.
13. Paris et l'agglomération parisienne. T. I et II, Paris 1952.
14. J.Gouhier. Naissance d'une grande cité. Le Mans au milieu du XX siècle. Paris, 1953.
15. R. Closier. La Gare du Nord. Paris, 1940.
16. J. Gravier. Paris et le désert français. Paris. 1947.
17. A. Prenant. Facteurs du peuplement d'une ville de l'Algérie intérieure - Setif. Annales géographiques, vol. 62. 1953.
18. J.Beaudeau-Garnier. Quelques traits de la géographie de la population en Afrique. Cahiers de l'information géographique, 1955, N4-5.
19. G. Chabot. Géographie urbaine /Cikk a N^o62 gyűteményes munkából./
20. Greater London Plan. London, 1945.
21. J. Bonilla. Bases y puntos de parti da urbanismo argentino. Construcciones. 1954. N5.
22. H. Mackenzie. The city of Aberdeen. Edinburgh-London, 1953.
23. A.E.Smails. The geography of towns. London, 1953.
24. Die neutige Struktur deutscher Grosstädte. Erde, 1954. N1. /I.H.Spetmann. Die Ruhrstadt; II.H.Lohmann. Frankfurt am Main; III. O.Maull. München; IV. W.Bermann. Berlin/
25. S.Passarge /und andere/. Stadtlandschaften der Erde, Hamburg, 1930.
26. H.Wilhelmy. Südamerika im Spiegel seiner städte. Hamburg, 1952.
27. E.Ottenberg. Die Venezolanische Stadt. Geographische Rundschau, 1954. N2.

28. Aroldo de Azevedo. Vilas e cidades do Brasil colonial. Sao Paulo. 1956.
29. Milton Santos. O papel metropolitano da cidade Salvador. Bahia, 1956.
30. R.Klove. The definition of Standart Metropolitan Areas. Economic geography, 1952. N2.
31. Max Sorre. Les fondements de la géographie humaine. Tome I. Les fondements biologiques, essai d'une ecologie de l'homme. Paris, 1953; Tome III. L'habitat. Conclusion generale Paris, 1952.
32. R.E. Murphy and J.E. Vance. I. Delimiting the CBD; II. Comparative Study of nine SBD. Econ. geography, vol.30 /1954/ p.p.189-222, 301-336; III. Internal structure of the CBD. Econ. geography, vol, 31 /1955/, p.p. 21-46.
33. Dickinson. The west-european city. A geographical interpretation, London, 1951.
34. H.Arnold. Die ibgrenzung der Städtlandschaft. Wiss.Veröff. Deutsch. Inst.Länder Kände, 1953. N12.
35. Chauncy D.Harris. A functional classification of cities in the United States. Geogr. Rev., 1943. vol, 33 /p.p.86-99/
36. C.D. Harris and F.L.Ulman. The nature of cities. Annales of the American academy of political and Social sciences, 1945. vol, 242. /p.p. 7-17/
37. John Brush. The hierarchy central places in Southwestern Wisconsin Geographical Rev. 1953. N3.
38. W. Christaller. Die Zentralen Orten in Süddeutschland. Jena, 1933.
39. Compts rendas Congr. Internat. de géographie. Amsterdam. 1938. vol.2. Leiden, p.p. 123-138.
40. C.J. Galpin. The social anatomy of an agricultural community. Univer.of Wisconsin agricultural Experiment Station. Bulletin 34, 1915.
41. C.J. Galpin. Rural life, New York, 1918.
42. R. Dickinson. City, region and regionalism. London, 1947.
43. John Brush. The urban hierarchy in Europe. Geogr. helvetica. 1953. N3.
44. Hisao Nishioka. The location of a city and its effect on total cost of transportation. /Geogr.Rev.Japan/, 1954.N3.
45. Hubert W.King. The Canberra-Queenbeyan simbiosis. Geogr. Rev.1954.N1.

46. J.G. Kohl. Der Verkehr und die Ansiedelungen der Menschen in ihrer Abhängigkeit von der Gestaltung der Erdoberfläche. Dresden und Leipzig, 1848.
47. Howard J. Nelson. A service classification of american cities. Economic geography. 1955. N3.
48. Z.L. Pownall. The function of New Zealand towns. Annales of Assoc. Americ. geographers. 1953. N4.
49. M. Jefferson. The law of the primate city. Geograph. Rev. 1939. vol. 29.
50. G.K. Zipf. The $\frac{P_1 \cdot P_2}{d}$ hypothesis: on the inter-city movement of persons. American Sociological Rev., 1946, vol. 11 /p.p. 677-686/
51. G.K. Zipf. The hypothesis of the minimum equation as a unifying social principle. American Sociological Rev., 1947. vol, 22. /p.p. 627-650/
52. J.Q. Stewart. Empirical mathematical rules concerning the distribution and equilibrium of population. Geograph. Rev. 1947. vol. 37 /p.p. 461-485/
53. The determinants and consequences of population trend. Population studies N 17. United Nations, Department of Social Affairs /population division/ New York, 1953.
54. E.W. Burges. The growth of city. B.KH.: R.E. Park, E.W. Burges and Mac-Kenzie. The city, Chicago, 1925.
55. H. Blumenfeld. On the concentric-circle theory of urban growth. Land Economics, 1949, vol. 25. /p.p. 209-212/
56. R.M. Hurd. Principles of city land values. New York, 1924.
57. H. Hoyt. The structure and growth of residential neighborhoods in american cities. Washington, 1939.
58. Charles W. Elliott. Open spaces in the regional plan. The american city. 1929. july.
59. R.U. Ratcliff. Urban land economics. New York, 1945.
60. Charles Magley. Amazon town: a study of man in tropics. New York, 1953.
61. Evrett C. Hughes. French Canada in transition. London, 1946.
62. La géographie française au milieu de XX siècle. Paris, 1957.
63. J. Beaujeu - Garnier. La géographie de la population, Paris 1956.
64. J. Beaujeu-Garnier. Développement de la géographie de la population.

65. H.E. Bracey. Towns as rural service centres. Inst. of British geographers, 1954. Publ. N19.
66. J.E. Brash and H.E. Bracey. Rural service centers in south-western Wisconsin and southern England, Geogr. Rev. 1955.
- .o.o.o.o.

James, E. Vance Jr.:

A lakóhelyek és munkahelyek övezetsei és a város dinamikájának elemzése a városföldrajzban.

/Labor-Shed, Employment Field, and Dynamic Analysis in Urban Geography. Economic Geography 1960. 36. kötet, 3. szám./

Az utóbbi években nagy figyelmet fordítottak a város-terület komplex szerkezetének kérdésére. Vizsgálták a városon belüli közlekedést éppúgy, mint a külvárosok szerepét, melyeket a funkcionális város integráns részeinek tekintettek. Fel kellett ismerni, hogy a városok fejlődésében bekövetkezett decentralizáció nem csak a lakosság elhelyezkedésében észlelhető, hanem a városi tevékenység olyan területein is, mint a kereskedelem és az ipar. Az urbanizmus kutatóinak az agyában a városszerkezetről egy dinamikus felfogás kezdett megszületni. Teljesen elfogadottnak látszik, hogy a sokat emlegetett városkomplexum valóban az, fejlődésében éppúgy, mint alakításában. Lassanként arra az eredményre jutunk, hogy az átalakulás az abszolút növekedéshez kapcsolódó tényezőkől ered; közelebbről - úgy tűnik - a technológia és a közlekedés rendszerének megváltozásából. A városföldrajz területén belül a kutatás otthonosabban érzzi magát a közlekedési vonatkozások irányában, mint a technológiai beható elemzésében. E tanulmány kitűzött feladata az, hogy megvizsgálja, mi a városszféra belüli közlekedés fejlődésének hatása a terület funkcionális szerkezetére.

A tanulmány három kérdéssel foglalkozik; 1. A dinamikai elemzés olyan rendszerének felállítása, mely a városok gazdaságföldrajzában működő hatótényezők megragadására irányul, 2. Az erővonalaknak megfelelő városszerkezeti modell megalkotása különös tekintettel a közlekedésre, és 3. Az analízis módszerének és a modellnek a kipróbálása a tényleges helyzettel való összehasonlítás által.

A városok gazdaságföldrajzának munkaterülete

A klaszikus közgazdaságtan az ember anyagi életének három aspektusát vizsgálta - a földet, a munkát és a tőkét. A gazdaságföldrajz, és annak részeként a városföldrajz - a közgazdaságtannal szemben elsősorban a tágabban értelmezett "föld" vizsgálatára irányult, valószínűleg abból a feltevésből kiindulva, hogy a földrajz mindenekelőtt tértudomány, következésképpen a másik két gazdasági aspektus vizsgálati körén kívül esik. Ez az indoklás nyilvánvalóan ött téved, hogy nem tesz különbséget a színhely, és annak alkatrészei között. Nem vitás, hogy a gazdaságföldrajz - a közgazdaságtan operatív jellegével szemben - kell, hogy lokatív természetű legyen, de ugyanakkor a gazdaság térbeli szerkezetének megértése legalább annyira feladata a földrajznak, mint a gazdaságtannak. Ennek a megértéséhez pedig nem elég az elhelyezkedés vizsgálata, hanem az okok és folyamatok felderítése is szükséges. A munka és a tőke kérdéseit elmellőző gazdasági földrajz teljesen értelmetlen valami.

Hogy a gazdaságföldrajz művelői túl óvatosak voltak a tudományukhoz logikusan hozzátartozó teljes kutatási terület felderítésében, az világosan kitűnik akkor, ha a gazdaságföldrajzi vizsgálatok által felölelt területeket felbecsüljük. A mezőgazdasági földrajz iránti érdeklődés jóval nagyobb arányú volt, mint amekkora ennek a jelentősége a gazdasági életben. Még a városföldrajzban is, mely pedig nem könnyen teheti magáévá az anyatudománynak a mezőgazdasággal szembeni elfogultságát, még itt is az érdeklődés elsősorban az abszolút értelemben vett föld: a területfelhasználás felé irányult. Senki sem vonhatja kétségbe a geográfus jogát ehhez a munkaterülethez, és mi csak azért választottunk korlátozott de nem tilos területet, hogy eljussunk azokhoz a tágabb határokhoz, amiket a logika engedélyez a gazdasági földrajznak. A gazdasági földrajz fejlődése most arra irányul, hogy elfordulva csak a területi problémákra korlátozott földrajztól, előrehaladását a gazdaságnak a tőke és munka-aspektusának tanulmányozásával keresse. Az elhelyezkedésre vonatkozó elemzés sem hagyhatja figyelmen kívül ezeket az oldalakat; valóban Stewart és Warntz /1/ szerint a népesség vizsgálata adja meg elsősorban a gazdaságföld-

rajz problémáihoz a megoldás kulcsát azáltal, hogy közvetlen kapcsolatban áll a munkaerőellátással, és az árukkal, szolgáltatásokkal való ellátással. Így tűnik, hogy szükséges a városföldrajz koncepciójának hasonló kiszélesítése is. A kutatásokat nem csak a tőke és munka kérdésére kell kiterjeszteni, hanem a mozgékonytságot is úgy kell felfognunk, mint a város gazdaságföldrajzi alkatának egyik formáló tényezőjét. A városi népesség mozgékonytsága napi és hosszabb periódusu mozgásokban nyilvánul meg. A városszerkezetnek az angol városföldrajzra jellemző morfológiai megközelítése éppúgy, mint az amerikaiakra jellemző funkcionális módszer olyan koncepcionális rendszer kialakítása felé irányul, mely eltulozza az állandó vonatkozások jelentőségét a változók rovására. Ugy tűnik, hogy a területfelhasználásra összpontosuló szemlélet /akár morfológiai, akár funkcionális alapon/ az időbeli kontinuitást, szükségszerűen elhomályosítja, amelyet pedig világosan kifejez a város és annak szerkezeti kialakulása. Gyakran elfelejtjük, hogy város-szemléletünk is gyorsan változó.

A városok gazdasági földrajzának tárgyköre megköveteli a dinamikai vizsgálat rendszerének felállítását. Ezen felül, hogy megértsük a városok gazdasági életét, ahhoz nem elég a munka és tőke szerepének csupán formális elismerése. E célok elérése végett a városkomplexumon belüli közlekedés fejlődését tanulmányoztuk, s ez azt a reményt nyújtja, hogy fel lehet állítani olyan gondolatrendszert, melynek segítségével ki lehet küszöbölni a korábbi kutatások hibáit. A városi közlekedés igen nagy mértékben szinte kézzel fogható kifejezése a munkaerő forrásának, folyásának, felhasználásának és mennyiségének. Hozzátehetjük, hogy ha fel lehet tételezni valamilyen logikai kapcsolatot az ipar termelékenységé, a kereskedelem forgalma és a lakóhely közgazdasági jelentősége között, akkor a városi belső közlekedés tudja a legszabban kimutatni ezt a kapcsolatot. Végül, mivel a közlekedési rendszer a maga természetéből kifolyóan változó és fejlődő valami, nagyon gyorsan bizonyítékot szolgáltat a városrégió dinamikus fejlődéséről. Bár a városok gazdaságföldrajzának még más aspektusait is fel lehet találni, hogy kitöltődjenek a városokról való elgondolásaink hézagai, úgy tűnik, hogy egyedül a városon belüli közlekedésben

találjuk meg a gazdasági életnek azt az átfogó attrakcióját, mely lehetővé teszi, a különböző jelenségek egyetlen összerakozó tényezővé való kombinálását, mely egyuttal fel is térképezhető és elemezhető.

A város dinamikai szerkezete

Mielőtt megkíséréljük a népességnek a városrégióon belüli mozgására vonatkozó vizsgálatot, fel kell vázolni a cirkuláció hátterét. Történetileg a népességnek a városon belüli nagy területre kiterjedő mozgása meglehetősen új jelenség. Az európai városokról és a gyarmati amerikai ipar forradalom előtti város-előzményeiről szóló adatok azt mutatják, hogy a lakóhely és a javak termelése és elosztása fizikailag közel voltak egymáshoz, gyakran ugyanabban a városrészben sőt épületben helyezkedtek el. Az iparosodást megelőző városi közlekedést nem annyira a termelés, mint a vásárlás és eladás alakította ki. Nyilvánvaló, hogy a termeléshez szükséges nyersanyagokat a városon kívüli területekről kellett beszerezni, de ez a körülmény inkább külső, mint belső kapcsolatot eredményezett. Az ipari fejlődéssel a munkahely és lakóhely kezdett elválni egymástól. Iparnegyedek, kereskedelmi negyedek és lakónegyedek jöttek létre. A gyár és üzlet sajátos elhelyezési igényei az arra alkalmas területeknek olyan értéket kölcsönöztek, minek következtében a lakásoknak meg kellett szünniök.

A város ipari területein a műhelyt felváltotta a gyár. Itt az energiaellátás megkövetelte a termelésnek a gyárépületben való koncentrálását, és kialakult a "gyárfalu" /mill villa-ge/ funkcionális egysége. Lowellben /Massachusetts/ a vízierő meglehetősen nagyfokú koncentrálásának a lehetősége létrehozta az Egyesült Államok egyik legelső, valódi ipari városát. Vízierőre települt gyárak épültek végig a Merrimack folyó mentén és vízierőt szállító csatornák ágaztak ki belőle. Bár az egymás mellé települt gyárak létrehozták a munkások elhelyezésére a maguk külön "faluit", ez nem sokkal azelőtt volt, hogy a gyár és lakás közötti kapcsolat azétszakadt és a munkaerő az egész komplexum területén cirkulálni kezdett. Nem vitás, hogy a magas fokon szervezett pénzgazdálkodás maga után vonta a gazdasági tevékenység specializálódását, amivel együtt járt a terület

felhasználásának szakosodása. A gyarmati Amerika, néhány város-előzménytől eltekintve, nem rendelkezett fejlettebb kereskedelemmel. Általában a boltok raktárkészletét a cukor, só, szeg, üveg és néhány más szükségleti cikk képezte. De a gyári munkásság kialakulásával a mindennapi szükségleteket is vásárlással kellett megszerezni, és így a kereskedelem rohamosan fejlődött. Erdemes megemlíteni, hogy Lowellben az üzletnegyed a Merrimack, Concord folyók és a Pawtucket csatorna közötti szigeten nőtt ki, szorosan kapcsolódva az első "mahinokhoz" és a mellettük kialakult lakótelepekhez. Így ez az "ipari" mag lett egyben a kereskedelmi góc, mielőtt a kereskedelem a város vidékével is kapcsolatba került.

Hasonló kapcsolat állott fenn a kikötő vagy vasuti állomás és az üzletnegyedek között a közlekedésre alapozott városokban is, ahogy az 1. ábra mutatja. /2/

A Michigan állambeli Marquette városban a kikötő a South Harbor /Déli Öböl/ mellé települt a város alapítása idején és az üzletnegyed ettől befelé a szárazföld felé épült ki. /3/ Amikor az Union Pacific Railroad létrehozta Cheyenne városát, /Wyoming/ 1867-ben, az állomást ott építették fel, ahol a vasutvonal a Crow Creek-et utoljára keresztezi. Az üzletnegyed gyorsan kiépült a vasutvonal mentén létesült első utcában. Ezekből a tényekből és más megfigyelésekből is kitűnik, hogy még azokban a városokban is, amelyek eredetileg nem kereskedelmi központok voltak, az üzletnegyed elhelyezkedésében a gazdasági ósmag /kikötő, pályaudvar, gyár vagy bánya/ mellé irányuló tendencia mutatkozik, miáltal az ottani közlekedési fókusz megerősödött.

A múlt század közepén az amerikai városokról feljegyezték, hogy funkcionális alapon megkülönböztethető negyedekre tagolódik. Nem lehet megfélekedezni róla, hogy létre kellett hozni a városon belüli közlekedésnek a megfelelő eszközeit, hogy újabb városoknak ez a tagozódása könnyebben létrejöjjön. Az ipari forradalom hazai szakaszában az ország nagyobb városai sorra kísérleteztek a városi közlekedés megoldásával. New Yorkban már 1832-ben lóvasutat építettek, nemsokára Boston és Philadelphia is követték a példát. A villany vasutat Richmondban 1837-ben alkalmazták. A nyugati féltekén Bostonban épült az el-

ső földalatti 1894-1898 között. A század kezdetétől a lévon-
tatásu "omnibusz" jellegzetes volt a nagyobb településekben.

A társadalmi és gazdasági fejlődés

Bemutattuk, hogy általában a városok magja vagy gyuj-
tópontja az alakuló város eredeti központjából nőtt ki. A leg-
több amerikai város fókuszja a fejlődés korai stádiumában ki-
csi volt és sokféle funkció tömörült benne. Salem városának
gyarmati kereskedői és hajótulajdonosai a kikötő közelében lak-
tak, és még ma is látható Federal Streeten a vízpart és a vá-
rosi házak sorai közötti fizikai kapcsolat, amelyek a hajózás
jövendelméből épültek. Hasonló kapcsolatok deríthetők ki az o-
lyan városokban, mint Charleston, Newport, Boston és Portsmouth,
amelyekben a tradíciók tisztelete megőrizte a 18. sz-i terület
felhasználási rend nyomait. De a legtöbb amerikai városban, ahol
a hagyományokra kevésbé adtak, a tények azt igazolják, hogy
olyan egymást követő erők alakultak ki, amelyek ellentétesek
voltak ezzel a kevert területfelhasználással. Az olyan tanulmá-
nyokat, mint pl. Yankee City összehasonlítjuk a "tipikus" ame-
rikai várossal szóló beszámolókkal, az derül ki, hogy az átlag-
város meglehetősen képlékeny társadalmi szerkezetéről
generációra egy olyan földrajzi successiót eredményezett, amely
együttthaladt a társadalmi szükségletek fejlődésével. A lakóte-
rületek kifelé tolódtak, és a lakó és munkahely kapcsolata min-
den generációban egyre lazább lett. Ugy tűnik, hogy a mult szer-
kezeti rend csak ott maradt meg, ahol a legmagasabb-társadalmi
rang /pozíció/ történeti elsődlegességből származik.

Számos tanulmány azt mutatja, hogy másutt a társadal-
mi státusz össze kapcsolódik a lakóhellyel és a lakóhely-kasz-
toknak ez a rendszere generációról generációra változik. /4/
A mi társadalmunkban a jobb gazdasági helyzetre való törekvés
egyik fő célja a "rangosabb helyre" való beköltözés, a terüle-
tek ilyen értékelése viszont időről időre változik.

A város fejlődése tehát szükségszerűen a gazdasági
viszonyoktól függ. Nem csak a város területi növekedése a jele.
ennek a változásnak, hanem a mellett szerepe van a gazdasági
értékelésnek is. A multban lehetséges volt, hogy az ipar, a ke-
reskedelem és a lakás szoros térbeli kapcsolatban legyen egy-

mással - még akkor is, ha elkülönültek, mivel a város területe nagyon kicsi volt. Gondoljunk csak arra, hogy a legújabb kutatások szerint New York City lakóinak száma 1790-ben csak kb. 50 000 volt, 1950-ben pedig 160-szor annyi, s máris világos, hogy a városi táj hatalmas méretű kiterjesztésére volt szükség. Habár a városok beépítési sűrűsége megnövekedett, lakóterületi vonatkozásban az így adódó "nyereség" kisebb, mint amekkorának első pillanatban látszik. A 19. századi slum-ok egy acre-ra jutó lakossága ma csak magas házakkal való beépítés mellett érhető el. A területnek a telephelyválasztás szempontjából való gazdasági értékelésének témaköre tulságosan összetett ahhoz, hogy most részletesebben kitérjünk rá. Meg kell említeni mégis, hogy az "értékelés" a város növekedésétől függetlenül változik. A termelési és a raktározási eljárások megváltozása gyakran elmentéses telephelyválasztási igényeket támasztott, és olyan nagy kiterjedésű területeket kívánt, amelyek kialakítása a városmag közelében teljesen megoldhatatlan volt. De még az üzletekkel hasznosított területeken is, amely pedig bárhol megtelepedhet, telephelyének kijelölésébe csak gazdasági szempontok játszanak szerepet /technikai nem/ - még ezeknél is változik az értékelés, amint ezt kitűnően bizonyítja a New Yorki nyolcadik utca kiskereskedői negyedének megsemmisülése. /5/

Sok tény bizonyítja, hogy ezek a változások inkább az autóhasználat elterjedésének tulajdoníthatók, mint a város abszolút terjeszkedésének. Amint a társadalmi értékelés evolucionárius, ugyanugy a gazdasági értékelés is csak akkor érthető meg, ha egy, az idő függvénye szerinti változót hozzáadunk.

Bár nem volt mód arra, hogy a társadalmi és gazdasági fejlődés precíz jellemzését, részletesen elemezzük, fontos, hogy ezt a fejlődést megértsük. A város dinamikus természete ezekből a technológiai, gazdasági és társadalmi erőkből ered, de ezek - mintegy a mikrokozmosban - a belső közlekedésben is kifejezésre jutnak, amelyek a tényezők bármelyikéből eredő fejlődéshez alkalmazkodók.

A városi közlekedés sajátosságai

A város belső közlekedése több ágra bontható az utazás célja szerint. Nyilvánvaló, hogy a mozgás az egyének gazdasági és társadalmi érdekeiből ered. Kétségtől e mozgások

közül legnagyobb méretű az, amely a dolgozóknak a lakóhely és munkahely közötti közlekedéséből adódik. Ezt nevezik általában napi munkautnak. Egy másik gazdasági jellegű közlekedés a vevők utazása, értve ezalatt mind háztartás számára vásárló egyéneket, mind az üzletembereket, melyet - az előbbi analógiájára - napi vásárlási utnak lehetne elnevezni. Ez a fajta közlekedés sem nem olyan rendszeresen ismétlődő, sem nem olyan biztosan kiszámítható, mint a napi munkabajjárás, de mivel sok embert mozgat meg, és mivel a könnyű elérhetőség nagyon fontos szerepet játszik benne, ezért gazdasági jelentősége mégis közvetlenebb, mint az előbbinek. Bár régebben főleg az üzletközpont felé /és onnan vissza/ irányult és a lakónegyedeken belül folyt le, ma már a napi vásárlási forgalom gyakran távolfekvő kis és nagykereskedelmi, valamint hivatali jellegű városrészek felé irányul.

A gazdasági eredetű közlekedés utolsó csoportja általában kisebb méretű de annál gyakoribb utazásokat tesz szükségessé. Ezt üzleti forgalomnak lehetne nevezni. Ez magában foglalja mind a kereskedelmi kapcsolatok fenntartását a bank egy más hivatali negyedben a mindennapos üzletkötések érdekében az az áruk és szolgáltatások eladását és igénybevételét. A napi vásárlási uttal együtt az üzleti forgalom gazdaságilag racionális, és a gazdasági jellegű tevékenységek telephely problémáinak ebben van a nyitja, mint a philadelphiai kereskedelmi kapcsolatokról szóló tanulmány igazolja. /6/

A társadalmi jellegű városon belüli mozgások sokkal inkább össze-vissza történnek, mint a gazdasági célú utazások. A látogatások földrajzi vetülete egy nagy városban, ha a népesség viszonylag mozgékony, meglehetősen véletlenszerű, bár nincs kizárva, hogy egy alaposabb vizsgálat ki tudná mutatni, hogy az egyedi mozgásoknak az a tendenciája, hogy idővel egy szűkebb társadalmi közösségre szorítkoznak. A szórakozással, pihenéssel kapcsolatos utasáramlás, másfelől a nyilvános vagy üzleti jellegű szórakozás intézményesen kialakított területei felé irányul és sok tekintetben hasonló a napi bevásárlási uthoz, sőt alkalmasan annak egyik fajtájaként is felfogható, amelynek hatása is van az üzleti jellegű szórakozási létesítmények telephelyválasztására.

A városi közlekedés e különböző típusait más-más szempontból vizsgálva azon az alapon lehet csoportosítani őket, hogy az utazási cél kollektív vagy egyedi jellegű-e. A napi munka-ut, a napi bevásárlási-ut és a pihenéssel kapcsolatos közlekedés közös jellemzője a város területének különböző pontjairól származó utasok nagy számának az összetömrülése. Ezzel szemben az üzleti forgalomnak jellemzője a szétszóródás, gyakran azokból a centrumokból, amelyek a napi munkában menetek fókuszát képezik. Mint említettük, a látogatással kapcsolatos közlekedés teljesen egyéni kapcsolatokon alapszik, de ez nem jelenti azt, hogy nincs rendszere, amint a szociológiai kutatások is igazolják. A városszerkezetre nézve a közlekedés e különböző csoportjai konstruktív erők, amit a gazdasági-társadalmi viszonyok formálnak. Többnyire párhuzamosan működnek. E szoros rokonság alapján az egyik csoport vizsgálata alapján is megismerhetjük városformáló szerepüket.

A napi munkabajjárás mint mutató

Az urbanizmus kutatói nem egyforma figyelmet szenteltek a városi közlekedés különböző típuscsoportjainak. Manapság a bevásárlással kapcsolatos utasforgalom vizsgálata került előtérbe, ami a mozgás egyre növekvő alkalmazkodóképességével magyarázható. Gyakran halljuk, hogy mozgékonyabbakká váltunk és így az üzletek távolabb kerülhetnek, de tulajdonképpen a vásárlási terület tágulása inkább az egyéni közlekedés alkalmazkodóképességének növekedéséből ered /szemben a korábbi merev tömeg közlekedéssel/, mint az abszolút mozgékonyaságból. Azonban a bevásárlással kapcsolatos napi mozgásra vonatkozó adatok annyira újkeletűek, hogy történeti visszapillantást adni lehetetlen. Erre - ugyanilyen okokból - a többi közlekedés-típus sem alkalmas, a napi munkában menetel kivételével. Erről, mivel a legrégebb és leggyakoribb, bőséges adatunk van a múltból is. Ezért célszerű, ha a városdinamika megkonstruálásánál ezt vizsgáljuk.

Egy San Francisco-ról szóló újabb munka megadja a napi utazások quantitativ osztályozását az utazás célja szerinti csoportosításban. /7/ Bár a tanulmányban használt osztályozás eltér az itt alkalmazotttól, át lehet csoportosítani az adatokat, hogy az összehasonlítás elvégezhető legyen. A két beosztás között a legfőbb különbség az, hogy a mi elképzelésünk sze-

rint minden utnak meg van a fő célja, míg a Californiai tanulmányban összetett utazások egyes "szakaszait" különböztetik meg. Mivel tény, hogy a "hazautazás" hozzákapcsolódik a különböző célu utazásokból való visszatéréshez, a hazautazás adja a napi utak legnagyobb részét /37,7%/. A nem hazafelé irányuló utazások közül /27,3%-kal/ a munkabajárás aránya a legnagyobb, amelyhez hozzá lehet még számítani a távolsági utasoknak az autóbusz vagy vasuti végállomásokhoz való elszállítást /5,5%/, és az iskolába-menést /2,9%/, azaz együttes arányuk 35,6 %. Sorrendben ezután a "szórakozási és társadalmi célu /látogatás/ utazások" következnek 12,2 %-kal. A bevásárlással kapcsolatos utazások 6,2 %-ot tesznek ki, míg az "üzletlebonyolító utazások" /ügynökök, orvosok stb/ 4,1 %-ot. A többi csoport: ebédremenés /1,9/, repülőtérre és vasutállomásra való átszállás /1,2/ és orvosi kezelésre /1,1/ való járás. A mi szempontunkból az a fontos, hogy a nem hazafelé irányuló utazások közül a munkabajárás százalékos aránya a legnagyobb.

Kate Liepman munkája

Ámbár angol viszonyokra vonatkozik, a napi munkabajárás indítékainak összefoglalására Kate Liepman írását idézzük. /8/ A napi munkabajárásban azt a feladatot, amit ez a napi mozgás-áramlás betölt topográfiai és gazdasági-társadalmi részre bontja. A munkabamenés topográfiai okai magukban foglalják a város-terület fizikai strukturájának különböző aspektusait, amelyek napi mozgásra készítetik a dolgozókat. A gazdasági és társadalmi okok magukban foglalnak számos nem a területiségből származó tényezőt, amelyek belső áramlásra vezetnek. Ezek között a munkahelyre való utazás igazi lényegét abban a szerepben látja, amit a nagyipari termelésben, a nagykereskedelemben, a munkaerő-piac kitágításában és az elhelyezkedési lehetőségek növelésében, az ipar terjeszkedésének és reorganizációjának a mozgékony munkaerő általi megkönnyítésében, a munkaalkalmak szezonjellegű fluktuálásának kiküszöbölésében, bizonyos iparágak lehanyaglásában és helyettesítésében, és a munkaerő szokásos mobil részlegeinek mozgásában betölt. Ráadásul a napi munkabajárás elősegíti a család egységének fennmaradását, amikor több tagja is dolgozik, mivel lehetővé teszi, hogy az asszony és a nagyobb

gyerekek is hozzájáruljanak a család jövedelméhez.

Hogy ez a munkával kapcsolatos apály-dagályszerű mozgás amely az Egyesült Államokban "commutatio" néven ismeretes, milyen lényeges a városkomplexum működése szempontjából, az könnyen belátható. E nélkül el sem képzelhető a tömegárut gyártó üzem, a központi üzletnegyed, vagy egy nagyobb rak-tárnegyed. Ujból Liepmanra hivatkozva azt mondhatjuk, hogy a munkahelyek zsufolódási zónákká váltak, a lakóhelyek és külső peremvárosok pedig szétszóródási zónákká alakultak.

A zsufolódás /confluxio/ zónája

A város funkcionális szerkezete értelemszerűen a szétszóródás és zsufolódás fogalmán keresztül elemezhető, különösen ha a különböző rendeltetésű városrészek viszonylagos elhelyezkedését próbáljuk megmagyarázni. Az áramlásoknak az a-nalizálására 3 tényező szükséges. Az első és legulapvetőbb a zsufolódási övezet, tehát az a rész, ahol a város kialakítja a maga gazdasági vagy intézményszerű, alapszükségleteket kio-légítő vagy másodlagos, ipar, kereskedelmi vagy igazgatási szervezetét. Kiderült, hogy a zsufolódás eredeti övezete a vá-ro-s telepítőtenyezője, és valóban, a közgazdászok által kidol-go-zott telephely elmélet elsősorban erre az övezetre alkalmaz-ható. A város többi része úgy fogható fel, mint ennek a zóná-nak járulékos, kiegészítő része, és a telephelyelmélet erre csak közvetve vonatkoztatható. Az utak találkozása, mely álta-lában összekapcsolódik a központi üzletnegyeddel, a vasut vagy folyóvíz implicite részt vesz az ipari telephely létesülésé-ben, a bányavárosokban pedig nyersanyaglelőhelyek a bányaváro-sokban inkább a zsufolódási övezetek mint a szóródási övezetek helyhatározója.

A szóródási övezet

A városszerkezet dinamikus vizsgálatának második ele-me, a szóródási övezetből épül fel. Mind céloztunk rá, ezek a zónák vagy a központi szerepkörű város lakóterületei, vagy o-lyan városon kívüli telepek, amelyek a belső forgalom magyará-zata szempontjából a zsufolódási zónákhoz hasonlíthatók, de mi-g azok önálló tényezők, addig ezek fejlődése a város fekvéséhez való viszonylattól függ.

Végül a dinamikai elemzés megkívánja a szóródásban és zsufolódásban rejlő közlekedés-rendszer vizsgálatát is. A közlekedés címszó alatt mind a napi mozgás jelenlegi kerete, mind pedig a szállítás fejlettségi foka érdekel bennünket. Az utóbbit jól megvilágítja az a kontraszt, amely a középkori város gyalogforgalom és a modern város önmeghajtáson alapuló közlekedés-rendszere között fennáll. Parkins 1930-ban Nashville-ről írva, /9/ a központi üzletnegyedben két szekciót különböztet meg: "...az egyik a múlté, a másik a jelené és jövője." Az egyik a gőzhajó és a lóvonatú korszak idejében jött létre, a másik az autó korszakában." A közlekedés fejlettségi foka befolyásolja a mozgás hatótávolságát, célját, a résztvevők számát és az áramlás egyéb olyan vonatkozásait, amelyek állítólag hatnak a városmorfológiára.

Elővárosok és bolygóvárosok

Az az ellentét, ami a helymeghatározó tényezőknek a zsufolódási zónákra és a szóródási övezetekre való applikálásában megnyilvánul megkívánja, hogy éles különbséget tegyünk abban a terminológiában, amelyet a központi városon kívüli funkcionálisan egymástól eltérő területek megjelölésére használunk. Azt javasoljuk, hogy az előváros, vagy városkörnyék elnevezés használata az olyan külső szóródási övezetre korlátozódjon, amely igazgatásilag is elkülönül a várostól. Így a lakóterületek két típusát tudjuk megkülönböztetni: a városi lakóterületet és a városkörnyéki lakóterületet. Hogy ez a két típus létezik, az kétségtelen. Szükséges azonban még egy kiegészítő megkülönböztetés a zsufolódási övezetek esetében. Ha a központi város részei, akkor a zsufolódási zónáknak megvan a megfelelő elnevezésük, mint pl. üzletnegyed, ipari terület, raktárövezet. De gyakran elfeledkezünk arról, hogy ennek a zónának a városon kívüli részlegeire is distinkciót kell alkalmazni és ezért nem vesszük észre, hogy a területgazdálkodás miképpen működik az elsődlegesen városi területeken, amelyeket - kimondottan gazdasági jellegüknek megfelelően - tulnyomóan a területgazdálkodás szempontjai szabályoznak, és másképpen a városkörnyéki területeken, amelyek területi és funkcionális tekintetben egyaránt alárendelt /másodlagos/ helyzetben vannak. A városon kívül fekvő, de elsődlegesen gazdasági területek esetében helyesnek lát-

azik a bolygóváros elnevezés értelmének szűkítése azokra a szekciókra, amelyek a városi lótalapját képezik. Ezek a külső fekvésű zsufolódási övezetek a dinamikus analízisnél azért fontosak, mert a szóródási övezetekből a városközpont felé irányuló mozgás azonos azzal, amely a bolygó városok zsufolódási zónájába irányul. Az ilyen munkahelyre irányuló napi utazások csak ott hoznak létre belső központ felé irányuló mozgást, ahol az elővárosok részben már bolygóvárosokká fejlődtek.

A dinamikai analízisnek ezekkel az elemeivel - zsufolódási övezetek, szóródási övezetek, és az ezekhez kapcsolódó közlekedés - fel lehet állítani a városszerkezetnek olyan elméleti modelljét, amely a várost formáló erőkből vezethető le. Az ilyen modellt fel lehet használni kísérleti mintának, de el is lehet vetni. A tanulmány ilyen modell felállítására vállalkozik és igazolni próbálja annak érvényességét.

A növekedés areális szelekciója

Mielőtt a város dinamikus szerkezetének problémájára rátérnénk, legyen szabad elmondani néhány gondolatot arról, hogy mennyire szükség volna a város területi terjeszkedésére vonatkozó alaposabb koncepcióra arról, amely egyöntetűen csak a peremek tágulásának fogja fel. Ha feltételezzük, hogy minden város egy kezdeti mag /a zsufolódási zóna/ körül növekszik, amit a város fekvésében rejlő gazdasági energiák kiaknázása hozott létre, azt is feltételezhetjük, hogy e lehetőségek megvalósulása egyszerűen a peremek tágulásában jelentkezik, és így a városmag körül a növekedési gyűrűk sorozata jön létre. A beépített terület rádiuszának megkétszereződése megnégyszerezné nyilvánvalóan az új rádiuszhoz tartozó területet. A potenciális városterület elméletileg a rádiusz növekedésének hatványfüggvényeként fogható fel. Ez a tény világosan oda vezet, hogy hamarosan bekövetkezik a szelektálódás az egymás után sorakozó növekedési övek területfelhasználásában. Még az olyan esetekben is, ahol a felszíni és igazgatási viszonyok kikapcsolhatók az alakítóerők közül, még ilyenkor is igaz, hogy a növekedés területileg szelektíven hat. A városi és falusi területek síkvidéken éppúgy, mint dombvidéken kinyújtott ujjakhoz hasonlóan egymásbafonódnak, s a nyulványok a városi területfel-

használás minden formáját magukban foglalják. A növekedés szelektív jellege a terület fentebb jelzett földrajzi terjeszkedésétől függ. Sugárszerű terjeszkedés olyan gyorsan növeli a területet, hogy lineáris függvényként felfogható városfejlődéshez nincs szükség valójában akkora területre, mint amekkora a potenciálisan megszerezhető föld. A város külső övezeteiben tehát csak a "jobb" területek használatbavétele szükséges. A föld az általában ismert fizikai földrajzi tulajdonságok mellett, a magasabbrendű városi közlekedés hatására minősül "jobb"-nak. A közlekedés vizsgálata többet árul el a várost formáló tényezőkről, mint a fizikai fekvés sajátosságának vizsgálata. A közlekedés állandó "revízió" alatt áll, mivel fejlődik a technológia, változik a közgazdasági gondolkodás, megváltozik a társadalmi magatartás és csökken a munkaidő. Rövid-formulában, a közlekedésben összegeződnek ezek a gazdasági és társadalmi változások és az eredményt nagyon világos földrajzi vetületben adja meg.

A dinamikus szervezés modellje

Ismétlésképpen azt mondhatjuk, hogy a dinamikus elemzés az eredeti zsufolódási övezet meghatározásán alapul. Az 1. sz. ábra 4 várost mutat be, és jelzi ezt a kezdeti magot. Egy felől, amikor még a városiasodás legáltalánosabb mozgatója a kereskedelem volt, logikai alapon azt vitatják, hogy az esetek többségében az a pont lett a városmag, amely könnyen elérhető a kereskedelmi vonz sterületről és a gyárak termelési helyéről. Nagyon sok amerikai városról, főként a Közép-Nyugaton, ez a mag valószínűleg a vasutállomásnál volt, ahol a szállítmányok átvétele a legkönnyebb volt. Így a tipikus kereskedelmi központ a vasutra orientálódott; amint erre Cheyenne kitűnő példa. Annak ellenére, hogy ez a város "vasúti város" volt, abban az értelemben, hogy létalapja inkább a vasut üzemeltetése volt, mint a kereskedelemben az állomás és az üzletközpont egy összefüggő, bár kettős zsufolódási zónát alkot. Másfelől azonban, ha a város eredetileg ipartelep bányaközpont, kikötő vagy üdülőhely volt, írható, hogy a gyár, a bányaközpont helye, a vízpart vagy a festői környezet "telepítette meg a várost". Ehhez kapcsolódhatott az üzletközpont és visszatérve az 1. ábrához megállapít-

ható, hogy így is volt. A gyár és üzletnegyed összeforrott Lowellben, a kikötő és az üzletnegyed Marquette-ben, viszont Scranton-ban és egy a helyi bányákhoz képest centrális helyzetű pontot foglalt el a központi üzletnegyed. További vizsgálatoknak kell eldönteni, hogy a kezdeti zsufolódási övezetnek ez a kettőssége mennyire kivétel nélküli, de az idézett példák arra mutatnak, hogy a kezdeti zsufolódási övezet és az üzletközpont között azonos funkcionális kapcsolat állott fenn.

Az eredeti zsufolódási övezetet a maga üzletnegyedével logikusan a lakóterület, a szóródási zóna övezhetné. A legtöbb amerikai várost még akkor alapították, amikor a belső közlekedés főképpen gyalogszerrel történt. A munka- és lakóhely közelsége tehát lényeges volt. A lakógyűrű tehát tipikusan tételezhető fel a városokban - és a kimutatott példák igazolják ennek a feltételezésnek a valóságát. A munkaterületek egymásután bekövetkező növekedése két módon mehetett végbe. A kereskedelem esetében - a hozzákapcsolódó magas telekérték lehetővé tette a házgyűrű egy részének beolvasztását és kereskedelmi célokra való átalakítását. A központi üzletnegyed terjeszkedése hozzánnövekedés által történt. Az ipari és közlekedési funkciók növekedése külső ujratermelődés révén ment végbe, valószínűleg azért, mert gazdaságilag képtelenek a lakóházak megsemmisítésére, helyük elfoglalására. Lowellben új ipari falvak épültek, Marquette-ben a North Harbor /Északi kikötő/ dokkjai terjeszkedtek. New York növekedése hasonló: felépült a Port Newark, Rayonne és a többi külső kikötő, amelyek azonban egyetlen kikötő részei voltak. A kereskedelem és ipar terjeszkedése közötti elontót révén talán magyarázható, hogy miért van a városoknak egyetlen üzletközpontjuk, s ugyanakkor több különböző iparnegyede. Kevésbé világos a kereskedelem jövő fejlődése, amikor kialakulnak az összehangolt külső vásárlási központok. Bár a zsufolódási övezetek széttágulódásának az oka részben az, hogy az ipar nem képes az eredeti lakóterület beolvasztására, előfordul, hogy az iparterület különböző helyeken való kialakulását az indokolja, hogy az ipari termelés igényeinek megfelelő terület nem áll rendelkezésre egyetlen folyamatos szoba formájában, hanem csak egymástól elszigetelt foltokban. /10/ Azáltal, hogy szükségszerű volt az iparnak az a külső terjeszkedése, létrejött

a bolygóváros. Boston példája alapján azt lehet mondani, hogy az eredeti telephelyet a kikötő határozta meg, és rátelapült arra a tombolóra, amelyik a széles öbölbe benyulik. Az üzletnegyed a rakparttól hátra terjeszkedett, és elfoglalta az eredeti félsziget nagyrésztét. Amikor Új Angliában a 18. sz. fordulóján elkezdődött az iparosodás, magában Bostonban nem nagyon akadt műhely a gyáraknak. Ráadásul a tomboló rendkívül szegényes volt vizierő szempontjából. A gyárakat a várostól messze kellett megépíteni. Valtham lett az első textilipari központ, nemsokára felépült a többi bolygóváros is: Lowell, Lawrence, Haverhill, amelyekben textiliákat gyártottak, és Brockton és Lynn, ahol cipőgyártás folyt. Mindegyik gyárváros körül jelentős népesség tömörült, és a szóródási övezetek végső tendenciája az volt, hogy egyetlen városkomplexummá olvadjanak össze. /11/ Valószínű, hogy Új Anglia sajátos polgári társadalom szerkezete szerepet játszott abban, hogy Boston környékén rendkívül széttagolt bolygóvárosok alakultak ki. Emlékeztünk rá, hogy a gyarmati idők végén Új Anglia 3 déli államában a föld kisebb - town-nak vagy city-nek nevezett - polgári közösségek között lett szétparcellázva. A kettő közötti különbség földrajzi szempontból nem fontos, mivel térbeliségüket tekintve egyenértékűek és egyformán meghatározott és behatóbb, önkormányzati joggal rendelkező polgári egységeket alkottak. Ellentétben az Egyesült Államok nagy részével, Új Anglia déli részén már az iparosodás és azt követő urbanizálódás előtt kialakult az önkormányzati egységek komplett hálózata. Bár az ipari korszak előtti önkormányzati egységek egyes helyeken később több részre bomlottak az ipari falvak kialakulásával /pl. Lowell, Maynard, Clinton-Massachusetts-ben/ viszont Boston magába olvasztott néhány közeli várost /pl. Dorchester, Charlestown, Roxburg/ általában azonban sem a szótdarabolódás, sem az egyesülés nem volt gyakori. Új Anglia városkomplexumának tipikus növekedésére az volt jellemző, hogy inkább a városokat övező mellék-települések beolvasztására került sor, és nem annyira földek - a szó elsődleges értelmében - mint a Közép- és Távoli Nyugaton.

Ha feltesszük, hogy eredetileg a munkahely és lakóhely közel szomszédi kapcsolatban voltak, amikor a központi üz-

latnegyed, a tömegérvut termelő gyárak, a nagyobb kikötők megépültek, lehetetlenné vált, hogy mindenki a gyalogtávolságon belül lakjon a munkahelyétől. A városok gyorsan kifejlesztették a szóródási övezeteket, melyek a több részre tagolódott zsufolódási övezeteket kiszolgálták. Amikor kiépült a különböző rendszerű közlekedés nem volt többé közvetlen szomszédság a két zóna között, ezért a kapcsolat igazi lényegét nem lehetett felfogni.

A lakóhely és munkahely közötti kapcsolatot diagram formájában a 2. ábrán mutatjuk be.

Mielőtt a diagramot megtárgyalnánk, a megfelelő terminológiát kell meghatározni. Azt a területet, amelyből egy gyár vagy a zsufolódási övezet a munkaerőt kapta, általában munkaerőellátó területnek szokták nevezni. Azonban Liepman sem nevezi meg azt a területet, amelyiken a diszperziós övezet egy-egy részének lakói dolgoznak. Azt javasoljuk, hogy ezt az előbbivel párhuzamos képződményt munkamezőnek nevezzük.

A munkaerőellátó terület és a munkamező elméleti strukturája

Az a felfogás, amely szerint a város olyan öröknek a terméke, amelyek arra törekcsenek, hogy szóródási övezetek alakuljanak ki előre meghatározható kapcsolat szerint a surlódási övezetek mellett, nem egészen világos, és azért egy olyan elméleti diagram vagy modell kidolgozása szükséges, amellyel összevetve elomezni lehet a jelenlegi viszonyokat. /12/ Az ilyen modellről ki kell rekeszteni minden olyan variációs elemet, amely nincs összefüggésben a város dinamikájával. Ennek érdekében el kell hagyni az olyan igazgatási és felszíni variációkat, amelyek szerkezetben szabálytalanságokat idézhetnek elő. Igazgatási vonatkozásban Christeller műve "egyöntetű formát" javasolt a kis igazgatási szerkezetekre éppugy, mint a városkomplexumokra. Ezek a szabályos határozgek - abból a feltevésből kiindulva, hogy általában a határok egyenes vonalszakaszokból állanak és hogy az igazgatási egységeknek nincs külső területük és nem tartozik egyszerre két egység alá - általánosan elfogadottak lettek, minthogy olyan keretet nyujtanak, amelyek mentesek az esetlegeségektől. A körös szerkezet, amely az egy központ alá tartozó

terület számára a legjobb forma lenne, de a körök egymás mellett fedésbe jönnének, vagy üres foltokat hagynának. A legközelebb eső forma a hatszög. Ha egy hatszögekből álló várost képezzünk, akkor olyan egyforma alakú és nagyságú igazgatási beosztáshoz jutnánk, amely számításba veszi az igazgatási szerkezetet, de a változót konstanssá alakítja át.

Általában a földrajzban a gyengén emelkedő síkság az ember tipikus lakóhelye és bizonyára ki is lehet mutatni, hogy a legtöbb ember ilyen területeken él, sőt továbbmenően, hogy a legtöbb városképző gazdasági folyamat a sík területeken zajlik le. Ha a városi dinamika elméleti modellje számára ilyen területet tételezünk fel ezt nem lehet kifogásolni és hasznos is ennek a követelménynek a szempontjából, hogy a területi alap az ne legyen befolyásolható tényező.

A 2. ábrán feltételeztük, hogy sem a táji, sem az igazgatási keretek nem változnak. Ilyen körülmények között a gazdasági tevékenység területi strukturája az ettől függő városi területi strukturával együtt, két másra nem redukálható változótól függ: 1/ a zsufolódás kezdeti nagy bolygóvárosszerű zónájától való abszolút távolság és 2/ a közlekedés technológiája. Természetesen ez a konklúzió csak olyan viszonyokra alkalmazható, amilyenek a város régióin belül találhatók, nem alkalmazható egy nagyobb városi vagy falusi régióknak egy másik régióhoz való viszonylatában. El kell fogadni, hogy tanulmányunknak nem célja az urbanizmus kezdeteinek tárgyalása és így feltételezzük, hogy a városfejlődés csirája abban az időben már megvolt, amelyre a modell készült.

A városrégióin belül a távolságnak két nézőpontja van: 1/ a kezdeti zsufolódási övezettől való egyenesvonalú távolodás, 2/ az utazási idővel és szállítási költséggel mérhető - a közlekedés technológiájától függő relatív távolság. Kissé utánagondolva belátható, hogy egy adott város-régióin belül az 1. mindig konstans, míg a 2. változik. Ezért a városdinamika vizsgálatakor teljesen logikus, ha a lineáris távolodást időben konstansnak tekintjük, melynek éppen ezért a városstruktúra története szempontjából nincs jelentősége.

A közlekedési technológia a fejlődés
kezdeti szakaszán

A 2-A ábrában hatszögletű város van szerkesztve, melyben az igazgatási egységek központjai közötti távolság megfelel a napi gyalogos vagy lóháton való munkabajárás távolságának. Az amerikai városokban az alapítás idején ez a közlekedés volt használatos, és indokoltnak tűnik, hogy a modell felépítését a legelső ismert példánnyal kezdjük, mely megfelel az akkori sajátos közlekedési technológiának. Ez a távolság kb. 6 mérföldnek vehető, ami 90 perces gyalogutnak, vagy egyórás lovaglótutnak felel meg. Ez a 6 mérföldes távolság egybeesik a dél-új-angliai városok központjai közötti távolsággal és a Középnyugati és nyugati városterületekkel, amelyeknek van központi települése. Ha egy-egy igazgatási egység 6 mérföldnyi átmérőjű volt, feltételezhető, hogy kezdetben a zsufoldási övezet a munkásait egy olyan hatszögletű területről kapta, amelynek sugara 6 mérföld volt /átmérője 12 mérföld, területe 8 négyzetmérföld/. Ez a terület lenne tehát a zónának az elméleti munkaerő-ellátó övezete a legelső fejlődési szakaszban. Hasonlóképpen, bárki, aki egy adott településben tegyük fel, egyik faluban élt, munkahelyet kereshetett egy ugyanakkora területű hatszögön belül. Hogy egy tipikus munkaerő-ellátó területnek és munkamezőnek olyan sémáját alkossuk meg, ahol a kettő nincs egymással fedésben, a 2-A ábra úgy készült, hogy a két övezet fordítottan kapcsolódik egy-egy városi központhoz. Mivel a városok is 12 mérföld helyett csak 6 mérföld átmérőjűek, területük 27 négyzetmérföld egyenként. Bár sem a munkaerővonzóterület, sem a munkaerő-ellátó terület nem foglal magában teljes városokat annak megfelelően, hogy mindegyik zóna inkább egy központi maghoz igazodó külön hatszögű területnek felel meg, nem pedig igazgatási egységek együttesének, nem érdektelen ezt a két zónát azokhoz a városokhoz viszonyítani, amelyekben a munkahelyek vannak, ill. a dolgozók laknak. A gyaloglás és lovaglás korában a munkahely-város ill. a dolgozókat szállító lakóhely-város negyedakkora területű volt, mint amekkora a munkaerő-vonzó ill. a munkaerő-ellátó terület.

Az elméleti diagram további vizsgálatából kiderül, hogy a felvett hatszöges igazgatási területbeosztási témákból következik az a sajátosság, hogy egy meghatározott településnek a munkaerőellátó területe 6 szomszédos központot foglal magában, a munkaerővonzó területe pedig ugyanannyi számú munkahelyet.

A közlekedési technológiában bekövetkezett
fejlődés

A közlekedés első olyan találmány, amelyet a napi munkabajjárásnál hasznosítani lehetett, a vasut volt, amely Angliában és Új Angliában az 1820-as és 30-as évek végén fejlődött ki. A század közepén már "munkásvonatok" közlekedtek és a vasuton való napi ingázás valóság volt. Mivel ez volt a helyzet feltételezhetjük, hogy 1850 körül a dolgozó munkaterülete már túlterjedt a korábbi gyalogos zóna határán és a gyár is munkáit nagyobb területről toborozhatta. Ha a gyárfalu morfológiai formája összevethető az ipari forradalom legelső korszaka közlekedési technológiájával, akkor az elővárosok keletkezését hasonlóképpen - amennyire ma ismerjük őket - a gépi közlekedés kezdetével lehet összekapcsolni.

A gyalogos közlekedés idején a térnek elsősorban abszolút értelemben volt jelentősége. A napi utnak megfelelő távolságon belül a telephelyválasztás nem kötődött az uthoz, mint-hogy a közlekedés egyedi és roppant alkalmazkodóképes volt. Amikor a vasut megjelent, ez az egyöntetűség megszűnt, és kiderült, hogy az előnyös fekvés fontosabb, mint az abszolút távolság. Homogén terület sohasem volt és sohasem lesz minden pontján egyenletesen vasutal ellátva. Valóban, az ország legsűrűbb vasuthálózatával ellátott Új Angliában is ebben az időszakban még a vasutvonalak hossza meglehetősen korlátozott volt. A vasut tehát a gazdasági tér szerkezetébe az egyöntetűséget megbontó elem került bele. A vasut vonalszerű rendszere a települési, a munkaerőellátó és munkaerővonzó terület is vonalszerűséget erőltetett rá. Ilyen vonalas rendszer, mely hatszögletű igazgatási egységekből tevődik össze, látható a vasutkorszakra jellemző 2-B ábrán. A szokott jelöléssel ábrázott vasutvonal köti össze a szóródási és zsufolódási vezetet. Az eredmény az, hogy a tipikusan munka-

erővonzó és a tipikusan munkaerőszolgáltató területek a vasut mentén részben fedésbe kerültek. Mindkettő tulerjedve a központi városon egészen a korábbi szomszédos gyalogzónában levő centrumokig, de másutt feltételezhetjük, hogy a városszerkezetet felépítő egységek olyan városok, vasúti állomások, amelyek központján a vasut keresztül megy. Az olyan zsufolódási terület, amelyen 2 vagy több vasutvonal halad át, előnybe kerülne azzal szemben, amelyet csak egy vonal érint, az a munkaerőellátó terület is, amelynek többszörös kapcsolata van a munkahellyel, nagyobbak lehetők, mint amely csak egyetlen összeköttetéssel rendelkezik.

A 2-B ábrán látható, hogy milyen lehetne a 2-B ábrán berajzolt zsufolódási övezet munkaerőellátóterületének egy lehetséges sémája a vasut korszakában. Szembetűnő a vasutépítéssel konzekvens terjeszkedés és 2 vasutvonal mentén látható a munkaerőellátó terület a csápjainak elágazódása. A feltételezett körülmények között a munkaerőellátó terület 81 mérföld²-ről - amely a gyalog-időszakra volt jellemző - könnyen felnőtt 300 vagy még több négyzetmérföldre a vasut korszakában. Elméletileg igazolható, hogy a munkaerővonzó terület is hasonló - bár valamivel kisebb - növekedést ért el. Az ábrán látható a még gyalogkorban kialakult tipikus szóródási övezet egyetlen vasúti összeköttetéssel és a következetesen kisebb munkaerővonzási terület, mely 250 négyzetméterre növekedett a gyalogkorszak 81 mérföldes területéről. Mindegyik példában a megadott teljes területeket így kell felfogni, hogy egy viszonylagos nagyságot fejeznek csupán ki.

A helyi szükségletekhez alkalmazott technológia

A vasutak kiépítéséből eredő városnövekedés növelte a munkaerőszükségletet és még nagyobb mértékben a munkaerőellátóterületet. Mivel azonban a vasutak nagyon sokba kerülnek és építésük nehéz, továbbá inkább a közép és hosszutávolságu szállításra alkalmasak, ki kellett egészíteni őket kevésbé költséges vasúti berendezésekkel. A közúti vasut, amely felhasználhatja a meglévő utakat és utcákat különösen az 1890-es években fejlődött ki. Minthogy meglévő utakat használ, inkább a ko-

rábbi, gyalog-korszakban kialakult utahálózathoz igazodott, mint a későbbi vasuthálózathoz. A közuti vasutat általában a kevés közvetlen utirány jellemezte, de a vonalak elágazása meg lehetőségen sűrű hálózat kialakulására vezetett. A 2-C ábra egy olyan vasutal ellátott területet ábrázol, amely a közuti vasuthálózat kereteihez idomult. A korábbi munkaerővonzó és munkaerő ellátó területek nyulványai eltűntek és egy magában teljesen radikális rendszer fejlődött ki. Mivel a közuti vasut mint szállítási eszköz kisebb teljesítőképességű, a terület terjeszkedése nem növekedett tal a vasutkorszakban elért határokon. Még a szóródási vagy zsufolódási övezetek centrumának a közvetlen közelében is vannak olyan vasutal és közuti vasutal el nem látott részei, amelyek kimaradtak a munkaerő-ellátó és munkaerővonzó területekből, miután a vasuti közlekedés mellett más alternatíva nem volt, mint a gyaloglás, amelynek hatósugara azonban rendkívül korlátozott.

A közuti vasutak időszakában a munkaerőellátó terület és a munkaerővonzó terület inkább a leágazások révén növekedett, mint a peremek kitágulásából. A modellben a terület növekedett, de a távolságok kifelé változatlanok. A zsufolódási övezet munkaerőellátó területe 700 négyzetmérföldre növekedett, de a külső szélek távolsága még mindig kb. 40 mérföld csak. A munkaerővonzó terület ennél is kisebb, de az előzőkorbeli 250 négyzetmérföldről 500-ra növekedett.

A mai technológia

Az autóközlekedés fejlődése 1920 körül ért el arra a fokra, hogy már széleskörben használták és a közlekedés biztonságos volt, annyira, hogy lehetővé vált a visszatérés a legrégibb közlekedési irányzatra: az egyedi közlekedésre a tömegszállítás helyett. Ez a napi munkabajárást kiszabadította a vasutvonalak mellé kötött tömegközlekedés béklyóiból. Ilyen körülmények között a munkaerőellátó terület újra felvehette a legkorábbi fejlődési fázisra jellemző formáját azzal a fontos módosulással, hogy területe jóval talterjedhetett a gyalogközlekedésre tipikus méreteken. A kialakuló szerkezet megint visszakerülhetett abba az egyszerű helyzetbe, hogy a mun-

kaerőellátó- és alkalmazó- terület külső hatását a távolság határozta meg. Ahol a vasut megmaradt, és gyors, hatékony közlekedést szolgáltatott, ott következett be nagyfokú lehetőség arra, hogy a szerkezeti minta kitüremlett mintegy törésen keresztül a külső, szilárd gyűrűn tülra. Az ilyen vasutvonalat és annak hatását a 2-D ábra mutatja, melyen látható, hogy az elméleti séma hogyan alakul ki az autó korszakában.

Az autókorszak idején a munkaerő ellátó és munkaerővonzó terület főleg a "hészagok kitöltése" révén növekedett. A modellen a 2 előbbi jó néhány ezer négyzetmérföldre növekedett anélkül, hogy a külső távolságok abszolote nőttek volna. Az utóbbi még gyorsabban nőtt és hasonlóan néhány ezer mérföldes kiterjedést ért el. Ez a gyorsabb növekedés logikus, mivel most már nem függ a tömegközlekedéstől. Mivel a tömegek mozgásához ma már nem kell biztosítani a szállítást, a munkaerőfoglalkoztatás viszonylag kis területéhez, a dolgozó szabadon kereshet munkát a napi megfelelő utazási távolságon belül bárhol.

A munkahelyek kialakulása

A munkahelyek kialakulásának legrégibb állapotát a 2-A ábrán szemléltettük. Megmutattuk a későbbi korszakokban is. Ki kell azonban hangsúlyozni, hogy bár egyöntetű teret tételeztünk fel, a vasut és közuti vasut megjelenésekor az egyes területek jelentős előnyöket élveztek, amelyek azokra a zsúfolódási övezetekre vezethetők vissza, melyek legjobban el voltak látva vasutvonalakkal és közuti vasutakkal. Fel lehet tételezni a legjobban ellátott területekről, hogy ez időszakban jelentősen kiterjeszkedtek valószínűleg a gyengébben ellátott területek rovására. A következtetés így vonható le, hogy bár kizártunk a közlekedésen kívül minden más változót, mégsem lehetett kedvező elhelyezkedést kiküszöbölni. Történeti egymásutánban felvázolva úgy tűnik, hogy egyes területek arra hajlanak, hogy az utolsó szakaszban tulsulyba jussanak. Az egyszerűség kedvéért csak egy kimagasló jelentőségű területet rajzoltunk az ábrára.

A várostervezésre való alkalmazás

A város szerkezet fejlődésének a közlekedéshez való viszonyában történt eddigi tárgyalása magában foglalja a városrendezésre nagyfontosságú szituációt, azonban még nem került sor ennek a kifejtésére. A kapcsolat röviden a következő:

Megállapítható, hogy a város dinamikus fejlődéstörténete 2 ellentétes "rendszer" foglal magában. Az egyik rendkívül engedékeny természetű, a másik pedig ugyanolyan mértékben korlátozó formája. Az első és utolsó közlekedési fázisban - a gyalogforgalom és autóközlekedés korszakában - az idő-távolság a városfejlődés egyedüli szabályozója. A simulékonyság, az uli-quitás, és bármilyen észlelhető, világosan meghatározott "gazdasági" jelleg hiánya a gyalogközlekedésben, valamint az egyedi autóközlekedés hatása: rendkívül engedékeny a város területi szerkezetével szemben. Mind a két korszak - a maga sajátos módján - kifejtette a maga hatását a városfejlődésre. A 19. század-közepi ipari város és a 20. század-közepi metropolis jól példázák a következményeket. Az előbbi esetben a város területileg gyorsan növekedett, a sejtosztódáshoz hasonlóan, miközben rengeteg szomszédos területet emésztett fel, mint Lowell példáján láttuk. A vizierőmű körül épült falu kicsiben utánózni kezdte az eredeti várost, miközben egyetlen területté osztotta a munkahelyet, kereskedelmi negyedet és a gyár lakótelepét. Egy olyan "humanitás" született, amely a munka-szerint orientálódott, mindenki, a tulajdonostól, a legkisebb tanoncig a munkahellyel szoros kapcsolatban élt. /13/ De ezek a negyedek messze elszóródtak a város környékén. Ha a területfelhasználás bármilyen rendszere egy tag értelemben vett területgazdálkodás következménye, a munkahely-magok térbeli rendje határozta meg, hogy a város kialakulása hol következett be.

A gyaloglás korszaka és az autóközlekedés elterjedése közötti időben a használatba vett területek kijelölése a költött és gazdasági követelményekhez idomuló vasut hatásához kapcsolódott. Habár a vonalak építésénél - egyes esetekben - nem nagyon ügyeltek arra, hogy lesz-e megfelelő forgalmuk - vagyis létesítésük gazdaságilag indokolt-e - a vasutak és a korai köz-

uti vasutak többségének pénzügyi története /amelyek megelőzték az autót, mivel a későbbi vasutépítés anaxronizmus volt/ azt igazolja, hogy befejezésükbe, vagy elkezdésükbe megvolt a gazdasági igény. A városok nem véletlenszerűen nőttek, és ahol ez a növekedés sorra került, ott már rendelkezésre állott a közlekedésnek megfelelő és hatékony formája. Az autó újra életre keltette az egyéni irányválasztást a város közlekedési rendszerében. Ezzel együtt járt a városok láthatóan máig sem megállítható terjeszkedése és beépülése a környéki tájba. Mivel hiányzott bárminemű érzékelhető gazdasági mérce, amit az egyének napi mozgásuknál alkalmazhattak volna, az utazások szélsőségesen meghosszabbodtak és a lakóterületek pedig nagyon széttagolódtak. E területek elhelyezése gyakran azt bizonyítja, hogy az idő-távolság vagy az utazási költségek gazdasági értékelése teljesen számításán kívül maradt, a helykijelölésben a tervezőnek az a törekvése valósult meg, hogy a területnek a lakóhellyé való kiépítése a lehető legkevesebbe kerüljön. Találóbbr lenne az ilyent városkörzetnek nevezni, mint a városterjeszkedésnek.

Az autóközlekedés engedékeny természete kikapcsolta a reális "általános rendezési tervet" az amerikai városfejlődés szabályozásából. Sajnálatos, hogy ez a kikapcsolás előbb jött, mint a hatékony területfelhasználás-tervezés, úgy, hogy a káosz már akkor megkezdődött, amikor még semmiféle ellenőrző vagy tiltó közhatalom nem létezett. Még ma is a tervező szervek nagyon kevés hatalommal vannak felruházva ahhoz, hogy megvalósítsák a városfejlesztés korszerű terveit. A világ városok hatóságai legfeljebb ilyen rendelkezéseket adhatnak ki: "gazdaságtalan gyorsforgalmu utakat nem szabad tervezni, és ezért nem szabad építeni ezen a nem megfelelő hatékonyságú szakaszon". A városfejlődés dinamikája már rég áthágta ezt a tilalmat.

Ugyanennek a kérdésnek egy másik oldalát világosan körvonalazta a kertvárosok úttörője: Ebenzer Howard, aki 1913-ban ezt írta: "kétséges, hogy a közlekedés kétségtelen javulása, amely az utóbbi 80 évben bekövetkezett, időben egy perccel is közelebb hozta-e a munkahelyet a lakóhelyhez?.... ennek a kiábrándító eredménynek az okát nem kell messze keresni.... ez azért van, mert a fő és végső cél közvetlen és anyagi eredmények elérése volt..." /14/.

A dinamikai elemzéssel kapcsolatban megfogalmazva még határozottabban is mondhatjuk, hogy a napi munkabajjárás idejének megrövidítése azért nem sikerült, mert 1/ a kezdeti zsufolódási övezet - általában a központi üzletnegyed - növekedése, amely nagyon megnövekedette a kellő mennyiségű munkaadó biztosítását a közeli területről. Ez a helyzet a nagyobbértékű városfejlődés szükségszerű következményeként indokolható, 2/ kevés gondot fordítottak arra, hogy az egymás után következő szóródási övezetek helyének megválasztásánál a munkahelyekkel logikus kapcsolatokra, s ez abból adódik, hogy a gépi közlekedés kevés arra, hogy a/ megérleljen olyan a város-tól távolfekvő területet spekulatív alapon való fejlesztésre, amelynek beépítésére egyhamar nem lesz szükség, b/ megnövelje a közlekedési távolságot anélkül, hogy a közlekedés ideje is növekedne, 3/ nem ismerték fel, hogy a szóródási övezetnek a legkisebb szükségtelen elkülönítése az ő zsufolódási zónájától gazdaságtalan közlekedési többletet jelent a napi munkabajjárásban. Amíg a munkások lakásellátása egyedül a privát építetők kezdeményezésén alapul, nem nagyon várható, hogy a lakások elhelyezésében más is szerepet fog játszani, mint a legkisebb befektetés. Angliában a "munkásvonatok" azt jelentik, hogy a nagy közlekedési költségeket törvényileg az egész társadalomra hárítják, és rákényszerítik a vasutakat arra, hogy profitját a teher- és távolsági személyforgalomból keressék meg. Nálunk is a rendező szervek hasonló segítyt biztosítottak a munkásszállító vonatok számára és törvényes kisajátítás által a távolsági gyorsforgalmi utak számára, amit nagymértékben a napi munkabajjárás nehézkes és időtrabló rendszere tett szükségessé.

Ezt a problémát adja fel a tervezőknek a mai technológiai és városfejlődés. Ennek a dinamikának a megértése lényeges a korszerű és gazdaságos várostervezésben. Az angol és amerikai munkásvonatok keletkezésének és működésének tárgyalásához l. Charles Francis Adams J: A vasutak, eredetük és problémáik, New York 1878. c. művét Lösch az ingajaratokban a szállítási költséget úgy tekintí, mint egyéni megfontolás kérdését, a "profit maximalizálásában", mivel az ipari dolgozók-

nak gyakran kell választaniok a között, hogy ott lakjanak-e ahol dolgoznak, vagy pedig az utazási költségek, az alacsonyabb megélhetési költségek, és a vidék gazdaságilag fel nem mérhető nagyobb előnyei /mint napfény és jó levegő/ révén kiegyenlítődnek..." /August Lösch: A telephelyválasztás gazdaságtana.. New Haven, 1954. 99.1./.. Azonban nem vizsgálja az egyéni jólét maximizációja hogyan hat az egyéni és közérdek közötti "egyensúlyra", holott szerinte ez a telephelyválasztás helyességének a végső kontrolja. Kétséges, hogy hosszabb távlatban csak az egyéni jólét vehető-e figyelembe.

A modell kipróbálása

A dinamikus elemzés ismerttetett elméleti váza próbavételt és bizonyítást kíván. Nem találtunk olyan használható adatokat, melynek segítségével a munkaerőellátóterületek történeti sorozatát meg tudtuk volna szerkeszteni.

Ugy látszik, hogy a munkaerőterület általános vonásait meghatározták, de pontos kiterjedése bizonytalan. Egy se-reg nyilvánvaló tény amellelt szól, hogy a közlekedés különböző fejlődési fokainak típusait a vonatkozó elképzeléseink helyesek. De, hogy ezt az elképzelést megvédhessük, ehhez több és részletesebb adatra van szükség, mint ami a munkaerőellátó területekről beszerezhető. A közlekedés- település közötti kapcsolatra vonatkozó elméletet - különös tekintettel a munkaerővonzó területre: Massachusetts-ben terepmunkával próbáltuk ki. Már jeleztük a munkaerőellátó terület és a munkaerővonzó terület közötti összefüggést, és így az ilyen vizsgálat helytálló lehet mind a munkaerőellátó terület, mind a munkaerővonzó terület vizsgálatára is. Naticknak, Boston egyik fontos elővárosának munkaerőellátó területét fogjuk elemezni.

Natick dolgozóinak munkahelyei

Massachusetts keleti részének a betelepítése városi keretek között történt és már korán a területet teljes egészében kitöltötték ezek a városok. Boston létesítése 1630 után 100 évvel Massachusettsnek ez a Worcestertől keletre eső része városközpontok hálózatával rendelkezett, és a mezőgazdaság is nagyon fejlett volt. Az egyik legkorábban alapított

város Natick volt, mely 1650-ben indián missiostelepként létesült, a Charles folyó mellett, Bostontól nyugatra 17 mérföldre. A gyárpar kialakulása a 19. sz. elején, Natick-ot arra a fökre emelte, amely Uj-Anglia déli részére tipikus volt. Elég jelentős cipőipar települt ide. Ugy látszik, hogy a munkaerő főleg a helyi farmokból került ki, amelyek virágzása a század első felében lehanyatlott és gazdasági fennmaradásukat a század második felében erősen kérdésesnek tartották. A Natick-i gyárak első fejlődésszakasza a lovas-gyalogos időkre tipikus munkaerő-mozgást alakított ki. Bár részletes statisztikai adatok nincsenek róla, a szélesköri vizsgálatok azt az elképzelést támasztják alá, hogy a gyárak munkaerőellátó területe maga a város volt, azaz egy kb. 15 négyzetmérföldes terület, és a szomszédos városok szélén álló farmok keskeny szalagja. A Natick-ban lakók, de nem ott dolgozók munkahelyei egy lényegében ezekkel egyező és majdnem azonosan lehatárolható terület lehetett. A század közepén Natick Massachusetts ipari szerkezetének egyik tipikus bolygóvárosa volt.

A vasut 1834-ben érte el Bostonból Natick-ot, ez azonban a napi munkabajárás szempontjából nem hozott változást. Hogy a város továbbra is inkább bolygó, mint előváros volt, azt mutatja az a tény, hogy a vasut kiépülése után még 50 év múlva is Natick keresőinek csak 2,3 %-a járt dolgozni a városon kívülre. Mintha valamilyen tehetetlenségi erő következtében maradtak volna ott a munkahelyek, ahol voltak, jóval azután is, hogy a közlekedés javulása lehetővé tette volna a munkaerővonzóterület kiterjesztését. Ez a tehetetlenség több forrásból eredt. Egyik kétségtelenül a lakosság konzervatívizmusa volt. Az, hogy a városban munkát találtak, állandósította ezt az elhelyezkedést. Végül az, hogy az eredetileg lefektetett vasúthálózat nem volt alkalmas az ingázás lebonyolítására. A 3. ábra mutatja Natick és Boston közötti menetrendet 1841-1951 között egyik jellegzetes évekből. Látható, hogy az első időszakban a két város közötti forgalom nem az ingázás céljait szolgálta 1887-ig. Egyáltalán nem vehető észre a keleti irányú reggeli indulások sűrűsödése. Ebből az időből tudjuk, hogy a személyforgalom nagy részét a két város között a

napi munkabajárás tette ki. 1885-ben valóban, a vasúton utazók 58 %-a ingázó volt, de ugyanekkor Natick keresőinek csak igen kis része dolgozott Bostonban. A város még mindig nagyobb részt a zsufolódási övezetnek egy külső része volt, azaz Boston bolygóvárosa.

Natick lakóinak foglalkozási megoszlása

Hogy bemutassuk Naticknak, mint munkaerővonzó központnak a fejlődését és a fejlődés háttérét felvázolhassuk, közöljük az I. táblázatot. 1882 és 1931 között néhány évből a munkahelyeken adatok állnak rendelkezésre a városban lakó dolgozókról tipikus munkakörök alapján. Minthogy ezek az adatok jelzett évekre a városi hatóságoktól származnak, szükségessé vált általánosítható kategóriákat alkalmazni, semmint foglalkozási csoportosítást használni. E korlátozások mellett is bizonyos jellegzetességek felismerhetők.

Emlékezhetünk arra, hogy a város-régiók elméleti dinamikus rendszerének tárgyalásakor a közlekedés körébe tartozókon kívül minden más változót kiküszöböltünk. Valójában természetesen ezek a tényezők is hatnak. Nem lehet figyelmen kívül hagyni az egyedi földrajzi körülményeket, minthogy itt kikötők, központok, erőművek stb. Kelet-Massachusetts esetében, alapításától kezdve Boston volt a terület igazgatási, gazdasági és népességi központja. A gyarmati időktől kezdve ez volt a legnagyobb sűrűsödési góce. Munkaerővonzó hatása ennek megfelelően nagy volt. Vannak olyan foglalkozási körök, amelyek számára csak a város szolgáltathat megfelelő foglalkoztatási igényt. Ezért fontos, hogy a munkaerővonzó központ problémájának vizsgálatát kiterjesszük a tipikus munkakörökre is. Jóllehet ezt a tényezőt kihagytuk a közlekedés elméleti vizsgálatánál, nem hanyagolhatjuk el, ha a gyakorlati vonatkozásokat elemezzük. Az I.sz. táblázat segítségével megállapítható a foglalkozás hatása a napi munkabajárásra.

Ennek alapján megállapítható, hogy vannak bizonyos foglalkozások, amelyeket leginkább magában Natick-ban gyakoroltak. 1882-ben a város bolygó-jellegű volt, és ezért nem meglepő, hogy az építőipari munkások, gyári dolgozók és a köz-

lekedése munkakörébe tartozók sűme helyben dolgozott. Boston mint központi hely, az igazgatási /főleg államigazgatási/, a szabad foglalkozásuak, félig szabadfoglalkozásuak és a kiskereskedelmi dolgozók számára volt nagyobb jelentőségű. Meg kell állapítani, hogy bár az utóbbi három egy város-régióon belül mindenütt megtalálható, az alkalmazottak erőteljes koncentrálódása mindegyik ágban a központi városban érezhető. Az egymás után következő években jelentős változás az, hogy a Natick-ban alkalmazottak százalékos aránya, lassan csökken, a Bostonban alkalmazott mindenféle kereskedelmi dolgozók, hivatalnokok, szabad foglalkozásuak és közlekedési dolgozók aránya pedig növekszik. Hasonlóan feltűnő, hogy a Natickhoz kötött gyári munka döntő súlya is lassan csökken. Hogy ezt a változást megértsük, meg kell jegyeznünk, hogy Új-Anglia déli részében az ősi textil és cipőiparok lassu hanyatlása Natick-ot erősen érintette. A harmincas évek depressziója alatt a cipőipar teljesen megszűnt, és ha 1951-re rendelkezésre állana összehasonlítható adat, kétséges, hogy a gyáripar 1/4-ét a városban találónk-e. Néhány legjobb helyre telepített ipari zóna felfejlődése a helyben alkalmazottak számára mind abszolút, mind relativ értelemben csökkentőleg hat. Ami megmaradt a városban, azok a tulnyomóan mindenütt megtalálható funkciók: helyi kiskereskedelem, helyi szabadfoglalkozások és más szolgáltatások, a nem szakképzett munka és az építőipar.

Bár az 1951-re vonatkozó adatok nem voltak megszerzhetők, kiterjedt helyszíni vizsgálatok igazolják erre az időpontra azt a következtetést, hogy a város már alig sorolható a zsufolódási zónába. Ez részben azzal függ össze, hogy az autóközlekedés révén megnövekedett munkaerővonzó terület lehetővé tette a munkahelyek megválasztását, de részben azzal is, hogy a népesség gazdasági összetételében eltolódás következett be. A második világháboru utáni időszakra annyira jellemzővé vált nagyarányu kiköltözés a peremterületekre azzal járt, hogy Natick "élvezte" a legnagyobb arányu népességnövekedés következményeit Boston összes külvárosai között.

Tíz év alatt a növekedés aránya 100 %-os volt, a népesség-száma 15 ezerrel 30 ezerre emelkedett. Az emberek nem azért költöztek a városba, hogy ott dolgozzanak, hanem azért, hogy ott lakjanak. Valóban előállt az a helyzet, hogy egy zsúfolódási zóna a közlemben alulmaradt, és lefokozódott szóródási zónává.

A tér alakja

Az a változás, minek következtében Natick munkahelyből lakóhellyé vált, egészen világosan látható még akkor is, ha a munkaerővonzási terület térbeli alakját vizsgáljuk - amint azt az 5. ábra mutatja. Bár a vasutnak 1882-ben nem volt túl nagy jelentősége, a terület formálásában játszott szerepe világosan kitűnik. Ekkor még városon kívüli munkabajárás csak azokban a városokban divott, amelyek a vasut mentén feküdtek, nyugaton Framingham és keleten Boston között. A vasuttól messzebb fekvő szomszédos városok nem nyújtottak munkalehetőséget, megerősítvén azt az elképzelést, hogy ahol a vasut nem volt elérhető, ott csak a gyalogzóna jöhetett szóba a munkahelyek vonzása tekintetében. Jellegetesen, hogy a Natick-tól északra és délre fekvő ilyen városokban 1882-ben csak kisméretű gyárüzemek voltak. Az 5. ábra mutatja Natick-nak a munkaerővonzási területét a vonat-korszakban.

A közuti vasut által formált tér

A közuti vasutak kiépülésével - 1885-ben - a tér szerkezete megváltozott. Tulnyomóan még mindig bolygóváros, elsősorban ipari jelleggel. A munkaerővonzási terület e korszak elején /mint 1897-re az 5-B ábra mutatja/ Waylanddal - e Natick-tól északra fekvő várossal növekedett, ahol a közuti vasutvonal mentén néhány cipőgyár települt meg, és Westborough-val, mely nyugatra feküdt a vasut mentén, és hasonló gyári munkalehetőségek voltak. A közuti vasutak fejlődéseik csúcát Massachusettsben az első világháború alatt érték el. Ezt az állapotot mutatja az 1915-re vonatkozó térkép. /5-C ábra/ Ezen a trolley-közlekedésre elméletileg megállapítható korlátolt hatósugár világosan észlelhető. Natick-tól délre 3 város, mindegyik bekapcsolva a közuti forgalomba kapcsolódott hozzá a város munkaerővon-

zásterületéhez. Bostontól északra 6 helység és 1 délre szintén Natick-ból, vagy Newton-ból a radikális vonalak elérték, szintén munkaerővonzási területté vált. Ezen a területen az utolsó vasut 1880-ban épült ki, tehát valószínű, hogy ennek a terjeszkedésnek inkább a közuti vasutak, mint a normál vasut voltak az előidézői. Igaz, hogy a bekapcsolt városok többsége erősen ipari jellegűek voltak /Waltham, Watertown, Chelsea és Quincy/, és logikusan munkahelyeivé válhattak egy haladó bolygóvárosban élő dolgozóknak.

Az autóközlekedés által formált táj

Az autó, mint a napi munkabajárás eszköze 1920 körül kezdett jelentőssé válni. Hogy megvizsgálhassuk az autóközlekedés hazai hatását az 5-D ábra bemutatja a munkaerővonzó területet az 1931. év állapota szerint. Bár a szerkezet fő sajátosságai hasonlóak az 1915-öshöz, néhány jelentős változás történt a terület növekedése irányában. A "hézagok" betöltődése megindult, s a külső határvonal Natick-tól távolabb tolódott el, meglehetősen távoli zsufolódási góccok, mint Worcester, Maynard, Milford, és Canton, bekerültek a zónába. E távoli góccok erősen ipari jellegűek voltak, és láthatjuk, hogy a városnak az átalakulása bolygójellegűből elővárosi jellegűvé - tovább fokozódott. Biztosak lehetünk benne, hogy a munkahely területén bekövetkezett változások - legalább is amennyiben a közlekedésről van szó - az autó használatából erednek. A Bostonon és a vele közvetlenül szomszédos településeken kívül közuti vasutak legnagyobb részét 1931 után megszüntették, és a munkaerővonzás területébe 1931-ben bekapcsolódó települések közül vasuton csak egészen kevés volt gyakorlatilag elérhető.

A szerző 1951-ben végzett helyszíni vizsgálatot, és ennek alapján meg lehetett állapítani, hogy a munkások milyen közlekedési eszközzel jutnak el munkahelyükre./17/

A 6. ábra szemlélteti a Natick-ból való napi munkabajárásban felhasznált közlekedési eszközök alapján kiadódó térbeli rendszer sajátosságait. Látható, hogy a munkaerővonzási terület változásai: területi expanziója és a hézagok betöltődése, az autónak a napi munkabajárásnál egy-

re gyakrabba vált használatából eredtek. 78 város közül, melyek 1951-ben a munkaerővonzási területet alkották, 14 kivételével valamennyi csak autóval volt elérhető. Ez a 14 az autó mellett busszal, és 2 ezen kívül még vonattal is megközelíthető volt. Ugy látszik, hogy az autóbusz használata hajszálra hasonlít vonalhoz kötött elődjéhez, a közúti vasúthoz. A 2 szóródási központból való közlekedés különösen említésre méltó: az egyik Natick-ból az északra, nyugatra és keletre fekvő városok felé, a másik pedig Bostonból, az északra és délre eső városokba. A vasúti közlekedés egyedül csak a vasutvonal keleti végénél fekvő Boston és Brookline felé irányult. Ez azzal magyarázható, hogy az ingázókat szállító vonatok reggel teljesen kelet felé vannak irányítva, a menetrendi grafikonról a 3. ábrán látható.

A munkaerővonzó terület övezetei

Ez olyan a városkomplexum periferiáján fekvő város esetében, mint Natick, logikus, hogy a 6. ábrán látható közlekedési övezeteknek egy a központi városból kisugárzó hosszú tengelye alakulhatott ki. A vasúti nyomvonalak a legtöbb város körül a központból sugarasan vannak vezetve, úgyhogy a vasúti ingaközlekedés iránya egyformán lehetne sugaras és lineáris. Az autóbusz-vonalak, bár általában meg lehetőségen sűrűn hálózák be a területet, a napi munkabajlás szempontjából 2 esetben volnának jól alkalmazhatók: az elővárosokkal szomszédos területeken és a városkomplexus központjában, ahol eleve feltételezhető, hogy a legsűrűbbek a járatok és legtöbb sugárirányú vonal van.

Natick elővárosi jellege 1951-ben érte el teljes kifejlődését. A népesség beáramlása párhuzamos volt azzal, hogy a helyi munkaalkalmak folyamatosan az eredeti 1/3-ára csökkentek. A helyi munkaalkalmak zöme a szolgáltató vállalatoknál és a szabad foglalkozásoknál maradt meg. A helyi munkalehetőségek hatása - a kifejtett elmélet szerint - megnyilvánulhat úgy, hogy a munkaerővonzó terület erősen kitégul, akkor is, ha a város népessége egyáltalán nem nőtt. Ha a helyi munkalehetőségek oszlokkénése együttjár a népesség

növekedésével, lehet, hogy a terület növekedése fokozódik, de megállapítható volt, hogy a lakónépség bevándorlása egyet jelentett azzal, hogy számukra, akiknek a munkahelyei egy messzire terjedő területen voltak, Natick csak mint lakóhely jött számításba. 1951-ben a városi munkaerő foglalkoztatási területe szorosan egybeesett a Boston-i városkomplexum határával. Kiegészítésül a nagyobb ipari bolygóvárosok, mint Fitchburg, Laurence, Lowell is hozzákapcsolódtak. Az 1951 évi szerkezet /5-E ábra/, arra enged következtetni, hogy Kelet-Massachusetts-nek azok a települései, amelyekben bőséges munkaalkalom van, szintén a foglalkoztatottsági övezet részei lettek. Ezenkívül a városkomplexumon belüli összes helységek tagjaivá lettek a foglalkoztatottsági övezetnek, mivel még az elővárosokban jelentkezik munkalehetőség.

Kifejtettük már, hogy a foglalkoztatottsági övezet kezdeti szerkezeti alakja egy kis amorf zóna a szóródás centrumai körül. A jelenlegi szerkezeti alkat viszont nagy-kiterjedésű amorf terület. Ez az ellentét azt mutatja, hogy a különbség inkább a méretekben és nem a formában van, és ezért körülbelül úgy kell határozni a méreteket. Ha Natick példáját vesszük, valószínű, hogy 1850 körül a város foglalkoztatottsági területe nagyjából a város igazgatási területével lehetett azonos. A foglalkoztatottsági övezet növekedését a II. táblázat mutatja be, a hozzátartozó városok száma, területe és népessége főbb adataival.

A kapcsolat intenzitása

A foglalkoztatási terület egyik végső figyelemreméltó aspektusát a területen belüli kapcsolatok intenzitása adja. Natick-tól a munkahelyek eléréséhez használt közlekedési eszközök típusa alapján kirajzolódó különböző zónák /6. ábra/ lehetővé teszik a közlekedési kapcsolatok intenzitásának mérését. A több mint 2200 megkérdezett dolgozónak 85 %-a gépkocsit használt, 11,5 %-a autóbust és 4 % használ vonatot. A vonatot kizárólag a Bostonba és Brookline-ba menők használták. 14 városból közlekedtek autóbusszal és a foglalkoztatási terület mind a 78 várossal - beleértve azokat is, amelyeket autóbusszal és vonattal is folkerestek - a személy-

gépkocsi közlekedés tartotta fenn a kapcsolatot. A tömegszállítási eszközök mindegyik esetben a napi munkabajárásnak csak kisebbik részét bonyolították le. A III. táblázat mutatja az arra a 14 városra nézve az összes utazások százalékos megoszlását, amelyekkel nem csupán egyetlen közlekedési eszköz tartotta fenn a kapcsolatot. A táblázat alapján megjegyezhető, hogy Natick és a környező városok, Bostonnal és a két szomszédos várossal együtt képezték a tömegszállítási eszközök fő alkalmazási területét. Ennek bizonyára többféle oka van. Natick-ban is Nellesleyben a keresők jellegzetes módon nem a családfőkből, hanem a családok többi tagjaiból verbuválódnak. Ugy tűnik, hogy a jól szervezett autóbusz közlekedés és a fiatalok és nők munkabajárása együttesen indokolja az itteni nagyobb autóbuszforgalmat a többi területekhez viszonyítva. Bostonban a központi városrész zsúfoltsága, a magas parkolási díjak és a nők nagymértékű foglalkoztatottsága azok az okok, amelyek előidézik a tömegközlekedési eszközök fokozott igénybevételét. Magában Bostonban is az 1951-ben rendelkezésre álló jó vasuti közlekedés sok embert rábirt arra, hogy napi munkabajáráshoz vonatot használjanak.

A jelenlegi foglalkoztatási tér

A foglalkoztatási tér feltagolódása a közlekedési eszközök szerint azt bizonyítja, hogy 1951-ben a Natickban lakó dolgozók jellegzetes közlekedési eszköze a személyautó volt. A térség alakját az autóval való ingavándorforgalom formálta ki. Csak a központi városrész, ahol a munkaalakmak tömörülnek, és régóta kiépült autóbusz- és közuti vasutvonalak vannak, szolgáltat elegendő munkát és a közhasználatu közlekedés számára lehetőséget ahhoz, hogy a napi munkabajárás jelentős tömegközlekedéssé alakuljon... A közhasználatu közlekedés főtengegyén kívül, - mely a Worcester és Boston között kelet-nyugati irányban átmegy Natick-on is, a személyautón kívül másfajta forgalom nagyon kicsi. Bár a vasutat az ingázók csak 2 településhez vették igénybe, a legtöbb város, amelyet közhasználatu járművekkel kerestek fel,

a Boston-Albany vasútvonal mellett feküdt. Arra lehet gondolni, hogy a tömegközlekedésnek ez a vonalszerű rendje még abból az időből maradt meg, amikor a vasút sokkal általánosabban használt közlekedési eszköz volt, mint ma. A közvetlen autóbusz járatok hatása inkább a közlekedési eszközök megválasztásában nyilvánult meg, és kevésbé a kiszolgált terület formai kialakulásában. Az autóbusszal elérhető települések 71%-ához közvetlen autóbuszjáratok vezetnek Natick-ból. Valóban az ilyen közvetlen járatokkal ellátott települések 83%-a jelenleg is az ingavándorforgalmat autóbusszal bonyolítja le.

Az ingázás sűrűségét számokban kifejezve megállapítható, hogy az a 14 város, amely egy csoportba foglalható azon az alapon, hogy többféle közlekedési eszközzel is elérhető, az összes dolgozók 91%-át foglalkoztatja, annak ellenére, hogy az utasoknak csak 15%-a vette igénybe a közhasználatu közlekedési eszközöket. Nyilvánvaló, hogy a szükséges utazások és a rendelkezésre álló autóbuszjáratok között volt összefüggés, de rendkívül jellemző a közhasználatu közlekedés most folyó háttérbeszorulására az, hogy ott sem nagyon használták ki, ahol igen kedvező lehetőségeket nyújtott. Még ha fel is tételezzük, hogy abban a 64 városban, amelyben az ingázás teljesen személyautóval bonyolódott le, a tömegközlekedés többnyire nem volt jól szervezve, sokat elárul az a tény, hogy ott is, ahol a közhasználatu közlekedés használata bebizonyította annak a gyakorlati jelentőségét, a dolgozók 9 tizede a saját autóján közlekedett.

A foglalkoztatottság övezetes szerkezete

Egy nemrég megjelent tanulmány Boston térségének munkaerőmozgásáról megállapította, hogy a napi munkabajárás intenzitási kategóriái olyan fokozatokban jelentkeznek, hogy a lakóhelyek közolében van a legsűrűbb magterület, s ettől a központtól kifelé egyre ritkábban felkeresett övezetek következnek. A Boston körüli fő közlekedési autópálya /Massachusetts 128.sz.ut/ mentén települt üzemek vizsgálata alapján Ebertt arra az eredményre jutott, hogy az adatok szerint "ki-mutatható, hogy a munkaerővel való ellátottságban egyedül az

ingázási távolság a fő tényező, azonban az ingázási távolság változó aszerint, hogy a munkások hol laknak". /13/ A továbbiakban arra következtetett, hogy a munkaáramlásnak az a rendszere, amelyet a Boston szélén elhelyezkedő üzemek alakítottak ki, nem alkalmazható ugyanezen üzemeknél sem, ha az áttelepszik az elővárosokba. "A felelet abban található meg, - legalább is részben -, hogy a közlekedési lehetőségek korlátozottabbak. A reggeli és délutáni vasuti ingajáratok a városszélén lakókat az elővárosi munkahelyek, az elővárosokban lakó és a városszélén dolgozók igényeit vannak hivatva kielégíteni, és nem azokét, akik lakóhelye nem a városszélén és munkahelye az elővárosokban,.... és az elővárosok egyes pontjaihoz vivő autóbuszjáratok nem rendszeresek, kényelmetlenek, időfecsérlők vagy egyszerűen nincsenek. Személygépkocsival való ingavándorforgalom megvalósítható, de költséges....

A személyzeti ügyek intézőinek általános véleménye alátámasztja azt a következtetést, hogy a szakképzett férfi dolgozó szívesebben vesz autót s ezzel megszerzi a megfelelő mozgékonytságot ahhoz, hogy kikeresse a jobb munkahelyet, és kevesebbet törődik az ingázási távolsággal - legalább is Nagy-Boston területén belül.

A gyárak elhelyezkedését befolyásoló telephelyválasztási tényezőkre vonatkozó előbbi megjegyzésekkel kapcsolatban érdekes idézni Burttnak a következő megfigyelését: "A legtöbb vizsgált üzemben megállapítható, hogy az új telephely választásában a döntő tényező az volt, hogy olyan területhez jutnak hozzá, amely lehetővé teszi az üzem bővítését és a gyártási munkálatok hatékonyságának megszilárdítását."

A terület elérhetőségének jelentősége derül ki abból az eredményből is, hogy 2 év alatt összesen 11 000 embert foglalkoztató üzemek települtek át a meglévő zsúfolódási övezeten kívüli területre, és biztosítani tudták a megfelelő dolgozói létszámot. A Natick-i vizsgálatokból nyert eredmények részben ellentmondanak Burttnak egyes következtetéseiinek. A közhasználatu közlekedés kis jelentősége Natick-ban ellentétben van a 128. ut mellett elhelyezkedő üzemek foglalkoztatottjaira vonatkozó vizsgálatok azon megállapításával, mely

nagyobb jelentőséget mutat ki. Az, hogy a Natick-ban lakók inkább gépkocsin járnak, nem annyira szükségszerűségből következik, mint inkább igényességből. Ez ellentétek magyarázata nyilván összefügg azzal a különbséggel, ami egy központi város /Boston/ és egy előváros /Natick/ foglalkoztatottsági területe között megvan. Burt kiemeli, hogy a bostoni családoknak alig $2/3$ -a tart autót /u.o.24.1/. Ezzel szemben Natick-ban láthatóan minden keresőkorú embernek van autója. Hozzá kell tenni, hogy Natick-nak az elővárosi státusából következik, hogy a lakosok többségének gazdasági és szakmai színvonala nagyobb, mint a bostoniaké. A bostoni közép és felsőrétegekre nézve Burt megállapítja a fokozott egyéni mozgékonyt, /u.o. 25.1/ s ezzel alátámasztja a Natick vizsgálatából nyert következtetéseket.

A komplexum működése

Ha elfogadjuk azt a tényt, hogy a város-komplexum egy gazdasági egység és már az iparosodás kezdeti időszakától az volt, kívül fekvő gyár- bolygóvárosokkal, melyeket a közös szabályok, a vásárlás és eladás és az érdek kötött a központi városhoz, fontos megjegyezni, hogy a gépkocsik korszakában következett be a funkcionális egység olyan kialakulása, amikor a peremek egyes részeit mindennapos bensőséges kapcsolatok fűzik egymáshoz, ugyanakkor, amikor a perem és a mag közötti ősi kapcsolatok tovább is megmaradtak. A városon kívül fekvő területek közötti kapcsolatok újabb keletűek, amint a foglalkoztatási terület térképeiről látható. Megállapítható, hogy a városmag volt az egész ipari korszakon keresztül a legmagasabbrendű központ, de az is, hogy a kapcsolaton kívül a városkomplexum egészen a legutóbbi időkig egymástól különálló részekre tagolódott. Az egyes egységeken belüli közlekedésre ráépülve volt egy egységes közlekedési rendszer is, amelynek fókusza a szakosodott szolgáltatások magában foglaló központi mag volt. A komplexumon belüli feldarabolódottság megszüntetésével a gépkocsi közlekedés a földrajzi értelemben vett várost bensőséges kapcsolatokkal egymáshoz fűzött gazdasági és funkcionális agglomerációvá alakította, de egyúttal olyan tendenciákat is

felszínre hozott, amelyek laza és szegényesen organizált fizikai egységgé akarták ezt átalakítani.

A lakóhely-terület

Mind a lakóhely-terület és a foglalkoztatási terület párhuzamos fejlődésének, mind annak, hogy az autóközlekedés lehetővé tette az egész világvárost átfogó ingázás kialakulását, - mindezek utolsó vizsgálati példájaként mellékeljük az 1951-ben Natick-ban foglalkoztatottak lakóhely-területét. Ezt a terület - 1. 5-F ábrát - kisebb, mint a foglalkoztatási terület, amint ez várható is egy előváros esetében, de általában alakja és szerkezete egyezik a javasolt elméleti modellel. Natick lakóhely-területe kb. fele akkora, mint foglalkoztatási területe, 33 város alkotta 78-cal szemben. Ez a tény önmagában igazolja, hogy helyesebb a várost az elővárosok, mint a bolygóvárosok közé besorolni.

Natick mint példa

Natick kiválasztását a dinamikus analízis lebonyolításának bemutatására igazolja az, hogy a város az amerikai viszonyok között valamennyi jelentősebb közlekedési korszakban magas fejlettségi fokot ért el. Nagyon korán bekapcsolódott a vasuti közlekedésbe és olyan területen fekkott, ahol a helyi vasuti közlekedés, a vasuti ingaforgalom, teljesen igénybe volt véve. Később a közuti vasut- mint a helyi közlekedés eszköze - teljes mértékben kiépült itten. A gépkocsi közlekedés kezdetén Natick rákerült annak a két gyorsforgalmi utnak egyikére, amelyek az Egyesült Államokban elsőként épültek meg, Boston és Worcester között. Végül, a város története során volt bolygóváros éppúgy, mint előváros, és így egyformán megnyilvánult a hatása mind a zsúfolódásnak, mind a szóródásnak.

A következtetéseket abban lehet összefoglalni, hogy a foglalkoztatási és munkaerőellátási terület formáját és nagyjából méretüket tekintve hasonlóak egymáshoz. A városkomplexum dinamikai szerkezetének modelljei - alapján - a jelenlegi viszonyokat tükrözik, amint ezt a Kelet-

Massachusetts-től szóló tanulmány is bizonyítja. A vasuti korszakot a vonalszerűség jellemezte, a közuti közlekedés korát a szétágazódás, a gőzkocsi közlekedését pedig a hégzagkitöltés és a külső terjeszkedés.

A városnak a maga teljességében való tanulmányozása

A városföldrajzosok előtt álló egyik legnehezebb probléma a város funkcionális geográfiájának a maga teljességében való tanulmányozása. Kereskedelmi, ipari és lakóhelyi funkcionális városrészekről szóló tanulmányok már készültek és sok ismeretet szolgáltatottak ezekről a területekről. Prondfort, Murphy és Vance az üzletnegyedekre vonatkozó vizsgálati módszereit és terminológiáját széleskörben alkalmazzák. /19/ Ezek a módszerek azonban a figyelmet elsősorban az üzletnegyedekre irányították és csak másodszorban a többi negyedekre, és ezeknek az üzletnegyeddel való kapcsolataikra. Hasonló korlátozódás jegyezhető meg az ipari és lakónegyedről szóló munkákról is. Feltűnően hiányoznak az olyan munkák, amelyek a városföldrajz számára egységes koncepciót tudnának felállítani. Ami egységesség funkcionális tekintetben létrejött, az egyes városok monografikus tanulmányozásából származik, mint pl. Hartshorne tanulmánya Minneapolis - St. Paul-ról. De ezeknek a monográfiáknak minden különbségük mellett is megvan az az egyformán súlyos hibájuk, hogy nem törekedtek a városföldrajz egységes koncepciójainak a megteremtésére. Egy-egy város különleges sajátosságait próbálják megrajzolni, éppen úgy, mint ahogy a városnegyedekről szóló tanulmányok az egyes negyedek egyedi sajátosságait. Joggal el lehet mondani, hogy e tanulmányok egyik csoportja sem tűzi ki célul, hogy eljusson egy egységes koncepcióhoz. Ugyanakkor azonban a koncepcionális keretek hiánya - amely lehetőséget adott volna a funkcionális városrészek, vagy néhány városnak a maga teljességében való összehasonlítására - erősen korlátozta a városföldrajznak, mint kutatási területnek az előrehaladását. Amikor javaslatot teszünk a város növekedésének és a város területi szerkezetének elemzéséhez szolgáló koncepcionális keretre - reméljük, hogy legalábbis fel-

hívjuk a figyelmet az olyan szempontok és módszerek fontosságára, amelyek majd elvezetnek a teljes város és a teljes városok közötti különbségek megértéséhez.

A dinamikai elemzés koncepciója

A geográfusok állandó gondja, hogy az eredmények mérlegelésébe módszerességet kell vinni. Mind említettük, a metodológiai kiadások magatartását a vizsgált terület és a felmerülő problémák áttekintésénél kell kezdeni. Sajnálatos, hogy túlságosan kevés geográfus törekedett arra, hogy a problémát gondolati rendszerbe foglalja, s e helyett azt választotta, hogy közvetlenül belemerült kellően nem körvonalazott és lehatárolatlan kérdésekkel való technikai küzdelembe. Jellemző, erre az eljárásra - amelyet bár nem tudatosan, de igen találóan a probléma megközelítésének neveznek nem pedig, ahogy kellene a probléma megtámadásának -, hogy a földrajzi irodalomban egy kaptafára huzott regionális és "ipari" tanulmányok jelennek meg. Ezek a nagyon is szerény tanulmányok egyformán megvetették az összefoglalást és a részletes elemzést, lényegében azért, mert nem volt meghatározott koncepcionális keretük, amelyet megérteni, értékelni és tágitani lehetett volna. Mint Mc. Carty célzott rá /20/, a leírás nem érdemelte meg azt a rossz hírnevet, amivel a földrajzi irodalomban rendelkezik. De amit "abszolút leírásnak" nevezhetnénk, mely tehát nem törekszik semmiféle gondolati cél felé, azaz sajátosan ebben az esetben az öncélú leírás koncepciója, a logkisebb figyelmet sem érdemli meg. S ennek a tanulmánynak noha lényegében leíró jellegű, az volt a célja, hogy ismereteket úgy közölje, mint egy a városszerkezetre vonatkozó elgondolás kipróbálását.

Az elgondolás alapvetően egyszerű és nem nyakatekert: a várost úgy fogja fel, mint olyan erőik alkotását, amelyekben az idő nagyon fontos tényező, és a városi életkeretek vizsgálatának az idő-dimenziót is magában kell foglalnia. Ez a dimenzió abban az elemzésben foglaltatik, amely a "helyi dinamikáját" mind a város formáló és az egyes funkcionális városrészeket osztályozó és széttagoló erőik működése alapján próbálja megérteni. A cikkiró javaslata szerint a

városi közlekedés fejlődése arra szolgál, hogy felvázolja a hely dinamikájának bizonyos részkérdéseit. Más részkérdések megfontolást igényelnek, különösen a különböző gazdasági rendszereknek a városban való megnyilvánulását, az igazgatási területi strukturának a befolyását a város növekedésére, és a társadalmi változások földrajzi kirajzolódását illetően. Kiegészítésképpen meg lehet még jegyezni, hogy a közlekedés fejlődésének elszigetelt tanulmányozásától nem vezet el oda, hogy valamennyi városformáló erőt felismerjük. Ha tanulmányunk elérte azt, hogy a városföldrajzba bevezette a dinamikai kérdések kellő figyelembevételét, akkor fontos, hogy visszaidézzük azt, amit Crowe /21/ több mint 20 évvel ezelőtt az ilyen bevezetésről mondott. Sajnos tanácsát kevesen fogadták meg.

.o.o.o.o.

J e g y z e t e k

- /1/ John Q. Stewart and William Warntz: Makrogeográfia és a társadalomtudományok. Geog. Rev. 48. k. 1958. 167-184. l.
- /2/ Raymund E. Murphy, Jr., E. Vance, és Burt J. Epstein: a CBD belső szerkezete. Econ. Geogr. 31. k. 1955. pp. 21-46; és Raymund E. Murphy és J. E. Vance, "Kilenc központi üzletnegyed összehasonlító vizsgálata". Econ. Geogr. 30. k. 1954. 301-336. pp.
- /3/ Robert Platt: Terepmunka egy városban: Marquette, Michigan. Anal. of. Ass. of Amer. Geogr. 21. k. 1931. 52-73/
- /4/ Homer Hoyt: A szomszédsági lakóhely egységek szerkezete és növekedése az amerikai városokban. Washington: Federal Housing Administration, USGOP. 1939. és W. Lloyd Warner és Paul S. Lunt: Egy modern közösség társadalmi élete. I. kötet, Yankee City Series, New Haven, 1941. Különösen a X. fejezet: "Yankee City ökológiai terület-egységei." Yankee City-Newburyport, Massachusetts.
- /5/ Walter Tirey: Boston központjának területfelhasználása. Howard Sociological Studies, N^o 4, Cambridge, Mass. 1949. Különösen a VI. fejezet.
- /6/ John Rannels: A városmag, kísérlet a központi üzletnegyed területfelhasználásában bekövetkezett változásokról tanulmányozására. New York 1956. Különösen a III. fejezet. Létesítmények és kapcsolataik.

- /7/ San Francisco Várostervezési Bizottsága: Napi utazások San Francisco-ban. /sokszorosított jelentés, 1955. jun. 10. old./
- /8/ K.Liepmann: A napi munkabajjárás. New York, 1944. Különösen a II. fejezet: "A napi utazások funkciója."
- /9/ A.E. Parkins: "Nashville és Tennessee kiskereskedelmi negyedének különböző profiljai és ennek magyarázata. Annals of Ass. of Amer. Geogr. Vol. 20, 1930. p.172.
- /10/ Raymund E. Murphy-nek legújabb cikke /"Ipari telephelyek leltára: az alkalmazott földrajz egy példája"., Handeshöskolans Göteburg Skriftserie /A gazdasági közlemények göteburgi iskolája/ N°1. 1959. pp.125-133/ elemzi a Spingfilld-i /Mass/ potenciális ipari telephelyeket, és meggyőzően mutatja be, főként a 2. ábrán, a jó ipari telephelyek szétszórtságát.
- /11/ Omaha, Nelender elővárosi területének fejlődéséről William Baker írt tanulmányt. Kimutatta, hogy bár közfelfogás szerint egy nagy vágóhid szomszédsága nem valami kedvező, az omaha-i vágóhid létesítése Dél-Omaha-ban egy nyílt mezőn az 1830-ban maga után vonta, hogy körülötte a munkások lakóterülete kialakult. Annak ellenére, hogy ez a vágóhid ma a legnagyobb az Egyesült Államokban, nincs semmi jele annak, hogy a szóródási övezet lakótelepei körülötte kiürülnének, noha a napi munkabajjárás mai fejlettségi fokán erre könnyen sor kerülhetne. William Baker, Omaha területi növekedése különös tekintettel a nyugati városrészeire. A Nebraszkai Egyetem kiadatlan doktori értekezésének tézisei. 1958.
- /12/ A "dinamikus szerkezet" egy korai modellje volt a Sten De Geer-féle, aki a "Människans och Näringslivets Geografi" /Stockholm, 1924/ c. könyvében vizsgálta az utazási idő hatását egy faluból kialakult város formálódására. Ellentétben a jelen tanulmánnyal, ő a következő eseteket vizsgálta: 1/ Egyetlen település növekedését és a körülötte sorra kialakuló elővárosok organizációját, 2/ egyetlen zsufolódási övezet s ez is elsősorban üzletnegyed jellegű, 3/ nincs előzetes igazgatási területbeosztás, és 4/ a kapcsolat végső fázisát attól függően, hogy tömegszállításra, vagy egyedi munkabajjárásra van az berendezve. E tanulmány De Geer munkáját az alábbiakkal szeretné kiegészíteni: 1/ A modellt ki kell egészíteni a zsufolódási övezetet és a szóródási övezetet külön vizsgálva, 2/ figyelembe kell venni az igazgatási beosztás hatását, 3/ a vizsgálatot időben előbbre kell vinni, hogy meg lehessen állapítani az autóközlekedés hatását a város emplexum alakulásában. Az urbanizmus és a városi közlekedés kutatóit talán érdekli a jelen tanulmányban közölt modell összehasonlítás a De Geer-féle modell könyvének 65. lapján.

- /13/ Ez a "humanitás" gyakran visszatérő problémája a korrajzi regényeknek, különösen Angliában és az Egyesült Államokban. Arnold Bennett írta le a fazekas munka-közösséget, J.P. Marquand a textilmunkásokét Uj-Angliában, és Ibsen a norvég hajóépítőmunkásokét.
- /14/ Howard: A közlekedés és a dolgozó ember. c. cikkéből való kivonat megtalálható a The town Plannig Review 30. kötet 1959. 25.old.
- /17/ Ez a vizsgálat majdnem teljeskörű volt: a városban lévő háztartások 80 %-át érintette. Bár véletlenül alapult, nyilvánvaló, hogy a vizsgálatban nem származott semmi helytelenség abból, hogy a választadók kiválogatásában bizonyos fokú szükségesség szükségsszerűen érvényesült.
- /18/ Everett J. Burt, : A 128.sz. ut menti üzemek munkaerőellátottsági sajátosságai. Reserach Report N^o1 1958. Federal Reserve Bank of Boston, 1958.p.11.
- /19/ Malcolm Prondfort: A város kiskereskedelmi szerkezete. Econ. Geogr. Vol. 13., 1937. 425-428 l.
Raymond E. Murphy és J.E. Vance, Jr. "A CBD /Central Business District/ lehatárolása". Econ.Geogr. Vol.30. 1954. 189-222 l.
- /20/ H.H.Me Carty: Kísérlet a gazdaságföldrajz elméletének felállítására. Econ.Geogr.Vol.30.1954. 95-101. l.
- /21/ P.R. Crowe: A földrajz fejlődéséről. Scottisch Geogr. Mag. Vol. 54. 1938. pp.1-19.

.o.o.o.o.

Ignat Penkov:

Bulgária települései, fejlődésük, változásaik
és osztályozásuk

/Die Siedlungen Bulgariens, ihre Entwicklung,
Veränderungen und ihre Klassifizierung. Geogr.
Besichte. 1961. 17.sz./

1./ Bulgária településeinek keletkezése és fejlődése

A Bolgár Népköztársaság olyan ország, amelynek természeti tagoltsága sokrétű. Történelme eseményekben gazdag, gazdaságföldrajzi szerkezete regionálisan különböző jellegű. Mindezek a viszonyok a településekben tükröződnek. Bennük az ország politikai, gazdasági és kulturális fejlődéséből sokat találunk. Ezért a bolgár földrajz megalapítója, A. Isirkov joggal tekinti őket a bolgár nép anyagi kultúrája kifejezőinek.

A települések keletkezését és fejlődését sok természeti földrajzi és gazdasági tényező befolyásolja, de döntő szerepe a gazdaságpolitikai viszonyoknak van.

A fizikai-földrajzi viszonyok a földrajzi helyzet, a domborzat, az ásványkincsek, az éghajlat, a talaj, a folyók, vízek és a növényvilág révén gyakorolnak a településekre befolyást.

A tszf-i magasság a domborzatra, éghajlatra, öntözésre stb. gyakorolt hatása által a településekre nézve bizonyos jelentőséggel bír. A benépesülés Bulgáriában is a növekvő magassággal csökken. Míg Svájcban a lakosságnak több mint 5%-a 1000 m feletti magasságban él, Bulgáriában a megfelelő arány csak 1,7 %. Állandó települések 1600-1700 m magasságban csak a Rodope, Rila és Pirin hegységben vannak. A Balkánban és a Szredna Goraiban /Bolgár Középhegység/ 1000 m magasságig találjuk őket és pedig többnyire csupán ott, ahol a rozs, zab és burgonya megterem. A bányászat és erdőgazdaság valamint az üdülés fejlődésével, szocialista viszonyok mellett, még nagyobb magasságokban is létesülhetnek települések, mint pl. Szmoljan, Devin, Razlog és más helyek környékén.

Minden egyes történelmi korszakban az ország nagy tájaiban a települések szempontjából különböző hatások érvényesültek. Így pl. a Balkán, a Szredna Gora, a Rodope és a Sztrandzsa települései a török uralom alatt erősebb kiszűrést kaptak mint később a kapitalizmusban. Ma a szocializmus építésével és az üdülés kifejlesztésével a hegységek mint településterületek ismét nagyobb jelentőséget nyernek.

Az éghajlatnak nagy befolyása van a települések keletkezésére és fejlődésére. Ott, ahol nincs víz, - pl. a Zlatiában /Észak-Bulgária/ vagy ahol túlságosan hideg van - a Rila és Pirin hegység magas régióiban a települések csak egy évszakra át maradnak fenn. Példa erre az ún. karakacsani-pásztortelepülések a Rilában, Rodopeban és Balkánban. Szocialista viszonyok mellett hasonló jellegűek az állami gazdaságok és termelőszövetkezetek magashegységi farmjai, valamint a favágók egyes települései /Teteven, Kazanlik, Razlog mellett/ és egyes szünidei otthonok.

A források és folyók nem csekélyebb befolyást gyakorolnak a települések fejlődésére. Bulgária nagyobb falvai és városai főként a Duna, Iszker, Marica, Sztruma, Tundzsa, Arda és mellékfolyóik völgyeiben vannak. Ahol öntözésre víz nincs, ott nincs is település, mint a Zlatiában Orjahovo és Lom között.

Korábban a Dobrudzsában a településsűrűség sokkal kisebb volt mint ma amikor a vízellátás kérdése megoldást nyert.

A Fekete-tengeri part öbleivel, félszigeteivel, halászati és hajózási lehetőségeivel már az ókorban előnyben részesített településterület volt. Ebből az időből származnak Szozopol, Neszebir, Várna és más városok.

A marxizmus-leninizmus felismerése szerint a döntő befolyást a települések fejlődésére a társadalmi viszonyok gyakorolják. Ide tartoznak a termelőerők és termelési viszonyok fejlettségi színvonala, a politikai, szociális és jogi szervezési formák, erkölcsök, szokások stb. A termelőerők fejlődésével vagy a termelési viszonyok változásával megváltoznak a települések is. Bulgária régi kultúrterület. Településeink főként három társadalmi formációból - feudális, kapitalista és szocialista - származnak. Egyes települések a trákok rabszolgatartó társadalmának /Plovdiv, Jambol/, a görögök /Szozopol, Ahtopol, Pomorije, Neszebir, Várna/ és a rómaiak korszakából származnak. Utóbbiak 8-9 évszázadon át tartották uralmuk alatt a bolgár földet, sok várost és várat alapítottak. Majdnem valamennyi dunamenti bolgár várost háttértelepülésként alapították - Vidin, Nikopol, Rusze, Szilisztra és mások. Az ország belsejében sok várost a rómaiak mint utmenti települést létesítették - pl. Melta, /Lovecs/, Montanesium /Mihajlovgrad/; mások a vas- és rézércbányák mellett keletkeztek. A szlávok is számos várost valamint a falvak és szórványok ezreit alapították /Tirnovó, Preszlav és mások/. A XIV. században bekövetkezett és több mint 400 évig tartó török uralom hatással volt a településekre. Hatásuk alól mentesek maradtak a Fekete-tenger partján és hegységekben fekvő települések, ahol a török gyarmatosítás gyenge volt. A moha-

medán befolyás a legerősebb Thráciai sikszagon és Észak-Bulgáriában volt érezhető. Ezenkívül a törökök erősebben gyarmatosították a Keleti-Rodopet és Északkelet-Bulgáriát, hogy a Drinápoly és Konstantinápoly felé vezető stratégiailag fontos utat biztosítsák.

A török uralom alatt a települések földrajzában lényeges változások következtek be. Az első 3-4 évszázadban bekövetkezett 1./ a bolgár településeknek kisebb-nagyobb mértékű áthelyeződése; 2./ a bolgár városokban török negyedek alapítása; 3./ tiszta török települések alapítása. A rákövetkező 100-150 évben a sikszagon a török birtokok közelében tiszta bolgár települések létesültek, különösen Szamokov, Radomir, Kjusztendil, Nikopol, Rusze stb. mellett vagy bolgár negyedeket alapítottak a török városok mellett. A biztonság hiánya, háborúk, járványok és más okok a török uralom alatt gyakran szolgáltak alapul ahhoz, hogy bolgár falvak helyüket megváltoztatták. /Elin-Pelin és Novi-han, Kriva-bara és Vaszilovci Lom mellett, Vakarel, Ihtiman mellett stb./.

A török iga első évszázadaiban a sikszagon a török gyarmatosítás következményeként gyakran a bolgár települések folytonos csökkenése következett be. Ugyanezen idő alatt a hegységekben azonban ennek ellenkezője volt megfigyelhető. Gazdasági okokból itt sok szórványtelepülést alapítottak. Idővel közülük egyesek olyan településekké nőttek, amelyek kereskedelmi és igazgatási funkciókat kaptak. Iskolákat és templomokat építettek. Némelyik városi funkciókat is kapott. Ez volt az eset Kotel, Jelena, Drjanovo, Gabrovo, Trojan, Teteven, Panagjuriste és más településeknél.

A török települések keletkeztek Észak-Bulgáriában Omortagnál és a Keleti-Rodopokban /Kirdzsali, Momcsilgrad, Krumovgrad mellett/ azáltal, hogy 1./ török népesség itt szórványos kolóniákban települt és 2./ hogy régi török települések fellazultak.

A török uralom második felében /főként a XIX. sz.-ban/ ennek pontosan az ellenkezője következett be. A bolgár települések szaporodtak a törökök rovására. A török birodalom felbomlásával a török által gyarmatosított területeken a te-

lepülések élénk bolgárosítása következett be. Nagy haladást tett ez a folyamat az un. "pestisév" után /1836-37/, amikor a fekete halál sok török életét oltotta ki. De a XIX. században is volt török gyarmatosítás - 1861-ben a Krimből tatárokat, 1864-ben a Kaukázusból cserkeszeket telepítettek le. Bulgáriának a török uralom alóli felszabadulása után azonban a tatároknak és cserkeszeknek majdnem minden települése eltűnt. A földreform eredményeként és a nagybirtokok szét hullásával a török iga végén sok új település keletkezett.

Bulgária felszabadulása után /1877-78/ vette kezdetét a bolgár települések kapitalista fejlődése. A törökök tömeges kivándorlásával - főként a Marica síkságról, valamint a görögökével a Fekete-tenger partjáról - a bolgár településeknek nemcsak a száma, hanem a népessége is megsza porodott. Ez a folyamat még erősebbé vált, amikor a bolgárok nagy számban hagyták el a hegyiséget és a síkságon telepedtek meg. Így vándoroltak pl. Belogradcsik és Berkovica lakosai Lomba és Orjahovoba; Teteven és Trojan vidékéről Pleven, Nikopol, Szvistov és más helyekre költöztek. Sok bolgár a Rodopeből, Balkánból és Szredna Gorából a Marica síkságra költözött át. Ezáltal ott a települések sokkal nagyobbak lettek. A kutatások azonban azt is kimutatták, hogy a síkságokon sok bolgár falu a török igit túlélte - így pl. Vilcsedrim Lom mellett, Orjahovica Pleven mellett és sok helység a Marica síkságon. Meggyarapodott a bolgár elem sok Thráciából, Macedoniából, a Dobrudzsából és a nyugati területekről átköltözők által is.

Az első világháború után, amikor Bulgáriában sok volt a menekült, teljesen új településeket alapítottak - Ravadinovo és Lozovo /1923/, Meden rudnik /1922/, Nadezsda /1920/ és Tvardica /1921/ Gurgasznál, Szarafovo /1921/ Pomorijenél, Atolovo /1925/ Jambolnál és sok más. Ezen kívül sok faluban menekült negyedeket létesítettek, amelyek alaprajza a településképpen sakktáblaszerű rendjével tűnik ki mint pl. Breszt és Szagrazsden Nikopolnál, Bjala Várnánál és számos faluban Poljanovgrad és Petrice ví dékén. A városokban is keletkeztek ilyen negyedek - így Szófiában a Caribrod- és Gevgelija-negyed, Plevenben a trák makedon-ne-

gyed, Várnában a Kolarovgradban a Dobrudzsa-negyed.

Néhány település közlekedési csomóponttá fejlődött - Gorna Orjahovica, Levszki, Rusze, Levszkigrad, Sztara Zagora, Dimitrovgrad és mások. Új településeket alapítottak a bányászat révén - Madan, Batanci stb.

A közlekedési utak fejlődése is új települések alapítására - Cserven Breg, Temelkovo - vagy régi települések mint Szófia, Plovdiv, Sztara Zagora, Gorna Orjahovica, Plevén, Levszki, Bojcsinovci, Bruszarci stb. gyors továbbfejlődésére vezetett. Némely város amellet nemzetközi jelentőségre tett szert - Szófia, Rusze, Várna, Burgasz.

A kapitalizmusban a hegyi falvak egész sorának pusztulása vette kezdetét. Ez főként a kézművesség hanyatlásával és a lakosok kivándorlásával függött össze. Sok falu lakossága a Krajiste hegységben áttelepült, mert az erdőirtás és talajerózió gyors előrehaladása következtében megélhetésük alapját elveszítették.

Teljesen más jellegűek az áttelepülések szocialista feltételek mellett, amelyek a szocialista építés során tervszerűen mennek végbe. Így a Sztudena völgyét megépítésénél a Sztruma völgyében Krapec és Vitosa falu lakosságát egészében Dimitrovo városba telepítették át. A Sztálin völgyét építésénél Kalkovo, Szismanovo és Gorni Paszareli falvak lakosságát Ihtimanba, Szamokovba és Szungurlare faluba /Poljanovgrad mellett/ kellett áttelepíteni. Ugyanez történt az "Al. Sztambolijszki" völgyét építésénél ahol egy egész új falut - Novo Gorszko Koszovo létesítettek a Gorszko Koszovo és Bara régi falvak lakosai számára.

Ezenkívül Vidin és Mihajlovgrad északnyugat-bulgáriai kerületek falvai lakosságának egy része a Rodope hegység új bányásztelepüléseibe nyert áttelepítést. A szocializmusban megjavult életfeltételek lehetővé teszik a lakosságnak, hogy új szép házakat építsenek, amikor is a régi kőanyagot téglával helyettesítik. Összesen az utóbbi években /1945-58/ Bulgáriában több mint 530 000 új házat építettek. Csupán a mezőgazdasági termelőszövetkezetek 1958 végéig 69 000 különböző mezőgazdasági épületet létesítettek. Ma az összes há-

zak 85,4 %-a acélbetonnal és téglából épült.

2./ Településtípusok

A települések alakja és típusa a természetföldrajzi viszonyoktól és a gazdasági fejlődéstől függ.

A Bolgár Népköztársaságban a települések két csoportját különböztetjük meg: 1./ szórványtelepüléseket - magános települések, törpefalvak és 2./ zárt településeket - falvakat, ipari településeket, és városokat.

A magános település mint településtípus igen régi alakulás, amely a rabszolga-tartó társadalomig nyúlik vissza. Eredete szerint a magános település lehet: elsődleges - primár - /magánosok vándorlása az erdőben favágáskor mint pl. az Osogovo hegységben vagy Malko Tirnovóban/, vagy másodlagos - szekunder - településtípus /csoportos települések politikai vagy gazdasági okokból történt pusztulása után pl. a Rodopeban, a Középső-Balkánban, a Krajiste hegységben stb./. Magános települések az újabb időben templomoknál, kolostoroknál vagy folyók mellett pl. malmok is keletkeztek. A szocializmusban is vannak feltételek, amelyek magános települések alakulására vezethetnek - pl. mint halász-, vadász-, vagy turista telepek.

A magános településekből keletkeztek a törpefalvak. 1956-ban számuk 1926 volt. Főként nemzeti /családi/ települések /Rajkovci, Tosevci/. A törpefalvak zárt településekké alakulhatnak vagy felbomolhatnak, sőt el is tűnhetnek. Ilyen esetek vannak a Rodopeban, Balkánban és különösen Jelená, Gabrovo és Trojan városok mellett. A törpefalvak jellemzők a Balkán egész északi lejtőjére Omurtagtól az Iszkerig a nyugati középhegységre /Szredna Gora/ a Rodopera a Krajistera. Erre a településtípusra mintául szolgáló példákat találunk többek között Gabrovonál, Trojannál a Topolnica völgyében /Muhovo, Szrednogorec/, Vakarelnél.

A szórvány- és zárt települések között mint átmeneti alak az un. félezórványtelepülés fordul elő. Ilyen településekre számos példát találunk a Felső-Sztruma területén. A szocializmusban ezek nagy falvakká alakulnak át, mert ma a termelők összpontosultak sőt egyesek közülük kis várossá váltak.

Ennek a településtípusnak képviselőivel találkozunk az Ograzsden hegységben és a Rodopeban is - Zlatograd, Ardino, Szmoljan, Mogilica stb. Munkástelepülések létesítésével /Madan, Rudozem, Borjeva és mások környékén a Rodopeban/ kapcsolatban megjegyezzük, hogy a szórványtelepülések közül néhány ebbe az új településtípusba megy át. A további fejlődés célkitűzése a szórványtelepülések számának csökkentése, mert ezek a szocialista építést gátolják.

A települések zárt típusánál megkülönböztetünk falvakat, /4700/ ipari településeket /8/ és városokat /120/.

A falvak a települések magasabb fokát ábrázolják és a szórványtelepülésekhez hasonlítva hosszabb történelmük van. Gazdasági tekintetben a falut a növényi és állati nyersanyagok termelése jellemzi. Bulgáriában még ma is túlnyomóak a falutelepülések. A falvak arculatában és szerkezetében a kapitalizmusban jellegzetes vonások mutatkoztak. A központban fekvő telkek a falu lakossága legjobbmódu rétegének - a gazdag földbirtokosoknak, kereskedőknek, kocsmárosoknak, a polgármesternek, a papnak stb. - tulajdonában voltak. Mellettük álltak a középparasztok házai, és a falu legkülső részeiben laktak a mezőgazdasági munkások.

Ennek az osztálytagoltságnak a kapitalizmus idején megvolt a hatása a falu építkezésére is. A központban voltak a szép és tömör egy vagy kétemeletes házak. A földszinten többnyire a kereskedők üzlete, a kocsmáros ivószobája, foglalt helyet. Ilyen faluközpontok maradványait sok helyütt találjuk ma. A középparasztoknak általában egyemeletes téglaházaik voltak, míg a mezőgazdasági munkásoknak csak kis vályogkunyhóik. De gyakran házuk sem volt. A cigánynegyedek a falu szélén húzódtak meg. A falunak ezt a kapitalista rendjét a régi falualaprajzokon jól lehet tanulmányozni. Majdnem minden falunak jól rendezett központja volt, míg a falu külső negyedei rendezetlenek voltak.

Figyelemreméltó, hogy Bulgáriában a falu és városok közti átmeneti forma - az ún. "palanka" - korábban csak nagyon ritkán fordult elő és ma már nincs is meg. Erről a településtípusról K. Iretsek a következőket írja:

"A falu és város közti átmeneti formát azok a települések mutatják, amelyeket borkereskedők, kocsmárosok, kertészek, kereskedők lakják és 2 emeletes házaik vannak ... amelyeket Tirnovo mellett, vagy a Balkán déli jeltőin és a Rodopeban találhatunk meg." Tovább azt írja Iretsek, hogy a bizánciak az ilyen településeket "parasztvárosoknak" nevezték, és hogy a török iga alól történt felszabadításig minden védetlen települést falunak /kjoj/ neveztek anélkül, hogy a népesség számát figyelembe vették volna, míg minden helyet városnak /törököül "kaszaba"/ tekintettek, amelynek erődje volt Iretsek szerint Vidin, Rusze, Plovdiv, Tirnovo stb. azaz olyan települések amelyeknek kiserődjük volt az átmeneti formát a "palánkát" mutatták. Ilyen volt néhány település a Duna mellett, mint Lom-Palanka, Arcsar-Palanka és mások. Ezt az elnevezést azonban más településeknél is használták, emellett maga Iretsek is munkájában ezt a fogalmat egy más településre is - Vetren - használja.

Az ipari települések Bulgária legujabb településtípusai. A bányászattal kapcsolatban keletkeznek és fejlődnek. Borjeva reka, Sztrassimir, Jerma reka, Krusovdol, Petrovica, Lajkovcsukar, Gjudurszka és Fabrika - összesen nyolc helyet a Rodopeban - a törvény ipari településként ismert el. 1953 előtt ez a településtípus Bulgáriában nem volt meg. Szerkezetük szerint városok, anélkül azonban, hogy jellegzetes városi funkcióik lennének. Ipari településnek kellene elismerni Reka Devnya és Gara Kricsim jelenlegi falvakat is.

Az üdüléssel kapcsolatban is sok új település keletkezik vagy régi bővül mint pl. Georgi Dimitrov, Panagjuriste mellett a hasonló nevű hely Kosztenec mellett a Rila hegységben, Vaszil Kolarov-Pamporovo a Rodopeban és mások. Ezeket a településeket falvaknak tekintik, ami véleményünk szerint nem helyes.

A városi településeket szerkezetük és arculatuk jellemzi. Tükörképei azoknak a viszonyoknak, amelyek mellett keletkeztek és azoknak a funkcióknak, amelyekkel rendelkeznek.

A bolgár városok különböző korszakokból származnak. Szófia, Plovdiv, Szozopol, Várna, Neszebir, Rusze, Vindin stb. kezdeti a rabszolgatartó társadalom idejéig nyulnak; A feudalizmusban keletkezett Tirnovo, Gorna Orjahovica, Levszkihrad, Jetropolé, Teteven; A kapitalista korszakból származik Pernik /Dimitrovo/, Popovo, Cserven Breg, Mihajlovgrad stb. a legutóbbi időben alapították Dimitrovgradot és Madant. A szocializmusban valamennyi bolgár várost újjáformálnak és szocialista módon átalakítanak. Ezt különösen jól látni Szófia, Várna, Dimitrovo, Rusze, Plovdiv, Pleven, Szatara Zagora és más városokban.

A bolgár városokról az utolsó száz év óta különböző tudósításokat találunk Bogorov-nál, Kanitz-nál és K. Iretsek-nél. Földrajzi szempontból azonban országunk városait elsősorban Isirkov tanulmányozta.

A bolgárok a középkorban minden egyes nagyobb településhez a "város" névutót illesztették. Így volt Tirnovograd, Lovecsgrad, Szlivengrad stb. Később ez a névutó elmaradt és ma már csak Razgrad városnál és néhány faluvá degradált hajdani várostelepülésnél találjuk meg mint pl. Szelenigrad Tran mellett, Zgorigrad Vraca mellett, Buszovgrad Kazanlik mellett stb. Olyan városok mint Ivajlovgrad, Nomcsilgrad, Zlatograd, Krumovgrad ezt a nevet csak 1934-ben, mások mint Blagojevgrad, Dimitrovgrad, Velingrad, Levszkihrad, Kolarovgrad és mások csak 1944 szeptember 9-e után kapták.

Ma város alatt olyan települést értünk, amelynek lakói megélhetésüket nem a mezőgazdaságban találják meg, hanem főként az iparban, kereskedelemben, bank- és hitelintézetekben, a közlekedésben és a közintézményekben dolgoznak. A tulajdonképpeni város lakosságának fő részét a munkáosztály, hivatalnokok, tanulók teszik.

A régi kultúrvilág részeként Bulgáriában sok várost a régi görögök alapítottak, a trákok és makedónok az ország belsejében építkeztek. A rómaiak hatalmas építményeket emeltek főleg erődítések, Məsiában. A politikai, gazdasági és közlekedési viszonyok megváltozásával néhány római város ismét teljesen eltűnt - Ulpia Uescus /Gigen falu mellett/, Martianopolis, Nicopolis ad Istrum stb. Később a bizánciak Justinianus alatt sok várat és várost alapítottak.

A behatoló bolgárok alapították Pliszka, Preszlav városokat. A bolgárok középkori építményeikből azonban sajnos csak nagyon kevés maradt fenn. Az építmények anyaga kevésbé tartós volt és a maradványok a török idők alatti nagy pusztításoknak estek áldozatul mint pl. Tirnovóban.

A törökök kevés új várost létesítettek és ezek főként olyanok voltak, amelyek közlekedési és katonai céljaik számára szükségesek voltak. Az oszmán építkezési mód a mohamedán fanatizmusnak és keleti gazdálkodásnak minden bélyegét magán viseli. Áruraktárak és karavánszerájok Plovdivban, Várnában, Kolarovgradban, Jambolban és más helyeken épültek. Ezek az épületek rendszerint a nagyvárosok üzleti negyedeiben voltak. Azonban sok épületet emeltek egyházi célokra is nemcsak mecseteket, hanem egyházi iskolákat, török fürdőket, amelyek közvetlenül vagy közvetve a mohamedánok vallásos érzületével függtek össze. Itt-ott a céhek részére városi órák /óratornyok/ épültek.

A török iga alóli felszabadulás után a településekből a török épületek eltűntek, csak itt-ott maradt meg néhány. Így pl. Szófiában a G. Dimitrov köruton török mecset van. Másokat találunk Plovdivban, Kolarovgradban /a legnagyobb Bulgáriában/, Razgradban stb.

A bolgár településekben ugyanezen időből való bolgár nemzeti motivumokat és nemzeti építészetet találunk. Ebben a népművészet jut kifejezésre. A templomok, iskolák, középületek, kolostorok építésénél Triavna, Banszko, Szamokov és Debar /Macedónia/ művészeinek és építészeinek nagy szerepe volt. Az ebből az időből származó legszebb épületek máig is fennmaradtak. Figyelemreméltó, hogy az épületek architektúrája és felszerelése az egyes országrészekben igen különböző. Koprivstica, Plovdiv és Levszkihrad /Karlovo/ házaiban a díszítő elemek inkább az ajtókon, szekrényeken és butorokon jutnak kifejezésre, Szamokovban a legfinomabb faragásokban és Trjavnában a plasztikus faragásokban. Értékes régi házakat és egész negyedeket muzeumokká nyilvánítottak, hogy a jövő számára megtartsák.

A török iga alóli felszabadítást követő első 25-30 évben a politikai és gazdasági viszonyok a bolgár városok fejlődése szempontjából nem voltak kedvezők, mert

- 1./ az 1876 évi áprilisi felkelés és a felszabadító harcok alatt sok város elpusztult;
- 2./ a kézműipar hanyatlóban volt;
- 3./ némely városban már nem volt olyan nagy fogyasztó réteg, mint amilyen azelőtt Kolarovgradban, Plevenben, Jambolban, Szilisztrában és más városokban a török hadseregkötelékek voltak;
- 4./ némely város félreesett az új közlekedési vonalaktól - Belogradcsik, Kotel, Teteven, Tran.

1880-tól 1910-ig a városi lakosság aránya állandóan csökkent. A kapitalizmus gyors fejlődésével nőtt nemcsak aránya, hanem a városok száma is. De csak a szocializmusban teremthetők stabil viszonyok az ország iparosítása által a városi lakosság növekedése számára.

Sok város termelési profilját megváltoztatták és sok új ipari központot hívnak életre. Ilyenek Dimitrovgrad, Dimitrovo, Madan, Reka Devnyax falu, a nagyobb városok: Szófia, Plovdiv, Rusze, Várna Pleven említésén kívül.

3./ Változások a települések típusában és arculatában a szocializmusban

A szocializmusban településeink fejlődésének egészen új jellegét állapíthatjuk meg. Ez gazdaságunk tervezésével függ össze, amely már nem engedi meg a települések kaotikus fejlődését. A települések mindinkább elvesztik kapitalista arculatukat. A centrum gyorsan a település politikai, gazdasági és kulturális életének központjává válik. Itt találjuk a községi tanácsot, a kulturotthonokat, poliklinikát, kórházat, a színházat, mozit, szövetkezeti boltokat stb. A tervezés által a települések világos perspektívát kaptak. Az új várostervék valamennyi városnegyed harmonikus fejlődését biztosítják.

A mai városban, az egykori burzsoánegyed és munkásnegyedek közti ellentétek eltűnnek. Ma a városközpont a dol-

gozók szolgálatában áll. Hogy az új gazdasági és kulturális szükségleteknek megfeleljen, ennek a feladatnak megfelelően átalakítják. De a külső negyedek is megváltoztatják arculatukat. Itt a dolgozók számára nagy háztömböket építenek. Új utak, víz- és csatornázási művek létesülnek.

A városok nemcsak arculatukat, funkcióikat, hanem nevüket is megváltoztatják: Levszkiograd /Karlovo/, Sztanke Dimitrov /Dupnica/, Mihajlovgrad /Ferdinand/, Dimitrovo /Pernik/, Blagojevgrad /Gorna Dzsujaja/, Pervomaj /Boriszovgrad/ stb.

A települések arculatába új jelenségeket hozott a kooperatív házépítés támogatását célzó törvény. A kis magánépítkezést azokba a városnegyedekbe irányítják, ahol a városterv szerint alacsony építkezés az előírányzott. Ezidő szerint azonban a háztömb a legcélszerűbb építkezési mód. Ezenkívül sok új parkot létesítenek. Példák erre Szófiában a "Christo Szmirnenszki" nyugati park, továbbá a parkok Pleven, Rusze, Plovdiv, Sztara Zagora, Kolarovgrad, Dimitrograd és Kjusztendil városokban. Szófia és Dimitrovo dolgozói számára a Vitosa hegységet nagy parkká változtatják.

A bolgár falu arculata is megváltozik. Eltűnnek a nagy udvarok és kicsiny vályogkúnyhók.

A falvakban a régi építkezési módot megszüntették, amennyiben 1948/49-ben új házterveket dolgoztak ki, amelyeknél az ország különböző viszonyait figyelembe vették. Tervszerűen létesülnek a falvakban a mezőgazdasági termelőszövetkezetek nagy épületei, üzletek, helyiségek, és más berendezések.

4./ A települések száma, nagysága és sűrűsége

Az 1956-évi népszámlálás szerint Bulgáriában 5 909 település van, éspedig 112 város, 8 ipari település, 4 490 falu és 1 299 szórványtelepülés.

Az 1900-1956-ig terjedő időben a városok nagyságrendi megoszlásának alakulása a következő volt:

A városok nagysága a lakosság száma szerint	1900	1905	1910	1920	1926	1934	1946	1956
5000 ^{x/1}	33	31	31	41	38	37	33	22
5 - 10 000 ^{x/2}	19	19	19	27	29	32	35	37
10- 25 000 ^{x/3}	18	19	19	17	17	19	25	33
25- 50 000 ^{x/4}	3	4	4	4	6	6	10	12
50-100 000 ^{x/5}	1	1	-	2	2	1	1	5
100 000-nél több	-	-	1	1	1	2	2	3
Összesen:	74	74	74	92	93	97	106	112

A települések neve	1926	1934	1946	1956
Települések összesen	5 759	5 751	5 563	5 909
ebből:				
Városok	97	97	106	112
Falvak	5 662	5 654	5 459	5 797
A városok átl.lakosság sz.	11 837	13 428	16 327	22 799
A falvak átl.lakosság sz.	764	844	965	359

A városok állandó, ámbar lassu növekedése Bulgária gazdasági fejlődésének tükörképe. 1945 szeptember 9-e után világosan előtérbe lép a nagyobb települések alapítására irányuló tendencia. A városok közepes nagysága az 1946-évi 16 327 lakosról 1956-ig 22 799 lakosra nőtt. Ennek ellenére Bulgáriában még mindig a kicsiny városok dominálnak /10 000 lakosig/ és a kis falvak /100-1000 lakosig/.

A falvak nagyságáról az alábbi táblázat tájékoztat:

A nagyságcsoport mindenkor részesedése az összes falvak számához viszonyítva %-ban	1926	1934	1946	1956
100 lakosig	13,5	13,2	9,0	2,5
101-1000 lakossal	59,9	55,9	56,0	56,7
1001-5000 lakossal	26,3	30,4	34,1	29,9
5000 lakos felett	0,3	0,5	0,9	0,9

A mezőgazdasági termelőszövetkezetek összevonásával Bulgáriában a falvak csoportosításának új folyamata kezdődött meg. A 4000 lakosnál kisebb települések száma csökken, míg a 4000 lakosnál nagyobbak csoportja lassan növekedik. Ezt mutatja a következő táblázat:

A falvak nagysága	1946	1956
4000-5000 lakossal	46	49
5001-6000 "	23	24
6001-7000 "	13	14
7001-8000 "	4	7
8001-nél több lakossal	2	5
Összesen:	88	99

Néhány település falu nevet visel, de a valóságban kisebb mint egy paraszti udvarház /Sammelhof/. Bulgária legkisebb falujának csupán 7 lakosa van, neve Koman /Terszizska község Trojan mellett, Lovecs kerület/. Vranino falu-
nak /Vranino község Tolbuchin kerület/ 8 lakosa van. Falu 11 lakossal Szoborszko /Proszenik község, Burgasz kerület/ és Voszarci 11 lakossal /Golema Szmolnica község, Tolbuchin kerület/.

A településsűrűség a gazdasági viszonyoktól függ, de a tengerszintfeletti magasságnak és a domborzat alakulásának is van bizonyos befolyása. A legnagyobb településsűrűséget a Keleti-Rodopeban találjuk, ahol 100 km² 17 települést találunk; a Balkán északi lejtőségén 100 km²-en 20 településsel és a szófiai, radomiri, brezniki, stb. medencékben 100 km²-en 11-14 településsel. Hangsúlyozni kell azonban, hogy a fenti települések főként szórványtelepülések. A legkisebb sűrűségek Szamokov, Velingrad és Razlog területén találjuk, ahol 100 km²-en csupán 2-3 település van. Kicsiny a sűrűség Észak-Bulgáriában is, de itt a települések sokkal nagyobbak. Orjahovo területén pl. 100 km²-en csupán 2 települést találunk, de közülük mindegyiknek több mint 4000 lakosa van. Ilyen viszonyok vannak Szvistov mellett és más te-

rületeken is. A Keleti-Rodopeban azonban egy településnek 300-400 lakosa van. A Középső-Balkánban egynéhány községhez több kicsiny település tartozik, pl. Gabrovo 74 települést ölel fel. Majdnem ugyanezt a képet találjuk a Rodopeban Kirdzsali, Szmoljan és más községeknél.

5./ A települések osztályozása a múltban és jelenben

Bulgária településeinél - főként a városoknál - 1978-ig két csoportot különböztettek meg:

1./ mezőgazdasági településeket és

2./ kereskedelmi és kézműipari településeket.

Ezt az osztályozást találjuk Bogorov, Kanitz és mások munkáiban.

K. Iretsek két várostípust állapított meg: 1./ a keleti típust - nagyon laza beépítésű városok a síkságokon nagy udvarokkal és magas falakkal, és 2./ nyugati városokat, amelyek a középkorból származnak és kis területen szűken épültek, olyan házakkal, amelyek közvetlenül az utcáson fekszenek. Az első típushoz sorolta Szófiát, Ruszet, Kazanlikot, és a másodikhoz Gabrovot, Kotelt, Brazigovot és másokat. Plovdivot mindkét típus keveredésének tekintette.

Iretsek-nek ezt a felosztását később A. Isirkov és D. Jaranov használták, akik a településeket 3 típus szerint osztályozták: 1./ déleurópai vagy román típus szűk, görbe utcákkal, meredek egyenetlen felszínen amfiteátrálisan fekvő házakkal. Ehhez számították Tirnovo, Plovdiv, Lovecs, Szvistov stb. régi városrészeit. 2./ keleti típus síkságon fekvő településekkel, amelyeknél a házak nagy udvarokkal szétszórtan fekszenek, magas falaik vannak - Kjusztendil, Kazanlik, Rusze legnagyobb része stb. 3./ modern típus, széles egyenes utcákkal, tartós épületekkel, nagy parkokkal stb. Ilyen település: Orhane /ma: Botevgrad/, Sztara Zagora, Szófia és mások. Azonban ezen osztályozás ellenére Isirkov elismerte, hogy a legtöbb település Bulgáriában több típus keveredése.

Nevük eredete szerint Isirkov a városokat csoportosította, olyan helyekre, amelyek elnevezése összefügg a

földfelszínnel /Kliszura, Vraca, Kazanlik, Dupnica, Kotel, stb./, egy folyóval /Lom/, a talajjal /Petrics, amelynek szláv neve Kamenica, a város folyójának nevében máig is fennmaradt: Melnik - törnelékkup/ a növényvilággal /Gabrovo, Drjanovo, Breznik, Ljaszkovec/, az állatvilággal /Aitoszas, Provadija juhok városa/, ásványkincsekkel /Zlatica, Beroe - vasból való, Sztara Zagora/, az építkezési móddal /Belogradcsik, Kula, Burgasz - Pirgosz - torony/, valamilyen kézműiparral, vagy a kereskedelemmel /Szamokov, Novi Pazar, Harmanli, Eszki Dzsümaja/, történelmi nevekkel, templomokkal és kolostorokkal /Radomir, Jelena, Kjusztendil, Szófia, Dobrics, Trojan/, egy színnel vagy különböző tárgyakkal /Bjalla, Szopot - fából készült vízvezető cső, Haszkovo - Haszkeu - a török hasz szóból - hűbérbirtok, Berkovica - nehéz tárgyakhoz szolgáló mérték/.

Nagyságuk szerint A. Isirkov a városokat három csoportba sorolta: 1./ kis városok 5000-nél kevesebb lakossal, 2./ közepes nagyságú városok 5000-25000 lakossal, 3./ nagyvárosok 25000-nél több lakossal. Szófia kivételével világméretek tekintetében Bulgáriában nagyvárosokról nem lehet szólni. Figyelembe véve Bulgária városainak társadalmi gazdasági fejlődését, azokat mintegy 5 csoportra lehetne felosztani: 1./ nagyvárosok, több mint 50 000 lakossal - Szófia, Plovdiv, Várna, Rusze; 2./ közepes nagyságú városok 20 000 - 50 000 lakossal - Kazanlik, Vraca, Aszenovgrad; 3./ kisvárosok 10 000-20 000 lakossal - Lukovit, Poljanovgrad, Levszkigrad; 4./ kisebb városok 5000-10 000 lakossal - Banszko, Balcsik; 5./ legkisebb városok 5 000-nél kevesebb lakossal, Melnik, Breznik stb. Ez az osztályozás viszonylagos, de a bolgár városok méreteinek megfelel.

Földrajzi fekvésük szerint Bulgária városait A. Isirkov, I. Bataklijev, L. Panajotov és mások a következő csoportokba sorolták; 1./ Fekete-tengerparti városok - Várna, Burgasz, stb.; 2./ Duna-menti városok Vidin, Rusze; 3./ a Balkán hegység városai - Trojan, Gabrovo; 4./ városok, amelyek a Balkán és az Északbolgár síkság határán fekszenek, stb. Sajnos egyes geográfusok még ma is ilyen formalisztikus rendszert alkalmaznak.

A szovjet földrajz tapasztalatai azt tanítják, hogy a döntő a városokat gazdaságföldrajzi sajátosságaik szerint osztályozni. Emellett a polgári településföldrajz sémái a mi szocialista városaink számára nem is felelnek meg, mert nálunk ma a városoknak egészen más politikai és gazdasági funkcióik vannak. Azonban a városok osztályozása még mindig nehéz, mert hiányzik az ahhoz szükséges ismeretanyag, az egyes városokra és azoknak a különböző területekkel való gazdasági kapcsolataikra vonatkozó vizsgálatok.

Gazdaságföldrajzi sajátosságaik és funkcióik alapján Bulgária városait a következő öt csoportba oszthatjuk:

1./ Nagyipari és forgalmi központok /a kikötők nélkül 21 város/. Ide tartoznak Szófia, Dimitrovo, Sztara Zagora, Plovdiv, Jambol stb. Kereső népességük fő része az iparban és a szállításban van foglalkoztatva /pl. Dimitrovban a lakosok 30 %-a, Szófiában 61 %/. Ezek a városok igen gyorsan fejlődnek, miként azt a következő összeállítás mutatja:

	1926	1934	1946	1956
Népesség	585 868	800 995	1 033 255	1 470 040

2./ Kikötővárosok /17 város/. A kikötővárosokat még tovább osztályozhatjuk: a/ kikötő-ipari városok, amelyeknek lakosai főként az iparban, szállításban és kereskedelemben dolgoznak - Várna, Burgasz, Rusze, Vidin, Lom stb.; továbbá b/ kikötő-, kézműves-, és agrárvárosok - Tutrakan, Orjahovo, Balcsik, Szozopol, amelyeknek lakosai többnyire a szállításban és a mezőgazdaságban dolgoznak.

A kikötővárosok is, különösen az első csoportba tartozók nagyon gyorsan fejlődnek miként az a következő táblázatból is kitűnik:

	1926	1934	1946	1956
Népesség	205 459	264 553	289 111	416 134

3./ Iparvárosok és városok kézműiparral /25 város/
- Tolbuchin, Vraca, Blagojevgrad, Trojan, Levszkigrad, stb.
Lakosainak nagy százaléka a gyáriparban és kézműiparban dolgozik /Trojanban 72 %, Vracában 53 %/. Fejlődésük lassan halad.

	1926	1934	1946	1956
Népesség	196 268	235 427	279 851	332 164

4./ Agrárvárosok kézműiparral /27 város/, ezek közül a legjellegzetesebbek Provadija, Szvilengrad, Popovo, Ihtiman, Botevgrad és Radomir. Ezekben a lakosság 80 %-a a mezőgazdaságban és 20 %-a a kézműiparban dolgozik. Az ebbe a csoportba tartozó városok nagyon gyenge fejlődést mutatnak.

	1926	1934	1946	1956
Népesség	142 673	150 429	170 707	228 533

5./ Agrárvárosok /22/. Bennük a népességnek több mint 80 %-a a mezőgazdaságban dolgozik. Közülük a legismertebbek Knezsa, Jelhovo, Lukovit, Kula, Kubrat, Godecs, Melnik. Ezek is lakosságuknak csak gyenge növekedését mutatják.

	1926	1934	1946	1956
Népesség	90 677	96 412	108 674	138 672

A bolgár városok osztályozása a gyakorlat számára is nagy jelentőségű és azt a tervező szervek értékesítik. Az ötéves tervek során minden bolgár várost átépítenek. Új üzemeket, gyártelepeket és kombinátokat létesítenek; a termelőerők új elosztást nyernek. Mindez városaink és falvaink szerkezetében és arculatában alapvető változásokra vezet. A gyakorlat maga fogja a következő években településeink új osztályozását megkövetelni.

Bulgáriában a falusi települések osztályozását gazdaságföldrajzi sajátosságaik szerint máig még nem kísérelték meg. Miként a városoknál, úgy itt is a fő hiány az,

hogy nincs elegendő tudományos vizsgálat. A tervezés gyakorlata számára a következő osztályozási elvet javasoljuk:

1./ Falvak csupán mezőgazdasággal. Ide tartozik falvaink legnagyobb része, amelyben a lakosság megélhetését főként a földművelés és állattenyésztés biztosítja. Ezek a falvak még további alcsoportokra oszthatók és pedig olyanokra, amelyek főként a gabonatermeléssel, vagy főzelékfélék, gyümölcs-, szőlőtermelésével foglalkoznak.

2./ Falvak mezőgazdasággal és kézműiparral, mint Sipka, Kosztenev, Oresaka stb.;

3./ Falvak, amelyek ipari központokká váltak és tulajdonképpen már nem típusos falvak, hanem kisvárosok - Kricsim, Reka Devnya, Elin-Pelin, stb.

4./ Vasúti és országúti csomópontok nagyipari üzemekkel - Kaszpicsan, Bruszarci, Mihajlovo, Szeptembri stb.

.o.o.o.o.

J e g y z e t

x/1 ehhez járul 17 város az új területeken és Bjala Szlatina 1914-óta mint város;

x/2 Jelhovo 1925 óta mint város beszámításával;

x/3 1929 óta városként beszámítva: Pernik, Cserven Breg, Szeminovgrad, és Szveti Vrac;

x/4 1940 óta városként beszámítva: Szilisztra, Tolbuchin, Balcsik, Kavarna stb.

x/5 városként számítva Dimitrovgrad, Velingrad, Mezdra, Madan, Kubrat, és Godecs, az 1960-ban alakult 8 új város nélkül.

.o.o.o.o.

Georg Müller: Nőnek-e még városaink?

Wachsen unsere Städte noch?

/Raumforschung und Raumordnung 20.Jg.1962,
Heft 1. 28-29 l./

Ezzel a kérdéssel foglalkozott Dr. Horst Fehre a bonni városi statisztikai hivatal igazgatója a német városstatisztikusok szövetségének Saarbrückenben 1961. október 18.-án tartott nagygyűlésén. Ejeztegetései széleskörű visszhangot keltettek. Ezekben mindenekelőtt szakított a városstatisztikusok hagyományos szemléletmódjával, akik általában csak városaik felségterületén belüli adottságok /Gegebenheit/ statisztikai elemzésével szoktak foglalkozni. Fehre ezzel szemben vizsgálataiba bevonta a városrégiót. Azt olyan meghatározás és tagolódás szellemében fogja fel, amint azt az Akademie für Raumforschung und Landesplanung "Raum und Bevölkerung" /tér és népesség/ bizottsága dolgozta ki.

Referátumában főként a városok népességnövekedésének kérdéseivel foglalkozott és történeti áttekintésben vázolta a városfejlődés fázisait és a nagyvárossá alakulás jelenségeit. Kitért a cityképződés kérdéseire, az elővárosok városiasodására, a nagyvárosokhoz közelfekvő bolygóvárosok /Trabanten/ keletkezésére és beolvasztására. Előadásának végét azonban a közelmúlt idők városfejlődése alkotta. Ebből a célból Fehre a Szövetségi Köztársaság 56 városrégiójára a továbbszámitások szerint összeállította az 1960. évre vonatkozó lakosságsszámadatokat. Ennek alapján elemezte a népesség számított változásait az 1900-1956 és 1956-1960 időszakokra, mégpedig megkülönböztetve a törzsvárosra /Kernstadt/ és a közvetlen környezetre /Umlandbereich/, központi város - Zentralstadt, csatlakozó terület - Ergänzungsgebiet, városiasodott övezet - Verstädterte Zone, peremövezet-Randzone.

Elemzésének leglényegesebb eredményeként megállapította, hogy a városrégió növekedése, - vagyis a városiasodás-, feltartóztathatatlanul előrehalad. Ez már egyedül abból a tényből is következne, hogy a lakosság a városrégióban sokkal gyorsabban gyarapszik, mint a többi szövetségi

területen. Az 1956-1960 időszakra vonatkoztatva azonban a központi városok népességnövekedése az odáig megállapítandó mértékben már nem vesz részt. A központi városok lakosságának számszerű növekedése meglassodik, miközben a városi agglomerációk kiterjedése tovább tart. A növekedési övek a nagyvárosok előterében lesznek, ahová a beözlés irányul. A népesség legerősebb növekedése a városiasodott övezeten belül figyelhető meg.

Ezek a megállapítások Fehre-t arra a felhívásra készítették, hogy a városstatistikusnak szemléletét tágítania kell, a "kerítésen /Zaun/" túl kell néznie és meg kell állapítania, hogy mi történik a város körül a régióban. Ilyen követelményt egyes városstatistikusok /pl. Dr. Kastner, Hamburg/ alkalomadtán már korábban is felállítottak. A tegnap követelményéből azonban most már a ma teljesítménynek kell megszületnie. Ugyanis most már tudjuk, hogy ha a nagyvárosainkban mutatkozó növekedési tendenciákat csak a városhatárokon belüli fejlődés alapján ítélnek meg, ezek hamis képhez, hibás következtetésekhez vezetnének. Nekünk már nem városterületileg, hanem városregionálisan kell gondolkoznunk, vizsgálnunk és terveznünk. A városi agglomerációban testet ölt valamennyi hozzátartozó község sorsközössége a jövő jó és balsorsára. Ezért a központi város jövőbeli helyzetét és a jelzett fejlődés során rá háruló feladatokat különösképpen a városstatistikusoknak kell szívesen ügyüknek tekinteniük.

A központi városok jövőbeli fejlődését tekintve vonta le Fehre azt a következtetést, hogy az újrafelépítés dacára a városközpont népessége számszerűen csökkenni fog. A központi funkciók számára szolgáló új munkahelyek halmozódása a cityképződést mozditja elő. A sűrűn lakott óvárosi negyedek további szanálási intézkedések és különösképpen a szükségessé váló forgalmi térségek számára adnak helyet. Ugy becsüli, hogy városaink központjainak lakossága a háboru előttinek legkevesebb egyharmadára, ha ugyan még nem mélyebbre süllyed.

A nagyvárosok "közbuláló gyűrűje" /Zwischenring/ visszafejlődő vagy legalábbis stagnáló népességmozgalom övezete marad. Itt gyakran a légítámadások bérkaszáratömböket pusztítottak el, miközben az épségben maradt lakóhelyiségekben kibombázott városi lakosok és beköltözöttek kényszerűen összezsúfolva találtak menedéket. A tulzsufolt lakónegyedek népességének megritkulása, kapcsolatosan az újjáépítés lazább lakáshelyezési rendjével a népsűrűség csökkenését eredményezte.

A "külső gyűrű" /Aussenring/ jövőbeli növekedőképessége a város peremkerületeiben /Stadttrandbezirke/ még meglevő telepedési lehetőségektől függ. Az építőtelvek megfigyatozása és a felemelkedett telekárak a város továbbtelepedését mindinkább a közvetlen környezetbe /Umland/ szorította ki. Sok városi lakos önként válik beingázóvá.

Fehre arra a végkövetkeztetésre jut, hogy a központi városok ugyan szétrepesztik kereteiket /"aus den Nähten platzen"/, de uralkodó jellegüket /Dominanz/ a városrégióon belül megtartják. Funkcionális változás következik be. A központi városban összpontosulnak a terciér /zentrale/ funkciók, míg a központi város közvetlen környezetében az agglomerációnak decentralizációja következik be. A községi gazdálkodásnak és igazgatásnak problémái a városrégióban csak azáltal oldhatók meg, ha az igazgatás jövő szerkezete a végbemenő funkcióváltozáshoz alkalmazkodik. Községek közti és regionális együttműködésre van szükség. A gyakorlatban már van rá néhány példa. A nagyvárosoknak kereteikből történő kilépése világsszerte tapasztalt folyamat. Az emberiség tartós gyors növekedése mellett a legerősebben betelepült területek, - vagyis az urbanizált térségek -, feltartóztathatatlanul tovább terjeszkednek. Arról kell gondoskodni, hogy a növekvő városi agglomerálódás ne fajuljon el óriási kaotikus városhalmazok keletkezésére, harmonikus bolygórendszerként /Satelliten-system/ alakuljon ki, közepén a központi város mint permanens akciócentrum.

Fehre referátuma keretében az általa összeállított és elemzett adatanyagból csak kevés számot tudott felemlíteni.

Nagyon tanulságos volna azonban ezt a mély benyomást keltett száanyagot közelebbről is megismerhetni és tanulmányozhatni. Megfelelő módon történő közzététele ezért kívánatos volna.

Nagyon figyelemreméltó, ha - miként ez Saarbrückenben történt -, oly határozottsággal jut kifejezésre az, hogy nem elégséges az adottságok statisztikai tanulmányozásával csupán egy nagyváros határain belül foglalkozni, hanem épen-ugy meg kell állapítani ugyanezeket az adottságokat a határos községekben is. Ha ez egy statisztikus részéről történik, úgy tulajdonképpen kényszerűen kellene bekövetkeznie annak, hogy a hivatalos statisztika a jövőben már nem elégedhetik meg bizonyos a városokra szorítkozó adatok kimutatásával, hanem szükségképen kénytelen lesz számot vetni azzal a követelménnyel, hogy a városrégió további 2500 községére vonatkozó számadatokat is bocsásson rendelkezésre. A közigazgatási gondolkodás a gyakorlatban a dolgokat eddig kétségkívül csak igen lassan vitte előbbre.

Ha lehetővé válna a nagy számlálások alkalmával az egy városrégióhoz tartozó egyes községekre továbbfejlesztett olyan adatbontást /Aufbereitung/ végrehajtani, amely tulmenne azon, mint amilyent rendszerint a szövetségi terület valamennyi 24 500 községére végeznek, úgy ez nagy haladást jelentene. Ha ezen tulmenően még lehetséges lenne a folyamatosan vezetett statisztikának néhány adatát, így pl. az iparra vonatkozó jelentéseket, legalább bizonyos időközökben a városrégiókra kiválasztani, úgy ez kívánatos volna. Akkor a város és közvetlen környezetének vizsgálata számára új ismeretforrások nyílnának meg. Példát nyújt erre Boustedtnek nemrég megjelent munkája Münchenről.

.o.o.o.o.

Herbert Morgen: A falusias község és a falu

Landliche Gemeinde und das Dorf

/Raumforschung und Raumordnung 20. Jg. 1960.

Heft. 1. 23-28 l./

A falusias község eredete szerint falu. Falu alatt eddig olyan kisebb lakóhelyet értettek, amelyben a mezőgazdaság és népessége alkotta^a szociálökonomiai tekintetben meghatározó elemet. Az elmúlt időkben a faluban a gazdasági szerkezetnek csupán egészen kis differenciáltságával találkozunk. Majdnem az összes fogyasztási javakat a mezőgazdaság üzemeiben termelték, az élelmezési javak termelése szinte kizárólag a mezőgazdaság üzemeiben élő emberek figyaszására szolgált. A megváltozott életszükségletekkel kialakult munkamegosztás és az ipari fejlődésből eredő kölcsönhatások következtében a falu foglalkozásainak gazdasági rendjében fokozódó szerkezetváltozás ment végbe, s ez egyszersmint funkcióváltozást is jelentett.

Csupán csak az igen kicsiny falvakban teszik ki a lakosságnak 2/3-át vagy ennél is többet a mezőgazdaságban dolgozók. Egy 400-500 lakosu mai parasztfalu népességének átlagban már csak 60-65 %-a mezőgazdasági; a falusi lakosság 35-40 %-a nem üz mezőgazdasági foglalkozást. Utóbbiak lényegében szekundér foglalkozások, amelyek a mezőgazdaság "szolgáltatában" állnak.

Szociális és szociológiai szempontból nézve a korábbi idők faluja is mindig erősen differenciált volt: különböző üzemi nagyságok gazdái és parasztjai, tulajdonosok és bérlők, önállóak és nem önállóak, a mezőgazdaságban fő- vagy mellékfoglalkozást üzők, - s mindehhez járult a középkori élet a maga kihatásaival: szabadok és nem szabadok, földesurak és jobbágyok, zsellérek.

Statisztikai szempontból nézve a falu elsődlegesen egy kisebb településsegység, egy kisebb lakóhely, amelynél a mezőgazdasági-parashti elem erős kihangsúlyozását érezzük. A falu azon község soráiban található, amelyek népessége 2000 főnél kevesebb.

Eközben azonnal felmerül a kérdés: mit jelent a "falusias"? Teljesen kielégítő feleletet adni nem lehet, mert szerkezetéből kifolyóan a "tárgy" tulságosan differenciált. Bizonyos ismérvek kiemelhetők:

- 1./ a földrajzi térség benépesültsége viszonylag gyér;
- 2./ a községek /falvak/ még többé-kevésbé mezőgazdasági-paraszti jegyeket mutatnak /pl. a községek viszonylag nagy szétterültsége, a sajátos építkezési mód stb./;
- 3./ a falusias községek központi funkciói csekélyek /sőt részben minden központiasság nélküliek/;
- 4./ az infrastruktúrához sorolandó intézmények részben "gyengén fejlettek";
- 5./ az emberi társadalmasodásnak különleges formáival találkozunk.

Határozottan meg kell állapítanunk, hogy a város-falu átmeneti területek kiterjedése nő. /Ezek a területek sem tiszta falusi, sem tiszta városi jegyeket nem mutatnak, a város és falu között különleges tipusként állnak./

A község egy területre kiterjedő testület /Gebietskörperschaft/ világosan elhatárolt igazgatási feladatokkal, amelyeket az önkormányzat keretében saját felelősségére kell teljesítenie. Ezek a feladatok szociális, kulturális és gazdasági természetűek. A falu tehát nem mindig azonos a községgel, bár az ún. falvak legnagyobb része jogi helyzete szerint község. A falvak kisebb része területén tulmenően nagyközségbe, hivatalokba, közös községekbe /Samtgemeinde/ van összefogva, ami annyit tesz, hogy több falu alkot egy községet illetőleg egy kisebb községi köteléket. Ezek a falukötelékek részben a középkori egyházi igazgatási rendszerből fejlődtek /egy plébániához tartozó községek/, részben a korunk által kialakított közigazgatási rendet képviselik.

Fogalmilag tehát a falusias községek igazgatási, a falvak topográfiai településegységek. A középkori jellemű falunak a beillesztése a modern államigazgatásba lényegében a XIX. sz. első két évtizede közigazgatási rendezései és reformjai révén zajlott le.

Ezidőszelint a Szövetségi Köztársaságban van:

keréken	11 000	500-nál kevesebb lakosu község		
"	6 000	500 - 1 000	"	"
"	3 700	1000 - 2 000	"	"

Az összesen 24 000 községből 86 % 2000-nél kevesebb lakosu /46% 500-nál kevesebb, 25 % 500-1000, 15% 1000-2000 lakossal/. A falusias községek fejlődéséből világosan kitetszik, hogy 1939-től 1960-ig mindenekelőtt az 500-nál kevesebb lakosu községek száma csökkent. De a fejlődés az 1945-1951 években nem valódi, mert a menekültek által ezekből a kicsiny községekből sok a következő nagyságrendi csoportba került. 1951-től a menekültek erősebb elvándorlása által, - főként e községek csekély gazdasági eltartóképesége miatt-, normalizálódás következett be. Ez most lényegében lezárult /lásd alább az 1000 lakosra számított vándorlási egyenleget/. Az 500-1000 lakosu községek az összes községeknek 1939-ben 24%-át, 1960-ban keréken 25%-át tették ki. Az 1000-2000 lakosu községeknél valódi százalékos emelkedést találunk, éspedig 20 éven belül 12%-ról 15%-ra. Az 1944-45 éveket véve figyelembe a 2000-5000 lakosu községek részesezésénél is növekedés állapítható meg /6%-ról 8%-ra/. Ennek a nagyságcsoportnak községei részben még erősen át vannak szöve a mezőgazdasággal, ezért ezek még feltételelesen a falusias községekhez számíthatók.

A különböző nagyságu falusias községek regionális eloszlását szemlélve, a lakóhelyek eloszlására és a falusias községeknek a nagyvárosokhoz, -a legnagyobb foku központtassággal bírókhoz -, történet csatolására vonatkozóan csak néhány közlésre szorítkozunk.

A Szövetségi Köztársaságban az egyes lakóhelynagyságok a következő súlypontokkal oszlanak el:

Népesség	vonatkozó területek
Magános szórványtelepüléssel 15-nél kevesebb lakossal:	Felső- és Alsó-Bajorország, Felső Pfalz, Westfálen, Kelet- Friesland, Schleswig-Holstein részei
15 - 100 lakossal:	Franken és Emsland részei

100 - 300 lakossal:	Bajorország, Északnyugat-Németország részei
300 - 500 lakossal:	Franken, Hessen, Rheinland, Westfalen, Emsland részei
500 - 1000 lakossal: 1000 - 2000 lakossal:	Délnyugat-Németország, Münsterland részei

A falusias települések legelterjedtebb típusa, a "normálfalu", mintegy 400 lakossal. Ennek van a Szövetségi Köztársaságban a legkiegyensúlyozottabb szóródása.

A falunagyságot illetően a következő általános szempontokat vehetjük, amelyeket a természetes hozadéktényezők /Ertragsfaktor/ szabnak meg:

- a./ növekvő reliefenergiával a falusi lakóhelyek /falvak/ népesség tekintetében kisebbek lesznek /ez áll az Észak-német síkság végmorenaterületeire/;
- b./ a talaj és éghajlat jóságának csökkenése esetén felismerhető az a tendencia, hogy a falvak ne nőjjenek túl nagyra /a faluhatár nem lépheti túl az üzemgazdaságilag elbirható kiterjedést/.

Csak viszonylag kevés falusias település fekszik valamely nagyvárostól /a szövetségi átlagot meghaladó/ 40 km-nél nagyobb távolságra /Felső- és Alsó Bajorország, Felső Pfalz, Eifel, Emsland, Kelet Friesland községei/. Az ipari zsufolódás- területében pedig /pl. Ruhr-, Rajna-Majna vidék, Rajna-Neckar vidék/ a falusias községek többsége a 25 km-en belüli körzetben több nagyvárossal is érintkezik. A falusias települések itt, tekintettel a dolgozók ingavándorforgalmára, több nagyváros vonzókörének metszési övében fekszenek. A három milliós városra /Berlin, Hamburg, München/ különleges szociogeográfiai adottságok állnak fenn, amelyeket ebben az összefüggésben nem szükséges fejtegetni.

Idők folyamán a lakosságnak az egyes községnagyságokra történő eloszlásában igen jelentős szerkezetváltozás következett be. Ha 1800-ban a népességnek több mint 30%-a élt falusias településekben és kevesebb mint 10%-a valódi városokban, úgy ma az 55 millió lakost számláló Szövetségi Köztársaság 24 000 községében a népesség a következő megoszlásban él:

a lakosság 24 %-a	2000-nél kevesebb lakosu községben		
" 12 %-a	2000-5000	"	"
" 16 %-a	5000-20 000	"	"
" 15 %-a	20 000-100 000	"	"
" 33 %-a	100 000-nél népesebb	"	"

A népesség 24%-a a 2000-nél kevesebb lakosu községekben a következőképpen tagolódik:

a lakosság 6%-a	500-nél kevesebb lakosu községben		
" 8%-a	500 - 1000	"	"
" 10%-a	1000-2000	"	"

Ezzel kapcsolatban még ut alunk kell az ún. vándorlásokra a falusias községeken belül. A legnagyobb elvándorlást a 2000-nél kevesebb lakosu községek mutatják, úgyhogy általánosságban elmondható, hogy a vándorlás túlnyomóan a kisebb községekből a nagyobbakba irányul. Az 1000 lakosra számított vándorlási egyenleg az 1953. és 1956. évre megállapítva a következő képet adja:

Községnagyságcsoport	1953	1956
1000-nél kevesebb lakossal	- 31	- 28
1000-2000 lakosu	- 14	- 13

11 év alatt /1950-1960/ a falusias községek lakossága több mint 1 millióval csökkent /lásd fent az 500-nál kevesebb lakosu községek számszerű csökkenését/.

A falusias községekben a foglalkoztatottsági képszerkezetében és funkcióiban is állandó változásnak van alávetve. A 400-500 lakosu falusias községekben, amelyeknek súlypontja a mezőgazdaság és amelyek külsejükre nézve paraszti települések, - miként már fent hangsúlyoztuk, - a lakosság 35-40 %-a foglalkozását tekintve szekundér. /Ez a szekundér lakosság szoros viszonyban van a község, falu szociálökonomiai eltartóképessegével/. Csak az egész kicsiny községekben, vagy az egy községhez tartozó egész kicsiny falvakban ér el a mezőgazdasági népesség magasabb arányt. A falusias községek nagyságának növekedésével nő a nem-mezőgazdasági népesség részesedése. Ennek a ténynek, - amely egyszer-

re szerkezet és funkcióváltás - okai különbözők, mindenképp megemlítendő:

a./ a foglalkozási differenciáltság növekedése:
a szekundér népesség kialakulása révén

b./ a kiingázók számának növekedése.

Az eddig közlőtekből kitűnik, hogy a falusias közösségek nemcsak a különböző nagyságcsoporthoz tartozó községszám, a népességszám és a foglalkozás szerinti megoszlás szerint, hanem a szociális szerkezet szerint is igen változékony képződmények. P. Hesse szerint a Szövetségi Köztársaságban 5 alaptípus - egyenként 3 községtypussal /fejlődésfokok/ alakult ki /néhány különös ismerv kiemelése/:

1./ Közép- és módos paraszt /kulák/ községek /Mittel- und Gross bäuerliche Gemeinden/

Mezőgazdasági keresők az összes keresők %-ában

- a/ 60-70 %
- b/ 70-80 %
- c/ 80 %-on felül

2./ Kisparaszt községek /Kleinbäuerliche Gemeinden/

Mezőgazdasági keresők az összes keresők %-ában

- a/ 60-70 %
- b/ 70-80 %
- c/ 80 %-on felül

3./ Munkás-paraszt községek /Arbeiterbäuerngemeinden/

Mezőgazdasági keresők és a nem mezőgazdasági üzemekben keresők az összes keresők %-ában

- a/ 20-40 % és 35 % fölött
- b/ 40-60 % és 35 % alatt
- c/ 60 % fölött és 35 % alatt

/Az összes mezőgazdasági üzemeknek több mint 75 %-a otthoni gazdaság/
/Wirtschaftsheimstätte/

4./ Munkáslakóközségek és lakótelepülések /Arbeiterwohngemeinden und Wehnsiedlungen/

Mezőgazdasági keresők és a nem mezőgazdasági üzemekben keresők az összes keresők %-ában

- a/ 20 %-ig és 70 % alatt
- b/ 20-40 % és 50 % alatt
- c/ 40-60 % és 35 % alatt

/Az összes mezőgazdasági üzemeknek kevesebb mint 75 %-a otthoni gazdaság/

5./ Kézműipari községek és közigazgatási központok /Gewerbliche Gemeinden und Verwaltungszentren:/

Mezőgazdasági keresők és a a/ 20-40 % és 50 % alatt
nem mezőgazdasági üzemekben b/ 20-40 % és 50 % alatt
keresők az összes keresők c/ 40-60 % és 35 % alatt
%-ában

/Az otthoni gazdaságoknak ebben
a típusban nincsen különösebb súlyuk./

A falusias községtípusok változásánál néhány fejlődési irányzat felismerhető:

a/ a közép- és módos /kulák/ parasztközségek viszonylag állandók; nem-mezőgazdasági népesség bevándorlása esetén a foglalkozás szerinti keveredés kisebb méretű mint a b./ alattiaknál

b/ a nagyobb népességtömörülés területén fekvő kisparaszti községek viszonylag erős átalakulást mutatnak a munkás-paraszt községtípus felé; a foglalkozás szerinti keveredés itt különösen világosan mutatkozik.

A gyáripártól távplabb fekvő községek átlagon felüli vándorlási veszteséget mutatnak. Ehhez járul, hogy a községek ezen csoportjánál gyakran szociálökonomiai elmarginalizáltság mutatkozik /ezek problémát jelentő községek - Problemgemeinden/.

c/ a munkás-paraszt községeknél többnyire kisparaszti községekről van szó a mezőgazdasági kisegítő üzemek magas arányával; a szétválás a mezőgazdaságtól előrehaladó /a szociális okokra vezethető parlag - Sozialbrache - növekedése ismérvnek tekinthető/;

d/ a munkáslakóközségekben a mezőgazdasági mag- egészen a mezőgazdaság teljes eltűnéséig - mindig kisebb lesz. A városból a vidékre költözés törekvése gyakran új falusias települések keletkezésére vezet. A c/ és d/ alatti községek már nem a régi értelemben vett falvak.

A falusias községtípusok változásának intenzitásában szerepet játszanak a földbirtok öröklési rendjének kérdései is. Azokon a területeken, ahol a tényleges megosztás uralkodik /mindenekelőtt Nyugat- és Délnyugat-Németországban/ és azokon a területeken, ahol a zárt /megosztás nélküli/ öröklés az uralkodó /mindenekelőtt Észak- és Északnyugat-Németországban/ a dinamikában különbségek vehetők észre.

A falusias közösségek szerkezetében és funkciójában már világossá vált változásjelenségek egészen a családig kiható változásjelenségekhez vezetnek. A család mint a valódi primér közösség kisebb lesz. A kisebb születésszámokat nem egyenlítik ki a csökkenő halálozási számok. Ez a lakosság kor szerinti megoszlásának változására vezet, amint azt mindenütt megtaláljuk. Jelentősséggel bír, hogy a családtagok elvándorlása a szülői /családi/ üzemből növekszik. Csupán 1950/51-től 1960/61-ig a mezőgazdaságban állandóan dolgozó családi munkaerők száma 4,3 millióról 2,98 millióra esett vissza. A nem állandóan dolgozó családi munkaerők száma ellenben ugyanezen idő alatt 1,18 millióról 1,23 millióra emelkedett. Az állandó családi munkaerők fogyása mindenekelőtt az alsó üzemnagyságcsoportokban állapítható meg /ennek ellenére itt munkaerőteltelítettség van, minden negatív következményével/. A bér munkát végző munkaerőknél párhuzamos fejlődés figyelhető meg.

Emellett a lényegbevágó átalakulás mellett további változás is mutatkozik. A háromnemzedékű /trigeneratív/ család, miként az idáig a paraszti életformára valósággal jellemző volt, mindinkább kétnemzedékű /bigeneratív/ családformává változik. Az idős osztályrészesek számára új szociálökonomiai életformák alakulnak ki. Ezek az új formák a társadalomban meglevő üzemi típusok /soziale Betriebstypen/ faja és a társadalmi-történeti fejlődés szerint az egyes tájakon különböznek.

Bizonyos, hogy a falusi emberek szellemi felemelkedése is hozzájárul ahhoz, hogy új társadalmi rendhez juszanak el. Az igény a művelődésre a vidéken növekszik és az egyes területek /Land/ igazgatása részéről minden megtörténik, hogy a falu és város közötti műveltségkülönbség csökkenjen /népiskolák építése, a magasabb iskolák erőteljesebb megnyitása a falusi gyermekek előtt, az ún. második művelődési út előmozdítása, a szakiskolai intézmény teljes kifejlesztése, a felnőttképzés erősítése beleértve a tanácsadást/. A falukutatások azt mutatták, hogy a gazdasági teljesítmény és az emberanyag /szociális magatartás és tehetség/ egymás-

sal pozitív korrelációban van. A műveltség foka épúgy mérték. Vitathatatlanul fennáll, hogy eddig a tehetséges emberek túlságosan magas aránya hagyta el a mezőgazdaságot. Ma világosan felismerik, hogy szükség van a tehetségesek számának a vidék és a mezőgazdaság részére történő megtartására. Ez a fejlődés is szükségszerűen a mezőgazdaságban élő emberek funkcióváltásához vezet.

A forgalomba történő fokozatos bekapcsolódással és az ipar decentralizációjával a falusi társadalom megváltozik. Megemlítjük, hogy a forgalmi helyzetről alkotandó képhez legalább szükséges ismerni a vasuti közlekedéshez viszonyított fekvést, az országuti hálózatot és a gépjárműsűrűséget. Ha szövetségi köztársasági átlagban a községek ke re k 30 %-ának több mint 5 km-es vasutállomás távolsága van, úgy azoknak az országrészeknek /Land/ a fekvése kedvezőtlenebb, amelyekben a 2000-nél kevesebb lakosu községekben élő népesség aránya viszonylagosan magas /Bajorország és Alsó Szászország nagy részei/.

Világosan megmutatkozik, hogy a kedvezőtlen vasut-forgalmi fekvés mennyire inkább a kicsiny községeket érinti. Bár a falusias települések számára a forgalomba történő bekapcsolódásnak lényeges alapját még a vasut alkotja, mégis az országut, a gépjárműállomány emelkedésével, mindnagyobb jelentőséget nyer. De megállapítható az is, hogy a kedvezőtlen vasuti forgalmi fekvés gyakran párosul a kedvezőtlen országuti hálózattal. Az országuti hálózatnak az összterület km^2 -ére számított hosszúsága a mezőgazdaság arányának növekedésével rendszerint csökken. Példák erre Bajorország és Alsószászország kifejezetten mezőgazdasági területei. A gépjárművek száma a falusias községekben is állandóan emelkedik; az állomány sok tekintetben belső összefüggésben van a foglalkozási összetétellel /Berufsstruktur/ valamint a mezőgazdasági és ipar szociális szerkezettel /Sozialstruktur/. A falusias községekben ezidőszert a legmagasabb sűrűségértékek 1000 lakos-ra számítva 70-140 gépjármű /a szövetségi átlag 200 körül van/.

Az iparnak falusias községekbe történő decentralizálásának kérdésében általában kimondható, hogy általános ér-

ványú "megoldások" nincsenek. A foglalkozási összetétel, a munkatörvények szociális kiépítése, a nagyobb központiassággal bíró helységekhez viszonyított fekvés, a forgalomba történő bekapcsolódás mértéke, a vagyonadólerovás /Realsteueraufkommen/ és nem utolsósorban a család rendje és társadalmi tekintélye /Sozialprestige/ olyan tényezők, amelyek meghatározzák ipari telephelyek kijelölését falusias területeken. A helyesen méretezett ipari arány, amely a falusias közösségek belső eltartóképességének megfelel, - miként számos példa mutatja-, pozitív módon hat.

A falusias közösségek közigazgatásának szerkezetére és funkciójára vonatkozó fejtegetések révén mindinkább nyilvánvalóvá válik, hogy a falusias kisközség a sokoldalú és bonvolult igazgatási munka felett már nem bír urrá lenni, készen kell állnia, hogy őseredeti igazgatási feladatokat a körzeti illetékes hatóságnak engedjen át. Ezek a közösségek pénzügyileg többnyire gyengék is ahhoz, hogy valóban alkotó igazgatási munkát végezzenek. Egy falusias községnek a területre és lakosságra vonatkozó optimális nagysággal kell bírnia. Ez a nagyság nem csupán az igazgatásjellegű funkciók által határozható meg, hanem nagy mértékben függ a szociológiai megfontolásoktól. A falusias nagyközségek magasfokú igazgatásjellegű teljesítményei elsődlegesen a fokozott adózóképességen alapulnak, amiáltal lehetővé válik nagyobb pénzügyösszegek fordítás kommunális intézményekre, de egyúttal a közigazgatásban dolgozó erők specializálódásán is alapulnak, amellyel egyedül képes megfelelni a mai gondoskodó állam /Fürsorge- und Vorsorgestaat/ erősen differenciált törvénykezésének.

Az igazgatási teljesítményeknek nagy szociológiai lekötő erővel kell párosulniuk, ha a közösségi önkormányzat nem akar csupán közigazgatási forma maradni, hanem a község népe és a községigazgatás összeforrottságának is kifejezője kíván lenni. A község egyes polgárainak szemszögéből nézve, nekik a községigazgatást sajátjuknak kell érezniük, az igazgatás oldaláról nézve, meg kell őrizni az emberi áttekinthetőséget. A kulturális és gazdasági tekintetben emelt község-

magok fejlesztése a falusias nagyközségek számára különösen fontos lehet. Egy kulturális központ mindenekelőtt a fiatalságot segítheti nagy mértékben ahhoz, hogy erősebb közösségi öntudata fejlődjön ki, úgyhogy az nem fogja előmozdítani az elvándorlást a magasabb fokú központi helyek felé.

Ö s s z e f o g l a l á s

Különbséget kell tennünk falusias község és falu között /a falusias község közigazgatási egység, a falu főleg településegység/. A 2000-nél kevesebb lakosu községeket falusias községeknek tekintjük. Az összes községek 75%-ának lakosság száma 1000-en alul, 15 %-ának pedig 1000-2000 között van. A kicsiny községek száma csökken, az 1000-2000 lakosu községek száma emelkedik. A falusias települések legelterjedtebb típusa a 400 lakos körüli falu. Reliefenergia és talajjószág a falu nagyságára nézve természettől meghatározott tényezők.

Az össznépességnek majdnem negyede 2000-nél kevesebb lakosu községben él. Felismerhető, hogy a vándorlás a kisebb községekből a nagyobbakba nő. Az utolsó 10 év alatt a falusias községek lakossága több mint 1 millió emberrel csökkent. A foglalkozási összetétel is változik. Mindenekelőtt a szekundér népesség nő. A foglalkozási összetétel révén számos községtípus állapítható meg, amelyek a kifejezetten paraszti községektől a mezőgazdasággal átszőtt ipari községekig terjednek.

Változás megy végbe a parasztcsaládokban is. A családtagok elvándorlása mindenekelőtt az alsó üzemnagyság-csoportokban emelkedik. Az eddig megszokott háromnemzedékű család mindinkább kétnemzedékűvé alakul. A család mint valódi primér közösség kisebb lesz. A tehetségesek túl nagy elvándorlása a mezőgazdaságban anyagi veszteségre vezetett. Ma felismerik annak szükségességét, hogy a tehetségesek megfelelő száma a vidéknek és a mezőgazdaságnak megtartassék.

A falusi területek forgalmi feltárását főként a gépjárművek növekvő sűrűsége mozditja elő. /A községek vasut-forgalmi fekvése viszonylag állandó, az összes község 30 %-ának vasutállomás távolsága több mint 5 km/. A szövetségi

átlagot /1000 lakosra kevéssé 200 gépjármű/ a legtöbb falusias terület korántsem érte még el. A forgalomba történő bekapcsolódás növekedése a falusias községek funkcióváltozására vezet.

A közigazgatás kialakítása a falusias községekben különleges jellegű probléma. Felismerhető, hogy a nagyobb községek teljesítő képessége nagyobb mint a kicsinyeké. Az optimális községnagyságot részben a teljesítendő közigazgatási feladatok, részben a szociológiai megfontolások szabják meg. Egy modern falusias községnek olyan nagynak kellene lennie, hogy kulturális és gazdasági tekintetben kiemelkedő településmag fejlődhesen ki. A községnagyságnak azonban nem szabad névtelenségre vezetnie, a szociális érintkezések ápolása minden fejlesztésnél figyelembe veendő volna.

A felvázolt szerkezetekből, folyamatokból és funkcióváltozásokból kitűnik, hogy a falusias községekben élő emberek már nem folytatnak zárt magánéletet. A modern termelő és fogyasztó gazdaságok a mezőgazdaságot minden egyéb gazdasági ágazattal egybekapcsolta. A teljes kölcsönös függőség a termelésben és fogyasztásban, a fokozott bekapcsolódás a forgalomba, a társadalmi keveredés és egy új gondolkodásmód határozzák meg a még egy évszázaddal ezelőtti autonóm társadalom változását.

.o.o.o.o.

Konsztantyinov O.A.:

Az 1959-es népszámlálásból levonható következtetések a Szovjetunió városainak és városi lakosságának földrajzára vonatkozólag

/Nyekotorije vüvodü o geográfii gorodov i gorodszkogo naszelenyija SzSzsZR iz itogov perapiszi 1959 goda/

/Izvesztija Akademii, Nauk SzSzsZR, Szerija geograficseszskaja 1959 N^o 6, 44-56 old./

Fordította: Országos Fordító és Fordításhitelesítő Iroda

Az 1959 januári Összövetségi népszámlálás előzetes eredményei már lehetőséget nyújtanak néhány olyan következtetés levonására, melyek a Szovjetunió városainak és városi lakosságának földrajzára, valamint az ezekben 1939-1959 között végbement változásokra vonatkoznak. Ezek a változások azoknak az átalakulásoknak alkatrészei, amelyek ebben az időben az egész szovjet lakosság szerkezetében és megoszlásában végbementek.

x x x

Husz év alatt országunk lakossága 190,7 millióról 208,8 millióra növekedett, vagyis e növekedés 18,1 millió fő, illetve 1,5 %. A lakosság dinamikája azonban az egyes köztársaságokban, gazdasági körzetekben nem volt azonos. Az OSzPSzK európai részében a lakosság száma 1959 januárjában 1 millióval volt kevesebb, mint 1939 januárjában. Egy millióval volt kevesebb lakos Litvániában és Belorussziában, amely területek különösen kiégették részüket a Nagy Honvédő Háború éveinek szenvedéseiből. Például, a Belorussz PSzK lakosainak száma mintegy 1/10-del csökkent. Viszont a vizsgált 20 éves időszakban a lakosság száma Ukrajnában 4 millióval, Szibériában több, mint 4 millióval, Távol-Kélejen 2 millióval, Kazahsztánban több mint 3 millióval, Közép-Ázsiában több mint 3 millióval, a Kaukázusontul 1,5 millió fővel növekedett.

Az Ukrán SzSzk körülbelül 1,5 milliónyi növekedést mutat fel, ami mindössze 3,5 %-ot tesz ki. Teljesen más volt a növekedés üteme az ország keleti körzeteiben. Az 1939-1959 időszakban a lakosság növekedésének mértéke

Nyugat-Szibériában 24 %, Közép-Ázsiában 30 %, az Uralban 32 %, Kelet-Szibériában 34 %, Kazahsztánban 53 %, a Távol-Keleten pedig 70% volt.

A lakosság dinamikájának földrajzi különbségei lényegesen megváltoztatták a Szovjetunió lakosságának területi megoszlását. Ha országunkat két részre osztjuk, Nyugatra és Keletre, ez utóbbihoz számítva az Uralt, Szibériát, Távol-Keletet, Kazahsztánt, Közép-Ázsiát és a Kaukázusontúl, a következő képet kapjuk: 1939-1959-ig a Nyugat lakosságának aránya 71%-ról 65%-ra csökkent, a Kelet aránya 29 %-ról 35%-ra növekedett. Amíg Nyugat lakosságának abszolút száma változatlan maradt /135 530 ezer és 135 669/, addig a Kelet népessége 55 milliőről 73 millióra növekedett, vagyis a növekedés 18 millió fő. Más szavakkal a keleti körzetek népességnövekedése egyenlő a Szovjetunió egészének népességnövekedésével.

A fent összegezett adatokban a Szovjetunió népességmegoszlásában mutatkozó hatalmas változások tükröződnek vissza. Ezek a változások két egymástól teljesen különböző ok következményei. Először: a Szovjetunióban következetesen végrehajtják a keleti területek erőteljes fejlesztését célzó irányvonalat. Másodsor: a Nagy Honvédő Háború éve alatt országunknak jelentős embervesztései voltak. Legtöbbet szenvedtek ezek a nyugati területek, amelyeket a fasiszta hódítók megszálltak. Az első ok állandó: Kelet gazdaságának gyorsított fejlesztése a jövőben is folytatódik és ez a továbbiakban is hatni fog majd a keleti területek lakosságának gyorsabb ütemű növekedésére. A másik ok ideiglenes volt, de következményei nagyon súlyosnak bizonyultak, és felszámolásuk meghatározott időt igényel.

Amint már említettük, a Szovjetunió lakossága 1939-1959 között 9,5 %-kal növekedett. Ezen belül a városi és falusi lakosság dinamikája nem volt azonos: a falusi lakosság csökkent, a városi pedig növekedett. A városok és a városias típusú települések lakóinak száma ebben az időszakban 60,4 milliőről 99,8 millióra növekedett, vagyis 39,4 millió fővel, illetve 65 %-kal. A városi lakosság

számának évi átlagos növekedése a vizsgált husz évtizedben 2,5 %. Közbevetve megjegyezzük, hogy az Amerikai Egyesült Államokban az 1940 és 1950 évi népszámlálások között a városi lakosság növekedésének évi átlaga 1,8 %. Tehát annak ellenére, hogy az 1939-1959 közötti időszak olyan periódus volt, amikor a háború következtében országunkat hatalmas anyagi és emberveszteségek érték, a Szovjetunióban a városi lakosság növekedésének üteme gyorsabb volt mint az USA a béke éveiben.

A városi lakosság 39,4 milliós növekedése a következő három forrásból fakadt. A városok és a városias típusú települések természetes szaporulata 8 millió körül volt /leszámítva a háború és a megszállás éveinek veszteségeit/. A falusi települések városi településekké válása mintegy 7 millió falusi lakost tett városok illetve munkástelepülések lakójává. Végül kb. 24-25 millió ember költözött át falusi lakóhelyéről a városokba. Tehát a városi lakosság összes növekedésének 61-63 %-a a falvakból állandó jelleggel a városokba költözőkre jut. Jellemző, hogy az 1926-1936 évi népszámlálások közötti időszakban ennek a forrásnak ugyanilyen aránya volt a városi lakosság növekedésében /62,7 %/. Az embereknek ez a hatalmas méretű átköltözése a falusi településekről a városokba mutatja, hogy milyen óriási mértékben folyik országunkban a lakosság megoszlásának változása.

A falusi lakosok ilyen nagyarányu városba öntökléséhez kapcsolódva folytatódott, miként az 1926-1939 közötti periódusban is a Szovjetunió falusi népességének abszolút csökkenése. A falusi népesség 130 269 millióról 109 044 millióra csökkent, vagyis 21 225 millióval, azaz 16,3 %-kal. Ez a csökkenés azért vált lehetségessé, mert szocialista mezőgazdaságunk sikeresen valósította meg a termelés gépesítését és a munka termelékenységének növelését. Ez teremtette meg annak előfeltételeit, hogy a falusi lakosok egy részét az iparban, építkezésben, közlekedésben stb. foglalkoztathassák.

A falusi népesség számbeli csökkenésének folyamata közelről sem általános. Így 1939-1959 között a falusi

népesség a Moldvai SzSzk-ban 5,5 %-kal, a Középázsiai szövetségi köztársaságokban 9,8 %-kal, a Kazah SzSzk-ban 18,8 %-kal növekedett. Csökkenést tapasztalunk a Kaukázuson túl /4,9/ Ukrajnában /15,4%/ , Belorussziában /20,8%/ , az OSzFSzK területén /22,3 %/, a Balti Köztársaságokban /21,1 %/. A falusi lakosság számbeli csökkenése tapasztalható sok olyan körzetben, ahol különösen gyors volt az összlakosság növekedése. Így az Uralban a falusi népesség 14%-kal csökkent.

A falusi lakossággal ellentétben a városi lakosság száma mindenütt növekedett. Sok körzetben és köztársaságban a városi lakosság növekedése jelentősen túlszárnyalta a falusi lakosság csökkenését. Ha nézzük pl. az Uralt, ott a falusi lakosság 1,1 milliós csökkenésével szemben a városok lakosságának 5,2 milliós növekedése áll.

A városi és falusi lakosság 1939-1959 közötti dinamikájának összefüggése szempontjából a Szovjetunióban a területek 3. típusát jelölhetjük ki.

1. Azok a vidékek, ahol mind a városi, mind a falusi népesség növekedett. Pl. Moldvai-, Kazah-, Üzbég-, Kirgiz-, Tadzsik SzSzk.

2. Azok a vidékek, ahol a városi népesség növekedése felülmulja a falusi népesség csökkenését. Pl. Ural, Ukran-, Lett-, Észt-, Csehszlovák-, Azerbajdzsán-, Örmény SzSzk.

3. Azok a vidékek, ahol a városi népesség növekedése nem éri el a falusi népesség csökkenését. Pl. Bjelorusz-, Litván köztársaságok, valamint OSzFSzK európai részén néhány terület és autonóm köztársaság.

A városi népesség minden területen való növekedésén belül kiemelkednek a keleti területek, ahol a városi lakosság számának növekedése különösen gyors. Amíg a városi népesség növekedése a Szovjetunió egészét tekintve 65 % volt, addig a keleti területeké több, mint megkétszereződött. Különösen erősen nőtt Kazahsztán /156 %-kal/, Örményország /141 %-kal/, a Kirgiz köztársaság /156 %-kal/ és Tadzsikisztán /159 %-kal/ városi lakossága. Ukrajnában a növekedés 1939-1959 között 41%-os, Bjeloruszsiában pedig mindössze 33%. A Kelet városi lakosságának gyorsabb növekedése következté-

ben a keleti körzetek részaránya a Szovjetunió városi lakosságában az 1939. évi 29 %-ról 1959-ig 36%-ra emelkedett. Ez teljes összhangban van az ország lakosságának általános Kelet-felé tolódásával. Ez a változás főleg az ottani városi népesség növekedésének eredménye.

A Szovjetunió városi népességének növekedése és falusi népességének abszolút csökkenése a két népességkategória közötti viszony különböző változásához vezetett. A városi lakosság aránya 1939-től 1959-ig 32 %-ról 48 %-ra emelkedett. Minthogy nálunk a városi népesség növekedése általános, a városi népesség aránya szintén mindenütt emelkedett, de különösen ott, ahol ezt az emelkedést a falusi népesség számának csökkenése kísérte.

A városi lakosság aránya az egyes körzetekben, peremvidékeken, köztársaságokban nagyon nagy ingadozásokat mutat: legnagyobb az OSzFSzK murmanszki területén /92 %/, legkisebb az Üzbég SzSzK Kaska-Darini területén /15%/. Ez az arány sok tényező függvénye. A városi lakosság százaléka és a népsűrűség közötti viszonyt az 1. táblázat mutatja. /1. sz. táblázat/

A Szovjetunió területének mintegy 4/5 részén a népsűrűség négyzetkilométerenként kevesebb mint 10 fő. Ezen a hatalmas, több mint 17 km² területen összesen 30 millió ember él, vagyis a Szovjetunió összlakosságának 14,3 %-a. Itt olyan, területükre nézve hatalmas közigazgatási egységek vannak, amelyeken négyzetkilométerenként átlagosan kevesebb mint egy fő él. /Kamcsatkai, Magadáni, Tyumeni oblasztyok. /Tajmiri, Ejenkii /Nyenyeci/nemzetiségi körzetek/

a./ A legkisebb népsűrűségű területek három csoportot alkotnak /népsűrűségük kevesebb mint 10 fő/km²/.

Az első csoportba tartozik az egész Távol-Kelet, az egész Kelet-Szibéria, Nyugat-Szibéria északi része /Tomszki, és Tyumeni oblaszty/, és a Szovjetunió európai részének északi területei /Arhangelszki, Murmanszki, Vologdai oblaszty; Komi és Karel ASzSzK/. Ennek az összefüggő területnek csak néhány délebben fekvő, részén figyelhetünk meg népességtömrülést. Így a Távol-Keleten és a Tengermelléken a népsű-

A Szovjetunió területének és népességének megoszlása népsűrűség szerint

Népsűrűség /1 km ² -re jutó lakosok száma	Terület Az össz. ter. %-ában	Össznépesség Millió fő	Városi népes. Az össz. nép. %-ában	Palusi népes. Az össz. fő %-ában	Városi népes. Az össz. %-ában	Városi népes. aránya	Az össz. népes. átlagos sűrűsége		
10 fő alatt	17 345 77,9	30,0	14,3	14,9	15,0	15,0	13,8	50	1,7
10-19,9 fő	1 492 6,7	22,1	10,6	9,6	9,6	12,5	11,4	43	14,8
20-29,9 "	963 4,3	22,4	10,7	11,3	11,3	11,1	10,2	50	23,3
30-39,9 "	755 3,4	25,5	12,2	11,1	11,7	14,4	13,2	44	33,7
40-49,9 "	881 4,0	39,5	18,9	15,8	15,8	23,8	21,8	40	44,9
50-69,9 "	403 1,8	22,7	10,9	11,4	11,4	11,3	10,4	50	56,4
70-79,9 "	145 0,6	11,0	5,3	4,1	4,2	6,9	6,3	37	76,3
80-99,9 "	173 0,8	15,2	7,3	7,0	7,0	8,2	7,5	46	88,2
100 fő felett	117 0,5	20,4	9,8	14,6	14,6	5,8	5,4	71	174,1
22 274 100,0	208,8	100,0	99,8	100,0	109,0	100,0	48	9,4	

rűség $8,3 \text{ km}^2$ a Tyumeni oblasztyban, kivéve a két nemzeti-ségi körzetet, a közepes népsűrűség $0,8 - 6,7$ fő. Az európai terület északi részén a legnagyobb népsűrűség a Vologdai oblasztyban van $/9 \text{ fő}/$. Természetesen, ha nem olyan nagy területek adataira lehetne támaszkodnunk, mint az oblasztyok, hanem kisebbekre $/\text{pl. alsóbbfokú közigazgatási egységekre}/$, akkor a népsűrűség megoszlásának képe pontosabb lenne. Például Nyugat-Szibéria északi részének és a Szovjetunió európai részének említett területeivel határos sok közigazgatási körzete népsűrűsége $10/\text{km}^2$ alatt lenne.

E csoport leggyéribben benépesült területeinek többségére jellemző a városi népesség magas százaléka. A földművelés itt vagy teljesen lehetetlen, vagy igen nagy nehézségekbe ütközik. A rendkívül ritka falusi lakosság főképp rénszarvastenyésztéssel, vadászattal és halászattal foglalkozik. A lakosság túlnyomó része az iparban vagy pedig az építkezéseknél és a közlekedésben dolgozik és főleg városokban és munkás telepeken lakik. A városi népesség aránya a Murmanszki oblasztyban 92% , a Szahalini oblasztyban 75% , a Magadani oblasztyban 81% , a Habarovszki perem vidékén 74% .

E csoport még legdélebben fekvő részeiben a Tengermelléken is, ahol a falusi lakosság átlagos sűrűsége $2,7 \%$, a városokban és munkástelepeken él a lakosság 67% -a. Az átlagnál észrevehetően nagyobb a városi népesség aránya Kelet-Szibéria és Észak-Európa több területén. $/\text{Irkutszki oblaszty } 62 \%, \text{ Csítai oblaszty } 55 \%, \text{ Tajmiri nemzetiségi körzet } 60\%, \text{ Karél ASzSZK } 63 \%, \text{ Komi ASzSZK } 59 \%/$. De ott, ahol régebbi és jelentősebb mezőgazdasági területeink vannak, a városi lakosság aránya megközelíti az országos átlagot $/\text{Krasznodári vidék } 50 \%, \text{ Jakut ASzSZK } 49\%, \text{ Burját ASzSZK } 41\%, \text{ Tomszki oblaszty } 47 \%, \text{ Arhangelszki oblaszty } 58 \%/$.

Végül, a viszonylag gyengébben iparosodott területeken a városi lakosság aránya kisebb az átlagosnál. $/\text{Tuvini autonóm terület } 29 \%, \text{ Tyumeni oblaszty } 32 \%, \text{ Vologdai oblaszty } 35 \%/$. Azonban egészében véve, ennek a városi lakossága tulsúlyban van $/55 \%/$.

A második csoportot a Türkmen SzSZK, Kazah SzSZK /kivéve az Észak-Kazah oblasztyot/ és a velük határos Kalmük és Kara-Kalpak ASzSZK, valamint Üzbekisztán Buharai oblasztya alkotják. A városi lakosság magas arányával itt csak a Karagandai oblaszty emelkedik ki /78 %/. Az átlaghoz való közelség azokra a területekre jellemző, amelyeknek ásványi kincseken alapuló jelentős iparuk van /Kelet-Hazak oblaszty 54%, Gurjevi oblaszty 56 % stb./, vagy amelyekben ipari városokká vált fontos közigazgatási, vagy közlekedési központok vannak /Alma-Atai oblaszty 53 %, Szemipalatinszki oblaszty 47 % stb./. Az egyelőre még gyengén iparosított oblasztyok a városi népesség alacsony arányával különböznek el /Buharai 22 %, Kokcsatavi 25 %, Kusztanai és Pavlodari 27 %, Kalmük ASzSZK 21%/. Közülük sokban ez az állapot hamarosan megváltozik /Buharai, Kusztanai, Pavlodari oblasztyok/. Egészében véve ebben a második csoportban a városi lakosság aránya az átlagosnál alacsonyabb /42 %/.

Az első két csoporttal ellentétben, melyeket összefüggő tömbök alkotnak, a harmadik csoport az Altáj, Pamir és Tyjan-San egyes szétdarabolt magashegységi területéből áll, /Gorno-Badahsani autonóm terület, Tyjan-San oblaszty és Gorno-Altáji autonóm terület/. Itt az igen gyér népesültség, a városi lakosság igen alacsony arányával párosul /11-19 %/.

B./ 10-20 fő/km² népsűrűség figyelhető meg másfél millió négyzetkilométer térségben /- ez a Szovjetunió területének 7 %-a -/ ahol mintegy 22 millió ember él /a Szovjetunió lakosságának 10,6 %-a/. A fő csoport a Nyugat-szibériai Alföld déli részén van /Novoszibirszki, Omszki, Észak-Kazahsztáni, Kurgánai oblasztyok és az Altáji határvidék a Gorno-Altáji autonóm terület nélkül. Itt a városi lakosság aránya nagyrészt alacsonyabb az átlagosnál, kivéve a Novoszibirszki területet /55%/, amelynek területén fekszik Szibéria legnagyobb városa, Novoszibirszk /887 000 lak./ A második csoportban az Európai Északtól délre fekvő néhány oblaszty alkotja /Pszkovszki, Novgorodi, Kosztromai, Kirovi oblasztyok/ a városi lakosság aránya itt szintén alacsonyabb az átlagnál. Végül a harmadik csoport a Volga alsófolyásánál terül el, ahol a ha-

talmas Volgamenti városok jelenléte és falusi lakosság alacsony sűrűsége azt eredményezi, hogy a városi lakosság aránya felülmúlja a falusiét /Sztálingrádi oblaszty 54 %, Asztraháni oblaszty 52 %/. Egészében véve a 10-20 népsűrűségű területek városi népességének aránya alacsonyabb az országos átlagnál, /43 % szemben a 48 %-kal/.

C./ 20-40/km² népsűrűség 1,7 millió km² területen van a /Szovjetunió területének 7,7 %-a/ ezen a térségen 48 millió ember él /a Szovjetunió lakosságának 23 %-a/. Ilyen sűrűség jellemzi az Ural nagy részét, az Észak-Volga vidéket, a Szovjetunió nyugati részét, az ŐSZFSZK déli részét és néhány egyéb oblasztyot. Itt csak néhány terület tűnik ki a városi lakosság magas arányával. Ilyenek: Permi oblaszty a Komi-Permjáki nemzeti körzet nélkül /63 %/, Szverdlovszki és Cseljabinszki oblasztyok /76 %/, ahol az ipari fejlettség magas színvonala a falusi népesség kis sűrűségével párosul, /5-8 fő/, két balti köztársaság, Lettország és Észtország /56 %/, ahol a nagy kikötő városoknak viszonylag ritkán lakott mezőgazdasági háttérük van /a falusi népesség sűrűsége Észtországban 11,6, Lettországban 14,5/, a Rosztovi terület /57 %/, a Donyeci-medence keleti részével és az Azov-tengeri nagyvárosok csoportjával, két volgai oblaszty /Jaroszlávi- 57 %, Szaratovi- 54 %/, ahol a nagyvárosok vonzáskörébe viszonylag alacsony népsűrűségű területek tartoznak /a falusi népesség sűrűsége a Jaroszlávi oblasztyban 15,6, a Szaratovi oblasztyban 10,0 km²-ként/, és végül a Kamero-voi oblaszty, ahol a városok és munkástelepek sokaságát találjuk, amelyek főként a Kuznyecki medencében összpontosulnak, de a falusi népesség sűrűsége alacsony /6,7/. Az összes többi oblasztyokban a városi népesség százaléka kevesebb, mint az országos átlag, néhány esetben sokkal kevesebb /Mordvin ASZSZK- 18 %, Mologyecsnyenoi oblaszty- 15 %/. Ellenben a falusi népesség sűrűsége több oblastyban 20-30 fő/km².

D./ 40-70 fő/km² népsűrűségű /ténylegesen nem több mint 62,2 fő/ 1,3 millió km² /a Szovjetunió területének 5,8 %-a/ ahol több mint 62 millió ember él /A Szovjetunió lakosságának csaknem 30 %-a/.

A fő csoport központi Feketeföld-övezetben és Észak-Ukrajnában van. Erre a területre régi és sűrű település jellemző. A falusi népesség sűrűsége itt 30-40, helyenként több, mint 40. De az iparosítás szintje az ország ezen részében elmarad más körzetek mögött. A városi lakosság maximális százaléka a Voronyezsi oblasztyban figyelhető meg /35 %/, a többiben sokkal alacsonyabb /Csernyigovi oblaszty 22%, Kurszki 20 %, Belgorodi 18%, Raveszki 17%/.

A második csoport a Szovjetunió északnyugati részén helyezkedik el. Itt csak a nemrég benépesült Kalinyingrádi területen nagy a városi népesség aránya /64 %/, /a falusi népesség aránya 14,4 %/. Ennek a csoportnak a többi részén a falusi népesség viszonylag sűrű. /Litván SzSzk 25,6; Minszki oblaszty 28,2; Mogiljovi oblaszty 28,3; Grodnoi oblaszty 34,2/, így a városi népesség aránya itt mérsékelt. Míg a Minszki oblasztyban is annak ellenére, hogy itt van a Belorussz köztársaság fővárosa, ez az arány 43 %, Grodnoi oblasztyban pedig 25 %-ra csökken.

A harmadik csoportot a kaukázusontuli szövetséges köztársaságok alkotják. Azerbajdzsánban a városi népesség aránya megegyezik az országos átlaggal /48 %/, Örményországban valamivel több /50 %/, Gruziában - kevesebb /42 %/, azonban Gruziában a legnagyobb a falusi népesség sűrűsége az egész Kaukázusontul /33,8 fő az örményországi 29,7-tel és az azerbajdzsáni 22,3-mal szemben/.

A negyedik csoport a Bolga-Oka közének oblasztyjaiból áll. /kivéve a Moszkvait/. Itt természetesen magas a városi népesség aránya: Gorkiji oblaszty 52 %, Blagymiri 57 %, Ivanovoi 66 %. Ugyanabban a sorrendben csökken a falusi népesség sűrűsége: Gorkiji oblaszty 23,4 fő/km², Vlagymiri 21 fő, Ivanovoi 18,3 fő. Az összes többi oblasztyra, melynek népesség sűrűsége 40-62 fő a falusi népesség nagyobb sűrűsége és a városi népesség alacsonyabb százaléka jellemző. E tekintetben igen tipikus a Csuvassz ASzSzk, ahol km²-enként 45,7 a falusi népesség száma, a városi népesség aránya pedig 24 %. Négy olyan kivétel van azonban, ahol a városi népesség aránya megközelíti az átlagot vagy azt jelentősen túl is szárnyalja:

Ogyesszi oblaszty /városi népesség 47 %, falusi népesség sűrűsége 32,4 fő/km²/, Észak-Osset ASzSzK /53 %; 26,6 fő/, Kujbisevi oblaszty /64 %; 16,7 fő/, Leningrádi oblaszty /86 %; 7,4 fő/. Mint látható, az adott esetben is a városi népesség aránya párhuzamosan növekszik a falusi népesség sűrűségének csökkenésével.

E./ A Szovjetunióban csak igen kevés oblaszty nép-sűrűsége haladja meg a 70 fő/km²-et. Ezek összterülete csupán 435 ezer km² /a Szovjetunió területének 1,9 %-a/, de bennük kb. 47 millió ember él /a Szovjetunió lakosságának több mint 22 %-a/. A fő csoport összefüggő tömböt alkot, mely a Moldvai SzSzK és Ukrajna Nyugati és folyójobbparti oblasztyjaiból áll. A falusi népesség sűrűsége itt igen nagy /50-70 fő/, a városi népesség kicsi /Hmelnicki oblaszty 19%, Vinnyci oblaszty 17 %, Ternopoli oblaszty 16 %/. A városi népesség aránya még a Lvovi oblasztyban is, melynek hatalmas oblasztyközpontja van /410 ezer lakos/, csak az országos átlaggal egyenlő /47 %/, csupán a Kievi oblasztyban múlja felül ezt az átlagot /55 %/.

A második csoportot Üzbegisztánnak azok az oblasztyjai alkotják, amelyekben sok sűrűnlakott oázis és kevés ritkán lakott hegyi vidék és sivatag van. A falusi népesség sűrűsége itt rendkívül nagy /az Andizsani oblasztyban 143 fő/, de a városi népesség aránya alacsony /Namangani oblaszty 25 %, Korezmi oblaszty 17 %/. Csak a Taskenti oblasztyban emelkedik ez az arány szembetűnően /58 %/, ami azzal magyarázható, hogy itt van Üzbekisztán fővárosa, mely a Szovjetunió legjelentősebb városai egyikévé fejlődött.

Más képet mutat két másik csoport. Kelet-Ukrajna oblasztyjaiban a városi népesség aránya igen nagy /Sztálinszki oblaszty 86 %, Luganszki 79 %, Dnyepropetrovszki 70 %, Harkovi 62 %/, a falusi népsűrűség pedig a Donyec-medencében 19-22,4 fő; a Dnyepropetrovszki oblasztyban 25,1; a Harkovi területen 30,1. A városi népesség magas arányával tűnik ki a Központi Iparvidék két oblasztyja is, a Tulai /61 %/ és a Moszkvai /78 %/, ahol a falusi népesség sűrűsége km²-enként 29,1 fő /Tulai/ és 50,7 fő /Moszkvai/. Az utóbbiban különösen

sok olyan lakos, aki falusi településen él, de nem mezőgazdasági foglalkozásu.

Összegezve a városi népesség arányaiban mutatható földrajzi különbségekről szóló összefoglalást, azt mondhatjuk, hogy ennek az arálynak nagysága három alapvető októl függ.

1. Az ipari fejlettség szintje a/gyengén iparosított területeken, még ha alacsony is a népsűrűségük a városi népesség aránya nem nagy/.

2. A falusi népsűrűség. Ritka népsűrűség mellett, még ha a városi lakosság abszolút száma kevés is, aránya meglehetősen magas. Megfordítva, nagy falusi népsűrűség mellett a városi népesség aránya elkerülhetetlenül csökken.

3. A területen olyan nagyváros jelenléte, melynek jelentősége messze túlnő az adott terület határain és valamely jelentős v. kevésbé jelentő gazdaságföldrajzi körzet központjának szerepét tölti be. Ebben az esetben az adott oblaszty városi népességének magas arányával erősen különbözik a szomszédos oblasztyoktól /Lvovi, Kievi, Harkovi, Tasz-kenti, Leningrádi oblasztyok/.

A Szovjetunió városi népességének számbeli növekedését egyrészt a már meglévő városok és munkástelepülések lakosságnövekedésének, másrészt új városi települések létrejöttének számlájára könyvelhetjük el. 1939-1959 között a városok száma 1191-ről 1694-re emelkedett, azaz 503-mal illetve 42 %-kal, a városias típusu településeké pedig 1568-ról 2922-re, vagyis 1354-gyel illetve 86 %-kal. A városok és a városias típusu települések közötti arány 1939-ben 1:1,3 volt, ezt követően ez az arány a városias típusu települések javára eltolódott s jelenleg 1:1,7.

A városias típusu települések számának gyorsabb növekedése elsősorban az újonnan létesített ipari központokkal különösen az ásványi nyersanyagok feldolgozására létesített új központokkal függ össze. Azonban a városias típusu települések lakosságának száma természetesen kevés, a Szovjetunió városi népességének túlnyomó többsége a városokban összpontosul /1939-ben 85 %, 1959-ben 83 %/.

A városok és a városias típusu települések száma közötti viszony több körülménytől függ. Ezek közül a legfontosabbak: a./ az adott terület benépesülésének és birtokbavételének időtartama és b./ az ipar összetétele és az ipari fejlődés sajátosságai. Valóban a régen benépesült sűrű lakosságú területeken, ahol a városhálózat régen alakult ki, a városias típusu település kevés. Ez megfordítva, nem régen benépesült területeken, melyeknek meghódítása és betelepítése még folyamatban van, a városok száma csekély, de a városias típusu településeké igen sok. Ott, ahol az ipar néhány hatalmas közlekedési gócponton összpontosul, a városias típusu település kevés, ott azonban ahol az ipar a területileg szétszórt nyersanyaglelőhelyekre vagy a már kialakult nagyszámu, de apró ipartelepekre alapul, a városias típusu települések száma nagy. Ezeknek az ismérveknek kombinációja néhány más ismérvvvel egyetemben jelölheti a településhálózat alapvető területi típusait,

Az elmondottakat az alábbi példákon lehet bemutatni: Az Ukrán SzSzk-ban a városok és egyéb városias települések viszonya 1:2,27. Azonban a nyolc nyugati oblasztyban ez az arány átlagosan 1:0,88, az öt keleti oblasztyban pedig 1:3,90. Még nagyobbak az ellentétek, ha az egyes oblasztyokat nézzük; /Csernovici oblaszty- 1:0,22, Luganszki - 1:5,00/. Az egész OSzFSzk-ban ez a mutató 1:1,70. Azonban a Fekete-föld övezetben 1:0,76, a Központi Iparvidéken - 1:1,44, az Uralban - 1:1,79, Kelet-Szibériában - 1:3,14, a Távol-Keleten - 1:4,13. Emellett a nagy gazdaságföldrajzi körzetek szerinti átlagos mutatók jelentős belső különbségeket takarnak el. Így a Központi Iparvidéken belül a következőket állapíthatjuk meg: a viszonylag gyengén iparosodott Szmolenszki oblasztyban az arány 1:0,50, a Kalugaiban 1:0,75, viszont a szomszédos Tulai oblasztyban, ahol a Moszkvai szénmedence fő területe helyezkedik el, sok apró bányásztelepülésével, az arány 1:2,10. A Kosztromai oblasztyban, mely nagyobbbrészt a Volgán túl fekszik, az arány 1:0,73, de a Gorkiji oblasztyban, amelynek súlypontja a jobb parton van 1:2,00. Az Európai Északon belül a rég benépesült Vologdai oblasztyban ez a

mutató igen alacsony /1:0,6/, de a szomszédos Komi ASzSZK-ban, ahol a benépesülés és a birtokbavétel gyors folyamata játszódik le, a mutató éppen ellenkezőleg igen magas /1:5,17/.

Egyszóval a városok és városias típusú települések száma közötti viszony nem véletlen. Azok a nagy földrajzi különbségek, amelyek ebben a vonatkozásban megfigyelhetők, országunk egyes oblasztyjai, köztársaságai és körzetek gazdasági fejlődésének sajátosságait mutatják. Gazdaságföldrajzi irodalmunk eddig nem fordított kellő figyelmet erre a fontos jelenségre, minden valószínűség szerint azért, mert feltételezték, hogy ez a kérdés tisztán közigazgatási jellegű és a földrajzhoz semmiféle köze nincs. A valóságban, mint ez a felhozott példákból látható, éppen ennek az ellenkezője igaz.

x x x

Az 1939-es és 1959-es népszámlálás adatainak összehasonlítása azt mutatja, hogy hazánkban a városok állandó nagyobbodásának folyamata zajlik le. Például gyorsan növekednek azok a nagyvárosok, melyeket mint 100 000-en felüli lakosú városokat tartunk számon /1. 2.sz. táblázatot/.

A nagyvárosokban a Szovjetunió városi népességének csaknem fele összpontosul. Az ország egyes részei szerint azonban ez a mutató erősen ingadozik.

Ez a százalék a legnagyobb ott, ahol a nagyvárosok főként kis és közepes nagyságu város ritka hálózata belül helyezkednek el. Ilyen a helyzet például Nyugat-Szibériában, ahol a nagyvárosokban összpontosul a városi lakosság 66 %-a. Az OSzFSzK északnyugati részén az igen magas arányt /60 %/ főként egy, de igen nagy város /Leningrád/ hatásával magyarázhatjuk, a körzet legnagyobb részében a városhálózat viszonylag ritka. A Volgamellék, ahol a városi települések hálózata szintén ritka, a Volga mellett fekvő hét nagyvárosban összpontosul a városi lakosság 59 %-a; ugyanez a helyzet Dél-Ukrajnában: 5 nagyvárosban, melyek közül négy kikötő-központ összpontosul a városi lakosság 56 %-a.

Más típust képviselnek azok a körzetek, ahol a nagyvárosokkal szemben a kis- és közepesnagyságu városok jelentős

hálózata áll ugyan, de ezek lakossága nem múlja felül a nagy centrumok lakóinak számát. Itt a nagyvárosok lakóinak aránya egyenlő vagy valamivel nagyobb az országosnál. Ilyen kerületek pl. az Ural /48 %/, a Kaukázusontul /50 %/, a Központi Iparvidék /55 %/. Ez utóbbiban a magas mutatót kizárólag Moszkva idézi elő.

A harmadik típust az jellemzi, hogy bár ezeken a területeken is sok a nagyváros, vagy elszórtan néhány rendkívül jelentős nagyságu várost találni, de a kis- és közepes nagyságu városok sűrű hálózata sikeresen ellensúlyozza azokat, és a nagyvárosok lakosságának részaránya alacsonyabb. Ilyenek pl. Bjelorusszia /38 %/, Moldova /33 %/, Közép-Ukrajna, ahol a mutató 34 % annak ellenére, hogy itt van a milliós lakosságu Kiev, Nyugat-Ukrajna, ahol két nagyvárosra /Lyov és Csernovic/ a városi lakosságnak mindössze 27 %-a jut.

Végül a negyedik típust azok a körzetek képviselik, amelyekben a városi települési hálózat ritka, de a nagyvárosok sem fejlődtek még ki eléggé, így a nagyvárosok lakosságának a körzet össz-városi népességéhez viszonyított aránya alacsony. Az ilyen körzetekhez tartozik Kelet-Szibéria /41 %/, Kazahsztán /40 %/, Távol-Kelet /29 %/, az OSzFSzK európai részének északi területe /25 %/ és mások.

Magától értetődik, hogy a valóság sokkal változatosabb és a városi településhálózat e főbb típusai között az átmeneti típusok egész sorát találjuk. A városi településhálózat földrajzi arculata és a városok összetételének aránya számos tényező összetételéből alakul ki. Ennek eldöntéséhez jóval több adatra van szükség, mint amennyi az 1959 évi népszámlálás előzetes jelentésében szerepel.

2.sz. táblázat

	1926	az 1939-es az 1959-es határok között		1959
Nagyvárosok száma	33	83 ^x	91	148
Lakosaik száma millió	10,0	27,9	29,7	48,4
Az össznépesség %-ában	6,8	16,4	15,6	23,2
A városi népesség %-ában	38,0	49,8	49,2	43,5

x Az 1939-es népszámlálás publikált eredményei szerint a Szovjetunióban /akkori határokon belül/ 82 nagyváros volt, amelyben 27,4 millió ember élt. Az 1959 január 15.-i népszámlálás előzetes eredményeinek közzétételekor a nagyvárosokról 1939-re vonatkozó adatokat is felsoroltak. Annak érdekében, hogy össze lehessen hasonlítani az 1939. és 1959. éveket, a nagyvárosok 1939-i évi adatait a jelenlegi városhatároknak megfelelően számították át. Ennek az átszámításnak következtében változott meg 50 nagyváros lakosságának számadata. Néhány esetben ezek a változások nagyon lényegesek. Így például, a lakosok száma Leningrádban /elővárosokat is beleértve/ 3191 ezerről 3385 ezerre, Permben 266 ezer-ről 306 ezerre, Gorlovkában 109 ezerről 181 ezerre nőtt stb. A lakosok száma Bakuban /elővárosokat is beleértve/ 809-ről 775 ezerre, Arhangelszkben 281-ről 151-re, Sajtiban 155-ről 135 ezerre, Tambovban 121-ről 106 ezerre stb. csökkent. E változások következtében szükségessé vált a nagyvárosok jegyzékének módosítása. Uljanovszk, amelynek az 1939-es határain belül 102 ezer lakosa volt, az 1959-es határok szerint 1939-ben 98 ezer lakosa volt, így ki kellett zárni a nagyvárosok közül. Ellentétben ezzel Brjanszskot és Kagyievkát, amelyeknek területe jelentősen megnövekedett, fel kell venni a nagyvárosok jegyzékébe, mivel Brjanszsk lakossága 87 ezer helyett 147 ezer lett, Kagyievkáé pedig 68 ezer helyett 135 ezer. Ily módon az a helyzet, hogy a Szovjetunióban 1939-ben /akkori határokon belül/ a jelenlegi városhatárok szerint 83 nagyváros volt 27,9 millió lakossal.

x x x

A nagyvárosok dinamikája 1939-1959 között nagyon egyenlőtlen volt. Ha 147 várost /Angarszk nélkül, mely 1939-ben nem létezett/ két területi csoportra osztva - nyugati részre /az Uralig, beleértve a Kaukázusontult is/ és keleti részre /az Uraltól/ - összehasonlítunk, a következőket kapjuk:

1959 az 1939 év százalékában	Nyugat	Kelet
100 % alatt	4	-
100 - 120 %	17	-
121 - 140 %	30	4
141 - 200 %	30	20
201 - 300 %	11	28
301 % felett	-	3
Összesen:	92	55

Országunk keleti részében nincs egyetlen olyan nagyváros sem, amelynek lakossága 1939-hez viszonyítva csökkent és igen kevés az olyan város is, amelynek lakossága növekedése nem jelentős. A városok többsége az 55-ből 31, azaz 56 % több, mint 100 %-os gyarapodást mutat. Figyelemre méltó, hogy nem csak azoknál a városoknál lehet igen nagy növekedést megfigyelni, amelyek 1939-ben szerény méretűek voltak, hanem azoknál is, amelyek már 1939-ben is nagy iparközpontok voltak. Így két és félszeresére növekedett Cseljabinszk és Karaganda lakossága, több mint megkétszereződött Novoszibirszk, Perm, Omszk, Ufa, Alma-Ata, Krasznojarszk, Sztálinszk, Nyizsni Tagil, Barnaul, Magnitogorszk és a Szovjetunió keleti körzeteinek más jelentős központjainak lakossága.

Nem ilyen a nagyvárosok lakosságának dinamikája az ország nyugati felében. Itt még mindig érezhetők a Nagy Honvédő Háború súlyos következményei. Négy város még máig sem érte el háború előtti színvonalát: Leningrád, Kalinyingrád, Vityebszk, Szmolenszk. Egyébként, ha Leningrád lakosságának dinamikáját vizsgáljuk, nem lehet figyelmen kívül hagyni, hogy a lakosság kívülről való beáramlását akadályozó politikát folytattak, miként a háború előtti években is. Emlékeztetünk, hogy ezt még a Központi Bizottság júniusi plenumának /1931/ és a párt XVIII. kongresszusának ismert határozatai írták elő.

Sok városban, amely a megszállási övezetben vagy közel a fronthoz feküdt, a lakosok száma habár elérte a

háború előtt, de csak jelentéktelen mértékben haladta tul. Ilyenek Taganrog, Vilnyusz, Zsitomir, Poltava, Ogyessza, Harkov, Donmenti Rosztov és még néhány másik. Ehhez a csoporthoz sorolhatjuk Moszkvát is, melynek lakossága "csak" 20 %-kal gyarapodott. Moszkvai viszonylatban is végig lehet kísérni a kívülről való beözönlés megakadályozására irányuló politikát. Ennek ellenére Moszkva lakossága meghaladja az 5 milliót. Nem igyekszünk utolérni és tulszárnyalni a kapitalista országokat a mammutvárosok lakosság-számát tekintve. Ehhez jön az is, hogy gyorsan fejlődnek a szorosan Moszkvához csatlakozó városok is, amelyek tulajdonképpen Moszkva folytatását képezik. /Perovo, Kuncovo, Babuskin, Ljuberci, Tusino, Ljublino és mások/ Rendkívül jellemző, hogy a Központi Iparvidék több ismert ipari városában is lassított ütemű a lakosság-növekedés /Orehovo-Zuevo, Ivanovo, Szerpuhov, Tula, Kalinyin, Ribinszk stb./ Más szóval az, hogy a Kelettel összehasonlítva a Szovjetunió nyugati nagyvárosainak növekedése nem olyan gyors jelentős mértékben a Szovjetunió termelőeri Keletre való tervszerű át csoportosításának, az ország keleti területei gyorsított fejlesztésének következménye.

Azt, hogy miként növekedtek a nagyvár csak a vizsgált két évtized alatt körzetenként és köztársaságokként a 3. sz. táblázat tünteti fel.

Míg a Szovjetunióban /jelenlegi határokon belül/ a nagyvárosok lakossága 1,7-szeresére növekedett, addig Kelet-Szibériában és a Távol-Keleten több, mint megköttszereződött, az Uralban és Közép-Ázsiában két és félszeresére nőtt, Nyugat-Szibériában csaknem megháromszorozódott, Kazahsztánban pedig 3,3-szorosára növekedett. Ezzel ellentétben a Szovjetunió északnyugati részében állandó maradt, a Központi Iparvidéken, a Központi Feketőföld övezetben, az OSzFSzK európai részének északi és déli területén, Ukrajnában és a Balti államokban a nagyvárosok lakosságának növekedése kisebb volt az országos átlagnál. Az átlaggal azonos a növekedés Bjelorussziában, a Kaukázuson túl és a Volgamentén. Csak Moldvában haladta meg az országos átlagot.

Ez annak volt köszönhető, hogy az ottani egyetlen nagyváros Kisinyov lakossága csaknem megkétszereződött.

Ha a Szovjetunió területét két részre osztjuk - nyugatira /Uralig, beleértve a Kaukázusontult is/ és keletre /az Uraltól/ - azt az eredményt kapjuk, hogy a nyugati rész nagyvárosainak lakossága az 1939-1959 közötti időszakban 23,1 millióról 33,5 millióra, vagyis 1,4-szeresére, a keleti részé pedig 5,7 millióról 14,8 millióra, vagyis 2,6-szorosára nőtt. A keleti területek aránya ez alatt a 20 év alatt 19,7 %-ról 30,6 %-ra emelkedett. Ha figyelembe vesszük, hogy ezeken a területeken a Szovjetunió össznépességének 30,5 %-a és városi népességének 30,4 %-a él, könnyű levonnunk azt a következtetést, hogy általában a városi élet és a nagyvárosok fejlettségi színvonala tekintetben az ország keleti fele semmiben sem különbözik az ország nyugati részétől. Ez a Szovjetunió termelőerői keletre való átcsoportosítása tervszerű folyamatának eredménye. /Lásd 3.sz. táblázat a 149. oldalon/

x x x

Amint látjuk, még az a kevés adat is, amelyet az 1959-es népszámlálás előzetes jelentése tartalmaz, módot ad arra, hogy a Szovjetunió városai és városi népessége földrajzi megoszlására vonatkozóan több fontos megállapítást tegyünk. Ezen adatok hozzásegítenek ahhoz, hogy feltárjuk a földrajzi változások néhány olyan részletét, amelyek országunk termelőerőinek megoszlásában nyilvánulnak meg, hogy megértsük a Szovjetunió egyes körzetei és köztársaságai fejlődésének néhány sajátosságát. A népszámlálás anyagának további publikációi új, hatalmas forrást jelentenek majd hazánk földrajzának megismeréséhez.

A Szovjetunió nagyvárosaibanak növekedése az 1939-1959
években

	Nagyváro- sok száma		Lakosaik száma ezer		Növeke- dés szorzó- száma	Lakosság az összeg %-ban	
	1939	1959	1939	1959		1939	1959
Központi Iparv.	12	24	6,765	9,964	1,5	23,5	20,7
Központi Fekete- föld övezet	5	6	341	1,389	1,6	2,9	2,9
OSzFSzK Észak- Nyugat +/	2	3	3,133	3,249	1,0	10,9	6,7
OSzFSzK Európai Észak	1	2	251	394	1,6	0,9	0,8
Volgavidék	5	7	1,859	3,268	1,7	6,5	6,8
OSzFSzK Dél	6	10	1,330	2,184	1,6	4,6	4,5
Uralvidék	8	14	1,914	4,686	2,5	6,6	9,7
Nyugat-Szibéria	7	15	1,392	4,008	2,9	4,8	8,3
Kelet-Szibéria	4	7	687	1,484	2,2	2,4	3,1
Szovjet Távol- Kelet	2	4	413	886	2,1	1,4	1,8
Ukrán SzSzk	21	24	6,093	8,344	1,4	21,1	17,3
Moldvai SzSzk	1	1	112	214	1,9	0,4	0,4
Bjelorussz SzSzk	3	4	543	944	1,7	1,9	2,0
Balti Köztársaságok	4	4	882	1,334	1,5	3,1	2,8
Kaukázusontuli Köztársaságok	3	6	1,294	2,191	1,7	4,5	4,5
Középázsiai köz- társaságok	3	8	813	2,073	2,6	2,8	4,3
Kazah SzSzk	3	8	488	1,615	3,3	1,7	3,4
Szovjetunió +/	90	147	28,810	48,227	1,7	100,0	100,0

+/ Kalinyingrad nélkül

x x x

Horev V.Sz.:

A népesség- és településföldrajz helye
a földrajzi tudományok rendszerében

/ V i t a c i k k /

/K voproszu o mesztje geografii naszelenija i
naszelennuh punktov v szisztjeme geograficsesz-
kih nauk./

/"Voproszi Geográfii" 56. kötet. Moszkva, 1962
178-181 old./

Fordította: Bencze Imre

Az utóbbi években megnövekedett nálunk a népesség- és településföldrajzi kutatások száma és határozott sikereket értünk el az ilyen kutatások metodológiájának és metodikájának kidolgozása terén. Ez a népesség- és településföldrajz feladatkörének és tárgyának világosabb és jobban kifejtett meghatározását igényelte. E kérdésekre választ adó legújabb munkák közül mindenekelőtt meg kell említeni N.N. Baranszkijnek "A gazdasági földrajz oktatásának módszertana" c. könyvét, melyhez a szerző a "Népességföldrajz" c. fejezetet újra írta, V.G. Davidovicsnak "Az ipari göcök település-szerkezete" c. könyvét, V.V. Poksisevszkijnek "A népesség- és településföldrajz" c. cikkét /a "Szovjet földrajztudomány" c. könyvben/, Sz.A. Kovaljovnak "A falusi települések földrajzi tanulmányozása" c. könyvét, valamint a "Rövid Földrajzi Enciklopédia" első kötetében lévő azon cikkeket, melyek a népességföldrajznak és néhány ágazatának meghatározását adják. /Mindezek 1960-ban megjelent kiadványok/.

Mindjobban elterjed a "népesség és településföldrajz" szóhasználat, amely pontosabban adja vissza tudományágunk alapvető tartalmát, mint a korábban használt terminusok /"népességföldrajz" vagy "népesség- és városföldrajz"/.

A szovjet népesség- és településföldrajz tudományos művelésének fő irányai is kialakultak, amint pl. a Szovjetunió Földrajzi Társasága Moszkvai Részlegének Népesség- és Városföldrajzi Bizottságában az utóbbi 15 évben elhangzott előadások tematikája is mutatja. A sajátos gazdaságföld-

rajzi diszciplinaként kezelt városföldrajz a népesség- és településföldrajz kutatási területéhez tartozik, a falusi települések földrajzának, az össznépesség elhelyezkedésének, a népességmozgásnak, az etnikai földrajznak kérdéseivel együtt. A Népesség- és Városföldrajzi Bizottság munkájának egyik eredménye az volt, hogy világosan kimutatta a városi és falusi települések témái között meglévő szoros kölcsönkapcsolatokat és komplex kidolgozásuk szükségességét, valamint annak szükségyszerűségét, hogy közös fogalmakat teremtsünk ezekre vonatkozóan /a települések tipológiája, stb. alapján/. A városföldrajz elvesztette "ál-önállóságát", beleolvadt a földrajztudomány alakulóban lévő bővebb értelmezésű ágazatába, a népesség- és településföldrajzba.

Felvetődik a kérdés: a földrajztudománynak ezt az új ágazatát továbbra is a gazdaságföldrajz részének, vagy "sajátos ágának" /miként V.V. Poksisevszkij nevezi/ kell-e tekinteni, melynek keretében eredetileg fejlődött és amelyből most válik ki?

Mint ahogy N.N. Baranszkij pártatlanul megjegyezte, a népességföldrajzot nálunk a gazdasági földrajz részeként mindeztideig csak a geográfusok többségének "tacitó consensus" - "hallgatólagos beleegyezésével" ismerték el. A közelmúltban ez az álláspont indokolt volt. De most, amikor a népesség- és településföldrajz kiterjesztette kutatásait, érdemes-e tartani magunkat ehhez a tradícióhoz és utalni a "status-quo"-ra? Nézetem szerint nem.

A kérdést másként is fel lehet vetni: Lehetséges-e, hogy a "gazdasági földrajz" terminusának nálunk kialakult értelmezése biztosítja - ennek a terminusnak nyilvánvalóan "szűk volta" ellenére -, hogy a gazdaságföldrajz keretében a népesség- és településföldrajz kérdéseit is tárgyaljuk? A népesség- és településföldrajz érdeklődési körének összehasonlítása a gazdasági földrajz tárgyának és feladatainak érvényben lévő meghatározásaival nem ad alapot ilyen következtetés levonására, mint ahogy ezt helyesen mutatja ki pl. említett könyvében Sz.A. Kovaljov. Miután a népesség- és településföldrajz specifikumát a kutatás sajátos ágazataként

tüntette fel /ez a specifikum - a települések tipológiája, a településhálózat törvényszerűségeinek kimunkálása, a településhálózat és a gazdálkodás típusa, természeti környezet és technika közötti kapcsolatok kutatása, a népesség fogyasztásának és ellátásának földrajzi kérdései, a népességvándorlás kérdései, stb./ Sz.A.Kovaljov azt írja, hogy "- gazdasági földrajz korlátozott, szűk értelmezése mellett /értsd: a gazdasági földrajz tárgyának és feladatainak a létező meghatározások többségéből fakadó, általánosan elfogadott értelmezése mellett, miként arra helyesen mutat rá a következő oldalon maga Sz.A.Kovaljov is/ a gazdasági földrajz keretei között nincs hely a népességföldrajz számára, leszámítva annak egyes elemeit." /137 old./

Mindezzel teljesen egyet lehet érteni, de teljesen illogikusnak tűnik Sz.A.Kovaljov következtetése: a népesség- és településföldrajzot mégis a gazdasági földrajz részének kell tekinteni és csak "ez utóbbi kereteinek bizonyosfokú bővítésére van szükség ahhoz, hogy benne a népesség- és településföldrajz egész komplexumának hely jusson" /137.old./. Miért? Nehéz megmondani; egyszerűen az ilyen "megoldás - folytatja Sz.A.Kovaljov - helyesnek látszik" /138 old./.

Ugyanígy V.V. Poksisevszkij is azt javasolja, hogy a népesség- és településföldrajzot tekintsük a gazdasági földrajz részének, pontosabban sajátos ágának.

Hosszasabban kell időznöm ennél a kérdésnél, mint-hogy mindkét említett szerző a Népesség- és Városföldrajzi Bizottság aktív résztvevője és pözeitük igen gyakran az egész Bizottság álláspontját tükrözik. Ezért, természetesen néhány szót kell szólni a másik álláspontról is, amelyet röviden a következőképpen lehet összefoglalni: A népesség- és településföldrajz nem a gazdasági földrajz sajátos ága, hanem önálló földrajzi tudomány, amely /V.V.Poksisevszkijtől idézve/ "a népesség összetételét és elhelyezkedését, valamint annak területi szervezetét /a településhálózat jellegét, a települések sajátosságait és formáit, stb./ mind az ország /vagy országok/ általános társadalmi-gazdaság és természeti viszonyaival kapcsolatban, mind pedig minden adott rayon vagy vi-

dék konkrét viszonyaival kapcsolatban tanulmányozza" /A szovjet földrajztudomány" 232. old./. Nyilvánvaló, hogy a meglévő nézeteltérések lényege nem a népesség- és településföldrajz tárgyának értelmezésében rejlik, hanem csak a népesség- és településföldrajznak a földrajztudományok rendszerén belüli helyének meghatározásában.

Véleményünk szerint a három "alapvető kategóriának" - természet, népesség, gazdaság - három önálló földrajzi alaptudomány felel meg: a természeti földrajz, a népesség- és településföldrajz és a gazdasági földrajz, melyek természetesen a legszorosabban kapcsolódnak egymáshoz és együttesen oldják meg a feladatok egész sorát. "... ha a népességet nem csak a gazdasági földrajz, hanem az egész földrajz szemszögéből nézzük, - írja N.N.Baranszkij - akkor el kell ismerni, hogy a népesség igen nagy jelentőséggel bír, mint a természet és a gazdaság közötti kapcsolatok és kölcsönhatások fő láncszeme." /"A gazdasági földrajz tanításának módszertana" 145. old./

De földrajzi vizsgálatot követel a népesség nemcsak, mint a természet és gazdaság közötti kapcsolatok fő láncszeme, nemcsak mint dolgozó szervezet /ez természetesen a legfontosabb/, hanem úgy is, mint pihenő, fogyasztó, meghatározott társadalmi-gazdasági törvények szerint fejlődő, önmagát újra termelő stb. társadalmi szervezet. Ugyanígy a meghatározott területen és meghatározott természeti viszonyok között lévő városokat /ez a természeti földrajz területéhez tartozik/, nem csak mint gazdasági centrumokat vizsgálják /ami természetesen a gazdasági földrajzot érdekli/, hanem, mint t e l e p ü l é s e k e t is. A népesség és települések földrajzi tanulmányozása összes szemléleteinek szintézisében, a vizsgálat metodikájának és metodológiájának kidolgozásában, a településhálózat általános törvényszerűségeinek megállapításában, a települések tipológiájának megteremtésében, stb. is benne rejlik a szovjet népesség- és településföldrajz, mint önálló földrajzi tudomány létezésének alapvető gondolata. Emellett, természetesen a népesség- és településföldrajz figyelmének központjában a

népesség termelői tevékenységének és társadalmi szervezetének kérdései állnak, ami többek között, különösen szorosan kapcsolja azt a gazdasági földrajzhoz. Mindkettő - a természeti földrajzzal ellentétben - társadalmi földrajztudomány, a társadalomföldrajz fő ágazatai.

Ugyanakkor a népesség- és településföldrajz szorosan kapcsolódik egy sor nem földrajzi jellegű diszciplínához /várostervezés, terület- és falurendezés, demográfia, stb./.

A népesség- és településföldrajz a következő fő témákat öleli fel:

A./ Azoknak az általános és részleges népességföldrajzi törvényszerűségeknek tanulmányozása, melyek a népesség megoszlását /dinamikájában, beleértve a migrációt is/, a településhálózat alakulását és osztályozását határozzák meg; a jelenlegi településhálózat és a természeti viszonyok, a benépesültség, a gazdaság múltbeli és jelenlegi területi megoszlásának sajátosságai között fennálló kapcsolatok kimutatása; a népsűrűség területi megoszlása és a népesség széttelepültsége; a népesség társadalmi és foglalkozási strukturájának és az ezeken belül mutatkozó földrajzi különbségeknek vizsgálata.

B./ Városföldrajz: a városi településeknek, mint rendszernek, vagyis mint kölcsönkapcsolatokban álló kombinációnak vizsgálata gazdaságföldrajzi típusaik és egymással való kapcsolataik szerint, a területi munkamegosztásban elfoglalt helyük és földrajzi helyzetük sajátosságai szerint; a városi települések genezisének és funkciójának, nagyságuknak és anyagi formáiknak vizsgálata, a városok és városias típusú települések gazdaságföldrajzi típusainak, valamint azok elterjedtségének kijelölése.

C./ Falusi települések földrajza: a településhálózat vizsgálata, annak tanulmányozása, hogy milyen hatást gyakorolnak a településhálózatra a történelmi törvényszerűségek, a terület benépesültségének sajátosságai és a természeti viszonyok; a terület birtokbavételének körülményeiben mutatkozó különbségeknek megfelelő faluhálózat jellemző for-

máinak megállapítása: felusi települések jelenlegi funkcióinak, az egyes funkcionális típusok létrejötte törvényszerűségeinek, a települések nagyság szerinti /főleg népességszám szerinti/ megoszlásának, valamint alaprajzi sajátosságaiknak földrajzi tanulmányozása, mely utóbbira mind a településhálózat formái, mind a település funkcionális "profilja" és nagysága hatást gyakorol.

D./ A népesség termelési szokásainak és tradícióinak földrajzi tanulmányozása, a munkaerőforrások földrajza.

E./ A lakosság fogyasztásának és szolgáltatási ellátottságának földrajza.

F./ A népesség nemzetiségi összetételének és a népcsoportok elhelyezkedésének földrajz vizsgálata; etnikai földrajz.

Az említett alapvető kérdéseken kívül megvilágítást kell, hogy kapjanak olyan momentumok is mint pl. a lakosság táplálkozásának és a lakóházak típusainak földrajza, a politikai- és kulturföldrajznak a népességföldrajzzal kapcsolatos sajátosságai, történelmi- forradalmi momentumok, stb.

Ha a népesség- és településföldrajz megmarad a gazdasági földrajz keretei között, úgy egyes ágazatai - miként ma is - önkéntelenül is a mostohagyerek szerepét fogják betölteni, "féllegális" helyzetben lesznek, ez vonatkozik pl. tudományunk olyan, a gazdaságföldrajztól távolálló, ágazataira, mint az etnikai földrajz, a szolgáltatások földrajza, stb. A népesség- és településföldrajznak önálló földrajzi tudományként való elismerése bizonyára elősegíti majd e tudományág minden alágazatának fejlődését és valószínűleg kedvezően befolyásolja az olyan fontos és égetően sürgős szervezeti problémák megoldását, mint amilyenek a Szovjetunió Tudományos Akadémiája Földrajzi Intézetében valamiféle népességföldrajzi sejt, majd pedig népességföldrajz részleg, az egyetemek földrajzi fakultásain népességföldrajzi tanszékek létesítésének kérdései.

Ignat Tonkovi

Bulgária szórványtelepüléseinek kérdéséhez
/Otnoszno prsztatite szeliscsa v Bulgarija/
/Izvesztija na Blgarszkoto Geografszko Dru-
zsesztvo, kn.II./XII./ Szofia, 1959. 77-82 old./

Szórványtelepüléseink - elkülönült majorságok és hegyi törpefalvak /vagy házcsoporthok/ - hazánk fejlődésének bizonyos szakaszában, már a VII. és VIII. században keletkeztek és igen hosszúéletűnek bizonyultak. A feudalizmus és kapitalizmus magántulajdonviszonyai biztosították hosszú fennmaradásukat.

Gazdaságunk gyors és tervszerű fejlesztése következtében egyre több iparvállalat /bányák, kohászati üzemek, stb./ létesült a szórványtelepülések körzeteiben is. Új erdei, turisztikai és üdülőobjektumok jöttek létre. A mezőgazdaságot is átszerveztük pl. Madon, Rudozem, Szmoljan, stb. körül, hogy az ipari településeket és erdei objektumokat néhány élelmi cikkel lássa el. Ha nem akarjuk azt, hogy ezek a települések és lakosságuk hátráltassák a szocializmus és kommunizmus további fejlődését hazánkban, úgy szükséges, hogy a szórványtelepülések kategóriájához tartozó településeket fokozatosan felszámoljuk vagy átcsoportosítsuk.

Bulgária települései típusuk szerint öt csoportra oszthatók: elkülönült majorságok, hegyi törpefalvak /vagy házcsoporthok/, falvak, ipari települések és városok. Ezenkívül két nagyobb csoportra szokták felosztani a településeket: 1. szórványtelepülésekre /elkülönült majorságok és hegyi törpefalvak vagy házcsoporthok/ és 2. csoportos településekre /falvak, ipari települések és városok/.

Szórványtelepüléseink főként az ország hegyvidéki területein helyezkednek el, elsősorban: 1. a Balkán hegység és az Előbalkán északi részének közepén, valamint 2. a Keleti-Rodope hegységben, az Arda folyó völgyében. Az egyes majorok, hegyi falucskák /és házcsoporthok/ száma sokkal kevesebb az Oszogovi hegységben, a Középhegységben - a Topolnica folyó völgyében, valamint a Sztrandzsa malkotrnovi körzetében.

Településeink száma összesen 6,160, amelyből szór-
ványtelepülés 1,299, vagyis 21 %. Ezek közül az 1956. évi
hivatalos statisztika 824 települést, mint hegyi törpefa-
lut, 475 települést pedig, mint házcsoporthat tartott nyilván.
L. Dinev szerint 1934-ben településeinknek mintegy 25%-a
szórványtelepülés volt /1/. Ezeknek az adatoknak összehasonlí-
tásából kitűnik, hogy a hegyi falucskáknak /vagy házcsopor-
toknak/ bizonyosfokú "természetes" csökkenése figyelhető
meg, mégpedig 22 év alatt 4%. Ha spontán felszámolódásuk ed-
digi ütemével számolunk, akkor megszűnésükhöz esetleg néhány
évszázadra lenne szükség. De kell-e hasonló természetes fej-
lődésre várnunk?

Érckitermelő, kohászati, fakitermelő és fafeldol-
gozó iparunk, valamint a mezőgazdaság /dohány-, burgonya-,
gyümölcsstermelés és állattenyésztés/ szocialista fejlődése
megköveteli a szórványtelepülések lakosságának átcsoporto-
sítását. A Bolgár Kommunista Párt Központi Bizottsága és a
népi kormány már felvetette azt a problémát, hogy "a falvak-
hoz tartozó szórványok és kis falvacskák lakóit, különösen
a hegyvidéki és hegylábi körzetekben, fokozatosan nagyobb
és jól elhelyezett falvakba kell telepíteni, melyek közül
már sok közművesített, a többi pedig rövid határidőn belül
közművesíthető" /2/.

A települések, helyesebben a lakosság átcsoporto-
sítása azonban nem csupán azért szükséges, hogy "a falva-
kat gyorsan közművesítsék, abból a célból, hogy azok pers-
pektívában megközelítsék a városokat /vizellátás, villamo-
sítás, szállítás, stb./ ..." /2/, hanem azért is, hogy biz-
tosítsák az objektumok számára a szükséges munkaerőt. Ez
szórványokkal nem érhető el, hanem csak olyan jólszervezett
településekkel, melyek elegendő egészségügyi és kulturális
intézménnyel rendelkeznek és kényelmes, gyors közlekedési
kapcsolatban állnak a munkalehetőséget nyújtó objektummal.

x x x

Szórványtelepüléseink kérdését földrajzi körökben
mindezideig csak, mint "tájképzőt" vizsgálták /1/.

Szórványtelepüléseink eredetét és fejlődését viszonylag pontosan és helyesen először F.Kanitz /3/ majd K. Irecsek /4/ írta le.

F. Kanitz az apró hegyi települések /"Weilersystem"/ létezését azoknak a viszonyoknak tulajdonítja, melyeket a természeti és gazdasági tényezők /állattenyésztés, fafeldolgozás, stb./ határoznak meg. Megállapította, hogy az apró hegyi települések Teteven, Trojan, Szivlievo, Gabrovo, Trjavna, Elena és Bebrovo körzeteiben terjedtek el. Hasonló K.Irecsek meghatározása is az apró hegyi települések elterjedéséről "az Omurtag-tól az Iszker-ig".

Azok - a főleg törökök által benépesült - kis törpefalucskák, amelyek az Omurtagi, Elenai, és a Kelet-Rodopai körzetekben /Kadzsalı, Momcsilgrad, Krumovgrad körzetei/ vannak, a többi szórványtelepüléshez hasonlóan, kétféleképpen jöttek létre: 1. a gyarmatosító török lakosság magábanálló telepeiből, a XV-XVII.sz. folyamán és 2. a korábbi gyarmatosított lakosságnak a településekből a külterületre való kirajzásából.

Világos, hogy a szórványtelepüléseket nem lehet csak nemzetiségi, vagy csak domborzati, éghajlati és egyéb természeti feltételekhez kötni. Keletkezésüket, konkrét természeti viszonyok között, a társadalmi-gazdasági feltételek szabták meg.

F.Kanitz szerint török szórványtelepülések a Balkántól északra csak az Omurtagi körzetben voltak. Itt a szórványtelepülések néhány házcsoportból álltak, átlagosan 8, esetleg 10-12-ből, de 5 házcsoportnál nem kevesebből. Ugyancsak F.Kanitz szerint az erdős körzetekben a szórványok alig álltak 5-20 házból és egy főfalu /Hauptweiler/ köré csoportosultak.

Miként F.Kanitz, K.Irecsek sem említ semmit az Iszker folyótól nyugatra lévő szórványtelepülésekről, pl. Griniciről, stb.

A felszabadulás után ritkán foglalkoztak szórványtelepüléseinkkel és mint már említettük, többnyire csak felsorolták vagy leírták azokat. Az egyéb települések mellett szórványtelepülésekkel is foglalkoztak: A.Isirkov /5/,

Szt. Braskov /6/, A. Razbojnikov /7/, Iv. Bataklijev /8/, D. Jaranov /9/, G. Gancsev /10/, I. Penkov /11/, L. Dinev, stb. Szórványtelepüléseinkkel legérzékenyebben L. Dinev /1, 12, 13, 14/ foglalkozott, aki szintén a Középbalkán hegységet /beleértve az Iszker szurdokáig terjedő területet is/, részint pedig a Nyugat-Rodope körzetét kutatta.

A szórványtelepülések vagy egyes fajtaik addigi vizsgálatánál a településeknek az adott terület gazdasági fejlettségétől függő elterjedését, nagyságát és sűrűségét nem tanulmányozták.

Bulgária 1299 szórványtelepüléséből a statisztika szerint, mint már említettük, 824 hegyi törpofalu, 475 pedig házcsoport. A Középbalkán hegységben a kis hegyi falvak, a Keleti-Rodopéban pedig a házcsoportok vannak többségben.

Számításaink és vizsgálataink szerint a kis hegyi falvaknak legnagyobb a számuk a Gabrovoi /359/, Traovoi /301/ és Lovesani /179/ körzetekben, a házcsoportoknak /beleszámítva a legapróbb falucskákat is/ pedig a Samoljanski /180/ és Krzsalii /443/ körzetben.

Átlagosan az országban 18 km^2 -re jut egy település. A szórványtelepülések körzeteiben azonban az átlagos településsűrűség ennél sokkal nagyobb. Így pl. a Gabrovoi körzetben $2,7 \text{ km}^2$ -re jut egy település, a Jelenai körzetben $4,3 \text{ km}^2$ -re, a Krzsalii körzetben $4,3 \text{ km}^2$ -re, a Memcsilgradi körzetben $6,1 \text{ km}^2$ -re, a Madani körzetben $6,2 \text{ km}^2$ -re, a Samoljani körzetben $6,8 \text{ km}^2$ -re, az Omurtagi körzetben $7,4 \text{ km}^2$ -re, a Trojani körzetben $9,0 \text{ km}^2$ -re, az Ihtimani körzetben $10,9 \text{ km}^2$ -re, stb. Ezek az adatok mutatják, hogy a szórványtelepülések 2-6-szor sűrűbben helyezkednek el az ország átlagos településsűrűségénél.

A szórványtelepülések nagy száma, sűrű elhelyezkedése és kisszámu lakossága erősen akadályozza azok közművesíthetőségét.

Nagyságukat tekintve a hegyi falucskák és házcsoportok igen változatosak, de általában kis települések.

A Gabrovoi körzet nagyobb hegyi falucskái: Armenite - 595 lakos, Krzevci - 523 lakos, Dabel djal - 478 lakos, Vra-

nilovci - 400 lakos. Nagyobb részüknek 30-100 lakosa, kisebb részüknek 100-300 lakosa van és csak elvétve akadnak 300-600 lakosu hegyi falucskák. A Gabrovoi körzet legkisebb települései Malinka - 4 lakos, Przi grah - 11 lakos, Betrovó /Sosleka/ házcsoport - 12 lakos, Redeskovci - 12 lakos, Pohn - 12 lakos, Dolni Marenci - 13 lakos, Okolište - 13 lakos, stb. Az Elenai körzetben, melynek nagyrésze az Előbalkán zónájában van, igen sok, mintegy 260 a szórványtelepülések száma. Itt a nagy házcsoportok és hegyifalucskák ritkák. A nagyobbak: Tuzlualan hcs. /házcsoport/ - 570 lakos, Borinic hcs. - 469 lakos, Kamenari hcs. - 435 lakos, Csakali h.f./hegyi falucska/ - 371 lakos, Bojkovci hcs. - 355 lakos, Csekanci hcs. - 323 lakos, Gorni kraj hcs. - 310 lakos, stb. A hegyi törpefalvak és házcsoportok átlagos lélekszáma 15-70 fő. A legkisebb házcsoportok: Novoszelisice - 2 lakos, Recsnici - 4 lakos, Brzakovo - 5 lakos, Breznici - 6 lakos, Kotuci - 9 lakos, Baraboni h.f. - 10 lakos, Ribarszko - 10 lakos, Pivki dol - 13 lakos, stb.

A Topolnica folyó völgyében sok tipikus szórványtelepülés van. Megemlítjük Szrednogorec és Muhovo településeket. Szrednogorec településnek 1950 lakosa van és 1 faluból, valamint 11 házcsoportból áll. Szrednogorec "falu"-nak /Petrics/ 702 lakosa van, ez a település magva iskolával, piaccal, üzletekkel stb. A házcsoportokra átlagosan 114 lakos jut, legnagyobb közülük Bodját 413 lakossal, a legkisebb pedig Gugovdol 16 lakossal. Muhovo település /3277 lakos/ 1 faluból /Muhovo - 677 lakos/ és 16 házcsoportból áll. Ezek közül a legnagyobb Ljubnuca 473 lakossal, a legkisebb pedig Grdszki rt 35 lakossal. Itt egy házcsoportra átlagosan 163 lakos jut.

Sajnos statisztikánk nem ad olyan részletes és világos képet az Oszogovi hegység szórványtelepüléseiről, mint a Gabrovoi, Elenai, Kelet-Rodopai körzetekről. Az Oszogovi hegység keleti elágazásának /Blagoevgradi körzet/ és északi elágazásának /Kjusztendili körzet/ területén sok szórványtelepülés van, de ezeket a statisztika nem helyesen tartja számon. Vegyük például, Logodas községet /Blagoevgradi körzet/

Ez a község tucatnyi elkülönült házcsoportból áll, de a statisztika, mint 803 lakosu hatalmas települést tartja nyilván /1956-ban/. Hasonló a helyzet Vakszevó, Dlhosovo szabljár, Crvena jablka és a Kjusztendili körzet más településeinek esetében is.

Településeink óriási elaprózottsága és a szórványtelepülések nagy száma szükségessé teszi, hogy jövő fejlődésünk érdekében minél előbb felvessük településeink átcsoportosításának kérdését /ezideig erről a kérdésről csak két cikk jelent meg V.Palazov tollából, 15,16/.

Természetesen ezt fokozatosan és a Keleti-Rodope, a Középhegység, Oszogovo, Ograzsden és a Sztrandzsani körzet helyi viszonyainak figyelembevételével kell megoldani.

A lakosság által elhagyott szórványtelepülések helyén lakó és más épületek maradnak, melyeket állattenyésztő üzemegységekként, üdülőkként, turista bázisokként stb. lehet felhasználni.

A szórványtelepülések fejlődésének sajátos útját tehát minden körzetben elhalásuk módja fogja megmutatni. Az Ograzadeni körzetben pl. a kis, szétszórt és gyenge termelészövetkezetek helyett állami gazdaság létrehozását erőszakolták ki, ez azonban az állami gazdaság központja körül új települések létesülését idézi elő.

Mint már említettük, a Bolgár Kommunista Párt és a népi kormány feladata 1 tüzte ki, hogy a lakosságot a szórványtelepülésekből fokozatosan áttelepítsük a nagy, rendezett falvakba. Ennek a feladatnak megoldásához nem elégséges csupán egyes személyeknek és szakembereknek az erőfeszítése. Geológusokból, geomorfológusokból, gazdasági geográfusokból, építészekből, agronómusokból, állattenyésztőkből és erdészeti szakemberekből álló komplex brigádoknak kell bejárniuk a szórványtelepülések egyes körzeteit és konkrétan meghatározni az átcsoportosítás irányát, időtartamát, stb.

Igy új településeket fogunk biztosítani a szétszórt házcsoportok és hegyi falucskák dolgozói számára. Ezek az új települések megfelelnek majd új termelési viszonyainknak és társadalmunk új szocialista strukturájának.

I r o d a l o m

1. Dinev L.: Hegyi törpefalvak a Középső Balkán hegységben. A Bolgár Földr.Társ.Értesítője, X.kötet /1942/, Szofia, 1943.
2. Zsivkov T.: A népgazdaság fejlesztésének meggyorsítása, a nép anyagi és kulturális helyzetének megjavítása, valamint az állami és gazdasági vezetés átszervezése. /Tézisek/ Szófia, 1959.
3. Kanitz F.: Donau Bulgarien und der Balkan, Leipzig, é.n.
4. Irecsek K.: Bolgár hercegség. Plovdiv, 1899.
5. Isirkov A. és Radev Zs.: Településeink és tengerszint feletti magasságuk. 1906.
6. Breskov Szt.: Apró hegyi településeink és azok keletkezése. "Obscs. podem" 117.sz.
7. Razbojnikov A.: A településfajták Bulgáriában. Bolg. Földr. Társ. értesítője. 1933.
8. Batakliev Iv.: A benépesedés története és a települések formái. A Szófiai Állami Egyetem Gazdaságstatisztikai Intézetének munkái. 1936. 2-3.sz.
9. Jaranoff D.: Die Siedlungstypen in der östlichen und zentralen Balkanhalbinsel. Zeitschr. d. Gesselsch f.Erdkunde zu Berlin, 1934. N° 3-4.
10. Guncsev G.: A bolgár települések. A települési tanulmányok archívuma, 1939/40, II.évf.3-4. kötet.
11. Penkov I.: Kulturtáj. A Bolg.Földr.Társaság értesítője, X. évf. Szofia, 1943.
12. Dinev L.: Lukovo falu. Bolg.Földr.Társ.értesítője VIII. évf. 1940.
13. Dinev L.: Benépesült terület az Iszker szurdokában. Szófiai Egyetem, történelmi-filológiai fakultás. 39. kötet. 1942/43.
14. Dinev L.: Doszpat határással. Bolg.Földr.Társ.VII.évf.1939.
15. Palazov V.: A rodopei települések átcsoportosítása komoly és halaszthatatlan probléma. "Rodopszko delo" 1959 jan. 10.-i száma. Mladan.
16. Palazov V.: Milyen haszonnal jár a rodopei települések átcsoportosítása? "Otecsestven front" 1959 febr. 10-i száma.

Gunnar Alexanderson:

Az amerikai városok gazdasági ágazatok szerinti
strukturája

/The Industrial Structure of American Cities,
Stockholm, 1956. 133 p./

Fordította: Nagy Lajosné

B e v e z e t ő s
/9 - 24 p. /

A vizsgálat célja

Ez a könyv egy ipari állam városi népességének megoszlását kívánja tanulmányozni. Vizsgálatunk tárgyát az Egyesült Államokat választottuk, mivel olyan nagyszámú népesség, amelyre vonatkozóan homogén és összehasonlítható statisztikai adatok állnak rendelkezésre, itt található.

A népesség megoszlásának térképezési technikáját a geográfusok már sikeresen kidolgozták. A népességi térkép elemzésére mindeztideig azonban igen kevés földrajzi tanulmány törekedett. A geográfusok általában nem fordítanak figyelmet azoknak a városi ágazatoknak tanulmányozására, amelyek az USA népességének több, mint 4/5 részét alkotják. Ezt a tényt tükrözik a gazdaságföldrajzi tankönyvek is, amelyek általában a vidéki ágazatok /rural industries/ és a bányászat szerepét hangsúlyozzák, holott ezek az ipari állam összgazdaságának csak töredékét képviselik. A geográfusok a kulturtáj tanulmányozásakor figyelmüket elsősorban a földfelszínre és nem az emberre, a fő mozgatóerőre irányítják. A legtöbb megoszlási térképen - mint pl. New York esetében - a város által elfoglalt terület és nem a város szerepkörei képezik a vizsgálat tárgyát.

A népesség megoszlásának kvantitatív vizsgálatánál az első lépés - az itt javasolt módszer szerint - komponenseire bontani az össznépességet, vagyis foglalkozási ágak szerint csoportosítani /l. ábra/. Amennyiben mindezekre az ágazatokra összehasonlítható térképek készülnek, úgy mód nyílik választ adni arra a kérdésre: miért éppen így

oszlik meg a népesség? Ezt megelőzően felvetődik a lokáció problémája: miért éppen így lokalizálódott a textil-, az acélipar vagy a kiskereskedelem? Mindez a geográfusokat és a közgazdászokat egyaránt foglalkoztatja. Az összes ágazatok egyöntetű kartográfiai ábrázolása kimutatná a gazdasági tevékenység különböző formáinak kölcsönös összefüggéseit, míg az egyes ágazatok egymástól független tanulmányozása nem adhat erre választ.

Jelen munka terjedelme és iránya nem teszi lehetővé, hogy részletesen vizsgáljunk minden ágazatot. Az egyes ágazatok alább ismertetésre kerülő jellemzése csupán kísérletnek tekinthető arra vonatkozólag, hogy összefoglalja történelmi fejlődésünk leglényegesebb momentumait, ill. megvilágítsa megoszlásuk néhány, az irodalomból ismert, vitás kérdését, stb. Az olvasó ne számítson arra, hogy sok új adathoz jut ezekben a rövid ismertetésekben, amelyek főleg az egyes ágazatok térképének interpretálása céljából készültek. E tanulmánynak elsősorban módszertani jelentősége van, ahogyan megoldja a statisztikai adatok rendszerezését és kifejtését.

Az ipart egy abszolút módszer szerint készült térképsorozaton mutatjuk be. Ezek a térképek az ipar regionális differenciálódásáról valóságos képet adnak. A 10 000 főnél népesebb városok iparának funkcionális differenciálódását a "relatív" térképek összehasonlító tanulmányozása segítségével ragadhatjuk meg.

Az USA kereső népességének több, mint a felét foglalkoztató szolgáltató ágazatok /service industries/ minden amerikai városban megtalálhatók. A kiskereskedelemről és az egyéb szolgáltató ágazatokról az abszolút módszer alapján készült térképek korlátozott értékek. Ezek ugyanis a megoszlásról olyan vizuális benyomást adnának, amely az összes városi népesség megoszlásával mutatna azonos képet. Ezért a szolgáltató ágazatokról csak "relatív" térképeket állítottunk össze. E "relatív" térképek ezen ágazatok jelentős regionális és funkcionális differenciálódását mutatják ugyanolyan elv alapján, mint az iparról /manufacturing industry/

készült térképek és a korrelációs táblázatok.

Ezek a relatív térképek lehetővé teszik az összes jelentős városi ágazatok regionális különbségének tanulmányozását, még az esetben is, ha az általunk javasolt módszer elégtelennek bizonyulna a városalkotó /city forming/ és a városellátó /city serving/ ágazatok közötti arány meghatározására. Az utóbbi feltételezés azonban alapot nyújt a különböző ágazatok összehasonlításához és azok funkcionális differenciálódásának tanulmányozásához. Az összes 10 000 főnél népesebb város legfontosabb városformáló /city forming/ ágazatait az 1. mellékletben tüntettük fel.

A vidéken vezető ágazatot képviselő mezőgazdaságban végbemenő differenciálódásról a hivatalos szervek által készített térképek kimerítő tájékoztatást nyújtanak, ezért célszerűnek látszott jelen munkában a vizsgálatokat a városi ágazatokra koncentrálni.

Vizsgálatai során a szerző nem gondolt munkájának esetleges gyakorlati alkalmazására. Ennek ellenére egy sor olyan eset képzelhető el, amikor műve használható lehet egyes alkalmazott jellegű munkáknál. A következőkben felsorolunk néhány esetleges példát.

Kis területek /városok, country-k/ távlati fejlesztésével foglalkozó tervező gyakran érzi szükségét annak, hogy területét más területekkel összehasonlítsa. Ha egyetlen várost tanulmányozunk, az állami középarányosokkal való összehasonlítás kielégítőnek mondható, meg kell vizsgálni azonban a várost funkcionális és regionális helyzetében is. Itt sok esetben észszerűbbnek látszik, ha kontrollként hasonló ipari struktúrájú városokat választunk.

Ha egy városban új tevékenységet, új ágazatot akarunk meghonosítani, úgy célszerű ismerni ezen ágazat, tevékenység térbeli megoszlását az állam területén, valamint az azt kialakító lokációs tényezőket. Ezenkívül ismerni kell a kérdéses ágazat kapcsolatait a különböző nagyságú, funkciójú és földrajzi fekvésű városok többi ágazatával.

Ha egy város népességének prognózist kell elkészíteni, a figyelmet a városalkotó ágazatokra és azok táv-

lataira kell összpontosítani. Ez nem ütközik különösebb nehézségbe, ha egyoldalú specializálódott városról van szó, viszont a komplex struktúrájú városokra vonatkozóan igen nehéz meghatározni a városalkotó ágazatok relatív jelentőségét.

A szerző véleménye szerint a tevékenységek, ágazatok amerikai megoszlási formáinak térképei segítséget nyújthatnak az európai megoszlási formák feltárásához is. Az európai ágazatok megoszlási formáit milyen mértékben befolyásolja az a tény, hogy Európa kisebb nemzeti piacokra bomlik? Hasonlítsuk össze pl. az Egyesült Államok és Európa autóiparának megoszlását. Az amerikai autóipar viszonylag kis területre, Detroit és környékére koncentrálódik, míg Európában az autóipar számos ország területére decentralizálódott. Egy másik példa a textilipar. Az Egyesült Államokban a textilipar egy csaknem összefüggő textilipari körzetre koncentrálódik, amely New England-tól az Appalach déli lábáig terjed, míg az USA többi államának túlnyomó részében gyakorlatilag nincs is textilipar. Európában viszont egy, vagy több textilipari körzet minden egyes országban található. Az összes vagy csak egyes európai államok vámuniója hogyan hatna a különböző megoszlási formákra? Ez és még sok más probléma merül fel, ha az Egyesült Államok és Európa ipari megoszlási formáinak összehasonlítható térképeit tanulmányozzuk.

Vidéki /rural/ és városi ágazatok

Földrajzi szempontból alapvető különbség van egyrészt a földművelés, erdőgazdálkodás és a halászat, másrészt pedig az egyéb ágazatok között. A termeléshez az előbbiek nagyobb, az utóbbiak pedig kisebb területet igényelnek. Ez a különbség alapvető fontosságú egy adott terület népességi megoszlásának megítéléséhez.

Mivel az egy nap alatt kényelmesen és gazdaságosan elérhető távolság képezi a limitjét a munkahelyek és lakóhelyek térbeli differenciálódásának, így a mezőgazdasági népesség igyekszik vidéken megtelepedni, szórványos farmokban - vagy mint más országokban, kisebb falvakba tömörül. Mivel a monokultúrás területek az évnél viszonylag rövid periódusában igényelnek gondozást, ezért itt a mezőgazdasági népesség

utazási távolsága jóval hosszabb lehet és nagyobb agglomerációkba tömörülhet, amelynek társadalmi és gazdasági előnyeit élvezheti.

Délolaszország és Spanyolország buza- és szőlőtermelő vidékein az ilyen agglomerációk lélekszáma a 40 000-et is eléri. Ezekben az agglomerációkban a népesség többségét a mezőgazdaság foglalkoztatja, így ez az agglomeráció funkcióját tekintve falu. Az Egyesült Államokban Kollmorgen és Jenks hívták fel a figyelmet a Great Plains /Nagy-Síkság/ buzatermelő területeinek legújabb fejlődési irányára. Ezek a területeken a farmerek általában kb. 2000 lakosu városokban élnek és gyakran kiegészítő foglalkozásuk is van. Ezek az ún. "kétlaki farmerek" /sidewalk farmers/. Ezekben a városokban azonban a farmer-népesség csak kisebbséget képvisel. Ezek a települések funkciójukat tekintve városok és nem falvak. A farmerek közül néhányan pedig földjüktől távoli nagyobb városokban élnek. Ezek az ún. "ingázó farmerek" /suit-case farmers/, akik csak a vetés és aratás idején tartózkodnak a földjükön.

Az utóbb említett példák kivételes esetek. A mezőgazdasági népesség általában termelőterülete közelében települ le, szórványos farmokon, vagy kisebb falvakban. Az Egyesült Államokban azonban nincs olyan 10 000 főnél népesebb agglomeráció, amelyben a mezőgazdasági népesség dominálna, vagy akárcsak nagyobb százalékarányt is képviselne. Részarányuk rendszerint csak 1 % vagy esetleg néhány százalék. Ezeknek az embereknek legnagyobb része a város és a vidék érintkezési peremén él. Gazdaságilag nem tartoznak a városhoz; sajátos reliktumok. Termőterületüket a terjeszkedő város gyors ütemben csökkenti és a kitolódott határterületen élő farmereket a népszámlálás már városi polgárként fogja összeírni. A 10 000 főnél népesebb amerikai városokban élő farmerek részarányának módosulása bizonyítja majd legjobban azt az önkényességet, amely a városhatárok megállapításával kapcsolatban tapasztalható. Ezek módosulásának nincs lényegesebb földrajzi jelentősége és a városvizsgálatokban az amerikai városok kisszámu mezőgazdasági népessége mellőzhető.

Az erdőgazdaság és a halászat termelési feltételei hasonlóak a földműveléshez. Ezek az ágazatok szintén a termelés területéhez kötöttek. Népeességük megoszlási formája azonban eltérő. A halászok lakóhelye rendszerint vidéken van. Az a tény még, hogy termékeiket gyakran szállítják a nagy kikötőkbe, nem teszi feltétlenül szükségessé, hogy maguk a halászok is a kikötőkben lakjanak. Rendszerint kisebb partmenti településekben élnek, a kikötő és a leglátogatottabb halászhelyek közötti területen.

Az 1. ábra bemutatja, hogy az Egyesült Államok erdőgazdaságában és halászatában foglalkoztatott népesség 1/3-a 2 500 főnél népesebb városokban, több mint a fele pedig kisebb városokban él és ezeket a népszámlálás vidéki /rural/ lakosként tartja számon. Ezek összesen olyan kis számot képviselnek - az összes foglalkoztatottaknak kevesebb, mint 0,25 %-át - amely ebben a tanulmányban megoszlásuk meghatározására nem tesz indokolttá speciális vizsgálatot. Az erdőgazdaságban és a halászatban foglalkoztatott népességet tehát a mezőgazdasági népesség csoportjába soroltuk a vidéki /rural/ ágazatok címszó alatt.

A vidéki /rural/ ágazatok a nyugati államokban a kereső népesség kisebb részét foglalkoztatják: az Egyesült Államokban 1950-ben a keresők részesedése a vidéki ágazatokban 12,4 % volt. A keresők nagyobb része városi körzetekben él és az ipari- és szolgáltató ágazatokban van alkalmazva. Miután az ágazatoknak ez utóbbi két nagy csoportja nagymértékben a városokra koncentrálódik, ezért - a közhasználatnak megfelelően - ezeket városi ágazatoknak nevezzük.

Az utóbbi száz évben párhuzamosan folyt az urbanizáció, valamint az ipari- és szolgáltató ágazatok abszolút és relatív növekedése. Ez nem más, mint ugyanannak a jelenségnek két oldala, az egyik a településforma átalakulását, a másik pedig a termelésben bekövetkezett változásokat jelenti, amely a népesség újabb megoszlási formáját idézte elő. Földrajzilag nyilván előnyösebb lehet a termelés ilyen agglomerálódása a városi ágazatokon belül, hiszen a gyakorlat bi-

bizonyítja ezeknek a koncentrálódását. Az a tény, hogy a városi ágazatok csökkentett területigényűek, még nem jelenti azt, hogy ne kötődnének bizonyos területekhez és azt sem jelenti, hogy - a vidéki ágazatokhoz hasonlóan - a területen meglehetősen egyenletesen oszoljanak meg.

Kellenek pozitív tényezők, amelyek ezt a koncentrációt létrehozhatják. A közgazdászok terminológiájában a tényezők közös néven a "specializáció és a munkamegosztás előnyei"-ként szerepelnek. Amennyiben nem vennénk figyelembe a késztermék és a nyersanyagforrások megoszlását, úgy a termelés oldaláról a leghatékonyabbnak a földrajzi koncentráció tűnik. A koncentráció előnyét azonban a nyersanyag és a késztermék közötti távolság tényezője ellensúlyozza. Egy további tényező a megoszlási mód /distribution pattern/, amely ágazatonként változik. A megoszlási módok dinamikus jellegűek és a technika fejlődésével változnak úgy, hogy közben az egyensulynak hol az egyik, hol a másik oldalára hatnak. Ezeknek leírása és értelmezése a gazdaságföldrajzi kutatás lényeges feladata. A megoszlási módok kölcsönhatásainak vizsgálata a termelési központokban, a városokban - a városföldrajzi vizsgálatok lényeges részét képezi.

Feltételezhető, hogy a mezőgazdasági népesség - mint a városi ágazatok nyersanyagának termelője és a városi termékek fogyasztója - nagyságához mérten aránytalan hatással van a városi népesség megoszlására. A népesség megoszlására hatnak továbbá más nyersanyagtermelő-, elosztó ágazatok is, főleg a bányászat és a kereskedelmi hajózás. A szénbányászat vagy a kikötő vonzására az illető városba vagy régióba települt iparok sokkal több embert foglalkoztatnak, mint amennyit maga a szénkitermelés vagy az áruszállítás.

A városi ágazatoknak termelési központokba való földrajzi koncentrációja nem feltételezi szükségképpen, hogy a termelés minden egyes városban egy vagy csak néhány nagyüzemben történjék, hanem lebonyolódhat e városban csoportosuló kisebb létesítményekben is, mint arra példát a konfekcióipar és a kiskereskedelem mutat.

Spóradikus és mindenütt meglévő ágazatok

A városi ágazatok általános megoszlási formája esetenként változó. Az ipari ágazatok közül csak néhány található meg minden városban: az építőipar, nyomdaipar és az élelmiszeripar. Más iparágak az Egyesült Államokban csak helyenként fordulnak elő, ezért ezeket spóradikus ágazatoknak nevezzük. Jellemző, hogy sok városban ezek az ágazatok egyáltalán nincsenek képviselve, más városok gazdasági életében viszont jelentős szerepet játszanak.

A szolgáltató ágazatok, az előbb említett 3 ipari ágazattal együtt, minden egyes városban megtalálhatók, ezért ezeket mindenütt meglévő ágazatoknak /ubiquitous industries/ nevezzük.

Minden város rendelkezik nagykereskedelemmel, a szállítási eszközök különböző fajtáival, iskolával, kórházzal, szállodával, üdülési intézményekkel, stb. A mindenütt meglévő ágazatokon belül a regionális, nemzeti vagy nemzetközi piacra történő termelés szerepe alárendelt a város és annak közvetlen piacterületére történő termeléssel szemben. Természetesen vannak kivételek is. Egyes városokban a felsőoktatási intézmények, katonai helyőrségek, nagy kórházak stb. dominálnak. Némely nagyváros a nagykereskedelemmel, bankjai révén és különféle szolgáltatásokkal kapcsolódik a nemzeti és nemzetközi piachoz.

Az a tény, hogy a szolgáltató ágazatok és néhány ipari ágazat mindenütt megtalálható, nem jelenti azt, hogy ezeknek minden egyes városban azonos jelentőségük van. Variációik nagyszámuak a különböző nagyságu és funkcióju városok, valamint a régiók szerint is. A 100 ezernél népesebb városokban a kereső népesség részesedése a nagykereskedelemben az átlag felett van, a kiskereskedelemben való részesedése viszont az átlag alatt. A legerősebben iparosodott városokban a népesség részesedése az egyes szolgáltató ágazatokban igen alacsony, míg azokban a városokban, ahol a népességnek viszonylag jelentős részét a kiskereskedelem foglalkoztatja, rendszerint fejlettek az egyéb szolgáltató ágazatok is. A déli államokban a magánháztartásokban /private

households/ foglalkoztatottak százalékaránya az átlagosnál magasabb, s ez tükrözi a Dél és az ország más területeinek életmódjában még mindig fennálló különbségeket. Az építőipar a délnyugati városokban sokkal több embert foglalkoztat, mint az ország más területein.

A relatív térképek, s főleg a halmozott diagrammák mutatják, hogy a különböző ágazatok előfordulásuk szerint milyen mértékben öltenek spóradikus vagy mindenütt meglévő jelleget. A diagrammákat a következőképpen szerkesztettük. Harminchat városi ágazat arányait számítottuk ki minden egyes városra vonatkozóan és ezt a "városi" kereső népesség százalékarányában fejeztük ki. A város határain belül élő kisszámu mezőgazdasági népességet nem vettük számításba. A városokat minden ágazatra vonatkozóan részesedésük arányában csoportosítottuk. Az így kapott megoszlási táblázatokban tíz egyenlő csoportot /decils/ nyertünk. Az ágazatok két fő típusát különböztethetjük meg.

1./ Az első típushoz tartoznak mindazok az ágazatok, amelyek aránya a városok nagy részében igen alacsony /0,2 % alatt/, de ugyanakkor néhány városban igen magas /20% feletti/. Ehhez a típushoz tartoznak a tulajdonképpeni ipar ágazatai, - az építő-, élelmiszer-, és a nyomaipar kivételével -, amelyek a második típushoz tartoznak.

2./ A második típus jellemzője, hogy néhány ágazat minden városban megtalálható, s ahol az I. és X. csoportbeli városok között viszonylag csekély arányszámbeli különbség van. Ide sorolhatók a szolgáltató ágazatok. Kivételt képeznek a vasuti közlekedés, az orvosi ellátás, az oktatás és a közigazgatás, amelyek részesedése némely városban igen magas /20 % feletti/. Ebből a szempontból az előbbi ágazatok az első típust alkotó spóradikus ágazatokra emlékeztetnek, ugyanakkor főbb vonásaikat tekintve a mindenütt meglévő ágazatokhoz tartoznak.

Városformáló és városellátó termelés

Minden népességi csoporton belül létrejön munkamegosztás és specializáció, az áruk és szolgáltatások cseréjével együtt. Munkamegosztás a családon belül mindenkor, min-

den kulturában kialakult. Az áruk és szolgáltatások cseréje, mint a munkamegosztás egy formája, a népességi csoportok között is létrejött. Ez a csere a modern nyugati világban a legerősebben fejlett, ahol az ember ma már különféle fogyasztási és szolgáltatási igényeit kielégítheti annak ellenére, hogy egész munkaidejét olyan speciális feladatok végzésével tölti, mint pl. mások gyermekeinek oktatása, vagy autóalkatrészek gyártása.

Eleve leszögezhetjük, hogy a csoportok közötti csere annál intenzívebb, minél kisebbek az egyes csoportok. Az embereknek egy nagyobb csoportján belül az egyéni igények nagyfoku kielégítése még akkor is lehetséges, ha a csoportok közötti cserébe csak kis mértékben kapcsolódnak be. A munkamegosztás és a specializáció létrejöhet csoporton belül is. A nagy államokban a külkereskedelem egy főre eső részesedése kisebb, mint a kis országokban. Egyáltalán nem véletlen, hogy az olyan nagy államok, mint az Egyesült Államok és a Szovjetunió protekcionistaabb, mint pl. a Belgium vagy Svédországhoz hasonló kisebb országok. A nagy államokban protekcionista politika könnyebben megvalósítható, mivel ez itt nem csökkenti oly nagy mértékben az optimális életszínvonalat, mint a kisebb államokban.

A városok - mint gazdasági egyedek - sokkal inkább függenek a más csoportokkal folytatott áru- és szolgáltatás-cserétől, mint az államok. A városok népességének nagyobbik hányada a "városon kívülre" teljesített termelőmunkában tevékenykedik. Mivel a város gazdaságilag nem jelent autonóm egységet, ezért gyakorlatilag felesleges különbséget tenni a városi lakosság számára és a városon kívülre végzett termelőmunka között. Mindemellett igen nagy az érdeklődés a megkülönböztetés iránt, amit a terminológiával kapcsolatban tett sokféle javaslat is tanúsít. E megkülönböztetés nélkül ugyanis aligha vizsgálhatjuk meg egy adott város ágazati strukturáját gazdasági funkcióinak meghatározása végett.

Jelen tanulmányban a város lakosságának szükségleteit kielégítő tevékenységet városellátó tevékenység-nek /city serving production/ nevezzük. Ehhez a kategóriához

tartoznak pl. az alapfoku iskolák, a kisebb pékségek, kiskereskedések, stb. Az ipari és a szolgáltató ágazatok egyaránt lehetnek városellátók.

E tanulmányban azonban a figyelmet főleg azokra az ágazatokra fordítjuk, amelyeknek produktumait a város földrajzi határain túl lévő területeken értékesítik. Ezek az ágazatok az agglomerációk alkotóelemei, amelyek a városok alapvető meghatározó tényezői. Ezért ezeket városalkotó ágazatoknak /city forming industries/ nevezhetjük. A városalkotó ágazatok ellenében nyernek a városok olyan árukat és szolgáltatásokat, amelyekből náluk hiány mutatkozik.

Elképzelhető egy olyan nagy, önellátó agglomeráció, amelyben minden egyes ágazat városellátó. A primitív, feudális társadalomban a városias agglomerációban együttélő emberek nagy csoportja képes volt megtermelni az összes szükséges élelmiszert és nyersanyagot a településhez tartozó földeken, főleg egymás között folytattak cserekereskedelmet, míg a városon kívüli területekkel csak kis mértékben. Az előbbi tipushoz hasonló agglomerációk még ma is megtalálhatók Dél-Olaszországban, Spanyolországban és a világ más részein. Az ipari forradalom előestéjén ÉNy-Európa városai a gazdasági önellátás olyan fokára jutottak el, amely ma már ezekben a városokban elképzelhetetlen. A városi polgárság nagy része mezőgazdasági munkát is végzett. A városalkotó ágazatok által, részben vagy egészben elvégzett munka nagy részét annak idején házilag végezték. Viszont sem Déleurópa jelenlegi mezőgazdasági agglomerációi, sem ÉNy-Európa több, mint 100 évvel ezelőtti városai nem nevezhetők modern nyugateurópai vagy amerikai értelemben városias agglomerációknak. Ma Amerikában és Nyugateurópában a nagyfoku termelési specializáció központjai azok a városok, amelyek élénk cserekereskedelmet folytatnak más városi és falusi településekkel.

Viszonylag nem nehéz megállapítani - legalábbis megközelítőleg -, hogy egy ország össztermelésének hány százaléka kerül exportra, importáruk és szolgáltatások cseréjeként. Külkereskedelmi statisztikákkal minden ország ren-

delkezik és így rendszerint megállapítható ezen szolgáltatások exportjának mértéke, mint pl. a kereskedelmi hajózás, idegenforgalom, stb. A belkereskedelemre vonatkozóan azonban nem állnak rendelkezésre a városalkotó és városellátó ágazatok relatív jelentőségét meghatározó adatok, ezért azokról csak közvetett úton nyerhetünk képet.

Egy holland várostanulmányban /Amersfoort/ érdekes kísérlet történt a városalkotó ágazatok kiválasztására és azok mennyiségi meghatározására. Kiszámították a népesség-részesedését a 18 legnagyobb holland város különböző ágazataiban. Megállapították, az adott ágazatok minimális felszereltsége esetén a város alig rendelkezik ellátó tevékenységgel. Azok a városok, amelyek ennél nagyobb felszereltségűek, már "felesleg"-gel is rendelkeznek, tehát a városellátó tevékenységen kívül a kérdéses ágazatot illetően városalkotó jellegű tevékenységet is kifejtjenek. A két komponens mértékét ez a "felesleg" határozza meg.

A városalkotó és a városellátó tevékenység közötti arány megállapítására más módszereket is javasoltak. Hoyt és mások egy adott város bizonyos ágazatának részesedését összehasonlították az országos átlaggal. Ez a módszer jól beválk az önálló várostanulmány esetében. Elméletileg azonban kevésbé látszik megfelelőnek. Az országos átlag ugyanis statisztikai absztrakció, amelyet nehéz értelmezni, különösen a spóradiikus ágazatok esetében. Az Egyesült Államokban pl. az autóipar országos átlaga 1,5 %, viszont a kereső népesség részesedése az autóiparban a városoknak mindössze 12%-ában ilyen nagyarányú. A városok 70 %-ában ez az arány 0,2 % vagy ennél kevesebb.

Detroitban a keresők 28%-át az autóipar foglalkoztatja. Ebből viszont 1 1/2 % szükséges ahhoz, hogy a város lakosságának gépkocsiszükségletét biztosítsa. A detroiti autóiparban foglalkoztatottak 1,5 %-a tehát városellátó /non-basic/, a többi 26,5 % pedig városformáló /basic/ jellegű tevékenység.

Az országos átlagra olyan tényezők is hatnak /külkereskedelem, országhatár helyzete/, amelyek az egyes városok

szempontjából jelentéktelenek. Ha Mexikót az Egyesült Államokhoz osztoznak, az összes országos átlagok megváltoznának. Ha pedig az Egyesült Államok önálló országokra szakadna, az autóipar országos átlaga - amellyel azután Detroit autóiparát hasonlítanánk össze - teljesen eltérne az előbbi százalékaránytól. Ez a két feltételes változás közvetlenül nem hatna Detroit ágazati strukturájára, de kétségtelen hatást gyakorolna a városellátó termelésnek Hoyt által megállapított százalékarányára.

A 864 db 10 000-nál népesebb amerikai városnak ez a vizsgálata ugyanarra az elméletre támaszkodik, mint az Amersfoort városával foglalkozó tanulmány. Eszerint Detroit autóipara teljes egészében városalkotó ágazatnak tekinthető. Kétségtelen, hogy a Detroitban készült autókból a detroiti lakosok is vásárolnak. A detroiti autógyárak azonban sokkal nagyobb piacok számára létesültek, mint amilyent maga a város kínál. Ezzel ellentétben a mosodák és az alapfokú iskolák főleg a város szükségletére /city market/ vagy esetleg annak egy részére támaszkodnak, amellet, hogy esetenként van néhány városon kívüli fogyasztójuk is.

A spóradiikus ágazatok az autóiparhoz hasonló jellegűek, míg a mindenütt meglévő ágazatok általában összetettebbek, mint pl. a mosodák és az alapfokú iskolák által képviselt típusok. A mindenütt meglévő ágazatok közül pl. a kiskereskedések, nagykereskedések, stb. mind a városi piacra, mind pedig egy szélesebb piaci területre, rendszerint a város piaci övezetére támaszkodnak. Ezek az ágazatok részben városellátók, részben pedig városalakítók. Némely ágazat - pl. a biztosító társaságok, bankok és a közigazgatás - egy spóradiikus és egy mindenütt meglévő komponenssel is rendelkezik, azt bizonyítva, hogy minden nagy szervezet hierarchikus felépítésű. A mindenütt meglévő ágazat más okból is rendelkezhet spóradiikus komponenssel. Így pl. a filmgyártás, a fegyveres erők és az egyetemek spóradiikus jellegűek a mindenütt meglévő ágazatokon belül, mivel ezek megosztási módját is a nagyüzemi koncentráció kedvező helyi feltételei alakították ki. A legtöbb mindenütt meglévő ágazat egy-

ben városalakító és városellátó egyaránt. Feladatunk a két komponens arányának meghatározása.

Az általunk alkalmazott módszer szerint a városellátó tevékenységek részarányának nagysága kisebb, mint Hoyt és mások módszere szerint. A mi százaléértékeink arra a kérdésre adnak választ, hogy az egyes ágazatokban foglalkoztatottak hány százaléka képezi azt a minimumot, amely szükséges ahhoz, hogy az adott város lakosságát ellássa mind azokkal az árukkal és szolgáltatásokkal, amelyeknek minden kellően működő városban rendelkezésre kell állniuk.

E százaléértékek kiszámításánál a következő eljárást alkalmaztuk. A valamennyi ágazatot felölelő összesítő diagrammákon próbaképpen két minimumot jelző határértéket választottunk ki, az origótól véve 1 %-ot és 5 %-ot, amelyek a vizsgált 864 város közül 9, illetve 43 várost reprezentáltak. Az abszolút szélső értékek helyett, azért választottuk ezeket határértékként, hogy elkerüljük azokat a szélsőséges megoszlási arányszámokat, amelyek pl. Midway-Hardwick és Kings Park városokat jellemzi. Ezek nem a szokásos értelemben vett városok, hanem inkább településekkel körülvett nagy kórházak. Lakosaik száma csak a kórházban kezelt betegekkel éri el a 10 000-t. Ezekhez hasonló kis lélekszámú település a két új, ún. "atomváros" is: Oak Ridge /Tennessee/ és Richland /Washington/. Ezek nem tekinthetők szokványos városoknak. Lakosaik a szomszédos városokban végeztetnek olyan szolgáltatásokat, amelyek normális körülmények között a hasonló nagyságu agglomerációban helyben rendelkezésre állnak. A fejlettség magasabb fokán a helyi szolgáltatásokat a város majd bizonyára biztosítani fogja.

Az általunk választottak határérték kontrolljaként megvizsgáltuk, hogy előfordul-e a két struktúra-modellnek megfelelő város. Megállapítottuk, hogy csak a saját lakosságuk ellátását biztosító városok a nagy várossűrűségű régiók szélsőségesen ipari, vagy egyoldalu szolgáltató városai között találhatók. Ezeknek a városoknak a vonzásterülete jelentősen, de rendelkeznek az ellátó tevékenység mindazon ágazataival, amelyek minden 10 000-nél népesebb városban megtalálhatók.

Az első modellre emlékeztető települések közé tartozik pl. Kannapolis N.C., és Bristol, R.I. Az előbbi 28 400 lakosu, szélsőségesen egyoldalú textilváros - kb. 22 mérföldre Charlotte-tól É-K-re - egy olyan régióban, amelynek agglomeráció-sűrűsége a legnagyobbak közé tartozik az USA-ban. Az utóbbi - kb. 12 mérföldre Providence-tól D-K-re - főleg gumi-, és textil-iparral rendelkezik. Tekintettel ezen agglomerációk jellegére és fekvésére, az alapvető szolgáltató ágazatokkal való ellátottságuk nem kielégítő. A városi szolgáltató tevékenységek - e struktúra modellnek megfelelően - a város kereső népességének 28,3 %-át foglalkoztatja.

Amennyiben a struktúra-modell az összesítő megoszlási diagrammákról vett 3%-os értékre épül, a városellátó termelés a keresők 37,7 %-át foglalkoztatja. Ennél a pontnál mindenütt meglévő ágazatok görbéi lesüllyednek, a szélsőségesen alacsony értékek pedig balra tolódnak. Elméletileg tehát ezek szerint a struktúrának minimálisan ezen értékeken kell alapulnia. A második struktúra modellhez hasonló ágazati struktúrájú városok: Woonsocket, R.I., Tamaqua, Pa., és Thomasville, N.C. Woonsocket 40 000 lakosu textil-város. Tamaqua 11 500 lakosu bányaváros a pennsylvániai anthracit körzetben, ugyanakkor B-típusú vasuti és vegyipari város is. Thomasville 11 200 lakosu bútort- és textilipari város. Mind a három város nagy agglomeráció sűrűségű régiókban található.

A struktúra modell megbízhatóbb kipróbálásához ezeknek vagy az ehhez hasonló agglomerációknak helyi tanulmányozására van szükség.

Nyilvánvaló, hogy ha a kapott értékek nem érvényesek a 10-50 000 lakosu városokra - amelyek a jelen tanulmányban vizsgált városok többségét alkotják - akkor a nagyobb városokra sem alkalmazhatók. A 13 millió lakosu New Yorkban a városon belüli "csere" viszonylag nagyobb méretű, mint a kisebb településekben. A város növekedésével együtt azonban a városellátó tevékenység relatív jelentősége nem csökken, hanem növekszik. Megállapítást nyert, hogy az amerikai városok kereső népességének 37,7 %-át a városellátó tevékenység foglalkoztatja, s ez az érték minimálisnak tekinthető a kis-

városok esetében. A nagyobb városi agglomerációkban a város-ellátó tevékenységi körökben foglalkoztatottak száma feltehetően ennél nagyobb.

A kiskereskedelembe foglalkoztatottak országos átlaga egybe kell essék k-értékkel, amennyiben ezt az értéket jól választottuk meg, feltételezve, hogy van egy "amerikai standard" olyan értelemben, hogy 1000 lakosra azonos számú kiskereskedelembe tevékenykedő jut falun és városban, New Yorkban és Missisippiben egyaránt. Hogy ez valóban fennáll, bizonyítja az a körülmény, hogy a kiskereskedelmi szolgáltatások /idegenforgalom, stb./ "importja" és "exportja" végtelenül kicsi az USA összes kiskereskedelmének viszonylatában.

Jelen tanulmánynak természetesen csak egy megközelítő amerikai standard megállapítására volt szükség. Ennélfogva nem meglepő, ha egyéb kiskereskedelmi ágazatok 9,2 %-os országos átlaga eltér a 8,0 %-os k-értéktől. A vidéki és a városi területek közötti különbségeihez hasonlóan az életszínvonal terén is mutatkoznak regionális különbségek. Kaliforniában, ahol az urbanizáció az átlagnál nagyobb és az életszínvonal magas, az egy főre eső kiskereskedelmi eladás 26 %-kal volt nagyobb az USA 1948-as átlagánál, az egyéb kiskereskedelmi ágazatokban foglalkoztatottak aránya pedig 1950-ben 17 %-kal volt nagyobb az országos átlagnál. Ezeknek a különbségeknek fő oka Kaliforniában a magasabb jövedelmek és csak bizonyos mértékben a nem helyben lakó turisták és más látogatók viszonylag nagy száma.

Némely államban a kiskereskedelembe foglalkoztatottak nagy százaléka és a magasabb életszínvonal hatást gyakorol az országos átlagra, de nem befolyásolja a k-értéket. A kiskereskedelemmel kapcsolatban felmerülhet az a kérdés, hogy a kiskereskedelmet különböző k-értékek motiválják-e a különböző régiókban. A magánháztartás egy másik olyan ágazat, amelyre nézve két különböző "amerikai standard" létezik, az egyik a déli államokra, a másik pedig az ország többi részére vonatkozik.

Az országos átlag és a mindenütt meglévő ágazatokat kifejező k-érték közötti különbségek, fő oka az ezen ágazaton belül létező spóradius ágazatok. Így pl. az oktatás országos átlaga magánban foglalja a kollégiumi alkalmazottakat is, amelyek azonban nem befolyásolják a k-értéket, minthogy sok város nem rendelkezik kollégiummal.

A városok funkciók szerinti felosztása a legújabb irodalomban

Mindazok, akik az urbanizációt tanulmányozták, általában megegyeznek abban, hogy a város ágazati struktúrája jelenti a kulcsot a város fejlődésének megértéséhez. A legtöbb várostanulmány közül ágazati struktúrára vonatkozó adatokat. Igen sok geográfus és szociológus végzett összehasonlító tanulmányokat és javasolta a városoknak funkciók szerinti felosztását, melyek azonban inkább minőségi, mint mennyiségi jellegűek voltak. A városoknak az ágazati struktúra és a statisztika alapján megállapított kritériumok szerinti felosztása a legújabb fejlődés eredménye. A városoknak két ilyen jellegű felosztását, Chauncy D. Harris és W. William-Olsson publikálták először 1948-ban.

Harris a 10 000-nél népesebb városokat 8 csoportra osztotta: 1. Gyáripari városok /két intenzitása/ 2. Kis-kereskedelmi központok 3. Különbféle városok 4. Nagykereskedelmi központok 5. Szállítási központok 6. Bányavárosok 7. Egyetemi városok 8. Üdülővárosok.

Észak-Svédország /Norrland/ ágazatainak hivatalos vizsgálata során William-Olsson a városokat 3 csoportra osztotta: 1. Nagyvárosok és kereskedelmi központok 2. Gyáripari városok: a/ bánya- és fémipari városok b/ erdőgazdasági városok c/ egyéb gyáripari városok 3. Vasuti gócpontok. Az Uppsalától északra fekvő 200-nál nagyobb lélekszámú városokat e csoportosítás szerint osztályozta és az egyes város csoportokat a térképen különböző körökkel ábrázolta. William-Olson ezt a módszert tovább fejlesztette és Svédország összes 200 főnél népesebb városát feltérképezte. További módosítások után ezt a felosztási rendszert Európa összes 10 000-nél nagyobb lélekszámú agglomerációjára alkalmazta.

rendelt Harris és William-Olsson a városok *felosztásának* problémáját más-más oldalról közelítették meg. Harris *az* városoknak *néhány* ismert típusból indul ki és megpróbált ezekre megfelelő kritériumokat találni. Vizsgálataiban *először* a népszámlálás, az ipari és kereskedelmi összeírások adatait *használt fel, de más adatforrásokból is merített.*

William-Olsson, aki kizárólag az 1935. évi népszámlálás adataira támaszkodott, olyan diagrammákat szerkesztett, amelyek az egyes városok népességének az ipar hat fő csoportjában való részesedését ábrázolják. William-Olsson városfelosztási rendszeréhez e diagrammák szolgáltak alapul. William-Olsson Európa-térképén az iparágakat 2 fő kategóriára osztotta: gyáripari és szolgáltatóipari ágazatokra. A gyáripari városok között 9 altípust különböztetett meg.

Enequist /1946/, Jonasson /1949/, Ogasawara /1950/, Keuning /1950/, Pownall /1953/, Nelson /1955/ és Hart /1955/ a városok *felosztásáról* William-Olssonhoz hasonlóan - egy- *eséges* statisztikai forrásra, rendszerint a népszámlálás adataira *támaszkodtak.* Ezek a szerzők Harris-hoz hasonlóan a gyáriparat *egy* tekintették, mint az *ágazatok* egyik csoportját az *ágazatok* többi csoportja, vagyis a kereskedelem, szállítás, közigazgatás, *stb.* *Osaswara* - aki a városok le több típusát különböztette meg - *megszerkesztette* a frekvencia-gyakorisági görbét az általa hét csoportra osztott *ágazatok* ra vonatkozóan, e ezzel a vitatott kérdést érdekes, új elemmel *gazdagította.* Nelson az amerikai városok osztályozásánál *lényegében ugyanazt az eljárást alkalmazta,* mint Ogaswara a Japán városok esetében.

Az említett szerzők a városok *felosztásánál* az *egy* *összes ipar* struktúráját veszik alapul *szóval,* hogy *külön* *seget* tenniük a városalkotó és városellátó *ágazatok* között. Következésképpen a városok különböző típusait *különböztet* módon, többé-kevésbé *önkéntesen* kell meghatározniuk. A város népességének 4,4 %-os részesedése a banküzletben, biztosításban és ingatlanüzletben pl. elég ahhoz, hogy Nelson *az* illető várost bankvárosnak tekintse, *gyáripari városnak* viszont csak azt a várost tekinti, amelynek népessége *(43,2 %-a)* *ban* részesedik a gyáriparban. *adagoré!*

Jelen tanulmányban a városoknak funkcióik szerinti felosztása előtt a "városellátó struktúrát" kiemeltük az összstruktúrából. A fennmaradó "városalakító struktúra" meghatározását ugyanazzal a módszerrel végeztük minden egyes ágazatra vonatkozóan: 5-10 % alkotja a C-várost, 10-20 % a B-várost, 20 % felett pedig az A-várost.

Statisztikai források

Az ágazatok megoszlási formáinak mennyiségi vizsgálatát különféle kritériumok alapján végezhetjük. Ha összehasonlítás céljából végezzük a vizsgálatot, csak két kritériumot kell figyelembe venni: a foglalkoztatást és a hozzá adott értéket. A gazdasági tevékenység vizsgálatának legáltalánosabban alkalmazott és legjobbnak tartott mutatója a foglalkoztatás. Ha a vizsgálat tárgya a népesség megoszlásának elemzése, ez a mutató a legalkalmasabb. Egy foglalkoztatási térképsorozat, amely felöleli az összes ágazatokat, közvetlenül mutatja be, hogy az emberek hogyan biztosítják megélhetésüket. E tanulmány a városokat népességi agglomerációknak, a népesség általános megoszlási formájában speciális jelenségeknek tekinti. Ez a felfogás az általános gyakorlatnak felel meg. X város jelentőségét normális körülmények között lakosságának száma és nem a nemzetgazdaságban való részesedése vagy ehhez hasonló kritérium határozza meg. A foglalkozási mutatókat ebben a tanulmányban nem jobb hiányában alkalmaztuk annak meghatározására, hogy a népesség hogyan biztosítja megélhetését.

A legtöbb nyugati államban a foglalkoztatási adatoknak két forrása áll rendelkezésre: a népszámlálás és a különböző ágazati csoportok összeírási adatai. Ezek közül csak a népszámlálás foglalja magában az össznépességet. Az utóbbi forrás nem ölel fel olyan nagy szektorokat, mint a közigazgatás és a professzionista tevékenységek igen különböző ágai. Ezenkívül vannak még más különbségek is. A népszámlálás adatait közvetlenül az egyénektől nyerik, míg az ágazatokra vonatkozó összeírások az egyes létesítmények jelentéseire alapszanak. A népszámlálás az egyének lakhelye szerint, az ágazati számlálás pedig az egyének munkahelye szerint felosztott

adatokat szolgáltat. A városi népesség legnagyobb részénél ez nem okoz különösebb problémát, mivel ugyanabban a városban élnek, ahol dolgoznak. Ha az ingázók részesedése a városi kereső népességben nem nagy és, ha ágazati strukturájuk jelentős mértékben nem különbözik az összes foglalkoztatottak ágazati strukturájától, a lakhely és a munkahely szerinti felosztás különbsége nem játszik szerepet a struktúra elemzésénél.

Mindkét statisztikai forrás a kereső népesség adatait szakmai és foglalkoztatási bontásban közli. Jelen tanulmány a foglalkoztatás szerinti bontásra irányítja figyelmét. Az érdekel bennünket, hogy az emberek milyen munkaterületen dolgoznak és nem az, hogy mi a szakmájuk. A népszámlálás ágazati bontása kevésbé részletes, mint az egyes ágazati összeírásoké, a mi céljainknak azonban így is megfelel.

E hiányossága mellett az ágazati összeírásnak a mi szempontunkból van egy másik döntő hibája is. Van egy rendelkezés, amely megtiltja azoknak a mutatószámoknak a közzétételét, amelyek lehetővé tennék az adatfelvételt az egyes létesítményekre vonatkozóan. Ez a rendelkezés az ágazati összeírások foglalkozási adatait gyakorlatilag használhatatlanná teszi a behatóbb kvantitatív földrajzi vizsgálatok számára. A kisebb közigazgatási területek csak a létesítmények számáról kaphatnak adatokat. A Népszámlálási Hivatal a különböző ágazatokra készült térképeket ezen adatok alapján állította össze, amelyek azonban nem adnak kvantitatív megbízható képet az ágazatok megoszlási formáiról, mivel a létesítmények nagysága rendkívül változó.

Jelen tanulmány az Egyesült Államok Népszámlálása, 1950, P-B sorozat adatait használta fel. Az 1947-es gyáripari összeírást kiegészítőként használtuk fel bizonyos iparágak verbális elemzésénél.

A városi agglomeráció bennünket, mint földrajzi jelenség és nem, mint önkormányzattal rendelkező város érdekel. Azokra a városokra vonatkozóan, amelyeknek lélekszáma 50 000 felett volt 1940-ben vagy egy ezt követő speciális népszámlálás idején /1950 előtt/, a népszámlálás 3 különböző városka-

tegóriát különböztet meg: önkormányzattal rendelkező városokat, urbanizált területet, és a Standard Metropolitan Area-t /SMA/. Los Angeles-nek pl. e 3 fogalom szerint 2,0, 4,0 és 4,4 millió lakosa van. New England-en kívül az SMA egy vagy több county-t foglal magában, de sohasem a county-nak egy töredékét. Ha a county területe nagy, akkor az SMA tekintélyes számú falusi népességet és többé-kevésbé független városokat ölel fel. Az urbanizált terület összefüggően beépített területből áll, határai nem függnek a jogi határoktól, hanem földrajzi értelmezésük van. Ezért, ahol lehetséges volt, az urbanizált területekre vonatkozó adatokat alkalmaztuk. A metropolisok urbanizált területei általában bizonyos számú önkormányzattal rendelkező várost foglalnak magukban, amelyek ennél fogva jelen tanulmányban nem tekinthetők külön egységeknek. Némely esetben az urbanizált területek adatai nem állnak rendelkezésre az 1950-ben 50 000 lélekszám feletti városokra vonatkozóan. Ilyenkor az önkormányzattal rendelkező város vagy az SMA adatait választottuk. Az 50 000-nél népesebb városokra vonatkozóan az önkormányzattal rendelkező városok mutatószámait kellett elfogadnunk a földrajzi város reprezentánsaként. A kisvárosokat akkor vontuk össze csoportokba, ha valószínű volt, hogy urbanizált területnek voltak tekinthetők, ha ezt a koncepciót az 50 000-nél kisebb népességű városokra alkalmazzuk.

Térképek és diagrammák

Az 1. ábrán az egyes sávok jelzik az ágazatokat mindazon tevékenységre kiterjedően, amelyek az amerikai népszámlálás összeírt. A sávok szélessége a foglalkoztatottak százalékarányát fejezi ki. A sávok mindegyike egyenlő hosszú és 100 %-ot képvisel. Az egyes sávoknak a függőleges 0 ponttól való távolsága fejezi ki az illető ágazatban foglalkoztatottak százalékos megoszlását a vidék /rural/ és a város között. Így pl. mint az ábra mutatja, a mezőgazdaságban foglalkoztatottak 94 %-a vidéken, s 6 %-a városban él. A vidéki népesség két kategóriába csoportosítható: 1. vidéki mezőgazdasági dolgozó /rural farm/ és 2. vidéki nem mezőgazdasági dolgozó /rural nonfarm/.

Az ábra megszerkesztéséhez szükséges adatokat hivatalos publikációkból nyertük. A városokra vonatkozó sávszakaszokat szegmentumokra osztottuk, amelyek a városok egyes nagyságrendi csoportjait jelölik. Az ábra megszerkesztéséhez kiszámítottuk a 864 városban a 36 városi ágazatban foglalkoztatottak számarányát és a városokat százalékarányuk nagysága szerint csoportosítottuk I-X. csoportba.

x x x

/A szerk. megjegyzése: G. Alexanderson munkáját 1959-ben a moszkvai Külföldi Irodalmi Kiadó is megjelentette, "Ekonomicseskaja sztruktura gorodov SzSA" címmel. A könyvhöz N.N. Baranszkij írt előszót. A könyv mind angol, mind orosz nyelven a Kutatócsoport könyvtárában az érdeklődők rendelkezésére áll./

AZ ELSŐ SZOVJET ORSZÁGOS NÉPESSÉGFÖLDRAJZI ÉRTEKEZLET /1962
január-február/ ANYAGÁBÓL:

Szauskin Ju.G.:

A népességföldrajz és a határtudományok

/A Szovjetunió népessége komplex tanulmányozásának kérdéséhez/

/Geográfija naszelenyija i szmezsnye nauki/

/ 1.füzet A plénium előadásai és előadáskivonatai. Moszkva-Leningrád, 1961. 82-90 old./

Fordította: Craveró Róbertné

A Szovjetunió Kommunista Pártjának programtervezete hangsúlyozza, hogy a kommunista társadalmat a nép építi, ezért, hogy az ember jelentőségét eddig sosem látott magas szintre emelje, biztosítsa növekvő szükségleteinek oldalu kielégítését és az emberi képességek kifejlesztését. "A Párt abból a marxi-lenini tételből indul ki, hogy a nép a történelem alkotója; a kommunizmus felépítése a nép munkájának, energiájának és tudásának műve. A kommunizmus győzelme az emberektől függ, a kommunizmus az embereknek épül."

A kommunizmus építése hatalmas munkájának törvényszerű következménye az, hogy hazánkban egyre nagyobb figyelmet fordítanak az emberre, munkájára, településeire, életkörülményeire, egészségére, szükségleteire, nyelvére, kultu-

rájára. A kommunizmus építése megköveteli, hogy a tudomány is az ember sokoldalú tanulmányozását állítsa vizsgálódása középpontjába.

A szovjet tudomány fejlődésének egyik sajátosságát a legfontosabb bonyolult tárgykörök komplex tanulmányozása jelenti. Ilyenek pl. a föld méhe kincseinek, a vízi erőforrásoknak, a termelőerőknek komplex kutatására és hasznosítására irányuló kutatások, a természetvédelemmel foglalkozó kutatások, stb. Elengedhetetlenül szükséges a népesség /az ember/ komplex tanulmányozása is. Sajnos a tudomány éppen ezen a téren végzett eddig a legkevesebbet. Sok olyan tudományág van, amely valamely szempontból hazánk népességét tanulmányozza, ez a szempont néha túlságosan is szűk és elhatárolt, a népesség komplex tanulmányozása pedig egyenlőre hiányzik.

Tekintsük át a tudománynak mindazokat a fő ágazatait, amelyek jelenleg ilyen vagy olyan mértékben, de tanulmányozzák a Szovjetunió népességét.

1. Eredményesen tanulmányozza az ország népességét a népességstatisztika, mely a népszámlálások és népességösszeírások végeredményeit adja meg. A népesség dinamikáját, összetételét, vándorlását, a munkaerőt és foglalkoztatottságát részletesen és sokoldalúan tanulmányozza a népességstatisztika. Természetes azonban, hogy nem végezhettek az ország népességére vonatkozó összes statisztikai adat feldolgozásával kapcsolatos tudományos kutatásokat. Figyelme elsősorban a népességi adatok országos és közigazgatási-politikai egységekenkénti feldolgozására irányul és sosem tekintette feladatának az olyan területi összefüggések és kapcsolatok elemzését, amelyek a népesség és a földrajzi környezet, a népesség és a gazdaság, valamint a népesség különböző területi koncentrációi, stb. között fennállnak.

2. A népességgel foglalkozó tudományt nagymértékben gyarapította a közgazdaságtan, elsősorban a munka gazdaságtana. Irodalmunkban ezen a téren mindenekelőtt Sz.G. Sztrumilin, M.Ja. Szonyin és több más szerző munkáit kell megemlíteni. E munkák a népesség újratermelésének - a munkaerőtartalékok nö-

vekedésének - folyamatát nem azakítják el a termelőerők egészének újratermelésétől, hanem azzal, valamint a népmassza fejlődésének ütemével és sajátosságaival kapcsolatban tárgyalják azokat. Több munkában, pl. H.Ja.Szonyin könyvében, a munkaerőtartalékok országos elemzése mellett a gazdasági földrajz /különösen a népességföldrajz/ számára igen értékes területi keresztmetszetek is találhatók.

3. Országunk népeinek életét részletesen tanulmányozza a néprajz. Sz.A.Tokarev szerint a néprajz a népeket leíró vagy tanulmányozó tudomány. Sz.P.Tolszov a néprajzot olyan történelmi tudománynak tekintette, mely a most élő népek kulturájának és életmódjának minden kérdését, ezen népek eredetét, letelepedésüknek, vándorlásuknak és kulturtörténeti kölcsönhatásaiknak történetét tanulmányozza. A népek életének nem csak a korábbi, hanem a fejlett formáit is vizsgálja, nem csak a múltat tanulmányozza, hanem a jelent is. Jóllehet a néprajz a történeti tudományok rendszeréhez tartozik, mind nagyobb figyelmet fordít a népek jelenlegi életére, ami vizsgálódási körét igen kiszélesíti, és a népesség tanulmányozásával kapcsolatos tudományok közül a leginkább komplex tudománnyá teszi. A Szovjet Tudományos Akadémia Néprajzi Intézete által kiadott "A világ népei" c. könyvsorozat ugyan sok földrajzi és gazdasági adatot is tartalmaz, de a néprajzi kutatás tárgya teljesen meghatározott: a népesség valamely etnikai csoportja, életének nemzeti sajátosságai, elsősorban multibéli és jelenlegi életmódjának és kulturájának formái. Az etnográfusok figyelme leginkább a falu és nem a város felé irányul, az életforma, nem pedig a gazdasági élet felé.

4. Külön kell választanunk a néprajz új ágát az etnográfiat. Ez a tudományág még nem alakult ki teljesen, még gyakori, hogy főfeladatának csak néprajzi térképek összeállítását és azok elemzését vélik. E tudományág azonban, mint azt P.I.Kusnyer munkájában feltárja, ennél többre hivatott, arra, hogy a népesség egyes etnikai csoportjai között és az általuk benépesített területek között történelmileg végbe ment bonyolult kölcsönkapcsolatokat elemezze. Ez a néprajz és földrajz határán lévő probléma valóban komplex és nagy je-

lentséggel bír a Szovjetunió népességének részletes tudományos tanulmányozása szempontjából.

5. A szovjet történészek figyelme szintén az utóbbi években fordult az ország népességtörténetének kérdései felé. Tanulmányozták a népesség számának, strukturájának és elhelyezkedésének történelmi változásait. Többek között, meg kell említeni A.G.Rasin munkáit, aki a népesség növekedésének tanulmányozásánál széleskörűen alkalmazta a területi bontást.

6. A népesség települési- és életviszonyai fontos problémáinak megoldásával kapcsolatban lévő, leggyorsabban fejlődő tudományágak egyikének kell tekinteni a városépítészetet /urbanisztikát/. A városépítészet hosszú ideig kimondottan műszaki jellegű, kizárólag építészeti tudomány volt. Jelenleg azonban évről-évre bővül, mind komplexebbé válik, a földrajz, a közgazdaságtan, a legújabb technika sok elemét öleli fel. A.K.Burov kiváló könyvében egy teljesen új városépítészetnek programját fektette le, mely az ország természeti viszonyai, népességének élete, a gazdaság, az új technika és az építészet, mint modern művészet harmonikus egyesítésének a tudománya. Álljon itt példának S.K.Burov néhány gondolata: "Mi építésszek elvesztettük a kapcsolatunkat a természettel, elvesztettük az anyag intuitív érzékelését és nem állítottuk azt helyre a tudomány segítségével. Ismét helyre kell állítanunk kapcsolatunkat a természettel, de nem a "térjünk vissza a természethez", nem a "Vissza a népi építkezéshöz" elvek alapján, melyek elvetik az emberiség eddig elért eredményeit, hanem az "előre a természethez" elv alapján, felhasználva az eddig elért eredményeket." Olyan várostípust kell kialakítani, melyben az építmények jellege az összes erőforrások /éghajlati, anyagi, energetikai, stb./ sokoldalú és egymással kölcsönös kapcsolatban álló hasznosításának szempontja szerint alakul ki. Ez biztosítja a munkatermelékenység magas fokát, a születési arányszám növekedését, a halálozások és megbetegedések számának csökkenését, az alkotótevékenység fellendülését, egyszóval - a boldogságot."

A jelenkori szovjet városépítészetnek több ága van, melyek közül a városépítészeti gazdaságtan és a várostervezés

különösen erőteljesen fejlődnek. Ebben a szellemben íródtak pl. V.G. Davidovics munkái, melyek ugyanakkor a gazdasági földrajzzal is határosak; ezek lényegében igen széleskörű, komplex munkák.

7. A várostervezés területén végzett kutatásokból a tudomány és gyakorlat újabb területe - a területrendezés nőtt ki, amely valamely körzet területének racionális gazdasági hasznosítását és a kölcsönkapcsolatokban álló különböző létesítményeknek - beleértve a városokat és egyéb településeket, ipari üzemeket, közlekedési utakat, különféle csővezetéseket, stb. - a körzet területén való elhelyezését tűzte ki feladatául. A települések és a bennük élő népesség elhelyezkedésének kérdésére, mint az pl. D.I. Bogorad munkájából is kitűnik, a területrendező szakemberek igen nagy gondot fordítanak.

8. A területrendezési és várostervezési munkák szorosan kapcsolódnak a kommunális gazdálkodás és gazdaságtanával, melynek önálló szerepe is van. Mint ezt B.B. Veszeloovszki munkái bizonyítják, a városok és egyéb települések lakóházakkal, vízzel, villannyal, gázzal, belső közlekedéssel, szolgáltató iparágakkal való ellátásának gazdasági elemzése az emberek élete szempontjából igen fontos, rendkívül bonyolult és komplex szemléletet igényel.

9. Egy igen fontos komplex tudománynak, az antropológiának, az ember a kutatási tárgya. Az antropológia a népesség típusait fejlődésükben és különböző területi feltételek között vizsgálja; egyidejűleg a biológiai tudomány és társadalmi tudomány is: "Az antropológia elszakíthatatlan kapcsolatban van a biológiai tudományokkal és emellett a legszorosabb összeköttetésben áll a társadalmi tudományokkal" /Ja. Ja. Roginszkij és M.G. Levin: "Az antropológia alapjai," Moszkva, 1955./ Az emberökológia a szovjet viszonyok között nem fejlődött, de figyelmet érdemelnek azok a részei, melyek az ember fiziológiai tevékenységével foglalkoznak a földrajzi környezet különböző feltételei között /jelenleg a kozmikus környezet feltételei között is/, ezeket a fejezeteket gyakorlatilag pl. a balneológia, valamint az orvosi és biológiai tudományok egyéb ágai már feldolgozzák.

10. Az orvosi tudományok közül a népességgel egészében, földrajzi szemszögből is, egy komplex tudományág, az orvosföldrajz foglalkozik, amely a népesség egészségi állapotát és az emberi betegségek elterjedését a Földön az országok, körzetek, területek természeti és társadalmi-gazdasági viszonyaival összefüggésben vizsgálja. Kapcsolódnak hozzá, de nem olvadnak össze vele, az orvostudomány olyan ágazatai, mint a népesség ésszerű táplálkozásának tudománya és egy sor más, egészségügyi kérdésekkel foglalkozó tudományág.

Távolról sem tekintettük át az összes olyan tudományokat, melyek a népességgel foglalkoznak, de szemügyre vettük a legjelentősebbeket, hogy bemutassuk milyen szorosan fonódnak ezek össze egymással a népesség tanulmányozásával foglalkozó különböző tudományos kutatások. Ezek körén belül még tisztázni kell a népességföldrajz tudományos kutatási területét.

Az ország népességével foglalkozó tudományok között a népességföldrajz még nem vívott ki eléggé meghatározott helyet. Ez azzal magyarázható, hogy a marxista népességföldrajz még nagyon fiatal tudomány. Feladatainak első indoklását csak 20 évvel ezelőtt ismertette R.M.Kabo. A jelentős sikerek ellenére a szovjet népességföldrajz még nem határozta meg eléggé pontosan tudományos kutatásának sajátos tárgyát. Hiba lenne ha a népességföldrajzot úgy határoznánk meg, hogy az a népesség területi elhelyezkedésével /megoszlásával/ foglalkozó tudomány. Ilyen szemlélet mellett a népességföldrajz elveszítené saját specifikus anyagi tárgyát, melyhez hozzátartoznak mind a népesség történelmi fejlődés, mind pedig a népesség területi megoszlásának törvényszerűségei. A vizsgálat ilyen tárgyának kell tekinteni a településeknek a gazdasági élet egységével és a területi munkamegosztásban betöltött meghatározott szerepével kapcsolatos területi rendszereit /V.V.Poksiszevszkij a "népesség területi szervezete" kifejezést használja, ami meglehetősen közel áll az enyémhez/.

A népességföldrajz egyenlőre még eléggé "szótfolyó". Az utóbbi időben "önállósulásának" tendenciáját figyelhetjük meg, a népességföldrajz el akar szakadni a gazdaságföldrajztól,

melynek részét képezi. Ugy gondolom, hogy ez a törekvés nagy veszélyt rejt magában. Csak a gazdaságföldrajzi szemlélet teszi lehetővé, hogy a népességföldrajz megtartsa és tovább erősítse tudományos és gyakorlati pozícióit és ne "nyeljük el" a határtudományok, elsősorban a népesség statisztika, a munka gazdaságtana, a néprajz és városépítészeti.

Melyek tehát a szovjet népességföldrajznak, mint a gazdaságföldrajzi tudományok egyikének a sajátos "területei"?

1/ A népességföldrajz tárja fel a települések területi rendszereinek különböző típusait és nagyságát, s adja ezek tudományos indoklását.

2/ Vizsgálja a települések területi rendszereinek helyét az őket körülvevő földrajzi környezetben, tanulmányozza, hogy milyen hatást gyakorol a földrajzi környezet /természetesen a társadalom fejlődése által közvetített hatást/ a települések egy-egy területi rendszerén belül a települések fejlődésének, területi megoszlásának és típusainak sajátosságaira, vizsgálja a települések területi rendszerének hatását az őket körülvevő földrajzi környezetre a népesség gazdasági tevékenységével kapcsolatban.

3/ A népességföldrajz kutatja^a települések történelmileg kialakult és jelenleg fejlődő területi rendszereinek a gazdasági viszonyoktól, az új tudományos és technikai eredményektől való függőségét épp úgy, mint e rendszerek visszahatását a népgazdaság fejlődésére. Különös jelentőséggel bír a települések körzeti rendszereinek az ország gazdasági körzetein belüli tanulmányozása és annak meghatározása, hogy ezek a rendszerek milyen helyet foglalnak el és milyen szerepet töltenek be a körzeti területi-termelési komplexusok kialakulásának és fejlődésének folyamatában. A körzeti termelési komplexus minden egyes fejlődési fokának /a fejlődés útjében kissé elmaradva attól/ a települések sajátos területi rendszere felel meg.

4/ A népességföldrajz tárja fel a különböző területi rendszerei közötti és az ezeken belüli kölcsönkapcsolatokat, a földrajzi munkamegosztás és a népesség mozgásának folyamatában.

5/ A népességföldrajz az egyes településeket és azok szerkezetét /mikrogeográfiáját/ is tanulmányozza, de feltétlenül a népesség területi - körzeti vagy egyéb - rendszereiben betöltött funkcionális sajátosságaikkal kapcsolatosan.

A népesség és a települések térképezése különösen nagy jelentőségű és szintén elsősorban a népességföldrajz területéhez tartozik, de természetesen, nem "monopóliuma" a népességföldrajznak, hiszen a népességet sikeresen térképezi pl. a néprajz, a várostervezés, a területrendezés stb.

A népességföldrajz a gyakorlatban azonban nem korlátozódik ezekre a "területekre", a jelenségek sok olyan területi /kiterjedésbeli/ aspektusát vonja be kutatásaiba, melyek lényegét és fejlődését más határtudományok - különösen a népességi statisztika, a munka gazdaságtana stb. - tanulmányozzák. Az ilyen "terjeszkedésnek" egyik oka az, hogy a népesség területi megoszlásának elemzése, a vizsgált jelenségek területi áttekintése, sok határtudománynál gyenge. A másik ok sokkal szubjektivebb: a népesség annyira bonyolult és ugyanakkor annyira összetett jelenség, hogy egyre inkább nélkülözhetetlenné válik széleskörű, komplex tanulmányozása. A népesség tanulmányozásának komplexitására törekedvén, az olyan tudományok mint például a népességföldrajz, néprajz stb. kiszélesítik tevékenységük körét, átfedik egymást. A népességföldrajz például egyre inkább a széleskörű, komplex kutatások útjára lép és több esetben igényt tart arra, hogy az ország és körzetei népességével foglalkozó valamennyi népességi kérdést átfogó tudomány szerepét töltsse be.

Ebből következik, hogy a Szovjetunió népességének tanulmányozását jobban ki kell terjeszteni, meg kell teremteni annak lehetőségét, hogy az ország népességével foglalkozó tudományok még jobban együttműködjenek, még inkább összefonódjanak, nehogy a népességre vonatkozó ismereteinkben "rések" maradjanak.

Itt az ideje, hogy egy a Szovjetunió népességével foglalkozó tudományos intézetet szervezzünk, mely intézetben az antropológia, néprajz, népességi statisztika, népes-

ségföldrajz, közgazdaságtan, orvosföldrajz, stb. képviselői tanulmányozhatják a népeiséget. Az a gyakorlat, hogy bonyolult jelenségek komplex tanulmányozására tudományos intézetet hozzanak létre, teljesen helyesnek bizonyult. Példaként a szállítási problémákkal komplexen foglalkozó intézetet említjük meg. A népesség méginkább megérdemli a széleskörű és sokoldalú komplex tanulmányozást. A Szovjetunió Népeiségkutató Intézetének létrehozása a Szovjetunió Kommunista Pártja programjában lefektetett célkitűzések megvalósítására irányuló egyik fontos intézkedése lenne, mely célkitűzések a munkakörülmények ugrásszerű megjavítására és hazánk népessége életszínvonalának emelésére irányulnak.

A Szovjetunió Népeiségkutató Intézetében a részlegeket nem azon tudományágak szerint kell létrehozni, amely tudományágak képviselői az ország népességének tanulmányozásában együttműködnek. Célszerű lenne, ha az Intézet felépítését a népesség komplex tanulmányozásának fő problémakörei szerint alakítanák ki, ezek: a/ a Szovjetunió városhálózata és városi népessége; b/ a falusi települések és a falusi népesség; c/ a népesség vándorlása; d/ a munkaerő felhasználása és a munkatermelékenység feltételei a különböző körzetekben és népgazdasági ágakban; e/ a népesség szükségletei az ország különböző körzeteiben; f/ a népesség növekedése /népszaporodás és halandóság/ és egészségi állapota az ország különböző körzeteiben; g/ a népesség életszínvonala az ország különböző körzeteiben.

A Népeiségkutató Intézetben a népességföldrajznak fontos szerepet kell majd kapnia valamennyi felsorolt tudományos probléma megoldásában. Így pl. a fenti kérdések kutatásának a területi szemlélete, - mely egy olyan hatalmas, sokrétű és soknemzetiségű államnak a vizsgálatánál, mint a Szovjetunió, nélkülözhetetlen - a Népeiségkutató Intézet tudományágainak rendszerében kidomborítja a népességföldrajz szerepét. Emlékeztetni szeretnénk arra, hogy a szállítási problémákkal komplexül foglalkozó intézetben is szükségessé vált a körzeti szállítások kérdésével foglalkozó részleg felállítása.

A Szovjetunió Népelességkutató Intézete létrehozásának nemcsak országos, hanem nemzetközi jelentősége is lenne. Az Intézet létrehozása lehetővé tenné, hogy a szovjet tudomány vezető helyet foglaljon el a világon elsőként oldja meg az ország népelességének komplex tanulmányozását, megmutatná, hogy az ember iránti figyelem és az emberről való gondoskodás, mely a Kommunista Párt tevékenységének központjában áll, a Szovjetunió népelességének komplex kutatásával foglalkozó tudományos munka eddig sosem látott lendületében is kifejezésre jut.

x x x

SSZVNIC

Knobelszdorf E.V.:

A városok körzetképző szerepe a Szovjetunióban
/a leningrádi gazdasági körzet néhány városának példáján/.

/Rajonoobrazujuscsaja rol' gorodov v SzSzsZR/
/3.füzet.Városföldrajzi szekció. Előadások és előadaskivonatok, Moszkva-Leningrád, 1961.61-65 old./

Az Országos Fordító és Fordításhitelesítő Iroda fordítása.

A területi munkamegosztásban, a gazdasági körzetek kialakulásában és fejlődésében a városoknak vezető szerepük van. A városok körzetképző szerepének tanulmányozása nagy elméleti és gyakorlati jelentőséggel bír az alábbi feladatok megoldása szempontjából:

a/ a gazdasági körzet területi-termelési struktúrája sajátosságainak tisztázása;

b/ a különböző fokozatu közigazgatási egységek határainak helyes kijelölése, területi összetételük megváltozása esetén;

c/ a különféle gazdasági ágak és a nem-termelő funkciók ésszerű összehangolása a városban a gazdaság komplex fejlesztése és a körzet dolgozói anyagi és szellemi szükségleteinek teljes kielégítése céljából.

A városoknak a környező területekre gyakorolt hatása különbözik a hatás fokának és sugarának nagysága, valamint

a hatás jellege szerint. Ez a hatás a/ a város nagyságától, b/ a város termelési, közigazgatási és gazdasági szervező, valamint kulturális-jóléti funkcióinak kombinációjától, c/ a városok körzeten belüli kölcsönös elhelyezkedésétől, mel-
lérendeltségüktől és kölcsönkapcsolataiktól, d/ a körzet gaz-
dasági fejlettségének és gazdasági strukturájának színvona-
lától és korától függ.

A környező területre gyakorolt hatás ereje és su-
gara szerint a következő város csoportokat különböztetjük meg:

a/ főváros-jellegű városok és a gazdasági nagykör-
zetek gazdasági és kulturális központjai /pl. Leningrád/;

b/ az oblasztyok és autonom köztársaságok közigaz-
gatási és gazdasági-szervezői központ városai két alcsoport-
tal: 1/ közigazgatási és népgazdasági-tanácsi központok, 2/
közigazgatási központok /Pszkov, Novgorod, stb./;

c/ azok a városok, melyek kerületi központok /rend-
szerint az oblasztyoknak alárendelt városok/ és egyidejűleg
a gazdasági alkörzetek gazdasági és művelődési központjai is
/Velikie Luki, Borovicsi, Sztaraja Russza, Volhov, Viborg, stb./;

d/ olyan városi települések, amelyek az alsóbbfo-
ku közigazgatási körzetek közigazgatási és gazdasági-kultu-
rális központjai;

e/ az olyan városi települések, amelyek nem köz-
gazgatási központok, de a kerületben vagy annak egy részében
a gazdasági-kulturális központ szerepét töltik be /Pitalovo
város az Osztrovi körzetben, Idriva városi típusu munkáste-
lepülés a Pszkovi oblaszty Szobezsi körzetében, stb./. Az
utóbbi két csoportba tartozó városi települések közül több
kolhozok körötti központ szerepét tölti be a jelenben, vagy
azzá válik a jövőben.

Néhány gazdasági nagykörzet kivételével /Észak-nyu-
gati, Volga-Vjatkai körzetek/, amelyeknek kialakulásában és
fejlődésében a nagyvárosoknak /Leningrádnak, Gorkijnak/ van
döntő szerepük, a városok általában a kisebb méretű gazdasá-
gi körzetek /gazdasági közigazgatási körzetek stb./ képződé-
sét határozzák meg.

A városok körzetképző szerepe a meghatározott kombinációkat létrehozó és egymással szoros kölcsönhatásban álló különféle külső és belső kapcsolatok révén jut kifejezésre. A városok kapcsolatait a következő ismérvek alapján kell osztályozni:

a/ funkcionális fajtáik szerint /termelési, kereskedelmi-elosztó, közigazgatási és gazdasági-szervező, kulturális-jóléti kapcsolatok/;

b/ a felölelt terület nagysága szerint /külső kapcsolatok, gazdasági körzeten és gazdasági-közigazgatási körzeten belüli kapcsolatok, gazdasági alkörzeten belüli, - a legközelebbi környéken belüli -, és városon belüli kapcsolatok/.

A funkciók szerint különböző típusú városokra a kapcsolatfajták sajátos kombinációja jellemző. Ezek közül a kapcsolatfajták közül kell minden várostípus számára kijelölni a körzetképző kapcsolatokat.

Az ország iparosításával, a városok ipari jelentőségének növekedésével a körzetképzésben elsőrendű jelentőségre tettek szert a városok termelési kapcsolatai. A burzsoá, pl. az amerikai földrajztól /J.Brash és mások/ eltérően, ahol a főfigyelmet a városok kereskedelmi kapcsolatainak tanulmányozására fordítják, a szovjet geográfusok erő kifejtései elsősorban a városok és városi agglomerációk termelési kapcsolatainak kutatására irányulnak. Azonban a szovjet geográfusok mindeddig elsősorban a városok külső és városon belüli kapcsolataival foglalkoznak, míg a körzeten belüli kapcsolatokat kevésbé tanulmányozzák. Emellett nem eléggé tanulmányozzák a városok kereskedelmi-elosztó, gazdasági-szervező és kulturális-jóléti kapcsolatait, holott ezek gyakran meghatározó szerepet játszanak a gazdasági alkörzetek és mikrokörzetek képződésében. Nincs még kidolgozva a városok egyes kapcsolatfajtáinak és ezek kombinációinak tanulmányozási módszere sem.

A három oblasztyból /Leningrádi, Pszkovi és Novgorodi/ álló Leningrádi gazdasági-körzet városi településeinek hálózata sok várost és városias típusú munkástelepülést fog-

lal magában /54 várost és 78 városias típusu munkástelepülést/. Ezek a városi települések különböző funkcionális típusokhoz tartoznak, mely típusok mindegyikére sajátos körzetképző kapcsolatok jellemzőek. E körzet városhálózata viszont átközi a termelőerők elhelyezkedésének történelmileg kialakult sajátosságait és a következő jellegzetességei vannak:

a/ egy nagyváros - Leningrád - jelenléte, mely Moszkva után az ország legnagyobb gazdasági és kulturális központja, főváros típusu város, amely jelentős mértékben meghatározta a környezet városi településrendszere egészének kialakulását és fejlődését;

b/ a nagyváros körül jelentős város-agglomeráció kialakulása, mely nagyszámu és funkciói szerint különböző városi településekből áll, ezek a városi települések gazdasági és kulturális-jóléti vonalon szoros kapcsolatban állnak a nagyvárossal:

c/ sok apró, nem-ipari város jelenléte, melyek főként a körzet peremterületein helyezkednek el és mezőgazdasági - egyes esetekben pedig erdőgazdasági - körzetek alsóbbfokú közigazgatási és gazdasági-szervezői központjai /Kingiszsepp, Osztrov, Pitalovo, Holm, stb./. Ezek a városok Leningráddal főként olyan kapcsolatban állanak, hogy mezőgazdasági termékeket, valamint mezőgazdasági és erdőgazdasági nyersanyagok néhány fajtáját szállítják Leningrádba;

d/ egész sor közepes nagyságu város jelenléte, ezek a városok több funkcióju - pl. sokágu iparral rendelkező - gazdasági - szervező oblaszty- és gazdasági alkörzet központok /Volgov, Viborg, Pszkov, Volikie Luki, Novgorod, Borovicsi, Sztaraja, Russza/. Szoros termelési kapcsolatuk van Leningráddal /beleértve az iparvállalatok termelési kooperációját is/ és ugyanakkor olyan kerületek közötti kereskedelmi- elosztó központokként szerepelnek, amelyek kivonják és bizonyos mértékben Leningrádba irányítják a környező körzetek néhány mezőgazdasági termékét és ezen körzetek kereskedelmi hálózatát különféle iparcikkokkal látják el. Észak-Nyugaton a városok körzetképző szerepe a Szovjet Hatalom

éveiben jelentősen megnőtt e városok ipari fejlődése és a Leningrádi Népgazdasági Tanács által a kis és közepes nagyságu városokban szervezett gépipari és egyéb ipariüzemek következtében. Az a probléma, hogy miként lehet a kis iparvárosokat a munkaerőfeleslegeik felhasználásával és a környező területeket ellátó szolgáltató funkcióik kiszélesítésével gazdaságilag aktivizálni a Leningrádi Körzet továbbfejlesztésének egyik legfontosabb problémája marad,

Az egyes városok szerepe az Északnyugati gazdasági körzet kialakításában és megszilárdításában - a város nagyságától és funkcionális strukturájától, valamint a környező terület gazdaságának sajátosságaitól függően - különböző. Ebben a vonatkozásban különösen fontos szerepet játszanak - Leningrádon kívül - a közepes nagyságu, sokfunkciójú városok. Az előadás röviden jellemez néhány közepes nagyságu különböző tipushoz tartozó várost és elemzi azok kapcsolatait.

Pszkov azoknak a területi közigazgatási és ipari oblaszty-központoknak sorába tartozik, amelyeknek a termelési kapcsolatai az egész oblaszttyal gyengék, a domináló gazdasági-szervező kapcsolatai nem terjednek ki az anyagi javak termelésének valamennyi ágára /a mezőgazdasági és helyi jellegű ipar irányítása/. A város csak az oblaszty északi felének gazdasági központja és csupán közvetlen vonzásövezetükkel állnak szoros termelési kapcsolatai.

Velikie Luki, annak ellenére, hogy az utóbbi évek alatt viharosan fejlődött az ipara, megmaradt a Pszkovi oblaszty déli felének és a Kalinyini oblaszty nyugati körzeteinek elsősorban kereskedelmi központjaként. A Velikie-Luki-i oblaszty megszüntetésével a város gazdasági vonzásövezete két oblaszty között oszlik meg, ami kedvezőtlenül hat néhány termelési és gazdasági szervezői funkciójának kifejtésére.

E két ipari központ mindegyike több iparágat ölel fel, meglehetősen nagy távolságról szállított nyersanyagokon fejlődik és Leningráddal szoros kapcsolatban áll, a számukra halaszthatatlan feladatot jelent a Leningrádi körzet népgazdaságának különböző ágait termelőeszközökkel ellátó és a

helyi - elsősorban mezőgazdasági - nyersanyagot feldolgozó iparágai erőteljesebb fejlesztése.

Borovicsi, mint helyi nyersanyagot felhasználó, kifejezetten termelési profilu /tűzálló anyagok gyártása/ ipari centrum, termelési vonatkozásban szoros kapcsolatban áll az ipari jellegű Borovicsi-Okulovi gazdasági alkörzettel /Novgorodi oblaszty/. De a szolgáltató pl. a kereskedelmi-elosztó funkciók Borovicsiben gyengébben fejlettek, mint a Leningrádi körzet más közepes nagyságu, sokfunkcióju városaiban, melyek hosszú ideje látják el a területi központok szerepét. E funkciók megerősítése fontos az alkörzet iparágainak fejlesztése és a lakosság anyagi és szellemi szükségleteinek jobb kielégítése szempontjából.

Az új szovjet város, Szlanci, amely szinte a puszta földből nőtt ki, az olyan kifejezetten ipari központok közé tartozik, amelyekre az ásványi nyersanyagok /jelen esetben a pala - oroszul: szlanca/ komplex felhasználásán alapuló, egymással kölcsönös kapcsolatban álló néhány iparág kombinációja jellemző. Egyelőre a népesség és a nagyipar gyors növekedése ellenére a város a Leningrádi oblasztyban csupán a Szlanci-i körzet közigazgatási és kisebb mértékben gazdasági központja marad. A lakosság különböző fogyasztási cikkszükségletét kielégítő ipari üzemeknek, valamint a szolgáltató /kereskedelmi-elosztó, kulturális-művelési stb./ funkcióknak fejlődése Szlanciban a város körül egy új gazdasági alkörzet kialakulását fogja elősegíteni, amely alkörzet a Leningrádi oblaszty nyugati közigazgatási körzeteit öleli majd fel.

x x x

Trube L.L.:

A városias típusu munkástelepülések gazdaságföldrajzi
tanulmányozásáról

/Ob ekonomiko-geograficeszkom izucsenyii poszelkov
gorodszkogo tyipa/

/3.füzet. Városföldrajzi szekció. Előadások és előadás-
kivonatok. Moszkva-Leningrád, 1961. 47-48 old./

Fordította: Petri Edit

A városias települések csoportjai között a települések számát tekintve legnagyobb a munkástelepülések csoportja. Miként a városok, úgy a munkástelepülések is fontos ipari centrumok és jelentős települések /az 1959 évi népszámlálás adatai szerint a Szovjetunióban több, mint 400 olyan munkástelepülés volt, melynek lakossága meghaladja a 10 ezer főt/.

A városias típusu munkástelepülés a településeknek olyan új kategóriája, melyet az Októberi Forradalom után vezettek be. Ennek a kategóriának bevezetése megszüntette azt az ellentmondást, mely a cári Oroszországban a települések jogi és gazdasági helyzete között gyakori volt. Sok olyan település, mely jogilag falusnak számított /gyári és kézműipari falvak, külvárosi települések/ gyakorlatilag városias település volt.

Jelenleg a munkástelepülések az új városok keletkezésének fő bázisai.

A körzet ipari arculatát a városokkal együtt a munkástelepülések határozzák meg, amellet a munkástelepülések határozzák meg, amellet a munkástelepülések több esetben a körzet valamely új iparága fejlesztésének fő centrumai-ként szerepelnek. A munkástelepülések gyakran úttörői a körzet új iparágai fejlődésének /mint pl. a Volgavidéken az olajiparnak/.

A munkástelepülések szerepe legjelentősebb akkor, amikor a nyersanyagkitermeléssel és annak elsődleges feldolgozásával kapcsolatos iparágak /ércbányászat, erdőkitermelés, építőanyagipar/, valamint a hőenergetikai iparral kapcsolatos

iparágak /olajbányászat, szénbányászat, tőzegkitermelés/ centrumának szerepét töltik be. A munkástelepülések jelentős szerepet játszanak az erősen nyersanyagorientációja feldolgozó iparágakban is, mint pl. a fakémiai-, a cellulóze és papíripar.

A munkástelepülések gyakran a városok bolygótelepülései, a termelési-területi komplexusok részei. Ebben az esetben szerepkörük viszonylag korlátozott. Azoknak a munkástelepüléseknek funkciói, melyek nem bolygótelepülések, jóval sokrétűbbek; az ilyen települések gyakran körzet-központok.

A munkástelepülések többségükben erősebben specializált ipari központok, mint a városok. Sok munkástelepülés perspektivikus fejlődésének iránya az, hogy a mintegy "magot" képviselő alapüzemhez a rokon-, vagy kiegészítő iparágak új ipartelepei "szövődnek".

Ha a munkástelepülések területi megoszlását összehasonlítjuk a városokéval, azt látjuk, hogy az ország minden körzetében a munkástelepülések vannak túlsúlyban /kivéve a Balti-tenger mellékét és a Központi Feketeföld-övezetet/, de különösen a Szovjetunió keleti területein: Kelet-Szibériában és a Távol-Keleten, valamint Kazahsztánban és a középpázsiai köztársaságokban. A munkástelepülések túlsúlya Keleten új területek gazdasági meghódítását, a benépesült területek kiterjesztését bizonyítja. A munkástelepülések itt az új termelési-területi komplexusok létrehozásának előőrsei. A munkástelepüléseknek a városias településeken belüli alacsonyabb arányát az okozza a Balti-tenger mellékén és a Központi Feketeföld-övezetben, azokon a területeken, ahol meglehetősen sűrű azoknak a régi városoknak a hálózata, mely városoknak azelőtt nem volt jelentős ipara /főként a Balti-tenger mellékén/, hogy az új iparosítás itt elsősorban ezekben a régi városokban folyt.

A fontiekból következik, hogy a városias jellegű munkástelepüléseknek lényeges szerepük van az ország valamely gazdaságföldrajzi körzete jellegének a megállapításánál.

A munkástelepülések tanulmányozása mind a gazdaságföldrajz elméleti kérdéseinek kutatásánál /pl. a települések és a településhálózat általános kérdései, a települések tipológiája/, mind pedig sok gyakorlati feladat megoldásánál nélkülözhetetlen.

x x x

Lappo G.M.:

A városi és falusi települések között átmeneti helyzetet elfoglaló települések földrajzi vizsgálata /a Moszkvai-terület példáján/.

/Geograficeszkoe izucsenie naszelennuh punktov, zanyimajuscih promezsutocsnoc polonyenye mezsdü gorodszkimi i szelszkimi poszelenyijami/

/4.füzet. Falusi települések szekciója. Moszkva-Leningrád, 1961. 45-47 old./

Fordította: Benőze Imre

A földrajzi irodalomban már nem egyszer rámutattak arra, hogy a településeknek városokra és falvakra történő felosztása feltételes érvényű. A tisztán falusi településekből a már feltétlen városi településekbe való fokozatos átmenet a különböző típusú átmeneti jellegű települések létezésében jut kifejezésre.

Az októberi forradalom előtt e települések jogi rangja és gazdasági szerepe közötti szakadék tette szükségessé a V.P.Szemjonov-Tyján-Sanszkij által bevezetett "gazdasági város" fogalmát. Ma már elvben megszűnt ez a szakadék, de egy nagyszámu, jogi szempontból falusi település - funkciói, a népességének száma és foglalkozási megoszlása alapján - közelebb áll a városi településekhez.

A Moszkvai-területen, az 1959. I.15.-i állapotnak megfelelően, 56 falusi településnek volt 3-12 ezer lakosa, loken pedig 12 ezer felett. Ha ehhez még hozzávesszük azokat az eseteket, amikor néhány település összeolvad a "városi település" címére aspiráló települések száma itt kb. százra rug.

A Moszkva-környékhez hasonló körzetekben, ahol szoros kölcsönkapcsolat alakult ki a városi és falusi települések között, ahol az átmeneti jellegű települések száma nagy és típusuk változatos, a falusi települések vizsgálata a várostudomány szempontjából is fontos.

Ez mélyebben tárja fel a "várossá válás" folyamatát, megvilágítja a város- és a munkástelepülések hálózata növekedésének perspektíváit, elősegíti a város és szűkebb környezete közötti kölcsönhatások megértését, feltárja az elővárosi falusi települések "átlényegülésének" folyamatát.

Az átmeneti jellegű települések vizsgálata lehetővé teszi, hogy közelebbről megismerjük a "rejtett városi népesség" problémáját. Ennek a kategóriának méreteiről az 1959 évi népszámlálás adatai alapján ítélhetünk: a Moszkvai-terület falusi településeiben a kereső lakosság nagyobb hányadát foglalkoztatja az ipar és a közlekedés, mint a mezőgazdaság és erdőgazdaság. 1926-ban a Moszkvai-terület falusi lakosságának 78,5 %-a a mezőgazdaságban dolgozott, és csak 7,8 %-a a gyáripárban.

Moszkva - környék egyik települési sajátossága olyan települési komplexumok fejlődése, amelyeket gyakran egy város / a komplexum magja / és a vele kölcsönhatásokban álló falusi települések képeznek. Ezekben az esetekben helytelen, ha a vizsgálatokat, a formális városhatárra támaszkodva, kizárólag a város vizsgálatára szűkítjük le.

A Moszkvai-területen a "városi címre aspiráló települések" száma az átmeneti jellegű települések három kategóriájában a legnagyobb. Ezek a kategóriák: az u.n. üdülőtellepek /1/, kis /falusi/ ipari göcök /2/, helyi központok /3/.

A hivatalosan üdülőtelpnek minősített 50 település népességének száma 430 ezer fő. Ezek a települések, miközben üdülési funkciójukat is ellátják, mind jobban állandó népességgű lakótelepülésekké formálódnak. Különösen szoros kapcsolatuk van a fővárossal a munkaerők vonalán és igen magas a település határán túl dolgozók részaránya; 1958-as adatok alapján Szaltükovkában és Rasztoorgvevben ez a mutató 92 %, Kupavnában pedig 100 % volt.

Az üdülőhelyek fejlődésének egyik formája az, hogy városokká válnak olyképpen, hogy bennük saját városalkotó bázis épül ki azaz ipartelepek, tudományos kutatóintézetek, felsőfoku és középfoku szakiskolák. A másik forma az, amikor ezeknek az üdülőhelyeknek az összevonására val eléggé nagy /40-60 ezer lélekszámu/ városokat alakítanak ki - a főváros külső lakókerületeit, melyeknek közművesítetttsége magasfoku, népességellátási rendszere fejlett és kényelmes közlekedési kapcsolatok van Moszkvával.

A falusi ipari góccok száma Moszkva-környéken több százra rug. Főként helyi nyersanyagot dolgoznak fel, egy ágazatra specializálódnak, egyes nagyobb ipari centrumok termelési kiegészítőjének szerepét töltik be, tözeget, fonalat, nyersszövetet, alkatrészeket, armaturát szállítva azoknak. Igen sok esetben pedig a kitermelő ipar dominál. Legtöbbjük az ősi kézműves-kisiparos falvak "örököseként" fungál.

A legnagyobb falusi ipari góccok fejlődése jelentős változásokat idéz elő a falusi települési szisztémában, mert kiváltja a munkástelepek növekedését, a közelfekvő falvak népességszámának emelkedését, településkomplexumok kialakulását.

Távlatban ezeknek a falusi ipari centrumoknak nagyobbik része a kisüzemi gazdaságtalan termelés következtében el fog tűnni. Közülük csak azok maradnak meg, amelyek iparművészeti multtal rendelkeznek /művészeti kerámia, fém és falkarok készítése, fa- és csontfaragás, játékgyártás stb/. A falusi ipari centrumok közül mintegy 15-20, melyek a nagyipar bázisán fejlődnek, lassan befejezik munkástelepüléssé "érősüket", mivel 2,5 - 5,5 ezer lakossal és kb. 1000 ipari dolgozóval bírnak.

A helyi központok fő funkciója a környék gazdaságának, népességének sokoldalu ellátása. Itt összpontosul a helyi nyersanyag feldolgozása az élelmiszer-, a könnyűipar és fafeldolgozó ipar apró üzemeiben, a mezőgazdasági gépek és gépkesik javítása, baromfikeltető állomások, agrokémiai és vetőmagvizsgáló laboratóriumok, az állami felvásárlás hivatalai és raktárak. A környező településeknek a művelődési, egészség-

Ügyi, kulturális, kereskedelmi és hírszolgálati ellátása stb. is itt történik. E csoportnak jellemző települései: Pogaçsovo, Konsztantyinovo, Malinovo, Krivandino, Oszta-sevo.

Az átmeneti jellegű települések vizsgálata fontos a falusi települési rendszer távlati átalakítása meghatározása céljából is, minthogy ezek a települések lesznek távlatban a falusias jellegű körzetek "tartóoszlopai".

.o.o.o.o.o.

Kovaljov Sz.A.:

A falusi településrendszer földrajzának problémái a Szovjetunióban

/Problemü szovjetszkoj geográfii szel'szkogo rasszelenyija/

/1.füzet. A plénium előadásai és előadáskivonatai. Moszkva-Leningrád, 1961. 59-70 old./

Fordította: Petri Edit

A Szovjetunió népességének mintegy fele él jelenleg falusi településekben. A falusi települések száma kb. 500 000, típusaik és nagyságuk igen változatos. Éppen ezért a falusi településrendszer jellemző vonásai és területi különbségei az ország életében számottevő jelenség.

A szocializmus építésének éveiben gyökeresen megváltozott azoknak a falusi településeknek társadalmi-gazdasági típusa, melyek kolhoz és szovhoz településekké, rayoncentrumokká váltak. Új települések ezrei jöttek létre, a meglévő települések képe sokban változott. Perspektivikusan azonban, - a kommunizmus hazánkban való felépítésének hatalmas tervei szerint, melyeket a Szovjetunió Kommunista Pártja új programja tüntet fel, - a falusi települések összehasonlíthatatlanul

mélyebb minőségi változása megy majd végbe.

"A kommunizmusban teljesen eltűnnek az osztályok és teljesen megszűnnek azok a különbségek, melyek a társadalmi, gazdasági és kulturális viszonyokban, továbbá a város és falu között az életkörülményekben léteznek; a falu a termelőerők fejlettsége és a munka jellege, a termelési viszonyok formái s az életkörülmények, valamint a lakosság jóléte tekintetében a város színvonalára emelkedik" /SzKP Programtervezet/. A termelőerőknek a mezőgazdaságban való növekedésével "a kolhozközségek és falvak fokozatosan városi jellegű, nagyobb lakott helyekké alakulnak át, összkomfortos lakóházakkal, közművekkel, szolgáltató vállalatokkal, kulturális és egészségügyi intézményekkel. Végeredményben a kulturális és közszolgáltatási életfeltételeket tekintve, a falusi lakosság a városi lakossághoz hasonul". "A régi típusu parasztházakat zömmel korszerű új házak váltják fel, vagy, - ahol ez lehetséges - újjáalakítják és komfortossá teszik azokat" /SzKP Programtervezete/.

A mezőgazdasági területeken a településrendszer átalakításának fontos tényezője lesz a kolhozok és szovhozok egymásközötti és a helyi iparvállalatokkal való termelési kapcsolatainak megerősítése. "Ez biztosítja a termelőerők és a termelési erőforrások egyenletesebb és teljesebb kihasználását az egész év folyamán, emeli a társadalmi munka termelékenységét, és elő fogja mozdítani a lakosság anyagi és kulturális életszínvonalának emelkedését. A gazdasági célszerűséghez mérten fokozatosan kialakulnak az agráripari egyesülések, amelyekben a mezőgazdaság szervesen összekapcsolódik termékeinek ipari feldolgozásával, a mezőgazdasági és az ipari vállalatok ésszerű szakosítása és kooperációja alapján" /SZKP Programtervezete/.

Ily módon a falusi településrendszer átszervezése a kommunizmus építése hatalmas feladatához tartozik, annak elválaszthatatlan és fontos részét képezi, és azt az anyagi és szellemi előfeltételek előkészítésének és érettségének foka szerint, egymás t követő szakaszokban, több év alatt hajtják majd végre. Ennek az átszervezésnek fő irányait a Kommu-

nista Párt programtervezete világosan kijelöli. A szovjet tudomány több ágának kötelessége, hogy kutassa a falusi településrendszer konkrét formáit és átszervezésének logikus-szerűbb utjait, figyelembe véve az átszervezés szakaszos végrehajtását, valamint a gazdálkodásnak és a népesség megoszlásának helyi, területi viszonyaiban mutatkozó sokféleségét. Ez a mezőgazdaság gazdaságtana és a területhasznosítás, a falusi építészet, tervezés és közegészségügy területén dolgozó szakembereknek, etnográfusoknak, népességföldrajzosoknak közös kötelessége.

A jelenlogi értekezlet egyik feladata az, hogy megállapítsa mit tudnak és mit kell végezniük a geográfusoknak az elkövetkező években a falusi településrendszernek az SzKP XXII.kongresszusa határozatai szerinti fejlesztésével kapcsolatos konkrét problémái tanulmányozása terén ahhoz, hogy részt vegyenek a Párt új programjában megjelölt és a Szovjetunió mezőgazdasági területeire vonatkozó építkezések hatalmas perspektivikus terveinek teljesítésében.

A falusi településrendszer formáinak oly módon kell fejlődniük és megváltozniuk, hogy teljesen megfelelhessenek:

1. a gazdaság /elsősorban a mezőgazdaság és sajátosságai/ ésszerű megoszlása és területi szervezete követelményeinek;
2. a falusi népesség különböző életfeltételbeli és kulturális szükségletei teljes kielégítése követelményének - beleértve a falu és város közötti különbség megszüntetését is ezen a téren.

Ezek az általános követelmények az elkövetkező időszakban a falusi településrendszer fejlesztésének meghatározott általános irányzataihoz vezetnek. Ezek:

1. A falusi települések olyan nagyságúvá nagyobbítása, mely biztosítja mind a központosított termelési berendezések /kolhozok és szovhozok gazdasági központjai és üzemei, mezőgazdasági termékeket feldolgozó üzemek/ ésszerű méreteit, mind pedig a lakosságot ellátó nélkülözhetetlen intézmények és közművek létrehozásának lehetőségeit. Ennek az irányvonalnak az ellentétes oldala a kis és szórványtelepülések többségének megszüntetése.

2. Néhány, elsősorban a mezőgazdasággal szorosan kapcsolatos vagy helyi szükségleteket kielégítő iparág fejlesztése közvetlenül a falusi településeken.

3. A falvak régi, történelmileg kialakult elrendezési és építkezési eljárásainak újakkal való helyettesítése: zárt beépítettség, a kolhozparasztnak, munkások és alkalmazottak családi használatára rendelt földek /"háztáji" földek/ nagyobbik részének a belterület határain túlra való helyezésével; a termelő és lakózónának elkülönítése; új, többemeletes lakóháztipusok bevezetése, stb.

4. A települések ésszerű elosztása a nagyüzemi szocialista gazdaságok /kolhozok és szovhozok/ üzemterületének határain belül; ésszerű üzemen belüli településrendszer.

5. Üzemközi jelentőségű helyi gazdasági és kulturális központok - helyi alközpontok a nagy körzetekben - hálózatainak tervszerű fejlesztése.

Mindezek a haladó irányzatok gyorsabban valósulnak meg új területek benépesítésekor és gazdasági meghódításakor /szüzföldi körzetek, új földek birtokbavétele hatalmas melioratív munkák eredményeként, nagy ipari komplexusok új körzeteiben mezőgazdasági övezetek létrehozása/.

A sűrűn lakott mezőgazdasági rayonokban, melyeknek történelmileg kialakult faluhálózata van, ezek az irányzatok úgy válnak majd valóra, hogy főként az optimális elhelyezkedésű településeket fejlesztik, a többi településeken korlátozzák az új építkezéseket és lakosságukat fokozatosan a legnagyobbítandó alaptelepülésbe költöztetik át. Mindkét esetben - mind új falusi településrendszer létrehozásánál, mind pedig a régen benépesült területek falusi településrendszerének átszervezésénél - a településrendszer fejlesztésének tervszerűségét és célirányosságát biztosító fontos eszköz a területrendezési tervek összeállítása a Szovjetunió valamennyi mezőgazdasági területére.

A mezőgazdasági rayonok településrendszere fejlesztésének perspektivikus tervezésénél és a területrendezési tervek összeállításánál nem szabad figyelmen kívül hagyni azt, hogy a gazdaság területi szervezetének követelményei és az a

követelmény, hogy a falusi népesség kulturális és életviszonyait a lehető legjobban kielégítsük, sok esetben bizonyos ellentmondásba kerül egymással. Az ilyen ellentmondásoknak a kialakulása attól függ, hogy mennyi munkát kell szükség-szerűen széttelepíteni a területen, mennyi munka decentra-lizálására van szükség a mezőgazdálkodás és néhány más ága-zat /erdőőri szolgálat, fakitermelő telepek, vasuti őrhá-zak stb./ sajátos viszonyai miatt. A munka decentralizálá-sa, a munkaerő évszakonkénti átcsoportosítása bizonyos fok-ig korlátozzák a települések összpontosítását, a falvak meg-nagyobbítását.

Ahhoz, hogy a városit megközelítő, jobb életfel-tételeket megteremtsük, a településeknek megfelelően nagyok-nak kell lenniök /a szakemberek számításai szerint lakossá-guk el kell, hogy érje a 800-1000 főt, az optimális lakos-ságszámuk pedig 3000-5000 fő/. Ugyanakkor, a népesség ilyen koncentrációja, akkor, amikor a munkahelyek a gazdaságok né-hány típusánál területileg szétszórta, nehézségeket és gaz-dasági veszteségeket /időveszteségeket és anyagi vesztesége-ket/ okoz azáltal, hogy a dolgozókat rendszeresen a munka-helyre kell szállítani.

Ezeket az ellentmondásokat le lehet győzni, és a gyakorlatban le is győzik azokat a következő módszerekkel:

a/ A legintenzívebb munkafolyamatoknak - farmoknak, segédüzemeknek, gyümölcsösöknek, a legmunkaintenzívebb kul-turák vetésterületének, stb. - a település közelében való koncentrációja.

b/ A földbirtokok átalakítása /szükséges meliora-tív és egyéb intézkedésekkel/ úgy, hogy a hasznosított táb-lák szétszórtságát és településektől való távolságukat meg-szüntessék, minden mezőgazdasági üzem hasznosított földterü-letét egy összefüggő területtömbbé egyesítsék.

c/ Az üzemen belüli uthálózat korszerűsítése és a helyi közlekedési eszközök fejlesztése a modern technika alkalmazásával, hogy a dolgozókat kényelmesen a munkahelyük-ré juttathassák.

d/ Kiegészítő, idényjellegű gazdasági-lakó telepek létesítése a munkások időszakos tartózkodására a településektől távolos földéken, a feltétlenül szükséges kulturális és életfeltételeket biztosító munkásszállás- vagy szálloda-típusú lakóházakkal, valamint megfelelő módon ellátott mozgó tábortelepek felszerelése, melyeket az év meghatározott szakában a távolos földéken használnak fel.

Egyes gazdaságtípusok igen kedveznek annak, hogy a falusi népesség egésze megfelelően nagy településekben tömörüljön /pl. nagy szántóföld-táblákon folyó intenzív növénytermelés, mely állattenyésztéssel, főként istállózó állattenyésztéssel párosul/. Más esetekben a koncentráció nem képes ugyanilyen fokot elérni és a nagyobb települések mellett szükség van a viszonylag kis településekre is, pl. az üzemegység részleg-településeire /szétszórt rendszerű földművelés északon, mely a természetes takarmánytermő területek - rétek - hasznosításával kapcsolódik össze; hegyvidéki földművelés/. A nagy legelőterületeknek terelő állattenyésztéssel történő hasznosításához nélkülözhetetlen a kiegészítő idényjellegű telepek és mozgó-táborok széleskörű alkalmazása, emellett megfelelően változik az állandó alaptelepülések jellege és funkciója is, stb.

Ezért az ország különböző területein, melyek mindegyike sajátos természeti és gazdasági viszonyokkal rendelkezik, a falusi településrendszer átszervezése és az alapvető néptömegeknek nagy falvakban való tömörítése szempontjából az eltérő előfeltételeknek van a legnagyobb jelentőségük. Egyes területeken /pl. az erdőzóna északi részein/ sajátos jelentősége van a szántótáblák megnagyobbításával, meliorációval történő földbirtokátalakításnak; ha megőrizzük az összes apró szórt-rendszerű gazdaságot, melyeket néha az erdők és mocsarak kilométerei választanak el egymástól, aligha lehetséges itt a települések jelentős koncentrációja. Más területeken döntő szerepe az üzem-belüli szállítások korszerűsítésének van, egybehangolva a mezői táborok /szűzföldi mezőgazdasági rayonok/, vagy még kisebb állandó és mozgó pásztortáborok /félsivatagok állattenyésztő gazdaságai/, stb. létesítésével.

A mezőgazdasági termelés területi szervezete nem csak követelményekkel lép fel a településrendszerrel szemben, hanem bizonyos fokig sajátmagának is alkalmazkodnia kell a mezőgazdasági körzetek népessége számára kedvező élet-körülmények kialakításának törvényszerű követelményeihez.

A területhasznosítás típusainak rendkívüli változatossága a Szovjetunió területén, mely változatosság a jövőben is megmarad, határozza meg a településrendszer formáinak sokféleségét, a fentebb felsorolt általános irányzatok megvalósításában mutatkozó különbségeket is. Önmagában már ez is objektíve szükségessé teszi a falusi településrendszer és fejlesztése feltételeinek regionális földrajzi tanulmányozását.

A mezőgazdaság és egyéb a mezőgazdasági területekre jellemző gazdasági ágazatok termelésével kapcsolatos települések arculata és anyagi formái a "városi" felé közeledve bárhog is változzanak, megoszlásuk és területi csoportosulásuk sajátosságai továbbra is mások lesznek, mint a modern nagyvárosi településeké és az ország körzetei, mezőgazdasági zónái, stb. szerint erősen differenciáltak lesznek.

E mellett a falusi településrendszer a fejlődés különböző utját kell, hogy megtegye a különböző zónákban és körzetekben: az átszervezés mértéke és megvalósításának üteme sokban függ attól, hogy a jelenlegi, történelmileg kialakult gazdálkodás és településrendszer jellege milyen az ország valamely részén.

Igy a Szovjetunió Európai része erdős-sztyep rayonjainak többségében és néhány sztyep-rayonban a mezőgazdasági területek lakosságának tulpayomó része ma is nagy településekben helyezkedik el, a nagy települések eléggé sűrű hálózata a településrendszer perspektivikus központjai és a mezőgazdasági rayonok helyi gazdasági központjai kijelölésére jó alapot nyújt. A településrendszer progresszív átszervezési irányzatai gyors megvalósítására igen kedvezőek az előfeltételek Közép-Ázsia sűrűn lakott oázisaiban, melyeknek intenzív öntözéses földművelésük van, a Kaukázusztuli Köz-

társaságok hegylábterületein, a nagyvárosok városkörnyéki övezeteiben, stb. Ugyanakkor a településrendszer perspektívikus formáit, pl. a Szovjetunió Európai része és Szibéria északi területeinek azon rayonjai számára, melyekben erdőirtásos és szórt-rendszerű földművelés folyik, valamint a legtöbb hegyi rayon számára még ki kell dolgozni, meg kell indokolni és ki kell próbálni a gyakorlatban; széleskörű elterjeszkedésük pedig még sok időt kíván.

Ukrajna, Észak-Kaukázus, a Központi Fekete-föld-övezet és a Volgamellék sok oblasztyjában nem valószínű, hogy a belterület felújításakor, és a falusi települések közművesítésének fejlesztésekor maga a településrendszer jelentősen változzék. Más oblasztyokban /olyanokban, mint a Szmolenszki, Kalinyini, Ivanovoi, Kirovi, ahol a települések aprók/ az egész faluhálózat nagyobb mérvű változására, a településrendszer általános jellegének a megváltozására lehet számítani. Ott ahol még fennmaradt a tanyatelepülés rendszere, természetesen, teljesen új falusi települések létesítése, a települések rendszerének gyökeres megváltoztatása szükséges.

Mind ezek meghatározzák a településrendszer földrajzi kutatásainak mai feladatait, melyek a kommunizmus építésének szakaszában egyre aktuálisabbakká és halaszthatatlanabbakká válnak.

A távlati tervezés számára nélkülözhetetlen a falusi településrendszer, jelenlegi állapotának eléggé részletes ismerete, annak területi különbségeivel, a területi különbségek okai és a helyi természeti és gazdasági viszonyokkal való kapcsolatuk analizálásával együtt. Az ilyenféle feladat jelentős mértékben a szovjet népességföldrajzra hárul, /amely - a gazdaságföldrajz tárgyának eléggé tág értelmezése mellett - a gazdaságföldrajz része/. A szakemberek a falusi építészet, a településtervezés és építkezés, az egészségügy terén végzett kutatásaiknál nem tűznek olyan előlokat maguk elé, hogy a jelenlegi településrendszert annak területenként változó sajátosságaival, a gazdasággal való kapcsolataikban komplexen jellemezzék. Fontos gyakorlati

problémák megoldásakor ezek a tudományágak maguk is rá vannak utalva a modern népességföldrajz anyagaira. Ilyen feladatokat nem tűz maga elé az etnográfia sem, amikor összehasonlító-történeti távlatban tanulmányozza a kolhozparasztság életformáját és kulturáját a Szovjetunió népei egyes tipikus településeinek példáján.

A szovjet geográfus nem lehet csupán a megfigyelt jelenségek leírója és "magyarázója". Törvényszerű, hogy a településrendszer földrajzi kutatásába beviszi a településrendszer értékelésének elemeit, a településrendszernek a tanulmányozott rayon konkrét viszonyainak figyelembevételével való továbbfejlesztése és átalakítása feladatainak szempontjából. Ez azonban, csak abban az esetben teljesíthető, ha a geográfusok: a/ eléggé mélyen tanulmányozzák a jelenlegi és perspektivikus követelményeknek megfelelő új települések megtervezésével közvetlenül foglalkozó szakemberek, valamint a területhasznosítással, a mezőgazdasági rayonok területrendezésével foglalkozó szakemberek megállapításait és javaslatait /vagyis a geográfusnak az értékeléshoz és összehasonlításához meghatározott ismérvekkel kell rendelkeznie, de semmiképpen sem szabad azokat mechanikusan alkalmaznia/; b/ a településrendszer értékelésénél az adott rayon gazdasági fejlesztésének perspektíváira fognak támaszkodni, a gazdaság fejlesztésének mind általános, mind pedig a rayon szempontjából specifikus vonásait tekintetbe fogják venni.

A településrendszer és a gazdaság kutatásának szoros kapcsolata a szovjet népességföldrajzosok egyik alapvető metodológiai pozitívuma.

Következésképpen, a geográfusok alapvető feladatait a falusi településrendszer tanulmányozásánál a következőképpen lehet megfogalmazni:

1. A jelenlegi településrendszer jellemzése körzeti megvilágításban, feltételekhez kötöttségének elemzése, annak értékelése, mennyiben felel meg a két alapvető követelménynek - a gazdaság ésszerű területi szervezetének, és a falusi lakosság szükségletei magasfoku kielégítésének.

2. A településrendszer továbbfejlesztése feltételeinek elemzése körzeti megvilágításban, minden egyes körzet természeti sajátosságának és gazdaságfejlesztési perspektíváinak figyelembevételével.

Az ország gazdasági és kulturális fejlődésének új szakasza új, felemelt követelményeket támaszt a települések földrajzi kutatásaival szemben is. A kutatásoknak csak a megjelölt főirányok szerinti fejlődése képes megnövelni munkánk gyakorlati jelentőségét és szolgálni egyidejűleg magának a népességföldrajz fejlődésének érdekeit.

A falusi településrendszer földrajzi tanulmányozásában sok olyan jelentős metodológiai és tisztán gyakorlati részproblémává van melyek a jelen értekezleten vita tárgyát kellene, hogy képezzék. Hogy megvitatásukra alapot szolgáltatassunk, csupán rövid magyarázatukra szorítkozva, felemlítünk néhányat ezek közül.

1. A geográfusok résztvétele a mezőgazdasági rayonok területrendezési munkálataiban. A területrendezési tervek készítésének erőteljes fejlődése ellenére, mely munkálatok a közeli években a Szovjetunió összes mezőgazdasági rayonjára kiterjednek, a geográfusok - egyes kivételektől eltekintve - nem vesznek részt ezekben a munkákban. Holott a munka sok eleme /a jelenlegi településrendszernek a települések kapcsolatainak, lakosságuk összetételének és foglalkozás szerinti megoszlásának tanulmányozása; a természeti és gazdasági viszonyok jellemzése a dolgozók letelepítése szempontjából/ egyenesen a népességföldrajz "profiljának" felel meg. A mezőgazdasági rayonok területrendezésének gyors kibontakozása - úgy mond - "váratlanul" érte a geográfusokat, a geográfusoknak most kell fizetniük azért, hogy kevés figyelmet szenteltek a falusi településeknek, hogy nincs elég olyan káderük, aki ezt a tematikát közelről ismerné; a geográfusok résztvétele az ipari rayonok területrendezési munkálataiban már inkább figyelemreméltó. Azonban még nincs késő ahhoz, hogy levonjuk annak tanulságait és az adott tematika tanulmányozásába bevonjuk országunk számos földrajzi karát, a diákok egy részét ebbe az irányba szakosítsuk. A mezőgazdasági rayonok távlati te-

rületrendezési terveinek készítése még nem fejeződött be, ellenkezőleg, még az első fázis munkálataiból is sok van hátra.

2. A településrendszer "nagyvonala" és "aprólékos" kutatásainak viszonya. Magának a földrajznak jellege szerint a munkák "mértékének" különbözniök kell; ugyanezt követelik a gyakorlati feladatok is. Az egyik pólus: a falusi településrendszer országos és Szövetséges Köztársaságunkénti földrajzi áttekintése, kisléptékű térképekkel, a legnagyobb területi különbségek kijelölésével, stb. A másik pólus: az egyes rayonok tipikus falusi településeinek jellemzése, a településrendszer jellemzése egy tipikus kolhoz vagy szovhoz területén belül. Nem kevésbé jelentős a településrendszer földrajz tanulmányozása a mezőgazdasági rayonok keretén belül /különösen a mezőgazdasági területek számára való területrendezési tervek készítésével kapcsolatban/, vagy olyan nagyobb "foltok" keretében, melyekbe ott tömörülnek a települések, ahol a településrendszer nem alkot zárt településhálózatot; nagy a jelentősége a településrendszer oblasztyokra vonatkozó összefoglaló áttekintésének, mely egyúttal megállapítja az oblasztyon belüli különbségeket is. A különböző mélységű munkákat egyidejűleg kell kifejleszteni: minden értéke mellett is utópia lenne áttekintő összefoglalások összegezésével készülő nagyvonala kutatásokat várni addig, míg a településrendszer részletes tanulmányozása nem öleli fel az egész ország területét.

3. A városok és a falusi települések földrajzi tanulmányozása közötti kölcsönös kapcsolatok. Már ma is megfigyelhetjük a "településföldrajz" - két ágazatának egymáshoz való közelítését, vannak olyan munkák, melyek egy adott terület összes településfajtaát tárgyalják, vannak átmeneti típusu települések stb. Ugy látszik az egyesülés törvényszerű, azonban a kutatások területén mégis megmarad majd bizonyos "specializáció", minthogy az elsődlegesen ipari jellegű és elsődlegesen mezőgazdasági jellegű települések, a nagy centrumok és a kis /helyi/ központok megoszlásának törvényszerűségei és funkciói eltérőek. A falusi településeket tanulmányozó geográfusnak feltétlenül ismernie kell a mezőgaz-

dasági termelés szervezetének, a területhasznosításnak, stb. alapkérdéseit, a "városföldrajzosnak" pedig másmilyen ismeretekre van szüksége.

4. A falusi településrendszer tanulmányozása és a mezőgazdasági körzetek munkaerőtartalékainak elemzése közötti kölcsönös kapcsolatok. Ezen a téren a szoros kapcsolatok maguktól értetődőek: ha a településrendszert jellemezzük, a munkaerő területi lokalizációját is kutatjuk; ha a mezőgazdasági körzet munkaerőtartalékát, annak strukturáját és felhasználását elemozzuk, figyelembe kell vennünk annak megoszlását is a körzet területén, azaz a településrendszert. Annak értékelése, hogy a jelenlegi településrendszer mennyiben felel meg a gazdaság követelményeinek, csak a gazdálkodás munkaigényességének és a munkaráfordítások területi megoszlásának figyelembevételével lehetséges. Ugyanakkor a falusi településrendszer földrajzi jellemzése, tartalma szerint, sokkal bővebb, mint a "munkaerő földrajzának" kérdésköre.

5. A mezőgazdasági földrajznak és a falusi települések földrajzának kölcsönkapcsolatai. Ennek a két földrajzi ágazatnak szoros érintkezése és bizonyos "kölcsönös egymásbahatolása" teljességgel elengedhetetlen, jóllehet saját kutatástárgyát mindegyik megőrzi. Sajnos ez a kapcsolat közel sem mindig áll fenn, s ez mindkét ágazat kárára van. Az alapvető, de nem egyetlen "érintkezési felületük" mezőgazdasági körzetek munkaerőtartaléka megoszlásának elemzése.

6. A falusi települések földrajzi és néprajzi tanulmányozásának kölcsönkapcsolatai, a geográfia és az etnográfia közötti érintkezés. Ilyen kapcsolat ma lényegében nincs. Az etnográfusok a Szovjetunióban eléggé aktív munkát fejtenek ki a falusi hajlékok és birtokok tanulmányozása terén, a különböző népek egyes /igaz, nem nagyszámu/ falusi településeinek és lakosságuk életformáinak morfológikus, részletes feldolgozását végzik. A geográfusok figyelmének középpontjában elsősorban a falusi települések rendszere, a helyi központok, a településrendszer és a helyi gazdasági és természeti viszonyok kapcsolatainak kérdései, az összefoglaló munkák állnak /mely utóbbiak egyenlőre még csak előkészítő, vázlatos jellegűek, mind a felhalmozódott anyag korlátozottsága, mind

pedig a munkákban résztvevők kis létszáma miatt/. Kétségtelen, hogy a földrajzi és néprajzi kutatásokban meglévő néhány sajátos vonás mellett sok esetben /különösen egy település tanulmányozásánál / a két irányzat összehangolása, "egymást kiegészítése" nagyon is kívánatos és célravezető, logikailag nélkülözhetetlen.

7. A településföldrajz és a szülőföldismeret. A települések komplex terv szerinti olyan tanulmányozása, ahol a hangsúly a települések jelenlegi állapotának és további fejlesztésük problémáinak elemzésén van, jelentős helyet kell, hogy elfoglaljon a földrajzi jellegű szülőföldkutatásban is. Ez a tematika, amely sok városban és faluban magára vonta a szülőföldkutatók figyelmét, a szovjet időszak első éveiben, a továbbiakban csaknem teljesen kiesett az iskolákban és klubokban működő szülőföldismereti-szakkörök látóköréből /néha saját nézőpontukból a szülőföldkutató-történészek foglalkoznak vele, a szülőföldkutató-geográfusok csak igen ritkán/. Valószínűleg nem szükséges, hogy a falusi települések tervszerű fejlesztésének előttünk álló feladataival és a széles nyilvánosságnak a kérdés iránt tanúsított érdeklődésével bizonyítsuk az ilyen munka gyakorlati jelentőségét.

Amennyiben a népességföldrajz tanulmányozása általában a szovjet földrajztudomány egyik legfiatalabb és leghátramaradottabb ágazata, úgy a falusi településrendszer és problémáinak földrajzi szemszögéből történő kutatása egyelőre még a népességföldrajzunknak is egyik legelmaradottabb területe; ezt érzékelhetően szemlélteti ennek az értekezletnek példája is, ha az előadások és az általuk felölelt kérdések számát szekcióként összehasonlítjuk. Az elmúlt 10-12 év a falusi településekkel foglalkozó földrajzi kutatások kialakulásának, kezdeti fejlődésének időszaka volt, de az amit ezen a téren eddig végeztünk, nem hasonlítható azzal, amit a geográfusok el tudnak és el is fognak végezni.

Ugyanakkor a geográfusoknak jogukban áll némi igényt támasztani "határtudományaik" képviselőivel szemben. Így, a statisztika igen kevés figyelmet szentel a faluhálózat jellemzésére. A népességstatisztikában a falusi népességről kö-

zött minden adat a mezőgazdasági rayonok egészére vonatkozik /legjobb esetben a falutanácsokra/ és a településrendszer minden sajátossága, az egyes települések specifikuma, népességük strukturája olvész; a közigazgatási statisztika a településrendszer dinamikájáról a legértékesebb adatokat akkor nyerné, ha az új települések kialakulásának, néhány régi település felszámolásának, a települések összeolvadásának, stb. adatait összesítené; a falusi települések kommunális statisztikája mégkevésbé fejlett és a kérdések kisebb körére vonatkozó adatokkal rendelkezik, mint a városok hasonló statisztikája. Mindezek az adatok, ha figyelembe vesszük a falusi települések fejlesztését és az ilyen irányban kibontakozó perspektivákat, gyakorlati célokra is szükségesek. Térképészeti intézményeink nagyléptékű térképek anyagának általánosításával érdekes térképeket szerkeszthetnénk és adhatnának ki /közepes és kisléptékű áttekintő térképeket/ a nagy és kis települések elterjedtségéről, a különböző jellegű településrendszerekről, stb. épp úgy, mint ahogy ezt másfajta áttekintő térképek - hipszometrikus térképek, erdőtérképek, stb. - kiadása vonalán teszik.

Csak együttes erővel lehetséges végrehajtani, hogy a Szovjetunió mezőgazdasági területei településrendszerének jelenlegi állapotát, fejlődését és különböző problémáit azok sokféleségében, minden oldalról megvilágítsuk.

.o.o.o.o.o.

MTAKADÉMIA
FÖLDRAJZI
KÖNYVTÁR

