

7

TERÜLETI KUTATÁSOK



MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA FÖLDRAJZTUDOMÁNYI KUTATÓ INTÉZET

ELMÉLET – MÓDSZER – GYAKORLAT

36.

TERÜLETI KUTATÁSOK

7.

Szerkesztette:

DÖVÉNYI ZOLTÁN

BUDAPEST

1985

Szerkesztő Bizottság:

BERÉNYI ISTVÁN

DÖVÉNYI ZOLTÁN

KOCSIS KÁROLY

TINER TIBOR

E szám munkatársai: Bassa László /MTA FKI/, Beluszky Pál /MTA RKK/, Berényi István /MTA FKI/, Cséfalvay Zoltán /MTA FKI/, Dövényi Zoltán /MTA FKI/, Erdődi István /Megyei Könyvtár, Miskolc/, Erdősi Ferenc /MTA RKK/, Kocsis Károly /MTA FKI/, Kovács Zoltán /MTA FKI/, Köles Sándor /Népművelési Intézet/, Pap István /Megyei Művelődési Központ, Békéscsaba/, Perger Éva /MTA FKI/, Pomázi István /MTA FKI/, Tiner Tibor /MTA FKI/

I S S N 0139--2875 Elmélet-Módszer-Gyakorlat

I S S N 0139--2883 Területi kutatások

T A R T A L O M

	oldal
Előszó /Dövényi Zoltán/	5
KUTATÁSI EREDMÉNYEK	
Cséfalvay Zoltán: "Szocialista summások" Nagyvisnyón	9
Pap István: Békés város tagozódása és a népesség szegregálódása	21
Perger Éva: A természeti adottságokhoz való tudatos alkalmazkodás kitűnő példája "C"-ben - vagy mégsem?	45
Dr. Tiner Tibor: A falusi lakosság utazási szokásai és a tömegközlekedéssel kapcsolatos elvárásai Heves megye északi részén	61
Dr. Erdősi Ferenc: Vasuthálózatunk 1945 utáni változásának néhány gazdaságföldrajzi következménye	79
Erdődi István: A turizmus adottságai és fejlesztési lehetőségei a Zempléni-hegység északi részén	97
FÓRUM	
Dr. Berényi István: Változás és megújulás	107
Dr. Dövényi Zoltán: Néhány gondolat az Alföld kisvárosainak fejlesztési irányjaihoz és lehetőségeihez	119
Köles Sándor: Kultúrafejlesztés és a centrum-periféria viszony oldásának lehetőségei Somogy megye aprófalvaiban	123
KILÁTÓ	
Bassa László: A szigetországi változásokra /Az 1981. évi brit népszámlálás néhány tanulsága/	137
Pomázi István: Az Észak-Dél probléma néhány vonása Olaszországban	147
Kocsis Károly: A Vajdaság Szocialista Autonóm Tartomány népessége életkörülményeinek területi vázlata	157
Kovács Zoltán: Településfejlesztési dilemmák Bács-Kiskun megyében /Egy tudományos konferencia margójára/	165
SZAKIRODALMI TÁJÉKOZTATÓ	
Krajkó Gyula-Mészáros Rezső /szerk./: Csongrád megye gazdasági földrajza /dr. Beluszky Pál/	171

Preisich Gábor /szerk./: A városépítésről /dr. Tiner Tibor/	176
Egyed Péter /szerk./: Változó valóság: Városkutatás /Kocsis Károly/	179
Mardiste, H.-Nõmmik, S. /szerk./: Problems of Territorial Organization of Geographical Systems /Pomázi István/	182

A "Területi Kutatások" új összetételű szerkesztő bizottsága a jelen számban is igyekezett megőrizni a kiadvány eddigi "erényeit". Ennek megfelelően továbbra is törekszünk az új kutatási eredmények viszonylag gyors közzétételére még akkor is, ha egy-egy - még nem teljesen kiérlelt munka - esetleg vitára ingerli a szakmai közvéleményt. A megalapozott ellenvéleményeknek mindenkor örömmel fogunk helyt adni, s nem ringatjuk magunkat abban az illúzióban, hogy adott szakmai kérdésekben csak egyetlen helyes megközelítési lehetőség akad.

Nem kívánunk bezárkózni szakmánk szűkebb falai közé sem. A "Területi Kutatások" hagyományainak megfelelően a geográfiával valamilyen formában érintkező tudományok bizonyos eredményeiről is számot kívánunk adni, ezek számára kiadványunk a lehetőségek határain belül rendelkezésre áll.

Nem tagadjuk azt sem, hogy a jelenlegi és a következő számokban is jelentősebb teret kívánunk adni a társadalomföldrajzi indíttatású kutatásoknak. Számunkra nem kétséges, hogy a szociálgeográfia a jelenlegi hazai társadalmi viszonyok feltárásában komoly szerepet tudna vállalni, s egyúttal fontos döntéshozó alapanyagot szolgáltathat a jövő megtervezéséhez is.

Célkitűzéseinknek megfelelően várunk minden olyan kutatási eredményt, ami hozzájárulhat annak megismeréséhez, amiről eddig meglehetősen keveset tudunk: az egyének és a helyi közösségek országos folyamatokat is meghatározó döntéseinek mélyén munkáló tényezők láncolata. Egy olyan Magyarországot kívánunk bemutatni, ami a statisztikák szürke adattengeréből mindeddig alig merült a felszínre. Kiadványunk nem szorítkozik azonban kizárólag a hazai vizsgálatok közzétételére, s továbbra is lehetőséget adunk a nemzetközi kitekintések publikálásának.

Dövényi Zoltán

KUTATÁSI EREDMÉNYEK

"SZOCIALISTA SUMMÁSOK" NAGYVISNYÓN

Cséfalvay Zoltán

Az alábbi tanulmány egy eddig még nem vizsgált jelenség leírása, bemutatása. Hazánk földrajzi nagytájai között kialakult, olyan - informális alapon szerveződő - térkapcsolat ismertetése, amelyet a vizsgált településen, Nagyvisnyón elfogadott szóhasználat átvételével "szocialista summáskodásként" jelölhetnénk.

Gazdaság- és társadalomtörténeti kategóriák természetesen nem tágíthatók torzításmentesen saját érvényességi körükön túl. Így a mai formaszerveződés sem felel meg minden összetevőjében annak a summás létnek, amit a korabeli falukutató szociográfia az 1930-as évek magyar társadalmában leirt /ERDEI F. 1942, SZABÓ Z. 1936, 1938/. A fogalom használatát mégis jogossá teszi az a tény, hogy - alapjaiban megváltozott gazdasági-társadalmi viszonyai ellenére - Nagyvisnyó lakossága jelenkori problémáira hasonló módon, időszakos alföldi munkavállalással válaszol. Ez az időszakos alföldi munkavállalás új ténnyelhasználási módot és új, megváltozott dimenzióju szociálgeográfiai teret^{*} jelent a falu népessége számára. A jelenség bemutatása során így elsődleges célunk azoknak a mozgatóerőknek a feltárása, amelyek Nagyvisnyó új szociálgeográfiai térrendszerét életre hívták.

Egy közbevetett módszertani megjegyzés

Társadalmi csoportok vagy társadalmak szociálgeográfiai terének, ténnyelhasználási módjának megváltozása hosszú láncreakció eredménye, melynek kiindulópontján egy stabil szociálgeográfiai tér áll. Ebben a társadalmi csoportok vagy társadalmak - valamely alapfunkció vonatkozásában kifejtett - tevékenységei, valamint a tevékenységek realizálásához szükséges térbeli feltételrendszer és a térben elhelyezett telephelyek között megfelelés van.

A társadalmi változásokkal azonban a stabil szociálgeográfiai tér labilis szociálgeográfiai térré változhat. Olyanná, ahol a társadalmak vagy társadalmi csoportok nem találnak az adott funkció gyakorlásához megfelelő térbeli feltételeket. Labilissá válik a szociálgeográfiai tér akkor, ha egy adott társadalom vagy társadalmi csoport életében új funkciók, új magatartásformák, új reagálási módok jelennek meg /RUPPERT, K. - SCHAFFER, F. 1969/, ugyanakkor a tér továbbra is változatlan telephelyrendszert kínál mindezek megvalósításához.

Az ily módon felbillent egyensúlyi helyzetből a következő állomásokon keresztül vezethet az út az új, stabil szociálgeográfiai

* A szociálgeográfiai tér fogalmát a tanulmány során SCHAFFER, F. által megfogalmazott értelemben használjuk: "A szociálgeográfiai tér egy absztrakció. Határait a társadalmi csoportok által - valamely társadalmi alapfunkció vonatkozásában - kifejtett tevékenységek hatósugarai jelölik ki". /SCHAFFER, F. 1968, 16. p./

tér felé: 1. a társadalmaknak vagy "társadalmi csoportoknak a társadalmi, gazdasági vagy természeti adottságokra vonatkozó értékelése többé-kevésbé gyorsan megváltozik. Ezáltal 2. megváltoznak a gazdasági és társadalmi magatartásformák, amelyek 3. új társadalmi és gazdasági folyamatokat indukálnak, ezek során pedig 4. bizonyos idő elteltével konzisztens szerkezetek keletkeznek, amelyek révén a társadalmi-gazdasági folyamatok területi folyamatokban is lecsapódnak, és így új szociálgeográfiai térszerkezetet hívnak létre". /SCHAFFER, F. 1968, 17. p./

Nagyvisnyó helyi társadalmi a munka alapfunkció, valamint a funkció gyakorlásához rendelkezésre álló térbeli feltételek közötti ellentmondást a "szocialista summáskodással" – új, stabil szociálgeográfiai tér képzésével –, oldotta fel. Az alábbiakban az új szociálgeográfiai tér kialakulási folyamatából először a társadalmi magatartást; a korábbi labilis térszerkezetet; és végül az új szociálgeográfiai teret vetjük elemzés alá.

"szocialista summáskodás", mint az új térszerkezet kialakulását elősegítő társadalmi magatartás

Lélekszáma és társadalmi viszonyai alapján Nagyvisnyó a feloszabradulás előtt a "szabályos parasztfalvak" /ERDEI F. 1940/ kategóriájába sorolható település volt. A megművelhető földek szűkössége /1. táblázat/ a falu lakosságának egy jelentős részét arra kényszerítette, hogy nyaranta lejárjon "aratni gazdagabb tájakra", amint ők mondják az "Alföldségbe" /FODOR F. 1930, 72. p./.

1. táblázat: A mezőgazdasági keresők birtokmegoszlása Nagyvisnyón 1930-ban /fő/

Birtokos és bérlő					mezőgazd. cseléd	mezőgazd. munkás
100 kh. felett	100–50 kh.	50–10 kh.	10–1 kh.	1 kh. alatt	1 kh. alatti birtok v. bérlés	birtok nélküli
-	-	30	134	3	15	24
						64

A mai formszerveződés az 1960-as évek végén jelentkezett először a településen, majd az utóbbi másfél évtizedben egyre erőteljesebben kibontakozott. Napjainkban Nagyvisnyó lakosságának nagy része márciustól októberig, átlagosan 30-40 fős brigádokba szerveződve alföldi és dunántúli termelőszövetkezeteknél

* A konzisztencia elvét de VRIES-REILINGH, H. D. /1968/ vezette be a szociálgeográfiai elméletbe. Eszerint mind a térben, mind a gazdaságban és a társadalomban olyan tartós strukturák /a társadalom által nagy ráfordításokkal létesített telephelyek, szilárd magatartásmódok, értékrendek stb./ léteznek, amelyek bizonyos – időbeli és térbeli – állandóságot kölcsönöznek a szociálgeográfiai térnek.

vállal munkát. A brigádok kéthetes turnusokban váltják egymást, döntően ma még nem gépesített munkafázisokat /kapálás, terménybetakarítás stb./ végezve.

Ebben az alkalmi munkavállalási formában a település minden társadalmi csoportja részt vesz /2. táblázat/.

2. táblázat: Az időszakos alföldi munkavállalásban résztvevők foglalkozási csoportok szerinti megoszlása Nagyvisnyón 1983-ban /adatok a résztvevők %-ában/. Forrás: Helyi brigádvezetők segítségével végzett reprezentatív felmérés

Alkalmazott	Ipari dolgozó	Mezőgazdasági dolgozó	Nyugdíjas	Háztartásbeli
5	19	31	26	19

Kevés kivételtől eltekintve kialakult szabály Nagyvisnyón, hogy minden háztartásból legalább 1 fő, két hetet az "Alföldségben" tölt el.

A jelenkori summáskodás Nagyvisnyón két lényegi ponton – természetbeni fizetség és informális szerveződés – érintkezik szorosan a felszabadulás előttivel.

A nagyvisnyói időszakos alföldi munkavállalók általában természetben, szemeszterményben kapják munkadíjukat. /Az 1983-ban szervezett 19 brigádból 15 természetben kapta meg munkadíját./ Az elmúlt másfél évtized sajátos béralkujának és – hol rejtett, hol nyílt – bérharcának eredményeként kialakult gyakorlat szerint napi 80 kg szemesztermény, vagy ennek megfelelő pénzösszeg a fizetségük /350 Ft/. Ez a természetben fizetett munkadíj ugyan már nem az élet szinte egyetlen biztosítéka, mint egykori summás elődeiknél a komenció, de a két hét alatt megkereshető 10–12 q szemesztermény ma Nagyvisnyón a háztáji állattartás, és vele együtt az anyagi gyarapodás meghatározó feltétele.

Az alkalmazó gazdaságok – a summásgazdák mai utódaival –, a helyi brigádvezetőkkel kötnek szerződést. Ezek értelmében a brigádvezető egyszemélyben felelős a brigádtagok toborozásáért, és az elvégzett munkáért. Ezenkívül minden vitás esetben ő képviseli a brigádtagok érdekeit.

Sajátos kiválasztódásuk a falu társadalmi szövetéből azonban különös szerepvállalásra kényszeríti őket: személyükben konfrontálódnak az alkalmazó gazdaságok és a brigádtagok eltérő elvárásai. Ma még ritka annak a típusnak a képviselője, aki tudatosan mer és képes alkalmazkodni a mezőgazdasági nagyüzemek által teremtett alkalmi munkaerőpiachoz, annak konjunkturális változásaihoz. /Jelenleg az öt brigádvezető közül mindössze egy viseli magán ennek a típusnak a jegyeit./ A többség szinte maradéktalanul eleget tesz az alkalmazó gazdaságok által támasztott, sok esetben egyenlőtlen feltételeken alapuló elvárásoknak. Ennek ellenére ma Nagyvisnyón mindkét típus életképes, mert a falu közössége számára döntő fontosságú funkciót, a terményt biztosító munkák megszerzését és megszervezését ellátják.

A "szocialista summáskodást" létre hívó kényszerek és lehetőségek mint a labilis szociálgeográfiai térszerkezet elemei

Kényszerek

Nagyvisnyó lakosságát az időszakos alföldi munkavállalásra kényszerítő erők sokfélék: természeti, gazdasági, szociális, munkaerőpiaci és ellátási tényezők külön-külön és együttesen is. Nagyvisnyó határa kedvezőtlen termőhelyi adottságokkal rendelkezik, gépesített nagyüzemi mezőgazdasági művelésre – a jelenlegi szabályzórendszerek mellett – alig alkalmas. Kisüzemi, háztáji művelésre alkalmas ez a terület, de ennek kifejlődését az indokolatlanul nagymértékű tsz-összevonás megakadályozta.

Az 1970-es években Bélapátfalva központtal 10 településre, köztük Nagyvisnyóra is kiterjedő tsz-t hoztak létre. A folyamatot tovább mélyítette, hogy 1983-ban a Tsz és a közeli ÁG /a MEFÁG szilvásváradai üzemegysége/ között végrehajtott földcserével a Tsz véglegesen "kivonult" a település életéből.

A Tsz kivonulásával együtt azonban nemcsak a munkaalkalom került távolabbra, ill. vészett el a falu számára, hanem a házkörüli gazdaság terményellátása is. Ennek következtében ma Nagyvisnyón a háztáji állattartáshoz sem a háztáji föld művelésével, sem a Tsz segítségével nem lehet terményt biztosítani.

A nagyvisnyói gazdák azonban a szervezett terményforgalom keretében sem juthatnak elegendő terményhez. A helyi terménybolt áruellátása jelenleg olyan alacsony színvonalu, hogy alig néhány gazdaság ellátására alkalmas. /1983-ban a terménybolt forgalma 312 q szemestermény volt./ Távolabbról, Bélapátfalváról való szállítás pedig a költségek növekedése miatt már gazdaságtalanná tenné az állattartást.

A terményhiány a település legsúlyosabb problémája, intézményes megoldása mégis két évtizede késik. A település lakosságának így nem maradt más lehetősége, minthogy olyan formaszerveződést alakítson ki, amellyel pótolhatja ezt a hiányt. A hiánypótlás spontán formaszerveződése tette Nagyvisnyót mára igazi summásfaluvá.

Lehetőségek

A "szocialista summáskodás" kialakulásához Nagyvisnyón a súlyos terményhiány kedvező társadalmi feltételekkel párosult. Olyan társadalmi fejlődésmenttel, amely az időszakos alföldi munkára vállalkozó népességet is kitermelte magából.

Az 1960-as évek elején – a tsz-szervezéshez kapcsolódva – gyors társadalmi átrétegződés zajlott le a faluban. Ekkor az idősebb generáció tagjai – nyugdíj reményében – beléptek a tsz-be, a fiatalabb generáció tagjai pedig tömegesen a környék /Farkaslyuk, Királd, Kazincbarcika, Ózd/ bányászati-ipari üzemeiben helyezkedtek el /3. táblázat/.

3. táblázat: Az aktív keresők népgazdasági ágak szerinti megoszlása Nagyvisnyón 1960-ban és 1970-ben /%-ban/

	Mezőgaz- daság	Ipar	Építő- ipar	Kereske- delem	Közle- kedés	Szálli- tás	Egyéb	
1960	53,6	28,6	2,2	2,6	4,3	-	8,7	100%
1970	39,0	37,4	5,0	3,1	-	6,6	9,9	100%

Napjainkra az egykori tsz-tagok nyugdíjassá váltak, s ma ők alkotják a falu nyugdíjasainak széles rétegét. Számukra a "szocialista summáskodás" az alacsony nyugdíjak pótlásának, valamint gyermekeik anyagi segítésének egyik hatásos eszköze.

Az 1950-es évek végén, hatvanas évek elején a bányászati és ipari üzemekben elhelyezkedett generáció tagjainak egy része ma már szintén nyugdíjas. A szakképzettséget nem igénylő, megerősített fizikai munkából jelentős hányaduk leszázalékoltan, és viszonylag fiatalon ment nyugdíjba. Ez az alkalmi munkavégzésre még képes, volt ipari munkásság szintén a "szocialista summáskodásban" talált kiegészítő foglalkozást és keresetet.

Ma Nagyvisnyón az anyagi gyarapodásnak – alternatív lehetőségek hiányában – nincs más módja, mint a háztáji gazdálkodás. A háztáji gazdaság azonban csak akkor működik gazdaságosan, ha minél több saját élőmunkát, s minél kevesebb pénztőkét használnak fel. Ennek a feltételnek az időszakos alföldi munkavállalás maradéktalanul megfelel, ezért az iparban és a mezőgazdaságban dolgozó, munkaképes koru generáció tagjai szintén részt vesznek ebben a formaszerveződésben. Szabadságuk egy részét feláldozva, a "szocialista summáskodással" biztosítják a háztáji állatállomány terményellátását.

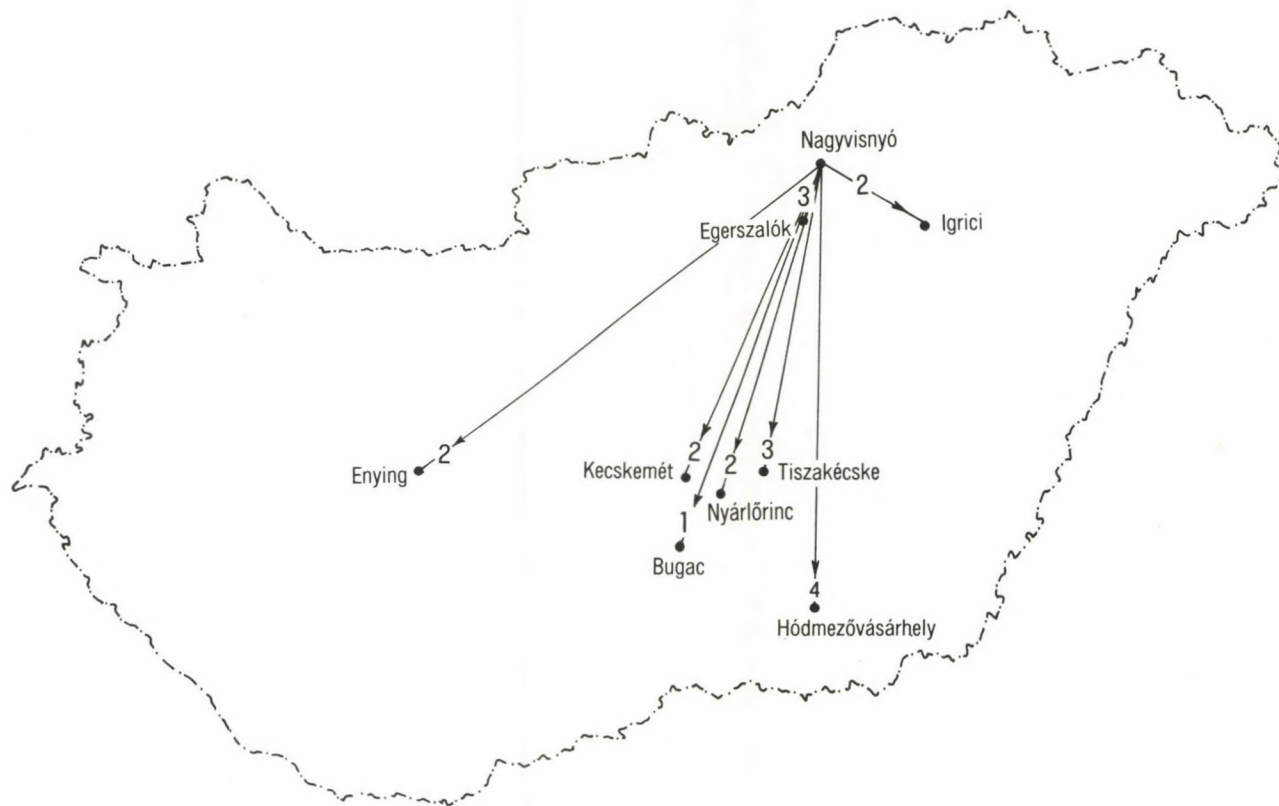
A terményhiányból eredő kényszer, valamint a település társadalmi fejlődéséből fakadó lehetőségek együttesen hívták életre a faluban a "szocialista summáskodást". A falu lakossága, látván saját helyzetét, önmaga keresett és talált olyan informális megoldást, amely ma az egyes családok többé-kevésbé dinamikus fejlődését biztosítja. Ezzel a spontán formaszerveződéssel azonban nemcsak a családi boldogulás új útját találták meg, hanem az amugyis kemény élet újabb önkiszákmányolási formáját is.

Az új, stabil szociálgeográfiai térszerkezet Nagyvisnyón

A "szocialista summáskodással" Nagyvisnyón kialakult új szociálgeográfiai tér, mindenekelőtt a hatósugár nagyarányu megnövekedésével el a régi térszerkezettől.

Az 1970-es évek előtt a nagyvisnyói helyi társadalom hatósugara – a munkafunkció vonatkozásában – maximálisan 30-50 km-es távolságra terjedt ki. A helyi társadalom mozgástere a Szilvássvár–Bélapátfalva–Eger–Farkaslyuk–Királd–Ózd–Kazincbarcika vonallal határolt területre korlátozódott. Az alföldi munkavállalással ez a szociálgeográfiai tér 200-300 km-es hatósugarura tágult. /1. ábra/.

Az időszakos alföldi munkavállalás a brigádvezetők személye által jellegzetesen informális szerveződésű, ezért az új szociál-



1. ábra. Időszakosan munkát vállaló brigádok Nagyvisnyón /1983/
1, 2, 3, 4 = a szervezett turnusok száma

geográfiai tér elemei a településen belül is leképződnek. Az egyes brigádvezetők tevékenységi terei elkülönülnek egymástól a szervezett turnusok időpontja, a toborzott népesség társadalmi összetétele, a toborzás területi kiterjedése, és a munkavállalás helye tekintetében /4. táblázat/.

4. táblázat: A brigádvezetők tevékenységi tere Nagyvisnyón 1983-ban

Bri- gád- veze- tők	Időpont	Összetétel kor szerint	nem	Toborzás helye	Munkavállalás helye
I.	szept.–okt.	fiatal	nők	helyben, Szilvás- várad	Igrici
II.	máj.–aug.	vegyes	vegyes	helyben, környéken	Enying, Bugac, Nyár- lőrinc
III.	ápr.–okt.	vegyes	nők	helyben	Egerszalók, Kecse- mét
IV.	jul.–aug.	vegyes	férfi- ak	helyben, környéken	Hódmezővásárhely
V.	jul.–aug.	idős	férfi- ak	helyben	Tiszakécske

/Forrás: A brigádvezetők segítségével készített reprezentatív felmérés. A brigádok kor és nem szerinti összetételénél a tulnyomó többséget jelöltük./

Nagyvisnyón a lakosság alföldi munkavállalói affinitása rendkívül nagy, ugyanakkor a mezőgazdasági nagyüzemek által teremtett alkalmi munkaerőpiac korlátozott. Ezért a brigádvezetők között a munkavállalás helyéért éles konkurrenciaharc folyik. Ez a munkavállalási helyekért folytatott küzdelem sok esetben erősen lerontja a nagyvisnyói lakosság alkupozícióját a munkaerőpiacon.

Összegzés

A "szocialista summáskodás" nem csak nagyvisnyói jelenség. Kevesbé vagy jobban kifejezett formában a környező településeken /Bekölce, Bélapátfalva, Balaton, Csernely, Mónosbél, Szilvásvár/ szintén megtalálható. Tehát olyan problémával állunk itt szemben, amely mind a tudományos megismerés, mind a társadalmi gyakorlat oldaláról az eddignél nagyobb figyelmet érdemel:

- A tudományos kutatás oldaláról mindenképpen szükséges azoknak a településeknek átfogó vizsgálata, ahol az időszakos alföldi munkavállaló magatartás megtalálható. Egy ilyen át-

fogó vizsgálatnak mindenekelőtt arra kell választ adnia, hogy az egyes településeken milyen feltételrendszerek hívják életre ezt a formaszerveződést, milyen a formaszerveződésben résztvevők társadalmi összetétele, és milyen a formaszerveződés által létrehozott új szociálgeográfiai térszerkezet.

- Az időszakos alföldi munkavállaló magatartással Nagyvisnyón kialakult új szociálgeográfiai térszerkezet jelentős gazdasági-társadalmi feszültségek, problémák térbeli lecsapódása. A "szocialista summáskodás" Nagyvisnyón az ellátási hiányok, az 1960-as évek elején lezajlott gyors - a lakosság által még máig feldolgozatlan - társadalmi átrétegződés, a település környékének differenciálatlan munkaerőpiaca, az anyagi gyarapodás alternatíváinak hiánya és a háztáji gazdaság szempontjait figyelmen kívül hagyó gazdaság- és társadalompolitikai gyakorlat által együttesen teremtett krízishelyzetre adott válasz. Igy a népesség időszakos alföldi munkavállaló magatartása, és annak térbeli megjelenése egy sajátos gazdasági-társadalmi tünetcsoport jelzésére alkalmas "indikátor"^{*} /HARTKE, W. 1959/ lehet.

A "szocialista summáskodás" a társadalmi gyakorlat oldaláról mindenekelőtt a jelenség kényszerlemeinek kiiktatását igényli. Ma Nagyvisnyón a terményhiány miatt az időszakos alföldi munkavállalás nemcsak kedvező kereseti lehetőség, hanem erős kényszer is. A településen - az amugyis nagy élömunka-ráfordítással működő - háztáji gazdaságokból szerezhető jövedelemkiegészítésért kétszeresen kell megdolgozni, mert az állatállomány ellátásához szükséges termény is csak külön élömunka-ráfordítással teremthető elő.

A terményhiány megoldásával /ömlesztett termény forgalmazására is alkalmas terménybolt létesítésével/ mindenképpen csökkenthető lenne azok száma, akiknek ez a forma inkább önkiszákmányolást /leszázalékolt nyugdíjasok, szabadságukat feláldozó bányászok/, mint jó kereseti lehetőséget jelent.

- Teljesen megoldatlan Nagyvisnyón a "szocialista summások" érdekvédelme. A mai magyar társadalomnak talán ez az egyetlen olyan csoportja, amely nyílt béralkut, sok esetben - a munka megszakitásával, vagy vele való fenyegetőzéssel - éles bérharcot folytat.

Ezek a bérharcok azonban csak ritkán végződnek a munkavállalók igazának elismerésével. A munkavállaló csoportoknak ugyan is a brigádvezetők és az alkalmazó gazdaságok között kötött szerződéseken kívül semmilyen jogi garanciái nincsenek. Ezek a szerződések pedig gyakran a pillanatnyi erőviszonyok függ-

* "A társadalmi csoportok tagjainak tevékenysége által olyan nyomok maradnak a szociálgeográfiai térben, amelyek visszatükrözik az illető embercsoportok akcióit, reakcióit." /HARTKE, W. 1959, 427. p./ Ezek a térbeli nyomok, azaz indikátorok jelenlétükkel a szociálgeográfiai térben utalnak a kiváltó, mögöttes gazdasági-társadalmi szituációkra.

vényében /aszerint, hogy melyik félnek van nagyobb szüksége a másikra: a gazdaságoknak a nagyvisnyóiak munkájára, vagy a nagyvisnyóiaknak a terményre/ szabadon változtathatók. A jövőben célszerű lenne olyan formák kidolgozása, amelyek a "szocialista summáskodás" alapvetően informális jellegét megőrizze, nagyobb jogi biztosítékot nyújtanak mind a munka-vállalóknak, mind az alkalmazó gazdaságoknak.

- Nagyvisnyó nem áll egyedül a magyar falvak sorában azzal, hogy az anyagi előrejutásnak csak a háztáji keretében van lehetősége. Szükségszerű lenne azonban a jövőben a térség falusi lakossága előtt olyan fejlődési utak megnyitása is, amelyek nemcsak a rendkívül nagyarányú élől munka-ráfordítással működő háztáji gazdaságot foglalják magukban. Olyan gazdasági-társadalmi feltételekre van szükség, amelyek az önellátó jellegű háztáji gazdaságokat a vállalkozói típusú háztáji gazdaságok irányába vezetik.

IRODALOM

- ANDORKA R. 1979: A magyar községek társadalmának átalakulása - Bp. Magvető Kiadó Gyorsuló idő, 166 p.
- BERÉNYI I. 1983: A településkörnyezet társadalomföldrajzi vizsgálata - Földr. Ért. 1. pp. 37-47.
- BERÉNYI I.-SIMÓ T. 1979: Tard. Adalékok egy falusi vizsgálatból - Társadalomtudományi Közl. 4. pp. 27-37.
- BOBEK, H. 1948: Stellung und Bedeutung der Sozialgeographie = Erdkunde 2. pp. 118-125.
- BOBEK, H. 1953: Begriff und Aufgabe der Sozialgeographie - Anzeiger, /Österreichische Akademie der Wissenschaft, philosophisch-historische Klasse/ pp. 132-138.
- BŐHM A.-PÁL L. /szerk./ 1983: Helyi társadalom I. Hipotézisek - kutatási módszerek - Bp. MSZMP KB Társadalomtudományi Intézete, 197 p.
- DÜRR, H. 1971: Boden- und Sozialgeographie der Gemeinden um Jesteburg/Nördliche Lüneburger Heide - In: Hamburger Geogr. Studien 26, 205 p.
- DÜRR, H. 1972: Empirische Untersuchungen zum Problem der Sozialgeographischen Gruppe: der aktionsräumliche Aspekt - In: Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie 8, pp. 71-81.
- ERDEI F. 1940: Magyar falu - Athenaeum, 236 p.
- ERDEI F. 1942. A magyar paraszttársadalom - Franklin, 168 p.
- FODOR F. 1930: Egy palócfalu életrajza /Nagyvisnyó/ - Athenaeum 73 p.
- HARTKE, W. 1959: Gedanken über die Bestimmung von Räumen gleichen sozialgeographischen Verhaltens - Erdkunde 13, pp. 426-436.
- LETTRICH E. 1972: Helyzetkép a szociálgeográfia mai állásáról - Földr. Ért. 2-3, pp. 359-366.
- MAIER, J.-PAESLER, P.-RUPPERT, K.-SCHAFFER, F. 1977: Sozialgeographie - Das Geographische Seminar, Westermann, Braunschweig, 187 p.

- RUPPERT, K. 1968: Die gruppentypische Reaktionsweite - Gedanken zu einer sozialgeographischen Arbeitshypothese - In: Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie 4, pp. 171-176.
- RUPPERT, K. 1972: Az urbanizációs folyamat a szociálgeográfia szemszögéből - Földr. Közl. pp. 199-206.
- RUPPERT, K.-SCHAFFER, F. 1969: Zur Konzeption der Sozialgeographie - Geographische Rundschau 6, pp. 205-214.
- SCHAFFER, F. 1968: Untersuchungen zur sozialgeographischen Situation und regionalen Mobilität in neuen Großwohngebieten am Beispiel Ulm-Eselsberg. In: Münchner Geographische Hefte 32, 150 p.
- SIMÓ T. 1983: A tardi társadalom - Bp. Kossuth Kiadó, 209 p.
- SZABÓ Z. 1936: Cifra nyomoruság. A Cserhát, Mátra, Bükk földje és népe - Cserépfalvi, 282 p.
- VRIES-REILINGH de, H. D. 1968: Gedanken über die Konsistenz in der Sozialgeographie - In: Münchner Studien zur Sozial- und Wirtschaftsgeographie 4, pp. 109-117.
- WALLNER E. 1973. Néhány kiegészítés falvaink szociálgeográfiai vizsgálatának kérdéséhez - Földr. Ért. 2-3. pp. 311-319.

A TYPE OF THE INFORMAL SPATIAL RELATIONS
OF THE GEOGRAPHICAL MACROREGIONS: EXAMPLE OF NAGYVISNYÓ

Z. Cséfalvay

Summary

This study deals with a specific type of space-relationship - organized informally - on the example of Nagyvisnyó. This type of examinations looks back to the past in geography. /Nagyvisnyó is a settlement of Heves county, on the eastern margin of the Bükk Mountains. Its population is 1400 persons./

The examination - the basic data of which was done by questionnaires and interviews, tries to find the answer for the developing of the spatial relations between the hills and the Alföld. The question is why and how did the socio-geographic space of the settlement changed with it?

Before the 1945 Liberation in Nagyvisnyó the poorest part of the population - who had no land - had to find their living out of the borders of the settlement. In summer this poor peasantry worked at the large estates of the Alföld and ensured themselves and their families enough to live on with the payment received in kind. This specific type of taking job was called "summás".

Although the socialist transformation of agriculture has done way with this social group from the end of the 60-ies a formally similar phenomenon is observed in Nagyvisnyó and in the surrounding villages.

Nowadays about the 40% of Nagyvisnyó's population are taking job in the cooperatives and statefarms of the Alföld and Dunántul from March to October.

The organize brigades consisting averagely of 30-40 persons. The brigades change themselves at every two weeks, doing mainly work, which are not yet been motorized /e.g. crop harvest/. In 1983 there were 19 brigades who took seasonal work in the Alföld. The social composition of the brigades were the following: employees 5%; industrial worker 19%; farm hand 31%; pensioner 26%; family member 19%.

The present day's formation agrees on two main points, the same as it was before the Liberation: informal organization and payment in kind.

Their payment is about 80-90 kg cereals/person /wheat, maize, barley/, or a certain sum of money equivalent to it. It is a result of a peculiar wage-bargain of the past fifteen years.

The employing economic units are being in connection with the leaders of the brigades, selected from the local society. These leaders organize the brigades, direct their work at the economic units and represent the interests of the members of the brigades.

The seasonal employment in the Alföld is not the only guarantee of their life; the same as it was before 1945. Still its role is important, because the 1000-1200 kg cereals - one can earn during this two weeks - is the basis of the household keeping of livestock in Nagyvisnyó. /And it is also the decisive precondition to improvement./

The factors shaping the seasonal employment in the Alföld are manifold. The potentiality of the site are unfavourable, the marked plant-concentration is unreasonable, there was a very quick social restratification here at the beginning of the 60-ies, the market of the manpower in the outskirts of the settlement is undifferentiated, there are no other alternatives of improvement, and the socio-economic policy, that neglected the aspects of the households.

The phenomenon of employment in the Alföld seasonally deserves a greater attention from both academic and social sides.

- In the future the extensive examination of the surrounding settlements is also necessary, where this phenomenon can also be found.
- We have to give answer to the specific socio-economic problems of the behaviour of seasonal employment. This can be the indicator for further examinations.
- In the future it would be necessary to eliminate the provisional problems to safeguard of the employee's interests more effectively and to develop a new alternative of improvement, accumulation in the area.

Translated by K. Nemerkenyi

Pap István

Kutatási cél, módszerek

A társadalomföldrajzi szemléletű elemzés célja az, hogy feltárja a társadalom, illetve a lokális társadalmak térszerkezete és a társadalmi alapfunkciók /lakás, munka, szolgáltatás-ellátás, képzés-kultúra, üdülés-idegenforgalom, közlekedés-kommunikáció/ közti kapcsolatokat /BERÉNYI I. 1983/.

A kutatásom eredményeit összegző tanulmányban a fenti definíció csak részben kerül alkalmazásra, mivel csak az aktív keresők térszerkezetét tárhattam fel. A város térbeli fejlődésének, a népességszám alakulásának felvázolását követően annak bizonyítására törekszem, hogy a többé-kevésbé homogénnek vélt várostest lényeges mértékben differenciált, a különböző társadalmi osztályokhoz és rétegekhez tartozó lakosság jellemző lakóhelye szerint karakteresen elkülönül egymástól.

A kutatás során elsődlegesen az 1980-as népszámlálás összeiró körzetekre bontott, a társadalmi szerkezetre vonatkozó adatai kerültek felhasználásra. Az aktív keresők osztály-réteg hovatartozása a KSH definíciójának megfelelően szerepel.

A városi átlaghoz viszonyítva ábrázoltam az aktív keresők arányát minden belterületi összeiró körzetben, majd külön térkép készült a munkásság, a szövetkezeti parasztság, az értelmiségiek és egyéb szellemi foglalkozásuk, valamint a kisárutermelők és kis-kereskedők területi arányviszonyairól.

A város lakosságának térbeli elhelyezkedését az eredeti terv szerint lakóépület-pontosságig kívántam felmérni. A KSH 1980-as hozzáférhető adatai azonban szinte kinálták az összeiró körzetek szerinti bontást, ami az esetleges későbbi kutatások számára is hozzáférhető és összevethető alapot ad. Az összeiró körzetek kivétel nélkül telektömböket alkotnak és lélekszámuk általában 200-350 között van.

Mivel a KSH csak az 1980-as népszámlálásnál közöl osztályok és rétegek szerint differenciált adatokat, a tanulmányban első-sorban helyzetképet lehet adni a lakosság területi elhelyezkedéséről, jöllehet a történelmi előzményeket és a jelenlegi fejlődési tendenciákat is szükséges vázolni.

Az eddigi népszámlások és módszerük sajnos legfeljebb 10 évre teszik lehetővé az adatok ilyenfajta hasznosítását, mivel az összeiró körzetek határa a népességszám belső mozgásának, koncentrációjának megfelelően állandóan változik, első-sorban azokon a településeken, ahol ütemesen épülnek az új, többszintes lakóterületek.

A népszámlálásnál meghatározott időszak /5-7 nap/ egy összeirónak /számlálóbiztosnak/ legfeljebb 300-350 személy összeírására ad lehetőséget. Az eddigi gyakorlat szerint a kerületek határának betartásával minden népszámlálás előtt új körzetet alakítottak ki. Valamennyi érintett számára hasz-

nos lenne, ha a jövőben a tanácsok és a KSH törekednének arra, hogy vagy maradjanak meg az 1980-as összeíró körzeti határok, vagy a körzetek felezésével, harmadolásával garantálják az összevethetőséget.

Békés térbeli fejlődéstörténete

Békés területe a honfoglalás előtt is lakott volt. Az itt élők a település beépítésében és gazdálkodásukban egyaránt a hidrográfiai adottságokat használták ki. A Körösök ártéri pereme és az ármentes térszín találkozási vonala volt a megtelepedés gócpontja. Mint védelmi erősség és mint átkelőhely fontos utak csomópontjává vált. Ennek eredményeként lett a megye legnépesebb települése, és a közigazgatás központja is a honfoglalást követő évszázadokban /BECSEI J. 1972/.

A török hódoltság alatt, többszöri feldulása következtében a város teljesen elpusztult. A jelenlegi településtest kialakulásához az 1711-es újraalapítást követően lehet folyamatos előzményeket feltárni. A XVIII. század elején a Fekete- és Fehér-Körös összefolyásánál alakult ki a zárt település. A kedvező átkelelési lehetőség és a mélyfekvésű ártéri szint, valamint a magasabb löszhátság találkozása egyaránt erős telepítő erő volt.

Az 1770-ben készült térkép egy éK-ről DNY-i irányban húzódó, közepén terebélyesedő, a Körös folyásiránya által meghatározott, hosszú szalagtelkes települést mutat. A Körös ágai és a fő közlekedési utak /Csaba, Szarvas, Berény, Gyula, Körösladány/ által tagolt városban az 1-1,5 kh-as óriástelkek a jellemzőek /BECSEI J. 1972/.

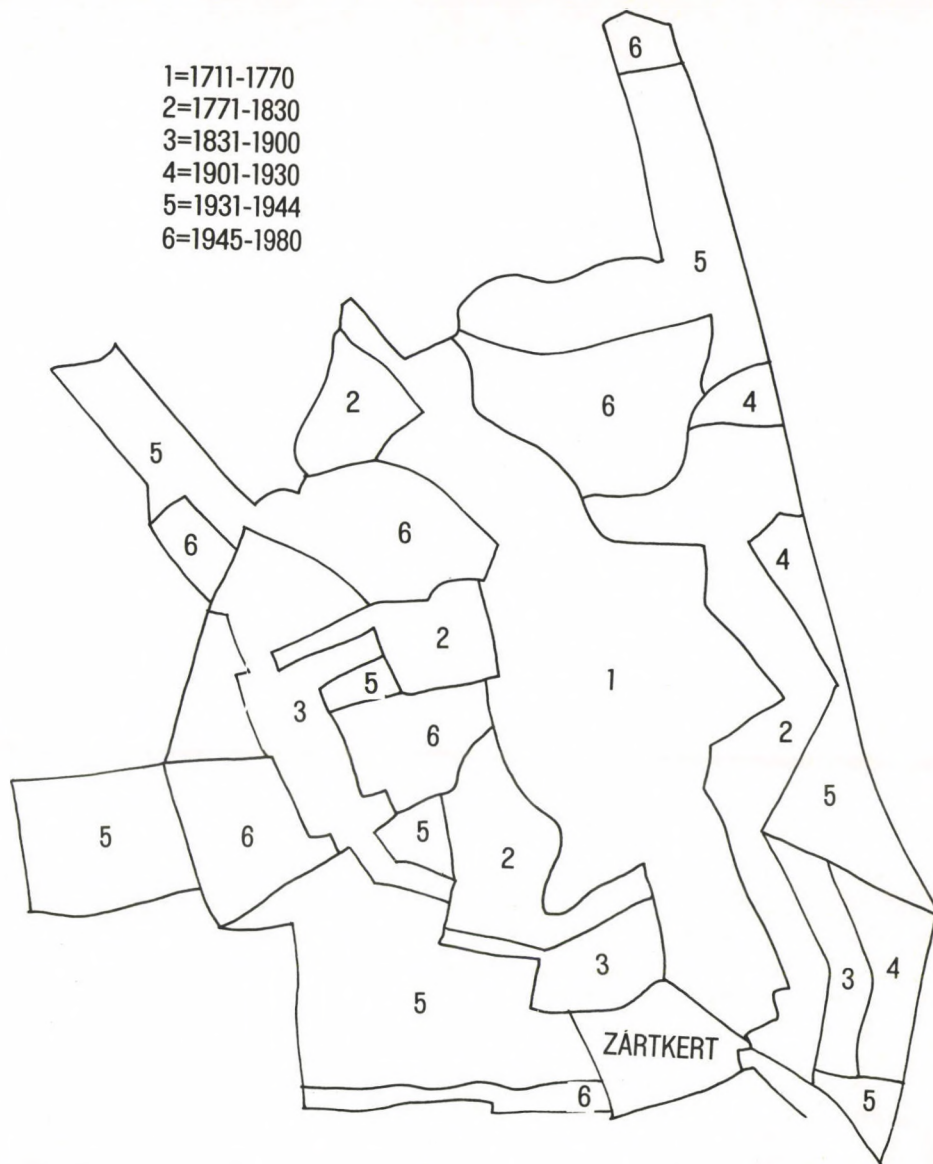
A XIX. század közepére a belterületi népesség megháromszorozódott az 1770-es lakosságszámhoz viszonyítva úgy, hogy a településtest nagysága csak 1,7-szeresére nőtt /l. ábra/.

A jelentős népességnövekedés, miként azt MENDÖL T. az alföldi agrárvárosok belső szerkezetét vizsgálva kimutatta, a település befelé való sűrűsödését vonta maga után. A szaporodó házak számára az utcafronton már nincs hely, így azok csak a teletkömb belsejében férnek el, ahová csak zsákutcák nyitásával lehet bejutni. A szemben álló zsákutcák áttörésével így új utcák keletkeztek /MENDÖL T. 1936/.

A Városi Földhivatal 1870-es térképe a település további terebélyesedését mutatja, elsősorban nyugati irányban. A beépített egybefüggő terület ekkor eléri az optimális építésföldtani terület határát.

Optimális építésföldtani terület fogalmát elsősorban az alföldi – ezen belül is a Maros és a Körösök-Berettyó vidékén lévő – települések esetében indokolt használni. Az 1970-es évek belvizei bizonyították, hogy a hajdani árvízjárta területeken és az elhagyott medrekbe épített településrészek – a belvizek zavartalan lefolyását is gátolva – leginkább ki vannak téve az időnkénti belvizek és a gyakori talajvíz romboló hatásának /BAUKÓ T. – DÖVÉNYI Z. – RAKONCZAI J. 1981/. Békés esetében optimális építésföldtani terület a településtest XIX. század végéig beépült ármentes szintjei. Még elfogadható beépített terület az a településrész, ahol

- 1=1711-1770
- 2=1771-1830
- 3=1831-1900
- 4=1901-1930
- 5=1931-1944
- 6=1945-1980



1. ábra. Békés településtartományának fejlődése /FERENCZI S. térképe alapján/

még a tengerszint feletti magasság elfogadható, azonban a talajszerkezet kedvezőtlen. A kedvezőtlen adottságu építés-földtani területek az elhagyott folyómedrek és a Körösök szabályozása előtti árvizjárta térségek.

Az ármentesítést követően /1894/ a Kettős-Körös balparti töl-téséig terjeszkedhetett a település, ezzel le is zárult a K felé való fejlődés lehetősége. Az ekkor beépített malomvégi és bánhidai részek már döntően a kedvezőtlen adottságu építésföldtani területek közé tartoznak. A várostest XX. századi növekedése egyértelműen a még elfogadható és a kedvezőtlen adottságu területek beépítésével történt.

Az 1920-as években a szervezett házhelybiztosítások /1922-23: Keserűsor, 1923-24: Csürhejárás, 1924-25: Bőfok, Vashalom/ tovább növelték a kedvezőtlen építésföldtani adottságu területek arányát.

Az elmúlt évtizedben két alkalommal érte belvízkár Békést. A belvizes építési kölcsönrel ujjaépített 240 családi házból 180 az ármentesítés óta beépített városrészekre jutott.

Az 1960-as években meginduló többszintes lakásépítésekkel a település vertikális növekedése vette kezdetét, 1980-ig 960 többszintes lakás épült a városközpontban és az Élőviz-csatorna jobb partján.

Nyomot hagyott a településtest térbeli fejlődésében az 1978-as földrengés és az 1980-as árvíz is. A két természeti katasztrófát jelentős telekosztás követte a városban. A földrengést követően még 1978-ban 150 telket osztottak ki a város északi határát jelentő Epreskertben.

Az 1980-as árvíz után, amikor a város teljes K-i külterületi határrésze elpusztult, a belterületen lévő Décséri kert lett kisajátítva.

A népesség területi elrendeződésében az 1980-as népszámláláskor ezek a telekosztások még nem mutathatók ki, mivel az első lakhatási engedélyeket 1980-ban adták ki mindkét területre.

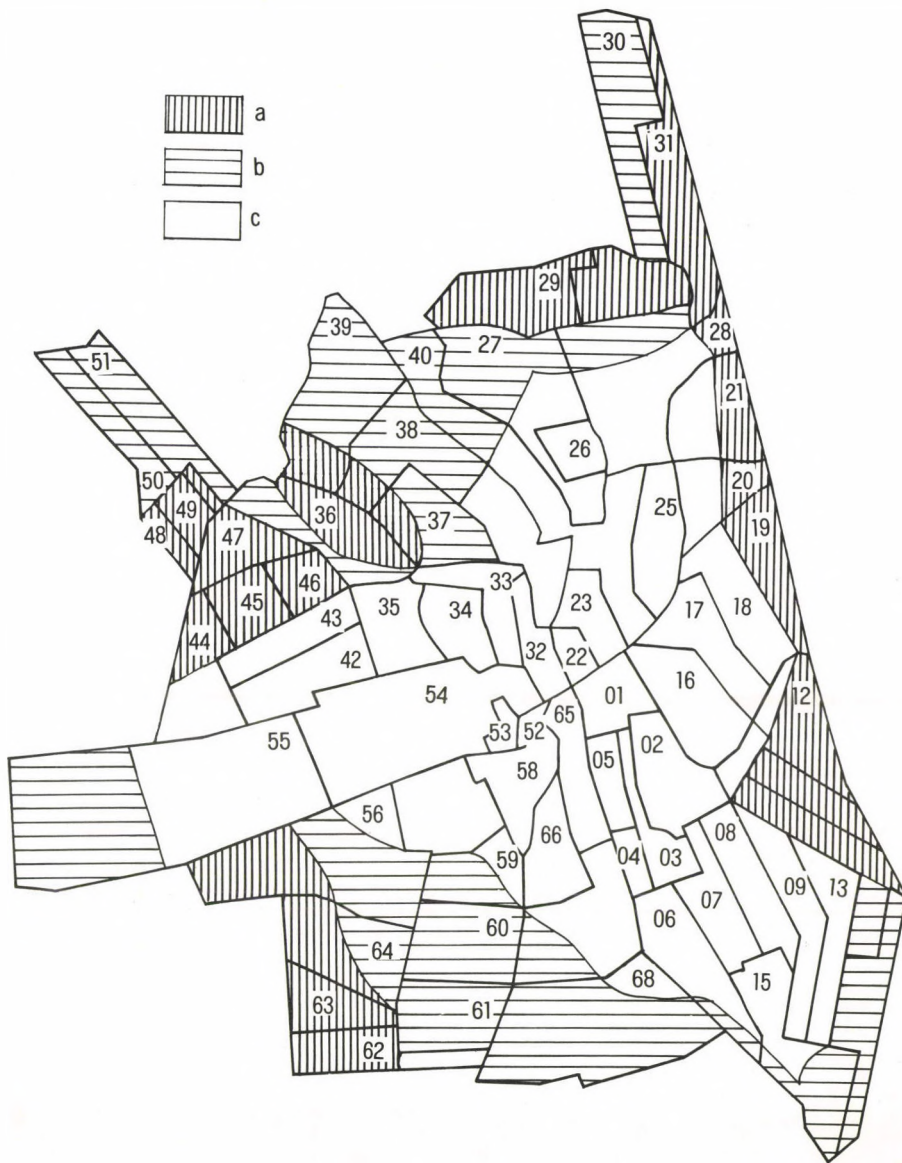
Összességében Békés településtest térbeli alakulásának természeti feltételei közül három tényező ítélhető lényegesnek:

- a/ a tengerszint feletti magasság,
- b/ a felszinközeli földtani képződmények,
- c/ a talajvizek nyugalmi szintje.

A felsorolt természetföldrajzi tényezők és az 1970-80 közötti belvízkáros lakóházak területi elosztásának vizsgálata alapján készült el a város építésföldtani feltételeit ábrázoló térkép. A használt hármas tagolású minősítés még tovább is bontható lenne, jelen esetben azonban elegendő ez a megoldás /2. ábra/.

A településtest növekedésének tehát négy jól elkülöníthető fázisa van:

- terjeszkedés az optimális építési területeken /XVIII. század és a XIX. század eleje/
- sűrűsödés - a telektömbök belsejének a felhasználásával /a XIX. század és a XX. század eleje/
- terjeszkedés, elsősorban a Körösök szabályozását követően, az építésföldtanilag még alkalmas és az alkalmatlan területekre /a XX. század első fele/



2. ábra. Békés belterületének építésföldtani feltételei
 a = kezdőzetlen adottságu beépített terület; b = még elfogadható adottságu beépített terület; c = optimális építési terület

Vertikális - az 1960-as években meginduló többszintes lakás-
építések.

Békés településszerkezete

A lakosság területi elkülönültsége a múlt században elsősorban foglalkozásuknak megfelelően jelent meg. A városmagban döntően az igazgatásban /állami, uradalmi/ foglalkoztatott lakosság élt a kézművesekkel és kereskedőkkel együtt. Az őstermelők a falusi burok, a kertészek és a tanyák lakosságát adják. Az agrárproletariátus a megosztott telkű falusi burok szegényes házaiban és az uradalmi majorok cselédházaiban élt.

A két világháború között a népesség zöme még a mezőgazdasághoz kötődött: 1920-ban a lakosság 74,3%-a, 1941-ben pedig 69,9%-a őstermelő, vagy mezőgazdaságban foglalkoztatott. A mezőgazdaságon belül vezető ágazat továbbra is a növénytermesztés maradt. Az iparban foglalkoztatottak aránya még 1941-ben is csak 14,4% volt. Számottevő ipari tevékenység a malomipar és a kosárfonás maradt. Békés továbbra is járási központ és a járásbiróság székhelye.

A felszabadulást követően is sajátos paraszti társadalmat találunk Békésen. A mezőgazdaság szocialista átszervezése, az iparosodás megindulása csak az 1960-as évektől hoz kitapintható változást a gazdasági életben és a társadalmi szerkezetben.

Az 1960-as népszámlálás szerint a város aktív keresőinek 50,7%-a még mindig a mezőgazdaságból él. Arányuk 1970-ben 39,5% 1980-ban pedig 23,6% volt /1. táblázat/.

1. táblázat: A város aktív keresőinek foglalkozási szerkezete /1960-1980/

	A foglalkoztatottak száma			megoszlása		
	1960	1970	1980	1960	1970	1980
Ipar, építőipar	3218	3610	3590	30,5	37,3	36,8
Mezőgazdaság	5334	3824	2307	50,7	39,5	23,6
Egyéb népgazdasági ágak	1974	2239	3859	18,8	23,2	39,6

A város településrendje a XX. század első felében igazodott a település funkcióihoz. A közszolgáltatban lévők /szellemi foglalkozásuak/ erős centralizációja a T alaku városmagban, a központban elhelyezkedő intézmények szomszédságában van. A városmag tipikus kisvárosi formacsoportot mutat, és nem terjed túl azokon a területeken, ahol a már említett központi szerepköröket ellátó intézmények helyezkednek el.

A városmagot elhagyva a kisvárosi zárt és féligzárt lakónegyedek voltak. Ezek fokozatosan mentek át a félagrár övön a falusias formacsoportba. Itt már kizárólag őstermelők laktak. Békés az ötvenes évek végéig tehát két, karakteresen elkülönülő lakóövezetre osztható:

- 1/ a T alaku városközpont mint a szellemi foglalkozásuak lakóhelye;
- 2/ a rövid átmenetet követő őstermelői gyűrű.

Becsei József 1968-as felmérése a lakosság foglalkozási ágak szerinti elhelyezkedéséről jelentős változást még nem mutatott ki. A minden lakóházra kiterjedő vizsgálat öt övezetet különböztetett meg:

- 1/ mezőgazdasági terület,
- 2/ az iparban foglalkoztatottak lakóhelye,
- 3/ a szolgáltatásban, a közszolgáltatásban dolgozók lakóterülete,
- 4/ egyéb foglalkozásuak lakóhelye,
- 5/ vegyes jellegű lakóterületek.

Megállapította, hogy a legfeltűnőbb térbeli elkülönülést a közszolgáltatásban és a szolgáltatásban foglalkoztatottak elhelyezkedése mutatja – a T alaku városmagban. /A T hosszanti szára a Széchenyi tér és a Petőfi utca, a vízszintes szára pedig a Rákóczi ut./ A mezőgazdasági foglalkoztatottak lakóterületei általában a perifériára húzódnak és váltakozva jelennek meg az iparban dolgozók lakóterületeivel /BECSEI J. 1972/.

Békés társadalomföldrajza

1. A népesség társadalmi hovatartozás szerinti területi elrendeződése

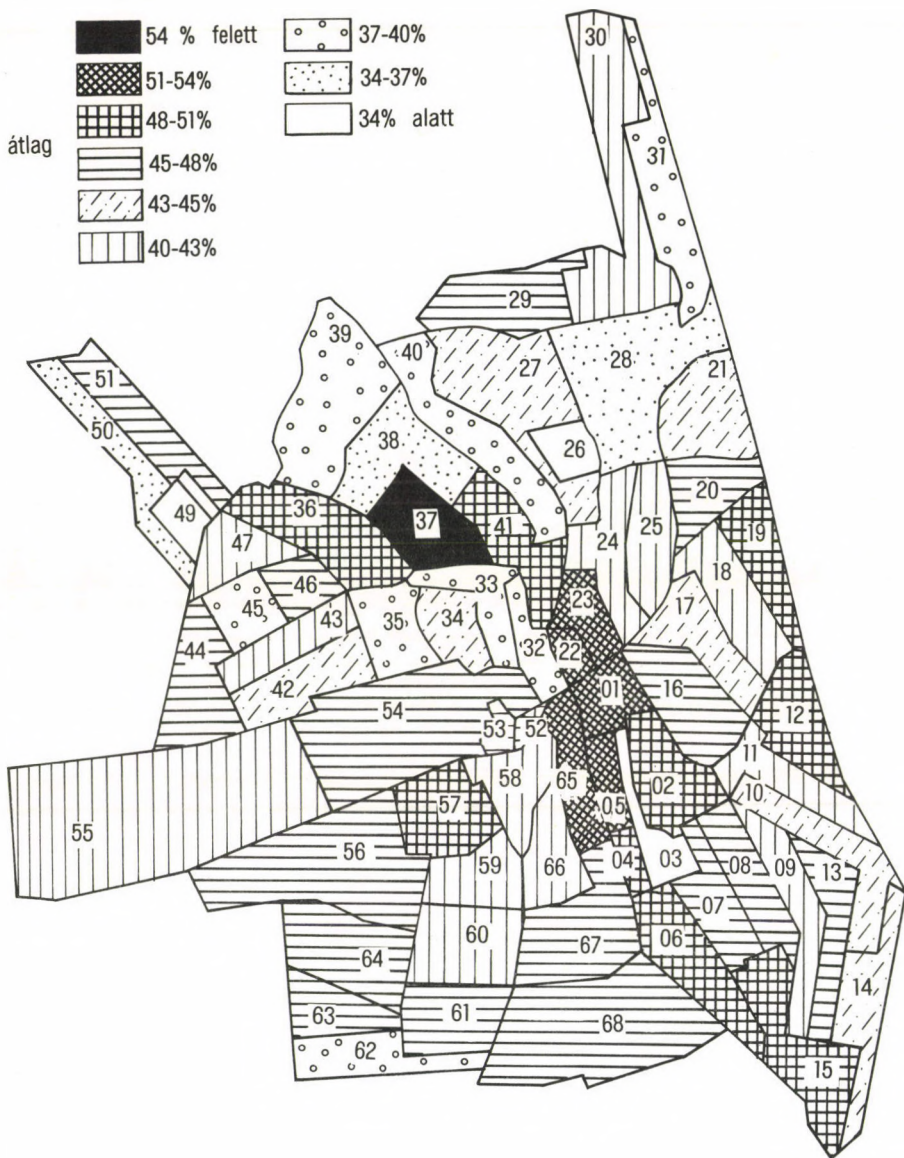
A/ A népesség gazdasági aktivitása

Az 1980-as népszámlálási adatok szerint a belterületi lakosság 43,8%-a aktív kereső. Az előző népszámlálás adataival összehasonlítva látható, hogy az aktív népesség 2%-os, az eltartottak 6%-os csökkenése mellett 8%-kal nőtt az inaktív lakosság, számarányuk így már az aktív lakosság 50%-át közelíti.

Az aktív keresők térbeli elhelyezkedése változó a város területén. Az Élvíz-csatorna mindkét oldalán – a történelmi városmagot is beleértve – az átlag fölötti az aktív lakosság számaránya. A II. kerületi bányászvárosrész 12 és 19-es összeírási körzete 48%-ot meghaladó aktív lakossága zömmel termelészövetkezeti tagokból áll.

A 34% alatti számarány a cigányok lakta 48–49-es városrészben /29%, 29,4%/, valamint a városközpontban, a Petőfi–Teleky utcák által közrezárt tömbben van, ahol igen magas az inaktív és az eltartott /középiskolai diákok/ lakosok száma /3. ábra/.

Az összeíró körzetek inaktív népességének 6–23% közötti szóródása gyűrűsen jelenik meg a városban. A T alaku városmagban és a többszintes lakóövezetekben a városi átlag felét sem éri el számarányuk. A belső vákuumot gyűrűként veszi körül az átlag fő-



3. ábra. Az aktív keresők területi megoszlása

lötti inaktív népességű terület, amelynek három vonulata a Körös-gátra támaszkodik, ahol a nyugdíjas termelőszövetkezeti tagok lakóhelyét lehetjük fel.

A peremvidéken átlagos, vagy átlag alatti az inaktív lakosság. A 48-49-es, valamint a 62-es összeíró körzet alacsony mutatója egyaránt a cigánylakta városrészben lakó kissozamu inaktív keresőre utal /4. ábra/.

B/ Az aktív keresők osztály- és rétegtagozódása

A város lakosságának osztály- rétegtagozódása lényegi változáson az 1960-as évektől kezdődően ment át. Az aktív kereső népességben belül megnőtt a munkások száma, a mezőgazdaságból felszabaduló munkaerő az iparban és az építőiparban helyezkedett el. Jelentős részük nem tudott helyben munkát vállalni, s közülük kerül ki a szomszédos Békéscsabára ingázók jelentős hányada. /Az aktív népességben belül a napi ingázók számaránya a közép-békési térségben Békésen a legmagasabb, mintegy 20%./
A szövetkezeti parasztság számottevő hányadát adja jelenleg is az aktív népességnek: 7,67%-os számarányuk magasabb, mint Gyulán vagy Békéscsabán.

Az értelmiségi és egyéb szellemi aktív keresők aránya Békésen a legalacsonyabb a megye városai közül. Igaz, hogy a 17,40%-os megyei átlagot 3%-kal felülmúlja, azonban az ország 95 városának rangsorában a 93. helyen van, Hajduböszörményt és Turkevét előzi meg csupán /B.HORVÁTH E. - BOROS F. 1984/. Pozícióját tovább rontja, hogy ebből a rétegből kerül ki az ingázók 51%-a.

A kisárutermelők és kiskereskedők aránylag magas, 4% fölötti számaránya elsősorban az őstermelők és kertészek viszonylag magas számának a következménye /5. ábra/.

a/ Munkásosztály

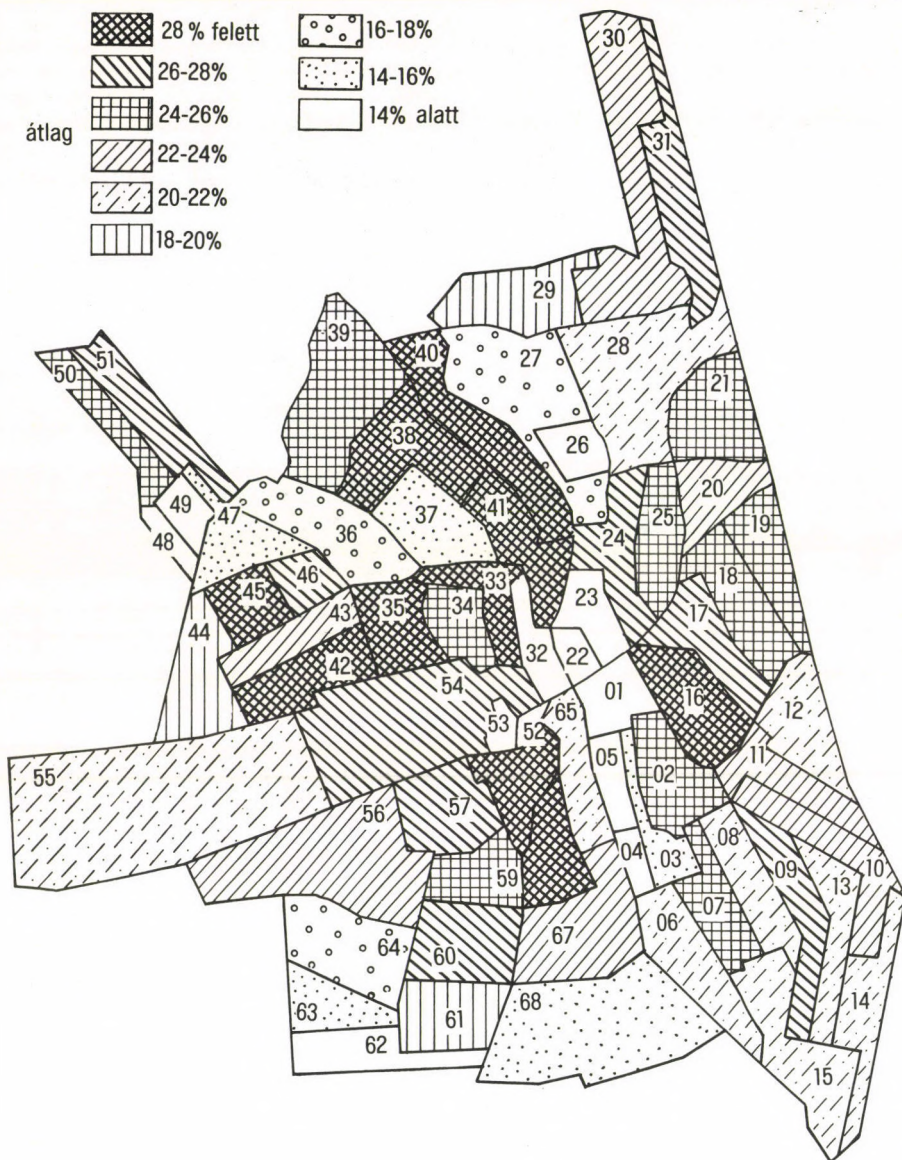
Békés belterületén az aktív keresők 67,70%-a a munkásosztályhoz tartozik, így meghatározóak az aktív népességben. /Ez az arány Békéscsabán 57,48%, Gyulán pedig 54,80%./

Térbeli elhelyezkedésük karakteres elkülönülést mutat a városban. A városmagban létszámarányuk 50% alatt van, míg a belterület peremén, a Kettős-Körös gátra támaszkodó bányai városrész kivételével szinte gyűrűbe fogják a várost a döntően munkáslakta területek. A térképen az átlag körüli lakóterületek széles átmeneti zónájában jelennek meg. A 90% fölötti számok a döntően cigánylakta 48, 49-es, valamint a 62-es körzetben jelennek meg. /Bizonyítva, hogy az aktív cigány lakosság Békésen munkásként talált kenyérkereső foglalkozást./

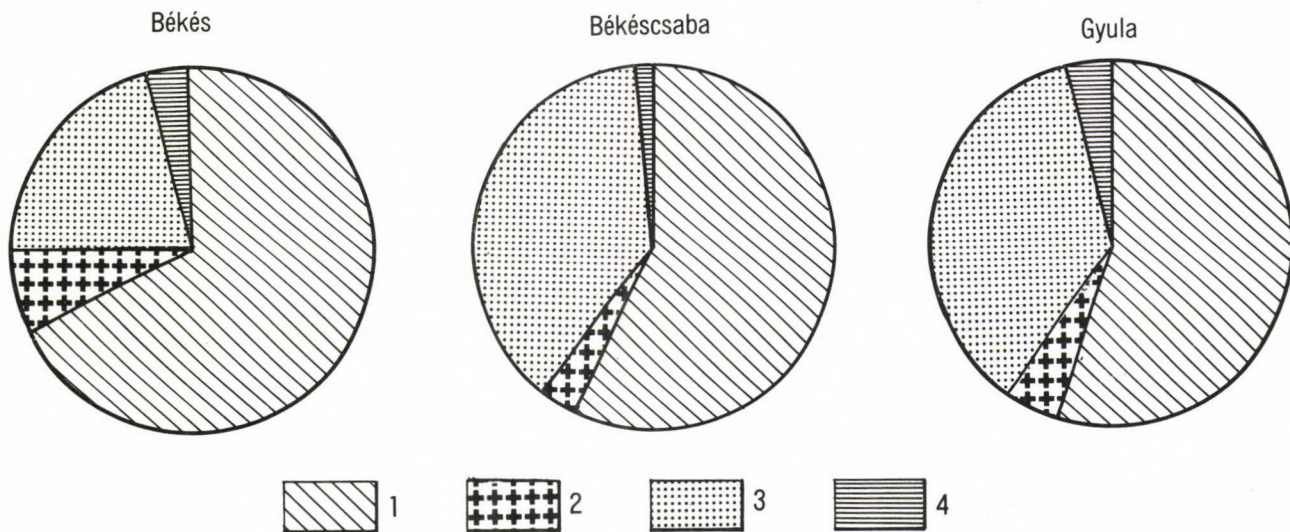
A munkások számarányának szélső értékei 39 és 97%. A 2,49-es arányérték az aktív keresőkön belüli magas részarányuknak és a viszonylag egyenletes eloszlásuknak az eredménye /6. ábra/.

Ha a munkások területi elhelyezkedését ábrázoló térképünket összevetjük a város belterületének építésföldtani térképével, megállapítható, hogy a döntően munkások lakta városrészek a századfordulót követő népességrobbanás által igénybe vett kedvezőtlen földtani adottságu peremvidéken alakultak ki.

Az olcsóbb telekárak mellett a munkásság koncentrációját magyarázza az a tény, hogy az új osztások által biztosított 200-300

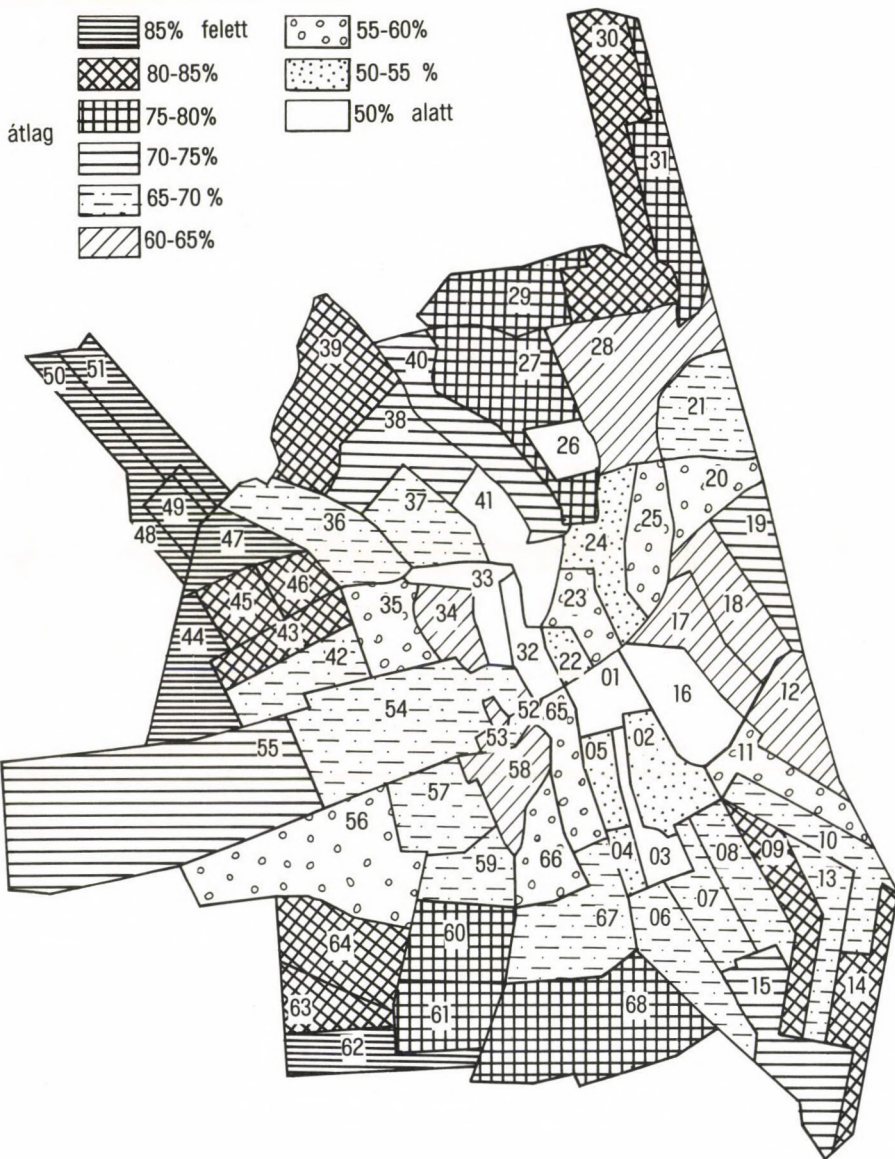


4. ábra. Az inaktív népesség területi megoszlása



5. ábra. A belterületi aktív keresők osztály- és rétegtagozódás szerinti megoszlása /1980/

1 = munkásosztály; 2 = szervezeteti parasztság; 3 = értelmiség és egyéb szellemi; 4 = kisárutermelő, kiskereskedő



6. ábra. A munkások részesedése az aktív keresőkből

négyszögöles telkek a "kétlaki" életmódra alkalmasak. Mivel Békésen a helyben dolgozók és az ingázó munkások egyaránt a parasztság soraiból kerültek ki /"első generációs munkásság"/, érthető a földhöz való ragaszkodásuk. A városban a jelentős számú munkást foglalkoztató üzemek és ipari szövetkezetek a döntően munkások lakta külső övezetben vannak, mivel a munkahely közelsége jelentős telepítő erő.

b/ Termelőszövetkezeti parasztság

A termelőszövetkezeti parasztság részaránya az aktív keresők-ből 7,67% Békésen. Az aktív lakosság társadalmi szerkezetét vizsgálva látszólagos ellentmondás mutatkozik a szövetkezeti parasztok megyei átlaghoz viszonyított alacsony számáránya miatt. Az ellentmondás magyarázata a következő: a mező- és erdőgazdaságban foglalkoztatott belterületi népességnek csak 32,5%-a, 698 fő a termelőszövetkezeti tag. A fennmaradó 67,5% a Hidasháti Állami Gazdaságban és más erdő- és mezőgazdasági üzemekben dolgozik.

Az őstermelő parasztság hajdani városi súlyát jelzi az tény, hogy a város belterületének több mint 60%-án a városi átlag körüli eloszlásuk. Átlagon felüli arányuk döntően a város keleti, és foltokban a nyugati szélén figyelhető meg.

A város és a tanyák közötti kapcsolat gyűjtő utja Ny-on a muryoni és a csabai ut volt, K-en pedig a közuti hid és az 1974-ig üzemelő rév. Azok az őstermelők, akik városi házzal is rendelkeztek, igyekeztek azt a birtokukhoz közel lévő városrészben felépíteni vagy megvásárolni. Nagyobb sűrűsödési arányuk a nyugati gyűjtő utak mentén van.

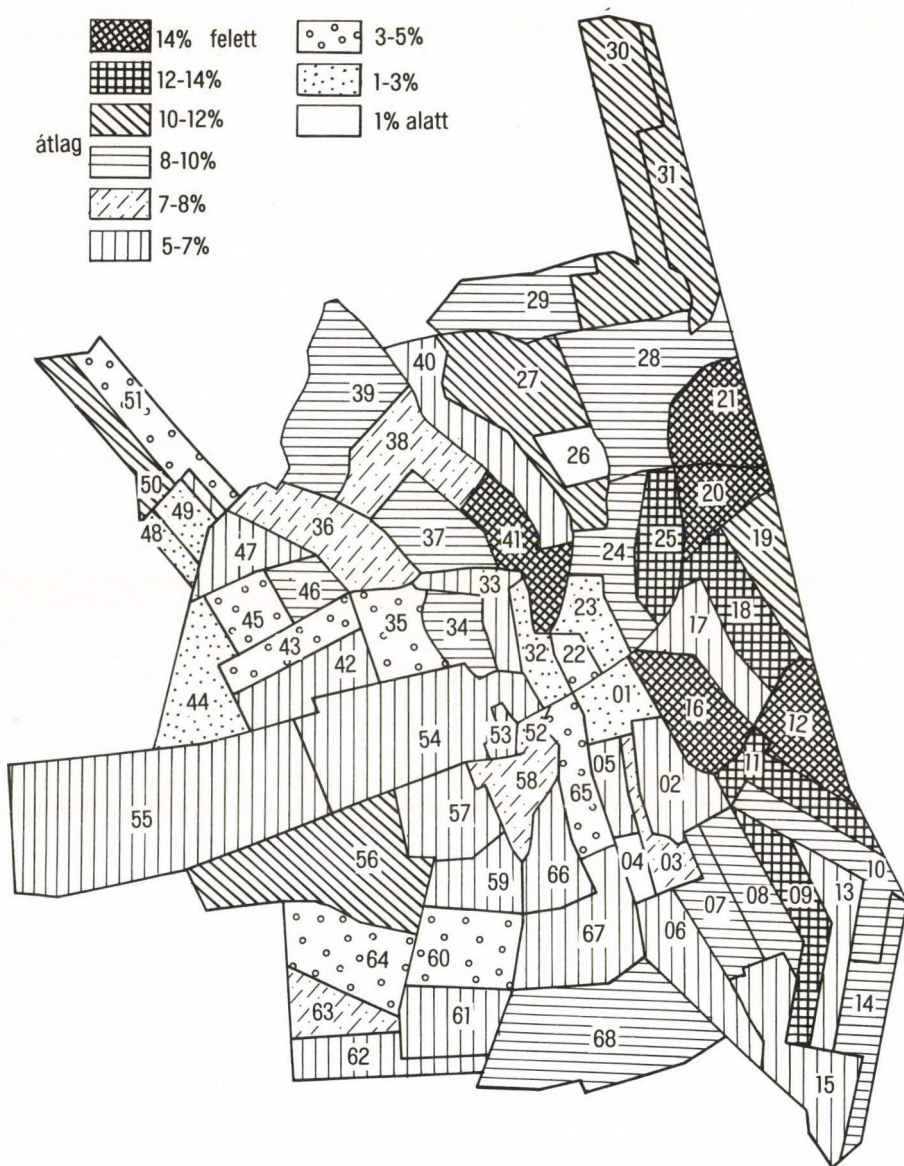
A földhöz juttatott nincstelenek és a kisbirtokosok, akiknek nem volt városi házuk, a földrajzi közelség, valamint a kedvezőtlen építésföldtani feltételek miatt olcsó házak és házhelyek miatt áramlottak be a város keleti részébe. A közuti hidhoz vezető Rákóczi ut és a révhez vezető Táttra ut a tengelye a keleti határ-részből beköltöző szövetkezeti parasztok jellemző lakóterületének.

A szövetkezeti parasztok átlagnál kisebb számáránya a városközpontban, valamint a döntően munkáslakta újvárosi és hatházi városrészben és a cigányok lakta 48-49-es összeíró körzetekben jellemző /7. ábra/.

A szövetkezeti parasztok létszámárányának szélső értékei 1,3%-tól 23,9%-ig terjednek. A 18-as arányérték jelentős differenciálódást bizonyít. Egyenletes eloszlásuk ellenére a többszintes lakóövezetekben, valamint a döntően cigányok lakta területeken minimális a számuk.

c/ Értelmiségi és egyéb szellemi foglalkozásuk

Az értelmiségi és egyéb szellemi foglalkozásuk aránya az aktív népességből 20,5% a város belterületén. Területi elrendeződésük negatívja a munkásokénak. A városmagban koncentráldva 2 körzetben arányuk az aktív népességből 50% fölött van. /Közel háromszorosa a városi átlagnak!/ Tíz, városközpontban lévő összeíró körzetben az aktív népesség 41,9%-a értelmiségi és szellemi foglalkozásu, míg a döntően munkáslakta, a periférián elhelyezkedő 30, 44, 48, 49, 62-es körzetekben 0-3,2% között van az arányuk.



7. ábra. A szövetkezeti parasztok részesedése az aktív keresőkben

A T alaku történelmi városrag, ahol a központi funkciókat el-
látó intézmények vannak, valósággal be van burkolva a döntően
értelmiségi és szellemi foglalkozásuak lakta városrészszel.
/8. ábra/

Az értelmiségi és szellemi foglalkozásuak területi elrende-
zésének elemzésével azonban nem mehetünk el szó nélkül az ingá-
zás 1980-as adatai mellett. Ezekből kitűnik, hogy a város aktív
keresőinek 20%-a nem Békésen foglalkoztatott. Ha tovább bontjuk
az ingázókat – társadalmi hovatartozás szerint –, akkor kiderül,
hogy a Békésen lakó értelmiségi és szellemi foglalkozásu dolgo-
zók 49%-a talál csupán munkát helyben. Így az értelmiségi és
szellemi foglalkozásuaknál a városközpontban lévő autóbusz, ko-
rábban kisvasuti megálló közelsége is lényeges telepítő erő volt.

Az 1960-as évek elején meginduló többszintes lakásépítkezé-
sek a városközpontban csak időszakosan tudták megbontani az ér-
telmiségi és egyéb szellemi foglalkozásuak tulsúlyát.

A Városi Tanácsnál nyilvántartott eredeti lakónévsor alapján meg-
állapítható, hogy az 1970-80 között kiutalt többszintes OTP-la-
kások első tulajdonosainak 76%-a munkás volt. Az 1980. január
1-i lakónévsor az időközi cserék és lakásértékesítések /magán,
OTP által visszavásárolt/ eredményeként jelentős változást mutat.

A munkástulajdonosok aránya 18%-kal csökkent, míg az eladá-
sok, újraértékesítések követően 16%-kal nőtt a többszintes há-
zakban a városközpontban lakó értelmiségiek és egyéb szellemi
foglalkozásuak aránya.

A lakásértékesítések és cserék okai között a "kaszárnyakomplexus"
és a magas törlesztési és fenntartási költségek egyaránt szere-
pelnek. /A célcsoportos állami lakásokból háromszoros használat-
bavételi díj visszafizetés miatt megindult az első tulajdonos
munkások kiáramlása a város perifériáján lévő olcsóbb házak felé./
Az aktív keresőkből az értelmiségi és egyéb szellemi foglalkozásu
lakosság szélsőséges eloszlást mutat a városban. Van olyan körzet
/48-as/, ahol egyetlen értelmiségi sem lakik és olyan is, ahol
az aktív keresők 54,47%-a – a városi átlag háromszorosa – az ér-
telmiségi és egyéb szellemiek aránya.

d/ Kisárutermelők és kiskereskedők

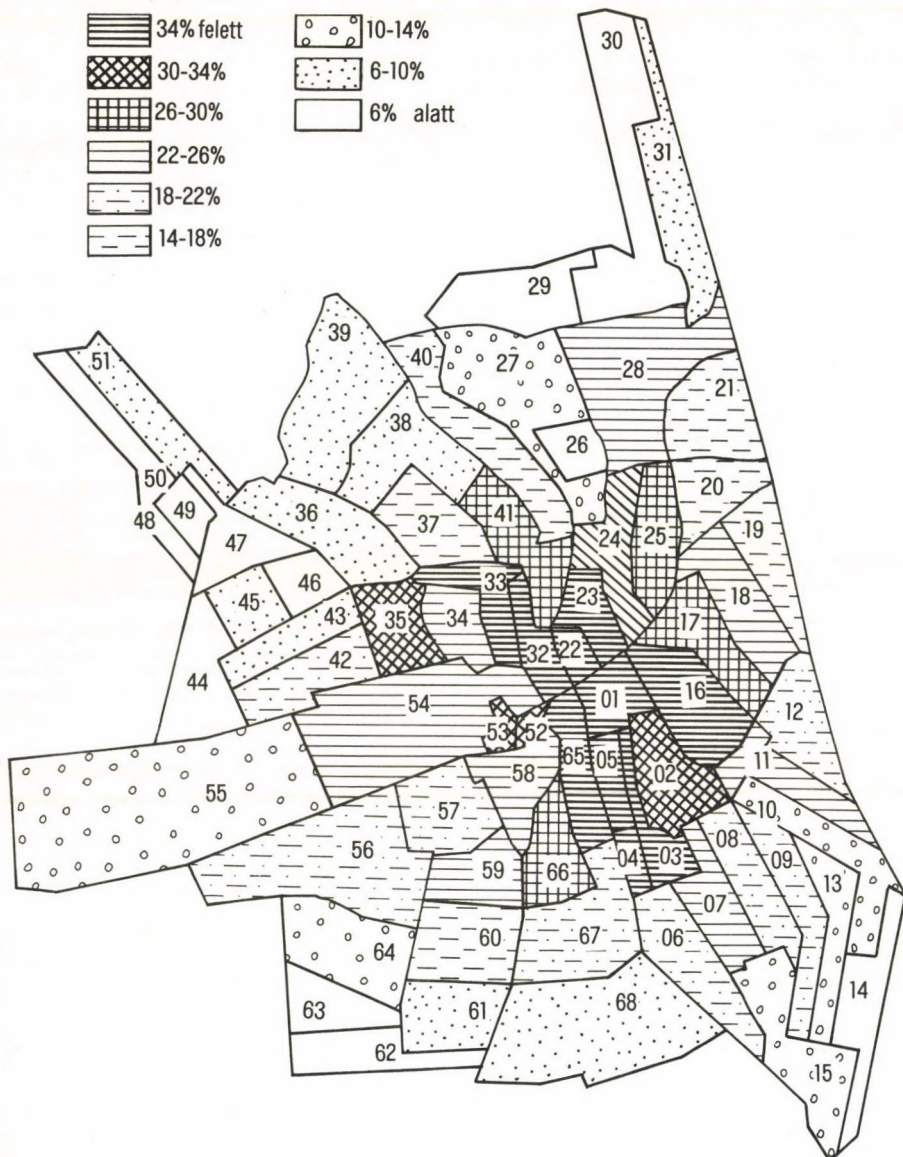
A Békésen élő aktív lakosság lélekszámából 4,05% kisáruter-
melő és kiskereskedő. A 7-10% közötti legmagasabb számarányuk
szórtan jelenik meg a városban.

Érzékelhető sűrűsödési vonaluk az élőviz-csatorna mellett a
kertészeket koncentrálja. A megfelelő mennyiségű öntözővíz és a
kedvező talajadottságok mellett fontos telepítőerő az ebben a
városrészben 400-600 négyszögöles telkek viszonylag magas száma.

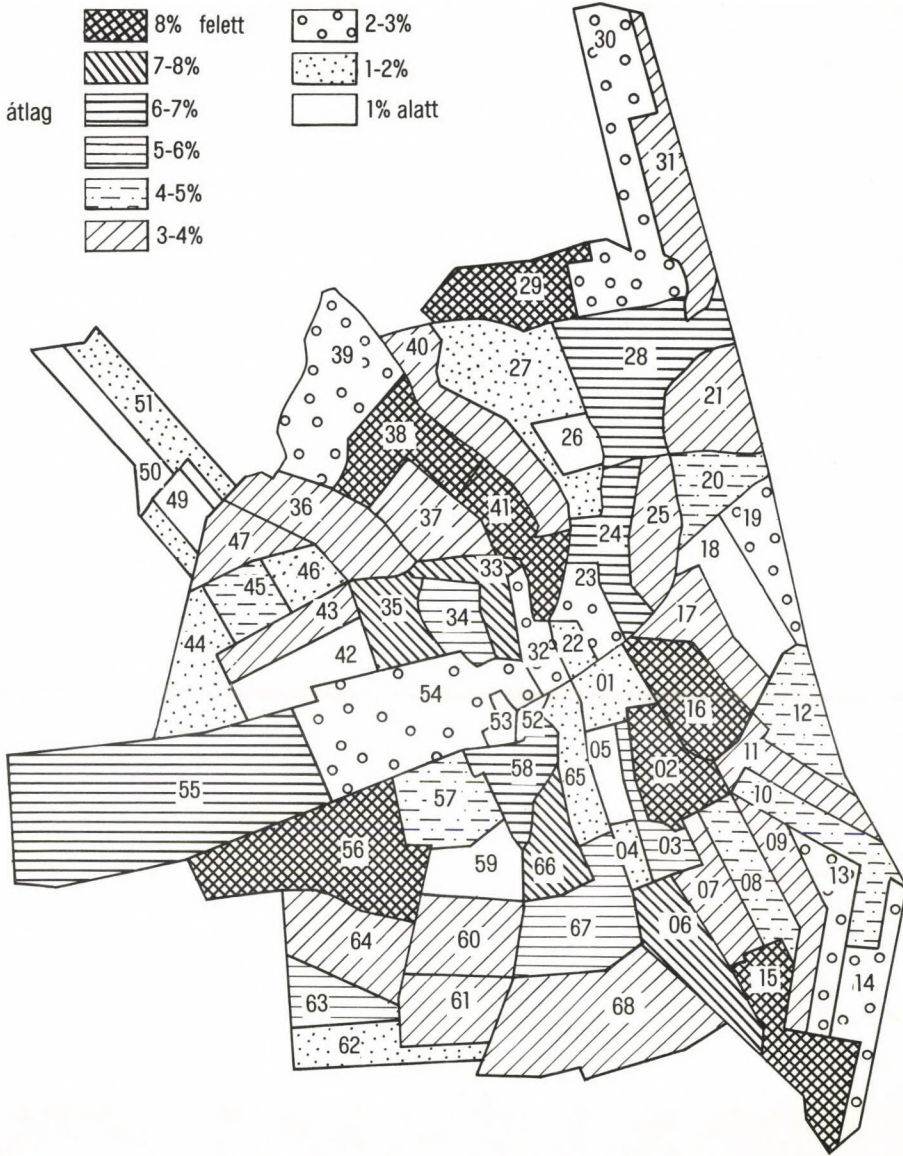
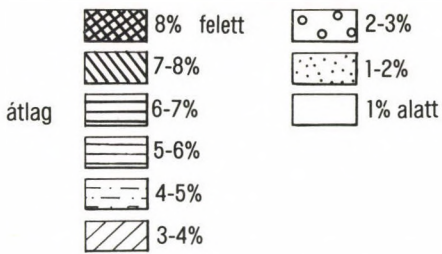
A város nyugati szélén elsősorban a gazdálkodóként megmaradt
őstermelők élnek, akik a földművelés mellett főleg fuvarozással
és állattenyésztéssel foglalkoznak.

A kisiparosok és kiskereskedők által lakott területek a T
alaku városragot burokként veszik körül /9. ábra/.

A kisárutermelők és kiskereskedők a legszélsőségesebb eloszlást
mutatják a városban: létszámarányuk 0-tól /50 és 52-es körzet/
13,72-ig /56-os körzet/, városi átlaguk több mint háromszorosa-
ig terjed.



8. ábra. Az értelmiségiek és egyéb szellemiek részesedése az aktív keresőkből



9. ábra. A kisárutermelők és kiskereskedők részesedése az aktív keresőkből

C/ A népesség szegregációja

Az aktív keresők osztályok és rétegek szerinti területi elhelyezkedését vizsgáló fejezetekben már körvonalazódott a dolgozat elején megfogalmazott tételnek a bizonyítása, ami szerint Békésen napjainkban is létezik a szegregáció. A munkásság, a szövetkezeti parasztság, az értelmiségi és egyéb szellemi, valamint a kisárutermelő és kiskereskedő aktív keresők térbeli elrendeződését ábrázoló térképek karakteres elkülönülést mutatnak közöttük. Az elkülönültségnek hol történeti, hol gazdasági, hol egyéb okai vannak.

A szegregáció létének további bizonyításához kézenfekvő elvárás az, hogy egy térképén kerüljön ábrázolásra a társadalmi osztályok és rétegek területi elrendeződése. Ez két módszerrel lehetséges.

Az egyik az, hogy területegységenként – esetünkben összeíró körzetenként – meg kell vizsgálni, hogy az aktív népességből mely osztály vagy réteg van a legnagyobb arányban képviselve. Ennek megfelelően vagy munkás, vagy szövetkezeti paraszt, vagy értelmiségi és egyéb szellemi, vagy kisárutermelő és kiskereskedő jellegű az adott körzet. Miután az aktív keresőkön belül egyértelmű a munkásdominancia /67,4%/, ez a vizsgálati módszer azt jelenté, hogy Békés 68 összeíró körzetéből 67 munkás jellegű, 1 pedig értelmiségi és egyéb szellemi. Ez vitathatatlan igazságtartalma ellenére alkalmatlan arra, hogy további következtetéseket vonjunk le a lakosság térbeli elrendeződéséről.

A másik módszerrel a városi átlagtól való pozitív és negatív eltérések összehasonlításával lehet megvizsgálni a társadalmi osztályok és rétegek térbeli elrendeződését, s bizonyítani azt, hogy a különböző osztályokhoz és rétegekhez tartozó népességnek vannak jellemző lakókörzetei, és olyan körzetek is, ahol egyáltalán nem, vagy a városi átlagukhoz viszonyítva elenyésző hányaduk él. Ennek megfelelően egy összehasonlító táblázat készült, melyre az aktív népesség osztály- rétegtagozódása szerint a városi átlagoktól pozitív és negatív irányban legjobban eltérő első 10 összeíró körzet adatai kerültek fel /2. táblázat/.

A táblázat alapján készült térképen pozitív előjelű egybeesés van a 16-os számú összeíró körzetben, ahol a szövetkezeti parasztok és a kisárutermelők és kiskereskedők a II., az értelmiségiek pedig a X. helyen vannak.

A kisárutermelők első sorban őstermelők ebben a körzetben. A 33-as körzetben az értelmiségi és egyéb szellemi foglalkozásuk és a kisárutermelők a IV. és IX. helyen, míg a 41-es körzetben a szövetkezeti parasztok és a kisárutermelők a III. illetve a IV. helyen vannak. A munkásdominanciájú összeíró körzetben nincs egybeesés.

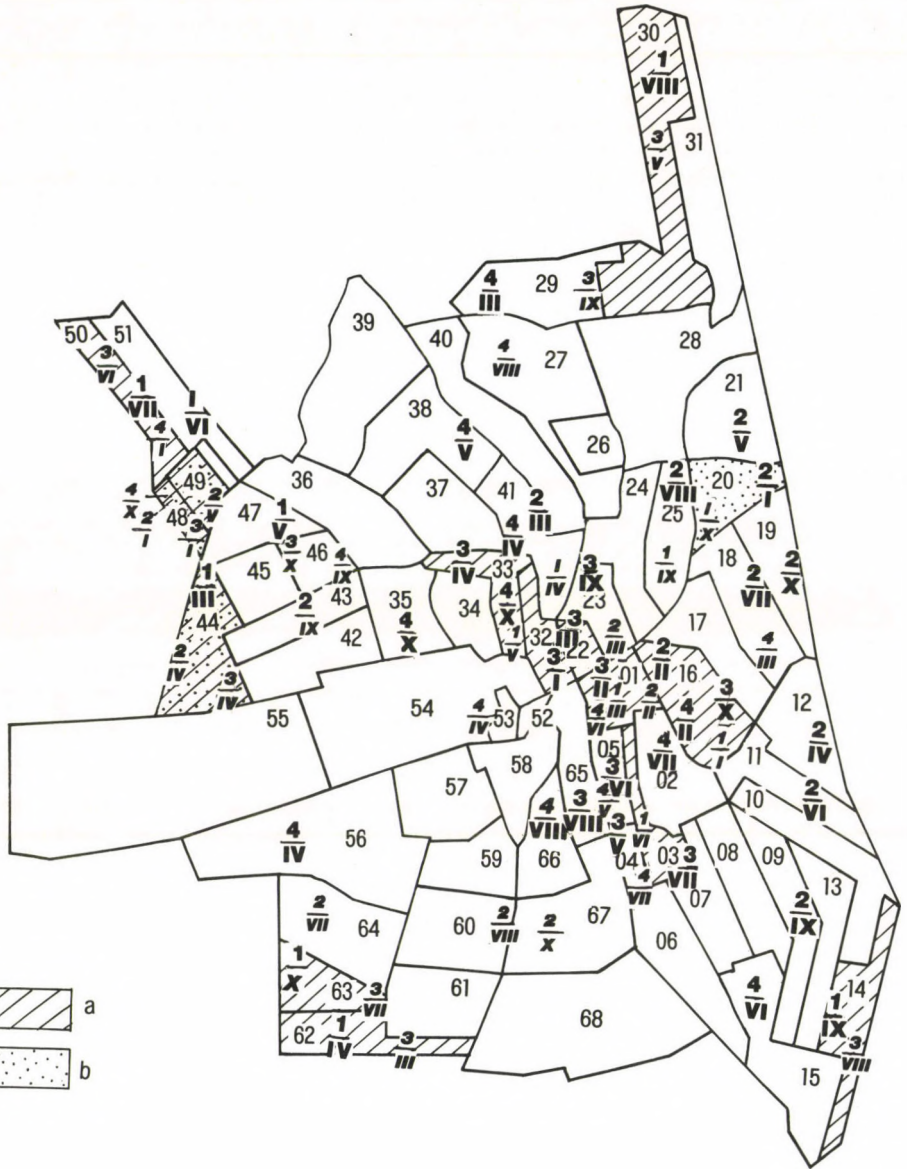
A negatív eltérések között már több egybeesés van. Az 1-es körzetben 3 negatív megfelelés van. A munkások III., a szövetkezeti parasztok II., a kisárutermelők és kiskereskedők VI. helyezéssel szemben ebben az összeíró körzetben az aktív keresők 54,18%-a értelmiségi és egyéb szellemi, a pozitív irányú eltérése II. helyezettjeként. A 48-as körzetben a tükörképe jelenik meg, min amit az 1-es körzetről leírtam. A negatív eltérés első helyén

2. táblázat: Az aktív keresők térbeli elrendeződésének szélső értékei
/1980/

	Városi átlag az aktív keresőkből / % /	P O Z I T I V E L T É R É S									
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
Munkásosztály	67,7	97 /48/*	94 /49/	92,4 /44/	89,85 /62/	88,5 /47/	86,25 /51/	85,22 /50/	84 /30/	83,46 /14/	81,96 /63/
Szövetkezeti parasztság	7,67	23,96 /20/	15,71 /16/	15,2 /41/	14,83 /12/	14,18 /21/	13,76 /11/	13,20 /18/	13,13 /25/	12,59 / 9/	11,94 /19/
Értelmiségi és egyéb szellemi	20,58	54,47 /32/	54,14 / 1/	43,65 /22/	41,3 /33/	40,4 /4/	39,39 /5/	37,97 /3/	37,3 /65/	35,57 /23/	34,28 /16/
Kisárutermelő és kiskereskedő	4,05	13,72 /56/	10,71 /16/	10,19 /29/	10,19 /41/	8,82 /38/	8,46 /15/	8,14 /2/	7,69 /66/	7,6 /33/	7,31 /35/
		N E G A T I V E L T É R É S									
Munkásosztály	67,7	39,28 /16/	40,29 /32/	43 /1/	44,5 /41/	44,56 /33/	49,36 /3/	51,26 /22/	52,53 /24/	55,47 /25/	56,19 /20/
Szövetkezeti parasztság	7,67	1,3 /48/	1,65 /1/	2,28 /23/	2,50 /44/	2,8 /49/	3,55 /22/	3,65 /64/	3,72 /60/	3,8 /43/	3,93 /4/
Értelmiségi és egyéb szellemi	20,58	- /48/	1,4 /49/	2,89 /62/	3,1 /44/	3,2 /30/	3,4 /50/	4,91 /63/	5,51 /14/	5,73 /29/	5,9 /46/
Kisárutermelő és kiskereskedő	4,05	- /50/	- /52/	0,62 /18/	0,65 /53/	1 /5/	1,1 /1/	1,12 /4/	1,16 /27/	1,19 /46/	1,3 /48/

*

Zárójelben az összeíró körzet száma



10. ábra. A népesség szegregációja

a = munkás-értelmiségi divergencia; b = munkás-paraszt divergencia.

A számlálóban lévő számok: 1 = munkásosztály; 2 = szövetkezeti parasztság; 3 = értelmiség és egyéb szellemi; 4 = kisáru-termelő, kiskereskedő; a nevezőben lévő számok: I-X = az eltérés sorrendje. Az álló számok a pozitív irányú eltérést, a dőlt számok a negatív irányú eltérést mutatják

vannak a szövetkezeti parasztok és az értelmiségi, egyéb szellemi foglalkozásuak, a kisárutermelők és kiskereskedők pedig a X. helyen. Ugyanakkor az aktív keresők 97%-a munkás, a pozitív eltérések első helyén.

A 4-es összeíró körzetben a szövetkezeti parasztok és a kisárutermelők és kisiparosok negatív egybeesésével szemben az értelmiségi és egyéb szellemi foglalkozásu népesség V. helyen van a pozitív eltérések között.

A 44-es és 49-es körzetben a munkásság III. és II. pozitív helyezéssel szemben a szövetkezeti parasztság és az értelmiségi egyéb szellemi foglalkozásuak negatív eltérések a II.-IV. és V. helyezése található. Az 50-es körzetben az értelmiségi és egyéb szellemiek, valamint a kisárutermelők a negatív eltérések VI., illetve I. helyen vannak, szemben a munkások pozitív eltérésének VII. helyével.

A városban 11 olyan összeíró körzet van, ahol egy pozitív és egy negatív eltérés esik egybe. Ezekből 6 a munkások és az értelmiségi, valamint egyéb szellemi foglalkozásuaké, két esetben a munkás és a szövetkezeti paraszt aktív keresők között. A fennmaradó három páros eltérés vegyes jellegű /10. ábra/.

Legerősebben a munkások és az értelmiségiek jellemző lakóhelye divergens egymással. Az átlagtól való pozitív és negatív eltérések első 10 helyének összevetése során a 20 lehetséges ellentétpárból 14 valós a város területén. Jelentős a munkások és a szövetkezeti parasztok jellemző lakóhelye közötti divergencia is – esetükben a 20 lehetséges ellentétpárból 8 a valós.

A különböző társadalmi osztályokhoz és rétegekhez tartozó lakosság elkülönülése – szegregációja – tehát kimutatható a városban. Békésen mindössze 3 olyan körzet van, ahol 1-1 társadalmi réteg teljesen hiányzik az aktív lakosságból. Így az összeíró körzetek mentén merev társadalmi határvonalak nem húzhatók. Azonban az átlagtól való jelentős – pozitív és negatív irányú – eltérések számszerűen kimutathatók.

Későbbi kutatásokkal tisztázható, hogy egy szervezen fejlődő kisebb település esetében – ahol a szervezett házhelyosztások és többszintes beépítés is hiányzik – a szegregáció hogyan jelenik meg napjainkban.

IRODALOM

- BAUKÓ T. – DÖVÉNYI Z. – RAKONCZAI J. 1981. Természeti és társadalmi tényezők szerepe a belvizek kialakulásában a Maros hordalékkúp keleti részén – Alföldi Tanulmányok, V. pp.35-60.
- BELUSZKY P. 1973. Adalékok a magyar településhierarchia változásaihoz, 1900-1970. – Földrajzi Értesítő, 22. 1. pp. 121-142.
- BECSEI J. 1972. Békés, az átalakuló agrárváros – Békés, p. 99.
- BECSEI J. 1977. Az agrárvárosok átalakulásának néhány jellegzetessége – Alföldi Tanulmányok, I. pp. 96-116.
- BERÉNYI I. 1983. A településkörnyezet társadalomföldrajzi vizsgálata – Földrajzi Értesítő, 32. 1. pp. 37-47.

- B. HORVÁTH E. - BOROS F. 1984. A szellemi potenciál egyes területi kérdései - Alföldi Tanulmányok, VII. pp. 219-248.
- MENDÖL T. 1936. Alföldi városaink morfológiája - Közlemények a Debreceni Tisza István Egyetem Földrajzi Intézetéből. Debrecen
- PAP I. 1982. Adalékok Békés város társadalomföldrajzához - Kézirat, Békéscsaba, p. 36.
- PAP I. 1983a. A társadalmi osztályok és rétegek területi elhelyezkedésének törvényszerűségei Békés városban - Békési Élet, XVIII. 2. pp. 198-204.
- PAP I. 1983b. Békés város belső területi-társadalmi tagozódása - Társadalmi-gazdasági változások és a településstruktúrák fejlődése. /Szerk. DÖVÉNYI Z. - TÓTH J./ Békéscsaba, pp. 130-142.

THE STRUCTURE OF BÉKÉS TOWN
AND THE SEGGRAGATION OF ITS POPULATION

I. Pap

Summary

During the searching and processing we succeeded in proving that the population of the town, according to the several social classes, separate territorially with their dwelling places.

The historic, economic and social reasons for the differentiation of the dwelling place /of social seggragation/ can be also found.

The concentration of intellectual workers into the centre of the town has historical reasons, but the favourable conditions of traffic for daily commuting can be also an important location factor.

The "perioikos" of the workmen population comes from its genesis. The former peasants have become workmen, but they are still sticking to their regular way of living, to farming. /Beside the economic force the continuity of the way of living was also determinant./ An important location factor was the closeness of their workplace, out in the suburbs of the town.

The gipsies of the town have remained in their original livingplace - although their gipsy huts have been wound up. As they have given up their original activities, they took jobs in buildingindustry, in basketry and in public service. Socially they belong to the working class, so they form a part of their ring in the periphery.

The cooperative peasants, being determinants, show a relatively equal distribution. Their concentration in the eastern and western parts of the town derives from the E-W stretching of the town. /They concentrate around the former ferry and bridge in the E, and around the roads, going to Murony and Békéscsaba in the W./

The small-commodity producers and craftsmen, who give only a small rate of the active workers, form three concentrations in the town. The side of the Élőviz - channel concentrates the grow-

ers using foil. The centre, the city, where mainly the intellectuals live are surrounded by a ring of the small-commodity producers and craftsmen.

The relative thickness of the farming peasants can be shown in the western peripheral zone, formerly inhabited by the medium estate-owners.

We have to put up the question, whether the segregation of the social classes and the diversification of their dwelling places can be equaled to the aims of the socialist social-policy.

Despite of the territories inhabited by the gipsies, the population of the town live in their own characteristic zones, according to their historic, economic and traditional way of living. The outer ring, inhabited mainly by workers gives a more favourable way of life for those living there, as the blocks of flats in the centre, although this ring can be looked upon as being at a disadvantage. The above mentioned statement is valid for the cooperative peasants and for some members of the small-commodity producers and craftsmen, too.

So it seems that segregation is a natural phenomenon, living parallel to the social development. It can be shown at many places, that the social division of labour is the spatial appearance of the division of labour.

Translated by K. Nemerkenyi

A TERMÉSZETI ADOTTSÁGOKHOZ VALÓ TUDATOS ALKALMAZKODÁS
KITÜNŐ PÉLDÁJA "C"*-BEN - VAGY MÉGSEM?

Perger Éva

1983 második félévében megkezdett vizsgálatunk szeretné feltérképezni, milyen gazdasági-társadalmi tényezők befolyásolják mai társadalmunkban a mezőgazdasági termelőszövetkezetek viszonyát természetföldrajzi adottságaikhoz.

A téma kutatását az indokolja, hogy bár nagy multja van a természeti tényezők és a mezőgazdasági termelés kapcsolatával foglalkozó hazai kutatásnak, és jelentős eredmények születtek e témában, mégis vissza-visszatérő probléma, hogy ezek az eredmények a gyakorlatban nemigen hasznosulnak. /Gondoljunk itt a mezőgazdasági földértékelés, a komplex termőhelyértékelés módszereire, a termelés földrajzi eloszlását és annak ellentmondásait feltáró munkákra, vagy a mezőgazdasági termelés optimális elosztására kidolgozott módszerekre és javaslatokra./

Ez a probléma felhívja a figyelmet arra, hogy szükség van a kutatás egy másik irányára is, mely a természeti tényezők és a mezőgazdasági termelés kapcsolatának társadalmi vetületére helyezi a hangsúlyt, hiszen az adottságok hasznosítása, vagy nem hasznosítása számos gazdasági-társadalmi tényező együttes eredménye.

A jelenlegi gazdaságirányítási rendszerben az a szint, melyen eldől, hogyan használják fel a természeti adottságokat, mint termelési és mint járadékot hozó tényezőket, a gazdálkodó egységek szintje. Éppen ezért hasznos lenne a gazdaságokat ebből a szempontból vizsgálni. Vajon alkalmazkodnak-e a mezőgazdasági egységek saját mikrorégiójuk /mikrorégióik/ természeti feltételeihez? Pontosan milyen tényezők akadályozzák, vagy segítik ezt az alkalmazkodást? Melyek ezek közül azok, melyeknek tartós és jelentős hatásuk van a mai viszonyok között? Mi ösztönzi a gazdaságokat termelési szerkezetük megváltoztatására és ebben milyen sulya van a természeti tényezőknek? Ösztönzi-e valami a gazdaságokat természetföldrajzi környezetük védelmére, hátrányos adottságaik javítására?

A válasz ezekre a kérdésekre segíthetné például a föld ökonómiai értékelésére vonatkozó kutatásokat, a földértékelés hatásának előzetes becslését, de távlatilag azt is bemutatná, hogy ez a társadalom hogyan hasznosítja adott természetföldrajzi környezetét a mezőgazdaság területén.

Az előbb leírt kutatási célt első lépésben esettanulmányok készítésével szeretném megközelíteni, egyes konkrét szövetkezetek gazdálkodásának leírásával. Ennek a munkának első eredménye egy nagyobb tanulmány, melynek egy fejezetét közöljük e helyen.

Előzetesen azonban néhány szót az elsőnek kiválasztott termelőszövetkezetről. A gazdaság igen nagy, összesen 8084 ha-on gazdálkodik, melyből 5270 ha szántó. A taglétszám 1130 fő, akik

* A vizsgált MGTSZ kivánsága szerint szerepel az érintett település "C" jelölés alatt

közül 539-en dolgozó tagok. A több mint nyolcezer hektár három község határában fekszik, természeti adottságait tekintve nagyon különböző területeken. Ezek közül az egyik, bár nem a legfontosabb /sőt területét tekintve a legkisebb/, de mivel szőlőtermelő, a témánk szempontjából izgalmas és igen aktuális problémákkal küszködő egysége "C".

Ez a község, melynek határában a termelőszövetkezetnek kb. 800 hektárnyi területe van, a Bükkalján fekvő hegylábi falu. A környék nagy hányada erdő és ma már a termelőszövetkezet területéből is kb. 200 ha-ral részesül. A művelt terület is viszonylag magas lejtőkategóriájú, legnagyobb része /kb. 450 ha/ 5,1-12% közötti lejtőtartományba tartozik, de mintegy 75 ha 12,1-17% közötti /szőlő, legelő/ és mintegy másik 75 ha a 17,1% felettibe /legelők/.

A terület gyengén és közepesen erodált, de a nagy lejtőszögű legelőkön árkos és barázdás eróziók is megtalálhatók. Az üzemegység területére az erdőtalajok jellemzőek. A patak völgyekben az erdőtalajok hordaléka található meg, a terület nagyobb részén Ramann-féle barna erdőtalaj, kisebb, de jelentős részén agyagbemosódásos barna erdőtalaj van.

A nagy lejtőszögek, a gyengébb termőképességű erdőtalajok miatt a terület szántóföldi művelésre nemigen alkalmas. A megmaradt nagy lejtőszögű legelőkön az erózió olyan mértékű, hogy a talajt csak további erdősítéssel lehet megvédeni. A többi terület nagy része szőlő és csonthéjas gyümölcsök telepítésére kiválóan alkalmas. A terület meteorológiai adottságai a fent említett gyümölcsök termesztésének megfelelőek, egy fenntartással, hogy mivel viszonylag gyakoriak a koratavaszi fagyok, ezért itt fagyérzékeny szőlőfajtákat nem érdemes telepíteni.

A falu történelme során mindig kis lélekszámú település volt. Megélhetését régen a szőlőtermelés, az erdő és újabb kutatások szerint a méhészkedés adta. A filoxérajárvány azonban itt is elpusztította a szőlőket, mint más Bükkalján fekvő településeken, így a lakosság nagy része munka és kereset nélkül maradt. A keves, rossz minőségű föld megélhetést nem adott és már a 2 kh föld is "nagy birtoknak" számított. A szőlők értéktelen parlaggá váltak, sok helyen területüket legelőnek használták. Csak kis részen, a mai zárkert területén történt a század elején szőlőtelepítés.

Jól jellemzik a lakosság szegénységét azok a barlanglakások, melyeknek egy része ma is megtalálható. A faluból már a felszabadulás előtt megindult az elvándorlás, ami az ötvenes években tovább folytatódott, a munkabíró férfiak zöme az iparban helyezkedett el. Az 1952-ben alakult szövetkezet szinte teljesen életképtelen volt. A "c"-i MGTSZ korábbi elnöke így idézi ezt az időszakot: "Nem sokat változtat a leányzó fekvésén, ha összerakjuk a szegényes 2-3 holdakat, ha TSZ-ben van. Nem volt tartalékföld, nem volt épület, gép, semmi se volt. A férfiak elmentek az iparba, aki a TSZ-ben maradt csak női személy volt, vagy időskoru." A termelőszövetkezet 1956-ban természetesen feloszlott, de 1960-ban az újalakulásakor sem voltak kedvezőbbek a körülményei. Hogy kilábaljanak a veszteséges helyzetükből, gyümölcs-telepítéssel próbálkoztak. 90 kh őszibarackot, 30 kh málnát, 40 kh vegyes gyümölcsöst /mandulát, szilvát/ telepítettek.

A telepítés a járási tanács javaslatára és szakmai segítséggel történt. A gyümölcsös valamit segített a termelészövetkezet helyzetén, de teljes termőrefordulása 1967-68-ra volt várható. Ekkor azonban a gazdaság egyesült jelenlegi anyaszövetkezetével. A helyi termelészövetkezet gyenge gazdasági eredménye elsősorban abból adódott, hogy a művelésági szerkezet nem igazodott a természeti adottságokhoz. A szőlő kipusztult, a gyümölcs kevés volt, új telepítésekre nem akadt pénz, így csak szántóföldi műveléssel tudtak próbálkozni, amire a terület egyáltalán nem alkalmas. A munkaerőhiány, az alacsony gépesítettség még reménytelenebbé tette a helyzetet a hatvanas évek végére.

"C"-ben tehát 1967-re egy igen gyenge, állami támogatásra szoruló termelészövetkezetet találunk. 1202 kh-on gazdálkodott, melyből 565 kh volt a szántó, 106 kh erdő, 280 kh legelő, 55 kh rét, 2 kh szőlő, 160 kh gyümölcsös és 34 kh FANET, ezen kívül a község határában 100 kh zártkert szőlőterület volt, nagyrészt az MGTSZ tagjainak tulajdonában. A szántóterületen sokféle hagyományos növényt termeltek. A volt elnök szerint: "Mindenfélét termeltünk, mindent, amivel lehetett, hogy lesz valami belőle." 1966-os adatok szerint 127 kh buza, 94 kh kukorica, 78 kh árpa, 70 kh vöröshere, 50-50-50 kh borsó, rozs, napraforgó, 10-10 kh burgonya és zöldborsó, végül 5-5-5 kh sárgarépa, uborka és takarmányrépa szerepelt a vetéstervben. A táblák kicsik, elaprózottak voltak, az 500 kh szántó 22 táblán oszlott el. Termésátlagaik természetesen nem voltak magasak, pl. buza: 13,5 q/kh, rozs 5,3 q/kh, árpa 3 q/kh, kukorica 13 q/kh, borsó 3,4 q/kh, napraforgó 3 q/kh. Emellett szarvasmarhát és juhokat tartottak. Az MGTSZ az 1966-os évet 446 ezer Ft veszteséggel zárta, egy munkaegység értéke - a 177 ezer Ft állami támogatás ellenére - csak 21,50 Ft volt. A "c"-i termelészövetkezet "s"^{*}-i szövetkezettel történő egyesülésének előkészítése már 1966-ban megkezdődött. Bizottság szállt ki a járási tanácstól a "c"-i szövetkezet felülvizsgálatára. Ez a bizottság már a "c"-i szőlőtelepítés lehetőségeit is vizsgálta, valószínűleg azzal a kész tervvel, hogy "S"-sel való egyesítéssel teremtik meg az anyagi alapját a szőlőtelepítés beruházásainak.

Az 1960-as években az állami szőlő- és gyümölcsstelepítési program célul tűzte ki a régi hagyományos borvidékek felélesztését, ezt központilag szorgalmazta és támogatta. Ez a célkitűzés természetesen megjelent a megyei és járási irányítószervek munkájában is. Itt szemelték ki "C" területét a szőlőtelepítésre és innen kezdtek szorgalmazni a két termelészövetkezet egyesülését. Az egyesülés tehát központi akaratra történt és csupán a szőlőtelepítés megvalósításának eszköze volt. Nem egy területi egység létrehozása volt a cél, mivel a két termelészövetkezet nem is volt határos!

Kellett viszont találni egy olyan termelészövetkezetet, amely megfelelő anyagi eszközökkel rendelkezik a beruházás állami támogatáson felüli részéhez, van elég dolgozója, el tudja végezni a szőlőültetvények szükséges kézi munkafolyamatokat és amelynek addigi eredményes működése mintegy biztosítéka annak, hogy képes megoldani a szőlőtelepítéssel és a nagy értékű ültetvény

* Az anyaszövetkezet községének jelölése a továbbiakban "S".

szakszerű kezelésével együttjáró problémákat. Az "s"-i MGTSZ - bár kicsit messze volt, 25 km-re - kitűnően megfelelt a felsorolt követelményeknek, ráadásul hagyományosan jó kapcsolata volt a járással, megyével, pártszervekkel. Számítani lehetett rá, mivel addig jelentős támogatást kapott. Az "s"-i termelőszövetkezetnek is kapóra jött az egyesülés, mert épp ebben az időszakban munkaerőfelesleggel küszködött, nem tudták megoldani a női munkaerő téli foglalkoztatását. Valószínűleg azonban az a tapasztalat is motiválta őket, hogy addig soha nem jártak rosszul, ha a központi célkitűzéseknek megfelelő irányban fejlődtek, így igénybe vehették a magas állami támogatásokat, másrészt ápolták a jó viszonyt a felsőbb szervekkel.

A "c"-i MGTSZ nehéz helyzetében szintén elfogadta az egyesülés gondolatát. Ők saját erőből nem voltak képesek a fejlesztésre, az egyesüléstől jövedelmi színvonaluk jelentős ugrását is várhatták. A járási tanács is több legyet üthetett egy csapásra, megszabadult egy veszteséges gazdálkodó egységtől, végrehajtotta az állami szőlőtelepítési programot és beilleszkedett az ugyanebben az időben meginduló fuzionálást szorgalmazó hullámba, mely a nagyobb egység - hatékonyabb gazdálkodás később nem mindig igaznak bizonyuló eszméjén nyugodott. Ez a magyarázata annak az igen érdekes esetnek, hogy két ilyen nagy távolságra fekvő termelőszövetkezet egyesült.

Mind az egyesülést, mind a szőlőtelepítést nagyon gondosan előkészítették, a járási tanács mezőgazdasági osztálya még a levéltár anyagát is tanulmányozta a szőlőkultúra multjáról. Már 1966-ban megindultak az előkészítő munkálatok, "C"-ben a terület felmérésével, a tagság felkészítésével, "S"-ben szintén a tagság előkészítésével, illetve azzal, hogy az MGTSZ vezetői tapasztalatszerző látogatásokat tettek más nagyüzemi szőlőművelést folytató gazdaságoknál. Minden a legnagyobb rendben ment, az egyetlen problémás téma a "c"-i zárkertek sorsa volt. A szőlőtelepítést ezen a területen akarták kezdeni, mivel ez volt a legalkalmasabb egy összefüggő nagyüzemi tábla kialakítására.

DK-i, ill. DNY-i fekvésű enyhe lejtő, összefüggő 140 kh terület /40 kh közigazgatásilag egy másik községhez tartozott/, a szőlő igényeinek megfelelő talajadottságok, ennél kitűnőbb helyet nem is találhattak volna. A tulajdonosok lemondását a területről azonban valahogy meg kellett oldani. Ennek érdekében még olyan furcsa ígéretet is tettek, hogy a területet kiszántják, az MGTSZ kezelésében újratelepítik és a szőlőtulajdonosok az új telepítésű szőlőből 300-400 négyszöglet saját használatra kapnak. Ez az ígéret a jegyzőkönyv tanúsága szerint elhangzott az egyesülést megelőző közgyűlésen "C"-ben. Ez a nyilvánvalóan komolytalan ígéret természetesen később elsikkadt, de mindenesetre elhallgattatta az egyesüléssel kapcsolatos egyetlen ellenérzést.*

A tényleges szőlőtelepítés már az egyesülés évében elkezdődött. Nem az előbb említett zártkerti területen, mert a tulajdonjogi problémákat nem sikerült megoldani, hanem a falutól É-ra, egy

* Megjegyzendő, hogy Nyugat-Európában a pincegazdaságok ilyen elvek alapján ujitották fel a régi szőlőterületeket. Erre hitelt adtak a parasztoknak pl. a Rajna és a Mosel vidéki borvidékeken.

szintén nagyobb összefüggő területen, mely kapcsolódik a szomszéd község termelészövetkezetének nagyüzemi szőlőtáblájához. Ez a terület enyhén északi lejtésű, homokos erdőségi talaju. Az egyesülés előtt a terv 300 kh telepítése volt, majd az egyesüléskor 400 kh. Előkészületként a járási tanács már előzetesen tanulmányt készítettett a talaj- és éghajlati adottságokról, az "s"-i szövetkezet pedig előzetes gazdaságossági számításokat végzett. Ennek alapján évi 7000-9000 Ft/kh bruttó jövedelemre számított. Az egyesüléskor még tisztázatlan volt a tájkörzet besorolása, a bükk-aljai szőlőterület még nem számított borvidéknek. A termelészövetkezet kérelmezte a borvidékké nyilvánítást, ami meg is történt 1968-ban. Így a telepítést először igen kedvező, 70%-os állami támogatással kezdhették, ezenkívül hosszulejáratu hitelt is igénybe vehettek.

Jó ütemben indult a telepítés. 1968-ban kb. 140 kh szőlő telepítése történt meg, 1969-ben újabb 60 kh, majd 1970-ben 100 kh-ral fejeződött be ez a hullám.

Összesen megvalósult tehát 300 kh szőlő telepítése. A további 100 kh azért maradt el, mert az 1970-es rendelkezések lecsökkenték a borvidékeken történő szőlőtelepítés ártámogatását 30%-ra. A telepített nagyüzemi szőlőtáblák fajtájukat tekintve igen változatosak: 100 kh leányka volt a legnagyobb tábla, 65 kh Muskat-Ottonel, 45 kh Tramini, 40 kh Semillon, 25 kh Rizling Szilváni, követi nagyságrend szerint, majd két kisebb terület 5-5 kh Medoc illetve Chardonnay.

A szőlő 1974-75-re vált teljesen termővé, ekkor a falun keresztül a szőlőtáblákhoz szilárd burkolatu utat épített a termelészövetkezet. Már ekkor szőlőfeldolgozó üzem építését tervezték, de csak 1977-ben kezdődött el az építkezés a várhegybe vájt régi borpince felett, és csak 1979-ben kezdett az új szőlőfeldolgozó üzemelni.

1975-ben a szövetkezet a Gyöngyös-Domoszlói Szőlőtermelési és Borfeldolgozó Rendszer tagja lett, de annak működésével már 1976-ban nem voltak megelégedve, így 1979-ben ki is léptek belőle. A szőlőtelepítés folytatásának gondolata végig terítéken marad, de csak 1978-ban vetődik fel újabb szőlőültetvények telepítése. Ekkor az Eger-Mátravidéki Borkombinát vörösborkomprogramjához kapcsolódva, azzal közös beruházásként újabb 100 ha telepítését tervezik, melyet 35%-65% részesedési arányban meg is valósítanak. Az elkövetkező 2 évben 20 ha Irsai Olivért és 81 ha Kékfrankost telepítenek. A telepítésnél messzemenően figyelembeveszik az erózióvédelem szempontjait, megépítik az ehhez szükséges közműveket. A beültetett terület egy szomszéd község határához tartozik közigazgatásilag, de azt már eddig is a "c"-i szövetkezet használta szántónak. Ez a majdnem sik rész a régi szövetkezet legjobb szántója volt.

Ez az új szőlő teljes egészében termővé 1983-ban vált. /Itt meg kell jegyezni, hogy az előbb említett szomszéd község, melynek határában az "uj" szőlőt telepítették "C"-től délre fekszik, rajta keresztül lehet megközelíteni "C" községet és termelészövetkezte 1978-ban egyesült az "s"-i szövetkezettel, melyhez "C" is tartozik./

1982-ben a termelészövetkezet kivágja a nem megfelelő terméseredmények miatt a "rég"i telepítésű szőlő 33 ha-ját, a Muskat-Ottonel

fajtát, mely minőségileg jót, de keveset termett /50-60 q/ha/, sok munka volt vele, és rendszeresen érte fagykár, mert igen fagyérzékeny.

A "c"-i szőlőtelepítés történetének rövid leírásából az tűnik ki, hogy az a természeti adottságokhoz való alkalmazkodás kitűnő példája, olyan példa, melynél az állami támogatás, a termelőszövetkezet és a tagság érdeke egybeesik, ahol a telepítést minden alkalommal gondos előkészítő munka előzte meg a domborzati, talaj- és éghajlattadottságok felmérésével, gazdaságossági számítások készítésével, tapasztalatcserével. Miért került mégis a "vagy mégsem?" kérdés a fejezet címének végére? A kérdőjelet a szőlőtelepítés és termesztés gondjai, elmaradt eredményei és a szőlőértékesítés jelenlegi válsága veti fel. Melyek tehát a legfontosabb problémák?

1. A telepítéssel kapcsolatos első probléma annak a kb. 100 ha zártkerti területnek a helyzete, melyet az 1967-es tervekben először még szerettek volna felújítani. A domboldal a mai napig szinte teljes egészében parlagon hever. Egy igen kis hányadát művelik még a régi gazdák, de ezek is igen öreg szőlők, felújítás nem volt. Tulajdonjogilag is teljesen vegyes ez a terület. Egy része már a termelőszövetkezet tulajdonába került, mert a tagok leadták az általuk nem művelt zártkertjeiket, más része a községi tanács tulajdonában van, mert a nem MGTSZ-tagok a tanácsnak adták le nem művelt földjeiket, harmadik része még mindig egyéni tulajdon, amit vagy művelnek, vagy nem. Itt-ott régi pinceépületek is állnak a zártkertekben.

Ez a földterület kitűnő példája annak, hogy elsősorban társadalmi tényezők és egy meglévő "rendszer" tehetetlensége hogyan állhatnak a természeti tényezők optimális felhasználásának, sőt egyszerűen a talajvédelemnek is az útjába. Meglévő információk alapján a következő módon vázolható fel ennek a résznek a sorsa:

Az 1960-as évek közepén még művelték a szőlők egy jelentősebb részét, bár a szőlőtőkék többségükben már ekkor idősek voltak, de még teremtek. A felújításra már ekkor sem került sor, a mezőgazdaságban dolgozó lakosságnak egyszerűen nem volt pénze rá, az iparban dolgozóknak pedig idejük sem volt a szőlőművelésre. Hasznót azonban még hoztak ezek a szőlők, ezért nem volt közömbös a tulajdonosoknak, milyen módon kapnak kártérítést, ha kisajátítják a területet. Ekkor hangzott el az a teljesen kivihetetlen terv, mely szerint a tulajdonosok az új szőlőből kapnak csereterületet. Természetesen egy nagyüzemileg kialakított táblát nem oszthatnak meg egyéni gazdák között. Valószínűleg ez a változat csak az indulatok csillapítására hangzott el és aki mondta, az sem gondolta komolyan.

Más módon, tagosítással a terület igénybevétele igen nehézkes lett volna és akadályozta volna az egyesülést, így a terület betelepítéséről ideiglenesen lemondtak. A művelés elhanyagolását és a felújítások elmaradását persze a terület átvételének terve önmagában is elősegítette, a tulajdonosok számítottak a kérdés előkezdésére. Pénzük sem igen volt továbbra sem, és a falu lakosságának csökkenése, illetve a férfiak ipari munkavállalása is növelte a magánparcelláktól az elidegenedést, csökkentette a művelési kedvet és időt. Néhányan, főleg az idősebb korosztályból továbbra is ragaszkodtak szüleikhez.

Az újabb szőlőtelepítés terve kb. 10 év múlva újra felhozta a zártkertek átvételének kérdését. Az üzemi meliorációs terv is kiemelten javasolta a rész cseréjét, átrendezését, megvásárlását nagyüzemi szőlőtelepítés céljára. 1978-ban a tanács a területet felmérte, feltérképezte. Ekkor tagosító bizottság is alakult. A földjükhöz ragaszkodóknak más területen ajánlottak fel földet, melyek az MGTSZ elnöke szerint igen rossz helyen fekvő, rossz minőségű földek voltak. A tulajdonjogi rendezés ekkor is kivihetetlen volt, egyszerűen nem mondtak le a tulajdonosok zártkertjeikről. Ez az erőteljes ragaszkodás a szinte már teljesen elértektelenedett szőlőkhöz sokféleképpen magyarázható. Természetesen egyik magyarázat az, hogy szeretnék tulajdonukat valahogy hasznosítani. Az is érthető, hogy az idős emberek nehezen válnak meg a kis jövedelemkiegészítéstől, a parcellától, melyek egész életükben az övék voltak, de az is biztos, hogy ezen a ponton jelenik meg és éleződik ki az a vélemény, mely a kocsmában még ma is néha elhangzik. "Eladtátok "C"-t" mondják a falu idős lakosai a volt elnököknek, hiába hozott az egyesülés utat, jobb ellátást, nagyobb jövedelmet a falunak.

Az őket "bekebelező" nagy termelőszövetkezettel szembeni ellenérzés más formában is előkerül néha, később is találkozunk majd vele. Valószínűleg azonban a zártkertekhez való ragaszkodást is motiválja, hogy a község lakosainak tulajdonában maradjon a "maradék" föld.

Mit tehetett hát a termelőszövetkezet? Új szőlőtábláit a növényvédelmi állomás szakvéleménye alapján - a volt "c"-i elnök megfogalmazása szerint - a "jó földre" telepíti, mely még szántóföldi művelésre is alkalmas lenne, és várakozik, hogy a tulajdonosok lassan elhagyják, leadják földjüket.

Amikor a "c"-i területet is irányító kerületvezetőt kérdeztem a zártkertek sorsáról azt válaszolta: "A földvédelmi törvény alapján a jövő évben ezeket a területeket újra felülvizsgálják és cserékkel, vagy egyéb módon átadják az MGTSZ-nek, vagy a községi tanácsnak hasznosításra. A községi tanács valószínűleg szintén az MGTSZ rendelkezésére bocsátja azokat." Tehát majdnem biztos, hogy ez a rész az MGTSZ tulajdona lesz, de ennek időpontja még teljesen bizonytalan. A kerületvezető szerint: "Egyelőre nem tudom mi lesz a zártkert sorsa, gondolom egy nagyobb terület kialakításával új ültetvény, vagy fásítás, ha olyan az a terület, hogy mégis valahogy hasznosuljon, ne csak gyomot teremjen. Konkrét terv még nincs." Mindenesetre, ha a közeljövőben dönteni kell, a szőlőtelepítés valószínűleg szóba sem kerül a jelenlegi szőlőértékesítési problémák miatt, annak ellenére, hogy ez a rész nagyüzemi szőlőtelepítésre minden szakvélemény alapján kitűnően alkalmas. Más gyümölcs sem igen kerül majd szóba, mert a szövetkezet párttitkára szerint: "Gyümölcsöt természetesen jelenleg a legnagyobb marhaság." Azt hiszem, hogy a kicsit kemény fogalmazásból érezhető az indulat.

2. Itt térhetünk rá a "c"-i egység szőlőtermesztésének másik, jelenleg legégetőbb gondjára. Több fórumon felvetődött és már a szakirodalomban is vissza-visszatérő országos probléma jelenik meg itt konkrét módon. Ha élesen akarunk fogalmazni azt is mondhatnánk, hogy a "c"-i szőlőtelepítés esetében alkalmazkodott az MGTSZ a természetföldrajzi adottságaihoz, de minek? Az 1983-as

év majdnem a szőlőnél produkálta azt, ami 1982-ben a szabolcsi almatermelést tette válságossá. Ez a két év rekordtermést hozott szőlőből, 1982-ben elsősorban mennyiségben, 1983-ban főleg minőségben /bár mennyiségben sem rosszat/. Az értékesítés az utóbbi időszakban nehézségekbe ütközött. A szövetkezet gyakorlatilag csak egy helyen tudja értékesíteni szőlőjét, az Eger-Mátravidéki Borkombinátnak. Ezzel a vállalattal középtávu, 5 éves szerződésük van, melyben biztosítják a szőlő teljes mennyiségének átvételét és a védőárakat. A borszőlő felvásárlási árai azonban 10-15%-kal csökkentek, az átvétel akadozott. Volt olyan, hogy egy hétre le kellett állni a szürettel és később is csak lassított ütemben lehetett folytatni. A szüret megkezdése előtt egyes fajták átvétele egyáltalán kérdéses volt. Az, hogy a szüret végül sikeresen lezajlott és elhuzódása nem jelentett nagyobb kárt, az a napsütéses őszi időjárásnak volt köszönhető. Így a cukorfok nem romlott és a rothadás nem indult meg a szüret végéig. Persze így is érte veszteség a termelőszövetkezetet, egyrészt az árak csökkenése miatt, másrészt mert az át nem vett mennyiség apadt, de képzeljük el milyen veszteség érte volna, ha esős ősz köszöntött volna be.

Mit tehet ilyen helyzetben egy termelőszövetkezet? Elméletileg nagyon sok mindent, gyakorlatilag egy monopolhelyzetű vállalattal szemben semmit. Ujra a párttitkár szavait idézem: "Ez az első eset, amikor reménytelenül szállnánk harca szerződésileg meghatározott jogainkért. Mi egyfelé értékesítjük a bort, ez éveken keresztül biztos volt, a borkombinát bevált, megbízható jó partner volt, jó árat adott, tanácsokkal látott el, most már hiába keresnénk új lehetőséget. Magunk nem birunk vele, bár megépült a szőlőfeldolgozónk, de kicsi a tárolókapacitása, máshol meg senki nem kapkod a szőlő után. Marad a kompromisszum. Mi megértjük, hogy nehéz helyzetben vannak, nincs tárolótér, nincs hitelkeretük, nem a jóindulatukon mulik mennyiért és milyen ütemezésben veszik át a szőlőt. Az is izgalmas, hogy mikor fognak érte fizetni. Mi leszállítjuk, de az is kétséges, hogy az idén megkapjuk-e az árat, mert nincs a folyószámlájukon semmi. Mit tudunk csinálni? Szaladunk fűhöz-fához, megyei tanács, szövetség, pártbizottság, mindenkit megkeresünk, aki tud valamit segíteni, tenni valamit ebben az ügyben, de tárolóteret ők sem tudnak adni, hitelkeretet ők sem tudnak adni." Ez a nyilatkozat azt is tükrözi, hogy ez a termelőszövetkezet még szerencsés helyzetben volt, nekik volt hova futniuk. A szőlőpiacon kialakult helyzet országos problémákat tükröz. Az ültetvénytelepítésekkel nem tartott lépést a feldolgozó és tárolókapacitás, az óbor exportlehetőségei romlottak, nem utolsósorban azért, mert a boripar cukrozott, rossz minőségű bort gyártott, és ezzel herdálta el jó boraink hírnevét. Ezekhez hozzájárult egy év igen magas termése, ami feltöltötte a tárolókapacitást és máris küszöbön állt a botrány. Így történhetett, hogy azért sirtak a termelők, hogy túl jó lett a termés borszőlőből. A termelőkhöz közvetíteni kell a piac értékeit, mégis megkérdőjelezhető az a mechanizmus, melyben minden szintnek van lehetősége veszteségeinek továbbhárítására, csak a termelőnek nem, és még törvény biztosította jogaiért sem léphet fel. Ráadásul ebben az esetben a rossz piaci helyzet éppen a borkombinát rossz munkájának is az eredménye. Ujra a párttitkárt idézem: "Becsapva érezzük magunkat, mi és min-

den bortermelő, mert jó néhány éve nagy a propaganda, hogy szőlőt, szőlőt, mert az kurrens cikk, piaca van, jövője van. Most pedig amikor ez a helyzet előállt, főjön a feje azoknak, akik ezt a propagandát komolyan vették."

Sokan ostorozták már azt a helyzetet, hogy a mezőgazdasági termények piacán a felvásárló vállalatoknak monopol helyzetük van. Eddig a legfőbb probléma az volt, hogy a vásárló zsebe bánja azt, hogy az árakat és a felvásárolt árumennyiséget a monopol helyzetű felvásárló vállalatok - ebben az esetben kereskedelmi vállalatok -, manipulálhatják. Itt azonban ennek egy másik hatásával találkozunk. Akadályává válhat a természeti tényezők optimális felhasználásának. Ez a termelerszövetkezet sem először járt így. Már a szőlővel is történt hasonló 1972-ben. Az "s"-i szövetkezet volt elnöke még ma emlékszik, hogy akkor nem akartak 5 Ft-ot adni a szőlő kilójáért. Többször és több órán át vitatkoztak a felvásárló vállalat vezérigazgatójával, amikor azt mondták neki: "Ide figyelj, leszünk mi még nagyok." Ekkor gondoltak először a szőlőfeldolgozó megépítésére a régi pince felett, mert így - szintén a volt elnök szavaival - "fállábu óriások" voltak. "Akkor az igazi a szőlő termesztése, ha megfelelő tároló és feldolgozó van, ha piacépes végterméket tudunk előállítani." A megépült szőlőfeldolgozó pincéje azonban a régi méretű maradt, a feldolgozó kapacitása sem elég a jelenlegi nagy terméshez, ezért az csak egy segítő selep lehet.

3. A harmadik fő probléma, ami a "c"-i gyümölcs- és szőlőtermelést akadályozza a munkaerőhiány és a munkaerő foglalkoztatásának magas költségei. Eredetileg az "s"-i szövetkezet számára az egyesülés azért volt előnyös, mert a szőlőben egész évben foglalkoztatni tudta nagy számu női munkaerejét. Autóbusszal szállították és szállítják ma is "S"-ről "C"-be, 25-30 km távolságra a női brigádokat naponta dolgozni. Az első időben még száznál több "s"-i asszony dolgozott rendszeresen "C"-ben, ma már csak kb. 40 fő. Az akkori üzemanyagárak mellett nem tűnt túl költségesnek a napi 50 km-es szállítás, bár a munkaidőkiesés már akkor gondot okozott. Manapság azonban az asszonyok szállításának és az ebéd felhordásának költségei már önmagában kérdésessé teszik a szőlő ágazat gazdaságosságát. A munkaerő pedig még így is kevés, ezért volt kénytelen a szövetkezet nyári zöldmunkák elvégzésére építőtábort nyitni. Ez szintén sok gondnal, bajjal és költséggel járt. A szüreti munkákat a nyugdíjas tagok, és a tsz-tagok családtagjai segítik rendszeresen, sőt külföldi vendégdiákokat foglalkoztatnak. A tsz jelenleg a szállítási költségek csökkentése érdekében arra törekszik, hogy "C"-ből és a szomszédos, szintén a szövetkezethez tartozó községből biztosítsa a szükséges női munkaerőt. A munkaerőhiányt ma még az okozza, hogy az ezekben a községekben élő asszonyokat a környék más termelerszövetkezetei is foglalkoztatják szőlőmunkára, azok állítólag egy kicsit többet fizetnek és korábban haza engedik dolgozóikat. Itt tehát több tsz verseng a munkaerőért, de a mi tsz-ünk vezetői optimisták, az egyik szomszéd tsz például már az idén nem gazdálkodott túl eredményesen.

Ehhez a kérdéshez kapcsolódik az a probléma, hogy manapság egyre kevesbé kifizetődőek a nagyüzemek számára a munkaigényes kultúrák. A szövetkezet párttitkára a következőképpen jellemzi a hely-

zetet: "Ott a napraforgó, ott 10 ember termeli meg ugyanezt a termelési értéket, mint a szőlőben a rengeteg asszony, az építőtábor, a 8 permetezés, a szüret alatt alkalmazott nyugdíjas családtagok stb." A munkaerő közterhei pedig folyamatosan növekednek.

A szőlővel kapcsolatban felmerülő különböző általános költségek magas szintje eddig nem tűnt fel igazán, mert a három egység közös elszámolással dolgozott, így a szőlőre is üzemi általános költséget számoltak el. Nem lehetett tehát kimutatni a szőlőtermelés igazi gazdaságosságát sem. Most, hogy egy éve különvált szervezetileg az "s"-i és a két másik üzemegység, elképzelhető, hogy a szőlő magas általános költségei rontani fogják a szőlőtermelés gazdaságosságát.

A három kiemelt probléma mellett még számos egyéb baj is volt a szőlővel.

A szőlő soha nem hozta a tervét, sőt 1981-ben veszteségesé vált. Néhány adattal szemléltetve: 1979-ben a terv 95 q/ha, a tény 57 q/ha, 1980-ban a terv 174 q/ha, a tény 85 q/ha. Egyáltalán 100 q/ha feletti átlagot csupán 1977-ben tudtak elérni. A kertészeti ágazat problémái rendszeresen visszatérő témái a közgyűléseknek, vezetőségi üléseknek. Ezek a viták odáig fajulnak, hogy például 1982-ben az egyik vezetőségi tag a következő megjegyzést teszi egy vezetőségi ülésen: "Vagy nem értünk a szőlőhöz, vagy adottságaink nincsenek meg rá". Az alacsony terméseredmények okait keresve nem szabad elfeledkeznünk arról, hogy a szőlő az időjárásra rendkívül érzékeny. Míg más növény terméseredménye 5-10%-ban ingadozik az időjárás hatására, addig a szőlő akár 60-70%-os eltérést is mutathat. Az 1974-től 1981-ig terjedő időszak pedig nem volt a legkedvezőbb a szőlőnek. Az MGTSZ dokumentumaiból is kiderül, hogy 1974-ben sok volt az eső a szüret alatt, 1975-ben jégverés pusztított, 1979-ben egész évben hideg csapadékos volt az idő, 1980-ban kevés volt a napfény, így rossz lett a cukorfok. Amikor azonban a kerületvezetőt faggattam a rossz terméseredményekről, azt nyilatkozta: "Nem biztos, hogy a legjobb volt a fajtaösszetétel, van például egy fajta, ami minőségben, cukorfokban jól terem, viszont mennyiségben nem, 60-70 q-nál megáll, pedig ma már 150, sőt 180 q termelésről beszélünk. Lehet, hogy a régi szőlők előkészítése sem volt olyan, mint amit az ember mai szemmel úgy elképzel, nem biztos, hogy korszerűen telepítettük. Biztos szerepet játszott a tapasztalat, a szaktudás, a technikai eszközök hiánya."

A végülis kivágot fagyérzékeny fajta is azt mutatja, hogy a telepítéskor a fajtakiválasztás nem volt szerencsés. Egyébként az egész Bükkalján probléma, hogy nem sikerült sajátos fajtajelleget adni a szőlőterületnek, ami az itteni viszonyoknak a legjobban megfelelné. Láthattuk, hogy ennél az üzemnél is előfordul az a másik tipikus jelenség, hogy a nagyüzemi követelmények miatt nem a klimatikus igényeinek legmegfelelőbb helyet választják a szőlőnek, a "régii" szőlőtáblákat északi lejtőkre telepítették. A közgyűlések, vezetőségi ülések jegyzőkönyveinek tanúsága szerint az első időkben gond volt, hogy az asszonyok a szőlőmetszés-sel nem tudtak megfelelően keresni, nem is a legjobb munkát végezték, hiszen hiába igyekeztek, a szakértelem hiánya még meglát-szott. Megtörtént sokszor és a mai napig is megtörténik, hogy a

helyi asszonyok és az "s"-i asszonyok vitába keverednek a brigád-beosztás, a munka elosztása vagy a munkaidő kérdésében. Vezetők és dolgozók között is voltak feszültségek, főleg olyan esetben, amikor a dolgozók nem ismerték vezetőiket, mivel azok esetleg éppen a másik üzemegységből jöttek. A szőlővel kapcsolatos összes felsorolt gondot csak növeli, hogy ez a legjobban szem előtt lévő ágazat, mivel az élőmunkaerő 50%-át itt foglalkoztatják.

A "c"-i terület egyéb felhasználása sokkal kisebb jelentőségű, mint a szőlőágazat. A múlt évig viszonylag fontos szerepe volt annak az Őszibarack-ültetvénynek, melyet még az önálló "c"-i MGTSZ telepített az 1960-as évek közepén, és amelyet tavaly teljesen kiirtottak.

Az Őszibarackot optimális területre telepítették. Az éghajlati és talajviszonyok itt kitűnőek a csonthéjasok termesztésére, a lejtőszög elég nagy, így egyéb növény termesztésére a terület nemigen alkalmas. Termett is általában elég mennyiségű és jó minőségű barack, mégis néhány sikeres évet jó néhány kevésbé sikeres, sőt veszteséges év követett. Az utolsó néhány évben már a barackos öregsége is magyarázta a rosszabb eredményeket, de - és itt újra a párttikárt idézem -: "Nem a barack, és nem is mi tehetünk róla, hogy a barack veszteséges lett, gondoztuk, trágyáztuk, mindent megtettünk vele, de nem jött az eredmény, mert a baj az értékesítési probléma volt." És ime újra az értékesítési nehézségekkel találkozunk, mint a szőlő esetében. A szövetkezet vezetői érdekes történetként idézik azt az esetet, amikor a növénytermesztési és az állattenyésztési üzemág azon vitatkozott, hogy 60 f-rel, vagy 70 f-rel számolják-e az állatok etetésére felhasznált Őszibarack kilóját, miközben a Balaton mellett 20-22 Ft-ot kértek a barack kilójáért. Nincs az a szállítási költség és kereskedelmi árrés, mely megmagyarázhatná 25-30-szoros különbséget.

Mi lesz a kivágott barackos helyének sorsa? Ez ugyanolyan kérdés, mint a zártkerteké. A meliorációs terv javaslata szerint kb. 1984-85-ben kellett volna kivágni a barackfákat, mert erre az időpontra kiöregedtek volna, és a terv a területet szőlőtelepítésre javasolta. A valóságban már 1982-83-ban kiirtották a barackost. Először csak úgy kaptak rá engedélyt, hogy ha a területet továbbra is gyümölcsösnek használják. Jelenleg a fák helyének tisztítása folyik. A szőlőtelepítés a jelenlegi piaci helyzetben egyáltalán nem tűnik gazdaságosnak, így gyeptelepítést terveznek a barackos helyén. Már meg is kapták az engedélyt a terület átminősítésére gyümölcsös művelési ágból legező művelési ágra. A telepített gyeper nem a legjobb védelem az eróziótól, ráadásul a terület kitűnően alkalmas lenne nagyértékű kulturák létesítésére, szőlőre is, és más csonthéjas gyümölcsökre is. A jelenlegi piaci helyzet és az MGTSZ munkaerőhelyzete azonban nem teszi lehetővé ezeknek a kulturáknak a bővítését, vagy bevezetését.

A meliorációs terv a szőlőn és más gyümölcsösön kívül főleg erdőművelési ágat javasol "C"-ben és csak kis területeket hagy meg szórvány szántónak, rétnak vagy legelőnek.

A termelőszövetkezet a javaslatnak megfelelően elkezdte a nagy lejtőszögű területek erdőszítését. Először még a terv elkészülése előtt, 1969-től 1974-ig volt nagyarányú erdőtelepítés, ekkor ösz-

szesen 32 ha erdőt ültettek. 1974-ben azonban az állami támogatás szünetelése miatt megtorpant ez a munka. 1977-ben a meliorációs terv összesen 156 ha telepítését ajánlja, 3 éven keresztül 12-12-12 ha-t, míg a többit 10-12 év alatt. A terv később módosult, a telepítendő terület lecsökkent 118,5 ha-ra, mert egy részét szántóföldi művelésre alkalmasnak találták. Végül gyorsabban hajtották végre a tervet, 1980-ig 44 ha erdő létesült, míg 1981-ben egy év alatt 78 ha, a földvédelmi törvény és az ahhoz kapcsolódó teljes állami támogatás miatt. Az eddig kitermelt fát elsősorban a szőlő táمبرendezéseinek készítésére használták fel.

Jelenleg a "c"-i területen 117 ha van szántó művelési ágban, és a 33 ha kivágott szőlőt is ideiglenesen szántóként hasznosítják. Ez utóbbi területen 1983-ban napraforgót vetettek. A hivatalosan is szántóterület csak igénytelen növények gazdaságos termesztésére alkalmas. Ennek megfelelően már évek óta silókukoricát és szarvaskerepet termesztenek rajta.

Rét-legelő művelési ágban főleg szórvány gyepterületek vannak, melyek sok esetben bozótosak. Tavaly szintén ebbe a művelési ágba sorolták a barackost és az eddig még soha nem termő mogyoróst, dióst. Ez utóbbi hiába terméketlen, nem vágják ki, mert az erózióvédelemnek kitűnően megfelel.

Állatállomány jelenleg a "c"-i üzemegységénél nincs, bár van egy üres istállóépületük.

A "c"-i terület jövője nagyon sok tényező függvénye. A kivágott barackos helyén telepítendő legelőre a szomszéd községben elhelyezett juhállomány fog járni, hiszen az közel esik ennek a másik községnek a határához. A kivágott szőlő helyén az újabb fajta telepítése huzódik a magas beruházási költségek és a rossz piaci helyzet miatt. A zártkerti terület sorsa még teljesen bizonytalan. A megmaradt szőlő beállottsága, minősége, fajtaösszetétele már jónak mondható. A megyei tanács felügyeleti vizsgálatának anyaga szerint az új kékszőlő telepítése kiemelkedő.

Tervek születtek a szőlőfeldolgozó üzem bővítésére, ami megoldás lehetne az értékesítési problémákra. Teljes borfeldolgozó egységet létesítenének, önálló palackozással. Ez a beruházás azonban még várat magára, mert a piacprobléma a bor értékesítését is érinti, és mert az "s"-i területen sokkal gyorsabban megtérülő beruházásokra van lehetőség.

A szőlőtermelés jövőjét illetően megoszlanak a vélemények. A párttitkár szerint az új bortörvény néhány éves átfutással országosan megoldja a jelenlegi piacproblémát, ezzel a szövetkezetét is. Ennek ellenére többek összehangzó véleménye szerint igazán gazdaságos soha nem lesz a szőlőtermelés a munkaerő magas közterhei, a szállítási költségek, a munkaidőkiesés, a munkaerő biztosításával járó egyéb költségek miatt.

Kell még néhány szót szólnunk az írásos anyagokban nem szereplő hasznosítási lehetőségekről, melyek azonban már megfogalmazódtak a tsz egyes vezetőkben. A juhtenyésztés fejlesztésén kívül felvetődött egy kecskefarm létesítésének gondolata a zárt, bozótos, szórványos gyepterületek felhasználására. Ez egyelőre csak elképzelés marad, mert a farmot megfelelő nagyságúra kell tervezni, hogy kifizetődő legyen. Erre most, amikor a cél a minél gyorsabban megtérülő beruházások megvalósítása, nincs pénz.

A másik, még beruházásigényesebb elképzelés a környezet természeti szépségeinek, történelmi emlékeinek idegenforgalmi hasznosítása.

Mivel szerencsére nem vikendházak tömegével, hanem - az ötlet tulajdonosának szavaival - : "néhány nagyvonalu létesítménnyel, a tájba illő szállodával és épületekkel" szeretnék megvalósítani, így ez még sokáig utópisztikus elképzelés marad. A szövetkezeten belül lenne ellenvélemény az idegenforgalmi célú fejlesztés ellen. A párttitkár például úgy nyilatkozott, hogy nem lesz abból semmi haszna a községnek, ha a környéken egy elkülönült idegenforgalmi egység lesz. Szerinte először a falut kell fejleszteni. A község vezetői szívesen vennék a turizmus fejlesztését a környéken. Megszólják a szövetkezetet, hogy gazdasági célokra használnál történelmi épületeket, pl. a mult századi kápolnát tatarozták és jelenleg az építőtábor ebédlője van benne, a 98 m mély törökkori kut épülete biztonsági okokból állandóan zárva van, az ugyanebből a korból származó terménytárolókat, melyeket annakidején a hegyoldalba a tufába vájtak, benőtte a bozót, a régi pincében poharazót alakítottak ki a szövetkezet vendégei számára stb. Biztos, hogy a környék természeti szépségének, történelmi emlékeinek a sorsa nagymértékben a szövetkezet kezében van. Természetes módon ők gazdasági érdekeiket szem előtt tartva, mindenesetre annak ellentmondóan viselkednek, de az eddigiekben megnyugtató módon megpróbálták azokat összeegyeztetni a természetvédelem szempontjaival. Szerencsés esetben állami támogatás is segíti ezt az igyekezetet, ahogy ez az erdőtelepítés, vagy a szőlőtelepítés esetében történt. A kifogásolt példák sem egyértelműen negatívak, hiszen még mindig jobb ha egy kápolnát tataroznak, de ebédlőnek használják, mintha elhanyagolják. Mindenesetre ezek a viták a falu vezetői és a szövetkezet között példázják, hogy kicsit még idegennek, nem sajátjuknak érzik a falu lakói a szövetkezetet.

AN EXCELLENT EXAMPLE OF THE ADAPTATION
TO THE NATURAL FEATURES IN "C" - OR NOT?

É. Perger

Summary

Our examination, started in the second half of 1983, intends to map those socio-economic factors that effect the relations of the agricultural co-operatives to their natural features in our society. Although there are numerous papers dealing with the relation of natural features and agricultural production, and there are outstanding results, too; it is a recurrent problem that these results are not used in the practice. This means that there is a great demand for another branch of examination that would put stress on the social aspect of this relation, because the possible utilization of the potentialities are the common results of numerous socio-economic factors.

At present they are the economic units where it is decided how to use the natural endowments as factors of production and of rent so it is important to examine the farms from this point of view. Do the agricultural units adapt themselves to the natural endowments of their own micro-regions? Which factors do inter-

fere with or help this fulfilling adjustment? Which of these have an important and long-lasting effect on the present situation? What urges the farms to change their producing structures and what importance have the natural features in it? Is there anything to urge the farms to protect their natural environment and to improve their disadvantageous potentiality?

The answers for them could help e.g. the examinations of the economic land evaluation. It could also show how the society can make advantages of its given natural features in the field of agriculture?

The aims of my examinations were the approaching by making case-studies, describing the economy of particular agricultural cooperatives. The first result is a larger scale study about the agricultural coop. in "S", a chapter of it is published here.

The cooperative farm in "S", lying in the surroundings of 3 communes has altogether 8084 hectare area. The membership are 1130 persons. The three territories differ very much concerning their natural endowments. One of them is "C" a territory of 800 hectares. It is a vinegrowing area.

The natural conditions of this economic unit is not suitable for ploughing. The territory has a relatively steep slope, it is slightly eroded and it has mainly forest soils. In spite of this in 1967 we find a very powerless cooperative here, engaged in field crops and receiving state subsidies. There was a great lack of manpower, because of the depopulation and of the men's taking job in industry. This made the situation worse. There were bad economic results, so there was no possibility to form the proper branch of cultivation suitable to the natural features. It would be fruit- and vine growing. Until the end of the century this was a famous vine-growing region.

In the 1960-ies a state project started to grow vine and fruit. So at the county- and district direcrices there came the idea to resurrect the old traditions of vine-growing. To obtain the necessary financial basis and to get the necessary labour force could be made sure by uniting "C" cooperative with another prospering one. The coop. in "S" seemed to be the most suitable, although it lies 25 km from "C" and there was not a common border between them. The planting of vines and the uniting was very well prepared. The planting could be started from 1968 on. They soon obtained the title "vine-growing culture". In the first step they planted vine on 300 hectares between 1968-70. Then the work stopped because the state support decreased. They waited for another favourable period, when subsidies rose again. This arrived in 1978, when another 100 hectares of vines were planted as a common investment together with the Eger-Mátravidék Viticulture Combine.

At this time they already took into account the views of soil conservation against erosion. The planting of vines in "C" is a good example for the adaptation to the natural features, where the interest of the cooperative, of its members and that of the state coincide. The concrete work has been properly prepared. But there have been emerged some other problems since then.

The first of them is the future of about a 100 hectare area where they wanted to grow vines for the first time as it had good

advantages. But this slope has not yet been cultivated. The problems of ownership have not yet been solved.

The old farmers, the inhabitants of the villages attached to their vine-yards. That was a source of extra income for them. But there is still an indisposition among the inhabitants of the villages against the large cooperative, incorporating them. They wanted to expropriate this territory. Sooner or later the closed-private-fields will be in the hands of the cooperative, but they have not yet an elaborate plan for the use of this area as the grape-growing cannot be continued here for some other reasons.

The second ardent problem is that the sale of vines are very difficult now. The situation at the vine-market in 1983 reflects that of the country's. There are not enough storing and processing capacity, the possibility of exporting old vines has deteriorated. The sale of the good produce of 1983 could be solved only by an important decline in prices. It was not so bad, because of the good weather and because by the help of their own processors they could delay the vintage. The difficulties of the sale are not only provisional symptoms; because of the monopolic position of the buyers every level has a possibility to charge their losses. Only the producers have not it. They can't fight even for their rights!

The third great problem is the lack of manpower and the high costs of their employing.

Those agricultural productions that need a lot of work and care are generally less profitable large farms - under the present regulation system. In case of "S" coop. it is made more expensive by carrying workers daily by bus. And their number is less and less.

Beside these three problems mentioned above, there were still more. This branch has never reached its plans and in 1981 it was showing a deficit. In 1982 33 hectares of vines were cut out because they did not yield well, because of being susceptible to frost. Generally at the foothills of the Bükk Mountains /Bükk-alja/ - as in "C" - it is a problem that they could not achieve a certain brand of the vine-growing territory. From the point of view of climate they did not choose the most suitable place for the vines, because of the requirements of large scale farming. At first the daily trouble of organizing the work and of the lack of professional knowledge also created tensions.

Translated by K. Nemerkenyi

A FALUSI LAKOSSÁG UTAZÁSI SZOKÁSAI ÉS A TÖMEG-
KÖZLEKEDÉSEL KAPCSOLATOS ELVÁRÁSAI HEVES MEGYE
ÉSZAKI RÉSZÉN

Dr. Tiner Tibor

Bevezető

A hazai közlekedésföldrajzi kutatások egyik hagyományos jellemzője, hogy e vizsgálatok általában a közlekedés "kinálati oldalával" foglalkoznak, s a közlekedés térbeni jelenségeinek "keresleti oldalát", annak szociális vonatkozásait alig említik /ERDŐSI F. 1980/. /Ennek valószínűleg az az oka, hogy a közlekedési szükségletek feltárása lényegesen nehezebb, idő- és munkaigényesebb feladat, mint a lehetőségek, az adott helyzet alapján végzett elemzés, az állandóan változó szükségletek miatt az elért eredmények is jobban kétségbe vonhatók, mint a kinálati oldal vizsgálatakor kaptak./

Bár a mindenkori közlekedési hálózattal kapcsolatos vizsgálatok módszertana nagy mértékben gazdagodott /pl. faktoranalízis, gráfelmélet/, ami a közlekedési rendszer--településhálózat relációban számos új összefüggés megállapítását tette lehetővé, egyre nagyobb hiányát érezzük annak, hogy nincsenek kellő mértékben feltárva egy-egy település /ill. település-csoport/ lakosságának személyközlekedési szükségletei, szokásai és az azokat motiváló tényezők.

Különösen a falusi térségekre vonatkozóan maradtak adósak a kutatások ilyen célú részletesebb elemzésekkel, holott már korábban egyértelműen beigazolódott: a falusi lakosság életkörülményeit, közérzetét alapvetően befolyásolja, mozgási lehetőségeit kisebb vagy nagyobb mértékben behatárolja a lakóhelyének személyközlekedési helyzete. A kutatásoknak e téren azért sem elhanyagolható a szerepe, mivel a lakosságtól közvetlenül kapott információk hívják fel a figyelmet a legjobban a legégetőbb közlekedési gondokra. A lakosság közlekedési magatartásának alakulása pedig már rövid távon is jelentősen befolyásolhatja - közvetve vagy közvetlenül - egy település, ill. régió fejlődési folyamatait.

A közlekedési szükségletek, szokások mind valóságühb feltárása a területi tervezést végző szervek, intézmények érdeke is. Ha ugyanis a területfejlesztési döntések előkészítésénél tulnyomórészt a kinálati oldal nézőpontjából, a már működő közlekedési rendszer sajátosságaiból indulnak ki, akkor féltő, hogy az egyoldalú információk hibás tervekhez vezethetnek, amelyek viszont a későbbiekben már nehezen korrigálhatók, s újabb feszültségforrásokat eredményezhetnek. /Pl. a vasutvonal megszüntetések egy részénél./

A vizsgálat módszere

A falusi lakosság közlekedési szokásairól, utazásainak főbb jellemzőiről kérdőívek segítségével igyekeztünk tájékozódni. A kérdőíves felmérés eredményeinek értékelésekor nyilvánvalóan figyelembe kellett vennünk a módszer természetes korlátait /pl. a mintavételtől függően a mintába bekerülő sokaság jellemzőit, a kérdések természetét, a válaszadók őszinteségét, pillanatnyi hangulatát stb./ A tapasztalatok szerint azonban a kapott információk megközelítőleg reális képet adnak a terület lakosságának utazási szokásairól, az azt motíváló tényezőkről.

Az utóbbi évek faluföldrajzi kutatásaiban gyakran találkozunk a kérdőíves felmérési módszer sikeres alkalmazásával. SÜLI-ZAKAR I. - részben BELUSZKY P. 1977-es krasznokvajdai vizsgálati módszerét követve - a Hegyközben végzett teljes körű családszintű felmérést /1980/, KÁRPÁTI Z. /1981/ a pécsi agglomeráció 24 községében vizsgálta az ipari munkásság életmódjának változásait, CSATÁRI B./1983/ a berettyóújfalui járás aktív keresőiről kapott értékes információkat ily módon. KÉRI A. /1983/ egri szociálgeográfiai kutatásaiban használta eredményesen ezt a módszert. Számos olyan külföldi vizsgálatról tudunk, amelyeket kérdőívek segítségével végeztek /ilyenek pl. Lengyelországban W. Piotrowski lódzi és Jaloniecki Wrocław környéki felvételei/, hogy csak a leglényegesebbeket említsem.

E vizsgálatok célja általában az életkörülmények, az életmód főbb ismérveinek feltárása volt, ezért a kutatók a kérdések összeállításánál a komplexitásra törekedtek. Többnyire ennek a szempontnak rendelték alá az iveren szereplő, közlekedéssel kapcsolatos kérdéseket is, amelyek vitathatatlanul fontosak voltak ugyan, de így külön hangsúlyt nem kaptak.

Jelen tanulmányban egy olyan közlekedési szempontú felmérés eredményeit tesszük közzé, amelyet Heves megye északi részének hét községében /Balaton, Bélapátfalva, Bükkszentmárton, Mikófalva, Mónosbél, Nagyvisnyó, Szilvásvárad/ végeztünk. Az államigazgatási rendszer 1984. január 1-i módosulása óta a hét község az egri városkörnyékhez tartozik, Bükkszentmárton, Mikófalva és Mónosbél Bélapátfalva társközségei, mely utóbbi a közös tanács székhelyközsége. Balaton, Nagyvisnyó és Szilvásvárad önálló tanácsu községek. A vizsgálat ahhoz a munkához kapcsolódott, amellyel a Heves megyei Tervező Vállalat intézetünket bízta meg annak érdekében, hogy minél jobban megalapozott legyen a térség hosszútávú fejlesztési terve.

Az iveren hét, személyközlekedéssel kapcsolatos kérdés szerepelt. Többségük összetett volt, ami azt jelenti, hogy egy teljesen kitöltött lapról a kérdező 19 különböző információhoz juthatott hozzá az egyéni- és tömegközlekedésre, az utazási gyakoriságra, az utirányra stb. vonatkozóan. Végül eredményben a válaszok feldolgozása után viszonylag világos

képet kaptunk arról, hogyan értékeli és érzékeli a községek lakossága lakóhelye közlekedési helyzetét, mit gondol saját napi mozgási lehetőségeiről, hogyan alakulnak utazási szokásai.

A vizsgálati mintát döntő részben az iskolás gyermekkel rendelkező családok alkották, mivel a községek iskoláiban kiosztott összesen 500 kérdőívet a gyerekek vitték haza szüleiknek. A lakosság igen pozitívan fogadta a felmérést, szinte valamennyi lap rövid időn belül, teljesen vagy részben kitöltve visszaérkezett. A duplumok kiszűrése /ti. többször a testvér is vitt haza ívet/ után 478 értékelhető lap maradt. Lényegében ennyi családról nyertünk információt.

A hét község lakónépessége együttesen 9802 fő volt /1983/, a kérdőíveken 2202 lakosról kaptunk információt, ami 22%-os, elég kedvező mintaátlagnak felel meg. Egy ívre átlagosan 4,6 fő jutott, ez azt jelenti, hogy a megkérdezettek között jelentős volt a nagycsaládok aránya, és az idősebb, nyugdíjas korú népesség /nagy szülők/ tekintélyes hányada is bekerült a mintába. A községenkénti arányokról az 1.táblázat tájékoztat.

Általában nem kerültek be a mintába az egyedülálló fiatalok és öregek, a gyermektelenek, a községbe máshonnan bejáró dolgozók. /Bár pl. Bükkszentmártonban önkéntes tanári segítségével lényegesen több kérdőívet osztottak szét a lakosság körében, mint amennyire az iskola kis létszámából lehetett következtetni./

A felmérés tapasztalatai

1. A térség tömegközlekedési hálózatának főbb sajátosságai

A falucsoport az Eger-Ózd-Kazincbarcika háromszögnek nagyjából a közepén helyezkedik el /1.ábra/. Valamennyi község viszonylag közel van Egerhez, és a 25.sz. másodrendű főútvonalhoz, így megyei szinten a térség hálózati helyzete kedvező /a legmesszebb levő Nagyvisnyó is csak 35 km-re van a megyeszékhelytől/.

Lényegesen nagyobb differenciák vannak azonban a falvak között a tömegközlekedési lehetőségek tekintetében:

- A hét község közül vasuttal csak négy rendelkezik /Bélapátfalva, Mónosbél, Nagyvisnyó és Szilvássvárad./

- E települések vasuti hálózati helyzete - Eger közelsége és a közvetlen összeköttetés ellenére eléggyé rossz. A 69 km-es Eger-Putnok mellékvonal kedvezőtlen vonalvezetése, a kívánatos-tól messze elmaradó műszaki paraméterek és a nagy állomássűrűség /3,5 km/állomás/, igen alacsony átlagos utazási sebességet /24,9 km/óra/, így hosszú utazási időt eredményeznek. /Pl. Nagyvisnyóról Egerbe több mint másfél órát./ Mindehhez ritka járat-szám és sok esetben kedvezőtlen indulási időpontok tartoznak. Ezen a helyen a hétvégi, Debrecenből Szilvássváradig közlekedő kirándulóvonat sem változtat. Mikófalvának a hálózathoz való kikapcsolása /1982/ sem eredményezett lényeges utazási időcsökkenést.



1. ábra. A vizsgált terület elhelyezkedése

1 = beépített terület; 2 = közut; 3 = vasutvonal; 4 = közös tanácsu községeket elválasztó határ; 5 = közös tanácsu községek közös határa; 6 = megyehatár

1. táblázat: A kérdőíves felmérés
mintanagysága községenként

Község	Lakónépeség /1983/	A kérdőíves vizsgálatban résztevők száma /fő/	%
Balaton	1439	322	22
Bélapátfalva	3312	697	21
Bükkszentmárton	427	144	34
Mikófalva	986	257	26
Mónosbél	502	102	20
Nagyvisnyó	1295	181	15
Szilvásvárad	1841	499	27
Összesen:	9802	2202	22

- A térség tömegközlekedése a vasutinál lényegesen jobb autóbusszközlekedésen alapul. A terület szorosan vett autóbusszközlekedési tengelyében csak Mónosbél, Bélapátfalva és Szilvásvárad fekszenek. Megfelelő járatsűrűség révén e települések Egerrel való közvetlen kapcsolata kedvező. Nagyvisnyó járat-számértékei lényegesen alacsonyabbak, mint Szilvásváradé. Balaton, Bükkszentmárton és Mikófalva "forgalmi félárnyékba" szorulnak.

- Nagyvisnyó és Szilvásvárad a Heves megyei és a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei Volán vállalatok hálózatának találkozási pontjában fekszenek, ezért a községekből /főleg Szilvásváradról/ ózd elérhetősége kedvezőbb, mint Egeré. Kazincbarcikára lényegesen több közvetlen járat van Szilvásváradról és Nagyvisnyóról, mint Bélapátfalváról vagy Mónosbélről.

- A Budapest - Jósvafő közvetlen autóbusszjárat érinti a forgalmi tengely négy községét.

- A forgalmi félárnyék falvaiból Ózdra nincs közvetlen járat, még az iparvárostól alig 25 km-re fekvő Balatonból is csak a borsodnádasdi lemezgyárba és fehérneműgyárba közlekedő, munkakezdéshez igazodó autóbusszjáratok vannak.

- Az 1982 óta üzemelő Mikófalva - Bélapátfalva vonatpótló autóbusszkapcsolat /napi 8 járáttal/ csak 2/3 részben igazodik a bélapátfalvi vonatindulásokhoz, és mindössze két esetben megoldott az egri járatokhoz való közvetlen csatlakozás.

2. A helyi lakosság utazási szokásai

A kérdőíves felmérés adatai egyrészt tükrözték a községek közlekedési rendszerének fentemlített sajátosságait, másrészt számos olyan tényezőre hívták fel a figyelmet, amelyekre eddig a régió közlekedési hálózatát alakító szervek, közlekedési vállalatok - ilyen jellegű vizsgálatok híján - kevés gondot fordítottak.

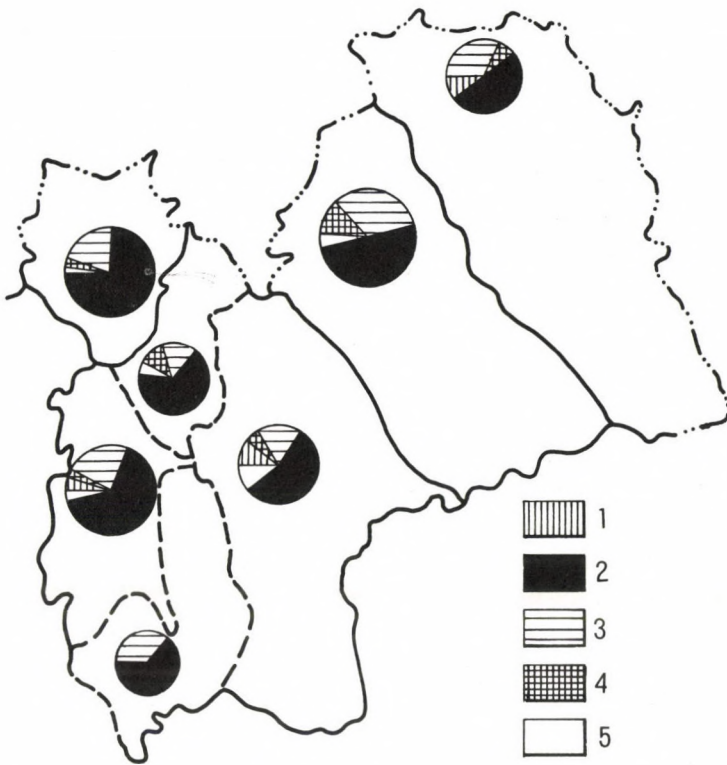
A munkabajárás /ingázás/ eszközére vonatkozó kérdésre nagyjából az előzetes várakozásnak megfelelő válaszok érkeztek /2.ábra/. A megkérdezettek 75-100 %-a autóbusszal jár dolgozni. Alacsony /10% körüli/ a vonattal /Bélapátfalva, Nagyvisnyó/, és a személygépkocsival /Szilvásvárád/ bejárók aránya. Mónosbélből nincs vonattal ingázó sem Egerbe /ritka járatszám és hosszú utazási idő miatt/, sem Bélapátfalvára /ritka járatszám és kis távolság miatt/. Sajátos vonás, hogy a Mónosbélről, Szilvásváradról és Nagyvisnyóról autóbusszal bejárók között magas /61-68%-os/ a vállalati, TSZ, illetve egyéb közületi busszal utazók aránya. Ez arra utal, hogy az ingáztató vállalatok, TSZ-ek ily módon is erőteljesen törekszenek a munkaerő megtartására.

/Pedig ezt a magas arányt a menetrendszerű járatok viszonylag sűrű, reggeli és késő délutáni üzemeltetése - Szilvásvárád-ra Mikófalvára - nem indokolná./ Szilvásváradon és Bélapátfalván a válaszadók több mint 30%-a helyben dolgozik, ami a kedvező foglalkoztatási lehetőségekből /pl. cementgyár, erdőgazdaság/ adódik. /A kérdésekre a megkérdezettek 6-11 %-a nem válaszolt./

Érdekesebb válaszokat kaptunk a lakóhely tömegközlekedési színvonalát értékelő kérdéseinkre.

A vasutal is rendelkező 4 községben a többség mind a vasuti, mind az autóbussz közlekedést "jó"-nak minősítette s csak 14-28 % jelölte meg a "vasut: közepes; autóbussz: jó" választ. A vasutal nem rendelkező községek általában közepes színvonalúnak tartják tömegközlekedésüket. A legtöbb "rossz" minősítés Mikófalváról és Nagyvisnyóról érkezett. Az előbbi község igen nehezen emésztí meg vasutjának - és Egerrel való közvetlen vonatkapcsolatának - elvesztését, az utóbbi fokozottan érzi megyeszéli helyzetét. Végeredményben a válaszok tükrözték a községenkénti autóbusszjáratszám különbségeket és azt, hogy a vasut megléte még mindig jelentős rangot ad a községeknek, s elvesztése sokszor a közlekedési lehetőségek tényleges szűkülésével, a falu településhálózati értékének csökkenésével járt. /Itt a megkérdezettek 3-12 %-ától nem érkezett válasz./

Meg kell jegyezni, hogy a csupa "jó" minősítést adó többség véleményében jelentős arányú a realitásoktól távolabb álló szubjektivitás, mivel akik menetrendszerű, vagy vállalati



2. ábra. A községekből ingázók járműhasználat szerinti megoszlása

1 = vonattal; 2 = menetrendszerű autóbusszal; 3 = vállalati, tsz, közületi stb. autóbusszal; 4 = személygépkocsival; 5 = egyéb járművel bejárók aránya

buszt használnak, azok egy része nem tett különbséget a minősítést illetően, nem foglalkozik a vonatközlekedéssel, ezért jónak tartja azt. Nem érdeklík tartósan a közlekedés gondjai a helyben dolgozók egy részét sem, főleg ott, ahol az alapelátás jórészt biztosított és ritkábban kerül sor hosszabb utazásra. Ez az összefüggés a munkahely és a minősítések közötti összevetés során elég erősen megmutatkozott.

További sajátosság, hogy a legkritikusabban a szellemi foglalkozású lakosok /pl. tanár, vezető beosztásúak/ és a közlekedésben dolgozók minősítették lakóhelyük közlekedési helyzetét, ami valószínűleg a magasabb elvárást támasztó réteg, ill. a szakmai berkekben jártas foglalkozási csoport bíráló szemléletét tükrözi.

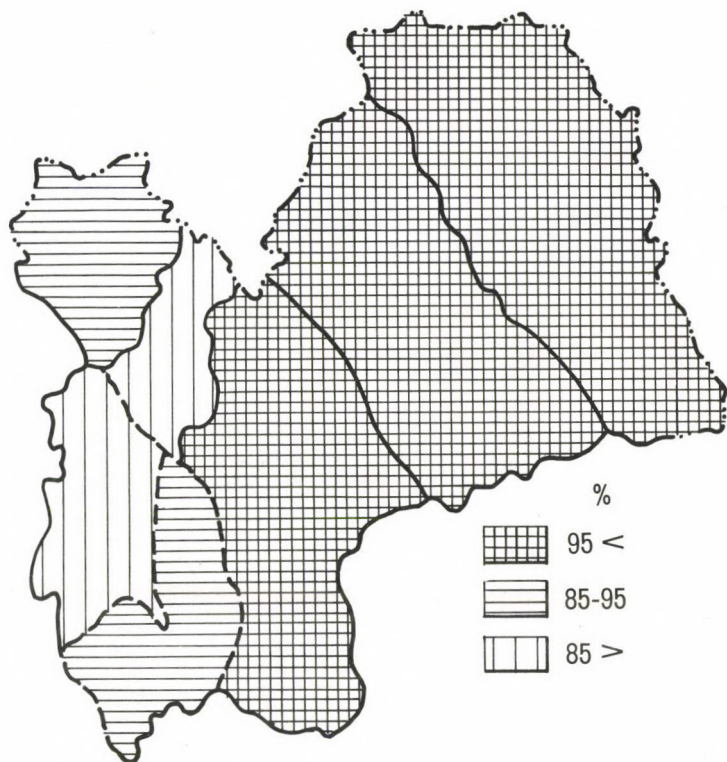
A tömegközlekedés főbb kedvezőtlen vonásaiként a vonatonál a hosszú utazási időt /52-64 %/, az autóbusznál a magas menetdíjat /37-75 %/ jelölte meg elsőnek a legtöbb válaszadó /2.táblázat/. Jellemző, hogy az Egertől való távolság függvényében nő a hosszú vasuti utazási időt kifogásoló aránya /legnagyobb Nagyvisnyón, 64 %/. A magas viteldíj gyakori említése azt jelzi, hogy a nagyarányú emelés sokkhatással volt az évtizedekig rendkívül olcsó tarifákhoz szokott utazóközönségre. Az alacsony díjtétel "szociális juttatás" jellegének megszűnése, úgy tűnik, még elég hosszú ideig éreztetni fogja hatását a falvak tömegközlekedésében.

Az autóbuszközlekedés kedvezőtlen vonásai között második helyen a kényelmetlen utazás /a közlekedési tengely településeinél, 13-26%-ban/, a ritka járatszám /a vasuttal nem rendelkező falvaknál, 13-38 %-ban szerepel. A mikófalviak Eger közvetlen vasuti elérhetőségének megszűnését érzékeny járatszámcsökkenésként érzékelik, holott "csak" közvetlen utazási lehetőségük távolságának beszüküléséről van szó /Eger helyett BÉlapátfalvára/. Ez a településből kiinduló utazásokat mindinkább a közös tanács székhelyközsége felé orientálja.

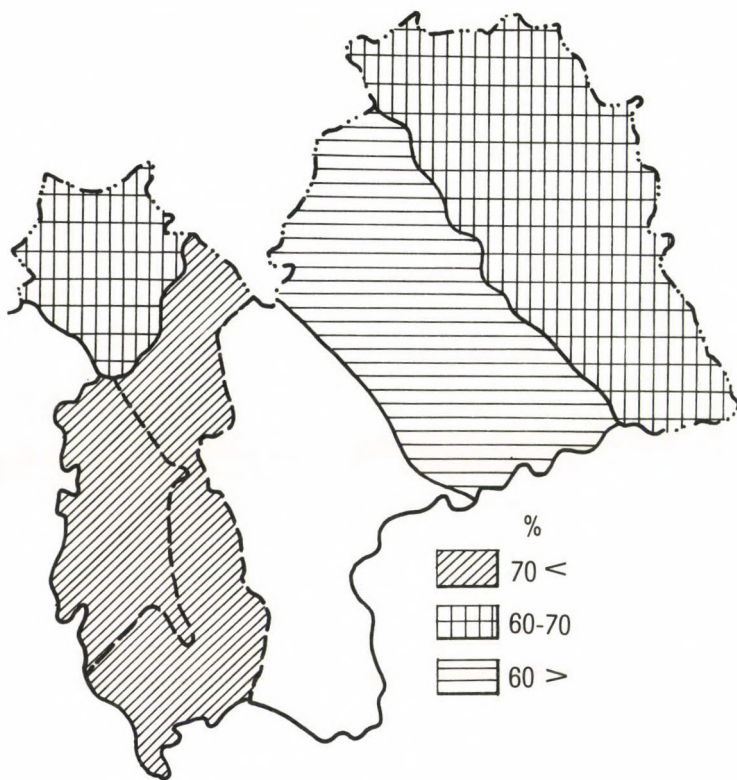
A forgalmi félárnyékban fekvő településeken /főleg Balatonban/ említették gondnak a hétvégi járatok Egercsehin és Bekölcén át vezető kerülő útvonalát, amely 1-1,5 órás autóbusz-utazást jelent a községből Egerig.

Érdekes képet mutat az utazási célok és gyakoriságok vizsgálata. A feleletek alapján valamennyi községből Egert szinte mindenki felkeresi havi 1-2 alkalommal, 84-97 %-ban bevásárlás ügyintézés, egészségügyi ellátás igénybevétele céljából /3.ábra/. Valamivel kisebb arányban keresik fel BÉlapátfalvát, nemcsak a tanácsi székhely társközségeiből, hanem Balatonról, Nagyvisnyóról és Szilvássváradról is. Az utazások gyakorisága itt nagyobb, havi 3-5 alkalom /4.ábra/. A célok itt is bevásárlás, ügyintézés, orvos, fodrász /az esetek 84-98 %-ában/.

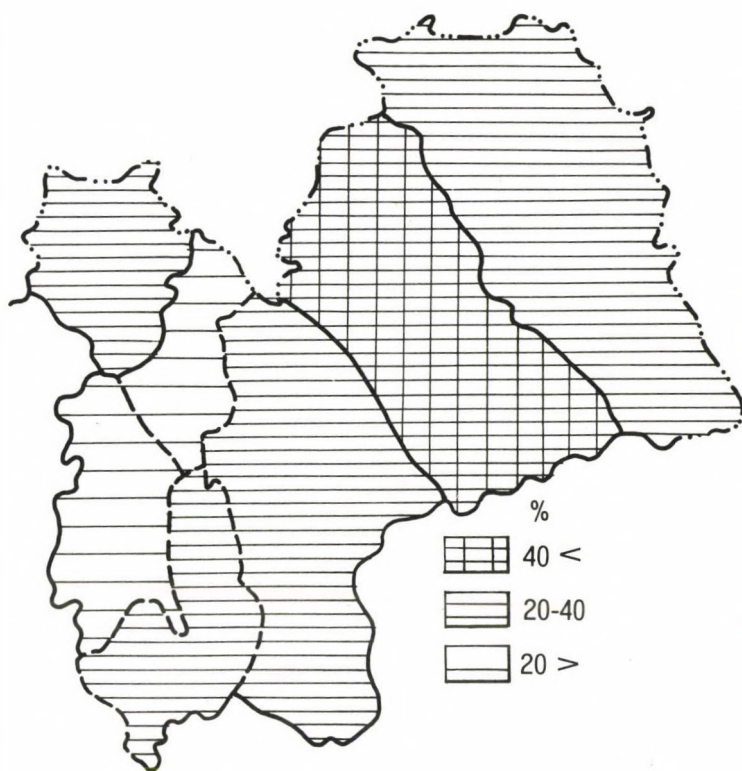
A három önálló tanácsu községből lényegesen kisebb arányban keresik fel Ózdot, mint BÉlapátfalvát /5.ábra/. Az egyéb települések felkeresési gyakorisága ritka, elsősorban rokonlátogatás, üdülés, szórakozás stb. célokkal. Lényegében valamenyny falura érvényesül Eger erős tömegközlekedési vonzása, amelyet BÉlapátfalva, mint kisebb centrum, csak bizonyos határokig képes mérsékelni. A megyeszékhely hatóerejét nem csökkenti Szil-



3. ábra. Az Egerbe rendszeresen utazók aránya a mintában, községenként [%]



4. ábra. A Bélapátfalvára rendszeresen utazók aránya a mintában, községenként [%]



5. ábra. Az Ózdra rendszeresen utazók aránya a mintában, községenként [%]

2.táblázat: A tömegközlekedés kedvezőtlen vonásainak rangsora a lakosság véleménye szerint*

Vonatközlekedés

Község	Kedvezőtlen vonás				
	Kedvezőtlen indulási időpontok	hosszu utazási idő	kényelmetlen utazás	ritka járatszám	magas menetdíj
Bélapátfalva	4	1	5	2	3
Mónosbél	4	2	5	3	1
Nagyvisnyó	4	1	5	2	3
Szilvásvárad	5	1	4	2	3

Autóbuszközlekedés

Község	Kedvezőtlen vonás					
	kedvezőtlen indulási időpontok	hosszu utazási idő	sok kitérő	kényelmetlen utazás	ritka járatszám	magas menetdíj
Balaton	4	5	2	6	3	1
Bélapátfalva	4	5	6	2	3	1
Bükkszentmárton	3	4	6	5	2	1
Mikófalva	5	6	4	3	1	2
Mónosbél	3	5	6	2	4	1
Nagyvisnyó	4	5	6	2	3	1
Szilvásvárad	3	5	6	2	4	1

* A legkedvezőtlenebb az 1-es érték, majd a 2-es, 3-as stb.

vásvárad és Nagyvisnyó esetében az sem, hogy a tömegközlekedési lehetőségek a megyehatáron túli városok felé /Ózd, Kazincbarcika/ sok esetben jobbak. Ezzel ellentétben Balatonnak - előnytelen hálózati helyzete következtében - nincs közvetlen autóbusszkapcsolata Ózddal, holott az utazások gyakorisága alapján erre fokozott igény lenne.

A nem munkabajrást célzó utazásoknál - az autóbusz 56-82 %-os dominanciája mellett - jelentős szerepet kap a személygépkocsi /14-28 %/, és kis részben a vonat is /11-18 %/. A gépkocsihasználattal gyakorisága arányos a személygépkocsival rendelkezők számával, ami főleg a jövedelmi helyzet függvénye. Általában a nagyobb településeken magasabb a személyautó használati aránya /25-28 %/, mint a Béalapátfalvához tartozó falvaknál /itt 14-23 %-os/ /6.ábra/.

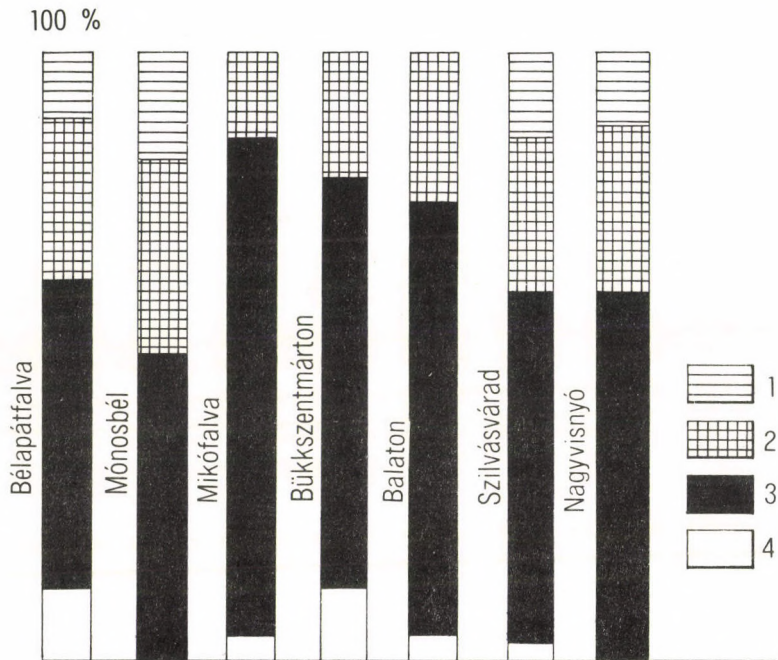
A fokozatos benzináremelkedések a személygépkocsi-használatra csak gyenge fékező hatást gyakoroltak. Bár a megkérdezettek 60-70%-a valamivel ritkábban használja járművét, lényeges csökkenésről csak 20-25 % tájékoztatott. A lépcsőzetes áremelés mintegy hozzászoktatta a gépkocsitulajdonosokat a jármű növekvő üzemeltetési költségeinek elviseléséhez.

Utolsó tesztkérdésünk arra vonatkozott, hogy mennyiben változtak a lakók utazási szokásai a tarifaemelések után. A válaszok alapján arra lehet következtetni, hogy a régióban gépkocsival rendelkezők 56-64 %-a ugyanannyiszor utazik, mint korábban. Ez a csoport az, amelyben sokat találunk a viszonylag jól fizetett szakmák képviselőiből /pl. bányász, kőműves-kisiparos, gépkocsivezető, autószerelő/. A gépkocsival rendelkezők, de tömegközlekedési eszközzel is kevesebbet utazók főleg a közepes vagy alacsonyabb jövedelemmel rendelkezők csoportjából kerülnek ki /pl. üzletvezető, lakatos, műszerész, nyugdíjas/. A gépkocsival nem rendelkezők esetében is összefüggés mutatkozik részben a foglalkozás, részben a foglalkozás helye és az utazási szokások között. Itt viszont már azok vannak többségben, akiknél a tarifaemelés ritkább utazáshoz vezetett /arányuk 52-55 %-os/. Ennél a csoportnál jelentkezik a legfeltűnőbbben az, hogy nem fokozatos, hanem drasztikus volt a viteldijemelés, s ez jelentős mozgáskorlátozó tényező maradt számukra.

Kitöltendő, üresen hagyott sorok formájában érdeklődtünk a lakosságtól a tömegközlekedéssel kapcsolatos egyéb észrevételekről és javaslatokról. A rovatot a megkérdezettek közel fele töltötte ki. A válaszokból kitűnt, hogy

- Béalapátfalva központként való funkcionálását nehezíti, hogy a társközségekből nem lehet megközelíteni a délelőtti és kora délutáni órákban tömegközlekedési eszközzel a községet; a buszjáratok nem igazodnak az iskolakezdés- és végzés időpontjaihoz.

- Egerből este fél nyolc után már nem lehet megközelíteni autóbusszal közvetlenül a hét község egyikét sem. Ez főként Bükkszentmártont, Mikófalvát és Balatont sujtja, mivel a későbbi vonathoz nincs autóbusszcsatlakozás.



6. ábra. A nem munkabajárási célú utazásoknál használt közlekedési eszközfajták megoszlása községenként /%/

1 = vonattal; 2 = személygépkocsival; 3 = autóbusszal; 4 = egyéb járművekkel utazók aránya

- Különösen alacsony a buszjáratszám a hétvégén. Ekkor már a koradélutáni órákban elmegy az utolsó busz a megyeszékhelyről a legtöbbször községbe.

- A munkakezdéshez igazított, reggelente sűrített járatok Béalpátfalván, Mónosbélen és Szilvásváradon rendszerint zsufoáltak, kényelmetlen utazást téve lehetővé.

- Mikófalván igen sok viszontkérdést tettek fel /"miért vették el a vonatot?/, ami bizonyára a lakosság időbeni és kellő mértékű tájékoztatásának hiányaira vezethető vissza. /A pályarövidítés indoklásával itt terjedelmi okok miatt nem foglalkozunk/.

Összegzés és néhány gondolat

Az észak-hevesi falvak lakosságától a kérdőíves felmérés során kapott információk és a helyben szerzett tapasztalatok néhány lényeges probléma megfogalmazására sarkallnak.

A vizsgálat során bebizonyosodott, hogy a községekben a lakosság személyközlekedési igénye magas szintű, pontosabban lényegesen magasabb szintű annál, mint amelyet a térség jelenlegi tömegközlekedési rendszere kielégít. Különösen a forgalmi félárányékban fekvő falvakra igaz ez a megállapítás. Minden napos igény lenne például, az immár "városkörnyéki" községek-ből Eger óránkénti megközelíthetősége /este nyolc óra után is, oda-vissza relációban/, vagy Béalpátfalva félóránkénti elérhetősége társközségeiből. Nem is szóltunk a falukörzet belső, távolságitól elkülönített közlekedési rendszerének megteremtéséről, mint követelményről és a megyén túli kapcsolatok bővítésének szükségességéről. E kívánalmak megvalósítása, úgy tűnik még hosszú ideig irreális marad, pedig a térség általános fejlődésének egyik fő biztosítója lenne a jól szervezett tömegközlekedési hálózat. Irreális azért, mert a környék - és általában a falukörzetek - többnyire egyoldalúan város-és vasutállomás orientált /ill. munkahely célállomás/ autóbuszközlekedési rendszere máig őrzi és konzerválja a munkabájt - mint "elsődleges népgazdasági érdek" - abszolút dominanciáján alapuló forgalomszervezés jegyeit, sőt, ennek kizárólagos, egyéb érdekekkel alig-alig foglalkozó formáját. /ez a szemlélet a hétvégi, feltűnően kevés autóbuszjárat-indításban tükröződik a legjobban, de a hétköznap délelőtti és kora délutáni 1,5-3 órás holtidők is erről tanuskodnak/.

Az ingázás szükségleteihez idomuló forgalomszervezési elven még csodálkozni sem lehet, mivel az valószínűleg szerves része volt /és maradt/ annak a falusi fejlődést háttérbe szorító területfejlesztési -, ill. inkább városfejlesztési - politikának, amely a falusi tömegközlekedés fejlesztési céljait a városnál eleve lényegesen alacsonyabb színvonalu személyszállítási rendszer kialakításában látta. /Másképp aligha képzelhető el, hogy csak az 1980-as évek elejére lehessen azzal "büszkélkedni", hogy hazánk minden 200 lakosnál nagyobb községe be van kapcsolva a menetrendszerű autóbushálózatba és hogy már a közszolgálat helyi autóbuszjárat üzemel - ami nem túl sok/. Mindezt lényegesen korábban kellett volna hírül adni...

A falusi lakosság ily módon "kordában tartott" utazási igényei oda vezettek, hogy falvaink lakói - a tömegközlekedési eszközök használatának gyakoriságát illetően - még ma is jóval alacsonyabb közlekedési kultúrával rendelkeznek, mint amelyet az ország fejlettségi szintje indokolna. Ezt a megállapítást a korábbi, Borsod-Abauj-Zemplén megyei vizsgálatok tapasztalatai is igazolni látszanak /TINER T. 1982./

A lakosság viszonylag ritka utazási lehetőségeihez a falusi motorizáció alacsony foka és lassu terjedése járul /sokszor még a közvetlen városkörnyéken is/, ami tovább gátolja a falvak zártságának csökkenését, az ország gazdasági-társadalmi vérkeringésébe való bekapcsolódásukat.

Nehezíti a megoldást a Volán-vállalatok önfinanszírozás elvén alapuló gazdasági szabályozása /"tömött buszok" érdekelt-sége/, és a falusi térségek igényeihez alkalmazkodó közepes, ill. kis méretű személyszállító járműpark szinte teljes hiánya. És akkor még nem is szóltunk az autóbusszközlekedési rendszer szervezeti sajátosságainak negatív hatásairól /pl. a szervezeti keretek megteremtése megállt a városi, ill. járási székhelyszintnél, : kisebb közigazgatási egységekre, falukörzetre nincs kidolgozva semmiféle hatékony megoldás/, és a tarifapolitika ellentmondásairól /a városlakónak jár az olcsóbb jegy és bérlet/.

Számos ellentmondást kell tehát megszüntetni annak érdekében, hogy ne a viszonylag mostoha közlekedési viszonyok jelentsék a falvak fejlődési folyamatában a szűk keresztmetszetet.

Addig is azonban meg kellene oldani olyan gondokat, mint pl. az autóbusszjáratok egymáshoz és a vasuti menetrendhez való igazítása, a járatindításoknál az iskolakezdés idejének figyelembevétele.

Az ilyen kisebb forgalomszervezési intézkedések a vállalat érdekét is szolgálnák, és a lakosság is érzékelhetné utazási körülményei javulását.

IRODALOM

- BELUSZKY P. 1977 : Krasznokvajda - egy alsófoku központ /?/
gondjai a Csereháton -- Földr.Ért. 26.pp. 349-386.
- BERÉNYI I. 1983 : Szociálgeográfiai kutatások Lengyelországban
-- Földrajz a Szocialista Országokban 1. MTA FKI Bp.,pp.
11--15.
- CSATÁRI B. 1983 : A berettyóújfalui járás aktiv keresőről készült életkörülményvizsgálat néhány tanulsága -- Területi
Kutatások 6. MTA FKI Bp., pp. 31-39.
- ERDŐSI F. 1980 : A közlekedésföldrajz kartografikus vizsgálati módszereinek alkalmazási problémái a regionális kutatásokban -- Tanulmányok a területi kutatások módszertanából, Közlemények 27. MTA DTI Pécs, pp. 87-110.

- KÁRPÁTI Z. 1981 : Változások a vidéki városi és városkörnyéki ipari munkásság életmódjában -- Területi Kutatások 4. MTA FKI Bp., pp. 29-43.
- KÉRI A. 1983.: A helyi társadalom és a lakófunkció területi kapcsolatának néhány sajátossága Egerben -- Földr. Ért. 32. pp. 203-216.
- SÜLI-ZAKAR I. 1980: A Hegyköz faluföldrajzi vizsgálata -- Studia Geographica 3. KLTE Debrecen, 132 p.
- TINER T. 1982 : Borsod-Abauj-Zemplén megye falvainak közlekedési ellátottsága és ennek szerepe a lakosság életkörülményeinek javításában -- Egyetemi doktori értekezés /kézirat/, Bp. 135 p.

THE TRAVELLING CUSTOMS OF RURAL POPULATION
AND THEIR EXPECTATIONS IN CONNECTION WITH THE PUBLIC TRANSPORT
IN THE NORTHERN PART OF HEVES COUNTY

T. Tiner

Summary

Although the methodology of the surveys concerning traffic-network, has been enriched in the last years /e.g. factor analysis, theory of graphs/, we feel an increasing deficiency because there are no detailed surveys about the needs of the populations' passenger-traffic, about their customs and about the motivating elements in some settlements and in some groups of settlements.

We wanted to substitute for this lack, so we tried to get information about the traffic customs of the rural population with socio-geographic methods /punctually by the help of questionnaires/ in seven communes of the northern part of Heves county. The villages are lying near to the centre of the county, Eger.

From the questionnaires we have obtained 19 different kinds of information about the individual and public transport, about the frequency of travels, about their directions, etc... From the results we can get to know how the local population consider and feel the communication connections and what do they think about their daily possibilities for traffic.

From the answers we drew the conclusions, that the claim of the population is substantially higher than the present communication system of the territory can fulfil. It would be a daily claim e.g. to reach Eger in every hour from the villages, lying already in the outskirts, and the central settlement Bélapátfalva, in every half on hour. There is also need for an inner traffic-system, distinct from the long-distance one, within the micro-region.

The bus traffic-system of this area - and it is the same for most of the rural environments - has been still preserving the old customs; namely the absolute dominance of transport to work, as a primary interest of the national economy. The traffic rules

also follow this practice. This principle, and the technical development plans of the public transport park have been and still remained the part of the policy that overshadowed the rural development and gave help to the development of large towns. This observe the developing aims of rural traffic of the passangers' traffic system on a lower level, than that of the towns.

As the travelling demands of rural population were kept well in hands and as there was a low level of motorization in the vil- lages, the population of communes, as far as the frequency of using public transport is concerned, had a much lower travelling culture even in the 80-ies as the development level of the coun- try would account for. Besides, the traffic policy also increased the disadvantages. It is true that in many cases the unfavourable traffic network gives the narrow cross-section in the developing process of our villages.

Translated by K. Nemerkenyi

VASUTHÁLÓZATUNK 1945 UTÁNI VÁLTOZÁSÁNAK
NÉHÁNY GAZDASÁGFÖLDRAJZI KÖVETKEZMÉNYE

Dr. Erdősi Ferenc

Vasuthálózatunk tulnyomó része a legkülönbélebb területi-politikai érdekek által befolyásoltan az első világháborúig elkészült. Az önkényuralom idején épített fővonalaink irányának meghatározásában Bécs igyekezett érvényesíteni az osztrák birodalmi érdekeket – bár nem mindig sikerrel –, a kiegyezés után viszont a magyar állami érdekeknek megfelelően, a transzverzálisokat mellőzve a regionális és provinciális érdekekkel szemben, Budapest Bécs pandanjává fejlesztésének szándékával a fővárosi malomipari lobbynak kedvezve és eredményesen megküzdve a folyamhajózás versenyével, szélsőségesen monocentrikussá formálódott a fővonalhálózat. Az egész Kárpát-medence egyközpontu hálózatszerkezetének hátrányait csak századunk elején ismerték fel, de csupán módosításához volt idő a világháborúig, átalakításához már nem. Az egyes vidékek közlekedési feltárásában nagy szerepet játszó mellékvonal-hálózat elemei, a "helyiérdekű vasutak" a finoman rétegzett provinciális és lokális területi érdekek harcának eredményeként születtek meg a múlt század végétől.

Csupán néhány egészen rövid – általában bányák, folyami kikötők elérését lehetővé tevő – szárnyvonal, meg az új államhatár által szákvonalhelyzetbe kerül fehérgyarmat-szatmárnémeti vasutat az összefüggő MÁV hálózathoz kötő fehérgyarmat-kocsordi vonal épült a két világháború között. Nem annyira a beruházható tőke hiánya, mint inkább az a – már a századfordulón több tanulmányban kimutatott – felismerés, hogy a forgalmi igényekhez képest túl sűrűre sikerül a hálózat és így a kislevegalmu mellékvonalak jó része ráfizetéssel működik, volt oka a megtorpanásnak! Uralkodóvá vált az a nézet, hogy miszerint nem hogy további vonalakkal gyarapítani, hanem ritkítani kellene a vicinális hálózatot, annál is inkább, mert az 1930-as években a gépkocsiközlekedés már bizonyos mértékig reális alternatívát képezhetett a tömegközlekedésben. Ennek ellenére a MÁV nem volt hajlandó a hálózatamputációra, mert azt tartotta, hogy tevékenysége az egész országot szolgálja, és ezért azt nem lehet a magánvállalatokéhoz hasonlóan kizárólag üzemgazdasági szempontból megítélni, vonalaik létéről ilyen alapon dönten, már csak azért sem, mert "... a beléje fektetett tőke a nemzeti vagyon integráns része, amelyre ügyelni elsőrendű nemzeti érdek, nem is szólva arról, hogy mindegyik állami vasut. állagát, egész üzemvitelét honvédelmi érdekek is szabályozzák".* Nem feledkeztek meg az érvelők az élet- és vagyonbiztonság feltételeiről, az üzembiztonságról mint közérdekről sem. A MÁV szakértői az előző körülményeken kívül még azzal az indokkal utasították el az egyes mellékvonalak forgalmának megszüntetésére tett javaslatokat, hogy az azért nem célravezető megoldás, mert a vasut. üzemelési ráfordításainak legalább a 70%-a állandó költség /állószerkezők, a forgószerkezők egy része, a személyzet még

* Magyar Közlekedési Monográfia.- Pátria, Bp. 1937.



1. ábra. Magyarország vasúthálózatának genetikus térképe

nyugdíjaztatása esetén is/, ami akkor is kiadást jelent az államvasutak részére, ha megszüntetik rajtuk a forgalmat. /A pálya elbontása, a sinek, épületek eladása akkor még fel sem vetődött! / Tehát a MÁV nem akart egyes vonalak felszámolása árán megszabadulni a mindig ujratermelődő deficittől, azt tartva, hogy a "tesztére szabott" racionalizálásnak "minden hozzá nem értő, külső, akár hatalmi, akár érdekképviselőti, akár esetleg tetszetős jelzőszavakat kergető beavatkozás csak árt." Ugyanakkor a MÁV nagyon elhanyagolta a kisforgalmu vasutvonalakat, nem került sor nagyszabásu, átfogó rekonstrukciójukra, csupán a forgalom, a pályák üzemeltetése érdekében feltétlenül szükséges legfontosabb fenntartási munkákra korlátozódott tevékenysége.

I. A néhány vonalra szorítkozó vasutépítés és a fővonalhálózat korszerűsítése a felszabadulás óta

Annak ellenére, hogy az 1950-es évek voluntarista gazdaságpolitikájával konkordánsan, a valóságtól elrugaszkodó nagyvonalúsággal egyes szakemberek hatalmas vasuthálózat-fejlesztési programot dolgoztak ki, mindennekelőtt a létjogosultabb közuti gépjárműközlekedés esélyeinek ismeretében a kormányzat volt annyira józan, hogy nagyobb szabásu hálózatbővítéshez nem fogott hozzá, sőt a még valóban szükséges néhány pálya /pl. a bátaszék-mohácsi, tolna-paksi, baja-keceli stb./ építését is leállította -, igaz, elsősorban pénzügyi nehézségek és nem tudatos közlekedés-ágazati politika miatt.

Eltekintve a mindössze néhány km-es, a bányatelepeket a fővonalhoz csatlakoztató szárnyvonalaktól /melyek többségén személyszállítás nem is folyt/ mindössze két olyan 20-30 km közötti vasutvonal épült a felszabadulás óta, amelynek elvileg joggal tulajdoníthatunk helyi jelentőséget a térség gazdasági életében és településeinek fejlődésében.

1. ábra. Magyarország vasuthálózatának genetikus térképe

I. Az 1945 /lényegében 1914/ előtt épült vasutvonalak, az őket létrehozó fő érdek szerint: 1 = az osztrák birodalmi érdekek szerint épült Pest-Buda-centrikus fővonalak; 2 = az osztrák érdekek szerint épült transzverzális fővonalak; 3 = a magyar állami érdekek szerint épült Budapest-centrikus fővonalak; 4 = a magyar érdekek szerint épült transzverzális fővonalak; 5 = a helyi érdekü vasutak; 6 = az 1945 előtt villamosított vasutvonal; II. Az 1945 utáni változások: 7 = az 1945 óta épült vasutvonalak; 8 = az 1945 óta villamosított vasutvonalak; 9 = az 1959 óta megszüntetett normál nyomtávu vasutvonalak /a megszüntetés évével/; 10 = az 1954 óta megszüntetett fontosabb keskeny nyomtávu /többségében gazdasági/ vasutak /a megszüntetés évével/; 11 = a megszüntetésre javasolt normál nyomtávu vonalak; 12 = a kisforgalmu normál nyomtávu vonalak, melyek fenntartása távlatilag problematikus; III. A vasutvonalak teljesítmény szerinti kategóriája /a legutóbbi átépítés, ill. leromlás eredményezte állapot alapján/: 13 = elsőrangú fővonalak; 14 = másodrendü fővonalak; 15 = mellékvonalak

Az egyik a budapest-pécsi fővonalból ágazott ki és kifejezetten Dunaujváros kiszolgálására épült. Mivel Dunaujváros elődje, Dunapentele a fővonalból kiágazó pusztaszabolcs-paksi vicinális mellett feküdt, részben csak e gyenge szállítóképességű pálya egyik /Pusztaszabolcs-Előszállás közötti/ szakaszának első osztályúvá átépítésére volt szükség, részben ki kellett egészíteni a Rétszilas-Előszállás közötti új első osztályú pályarész építésével. Ez tette lehetővé, hogy mind Budapesttel, mind az ipari üzeimi kocsz- és fűtőszénellátásban nagy szerepet játszó mecseki szénmedencével a lehető legrövidebb vasuti kapcsolatba kerüljön Dunaujváros. Itt tehát az ország legnagyobb új ipari központjának és legrangosabb "szocialista városának" kiszolgálására létesítették a vasutat. Ezzel szemben a Tiszaug és Kunszentmárton közötti vasutat a Közép-Tiszavidék jobb és bal parti része közötti közlekedési összeköttetés javítása érdekében építették meg, mégpedig a háboru utáni újjáépítés idején. Ezen a közlekedéspolitikai lépésen ma több szempontból is csak csodálkozni tudunk:

- Kunszentmártontól É-ra légvonalban 42 km-re Szolnoknál fővonalra, D-re 25 km-re Csongrádnál a Tisza két partja között vasuti mellékvonali összeköttetés létezett már évszázada, ill. félévszázada, miközben az országban ennél jóval égetőbb összeköttetések hiányoztak.
- Az építkezésre éppen az ország anyagilag legnehezebb helyzetében került sor, amikor még az újjáépítésre sem volt elég eszköz.
- Mivel mellékvonali minőségben épült meg a pálya, az országreszek közötti tranzitforgalomban sem szánhattak neki különösebb szerepet.

A vasut legegységertelműbb nyertese Kunszentmárton kellett volna hogy legyen, mivel háromágu mellékvasuti csomóponttá lépett elő. Mégsem vált azonban a vasut e mezőváros igazi fejlesztő erejévé, hiszen az utóbbi évtizedekben odatelepitett ipari üzemek és egyéb létesítmények ellenére a lényegében stagnáló /népességű/ településeink közé tartozik.

Az elsősorban fővonalakon végrehajtott pályarekonstrukciók és villamosítások következtében, valamint a pályaátépítések által lehetővé vált gyorsvonati összeköttetések révén főleg a budapesti irányú összeköttetés minősége javult /gyorsabb közlekedés és szállítás nagyobb befogadóképességű vagonokkal/, kedvezve a szállítási igényes termelőüzemek telepítésének és üzemeltetésének, az idegenforgalomnak, a távolsági ingázásnak stb. /l. ábra/.

Kiemelkedő a személyforgalmi kapcsolatok szempontjából néhány jelentősebb vidéki város /elsősorban kisebb megyeszékhelyek/, mint Zalaegerszeg, Makó, Baja, Szekszárd, Sopron, Salgótarján gyorsvonati összeköttetésének megteremtése Budapesttel, a transzverzális irányú gyorsvonati összeköttetések közül a pécs-szegedi előnyeit élvezhetik az olvan városok mint Baja, Kiskunhalas, továbbá Bátaszék, Bácsalmás, Mélykut, Jánoshalma, Kiskunmajsa nagyközségeik.

II. Kisforgalmu vasuti mellékvonalak felszámolása

1. A hálózatcsonkítás időbeli folyamata és térbeli jellemzői

Hazánkban 1959-ben kezdődött meg a rövidebb szárnyvonalak felszámolása. Ha az 1984-ig eltelt negyed évszázadot periodizálni akarjuk, úgy a Közlekedéspolitikai Konceptió megszületésének évét, 1968-at mindenképpen határkönek kell tekintenünk, így lényegében 3 időszakot különíthetünk el. Az első időszak mind a normál, mind a közhasználatu keskenynyomtávu hálózatban a legkisebb változást idézte elő. A Konceptió hatása a legerősebben az 1970-es évek közepéig tartott, majd az 1970-es évek vége felé erősen alábbhagyott az amputációs tevékenység, az 1980-as évek elején pedig már alig került sor további vonalak likvidálására. Mivel a Konceptió idején felszámolásra ítélt pályáknak mintegy harmada még üzemel, noha a Konceptiót 1976-ban elvileg ismét meg erősítették, a leépítésekben tapasztalható megtorpanást lehetetlen nem a közuti közlekedés tartósnak ígérkező, a vasuti közlekedést jóval felülmuló megdrágulásából, energiahordozó struktúránk, ellátásunk alakulásából, a KM-ben levont konzekvenciákra gondolni /1. és 2. táblázat/.

Végső soron az ország vasuti személy- és teherforgalmának nagyobbik részét hordozó fővonalhálózat teljesítőképességének, megbízhatóságának fokozása érdekében történt korszerűsítés mellett a legegyértelműbben a Konceptióban lefektetett "differenciált fejlesztés" elvének megfelelően 1984-ig 32 – a MÁV által gazdaságtalannak minősített – normál nyomtávu, kisforgalmu pálya megszüntetésére /felépítményük teljes felszedésére, alapépítményük szétbontására/ összesen 635 km hosszúságban került sor.

Vasuthálózatunk változásának területi képét az 1. ábrán szemléltethetjük, sűrűségének változását 1963–1980 között megyei bontásban a 3. táblázat tartalmazza. A térképvázlatról kitűnik, hogy az eddig megszüntetett pályák tulnyomó része az ország periférikus területein található, de a változást területi egységekben is tetten akartuk érní, mégpedig a hálózatsűrűségi mutatók változásából.

Összehasonlításra természetesen csak pontosan és azonos elvek alapján megállapított adatok alkalmasak. Mivel a KSH az 1970-es évek eleje óta nem közöl vasutsűrűségi adatokat, csupán az 1963. és 1969. évi származik a Statisztikai Évkönyvből, az 1980. évit a MÁV Tud. Kutató Intézet által megyei bontásban megadott hosszadatokból és a KSH által publikált 1980. évi területi, valamint népességi adatokból számoltuk ki. A három év összevetése alapján kételyeink vannak egyes adatok megbízhatóságáról. Semmi-vel nem lehet magyarázni Bács-Kiskun, Békés, Csongrád, Szabolcs-Szatmár, Borsod-Abauj-Zemplén, Hajdu-Bihar megye hálózatának sűrűbbé válását 1963–1969 között, mivel ezekben nem következtek be megyehatár-, ill. területváltozások, amelyekkel a kimutatott hálózatgyarapodás magyarázható lett volna. Hogy összehasonlíthatatlan adatokról van szó, az kiderül az országos adatokból is, amelyekből arra a képtelenségre következtethetnénk, hogy a 6 év alatt hosszabb vasutvonalak épültek. Éppen így értelmezhetetlen az 1980. évi adat a korábbihoz viszonyítva Borsodban, Csongrádban és Pest megyében is, mert ezekben nem változott sem a vasut-

1. táblázat: Az 1959–1984 között megszüntetett normál nyomtávu vasutvonalak /MÁV-adatok/

Vasutvonal	Megye	Hossz- sza /km/	A megszüntetés időpontja
Körmend–Pinkaminszent	Vas	10	1959. szept. 30.
Szőreg–Vedresháza	Csongrád	6	1959. szept. 30.
Szombathely–Bucsu	Vas	11	1959. dec. 31.
Bácsalmás–Ólegyen	Bács-Kiskun	20	1960. szept. 30.
Bácsalmás–Csikéria	Bács-Kiskun	12	1960. okt. 31.
Meggyespuszta–Alsóörs	Veszprém	11	1969. dec. 31.
Veresegyháza–Gödöllő	Pest	11	1970. jul. 1.
Sellye–Drávasztára–Zaláta	Baranya	9	1970. dec. 31.
Kétegyháza–Elek	Békés	7	1970. dec. 31.
Harkányfürdő–Drávaszabolcs	Baranya	8	1971. jun. 30.
Baja–Gara	Bács-Kiskun	19	1971. nov. 30.
Kisujszállás–Dévaványa	Szolnok–Békés	30	1971. dec. 31.
Kaba–Nádudvar	Hajdu-Bihar	10	1971. dec. 31.
Veszprém külső–Meggyes- puszta	Veszprém	11	1972. márc. 31.
Fábiánsebestény–Árpádhalom	Csongrád	9	1972. szept. 30.
Baja–Hercegszántó	Bács-Kiskun	31	1972. dec. 31.
Kisvárda–Baktalórántháza	Szabolcs-Szatmár	27	1973. dec. 31.
Moha-rakodó–Kincsesbánya	Fejér	4	1973. márc. 31.
Sármellék–Zalaszentgrót	Zala	33	1974. máj. 25.
Sárvár–Répcevis	Vas	41	1974. máj. 25.
Szombathely–Rum	Vas	22	1974. máj. 25.
Hetényegyháza–Kerekegyháza	Bács-Kiskun	9	1974. dec. 31.
Zalabér–Batyk–Bajti elág.	Zala–Vas	38	1975. jun. 1.
Mezőtur–Turkeve	Szolnok	16	1975. szept. 1.
Tokod–Sárisáp	Komárom	8	1976. jul. 31.
Pécs–Harkányfürdő	Baranya	32	1976. aug. 31.
Kaposvár–Szigetvár	Somogy–Baranya	51	1976. dec. 31.
Nagyatád–Barcs	Somogy	39	1976. dec. 31.
Cegléd–Hantháza	Pest	20	1978. dec. 31.
Kapormérő–Középrigóc	Somogy	11	1983. dec. 31.
Zalalövő–Bajánsenye	Zala–Vas	19	1980. dec. 31.
Nagyharsány–Beremend	Baranya	11	1983. dec. 31.

2. táblázat: A MÁV felszámolt vasutvonalainak* hossza időszakonkénti bontásban

Időszak	Felszámolt MÁV vasutvonalak típusok szerint					
	Normál nyomtávu vonalak		Keskeny nyomtávu közhasználatu vonalak		Keskeny nyomtávu gazdasági vasutak	
	km	%	km	%	km	%
1. 1959–1967 évek között	59	9,3	74	17,1	318	31,3
2. 1968–1975 évek között	346	54,5	203	46,9	511	50,3
3. 1976–1984 évek között	229	36,2	156	36,0	187	18,4
Összesen:	635	100,0	433	100,0	1016	100,0

* A más vállalatoknak, közületeknek /erdőgazdaságok, állami gazdaságok stb./ átadott szakaszok nélkül

3. táblázat: A normál nyomtávu vasuthálózat sűrűsége megyénként
1963-1980 között /KSH és MÁV adatok alapján/

Megye	A 10 000 lakosra jutó a 100 km ² -re jutó vasutvonalak építési hossza km-ben					
	1963- ban	1969- ben	1980- ban	1963- ban	1969- ben	1980- ban
	Baranya	10,2	9,9	8,8	9,2	9,2
Bács-Kiskun	11,0	12,6	9,4	7,5	8,6	6,4
Békés	10,4	13,7	10,3	8,2	10,9	7,9
Borsod-Abauj-Z.	6,6	8,0	5,6	6,9	8,6	6,2
Csongrád	7,9	8,7	6,9	8,1	9,0	7,4
Fejér	12,5	12,1	11,6	10,8	10,8	10,8
Győr-Sopron	9,8	9,7	8,6	9,7	9,7	9,2
Hajdú-Bihar	9,3	9,6	8,6	7,8	8,2	7,6
Heves	7,9	7,8	7,9	7,5	7,5	7,5
Komárom	7,9	7,6	6,6	10,1	10,1	9,5
Nógrád	9,0	8,9	9,1	8,4	8,4	8,4
Pest	5,4	5,4	5,2	7,0	7,3	7,3
Somogy	17,6	17,7	13,8	10,5	10,5	8,4
Szabolcs-Szat- már	9,0	9,9	8,4	8,5	9,8	8,4
Szolnok	10,5	10,6	9,9	8,4	8,5	7,9
Tolna	10,0	10,0	11,3	7,2	7,2	7,2
Vas	14,2	14,1	9,3	11,9	11,9	7,9
Veszprém	12,3	12,2	11,2	9,6	9,6	9,3
Zala	10,6	10,5	8,5	8,6	8,6	7,1
Budapest	1,2	1,2	1,0	43,4	45,7	46,2
Ország	8,0	8,4	7,1	8,7	9,3	8,2

hálózat, sem a terület. Mindezek miatt csak az 1963. és 1980. évi adatokat érdemes összevetni, de aprólékos elemzéshez, pontos következtetésre aligha alkalmasak. Annyit azonban biztonsággal megállapíthatunk, hogy az egységnyi területre vetített sűrűség a legnagyobb mértékben Vas, Somogy, Zala, Bács-Kiskun, Baranya és bizonyos fokig Békés megyében csökkent. A lakossághoz viszonyított sűrűség csökkenése területileg az előbbihez hasonlóan oszlik meg, de az eléggé általános lakosságfogyás következtében a legtöbb olyan megyében is negatív a változás, amelyeket nem érintett a hálózatamputáció.

2. A gazdaságtalanság megállapításának ellentmondásai és kérdőjelei

Kétségtelen, hogy nem tartozik a legkönnyebb feladatok közé az egyes vasutvonalak gazdaságosságának megítélése, mivel az eredmény attól függ, hogy egyrészt milyen szinten vizsgáljuk a jelenséget, másrészt meg attól, hogy milyen költség- és bevétel-tényezőket szerepeltetünk a mérlegben, tehát, hogy milyen ráfordításokat és hozadékokat állítunk szembe egymással, mint ahogyan az sem közömbös, hogy az adott időpontra jellemző adatokból kiinduló statikus számítás, vagy hosszabb idősor adatait figyelembe vevő dinamikus elemzés produkálta-e az eredményt. Tapasztalataink szerint a gazdaságosságot firtató tanulmányokban meghatározó volt a vállalati /MÁV/ gazdasági érdek érvényesítése, vagyis az a szándék, hogy az Államvasutak megszabaduljon a számára ráfizetéses vonalaktól, és csak kivételes esetekben /pl. stratégiai fontossága, vagy jelentősebb ipari üzemet kiszolgáló pályáknak/ adtak kegyelmet, hajoltak meg a magasabb érdek előtt. Igaz, hogy az országos érdek is szintetikus – részben szociálpolitikai és "társadalomüzemeltetési", részben finansziális – államháztartási szempontokat tartalmazó – kategória. Vagyis azon túl, hogy az állami bevételek gyarapítása, az államháztartás egyensúlyba hozása, hiányának csökkentése, megszüntetése is az egész ország érdeke, de ugyancsak érdeke az állampolgárok jó közérzete /társadalmi komfortérzete/, amelynek alakításában komoly szerepe van a korszerű, a kényelmet is szolgáló infrastrukturális ellátottságnak, így a tömegközlekedésnek is –, mégpedig olyan áron, hogy ne fogja vissza az egész társadalmi-gazdasági fejlődésre multiplikátorként ható általános kommunikációt.

Azonban még ha nem is emelkedünk a makrogazdasági, illetve össztársadalmi nézőpontra, hanem csupán a MÁV vállalati, sőt – az egyes vonalakat önmagukban nézve – üzemgazdasági szintjén próbáljuk megítélni a gazdaságosságot, akkor sem látszik egyértelműen indokoltnak a végrehajtott valamennyi hálózatcsonkítás. Már az is történelmi paradoxonnak tűnik, hogy a megszüntetettek között aránytalanul sok a viszonylag későn, az 1910-es évek elején épült, tehát viszonylag fiatal pálya. Bár természetesen nincs minden esetben szoros korreláció a pálya kora és minősége között, hiszen a régieket is felújították, de nagy általánosságban mégiscsak feltételezhető, hogy műszaki szempontból sem egyenértékű a régebben /tehát a legkevésbé korszerűen/ létesített, majd többször felújított pálya a későn /korszerűbben/ létesített, általában azóta csak egyszer felújítottal. Még jobban kételyeket ébreszt az elbírálás objektivitásával szemben az a tény, hogy a

közlekedésgazdasági szakemberek véleménye is gyakran ellentmondó. Most csupán illusztrációként a balatonszentgyörgy-türjei vasut példáját említjük meg.

A vonalat jól ismerő, a MÁV Szombathelyi Igazgatóságán, ill. Zalaegerszegen dolgozó vasuti szakemberek 1968-ban gazdasági elemzést végeztek, amelyben egyebek között kimutatták, hogy a teher szállítás az 1950-60-as években mutatósan növekedett /az 1955. évi 201 árutonnakilométer/km/nap-ról 1967-re 429 átkm/km/nap-ra/ és ha volt is az időszak végén kisebb visszaesés a feladott áruk mennyiségében, az a krónikus vagonhiánynak és nem a fuvaroztatási szándék gyengülésének volt az eredménye. Ugyancsak majdnem megduplázódott a személyforgalom is. A vasutas team kimutatta, hogy mennyire rászorul a vasuti szállításra, a zalaszentlászlói vasuti rakodóra a vindornyaszőlői tőzegbánya és a a kőbánya, melyet az akkori tervek szerint országos jelentőségű, évi 1 millió tonna kapacitású nagyüzemmé kívántak fejleszteni, de azt is, hogy féltucat mgtsz létesített óriási, részben exportra szállító gyümölcsültetvényt, melyek termőre fordulásával jelentős tétellel növekszik a vonal teher szállítási feladata. Kiváltképpen Zalaapáti állomás forgalmának felfutását /megháromszorozódását/ prognosztizálták, ahol a gyümölcsön kívül a Borforgalmi V. pincészete, a malom, valamint a vonzaskörzetébe tartozó dióskáli téglagyár fejlesztésének hatásával is számoltak.

A pálya szerepét a nyári idényben a Zalaegerszeg-Balaton közötti intenzív személyforgalommal is aláhúzták. Részletes számításaik olyan eredményt hoztak, hogy a teher szállítás évente majdnem 13 millió Ft-tal kerülne többre közúton, mint vasuton, amitől messze elmarad a közúti személyszállításnak a vasutinál évente 866 ezer Ft-tal kisebb költsége. /A közúti szállítási költségadatokat az AKÖV szolgáltatta, tehát nem a szerzők által kalkulált értékeket állítottak a vasutra vonatkozó hivatalos adatokkal szembe./ Így összességében a forgalom közútra terelése esetén várható évi többletköltséget 12 050 199,- Ft-ban állapították meg. Tehát a vasut olcsóbságát bizonyították anélkül, hogy a vasut tovaggyűrűző előnyeit, pl. a fővonalatlalásból eredő hasznot, az alimentációt figyelembe vették volna.

Azért is elgondolkoztató ez a kimutatás, mert olyan elavult, csekély sebességet engedélyező mellékvonalról volt szó, amelyen a korszerűtlenség következményeként a fajlagos üzemeltetési költségek a teher szállításban a MÁV hálózati ágazatának több mint kétszeresét tették ki!

A szerzők végső következtetéseként nem a forgalom közútra terelését, hanem a vasutvonal korszerűsítését tartották az észszerű, gazdaságosabb megoldásnak, amely viszonylag rövid időn - az ajánlott két változattól függően 2-3. éven - belül megtérül.

Egy év mulva a KPM utasítására a Zala megyei Forgalom Szervező Bizottság racionalizálási vizsgálatot végzett. A Zala megyei Tanács VB mind 1970-ben, mind az 1971. évi határozatában a vonal meghagyása mellett foglalt állást. A MÁV Közlekedéspolitikai Főosztálya arra hivatkozva, hogy 1969 óta csökkent a forgalom, 1973-ban ismét elrendelte az újbóli gazdaságossági vizsgálatot és erőteljes meggyőző munkával, az utépitéshez nagyobb hozzájárulás ígéretével, valamint a MÁV által szolgáltatott adatok alapján kimutatott évi 4,5 milliós ráfizetésre hivatkozva megszerezte a megyei tanács hozzájárulását a megszüntetéshez,

amit 1974. május 25-én végrehajtottak. Azóta a vonal két végén, a még az 1960-as években végrehajtott rekonstrukció eredményeként erősebb felépítménnyel rendelkező, két rövid szárnyvonalon tovább közlekednek a vonatok /Zalaszentgróttól Zalabér-Batyk felé mind személy- mind teherforgalmat, Sármellék-Balatonszentgyörgy között csak teherforgalmat hordozva/, a közöttük levő pályát viszont elbontották, hiába tiltakoztak ellene a vasut nélkül maradt települések a legkülönbözőbb fórumokon. /A lakosság tehetetlenségében az intézkedéssel szembeni indulatának látványos megnyilvánulásokban is helyt adott./ Még nyolc év elteltével is felhozzák, hogy a MÁV tendenciózusan csak a napközben közlekedő, tehát az ingázók által igénybe nem vett vonatokon végzett utasszámlálást, hogy bizonyítsa a kicsiny forgalmat, miközben a kora reggeli és esti vonatok tele voltak utassal. A lakosság nemcsak a drágább és kényelmetlenebb utazási kényszerre "ítéltetést" sérelmezi, hanem pl. azt is, hogy most átszállás nélkül több faluból nem tudnak eljutni a megyeszékhelyre, Eger-szegre.

3. A hálózatcsonkítás országos következményeinek területgazdasági szempontu értékelése

Egyet lehet érteni a trianoni országhatár által elvágott, a legközelebbi magyarországi csomópontig csupán néhány kilométeres, egy-két falvat érintő vonalmaradványoknak még az 1968. évi Konceptió előtti történt felszámolásával /Körmend-Pinkamindszent, Szőreg-Vedresháza, Szombathely-Bucsu 1955-ben, Bácsalmás-Ólegyen, Bácsalmás-Csikéria 1960-ban - összesen 59 km hosszúságban/, bár egyik-másik talán mint csupán teherforgalmat szolgáló, közvetlenül az országos hálózathoz csatlakozó iparvágány szolgálhatta volna a környék mezőgazdasági, erdőgazdasági és elszórtan előforduló ipari üzemének /pl. kendergyár, fűrészüzem/ szállítási igényeit. Nem tartjuk megnyugtatónak, eléggé körültekintőnek viszont a hosszabb, önálló mellékvasutvonalak tömeges megszüntetését. Lehet, hogy a MÁV-nak, mint az ország egyik legnagyobb vállalatának a vállalati érdekei így kívánták, de regionális gazdasági-területfejlesztési szempontból meggondolatlanak tűnik egyes vidékeket, megyéket különlegesen sújtani a vonalmegszüntetésekkel. Kifogásolni való, hogy éppen az ország hátrányos helyzetű, zömében alacsony termőképességű dombvidékein, a Zselichen, Dél-Somogyban, Vas és Zala megyében került sor ilyen koncentráltan erre a gazdasági és a kulturális életet szegényítő lépésre. Ezekben, a főként savanyu és sovány, erőziótól is sújtott talaju vidékeken, ahol a gazdaságok jövedelmezősége ugyis alacsony és a termelés kisebb-nagyobb állami támogatásra szorul, ahol a falusi térségek népességcsökkenése nemkivánatos mértéket öltött, a stabilizálás eszköze a közlekedés javítása kellett volna, hogy legyen, mégpedig úgy, hogy a vasutak mellett és nem azok helyett tették volna teljessé a minden falut felfűző uthálózat és autóbushálózat kiteljesítésével. Ehelyett azonban az történt, hogy a "forgalom közutra terelésével", a többszöröseire növekedett a termények és a felvásárolt műtrágya, vetőmag, gép stb. szállítási költsége, az ígért "kulturáltabb" személyközlekedés helyett be kell hogy érje az előregedett lakosság a jóval drágább, a vonathoz képest alacsonyabb komfortszintű /fűtött váróterem, WC

nélküli/, az időjárásra jóval érzékenyebb és a meghibásodástól, természeti vis maioroktól gyakrabban sujtott, megbízhatatlanabban közlekedő buszokkal.

Egyértelműen ki kell, hogy mondjuk a vonal megszüntetések után 5-8 évvel /tehát a szélsőséges indulatok lecsillapodása után kellő "kijózanodási időráhagyással"/, interjúk alapján végzett szociológiai vizsgálataink eredménye alapján, hogy a vasut megszüntetések, a közuti közlekedésre utaltság csak elmélyítette, fokozta a hátrányos helyzetet. A részletes vizsgálatok során ennek rengeteg konkrét példáját ismertük meg. Itt csupán az illusztráció kedvéért említünk meg néhány jellemzőt:

a/ Meg kellett szüntetni olyan szállítási igényes üzemeket, amelyek helyi nyersanyagra települtek és helyi környékbeli munkaerővel dolgoztak.

Mivel súlyukhoz képest kevésbé értékes természetes építőanyagok /tégla, agyag, kő/ közuti szállítása a felhasználókhöz, ill. a feldolgozó üzembe nagyobb távolságra nem kifizetődő, lényegében le kellett mondani hasznosításukról /Csepregen a téglagyár/.

Egyes, helyhez kötött nagytömegű - mezőgazdasági - nyersanyagok, mint pl. a fa, gyümölcs viszont vannak annyira értékesek és ugyanakkor oly nagy szükség van rájuk, hogy most a drágább közuti szállítással jut el a távolabbi feldolgozókhöz /Csepregen, Zalacsányban megszünt a fűrészüzem, ill. a fafeldolgozó/. Még súlyosabbak az üzem megszüntetések szociálpolitikai hatásai a dolgozók elbocsátása, ill. megszokott munkahe-lyüknek mással való felváltása következtében, már csak azért is, mert ezek az elmaradott területek amúgysem bővelkednek jó kereseti lehetőséget biztosító munkahelyekben.

b/ Más, ugyancsak helyi nyersanyagot feldolgozó üzemek működését a vasut felszámolása után azért nem szüntették meg, mert termelvényeik pótolhatatlanok, ezért annak ellenére, hogy krónikus szállítási gondok s a magas szállítási költségek rontják gazdasági eredményüket, a fenntartásukhoz fűződő politikai érdek felette áll a gazdaságossági racionalitásnak. Ilyen pl. a görcsönyi téglagyár, mely számára a vasut elvesztése azért is eredményezett fokozottabb veszteséget, mert korábban iparvágánya révén a közuti rakodási-fuvarozási költségektől is mentesült, most viszont a 15 km-re levő Mecsek-alja-Cserkut állomáson kell berakni a távolabbi építkezésekhez megvásárolt téglát, kirakni az Észak-Dunántulról érkező szenet. Ennek következtében a gyár szénfuvarozási költsége a tizszeresére nőtt! A közutra szorultság miatt erősen szükíteni kellett piacterületét. Míg a közvetlen vagonba rakodás idején a téglát 150-250 km-re is bevőre talált, a vegyes /közuti-vasuti/ szállítási móddal együttjáró átrakások következtében a likacsos szerkezetű, vékonyfalú falazóblokk a türethetlenségig rongálódott, töredezett, ezért át kellett térni a gépkocsival történő szállításra, ennek drágasága pedig a közelebbi értékesítésre ösztönzött. - A zalaapáti malom is tovább működik, de gépkocsival kénytelen továbbszállítani a lisztet a sármelléki vasuti teherrakodóhoz.

Egyelőre még működik ugyan a felszámolt szigetvár--kaposvári vonal mellett az almamelléki, gálosfai és bőszenfai fűrészüzem, de fennmaradásuk az elviselhetetlen nagyságúvá nőtt szállítási költségek következtében bizonytalan. Az eleki téglagyárat éppen a vasut felszámolása előtt korszerűsítették, napi 2-3 vagonnyi szállítási igényt támasztott volna a MÁV-val szemben.

Szinte megbénította a Zalabér-Batyk-Sárvár vasut felszámolása az ódorfai /korábban évi 10 millió db-ot termelő/ téglagyárat, a zalavégi /mikosdpusztai/ lengyárat /évi 6 ezer t forgalmat bonyolított le saját iparvágányán/, a gércei takarmánykeverőt. A zalalövő--bajánsenyei vasutat kénytelenek nélkülözni a pankaszi fafeldolgozó és téglagyár, az őriszentpéteri üzemek.

c/ A részleges vonalfelszámolások következtében szárnyvonalvégi helyzetbe került zalaszentgróti, nagyatádi üzemek /konzervgyár, cérnagyár, gépgyárak, bútorgyárak/ most nagy körülövel bonyolítják a hagyományos irányú /fővárosi, kelet-dunántuli, alföldi, észak-magyarországi stb./ viszonylatú vasuti szállításaikat.

d/ Egyes helyeken módosult a mezőgazdasági termelés strukturája annak következtében, hogy megszűntek, vagy jelentéktelenné sorvadtak bizonyos szállításigényes terményeket produkálo mezőgazdasági kulturák. Legjobban a cukorrépa-termelésben éreztette hatását a vasut hiánya. Az eleki termelőszövetkezet pl. kénytelen volt a hagyományos kender és cukorrépa termelésével felhagyni, mivel a betakarítási csúcsidőben a feldolgozóhelyekre szállításukat közuton nem tudták megoldani. Így a sarkadi cukorgyárnak most máshol kell megtermeltetnie azt a cukorrépat /évente mintegy 7200 tonnát/, amit egykor Elekről kapott. Mozsgóról korábban 50 km-t tett meg a vasuton a cukorrépa Kaposvárig, 1978 óta mintegy háromszor hosszabb a cukorgyárba vezető pálya, ezért felhagytak a cukorrépával és helyette a közeli Szigetvári Konzervgyár részére zöldségfélét termelnek. - Ugyancsak elsorvadt a délsomogyi homokvidéken /a főként Kálmánca és Homokszentgyörgy határában/ honos előcsiráztatott burgonyatermelés, mert e zsákos áru városi /kaposvári, pécsi stb./ piacokra juttatása csak olcsó vasuti szállítással érte meg.

e/ Ahol viszont vegyes szállítási móddal erőltetik továbbra is a cukorrépa-termelést és közuton szállítják el a némelykor 10 km-nél is messzebb levő vasuti rakodóhoz, - mint pl. a Zala meridionális völgyének falvaiból /pl. a répatermelésben legkiválóbb Zalabérről/ Zalaszentgrótra, ott olyan tömegben halmozódik fel a répa, hogy nem győzik a vagonokba rakását a tél beállta előtt, ezért a szabadban telető répa megfagyva veszít a cukortartalmából.

f/ Nagyobb távolságról a töredékére csökkent a piacozás /pl. Diósvizslón az egytizedére/ - tehát szűkebbé váltak a piaci vonzáskörzetek - miközben a városokhoz közeli övezetekben alig csökkent, egyes esetekben még valamelyest növekedett is, mert innét még személyautóval is jövedelmező.

Összességében a "vasuti forgalom közútra terelése" csökkentette az érintett városok piacán zöldségből, gyümölcsből, tejtermékekből a kistermelői felhozatalt és rontotta a balatoni fürdőhelyek ellátottságát, hozzájárult a piaci árak átlagnál gyorsabb növekedéséhez. A legkritikusabb helyzet Sátoraljaujhelyen állt elő a hegyközi kisvasut leállítása után, de érzékenyen érintette az intézkedés Kaposvár, Pécs, Baja, Barcs városokban, valamint a Balaton déli partján élő, ill. üdülő vásárlókat is.

g/Bár azonos távolságra a buszmenetjegy mintegy duplája a vonatjegynek /ráadásul összehasonlíthatatlanul kevesebb utas részesül menetjegykedvezményben, de a bárki által váltható returjegy előnyét sem élvezhetik/, a hivatásforgalmat mérsékelve csak egyes - főleg nagytávolsági viszonylatokban fogta vissza az intézkedés az ingázást, mivel a munkahelyek rendszerint továbbra is átvállalták a bérletdíjak 80%-át. A legfeltűnőbb változás Eleken állott be, ahonnan korábban vonattal Békéscsabára jártak el dolgozni, amióta azonban csak autóbust vehetnek igénybe, azóta inkább a közelebbi Gyulán vállalnak munkát. Akik viszont abbahagyták az ingázást, azoknak csak kis részben sikerült lakóhelyükön elhelyezkedniük, általában munkahelyükre, vagy ahhoz közeli településre költöztek át.

h/ Az előbbiekből vezethető le az a jelenség, hogy a vasutjuktól megfosztott, városoktól távolabbi falvakból a vasúttal rendelkezőkhöz képes meggyorsult az elvándorlás, a demográfiai erózió. Ezt azért érdemes hangsúlyoznunk, mert a MÁV-nak a megszüntetés következményeit "jósló" tanulmányaiban éppen hogy a lakosság lassu természetes szaporodásával vagy legfeljebb stagnálásával számoltak! /Pl. a középrigóc--kaposmérői vonal menti Homokszentgyörgy, Szulok, Bárdudvarnok esetében./

i/Még az üdülőforgalom sem maradt érintetlen a vasúthálózat részleges amputációja nyomán. A pécs--harkányi vicinális felszámolása visszavetette az országos jelentőségű Harkányfürdő látogatottságát. Miután csak a jóval drágább busszal lehetett kiutazni Szombathelyről Rum községbe, a városi tulajdonosok jó része - közöttük szép számmal vasutasok - eladták hétvégi telkeiket, üdülőházaikat.

j/ Mivel a buszközlekedés területi rendszere, vonalainak iránya, hossza sokfelé eltér az egykori vasutakétól, a központi települések elérhetőségének feltételei is a legkülönbélebb mértékben, és előjel szerint változtak meg, de legalábbis módosultak, csupán spekulatív alapon is feltételezhető a vonzaskörzetek közötti határok módosulása, de a vonzaskörzeteken belüli vonzásintenzitási övezetek területi arányaiban is mutatkozik különbség. Ilyen irányban ugyan vizsgálatokat nem folytattunk, de több információnk megerősíti az elméleti feltételezést. Pl. a zalalövő--bajánsenyei vasut menti őrségi települések és Zalaegerszeg között jóval erősebb volt a funkcionális kapcsolat, főként az egerszegi szakboltok és szolgáltatóhelyek felkeresése révén. Amióta a tömegközlekedés kizárólagos eszköze a többségükben Kőrmend és Szentgotthárd felé tartó autóbuszjáratok váltak, azóta az utóbbi kisvárosok domináns vonzásába kerültek.

4. A dél-somogyi helyzet

Miután minden jel arra vall, hogy a vasútfelszámolások nemhogy nem csökkentették a hátrányos helyzetet, hanem csak fokozták, a MÁV-nak a helyi és megyei területi érdekek iránti érzéketlensége jelét látjuk abban, hogy a dombóvár--gyékényesi és a pécs--barcsi fővonalat összekötő 3, egymás után következő mellékvonalat /szigetvár--kaposvári, barcs--kaposvári, barcs--nagyatádi/ számolt fel teljesen, vagy háromnegyed részben.

Arra lehetőségünk nem volt, hogy minden egyes megszüntetett vasut mentő /falusi/ település és végállomásukat képező városok életére gyakorolt hatását konkrétan felmérjük, de egy ilyen felméréshez roppan nehéz a mindenütt alkalmazható paramétereket kidolgozni. Ezért értékelésünkön csupán az adott terület, nagyobb település közlekedési potenciáljában bekövetkezett változásokat láttuk célszerűnek megfogalmazni.

A legnagyobb vesztes Kaposvár, amely 3 éven belül az általa igazgatott Somogy megye déli - nagyrészt középfokú vonzáskörzetét is képező - felével összekötő 3 vasutból kettőt teljesen, egyet pedig háromnegyed részben elvesztett. Megszűnt a megyeszékhely közvetlen vasuti összeköttetése Somogy legiparosítottabb kisvárosával, Barccsal. E vasutaktól "megszabadított" területről ma vagy többszörös hosszúságú kerülővel és költséges átrakást feltételező vegyes szállítási móddal, vagy az egykori vasutaknál akár rövidebb közutakon, de igen magas fajlagos költségekkel történik a szállítás Kaposvár felé, ami elsősorban a város cukorgyárának, bútór- és malomiparának nyersanyag-beszerzési, végső soron termelési költségeit növelte meg. Kedvezőtlenül hatott azonban a vasutak felszámolása a távolsági szállításokra, A zselici erdőkből kitermelt fát /évente jó félszáz-ezer m³-t/ korábban vagonokba rakva juttatták el a rendeltetési helyére; ma először az erdei keskeny nyomtávú vasuton Almamellékre viszik, ott teherautókra rakják át, a teherautók pedig Szigetváron szabadulnak meg terhüktől, ahonnan fővonalon vagonokban folytatják útjukat, nagy kerülőt téve.

Megmaradt ugyan a vasuti összeköttetés /somogyszobi átszállással/ Kaposvár és Nagyatád között, az utóbbi azonban fejállomássá degradálódott egy állomások nélküli szárnyvonalacska végében. Csokonyavisona fürdőhely elérése többszörösen drágább lett: összezsugorodott a fürdő vonzáskörzete. A két dél-somogyi középfokú központ, Nagyatád és Barcs közötti gazdasági és egyéb kooperáció /funkciómegosztás/ esélyei vasuti kapcsolat nélkül kedvezőtlenebbé váltak. Mindkét város iparának nyersanyagbeszerzési és áruértékesítési területi kapcsolatának fenntartásában nem elhanyagolható nehézségek álltak elő a vasuti közlekedés féloldalassá válásával.

5. Megfontoltabb hálózatrítkitás

1980 óta alig szüntettek meg vasutakat. A Közlekedési Minisztériumot óvatosságra, sőt az eredeti elképzelések felülvizsgálatára készítette

- az energiahordozók és járművek árának fajtaktól függően eltérő mértékű növekedése,
- az érintett lakosság /helyi szervek/ és vállalatok tiltakozása és
- a forgalom közutra tereléséhez nélkülözhetetlen anyagi eszközök hiánya.

Mintegy hatszáz kilométernyit tesznek ki a még üzemelő kisforgalmú mellékvonalak, amelyeknek a sorsát 1968 után megkérdőjelezték. Az 1985. évi álláspont szerint a KM mintegy kétszáz km, viszonylag jó állapotban levő vonal megszüntetéséről lemondott, továbbá egyharmadát úgy ítélte meg, hogy 1990-ig biztonságosan üzemeltethető, viszont így is óriási gondot okoz az a 194 km összhosszúságú, igen rossz műszaki állapotban levő pálya, amelyet biztonságosan /de már ma erős sebességkorlátozás mellett/ csak 1990-ig lehet üzemeltetni. Az utóbbi vonalak egyszerű rekonstrukciója ugyanis hozzávetőlegesen félmilliárd Ft-ba kerülne, de ezt az összeget sem a kormány, sem a MÁV nem tudja biztosítani. Sőt, az a paradox helyzet állt elő, hogy megszüntetni meg azért nem tudják, mert a forgalomáttereléshez /utak építéséhez, közuti járművek vásárlásához, megállóhelyek kialakításához, a vasút felszámolásához/ szükséges 230 millió Ft sem áll rendelkezésre. Hogy mennyire kifizetődő lenne /talán még külföldi kölcsönök felvétele árán is/ a pályák rendbehozatala, azt bizonyítják a Szabolcs-Szatmárban fennmaradási alaptól /tehát a törvényes út megkerülésével/ rendbehozott vonalak, amelyeken a vasuti kocsik megengedett tengelynyomásának és a szerelvények sebességének megnövekedésével ismét nőni kezdett a forgalom. /A fuvaroztató ugyanis az alacsony tengelynyomású vonalon kénytelen "holtfuvardíjat" fizetni, mert több vagonot kell igénybe venni ugyanazon mennyiség elszállításához./

A vasutra utaltság erősödését bizonyítja, hogy az országban egyre több üzem létesít iparvágányt.

Elvileg arra is lenne lehetőség, hogy az érdekelt üzemek kezeljék, tartásuk fenn a vonalat, amelyet a MÁV elhagyott. Mivel erre a megszüntetések után nem került sor, ma már csak kivételesen lehet ezzel a lehetőséggel élni a felépítmény újraépítésének óriási költségei miatt. Ilyen kivételnek számít az országos hírvé és tökéletes nádudvari Vörös Csillag MgTsz, amely helyreállította a félig már felszedett kaba--nádudvari pályát és azon bonyolítja le évi sokezer vagonos forgalmának jó részét.

6. A kisvasutak megszüntetése

A keskeny nyomtávú közhasználatú, vegyes /személy + teher/ forgalmat bonyolító, többségükben elsősorban mezőgazdasági terményt és bányaterméket szállító kisvasutaknak mintegy 90%-át szedték fel az 1950-es évek derekától. Ugyan még az 1950-es évek végén is tanulmányok jelentek meg továbbfejlesztésükről, korszerűsítésük szükségességéről, már 1968 előtt 392 km kisvasuti pályát számoltak fel, majd 1980-ig további 1057 km-t. Bár e vasutfajttal kapcsolatban is a gazdaságtalan üzemeltetést említették a leggyakrabban, olyan, a hiánygazdálkodásból fakadó kényszer is közrejátszott egyes pályák felszedésében, hogy

uj keskeny sint nem lehetett kapni, ezért a minden áron fenn-tartandó, de nagyon elhasználódott pályák rekonstrukciójához a síneket csak bontásból lehetett pótolni.

Hiányuk hasonló következményekkel járt az érintett lakos-ságra és némely közületekre mint a normál nyomtávú mellékvo-nalaké. Hogy mennyire egyoldalú volt a gazdaságtalanságuk meg-ítélése, arra jellemző, hogy pl. a debrecen--nyirbéltelki "Zsu-zsi-vasút"-ra a MÁV évente 5 milliót fizetett rá, viszont fel-számolása után az erdőspusztai szövetkezeti és magánsertéstar-tás volumene egy év alatt ötezer állattal, összecszerüen 15 millióval csökkent. A "Zsuzsi" halálának tragikus következmé-nyeit a tanyavilág életére Taar Ferenc/több országos és egy külföldi díjat nyert/ rádiódramában örökitette meg. A közvéle-mény felháborodására a "Zsuzsi" egy részét úttörővasuttá ala-kitották át /a kiváló állapotban volt hármashégyaljai állomás-épületet lebontották, majd egy újat építettek a most már csak kirándulókat, fiatalokat szállító, csupán a nyári félévben üzemeltetett vasút részére/, és most Debrecen város költség-vetéséből kell pótolni a korábbinál nagyobb veszteséget. Te-hát áthárult a veszteség a MÁV-tól egy vidéki nagyvárosra, mi-közben összegében még meg is többszöröződött, a hivatásforga-lom bonyolítására és piacozók szállítására alkalmatlan menet-rendje és időszakos üzemeltetése miatt. /A bevétel a ráfordításnak most már csak a lo%-át teszi ki./ Hasonló a helyzet az egykori dombóvári gazdasági vasút egyik, úttörővasuttá előlép-tetett vonalán is.

SOME ECONOMIC GEOGRAPHICAL CONSEQUENCES OF THE CHANGES IN THE HUNGARIAN RAILWAY NETWORK AFTER 1945

F. Erdősi

/Summary/

The Hungarian railway network formed through confrontations of various levels of interests /Austrian empire, Hungarian state, provincial and local/ or through their compromises. In the building of the main lines, the interests of the empire and the Hunga-rian state struggling for independence ran into conflict, while the alignment of by-lines was hardly decided by the state, all the more important were the county and local as well as the in-dividual /landowners'/ interests.

When some of the railway by-lines of small traffic were closed in Hungary, the various regional and sectorial conflicts also arose. Conforming to the Plan of Transport Policy /1968/ elaborated in the ministry and aiming at the differentiated development of the railway network, until the early 1980s, more than 600 km normal gauge railway was closed solely based on the interests of the Hungarian State Railways and this was supported only by the economic calculations for some unprofitable lines. This narrow viewpoint of deciding profitability did not recognize that in a medium developed country like Hungary, railway has a major accel-

erating role in the development of the whole socio-economic life and the indirect profit is often more than the loss observed at the MÁV /state railways/.

Through detailed geographical and sociological investigations we pointed out that railway lines were mostly closed in the less developed peripheral areas of the country and further increased the existing differences in the living circumstances of the population. The losses of the MÁV were actually shifted to the enterprises of the material production, other institutions and the population in the given area.

The reliance on road transport considerably increased the costs of transport /as a result of the oil price crisis, to a greater degree than it was envisaged in 1968/, the expenses of agriculture and extraction plants grew and consequently, transport-intensive industrial plants /brickyards, sawmills etc./ were closed or changed their products, farms abandoned traditional agricultural crops /such as sugar-beet, early potato and hemp/. Higher transport fares made the acquisition of building material and fuel more expensive and largely reduced commercial cultivation in household plots. The financially adverse situation /with regard both to production and to the provision of living conditions/ hinders economic development and contributed to the reasons of accelerated outmigration and in several places redrew the boundaries of attraction zones of small towns and large villages too.

Translated by D. Lóczy

A TURIZMUS ADOTTSÁGAI ÉS FEJLESZTÉSI LEHETŐSÉGEI
A ZEMPLÉNI-HEGYSÉG ÉSZAKI RÉSZÉN

Erdődi István

A probléma felvetése

A Zempléni-hegység északi része Borsod-Abauj-Zemplén megye gazdasági-társadalmi fejlődésben elmaradt határmenti övezetében helyezkedik el. A kedvezőtlen életkörülményeket nyújtó zóna kialakulását az "egyenként is súlyos problémákat okozó tényezők kumulatív hatása" idézte elő /BARTA Gy.-BELUSZKY P.-BERÉNYI I. 1975/.

A Zempléni-hegység északi része egyesíti magában mindazokat a jelenségeket, amelyek a hátrányos helyzetű területeket jellemzik: alacsony színvonalú ipari és mezőgazdasági termelés, perifériális helyzet, aprófalvas településszerkezet, városi központok hiánya, nagymérvű demográfiai erózió, alacsony színvonalú infrastrukturális ellátottság. Annak ellenére, hogy az 1970-es évektől kezdve számos tanulmány BAZ-megye hátrányos helyzetű területeire terelte a felelős társadalmi gondolkodás figyelmét /BARTA Gy.-BELUSZKY P.-BERÉNYI I. 1975, BELUSZKY P. 1976, 1979, BARTA Gy. 1975, BERÉNYI I. 1976, 1979, TINER T. 1983, PUSZTAI B. 1975/, mindeddig azonban érdemi javulás a Zempléni hegység északi részén nem tapasztalható.

A terület azonban a kedvezőtlen gazdasági-társadalmi jellegzetes-ségek ellenére rendkívül kedvező természeti adottságokkal rendelkezik, különösen az idegenforgalmi célzatu fejlesztéshez. A természeti adottságok jellege, a társadalmi feltételek elégtelensége és a viszonylagos érintetlenség miatt a térségben elsősorban a turázó és a hétvégi üdülőforgalom fejlesztése tűnik a legkedvezőbb alternatívának. Különösen azért, mert a Zempléni-hegység északi része három nagyváros Miskolc /66 km/ Nyiregyháza /78 km/ és Debrecen /127 km/ érdeklődésének vonzásterében áll. Ennek a fejlesztésnek - figyelembe véve a jelenlegi restriktív gazdaságpolitikát - olyan irányúnak kell lennie, amely a meglévő adottságokat maximálisan kihasználva kevés beruházást igényel. A fenti szempontok figyelembevételével így az alábbi vizsgálat a meglévő adottságok közül a közlekedésföldrajzi helyzetet és az idegenforgalmi befogadóképességet veti elemzés alá.

A térség közlekedésföldrajzi helyzete az idegenforgalom szempontjából

A Zempléni-hegység északi része közlekedésföldrajzilag gyengén feltárt terület.

A hegység peremén futó, a megye "radiális uthálózatába" /TINER T. 1983/ jól illeszkedő két közut /Miskolc-Sátoraljaujhely, Szerencs-Gönc-Hidasnémeti/ csak a Boдрog és a Hernád völgy településeinek megközelítését teszi lehetővé. A vasut térbeli elrendeződése hasonló, párhuzamos a közuthálózat térszerkezetével.

A két peremi helyzetű útvonal között csak egy kapcsolat van /Gönc-Telkibánya-Pálháza-Sátoraljaujhely/, amely azonban nem enyhít lé-

nyegében azon a helyzeten, hogy a belső részek falvai többségükben forgalmi zsákutcában helyezkednek el. A belső terület feltáratlanságát tovább súlyosbitja a hegyközi kisvasut – máig is vitatott – felszámolása. A belső területek közlekedésében így az autóbuszforgalom vált dominánssá, ez azonban járatsűrűségével csak nehézségek árán tudja ellátni feladatát. Ez különösen azoknál a településeknél okoz gondot, amelyek idegenforgalmi látogatottsága jelentős /pl. Hollóháza, Füzér, Füzérradvány, Háromhuta, Telkibánya/, mert a járatpárok egyáltalán nem igazodnak a turizmus igényeihez.

A térség közlekedésföldrajzi helyzetének ma az idegenforgalom szempontjából legsúlyosabb hátránya, hogy az értékes, természeti vonzótényezőkben gazdag hegységi területek feltáratlanok maradnak.

Ennek a kedvezőtlen közlekedésföldrajzi helyzetnek paradox módon egy jelentős előnye is van. lehetővé tette a térségben a természeti-tájképi, néprajzi értékek megmaradását. Ebből az elzártságából adódó érintetlenség – amikor egyes üdülőterületek már zsumfolttá válnak – önmagában is jelentős vonzótényező.

Jelenleg a belső részek természeti vonzótényezőinek döntő többségét csak a turistautvonalak segítségével lehet megközelíteni. A vizsgált területen 326 km hosszúságú turistaut fut. Átlagosan minden 2 km²-es területet 1 km ut tár fel, amely országos viszonylatban közepes értéknek számít.

A turistauthálózat szabálytalan térszerkezetű. Gerincének – a turistautak országos rendszerében betöltött szerepe alapján – az országos kék jelzésű ut tekinthető, bár ezt térbeli helyzete egyáltalán nem indokolja. A hegység belső falvai közül a turistautak találkozási száma alapján Telkibánya /4/, Hollóháza /4/, Füzér /4/, Regéc /4/, Háromhuta /4/ Kishuta /4/, Nagyhuta /3/ forgalmi csomópontok.

A hegység pereméről a belső részek felé vezető turistautak száma alapján a peremterületek települései közül Gönc /2/ és Sátoraljaujhely /4/ a legkedvezőbb kiindulópontok.

A viszonylag kedvező mennyiségi mutatókat azonban erősen lerontja a turistautak előnytelen térszerkezete. Az utvonalak kialakításában nem fedezhető fel semmilyen tervezésen alapuló rendezési elv. A jelzett uthálózat ugyanis uralkodóan a falvak közötti egykori kapcsolattartás eszközeit örökölte. A települések közötti szekér- és gyalogosforgalmat biztosító erdei utakat alakították át – csak a jelzések felfestésével – turistautakká. Ez az uthálózat pedig – jellegéből adódóan – elkerüli a természeti vonzótényezők többségét és a falvakat helyezi a természetjáró idegenforgalmi érdeklődés középpontjába /l. ábra/. A falvak ilyen jellegű előtérbe kerülése nem rontja az idegenforgalom lehetőségeit, igaz nem is javítja. A falvak ugyanis a viszonylag kevés országos jelentőségű, tájjellegű műemléken kívül más vonzótényezőt nem tudnak felmutatni a turázó idegenforgalom számára.

Az uthálózat jelenlegi térszerkezete az ismert egyedi természeti vonzótényezők csupán 29%-át tárja fel. Különösen kedvezőtlen ez a térszerkezet a vonzótényezőkben leggazdagabb Magas-Zemplénben /a természeti vonzótényezők 83%-át nem érinti turistaut/. Ugyancsak kedvezőtlen a térszerkezet a Telkibánya-Pálháza vonaltól északra fekvő területen /61% feltáratlan/. Valamelyest eny-

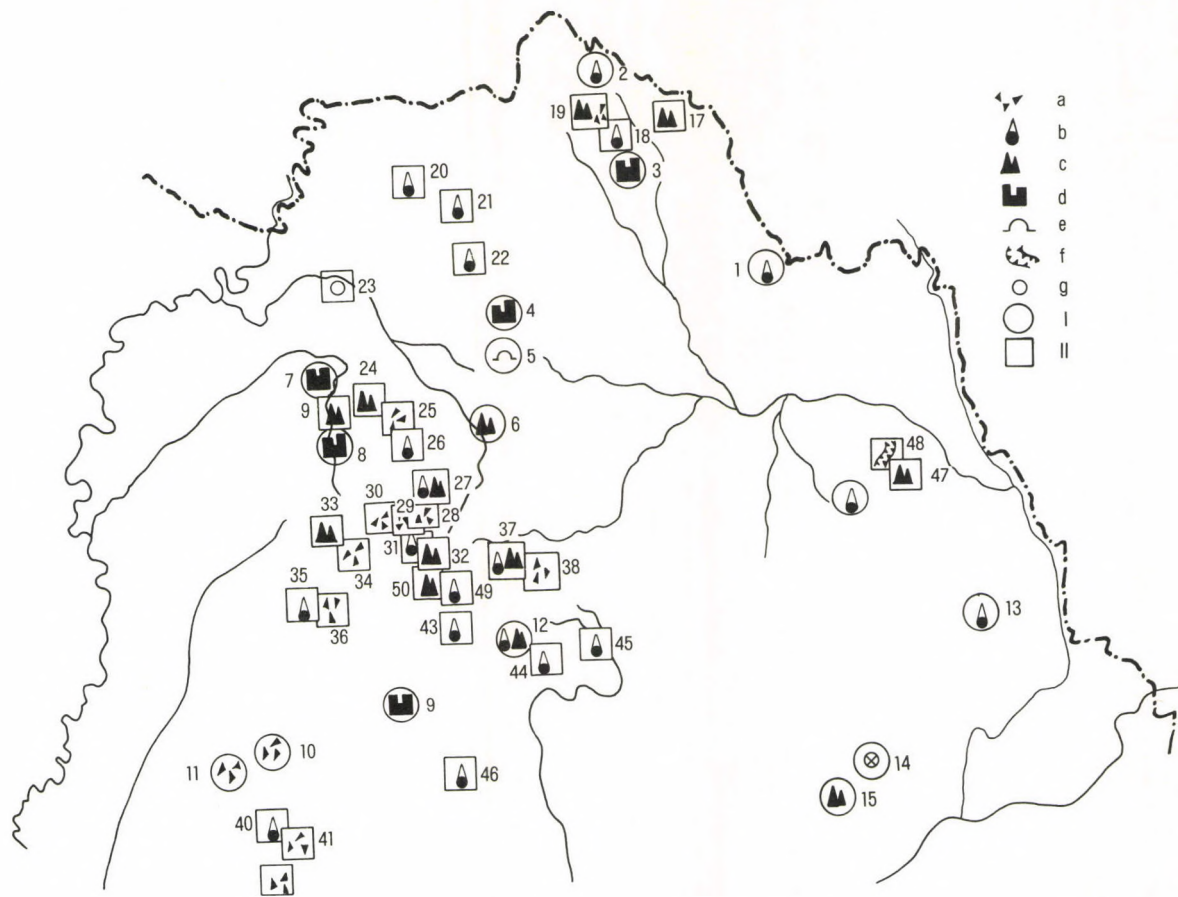
hiti ezt a helyzetet, hogy ez utóbbi határmenti helyzetü területen amugyis kevés a természeti vonzó tényezők száma. Mindenképpen célszerű lenne a jövőben olyan uthálózat kialakítása, amely a természeti vonzó tényezők elhelyezkedését az eddiginél jobban figyelembe veszi. Indokolt lenne a Magas-Zemplén természeti értékeinek turista utakkal való alaposabb feltárása /1. ábra/. Ez azért is fontos, mert csak a jelenlegi uthálózat oldalági bővítésére lenne szükség, ami nem igényel különösebb anyagi befektetést. Ezzel a hegység leglátványosabb területe a legkedvezőbb időegység alatt bejárhatóvá válna a belső falvakból. Az északi határmenti zónában a meglévő kevés természeti vonzó tényező jobb kihasználása is szükséges. A jövőben új utak kialakításával a térség turizmusában erre a két területre kell a súlypontot helyezni.

A térség idegenforgalmi befogadóképessége

A terület idegenforgalmi befogadóképessége rendkívül gyenge. A természeti vonzó tényezőkben gazdag hegységi területen csak Telkibányán /46 férőhely/ van szálláslehetőség. Ezen a helyzeten a fizetővendég-szolgálat és az üresen álló lakások kihasználása segíthetne. A fizetővendég-szolgálat a vizsgált terület 38 települése közül csak Kékeden /5 szoba/, Füzéren /3/, Telkibányán /4/ és Sátoraljauhelyen /24/ van. A fizetővendég-szolgáltatás ilyen alacsony szintű elterjedtségének az az oka, hogy a lakások anyagi-műszaki felszereltsége /fürdőszoba hiánya/ nem felel meg az Idegenforgalmi Hivatal által támasztott feltételeknek. A területen rendkívül magas a régebbi építésű lakások aránya /2. ábra/, különösen a Hernád völgy falvaiban. /Itt a települések 82%-ánál a lakások több mint 20%-a 1899 előtt épült./ Ez a tény alapvetően behatárolja a fejlesztés lehetséges alternatíváit. Ugy tűnik, hogy az 1984. január 1-vel bevezetett - a fizetővendéglátás feltételeit könnyítő - új rendelet jobban alkalmazkodik a terület említett adottságaihoz, de eddig még nem tapasztalható jelentős változás e téren.

A települések lakosságában pedig nagy hajlandóság mutatkozik a szállásadásra. Ezt bizonyítja, hogy kialakult egy informális módon szerveződő szobakiadási rendszer, mely különösen a belső településeken kiterjedt. Főként a falvakra jellemző "tisza szobák" kerülnek kiadásra. A kereslet növekedése ma már megmutatkozik az árak folyamatos növekedésében. Jelenleg ez az informális rendszer sokkal hatékonyabban működik, mint a formális fizetővendég-szolgálat. Célszerű lenne, hogy a jövedelemszerzésnek ezt a módját ne felszámoljuk, hanem a terület adottságaihoz messzemenően igazodó feltételrendszerrel formálissá tegyük.

Kihasználható lehetőségeket kínál a falvakban az elhagyott lakásállomány is /SZILÁGYI K. 1979/. A nagy demográfiai erózió miatt jelenleg több településen rendkívül magas az elhagyott, üresen álló lakások aránya /2. ábra/. Egyes falvakban a lakásállománynak több mint 10%-a üresen áll /Háromhuta 21%, Pányok 14%, Vágáshuta 13%, Mogyoróska 12%, Nagyhuta 11%/. Az utóbbi évek jelensége, hogy főként az alföldi nagyvárosokból /Nyiregyháza, Debrecen/ sokan hétvégi üdülés céljából üresen álló házakat vásárolnak. Pl. Telkibányán 13, Vágáshután 6, Nagybózs-



1. ábra. A Zempléni-hegység északi részének vonzótényezői

ván 4 épületet használnak már ilyen célra. Ezek a számok is mutatják, hogy ilyen jellegű hétvégi üdülőházak iránt – elsősorban olcsóságuk és környezeti szépségük miatt – kialakulóban van egy regionális érdeklődés. Az igények jövőbeni növekedésének jelenleg az egyik legnagyobb akadálya a helyi tanácsok – indokolatlan – ellenállása.

Mindenképpen célszerű lenne e kedvező folyamat kiterjedését megfelelő propagandával, a vásárlások rugalmassá tételével segíteni. Ezzel egyrészt a nemzeti vagyon megőrzését, másrészt az üdülő-funkció esetleges felerősödését érhetnénk el.

Minderre azért is nagy szükség lenne, mert az üresen álló lakásokat sok esetben hátrányos helyzetű társadalmi rétegek képviselői foglalják el. Ez a jelenség pedig még tovább mélyítené a már meglévő önmagukban is súlyos problémákat, és új nehézségek elé állítaná a településeket.

Összegzés

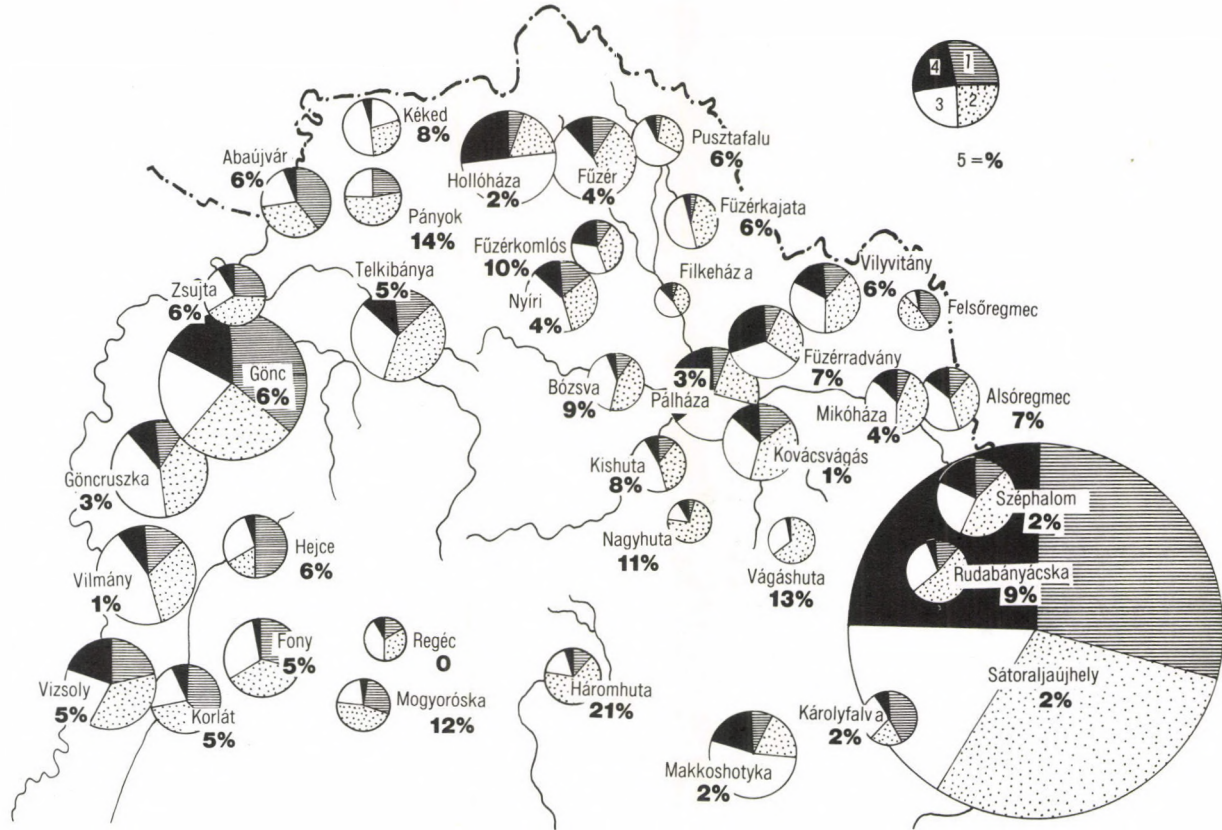
A Zempléni-hegység északi része halmozottan hátrányos terület. A termelő szféra fejlesztése mellett jelentős húzó hatása lehet itt az idegenforgalomnak is. Ezen belül a településcsoport a turázás és a hétvégi üdülés számára biztosít kiemelkedően kedvező adottságokat. Az ilyen irányú fejlesztés lassu, de járható utnak bizonyulna a jelenlegi helyzet felszámolásához. Ehhez célszerű lenne:

1. ábra. A Zempléni-hegység északi részének vonzótényezői

Természeti vonzótényezők: a = kötenger; b = kilátó; c = sziklaalakzat; d = várrom, kolostorrom; e = barlang; f = völgy, völgyrészlet; g = tó, víztározó

I. turistautakkal feltárt vonzótényezők: 1 = Korom-tető; 2 = Nagy-Milic; 3 = Füzéri várrom; 4 = Vörös-vízi-bánya; 5 = Jégbarlang; 6 = Kutyaszorító; 7 = Pálos kolostorrom; 8 = Amadé várrom; 9 = Regéci várrom; 10 = Boldogkőváraljai patak; 11 = Jákó-tető; 12 = Sólyomkő-tető; 13 = Magashegy; 14 = Tengerszem; 15 = Királyhegy; 16 = Feketehegy

II. turistautakkal nem feltárt vonzótényezők: 17 = Tolvaj-hegy; 18 = Magashegy; 19 = Kerékgyártó-bükk; 20 = Sátorhegy; 21 = Pál-hegy; 22 = Kánya-hegy; 23 = Cserenkő víztározó; 24 = Fenyőkő; 25 = Farkaskő; 26 = Reszelt bérc; 27 = Hemzső-bérc; 28 = Hemzső-bérc; 29 = Hollókő; 30 = Hollókő; 31 = Bohó-hegy; 32 = Hosszukő; 33 = Sólyomkő; 34 = Feketekő; 35 = Gergelyhegy; 36 = Gergelyhegy; 37 = Nagy-Péter-mennykő; 38 = Kis-Péter-mennykő; 39 = Amadé-hegy; 40 = Magoska; 41 = Magoska; 42 = Tekerés-völgy; 43 = Nagy-Oldaltető; 44 = Nagy-Királyos; 45 = Nagy-Kőrös-hegy; 46 = Hajagostető; 47 = Lóhalál; 48 = Lóhalál; 49 = Tokár-tető; 50 = Kerékkötő kőszál



2. ábra. A lakások kor szerinti megoszlása és az üresen álló lakások aránya a Zempléni-hegység É-i részének településeiben. /Az ábra területarányos, kör nagysága 300 lakást jelent/ A lakások építési év szerint: 1 = -1899; 2 = 1900-1944; 3 = 1945-1969; 4 = 1970-1979; 5 = az üresen álló lakások aránya

- A terület idegenforgalmi természeti és társadalmi vonzó-tényezőinek pontos felmérése, rangsorolása és propagálása.

- Olyan turistaut-hálózat kialakítása, amely a természeti-tájképi adottságokhoz a jelenleginél jobban alkalmazkodik. Ez a mostani településorientációju uthálózat térszerkezetének alapos módosítását igényli.

- A szállásproblémák megoldásához a terület gazdasági-társadalmi adottságaihoz messzemenően igazodó új feltételrendszeren alapuló fizetővendég-hálózat kiépítése lenne szükséges. Az így keletkező lakossági jövedelmek lehetővé tennék a magánszféra mozgósítását az idegenforgalmat elősegítő más területeken is.

- Az üresen álló lakások felvásárlásának elősegítésével a térség egyes falvaiban az üdülőfunkció kialakulhat, ill. megerősödhet.

Természetesen mindez csak az érdeklődés növekedését eredményezhetné. Az idegenforgalom tényleges növekedéséhez azonban a térség többi problémáinak megoldása, mindenekelőtt a kiskereskedelmi ellátottság helyzetének javítása szükséges.

A már említett fejlesztési lehetőségeknek két alapvető szemponthoz kell igazodniuk. Egyrészt az idegenforgalomnak nem a mennyiségi, hanem a minőségi fejlesztésére kell törekedni, másrészt alkalmazkodni kell az értékmegőrzés és a környezetvédelem szempontjaihoz is. A jelenleg meglévő legjelentősebb vonzó-tényezők további fennmaradását, erősítését csak ezek biztosíthatják.

IRODALOM

- BARTA Gy. 1975: Mikrogeográfiai vizsgálat egy észak-borsodi faluban /Trizs/ - Földrajzi Értesítő, 24. 3. pp. 391-416.
- BARTA Gy.-BELUSZKY P.-BERÉNYI I. 1975: A hátrányos helyzetű területek vizsgálata Borsod-Abauj-Zemplén megyében - Földrajzi Értesítő, 24. 3. pp. 299-390.
- BELUSZKY P. 1979: Borsod-Abauj-Zemplén megye falusi településeinek típusai /Településformáló folyamatok a megye falusi térségeiben/ - Földrajzi Értesítő, 28. 3-4. pp. 339-370.
- BERÉNYI I. 1979: Jósvafő földrajzi adottságainak értékelése, különös tekintettel az idegenforgalomra - Földrajzi Közlemények 27. 1-3. pp. 92-105.
- ENYEDI Gy. 1980: Falvaink sorsa - Gyorsuló idő, Magvető Kiadó.
- GERGELYNÉ, BENKE R. 1981: Belső turizmusunk - Kossuth Kiadó.
- LACZKÓ I. 1979: Zempléni-hegység és Hegyköz - BAZ-megye természeti tájai, 71 p.
- LETTRICH E. 1976: Faluhálózatunk fő vonásai - Földrajzi Értesítő, 25. 2-4. pp. 313-319.
- MÁTYUS A.-TAUSZ K. 1984: Maga-ura parasztok és uradalmi cselédek - Gyorsuló idő, Magvető Kiadó, 218 p.
- PERCZEL K. 1975: Az elmaradott területek fejlesztése - Földrajzi Értesítő, 24. 3. pp. 281-291.
- PUSZTAI B. 1975: Borsod-Abauj-Zemplén megye fejlesztése a IV. ötéves tervben, különös tekintettel az elmaradott területekre - Földrajzi Értesítő, 24. 3. pp. 293-297.
- SÜLI-ZAKAR I. 1980: A Hegyköz faluföldrajzi vizsgálata - Studia Geographia, Debrecen.

- SZILÁGYI K. 1979: Az elnéptelenedett falvak hasznosítása üdülésre - Valóság, 1. pp.86-97.
- TINER T. 1983: Borsod-Abauj-Zemplén megye falvainak személyközlekedési helyzete és fejlesztésének lehetőségei - Földrajzi Értesítő, 32. pp. 217-239.

ENDOWMENTS AND POTENTIALS FOR TOURISM
IN THE NORTHERN PART OF THE ZEMPLÉN MOUNTAINS

I. ERDŐDI

/Summary/

The northern part of the Zemplén Mountains is a backward area in several senses. Parallel with the development of material production, tourism may also function as attraction. This group of settlements provides advantageous conditions for hiking and weekend recreation. Development of this kind would be a rather slow but efficient way to improve the present situation. To this end the following would be instrumental:

- The precise survey of the natural and social attractions of the area, their ranking and advertising.
- To form a network of tourist trails better adjusted to the landscape endowments. This requires major modifications in the present, settlement-oriented network.
- To solve problems of accommodation, the establishment of a new network of private homes receiving guests would be necessary based on a new set of conditions. The resulting incomes of the population would allow the mobilization of private enterprise in other fields of tourism too.
- With the promotion of purchases of empty dwellings in some of the villages of the area, the recreation function may be established or strengthened.

As a matter of course, all these would result in increased attention, but the actual growth of tourism necessitates the resolution of other problems in the area such as primarily the improvement of retail trade supply.

The mentioned development potentials should be adjusted to two aspects of primary significance. First, the qualitative, instead of the quantitative, development of tourism should be aimed at, and second, the viewpoints of the preservation of values and nature conservation should be considered. These guarantee the preservation of the existing factors of attraction.

Translated by D. Lóczy

FÓRUM

VÁLTOZÁS ÉS MEGÚJULÁS

Az MTA Földrajztudományi Kutató Intézet Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Osztálya 1984. évi tudományos tevékenységéről

Dr. Berényi István

Kétséggkívül nem szokványos megoldás egy tudományos osztály tevékenységét ismertető anyag publikálása egy olyan periódikában, aminek egyik fő célja az új kutatási eredmények viszonylag gyors közlése. Magyarózatul talán elfogadható, hogy ezzel is a szakmánkon belüli információáramlást kívántuk elősegíteni, nevezetesen számot kívántunk adni arról, hogy a tudományunkon belüli átszervezést követően 1984. március elsejével megalakult Társadalom- és Gazdaságföldrajzi Osztály tevékenysége az első évben milyen területekre terjedt ki, s melyek azok a kutatási irányok, amelyeknek kibontását az elkövetkező években tervezzük. Megítélésünk szerint a jelen összegzés segíteni fogja az Osztály elhelyezését a magyar geográfia palettáján, s lehetőséget ad a más kutatási irányokhoz történő átgondolt kapcsolódásra is.

1. A településkörnyezet társadalomföldrajzi kutatása c. témában folytatódott a korábban megkezdett OKKFT B/4 jelű program keretében folyó téma kutatása, ill. befejezése, amely 8 tudományos intézet 14 kutatójának tevékenységét koordinálta. Az FKI munkatársai közül Dövényi Zoltán, Rétvári László és Tiner Tibor kapcsolódott be a kutatásba. Másrészt folytattuk a szociálgeográfiai szempontú esettanulmányok készítését, amely több alapfunkció vizsgálatára terjedt ki.

1.1 Az OKKFT B/4 jelű program keretében "A kedvező életfeltételeket biztosító, a településfejlesztés szempontjából irányadó természeti adottságok, kötöttségek, hasznosítható lehetőségek" c. téma befejező tanulmányai készültek el, s az összegző értékelés vitája 1985 márciusában zajlott le. /Témafelelős: Berényi István/.

Főbb tudományos eredmények:

- Anversanyagforrások előfordulásának lokális településfejlődését meghatározó jellege a gazdaságfejlesztés intenzív szakaszában relative csökken. Amíg ugyanis a korai, extenzív iparfejlődés szakaszában a szén vagy a bauxit valóban

lokális településfejlesztő tényező volt, addig ma elsősorban a kialakult ipari központok fenntartásához vagy fejlesztéséhez fűződik nagyobb érdek, ezért megnőtt a szállítás szerepe. Az eredetileg lokális erőforrásra épült üzemek ma már nem ugyanazon a nyersanyagbázison üzemelnek, lásd: Hollóháza, Ózd, Diósgyőr vagy Salgótarján. Tény, hogy a történelmileg kialakult ipari településeknek nagy a "tehetetlensége", mert a fejlődés során a termelő- és nem termelő funkciók bizonyos színvonalát és szerkezetét koncentrálták, amelyet nem lehet jelentős veszteség nélkül feladni.

Ezért az, hogy a településfejlesztést mely helyi erőforrásra alapozzuk és mely esetben célszerűbb az elszállítása, nem egyszerű ökonomiai kérdés, hanem a társadalmi-gazdasági térszerkezet, a településhálózat fejlesztésének problémája. Mindez nem mond ellent az erőforrások racionális helyi hasznosításának sem.

Mindezt figyelembe véve alaposabban kell mérlegelni, hogy melyek ma a helyben hasznosítható erőforrások /pl. lignit/ és melyek a bárhol felhasználhatók, a bárhol településfejlesztő tényezők /pl. kőolaj, földgáz, érces stb./.

- Az agrártermelés esetében látszólag egyértelműbb összefüggés van pl. a talajadottságok, a termelés színvonala és a falusi települések fejlesztési lehetősége között. Legalábbis az ország egyes térségeiben - pl. a gyenge termőhelyi adottságú területeken - a gyenge talajminőség, az alacsony termelési színvonal és a települések fejletlensége között igazolható kapcsolat van. A részletes üzemi elemzések azonban rávilágítanak a kapcsolat látszólagos közvetlenségére, mert a gazdasági-társadalmi tényezők mind erőteljesebben határozzák meg a termelés eredményességét. Az érvényben lévő gazdasági szabályozók a termelősövetkezeteket gyakran arra ösztönzik, hogy a talajadottságoktól eltérő termelési irányokat folytassanak. A buza, napraforgó stb. országosan magas felvásárlási ára arra kényszeríti a kedvezőtlen adottságú termelősövetkezeteket is, hogy e növényeket termeljék, noha az országos termésátlag felét sem képesek elérni. Ugyanakkor a gyepterületek extenzíven hasznosítottak, mert még a juhtartás is gazdaságtalan az alacsony felvásárlási árak miatt.

Mind több vizsgálat igazolja, hogy a termelősövetkezetek sok esetben nem érdekeltek az ökológiai adottságok racionális hasznosításában.

Következésképpen a ma gyenge termőhelyi adottságuaknak minősített hegy- és dombvidéki területeinken /különösen az utóbbi térségekben/ gazdálkodó nagyüzemek alacsony termelési színvonalának nem kizárólagos oka a gyenge agroökológiai adottság.

Sokkal inkább szerepet játszik abban a helytelen gazdasági szabályozás, üzemmeghatározás, üzemszervezet; a lokális társadalmi adottságoktól független termelési szervezet.

Ezért feltételezhető, hogy dombvidéki területeink agrárpotenciálja gyengébben hasznosított, mint a tényleges lehetőség, adottság. Következésképpen racionálisabb földhasználat, az

adottságokhoz jobban igazodó agrártevékenység esetén a jelen településállomány is ésszerűbben fejleszthető.

- Szakmai körökben is gyakran emlegetett megállapítás, hogy a víz részben ipartelepítő, a városfejlesztésben jelentős szerepet játszó tényező. Ez a direkt kapcsolat, a városfejlődés kezdeti időszakában egyértelműen igazolható. A városnövekedés bizonyos szakaszán túl azonban a lokális vízkészletek elégtelensége nem jelent korlátozó tényezőt, a társadalom a víz-ellátás költségét illetően figyelmen kívül hagyja. Kérdés, nagy távon milyen következményekkel jár a vízellátás növekvő költsége?

Az, hogy a lokális vízkészletek szerepét a településfejlesztésben alig vettük figyelembe, ahhoz vezetett, hogy a városhálózat fejlődése elkerülte a főbb folyóink vonalát, s így a vízszállítás sem fejlődött.

A vizsgálatok rávilágítottak arra is, hogy a vízellátás nem csupán a városok problémája. Ma a falusi települések közel felének nincs megfelelő mennyiségű és minőségű ivóvize, holott a háztartások fele még komfort nélküli lakásokban él. Ha a falvak népességmegtartása a cél, akkor nélkülözhetetlen a vízellátás javítása.

Ha a meglévő felszíni vízkészleteink a jövőben nagyobb szerepet játszanának a településfejlesztésben, akkor a Közép- és Alsó-Duna, valamint a Közép-Tisza vidék településeinek lenne nagyobb esélye a termelőerők bizonyos koncentrálásra. Emellett erősen kihasználatlan a Dráva egész vonala, amely ugyancsak alkalmas lehetne néhány település gyorsabb fejlesztésére.

- Az elmúlt években alig foglalkoztak a természeti adottságok és a közlekedés összefüggéseivel. Borsod-Abauj-Zemplén megyében végzett vizsgálatok azt igazolják, hogy ez a kapcsolat szoros, ezért célszerű volna a kutatásokat szélesíteni. A természeti adottságok ugyanis jelentős mértékben befolyásolják a közlekedés fejlesztését, ill. gazdaságos fenntartását; pl.
 - a hegy- és dombvidéki területeken számottevően magasabb az uthálózat kiépítésének ráfordítási költsége;
 - a tömegközlekedési eszközök fenntartása és üzemeltetése szintén drágább, ami a vállalatokat a járatszám csökkentésére vagy megszüntetésére ösztönzi. Döntéseik gyakran ellentétesek a lakosság érdekeivel.

Mindez egészében a falusi térség fejlesztésének problémája.

Különösen szembetűnő a folyamahajózás alacsony színvonala. Ha az említett folyamszakaszok településeinek tervszerű fejlesztésére sor kerülne, akkor feltételezhető, hogy a gazdaságos hajózás is fellendíthető lehetne.

- Az üdülés és idegenforgalom, a természeti adottságok és a településfejlesztés kapcsolatának megítélésében eléggé egyoldalú összefüggést tételez fel a közvélemény, de még a szakemberek jelentős része is.

Valóban evidensnek tűnik, hogy azok a települések kapjanak az üdülésre és idegenforgalomra kiemelt fejlesztést, amelyek a legkedvezőbb természeti adottságokkal rendelkeznek. Az esetek többségében ez igaz és a fejlesztés is indokolt. De ebből azt a következtetést levonni, hogy valamennyi kedvező természeti adottságu település alkalmas az üdülés és idegenforgalom fejlesztésére és ezek sorrendjét az adottság után kapott különböző pontérték döntse el, alapjában hibás.

Ez a szemlélet két alapvető tényezőt nem vesz figyelembe; egyrészt a városkörnyéki üdülés kialakulásakor a kis térség "relative" kedvező adottságu települései kerülnek előtérbe és nem a tágabb térség esetleg jobb adottságu üdülőjellegetű települései. Példa erre Miskolc, Debrecen, Szolnok stb. hétvégi házas övezeteinek kialakulása.

Másrészt a lokális társadalom magatartása alapján hasznosíthatja a fejlesztés lehetőségeit, függetlenül az adottságoktól /pl. Aggtelek kontra Jósvafő, vagy Szilvásvárads-Nagyvisnyó stb./.

Az üdülés és idegenforgalom mai ágazati szemléletü, a központi tervezésen és elosztáson alapuló fejlesztése csak részben megoldás, a valóban nagyértékű adottságok kihasználására és az ezzel összefüggő településfejlesztésre alkalmas, de nem fogja és nem foghatja át e funkció egészének fejlesztési lehetőségeit. Ebben ugyanis a lokalitásban rejlő - mindenekelőtt társadalmi jellegű - erőforrásnak meghatározó szerepe van.

- A lakóterület településen belüli elhelyezésének kérdése évtizedeken keresztül a szabad területkapacitás problémája volt. Ez a felfogás a budapesti lakótelepek kiépítését épp úgy jellemezte, mint bármely más hazai települését.

A szegregálódással kapcsolatban végzett szerény vizsgálataink már jelenleg is igazolják, hogy a városszerkezet alakításának ez a felfogása elhibázott. Nemcsak arról van szó, hogy mind nagyobb számú városi lakos szorul a "perifériára" monoton lakótelepekre, hanem arról, hogy itt a természeti környezet általános esztétikája is alacsony értékű.

A lakás általános "lakóértékét" alapján ma már az határozza meg, hogy hol van a városszerkezetben. Két évtizeddel ezelőtt a komfortfokozat volt a meghatározó, de ma már az általános lakókörnyezet. Ez esetben persze meglehetősen nehéz a természeti adottságok "értéknövelő" szerepét igazolni. De aligha véletlen, hogy Budapest XI. kerületében a lakónépesség 20,5 %-a főiskolai, ill. egyetemi végzettségű, míg a XX. vagy XXI. kerületben ez az arány a 3%-ot sem éri el.

Feleslegesnek tűnik azon vitázni, hogy kívánatos vagy nem az ilyen szegregálódás, a tény az, hogy ma már másféle társadalmi elvárás jelentkezik a lakófunkcióval kapcsolatban mint a tömeges lakásépítkezést megelőzően.

Ezért megfontolandó, nem volna-e célszerűbb a szuburbán

övezetek fejlesztésére /különösen Budapest esetében/ nagyobb gondot fordítani és többek között a lakófunkciót "széthuzni", bekebelezve a korábbi városközeli üdülõterületek városközeli részeit. Ez a folyamat ugyanis mindenféle tervezés nélkül, spon-tán módon megkezdõdött. Célszerû volna mindezt tervszerû meder-be terelni.

1.2. Szociálgeográfiai szempontú esettanulmányok készítése

az osztály több munkatársát /Berényi István, Cséfalvay Zol-tán, Perger Éva, Pomázi István, Tiner Tibor/ foglalkoztat-ta, pl. Szilvásvár-Nagyvisnyó, Bélapátfalva és telepü-léscsoportja általános rendezési tervét megalapozó tanul-mány készítése. A feldolgozásban részt vett Lóczy Dénes, a Természetföldrajzi Osztály és Kéri András, az MTA RKK mun-katársa.

Az elemzés során az ÉVM új elvárásait már figyelembe vet-tük, ezért jelentõs szerepet kapott a kérdõívekre alapoz-tott szociálgeográfiai szempontú feldolgozás. A hivatalos statisztikai adatokra épülõ elemzést ugyanis maga a ter-vezõ végezte. Mindez szoros együttmûködést tett szükséges-sé a tervezõkkel, ami igen sok új elméleti és módszertani problémát vetett fel.

Ugyancsak figyelembe kellett venni az új településfejlesz-tési koncepció elvárásait, a lokális közösségek növekvõ szerepét, önállóságát a községfejlesztési döntésekben. Az összegyûjtött információk korrigálása, a kialakított fej-lesztési javaslatok egyeztetése szükségessé tette a helyi intézmények vezetõivel való konzultációt és a helyi közös-ségekkel való találkozást, megbeszélést. A rendezési tervet megalapozó tanulmánynak ez a széles társadalmi alapon, helyi információval való indítása ma még újszerû és sok módszertani problémát vet fel. Ezek közül néhány:

- A lakosság magatartásának felmérését mely társadalmi csopor-tokra terjesszük ki és hogyan? A helyben foglalkoztatást adó intézményeken keresztül, vagy az iskolás kora gyerekekkel rendelkezõ háztartások alapján? A felmérés a helyi háztar-tások hány %-ára terjedjen ki, amely tervezési szempontból már elegendõ információt jelent.
- Hogyan fogjuk meg az ingázó háztartások helyi közösségi ma-gatartását, ami fejlesztési szempontból nem hanyagolható el a kisközségekben?
- Fejlesztési szempontból hogyan ítéljük meg az informális kö-zösségi szervezõdéseket, pl. a munka alapján létrejövõ for-maszervezõdéseket /summáskodás/ .

A kutatást nem tartjuk lezártnak, de általánosan már megállapít-ható, hogy a településfejlesztést és rendezést megalapozó tanul-mányokkal szemben támasztott követelmény alapvetõen új, mert:

- növekedni fog a lokális érdekeken alapuló területi tervezés jelentősége, ami hasonló módszerű kutatásokat tesz szükségessé. Ez a korábbinál munkaigényesebb és nagyobb szakmai felkészültséget igényel, mert viszonylag rövid idő alatt kell felismerni és dönteni, hogy a lokalitásban melyek a településfejlesztést segítő elemek;
- úgy tűnik, hogy a lokalitás fokozottabb figyelembe vétele jelentős helyi erőforrások /természeti, gazdasági, társadalmi/ hasznosítását eredményezheti, tehát szükséges ennek számbavétele, értékelése a lokális közösség és az általános társadalmi szempontok alapján;
- a települések műszaki tervezése mellett szükséges a funkcióképes lokális társadalmak megtervezése, ami a közösségek belső életének, működésének ismeretét teszi szükségessé. Ezért a jövőben nélkülözhetetlen lesz a tanulmányok szociológiai szempontú kiegészítése;
- Egyre fontosabbá válik a társadalmi funkciók racionális térbeli elhelyezése, ami szükségessé teszi a települések természeti környezetének az eddigieknél alaposabb ismeretét és figyelembe vételét a funkciók térbeli elhelyezésénél.

Ez évben megkezdtük a "közösségben élni" alapfunkció vizsgálatát, amely eddig kimaradt a gazdaságföldrajzi kutatások látószögéből. Az ehhez kapcsolódó szakirodalom két főbb kutatási irányt jelez: vagy a település társadalmi térszerkezetét tárják fel vagy valamely alapfunkció működése kapcsán keletkező térszociológiai csoportok térbeli szerkezetét és mozgásjelenségeit vizsgálják.

Cséfalvay Zoltán az előbbi problémakörhöz kapcsolódva vett részt a Népművelési Intézet és az ELTE településfejlesztési munkacsoportja által vezetett téma kutatásában. A helyi társadalom közösségi viszonyait elemezte Siójut példáján. Ez esetben rendkívül szoros összefüggés mutatkozott a helyi társadalom térszerkezete /a kor, a végzett munka jellege, szakképzettség alapján/ és a közösségi magatartáscsoportok térszerkezete között. A kettő kölcsönösen meghatározta egymást, ill. erősítette és gyengítette egymás hatását.

A helyi társadalom egyes magatartáscsoportjaiból kiválasztódik az azok érdekeit képviselő személy, sokszor függetlenül a helyi érdekképviselői szervektől, testületektől. Ez arra enged következtetni, hogy az új választási rendszerben a jelöltek "jelölésekor" figyelembe kell venni az egyes társadalmi csoportok "tényleges" képviselőit. Ellenkező esetben előfordulhat, hogy a kettős jelölés sem jelent tényleges alternatívát a lokális közösségek számára.

Folytattuk a lakóhely szerinti társadalmi szegregálódás jelenségeinek vizsgálatát /Cséfalvay Zoltán/ Eger példáján /Témavezető: Kéri András, MTA RRK/. A társadalmi térszerkezet és a település funkcionális morfológiai szerkezetének egybevetése jelzi

hogy megnőtt a lakókönyezet általános presztizsének jelentősége. Eger esetében a felújított belváros is visszakarta korábbi jelentőségét, szerepét a lakófunkció szempontjából.

2. Az Alföld városállzata fejlődésének folyamatát Dövényi Zoltán további kérdések tisztázásával tette világosabbá. A kisvárosok fejlődési sajátosságait az NDK agrártérségeinek városállzatával hasonlította össze az elmúlt évek alatt és e problémakörben irt kandidátusi disszertációját a Halle-i Egyetemen sikerrel védte meg.

Az agrárterületek kisvárosainak összehasonlító vizsgálata módszertani szempontból is igen hasznos volt. Világossá vált ugyanis, hogy a más megközelítésű módszerek egy része az NDK és Magyarország agrártérségei településhálózatának kutatásánál egyaránt jól használható. Ide sorolhatóak pl. a keletnémet geográfusok által használt településtípusizálások.

A kutatási eredmények kölcsönösen használhatónak tünnek mindkét ország településhálózat-fejlesztési politikájában, mivel a meglehetősen eltérő történelmi fejlődés ellenére számos közös probléma lelhető fel /a kisvárosok esetenként jelentős népességvesztése, előregedés, hiányos infrastruktúra, funkcióvesztés stb./

Egyértelműen kitűnt az is, hogy a kisvárosi hálózat mindkét ország agrártérségeiben a településrendszer gyenge pontja, így a teljesítőképes kisvárosi hálózat megteremtése az NDK-ban és Magyarországon is egyaránt sürgető feladat. Ennek érdekében részletes vizsgálatok szükségesek, amelyek alapján a leginkább célravezető fejlesztési politika megvalósítható lesz. A közelmúltban kidolgozott hazai hosszútávú településfejlesztési koncepció már tartalmazza ugyan a kisvárosok fejlesztésének szükségességét, az ehhez felhasználandó eszközök és módszerek említésével azonban adós marad.

A fenti eredmények szükségessé tették, hogy néhány kérdésben a problémát kiegészítsük. Mindenekelőtt szükségesnek látszott az Alföld munkaerőmozgása területi jellemzőinek tisztázása.

Az 1980-as évek elejére ugyanis az Alföld jelentős területein kialakult az ingázási körzetek összekapcsolódó láncolata. Ennek oka jórészt a kis- és középvárosok ingázási központ jellegének megerősödése. Az 1960-1980 közötti időszakban az ingázás lényegében általános lett az Alföldön is, bár intenzitása elmaradt az országos értékektől.

Az Alföld középfoku központjai infrastrukturális helyzetét áttekinthető tanulmány több mint 30 mutató alapján bizonyítja, hogy az Alföld kis- és középvárosi szintű településeinek zöme az elmúlt időszak fejlődése ellenére az infrastruktúra terén még mindig elmaradott, s ennek felszámolása egyre inkább sürgető feladat.

Az ország kiskereskedelmi forgalmára jellemző, hogy az 1970-es évektől néhány jelentős területi változás történt. Erre az évtizedre jellemző például az alföldi megyék jelentős térnyerése, ugyanakkor néhány ipari megye hátrább került a rangsorban. Hasonló tendencia mutatható ki a kisebb területi egységek /járáások/ szintjén is. Ennek okát keresve mindenképpen rá kell mutatni, hogy ez az évtized a mezőgazdaság jelentős fejlődésének, ugyanakkor a nehézipar komoly nehézségeinek az időszaka volt, s ez a lakosság vásárlóerejének alakulásában is tükröződött.

3. A falvak közlekedési helyzetének feltárása című témában Tiner Tibor egy észak-hevesi falukörzet /Bélapátfalva és környéke/ tömegközlekedési helyzetét értékelte a lokális társadalmi elvárások alapján. A korszerű terület- és településfejlesztés tervezése ugyanis megkívánja, hogy e funkcióknak ne csak jelen állapotát ismerjük és arra építve fogalmazzuk meg a fejlesztési alternatívákat, hanem építsük be a lokális társadalmi elvárásokat is.

A fenti esettanulmány is igazolta, hogy

- a községben a lakosság személyi közlekedési igénye lényegesen magasabb szintű annál, mint azt korábban feltételeztük. Ezt az igényt a tömegközlekedés jelenleg még messze nem képes kielégíteni;
- különösen igaz ez a megállapítás az un. forgalmi árnyékban fekvő falvakra, ahonnan - 1984. január 1-től "városkörnyéki települések" lévén - az ottlakók sűrűbb buszközlekedést, s sokkal tágabb megközelíthetőségi intervallumot tartanának szükségesnek.
- Az elmondottakkal szemben a távolsági, pontosabban a helyközi autóbuszközlekedés jelenlegi rendszere - a növekvő feszültség ellenére -- tovább őrzi és konzerválja a munkabájarás, mint elsődleges népgazdasági érdek abszolút dominanciáján alapuló forgalomszervezés jegyeit, sőt ennek kizárólagos, egyéb érdekekkel alig törődő formáját.
- Az ingázás szükségleteihez idomuló forgalomszervezési alapelv szerves része maradt annak a területfejlesztési politikának, amely városi mintájú, de annál lényegesen alacsonyabb színvonalu helyközi személyszállítási rendszerbe illesztette be a községek tulnyomó többségét.
- A falusi lakosság ilymódon "kordában tartott" utazási igényei oda vezettek, hogy falvaink lakói - az alacsony motorizációs fok miatt és a tömegközlekedési eszközök viszonylag ritka használata miatt - még ma is jóval alacsonyabb mobilitással, közlekedési kultúrával rendelkeznek, mint amelyet az ország fejlettségi szintje indokolna. Mindez továbbra is gátolja a falvak elszigeteltségének, zártságának csökkenését, az ország gazdasági-társadalmi vérkeringésébe való ha-

tékonyabb bekapcsolódásunkat.

- Nehezíti a probléma megoldását a VOLÁN vállalatok gazdasági szabályozása, továbbá a falusi térségek szórta és általában kis mennyiségben jelentkező igényeihez alkalmazkodni képes közepes, ill. kisméretű személyszállító járműpark szinte teljes hiánya, nem is szólva a kisebb térségek közlekedési rendszerének hiányosságairól, szervezeti gondjairól.
- Számos ellentmondást kell tehát megszüntetni annak érdekében, hogy ne a mostoha közlekedési viszonyok jelentsék egyre inkább a falusi fejlődés folyamatában a szűk keresztmetszetet.

4. Saját kezdeményezésű kutatási témák közé azokat a vizsgálatokat soroltuk, amelyek az osztály újraszervezésével kezdődtek, és valójában még nem kapcsolódtak szorosan a már meglévő alapkutatási feladatokhoz. Az eredmények azonban arra utalnak, hogy olyan kezdeményezésekről van szó, amelyeknek már a középtávú terv során helyt kell adni. Ezek közül kiemelésre kínálkozik:

a/ A szuburbanizáció gazdasági-társadalmi folyamatainak elemzése

Két téma kidolgozására került sor:

- "A szuburbanizáció területfelhasználási problémái Budapest példáján" /Berényi István / című tanulmány azt jelzi, hogy a kérdés területfejlesztési és -rendezési szempontból alapvető fontosságu, mert az alapfunkciók "kihuzódása" a szuburbán övezetbe a főváros esetében is megkezdődött.

Ez szükségessé teszi, hogy hosszú- és nagytávú elképzelésünk legyen az övezet racionális területfelhasználásáról.

- Ehhez kapcsolódott a "Népességmigrációs vizsgálatok Dunakeszin" című esettanulmány /Pomázi István/. A népességmozgást az ideiglenesen bejelentkezett 1660 fő adata alapján elemeztük. A legnagyobb mobilitásu a 15-30 év közötti korosztály mind a nők, mind a férfiak esetében. Az elemzésbe vont népesség 40%-a Budapestről költözött ki, 15 %-a pedig Pest megyéből települt be. Ezen kívül Szabolcs-Szatmár és Borsod-Abaúj-Zemplén megye részese a legnagyobb /10%/. A jelenlegben nyilvánvalóan felismerhető a szuburbanizáció egyik sajátossága, a lakófunkció erősödése a kitelepülés révén.

b/ A lokális társadalmak informális alapon szerveződő térkapcsolatainak elemzésére első alkalommal került sor a földrajzban /Cséfalvay Zoltán/. Például a "summáskodás", mint munkaszervezeti forma feléledése az Északi-Középhegység falvainak egy részében olyan probléma, amely rávilágít az alapfunkciók működésének zavaraira /mezőgazdasági üzemszervezet, ellátás, szolgáltatás stb./. Ugyanakkor elvileg ide sorolható a siójutói esettanulmány problémája is, ahol a közösségi intézmények működési hiányosságain jöttek létre a helyi közösségi "informális kapcsolatok! Köztudott, hogy a kiskereskedelem területén ez a kapcsolatrendszer szinte áttekinthetetlen.

- c/ A magyar kisebbség társadalmi kérdéseivel a Vajdaság példáján foglalkozott Kocsis Károly két témára koncentrálna:
- egyrészt vizsgálat alá vette a II. világháború után kialakult migrációs folyamatokat. Ez a nagyarányú népességmozgás politikai és gazdasági indíttatású. Politikai jellegű a német kisebbség szempontjából, amelynek döntő többsége elhagyta Jugoszláviát, noha nem volt "intézményes" kitelepítés, gazdasági okoknak pedig egész sora szerepet játszott abban, hogy a Vajdaság nemzetiségi összetétele az elmúlt 40 alatt alapvetően megváltozott, noha például a magyar kisebbség abszolút száma ma annyi, mint száz évvel korábban. Másrészt vizsgálat alá vette az itt élő népesség életkörülményeit, amely bizonyos indítéka lehet a migrációs folyamatoknak is. A határ mindkét oldalán kialakultak ugyanis olyan depressziós területek, amelyek a népesség elvándorlását indikálják. Szükséges lenne a határmenti térségek olyan összehangolt fejlesztése, amely lehetővé tenné e folyamatok mérséklését.
- d/ "A gazdaság térbeli fejlődésének főbb tendenciái Európa országaiban az 1970-es és 1980-as években" c. kutatási témában az 1 főre jutó GDP mint a gazdasági fejlettség alapvető mutatója jelzi, hogy a regionális különbségek az EGK országai között, de az egyes országokon belül is növekedtek.
- Az elemzésben Pomázi István, Nemes-Nagy Józseffel közösen kimutatta, hogy az EGK országait az elmúlt három évtizedben alapvetően a területi fejlettségi különbségek kiegyenlítődésének tendenciája jellemezte. Ma az Egyesült Királyság a leginkább kiegyenlített térszerkezetű és a legnagyobb különbségek Olaszországban jelentkeznek. Az EGK egészét tekintve ugyanakkor tartósan fennáll egy Észak-Dél dualizmus, ugyanis a gazdasági magterülettől /NSZK-Benelux/ távolodva szabályos zonalitás jelentkezik a gazdasági fejlettségben. Az elmúlt 30 év alatt romlott a külső régiók helyzete és erősödött a nyugatnémet és holland területek pozíciója.
- e/ A természeti adottságok és az agrártermelés kapcsolatával, az ökológiai adottságok hatásainak elemzésével két esettanulmány foglalkozott /Perger Éva/. Mindkét tanulmány megenged némi általánosítást;
- A mai magyar gazdaságban a piac központilag szabályozott /felvásárlás, kereslet-kinálat/. A mezőgazdasági nagyüzemek az állami felvásárlások és a saját üzemi adottságaik között egyensúlyoznak. Az ökológiai adottságok racionális hasznosítása csak ennek függvényében jut érvényre.
 - A természeti adottságok egyszerűen csak lehetőséget, "keretet" jelentenek és a nagyüzemek alkalmazkodása inkább kényszer, mint racionális megfontolás eredménye. A természeti adottságok valójában nem mozgatják a gazdálkodást.
 - A természeti adottságokhoz való jobb alkalmazkodást a gazdaságosság előtérbe kerülése feltételezhetően javítja és

megszünteti a kirivó ellentéteket. Ez a tendencia az elmúlt években érezhetővé vált.

- A korábbi helyzetből szükségképp következett, hogy nem sok gyakorlati eredménye volt az ökológiai adottságokat feltáró vizsgálatoknak. Hiába készültek meliorációs tervek, ha a termelési, mindenekelőtt vetésszerkezeti "piaci" kényszerek lehetetlenné tették a racionálisabb földhasználatot.
- A tapasztalat az, hogy az állami "elvárásokon", gazdasági "kényszereken" kívül társadalmi tényezők is befolyásolják az ökológiai adottságok jobb kihasználását, pl. munkaerőhiány, munkaszervezés, üzem nagyság, üzemszervezet, hagyományok, külső gazdasági kapcsolatok stb. Összességében az üzemen kívüli tényezőknek meghatározó szerep jut a környezet hasznosításában.

CHANGE AND RENEWAL

I. Berényi

Summary

The paper reviews the activity of the activity in the year 1984 of the Department of Economic and Social Geography recently organized at the Geographical Research Institute Hungarian Academy of Sciences. The investigations mostly covered the following areas:

- Research in the topic entitled "Natural endowments, restrictions and potentialities providing advantageous circumstances and governing settlement development" has been completed and the summarizing publication will be compiled in 1985.

Investigations of sociogeographic aspect received much attention in the activity of the Department. Here belong the detailed study of Szilvássvár-Nagyvisnyó and of Bélapátfalva and its group of settlements, the analysis of segregation by dwelling place as exemplified in Eger and the description of the informal spatial relationships in local societies.

- Included in the analysis of the socio-economic processes of suburbanization, the land use problems in Budapest were tackled and a case study was prepared on the conditions of migration in Dunakeszi.

- The investigation of the characteristics of urbanization in the Alföld was also prominent in the work of the Department. The network of small towns and labour migrations were studied in detail.

- In addition, papers are concerned with the typical features of retail trade in Hungary, the social issues of the Hungarian minority in Vojvodina, the main trends in the spatial development of the economy of Western European countries as well as the relationship between the natural endowments and agriculture.

Translated by D. Lóczy

NÉHÁNY GONDOLAT AZ ALFÖLD KISVÁROSAINAK FEJLESZTÉSI IRÁNYAIHOZ ÉS LEHETŐSÉGEIHEZ

Dr. Dövényi Zoltán

Az elmúlt években lehetőségem nyílt az NDK és Magyarország kiterjedt agrártérségei kisvárosainak többé-kevésbé részletes összehasonlító vizsgálatának elvégzésére. Ennek keretében az NDK É-i részén fekvő 51 kisvárosi szintű település viszonyait az Alföld 63, a településhálózatban nagyjából hasonló helyzetű helységével vetettem össze.

A vizsgálat során kitűnt, hogy a két terület kisvárosai jó-részt hasonló problémákkal küzdenek, s a megoldási lehetőségek sem térnek el lényegesen. A következőkben ezek közül az Alföld kisváros-hálózatának fejlesztési irányaihoz és lehetőségeihez kapcsolódó néhány gondolat kerül összegzésre. A tézisszerű össze-foglalás keretében a részletes bizonyításra ugyan nincs lehetősé-g, ez a témáról készülő többi publikációban fog helyet kapni.

1. Az Alföld kisvárosainak gazdasági szerkezete az elkövet-kező időszakban lényegesen nem fog változni, ezért az adott struktúrát kell fejleszteni és minőségileg javítani. Különösen fontos lenne a terciér szektor erősítése. Ez azért is lényeges, mert nagyobb ipartelepítés nem várható, így a terciér szektornak komoly szerepe lenne a munkahelykinálat javításában is.

2. A kisvárosok jelentős része az elmúlt évtizedekben érzé-keny népességvesztést szenvedett. Jóllehet a népességszám csökkenése önmagában még nem a hanyatlás jele, de több kisváros-ban már olyan mértékű volt, hogy kedvezőtlenül befolyásolta a gazdasági-társadalmi szerkezetet. A továbbiakban törekedni kell a demográfiai erózió megállítására, s ennek érdekében szükséges a kisvárosok fejlesztési eszközeinek és lehetőségeinek bővítése. Ehhez elengedhetetlen a redisztribúciós rendszer generális áta-lakítása.

3. Amennyiben a kisvárosok jelentősebb fejlesztési eszközök-höz jutnának, elsősorban a lakosság életkörülményeinek javításá-ra kellene törekedni. Ehhez tartozik a lakáshelyzet javítása, a műszaki infrastruktúra megfelelő kiépítése, valamint az oktatási, művelődési és egészségügyi intézményhálózat színvonalának emelé-se.

4. Az életkörülmények javulásának kedvező hatásai lennének: csökkenne az elvándorlás és a környező települések lakói nagyobb számban települnének át a kisvárosokban, s ezzel részben teher-mentesíteni lehetne a közép- és nagyvárosokat. A népességszám stabilizálása és az életkörülmények egymást erősítő folyamatok lehetnének.

5. A kisvárosok fejlesztését differenciáltan kell végezni. Nem lehet valamennyit egyidejűleg és egyenlő mértékben fejlesz-teni. Fontos feladat viszont a központi helyi jelentőség növelé-se, ezáltal a kisvárosok nagyobb mértékben tudnának központjai lenni környezetüknek. Ez egyúttal a centrum-vonzáskörzet kapcsola-tok megerősödését is jelentené, s a jövőben az így kialakult kör-zeteket egységes kistérségekként lehetne tervezni és fejleszteni.

6. Különösen részletes vizsgálatot és megalapozott fejlesztési elképzeléseket igényelnek azok a területek, ahol egymáshoz

közel több kisváros is van /pl. Békés megye déli része, a nagy-kun városok térsége/. Ezekben a településekben a fejlődés csak funkciómegosztás alapján lehet hatékony, azaz mindenütt azokat a funkciókat kell preferálni, amelyek számára az adottságok leginkább kedvezőek. Így ezek a kisvárosok közösen el tudnák látni a hiányzó középváros funkcióit.

7. A központ-vonzáskörzet kapcsolatok megerősítéséhez nagyon fontos lenne a közlekedés fejlesztése. Jelenleg ezen a téren meg lehetőségen nagy a lemaradás, a hosszú menetidők és a rossz elérhetőség komoly akadálya a települések közötti kapcsolatok fejlődésének. A közlekedés megfelelő kiépítése javítaná az ingázók helyzetét is; ezzel is lehetne növelni a lakóhelyhez kapcsolás erősségét, s valamelyest csökkenteni az elvándorlást.

8. A városányilvánítás jelenlegi gyakorlatának megváltoztatása elsősorban az alföldi kisvárosok érdeke. Az ország többi részén lassan már alig akad fejlettebb település városi jogállás nélkül, az Alföldön viszont még mindig jelentős kiterjedésű városhiányos térségek vannak. Ez azonban nem azt jelenti, hogy itt hiányoznak a városi jogállás elnyerésére méltó települések: a megvizsgált 63 helységről 46 földrajzi értelemben városnak minősíthető, közigazgatási értelemben azonban csak 21^{*} volt város. Mindez arra utal, hogy az Alfölddel szemben folytatott szűkkeblű várossá nyilvánítási politika nem indokolt, s nem túl hosszú időn belül szükséges egy arányos városhálózat kialakítása az Alföldön is.

A fenti elképzelések sora nyilván még jócskán bővíthető lenne, ennél azonban összehasonlíthatatlanul fontosabb, hogy az alföldi kisvárosok problémáinak megoldása terén a gyakorlatban történjen jelentősebb előrelépés.

SOME THOUGHTS ON THE DEVELOPMENT PLANS AND POSSIBILITIES OF THE SMALL TOWNS IN THE ALFÖLD

Z. Dövényi

Summary

In the past years I had the opportunity to make a more or less detailed comparative study of the small towns in the extended agrarian areas of the GDR and Hungary. In the frame of this work I compared the settlement pattern of 51 small towns, lying in the N of the GDR with that of 63 in the Alföld, having approximately the same position in our settlement pattern.

During this research it appeared that the small towns of these two territories have the same problems and neither the solutions differ basically. In the followings some thoughts are summed up that can be linked to the directions and possibilities

* 1986. január 1-vel ez 27-re emelkedett.

of development in the Alföld. There is no possibility of detailed verification in the frame of a systematic conclusion; this will be published in other publications, being already under preparation.

1. As the economic structure of the small towns of the Alföld will not basically change in the following period, the given structure must be developed and perfected. The strengthening of the position of the tertiary sector would be especially important. This is substantial, because there would be not extent location of industry, so the tertiary sector would have an important role in the improving supply of the workplace.

2. A great number of the small towns suffered a sensitive loss of population during the last decades. Although population loss itself is not the sign of a decline, but in some small towns it was so high that it unfavourably influenced the socio-economic structure. Later on they have to take care of the stopping of demographic erosion, so to this end the increase of the means and possibilities of development in the small towns have become necessary. The general transformation of the redistributinal structure is essential to this.

3. If the small towns were to get some more important means of development, the living circumstances of the population should be first of all improved. The improving of flat-situation, the proper building of technical infrastructure and the raising of the level of cultural-, teaching- and medical institution network also belong here.

4. The improvement of living circumstances would have favourable effects: outmigration would decrease, the population of the surrounding settlements would resettle to a greater extent to the small towns and with this the towns of middle and large sizes should be partly discharged. The stabilization of population and the improvement of living circumstances should strengthen each other.

5. The development of small towns must be different. It is not possible to develop all of them at the same time and at an equal rate. The enhancement of central position is very significant, thus the small towns should become the centres of their own surroundings. This would mean at the same time the strengthening of the centre-zone of action relations. This newly formed district /region/ should be planned and developed as a homogenous small area.

6. Those areas where there are several adjacent small towns /e.g. the southern part of Békés county; the surroundings of the towns in Nagykunsg/ need a specially thorough survey and well-established development concepts. In these settlements evolution can be effective only by the division of functions. It means that those functions must be preferred everywhere, for what the potentials are most favourable. So these small towns together would be able to supply the functions of the missing medium size towns.

7. The development of communication would be very important for the strengthening of centre-zone of action relations. At present the backwardness is rather high in this field. Mainly long travel time and poor accessibility are the serious difficulties of the development among settlements. The appropriate built in of communication would better the circumstances of commuters,

too. With this the local patriotism should be increased and the outmigration should be decreased to a small extent.

8. It is necessary mainly for the small towns of the Alföld to change the present practice of the procedure that declares a settlement to be town. In other parts of the country you can hardly find any larger and more developed settlements without the rank of town. But in the Alföld there are still extensive areas without towns. But this does not mean that here the settlements are not convenient for the title of it. We examined 63 communities, from among which 46 could have been towns from geographical point of view, but administratively only 21* of them were towns. All these show that the present policy is not convenient, and it is necessary within a short period to develop the urban network in the Alföld, too.

The range of the above thoughts could be widened, but it is more important to step forward in the practice to solve the problems of the small towns in the Alföld.

Translated by K. Nemerkenyi

*

It has reason to 27 since January 1st, 1986

KULTURAFEJLESZTÉS ÉS A CENTRUM-PERIFÉRIA VISZONY
OLDÁSÁNAK LEHETŐSÉGEI SOMOGY MEGYE APRÓFALVAIBAN

Köles Sándor

I. Kísérlet a probléma lényegének megfogalmazására

Az alább következő gondolatsor nem kevesebbre vállalkozik, mint arra, hogy a kultúra egyenrangúságát bizonyítsa a településfejlesztés olyan alapvető tényezői mellett, mint a gazdaság, a közlekedés, a víz- és csatornahálózat stb. Állítjuk mindezt olyan időszakban, amikor a népgazdaság – remélhetőleg termékeny – válsága következtében a "gazdaságosság", a "racionalitás", a "hatékonyság" valóban stratégiai jelentőségű kérdései előtérbe kerülésével, azok lefokozódnak, a rangsorolás jelszavaivá és az elszegényesítés ideológiájává válnak. Kritikánk és stratégiánk így nem foganhat a romantikus széplelkűségnek a keményebb korlátok /feltételek/ fölött könnyedén átsikló "aufklärismus"-ának jegyében, hanem csak annak tudatában, hogy az ember létezése kétpólusu: az egyik oldalon a tényezők uralják, míg a másik oldalon arra törekszik, hogy megszabaduljon a tényezők uralmától, és strukturálja létét.

Kevésbé fennköltén: a kultúra nem egyszerűen a viszonyok mechanikus lenyomata, hanem ennek a viszonyoknak egyik önálló kiterjedésű dimenziója s természeténél fogva nagyobb az ellenállása a voluntarista hajlamokkal szemben, mert – többek között – mélyebben gyökeredzik az emberekben, nemcsak /legalábbis első-sorban/ nem formális intézmények, hanem társadalmi csoportok, közösségek, a család közvetíti az egyén számára. Befolyásolása a közvetítő kapilláriák kiiktatásával nem lehetséges, vagy ha mégis ez történik, akkor egy elidegenedett helyzetet hozunk létre a formális intézmények és az egyén viszonyában, amelyben egy "állami" kultúra szembekerül sok "szubkulturával".

Az ellentmondás magva ugyanis abban van, hogy a gazdaságban még nem adott /pontosabban nem a gazdaság talaján adott/ a kultúra, az egyén kibontakozásának lehetősége. /Csak utalásszerűen: nagyüzemi munkaszervezés, autonóm munkaszervezetek hiánya, a tulajdonviszonyok áttételei, hierarchizált munkaszervezetek stb./ Ebben szükségszerűen hasad ketté a gazdaság és a kultúra, a kultúra és intézményrendszere, s nem úgy tétéleződik, mint kölcsönös összefüggések rendszere, hanem amaz határozza meg emezt. E viszonyt az jellemzi, hogy a kérdés általában úgy vetődik fel, hogy mennyi pénz jut a kultúrára? /Mellesleg egyre kevesebb./ Egy pozitív kifejtés korlátai így tehát nem teoretikusak, hanem sokkal inkább valóságos korlátok.

Korlátok

Miben nyilvánul meg a fenti ellentmondás a cimbén jelzett témánkkal kapcsolatban?
Először is: a tervezésben, amely nem egy adott település összetett

ségből kiindulva, hanem az ágazatok ilyen-olyan erősséggel képviselt érdekeinek függvényében határoz, többnyire rövidlátó módon.

Igy nemhogy az ott élő emberek érdekei nem fogalmazódhatnak meg, hanem a tervezéshez szükséges racionális algoritmusok is csak torzán, vagy sehogyan sem, következésképpen – legalábbis az ott élő állampolgárok számára – ellenőrizhetetlenül és befolyásolhatatlanul jelennek meg. Az ágazati, elkülönült tervezés logikáját követi a "művelődéstervezés" is, amely újfent nem funkciókban, problémákban gondolkodik, hanem zavaros statisztikákban, osztálytermekben, négyzetméterekben, az intézmények hierarchiájában stb. /Félreértés ne essék, ezek nem lényegtelenek, hanem csak másodlagosak./

Másodsor: a településhierarchiában, ahol alárendeltségi viszonyban vannak egymással, bár ezen a járások megszüntetése – még kelőképpen be nem látható módon – oldhat valamelyest. A helyi tanácsok ugyanis a "fent" érdekeit képviselik a "lentel" szemben, azaz sokkal inkább a felső utasítások végrehajtói, mint a helyi érdekek, némi cinizmussal azt is mondhatnánk, választott képviselői.

Ehhez hozzátehetnénk még azt is, hogy erre vannak "kondicionálva" hiszen a községi tanácsok fejlesztési lehetőségeiben, költségvetésében eleve ezek a viszonyok tükröződnek vissza, s a falugyűlések fórumai is jobbára a "nem"-ek megmagyarázásából áll, világossá téve a különbségtevést a demokrácia és a demokratizmus között. Így aztán a lokalitás sem jelenik meg, mert nincs az, ami előhívja a falu önmeghatározó képességét. Ritka, ám annál inkább figyelemreméltó kivételnek tekinthetők azok a falvak, amelyek ki tudnak bujni a településhierarchia rácsrendszerének hézagain.

Harmadsor: ebből következő, az ágazati logikát követő intézményi hierarchia, s ezen belül is a művelődési intézmények rangsora, jelesül: az iskoláé és a művelődési házé, amelyek működési felteletrendszerében a településhierarchiát követik, és nem kötődnek a lokalitáshoz.

Az intézményi hierarchiáról szólva külön meg kell említenünk az iskolát. Az iskola egyik legnagyobb problémája az, hogy a falusi általános iskolában végző gyerekek továbbtanulási esélyei kisebbek a városi társaikénál /falusi iskolában végezni általában hátrányt jelent/, ugyanakkor az iskolarendszer merevsége miatt nincs mód arra, hogy helyreadaptálható, a hátrányt esetleg előnyre változtató iskolatípus alakuljon ki, amely helyi kontroll alá kerülhetne.

Negyedsor: a gazdaságosságban, mivel az ipar vagy a mezőgazdaság fejlesztésénél vagy telepítésénél a kistelepülések, mint "nem gazdaságos" jelennek meg, mivel lakosságuk előregedett, infrastruktúrájuk nem megfelelő. Ezzel végképp kimondva az ítélet ezekről a településekről, amelyek megmaradásuknak talán az utolsó lehetőségét veszítik el ezáltal, noha a kistelepüléseken vannak olyan adottságok, képességek, termelési tapasztalatok, amelyek aktivizálhatók.

Mindezek valóban kemény korlátok a kulturafejlesztéssel szemben. Vajon a művelődésnek lehet-e szerepe egyáltalán a kistelepülések megtartó képességének növelésében? Vajon nemcsak a jótékonykodás különféle módozatainak latolgatására késztet-e? E direkt

összefüggésben nyilván erre, viszont egy komplex megközelítés részeként szerepe lehet a kistelepülések képességmegtartó erejének, önmeghatározó képességének növelésében.

II. A kultúrafejlesztés lehetséges alternatívái a Somogy megyei apró falvak fejlesztésében

Somogy megyében mindössze husz-harminc község népességszáma növekvő, illetve stagnáló, míg a többi mintegy kétszáz település népességszáma csökkenő tendenciát mutat. Ez az eltorzult településszerkezet mindenesetre azt jelzi, hogy a megyei problémák és feszültségek föloldása csak és kizárólag a kistelepülések problémáinak és feszültségeinek föloldása révén lehetséges. Az eltorzult településszerkezet torzult és csonka helyi társadalmat is takar.

Amikor a kultúrafejlesztés szerepét úgy határozzuk meg, mint aminek szerepe lehet az önmeghatározó képesség növelésében, akkor ezalatt is azt értjük, hogy ebben a folyamatban dinamizáljuk, erősítjük azokat a belső erőket és folyamatokat, amelyek képesek ebbe az irányba hatni. Természetesen ezek a fejlesztés más eszközeinek együttes alkalmazásával hozhatnak csak eredményt.

A fejlesztést meghatározó külső tényezők mellett számba kell vennünk azokat a belső, feszítő problémákat, ugyanakkor – föloldásuk révén – egyedi /lokális/ megoldási variánsokat hozhatnak felszínre, azonban ezek – a helyi nyilvánosság hiányában – rejtettek maradnak. Tagolt társadalomban – és ilyenek tekinthetők a kistelepülések is – a csoportok hordozzák magukban – rejtve maradó – problémáikat. E társadalmi némaság megszólaltatása lehet a fejlesztés /és benne a fejlesztő/ legfontosabb feladata, amely azzal a lényeges előnnyel járhat, hogy a problémákat nem kitalálni, hanem a csoportokkal együttműködve feltárni kell.

A fejlesztés csomópontjait az alábbi problémakörökben és eszközökben ragadhatjuk meg.

1. Szociális problémakör; humán szolgáltatás

A települési lejtő szélére szorult falvak társadalmi és korösszetétele jelentősen megváltozik, mivel ezekből a falvakból azok menekülnek el, akik megtehetik, tehát a fiatalok, a munkaképesek, a tehetősebbek, az ottmaradók magatehetetlen, munkaképtelen, elöregedett csoportjával szemben. Ezért a falvaknak ebben a csoportjában szociális indíttatású funkciók kiépítésére van szükség. Ezek a funkciók azonban nem férnek bele sem a szociálpolitika jelenlegi, sem más intézményi kereteibe, ezért szükség van ennek ellátására alkalmas, a szociális gondozást is fölválaló speciális intézményekre, és az ezeket működtetni képes speciális képzettségű, a szocio-kulturális jelenségek világában eligazodni képes szakemberekre. Ennek fölvezetésére történtek már kísérletek: ide tartozik például HEGYESI G. szociálpolitikai humán szolgáltatási, ill. KEMÉNY B. "falugondnok" koncepciója /vö. KEMÉNY B. Az aprófalvak "üzemeltetéséről" Új Forrás 1984/2./.

A települési lejtő szélére kerülés másik jellegzetes tünete a "slumosodás", amely a kistelepüléseket a depresszált rétegek

gyűjtőhelyévé tette. Ebben az összefüggésben szólni kell a megye egyik társadalmi feszültségforrásáról, a cigányságról. Bár a cigányság rétegzett társadalom, de legszegényebb és legelesettebb csoportjai a kistelepüléseken sűrűsödnek. A fő kérdés az, hogy a szétbomlás jeleit mutató tradicionális cigányközösségek nyelvi közegei megőrizték-e annyi autonómiát, amelynek talaján a cigányság integrációja végbemehet? Más oldalról: vajon egyoldaluan kiszakítható-e a cigányság átmeneti helyzetéből anélkül, hogy figyelembe vennék sajátos kulturájukat? Ebben döntő szerepe van az alsófoku oktatásnak /óvoda, iskola/, amelynek a cigánylakta településeken föl kell vállalnia ezt a sajátosságot tanmenetében, mind pedig iskolaszervezetében. A cigánygyerekek általában az iskolák "C" – megkülönböztető – osztályaiba kerülnek, vagy pedig a kiegészítő iskolák utánpótlásának derékhadát jelentik, holott sokszor csak arról van szó, hogy kétnyelvűségük, magyar társaikétól különböző verbális készségeik szerint szelektálják. A két szélsőség közül, melyben vagy az asszimiláció vagy pedig az elkülönülés rajzolódik ki alternatívaként, egy harmadik is fölvázolható egy olyan iskolarendszer képében, amely jóllehet fölláallít egy követelmény- és értékrendszert, mégis a személyiségre nyitott és minden gyereknél megtalálja az ehhez vezető utat.

2. Az iskola

A kistelepüléseknek a perifériára való sodortatásában jelentős "érdemeket" szerzett a meggondolatlanul kezdeményezett és végrehajtott iskolakörzetesítési kampány, amely mögött az az ideológia húzódott /és húzódik meg ma is/, hogy szellemi kapacitásban /értsd: tanerők/ és anyagilag egy településen koncentrált iskola "nagyobb hatásfokkal képes ellátni oktatási és nevelési feladatait". Ez a gondolkodás "üzemmódban", "optimális üzemméretben", technológiákban" írja le iskolamodelljét, amelyet azután a végrehajtók átfordítottak a "gazdaságosság" érvrendszerébe, mondván, hogy "tul sokba kerül" a kisiskolák fönntartása és pedagógiai szempontból – végsősoron – a gyerekek is "jól járnak", ha a jobban – /?/ – felszerelt központi iskolában tanulnak. A kis és osztatlan iskolák azonban ezeken a településeken többet jelentettek és jelentenek egy oktatási intézménynél, a faluhoz való érzelmi kötődésen túl, a helyi iskola a falu közösségi életének színtere, tanítója pedig ennek szervezője, mégis elvették tőlük, anélkül, hogy megkérdezték volna.

Voltaképpen – pedagógiai szempontból is – fölvethető az osztatlan iskolák "korszerűsége" vagy "korszerűtlensége", de csak azzal összefüggésben, hogy mihez képest ilyen vagy olyan. Vajon minősíthető-e olyan korszerűnek a magyar iskolarendszer, amihez képest korszerűtlennek mondható az osztatlan iskola? Vajon az iskolarendszer "tökéletesítésének" útjában az osztatlan iskolák jelentik-e a legnagyobb akadályt?

Az osztatlan iskolák számos olyan pozitív elemet is tartalmaznak, amelyek az iskolareform-gondolatokban is "visszaköszönnek" pl. abban, hogy az osztálykeretek fölbontásával a gyerekre méretezett haladási ütemet tarthat, hiszen amit fél év alatt nem tudott megtanulni /a tanterv szerint pedig meg kellett volna tanulnia/, azt elsajátítja egy év alatt vagy éppen fordítva. Az osz-

tatlan iskolában a gyerekek egymást is nevelik, sajátos felelősségérzet alakul ki társaikkal kapcsolatban. És egy alaposabb vizsgálódás alapján talán még folytatható a sor.

Az iskoláról szólva már közhelynek számít az, hogy az iskola nemhogy kiegyenlíti a hátrányokat, hanem inkább még tovább növeli azokat. Ez fokozottabban érvényesül a falusi iskolában azért, hogy maga a falu is hátrányos helyzetben van. Ha csak a továbbtanulási trendeket nézzük, ebből az világlik ki, hogy a szakmunkásképző iskolák tanulóinak derékhadát a falusi iskolákból kikerülők alkotják és ezen belül a középfokú oktatás presztizs-skálájának legalján helyet foglaló mezőgazdasági szakmunkásképző-iskolákét. A probléma nem az, hogy a falusi iskolákból kevesen tanulnak tovább a gimnáziumokban vagy a szakközépiskolákban, hanem az, hogy helyük a társadalmi munkamegosztásban már az iskolába lépéskor kijelölődik és az iskola nem készíti föl, nem alapozza meg mobilitásukat. E tekintetben lehetnek olyan értékei a falusi iskoláknak, ami környezetében van, csak éppen beépülni nem tud az iskola működésébe. Ilyen értékek: a természeti környezet, amelyben a falusi gyerek él, a falu multja, történelme, meglévő vagy föltáratlan hagyományai, a kistáj és élővilága stb. Félő az is, hogy előbb-utóbb a mezőgazdaság minőségi fejlődésének egyik nem lebecsülendő akadályá válik éppen a képzés lesz, és ez egy olyan mezőgazdasági jellegű megyében mint Somogy, kulcsfontosságú kérdés.

Sajátos helyet foglalnak el a megyében a nevelőotthonok /a statisztikák szerint növekszik az idekerülő gyerekek száma/, főként a peremhelyzetű településekről kerülnek ezekbe az otthonokba. Sok mulik azon, hogy ezek a nevelő intézetek milyen hatásokkal képesek eleget tenni szocializációs funkcióiknak.

3. A kulturális öntevékenység: a meglévő és lehetséges művelődő csoportok

A kulturális öntevékenység egyik lehetséges intézményesült formája az egyesület. Önálló jogi személyisége révén teret ad az öntevékenységnek és garantálja azt, amire a művelődési otthonok vagy más intézmények keretei között, azok fenntartásában működő klubok nem képesek: a folytonosságot, a tevékenység lehetőségének biztosítását. A klubtag ugyanis kiszolgáltattott a népművelőknek, a gazdasági szabályozóknak, kulturpolitikai divatoknak és sok minden másnak. Az egyesületi tag viszont nem, amennyiben a tagság aktív, úgy az egyesület virágzik.

A művelődési ház mindenkié, ugyanakkor senkié se. Az egyesület az öntevékeny aktivitás és sikerélmény, tartós közösség kialakulásának az esélyét adja meg.

Ezen csoportok fejlesztése révén csoportok, közösségek gazdag és nyílt hálózata tárulhat fel, amelyben az eltérő érdekek magatartási és cselekvési módok felszínre kerülnek. Nem lebecsülve a tárgyi és anyagi feltételek jelentőségét, ahogyan és amelyben az állampolgárok szükségletei és igényei torzítás nélkül megjelenhetnek.

III. Falufejlesztési kísérlet Balatonszabadi településcsoportjában

Mindezek előrebocsátása szükséges volt ahhoz, hogy beszámoljunk arról a – jobb híján – kísérletnek nevezhető folyamatról, amelyet a Népművelési Intézet folytat – együttműködve a helybéliekkel – Balatonszabadi, Siómaros, Siójut és Ádánd településeken.

1. Az alaphelyzet a következő: adva van egy termelőszövetkezet – központja Siófok –, ahol úgy tűnik, komolyan veszik azt, hogy az van a tagokért és nem fordítva. Ugyanis nem kevesebbre vállalkozott mint arra, hogy szembesüljön a település- és közösségfejlesztés kérdéseivel, a községek építészeti, környezeti kulturájának ügyével, föl vállalja az iskola- és művelődésügy problémáit, foglalkozzék a népi kultúra, a hagyományok megújításának lehetőségeivel.

Teszi mindez annak a deklarált célnak a jegyében, amit a szövetkezet elnöke úgy formuláz, hogy "ideje visszaadni a falunak azt, amit a város elszívott tőle", vagy: "a szövetkezetnek hozzá kell járulnia ahhoz, hogy az alkotóképe emberek, az alkotóképes energiák föl szabaduljanak". Ez huzódik meg ama gondolat mögött is, hogy a szövetkezeti demokráciát működőképesebbnek tartja a tanácsok és intézményeinek működésénél, fölemlítve ezek tehetetlenségét. Ugyanabból az alapállásból és gondolatnak a jegyében marasztalja el az általános iskolát is azért, mert nincs meg a pedagógusok "szabadságfoka", illetve részben ennek következtében nem képes arra, hogy "alkotóképes" embereket neveljen. A fejlett technológiát alkalmazó szövetkezet érdekeinek nem felel meg a mezőgazdasági szakmunkásképzés jelenlegi rendszere sem, mivel az nem követi a kívánatos foglalkozási szerkezetet, aminek következtében a szövetkezetnek költségigényes /és látens/ szakmunkásképzéssel is kell foglalkoznia. /A dolgozók egyötöde vesz részt valamilyen szakmai át- és továbbképzésben./ A Tsz magatartásának szokatlansága abban van, hogy kilépve a munkaszervezet hagyományos keretei közül, egy meghatározott kistérségi érdekeinek, értékeinek képviselőtét föl vállalja és tökerősségét, kapcsolatait ennek érdekében mozgósítja. Természetesen fölvetődik annak a lehetősége, hogy a fejlesztés határa ott végződik, ahol már sértené a Tsz monopóliumhelyzetét és érdekeit. Erre azt válaszolhatjuk, hogy minden egy-pólusu hatalmi helyzet ezzel a veszéllyel jár mindaddig, amíg egypólusu. A másik problémája az, hogy egy személyhez kötődik, ami az előbbiből táplálkozik.

2. Közbevető megjegyzés a hatalmi pólusokról és annak kívánatos polarizálásáról

Mint azt már a bevezetőben jeleztük, a siófoki Tsz által immár két éve vezérelt, a későbbiekben föl vázolandó folyamat alapproblémája abban van, hogy mindez a térségben "egyeduralkodóvá" vált gazdálkodó szervezet pozíciójából történik, de paradox módon ezt csak ennek a folyamatnak különböző részletei világítják meg, egyre élesebb fényvel.

Távol áll tőlünk mind a "jó és bölcs király" tetteit dicsőítő feudálszocialista tanmese, mind pedig a hatalmi pozíció-

ból, "felülről" kezdeményezett reformok /és reformerek/ lefitymálásának hamis véglete. Jóval bonyolultabb problémáról van itt szó annál, mint aminek leírására, nemhogy megválaszolására most vállalkozni lehetne.

Mindenesetre elgondolkodtató, hogy egy gazdálkodó szervezet /legyen az tsz, gyár stb./ milyen erősségű és többnyire rejtve maradó – meghatározója lehet egy-egy körzet, tájegység összefüggésrendszerének átstrukturálásában. Nyilvánvaló az összefüggés pl. abban, hogy az 1960-as, 1970-es évekbeli tsz-központosításoknak, legalábbis saját logikája szerint szükséges velejárója volt – ha akarták, ha nem – a falvak viszonylagos autonómiájának további korlátozása.

Visszatérve falvainkhoz: egy szerves fejlődés megszakítottságának, illetve annak elmulasztása következményeként értékeljük azt az egypólusu hatalmi helyzetet is, amivel szemben és főként mellett nem alakult, nem alakulhattak ki a helyi érdekeket képviselő pólusok, s nem jöttek létre az ezeket az érdekeket egyeztető intézmények sem.

3. A falufejlesztés néhány konkrétuma

Itt azokat a területeket vesszük sorra, amelyek e kezdeményezések lényegesebb vonásait mutatják föl. Ebben önkéntelenül is keverednek a "falufejlesztés", a "kulturafejlesztés", "közösségfejlesztés" fogalmai, de ebben a keveredésben a fogalmak meghatározatlanságán kívül szerepet játszik az is, hogy itt ugyanannak a dolognak különféle dimenziójáról van szó.

a/ Az egyesület mint nyilvánosság

A Balatonszabadival az 1950-es évek elején összevont Siómaroson a protestáns munkaetikán nevelkedett gazdaréteg mindmáig megőrződött öntudatos parasztpolgári mentalitása jelenik meg a "Kossuth Művelődési Kör" megalakulásában és tevékenységében. Ennek gyökerei egy tradicionálisabb paraszti kulturából táplálkoznak, jöllehet gazdasági létalapja – a kisparaszti gazdaság – megszünt, mégis tovább él egy sajátos mentalitásként nemcsak az idősebbek, hanem a fiatalabbak körében is. Jelképszerűen sűrűsödik össze, az egyesület nevét is adó Kossuth-hagyományban, amely ahhoz kapcsolódik, hogy közadakozásból itt emeltek – az országban elsők között – Kossuth szobrot.

A falu valamikor "gazda" mivoltával azonos sulyu motívum a már Balatonszabadival területileg teljesen egybeolvadt Siómaros valamikor önállóságának elvesztésével kialakult és felerősödött autonómiaigény, amely fölébe tudott kerülni az egyébkénti ellentéteknek, s emögé tudja sorakoztatni szinte a falu egészét. /Az 1950-es évekig önálló tanácsa, iskolája, tsz-e volt./

Lényegében ezek azok az összetevők, amelyek a sajátos "marosi tudatot" alkotják, és ennek kifejeződési formája a Kossuth Művelődési Kör, melynek alapszabályában a fentieket is – tehát a falu hagyományainak ápolását, gondjainak föl vállalását és érvényesítését – meghatározták. A Kör 1983-ban alakult meg, 60-70 alapító taggal. /Ma már 150-en vannak./ Az egyesületbe pártoló tagként /ez egy-egy szavazati jogot jelent/ belépett a Balatonszabadi tanács és a Tsz is. Ez utóbbi jogszerűen átadta a tulaj-

donát képező parasztházat a Körnek, s hozzájárult az épület át-
alakításához is. A tanács viseli a működési költségek egy részét,
másik fele pedig a tagdíjakból és egyéb bevételekből, támogató-
sokból tevődik össze.

Az épületet alkalmassá tették arra, hogy a falurész társas
életének színtere legyen, az épületben könyvtárat, udvarán teke-
pályát építettek és tervezik a parkosítását. Az egyesület léte
és működése "rehabilitálta" és legitimizálta" a Kossuth-hagyo-
mányt is, hiszen e jogi formula tette lehetővé, hogy Siómaros
30 év után megrendezhesse – saját maguk, saját maguknak – a már-
cius 15-i ünnepséget. Önmagában az a tény, hogy egy falurész
arra vállalkozik, hogy önmaga teremtsen meg saját művelődésének,
társaséletének kereteit és feltételeit, némi riadalmat keltve
zavarba hozta az állami mechanizmus működésének őreit mind a
faluban /Balatonszabadi/, mind a falun kívül /Siófok városkör-
nyék/. Ahhoz, hogy létrejöhhessen, szüksége volt azokra a külső
támasztékokra és védernyőre, amit a Tsz kapcsolatai jelentenek.
A falu társadalmi szerveinek képviselői úgy vélekedtek, hogy a
marosiak egyesülete "megbontja az egységes Balatonszabadi" kép-
zetét és széthuzást fog eredményezni. A falu közvéleményének
egy része azonban úgy reagált, hogy szabadi lakos lévén is be-
léptek a marosi egyesületbe.

A következő egyesület – részben a marosi példa biztatására
– Siójuton alakult meg ez év elején.

Ha ennek a mozgatórugóit nézzük, akkor a társközségi hely-
zet sajátosságai bukkannak elő: a megszűnt tanács, a székhely-
község tanácsában – kisebbsége miatt – eleve leszavazható ta-
nácstagi csoport, elmaradó fejlesztések stb.

Bár Siójut szinte egybenőtt Szabadival, és részben részesül
valamennyire a város közelségének előnyeiből /idegenforgalom,
közlekedés, telefonhálózat/, mégis a hátrányos megkülönböztetést
tartják jellemzőnek helyzetükre. /Szójátékkal élve úgy tartják
az ottaniak: "Szabadinak szabad, Ádánd nem ád, Jutnak nem jut"./

A falu önállóságának jelképe és tétje az 1-4 osztatlan ál-
talános iskola, amelyet már többször fenyegetett a "békörzetesi-
tés" veszélye. Ebben hol az alacsony gyereklétszámra hivatkoznak
/bár viszonylag sokan költöznének Jutra, de a tanács egészen az
legutóbbi időig nem parcelláztatott/, hol pedig az osztatlan
iskola korszerűtlenségére vagy pedig éppen a juti tanítót próbál-
ták alkalmatlannak minősíteni.

Jut /és a tanító/ azonban ragaszkodik az iskola helybenma-
radásához. Amikor fölvetődött az a lehetőség, hogy a juti isko-
lában levő szolgálati lakás fölszabadultával /mivel a tanító át-
költözik az iskola mellett megépült házába/, a szolgálati lakást
át lehetne alakítani a község társaséletének színteréül szolgáló
faluházzá, akkor ezt a falugyűlés leszavazta azzal az érvvel,
hogy a szolgálati lakás a falu mindenkori tanítóját illeti meg,
Tehát van jövőképe Siójut polgárainak.

Az iskola /és megmaradása/ fontos szervező elv Siójuton,
tanítója pedig olyan személyiség, aki köré nagyobb részt szerve-
ződik a közösségi élet, s tulajdonképpen megtestesíti azt a már
kiveszőfélben levő Tanítót, akiket ma olyan erős nosztalgiával
emlegetünk. Épp ezért nem vethető szemére az, hogy a juti Műve-
lődési Kör egyesülésében céljai között helyet kapnak saját érde-

kei is, az ti., ha az iskola helyben marad, akkor ő is maradhat.

Harmadikként a közelmúltban alakult meg a "Fokszabadi Művelődési Kör" néven a székhelyi községi egyesület. Amíg Siómaroson és Juton kitapinthatóak a szerveződés olyan markáns jegyei, mint a gazdagfalui mivolt, elveszettnek vélt autonómia és az ezeket az említett falvak lakói által választott módon képviselni képes tekintélyes emberek, addig ezt Balatonszabadiban nehezebb megtalálni. Részben adódik a multjából /jellegzetes cselédfalu, szemben Siómaros, de még inkább Siójut multjával/. Siófok közelsége is sajátos mentalitást hívott elő, hiszen erősen kötődött és kötődik az idegenforgalom és a kereskedelem kiszolgálásához, mégpedig azzal, hogy az itt élők jelentős hányada ezeknek az ágazatoknak géd- és alkalmi munkás rétegét alkotják.

Bár Balatonszabadi népessége igen dinamikus növekszik, mégis jelentős a község lakóinak kicserélődése, ami azt jelzi, hogy nem tudja megkötni az idetelepülni szándékozókát. /Figyelemreméltó, hogy az 1981. január 1. és 1983. augusztus 31. között elköltözöttek 40%-a 20-34 év közötti, s nagyobbik részük férfi, holott a teljes népességből ez a korosztály csupán 23%-kal részesedik./

Az azonosságot kereső falu /s ehhez külső készítmények is hozzájárultak/ a törökök által 300 éve elpusztított "ősfalu", Fokszabadi romjainak megtalálásakor vélte ezt felfedezni. Ennek évfordulója az elmúlt évben volt és az ehhez kapcsolódó ünnepség – tragédiánkat ünnepeljük – előkészítése, szervezése jó alkalmat teremtett a falu mozgósítására, azonban ez annak multjával alábbhagyott. Az egyesület gondolata viszont nem. Ezt szorgalmazta maga a Tsz is, de az a /presztizs/ "kényszer" is, hogy milyen dolog az, hogy Siómaros, Siójut képes volt rá, miért pont megint a székhelyi község az, amelyik elmarad tőlük.

És hozzáláttak a szervezéshez. Ezt a munkát a valamikori népfronttitkár vállalta, abban a reményben, hogy őt választják meg elnöknek. Az első alakuló ülés azonban reá nézve rossz eredményt hozott, hiszen alig néhányan jöttek csak el, ami miatt újabb időpontot kellett kitűzni. Második alkalommal már megtelt a községi partház nagyterme, ahol szinte késhegyig menő vita tanuja lehetett a megfigyelő, s ahol – teljesen váratlan módon – a jelölő bizottság által javasolt elnökök – az önjelölt valamikori népfronttitkár és a "titkos" favorit – egyikét sem fogadták el, s már-már a tehetetlenség lett urrá a gyűlésen, mivel a helyükbe javasoltak nem vállalták el a jelöltséget. Végül is a maratoni közgyűlésen kompromisszumos megoldás született: egy Tsz-ben dolgozó asszonyt választottak meg a Fokszabadi egyesület elnökévé.

A fenti eset – úgy vélem – egy kicsit jellemzi – persze nemcsak – Szabadit, a széthuzással párosuló tehetetlenséget, ami mögött az is meghúzódik, hogy itt egy rendkívül tagolt helyi társadalom rejtőzik, eltérő törekvésű, érdekű csoportokkal, amelyekben nehéz fölfedezni és kikristályosítani a "szabadiság" egyfelé húzó erővonalait.

b/ A személyes kapcsolatok átrendeződése,
avagy a hierarchia felfeszlése itt-ott

Az egyesületek megtalálták azokat a személyiségeket, akik megtestesítik törekvéseiket. És fordítva: ezek a cselekvő emberek megtalálták azt a keretet, amely cselekvésüknek teret és bátorítást ad.

Ezek az emberek egyesület nélkül is tekintélyes polgárok voltak; egyikük valamikor gazda, a Tsz-elnök Siómaroson, majd a Szabadival egyesült Tsz elnökhelyettese, író, autodidakta, büszke parasztember, a másik pedig a "falu tanítója". Tekintélyük most jogi alapozást is kapott, s ez valódi választáson alapul. És hogy ez komoly dolog, bizonyítja az is, hogy a kinevezett tekintélyek egyikét sem elnökének, sőt még választmányi tagjának sem választotta meg az ottani egyesület, amely számára érzékeny presztizsvesztést jelentett. A kinevezett tekintély vesztett itt csatát. Természetesen nehéz megjósolni az egyesületek itteni jövőjét, hiszen létezésük még oly törekeny, de önmozgása azt sejteti, hogy a hierarchikus függésrendszert itt-ott vertikálisan szélesítik. Közeledik a tanácstagok /és vele együtt az elöljárósági/ választások időpontja – az egyesületek ennek egyik "politikai műhelyévé" válhatnak. /A marosiak pl. társközségi rangot és ezzel együtt elöljáróságot szeretnének maguknak. Ugyanők föl vállalták a falurész elhagyott, magányos öregjeinek gondozását is./

A térség három egyesülete összefogott, hogy a juti határban levő tavat horgászparadicsommá alakítsák át, melyet az egyesületek tagjain kívül mások is használhatnának, persze drágábban mint a tagok, ezzel is megteremtve egy független pénzalap keletkezésének lehetőségét.

Siójuton ez évben parcellázni fognak s ugyanitt magánvendéglő nyílt. /Tudni kell, hogy Juton 30 éve megszűnt a kocsmá./

Ezek azok az apró jelek, amelyeket – óvatos fenntartással – ugy értelmezhetünk, hogy valami megtörtént.

c/ Kisérlet az állampolgári tudat rehabilitációjára

Az eddigiekből következik, még ha nem is mondtuk ki, hogy a kísérlet vállalkozás arra is, hogy az állampolgárt felnőtt számba vegye, hogy elismerje azt a jogát, hogy kételkedjen, más véleménnyel legyen, hogy gondolkodjon.

S ez is kultúra, vagy ha úgy tetszik: közművelődés. Mint ahogy az esztétikai kultúrának kevésbé alantas része annak megtanítása, fölismertetése, hogy a parasztporta udvarán keletkező trágyalé szétfolyása környezetcsufító és milyen bajt okozhat és hogyan lehet pl. elvezetni, hogy ne szennyezzen. Nem állítjuk azt, hogy valaki ennek megtanulása révén válik műélvezővé, még kevésbé azt, hogy nincs szükség az esztétikai kódrendszer megtanítására, csupán azt mondjuk, hogy meg kell teremteni az ember környezetének méltóságát.

A kultúra /közművelődés/ része az is, hogy járuljon hozzá a tágabb és szűkebb környezetében eligazodni tudó személyiségek kifejlődéséhez. Ennek jegyében karolta fel a Tsz az utóbbi időben szárbaszökkenő népfőiskolai gondolatot s vált annak – az

országban elsőként – gyakorlati megvalósítójává. Érzékenyen reagált ugyanis arra, hogy az utóbbi évtizedek fejlődése ellenére vészesen zsugorodott a közéleti kultúra, a lokalitástudat, az emberek elszoktak /mert elszoktatták őket/ attól, hogy a közélet részesei legyenek, nem ismerik ennek technikáját /pl. a módosított egyesületi törvény 4-5 éve érvényben van, de csak egy szűk értelmiségi csoport tud a létezéséről./ A siófoki népfőiskolának, amelyet találón "polgárképzőnek" neveztek el, kettős funkciót szának: egyrészt megismertetni, elsajátíttatni ezeket a technikákat, másrészt ezek révén szárnyra bocsátani azokat az embereket, akik a folytonosságát jelenthetik annak a folyamatnak, ami itt elkezdődött.

CULTURAL DEVELOPMENT AND PERSPECTIVES OF RELIEVING
CENTRE-PERIPHERY CONFLICTS IN THE SMALL VILLAGES OF SOMOGY COUNTY

S. Köles

Summary

In the authors's opinion, in spite of the well-known economic problems, culture is of the same rank with the fundamental factors of settlement development /e.g. economy, transport, water supply and canalization/. The contradiction in this field is that the opportunities to culture and individuality are not given in production. The restrictions are found in planning, in the hierarchy of settlements and in profitability alike.

These problems are more acute in areas with small villages as it is proved by the examples from Somogy county /Balatonszabadi, Siófok, Ádánd/. The foci of the indispensable development of small settlements are seen in the problems and implements below:

- Social problems: human service. The backward villages need social functions, specialized institutions to provide care for the aged population.

- School. The unsolved problem of school districts is an important cause for the peripheral situation of settlements, although school in these settlements meant more than a mere educational institution.

- Cultural initiatives. As an institutionalized form, associations may acquire a more important role in the future. The concrete expression and validity of the above factors was tested in the settlement group of Balatonszabadi.

Translated by D. Lóczy

KILÁTÓ

A SZIGETORSZÁGI VÁLTOZÁSOKRA

/Az 1981. évi brit népszámlálás néhány tanulsága/

Bassa László

A szigetország lakosságának életkörülményei az 1970-es évek során komoly változásokon mentek keresztül. Vannak pozitív mozgások, ugyanakkor aggasztó tendenciák is megfigyelhetők.

A kedvező jelek közé tartozik, hogy emelkedett a lakosság életszínvonala, amely a motorizáció további terjedésében, a családi házak számának növekedésében, a lakások komfortfokozatának emelkedésében nyilvánult meg. A kedvezőtlen irányzatok az 1974. évi olajválsággal kapcsolatosak, amelynek hatására a brit nemzetgazdaság a recesszió állapotába került; a munkanélküliek száma ugrásszerűen megnőtt. Ugyanakkor a születési arány tovább csökkent és a korábban intenzív külföldi bevándorlás visszaesése folytán az Egyesült Királyság összlakossága tíz év alatt alig nőtt.

A mindennapi életben ezek a változások a közlekedés zsufolt-ságában, a megfelelő lakás megszerzésével kapcsolatos nehézségekben, a munkalehetőségek beszűkülésében nyilvánulnak meg, különösen a nagyvárosi központokban és azokban a városokban, ahol a főbb iparágak visszaestek. Az 1981. évi népszámlálási kötetekben az adatok mind fellelhetőek, a jelenségek földrajzi szempontu magyarázatát azonban megnehezíti, hogy a közigazgatási egységeken alapuló népszámlálási körzetek nem tökéletesen tükrözik a geográfusok által használt olyan egységeket, mint pl. a város. Ezért szükség volt a népszámlálási adatok területi átrendezésére, hogy a népesség eloszlását, foglalkoztatottságát és az egyéb társadalmi folyamatokat térben is világosan nyomon követhessük.

Új vizsgálati területi egységek

A Newcastle Egyetem Urbanizációs és Területfejlesztési Kutató Központjában hat szakember egyéves munkája nyomán elkészült Nagy-Britannia új statisztikai térképe – amennyiben lehet így fogalmazni. A városokat úgy határolták le, hogy a fenti mutatók egymással összehasonlíthatók legyenek. Alapját az ismert városkörnyék-konceptió képezi, lényege a városi központok és hinterlandjuk között elsőrendűen az ingázással és bevásárlással kialakult kapcsolat. A jelenleg közigazgatásilag lehatárolt városok nem tükrözik ezeket a kapcsolatokat, területük sokszor nem terjed ki az egész, folyamatosan beépített területre, nem is beszélve a fizikailag különálló, de funkcionálisan /ingázás, bevásárlás, szórakozás/ kapcsolódó vonzaskörzetre. Máskor a közigazgatási /district/ határon belül két, vonzást gyakorló központ jelentkezik. Ezért a newcastle-i szakemberek visszanyultak a részletesebb, 1974 előtti helyi közigazgatási beosztáshoz és az 1971., illetve 1981. évi népszámlálási adatokat ezek szerint dolgozták fel.

Az így kapott régiók teljes egészében lefedik a szigetországot. Négy övezetet különítettek el: a városmagokat /core, a városközpontok sűrű beépítéssel/, a belső vonzaskörzetet /ring, az

az elsődleges ingázás területe/, a külső vonzáskörzetet /outer area, a másodlagos ingázás területe/ és a falusi térségeket /rural areas/, melyek viszonylag önellátóak, nem rendelkeznek városi központtal, de magasabb szintű szolgáltatások dolgában a városokra utaltak. A tulajdonképpeni városközpont a belső vonzáskörzettel együtt adja a "nappali várost", amely a külső vonzáskörzettel kiegészülve alkotja a teljes városkörnyéket, így képezve a teljes funkcionális régiót. A falusi térségek képviselik a funkcionális régiók második típusát.

A foglalkoztatottság vizsgálatának másik lehetőségét kínálják a Helyi Munkaerőpiaci Területek /Local Labour Market Area, LLMA/. Ezek elhatárolásához felhasználták a városi régiókat és falusi térségeket, végsősoron 281 olyan körzetet állapítva meg, amelyek a munkaerő szempontjából önellátóak, és városi státusuk, térbeli elhelyezkedésük és foglalkozási szerkezetük alapján 19 típusba sorolhatók.

Az elhatárolt 228 városi körzet három nagy csoportot alkot. Közülük 20 domináns, melyek Nagy-Britannia legnagyobb városi agglomerációit /metropolitan regions/ képviselik, 93 alárendelt, /subdominant/, ezek jórészt a dominánsoktól függenek munkalehetőségek és felsőbbrendű szolgáltatások szempontjából. Ezen kívül van még 115 különálló /freestanding/ városkörnyék; ezek az ingázást tekintve más egységektől viszonylag függetlenek.

Az 1981. évi népszámlálási adatokat a 228 városi körzetre vizsgálva szembetűnő a népesség magas koncentrációja. Az Egyesült Királyság 54,3 milliós lakosságának több mint kétharmada a 20 nagyvárosi agglomerációban él, az ország területének alig több mint egyötödén. A 20 domináns városkörzet területén lakók száma jóval meghaladja a népesség egyharmadát, a hat legnagyobb városkörzetben pedig annak egynegyede. A legérdekesebb adat, hogy az említett módszerrel végzett számítás szerint London lakossága 7,9 millió, a Nagy London közigazgatási határain belül kimutatott lélekszámnál mintegy egymillióval több. Minden hetedik brit a londoni városkörzetben lakik, ami ritkaság a modern, fejlett országokban. A nagyvárosok esetében hasonló a helyzet. Newcastle-upon-Tyne funkcionális régiója 982 ezer embert tömörít – a hivatalos körzet lélekszáma mindössze 278 ezer. Így Newcastle a városok lélekszáma szerinti hivatalos rangsorában mindössze a 26. helyet foglalja el, a funkcionális régiók között viszont az ötödik.

Az angol megalopoliszt a déli partoktól egészen Yorkshire-ig és Lancashire-ig terjed olyan agglomerációs "szigeteket" nem számítva, mint Dél-Wales, Nyugat-Cumbria, Észak-Nyugat Anglia és Közép-Skócia. Csupán a magasabban fekvő területek, a keleti partvidék és a délnyugati vidékek nem csatlakoznak kifejezetten ezekhez a városi központokhoz és minősíthetők falusi térségeknek.

A lakosság egyes funkcionális régiókon belüli eloszlását vizsgálva ugyanis nagyfokú koncentráció állapítható meg, amelyben a városmagokban a népesség csaknem kétharmada összpontosul. A belső vonzáskörzet további 27%-ot tömörít, míg a külső vonzáskörzetre és a falusi térségekre együttvéve is csupán minden tizedik ember jut, pedig az ország területének csaknem feléről van szó /l. ábra/.



1. ábra. A funkcionális régiók és nagyvárosi agglomerációk elhelyezkedése
 1 = az agglomerációk határa; 2 = a funkcionális régiók határa

A=Blackburn; B=Birmingham; C=Cardiff; E=Edinburgh; F=Nottingham;
 G=Glasgow; I=London; J=Newport; L=Liverpool; M=Manchester; N=
 Newcastle; P=Portsmouth; R=Preston; S=Sheffield; T=Teesside;
 V=Coventry; W=Swansea; X=Brighton; Y=Leeds; Z=Bristol.

Népességmozgás

1971 és 1981 között a szigetország lakóinak lélekszáma alig változott – a népszaporulat 300 ezer, vagyis 10 év alatt 0,5 százalék. Ez az 1961–1971 közötti évekével meglepően ellentétes tendencia, akkor ugyanis a magasabb születési arányszám és a tengerentulról érkezők nagy száma nyomán a brit népesség csaknem 2,7 millióval nőtt. Mindez nem jelenti azt, hogy a lakosságon belül szerkezetileg nem játszódtak le lényeges változások. Kevesebb a gyermek és több az idős ember, többen vannak az egyedülállók, nőtt a munkában álló férjezett asszonyok száma. A munkanélküliek száma ezalatt megkétszereződött, többen vannak a szellemi és kevesebben a fizikai dolgozók. Általánosságban emelkedett az életszínvonal, a magánautók és a családi házak számának növekedéséből ítélve.

A népesség eloszlásának vizsgálata is érdekes eredményeket hozott. A hatvanas években a délnyugatra történő áramlás volt a jellemző egyidejű decentralizációval és a távolabbi falusi térségek elnéptelenedésével. Ismét a funkcionális régiókat vizsgálva a decentralizáció folytatódása figyelhető meg. Csaknem másfélmillió ember vonult ki a városközpontokból /több mint 4 százalékos veszteség/, míg a többi három övezet 9–10%-os népességnövekedést mondhat magáénak. A városi központok népességcsökkenésében a természetes szaporulat visszaesése is szerepet játszik. Jelentős a lakosság kiáramlása a külső vonzáskörzetbe és a falusi térségekbe.

A legkomolyabb népességvesztést az ország legsűrűbben lakott területei, közülük is a 20 domináns városkörzet szenvedte, közel 1,7 millió főt. A városközpontokból kitelepültek közül csupán 350 ezer fő maradt az eredeti funkcionális régiók határain belül. Félmillió embert a szubdomináns városok és városkörnyékek szívtak fel. A maradék több mint 800 ezer főnyi népesség és a 300 ezres népszaporulat az ország egyéb régióiban települt le. Ez a tendencia merőben új a korábbiakhoz képest, amikor a népesség decentralizációja az egyes városkörzeteken belül játszódtott le, illetve a nagyvárosokból a velük szoros ingázási kapcsolatban álló környező kisebb városokba irányult. Ezt az 1970-es években egyre fokozódó jelenséget nevezik reurbanizációnak. Ugy tűnik, a lakosság egy része a kisebb városokat választja lakóhelyül az erősen urbanizált régiókkal szemben. A falvak elnéptelenedésének korábbi folyamata visszajára fordult és ma már a nagyvárosok hanyatlásáról, vagy stagnálásról beszélhetünk. Az öt legnagyobb város – Liverpool, Glasgow, Manchester, London és Birmingham – vezetik az elvándorlási listát /12-5% közötti népességvesztés 10 év alatt/, míg a leggyorsabb ütemben növekvő városok az ún. új városok /Milton Keynes, Redditch, Tamworth 60-35% közötti népességnövekedéssel/, valamint a falusi térségekben elhelyezkedő települések.

Népességváltozás 1971 és 1981 között, funkcionális régiók, ill. övezetek szerint

funkcionális régiótípus	zónák				
	összes zóna	városkpt.	vonzáskörzetek		falusi
			belső	külső	térségek
összes ezer fő	+ 296	- 1,466	+ 1,208	+ 327	+ 228
régió %	+ 0,5	- 4,2	+ 9,1	+ 10,1	+ 8,8
domináns ezer fő	- 1,337	- 1,693	+ 314	+ 27	+ 15
%	- 6,2	- 9,7	+ 8,9	+ 8,5	+ 6,2
szub- ezer fő	+ 515	+ 111	+ 320	+ 79	+ 6
domináns %	+ 3,9	+ 1,4	+ 7,4	+ 10,6	+ 4,3
különálló ezer fő	+ 1,118	+ 116	+ 575	+ 220	+ 207
városkörnyék %	+ 5,8	+ 1,2	+ 10,6	+ 10,2	+ 9,4

Ugyanakkor változatlanul tovább tart a népesség észak-dél irányú mozgása. A leggyorsabb növekedési ütemet mutató városok /kivéve az olajtermeléssel kapcsolatos Észak-Skóciát/ mind a Severn folyó torkolatát Lincolnshire-rel összekötő vonatlól délre és keletre fekvő térségben fekszenek. A London környéki szubdomináns városok funkcionális régióinak lakossága mintegy 7%-kal nőtt, míg az északi nagyvárosok körülieké csupán 2%-kal. A különálló városok esetében ezek az értékek 8 /dél/, illetve 1% /észak/, a kisebb városokban és környékükön 10, illetve 4%.

A három, 1971 és 1981 között mutatkozó legfontosabb népességvándorlási tendencia tehát a következő:

1. Szinte az összes városkörnyék gyorsabb növekedési ütemet mutat a városközpontokkal szemben;
2. Az északról délre történő vándorlás folytatódik;
3. A nagyvárosokból a népesség kisebb, perifériális fekvésű városokba és falusi térségekbe áramlik.

Utóbbi két jelenség a településfejlesztési politika szempontjából azért fontos, mert míg a helyi jellegű decentralizáció esetén a népesség a korábbi szolgáltatásokat és munkahelyeket továbbra is igénybe veheti, a távolabb eső régiók közötti vándorlás egyes körzetekben feszültségeket okoz, másutt az intézmények alacsony kihasználtságát vonja maga után.

A népesség foglalkoztatottságával kapcsolatos kérdések

Az 1970-es években az Egyesült Királyság egyre jobban elvesztette versenyképességét ipari konkurrensével szemben és vonzerejét újabb ipartelepítésre. Ez a körülmény, valamint a technológiai váltás /a mikroprocesszorok és robotok térhódítása/ a termelékenység növekedésével járt, ugyanakkor kevesebb munkaterőt igényelt. 1979-ig – elsősorban gazdaságpolitikai okokból

- a munkanélküliek aránya lassu csökkenést mutatott, attól kezdve azonban ismét rohamosan nő.*

Az 1971 és 1981 közötti változások kutatására a már említett Helyi Munkaerőpiaci Területeket /LLMA/ vették alapul, mivel az ezekhez kapcsolódó adatok képet nyújtanak arról, hogy a foglalkoztatottságban bekövetkezett változások a társadalom egyes rétegeit mennyire érintették és milyen régiókban jelentkeztek a legintenzívebben.

A foglalkoztatottak száma a vizsgált időszakban 23,8 millióról 22,9 millióra esett vissza, míg a munkát keresők száma 300 ezerrel nőtt, így a munkanélküliek száma 1,2 millióval emelkedett. Ezzel párhuzamosan az ipari munkások száma 51%-ról 45%-ra csökkent, míg a "fehér köpenyesek" jelentősen gyarapodott. A nők foglalkoztatottsági aránya 37%-ról 40%-ra nőtt.

A gazdasági recesszió egész Nagy-Britanniát érintette, a változások azonban igen különbözőek. Az új és fejlődő városokban újabb munkahelyeket hoztak létre /Milton Keynes - 54% növekedés/, Észak-Skóciában az olaj jelent megélhetést és vonzza a népséget. A londoni és más agglomerációkban jelentős volt a visszaesés, de még ennél is nagyobb méretű az acélművek bezárása által érintett területeken /Consett, Corby és Shotton/.

A munkanélküliségi index változása egymagában nem mérvadó, mivel figyelmen kívül hagyja a munkaerő-kinálati tényezőt. Az évtized során a munkát keresők száma 300 ezerrel emelkedett, az aktív munkával felhagyókhöz képest. Helyi szinten figyelembe kell venni a természetes szaporodást és a népesség vándormozgalmát. A népességváltozás korábban vázolt területi aspektusai hasonlóak a foglalkoztatottságban bekövetkezett mozgásokhoz. A munkalehetőségek változását tehát standardizálni kell az adott körzetben munkát keresők számával.

A munkanélküliség aránya csaknem mindenütt nőtt; legkevésbé Anglia DK-i részén és a falusi térségekben. Az egykori acélvidéken az aktív népesség 30%-a maradt munka nélkül 1981-re. A nagyvárosi agglomerációkban /Glasgow, Manchester, Liverpool, Sheffield, Leeds, különösen pedig Birmingham és Coventry környéke/ a munkanélküliség előretörése még a népesség visszaesését is meghaladta. Utóbbiak nem is olyan régen még az angol ipar húzó ágazatainak területei voltak. London esetében az aktív népesség, illetve a munkalehetőségek nagyjából ugyanolyan arányu csökkenéséről beszélhetünk, ez az oka, hogy a munkanélküliek aránya stagnálást mutat.

A LLMA típusait tekintve először is rá kell mutatni arra, hogy nem minden típusu foglalkozási lehetőség szűkölt be egyenlő arányban. A munkanélküliek aránya a fizikai dolgozók körében nőtt a legerősebben. Ezek után következtek a magasabbban képzett munkások, majd a lényegesen jobb helyzetben lévő értelmiségiek, munkáltatók és menedzserek. A férfiakat és egyedülálló nőket jobban, a férjezett asszonyokat kevésbé érintette a munkanélküliségi arány növekedése. Mindezek alapján az LLMA-kat vizsgálva az adódik, hogy a szolgáltató típusu helyi munkaerőkörzetek

* 1984 őszi adatok szerint a munkanélküliek száma megközelíti a 3 millió 300 ezret.

kedvezőbb helyzetben vannak, mint az ipari típusúak, az itteni városok és falusi térségek jobban megőrizték az elhelyezkedési lehetőségeket, mint a nagyvárosi agglomerációk. A foglalkozási csoportok szerinti differenciálódás térben is jelentkezik. London szubdomináns városaiban, melyek munkalehetőségek szempontjából a fővárostól függenek, a munkáltatók, menedzserek és értelmiségiek körében a munkanélküliek aránya 0,4%-kal, az egyéb magasabb képzettségű munkásoké 0,9%-kal, a fizikai dolgozóké 3,8%-kal nőtt. A többi agglomeráció szubdomináns városaiban a megfelelő értékek 1,9, 2,8 és 8,5%-ot mutattak. Minél jobban szűkültek be a munkalehetőségek, annál inkább érintette ez a fizikai dolgozókat és növelte a foglalkozási csoportok szerinti különbségeket.

Mivel az ipari ágazat és a manuálisan foglalkoztatottak körében nőtt a legerőteljesebben a munkanélküliek aránya, a legnagyobb agglomerációkban és iparvidékeken esett vissza a foglalkoztatottak száma annak ellenére, hogy az évtized során a lakosság száma itt igen lassan nőtt, vagy esetenként csökkent.

Brit várostípusok

A városok tipizálása segíti a döntéshozók munkáját, mivel a helyi önkormányzatok anyagi igényeinek jogosságát bizonyos népszámlálási adatok indokolhatják.

Huszonöt éve C. A. Moser és W. Scott Anglia és Wales 156 városának egyszerű osztályozását végezte el. Akkor még nem voltak nagy teljesítményű számítógépek, így munkájukat inkább az egyéni megítélés, semmint a statisztikai szigorúság jellemezte. Gondot okozott azonban a "város" fogalmának meghatározása; a hivatalos közigazgatási egységek alkalmazása egyes esetekben magában foglalta a teljes beépített területet és az alvővárosokat, máskor pedig nem. A helyzet a funkcionális régiók bevezetésével alkalmassá vált az osztályozás elvégzésére. A város és környéke mint funkcionális régió magában foglalja a központot, belső és külső vonzáskörzetet, de kizárja a falusi térségeket.

A clusteranalízis segítségével lefolytatott vizsgálat során 32 változó alapján jellemezték a városok korszerűségét, a háztartások fejlettségi szintjét, a munkanélküliséget, az autótulajdonosok számát és a foglalkozási szerkezetet. A clusteranalízis célja az volt, hogy a 228 várost egymástól elkülöníthető típusokba sorolják, melyeken belül az egyes városok jobban hasonlítanak egymásra, mint egy más típushoz tartozó városra. Az elemzés eredményeként 13 típust sikerült elkülöníteni.

1. A hanyatló szénvidékek városaiban /Dél-Wales és Észak-Anglia/ a háztartások egy része nélkülöz bizonyos alapvető ellátásokat, kevés a személygépkocsi; a férfi és női munkanélküliek aránya egyaránt magas, az alkalmazásban állók közül sok a képzetlen vagy betanított munkaerő. A nagyvárosok közül Liverpool került ebbe a típusba.

2. Az előző csoporttól eltérően a közép-angliai típus nem jellemezhető ilyen extrém értékekkel; ezek főként egykor mezővárosok vagy vallási központok /pl. Lincoln, York, Worcester/, de van közöttük néhány vasuti csomópont is.

3. A harmadik típusba sorolt elit munkás szénvidéki városok munkaképes lakossága többnyire szakképzett vagy betanított mun-

kásokból áll, a terciér szektorban kevés az alkalmazott.

4. A legtöbb várost a gépgyártó-textilipari vegyes csoport tömöríti, többnyire Lancashire és a West Midlands vidékéről. Magas a nemzetközösségi országokból bevándoroltak és a feldolgozóiparban alkalmazottak aránya /Birmingham, Coventry, Stoke-on-Trent a tipikus képviselők/.

5. A fontosabb nagyvárosokra, hasonlóan az országos tendenciákhoz, az ipari foglalkoztatottság visszaesése és a terciér szektor előretörése a jellemző; ide tartozik London, Nottingham, Manchester, Newcastle, Sheffield, Leeds és Bristol, de pl. Consett is, az acélművek leállása nyomán.

6. Az üdülő- és nyugdíjas városok – egy kivétellel – a tengerparton fekszenek; jellemzőjük a nyugdíjasok, ill. nyugdíjas háztartások magas aránya, alacsony aktív foglalkoztatottsági arány és a gyermekes háztartások alacsony részesedése /Southport, Blackpool, Scarborough/.

7. A nehézipari városokban /Rotherham, Middlesborough, Wigan/ az iskoláskorúak, férfi munkanélküliek, a szakképzetlen munkaerő aránya magas; ezek a városok is magukon viselik a gazdasági recesszió bélyegeit; hat közülük az acélipar visszaesésének színhelye, de ez nem járt olyan súlyos következményekkel, mint a hanyatló szénvidékek városai esetében.

8. A London körüli bolygóvárosokban magas a két személygépkocsival rendelkező háztartások, a magas képzettségű és szellemi dolgozók, viszont alacsony a szakképzett, betanított és szakképzetlen munkások aránya. Ezek a városok egybefüggő lakóöveget alkotnak, közvetlenül Londontól északra és nyugatra. Tipikus képviselőik: St. Albans, Bedford, Reading. Leamington térben kiesik; jellemzőit tekintve hasonló viszont a West Midlands bolygóvárosa.

9. Hereford, Kings Lynn és Norwich a nagyobb mezővárosok kategóriájába tartozik, melyek egyetlen jellemzője a mezőgazdasági foglalkoztatottak magas aránya.

10. A délkeleti területek új és terjeszkedő városai /Crawley, Harlow, Milton Keynes/ alkotják a clustert. Az itteni háztartásokban sok a gyerek és kevés a nyugdíjas és magas a munkában lévők aránya.

11. Az utolsó angliai típus a délvidék városai /Tunebridge, Winchester, Bath/. Magas képzettségű a munkaerő, a terciér ágazatban és a szakigazgatásban alkalmazottak száma nagy, sokan magánház-tulajdonosoktól bérelt házakban laknak. Harrogate érdekes kivétel: egészen máshol fekszik, de már az 1971. évi népszámlálás alapján is hasonló jegeket mutatott.

12. A skót városokat két dolog jellemzi: a tulzsufoltság és a tanácsi bérlakások magas aránya. Az egyik típust a hagyományos iparvárosok /Glasgow, Motherwell, Dumbarton/ alkotják, ahol magas a munkanélküliek aránya, kevés háztartás rendelkezik személygépkocsival, és alacsony a saját tulajdonban lévő családi házak aránya.

13. A skót városok másik típusa a mezőgazdaság és szolgáltatóipar területe /Edinburgh, Aberdeen, Perth/. Itt magas a mezőgazdaságban és alacsony az iparban foglalkoztatottak aránya. A tulzsufolt háztartások alatt nem az alacsony komfortfokozatu, hanem az országos átlagnál kevesebb szobával rendelkező lakások értendők.

A népszámlálási adatok egyéb kérdések megválaszolásában is segítenek, pl. mi teszi a skót településrendszer városait annyira különbözővé az angoltól? Kimutathatók-e a regionális politika hatásai? Milyen társadalmi szolgáltatásokra van szükségük az öregeknek és mely vidékeken?

Az osztályozáshoz társadalmi, gazdasági és népesedési adatokat használtak, melyek Nagy-Britannia ipari szerkeztét tükrözik. Bár térbeli változókat nem vontak be a vizsgálatba, a földrajzi eloszlás világosan nyomon követhető /"skót" vagy "délnyugati" típusok/. Mindazonáltal egészen újszerű következtésekre nyújthat lehetőséget a térbeli egységek finomítása. Nagy teljesítményű számítógépek segítségével mintegy 10 000 brit városi kerület és 130 000 népszámlálási körzet osztályba sorolása folyik a Newcastle-i egyetemen.

SPATIAL CHANGES OF SOME POPULATION PATTERNS IN BRITAIN

L. Bassa

Summary

The 1981 Census underlined a number of trends which now characterize Britain. There are changing patterns of employment, the decline of traditional areas of heavy industry in the North of England, Wales and Scotland, for example and above all the loss of population from the major cities by a combination of new towns, overspill policies and suburbanization. As official facts and figures often mask the real spatial phenomena and trends, regional scientists working at the Centre for Urban and Regional Development Studies at Newcastle University have developed a new rationale for mapping census statistics. Instead of local government areas they use a basis of dominant, subdominant and freestanding functional regions which reflect commuting, shopping and entertainment patterns and cores, rings, outer and rural areas which explain spatial configurations.

Patterns of migration show that between 1971 and 1981 almost all city regions experienced faster growth in their rings than in their cores, there was a continuation of drift from the north to the south and a massive redistribution of population from larger cities to the smaller, more peripheral city regions and rural areas.

Since the manufacturing industries and manual occupations suffered the greatest employment declines, the major conurbations and other industrial areas have experienced the greatest increases in unemployment rates, despite the fact that their population grew slowly or even declined, over the decade. As a final result of the research cities and towns have been classified on the base of thirty-two variables selected from the 1981 Census to measure characteristics of the towns in the terms of their age structure, household characteristics, unemployment level, car ownership and occupation structure. The cluster analysis produced a set of 13 distinctive town types.

Translated by the author

Pomázi István

Európában Olaszország a legtipikusabb mintaterülete a regionális egyenlőtlenségek vizsgálatának. Az un. Észak-Dél probléma itt földrajzi "lefedést" is élvez a két nagy régiót vizsgálva. Ezen dualizmus /többben trichotomiáról beszélnek Észak, Közép és Dél különválasztásakor/ több évszázados történelmi gyökereinek feltárására, megvilágítására nem vállalkozhatunk, mindössze a dualizmus fejlődésének, a két nagy régió közötti szakadék szélesedésének vagy szűkülésének az utóbbi évtizedben végbement tendenciáit próbáljuk felvázolni.

Az olasz Dél /helyi elnevezéssel Mezzogiorno*/ az ország területének 41%-át foglalja el, az összlakosság 35%-a itt tömörül, az ország keresőképes népességének 32%-át adja, míg a nemzeti jövedelemből csak 24%-kal részesedik /1979/. Ebben az évben a Mezzogiornóban az egy főre eső személyi fogyasztás 67%-a, az egy főre eső nemzeti jövedelem pedig 57%-a volt az Északi régióénak. Összehasonlításképpen az olasz Délen az egy főre eső nemzeti jövedelem 28%-kal volt kevesebb, mint Spanyolországban és ez a fejlettséget többé-kevésbé kifejező mutató nagyjából hasonló szinten volt Portugáliáéval és Törökországéval. Jóllehet Mezzogiorno Európa un. elmaradott területei közé sorolható, az utóbbi 2-3 évtizedben végrehajtott fejlesztések következtében jelentős gazdasági-társadalmi átalakulások is nyomon követhetők. Míg a déli népesség majdnem 57%-a 1951-ben a mezőgazdaságban dolgozott, addig ez az arány 1979-re 25,2%-ra csökkent. Az agrárszektor Dél nemzeti jövedelmének 34%-át szolgáltatta 1951-ben, 1979-ben már csak 13%-át. A leglátványosabb változások az építőiparban és a terciér szektorban mentek végbe, az előbbi területen foglalkoztatottak aránya több mint kétszeresére nőtt, e szektor nemzeti jövedelemből való részesedése pedig majdnem megduplázódott. Hasonló mértékű növekedés jellemezte a terciér szektorban is a foglalkoztatottságot /1. táblázat/. Mindezek a strukturális változások, eredmények, másképpen fogalmazva a Dél elmaradottságának némiképpen csökkenése azonban nem valamiféle spontán fejlődési ut következménye, hanem a II. világháború után kibontakozó olasz területfejlesztési politika tudatos fellépésének, az elmaradottság leküzdésére irányuló törekvéseinek kézzelfogható bizonyítékai. A "közelítési politika" gyökerei a II. világháború utáni évekig nyulnak vissza, 1950-ben hozták létre a "Cassa per il Mezzogiorno" nevű, a központi kormányzat közvetlen irányítása alatt álló intézményt, amely a déli területek fejlesztésének pénzügyi, beruházási problémáival foglalkozott. Az intézmény rövid történetének felvázolása egyben a módosuló fejlesztési stratégiák körvonalazását is elének tárja.

* Mezzogiorno a következő régiókat foglalja magába: Abruzzo, Molise, Basilicata, Sardinia, Campania, Puglia, Calabria és Sicilia.

1. táblázat: A nemzeti jövedelem és az aktív munkaerő regionális szerkezete Olaszországban* /%/

	Termelés				Foglalkozási szerkezet			
	1951		1978		1951		1979	
	Észak	Dél	Észak	Dél	Észak	Dél	Észak	Dél
Mezőgazdaság	19,1	34,0	6,0	13,0	37,6	56,6	9,1	25,3
Ipar	36,1	17,8	36,1	20,6	28,5	14,6	33,2	17,5
Építőipar	4,3	5,9	6,3	9,6	5,6	5,6	7,1	11,3
Magánszolgáltatások	31,4	29,5	40,1	38,3	22,6	17,4	34,3	28,2
Közszolgáltatások	9,1	12,8	11,5	18,4	5,7	5,8	16,3	17,7

* Forrás: Problèmes Économiques No. 1735. 1981. aug. 5. p. 24.

Az 1957-tel végződő első periódusban a "Cassa" a mezőgazdaság fejlesztésének adott elsőbbséget; jellemző erre, hogy az 50-es években a fejlesztési alapok 77%-át a mezőgazdaság, 12%-át a szennyvízcsatornák és vízvezetékek építése, 9%-át a közlekedés és hírközlés és 2%-át az idegenforgalom kapta. 1957-től kezdődően a fejlesztési stratégia módosulásával az ipari szektor támogatása erősödött fel, elsősorban kisvállalatok megalapítását szorgalmazták. Az iparfejlesztésre szánt összegek abszolút növekedése azonban nem jelentette azt, hogy az iparé lett volna a prioritás, hiszen 1957-1965 között a "Cassa" befektetéseinek mindössze 7,5%-át fordították ipari objektumok létesítésére. 1965-től a fejlesztésre szánt pénzüsszegek jelentősebb része áramlott az iparba, ebben a periódusban a fő beruházások a kohászatban, a vegyiparban és az autóiparban zajlottak le. Erre az időszakra már "leáldozott" a kisüzemek elsődlegességét hirdető napja, minthogy szinte kizárólag nagyüzemek létesítését hajtották végre. Az ipari beruházások megnövekedett arányára jellemző, hogy 1965-1975 között a "Cassa per il Mezzogiorno" pénzalapjának már 35%-a jutott ipari objektumok építésére. Mindehhez természetesen hozzá kell tenni azt, hogy ezekben a beruházásokban, de általánosságban véve, a területfejlesztési akciók lebonyolításában igen erős szerephez jut az állami szektor. Ennek bizonyítéka az, hogy 1957-1963 között a Délen történő ipari létesítmények majdnem 40%-át állami vállalatok finanszírozták, ez az arány 1964-70 között még mintegy 1/3 rész volt, 1973-79 között azonban 23,6%-ra esett vissza. Az ipari beruházásokban való állami részvétel csökkenésével párhuzamosan viszont nőtt, legalábbis 1974-ig az állam szerepe a szolgáltatási szférában végbemenő fejlesztésekben /2. táblázat/.

Mint már említettük, az iparfejlesztés a nagyüzemek létrehozását ösztönözte főképpen a vaskohászatban és a vegyiparban. Ezt erőteljesen alátámasztják a következő számok: az állami vállalatok ipari beruházásainak Délen 1960-70 között 53,1%-a, 1971-1979 között 67,8%-a jutott a vaskohászatra és a vegyiparra. Mindezen tények felsorolását csupán azért tartjuk fontosnak, hogy elmaradt déli régióban olyan ágazatok fejlesztésének adtak zöld utat, amelyek tőkeigényesek, automatizáltak, ennél fogva kevés munkaerőt igényelnek, holott éppen a munkaerőből volt nagy felesleg Délen. Vagyis a nem mezőgazdasági ágazatok /ipar, szolgáltatások/

nem voltak képesek olyan ütemben és mértékben befogadni a mezőgazdaságból felszabaduló munkaerőt, mint amilyen kívánatos és megfelelő lett volna. Így állt elő az a helyzet, hogy az 1951-71 között eltelt két évtized során több mint 4 millió dél-olasz polgár volt kénytelen Északra vándorolni, többségük azonban külföldön tudott csak munkát szerezni.

2. táblázat: Az állami szektor részesedése a beruházásokból*
/%-ban, folyó árakon/

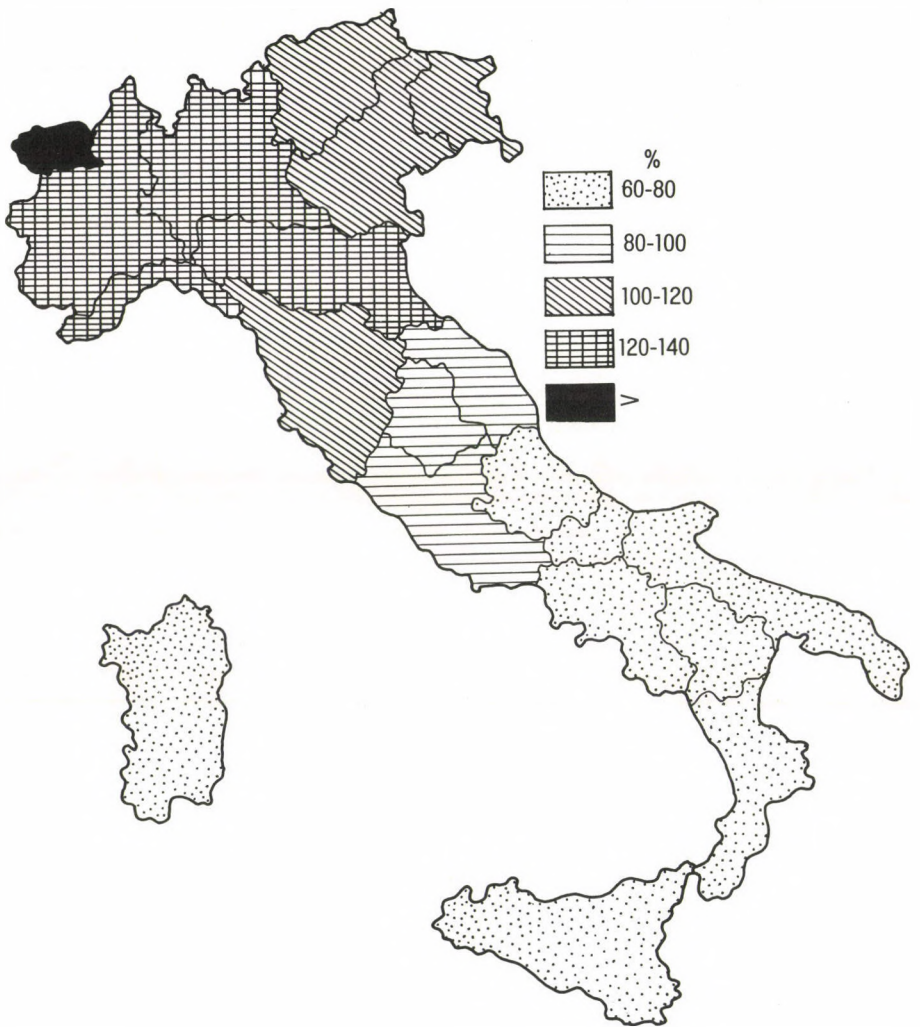
	1957-1963		1964-1970		1971-1973		1974-1979	
	Észak	Dél	Észak	Dél	Észak	Dél	Észak	Dél
Teljes beruházás	8,4	12,1	7,9	13,1	9,6	20,7	9,8	10,5
Ipar	13,4	36,6	12,8	32,7	15,1	45,9	13,0	23,6
Szolgáltatások	7,1	5,0	7,0	7,0	8,4	11,2	10,0	10,8

* Forrás: Problèmes Économiques No. 1735. 1981. aug. 5. p. 25.

Számunkra elsődlegesen annak a kérdésnek a megválaszolása a fontos, vajon a két nagyrégió között nőttek-e vagy csökkentek a különbségek? A rendelkezésünkre álló források adataiból megállapítható, hogy az Észak-Dél közötti "szakadék" az egy főre eső GDP alapján 1960 és 1973 között csökkent. Ez nyilvánvalóan a nagyarányú, főként állami fejlesztéseknek köszönhető. 1973 után, vagyis az első olajárrobbanást követően, 1974-ben nőtt a különbség, míg 1975-ben még regisztrálhatunk egy "csucsot" a közeledésben. Ezután 1975-höz képest a "szakadék" nőtt, jóllehet évről évre hol növekedés, hol pedig csökkenés tapasztalható, és a trend mindegyikben az "eltávolodást" mutatja a két nagyrégió között /3. táblázat/, jóllehet a "fejlettségi olló" jelentékeny mértékben nem nyílt tovább /l. ábra/.

Az 1973-ban bekövetkezett olajárrobbanás erősen megrázta az olasz gazdaságot is, 1981-ben például a GDP értéke 0,2%-kal csökkent. A fejlettség tekintetében évszázadosan "kettő osztott" Olaszország különböző régiói más-más módon "reagáltak le" a gazdasági megtorpanást. A legnagyobb nehézségekkel Mezzogiornonak kellett szembenéznie, elsősorban amiatt, hogy az elmúlt két évtized során olyan iparágakat telepítettek ebbe a nagyrégióba, amelyeket a leginkább érintett a világgazdasági válság. Mint mindenütt a világban, a gazdasági visszaesés egyik biztos jele a beruházások visszafogása, ez Mezzogiorno esetében is tényszerűen bizonyítható.

Míg 1970-1975 között a teljes olaszországi beruházások 32%-a esett Délre, addig ez az arány 1976-1978 között 26%-ra, 1979-1981 között pedig már mindössze 20%-ra csökkent. A gazdasági nehézségeket tovább fokozta, hogy a Közös Piac többi országát is sújtó általános válság elzárta a szelepeket a kivándorlást választani kénytelen dél-olaszok előtt, továbbá a fejlettebb északi régió befogadóképessége is erősen visszaesett. Mindezeket csak tetézte az a már korábban is említett tény, hogy az iparfejleszté-



1. ábra. Az egy főre jutó GDP területi különbségei Olaszországban /1980, országos átlag = 100/

sek során a déli régiókban szinte kizárólag csak a nagykapacitású, tőkeigényes, automatizált üzemek létesítését részesítették előnyben, s ez a válság következtében amúgy is nagyra emelkedett munkanélküliséget tovább duzzasztotta. /1981-ben Délen 12,2%, Északon 6,7%./

3. táblázat: Az egy főre eső GDP változása Mezzogiornóban*

Évek	Ezer lira /1981-es áron/	Észak %-ában
1960	2152	51,9
1970	3616	60,8
1973	4082	63,3
1974	4200	62,9
1975	4125	63,8
1976	4181	60,8
1977	4275	61,5
1978	4310	60,6
1979	4584	62,3
1980	4276	61,8
1981	4720	62,7

* Forrás: Review of Economic Conditions in Italy 1983.
No. 1. p. 131.

Megállapíthatjuk, hogy mindezen tényezők együttesen hatva megállították azt a folyamatot, amely az 1960-as években kezdődött el a két nagyrégió között "tátongó" szakadék csökkenésében. Az ötvenes és hatvanas években a közeledés egyik fő kiváltó oka az óriási mértékű elvándorlás volt, kezdetben Ny-Európába, majd az igen gyors ütemben iparosodó Észak-Olaszország különböző körzetei voltak az "elszívó centrumok". A hetvenes évek elején a Délen belépő nagyberuházások idéztek elő némi elrugaszkodást, ill. járultak hozzá az Észak-Dél diszparitás némiképpen csökkenéséhez. Az 1973-as olajárrobbanás után volt ugyan még néhány esztendő /1975, 1977, 1979, 1981/, amikor a különbségek csökkenését tapasztalhatjuk, ennek oka azonban – mint erre az olasz gazdaság szakértői rámutatnak – nem a Mezzogiorno fejlődésében keresendő, hanem inkább az északi gazdaságnak ezek voltak az elmúlt évtized során a legrosszabb évei. Vagyis másképpen ezt oly módon is megfogalmazhatjuk, hogy ezekben az esztendőkből a közeledést nem a Dél gazdaságának a progressziója, hanem az északi régió gazdasági recessziója /regressziója/ motiválta.

Annak ellenére, hogy az 1 főre eső GDP alapján a két régió közötti különbség fejlődési trendje némi növekedést, esetleg stagnálást mutat, néhány gazdasági mutatót tekintve Dél pozíciói javultak Északhoz képest. A mezőgazdaságot tekintve Délen a növekedés arányszámái alatta maradnak az északi régió megfelelő adatainak. A termelés kisebb mértékben nőtt Délen, továbbá a termelékenység is, mint Északon. Az iparban azonban másképpen alakul a kép, az ágazat évi kibocsátása, valamint az ipari fog-

lalkoztatottság nagyobb arányban nőtt Északhoz képest, a termelési növekedési üteme azonos volt. Az építőipar volt Dél "favoritja", mindhárom mutatót figyelembe véve megelőzte Északot. A kereskedelmi szolgáltatások esetében Északon a termelés nagyobb arányban nőtt, viszont a foglalkoztatottság növekedési indexe Délen volt magasabb. A nem-kereskedelmi szolgáltatások területén a termelés és a foglalkoztatottság növekedési üteme egyaránt Délen volt magasabb /4. táblázat/.

Még érdekesebb és részletesebb kép tárul elénk akkor, ha a feldolgozóiparon belüli ágazatokat hasonlítjuk össze a két régióban /5. táblázat/.

4. táblázat: A termelés, a foglalkoztatottság és az egy foglalkoztatottra jutó termelés évi változása 1973–1981 között /%/

	Teljes termelés		Foglalkoztatottság		Egy foglalkoztatottra jutó termelés	
	Dél	Észak	Dél	Észak	Dél	Észak
Mezőgazdaság	1,9	2,2	-2,3	-2,6	4,3	5,0
Ipar	3,7	2,5	1,2	-0,1	2,5	2,5
Építőipar	1,4	-0,4	0,1	-0,3	1,3	-0,1
Kereskedelmi szolgáltatások	2,5	3,1	2,6	2,3	-0,1	0,8
Nem-kereskedelmi szolgáltatások	2,1	1,6	2,5	2,1	-0,4	-0,4
Nem-mezőgazdasági szektor összesen	2,6	2,5	1,8	1,2	0,8	1,3
Összesen	2,5	2,4	0,7	0,8	1,8	1,7

Ha tipizálni akarjuk az iparágakat abból a szempontból, hogy melyekben közelít a termelési növekedési ütem az Észak indexéhez, akkor az első öt iparágat azzal a címkével láthatnánk el, hogy ezekben kicsi a különbség egyrészt, másrészt pedig csökkent a különbség. Figyelemre méltó eredményeket ért el például a közlekedési eszközgyártása, amely elérte majdnem az északi régió szintjét. Jelentős mértékben közeledett a papíripar és az általános gépjárműgyártás termelési növekedési szintje Észak indexéhez. A recesszió Délen is a két tipikus válságiparágat, a vaskohászatot és a vegyipart érintette a legsúlyosabban, mindkettőnek a termelési növekedési üteme meghaladta 1973-ban az északi régió megfelelő iparágainak a szintjét. Ez az öt iparág a "modern déli régió" avantgarde-ját képviseli, ezekben az iparágakban korszerű, nagyüzemi termelés folyik, termelési növekedésüket tekintve ezért sikerült a felzárkózás. A második típust a lemaradó ágazatok képviselik, amelyek az "elmaradott déli régió" hagyományos ágazatait jelentik. Ilyenek az élelmiszer-, ital-,

5. táblázat: Az egy főre eső termelés indexe Mezzogiorno feldolgozóiparában /folyó árakon; Észak = 100/

Iparág	1973	1980
Vaskohászat	109,8	99,5
Közlekedési eszközök gyártása	84,6	97,8
Vegyipar és gyógyszeripar	103,4	96,3
Papiripar	81,3	90,7
Gépipar /általános gépgyártás/	81,3	86,1
Vaskohászaton kívüli kohászati termelés	74,2	78,5
Egyéb termékek	73,1	71,8
Élelmiszer-, ital- és dohányipar	68,7	66,0
Textil-, ruházati-, bőr- és cipőipar	63,0	59,0

dohányipar, valamint a textil-, bőr- és cipőipar, ahol a termelés elavult eszközökkel, többségében kisüzemi módszerekkel zajlik. Így ezek termelékenysége igen alacsony és 1973-hoz képest még csökkent is Északkal összevetve.

Az előzőekben rögzítettük, hogy a két nagy régió az 1 főre eső GDP alapján 1973 /a gazdasági válság kezdete/ óta nem nagy mértékben ugyan, de távolodott egymástól. Eddig csak két nagy aggregátumot mértünk, de nem feledkezhetünk meg arról, hogy egy-egy aggregátum eredményei az azt alkotó kisebb részaggregátumok eredményeiből összegeződnek. Egyszerűbben fogalmazva a két nagy régió közötti "szakadék" globális növekedése abból adódott, hogy magában a Mezzogiornóban is igen differenciált volt a fejlődés az 1970-es években, vagyis a déli régiók közötti diszparitások is növekedtek /6. táblázat/. Erre a növekedésre jellemző, hogy mindkét bázisévben Abruzzo régió volt az első helyen és Calabria az utolsó helyen az 1 főre eső GDP Északhoz viszonyított indexét tekintve.

Míg azonban 1973-ban Abruzzo-ban az 1 főre eső GDP 15%-kal volt magasabb, mint Calabriában, addig ez az érték /különbség/ 1981-ben 22%-ra nőtt Abruzzo javára. Abruzzo mellett Molise, Basilicata és Sardinia régiókban közeledett Északhoz az 1 főre eső GDP indexe. Ez főképpen Molise esetében figyelemre méltó, mivel Calabriát nem tekintve alacsonyabb bázisértékről indult, mint az Északtól való távolodást képviselő régiók /Campania, Puglia, Sicilia/. A közeledést mutató régiókban ez a pozitív irányú változás annak tudható be, hogy jelentős ipari beruházások zajlottak le főként Abruzzóban és Moliseben az utóbbi évtized alatt, s ez a gazdaság kibocsátókéességét /értéktermelését/ nagymértékben emelte. Továbbá az is lényeges, hogy ezen régiók népessége nem nőtt oly mértékben, mint a lemaradó régióké. Abruzzo és Molise elrugaszkodásának egyik indikátora talán az is, hogy mindkét régióban pozitív a vándorlási egyenleg, ez azt a szinte már közhelyszerű geográfiai jelenséget támasztja alá, hogy a

6. táblázat: A gazdasági és népesedési változások arányai Mezzogiornoban*

Régió	1 főre eső GDP /Észak = 100/		1973-1981 közötti változások évi átlaga /%/				
	1973	1981	Teljes GDP	1 főre eső GDP	Népesség		
					Tényleges szaporodás	Természetes szaporodás	Vándorlási mérleg
Az Észak-Dél szakadék csökkenését mutató régiók							
Abruzzo	70,0	74,0	3,43	2,78	0,63	0,29	0,34
Molise	57,4	70,7	5,20	4,86	0,32	0,22	0,10
Basilicata	62,8	67,7	3,81	3,46	0,34	0,67	-0,33
Sardinia	68,2	69,3	2,62	1,80	0,80	0,83	-0,03
A különbségek növekedését mutató régiók							
Campania	61,8	60,2	2,61	1,89	0,71	1,02	-0,31
Puglia	65,8	64,1	2,48	1,72	0,74	1,01	-0,27
Calabria	55,8	52,2	1,63	1,07	0,56	0,83	-0,28
Sicilia	65,2	62,0	1,95	1,44	0,50	0,74	-0,24
Mezzogiorno	63,6	62,7	2,47	1,83	0,63	0,84	-0,21
Észak	100,0	100,0	2,34	2,10	0,24	0,09	0,16
Olaszország	87,7	87,0	2,38	1,99	0,38	0,35	0,03

* Forrás: Review of Economic Conditions in Italy 1983. No. 1. p. 135.

népesség a fejlettebb /fejlődő/ régiók felé migrál, míg más körzetek "out put" hatást váltanak ki.

A lemaradó régiók közül különösen Calabria és Sicilia esetében volt jelentős a különbség növekedése Északhoz képest. A területi fejlődés iróniája /vagy a területfejlesztés hibája?/, hogy Olaszországban a Mezzogiornon belül is jelentkezik egy Észak-Dél probléma és különösen az érdekes, hogy Olaszországban minél délebbre megyünk, fokozatosan annál elmaradottabb területre jutunk. Talán nincs is a Földön még egy ilyen ország, ahol a területi egyenlőtlenségek ennyire pregnánsan szétválaszthatók és több hierarchiaszinten kitapinthatók. Éppen ezért van talán igen nehéz helyzetben az olasz területfejlesztési politika, mert több szintben kell gondolkodnia és cselekednie, mivel külön problémát képez Észak és Dél egymáshoz közelítése és más nehézségekkel kell szembenézni a déli diszparitások vizsgálatakor, amelyek természetesen az első lépcső kezeléséből is adódhatnak. Lehet úgy is területet fejleszteni, hogy a déli nagyrégiókból kiválasztanak egyet és azt jól "felhozzák", ezzel még azt is elérhetik, hogy számszerűleg kimutathatóan csökken a különbség Észak és Dél között. Eközben magában a déli régióban olyan feszültségeket hoznak létre, amelyek csak hosszú időszak elteltével csökkenthetők vagy szüntethetők meg. Nyilvánvaló tehát, hogy a déli régió a legcélszerűbben akkor közelíthető fejlettség szempontjából az Északhoz, ha differenciált és lehetőleg harmóniára törekvő fejlesztést valósítanak meg, amely figyelembe veszi a különböző régiók helyi sajátosságait.

IRODALOM

- ARCANGELI, F.-BORZAGA, C.-GOGLIO, S. 1980: Patterns of Peripheral Development in Italian Regions, 1964-1977. Papers of the Regional Science Association. Vol. 44. pp. 19-34.
- CLOUT, H.D. /ed./ 1981: Regional Development in Western Europe. 2nd edition. John Wiley and Sons, Chichester-New-York.
- GOBBO, F. 1980: Az olasz ipar születése, fejlődése és kilátásai. Ipargazdasági Szemle 3-4. sz. pp. 119-134.
- Le retard de développement du Mezzogiorno: un problème structurel. Problèmes Économiques No. 1735. 1981. aug. 5. pp. 24-28.
- PROBÁLD F.-SÁRFALVI B.-SZEGEDI N. 1984: Az európai tőkés országok gazdaságföldrajza. Tankönyvkiadó, Budapest
- Recent Economic Trends in the Mezzogiorno. Review of Economic Conditions in Italy. 1983. No. 1. pp. 127-138.
- Regional Problems and Policies in OECD Countries. Vol. I-II. OECD, Paris, 1976.
- SANT, M. /ed./ 1974: Regional Policy and Planning for Europe. Saxon House, Farnborough.

SOME ASPECTS OF THE NORTH-SOUTH CONFLICT IN ITALY

I. Pomázi

Summary

Investigating the regional inequalities in Italy it is claimed that among the European capitalist countries the regional differences are most characteristic in this country. The long lasting dualism /the coexistence of the developed North and the backward South/ has further differentiated during the last decades and the polarization in development has started within the Mezzogiorno. The Mezzogiorno extends over 41 per cent of the area of Italy and concentrates 35 per cent of native population, but its share of the national income only amounts to 24 per cent, which is 57 per cent of per capita national income in Northern Italy. In spite of the Mezzogiorno being one of the backward regions of Europe, the socio-economic changes of the last two or three decades were considerable. While in 1951 about 60 per cent of the population worked in the agriculture in the South, this ratio decreased to 25 per cent by the late seventies. The development was most spectacular in building industry and in the tertiary sector. To eliminate the backwardness of the South, in 1950 the institution called 'Cassa per il Mezzogiorno' under the management of the central government was established. Its fundamental task was the financial and investment coordination of development in the southern regions. Until 1957 the development of agriculture had been considered of primary significance, while since 1957 industry has been given larger subsidies and at first mainly the building of small plants was encouraged. The allocation of large factories, primarily in car industry, metallurgy and chemical industry, started in 1965. This industrial policy had the result that about four million Italian citizens left Southern Italy for reasons of employment difficulties.

Due to the large scale investments by the state, the gap between North and South /GDP per capita/ decreased between the North and the South.

The oil price crisis of 1973 exerted a heavy effect on the Italian economy too. The greatest difficulties had to be faced by the Mezzogiorno, since the industries /chemical, car and metallurgy/ allocated here during the last two decades were most severely affected by the economic recession.

After the 1973 oil crisis the considerable 'approach' of the macroregions towards each other decelerated and even stagnated. In the meantime, within the backward South a special polarization began among the regions. Some of the southern regions such as Abruzzo and Molise have drawn closer to the average level of development in the northern regions, while in the case of Campania, Puglia, Calabria and Sicilia the indices of GDP per capita tended to have lower values compared to those in North Italy. In this manner, the North and South problem arose within the Mezzogiorno too. This situation poses grave problems to the regional planners in Italy, as it is not only the gap in development between the North and the South that is to be eliminated, but disparities within the South are also to be reduced.

Translated by D. Lóczy

A VAJDASÁG SZOCIALISTA AUTONÓM TARTOMÁNY NÉPESSÉGE ÉLETKÖRÜLMÉNYEINEK TERÜLETI VÁZLATA

Kocsis Károly

Napjainkban a szocialista országokban – az extenzív gazdaságfejlesztési időszak lezárulta után – előtérbe került a népesség életkörülményeinek – ha nem is kiegyenlítése, de – közelítése. Erre elsősorban a központi területek, ill a centrumtelepülések és a periférikus fekvésű térségek életszínvonalának fokozódó eltávolodása miatt van szükség.

Az ezzel kapcsolatos területfejlesztést megalapozó, ill. segíteni kívánó hazai kutatások az 1970-es években számos tanulmányt eredményeztek /ENYEDI Gy. 1977, BELUSZKY P. 1977, LACKÓ L. 1975, FRANCIA L. 1975, GÁSPÁR I.–JESSZE K. 1972 stb./. Ezen vizsgálatok hatására, valamint területi kiegészítésére kíséreltem meg a Vajdaságban az életkörülményeknek, mint egy-egy individuum, ill. társadalmi csoport mindennapi élete konkrét tárgyi kereteinek, eszközrendszereinek a területi képét felvázolni.

Mivel a vizsgált terület az államhatáron kívül fekszik, így a részletes vizsgálatokhoz szükséges statisztikai adatoknak csupán töredéke állt rendelkezésemre, és azok is csak járási szinten. Ezért a munka során a pontos, olykor igen sok mutató által meghatározott területi kép megrajzolása helyett csak egy tájékoztató jellegű, területi vázlat lehetett a kutatás célja.

A tanulmányban a következő, legjellemzőbbnek vélt mutatók kerültek felhasználásra: a lakáshelyzet, az orvosellátottság, a kiskereskedelmi forgalom, a városi lakosok aránya, a középfokú oktatás és a nemzeti jövedelem. Az egyes mutatóknak magyarországi, ezen belül dél-alföldi és a jugoszláviai átlagaival történő összehasonlításnak pedig a nagytérségi tájékozódás megkönnyítése volt a célja.

1. Lakáshelyzet

A lakósűrűséget, az egy állandóan lakott lakásra jutó lakosok számát alapvetően a természetes szaporodás, a migráció és a lakásépítés üteme határozza meg. Így a területi kép is ezek szerint differenciálódik.

Az észak-bácskai, tiszamenti magyar és közép-bánsági járásokban a magas halálozási arány, a természetes fogyás és elvándorlás miatt a népesség fokozatos csökkenése, az ujvidéki járásban pedig a lakásépítés nagy üteme alacsony lakósűrűséget eredményezett.

A legkedvezőtlenebb helyzetben a magas természetes szaporodásu, immigrációs, Ujvidék-Belgrád körüli járások vannak, mert a lakásépítés üteme nem tudta követni a népesség növekedését /1. táblázat/. Összességében egy vajdasági lakásra – Magyarországhoz ha-

* A járás névvel a Jugoszláviában használatos "opština" /község/ közigazgatási beosztást helyettesítettem, mert területük és népességszámuk alapján az 1984-ig fennállt magyar járásokhoz állnak közelebb.

sonlóan – átlagosan három lakó jut, ellentétet képezve – Jugoszláviában – Koszovóval, ahol minden lakásban átlagosan hét ember él.

2. Az egészségügyi helyzet az orvosellátottság alapján

Magyarországtól dél felé haladva az egy orvosra jutó lakosok száma fokozatos növekedést, tehát egyre rosszabb orvosellátottságot mutat. Magyarország– D-Alföld– Vajdaság– Jugoszlávia e tekintetben egy fejlettségi sort képvisel.

A Vajdaságon belül legjobb helyzetben /200-400 fő/orvos/ a nagy vonzáscentrumok vannak, míg a NY-Bácskában, a Tisza mellékén, a Bánságban és a Szerémség keleti felében igen rossz a helyzet. Ez utóbbi területnél kedvező viszont Ujvidék és Belgrád közelsége.

1. táblázat: Az életkörülmények néhány adata a Vajdaság járásai-
ban, a Dél-Alföldön, Magyarországon és Jugoszláviá-
ban /1980/

	1.	2.	3.	4.	5.	6.
Ada	54,6	2,81	1067	34	33 687	75,6
Alibunár	-	3,29	1216	26	19 904	53,4
Antalfalva	-	3,10	1213	26	28 075	53,9
Apatin	65,9	3,07	965	35	26 206	68,7
Bács	-	3,19	1212	23	24 471	58,5
Bácspalánka	46,3	3,26	875	37	30 535	77,2
Bácstopolya	36,7	2,83	646	38	35 315	91,2
Belcsény	49,6	3,13	936	-	35 116	82,4
Bégaszentgy.	-	2,93	1825	-	15 415	58,9
Csóka	-	2,75	980	21	22 635	69,7
Fehértemplom	43,5	3,96	754	26	27 575	45,3
Hódság	22,9	3,22	841	39	28 196	62,0
India	59,8	3,23	915	42	30 412	58,4
Kevevéra	31,2	3,20	486	31	20 071	49,5
Kishegyes	-	2,92	712	19	30 568	61,6
Kula	77,6	3,14	789	44	26 904	78,6
Magyarcsernye	-	2,90	1161	34	20 660	65,6
Magyarkanizsa	33,2	2,78	774	29	34 830	69,8
Mitrovica	45,1	3,13	597	53	28 945	65,6
Nagybecskerek	55,0	3,02	450	54	34 445	82,4
Nagykikinda	54,5	3,18	561	44	36 095	95,7
Óbecse	59,4	2,74	886	33	35 251	88,3
Ópáva	-	3,39	1048	-	20 456	51,6
Ópázova	56,2	3,38	1165	29	29 218	54,6
Pancsova	67,8	3,20	388	48	30 963	86,8
Petrőc	-	3,05	1338	29	33 298	77,0
Petyinci	-	3,20	1202	23	20 487	65,7
Ruma	45,9	3,20	916	35	34 938	62,0
Sid	30,5	3,03	848	38	26 742	64,7
Szabadka	67,9	2,84	483	40	39 212	81,6
Szenttamás	72,4	2,78	1098	27	40 276	73,3
Temerin	88,8	3,18	936	32	34 888	59,0
Titel	-	3,16	1359	20	22 570	54,2

	1.	2.	3.	4.	5.	6.
Tor.szécsány	-	2,97	1219	26	19 027	62,7
Törökbecse	50,7	2,97	1107	23	24 610	59,0
Tör.kanizsa	-	2,75	483	29	29 282	72,3
U J V I D É K	84,3	3,04	223	60	51 138	114,4
Ürög	29,8	2,76	945	18	18 322	62,9
Verbász	51,7	3,43	506	51	30 192	85,6
Versec	56,6	3,14	371	39	30 231	61,3
Zenta	78,7	2,77	395	36	37 853	83,2
Zichyfalva	-	3,27	1064	18	16 976	48,5
Zombor	45,0	3,03	502	45	37 505	76,2
Zsablya	-	3,20	1134	26	29 674	54,0
VAJDASÁG /58,1*/	48,8	3,07	515	40	33 526	76,0
JUGOSZLÁVIA	47,3*	3,64	636	106	15 109	
DÉL-ALFÖLD	49,5*	2,96	408	29	31 531	
MAGYARORSZÁG	53,6*	3,02	356	31	31 960	

1. = városi lakosság aránya /% /Vajd. járások: 1971, * = 1980/
2. = egy lakásra jutó lakosok száma
3. = egy orvosra jutó lakosok száma
4. = 1000 lakosra jutó középiskolai tanuló
5. = egy lakosra jutó kiskereskedelmi forgalom /dinár ill. forint/
6. = egy főre jutó nemzeti jövedelem /ezer dinárban/

3. Kiskereskedelmi ellátás

Az egy főre jutó kiskereskedelmi forgalom szempontjából a tartományi székhely magas és a bányási, szerémségi terület igen alacsony értéke a legszembetűnőbb. A Bácskában és a bányási centrumtérségekben az ellátás átlagosan jónak mondható. Mivel a Vajdaságban a kiskereskedelmi ellátás átlaga a jugoszláviainak a kétszeresét jelenti, így a tartomány hátrányos helyzetű területeinek ellátottsága is átlagosnak tekinthető országos szempontból.

4. Városi lakosok aránya

Ez a faktor már bizonyos település- és foglalkozásszerkezetbeli fejlettséget is tükröz, ill. magára az életszínvonalra is utal.

Néhány kivételtől eltekintve az átlagon felüli városi lakost tömörítő járásokban – a foglalkozási szerkezetet tekintve – az ipar magas, ill. a mezőgazdaság alacsony részesedése /60% fölött és 40% alatt/ a jellemző. A városihiányos térségekben /egyes tiszamelléki, periférikus bányási járások/ az iparosodottság alacsony foka az aktív keresőkön belüli részesedésében /0-10%/ is megmutatkozik és válik az elmaradottság következményévé.

A nagy vonzáscentrumok környékének – többnyire ingázó lakosságú – jáásaiban is magas a városi lakosok aránya az immigráció település- és foglalkozási szerkezetet pozitíven átalakító hatása miatt.

5. Középfoku képzés

Az oktatási ellátottság ezen szintjét – a középiskolai tanterők, tantermek statisztikai adatainak hiánya miatt – az ezer lakosra jutó középiskolai tanuló mutatójával vizsgáltam, ami már a továbbtanulásra való hajlamot, a munkaerő jövődő szakképesítésének szintjét is jelzi.

A legnagyobb mértékű a középfoku oktatás Ujvidéken és Nagybecskerekben, továbbá a tartomány más kedvező, de a két centrumtól távolabbi fekvésű járásában. A produktív koru népesség elvándorlása, az elöregedés és a helyi oktatási intézményi ellátottság alacsony színvonalra miatt objektív akadályok gördültek a nagyobb volumenű középfoku oktatás elé a Vajdaság periférikus területein. Belgrád és Ujvidék szomszédos járásaiban – a közelség miatt – a középiskolások alacsony aránya az ország és a tartomány székhelyén való továbbtanulással magyarázható. A Vajdaság a középfoku oktatás, a középiskolát végzettek terén fölülmulja Ó-Szerbiát és Magyarországot is /2. táblázat/.

2. táblázat: A 10 évnél idősebb népesség képzettsége 1970-ben Ó-Szerbiában, Vajdaságban, D-Alföldön és Magyarországon /%-ban/

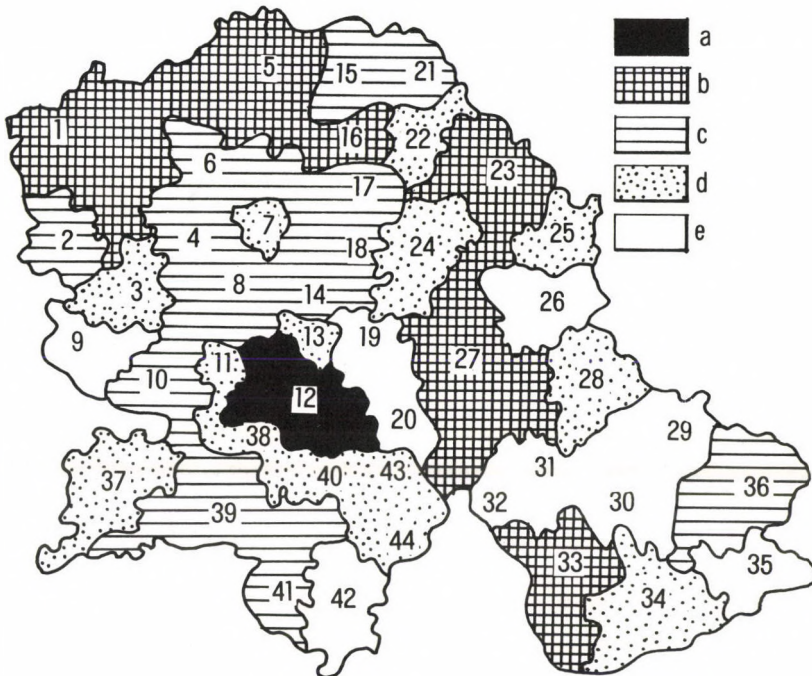
	Ó-Szerbia	Vajdaság	D-Alföld	Magyarország
Iskolai végzettség nélküli	26,4	18,8	2,9	2,5
1-4. általános iskolai osztályt végzett	42,8	46,9	15,5	14,1
5-8. általános iskolai osztályt végzett	12,3	13,9	68,4	65,7
Középiskolai végzettség	15,1	17,4	10,2	14,5
Felsőfoku végzettség	3,4	2,6	3,0	3,2

Figyelemre méltó azonban, hogy milyen kevesen végezték el – Magyarországhoz képest – az általános iskola felső tagozatát, és milyen nagy az iskolai végzettség nélküliek aránya.

6. Nemzeti jövedelem

A fejlettség és az életkörülmények terén mutatkozó eltérések bemutatásánál nagy szerepe van az egy főre jutó nemzeti jövedelemnek. Természetesen a magas jövedelem és a gazdasági-társadalmi fejlettség – mint ahogyan az világméreteken is bebizonyosodott – nem mindig párosul.

Ujvidék, a régióközpontok és ÉK-Bácska ipari, élelmiszeripari termelése relative is nagy nemzeti jövedelmet teremt főként a Vajdaság fokozott élelmiszerexportra való áttérése után, mely "olcsó, zöld" dollárokhoz juttatja a tartományt. Az infrastruk-



1. ábra. Az életkörülmények típusai a Vajdaságban /1980/
 a = erősen átlag feletti; b = átlag feletti; c = átlagos; d =
 átlag alatti; e = erősen átlag alatti

turális ellátottság és a mezőgazdasági termelés egésze szempontjából hátrányos térségek viszont igen alacsony jövedelemre tehetnek szert.

Összegzésként az előbbieken felsorolt hat faktort felhasználva, egyszerű pontozásos módszer segítségével – járások szintjén – öt életkörülménybeli területi típust határoltam el a Vajdaságban: /1/ erősen átlag feletti, /2/ átlag feletti, /3/ átlagos, /4/ átlag alatti, és /5/ erősen átlag alatti /l. ábra/.

Az egyes mutatók értékelésénél kapott – többnyire egybevágó – kép itt is jól kirajzolódik.

Kimagaslóan jó életkörülmények csak az ujvidéki járást jellemzik. A régióközpontok /Szabadka, Zombor, Nagybecskerek, Pancsova, Nagy-kikinda stb./ is átlagon felüli életkörülményeket mutatnak. Az agglomerációs térségek járásaiban /Temerin, India, Ópázova, Petróc, Belcsény/ és a hátrányos forgalmi helyzetű, periférikus területeken viszont az életkörülmények nem érik el a tartományi átlagot sem.

Ezeknek a hátrányos helyzetű térségeknek a jellemzői az alábbiakban foglalhatók össze, ill. emelhetők ki elmaradottságuk okai:

- Kedvezőtlen forgalmi helyzet, rossz közlekedési lehetőség, hátramentiség.
- A mezőgazdasági termelés szempontjából rossz természeti adottságok: pl. domborzat /Fruška Gora vidéke/, kedvezőtlen talaj /Bégaszentgyörgy, Zichyfalva, Alibunár járásainak réti agyag, tőzeg talaja/.
- A természeti-társadalmi tényezők által kialakított, az alapelátás szempontjából problémás aprófalvas településtípus /a Fruška Gora járásai és a zichyfalvai, fehértemplomi, csókai, titeli járások/.
- Agglomerációs térségek néhány járásának rossz lakáshelyzete.
- Akadozó és alacsony szintű alapfoku ellátás, igen hiányos közép-foku oktatással kiegészülve.
- Az erőteljes elvándorlás eredményeként nagyon kedvezőtlen demográfiai jellemzők /előregedés, természetes fogyás/.
- A foglalkozási átrétegződés igen alacsony szintje, vagy stagnálása. /Az ipari foglalkoztatottság és a mezőgazdasági termelés alacsony színvonala./

Az elmaradott térségek helyzetén változtatni – csakugy, mint Földünk más területein – itt is a központi /városi/ és vidéki, marginális települések kapcsolatának átértékelésével, intenzívebbé tételével lehetséges. Gondolok itt elsősorban a "vidék" fokozott iparosítására, a helybeli mezőgazdaság belterjességének fokozására, az államhatárok merev, gazdasági elválasztó jellegének enyhítésére, majd megszüntetésére, a szomszédos országok fokozott együttműködésére, a régi – időközben az államhatár által széttronsolt – gazdasági, forgalmi erővonalak /Baja-Zombor, Baja-Szabadka-Szeged, Szeged-Nagykikinda-Zsombolya-Temesvár, Temesvár-Nagybecskerek és Temesvár-Versec/ visszaállítására.

IRODALOM

BELUSZKY P. 1977: A lakosság életkörülményeinek járásonkénti színvonala és szerkezete. – Földrajzi Értesítő, 26. l. pp. 87-111.

- ENYEDI Gy. 1977: A falusi életkörülmények területi típusai Magyarországon. - Földrajzi Értesítő, 26. 1. pp. 67-85.
- FRANCIA L. 1975: A faktoranalízis alkalmazása a lakosság életkörülményei és az infrastrukturális ellátottság közötti összefüggések területi elemzésében, Baranya megye problematikus területeinek példáján. - Területi Statisztika, 25. pp. 245-253.
- GÁSPÁR I.-JESSZE K. 1972: Az életszínvonal és az életkörülmények területi különbségeinek mérése. - Területi Statisztika, 22. pp. 256-273.
- LACKÓ L. 1975: A kedvezőtlen feltételekkel rendelkező területek fontosabb jellemző vonásai. - Területi Statisztika, 25. pp. 352-362.
- Statistički Godišnjak Jugoslavija 1982. - Savezni Zavod za Statistiku, Beograd.

REGIONAL INVESTIGATION OF THE POPULATION'S LIVING
CONDITIONS IN VOJVODINA

K. Kocsis

/Summary/

In the last decade an increasing difference is observed in the population's living standards between the central and peripheral areas of Vojvodina, too. This study would like to discuss the regional problems by the help of some characteristic indexes such as 1/ the rate of urban population; 2/ number of people/flat; 3/ number of people/doctor; 4/ number of secondary-school children/1000 inhabitants; 5/ retail trade/person; 6/ national income/person.

Using these factors - by the help of a scoring method - we could distinguish 5 types of living standards - on the level of communes /opština/: 1/ much higher than the average; 2/ above the average; 3/ average; 4/ lower than average; 5/ much lower than the average /Figure 1/.

The Novi Sad commune /opština/ can only be characterized by much higher living standards than the average. The regional centres /Subotica, Sombor, Zrenjanin, Pančevo, Kikinda etc./ also have their living standards above average, but the communes /opštinas/ of the agglomerational zone /Temerin, Indjija, Stara Pazova, Backi Petrovac, Beočin/ and on the periphery having poor traffic circumstances do not reach the provincial average /in their living standards/.

The characteristics of these backward areas and the reasons of them can be summed up as follows:

- Unfavourable traffic and communication network, peripheral position.
- Bad natural features from the point of view of agriculture: e.g. relief /the surroundings of Fruška Gora/, unfavourable soils /Žitište, Plandište, Alibunar communes /opštinas/ with their clays and peats/.

- The pattern of small rural settlements formed by natural and social factors, which are problematic from the point of view of basic supply /the communes /opštinas/ of Fruška Gora and the Plandište, Bela Crkva, Čoka, Titel opštinas/.
- The poor dwelling conditions of some opštinas of the agglomeration zone.
- The low level of basic supply, together with the very low secondary level of education.
- The very unfavourable demographic characteristics - as a result of high migration /the aging and the natural decrease of population/.
- The very low level or the stagnation of occupational re-stratification /the low level of industrial employment and of the agricultural production/.

The changing of the position of the underdeveloped areas - as in all other settlements of the Earth - is possible only by the reinterpretation of the relations of the central /urban/ and provincial /peripheral/ areas and their making to be more intensive. I mean here mainly the increased industrialization of the country /periphery/, the intensification of the local agriculture, the relieving and later the abolishing of the rigid economic barriers of the state-borders.

The increased cooperation of the neighbouring countries which is very important because of the replacement of the old /traditional/ economic, trafficlines that were destroyed by the new border-lines /Baja-Sombor; Baja-Subotica-Szeged; Szeged-Kikinda-Jimbolia /Rom./ - Timișoara /Rom/; Timișoara-Zrenjanin and Vršac/.

Translated by K. Nemerkenyi

TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI DILEMMÁK BÁCS-KISKUN MEGYÉBEN

/Egy tudományos konferencia margójára/

Az MTA Regionális Kutatások Központja Településkutató Csoportja a Bács-Kiskun megyei Tanács megbízása alapján az 1982-84 közötti időszakban alapkutatást végzett az "Uj települések keletkezése Bács-Kiskun megyében" c. témakörben. A három évet átölelő rendszerezett kutatómunka záróakkordjaként 1985. január 29-én egynapos tudományos konferenciára került sor Kecskeméten a Szegedi Akadémiai Bizottság Területfejlesztési Munkabizottsága, az MTA RKK Településkutató Csoportja és a Bács-Kiskun megyei Tanács Tudományos Koordinációs Szakbizottsága közös szervezésében.

A tanácskozássra egybegyűlt elméleti és gyakorlati szakembereket ENYEDI GYÖRGY /MTA RKK/ akadémikus tájékoztatta a hároméves kutatási program előzményeiről, a végzett munka menetéről és eredményeiről.

Mit értünk új csoportos települések alatt? Mennyiben különböznek a klasszikus értelemben vett külterületi településformáktól?

A válasz közel sem egyszerű, annál is inkább, mivel a szóbanforgó új csoportos települések genetikailag roppant heterogének. Egy részük a harminc éve kijelölt tanyaközpontok körül alakult ki, vagy régebbi uradalmi központokhoz kapcsolódtak, többségük azonban a mezőgazdasági nagyüzemek lakótelepeiből jött létre, de elővárosi, kertvárosi jellegű település is van közöttük.

A sokféle külterületi településformából csak azokat vonták be a kutatásokba, amelyek csoportos települések, amelyek kialakulása vagy teljesen új telepítésből történt, vagy amelyek már régebben meglévő major ill. tanyaközpont csoportos településsé válásából alakultak ki.

A kérdéses településcsoport pontos elhatárolása és ezért adatainak meghatározása is roppant problematikus, mivel más kategóriákat használ a népszámlálás és mást a megyei településpolitika. A vizsgálat adatbázisának jelentős részét kérdőíves módszerrel, külső munkatársak bevonásával gyűjtötték egybe. A begyűjtött információk mintegy 10%-os mintavételi aránynak felelnek meg, ami – figyelembe véve a települések jelentős térbeli szóródását – kedvezőnek mondható. ENYEDI akadémikus beszámolt arról, hogy a kutatások során elsősorban az új települések életjelenségeit igyekeztek feltárni s a következő fő kérdésekre keresték a választ:

- Milyen körülmények között keletkeztek ezek a települések és prognosztizálható-e életképességük?

- Kik az új települések lakói, honnan érkeztek és jelenleg hol dolgoznak?

- A helyi lakosok miként vélekednek életkörülményeikről, településkörnyezetükről?

A vizsgálatok egyértelműen bizonyították, hogy életképes településekről van szó. Itt most csupán néhány adalékot sorolunk fel ennek alátámasztására:

- A települések korösszetétele rendkívül fiatal, ami együtt jár a magas természetes szaporodással és foglalkoztatási aránnyal. Mind a férfiak, mind a nők körében gyakorlatilag teljes a fog-

lalkoztatottság.

- A lakásállomány tekintetében ugyancsak kedvező a helyzet, hiszen a lakások 71%-a összkomfortos, ami egyben a lakosság végleges letelepedési szándékára utal.

- A nagy többség elégedett lakókörnyezetével és amint az a kérdőívek alapján kitűnik, nem vágnak nagyobb településbe.

- Az új települések lakói nagy energiát fektetnek a háztáji gazdaságokba, ennél fogva a háztáji jövedelmek igen tekintélyesek.

Az említett kedvező vonások mellett azonban néhány kedvezőtlen momentumra is felhívta az előadó a hallgatóság figyelmét. Ugymint a települések alapellátása, infrastrukturális kiépítettsége roppant hiányos. Az élelmiszer-ellátást a néhány vegyesbolt alig biztosítja. A legnagyobb hiányosság abban rejlik, hogy a településeken gyakorlatilag csak lakóházak vannak, hiányoznak a közösségi helységek és a tartalmasan működő társadalmi szervezetek. A nómenklaturai megjelölés terén mutatkozó zavar utal a települések államigazgatási, politikai létbizonytalanságára, ami a közeljövőben feltétlen megoldásra vár.

Végezetül az előadó rávilágított a vizsgálat országosan is érvényesíthető tapasztalati eredményére, mely szerint a települések lélekszáma önmagában még nem dönti el életképességüket. Tehát az a feltételezés, hogy a kisméretű települések eleve életképtelenek, alapvetően hibás és oda vezetett, hogy nagy számban tettek központi intézkedéssel tönkre egyébként életképes településeket, rengeteg társadalmi feszültséget, kárt okozva.

Az előadást követő korreferátumokból és hozzászólásokból ugyancsak kitűnt az a konstruktív, javító szándék, amely a tanácskozás hangvételét alapjaiban meghatározta.

CSATÁRI BÁLINT /MTA RKK/ kandidátus az összehangolt kutatás fő koordinátora ismertette a kutatásokkal kapcsolatos szervezési és lebonyolítási problémákat. Korreferátumában kiemelte, hogy a viszonylag nagyszámú új település közül sok alkalmas az önálló faluvá fejlődésre, amit a szóban forgó településtípus egységes definíciójának kialakításával lehetne megalapozni.

SÁNTHA JÓZSEFNÉ /KSH Bács-Kiskun megyei Igazgatósága/ közigazdász a kutatás számítógépes elemzésének módszereiről, az így kapott eredményekről szólt. MARKOLT LÁSZLÓ /Bács-Kiskun megyei Tervező Vállalat/ építész részletesen tagolta a szóban forgó településcsoport műszaki-infrastrukturális árnyoldalait. Rámutatott, hogy egy korántsem kialakult településtípusról van szó, ennek megfelelően spontán fejlődésükre is mód nyílhat a továbbiakban.

SZTRINKÓ ISTVÁN /Bács-Kiskun megyei Muzeumi Szervezet/ etnográfus a lakosság életmódjában, gazdálkodási szokásaiban bekövetkezett változásokat ismertette. Hangsúlyozta - és ezt a kérdőíves felmérések is bizonyítják -, hogy a szülők döntő többsége azt szeretné, ha gyermeke felnőtt korában városban telepedne le. A későbbi demográfiai eróziót megelőzendő az életkörülmények javításával erősíteni kell a család és ezen keresztül a településtípus megkötő erejét.

KIRÁLY LÁSZLÓ GYÖRGY /MSZMP Bács-Kiskun megyei Bizottsága/ közigazdász, a megyei pártbizottság politikai munkatársa, az új települések szervezeti-társadalmi életéről tartott korreferátumot.

Végső soron a konferencia összehívása aktuális és hasznos kezdeményezés volt, amiért köszönet illeti a kutatásban résztvevő szakembereket és a rendező szerveket. A tanácskozáson elhangzott előadások egy olyan településcsoportra irányították a hazai településkutatók figyelmét, amely erősen specifikus és heterogén jellegénél fogva semmilyen országos koncepciótól nem várhat részletes fejlesztési irányelvet. Ezt Bács-Kiskunban szerencsére idejében felismerték, s a részletes kutatások biztosítékot jelentenek a továbbiakban arra, hogy az új csoportos falusi települések sikeresen integrálódnak és elfoglalják méltó helyüket a magyar településhálózatban.

Kovács Zoltán

SZAKIRODALMI TÁJÉKOZTATÓ

A JATE Gazdaságföldrajzi Tanszékének műhelye Békés megye gazdaságföldrajzának kiadása után mintegy tíz évvel utjára bocsátotta Csongrád megye gazdasági földrajzát /időközben megjelent a Bács-Kiskun megyéről készített kötet is/. Ha figyelembe vesszük, hogy mily nehézkesen készülnek, mily ritkán látnak napvilágot regionális gazdasági földrajzi monográfiák hazánkban, mennyire megirratlan az ország gazdasági földrajza, akkor tűnik ki a Tanszék vállalásának nagysága. A két kötet megjelenése által közrefogott évtizedben hasonló igényű megyei feldolgozás nem is készült, s jószerivel csak a Tájmonográfiák 4. köteteként megjelent "Dél-Dunántul" gazdasági földrajzi fejezetei adnak hasonló mélységű-jellegű feldolgozást hazánk egy nagyobb téregységéről. A Békés megyét feldolgozó kötettről történetesen ugyancsak e sorok írója készített recenziót a Földrajzi Közlemények számára; így önkéntelenül adódott a két könyv, illetve a rólu kialakított vélemény összevetése. S miután regionális léptékű, komplex leíró gazdaságföldrajzi feldolgozások alig-alig jelennek meg, a recenzor várakozásai, reményei s a bírálat szempontjai sem változhattak meg számottevően. Ma sem mondhatjuk el, hogy a közgazdaságtanban, a regionális és ágazati gazdaságtanokban, a területi statisztikában, szociológiában stb. való, tartalmi-módszertani gazdagodást eredményező megmártózás után a gazdasági földrajz teljes szemléleti, módszertani vértzetben állna előttünk; különösen a "leíró" gazdasági földrajz keresi még ma is önmagát, azokat a módszereket s azt a szemléletet, amely leíró diszciplinából kauzális tudományá "emelné" a geográfiát, s azt a gyakorlati megvalósítási formát, amely az ágazatok – többé-kevésbé már sikeresebben művelt – földrajzából "komplex" leíró földrajzot desztillálna. Érthető, hogy e közel 500 oldalas kötetben is ezekre a mindmáig csak részben megoldott kérdésekre adott válaszokat kerestük elsősorban. Ebből a szempontból az eredmény, a válasz – természetesen csak a recenzor korántsem biztos, hogy kellően megalapozott elvárásaihoz mérten! – felemás.

Az "ágazatok" legtöbbjének feldolgozása kibontakozott a korábbi évekre jellemző eklektikájából, az ujonnan birtokba vett ismeretek, módszerek vagy szemlélet tulzott, egyoldalú alkalmazásából, az adatokban való tobzódásból éppugy, mint a törvényszerűségek, összefüggések feltárására kétségtelenül alkalmas, a "minőségi" vonásokat, a geográfikumot azonban gyakran elfedő matematikai-statisztikai módszerek mindenhatóságába és egyedül üdvözítő voltába vetett hitből, a technológizálásból, a közgazdasági eszköztárat szimplifikálva alkalmazó, a tradíciókat, a térbeli különbségeket, helyi sajátosságokat, közösségi reakciókat stb. mellőző szemléletből és így tovább; ugyanakkor – magasabb szinten feltárt kapcsolatrendszerbe, összefüggésekbe ágyazva – alkalmazza, felhasználja a gazdasági földrajz hagyományos eszköztárat, vizsgálja tradicionális terrénumait. Félreértés ne essék, a "szegedi kollektíva" e lépések jórésztét már Békés megye gazdaságföldrajzának megírásakor megtette, de e téren a legtöbb fejezet tovább tisztult, tartalmilag gazdagodott,

szemlélete kiforrottabbá vált; Csongrád megye gazdasági földrajzának több fejezete – így mindenekelőtt a mezőgazdaságot, a közlekedést, a megye iparának általános fejlődését leíró-elemző fejezetek – példaként állítható a hasonló feldolgozások készítői elé, tartalmuk, vizsgálati szempontjaik korszerűsége, mértéktartó, de célravezető módszertani apparátusuk, a többi ágazattal kialakult kölcsönkapcsolatok állandó számontartására való törekvésük alapján. Talán csak a "térbeliség", a területi differenciák és térbeli egységek kialakulásának szem előtt tartása lehetett volna még következetesebb /ld. alább/.

Ugyanakkor az ágazatok szintézise, akár csak a Békés megyéről irt kötetben, megoldatlan – pontosabban kísérlet sem történik erre, s így idézhetem a majd egy évtizedes recenziót: "... a részletes ismereteket nyújtó, többnyire jól megírt ágazati fejezetek után épp azt a szintézist kereste hiába az olvasó, mely igazi nyeresége lehetett volna gazdasági földrajzunknak, s melynek lehetősége benne rejlett a vállalkozásban. Így párhuzamosan futó fejezetekre esik szét a munka, s e fejezetek – legalábbis e kötet keretein belül – nem "találkoznak". Ma legfeljebb azzal egészíthetem ki az idézetet, hogy végtére az sem kevés – a földrajz ingatag "hadállásainak" megerősítéséhez is hozzájárul –, ha elkészül egy megye gazdasági földrajza /ha az megítélésünk szerint nem is teljes/, s az ágazatok közötti kölcsönkapcsolatok következetes figyelembevételével a fejezetek közti kapcsolatokat erősíti. Mégsem érthető, hogy a szerzői kollektiva ismétetlen eltekintett a fejezetek földrajzi szintézisétől, épp abban a műhelyben, ahol a gazdasági körzetesítés eszméje mindmáig él, a gazdasági körzetek kutatása állandóan napirenden maradt. Nyilvánvaló, hogy ha a kisterületű megye nem is bontható a "klasszikus" ismérvek alapján gazdasági körzetekre – alkörzetekre, mikrokörzetekre –, a területi különbségek számottevőek Csongrád megye egyes területegységei között. E "területegységek" sajátos problémái, fejlődési-fejlesztési adottságai, a helyi társadalmak jellegzetességei az ágazati fejezetekből helyel-közzel kiszűrhetők, de kérdéses, hogy elegendő képpé összeáll-e az olvasóban. Annál is inkább szükségét láttuk volna az egyes földrajzi egységeket bemutató-elemző fejezetnek, mert ez, a területiségnek kiemelt jelentőséget adván, utólag is szemléletli egységbe fogná az ágazati fejezeteket. Ez a szemléletli egység ugyanis hiányzik, pontosabban: a szerzők többsége tartózkodik attól, hogy határozott célkitűzéssel-szemlélettel dolgozza fel anyagát /ami lehetne például a társadalmi-gazdasági fejlődés-fejlesztés lehetőségeinek feltárása, a társadalom és a "tér" közötti kapcsolatrendszer leírása", s ezek hiányában épp a "területiség" bemutatásának célja szemlélete/. Ennek kétségtelen előnye, hogy a könyv rendelkezik a gazdaságföldrajzi, "leíró" jellegű monográfiák előnyeivel: a nem szakemberek számára is áttekinthető szerkezet, birtokbavehető tartalom, adatgazdagság, az ismeretek egyszerű adaptálhatósága, összehasonlíthatóság és így tovább. Ugyanakkor valamely konkrét célkitűzés "célra orientálttá" tehetné a fejezeteket, belső feszültséget teremtene bennük, lehetőséget nyújtva összefoglaló következtetések levonására. /Feltűnő, hogy néhány általánosabb érvényű megállapításra sem vállalkoznak befejezésül a szerzők, noha az egyes fejezetek lényeges megállapításokra jutottak az egyes ágazatok térbelisége, fejlődési sajátosságai, fejlesztési lehető-

ségei stb. kapcsán/. Már a Békés megye gazdasági földrajzáról írt kötet recenziójában is említettem, most is kikivánkozik belőlem – Csongrád megyéről lévén szó – Erdei Ferenc utolsó nagyobb lélegzetű munkájának, a megyéről írt "Város és vidéke" c. könyvének példája. Ebben, azáltal, hogy a Csongrádban tapasztalt-megfigyelt változásokat, történéseket egy világméretű folyamat – az urbanizáció – elemeiként értékeli, minden részlet, önmagában véve aprócska mozzanat is – mint a tisztai tutajozás, egy tanyai gazda panaszai, a hagyatarmelési technológia változása stb. – jelentőséget nyer, értékelhetővé válik, bizonyít, cáfol, kérdéseket vet fel. Mert az olvasó kézhez kapta azt az etalont, mellyel minden részlet helye, súlya, jellege megítélhető.

A megye gazdaságföldrajzi feldolgozása a természeti környezet adottságainak és erőforrásainak értékelésével kezdődik. A fejezet jól szolgálja a gazdaságföldrajzi vizsgálódások megalapozását. Hagyományos módszerekkel – nem történik kísérlet a természeti környezet egyes elemeinek társadalmi szempontu, egzakt értékelésére, "tájpotenciál"-vizsgálatra –, monografikus tematikát követve /mélyföldrajzi szerkezet, felszínközeli földtani-litológiai adottságok, geomorfológiai viszonyok, vízföldrajzi, éghajlati adottságok, talajviszonyok, természetes élővilág/ kellő, de kellően szelektált adatbázisra támaszkodva veszi számba a megye természeti környezetének adottságait, ha egynémely tényező nem is kap kellő figyelmet /például belvíz-helyzet, vízminőség stb./. Néhol azonban "hézag" maradt a fejezet s a gazdaságföldrajzi fejezetek között /például a szénhidrogén-termelés földtani adottságai, lehetőségei, készletek stb. egyik helyen sem nyerne kifejtést, csakugy, mint az építőipar nyersanyagbázisa, az öntözési lehetőségek stb./. A társadalom természetformáló tevékenységének módszeres felmérése is elmaradt. A fejezethez tartozó gazdag anyagu térképek azonban e hiányokat részben pótolják. A bevezető sorokban hiányolt területi szempontok e fejezetben is háttérbe szorultak; a természeti környezet egyes elemeinek számbavétele után nem történik kísérlet a természeti tájak bemutatására, adottságaik komplex értékelésére, vagy tájtipusok kijelölésére.

Feltehetően a határozottabb célkitűzés, a gazdaságföldrajzi monográfia kívánalmainak figyelmen kívül hagyása eredményezte első renden, hogy a kötet gazdaságtörténeti megalapozást végül is nem kapott. "A társadalmi, gazdasági fejlődés fő vonásai" címet viselő fejezet ugyanis nem tekinthető annak. Különösen a II. világháborúig terjedő időszak áttekintése maradt megoldatlan. A szerző nem tisztázta, milyen szempontok szerint, milyen ismeretanyagra lenne e fejezetben szükség. Ma, amikor a tradíciók, a történelmi múlt, a történelmi múlttól is befolyásolt helyi sajátosságok szerepe újraéledőben van, növekszik a helyi közösségek életében, a településfejlődésben, nemritkán a gazdasági fejlődésben /gondoljunk a sajátos történelmi viszonyok között kifomálódott sajátos településhálózat ma is meghatározó hatásaira!/, e tényezők számbavételének elmaradása – fájó hiánya a kötetnek. E hiányt csak részben ellensúlyozza, hogy egyes fejezetek – mint például a településkeről írt könyvrészek – maguk is adnak történeti visszapillantást. A II. világháborút követő évtizedek áttekintése már gazdagabb információkban. A "területi szemlélet" hiányát jelzi, hogy egyetlen ábra, vagy térkép

sem tartozik e fejezethez. Szakitva a kötet sorrendiségével, itt térek ki röviden a "Közművelődési és az egészségügyi-szociális fejlődés fő vonásai" c. fejezetre. Nem világos, hogy miért került kiemelésre e kérdéskör tárgyalása, miért nem a gazdaságtörténeti fejezetbe, esetleg az infrastrukturáról irt fejezetbe épülve került sor e kérdések tárgyalására? Jelen helyén szőttöri a kötet ivét s felveti a kérdést: miért csak a közművelődés és az egészségügy került tárgyalásra s miért nem a tágabban értelmezett szolgáltatások teljes köre? Méginkább zavaró a fejezet anyagát rendszerező-szelektáló célkitűzés hiánya; enélkül regionális jellegű feldolgozásba semmiképp nem illő, felesleges, súlyozatlan információzuhatagot kapunk, s feltehetően nemcsak a recenzor kereste eredménytelenül a geográfikumot az olyan megállapításokban, mint: "1935-ben Szegeden az Általános Munkás Dalegylet 25. évfordulójára emlékeznek. 1943 áprilisában a Szegedi Szakszervezeti bizottság József Attila-estet rendez", vagy "Makón MADISZ-fiatalok 1945 februárjában ... fát vágtak a kórház számára".

A megye népességéről irt fejezet legfőbb erénye a népesedés, a gazdaság és a települések között kialakult gazdag kapcsolatrendszer feltárása, érzékletes bemutatása; így a demográfiai folyamatok okai és következményei egyaránt megvilágítást nyernek. Példásképző az adatkezelés; a geográfikum érvényrejutását szolgálja a gazdag térképanyag, s bizonyos szintézisként a települések csoportosítása /tipizálása/ a népesség mobilitása alapján; ez azonban, megítélésünk szerint, nem helyettesíti a népességföldrajzi körzetek elemzését. Az már nem e könyv, hanem általában a népességföldrajzi feldolgozások módszertani problémája, hogy szerencsés-e az egyébként szétszakíthatatlanul összetartozó elemek – mint például a születések–halálozások–természetes szaporodás–vándorlás–népességszám–változás kérdése – elkülönítése az elemzés, folyamatok időbeli követése során.

A megye településhálózata sajátos; legtisztábban itt valósult meg a mezővárosokból és a hozzájuk szerveződött tanyavilágból álló településrendszer; még a századforduló táján is jószerivel a mai városokból, néhány kismezővárosi jellegű községből s tanya-rendszerükből tevődött össze a településállomány. Ez a településrendszer – s egykori funkciói – ma is messzemenően befolyásolja a megye életének számos területét, a települések külső megjelenésétől a népesedési folyamatokig, a mezőgazdasági termelés sajátosságaiig, a települések szociológiai jellemzőiig. A településekről irt fejezet jó áttekintést ad e sajátosságokról, kitérvén a települések kialakulásának természeti és társadalmi feltételeire, az államigazgatás területi rendszerére, a települések népességszám-alakulására, a lakosság megoszlására kül- és belterületek között, a foglalkozási szerkezet szerinti településtípusokra, az ellátottság kérdéseire, a centrumtelepülések hierarchiájára, külön fejezetben tárgyalva a városokat, falvakat s a tanyás településrendszert. A megye településhálózati sajátosságai azonban nem tűnnek ki eléggé markánsan a fejezetből, nem kísérelhetjük nyomon e sajátosságok mai hatásait, a gazdaság, a helyi közösségek, az életkörülmények stb. alakításában játszott szerepüket. E megállapításunk alól kivételt képez a tanyáról irt alfejezet. A kb. egy ivnyi könyvrészlet számos eredeti kutatási eredmény birtokában – mint például a városok körül kialakult egykor tanyaövezeteket rekonstruáló ábra, a tanyák tipizálása a tanyaafelszámolódás

üteme, a foglalkozási átrétegződés, a topográfiai megjelenés alapján, a mezőgazdasági termelés /kis- és nagyüzemi termelés/ és tanya közötti kapcsolatok típusainak kidolgozása stb. – plasztikus képet rajzol Csongrád megye tanyavilágának multjáról és jelenéről. A "geográfikumot" mindvégig következetesen érvényesítő fejezet a tanyarendszer területi típusainak kijelölésével zárul. Az 5 fő tanyatípusban jól tükröződik a társadalmi-gazdasági fejlődés és a területileg eltérő gazdálkodás. A szerző elkülönítette a "tradicionális" tanyás térségeket, ahol az átalakulás lassu, a tanyák ma is sűrűn ülik meg a térséget, a tanya funkciói majd változatlanok, fennmaradásuk tartósnak ígérkezik; a hanyatló tanyás térségeket, ahol a foglalkozási átrétegződés előrehaladott, a felszámolódás gyors ütemű; a későn kialakult, s korán felszámolódásnak indult tanyás térségeket, a városok határához tartozó, erősen átalakult tanyavilágot és az igen kis népességű külterületeket, melyeken mára megszűnt a tanyavilág.

A városokról irt fejezetben kellemes meglepetést kelt, hogy a szerző megkülönböztetett figyelmet szentel a városok belső szerkezetének formálódására, a városképi elemekre.

Az infrastruktúráról irt rövid fejezetről érezhető, hogy keresi helyét a monográfiában; a szerző feladatát megnehezítette, hogy az infrastruktúra egyes elemeiről más fejezetekben is szó esik – a településföldrajzi fejezetben a lakás- és közműellátottságról, a közlekedés önálló fejezetként jelentkezik stb. Így a fejezet arra szorítkozik, hogy egy infrastruktúra-mutatórendszer elemeiben vázlatosan, s Szeged helyét kijelölje a regionális centrumok fejlettségi rangsorában. Pedig módszertani-szemléleti szempontból is kívánatos lenne az infrastruktúra-vizsgálatok helyét, tematikáját, vizsgálati módszereit kialakítani a földrajzi monográfiák számára.

Az iparföldrajz a gazdasági geográfián belül mindig is beilleszkedési zavarokkal küszködött. A különböző irányzatok – közgazdasági, technológiai-műszaki, iparstatisztikai stb. – termékei különösen a monográfiák kereteiben hatottak idegenül. A megye iparának általános jellemzése nem sorolható az említett irányzatokba; az ipar makrokörnyezetének, adottságainak állandó figyelembevételre, a többi ágazattal teremtett szoros kapcsolat, az ipari fejlődés területi különbségeinek, aspektusainak feltárása azonban valóban földrajzivá avatja e fejezetrészt; az ipari ágazatokról irt alfejezetek olykor fontos információkat "tagadnak" meg az olvasótól /például hol működik az Öntödei V. 6. gyáregysége; mindössze néhány sor tudósít az országos jelentőségű szénhidrogén-termelésről, annak szerteágazó problémaköréről; hol termelnek villamosenergiát a megyében stb./.

A megye mezőgazdaságáról irt fejezet a modern szemléletű-módszerű-tartalmu agrárföldrajzi elemzések iskolapéldája, nóvum gazdasági geográfiánkban, annak ellenére, hogy a természeti környezettel, a térrel igen szoros kapcsolatot tartó agrártermelés földrajza mindig is magas szinten művelt ágazata volt a geográfiának, s nemegyszer megújult, módszertanilag felrisszult az elmúlt évtizedekben. A feldolgozás ujszerűsége mindenekelőtt abban van, hogy az agrárgazdaságtani szemlélet, a matematikai-statisztikai módszerek révén elérhető eredmények, az agrárkörzetesítés stb. eredményeit felhasználva, magasabb szinten "helyezi vissza jogaiba" a mezőgazdaság térbeliségének vizsgálatát. A fejezet

mintaszerűen megoldott része a mezőgazdaság térkapcsolatait – területi koncentráció, termelési kapcsolatok, az agrárnagyüzemek munkaerővonzása, a termelési rendszerek, mikrokörzetek kialakulása – elemzi. A mezőgazdasági termelésről irt alfejezetekből viszont hiányoltunk néhány, a "hagyományos agrárföldrajz" által kedvtelve vizsgált kérdést, mint például a természeti adottságok és a termelés összefüggése, a vetésszerkezet, az egyes növények termelése stb. E kérdések vizsgálatának – úgy véljük – helyük van a gazdaságföldrajzi monográfiákban.

A komplex szemlélet, a települések közlekedésföldrajzi helyzetének megállapítása, a földrajzi munkamegosztás és a közlekedés ütköztetése, az analitikus vizsgálatokon nyugvó leírás teszi értékké, tartalmassá a közlekedésföldrajzi fejezetet.

A komplex regionális elemzés fájó hiányáról beszélhetünk. Kérdés: orvosolható-e ez a hiány? A kötet szerkesztése erélyes; sokszerzős műnél is sikerül viszonylag egyveretű, egyenletes stílust kialakítani, a szakmai pontatlanságokat, tévedéseket távoltartani a kötetből. Gazdag és tartalmas az ábraanyag /legfeljebb túlméretezettek/, a képek között is akad földrajzi szemléltető, információgazdag felvétel, noha a "buzaaratás", "kukorica-betakarítás", "körkötő automaták" s a hasonló felvételek bármely megynél "eladhatók" lennének.

A hasonló vállalkozások sikeréhez való /csekély/ hozzájárulás reménye is arra ösztönzött, hogy ismertetésünk során mindenneklőtt a kötet hiányosságaira hívtuk fel a figyelmet. Ez korántsem jelenti azt, hogy összességében kedvezőtlenül ítéljük meg Abonyiné Palotás Jolán, Andó Mihály, Komócsin Mihály, Koncz János, Krajkó Gyula, Mészáros Rezső, Rudl József, Takács Máté, Tóth József s a közreműködők munkáját. A vállalkozás jelentőségét kívánjuk hangsúlyozni részletesebb recenziókkal, s megismételjük véleményünket: a megye gazdaságföldrajzáról nyújtott hasznos áttekintésen túl a könyv több fejezete gazdasági geográfiánk számontartandó nyeresége.

dr. Beluszky Pál

PREISICH GÁBOR /szerk./: A városépítésről
Vélemények, viták sorozat. Kossuth Könyvkiadó,
Bp. 1984. 546 old.

A településfejlesztés, a városfejlődés és az urbanisztika kérdései iránt érdeklődők számára igen érdekes és tartalmában igazán változatos olvasnivalót jelentetett meg a közelmúltban a Kossuth Könyvkiadó.

A kissé túl tömör cím nem fedi teljesen a könyv tartalmát. Jól szerkesztett tanulmánykötetről van ugyanis szó, ahol a városépítés, -tervezés, -fejlesztés problémakörének kifejtése mellett nagy teret kapnak az országos településfejlesztési politikával, a falu- és tanyakérdés megoldásával kapcsolatos nézetek, vélemények is.

Nem véletlenül került a téma az utóbbi években világszerte és hazánkban is a szakmai érdeklődés középpontjába. A társadalmi-

gazdasági élet térbeli vetületének, a településhálózatnak a fejlődése éppen az 1970-es évek végére – nyolcvanas évek elejére jutott el abba a stádiumba, amikor egyre jobban felismerhető e fejlődés ellentmondásossága. A folyamat rendkívüli összetettsége miatt a mind égetőbb gondok megoldásához sokféle szakma képviselőjének /várostervezőnek, építésznek, közgazdásznak, természettudósnak, szociológusnak stb./ olyan, összefüggésfeltáró munkájára van szükség, amely nem nélkülözheti az összehangoltságot, de – a különböző megközelítésből adódóan – a véleményütközéseket sem. PREISICH Gábor egyik nagy érdeme, hogy a válogatás során szem előtt tartotta a sokféleség követelményét, bepillantást engedve az utóbbi években zajló legérdekesebb településfejlesztési, várostervezési vitákba.

A kötet írásai – egy általános bevezető után – hat fő téma köré csoportosulnak. /I. Országos településpolitika és településfejlesztés; II. Budapest és agglomerációja; III. Városaink értékei és ellentmondásai; IV. Falvaink, tanyáink sorsa; V. Lakás, lakótelep, városfelujítás; VI. A várostervezés és az urbanisztika néhány aktuális kérdése./ A hat témakör 55 cikke szakfolyóiratokból /közel fele a Városépítés és a Budapest c. szaklapokból/, könyvekből, tudományos ülésszakok anyagaiból van összeválogatva. Valamennyi témacsoport rövid, az érdeklődést felkeltő bevezetővel indul, s a vélemények mennél szélesebb körű kifejtése érdekében a cikkek többségét a kötet – a szerzők engedélyével – rövidítve közli. Mindez mitsem változtat a mondanivalók lényegén.

A szerzőgárda is igen népes. Barna Gábortól Zoltán Zoltánig közel félszáz, a témában valamilyen módon érdekelt szakember, tudományos kutató ad hangot véleményének, elképzeléseinek, s olvashatjuk Erdei Ferenc számos, a mai napig érvényes megállapítását is. Hiányolom viszont a kötetből néhány olyan ismert szakembernek a nevét, ill. véleményét /pl. Lackó László, Tóth József, Bartke István, Antal Zoltán és még sokan mások/, akik eddigi munkáikkal, az egész országra, ill. nagyobb régiókra vonatkozó kutatási eredményeikkel nagyban hozzájárultak a hazai településtudomány fejlődéséhez. /Lehet, hogy területi korlátok miatt nem kaphattak már itt fórumot?/

Valamennyi cikk ismertetésére e recenzió keretében nincs mód. Inkább csak a legérdekesebb gondolatokból, véleményekből próbálok izelítőt adni.

Ilyen pl. az első részben PERCZEL KÁROLY "Az ismeretlen OTK és a településhálózat-fejlesztés újraértékelése" c. cikke. A szerző ebben arra hívja fela figyelmet, hogy az 1971-ben a kormány által jóváhagyott, és sokak által azóta is kritizált koncepció olyan sokadik változat, amely végső tartalmában igen messze került az alapvető célkitűzéseket tartalmazó eredetitől. A valódi OTK ugyanis nemcsak a városok és a kiemelt települések, hanem valamennyi szerepkörrel rendelkező település, a városok és falvak együttes, koordinált fejlesztését irányozta elő. Fő célkitűzése nem a nagy ipari munkaerő-koncentráció elősegítése, hanem ellenkezőleg, ezek decentralizálása volt, és a nagy iparvárosok tehermentesítését a kisebb városok segítségével tartotta megvalósíthatónak. A jóváhagyott, az eredetitől lényegesen eltérő és emiatt több helyen hiányos OTK bírálása végül is több szempontból ma is jogos, de számos megalapozatlan, félreértésekből adódó támadás is éri a koncepciót, amit vissza kell utasítani.

BIBÓ ISTVÁN "Tanya és urbanizáció" c. tanulmányában az élet és Irodalom hasábjain lezajlott tanyakérdésvita kiinduló szemléletmódját, Erdei F. csaknem elfelejtett koncepciójának lényegét, /ti. azt, hogy a tanya eredetileg a kettős település egyik formáját jelentette/ felelevenítve bírálja. A szerző hatásosan érvel azok ellen a merev általánosítások ellen, amelyek a tanyarendszer gyors felszámolásában látják a kérdés megoldását.

MÖCSÉNYI MIHÁLY a tömeges városi lakásépítések során elhanyagolt zöld felület-tervezés negatív következményeire hívja fel a figyelmet cikkében. Pl. arra is, hogy ma nagyobb lakótelepeink jelentős részén 1 hektárnyi terület 65%-a burkolt, holott a biológiailag aktív felületeknek kellene tulsúlyban lenni ahhoz, hogy az ember jól érezze magát, s pszichés alapon is regenerálódni legyen képes, ami tovább hat munkavégző képességére és viselkedésére.

BENYÓ BERTALAN a területi tervezés és a valóság közötti összefüggések olyan körét tárja fel tanulmányában, amelyet a szakmai gondolkodás eddig nem /vagy csak alig/ vett figyelembe. Arról van szó, hogy "az elérendő jövőkép leírásában kimerülő terv, vagyis az, amely a jelenlegi fejlesztési rendszert nem érinti, nincs kapcsolatban a jelenlegi valósággal". Ezért "a terv legfontosabb, döntést, végrehajtást igénylő megállapításainak a jelenre kell vonatkozniuk", de távlati célokat kell szolgálniuk. Mindez a mai hazai tervezési szemlélettel szöges ellentétben van.

Az idézett cikkeken kívül számos új, sajátos nézőpontu gondolatra is rábukkan az olvasó /pl. Beluszky Pál véleményére: az aprófalvak ellátásának, szolgáltatásának ágazati szervezése helyett át kellene térni a területi elvre; Enyedi György: Meg kell találni a kívánatos falu-város egyensúlyt; Vidor Ferenc: A visszacsatolás, az utólagos kiigazítás szükségessége egyre nagyobb szerephez jut a településtervezés terv-prognózis problematikájában/.

Utólag olvasva ezeket az öt-tíz éve leirt sorokat, úgy tűnik, hogy közülük sok vagy feledésbe merült, s nem gondolkodhattunk el mélyebben rajtuk, vagy egyszerűen el sem olvastuk őket. Pedig érdemes jó néhányat közülük újra felidézni, mert a közöttük lévő összefüggések felismerése segítheti elő a legjobban a településhálózatról, a városfejlődésről való gondolkodás módunk változását, felfrissülését.

A tanulmánykötet külön értéke az a 45 könyv és több száz tanulmány címét tartalmazó bibliográfia /a könyv végén/, amely az 1970–1983 között megjelent magyar nyelvű szakirodalomból való válogatás eredménye. /A recenzor megjegyzése: egy ilyen válogatás a külföldi szakirodalomból is elkelne.../

A PREISICH Gábor szerkesztette tanulmánykötetet a településhálózat, a településrendszer vizsgálatával foglalkozó szakemberek, kutatók és a téma iránt érdeklődők – akár kézikönyvként is – nagy haszonnal forgathatják.

Tiner Tibor

1979-ben, a Változó valóság megjelenése után rögtön megkezdődött az elmúlt évben megjelent legújabb erdélyi magyar szociográfiai tanulmánykötet szerkesztése, mely alapvetően az urbanizáció és a település- ill. társadalomszerkezet kölcsönhatásait vizsgálja a szociológia és a szociálgeográfia vizsgálati módszereivel.

A felszabadulás óta eltelt négy évtizedre jellemző nagyarányú társadalmi-gazdasági átalakulások /termelőeszközök államosítása, mezőgazdaság kollektivizálása, extenzív iparosítás stb./ igen megnövelték a társadalmi és térbeli mobilitást Erdélyben is. A kibontakozó vándormozgalom a településszerkezet átalakulását vonva maga után, jelentős életmód-gondokat okozott a történelmi városok körül gombamód növekvő blokkház-lakótelepeken. A városperemi gyűrűben letelepülő elsőgenerációs falusiak elsősorban anyagi problémákkal, a szerzéssel vannak elfoglalva, így minimálisan jellemző rájuk a szabadidő-kultúra és a kapcsolatteremtési tevékenység. "Sok esetben reprodukálódnak a falusi közösségekre jellemző hagyományos és interakcionális tulajdonságok" /6. p./ "Nem a város formálja a maga képére a beköltözött sokaságot, hanem az integrálók győzik le a mennyiség erejével a minőségi elvárásokat lassan feladó várost." /33. p./ Így helyenként valóban indokolt a város "elfalusiasodásáról" is beszélni.

Ilyen és hasonló urbanizációs problémákkal az erdélyi magyarságnak egyre inkább szembe kell néznie, hiszen az 1970-es évek utolsó felében már inkább városlakó nemzetiséggé vált /1977-ben az erdélyi magyarok 53%-a városban élt/.

"A városlakó nemzetiség esetében..., mivel nem rendelkezik családon kívüli primer kapcsolati rendszerekkel, melyek nemzetiségi identitását... tartják fenn, ...fontos szerep hárul a nemzetiségi kulturális intézményekre, rendezvényekre...". /8. p./

A fentiekben vázolt problémákat vizsgáló számos tanulmány közül több regionális és településszintű, szociálgeográfiai jellegű munka emelkedik ki.

Településszintű vizsgálatok:

TÓFALVI ZOLTÁN a gyökerek vonzásában, a Temesváron élő atyhai közösséget mutatja be. Tanulmányában nyomon követhetjük, hogy a "házi-cselédek egykori konglomerátuma hogyan vált összetartó, szerves közösséggé", hogyan lett "képes önszervező formákat kialakítani, hagyományos kulturáját korszerű ismeretekkel ötvözni ... anélkül, hogy MI-tudatát, önidentitását feladná". A szerző a problémák megértése miatt hangsúlyt fektetett a kibocsátó közeg, Atyha /v. Udvarhely vm, Hargita m./ társadalmának több mint fél évszázados vizsgálatára is. Így a Székelyudvarhelyt övező aprófalvas térség demográfiai problémáiba is bepillantunk: "A fiatalok már nem azért mennek el, mert otthon nem találják meg a számításukat, hanem attól félnek, egy szép napon teljesen magukra maradnak". A rendkívül homogén, együvé tartozó temesvári közösségük létrejöttének és fennállásának körülményeit igen alaposan, több oldalról igyekezett megvilágítani /társadalmi integráció, életmód-kultúra, primer kapcsolatok, család stb./.

A temesvári példával ellentétben PILLICH L.-VETÉSI L.-VINCZE Z. egy hagyományos történelmi-városi közösség, a kolozsvári hóstátiak közösségének jelenlegi felbomlását, felmorzsolódásának problémáit tárja elénk. A szerzők a városi polgárként földművelő életmódot folytatott, a várossal szimbiózisban élt közösség népesedési és társadalomszerkezeti változásait több mint nyolc évtizedes intervallumban kutatták. Így tanui lehetünk annak az évszázados dilemmának, mely a mezőgazdasági termékek iránti - napjainkig - fokozódó szükséglet és a kertgazdálkodást kezdetől fenyegető iparosítás, városnövekedés között áll fenn. "A teljes átalakulás, mely a hóstátiság jelenét jellemzi, részben a városi környezetben való fokozatos felszivódás természetes folyamata, jórészt azonban az utóbbi években az erősödő városfejlesztésnek... a kényszerű eredménye. A termőterületek felszámolása egyfelől a piac zöldségfelhozatalát apasztja, másfelől... a tömbházlakásba kényszerített földművescsaládok létkérdéseit hagyja megoldatlannak, ...olyan életmódra kényszerítve a hóstáti családokat, amelyekre általában már képtelenek."

LÉTAY LÁSZLÓ Kolozsvár példáján vizsgálta a városközpontok problémáját és megállapította, hogy - a tőkés világgal ellentétben - náluk a tradicionális városközpont még nem veszítette el vonzerejét, nem slumosodott, sőt az utóbbi időkben a külvárosi "lakótelepek egyhangúsága, kereskedelmi-szolgáltatási hálózatuk fejletlensége, ... már-már legendássá növő közlekedési nehézségek gondoskodnak arról, hogy a városközponti lakás újból státusszimbólummá kezd válni." Ezt a tendenciát támasztja alá a társadalom felsőbb rétegeinek egyre fokozottabb megjelenése a belvárosi negyedekben.

A jelenleg "lakógéppé", "lakóüzemmé" degradálódott, monofunkcionális lakótelep esetében a bő választási lehetőséget, változatos-ságot nyújtó "városias városközpont" kialakítását hangsúlyozta.

Regionális jellegű vizsgálatok:

KESZI-HARMATH SÁNDOR jóvoltából az erdélyi falvák várossá nyilvánításának két lehetséges útjával ismerkedhettünk meg Bonchida és Aranyosegerbegy /Kolozs megye/ példáján. A foglalkozási szerkezet, a népességszám, a műszaki-anyagi létesítmények, a földrajzi helyzet elemzése után világossá vált, hogy Bonchida a Kolozsvár-Dés közötti térség városias jellegű gazdasági-társadalmi központjává, Aranyosegerbegy pedig Torda-Aranyosgyéres városkomplexum része lesz a tervezett közigazgatási egységben.

Az ingázás, lakóhelyi stabilitás, általában a kétlakiság területi problémáit VÉCSEI KÁROLY Marosvásárhely környéki felmérések alapján vizsgálta. Az ingázás okait, dimenzióit, irányát, idejét figyelemmel kísérő munkájában arra a következtetésre jut, hogy "az ingázás éppen olyan tartós és szükségszerű formája a földrajzi mobilitásnak, mint a migráció. Így a legégetőbb társadalmi tennivalók: a közlekedés szüntelen javítása, a társadalmi-gazdasági fejlődés érrendszerébe ésszerűen bekapcsolható települések kiegyensúlyozott fejlesztése, a munkahelyek gazdaságilag racionális telepítése."

VOFKORI LÁSZLÓ tudatosan szociálgeográfiai módszerekkel ismét Székelyudvarhelyt és környékét kutatta - legutóbbi kötetéhez hasonlóan. Ezuttal a társadalmi mobilitás és a foglalkozási-területi

átrétegződés vetületeit vizsgálta párhuzamosan a város integrálóképességével, városökológiai problémáival.

Szocio-pszichológiai vizsgálatok:

"Fiatal értelmiségiek fluktuációja egy kisvárosban" címmel VÁRHEGYI JULIA Szilágy megye székhelyén, Zilahon vizsgálta a "munkaerő-vándorlás egy sajátos formáját", a fluktuációt, mely "a különböző termelési egységek közötti mobilitást jelenti". A felmérés eredményeként bebizonyosodott, hogy legnagyobb a fluktuációs szándék a fiatal értelmiségiek körében. A legfontosabb motiváló tényezőnek a területi hovatartozás, a származás, tehát a "családhoz való közelebb kerülés" bizonyult. Fontos tényező volt a vizsgált vállalatnak a fiatal értelmiségiekkel szemben tanúsított passzív magatartása is.

BODÓ BARNA a munkásszállásokon lakó fiatalokkal, azok problémáival foglalkozott. A munkásszállásokat találóan "zsilipkamráknak" nevezte, melyek a biztonságos "ürhajó" /falú/ és a bizonytalan világűr /város/ között helyezkednek el. Temesvári felmérései bizonyították be, hogy a zárt falusi világból érkező, a városi tömegben magányossá váló fiataloknak a munkahelyükről való távozását épp az otthontalanságuk okozta. Ezért, "ha a státusz helyett az egyénnek a csoporton belüli szerepét vesszük alapul, a faluról a városba kerülés – a minta tagjainál – nem tekinthető emelkedő társadalmi mozgásnak, hiszen a kiüresedő közösségi formák helyét olyanok veszik át, amelyek nem felelnek meg az új társadalmi helyzet és szerep követelményeinek."

MOLNÁR H. LAJOS pedig a szanáltak szivfacsaró sorsáról, blokkházakban való jelenlegi életéről számol be mélyinterjúi segítségével. A szanáltak a romániai blokkházak által nyújtott életkörnyezet és a régi lakóház elhagyása miatti – olykor öngyilkosságig menő – elkeseredése, gyökeresen ellentmond a román sajtóban a blokklakásokra vonatkozó cikkeknek: "Épülő-szépülő városainkban nem számítanak ritkaságnak az ilyen modern tömbházak, melyek gombamód szaporodva sorakoznak modern lakónegyedeinkben, mintegy jelképeként modern korunknak. Dicséret érte az építőknél! Nemrég újabb boldog családok vették örömmel birtokukba kényelmes, tágas és modern lakásaikat." /225. p./

A városkutatással foglalkozó kötet végén a témakörhöz kapcsolódó, több mint 350 cikkből álló irodalmat CSEKE PÉTER gyűjtötte egybe az "Ifjumunkás", az "Utunk", a "Korunk", "A hét" és a "Falvak dolgozó népe" c. folyóiratokból, melyek igen részletesen tájékoztatják a magyar nyelvű olvasót Erdély urbanizációs problémáiról. Mindent egybevetve a "Változó valóság" legújabb kötete – igen sok ábra, táblázat térkép, fénykép, szakszerű irodalmi hivatkozás segítségével – szakmailag kiemelkedő értéket képvisel és empirikus vizsgálataival nagymértékben hozzájárul a kárpát-medencei magyar nyelvű szociálgeográfia és szociológia gazdagításához.

Kocsis Károly

MARDISTE, H.-NÖMMIK, S. /szerk./: Problems of Territorial Organization of Geographical Systems. Ucsönje Zapiszki Tartuszkogo Goszudarsztvennogo Unyiverszityeta. 676., Tartu, 1984. /A földrajzi rendszerek területi szerveződésekének problémái. A Tartui Állami Egyetem Tudományos Értekezései/

Az észti geográfusok által publikált tanulmánygyűjteményt a Párizsban 1984 nyarán megtartott XXV. Nemzetközi Földrajzi Kongresszus alkalmából adták ki. A válogatás hiven tükrözi azokat a földrajzi kutatási irányzatokat, amelyeket az észti kollégák – nemzetközi szinten is nagy elismerést aratva – művelnek a természetföldrajz, valamint a gazdaság- és társadalomföldrajz területén egyaránt. Ehelyütt csak ez utóbbi diszciplína keretében folyó kutatásokról szeretnénk – reméljük, érdeklődést felkeltő – ismertetést adni.

A kötet NÖMMIK, S. és MERESTE, U.: "The Conception of Social-Economic Geography" /A társadalom- és gazdaságföldrajz koncepciója/ c. figyelmet érdemlő tanulmányával indul, amelyben a szerzők elsősorban a szociálgeográfia, mint új tudomány genezisének szükségyszerű voltáról adnak tudományelméleti áttekintést. Helyesen állapítják meg, hogy a gazdaságföldrajz – amely eddig jószerével csak a termelés földrajzát tekintette kutatási feladatának – "szüknek" bizonyult a társadalom térben is manifesztálódó problémáinak befogadására. Természetesen – és ezt nem szabad figyelmen kívül hagyni – a szociálgeográfia nem kizárólag a gazdaságföldrajz immanens "szükségéből" fejlődött ki, hanem szinte kihívást és hasznos impulzusokat kapott más tudományágakból is /pl. szociológia, pszichológia, politológia/, továbbá szükségessége egyre jobban megfogalmazódik a politikai szféra oldaláról is, minthogy a gazdaság extenzív fejlesztésének tartalékai kimerültek, ily módon a gazdasági és társadalmi viszonyok – szinte minden szocialista országban többé-kevésbé deklarált – intenzív fejlesztése elképzelhetetlen és lehetetlen a "human relations", az "emberi tőke" stb. mélyrehatóbb tudományos vizsgálata nélkül.

MARKSOO, A.: "Regularities of Urbanization and Demogeographical Processes in the Estonian SSR" /Az urbanizáció szabályszerűségei és a demogeográfiai folyamatok az Észti Szovjet Szocialista Köztársaságban/ c. cikke az észtiországi urbanizáció folyamatát elemzi 1945-től napjainkig, a népességmozgásoknak a településhálózat szerkezeti változásaira gyakorolt hatásának vizsgálatára helyezve a hangsúlyt. Funkcionális-hierarchikus típusokban sorolva veszi sorra a városi települések népességdinamikáját meghatározó faktorokat. Különösen sokatmondóak a szerző által bemutatott folyamatábrák, amelyek a településrendszer hierarchiaelemei között fennálló "népesség-ujrafelosztási" strukturát ábrázolják nagyon szemléletesen.

KÖRE, I.: "Formation of Labour Forces as a Territorial Process and its Nature in the Estonian SSR" /A munkaerő keletkezése mint területi folyamat és annak természete az Észti SZSZK-ban/ c. munkájában a munkaerőforrások kialakulásának területi vetületeivel foglalkozik Észtország példáján. A szerző sorra megvizsgálja azokat a demográfiai, gazdasági és társadalmi tényezőket, amelyek a legnagyobb mértékben befolyásolják a munkaerőforrások képződését és területi elhelyezkedését. Nem véletlen, hogy a fő figyelmet az

oktatási rendszer és a munkaerő képzettsége területi különbségeinek vizsgálatára fordítja, kiemelve azt, hogy az oktatási hálózat fejlesztését az eddigieknél sokkal jobban össze kell hangolni a népgazdaság által igényelt munkaerő szerkezetével és a társadalmi termelés területi szerveződésével.

RATVIIR, T.: "Sociogeography as a Discipline at Tartu State University" /A szociálgeográfia mint tantárgy a Tartui Állami Egyetemen/ c. dolgozata tarthat talán a legnagyobb érdeklődésre számot. A szerző ebben a cikkében a Tartui Állami Egyetemen az 1979/80-as tanév óta folyó szociálgeográfiai oktatás elméleti és módszertani tapasztalatairól számol be.

Az ötödéves gazdaságföldrajz szakos hallgatók részére szervezett, egy szemesztert felölelő képzési program 40 elméleti előadásból és 20 szemináriumi foglalkozásból áll. A szociálgeográfiai képzés beindulásához és kiszélesedéséhez /a Szovjetunió számos egyetemén néhány év óta rendszeresen folyik e tárgy oktatása/ kedvező ideológiai háttérrel biztosítottak az SZKP XXVI. Kongresszusa irányelveiben megfogalmazott, a felsőoktatás átfogó reformját sürgető határozatok.

Talán nem értelmetlen egy kicsit részletesebben megismernünk a szociálgeográfia oktatásának egyes kérdéseivel. A tárgy oktatásának programcsomagja 11 nagy blokkból áll, amelyek egyben az előadások és szemináriumok témáit is lefedik:

1. A szociálgeográfia tárgya, módszerei, szerkezete és feladatai
2. A szovjet és a külföldi szociálgeográfia kialakulása és fejlődése
3. Az emberi szükségletek mint az ember és a társadalom hajtóereje
4. Társadalompolitika és szociálgeográfia
5. Az "ember-környezet" rendszer földrajza
6. A magatartás, az észlelés és a vélemények földrajza
7. A munka, a fogyasztás, a szolgáltatások és a kultúra szociálgeográfiai változásai
8. Az életmód földrajza
9. A társadalmi jólét földrajza
10. A társadalmi fejlődés tervezése
11. A társadalmi jelenségek előrejelzése

Az ismerttetett kérdéskomplexumokat az oktatás keretében különböző hierarchikus szinteken vizsgálják: város, falu, oblaszty, köztársaság, a Szovjetunió egésze, a szocialista és a kapitalista országok. A legfontosabb terület – amely kiemelkedő hangsúlyt kap – természetesen az Észti Szovjet Szocialista Köztársaság, amelyet az oktatók és hallgatók egyaránt a legjobban ismernek és ahol már viszonylag hosszabb múltra tekintenek vissza a szociálgeográfiai empirikus vizsgálatok. A szerző tanulmányának utolsó részében nagy alapossággal veszi szemügyre azokat az elvi-módszertani kérdéseket, amelyek az egyes blokkok oktatásakor, ill. kutatásakor felmerülnek.

Végezetül nem haszontalan elgondolkodnunk a szerző zárógondolatain, amelyek így hangzanak: "Jelenlegi tudásunk és tapasztalatunk a szociálgeográfiában nem elegendő e tudomány minden szempontból tökéletes oktatására. Várhatunk-e addig, amíg a szociálgeográfia éretté válik és minden polémia megszűnik? Jól ismert,

hogy népgazdaságunk szűkülökodik szociálgeográfiai szakemberekben, jóllehet nagy szükség van rájuk. A szerzőnek az a véleménye, hogy a szociálgeográfia oktatása a jelenlegi körülmények között indokolt: ha félünk a nehézségektől, sohasem várhatjuk jó eredmények elérését".

A recenzens nem kevés iróniával olvassa ezeket a sorokat. Több mint üdvös lenne, ha hazai földrajzoktatásunk legalább ezeknek a dilemmáknak a megfogalmazásáig eljutott volna. Sajnálatos módon a felsőfoku földrajzoktatásunkban – a Kossuth Lajos Tudományegyetemen néhány esztendeje folyó szociálgeográfiai speciális kollégium kivételével – egyáltalán még csirájában sem létezik a szociálgeográfia vagy legalábbis a szociológia tárgy oktatása. Földrajzi szemléletünk és képzésünk évtizedek óta az általános és regionális földrajz kettősségének béklyójában vergődik. Felsőfoku gazdaságföldrajz-oktatásunk jelentékeny hányada még mindig csaknem kizárólag a termelés földrajzi leírását tekintí fő feladatának, a termelés társadalmi vonatkozásai a legtöbb esetben említést sem kapnak. /A földrajzoktatás termeléscentrikusságára jellemző, hogy az ELTE-n az általános gazdaságföldrajz keretében "Technológiai alapismeretek" c. tantárgy oktatása évek óta folyik, de nem lett volna legalább ennyire indokolt "Szociológiai alapismeretek" oktatása is?/ Korunkban nemcsak a természettudományok egyes ágaiban /például a biológia/ zajlanak le forradalmi változások, hanem – de ez sajnos nálunk még mindig nem kap kellő figyelmet – a társadalomtudományokban is /szociológia, pszichológia stb./. A gazdaságföldrajz mint társadalomtudományi diszciplína, ha nem képes bekapcsolódni azokba a létező fő áramokba, amelyeknek csak egyikét jelentik a szociálgeográfiai aspektusu kutatások, valamint ezek egyetemi, ill. középiskolai szintű oktatásába, akkor még többet veszíthet eddigi tudományos és ismerettovábbító szerepéből. E téren való elmaradásunkat pedig nem években, hanem évtizedekben mérhetjük.

Örömmel üdvözljük tehát az észt geográfus kollégák irásait, amelyek azt bizonyítják, hogy továbbgondolkodásra serkentő munkák kis nemzetek folyóirataiban is fellelhetők, csak jobban kell rájuk figyelniük.

Pomázi István

Készült az MTA Földrajztudományi Kutató Intézet házi sokszorosítóján. Példányszám: 450. A kiadásért felel: Dr. Pécsi Márton
intézeti igazgató

