

... . a pártirányítást vizsgálókat alkalmatlanok a normatív — dokumentumelemző módszerek. A helyi közösségvizsgálatok számára egyik, különösen nehéznek ígérkező feladat a pártirányítást jobban megközelítő metodika kidolgozása." (52. oldal). Kétségtelen a szerepe a közösségi politika formálásában, de ezt nagyon nehéz az írásos dokumentumok alapján tettenérni. A Hazafias Népfront helyi bizottságáról megrajzolt kép alapján egy olyan szervezet működéséről szerzünk benyomásokat, amely nem igazán tényező a helyi politika alakításában — annak ellenére, hogy e szervezet érintkezik a lakosság legszélesebb rétegeivel.

A helyi gazdálkodó szervek működéséről adott rövid összegzés olvastán egyre határozottabban fogalmazódott meg bennem a kérdés: hol van itt a helyi hatalom? Tény az, hogy a térségben működő szinte valamennyi gazdálkodó szerv vezetője vagy vezető állású dolgozója tagja valamilyen, a községet érintő döntéshozó szervnek. Azonban igazán egyik gazdálkodó szervnek sincs szerves, mély hatása a község fejlődésére, egymás között sem alakult ki tartós együttműködés. Jogosan merül fel ismét a kérdés: beszélhetünk-e Pécsváradon he-

lyi hatalom létezéséről? A pécsváradai állami-politikai intézményrendszer egyes elemeinek vizsgálata is sugallta a választ, mely kategórikus *nem*. Ahogyan Gombár Csaba értelmezi a helyi hatalom lényegét — s a szerző ebben az értelemben használja a fogalmat —, az a fajta hatalom semmiképpen sem létezik Pécsváradon. Az eddig elmondottakon túl egy konkrét döntési szituáció körül kialakult huzavonának is a helyi hatalom nemlétét igazolják — a nagyközség összevont rendezési tervéről van szó, (70–75. oldal).

A szerző korántsem tekinti témáját lezártnak. A felsorolt szempontok alapján a vizsgálat, illetve az elemzések folytatása még hosszú évekre való munkát ad. Ami talán „szépséghibája” a dolgozatnak: a szerző előszeretettel használ hosszú, többszörösen bővített körmondatokat, holott a tanulmány tudományos értékét sem rontaná a tömörebb fogalmazás. A továbbgondolásra ösztönző tanulmánykötetet gazdag irodalomjegyzék s a vizsgált időszak Pécsváradának legfontosabb ismérveit tartalmazó nyolc táblázat zárja.

TÓTH ÉVA

SOZIAL- UND VIRTSCHAFTSGEOGRAPHIE 2. STUDIENAUSGABE.
EINFÜHRUNG IN DIE SOZIALGEOGRAPHIE, VERKEHRSGEOGRAPHIE,
FREIZEITSTANDORTE UND FREIZEITVERHALTEN,
RAUMORDNUNG UND LANDESENTWICKLUNG.

(Társadalom- és gazdaságföldrajz 2. kötet. Bevezetés a szociálgeográfiába, a szabadidő-telephelyek és a szabadidő eltöltésével kapcsolatos magatartás földrajzába, a területrendezésbe és területfejlesztésbe. — HARMS Handbuch der Geographie. Paul List Verlag München, 1982. 350 p.).

Az NSZK-ban több kiadó is foglalkozik földrajzi és térgazdasági tárgyú kézikönyv-szerűk megjelentetésével. A müncheni kiadónak a „társadalom- és gazdaságföldrajz” hazánkban legmostohábban kezelt részei számára szerkesztett 2. kötete lényegében a harmadik és negyedik szektor földrajzát, valamint a területfejlesztés általános kérdéseit tartalmazza, így joggal válthat ki érdeklődést Magyarországon.

Az első részt a Magyarországon először LETTRICH E. által röviden bemutatott, majd az utóbbi években lényegében BERÉNYI I. és osztálya által művelt, de magyar nyelvű kézikönyvben még meg nem jelentetett *szociálgeográfiát* a müncheni K. RUPPERT-féle iskolához tartozó J. MAIER írta „Bevezetés a szociálgeográfiába” címen és mindjárt az első alfejezetben meg is magyarázza a „bevezetés”

célját, sőt a földrajz mibenlétét. (Hogy erre még ilyen speciális témájú műben sem felesleges kitérni, azt a hagyományos tudalékos indoklás helyett szarkasztikus módon Sain-Exupéry „Kis herceg”-éből vett, a laikus közfelfogást jól tükröző idézettel szemlélteti: „Mi hát a geográfus, Ő egy tudós, aki tudja, hol vannak a tengerek, az áramlások, a városok, a hegyek és a sivatagok. Hiszen ez nagyon érdekes, ... végre egy igazi foglalkozás!”) E studium feladatának azt tartja, hogy mind alkalmazott földrajzi és területtervezési, mind funkcionális, strukturális, tudománytörténeti-metodológiai vagy történelmi-genetikus dimenziókból közelítse meg a témát, mivel nemcsak abból a célból írta opusát, hogy a hallgatók tanuljanak belőle, hanem azért is, hogy vitalapot teremtsen a szakmabelieknek, de az érdeklődőknek is érdekes, igényes ismereteket nyújtson.

Nagyjából egyenlő terjedelmet szentel a szerző „A szociálgeográfiai kutatás szemléletmódja”-nak és a „Szociálgeográfiai kutatás tematikus súlypontja” c. két nagy kérdéscsoportnak. Az elsőt a tudományág fejlődéstörténetével kezdi, bemutatja az 1960-as évek még kiforratlan koncepcióitól a „tevékenységteréségi” tanulmányok készítéséig megtett utat, az újkeletű vitáknak a diszciplína tematikájának kiszélesítésére és a szemléletére gyakorolt kedvező hatását. Ide tartozik a tevékenységteréségi szemléletnek, valamint az „idő-földrajz” és az észlelésszociológiai megfontolásoknak a téralkítás munkájában — a döntésorientált becslésszempontok alkalmazásával, a politikai-gazdasági döntéshozóknak a jóléti gazdasági megfontolások figyelembe vételével — történő felhasználása. A második kérdéscsoportban a térbeli folyamatok innovációit és diffúzióját, valamint a regionális egyenlenségek beépítése igényének figyelembevételével kialakított területrendezés-politikai koncepciót tekinti a legfontosabbnak.

A recensens érdeklődésére különösen számot tartó K. SCHLIEPHAKE által írt *közlekedésföldrajzi rész* háromszor terjedelmesebb a szociálgeográfiaiál és szerkezetében alapvetően különbözik a hazai közlekedésföldrajzi szakönyvek tematikus felépítésétől. Az első fejezet („A közlekedés mint térbeli jelenség”) a közlekedésföldrajznak a geográfián belül elfoglalt helyével, létezési alapfunkcióival, tudománytörténetével és a mai koncepciójával

foglalkozik. Nagy súlyt helyez a közlekedés közvetlen és közvetett területi hatékonyságának kérdésére, a természeti viszonyok által nagymértékben befolyásolt térbeli közlekedési folyamatoknak közlekedési területi rendszerré való leképződésére. Végigvezeti az olvasót a közlekedésföldrajz szemléletmódjának történeti változásain, a közlekedésnek a településekkel való kapcsolatát előtérbe helyező legrégebbi felfogástól a morfogenetikus és funkcionális irányzatokig és a mai közlekedésföldrajz viszonyát a reá nem egyszer egyaránt igényt tartó többi földrajzi részdiszciplínához, továbbá a komplex közlekedéstudományhoz, a gazdaságtanhoz és több társadalomtudományhoz.

A közlekedés iránti kereslet jelenségeket tárgyaló második fejezet elemzi a közlekedési szükségletek tényezőit, kiváltó okait, így az iparosodás és munkamegosztás révén a lakosság mobilizációjának — a rendszeres ingázást is kiváltó — fokozódását, az anyagszállítási igények megnövekedését, a hírek, információk továbbítása iránti igények mindennaposssá és széleskörűvé válását.

A közlekedés kínálati oldalát tárgyaló fejezet bemutatja a közlekedési pályák, eszközök, formák és rendszerek szerinti strukturáltságát. A különböző közlekedési pályáknál nem annyira az ágazati munkamegosztásban elfoglalt funkciójukra helyezi a hangsúlyt, hanem inkább történeti fejlődésükre, sok adattal — és főként németországi példákkal — szemléltetve. Amikor azonban a bizonyos absztrakcióval megteremtett fejlődési modellekről szól, gyakrabban nyúl angolszász területekről származó paradigmák után. (Pl. a kikötők továbbfejlesztési fázisait tartalmazó BIRD-féle 6 fokozatú „Anyport-modell”). A közlekedési hálózatok alakí, formai típusaira és ezeknek gazdasági következményeire egészen röviden, — de a gráf elméletet sem nélkülözve — tér ki. Az egyes közlekedési eszközök előnyeit és hátrányait szembeállító, a recensensnek is sok újat hozó értékelés zárja a fejezetet.

A közlekedés és természet közötti — régebbi szerzőknél túlhangsúlyozott — kölcsönhatás mindkét irányának rövid értékelése után a közlekedés és a gazdasági tér közötti sokrétű kapcsolatokat a részletes — és kutatók számára a korábbi fejezetekhez képest sokkal több szakmai értéket hordozó — fejezetben tárgyalja. A közlekedés általi tértagolás néhány hagyományos — főként a vonzaskörzetekkel, zónák-

kal összefüggő – területi formái mellett olyan területi egységekről is szó esik, amelyek mesterkéltséggel, hipotetikus fogalmaknak látszanak (pl. a „közlekedési megye”). A közlekedést kényserpontjai természeti, gazdasági és politikai tényezők által kikényszerítő helyeknek (Zwangspunkte) és a természeti tényezők közlekedéssel szembeni ellenállásának rövid ismertetése közvetlenül átvezet a közlekedés társadalmi szintű költségeihez és hasznához, végigvezetve a közlekedési költségeknek a különféle telephelyeleméletekben elfoglalt szerepét.

A közlekedési áramlásokkal foglalkozó fejezet sok minden között megismertet a gravitációs modellek, a településhálózati centralitás és áramlás összefüggésével. A közlekedés és területfejlesztés egymáshatásáról írt fejezetben a magyar olvasó alig ismert jelenségekről (pl. az olajvezetékek és kikötők térbeli viszonyáról) kap részletes információt. Egyik legjobban kidolgozott és összefoglalt alfejezete a közlekedés és települések viszonyát fejtegető, ahol a közlekedéstudomány hagyományos problémájáról, az elérhetőségi vizsgálatokról is szó van, de modernebb metodikai megoldásokkal kiegészítve. A szerző a városi közlekedés problémáit is bevonta a közlekedéstudományra, e gondolatokkal még meg kell berátkozni, mivel a téma természete és nagyságrendje miatt inkább közlekedésüzemi, üzemszervezési feladatnak, semmint geográfus által eredménynyel kutatható témának érezzük.

A közlekedésáramlási adatok felvételével és elemzésével foglalkozó közlekedésanalízis, a közlekedéstervezés, a közlekedéspolitikai, a közlekedés és környezetvédelem egymásra hatásának témája képezi az utolsó előtti fejezetet, míg a zárófejezet a közlekedés várható jövőjéről ad elképzeléseket.

Miután hazánk nemzeti jövedelméből mind nagyobb arányban részesedik az idegenforgalom, haszonnal forgathatják a könyv harmadik (J. MAIER által írt) részének lapjait a szakmabeliek, amely a jelenségek megközelítésében korszerű szociálgeográfiai szemléletével messze túlhaladja a magyar kutatókét. A „szabadidő” eltöltés helyeinek és résztvevői magatartásának földrajza jóval komplexebb téma a hagyományosnál (az idegenforgalom területi megoszlásának, szerkezetének ábrázolásánál és magyarázatánál), mert a kultúrtájjal való kölcsönhatás, továbbá az embereknek a szabadidő eltöl-

tésével kapcsolatos – társadalmi, anyagi helyzetük, hagyományaik, mentalitásuk stb. – motivációja vizsgálatát is felvállalják művelői. A részletesebb tartalom ismertetés helyett (terjedelmi korlátok!) csak néhány témát emelünk ki: a szabadidő funkció történeti fejlődése, vizsgálati nézőpontjának, metodikájának fejlődése, az idegenforgalmi kereslet és kínálat struktúrái, a második otthon szerepének, elterjedtségének, a tulajdonosok kilétének területi sajátosságai (a szocialista országokból csak a magyarországi helyzetet tartalmazza), a város mint szabadidőtér, a szabadidő tevékenység prognosztizálásának, a területi tervezésben való megjelenítésének szükségessége és lehetősége, többek között az ökológiai terhelés gondjai miatt.

A könyv harmadik, a területrendezéssel és fejlesztéssel foglalkozó része (J. HAGEL munkája) azért hézagpótló sokunk számára, mert tömör és arányos összefoglalást ad – számos jellemző adattal szemléltetve – a kapitalista országok ilyen irányú (számunkra többnyire csak esetlegesen ismert) közös és eltérő vonásairól, cél- és eszközrendszeréről. Meglepően régi történeti időktől kapunk áttekintést a tevékenység fejlődéséről, különválasztva a városstervezést a regionális és területi tervezéstől, sorba véve a különféle eszményképeket, koncepciókat, a tervezés nagyságrendi metszeit és területi egységeit a természeti adottságokra, környezetre, társadalmi-gazdasági viszonyokra, infrastruktúrára is kiterjedő területi elemzés és prognózis készítés módszereit, a tervmegvalósítások ellenőrzését, a területfejlesztés-politika eszközeit.

Több szerzős a könyv, de egyik része sem jellemző, hogy szerzőjének a koncepciója dominálna a mondanivalóban. Tiszteletben tartva a tankönyv-kézis könyv műfajjal szemben az egyetemes ismeretek iránti elvárást, a szerzők rendkívül széles körű – de mintegy kétharmadában német nyelvű – pontosan hivatkozott szakirodalomból írták meg részeit, így saját felfogásuk jobbára a szerkezetadásban és kevésbé az egy-egy problémával kapcsolatos eltérő vélemények és megközelítések kezelési módjában, interpretálásában jutott kifejezésre, – a saját vélemény túlhangsúlyozásától pedig még az elvi kérdéseknél is óvakodtak.

Remekül ötvözi a könyv a makroszintű (országokként, nagyrégióként tagolt) és a mikroszintű (kisközségi, települési, település-

részenkénti) ismereteket. Nagyban megkönnyíti az írásos információ struktúrájának áttekintését, a vezérszavak kiemelését a sokféle betűtípus alkalmazása és a főbb alkérdések pár szavas megjelenítése a margón. Erre azért van igazán szükség, mert hallatlanul széles tematikus spektrumú anyagot ölel fel a kötet, igen fegyvermezret tömörséggel, így nem térhet ki a részletekre, hanem az altémák leglényesebb elvi jelentőségű, a metodika megválasztásában is orientáló összefüggéseinek, illetve a szemléletünk alakítására is képes struktúrájának közreadására szorítkozik.

Ábrái nemcsak műfajukban, de a szemléltetés célját illetően is hallatlanul sokfélék és a táblázatok adataihoz hasonlóan feltűnően friss információkat tartalmaznak. Közülük különö-

sen a soktényezős térjelenségek bonyolult belső összefüggéseinek és külső kapcsolatainak áttekintését megkönnyítő, egyértelművé tevő modell és rendszerkeret ábrák, valamint a színes térképek, metszetek (pl. több tengeri kikötőről, az Északi-tenger szénhidrogén mezőinek a partokig épített csővezeték-hálózatáról, Schleswig-Holstein idegenforgalmi objektumairól, a Rajna—Majna—Duna csatornáról) figyelemre méltóak, többségük nemcsak szakmai csemege, de igazi látványlény is.

A könyvet tankönyv- és kézikönyv íróinon, kiadóink szerkesztőin kívül a területi kérdésekkel foglalkozó valamennyi kollégának ajánljuk.

GURZÓ IMRE: KÖRKÉP A HAZAI CUKOR-, NÖVÉNYOLAJ- ÉS DOHÁNYVERTIKUMRÓL

Gondolatok három könyv kapcsán

Jó néhány évvel ezelőtt széles körben terjedt el az a nézet, hogy az agrárgazdaság harmonikus fejlődéséhez mind a tervezésben, mind az irányításban, mind pedig a gyakorlati életben komplex, termelésifolyamat-orientált szemléletmódra és problémakezelésre van szükség. Ez azt jelenti, hogy a széles értelemben vett élelmiszergazdaságot különböző, sok szállal egymáshoz kapcsolódó vertikumok (gabona, hús, zölség-gyümölcs, cukor, növényolaj stb.) egységes rendszereként fogjuk fel. E felépítés tudományos megalapozása hazánkban lényegében már megtörtént. Több szerző (pl. Benet I., Bethlendi L., Csizmadia E., Fekete F., Márton J., Németi L., Udovecz G., Vági F. stb.) behatóan foglalkozott a problémával, illetve annak egy-egy részterületével. Ennek ellenére a hazai gyakorlat még mindig adós az élelmiszer-gazdaság végtérkép-szemléletű megközelítésével: a termelés különböző fázisaiban működő mezőgazdasági üzemek, a szállítással, feldolgozással, értékesítéssel foglalkozó vállalatok sokszor nem közös érdekelttség keretében fejtik ki tevékenységüket. Még ma is megfigyelhetők érdekellentétek, monopolisztikus hely-

zetekből adódó előnyök-hátrányok, adminisztratív döntésből eredő kényszerek stb. Ezek hátráltatják egy-egy vertikum fejlődését, sok esetben abszolút módon is visszavetik azt, végső soron a társadalmi termelés hatékonyságát rontják. Az ilyen jellegű problémák feltárása, a precíz helyzetelemzés, a kezelés módjának lehetséges alternatívái stb. mind-mind olyan kérdések, amelyek felé joggal fordult a szakemberek figyelme. Örvedetes tény, hogy az egyre gyarapodó magyar közgazdasági szakirodalomban megszorodott azon könyvek száma, amelyek egy-egy hazai élelmiszer-gazdasági vertikum fejlődését, jelenlegi állapotát és előrelépésének lehetséges (kívánatos?) útját nagy részletességgel rajzolják meg. Ilyen mű a Mezőgazdasági Kiadó gondozásában Bélyeky Béla tollából megjelent „A cukorvertikum gazdaságosság” (Bp., 1985. p. 149.) a Barta Attiláné által írott „A növényolajvertikum gazdaságosság” (Bp., 1986. p. 177.) és a Borsos János szerzőségével fémjelzett „Integráció és termelésfejlesztés a dohány-gazdaságban” (Bp., 1986. p. 231.) című könyv.