

HAJDÚ ZOLTÁN:

VONZÁSKÖRZETKUTATÁS A FELSZABADULÁS ELŐTTI MAGYAR FÖLDRAJZTUDOMÁNYBAN

Az I. világháború előtti magyar földrajztudomány nemzetközileg elismert vonulata a természeti földrajz. Meghatározó az analitikus jellegű természettudományi irányzat, mely kevés figyelmet fordít a társadalmi, településhálózati jelenségek kutatására. Az emberföldrajzi (társadalomföldrajzi) kutatások nehezen, vontatottan indultak, elméleti alapvetésük ellentmondásosan alakult, az alapkategóriák tartalma nehezen formálódott, fejlődésük bizonytalan elméleti bázison ment végbe.

A háború utáni változások nyomán felértékelődtek a társadalomföldrajzi kutatások eredményei. A magyar földrajztudomány az új helyzetben a korábbiaknál erőteljesebben fordul a gazdaság, a népesség, a településhálózat kutatása felé.

Minden tudomány alapvető érdeke és feladata az alapkategóriák tartalmának folyamatos elemzése. Az alapkategóriák történeti fejlődésének megismerése hozzájárul a mai folyamatok értelmezéséhez is.

A tanulmány a felszabadulás előtti társadalomföldrajz egyik kategóriájának részletes, adatszerű feltárását, elmélettörténeti kérdéseinek elemzését, értelmezését tűzi ki célul. Áttekinti a vonzások fogalmának kialakulását, fejlődését, elméleti alapjainak változását, a kutatások módszertani apparátusának kiszélesedését, s utal a kutatások nemzetközi kapcsolódásaira.

I. A vonzásokozeti problematika felvetődése és a vonzásokozetkutatások irányzatai

A vonzás (gravitáció) általános érvényű fogalom a XX. sz. eleji magyar földrajztudományban. A legáltalánosabb használati köre a településföldrajzban alakult ki. Az előnyös földrajzi feltételek vonzzák a települést (települést vonz a folyó, a forrás, a hegylábi felszín; a nagyobb városok vonzzák az utakat, a falvak népességét, a nyersanyag a feldolgozóipart stb.).

A vonzás mellett használt fogalmak a centrum, a központ, a tájközpont, a táj vonzáscentrum kifejezések is. (Ezeket a fogalmakat a hagyományos történeti-néprajzi indíttatású településföldrajz már a XIX. sz. végén is használta.) PRINZ GY. még a típusképzés során is kitüntetett szerepet tulajdonított a vonzás jelentőségének. *Vonzások*

útifalu úgy jön létre, hogy a házak az út vonzó hatására fokozatosan kitelepednek az út széléhez.¹

A továbbiakban személyenként, illetve irányzatokként tekintem át a magyar településföldrajzban a vonzáskörzeti problematika fejlődését. Nem térek ki minden kutató, illetve kutatás elemzésére, csak azokat emelem ki, akik valamilyen területen jelentős előrelépést hoztak.

1. PRINZ GYULA vonzáskörzet-felfogása

A vonzáskörzet, a vonzásterület fogalmának kialakulása a magyar földrajzi irodalomban egybekapcsolódik a PRINZ által meghonosított, a „legegzaktabb emberföldrajzi tudományág”, a közlekedésföldrajz fejlődésével. Eredete a német közlekedésföldrajz „Hinterland” fogalmára vezethető vissza. Értelmezése kezdetben leszűkül a kikötők területi kapcsolatainak jellemzésére: „Háti-ország alatt a kikötő közvetlen vonzási területét értjük, amelyet még teljesen uralni tud más kikötők versenye nélkül.”² A „közvetlen vonzási terület” fogalmat megkülönbözteti attól a területtől, amely még szállít az illető kikötőbe, de már más kikötőkkel is kapcsolatban áll.

Ettől kezdve PRINZ *felváltva használja a Hinterland és a vonzási terület kifejezéseket közlekedésföldrajzi munkáiban. A két kifejezés használat köre, tartalma fokozatosan bővül, egyre inkább elszakad a kikötők speciális vonzási területének fogalmi körétől és általános közlekedésföldrajzi, majd településhálózati kategóriává válik nála.*

PRINZ vonzáskörzeti felfogása figyelemre méltó a közigazgatási területszervezés szempontjából is. 1923-ban a regionális közigazgatási beosztás számára kidolgozott közlekedésföldrajzi fővidékeket olyan területnek tekinti, amelyek „...együttal városaik vonzásterületét is jelentik.”³ A vonzásterület fogalma itt még döntően közlekedésföldrajzi, de már gazdasági, közigazgatási, kulturális elemeket is magába foglal. A közlekedésföldrajzi elérhetőség alapján határozza meg az ország városainak vonzásterületét, s ezekre a vonzásterületekre kívánja felépíteni a közigazgatási beosztást.

1925-ben részletes, empirikus vonzáskörzetvizsgálatokat végez. Útközteti Pécs „természetes vonzásterületét” és a vasúti izokron térképek által biztosított lehetőségeket, kitér a vonzásterület, a közigazgatási területszervezés, a közlekedési és gazdasági kapcsolatok kölcsönhatására.⁴ Feltárja, hogy Pécs természetes vonzásterületét a közlekedési hálózat igen hiányosan kapcsolja a városához.

A vonzásterület, mint kategória strukturálódik. Pécs vonzásterületét két övezetre osztja: 1. *szomszédság-övezet*, 2. *vonzásövezet*. Szomszédság-övezetnek tekinti azt a területet, amelyről reggel 6 órától este 10 óráig terjedő időszakban úgy lehet megjárni a várost, hogy legalább 10 óra hasznos időt lehet benne eltölteni. Vizsgálatai alapján a szomszédság-övezet Pécs esetében a budapesti vasútvonalon Abaligetig, a mohácsi pedig Magyarbólyig húzódik. Vonzásövezetnek azt a területet tekinti, amelyről reggel 6-kor indulva és este 10-re visszaérkezve a város felkereshető úgy, hogy legalább 2 hasznos órát lehetne benne eltölteni.

PRINZ véleménye szerint a közlekedésföldrajzi alapon meghatározott és belső szerkezetében differenciált vonzásterület fogalom *elvileg* minden város esetében értelmezhető, az egyes városok szomszédság- és vonzásövezetei átfedik egymást, s a városok harcát folytatnak ezen területek kiszolgálásáért.

1933-ban ismét továbblép a vonzásokörzet-kutatás elméleti és szemléleti alapjait és gyakorlati felhasználhatóságát illetően is.⁵ Az ország piaci, vásári kereskedelmi központjainak feltárása, a kereskedelmi vonzás- és kapcsolatrendszer értelmezése után a vonzásokörzeti kapcsolatokat kivetíti a közigazgatási területszervezés járási szintjére is: „Elméletben minden vásárhely szoros vonzási területe egy államföldrajzi sejtcsaládot alkot.”⁶ A területszervezés további szintjein (megye, kerület) is kitüntetett szerepet tulajdonít a vonzásterületeknek.

A megye és a városhálózat kapcsolatait elemezve feltárja, hogy „... minden városnak kialakul gazdasági vonzásterülete, a helyzet csakhamar az volt, hogy a politikai vármegyétől függetlenül keletkezett városok egy-egy gazdasági megyét alakítottak ki, a kettő területe, valamint útvonalhálózataik nem estek egybe.”⁷

PRINZ tehát az 1930-as évek elején eljut a vonzásterületek és a közigazgatási egységek egybekapcsolásának gondolatáig, sőt szükségszerűségéig.

Az 1930-as évek második felében megjelenő Magyar Földrajz 3 kötetében összegzi vonzásokörzeti kutatásait és szemléletét.⁸ Egyrészt – elsősorban TELEKI hatására – bővül a vonzásokörzeti kutatásai történeti, gazdasági, társadalmi összetevőinek köre.

A XVIII. századtól hosszú távú fejlődés eredményeként értelmezi a magyar városhálózat fejlődését, átalakulását. A XVIII. sz. városai még jelentős mértékben ön-ellátóak, de fokozatosan kifejlődnek az egész ország területén azok a városok, „... melyek elég tág vonzásokörzetüknek fogyasztó piacai lettek.”⁹ Ezek a városok hatással vannak szűkebb és tágabb környezetükre, strukturálják a mezőgazdasági termelést. (Tehát PRINZ nem egyszerű, formális viszonyoknak tekinti a vonzásterületi kapcsolatokat, hanem a város hatása alatt élő, átalakuló, a város igényeihez alkalmazkodó szer- ves egésznek.)

Különösen Budapest körül szemléletes ez a jelenség. „Budapest természetes vonzásterülete az egész ország”¹⁰, s ezen belül mintegy 70 km-es *kertgazdasági köre van*, ezt a *belterjes földművelés* foltjai által alkotott gyűrű veszi körül, a *külterjes földművelés és az erdőgazdálkodás* gyűrűje is felismerhető. A külső körök Ny-on nem zárulnak be, ebben jut kifejezésre a nyugat-európai nagy piac vonzóerejének hatása. (A vonzásterület itt gazdasági makrokategóriaként szerepel, országhatárokon belül is strukturálódik, s e mellett egyértelműen hat a nemzetközi munkamegosztás is.)

A kapitalista fejlődés új módon veti fel a településhálózat, a vonzásterületek kérdését is. A XIX. sz. végétől átalakulnak a zárt, városközeli körzetek. „Mégseúnt a városok vidéke a város saját kizárólagos vonzásterülete lenni, és így annak termelése, gazdasági fejlettsége a város méretét meghatározó lenni. A városok szabad versenyben terjesztették szét vonzásterületeiket közelebbi és távolabbi szomszédjaik rovására, sőt átugorva azokat, egészen távoli területekre is.”¹¹

A vonzásterületet *elsősorban* nagyvárosok körüli, átfogó kategóriaként fogalmazza meg. Részletesen foglalkozik a kialakuló vonzásterületek belső struktúrájával is. Általános érvénnyel állapítja meg: „A nagyvárosnak vonzásterületét a földrajzban az összefolyó átmenetek ellenére is két gyűrűre bonthatjuk szét. A belső gyűrű a teljes vonzás területe, amelyen idegen nagyváros hatása csak a saját nagyvárosán keresztül, tehát ennek közvetítésével érvényesül, vagy egyébként igen halványan. A külső gyűrű két nagyváros közös hatásterülete.”¹²

Részletesen elemzi Budapest vonzásterületének „földrajzi gyűrűi”-t. Bécs–Budapest vonatkozásában kifejti, hogy a Monarchia időszakában Bécs vonzási hatása kiterjedt az ország Ny-i részeire, melyek közvetlenül Bécs vonzáskörzetébe tartoztak. PRINZ szerint Budapest *belső gyűrűje* a Vág-völgyön, Győrön át a Bakonyig, a pozsegi Papukig húzódik. Budapest szellemi vonzása a Balkánon is messzire ható, de az Al-Dunán túl elhalványul.

PRINZ jelentős munkát végzett az *ágazati vonzáskörzetek kutatásában is*. Különösen fontos a kereskedelmi vonzáskörzetek¹³ és az idegenforgalom vonzáskörzeti hatásának vizsgálata.¹⁴

PRINZ vonzáskörzeti kutatásai közlekedésföldrajzi vizsgálataiból nőttek ki. Felfogását elsősorban a német közlekedés- és településföldrajz befolyásolta, de kisebb mértékben megjelenik a francia emberföldrajz szemléletformáló hatása is.

2. TELEKI PÁL és a vonzáskörzetek

A felszabadulás utáni magyar vonzáskörzet-kutatások egyik komoly akadályá sokáig az volt, hogy az első nagyarányú, szervezett vonzásvizsgálatok szorosan kapcsolódtak a trianoni békeszerződésre való tudományos előkészületekhez, a Békétárgyalást Előkészítő Iroda tevékenységéhez.¹⁵

TELEKI 1918 őszétől a magyar geográfusok egy részét bevonta a békeelőkészítő munkákba. Biztosította számukra a legfontosabb személyi, anyagi, tárgyi feltételeket, statisztikai anyagot.¹⁶ E vizsgálatok felölelték a gazdaság, a népesség, a települések funkcióinak, különböző jellegű *szféráinak* feltárását. A kutatási eredmények elsősorban tervezett államhatár kritikáját szolgálták. (KOVÁCS A. elkészítette a „Magyar városok vonzásterületei” c. térképsorozatát, de a sorozatból csak Budapest és az ún. elszakadásra ítélt városok – Pozsony, Temesvár, Kassa, Nagyvárad, Arad, Kolozsvár – vonzáskörzeti térképei jelentek meg.)¹⁷

Magyarország első gazdaságföldrajzi szintézise TELEKI tanzékén született. Adatbázisát főleg a békeelőkészítés kapcsán gyűjtötte össze FODOR FERENC.¹⁸

FODOR is a közlekedési vonzásterületek vizsgálatát helyezi előtérbe. Vizsgálja és értékeli Budapest, Fiume vonzásterületét, de sajátos módon elemzi egyes vasútvonalak és egyes tengerek vonzásterületét is.

A városok vonatkozásában FODOR egyfajta központi hely elméletet képvisel. Egybekapcsolja a városnagyság és a vonzásterület problémáját: „... városaink nagysága és gazdasági forgalma arányos a mögöttük fekvő vonzási terület kiterjedésével és gazdasági erejével.”¹⁹

FODOR árnyaltan közelíti meg a vonzás, a vonzásterület fogalmát; közlekedési, természeti, természetes, politikai, gazdasági, kereskedelmi, kulturális vonzásról, ill. vonzásterületről beszél.

A város–vidék kölcsönhatásban *a gazdasági életnek*, a gazdasági kapcsolatoknak tulajdonít nagy jelentőséget. Budapest elemzése kapcsán bebizonyítja, hogy a város nagy gazdasági energiái nem maradnak meg a közigazgatási határokon belül, hanem egész *városi körzetet* hívnak életre. E városi körzet 3 fő övezetre bontható: 1. a közigazgatási Budapest; 2. a külvárosok övezete (ipari övezet); 3. a szomszédos övezet (intenzív mezőgazdasági öv).

Az övezeti rendszernek megfelelően alakul a népesség foglalkozási szerkezete is. Az első öv főleg a kultúrtermelő lakosságot, a második az ipari munkásságot, a harmadik a parasztságot tömöríti.

TELEKI átfogó, tudományos igényvel – elszakadva már a békeelőkészítés napi politikai, határkritikai felhasználásától – főleg a várossal foglalkozva érintette a vonzásokörzetiség problémakörét.²⁰ Egyetemes jelleggel, elmélyült történeti, természet- és gazdaságföldrajzi, kultúrtörténeti, közigazgatási és statisztikai ismeretek birtokában, szociológiai kitekintéssel foglalkozott a város fogalmi, kialakulási, fejlődési, funkcionális kérdéseivel.

Kiinduló pontja, hogy a város minden korban, a Földnek minden részén, minden államban *viszonylagos fogalom*, amely a többi településtől lényeges jegyek alapján különbözik. A többi településtől mindenkor nagyobb, ezeknek gazdasági vagy politikai vonatkozásban, gyakran mindkettőben, valamiképpen központja. A városok a politikai hatalom várai, a vallás templomai, a társadalmi vonzás fórumai és a gazdasági anyagcserre vásárterei közül alakultak ki. A város maga is egy funkciója a társadalmasodásnak.

A város élete során erőteljesen hat környezetére, nem zárkózik be falai közé. A fejlődő, növekvő város önmaga körül a városiasodás belső és a vonzásterület külső köreit nagyobbítja. A vonzásterületeknek többféle típusa különíthető el. Speciális vonzásterület a Hinterland, amelyet a kikötők vonzásterületére szűkít le, de szélesebb értelemben is használja. Elemzi a politikai, gazdasági, társadalmi, művelődési kapcsolatokat, s megállapítja, hogy különösen nehéz a városok kulturális vonzás-, illetve hatásterületének meghatározása, mivel ezek a kapcsolatok egészen eltérő nagyságú területekre terjednek ki.

A politikai hatás- és vonzásterület sok esetben (pl. egyes extenzív államok fővárosa, illetve a nagy gazdasági központok vonzásterülete) túllépi az államhatárokat is. A vonzásterület fogalmát így térben erősen differenciált nagyságrendi kategóriaként kezeli.

A város–vidék kapcsolat kölcsönhatásának kutatásakor TELEKI több helyen fogalmi különbséget tesz a város *vonzásai, hatásai és befolyása* között. A legszélesebb kategória a *befolyásterület*. Ez magában foglal minden hatást. A város *vonzásterülete* az a térség, amelyet a város különféle szolgáltatási jellegű kapcsolatai útján vonz. *Ellátó terület* a vidéknek az a része, ahonnan a várost élelmiszerrel rendszeresen ellátják.

1936-ban világméretben vizsgálja a városiasodás természeti, gazdasági, társadalmi, települési, politikai folyamatait, illetve következményeit.²¹ Itt a legsokoldalúbb a város körül kialakuló térsztruktúrák elemzése, a város–vidék közötti kapcsolatok értelmezése.

THÜNEN elméleti megállapításait továbbfejlesztve európai és világméretben vizsgálja a mezőgazdaság intenzitásának fejlődését, s állapítja meg a nagy piacok körül kialakuló ellátó területek térbeli rendjét, s úgy látja, hogy az átstrukturálódás a központból indul, annak hatása, befolyása alatt megy végbe.

TELEKI irodalmi ismeretei, forrásai és hivatkozásai igen széles körben mozognak. Felfogására hatott a német, a francia és az angol földrajzi, történeti, szociológiai, közigazgatási, közgazdasági irodalom, s kísérletet tett arra, hogy ezeket a hatásokat egyéni szintézisbe ötvözze.

3. MENDÖL TIBOR és a debreceni vonzáskörzetkutatások

Kezdetben MENDÖL nem vezetője, nem irányítója a Debrecenben folyó településföldrajzi kutatásoknak, de munkásságával meghatározza ezek jelentőségét. A debreceni vonzáskörzetkutatásokat elsősorban az alföldiség, az alföldi városok vizsgálata köti össze.

MENDÖL az 1930-as évek elejétől szentel nagyobb figyelmet a településközi kapcsolatok problematikájának, bár már a Szarvas földrajza c. munkájában²² is használja a gazdasági jelenségek leírásakor a vonzás, a gazdasági vonzás fogalmát, de még nem értelmezi átfogó módon a központ és vidéke közötti kapcsolatokat.

1931-ben közlekedésföldrajzi elemzésekkel kezdi meg Debrecen vonzásterületének kutatását.²³ A *vonzásterület elsődlegesen közlekedésföldrajzi meghatározottságú*, de világosan megfogalmazza azt is, hogy a közlekedésföldrajzi helyzet és az izokronok nem határozzák meg önmagukban a város vonzásterületét. A vonzásterület kiterjedésében a történetileg kialakult településközi kapcsolatok is jelentős szerepet játszanak. Az izokron térképek a pillanatnyi állapot meghatározásához nyújthatnak elsősorban segítséget. A vonzásterület szerves egység, amellyel a város szorosabb gazdasági kapcsolatban áll, ahonnan a saját fogyasztására vagy ipari üzemének ellátására szükséges nyersanyag nagy részét beszerzi, ahol iparcikkeinek javát értékesíti, amely számára kis- vagy nagykereskedelme közvetíti saját vagy idegen tájak terményeit, ahonnan népessége bevándorlókkal gyarapszik. Összegezve: a táj számára ez a város jelenti gazdasági és szellemi tekintetben is a „város”-t. Megjelenik elemzésében a város – illetve vonzáskörzet-hierarchia problémája is. Debrecen vonzásterületén belül vizsgálja Nyíregyháza és Békéscsaba másodrendű vonzásközpontok izokronjait is. Felveti Debrecen vonzás-szférájának zónaszerű jellegét, de nem tér ki részletes elemzésére.

Legátfogóbban a helyzeti energiák és a városok valódi nagyságának meghatározásakor foglalkozik a vonzásterületek, a városhálózat funkcionális és hierarchikus problémáival.²⁴ MENDÖL empirikus vizsgálatokból kiindulva szinte önállóan fogalmazza meg a központi hely elméletét. CHRISTALLER-től eltérően nem a modellszerűséget helyezi előtérbe, hanem nagyon erős tájföldrajzi szemléleti megközelítésben vizsgálja és tárja fel a táj – település – központ fogalmak közötti kapcsolatokat.²⁵ MENDÖL nem vonatkoztat el teljesen attól, hogy a *jelenségek konkrét földrajzi térben játszódnak le*. Nem formalizált rendszert dolgoz ki, inkább a konkrét, empirikus elemzés, a közvetlen megfigyelés eredményeinek értékelése után dolgozza ki központi hely elméletét.

Szemlélete emellett erősen történeti megalapozottságú is. A történetileg kialakult mezővárosi, zárt vonzásterületek feltárása után elemzi a vasútépítések hatását, s mutat rá, hogyan törte szét ez a folyamat a mezővárosok autark vonzásterületeit. Elemzi a települések hierarchikus rendje és a vonzáskörzetek közötti kapcsolatokat. Kimutatja, hogy a településhálózat hierarchikus tagolódása következtében a vonzásterületek is hierarchikus rendet alkotnak. *Budapest a legmagasabb szintű központ*, vonzáskörzete sok tekintetben az egész ország. Debrecen *másodrendű központ*. Debrecen vonzáskörzetén belül Nyíregyháza *harmadrendű központ*, s ezen belül Kisvárda *negyedrangú* vonzásterületet alakít ki.

MENDÖL világosan látja, hogy a *vonzásterület nem statikus, hanem dinami-*

kusan változó egység. A vonzásterületek kezdetben zárt, elszigetelt egységként jöttek létre, majd a gazdasági fejlődés, a munkamegosztás elmélyülése révén fokozatosan teljes térkitöltésű rendszerré válnak, végül pedig kialakul egymást kölcsönösen befolyásoló, átfedő, kusza területi struktúrájuk.

MENDÖL hierarchikus rendszere erősen kötődik a közigazgatás tagolódásához is. Ez arra enged következtetni, hogy a közlekedési kapcsolatok mellett lényeges szerepet tulajdonít a vonzáskörzetek formálódásában a közigazgatás befolyásoló tevékenységének is.

1944-ben MENDÖL hallgatóinak segítségével Magyarország egész területén kipróbálta CHRISTALLER módszerét.²⁶ Megállapította, hogy a módszer alkalmazása pozitív és negatív eredményeket egyaránt eredményezett.

Munkássága mellett MÁRTON BÉLA tevékenysége emelhető ki a debreceni vonzáskörzetvizsgálatokból. MÁRTON összefoglalja az addigi közlekedésföldrajzi vonzáskörzet-kutatások eredményeit, s kísérletet tesz néhány város közlekedésföldrajzi vonzásterületének meghatározására.²⁷ Elméletileg a legszélesebben veti fel a városok „élettér”-kérdéseit, s ezzel a felszabadulás előtti földrajzi irodalomban a legközelebb jut a *komplex vonzáskörzet* fogalmának meghatározásához.

4. CHRISTALLER hatása KOGUTOWICZ KÁROLY vonzáskörzetkutatásaira

KOGUTOWICZ sajátos történeti, természeti, társadalmi, gazdasági, településhálózati tájfogalmat dolgozott ki, ill. képviselt. A Dunántúl és Kisalföld írásban és képen c. munkájában²⁸ kísérletet tesz e felfogás érvényesítésére.

A vonzáskörzet-kutatások szempontjából a legfontosabb, hogy Magyarországon KOGUTOWICZ K. alkalmazta először tudatosan CHRISTALLER módszerét a településhálózat hierarchikus rendjének feltárására. (A módszert eléggé leegyszerűsített módon alkalmazta.) A Dunántúl összes városára vonatkozóan vizsgálta a telefonállomások számát és megoszlását, s ennek eredményeként elemezte röviden a *nagyváros*, a *kisváros* és a *vidék* közötti különbségeket.²⁹

Tanítványai között egyszerre hat és érvényesül a tájfeldrajzi és funkcionális szemlélet hatása a vonzásvizsgálatokban.³⁰ BÁNKUTI F. CHRISTALLER módszerével vizsgálta Sátoraljaújhely központosságát, s így bizonyította, hogy Sátoraljaújhely a legmagasabb hierarchikus szinten álló hegyaljai város.

III. Összegzés

Röviden áttekintve a felszabadulás előtti magyar vonzáskörzet-kutatások problematikáját, megállapíthatjuk, hogy e vizsgálatok – leszámítva az 1918–1920 közötti országhatárkritikához kapcsolódó elemzéseket – nem öltenek átfogó jelleget, bár a magyar földrajztudomány majd minden jelentős képviselője érintette valamilyen módon a településközi kapcsolatok problematikáját.

Nagyon elnagyoltan, kidolgozatlanul, a vonzáskörzeti probléma minden

lényeges elméleti, szemléleti kérdése felvetődött valamilyen módon, sőt megkezdődött a vonzáskörzetek gyakorlati, tervezési felhasználhatósága kérdéseinek vitája is.

A PRINZ, TELEKI, KOGUTOWICZ tanítványaitól származó egyetemi doktori disszertációk az egyes településekre kiterjedően is felvetik a vonzáskörzetképződés kérdéseit, de MENDÖL tevékenységében van a legnagyobb jelentősége az elméleti és empirikus kutatásoknak.

A kutatások során a fogalmi megközelítés folyamatosan gazdagodik, de nem alakult ki a vonzáskörzet-kutatás egységes fogalmi apparátusa. A város, a vonzáskörzet fogalmának kérdése széles körben vetődik fel, de csak TELEKI és MENDÖL tesz kísérletet a felvetődő kérdések általánosabb feltárására, rendszerezésére.

A magyar vonzáskörzet-kutatásokra elsősorban a német településföldrajz szemlélete hatott, tiszta formájában először KOGUTOWICZ tesz kísérletet a CHRIS-TALLER-módszer alkalmazására, majd MENDÖL a továbbfejlesztés és az ellenőrzés kérdéseivel is foglalkozik.

A módszertani szemlélet fejlődése különösen a közlekedésföldrajzi vonzásvizsgálatokban következett be. A többi területen nem alakult ki sajátos vizsgálati módszertan.

JEGYZETEK

1. PRINZ GY. 1922: Magyarország településformái. Bp. pp. 7–8.
2. PRINZ GY. 1905: Fiume és kikötő-versenytársainak a földrajzi helyzet nyújtotta előnyök. Vasúti és Hajózási Hetilap. 7. évf. p. 336.
3. PRINZ GY. 1923: Földrajz az államigazgatás szolgálatában. (Szerk.: TELEKI P.–BEZDEK J.–KARL J.) Zsebatlasz 1923. Bp. pp. 154–157.
4. PRINZ GY. 1925: A Pécs-környéki vasúthálózat közlekedésföldrajzi kritikája. Pécsi Napló, 149. sz. dec. 10. p. 1.
5. PRINZ GY. 1933: Földrajz az államigazgatás szolgálatában. Földr. Közlemények LXI. 4–6. pp. 69–81.
6. Uo. p. 73.
7. PRINZ GY. 1933: Új megyerendszer. Magyar Szemle, XVIII. 2 (70) sz. p. 111.
8. PRINZ GY.–TELEKI P.–CHOLNOKY J. é.n.: Magyar Földrajz I–III. Bp.
9. Magyar Földrajz II. köt. p. 184.
10. Uo.
11. Uo. p. 413.
12. Uo. III. köt. p. 19.
13. PRINZ GY. 1934: Magyar vásárhelyek. Földrajzi Közlemények LXII. pp. 51–63.
14. A vendégforgalom vonzóhelyei. Magyar Földrajz III. köt. pp. 121–137.
15. CHOLNOKY J. (szerk.) 1920: A magyar béketárgyalások I–IV. köt. M. Kir. Külügyminisztérium. Bp.
16. FODOR F. 1919: A békeelőkészítés földrajzi vonatkozású munkálatai. Földrajzi Közlemények XLVII. 1–10. sz. pp. 45–47.
17. BÁTKY ZS.–KOGUTOWICZ K. 1922: Kogutowicz Zsebatlasza 1922. Bp. pp. 167–168. 3–9 térkép. Magyar városok vonzásterületei.
18. FODOR F. 1924: Magyarország gazdasági földrajza. Bp.
19. Uo. pp. 218–219.
20. TELEKI P. é.n.: Város. Közgazdasági Enciklopédia. IV. köt. Bp. 1351–1378.
21. TELEKI P. 1936: A gazdasági élet földrajzi alapjai. I–II. köt. Bp. Különösen 590–652 pp.

22. MENDÖL T. 1981: Szarvas földrajza. Békéscsaba. Hasonmás kiadás.
23. MENDÖL T. 1931: Debrecen közlekedésföldrajzi helyzete és az izokron térkép. Debreceni Szemle, 5. pp. 81–85.
24. MENDÖL T. 1935: Városaink valódi nagysága és a helyzeti energiák típusai. Földrajzi Közlemények LXIII. pp. 361–366.
 - MENDÖL T. 1936: A helyzeti energiák és egyéb tényezők szerepe városaink valódi nagyságában és jellegében. Földrajzi Közlemények LXIV. pp. 98–108, 121–132.
25. MENDÖL T. 1932: Táj és ember. (Az emberföldrajz áttekintése.) Bp.
26. MENDÖL T. 1963: Általános településföldrajz. Akadémiai Kiadó, Bp. p. 486.
27. MÁRTON B. 1939: Vasúttávolság és vásárhelytávolság a Nyírségben. Debreceni Szemle, pp. 323–335.
 - MÁRTON B. 1942: Néhány városunk vasutainak vonzásterülete. Földr. Közl. LXX. pp. 135–150.
28. KOGUTOWICZ K. 1930–1936: Dunántúl és Kisalföld írásban és képen. I–II. köt. Szeged, 29. Uo. II. köt. pp. 318–319.
30. KOVÁCS E. 1939: Pápa. (Szerk. WAGNER R. Kogutowicz Károly emlékkönyv.) Szeged, pp. 99–195.
 - BÁNKUTI E. 1941: Sátoraljaújhely földrajza. Szeged.