

*Beluszky Pál (témavezető)-Erdősi Ferenc-Hajdú Zoltán-Rácz Lajos*

*A 19. és a 20. század modernizációs kísérleteinek hatása a Kárpát-medencében*

Az OTKA által támogatott kutatásaink talán legfontosabb célkitűzése a Kárpát-medence dualizmus-kori történeti földrajzának monografikus igényű feldolgozása volt. E célkitűzést az a megfontolás támogatta, hogy a dualizmus koráról egyre árnyaltabb képet rajzol a magyar történetírás, a gazdaság-, társadalom- és népességtörténet, a történeti gazdaságtan, a néprajz és a többi társadalomtudomány. Ez a törekvés érthető, hisz a magyar történelem e néhány évtizedéről meglehetősen ellentétes véleményekből kiindulva kell helytálló értékelést kialakítani. A feladat megoldásában, a dualizmus kora társadalmi-gazdasági folyamatainak feltárásában a magyarországi társadalomtudomány figyelemreméltó eredményeket ért el ugyan, de a történések földrajzi „vetületére”, a folyamatok területi különbségeire illetve meghatározottságára kevesebb figyelmet fordított. Az 1870-től évtizedről-évtizedre rendelkezésünkre álló népszámlálási adatok birtokában pl. meglehetősen pontos ismereteink vannak az ország demográfiai viszonyairól, a sokat vizsgált demográfiai átmenet során a demográfiai viselkedésformákban bekövetkezett változásokról, a módosuló demográfiai „modellekről”, de kevesebb figyelem fordítódott s így kevesebb ismerettel rendelkezünk arra vonatkozóan, hogy az ország egyes régióinak demográfiai viselkedésformái, „modelljei” különböztek-e egymástól s mennyiben, hogy a demográfiai átmenet az egyes országrészekben mikor vette kezdetét s milyen ütemben zajlott; nem hangsúlyozzuk, hogy a demográfiai átmenet időszakaként megadott 19. század végi évtizedeknek a kezdetén az ország nyugati „kaptújain” már le is zajlott a demográfiai viselkedésformák átalakulása, Északkelet-Magyarországon, Erdély egyes tájain vagy Horvát-Szlavonországban viszont az átmenet évtizedeinek végén még meg sem kezdődött ez a folyamat.

A vizsgálódás célja a századelő Magyarország társadalomföldrajzi képének és „térképének” megrajzolása volt a geográfia mai elméleti felkészültségének, metódusainak, módszertani eszközeinek birtokában. *Az így elkészült anyag az első olyan, a „történeti” Magyarországról íródott munka, amely egy időkeresztmetszetre vonatkozóan kísérel meg rekonstruálni a Kárpát-medence (társadalom)földrajzi viszonyait.* (Frisnyák Sándor úttörő jelentőségű monográfiája – Magyarország történeti földrajza. – Budapest, 1990 – a honfoglalástól a közelmúltig követi végig az ország földrajzi viszonyainak, folyamatainak alakulását s így egy-egy korszak bemutatására szükségszerűen kisebb terjedelem jutott.)

Megállapítottuk, hogy a Kárpát-medence közép-európai sajátosságokkal jellemezhető társadalma több ízben kísérelte meg a felzárkózást Nyugat-Európához. Reményteljes próbálkozásnak ígérkezett a rendi államberendezkedés és társadalom felszámolása után (1848), a polgári berendezkedés kiépítésével egyidőben végrehajtott modernizáció: a dualizmus korának (1867-1918) végére, a századfordulón – kb. 20 ezer km hosszúságú vasúthálózat kiépítése nyomán – megteremtődött a Kárpát-medence gazdasági egysége, kezdetét vette a modern urbanizáció, Budapest az ország politikai-gazdasági-kulturális fővárosává, modern nagyvárossá vált. Az agrárkonjunktúra hatására a mezőgazdasági termelés is a fejlődés motorjává vált, de a századfordulóra már az ipari kor előőrsei is feltűntek a Kárpát-medencében. Lezajlott a népesedési folyamatok forradalma, kirajzolódtak a modern, integráns Magyarország (Kárpát-medence) körvonalai.

A vizsgálatok eredményei – kiegészülve néhány további fejezettel – a Dialóg Campus gondozásában könyv alakjában, 2 kötetben is megjelent (Magyarország történeti földrajza I. és II., Budapest-Pécs, 2005-2006.)

A kötetek tematikája:

1. A történeti földrajz kialakulása, irányzatai, a magyar történeti földrajz fejlődése – (Hajdú Zoltán)
2. Az Osztrák-Magyar Monarchia Európában a 19–20. század fordulóján –(Hajdú Zoltán)
3. Magyarország a Monarchiában – (Beluszky Pál)
4. A társadalmi-gazdasági folyamatok színhelye – az ország természeti adottságai – (Beluszky Pál)
5. A társadalom és a gazdaság területi folyamatait befolyásoló ideológiai, politikai és törvényi környezet a 19–20. század fordulóján – (Hajdú Zoltán)
6. A magyar államterület közigazgatási felosztása – (Beluszky Pál)
7. Az ország lakói – Magyarország demográfiai képe a századelőn – (Beluszky Pál)
8. Az ország gazdasága
9. Magyarország oktatásügye – (Nagy Mariann)
10. Magyarország településállománya, településhálózata – (Beluszky Pál)
11. A Kárpát-medence országrészeinek (régióinak?) rövid jellemzése – (Beluszky Pál)
12. Válogatott irodalom

Kutatásaink fontos, s ugyancsak monografikus eredményeket produkáló vállalkozása volt a Kárpát-medence közlekedési és kommunikációs térszerkezetének vizsgálata. E feladat teljesítéséhez az első évben korabeli térképeket és iratanyagokat elemeztünk, melyek

túlnyomó része az OSZK térképtárából, az OKVG archívumából és a közlekedési múzeumból származtak. Ezen felül a témát többé-kevésbé érintő, mintegy másfélszáz cikket tanulmányoztunk és saját korábbi írásainkat is integráltuk a forrásanyagba. Értékes adalékokat gyűjtöttünk Bécsben az Ost- und Südosteuropaisches Institutban is. A második évet az adatok elemzésére, táblázatok összeállítására és tematikus térképek szerkesztésére fordítottuk. Az összefoglaló kézirat elkészítésére 2005-ben került sor. Részeredményeket már korábban is publikáltuk, míg a kutatás summázata „A Kárpát-medence közlekedése” - c. könyvfejezetben jelenik meg. [Dövényi Z. (szerk.) A Kárpát-medence földrajza. – Akadémiai Kiadó, 2007.]

A legfontosabb kutatási eredményeink a következő voltak:

- A Kárpát-medencében a földutakra és a folyóvizekre utalt, a 19. sz. derekáig tartó közlekedési korszakban a nemzetközi közlekedési kapcsolatok viszonylag kiegyensúlyozottak voltak, így Erdély Moldvával és a Havasalfölddel, a Felvidék Galíciával, Dél-Magyarország a Balkánnal élénk cserekereskedelmet folytatott. Az úthálózat (a fő kereskedelmi és postautak hálózata) ugyan már bizonyos mértékig Pest-Buda központú volt, de számos transzverzális is működött. A messze legnagyobb nemzetközi és belföldi szállítási teljesítményt a Duna hordozta, de a rászorultság okán a nagyobb mellékfolyókon is nagyobb árutömeget szállítottak mint a fogatolt és málhás szárazföldi közlekedéssel. A közlekedés mind hálózatában, mind szállítási teljesítményben országrészek szerint meglehetősen erősen szegmentálódott. A Kárpát-medence egyes perifériáinak (Felvidék és Erdély) közlekedési kapcsolata a magtérséggel (Alföld, Dunántúl) jóval lazább volt mint Kárpátaljának és Burgenlandnak. Szlavóniának pedig inkább csak a Drávához közeli területsávja gravitált a Dunántúl felé.
- A vasútkorszak elején ugyan az osztrák birodalmi érdekeket szolgáló irányban, Pest-Buda elkerülésével tervezték a fővonalakat, de csak egy részük épült meg valójában transzverzálisként. Már a kiegyezés előtt kezdett érvényesülni a monocentrista koncepció, mely csúcspontját az 1880-as években érte el. A sugaras hálózat elérte a kárpáti perifériákat és Horvát-Szlavónországot is, miközben évtizedekig szüneteltették a már megkezdett nagy keresztirányú fővonalak továbbépítését. A Budapest-központúság nem csak magyar országos érdek, hanem ipari (malomipari) ágazati érdek érvényesítésének az eredménye volt. A perifériák egyes szegmensei közötti teljesítőképes közvetlen közlekedési kapcsolatok rendkívül hiányosak voltak.
- A monocentrista szerkezet oldása igazából 1909-től indult meg a déli/délkeleti országrészben a Nagyvárad–Fiume vasút megépítésével – a korábbi kísérletek

(Felvidéken) csak félsikereket hoztak (Kassa–Oderberg vasút). Annak ellenére, hogy az első világháborúig jó néhány vasút épült a kárpáti hegykoszorún, a Dinári hegységen át és a Alpok felé is, a forgalom igen erősen centripetális volt (a bécsi és fiumei irány kivételével). A perifériák többségét az 1910-es évek elején jóval erősebb közlekedési interakciók fűzték Budapesthez (egyáltalán a medence közepi régiókhöz) mint egymáshoz, vagy a Kárpátokon túli területekhez. A kiépülő állami főúthálózat szerkezete a 19. sz. utolsó harmadától lényegében tovább erősítette a vasút által markánsná vált egyközpontú szerkezetet, amihez hatékony társnak bizonyult a Duna hajózás is.

Kutatásaink harmadik, ugyancsak monografikus léptékű eredményeket produkáló kutatási iránya az ember és a természeti környezet együttélésének vizsgálata volt, amelynek eredményeképpen készült el a „Magyarország környezettörténete” című kézikönyv kézírata (amely reményeink szerint 2006-ban megjelenik). A kutatási program végrehajtása során azt vizsgáltuk meg, hogy a Kárpát-medence történeti ökoszisztémái miképpen változtak meg, alakultak át az újkor évszázadai során. Kutatásaink egyik legfontosabb eredménye, hogy az alkalmazkodó együttélés korszaka a Kárpát-medence társadalma és természeti környezet között a 19. század utolsó harmadában ért véget, aminek a folyószabályozások és a vasútépítések voltak az korszakjelző eseményei. A 20. században két egymás mellett kibontakozó tendenciát lehet megfigyelni, részint a természeti környezet visszaszorulását, az átalakított, illetve az épített környezet javára. Részint pedig a globális felmelegedés regionális hatásainak jelentkezését, amelynek legszembetűnőbb jele a csapadék mennyiségének csökkenése a Kárpát-medencében.