

Herczeg, Alexandra¹ – Moró, Dávid Róbert² – Tésits, Róbert³

A füstölgő meddőhányóktól a globális közlekedésig. Beszélgetés Erdősi Ferencsel

From fuming spoil heaps to global transport.
Conversation with Ferenc Erdősi

ABSZTRAKT

Erdősi Ferenc 1934. április 19-én született Pécsen. Elsőként a Szegedi Tudományegyetem földrajz–geológia szakán diplomázott, majd az ELTE Bölcsészettudományi Karán szerzett történelemtanári oklevelet. 1976-ban kandidált, 1989-ben lett a földrajztudomány doktora, 1993-ban egyetemi tanári kinevezést kapott. Az utóbbi két évtizedben közlekedésföldrajzzal, valamint a telematika területi hatásainak vizsgálatával foglalkozott. 2004-ben Baross Gábor-díjjal és a Magyar Köztársasági Érdemrend lovagkeresztjével, 2010-ben tisztikereszttel tüntették ki. Az itt olvasható, utólagosan strukturált interjú 2021 szeptemberében, otthonában készült. A jelen beszélgetés célja, hogy jobban megismertesse a professzor életének fontos mozzanatait, azt a miliőt, amely szerepet játszott szakmai életútjának alakulásában. Célunk továbbá, hogy ezen keresztül érzékeltesük a hazai földrajz erényeit, kihívásait és feladatait.

Kulcsszavak: társadalomföldrajz, természetföldrajz, antropogén geomorfológia, közlekedésföldrajz, telematika

ABSTRACT

Ferenc Erdősi was born on April 19, 1934 in Pécs, Hungary. He first graduated from the University of Szeged as a teacher of Geography and Geology, and then from the Faculty of Humanities at the Eötvös Loránd University as a teacher of History. He became the doctor of Hungarian Academy of Sciences in 1989 and was appointed university professor in 1993. In the last two decades, he has dealt with transport geography and the study of the territorial effects of telematics. In 2004, he was awarded the Gábor Baross Prize and the Knight's Cross of the Order of Merit of the Republic of Hungary. In 2010, he was awarded the Officer's Cross. The subsequently semi-structured interview was conducted in September 2021, at his home. The purpose of this discussion was to gain a better understanding of the important moments in the professor's life, the milieu that played a role in shaping his professional career. Our aim was also to present the virtues, challenges and tasks of Hungarian Geography through the experiences of this conversation.

Keywords: human geography, physical geography, anthropogenic geomorphology, transport geography, telematics

¹ Közművelődési asszisztens, TEMI Fried Művelődési Ház Közhasznú Alapítvány, 7081 Simontornya, Petőfi Sándor utca 67. E-mail: szandraa44@gmail.com, Tel: +36301841644

² Geográfus hallgató, Pécsi Tudományegyetem, Természettudományi Kar, H7621 Pécs., Ifjúság u. 6. E-mail: morodavid98@gmail.com, Tel: +36302709216

³ Egyetemi docens, Pécsi Tudományegyetem, Természettudományi Kar, Földrajzi és Földtudományi Intézet, H-7621 Pécs., Ifjúság u. 6. E-mail: tesits.robert@gmail.com, Tel: +36203367611

BEVEZETÉS

A Modern Geográfia hasábjain, a lap indulásának első éveiben jelentek meg beszélgetések Kőszegfalvi György, Enyedi György, Marosi Sándor, Somogyi Sándor, Pécsi Márton és Jakucs László professzor urakkal (Szébenyi & Szabó, 2008; Baranyai & Lampért, 2007; Lampért & Radvánszky, 2007a; Lampért & Radvánszky, 2007b; Bugya & Ritz, 2007; Bugya & Ritz, 2006). Ezt a sorozatot folytatjuk most Erdősi Ferenc professzor úrral, aki 1934. április 19-én született Pécsen. Elsőként a Szegedi Tudományegyetem földrajz–geológia szakán végzett, majd az ELTE Bölcsészettudományi Karán szerzett történelem szakos tanári oklevelet. Az 1950-es évek végén a Marcali Gimnázium és Közgazdasági Középiskolában, pár évvel később a bányaiipari technikumban volt középiskolai tanár. 1964-ben a Pécsi Tanárképző Főiskola földrajz tanszékén kapott tanársegédi állást, majd 1967-től a Magyar Tudományos Akadémia Dunántúli Tudományos Intézetének kutatója lett. 1976-ban kandidált természetföldrajzból, 1989-ben szerezte meg a földrajztudomány doktora fokozatot gazdaságföldrajzból, 1993-ban a pécsi Janus Pannonius Tudományegyetemen egyetemi tanári kinevezést kapott. A természet- és városföldrajz után az utóbbi két évtizedben közlekedésföldrajzzal, valamint a távközlés/telematika területi hatásainak kutatásával, továbbá globális problémákkal foglalkozott. 2004-ben Baross Gábor-díjjal és a Magyar Köztársasági Érdemrend lovagkeresztjével, 2010-ben tisztikereszttel tüntették ki.

Jelen interjú célja, hogy bemutassa a professzor úr életének azokat a mozzanatait, amelyek fontos szerepet játszottak pályaválasztásában, valamint iskoláinak, tanárainak a szakmai életútjára gyakorolt hatását, karrierjének legfontosabb állomásait, sikereit, kudarcait, illetve azok szemléletformáló szerepét. Ezeken keresztül pedig láthatóvá válnak a magyar és a nemzetközi geográfia közti különbségek, a hazai földrajz legnagyobb erői, kihívásai és feladatai.

MÓDSZEREK

Az interjú a szerzők közreműködésével zajlott 2021. szeptember 21-én. A beszélgetés helyszíne a professzor pécsi, székelyvárosi városrészben található háza. Az interjú félig strukturált vázlat segítségével valósult meg, amely számos kérdéscsoportot érintett, többek között a gyermekkor, a családi háttér, a lakókörnyezet hatását, az iskolák és a tanárok, valamint a társadalmi-politikai viszonyok szerepét. A kérdések között hangsúlyosak az egyetemi évekhez kapcsolódóak, illetve a szakmai életút legfontosabb állomásaival foglalkozók (kutatási irányváltások, munkahelyi légkör, sikerek, kudarcok). Külön rákérdeztünk az utazások tapasztalataira, tanulságaira, valamint a magyar és a nemzetközi geográfia közötti különbségekre. Az interjúvázlat kitekintéssel zárul, mely a magyar geográfia legnagyobb erőit és kihívásait, valamint az előtte álló legfontosabb feladatokat tárgyalja. Végül javaslatokat fogalmaz meg a fiatal geográfus nemzedékek számára.

EREDMÉNYEK

Kedves Professor Úr, kérjük, mondja el, hogyan telt a gyermekkor, milyen családi környezetben nőtt fel!

Először a lakókörnyezetről szólnék. Nem tudom, mennyire ismerik a Rét utca, József Attila utca, Megyeri út által határolt városrészt a vasúttól nem messze. Az 1930–1950-es években a Kolozsvár utca jó része még nem volt beépítve, de a mi utcánk, a Marosvásárhely utca is csak hézagosan, ahol a kertes házas övezet végződött. A lakóhelyem közvetlen környezete azért volt érdekes, mert az itt élők szociológiai értelemben hihetetlenül heterogén státuszúak voltak. Az egyik pólust az elegáns villákban lakó (több háztartási alkalmazottat tartó) pár felső középosztálybeli módos család alkotta. A másik végletet a lepusztult bérházakban élő segédmunkások, napszámosok képezték. A palettát bőven színesítették az alsó középosztályhoz tartozó kistisztviselők, kiskereskedők, postások, vasutasok, akik részben városi vagy MÁV-fenntartású bérházakban, vagy családi házakban laktak. E változatos környezet már korán gyarapította emberismeretemet.

Bár őseink egykor Elzászból és a Fekete-erdőből érkeztek a Zselicségbe és a Völgységbe, ahol folytatták faipari mesterségüket (a hamuzsírétgetőktől és favágóktól a bognárig), mindkét nagyapám és édesapám úgy lett vasutas, hogy korábban valamilyen szakmában segédlevelet szereztek.

Bizonyára ti is hallhattatok egyet-mást a második világháború alatti helyzetről, a mai ésszel nehezen elképzelhető borzalmakról, a különböző háborús felekről, diktatúrákról. Nem is szeretnék most részletekbe bocsátkozni, azonban az akkori 9–12 éves kori impressziók a lelkembe kitörölhetetlenül beleivódtak – ahogyan a későbbi sokkos helyzetek sem használtak mentális és szomatikus egészségemnek. A TBC-ből (tuberkulózisból) sikerült kigyógyulnom, de a gyerekkori rémálmaimból nem. A német megszállás, zsidó gyermekorvosom, kedves ismerőseink bevasonírozása, a Vörös Hadsereg és a jugoszláv partizánhadsereg brutalitása a mi korosztályunk számára éppen olyan nyomasztó volt, mint az amerikai szőnyegbombázásoktól való rettegés. (Többet magam is átéltem a Keleti pályaudvar beton óvóhelyén, majd nagyszüleim pincéjében Dombóváron, amikor a célpont a vasúti csomópont volt, de bőven jutott az attól kilométeres távolságokra levő területekre is, Pécsen pedig egy fedett árokban, illetve a pályaudvar melletti házban tartózkodtam az amerikai „Liberator” nehézbombázók és a német vadászbombázók lokális, de drámai következményekkel járó támadásakor. A természetes részletektől eltekintek, csak annyit, hogy nem felejthető az égő emberi hús szaga.)

Ha azt kérditek, volt-e valami pozitív élményem is a háború alatt, akkor mindenképp egy-két zsidó ismerősöm kalandos megmenekülésén kívül az idegen katonáktól kunyerálást említeném. (A németektől sárgaréz aprópénzt, az oroszoktól halkonzervet, a kényszerleszállás után a Széchenyi téren meglátott amerikai pilótáktól rágógumit.) Az az érzésem az utánunk jövő generációkról, hogy egyáltalán nincsenek tudatában történelmi szerencséjüknek, hogy nem kellett háborút, majd '56-ot túlélniük.

Iskolái hogyan hatottak a tudományos érdeklődésére?

Szüleim úgy gondolták (néhány rokonunk példájától motiválva), hogy magasabb iskolai végzettséggel esélyem lehet az övéknél jobb életre. Be is íratlak 1944 szeptemberében a Ciszterci Rend Nagy Lajos Gimnáziumába.

A középiskola magas követelményeket támasztott. Az ott tanító papok hihetetlenül felkészültek voltak, szellemi teljesítményük, igényességük mind a szakterületükön, mind pedig az idegen nyelvek és az általános műveltség terén bámulatos volt. Mai szemmel nézve nagyon sokan, hatvankilencen voltunk egy osztályban. Társaim többsége értelmiségi származású volt, de Zichy gróf, mint ahogyan néhány parasztcsalád is ide íratta gyermekét. Osztálytársam volt többek között Kádár Béla (az Antall-kormány minisztere), Regös Sándor a szegedi regionális tv-stúdió vezetője, Illés László a meteorológiai hírek egykori elegáns bemondója.

A szerzetesrendek felosztatását, iskoláik államosítását követően idős apám azt mondta, nincs értelme a gimnáziumban maradni, helyette olyan képzésre lenne szükségem, ahonnan az érettségi után az elhelyezkedés biztosított, ezért beiratkoztam a felső kereskedelmi iskolába, ahol az idegen nyelv az angol volt. Bár ez a nyelv nagyon tetszett, egy év után megszüntették, mivel az imperialisták nyelveként tartották számon. Helyette oroszot tanítottak – igen gyenge eredménnyel.

Az iskola közgazdasági technikummá alakult át. Attól kezdve számviteli ismereteket oktattak, azonban közgazdaságtanból semmit, pedig az érdekelt volna. Tanultunk viszont földrajzot, ami nemcsak nagyon érdekes volt, de remek tanár is tanította. Osztályelső lettem a tantárgyból és ekkor éreztem azt igazán, hogy ezekre az ismeretekre van szükségem.

De itt most vissza kell térnem a kérdezett indíttatásra. Nagyon leegyszerűsített véleményem szerint az emberek affinitásuk szerint az életüket meghatározó alapidimenziók közül a tér és az idő irányába is elmozdulhatnak. (Felnőtt koromban aztán érzékelhettem, hogy a történelem az erősebb tudomány – talán azért, mert az emberek jobban érdeklődnek a múlt iránt.) Úgy érzem, kezdettől fogva volt a földrajzi tér iránt érzékem (de azért a múlt sem volt számomra közömbös), érdeklődtem a világunk iránt mind mikro-, mind pedig makrokörnyezeti szinten.

Gyerekkoromtól kezdve sokszor volt térkép előttem. Például amikor a háború alatt hallottam a rádióban haderőink mozgásáról, követtem a térképen és akkor láttam, hogy feltartóztathatatlanul jönnek az oroszok a Kárpátok felé. Mondtam is nagyapámnak, az oroszok győzni fognak. Aztán a rádióban bemondott légiriadó idején tematikus térképen (melyen kiemeltem az iparvárosokat és a vasúti csomópontokat) követtem a hatalmas kötelékek belépését országunk területére, valamint a légitámadások helyét.

Abban az időben egyszerű szemléltetőeszközökkel érzékeltük a teret. Engem a négy-öt pauszpapírra rajzolt különféle tematikus térképek egymás fölé helyezéséből nyert vizuális szintézis élménye „meg tudott bolondítani”. Olyan erős érdeklődésem alakult ki a földrajz iránt, hogy amikor 1952-ben, tizennyolc éves koromban felajánlották Pécssett az OTP főkönyvelő-helyettesi állását, képes voltam azt visszautasítani. (Az történt, hogy leváltották a régi vezetőket és új „kádereket” ültettek a helyükre. Ezek voltunk mi.) Többen megkérdezték, hogy mit gondolok, mennyit fogok keresni tanárként ehhez képest. De engem nem érdekelt a számvitel világa. Inkább elmentem földrajz-geológia szakra, ahol nagyon jó természettudományi alapképzést kaptunk.

Fél évig hallgattunk matematikát (permutáció, gömbháromszög-számítás, csillagászati matematika stb.), egy évig kémiát (kvali-, kvanti-laborgyakorlatokkal), fél évig fizikát, biogeográfiát, és erre épültek a legkülönbözőbb földtani kurzusok (beleértve az őslénytant is). Koch Sándor professzor,

akiben poroszos pedagógiai módszerei mellett kiváló és szuggesztív előadót is megismerhettünk, a nagyon nehéz ásványtani (pl. ásványoptika) ismeretek befogadását hatékonyan elősegítette.

A földrajz szak kimagasló tekintélye, Prinz Gyula professzor sértődött magatartásának az volt az oka, hogy a (Rákosi-) rendszer nem kedvelte, ezért Budapestről Szegedre „száműzte”. Előadásait azért szerettük, mert mindenki által könnyen érthetővé tette a bonyolult geomorfológiai folyamatokat. Mint a német földszerkezeti iskola legkiválóbb Kárpát-medencei rezidense, nem nélkülözte a tematikus egyoldalúságot. Így például az országra érvényes szaktematikából egyszerűen kihagyta az areális eróziót azzal az indoklással, hogy e fogalom nincs benne a Révai nagy lexikonban. (Naplójában ez csupán egy fricska volt a budapesti intézettel szemben, ahol a szkulpturális formatényezőkre nagy súlyt fektettek.) Prinzcel beszélgetni még a kirándulásokon sem igen lehetett az aktuális szakmai-tudományos témák kivételével.

Prinz a közép-ázsiai hegységrendszerben szerzett tapasztalatait úgy szőtte bele aktuális geomorfológiai előadásaiba, hogy ne tűnjön önfényező narratívának. Pedig saját és mások írásaiból tudjuk, hogy expedíciói fizikailag is nem egyszer kihívást jelentettek e kőkemény embernek. Nemcsak teoretikus tudóst, hanem óriási terepismerettel rendelkező, gyakorlati „földtanászt” is tisztelhattunk benne. Államvizsgámon azt kérdezte tőlem, hogy telepítenék-e temetőt a kiscelli agyagba. Szerencsére jól ismertem a budai oligocén képződmények mérnökgeológiai szempontból releváns tulajdonságait.

Az előbbi „ikonokhoz” képest teljesen más egyéniséget ismertünk meg Wagner Richárd professzor személyében, aki klimatológiát, mikroklimatológiát és csillagászati földrajzot adott elő. Oda voltunk a humoráért, a barátságos személyiségéért. Az egyik szakérettségis csoporttársnőnk nehezen tudta megérteni az égitestek egymáshoz való térbeli viszonyát mozgásuk közben. Wagner erre felkapta az álló ruhafogast, bedöntötte a megfelelő szögállásba és körüljárta a kihívott hallgatót, akinek közben a diktált sebességgel forognia kellett. A gazdaságföldrajz a túlpolitizáltsága és a hamisítások miatt felejthető volt a Budapestről lejáráó Korpás Emil által tartott előadások kivételével.

Voltak még olyan neves professzorok, tanárok, akik inspirálták Önt?

Szegedi hallgatóként személyesen nem ismerhettük meg sem a budapesti, sem a debreceni földrajz professzorokat, de még az asszisztenciájukat sem. Egyszerűen alkalom sem volt arra, hogy ha nem is a tanszékeken, de legalább konferenciákon látásból megismerjük őket. Mi több, soha nem mutatták meg a Földrajzi Közleményeket, Értesítőt részben szakmai féltékenység okán, részben pedig egyesek attól féltek, hogy elolvassuk a róluk szóló bírálatokat. Mindezekkel igen csak provinciális jellegűvé tették a gazdasági és a településföldrajzot Szegeden.

Prinz nem szívlelte az új szemléletű magyar geomorfológia pesti „ászat”, Bulla Béla professzort, aki a kétkötetes, magas színvonalú tankönyvünket írta. Évtizeddel Szeged után döbbsentem rá arra, hogy mit köszönhet a magyar természeti földrajz (tájföldrajz, a periglaciális negyedkorszakbeli történéseket a helyükön kezelő) Bulla professzornak és az általa kinevelt új generációs csapatnak. Szilárd, Marosi, Somogyi, Ádám, Góczán pár évtized alatt végigkutatatták az ország túlnyomó részét. Egyikkel-másikkal baráti viszonyban voltam. Kutatási eredményeiket később beépítettem főiskolai természetföldrajzi előadásaimba is.

A sivatagkutatásban is jeleskedő, sok mindenben óriási tudású Kádár László professzorral még később ismerkedtem meg. Amikor Pécssett járt, helyi kísérőjeként megmutattam neki a Patacsi-patak ellenesésű hordalékkúpját, mint saját felfedezésemet (engedtesék meg, hogy most elhagyjam a görgetegségi és kinetikus energiára vonatkozó magyarázatomat), akkor a professzor úr azt mondta: „Fiam, maga téved, mert ott szálaban álló közet van”; nem vitatkozhattam (tanársegédként).

Melyek voltak életpályájának, illetve szakmai karrierjének legfontosabb állomásai?

Nem helyezkedhettem el rögtön felsőoktatási intézményben, ezért közgazdasági középiskolában, majd bányaiipari technikumban tanítottam nappali, dolgozó (délutáni) és levelező tagozaton felnőtteket is, akik közül néhány vezető tisztséget töltött be. Munkám során volt alkalmam megismerni a teljes mecseki szénbányavidéket. Rádöbbsentem, hogy a bányászati tevékenység igen erősen és nagy területen deformálta a természetes felszínt.

Pécsnek volt néhány jellegzetessége, amit már messziről föl lehetett ismerni: a székesegyház tornyai, a két óriási (60 m-nél magasabb) meddőhányó, a szénosztályozó paladombja és a gázgyár salakdombja. A meddőhányók öngyulladás következtében a belsejükben izzottak, rengeteg gázzal és porral szennyezve a levegőt. A Ruhr-vidéken nem volt olyan légszennyezettség, mint Pécssett. Egy gázrobbanás a salakhányó talpán megölt nyolc embert, ezért vízágyúkkal hűtötték, és megkezdődött a felszámolása. Az üzemvezető engedélyével felmentem a tanszék 8 mm-es felvevőjével, hogy filmre vegyem a víz nyomán keletkező szabályos teraszokat és akkumulációs formákat. Itt jóval méretesebb volt a „terepasztal”, mint a híres debreceni... A Mecsek tele volt az „érettség” különböző fokát mutató meddőhányókkal, az évszázados, erdővel fedett „szeniliseket” a katonai térképészek is sokszor természetes formának látták. Ezért a természetes környezetbe való belesimulásuk, formaviláguk, méretük stb. szerint osztályozva térképeztem e mesterséges képződményt, megjelölve, hogy milyen kémiai összetételű források kondicionálói.

A bányavidéken a meddőhányók hihetetlen érdekes dolgokról árulkodnak. Az István-akna meddőhányóján népes cigánycsalád élt. Velük beszélgetve gyorsan kiderült, hogy miért laknak ott: padlófűtésük volt. A meddőhányó tetején a 28 fok hőmérsékleten télen a hó elolvadt, itt készítettek egy kunyhót maguknak. Eszembe jutott, hogy kellene mikroklímát mérni, illetve felmerült a kérdés, hogy ahol a meddőhányó elzárja a völgyet (Nagybányaréti-völgy), az milyen hatással lehet a levegő lefolyására. Amikor már a főiskolán tanítottam és kivittem magammal pár diákot, akikkel sok mérési eredményt rögzítettünk, kiderült, hogy anticiklonális helyzetben a meddőhányó visszafogta a Mecsekről éjjel lefolyó hideg levegőt. Alatta 5–6, felette -1 – -3 fokokat mértünk. Ezért fagytak el a hányótól délre hetekkel később a virágok, mint az északi oldalon.

A szénbányák dokumentációs tárában kutatva megállapíthattam, hogy több mint 13 km² felszín süllyedt meg a kitermelés után, miközben változatos rokadási, illetve vetők menti töréses formák tömkelege keletkezett. Ahhoz, hogy értelmezni tudjam a vertikális mozgások formavilágát, meg kellett ismerkednem a régi és az új fejtési módszerek horizontális elterjedésével és a lefejtett telepek vastagságával, számával. De foglalkoztam a szénbányászat következtében megszűnő forrásokkal és a vízfolyáshálózat változásaival is. Szóval volt miről írni a Bányászati Lapokba és a Hidrológiai Közlönybe.

Antropogén morfológiai indíttatásom másik eredője a történelmi emberi tevékenység és a kőzet-fajták együttes szerepének, intenzitásának megállapítása a szelektív denudációban, a hordalékkúpok és a vízgyűjtők vizsgálatával. (Fúrásszelvények, régészeti leletek alapján a lerakódás vastagsága, planimetrálással a vízgyűjtőket alkotó kőzetek elterjedettsége, továbbá a növényzettel fedettség felmérése.) Erre gyermekkorom óta a felhőszakadások után járhatatlanná vált Széchenyi, Kórház, Ágoston tér több arasz vastagságú feltöltődésének képe inspirált. A 19. században készült képekkel összehasonlítva kiderült, hogy sokkal kisebb a déli oldalon a kőrakásfalú keskeny (szőlő stb.) terasz, azaz gyorsabb a lefolyás. A hagyományos lefolyásvizsgálatok a növényzettel, művelési ágakkal, lejtőszöggel, a kőzetek porózusságával számoltak képletalkotásuknál, de az ember felszíni mikroformákat létrehozó, a vízvizsszatartást javító vagy rosszabbító tevékenységével nem.

A pécsi városklíma-vizsgálati eredményeim tovább szélesítették az antropogén hatások vizsgálatának tematikáját, majd a különböző geoszféraakra vonatkozó kutatásaimat kiterjesztettem Baranyán kívül Tolna déli és Somogy keleti részére is, hogy minél több variánsban gondolkodhassak. (Mint például a két nagy folyó és számos patak állapotát befolyásoló mederrendezések, árvízvédelemmel kapcsolatos jelenségek bevonása.)

Az emberi tevékenység felszínre, vizekre és helyi klímákra gyakorolt hatására kiterjesztett kutatásaim eredményéből született meg a maximális pontszámmal megvédett kandidátusi disszertációm. Tehát nem környezetvédelmi témám volt, hanem valami furcsa szintézis, ami némely vonatkozásban közel állt a történelmi földrajzhoz. Természetesen az emberi egészségre érzékeny szemléletű környezetvédelem iránt azért nem voltam közömbös. Egy német rádióadónak nyilatkoztam 1989-ben a 6-os úttól délre fedetlenül működő urán zagyttározóról. Egyszer rendeztek egy konferenciát a PAB-on, amelynek középpontjában a helyi környezeti kérdések álltak. Felszólalásomban elmondtam, hogy itt senki nem beszél az uránbányászat hatásairól. A bizottság nagyhatalmú professzora erre azt mondta, ilyen környezeti hatások nem léteztek, maximum az én fantáziámban. Kikértem magamnak mindazok nevében, akik elhunytak, hiszen akiket én tanítottam a bányaipariban a délutáni felnőtt kurzuson, azokat név szerint meg tudtam volna nevezni. (Nem térnék ki annak a fiatal sugárbeteg tanítványomnak a sorsára, akit még a moszkvai speciális klinikán sem tudtak megmenteni.)

Hogyan került a társadalomföldrajz érdeklődésének középpontjába?

Álláslehetőség kínálkozott az MTA Dunántúli Tudományos Intézetében azzal a feltétellel, hogy befejezhetem a még folyamatban levő kutatásaimat, de közben a régió gazdaságföldrajzával kell foglalkoznom. Nem örültem a feltételnek, nyeltem egyet és igyekeztem megfelelni.

Úgy gondoltam, hogy természetesen teljesítem az intézeti kollektív munkákban reám kiosztott feladatot, de az engem igazán érdeklő témákat úgy kell kidolgoznom, hogy egy személyben kell megvalósítanom az interdiszciplinaritást. E *modus vivendi* ugyan sokféle ismeretet igényel, nagyon izzadtságos és időigényes, de hatékonyabb lehet, kompaktabb terméket eredményezhet. Mi kell hozzá? Művelődés, tájékozódás, hogy ott legyen a szemé az embernek mindenben, lényeglátás és töménytelen információ, információ, információ!

Szabad kezet kaptam, így kiválaszthattam azokat a gazdaság- és társadalomföldrajzi témákat, melyek iránt affinitást éreztem. Az egyik témám a Dél-Dunántúl építőanyag-ipara allokációs és

ellátási/szállítási viszonyainak vizsgálata lett. Először az iparág történelmi földrajzi sajátosságaival igyekeztem megismerkedni, majd a kő, kavics és agyag készletekkel. Az Országos Földtani Intézet dokumentációs tárában és a Pécsi Bányakapitányságon hetek alatt kigyűjtött adatok, a Komlói Mélyfúró Vállalat fúrás mintajegyzőkönyveiből táplálkozó információk alapján készítettem egy provizórikus kataszterterképét. Ezt követte a részletes terepbejárás, a működő bányák vezetőivel való konzultációk és az öreg kőbányászok, téglavető emberek felkeresése, akik eredményesen finomították ismereteimet. Véglegesíthettem a kőkataszteri térképemet. Kiderült, hogy az akadémiai alapkutatásnak minősülő munkám felkeltette a komlói központú Dél-dunántúli Kőbánya Vállalat főmérnökének érdeklődését. Távlati tervezésükhöz használhatták, így megvásárolták tőlem a szempontjaik szerint strukturált tanulmányt.

Az előzőekkel időben részben átfedve vizsgáltam az építőanyagok szállítási hálózatát az üzemektől gyűjtött adatok alapján. Az optimális szállítási körzetek megállapítása a tervezéskor egyik lényeges célja volt, hogy minél inkább lerövidüljenek a szállítási távolságok. Iparági vonzaskörzet-vizsgálataim ezt a merev célt szolgálták.

Egyéni témaként kezdtem foglalkozni a mohácsi szénkikötő körül kialakult kapitalizmusbeli gazdasági tömörülés regionális szerepkörével. Erős tematikai diverzifikációval ebből született meg a Mohács földrajza városmonográfia a városi tanácselnök megrendelésére és előszavával (Erdősi & Lehmann, 1974). A Duna után a drávai hajózás 1944 előtti (ma már hihetetlen nagy) szerepével is foglalkoztam, Barcs hatalmas logisztikai központtá fejlődésével. A főiskolai oktatáshoz kénytelen voltam a belvízi és a tengeri közlekedés földrajzáról nyomtatott jegyzetet készíteni.

Mivel mi az 1920–1940-es években épült negyedben laktunk, és mivel a Pécsről szóló könyvek általában a 19. sz. derekáig tartó idővel foglalkoztak, könyvet írtam városunk térbeli fejlődésének mozgatórugóiról és szerkezetének alakulásáról az 1944-ig tartó kapitalista korszakban (Erdősi, 1968). Ezt a könyvet azóta több tanulmányíró alapmunkaként használta.

A magyar gazdaságpolitika a Kádár-rendszerben némelykor megalapozatlanul követte a nyugat-európai megoldási módokat bizonyos problémák esetében. Lehet, hogy hihetetlen, amit mondok, de már az 1930-as években szóba került közgazdászok részéről, hogy a nagyon gazdaságtalanul működő vasúti mellékvonalakat meg kellene szüntetni. Azonban akkor a hadügy a stratégiai szerepükre, a gazdasági élet vezető vidéki szereplőire pedig a szállítások más módon való megoldhatatlanságára hivatkozva kivitelezhetetlennek nyilvánították.

Nagy-Britanniában, Németországban, egyáltalán a fejlett nyugati országokban az 1940/1950-es évektől a viharos gyorsaságú motorizáció következtében a vicinális szállítások sokaságát számolták fel, mert a forgalmuk kritikusan kevés lett. A „puha” diktatúrákban (Lengyelországban, Magyarországon, Jugoszláviában) ugyancsak sor került az 1950-es évek végétől a mellékvonalak többségnek megszüntetésére. (A kemény diktatúrákban, a Szovjetunióban, Romániában erről szó sem lehetett.) Nálunk persze a gépkocsi-ellátottság sokkal gyengébb volt, mint a fejlett országokban, ezért a „másolás” gazdasági következményei súlyosak voltak. Ezért a Pollack Mihály Műszaki Főiskola szociológusait is bevonva (vidéki interjúk készítésére kértem fel őket) módszeresen feltártuk először a Dél-Dunántúlon, majd az egész ország területére kiterjedően a vasútbezárások szerteágazó káros következményeit, beleértve a népesség elvándorlásának felgyorsulását is. Kutatási eredményeinket

a Pollack Tudományos Közleményein kívül a Földrajztudományi Kutatóintézet lapjában és országos folyóiratban is közzétettük. Hivatalos körökben valótlanságokkal vádoltak bennünket, állítva, hogy a tervhivatal és a MÁV kutatóintézetének prognózisa a mérvadó. Mi azonban nem előzetes feltételezéseket, hanem a tapasztalatokat rögzítettük. (Publikációnkhoz több illusztris személy, még a természeti földrajzos Marosi Sándor és Somogyi Sándor is gratulált.)

A rendszerváltás után tömegével behozott nyugati személy- és teherautókkal gyökeresen más helyzet jött létre – a mellékvonalakon nagyon kevesen utaztak, a teheráru-szállítás is vészes mértékben elapadt. Eljött az ideje forgalmuk leállításának. Ezért a szakminisztériumi előzetes elképzelések tervezetét kiadták a megyei önkormányzatok illetékeseinek, és létrehoztak egy regionális véleményező testületet. Ennek élére a pártpolitikától és az igazgatási apparátusoktól független szakértőt kerestek.

Így nevezett ki Honig Péter miniszteri biztosnak (díjazás nélkül, csak a közlekedési költségeimet fizették.) Ebben a gyökeresen más helyzetben magam is úgy láttam, hogy sajnos eljött az ideje a megszüntetéseknek; nem lehet iszonyú mennyiségű költségvetési pénzből fedezni a súlyos ráfizetést. Az eszem ugyan az előbbi diktálta, de a szívem még ezt nem tudta követni, ezért a testületi szavazáskor a pécs–pécsváradi szakasz kivételével a „tartózkodom” változatot használtam. A mindössze 2009 nyarától kezdődő tisztségemről 2010 márciusában lemondtam. (Hozama: sokféle szakágazati és emberi tapasztalat, illetve az, hogy nem szabad még józan fejjel és jó szándékkal sem az ilyenféle kihívás elé állni.) Ez a „hivatali” intermezzo sem akadályozott abban, hogy a közgazdasági karon közlekedéstant oktassak kötelező tárgyként a regionális képzés keretében, majd a PhD-hallgatóknak, és hogy konzulense legyek doktoranduszoknak (később a Pallas Athéné Geopolitikai Alapítvány által támogatott ösztöndíjasoknak a földrajzon is egészen 2021-ig).

Ami új szakaszt hozott a tudományos pályámon, az a telematika volt. Az NSZK-ban az 1980-as évektől eltöltött többszöri ösztöndíjas idő alatt meglepődve tapasztaltam az ottani kutatóintézetekben, hogy már minden kolléga számítógépen dolgozik, holott mi itthon még nem is használtuk. Megragadta a figyelmemet a telematika terület- és településfejlődésben részben már tapasztalt, részben vizionált hatásairól szóló számos (német, japán, amerikai szerzőktől származó) tanulmány. Valóban képes a telematika átrajzolni a városokat? Ebben erősen kételkedtem. Elkezdtem olvasni, és egyik ámulatban a másikba estem. Iparvárosok információvárosokká átépítve, mindez az 1980-as években. Ami ott Németországban elérhető volt, azt hazahoztam, és egy év alatt megírtam a „Telematika” című kéziratot.

Amikor bejött a telefax és egyéb szolgáltatások, az analóg mobiltelefon és az elektronikus adatátvitel, ezekkel a posta már nem tudott mit kezdeni, ezért akkor MATÁV néven megalakult a távközlési vállalat. E cég saját kiadója vette gondozásba és jelentette meg könyv alakban az új kéziratomat (Erdősi, 1992). Lektoromtól, egy nemzetközi hírű átvitel szakértő mérnöktől sokat tanultam. Új ismereteimre alapozva, később már az interneten elérhető információkból felhívtam a figyelmet arra szaklapokban, hogy az óceánokba telepített fénykábelhálózathoz való hozzáférés hogyan differenciálta a komplex távközlési ellátottságot Afrikában és Ázsiában (parti kontra belső országok). Tanulmányaim jelentek meg a mobiltelefon térbeli elterjedéséről, a közreható számos tényezőről, Kína távközlésének idő- és térbeli fejlődéséről stb. Hazai távközlési/infokommunikációs konferenciákra hívtak előadónak.

Volt egy betéti társaságom, így szakértő vállalkozóként is készítettem célirányos tanulmányokat nagy, állami vállalatok (MATÁV, MALEV, MÁV, VOLÁN stb.), valamint repülőtér-fejlesztő és híd-építő magáncégek részére – melyek többségét a megrendelő könyv alakban is megjelentette (lásd az interneten elérhető publikációs jegyzékemet).

Az 1990-es évek második felében a MALEV megbízott a kétkötetes „A légi közlekedés általános és regionális földrajza, légiközlekedés-politika” című könyv megírásával, amiből a Széchenyi István Egyetem hallgatói is képet alkothattak arról, hogyan működik a világ légiközlekedése.

Amikor a közgazdasági karon regionális közlekedéstant oktattam, megjelent az „Európa közlekedése és a regionális fejlődés” (két kiadásban), továbbá „Magyarország közlekedési és távközlési földrajza” című könyvem, melyeknek egyes fejezetei tananyagot képeztek. A MÁV megrendelésére készült „A Visegrádi országok vasúti közlekedése” című könyv, melyben kimutattam a vasúthálózat fejlődésének közös/hasonló, valamint egyedi jellemzőit. A Publikon gondozásában megjelent „Afrika közlekedése”, „A közeledő Táv-Kelet”, majd a „Törökország közlekedése”, illetve „A Közel-Kelet közlekedése” könyveimmel az volt a célom, hogy magyar nyelven is megismerhetők legyenek egyes kontinensek, makrorégiók közlekedési viszonyai korunkban. Ugyanez volt a célom „A globalizálódott tengerhajózás és a világkereskedelem” szoros kapcsolatáról szóló kötetemmel is (Erdösi, 1998, 2004, 2005, 2010, 2011, 2013, 2015, 2017, 2021). Könyveimet és számos cikkemet nem csupán felsőoktatási célokra terveztem, hanem az egyes ágazatokbeli szakemberek és az érdeklődő nagyközönség számára is.

Hát valahogy így jutottam el a lokalitástól a megyei/regionális, az országos szintek vizsgálatain át a globálisig („az Értől az Óceánig”).

Milyen különbségeket lát a nemzetközi és a magyar geográfia között?

Még mielőtt a kérdésre válaszolnék, szeretném megjegyezni, hogy ma a földrajz a tudomány állományában a „futottak még” kategóriába tartozik. (A Nobel-díj erősen szelektív, csak a „hard” természettudományok művelői és világhírű írók lehetnek a várományosai.) Még a történelem is sokkal jobb pozícióban van (létszámban, felsőoktatási és kutatóhálózati apparátusában, szakpolitikai reprezentációban). A gyakorlati életben geológiára, talajmechanikára van szükség (és csak kivételesen geomorfológiára), továbbá területi gazdaságtanra, szociológiára a gazdaság- és társadalomföldrajz helyett stb.

Úgy látom, hogy a korai földrajzkutatásokban három fő kategória különböztethető meg:

- A külföldi divatos irányzatokkal kritika nélkül azonosulók, akik kétségtelenül pikáns és egyben elegáns szellemi tértermékekkel kínálják a hazai fogyasztókat, akik azokra tágra nyílt szemekkel rácsodálkozhatnak, de akár fanyalognak is. (Eklatáns példája a néhány évvel ezelőtt hazai orgánumban a térről szóló vita, amelyhez csak páran szoltunk hozzá, annyira elvont témájú és „belterjes” volt.)
- Több befogadásra számíthatnak azok, akik életközeli, külföldi irányzatok, iskolák produktumait megismerve, azok szellemében értékes és meggyőző hazai kutatásokat folytatnak, melyek összegezésénél nem marad el a visszacsatolás sem (akár a külföldi koncepció átfogó vagy részleges bírálatát is tartalmazva).

- A legnépesebb csoportot azok alkotják, akik hazánk és a Kárpát-medence földrajzát kutatják, és bár a bevezetőben kitérnek szűkebb szakmájuk külföldi iskoláinak prominens szereplőire is, e gesztusuk csupán epitheton ornansnak tűnik.

Itt mutatkozik meg igazán, hogy a földrajz a mi viszonyaink között mennyire nemzeti tudomány. Nem véletlen, hogy a földrajztanárok és a nagyközönség részéről a történelmi-földrajzi és az ugyancsak sok információt tartalmazó táj- és városföldrajzi monográfiák iránt a legnagyobb az érdeklődés. De térjünk vissza az eredeti kérdésre! Ha azt a teljesítményre vonatkozóan tesszük fel, rájövünk, hogy nincs olyan módszer, amellyel akár csak közelítően is pontos választ lehetne adni. A mennyiségi komparációnak nincs értelme, mert nincs mihez mérni a hazánkban és külföldön magyar szerzőktől jegyzett publikációk által reprezentált teljesítményt.

Ha a tematikai szerkezeteket akarjuk összehasonlítani, az sem könnyű feladat. Kevés az olyan geográfus, aki akár csak évente egyszer átlapozná a hazai földrajzi folyóiratok tartalomjegyzékét, hogy legalább felszínes áttekintése legyen arról, milyen témák szerepelnek. Az örökké időhiányban szenvedő kollégák örülnek, ha legalább a saját témájukkal kapcsolatos bel- és külföldi forrásmunkákat megismerhetik. Sajnos a kollégák ritkán olvassák egymás eredményeit. A megélhetés és az előrejutásra törekvés sokszor megelőzi a tudományos eszmecserét. Marad tehát az intuíció, amire alapozva viszont óriásit lehet tévedni. Ezért inkább csak az általam jobban ismert irányzatra, részdiszciplínára szorítkozom. Úgy látom, hogy az adottságokat figyelembe véve, nincs lényeges különbség. Természetes, hogy a hazai lépték nem teszi lehetővé közlekedésföldrajzi folyóirat fenntartását.

Az Amerikában megjelenő *Transportation Geography* szerzői viszont túlnyomóan közlekedésgazdászok, közlekedésszociológusok, akik óriási felsőbb matematikai (számítógépeken futtatott) számításokra alapozzák lakonikusan (matematikai modellekbe sűrítve) a mondanivalójukat. Nyilvánvaló, hogy csak féligazságnak fogadható el az a vélemény, hogy egy tudomány rangját az adja meg, mennyi benne a matematika. Azonban azt is látni kell, hogy digitalizálódó világunkban már anakronizmusnak tűnik, ha a gazdasági/társadalmi jelenségek elemzése megreked a százalékok és számtani átlagok számításánál. Pedig a jól megválasztott matematikai módszerekkel lényegesen mélyebb összefüggések megismerésére van lehetőség a természet- és más földrajzi tudományágakban is. (Még az egykor földrajz–matematika szakon végző kollégák is ritkán használják a másik diplomájukat.) Mindamelllett nem kell túlértékelni a külföldit. Többször megtapasztaltam, hogy a hangzatos cím mögött nem található érdemi mondanivaló, illetve hogy képtelen (elírt, rosszul számított) adatok láthatók neves kiadók termékeiben.

Mit tart a magyar geográfia legnagyobb erényének és kihívásának?

A 20. századi magyar geográfia szemléletében számomra túlnyomóan a német természet- és emberföldrajz „kihelyezett tagozatának” tűnik – pozitív és negatív oldala szerint egyaránt. Erénynek azt tartom, hogy rövid ideig tartó voluntarista intermezzótól eltekintve, nem sikerült szovjetizálni, hanem európai maradt. A Bulla Béla-iskola nagyon tehetséges budapesti csapata az FKI-ben hatalmas tudományos értéket hagyott az utókorra. Az FKI képes volt a vidéki egyetemek geomorfológusait inspirálni, némelykor bevonni különféle munkákba. Azóta már kétszeres generációváltás történt. Az

új irányzatok közül kiemelkedett a környezeti tematika komplex vizsgálata különböző aspektusokból (a debreceni, a pécsi és más kutatóhelyeken).

A gazdaság- és társadalomföldrajzon belül a hazai településhálózat, település(város)kutatás, népszélföldrajz, vonzaskörzet és történelmi-földrajzi témaköréből a szerzők hatalmas irodalommal gazdagították tudományunkat. A korábbiakhoz képest kisebb az érdeklődés az alágazati ipar- és mezőgazdasági földrajz iránt, pedig izgalmas, elemzésre váró folyamatok mentek végbe – területi átrendeződésekkel.

Megsüvegeendő eredménynek tartom Magyarország (legújabb) Nemzeti Atlaszának elkészítését, amely belesimul a nemzeti indíttatású munkák kiszélesedő vonulatába.

Egyelőre bátortalannak tűnik a Kárpát-medencén túli nemzetközi tér kutatása. Nagy Balázs és csapata eminens kivétel. Egyfelől a kegyetlen természeti viszonyokkal dacoló, globális jelentőségűnek ígérkező észlelőmunka, másfelől az olvasmányos, nagy vizuális értékű népszerű Földgömb szerkesztése oldaláról nézve is. Ha van pénz öncélú himalájai csúcshódítások szponzorálására, kellene, hogy legyen olyan tudományos expedíciók finanszírozására is, amelyek egyes nagyrégiók, vagy éppen a globus szintjén jelentkező problémák kezeléséhez szolgálhatnak információval, megoldási javaslatokkal.

A világgazdasági folyamatok kutatása terén kívánatos lenne a téma iránt affinitást érző geográfusok és a Világgazdasági Intézet más szakmabeli kutatói közötti kooperáció, amelyben szerintem helyet kellene, hogy kapjanak térképészek is, akik akár az éves változásokat megfelelő technikával vizuálisan vonzó módon (és akár piacképessé is téve) jelenítenék meg a kiadványokban.

Hogy mi a legnagyobb kihívás ma szakmánk szempontjából? Szerintem

- az iskolai földrajzoktatás térvesztése (ezért aztán sok értelmiségi azzal büszkélkedik, hogy neki fogalma sincs arról, hogy hol van x ország fővárosa, mert ha kell, megnézi a neten/okostelefonon);
- a másik, hogy alig kerül sor a földrajz lebilincselő, jó face-to-face előadásokkal való népszerűsítésére. Pedig lenne rá igény, miután a tv-ben már alig nézhetők színvonalas, az összefüggéseket ismertető előadások, filmek. (Még a National Geographic műsorát is uralja a gagyi és a felszínesség.)

Elismerésre méltó viszont a magyar geográfushallgatók sikere a nemzetközi versenyeken.

Mit ajánlana a fiatal geográfus nemzedékek figyelmébe?

Kézbe véve hazai lapokat érdekesnek, biztatónak látom az új generáció tevékenységét. Örömmel tapasztalom, hogy a fiatalok érzékenyek a korunkban felmerülő problémák iránt és azokra újszerű válaszokat igyekeznek adni. Az viszont fontos, hogy a józanságukat ne veszítsék el, ne kövessenek jól hangzó tengerentúli „divatirányzatokat”, melyek a mi viszonyaink között életszerűtlenek. Fel-tétlenül vegyék fel a kapcsolatot a témájuk iránt feltehetően érdeklődést mutató nagyvállalatokkal, törekedjenek kutatási eredményeik gyakorlati felhasználására. (Egy projekt szponzorálására kevesen hajlandók, viszont a kimerült és megfelelő szerkezetben és nyelvezettel megfogalmazott „termék” honorálására igen.) Önbecsülést erősít az a tudat, ha nemcsak az egyetemi, kutatóhelyi státusz betöl-

téséhez, előmenetelhez szükséges követelményeknek tud eleget tenni a fiatal, hanem szakértőként is értékesítheti tudását, amikor már őt keresik meg kérdésekkel, megbízásokkal.

Járatosnak kell lenni a rokontudományokban a szükséges mértékben ahhoz, hogy szervesen összeépült kutatási eredményeket produkáljanak. Szét kell nézni a „tudáspiacon”. Ma már ezerféle kurzust hirdetnek nagy tapasztalattal rendelkező előadókkal különböző cégek. Ha találnak olyan tematikát, amely értékes kiegészítő ismereteket ígér a sokféle szofisztikált közül, az egyetemi oktató is vegye a fáradságot a továbbtanulásra.

A világ körülöttünk gyorsan változik. Azokból a dolgokból, amelyek adott időben az ember fejében élnek, már sokszor semmi sem igaz. Hogyan működik a természet, a társadalom? Biztos, hogy ma is így van? Ez az állandó kételkedés kell, hogy munkálkodjon bennünk.

Korunk első számú globális problémájának a klímaváltozást tartom, amelyből levezethető a jövő ezernyi gondja. Aki életigénylő, annak úgy kell élnie, hogy ennek tudatában legyen és ez a szemlélet vezérelje kutatómunkájában. A másik nagy kihívásnak a sinoglobalizáció ígérkezik. Örülnék, ha az általam megkezdett vonatkozó kutatásokat a fiatal kollégák folytatnák.

Nem értem azokat, akik matematika–földrajz szakon diplomáztak, mégsem vették elő matek ismereteiket a nagyon összetett problémák egzakt megoldásához. Pedig igencsak szükséges lenne egyre több tényezős folyamatok átláthatósága érdekében (a digitális apparátusra is alapozva) jól érthető matematikai modellekbe leképezni a földrajzi kutatási eredményeket. Nyelvtudásukra és digitális ismereteikre alapozva mielőbb vegyék fel a kapcsolatot külföldi kollégákkal, tegyenek javaslatot jól átgondolt két- vagy többoldalú kutatásokra. (Pl. a visegrádi országok vagy Nyugat-, Kelet-Balkán léptékben, de bármilyen más viszonylatban is, felgyorsítva a tudományos előmenetelt.)

Az oikumenéjét és a tudományos oeuvre-jét az embernek magának kell kialakítania. Éreznie kell, hogy meddig tartanak a határai, mi az optimális, nagyon át kell gondolni a képességeinket. Nem lehet eltekinteni a személyi függésektől. Ma is előfordulhatnak olyan professzorok, akik túlzottan hatni akarnak a beosztottakra, hogy na, akkor öregem neked ezt kell csinálni. Ha az ember nincs abban a pozícióban, hogy vitatkozzon vele és veszélyeztesse az állását, akkor azt mondja: rendben, megcsinálom és mellette szépen a saját érdeklődését helyezi előtérbe. Amikor már fel tud mutatni „valami ütős eredményt”, akkor mondhatja „szabad legyen bemutatni professzor úr, hogy mit alkottam”. A tartós és ülő szellemi munka mellett az egészség megóvása érdekében pedig feltétlenül rendszeresen mozogjatok, sportoljatok!

KÖVETKEZTETÉSEK

Erdősi Ferenc professzor gyermekkorát a lakókörnyezetében élők társadalmi heterogenitása, a szüleitől kapott pozitív, tudáscentrikus attitűd, illetve a háború okozta impressziók egyaránt meghatározták. Kezdettől fogva kedvelte a földrajzot, amelyet remek tanárok tanítottak. A sikerek, a kiváló térérzékelés és térszemlélet magával hozta a világ mikro- és makrokörnyezeti szintű vizsgálatának igényét. Professzorai, kiváltképpen Prinz Gyula, kiváló szintetizáló képességgel mutattak utat, a természet- és tájföldrajzi bonyolult ismeretekben való eligazodáshoz. Erdősi professzornak a korai antropogén

geomorfológiai, mikroklimatológiai, illetve az emberi környezetváltozással kapcsolatos vizsgálatai nívumnak számítotak. A gazdaságföldrajz felé az MTA Dunántúli Tudományos Intézetének munkatársaként fordult, kezdetben az építőanyag- és söripar szállításának optimalizálásával, valamint vonzaskörzet-vizsgálatokkal foglalkozott. Ami új szakaszt hozott az életében, a tudományos pályáján, az a telematika települési hatásainak vizsgálata volt. Erdősi professzor minden tekintetben elkötelezetten hisz a kutatói önállóságban. Bíz az új nemzedék ambíciójában, szakértelmében, alázatában, és a multidiszciplináris megközelítésben látja a jövőt. Elsősorban azokban a kutatási eredményekben, nagyobb ívű vizsgálatokban, amelyek a világtrendbe illeszthetők, a piacon is jól értékesíthetők, ezáltal nagyobb érdeklődésre tarthatnak számot. Erdősi Ferenc, aki számos hazai és nemzetközi tudományos szervezet megbecsült tagja, kutatási területe széleskörű (kiterjedt a természet- és gazdaságföldrajzra egyaránt), könyvei, cikkei a további kutatások alapműveivé váltak. Fantasztikus értékű, a magyar geográfia számos ágába integrálódott és azokat gazdagított életműve sokak számára adhat útmutatást.

IRODALOMJEGYZÉK

- Baranyai, G., & Lampért, K. (2007). Riport Enyedi Györggyel. *Modern Geográfia*, 2(2), 1–24.
- Bugya, T., & Ritz, I. (2006). Beszélgetés Jakucs Lászlóval. *Modern Geográfia*, 1(1), 1–35.
- Bugya, T., & Ritz, I. (2007). Beszélgetés Pécsi Mártonnal 2001 februárjában, otthonában, Törtelen. *Modern Geográfia*, 2(1), 1–22.
- Erdősi, F. (1968). *A pécsi városszerkezet fejlődése és a városrészek funkcióinak alakulása a kapitalizmus korában*. Pécs: Magyar Tudományos Akadémia Dunántúli Tudományos Intézet.
- Erdősi F., & Lehmann, A. (1974). *Mohács földrajza*. Mohács Városi Tanács V.B. Művelődési Osztálya.
- Erdősi, F. (1992). *Telematika*. Budapest: Távközlési Könyvkiadó, 216 p.
- Erdősi, F. (1998). *A légi közlekedés általános és regionális földrajza, légiközlekedés-politika I-II*. Malév Kiadó.
- Erdősi, F. (2004). *Európa közlekedése és a regionális fejlődés*. Ludovika Egyetemi Kiadó Nonprofit. Kft.
- Erdősi, F. (2005). *Magyarország közlekedési és távközlési földrajza*. Ludovika Egyetemi Kiadó Nonprofit. Kft.
- Erdősi, F. (2010). *A Visegrádi országok vasúti közlekedése*. MÁV ZRt.
- Erdősi, F. (2011). *Afrika közlekedése*. IDRResearch Kutatási és Képzési Kft., Publikon Kiadó.
- Erdősi, F. (2013). *A közeledő Távol-Kelet. A transzeurázsiai közlekedési kapcsolatok jelene és jövője*. Publikon Kiadó.
- Erdősi, F. (2015). *Törökország közlekedése*. Magyar Tudományos Akadémia Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont Regionális Kutatások Intézete.
- Erdősi, F. (2017). *A Közel-Kelet közlekedése*. Publikon Kiadó.
- Erdősi, F. (2020). *A világtörténelem legnagyobb nemzetközi közlekedésfejlesztési projektje = The Largest International Transport Development Project in the World History. Közlekedéstudományi Szemle*, 70(5), 4–19.

- Erdősi, F. (szerk.) (2021). *A globalizálódott tengerhajózás és a világkereskedelem*. Közgazdaság- és Regionális Tudományi Kutatóközpont Regionális Kutatások Intézete, Lampért, K., & Radvánszky, B. (2007a). Beszélgetés Marosi Sándorral 2006 februárjában, a Földrajz-tudományi Kutatóintézetben, Budapesten. *Modern Geográfia*, 2(2), 1–27.
- Lampért, K., & Radvánszky, B. (2007b). Beszélgetés Somogyi Sándorral 2006 februárjában, a Földrajz-tudományi Kutatóintézetben, Budapesten. *Modern Geográfia*, 2(1), 1–20.
- Szebényi, A. & Szabó, A. (2008). Interjú dr. Kőszegfalvi György Professzor Úrral. *Modern Geográfia*, 3(2), 1–13.

*Ez a mű a Creative Commons Nevezd meg! – Ne add el! – Ne változtasd! 4.0 nemzetközi licen-
ce-feltételeinek megfelelően felhasználható. (CC BY-NC-ND 4.0)*

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

*This open access article may be used under the international license terms of Creative Commons
Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 (CC BY-NC-ND 4.0)*

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

