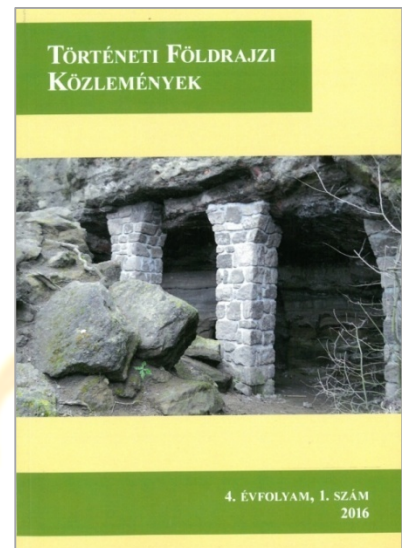


A politikai képletektől a XIX. századi vonatkozásig

Történeti Földrajzi Közlemények.

4. évfolyam, 1. szám, Nyíregyháza, 2016., 188.

http://zeus.nyf.hu/~foldrajz/torteneti_foldrajzi_kozlemenyek5.pdf



Gazdag és változatos tartalommal látott napvilágot a Nyíregyházi Egyetem Turizmus és Földrajztudományi Intézete és az MTA Társadalomföldrajzi Tudományos Bizottsága Történeti Földrajzi Albizottsága által kiadott *Történeti Földrajzi Közlemények* idei első száma. A megjelent tanulmányok – ahogy a könyvbemutató címe is tükrözi – a geográfia rész tudományának nagyon széles spektrumát érintik. A továbbiakban – a teljesség igénye nélkül – néhány szót a megjelent cikkekről.

Az első tanulmány NAGY Miklós Mihály tollából származik, *Politikai képletek a történelmi földrajzban (A politikai földrajz és a történeti földrajz kapcsolatáról)* címet viseli. A szerző bemutatja a semmiből kinövő, FRISNYÁK Sándor neve fémjelezte történeti földrajzi kutatások rövid és sikeres történetét, majd a hazai átfogó elméleti jellegű társadalomföldrajzi monográfiák, egy nagy földrajzi szaklexikon és nem utolsósorban a múlt politikai földrajzi állapotaira vonatkozó művek hiányát fájlatja. A tanulmány második felében a szerző a politikai földrajz és a történeti földrajz, a geográfia e két politikai terekben gondolkodó interdiszciplináris tudományterület kapcsolatával foglalkozó elméleti kérdések tisztázására tesz kísérletet, majd levonja a következtetést: „történeti földrajzunknak nagymértékben nyitnia kell a politikai földrajz felé. S el kellene kezdeni megírni... a magyar nemzet köztörténetének geográfiai hátterét.”

RÁCZ Lajos a kis jégkorszakról szóló tanulmánya egy érdekes, kerek, jól megírt összefoglaló opus. A jelenlegi klímaváltozás körülményei közt aktualitásához nem fér kétség. Ugyanakkor kimondatlanul is a mainstream által nem éppen szalonképesnek tartott klímaszkeptikusok véleményét vélem soraiban alátámasztani, amikor kijelenti, hogy a kis jégkorszak legjelentősebb tulajdonsága az erős időjárás-változékonyság és a szélsőséges állandósulása volt, illetve amikor a jelenség lehetséges okait vázolja. A kis jégkorszak éves átlaghőmérsékletei 0,6-0,8 °C-os értékkel voltak alacsonyabbak a klímaoptimum éveinek átlagánál. E periódus hideg telei a XIX. század derekáig tartottak, míg a gleccserek jégnyelvei csak a XX. század elején érték el a kis jégkorszak előtti méretüket.

Bolhád, Erdőhát, Barkóság. Tájnevek északon című tanulmányában PALÁDI-KOVÁCS Attila a három földrajzi tulajdonnév kapcsán az etimológia és a toponímia területére kalauzolja az olvasót, VIGA Gyula tájtörténeti írással (*Dél-Zemplén népének táji kapcsolataihoz és forgalmához*) jelentkezik, míg KORMÁNY Gyula az ország második legnagyobb futóhomokterületén, a Nyírségben épített csatornarendszer 1790-es években kezdődő történetét mutatja be.

KÓKAI Sándor intézetigazgató két írással szerepel a kötetben. A *dohánykertészek szerepe a Marosszög 18-19. századi társadalmi-gazdasági változásaiban* című tanulmányában a dohány gazdaságtörténeti jelentőségét, a régió településtörténetére kifejtett hatását, a terület – főleg Szeged környékéről történő – újranepezésben játszott szerepét taglalja. Rámutat, hogy jelen tanulmánya „hiánypótló a tekintetben, hogy az elmúlt évtizedekben megjelent az egykori Szeged jobbágyközségeinek (Tápé, Kistelek) monográfiája, miközben – Szőreg, Deszk és Kiszombor monográfiáinak kivételével – érdemtelenül háttérbe szorult Szeged bánági/marosszögi érdekeltségeinek kutatása”. A Marosszögben termesztett dohány igazi sikere az amerikai függetlenségi háború, a nagy francia forradalom és a napóleoni háborúk következtében jelentkező áruhiány időszakában érte el maximumát. A kötet második Kókai-írása a Frisnyák Sándor által 2014-ben az MTA Társadalomföldrajzi Tudományos Bizottság ülésén kezdeményezett Történeti Földrajzi Albizottságának alakulásáról számol be. Az albizottság elnöki feladataival Kókai Sándort, a titkári pozíciójával CSÜLLÖG Gábort bízta meg az alakuló ülés. Az albizottság célja „a Kárpát-medencetörténelmi földrajzával foglalkozó kutatók támogatása, egyrészt szakmai konferenciák és tudományos szimpóziumok szervezésével, másrészt publikálási lehetőségekkel”.

Erős történettudományi jellegű tanulmánnyal jelentkezett a GULYÁS László – Csüllög Gábor szerzőpáros. Írásuk címe: *Koszovó története az első Balkán-háborútól a második világháború végéig 1912-1945*. Az első Balkán-háború során a félsziget függetlenné vált nemzetállamai felszabadították és uralmuk alá hajtották a Török Birodalom európai területeinek megmaradt részét. Az 1913 májusáig tartó konfliktus végül a független albán állam születésével és a nagyhatalmak döntőbíráskodásával zárult, így az elégedetlen szövetségesek hamarosan egymás ellen fordultak. A szerb nép bölcsőjének tartott Koszovó a török igtól történő felszabadulás után Szerbia részévé vált annak ellenére, hogy lakosságának töredéke volt csak szláv anyanyelvű. Az első világháború után nyertes szerb elit három módon igyekezett integrálni a nem szláv lakosságú területeket, így Koszovót is. Ezeket az igen gyakori közigazgatási rendezések, a kisebbségi jogok folyamatos nyirbálása és a gazdasági élet kibontakozásának fékezése jelentette. A szerzők e három aspektus szemszögéből elemzik a tartomány történetét.

SUBA János jogi jegyzőkönyvek tartalmát mutatja be jogtörténeti munkájában (*Mindennapi élet jogi szabályozása a trianoni magyar-osztrák határ mentén*), míg a BALOGH András – URFI Károly szerzőpáros a működő szocializmus időszakába kalauzol vissza a *Lakótelepi migráció az 1970-es évek Szombathelyén* című tanulmányban.

Az ókori városok környezetéről, annak szennyezéséről és védéséről szól GÁL András és MAKRA László tanulmánya, mely a *Jeruzsálem és Róma: szent városok környezetszennyezése az ókorban* címet kapta.

SZULOVSKY János Dóka Klára (1944–2012) Pauler Gyula- és Széchényi Ferenc-díjas történész-levéltáros több mint 400 tanulmánya közül a történeti földrajzi jellegűeket mutatja be (*Dóka Klára munkásságának történeti földrajzi vonatkozásai*).

Vasúttörténeti tematikájú tanulmányában (*Utazás vonattal. A személyforgalom jellemzői a 19. század végén*) FRISNYÁK Zsuzsa a gőzparipa megjelenésének modernizációs, társadalmi és szokásrendi jellegű hatásait ábrázolja. Tömeges vasúthasználatról csak 1889-től beszélhetünk, és a századfordulóra két eltérő jellegű kistérségben – Brassó megye felvidéki és Pest-Pilis-Solt-Kiskun megye váci felső – érte el a maximális népességmozgató hatását. Az előbbi esetben egy 40 km-es övezetet érintett, míg a második kistérségben a főváros erős vonzása éreztette hatását. Ami a legnagyobb személyforgalmat illeti Budapest kimagasló helyét a képzeletbeli dobogón Pozsony és Temesvár követte.

FRISNYÁK Sándor Moholi Károlyról értekezik, annak születésének centenáriuma kapcsán. Meleg hangvétellű írásában feleleveníti Szegeden töltött éveit, amikor lehetősége volt, mint

kollégával többször is elbeszélgetni „az általános iskolai földrajztanárképzés és az Alföld-kutatás kiemelkedő egyéniségével”.

Talán e rövid bemutató felkeltette az olvasó figyelmét a recenzió tárgyát képező kötet iránt, és kedvet kapott kézbe venni vagy inkább letölteni azt. Biztos talál benne kedvére való olvasmányt.

Gécsi Róbert, Budapest – Kolozsvár

