

zárásaként a szerző modellek segítségével kísérletet tesz a szén- és bauxitbányászati beavatkozások miatti károk regenerálódási idejének megbecslésére.

A második és harmadik fejezet a kötetet alkalmassá teszi, hogy a geológus és geográfus hallgatók számára kiegészítő irodalomként szolgáljon. A könyv ezen felül gondolatébresztő olyan tekintetben is, hogy a természet évmilliói során beállt kényes egyensúlyt az ember drasztikus behatásokkal, szinte egyik pillanatról a másikra felboríthatja. Oda kell figyelniünk tehát minden lépésünkre, amelyet a gazdaság, a politika, a pénz vagy éppen a hatalom érdekében teszünk, hiszen a természetben minden folyamat csak bizonyos határon belül fordítható vissza. Ezúttal szerencsénk volt, de a természet adta lehetőségekkel élni, nem pedig visszaélni kell.

A fenti gondolat vezet át KAPOLYI L. negyedik fejezetben olvasható írásához. A véges ásványvagyon még megmaradt, de egyre csökkenő mennyiségével racionálisan és rendkívül körültekintően kell gazdálkodni. A fejezetben egy olyan több szintes és több tudományterületet érintő tevékenységben alkalmazható vizsgálati módszerrel ismerttet meg, amely a nyersanyagáramlás egészét követi az *in situ* állapottól a végtermékig. Az ásványi anyagok termelési folyamatában az ipar klasszikus ember/gép rendszerével szemben, ember/gép/természet rendszert hoz létre. Az itt leírt módszer a nyersanyag-hasznosítás céljait segíti elő és már működő már rendszerekkel is egybe építhető. Felhívja a figyelmet olyan tényezőkre és összefüggésekre, amelyekkel úgy tehetjük hatékonyabbá az ásványvagyon hasznosítását, hogy közben csökkenthető a károkozás kockázata, ill. a társadalmi és az energia ráfordítás.

A kötet gazdagon illusztrált, jó ízléssel megírt és szerkesztett mű, amelynek mondanivalója a szerzők célkitűzésének megfelelően az elfogulatlan tényközlésen alapul. Ajánlom tehát ezt a könyvet a témával foglalkozó szakemberek és vállaltok, egyetemek és főiskolák számára, illetve azoknak, akik a jövőben tevékenyen szeretnének hozzájárulni a környezeti terhelés csökkentéséhez.

SZEBERÉNYI JÓZSEF

Majdán János: Modernizáció – Vasút – Társadalom. Tanulmányok a vasútépítések hatásáról a XIX–XX. században. – ISZE Integral–Egyetemi Kiadó Kft., Pécs, 2001, 203 p.

A tanulmánykötet a vasút kárpát-medencei történetét, a magyarországi vasúthálózat kialakulásának kezdetétől a 20. sz. végéig mutatja be. A szerző kiemel néhány jelentős eseményt a vasút múltjából és ezeken keresztül részletesen ismerteti az elmúlt több mint 150 év történéseit.

Az első fejezet Széchenyi és Kossuth gondolatait, munkásságát vázolja fel, amely által megismerhetjük a vasút szerepét és jelentőségét a 19. sz. derekán. Látható, hogy már ekkor megfogalmazódott a nagy államférfiakban a gondolat a vasút államosítására, amit a minél hatékonyabb működés érdekében tartottak rendkívül fontosnak. Kiemelendő itt Széchenyi azon gondolata, miszerint a vasutat áldozatok árán is fejleszteni kell.

Ennek a törekvésnek a jogosságát erősíti a második és a harmadik fejezet, amelyekben a vasút környéki körzetek kialakulásáról olvashatunk. A második fejezetben Budapest vonzáskörzetének gyarapodását, valamint az Alföld lokális központjainak kialakulását követhetjük nyomon. A harmadik fejezetben a Nagyvárad és a tőle dél-keletre található Vaskoh közötti vicinálisról ír a szerző. Ennek a fejezetnek a bevezetőjében megemlíti, hogy nagyon sok anyag van a korabeli iratok között, amelyeket ritkán dolgoznak fel a kutatók. E rész rendkívüliségét a sok feldolgozott anyag mellett, maga az a tény is hangsúlyozza, hogy korábban még nem jelent meg írás e vasútszakasról.

Az Alföld és a Partium után a tanulmánykötet negyedik és ötödik fejezetében a Felvidékről olvashatunk. A negyedikben, általánosságban ír a szerző a vasutak különféle gazdasági és jogi szabályozásairól, majd miután megismerteti az olvasót a szükséges információkkal, részletesen ír a helyi érdekű vasutak építéséről. Több magántársaság számos vonalat üzemeltetett a korabeli Magyarország É-i részén, amelyek építését, költségeit és fontosságát is kihangsúlyozza a szerző. Ebben a fejezetben olvashatjuk, a helyi érdekű vasutak létesítésével kapcsolatos leglényegesebb feladatokat, amelyeket Hollán Ernő fogalmazott meg: „Domestice építeni s domestice kezelni”

Az ötödik tanulmány a felvidéki vasúthálózat egy kis szeletét, a Murányvölgyi és a Csetnekvölgyi vasutat mutatja be. A korabeli anyagok széleskörű felhasználásával ezt olyan részletesen teszi, hogy az olvasó pontosan maga elé tudja képzelni a fűrészüzemeket, a bányákat és az állomásokon sűrű embereket, akik a későbbi adatok és leírások alapján szolgálnak. A két egymást követő fejezet véleményem szerint rendkívül jól kiegészíti egymást, hiszen az általános ismeretek után a szerző folyamatosan mélyíti ismeretünket a bemutatott terület szűkítésével. Az ötödik fejezetben egészen megkapó részletességgel hozza közel hozzánk a már említett két helyi érdekű vasutat.

A következő tanulmányban, nem konkrét vasútvonalakról, vagy kormányzati tervekéről olvashatunk, hanem egy mai napig kiemelkedő politikusról, Baross Gáborról. A szerző részletesen ismerteti Baross pályáját, a kezdetektől mutatva be Baross útját a képviselőség és államtitkárságon át a miniszterségig, külön kiemelve azt az időszakot, amit Baross Győr város képviselőjeként töltött a parlamentben. A szerző külön hangsúlyozza: rendkívül fontos volt a „vasminiszter” számára az, hogy mindig első kézből kapott információkkal és saját tapasztalatokkal rendelkezzen, ami egész munkássága során meghatározó volt.

Az első vasúti sztrájkot leíró hetedik fejezet, nem csak a sztrájk tényét és annak előzményeit közli, hanem részletekbe menően ismerteti meg az olvasót azzal az öt nappal, ameddig a vasúti forgalom szünetelt. Megtudhatjuk azt is, hogy mi zajlott a színpalak mögött, és mik lettek a sztrájk következményei, amelyek mint a könyvből kiderül jelentős hatással voltak az utókorra.

A könyv legerdekesebb fejezete „A vasút polgárosító hatása” címet viseli, amely többek között bemutatja a vasút építésével megjelenő jólétet. Mindezt egy képzeletbeli utazó szemével teszi, akinek a segítségével megismerkedhetünk olyan, a vasút által közvetve okozott változásokkal, mint a gyorsan terjedő virágoskertek, vagy akár egy új viselet kialakulása. Számatalan dolgot sorol fel a szerző az újítások között, amelyek a vasút színrelépésével jelennek meg. Ezek szépen egymásba fonva, szinte „novellákként” olvashatók a tanulmánykötetben.

Az utolsó három fejezet egy különálló, ugyanakkor egybefüggő részt alkot a kötetben belül. Mindegyik tanulmány a határon átnyúló vasúti kapcsolatok meglétével, kialakulásával foglalkozik. Közülük az első (a könyv kilencedik fejezete) kitekintést ad más kontinensek vasútépítéseire, megismerkedhetünk a különböző nyomtávok kialakulásával és a vasút jelentőségével. Külön kitér a szerző az Ibériai-félsziget és az oroszországi területek széles nyomtávval épített vasútjaira.

A következő fejezetben egy szűkebb részt, a Balkán-félszigetet veszi górcső alá, pontosabban ennek a területnek a Nyugat-Európával való kapcsolatát és az Orient-expressz határon átnyúló összekötő erejét emeli ki a szerző. Nyomon követi a vonat útvonalának módosulását, a folyamatos vasútépítések és a politikai berendezkedés változásának függvényében.

Az kötet utolsó tanulmányában, a magyar határ változásaival létrejövő, megcsonkított vasúti hálózatot ismerhetjük meg, amely fejezet kitér a határok egyéb hatására is. Ilyen a már korábban ismertetett körzetek megváltozása és a határállomásokká váló települések szerepének megváltozása.

A jól szerkesztett könyv a vasút minden területét átfogja, az igazgatástól az építésen át az üzemeltetésig. Mindegyik területbe betekintést ad a szerző, oly módon, hogy akár a laikus olvasónak is érdekes olvasmány lehet, sok értékes információval. A tanulmánykötet talán egyetlen gyengesége, hogy kevés kép és térkép található benne. Főként a vicinálisok leírásánál lehetne gazdagabb az illusztrációs anyag. Ez főleg azért lenne fontos, hogy földrajzilag könnyebben el lehessen helyezni az érintett területeket.

Mindezekkel együtt a könyvet csak ajánlani lehet. Mind egészében, mind tanulmányonként érdemes elolvasni és megismerni hazánk történetét a vasúti közlekedés szemszögéből. Élvezettel olvashatják, nemcsak a közlekedési szakemberek, hanem a vasút iránt érdeklődők és a laikusok is.

JÉGER GÁBOR

Somlyódi László (szerk.): A hazai vízgazdálkodás stratégiai kérdései – MTA Budapest, 2002., 429 old.

A hazai vízgazdálkodás jövőjét számos tényező és adottság határozza meg, így számos kihívással nézett, és néz szembe ma is ez az ágazat. A tanulmánykötetet GLATZ Ferenc akadémikus 1997. március 22-én, a Víz Világnapján elhangzott előadása inspirálta, amely a kötetben is szerepel. Ennek nyomán kezdődött el a következő két évben az MTA Stratégiai Kutatások Programja keretében egy olyan kutatási sorozat, amely a hazai vízgazdálkodás múltbeli és jelenlegi helyzetén túl a természet- és környezetvédelemben, valamint a társadalomban és a gazdaságban egyaránt meglévő problémákkal, valamint a jövőben várható helyzetképpel is foglalkozik. Az eredményeket a tárgyalta tanulmánykötetben foglalták össze.

A könyv fellapozva nagyon tömörnek, töménynek tűnik, viszont olvasása lekötő az olvasót. A kötet nagy érdeme, hogy az egyes témaköröket rendkívüli alaposággal, időrendi sorrendben tárgyalja, a múlt eseményeitől a jövőbeni lehetőségek felé halad. Külön kiemelném, hogy minden egyes pozitív, ill. negatív megállapítást példákkal támaszt alá. Emellett külön tárgyalja az egyes témákra vonatkozó hazai, ill. nemzetközi szabályozásokat, így még nagyobb rátekintést ad az olvasó számára az egyes témakörök tartalmáról. További érdemként említeném meg az egyes tanulmányok végén feltüntetett irodalomjegyzéket, amely további iránymutatást ad az adott téma iránt érdeklődőknek.

A könyv felépítésében az egyes tanulmányok mint fejezetek szerepelnek. Az első fejezet a víz nélkülözhetetlen szerepéről, a vízgazdálkodás kialakulásáról, továbbá jelenéről és jövőbeli helyzetéről szól. Rámutat arra, hogy a vízgazdálkodással foglalkozó tudomány nem használja ki a lehetőségeit, valamint szemléletváltásra is szükség van ahhoz, hogy a tudományt a károk „követése” helyett azok megelőzésének szolgálatába állítsuk.

A következő rész a jelenlegi vízgazdálkodást mutatja be részletesebben. Fontosnak tekinti például az éghajlatváltozás, az EU-integráció, a változó igények, hazánk szakmai színvonalának, a kutatás és oktatás helyzetének a tárgyalását, mint olyan stratégiai pontokét, amelyek szerepet játszanak, ill. játszhatnak a jövő vízgazdálkodásának alakításában.

A következő két nagyobb témakör az éghajlatváltozás és a vízigényben bekövetkező változásokat tárgyalja a vízgazdálkodási szempontból. Míg az előbbi külső, bizonytalan elemként, sok tényezőt keresztül fejt ki hatását, addig az utóbbit a szemléletmódbeli változások, a jövőben felmerülő igények kielégíthetősége - mind lakossági, mind mezőgazdasági-ipari szempontból - határozza meg.