

# KERETSZÉLEN KÖRÖS-KÖRÜL: KÖZÉP-EURÓPA

HALMOS KÁROLY

Közép-Európa — egy szó, melynek jelentését keressük, hogy fogalom is lehessen. Két irányban indulhatunk el:

az egyik: megkísérelhetjük föltárni az eladdig fölmerült szóhasználati szabály-változatokat, és az ezeknek megfelelő érvényességi köröket — a kon- és denotátumokat,<sup>1</sup> és közülük — esetleg társítva őket — választhatunk;

a másik: szabadjára engedjük képzeletünket, és azt mondjuk, amit önkényesen gondolunk. A két eljárás nem zárja ki egymást, sőt ... végül gyakran oda lyukadunk ki, hogy azt mondjuk, amit látni szeretnénk.

## *Egy gondolati térkép elképzélése*

A probléma fölvázolásához hadd kövessem röviden a második utat.

A történészek — némi büszkeséggel — úgy szokták Európát meghatározni, mint egy történelem földrajzi vetületét. A történet a Nyugat története, és arról szól, hogy miként vált a Nyugat a világ központjává, hogy ne mondjam: közepévé.<sup>2</sup>

A Közép-Európa fogalmát saját szempontjunktól értelmezni kívánó geográfusok viszont mégiscsak a geometriai, trigonometriai, fizikai, esetleg statisztikai eredetű középpont-fogalmakhoz ragaszkodnak.

A köznapi ember is hajlik arra, hogy a szárazföld közepét valahol az Alpok és Kárpátok környékén lássa, ha a térképre tekint.<sup>3</sup> Ha fölszólítanak, hogy messe ki a térképből azt, amit Közép-Európának gondol, tán még meg is tenné; tanúbizonyságát adva ezzel, hogy, legalábbis lelke mélyén, egy körülhatárolható területre — mondjuk ki: régióra — gondol.

Bármennyire értelmezzük is újra fogalmainkat, amikor régióról beszélünk, a szó eredeti értelmétől nem tudunk megszabadulni, attól ugyanis, hogy a környéken (értsd: Közép-Európa fölött, illetőleg benne) valami uralkodó vagy rendező személy vagy elv parancsol, vagy munkál. De a „régio” értelemszerűen nemcsak (valami szerinti) összetartozást, hanem összefüggést is jelent.

Hagyományos térszemléletünk alapján nem gondolunk arra, hogy ha például Felső-Ausztriát, Bajorországot, Csehországot, Tirolt, Stájerországot és Pannóniát Közép-Európához tartozónak tekintjük, akkor esetleg Alsó-Ausztria ne tartoznék oda. Régiószemléletünk alapján kompaktnak akarjuk tekinteni a világot: ha egy régiót települések halmazának tekintünk, akkor például Brünnt és Zágrábot közép-európai városoknak tekintvén nem gondolunk arra, hogy a köztük lévő falvak ne tartoznának szintén Közép-Európához.

„TÖRTÉNELMI” ÉS „TÖRTÉNELEM ALKOTTA”

Közép-Európa fogalma más, mint például az a kategória, hogy „Európa 1000 méterrel a tengerszint fölötti települései”. Más azért, mert az egyik geometriailag is folytonos, összefüggő területet jelöl, a másik pedig elkülönülő földrajzi foltok egy csoportját — az egyik régiómegjelölés, a másik halmazdefiníció. Mégis van a két kategóriának egy fontos közös vonása is. Valamilyen értelemben mindkettő történelmi kategória. Az egyik: úgynevezett „történelmi kategória”, vagyis a történetírás által használt, történelmi helyzetek eszmei reflektálódásából származó fogalom; a másik: történelem alkotta képződményeket egybefoglaló, de a történelmi egybetartozás képzetét mégsem keltő meghatározás. A példánál maradva: bár a szóbanforgó települések a 19. századi értelemben vett polgárosodás<sup>4</sup> — a civilizáció — termékei, mégis — ha megkülönböztetünk lehetséges történeteket és megírt, továbbírt (és a továbbhagyományozás által kikristályosított) történelmeket, akkor ezek a tanyák, szerek, falvak és városok a történelmi tradíció szempontjából csak, hogy úgy mondjam, egy történelmi fogalom címkéje nélküli civilizációs „hordalékot”, „üledéket” jelentenek.

AZ EGZISZTENCIA KÉRDÉSE

Most áttérek a jelentés-keresés másik útjára. Ha adott egy „történelmi” régió, természetes, hogy neve is van. De az már nem biztos, hogy egy név mögötti — az idők során változó — fogalmi konstrukciók mögött efféle civilizációs hordalék, összezömült, mindent ellepő üledék is van. Valóban létezik-e az az összefüggő terület, vagy valóban összefüggően létezik-e az a terület, ami Közép-Európa?

A TÉR „OBJEKTÍV” ÉS „SZUBJEKTÍV” LEKÉPEZÉSE

Egy kétségeket tápláló vélemény alapötletét szeretném kifejteni. A térkép, amelyen kérésre behúznók Közép-Európa határát (az óvatosabbaknak engedjük meg, hogy egy sávot satírozzanak be!), az évszázadok tudománya által egységesített termék. Célaltan térkép. Aki megtanulja hozzá a használati utasítást — megtanul térképet olvasni, tájékozódhatik rajta. Környező világunk belső térképe azonban más: olyan, mint egy autó-rally-n a mitfáreré: mindig az az egyenes irány, amerre — célunk felé — megyünk, azaz ha mi — egy mit sem értő kívülálló szerint — egy kereszteződésben balra kanyarodunk, akkor mi tudjuk, hogy az „valójában” egy úttorkolat jobbról.

Annak, aki elfogadja, hogy ez a két térkép másra-másra jó, de ahol jó, ott jogos, annak javaslok egy újabb térképet. A távolságokat ezúttal ne légvonal-kilométerben, hanem tonnakilométer-költségben mérjük! Eszerint, ha egy adott helyről egy tonna árut egy kilométer távolságra az egyik irányban egy forintért, a másik irányban pedig kettőért tudok elszállítani, akkor a javasolt térképen az első irányban mért távolság a fele lesz a második irányban mértnek.

## *Az elgondolás előzményei*

Az ötlet nem új.<sup>5</sup> Tulajdonképpen a szállítási költségeket — pontosabban azok minimumpályáját — is ábrázolják a különböző forgalom-volumen térképek. Az európai gazdasági világ terjedelmének a hosszú időtartam szerinti időbeli metszeteit ábrázoló földgömbök fontosak ezúttal számunkra.<sup>6</sup> De ezek a térképek hagyományos ábrázolásúak. A más viszonyítási rendszert választók közül elsősorban is meg kell említeni a Thünen-köröket.<sup>7</sup> A thüeni modell előföltevése, hogy egy folyók által át nem szelt síkság közepén van egy piaccal rendelkező város. A mi szempontunkból ez azt jelenti, hogy egyrészt a tőkeintenzitás maximuma és a gazdasági tranzakciók lebonyolítási helye már az előföltevésben egybeesik — a modellben a kommunikáció centralizált és koncentrált; másrészt a modellben a közlekedés és a szállítás sugárirányú, és költsége csak a központtól mért távolság függvénye. Az övezetek miatt ez a modell léptékfüggő.<sup>8</sup> A javasolt modell abban különbözik a thüenitől, hogy nem önmagukban homogén koncentrikus övezeteket tételez föl.

A geopolitikai elméleteknek is hosszú, bár nem mindig dicső hagyománya van. Szempontunkból fontos például a vízgyűjtők, mint a földrajzi teret rendező erők szerinti vizsgálódás, vagy például az élet különböző szféráinak földrajzi metaforák szerinti értelmezése.<sup>9</sup>

Nem is rövid ideje készítenek már kutatók gondolati térképeket. Készültek például hazánkra vonatkozóan, és pontosan az ezúttal minket különösen érdeklő teherszállítási költségekkel kapcsolatban is ilyenek.<sup>10</sup> Az időföldrajz (time geography) és a történeti földrajz „új hullámának” eredményei között Allan Pred és M. P. Conzen városföldrajzi elemzéseiről olvasva nyilvánvaló egyrészt, hogy az általam fölvetett ötlet, a hálózatszerű szemlélet tekintetében hasonlítanak egymáshoz,<sup>11</sup> másrészt az időföldrajz szemléletében igen fontos, hogy tulajdonképpen einsteini fordulatot hajt végre, amikor nem az eseményeket akarja lokalizálni az eleve adott térben és időben (kitüntetett vonatkoztatási rendszerben), hanem a cselekvések tömege teremti meg saját idejét és terét.

## *Az elgondolás — térképzetként*

Képzeldük egyelőre azt, hogy hagyományos térképünk képlékeny. (Például gittből van, és már jól megrágtuk.) Gittünkéből Európa alakját kiformázva, azt a fölállított szabály (távolság = tonnakilómeter-költség) szerint nyújtani és zsugorítani kezdjük.

De ezzel az eljárással egyelőre csak az arányokat jelezzük. Ha arra gondolunk, hogy ez a térkép nem folytonos teret jelenít meg, hanem közlekedési hálózatot, akkor értelemszerűen gondolhatunk arra, hogy a papírra vonaldarabkákat húzunk — ahová sok jut, vagy fut össze, ott a papírt befödi a grafit, ahol pedig nagy szállítási költségű, azaz hosszú vonalak kötnek össze pontokat, és esetleg e vonalak még nem is keresztezik egymást, ott az űr (a fehér papír) a gyakoribb.

### A VASÚT ELŐTT...

Tekintsük először is a vasút előtti újkori állapotokat. A tengerpartok javarészt összerándulnának. A tengerpartok menti települések viszonylag közel kerülnének egymáshoz, a háttországokban elhelyezkedő, nem vízmenti településektől mért tonnakilóméter-távolságukhoz képest. Amerika és Európa atlanti partjai közel kerülnének egymáshoz. Például a brit szigetek kerületi méretei csökkennének, a szigetek területe „besűrűsödne”. A folyók menti távolságok szintúgy zsugorodnának. A nagy folyó-áttörések körül természetesen légvonalban közeli pontok messzire is kerülhetnek egymástól, míg vízvásztók közötti hágók sajátos rövidrezárási pontokat képezhetnek. Mivel a vizitől különböző szállítási lehetőségek fajlagos költségei közötti különbség nagyon nagy, a hajózható vizektől távoleső vidékek kis zárt „terra incognita”-kat képeznének.

### ... ÉS A VASÚTÉPÍTÉSEK UTÁN

A vasút bevonulása, a közlekedés forradalma csak bonyolultabbá tenné a képet. Amíg a vasút előtti korban a folyórendszerek fa-alakja természetes hierarchiát vagy rendezést vitt a terület pontjai közé, addig a vasút — bár nem kis mértékben a folyók mentén halad — ezt a természetes rendezést felborítja.

A fejlettebb, azaz sűrűbb út- és vasúthálózat zsugorítana bizonyos területeket, a ritkább csak olyan hatást gyakorolna, mint egy meghúzott szál egy harisnyán — az egész necc nem ugranék össze, nem „nemezesedne”, csak a megrántott szál mentén bolygatódnék meg az addig síma „felület”. Az összetartozó körzetek még inkább mikrokörzetekre bomlanának, vagyis az egyenlőtlenségek már viszonylag kis területen is egymás mellé sodródnának — mint amikor egy autópályán suhanunk el egy nyomortelep mellett.

### A NÖVEKVŐ ÜZEMMÉRET-HOZADÉK TÉRBELI HATÁSA

A gondolati térkép peremvidékén ez a „dezorganizáció” odáig fajulhatna, hogy egyes központi helyek kirántódhatnak környezetükből. A „terra incogniták” ugyan fogynak, de fontos tényező, hogy az a közlekedési hálózat, amelyikbe bekötik őket, a növekvő üzemméret-hozadék elvére épül. A nagy szállítási kapacitás, vagy a másik oldalról: a kedvező szállítási költségviszonyok csak az átrakási pontok között érvényesek, így az egyik csomópontból — tonnakilóméter-költség szempontból nézve — egy másik csomópont környéke mindenképpen távolabbra esik, még akkor is, ha a célállomás valójában közelebb van a kiindulási csomóponthoz, mint a másik átrakási pont (amelyen keresztül a célállomás elérhető). Előáll az a helyzet, amelyiket az írás elején már érzékeltetni igyekeztem, de nem a vidékek, tartományok, hanem a települések és telephelyek.

Az égbekiáltó különbségek térbeli egymásmellettsége természetesen nem új, a modellszerű példa a nagybirtokhoz tartozó kastély körötti park kőkerítésének túloldalán kezdődő zsupfedeles falu. A mégis új benne az, hogy a növekvő üzemméret-hozadék keresésére beállt gazdaság mikroszinten is, és térbeli vetületében is fölveti azt a problémát, amelyet a közgazdasági elméle-

tek körében a „turnpike”-elmélet, a marxizáló változatok között az egyenlőtlen fejlődés törvénye fogalmaz meg.<sup>12</sup>

(A társadalmi és hatalmi viszonyok szállítási költség növelő hatását most nem érintem, csak annyit fűzök ehhez, hogy a jelenkori politikai határokat mint ideiglenesen állomásozó magashegységeket javaslom értelmezni.)

Mégis, vasút ide vagy oda, gondolati térképünk lényegén nem változtatna.

### *Egy antik analógia*

Hekataiosz világa tárulna elénk. Az antik logográfus egy körlapon ábrázolta a világot, közepén Hellással, az Égei-(hellén bel-)tengerrel, a kör széle felé távolodva az idegen, fantázia teremtette lények által benépesített tájakkal, a kerületen körbe a Világóceánnal.<sup>13</sup> Hangsúlyozni kell, hogy a két és fél évezrede élt logográfus a szárazfölkök nehezen bejárható belsejét tekintette a világ szélének. A mi térképünk hasonlítana az antikhoz.<sup>14</sup>

### *Mitől függ a térkép alakja*

A közlekedési költségek távolság-mértékként való szerepeltetése miatt a szárazfölkök kifordulnának. Amiként a tengerek mentén, folyók torkolatában egyes területek majdnem ponttá sűrűsödnének, a szárazfölkök ritkábban hajózható belső részein a normál térképen pontnyi helyek nagy foltokként terülnének el. A normál térképen a kontinensek mint szigetek „úsznak” az óceánokban, a javasolt térképen a tengervizek kerülnének középre és a szárazfölkök belseje a peremre, egyszerűen csak azért, mert a szárazföldi nagyobb szállítási költségek miatt az egyes pontok (városok, falvak) távolabb kerülnének egymástól, és így az ábrázolás során szükségképpen elkezdénének körbevenni az összehúzó vízmenti környékeket. Ha sikerülne megrajzolni e térképet, azt látnók, hogy a, mondjuk kör alakú, térkép szélein a szárazfölkök belseje terülne el körös-körül a horizonton.

### *Konkrét következmények*

A megadott szabály szerint elképzelt térkép „kidolgozása” során különböző kellemes és kellemetlen következményekkel kell szembenéznünk.

#### GEOMETRIAIK

A folyók a térkép fizikai megrajzolásában már problémát jelentenének, hiszen a költségek folyásirányban és azzal szemben nem egyformák. Vagyis föl kell adni hagyományos (euklideszi) távolság-fogalmunknak azt a sajátosságát, hogy — például — Pest olyan messze van Váctól, mint Vác Pesttől. Hogy azonban e követelmény föladható legyen, elég a megfelelő Mátvás ki-

rály mesére utalni. Ezért két dimenzióban nem lehetne megrajzolni e térképet, sőt, föl kellene adni az euklideszi térben nélkülözhetetlen háromszög-egyenlőtlenséget is.

#### GEOGRÁFIAIAK

Ami most nekünk Közép-Európa, az nemhogy a peremre kerülne, de még csak nem is egy helyre, hiszen „rossz irányba” folyó vizeink eltérő irányokba húznák. (Még jó nekünk!) Kelet-Európa, vagyis szegény Moszkóvia<sup>15</sup> (hiszen, aki elfogadja, hogy arról kérdezzessék, mit is jelent számára Közép-Európa, annak Kelet-Európa csakis tőle keletre lehet) leszakadna egy ilyen Európa-térképről. Ez a felfogás részben egy irányba mutat az interdependentistákéval.<sup>16</sup>

#### A TÉRKÉP AZ IDŐBEN

Nem vitás, hogy ez az elképzelt térkép időben nagyon változékony. Különösen a vasút előtti korszakban évszakonként pulzálna. A vasútkorszak és a vasút utáni kor hosszantartó új tendenciát indítana el, a szétesését. (Szétesés alatt azt a folyamatot értem, amelyikben a tér topológiai alapjaiban történik már változás, például a szomszédosságban, a környezetben vagy a kompaktságban.)

Folytassuk a spekulációt a jövőre vonatkozóan is. Rögzítsük térképünk állapotát, de felejtjük el egy pillanatra a létrehozó szabályt. Azt gondolom, hogy a szétesés a ma és a jövő információs korszakában is folytatódna,<sup>17</sup> és így annak ellenére, hogy az információt nem érdemes tonna-kilométerben mérni, a térkép a helyzet egy adekvát leképezését adná.

Ha azonban nem Budapestről szemléljük ezt a kérdést, hanem madártávlatból, akkor már általában a régi Moszkóvia sorsára jutottnak láthatjuk magunkat, kivéve egy-egy központi helyet, melyek mintegy kocsányon lógva ragadnának még a térképhez.

### *Gazdasági és hatalmi élet (néhány megjegyzés)*

#### INTERDEPENDENCIA

Wallerstein elméletileg megkülönböztet világbirodalmakat és világgazdaságokat, ezzel a fogalmi duplikációval óhajtván átlépni azt a kérdést, miként viszonyulnak egymáshoz gazdasági és hatalmi rendszerek világméreteken.<sup>18</sup> A javasolt gondolati térkép egyrészt relativizálja azt, amit a függőségi elméletek centrumnak, metropolisznak tekintenek, mivel nem pontként akarja ábrázolni, hanem „sűrű” térként, ahol igen sok gazdasági tranzakció zajlik le, másrészt láttatni engedni, hogy centrum-jellegű sűrűsödések vannak földrajzilag perifériának tekintett vidékeken is, így kétségeket ébreszthet az egy centrum versus egy periféria kettősséggel szemben is.

## GAZDASÁGI HÁLÓZATOK ÉS ÁLLAMALAKULATOK

Legyen egy hatalmi alakulat modellje, vagy inkább metaforája a „vár és vidéke”. Van egy központ, az erőd, és ennek hatósugara addig ér, ameddig az erődbeli újászok nyilait elhordanak. Ez a primitív modell analóg a területi alapon szerveződött államalakulatok (Territorialstaat) geometriai kompaktságával (vagyis azzal, hogy egy állam fővárosa és határai közötti terület nagy valószínűséggel az adott államhoz tartozik). Triviális föltétel még a politikai „horror vacui”, azaz az államoknak le kell fedniük a világ egész területét.

Ha ezt a rendszert rávetítjük a tonnakilométer-térképre, akkor megkülönböztethetünk olyan részeket, ahol a gazdaságilag egymás közelében lévő pontok politikailag is együvé tartoznak (ott, ahol a tér sűrű), és olyanokat, ahol a hagyományos politikai térkép egymással szomszédos helyei a gondolati térképen messze esnek egymástól, netán nem is szomszédosak (ezek az országok a gondolati térképen tehát elmosódott helyzetűek).<sup>19</sup> Ilyen képződményeknek tekintem hagyományosan a birodalmakat,<sup>20</sup> vagy — mai példát hozva — az európai központi tervgazdálkodást folytató (folytatott) országokat.

## GONDOLATI TÉRKÉP ÉS IDEOLÓGIATÖRTÉNET

Csak kérdésként merem megfogalmazni a következőket: Képzeljük el, hogy mindenkinek elkészítjük a saját, testreszabott hekataioszi térképét. Ez volna az illető szociometriai viszonyainak térbeli leképeződése. Valószínűleg volnának olyanok, akiknél ez a gondolati térkép nem nagyon különböznék saját helyi társadalmuk hagyományosan vett földrajzi képétől. Volnának ezzel szemben olyanok is, akiknél ez az egybeesés nem volna jelentős. Fogalmazhatjuk ezt úgy is, hogy vannak olyanok is szép számmal, akiknek helyi társadalma nem a földrajzi szomszédságból és környezetből kerül ki. Erre a diszkrpanciára a nagyvárosi életmód nagyobb esélyt ad, mint például a tanyasi. Lehetséges-e, érdemes-e a környező társadalmak politikai eszmetörténetében található oppozíciókat (népies-urbánus, nyugatos- szlavofil, nacionalista-kozmpolita, kuruc-labanc) egy ilyen modell alapján értelmezni?

## *Végső magyarázkodás*

Ez a javasolt térkép nem történetfilozófiai magyarázatot ad, hiszen ez azt jelentené, hogy elfelejtkeztem arról, hogy civilizációinknak „hűsbavágó” történetiségük van; abban kíván segíteni, hogy láthassuk, miként „éljük ki” világunkat „hekataioszian”, amelyet „tudományosan” egészen másként látunk. Nem magyarázatot akarok adni, és főleg nem arra, hogy miért nincs Közép-Európa. Főleg azután volna ez dőre igyekezet, hogy a kliometrikusok<sup>21</sup> dolgozatukban megmutatták, hogy Közép-Európa gazdasági integrációs terület volt, bár — teszik hozzá — egysége a mai gazdaságelméletekkel nem megmagyarázható. Célom kettős volt:

1. Rá kívántam mutatni arra, hogy a régió-szemlélet eleve sugall valamiféle uralkodó egységet, tehát a válasz sok szempontból már a kérdés elfogadásában rejlik.

2. Egy másfajta térkép javaslásával hozzá kívántam járulni ahhoz, hogy eddigi kérdések triviálissá, és eddigi trivialitások kérdésessé válhassanak.

Én a magam részéről annak örülnék, ha Közép-Európa nemcsak „történelmi fogalom” volna, hanem „történelemalkotta” is.

## Jegyzetek

- <sup>1</sup> A keresgélés természetesen nem öncélú — olyannyira nem, hogy nem is egyszerű egzisztencia-kérdésként teszi föl: „létezik-e ... Európa” (a kipontozott helyre tetszőleges égtájak tetszőleges kombinációja helyettesíthető be) hanem oppozícióban: „Magyarország és Kelet-Közép-Európa” (a Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja szervezte tanácskozás, Pécs, Akadémiai Bizottság, 1989. október 12.), sőt ezt még tetézve, kérdésbe foglalt egzisztenciáknét: „Kell-e nekünk Közép-Európa?” (Századvég. A Bibó István Szakkollégium társadalmelméleti folyóirata. Különszám é.n.), és nemcsak nálunk: „Mittleuropäische Perspektiven. Die Zukunft Österreichs in Europa” (6. Internationale Sommerakademie, 7.-15. Juli 1989. Österreichs Institut für Friedensforschung und Friedenserziehung. Studienzentrum für Friedensforschung am Interuniversitären Forschungsinstitut für Friedensforschung am Interuniversitären Forschungsinstitut für Fernstudien), bár nem közömbös, hogy ez utóbbinál a kisdoboz már belekerült a nagydobozba. Tüzetesebben megnézve akár csak az említettek is: e régió fogalma sokszor továbbra is allegorikus, abban az értelemben, hogy használói nem erről, hanem ennek kapcsán beszélnek valamiről.
- <sup>2</sup> Mi több, mára a „Nyugat” fogalma annyira hasonértelművé vált a „központi jelentőségével”, hogy a japánok számára a Nyugat kelet felé van (t.i. az Egyesült Államok).
- <sup>3</sup> De nemcsak ők, hanem a szakemberek is. Ld. pl. az 1. lábjegyzetben említett pécsi ankét előadásait és korreferátumait (megjelenés alatt).
- <sup>4</sup> *Az Európai polgárosodás (civilisatio) története. A Római Birodalom rombadőlététől a francia forradalomig.* Guizo után francziából magyarra fordította Grubicy György. Eggenberger-féle könyvkereskedés. (Hoffmann és Molnár.) Budapest 1879. 244+206. old.
- <sup>5</sup> Sajnos csak nagyon gyermeteg áttekintést tudok kínálni, mivel nem végeztem sem földrajzi, sem pedig földrajztörténeti tanulmányokat. (Megemlítem viszont, hogy az alapötletet az adta, hogy személygépkocsival utaztam Budapestről Moszkvába és vissza.)
- <sup>6</sup> Braudel, Fernand: *A tér és az idő felosztása Európában. (Civilisation matérielle, économie et capitalisme XVe-XVIIe siècle. tome 3. Les Temps du monde. Paris, 1979. című könyv I. fejezete pp. 11–70.)* in: *Világtörténet.* új folyam. 1980. 4: 6–7.
- <sup>7</sup> Thünen, Johann Heinrich von: *Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie.*
- <sup>8</sup> V.ö. Thünen-féle körök. A mezőgazdasági termelés bel- és külterjes fokozatainak térképe, a „Thünen” címszó mellékleteként: Szalay Lajos, Thünen, in: *Közgazdasági Enciklopédia* (Szerényi József szerk.), h.n. é.n. (Atheneum, Budapest 1929.), 1056. és 1057. hasáb között. Nyilvánvaló, hogy más fölbontásokat alkalmazva például a külső övezetekben is található kis kiterjedésű belső körök.
- <sup>9</sup> Például Marx István: *Politikai félszigetek. Adalék a politikai modern geográfiához.* Mikenbrün Henrik, Budapest 1916., 27. old. Ez a kis füzet például, bár nem e szavakkal megfogalmazva, nem konvex földrajzi képződményeket vizsgál.
- <sup>10</sup> Lackó László térképei az „A teherszállítási költségátvolságok Magyarországon” című vizsgálatban.
- <sup>11</sup> Az amerikai történeti földrajz új irányzatairól: Timár Lajos: *A gazdaság térszerkezete és a társadalom*, in: *Történelmi Szemle* 28, 1985, 2: 258–272.
- <sup>12</sup> A növekvő üzemméret-hozadék e sajátosságáról mondtak nem jelentik azt, hogy azonosulnék Schumacher kultúrkritikájával, v.ö.: Schumacher, E. F.: *Small Is Beautiful. A Study of Economics as if People Mattered.* Abacus, h.n. é.n.
- <sup>13</sup> Egy lehetséges ábrázolása: Szabó Miklós: *Hellasz fénykora. Görögország az i.e. V. században*, Móra Ferenc Könyvkiadó, Budapest 1972., 28. old. = Képes Történelem.
- <sup>14</sup> Érdekes, hogy Hekataiosz a haladáscentrikus tudományelmélet alapjáról értékelve saját korához mérten maradnak minősül (v.ö. „Kugelgestalt der Erde”, in: Lamer, Hans, *Wörterbuch der Antike. Mit Berücksichtigung Ihres Fortwirkens*, Alfred Kröner Verlag, Leipzig é.n., 352. = Kröners Taschenausgabe 96. Csak fölvetem, hogy ez lehet nem rosszabb, csak leértékelődött másirányú tudás. Erre nézve v.ö. a Kopernikuszról szóló tanulmánnyal, in: Hoyer, Fred: *Stonehenge-től a modern kozmológiáig*, Magvető Kiadó, Budapest é.n.: 62–137., különösen 136–137. old.: „Ma semmiféle józan fizikai megfontolás alapján nem jelenthetjük ki, hogy a kopernikuszi elmélet „helyes”



- és a ptolemaioszi elmélet „helytelen”. A két elmélet, ... fizikai értelemben egyenértékű. Azt azonban elmondhatjuk, hogy ennek felismerésére aligha kerülhetett volna sor, ha a fizikusok nem a kopernikuszi nézőpontot fogadják el...” A szemléletváltás gondolkodásökonomiai jelentősége adhat alátámasztást a jelen gondolati játéknak is.
- <sup>15</sup> A Moszkóvia, Muszkaország megnevezéseket az Orosz Birodalmon belüli széttartó tendenciák észben tartásának érdekében alkalmazom.
- <sup>16</sup> Például I. Wallersteinre gondolok, ő az ötletet F. Braudeltől vette.
- <sup>17</sup> Gondoljunk csak el, hogy crossbarosított világunkban — ha működik — egy telefonnal rendelkező budapesti milyen eséllyel távbeszélgethet egy tetszőlegesen kiválasztott bécsi vagy honolului lakossal, és milyen eséllyel teheti ezt egy tetszőleges budapestivel.
- <sup>18</sup> Wallerstein, Immanuel: *The Modern World System. Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century.* Academic Press, New York — San Francisco — London é.n. = *Studies in Social Discontinuity*, Tilly, Dh., Shorter, E. (eds.), 15—17. o.
- <sup>19</sup> Talán nem túlzás, hogy ez az „elmosódottság”, „szétesettség” is hozzájárult ahhoz, hogy vidékünk geopolitikai eszmék és megfontolások tevényéül szolgálhasson. Például: Hantos Elemér, Közép-Európa, in: *Közgazdasági Enciklopédia*, 1929., 599—603. hasábkok.
- <sup>20</sup> A Habsburg Birodalmat jellemezte Tóth Tibor úgy, hogy abban a piac létezik, de nem működik. V.ö. még *The Formation of National States in Western Europe.* Tilly, Charles (ed). Princeton University Press, Princeton (N.J.) 1975.
- <sup>21</sup> Karner, Kubin és Steiner in: *Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 74, 198, 2.

## Irodalom

- Braudel, F. (1980) A tér és az idő felosztása Európában. (Civilisation materielle, économie et capitalisme XVe-XVIIe siècle. tome 3. Les Temps du monde. Paris, 1979. című könyv I. fejezete 11—70.) In: *Világtörténet* új folyam. 4., 6—7. Juziot (1879) *Az európai polgárosodás (civilisatio) története. A Római Birodalom rombadőlététől a francia forradalomig.* (Franciaából magyarra fordította Grubicy György.) Eggenberger-féle könyvkereskedés. (Hoffmann és Molnár) Budapest: 244+206.
- Hantos E. (1929) Közép-Európa. In: *Közgazdasági Enciklopédia* 599—603. hasábkok.
- Hoyle, F. (é.n.) Stonehenge-től a modern kozmológiáig. Budapest: *Magvető Kiadó*: 62—137.
- Kell-e nekünk Közép-Európa? *Századvég.* (A Bibó István Szakkolégium társadalomelméleti folyóirata. Különszám é.n.)
- Lamer, H. *Wörterbuch der Antike. Mit Berücksichtigung Ihres Fortwirkens*, Alfred Kröner Verlag, Leipzig é.n., 352. = Kröners Taschenausgabe 96.
- Magyarország és Kelet-Közép-Európa* (A Magyar Tudományos Akadémia Regionális Kutatások Központja szervezte tanácskozás, Pécs, Akadémiai Bizottság, 1989. október 12.) Megjelenés alatt.
- Marx, I. (1916) *Politikai félszigetek.* Adalék a politikai modern geografiához. Mikenbrün Henrik, Budapest: 27 o.
- Schumacher, E.F. (é.n.) *Small Is Beautiful. A Study of Economics as if People Mattered.* Abacus, h.n.
- Szabó, M. (1972) *Hellasfénykora. Görögország az i.e. V. században*, Budapest: Móra Ferenc Könyvkiadó 28. o. Képes Történelem.
- Szalai L. (é.n.) Thünen. In: *Közgazdasági Enciklopédia (Szerényi József szerk.), h.n. (Atheneum, Budapest 1929), 1056 és 1057. hasáb között.*
- Thünen, von J.H. *Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie.*
- Tilly, Ch. (ed.) (1975): *The formation of National States in Western Europe*, Princeton University Press, Princeton (N.J.) = *Studies in Political Development* 8.
- Tímár L. (1985) A gazdaság térszerkezete és a társadalom, In: *Történelmi Szemle* 28, 2: 258—272.
- Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte* 74, 1987, 2.
- Wallerstein, I. (é.n.) *The Modern World System. Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century.* Academic Press, New York — San Francisco — London = *Studies in Social Discontinuity*, Tilly, Ch. — Shorter, E. (eds.): 15-17. o.

## ROUND ABOUT THE VERGE: CENTRAL EUROPE

KÁROLY HALMOS

Historians—little proudly—usually define Central Europe as a geographical dimension of history. The story is that of the West and it is about how the West has become the centre—not to say the middle—of the world. Given a *historical* region, it obviously has got a name. But it is not so sure that there is a civilization deposit, an all-overrunning and settled silt beneath the conceptual structures—which change over time—making up this name.

Is there such a contiguous area or does such an area exist contiguously that we call Central Europe? The map on which we would draw the borders of Central Europe, upon request—allowing prudent people to hatchure a belt—, is a product unified by the science of centuries. An issueless map. If you read the instructions—learn to read the map—you can orientate or it. But our inner map of the surrounding world is different: based on the possibility of different mental maps, the paper suggests one in which distances are measured by ton-miles costs. The shape of the world in this map becomes similar to the one of Hekataios. The topology and geometry of this map are, however, non-Euclidian and discontinuous. Prior to railways, tree-shaped fluvial systems introduced a natural hierarchy or order among the points of space but railways—though often running along rivers—upset this natural arrangement. A developed i.e. dense road or rail network shrinks areas while the impact of a scarce one is similar to that of a caught thread in stockings: the whole netting would not get shrunk or „felted”, only the thus far smooth „surface” would get disturbed along the wrested thread. Interdependent regions would increasingly fall into micro-regions, drifting extremes closer to each other, creating inequalities even within relatively small areas—like when you flash past a bidonville along the highway.

The aim of the present paper is twofold:

1. It was intended to highlight the fact that a regional view pre-suggests some kind of dominant unity, therefore the answer lies, from many aspects, in accepting the question.
2. It was intended to contribute to making previous questions trivial and previous trivialities questionable by suggesting a map which is different from the usual one.

As for the author, he would be contended if Central Europe were not only a „historical concept” but also „constructed by history”.

Transl. E. Daróczi