

NAGY MIKLÓS MIHÁLY*

AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚ A TÉRBEN

WORLD WAR I FROM A SPATIAL ASPECT

ABSTRACT

Hungarian historical geography has so far paid little attention to the geographical phenomena and processes of World War I. While a great number of academic publications were written between 1914 and 1918 on this matter as well as on the Treaty of Trianon, which was such a shock to Hungarian society, a comprehensive geographical analysis of this world conflict has been missing from the academic literature. The main thesis of the contemporary literature was provided by Arthur Dix in the *Geographische Zeitschrift* in 1917. This thesis suggests that the European theatre of war in World War I was located along the line stretching between Bagdad and Hamburg, and the main geographical features of the world war can be described by the events occurring to the east and west of this line. Dix's thesis was soon adopted by the academic literature – primarily German – of political geography and geopolitics. Since World War I was primarily a European armed conflict, and the main theaters of operation remained within the boundaries of this continent, the Dix-thesis was appropriate to provide a comprehensive approach to the analysis of military events. At the same time, the German author's study is an organic part of the processes of scientific history, which indicated an increased interest in military issues by civilian geographers both in Hungary and abroad during World War I. This increased interest renewed the discipline of military geography, the common ground between military science and geography. The present study provides an overview of the author's geographical research on World War I by expanding on the Dix-thesis by the spatial development of the world war, and its diminishing in Central-Europe and Asia Minor.

1. Geográfia és világháború

Az első világháború történeti földrajzunk kevésbé feldolgozott kérdéskörei közé tartozik, jóllehet 1914 és 1918 között mind az egyetemes, mind a magyar geográfia egyik központi, sokat tárgyalt témája volt. A világegés teljes körű földrajzi feldolgozásával még adós tudományterületünk, ami már csak abból a szempontból is feltűnő, hogy e fegyveres konfliktus alapvetően változtatta meg az európai kultúrkör emberének a világ és a társadalom jelenségeihez való viszonyulását. A világháború jelentős hatást gyakorolt magára a geográfia tudományára is, és e sokrétű szemléletformáló erők eredőjeként – hogy pusztán a tanulmányunk szempontjából legfontosabbat emeljük ki – megnövelte az antropogeográfia súlyát a földrajzi diszciplínán belül, és ezzel a két világháború közötti évtizedekben jelentősen hozzájárult a politikai földrajz, majd az abból kiváló geopolitika és geostratégia rohamos népszerűsödéséhez. A világegés másik fontos, a földrajztudományra, annak szemléletmódjára gyakorolt hatása az lett, hogy a geográfia figyelme ekkor fordult nagy érdeklődéssel a háborús, a katonai témák felé, jóllehet ezeket a kérdéseket már a századforduló éveiben intézményesülő, elsősorban a Friedrich Ratzel nevével fémjelzett politikai földrajz is magáénak vallotta. Amíg a háborút megelőző években a katonai kérdések eléggé periférikusan, legtöbbször a

* Dr. Nagy Miklós Mihály a hadtudomány kandidátusa, címzetes egyetemi docens, doktorjelölt, PTE TTK Földtudományok Doktori Iskola.

geográfia összefoglaló műveinek részeként, a katonai expedíciók eredményeinek méltatásaként jelentek meg, addig a világháború éveiben – főleg Németországban – valóságos önálló szakirodalom alakult ki a kérdéskörrel kapcsolatban. A hadügy problémaköre a magyar geográfusok érdeklődését is felkeltette, de míg hazánkban túlnyomórészt leíró földrajzi szakirodalom született az első világháború éveiben, addig a német folyóiratok lapjain a részkérdéseket is tárgyaló, tudományos igényű tanulmányok sorával találkozunk, sőt egyes német geográfusok 1914 és 1918 között önálló, elméletileg megalapozott téziseket is publikáltak a háborúval kapcsolatban.¹ Sorukba tartozik Arthur Dix (1875–1935), aki az első világháború közepén megfogalmazta a Közép-Európa, valamint Elő-Ázsia közötti geográfiai tengely (Schrägachse Mittel-Europa – Vorder-Asiens) koncepcióját. Ennek lényege, hogy e közlekedésföldrajzi tényező mint középvonal mentén elhelyezkedő sávra gyakorolt – a mai értelemben vett katonaföldrajzi – hatásokkal leírható, mintegy értelmezhető az első világháború európai hadszínterének eseménytörténete, valamint az ott megjelenő külpolitikai, hatalmi törekvések. A Dix által megfogalmazott tétel gyorsan népszerű lett, és a két világháború közötti évtizedek geopolitikai eszmerendszerének egyik alapkövévé vált.²

A Közép-Európa és Elő-Ázsia közötti közlekedési tengely mint politikai földrajzi tényező értelmezése azonban a kor s legfőképpen az első világháború néhány geográfiai jelensége nélkül nem oldható meg. Így a Dix-féle tézis tartalmi bemutatása előtt elsőként ezekről kell néhány szót szólnunk. Egyik korábbi tanulmányunkban már felvázoltuk az első világháború geográfiai kontúrjait, ezért jelen írásunkban a német geográfus tétele mögött rejlő főbb politikai és katonaföldrajzi tényezőket említjük meg.³ Dix tanulmánya az első világháború közepén jelenik meg, amikor a fegyveres konfliktus majdnem teljes földrajzi kiterjedésében és már egész katonai valóságában megmutatkozik. Az összeütközés méretei, elhúzódása és egyre inkább az egymással szemben álló felek társadalmi potenciáljai küzdelmévé válása, a mindebből eredő hatalmas személyi és anyagi áldozatok 1917 elejére – a tanulmány megjelenésének időpontjára – már éreztették sokkoló hatásukat az európai kultúrkör népei és különösen a hadviselő társadalmak sorában. A világháború második felére már nyíltan megjelentek azok a társadalmi, katonai és nem utolsósorban geográfiai problémák, amelyekre még a háborút követő évtizedek szellemi élete is nehezen találta meg a válaszokat, ám amelyekre már a világégés folyamán megoldásokat keresett. Az első és a világháború folyamán a fegyveres konfliktus belső logikájából eredően a legfontosabbnak a katonai szakma akkor még megoldhatatlannak látszó problémái tűntek. Nem szeretnénk az olvasót e helyen hadelméleti és hadművészeti kérdésekkel untatni, így csak jelezhetjük, hogy a katonai eljárásbeli problémákból eredően az állásháborúban⁴ megmerevedett frontok újbóli mozgásba hozása vált a legfontosabb kérdéssé. Amiként ezt a világháborúban harctéri tapasztalatokat szerzett, majd a későbbi évtizedekben katonai szakíróként tevékenykedő *Julier Ferenc* megfogalmazta: „...A mozgó háború tehát a legnagyobbarányú [sic!] várharccá korcsosult...”⁵ Ugyanakkor a hadügy egyetemes fejlődési tendenciáiból eredően tovább erősödött a katonai és földrajzi szakmai ismeretek szerepe a hadviselésben, valamint a legfelsőbb állami vezetésben. Ez pedig magával hozta, hogy a véletlenszerűség szerepe ugyan nem tűnt el teljesen a hadügyből – és még napjainkban is szerepet játszik –, ám a korábbi századokhoz viszonyítva jelentősége a katonai szakmai rutin és ismeretek mellett nagymértékben háttérbe szorult.⁶

Ugyanakkor az első világháború geográfiai és katonai tapasztalatai annak irányába hatottak, hogy mind a politikai, mind pedig a katonai felső vezetés gondolkodásmódjában megnőtt a geográfiai elem súlya, miközben a háború éveire és a szellemi életre gyakorolt hatásai megjelentek a geográfiában is.⁷ A hadügy minden történelmi korszakra jellemző földrajzi determináltsága különösen éles módon öltött testet abban az első világháborúra jellemző tényezőben: az állásháború, majd az annak következtében kialakuló állóháború

valódi geográfiai oka, hogy az európai hadszínteret az alkalmazott kötelékek teljes egészében kitöltötték. Ez a gyakorlati életben azt jelentette, hogy például a nyugati fronton a lövészárkok-rendszer a szó szoros értelmében – 1917-ben – a belgiumi tengerparttól megszakítás nélkül húzódott a svájci-német-francia határ találkozásáig. Ilyen körülmények között a hadügynek – miután katonai eljárásbeli hiányosságok uralták a kort – geográfiai szempontból kényszerűen kellett a győzelem érdekében minden más egyéb eszközt is felhasználnia. Így a cári Oroszország legyőzése valójában a háborúba belefáradt tömegek forradalmi mozgalmainak és belső lázadásának gerjesztésével volt csak lehetséges. Amit a valamikori marxista történetírás oly módon fogalmazott meg, „...*Lenin szoros kapcsolatot tartott fenn az osztrák-német táborokban levő orosz hadifoglyokkal...*”⁸; az a maga módján igaz volt. Abban a tekintetben feltétlenül, hogy a központi hatalmak Oroszország megtörésére annak belső állam- és társadalmi rendjének szétzilálását voltak kénytelenek felhasználni. Ezért Lenin valójában a Német Birodalom titkosszolgálatának segítségével jutott svájci száműzetéséből Oroszországba. Az esemény egyébként világirodalmi témává is vált, és ezzel kapcsolatban kell megjegyeznünk, hogy az epizódot irodalmi esszében feldolgozó *Stefan Zweig* műve egyik fejezetének, amely Lenin megérkezését meséli el, igen találó címet adott: „...*A lövedék becsapódik...*”⁹ Az antanthatalmak szintén éltek ezzel a módszerrel, amelyhez különösen kedvező feltételeket nyújtott az Osztrák–Magyar Monarchia soknemzetiségű volta. A dunai birodalmat – miután politikai, társadalmi modernizációjára és átalakítására a világháborút megelőzően nem került és kerülhetett sor – a már korábban is meglévő belső etnikai ellentéteivel lehetett megroppantani, s oly módon szétverni, hogy az földrajzi szempontból helyrehozhatatlan károkat okozott Közép- és Köztes-Európa, de különösen a Kárpát-medence térszerkezetében.¹⁰

Mindezzel azt állítjuk, hogy az első világháborúnak a társadalmi gondolkodásra volt olyan hatása is, hogy a hadügy földrajzi determináltsága mellett tudatosodott a hadviselés nem katonai eszköztárának sokrétűsége is. Ez pedig a későbbiekben oda vezetett, hogy a geográfiai tényezők, a politikum, valamint a hadügy és ezek történelmi vonatkozásai szoros összefonódtak az európai kultúrkörben; ez az állapot jellemzi napjainkat is.¹¹ Vagyis *Dix* tanulmánya – a vele egy időben megjelenő, szinte tömegessé váló német, a háború geográfiájával foglalkozó szakirodalmi termés tanúsága szerint – éppen e tudatosodás folyamataiba illik bele: annak fontos mérföldköve.

2. Ferde tengely Közép-Európa és Elő-Ázsia között

Hangsúlyoznunk kell, hogy az *Arthur Dix* által megfogalmazott, Közép-Európa és Elő-Ázsia között húzódó közlekedési tengely nem pusztán a képzelet szüleménye, nem egy geográfus által elméletileg feltételezett térszerkezeti elemet jelent, hanem nagyon is valóságosat. Már a tézis első megfogalmazásakor maga *Dix*, később pedig annak népszerűsítéskor a már hivatkozott *Schmidt* és *Haack* szerzőpáros is azt részben azonosította az úgynevezett Bagdad-vasúttal, amely az első világháborút megelőzően Hamburg, valamint Elő-Ázsia között már kiépült. Ugyanakkor végpontját, a Perzsa-öblöt még nem érte el. 1913-ra még az a kérdés nyitva maradt, hogy az akkoriban Kuvaitot birtokló britek kereskedelmi szerződések útján képesek-e megakadályozni a Bagdad és a Perzsa-öböl közötti német áruszállítást.¹² A Tigris és az Eufrátesz, vagyis a Shatt al-Arab torkolatvidéke az első világháborút közvetlenül megelőzően Törökország államteréhez tartozott. A Bagdad-vasút német fennhatóság alatt történő megépítése – geopolitikai szempontból – az Elő-Ázsia, majd onnan az India felé történő német gazdasági és hatalmi terjeszkedés, a Drang nach Osten kifejeződése volt; építését ezért kísérte folyamatos nagyhatalmi vetélkedés.

Ugyanakkor a Dix-féle ferde tengely kérdésköre szoros összefüggésbe hozható egy másik politikai földrajzi és geopolitikai jelenséggel: a több irányú tengeri kijárók elérésére való törekvéssel.¹³ Ennek lényege, hogy minden politikai, gazdasági terjeszkedést folytató állam természetes célja – legtöbbször gazdasági érdekből – a több tenger partvidékének elérése, a több tengerre nyíló kijáró birtoklása. Az első világháborút megelőzően Németország részben a Bagdad-vasút kiépítésével igyekezett megvalósítani a többszörös tengeri kijáratot (a vasútvonal végpontjával több lehetséges változat is felmerült; így például Baszra és Kuvait is). Ám a világháború kitörésekor, majd annak első időszakában, amikor még Németország, valamint Ausztria–Magyarország állt szemben az antanthatalmakkal, akkor a több irányú tengeri kijáró elérésére tartó törekvés csak részben valósulhatott meg. Pusztán annyiban, amennyiben Németország viszonylag hosszú partvidékkel rendelkezett a Balti- és az Északi-tengeren, míg az Osztrák–Magyar Monarchia az Adriai-tenger észak-keleti és keleti partvidékének egy részét birtokolta. A háború kezdeti időszakában a központi hatalmak a részleges földrajzi bekerítettség állapotában voltak, amennyiben egyszerre három hadszíntéren (francia, szerb, orosz) kényszerültek küzdelemre, míg Törökország tőlük területileg elvágvá folytatott harcot. A helyzet Olaszország, Románia, Bulgária hadba lépésével változott meg. Románia és Olaszország az antant oldalán avatkozott be a háborúba; ezzel egy rövid időre teljessé vált a központi hatalmak földrajzi bekerítettsége. Ám Bulgária hadba lépésével a központi hatalmak oldalán, majd Románia és Szerbia katonai vereségével megszűnt a korábbi, igen veszélyes földrajzi bekerítettség, a központi hatalmak és az általuk megszállt területek egyetlen szövetséges tömb államterét alkották. E hatalmas, több országból álló politikai tér kialakulásával gyakorlatilag megvalósult a többszörös tengeri kijárók elérése. Ekkor a hadban álló központi hatalmak az Északi-, a Balti-, az Adriai-, az Égei-, a Fekete-, valamint a Földközi-, a Vörös-tengerrel és a Perzsa-öböllel voltak határosak. Ebben a politikai és politikai földrajzi környezetben¹⁴ jelent meg Arthur Dix tanulmánya, amely a fentiekben elmondott geográfiai tényeket jelentős mértékben kiegészítette és egységes geográfiai rendszerré egyesítette.

Tanulmányában Dix a Kuvait és a Hamburg mellett a Borkum-szigetig húzott egyenest tekinti Közép-Európa és Elő-Ázsia közlekedési tengelyének, amely térszerkezeti vonalként egybe esik a Bagdad-vasút vonalvezetésével. A német geográfus szerint ez az egyébként egyszerű közlekedési tengely attól vált az angolok által veszélyesnek tartott háborús célponttá, hogy Közép-Európa figyelmét az Atlanti-óceántól a Perzsa-öblön át az Indiai-óceánra irányította, és ez a vonal a Perzsa-öböl elérésével megnyitotta volna Németország útján India felé. Ezért Anglia tengeri szupremációjának, és miként a későbbiekben látjuk, világhatalmának fenyegetését látta benne, ezért az antant vezető hatalmaként minden erejével e tengely áttörésére, elvágására törekedett. A tanulmány megjelenéséig tartó háborús események földrajzi térhez történő kötésével mutatta be azokat a helyeket, ahol erre az antant erők kísérletet tettek. E tengely egyben a központi hatalmak és az általuk 1917 elejéig elfoglalt területek középvonalát is adja: a tőle keletre és nyugatra elterülő államterek alkotják a központi hatalmak sávját. Nyilvánvaló, hogy e tengely, mai kifejezéssel élve közlekedési folyosó megbénítása – mondja Dix – a két végpont katonai megszállásával lenne lehetséges, ám ezt az antant hatalmak sem Borkum körzetében, sem a Tigris és az Eufrátesz alsó folyása mentén nem tudták megvalósítani. Így maradt a tengely átvágása valahol Elő-Ázsiában vagy Közép-Európában.¹⁵ Ebben a tekintetben, a háborús események figyelembevételével az Alexandretta–Erzerum, a Dardanellák–Konstantinápoly, a Szaloniki–Várna, a Valona–Orsova, a Görz–Budapest–Lemberg, valamint a Trieszt–Bécs–Krakkó kettős, illetve hármas földrajzi pontok jöttek számításba. Dix külön kiemeli, hogy miként e pontok sora fokozatosan halad Közép-Európa belső területe felé, annál nehezebb és reménytelenebb kísérlet a központi hatalmak zónájának áttörése, bár ennek ellenére valóban történtek ilyen próbálkozások. (A hadműveletek összehangolása bizonyíthatja ezt.)

E pontok számbavételénél sokkal fontosabbnak tűnik a Dix-féle tanulmánynak az a másik része, amelyben e közlekedési tengely (közlekedési folyosó) fontosságát indokolja. Miután elmondja Németország államtere kialakulásának történetét, rátér a tengely „kisugárzásainak” (Ausstrahlungen) kérdéseire. Ezzel kapcsolatban pedig az alábbi, politikai földrajzi megállítást teszi; „...*A kisugárzások egyfelől a Keleti- és az Északi-tengerre, ezeken át pedig az Atlanti-óceánra, a népek nagy küzdőtere felé tartanak, amelynek hajózási szabadságáért ma még harcolunk. Másfelől e kisugárzások nemcsak az Indiai-óceán felé haladnak, hanem befelé, Ázsia szíve felé is, és az iszlám világ összekapcsolása révén Afrika szívébe is. Konstantinápolyból pedig a Fekete-tenger és a Földközi-tenger felé is irányulnak...*”¹⁶ Ez pedig – mondja Dix – szorosan összefonódik annak lehetőségével, hogy az eurázsiai főútvonal mentén teljesen önálló, gazdaságilag önálló államok térsége jöjjön létre. Mai szemmel olvasva ez nem lett volna más, mint a központi hatalmak államterei és az általuk bekebelezett, megszállt területek; egy valódi közép-európai hatalmi centrum. Az antant hatalmak – Dix logikáját követve – a Közép-Európa és az Elő-Ázsián át húzódó ferde tengely (közlekedési folyosó) átvágásával tulajdonképpen ennek a hatalmi erőternek szervesülését akarták megakadályozni.

Jóllehet az első világháború földrajzi viszonyrendszerének feldolgozásával – mint mondtuk – még adós az egyetemes és a magyar tudományos élet, de a fentebb leírtak indokolhatják azt, amit egyik korábbi írásunkban már hangsúlyoztunk: az első világháború ugyan a világ hatalmi terének felosztásáért folyt, de elsősorban mégis megmaradt az európai kontinensen.¹⁷ A fentiek – amennyiben folytatjuk Dix gondolatmenetét – igazolhatják azt a szakmai véleményünket is, hogy az első világháború Köztes- és Kelet-Európában, valamint Elő-Ázsiában nem ért véget 1918-ban, hanem még egy közel fél évtizedig tartó időszak alatt úgy oldódott fel a földrajzi térben. Elfogadva Dix téziseit, ennek okát egyetlen tényezőben kell látnunk: ez a fent említett, német vezetés alatt a háború folyamán formálódó erőter túl nagy méretű, túl sok nemzetiségű volt, és főleg nem volt eléggé egységes térszerkezetű ahhoz, hogy egyik napról a másikra megszűnjék. Államai – miként a történelem bizonyítja – összeroppanhattak, de mint erőter és hatalmi térszerveződés csak feloldódhatott. Ha továbbra is elfogadjuk azt a politikai földrajzi tételt, hogy az államtereknek is megvan a maguk története, akkor Dix tézisei alapján kijelenthetjük: megszűnésük is mindig egyedi térbeli történet.¹⁸

JEGYZETEK

1. A századforduló antropogeográfiájáról, valamint annak tudománytörténetéről és a politikai földrajz kialakulásáról lásd; Mendöl Tibor (1999): A földrajztudomány az ókortól napjainkig. ELTE Eötvös Kiadó. Budapest. 216–221. old.; Maull, Otto (1925): Politische Geographie. Gebrüder Borntraeger. 1–44. old. A Ratzel-féle geográfiában a hadügy megjelenéséről elsősorban lásd; Ratzel, Friedrich (1903): Politische Geographie oder die Geographie der Staaten, des Verkehrs und des Krieges. Verlag von Oldenbourg. München - Berlin. A kor geográfiájával és hadügyével mint egységes rendszerrel kapcsolatban figyelemre méltó megállapításokat tesz Hennig, Richard (1917): Der Krieg als Förderer geographischer Bestrebungen. Petermanns Geographische Mitteilungen. 1917/12. szám. 361–363. old. A kérdéskör egészével és magyar vonatkozásaival kapcsolatban lásd még; Haltenberger Mihály (1915): A világháború geográfiája. Tisza Testvérek kiadása. Budapest.; Hajdú Zoltán (1998): Friedrich Ratzel hatása a magyar földrajztudományban. Tér és Társadalom. 1998/3. szám. 93–104. old.; uő (2010): Trianon és a magyar földrajztudomány. Közép-Európai Közlemények. 2010/4. szám. 20–33. old.; Cholnoky Jenő (1922): Az emberföldrajz alapjai, Magyar földrajzi értekezések IV. Hornyánszky Viktor. Budapest.; Nagy Miklós Mihály (1998): Cholnoky Jenő az első világháború geográfiájáról. Társadalom és Honvédelem. 1998/1–2. szám. 85–109. old.; uő (2006): Kis magyar hadelmélet,

- Hadügy, hadelmélet és geopolitika kapcsolata. Zrínyi Kiadó. Budapest.; valamint uó – Siposné Kecskeméthy Klára (1995): A földrajzi ismeretterjesztés és a háború. A Földrajz Tanítása. 1995/5. szám. 4–8. old.
2. Arthur Dixnek az eurázsiai közlekedési tengelyről mint háborús tényezőről szóló első tanulmányát lásd: Dix, Arthur (1917): Das verkehrsgeographische Grundproblem des Weltkrieges: die eurasische Hochstraße, ihre Bedrängung und ihre Ausstrahlungen. Geographische Zeitschrift. 1917/1. szám. 1–9. old. A tézis rövid formátumban történő megismétlése megtalálható: uó (1923): Politische Geographie, Weltpolitisches Handbuch [2. durchgesehene und verbesserte Auflage]. Verlag von R. Oldenbourg. München. 269–272. old. Részben népszerűsítő, részben pedig a geopolitikai jelenségek sorába illesztve – a Die Kreuzung kontinentaler geopolitischer Kraftlinien elnevezés alatt – Dix elméleti fejtegetéseit közli: Schmidt, Max Georg – Haack, Hermann (1929): Geopolitischer Typen-Atlas zur Einführung in die Grundbegriffe der Geopolitik. Justus Perthes in Gotha. 47–49. old., és 25. térk.
 3. Nagy Miklós Mihály (2010): Trianon földrajzi előzménye – Az első világháború geostratégiai (katonaföldrajzi) viszonyrendszere. Közép-Európai Közlemények. 2010/4. szám. 34–43. old. Tanulmányunk elkészítése során a köz- és politikatörténet tekintetében elsősorban az alábbi két műre támaszkodtunk: Diószegi István (1994): A hatalmi politika másfél évszázada 1789–1939. História – MTA Történettudományi Intézete. Budapest. 219–285. old., valamint Kennedy, Paul (1992): A nagyhatalmak tündöklése és bukása, Gazdasági változások és katonai konfliktusok 1500–2000. Akadémiai Kiadó. Budapest. 236–260. old. Az első világháborúra vonatkozóan jól használható adattárnak bizonyult: Kleindel, Walter (1989): Der Erste Weltkrieg, Daten-Zahlen-Fakten. Österreichischer Bundesverlag. Wien. A háború politikai és köztörténetét illetően a témakör hatalmas szakirodalmából egyetlen műre hívjuk fel az olvasó figyelmét: Galántai József (1980): Az első világháború. Gondolat. Budapest. Az egyes hadműveleti évek és hadműveletek értékeléséről ma is használható, jó átfogó képet nyújt: Julier Ferenc (1933): 1914–1918, A világháború magyar szemmel. Magyar Szemle Társaság. Budapest.
 4. Jóllehet tanulmányunk a történeti földrajz és nem a katonaföldrajz tárgykörébe vág, ám a pontos értelmezés kedvéért fontosnak véljük – katonai geográfusként – az alábbi két kategória (állásháború, állóháború) szigorú megkülönböztetését. Az állásháború a fegyveres küzdelmet megelőzően vagy annak során kiépített úgynevezett műszaki létesítményekben (lövészárkok, fedezékek stb.) folytatott harctevékenységek összességét jelenti. Az állóháború ezzel szemben a hadszíntéren kialakult erőviszonyok egyensúlyi helyzete, amikor egyik szembenálló fél sem rendelkezik olyan sem általános, sem helyi erőfölénnyel, amelynek révén jelentős területi nyereségekkel járó fegyveres küzdelmet folytathatna. A két kategória között a gyakorlati életben nyilván létezik egyfajta szoros kapcsolat, amennyiben minden állásháború egyben állóháborúi is, de nem minden állóháború jelent állásháborút, ám mégis teljesen különböző tartalmú terminus technicusokról van szó. Értelmezésüket lásd: Damó László (főszerk.) (1985): Katonai lexikon. Zrínyi Katonai Kiadó. Budapest. 28. old., valamint Szabó József (főszerk.) (1995): Hadtudományi lexikon I. Magyar Hadtudományi Társaság. Budapest. 35–36. old.
 5. Julier Ferenc (1931): A hadvezetés művészete. Magyar Szemle Társaság. Budapest. 47. old.
 6. A véletlenszerűség és a katonai szakmai tudás kapcsolatáról, valamint történelmi fejlődéséről és hadelméleti szerepéről lásd: Perjés Géza (1988): Clausewitz és a háború prexeológiája. Zrínyi Katonai Kiadó. Budapest., valamint uó (1971): Szerencse, valószínűség és hadvezéri szemlérték (A katonai döntés és a valószínűség Montecuccolitól és Zrínyitől Clausewitzig). A Magyar Tudományos Akadémia Filozófiai és Történettudományi Osztályának Közleményei. 1971/1–2. szám. 121–143. old. A katonai szakmai ismeretek és a hadügy egésze közötti kapcsolatra vonatkozóan tanulmányunk elkészítésekor elsősorban Julier Ferenc már idézett, A hadvezetés művészete című művére, valamint – sajátos történelmi példát feldolgozó – tanulmányára: uó (1931): Conrad tábornagy. Magyar Szemle. 1931/1. szám. 102–112. old. és Markovits Árpád (1931): A milliós hadseregek hatása a vezérre és a csata tervezésére a világháború előtt. Magyar Katonai Szemle. 1931/9. szám. 1–15. old. támaszkodtunk. Az első világháborút közvetlenül megelőző, majd annak éve alatt kialakult hadművészeti rendszerre és annak katonai szakmai problémáira vonatkozóan lásd: Woinovich Emil (1910): Elmélkedés a modern háborúról. Magyar Katonai Közlöny. 1910/12. szám. 1015–1032. old.; Mayer-Csejkovits Károly (1927): A

- nagy háború fontosabb tapasztalatai magasabb katonai megvilágításban. Hadtörténelmi Közlemények. 1927/2. szám. 152–187. old.; uő (1931): A hadviselés és a hadvezetés történelmi fejlődése. Magyar Katonai Szemle. 1931/10. szám. 1–23. old.
7. A háborúnak az európai kultúrkör embere geográfiai gondolkodására gyakorolt hatása egyértelműen megjelenik Teleki Pál (1996): A földrajzi gondolat című művében – [második kiadás], Kossuth Könyvkiadó. Budapest. – 149–150. old.
 8. Grinyisin, D. M. (1963): Lenin katonai tevékenysége. Zrínyi Katonai Kiadó. Budapest. 183. old.
 9. Zweig, Stefan (1987): A lepecsételt vagon, Lenin 1917. április 9. In. uő Csillagórák, történelmi miniatűrök [Második, bővített kiadás]. Gondolat. Budapest. 287–302. old. Az idézett fejezetcím közlési helye: 301. old.
 10. Gulyás László (2005): A versailles-i békerendszer hatása a Kárpát-medence régióira. In: Glück Róbert, Gyimesi Gergely (szerk.): Pécsi Tudományegyetem Regionális politika és gazdaságtan Doktori Iskolájának Évkönyve. Pécs 2005. 17–25. old.; Gulyás László (2010): Trianon hatása a Kárpát-medence régióinak fejlődésére. Közép-Európai Közlemények. 2010/4. szám. 140–148. old.; uő (2012): Küzdelem a Kárpát-medencéért. Regionalizáció és etnoregionalizmus, avagy a nemzeti és nemzetiségi kérdés területi aspektusai Magyarországon 1690–1914. Kárpátia Stúdió. Budapest.
 11. Nagy Miklós Mihály (2006): i. m. 93–172. old.; uő (2001): Földhöz kötött honvédelem. Kapu. 2001/11–12. szám. 31–36. old.; uő (2002): Geográfia és hadelmélet. Földrajzi Értesítő. 2002/1–2. szám. 237–247. old.; Mundt, Hans (1934): Geographie und Strategie. Geographische Zeitschrift. 1934/1. szám. 1–16. old.; Franke, Alfred (1934): Wehrgeographisches zum Rußlandfeldzug Napoleons. Zeitschrift für Geopolitik. 1934/7. szám. 449–461. old.; Rátz Jenő (1936): Földrajz és politika. Magyar Katonai Szemle. 1936/2. szám. 68–82. old.
 12. A Bagdad-vasút geográfiai – gazdaság- és politikai földrajzi – értékelését lásd; Milleker Rezső (1913): A Bagdad-vasút. Földrajzi Közlemények. 1913/9. szám. 395–407. old.; Galántai József (1980): i. m. 34–36. és 63–73. old.
 13. Schmidt, Max Georg–Haack, Hermann (1929): i. m. 1–3. old. és 2. térk.
 14. A német nyelvű geográfiai szakirodalomban a háború folyamán szinte megszakítás nélkül jelentek meg az aktuális helyzetet értékelő – hangsúlyozzuk, ennek ellenére mégis – tudományos igényű tanulmányok. Ezek sorába tartozik Alfred Merz 1915-ben, vagyis még a központi hatalmak geográfiai bekerítetttségének állapotát tükröző írása, Beiträge zur politischen Geographie der Großmächte címmel, a Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin 1915/6. számában (379–390. old.), amely mégis egy sajátos élet-halál harcként ábrázolja a központi hatalmak helyzetét.
 15. Pusztán a történelmi és a filológiai hűség kedvéért jegyezzük meg, hogy Dix tanulmányában a katonai próbálkozásokat az elszorítás (Bedrängung) és az elcsípés (Abkneifen) kifejezésével illeti, és az egész módszert igen találóan harapófogó (csípőfogó) -eljárás-ként (Kneifzangenmethode) emlegeti.
 16. Dix, Arthur (1917). i. m. 7. old. (a szerző fordítása).
 17. Nagy Miklós Mihály (2010): i. m.
 18. Lásd például Gulyás László (2003): A cseh-szlovák állam első felbomlásának (1938–1939) regionális vonatkozásai. Tér és Társadalom 2003/3 szám 129–145. old.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Cholnoky Jenő (1922): Az emberföldrajz alapjai, Magyar földrajzi értekezések IV. Hornyánszky Viktor. Budapest. 42 p.
- Diószegi István (1994): A hatalmi politika másfél évszázada 1789–1939. História – MTA Történettudományi Intézete. Budapest. 477 p.
- Dix, Arthur (1923): Politische Geographie, Weltpolitisches Handbuch [2. durchgesehene und verbesserte auflage]. Verlag von R. Oldenbourg. München. 615 p. + 2 t.

- Dix, Arthur (1917): Das verkehrsgeographische Grundproblem des Weltkrieges: die eurasische Hochstraße, ihre Bedrängung und ihre Ausstrahlungen. Geographische Zeitschrift. 1917/1. szám. 1–9. old.
- Franke, Alfred (1934): Wehrgeographisches zum Rußlandfeldzug Napoleons. Zeitschrift für Geopolitik. 1934/7. szám. 449–461. old.
- Galántai József (1980): Az első világháború. Gondolat. Budapest. 547 p.
- Grinyisin, D. M. (1963): Lenin katonai tevékenysége. Zrínyi Katonai Kiadó. Budapest. 617 p.
- Gulyás László (2003): A csehszlovák állam első felbomlásának (1938-1939) regionális vonatkozásai. Tér és Társadalom 2003/3 szám 129–145. old.
- Gulyás László (2005): A versaillesi békerendszer hatása a Kárpát-medence régióira. In: Glück Róbert, Gyimesi Gergely (szerk.): Pécsi Tudományegyetem Regionális politika és gazdaságtan Doktori Iskolájának Évkönyve. Pécs 2005. 17–25. old.
- Gulyás László (2010): Trianon hatása a Kárpát-medence régióinak fejlődésére. Közép-Európai Közlemények. 2010/4. szám. 140–148. old.
- Gulyás László (2012): Küzdelem a Kárpát-medencéért. Regionalizáció és etnoregionalizmus, avagy a nemzeti és nemzetiségi kérdés területi aspektusai Magyarországon 1690-1914. Kárpátia Stúdió. Budapest. 283 p.
- Hajdú Zoltán (1998): Friedrich Ratzel hatása a magyar földrajztudományban. Tér és Társadalom. 1998/3. szám. 93–104. old.
- Hajdú Zoltán (2010): Trianon és a magyar földrajztudomány. Közép-Európai Közlemények. 2010/4. szám. 20–33. old.
- Haltenberger Mihály (1915): A világháború geográfiája. Tisza Testvérek kiadása. Budapest. 124 p. + 6 t.
- Hennig, Richard (1917): Der Krieg als Förderer geographischer Bestrebungen. Petermanns Geographische Mitteilungen. 1917/12. szám. 361–363. old.
- Julier Ferenc (1931): Conrad tábornagy. Magyar Szemle. 1931/1. szám. 102–112. old.
- Julier Ferenc (1931): A hadvezetés művészete. Magyar Szemle Társaság. Budapest. 79 p.
- Julier Ferenc (1933): 1914–1918, A világháború magyar szemmel. Magyar Szemle Társaság. Budapest. 302 p. + 3 t.
- Kennedy, Paul (1992): A nagyhatalmak tündöklése és bukása, Gazdasági változások és katonai konfliktusok 1500–2000. Akadémiai Kiadó. Budapest. 638 p.
- Kleindel, Walter (1989): Der Erste Weltkrieg, Daten-Zahlen-Fakten. Österreichischer Bundesverlag. Wien. 295 p. + 30 t.
- Markovits Árpád (1931): A milliós hadseregek hatása a vezérre s a csata tervezésére a világháború előtt. Magyar Katonai Szemle. 1931/9. szám. 1–15. old.
- Mauil, Otto (1925): Politische Geographie. Gebrüder Borntraeger. Berlin. XV + 743 p.
- Mayer-Csejkovits Károly (1927): A nagy háború fontosabb tapasztalatai magasabb katonai megvilágításban. Hadtörténelmi Közlemények. 1927/2. szám. 152–187. old.
- Mayer-Csejkovits Károly (1931): A hadviselés és a hadvezetés történelmi fejlődése. Magyar Katonai Szemle. 1931/10. szám. 1–23. old.
- Mendöl Tibor (1999): A földrajztudomány az ókortól napjainkig. ELTE Eötvös Kiadó. Budapest. 274 p.
- Merz, Alfred (1915): Beiträge zur politischen Geographie der Großmächte. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin 1915/6. szám. 379–390. old.
- Milleker Rezső (1913): A Bagdad-vasút. Földrajzi Közlemények. 1913/9. szám. 395–407. old.
- Mundt, Hans (1934): Geographie und Strategie. Geographische Zeitschrift. 1934/1. szám. 1–16. old.
- Nagy Miklós Mihály (1998): Cholkoky Jenő az első világháború geográfiájáról. Társadalom és Honvédelem. 1998/1–2. szám. 85–109. old.
- Nagy Miklós Mihály (2001): Földhöz kötött honvédelem. Kapu. 2001/11–12. szám. 31–36. old.
- Nagy Miklós Mihály (2002): Geográfia és hadelmélet. Földrajzi Értesítő. 2002/1–2. szám. 237–247. old.
- Nagy Miklós Mihály (2006): Kis magyar hadelmélet, Hadügy, hadelmélet, földrajz és geopolitika kapcsolata. Zrínyi Kiadó. Budapest. 224 p.
- Nagy Miklós Mihály (2010): Trianon földrajzi előzménye – Az első világháború geostratégiai (katonaföldrajzi) viszonyrendszere. Közép-Európai Közlemények. 2010/4. szám. 34–43. old.

- Perjés Géza (1971): Szerencse, valószínűség és hadvezéri szemmérték (A katonai döntés és a valószínűség Montecuccolitól és Zrínyitől Clausewitzig). A Magyar Tudományos akadémia Filozófiai és Történettudományi Osztályának Közleményei. 1971/1–2. szám. 121–143. old.
- Perjés Géza (1988): Clausewitz és a háború praxeológiája. Zrínyi Katonai Kiadó. Budapest. 261 p.
- Rátz Jenő (1936): Földrajz és politika. Magyar Katonai Szemle. 1936/2. szám. 68–82. old.
- Ratzel, Friedrich (1903): Politische Geographie oder die Geographie der Staaten, des Verkehrs und des Krieges [Zweite umgearbeitete Auflage]. Verlag von Oldenbourg. München–Berlin. 838 p.
- Schmidt, Max Georg–Haack, Hermann (1929): Geopolitischer Typen-Atlas zur Einführung in die Grundbegriffe der Geopolitik. Justus Perthes in Gotha. 62 p. + VIII p. + 30. térk.
- Siposné Kecskeméthy Klára – Nagy Miklós Mihály (1995): A földrajzi ismeretterjesztés és a háború. A Földrajz Tanítása. 1995/5. szám. 4–8. old.
- Teleki Pál (1996): A földrajzi gondolat története [Második kiadás], Kossuth Könyvkiadó. Budapest. 143 p.
- Woinovich Emil (1910): elmélkedés a modern háborúról. Magyar Katonai Közlöny. 1910/12. szám. 1015–1032. old.
- Zweig, Stefan (1987): Csillagórák, Történelmi miniatűrök [Második, bővített kiadás]. Gondolat. Budapest. 302 p.