



# Területi Statisztika

Közzététel: 2026. február 2.

## A tanulmány címe:

Bécs és Budapest dualizmus kori várospolitikai hatékonyságának komplex vizsgálata fővárosi és kerületi szinten (1880–1910)

## Szerző:

Hilbert Bálint

<https://doi.org/10.15196/TS660105>

***Az alábbi feltételek érvényesek minden, a Központi Statisztikai Hivatal (a továbbiakban: KSH) Területi Statisztika c. folyóiratában (a továbbiakban: Folyóirat) megjelenő tanulmányra. Felhasználó a tanulmány, vagy annak részei felhasználásával egyidejűleg tudomásul veszi a jelen dokumentumban foglalt felhasználási feltételeket, és azokat magára nézve kötelezőnek fogadja el. Tudomásul veszi, hogy a jelen feltételek megszegéséből eredő valamennyi kárért felelősséggel tartozik.***

- 1) A jogszabályi tartalom kivételével a tanulmányok a szerzői jogról szóló 1999. évi LXXVI. törvény (Szt.) szerint szerzői műnek minősülnek. A szerzői jog jogosultja a KSH.
- 2) A KSH földrajzi és időbeli korlátozás nélküli, nem kizárólagos, nem átdadható, térítésmentes felhasználási jogot biztosít a Felhasználó részére a tanulmány vonatkozásában.
- 3) A felhasználási jog keretében a Felhasználó jogosult a tanulmány:
  - a) oktatási és kutatási célú felhasználására (nyilvánosságra hozatalára és továbbítására a 4. pontban foglalt kivétellel) a Folyóirat és a szerző(k) feltüntetésével;
  - b) tartalmáról összefoglaló készítésére az írott és az elektronikus médiában a Folyóirat és a szerző(k) feltüntetésével;
  - c) részletének idézésére – az átvevő mű jellege és célja által indokolt terjedelemben és az eredetihez híven – a forrás, valamint az ott megjelölt szerző(k) megnevezésével.
- 4) A Felhasználó nem jogosult a tanulmány továbbértékesítésére, haszonszerzési célú felhasználására. Ez a korlátozás nem érinti a tanulmány felhasználásával előállított, de az Szt. szerint önálló szerzői műnek minősülő mű ilyen célú felhasználását.
- 5) A tanulmány átdolgozása, újra publikálása tilos.
- 6) A 3. a)–c.) pontban foglaltak alapján a Folyóiratot és a szerző(ke)t az alábbiak szerint kell feltüntetni:

***„Forrás: Területi Statisztika c. folyóirat 66. évfolyam 1. számában megjelent, Hilbert Bálint által írt, Bécs és Budapest dualizmus kori várospolitikai hatékonyságának komplex vizsgálata fővárosi és kerületi szinten (1880–1910) c. tanulmány”***

- 7) A Folyóiratban megjelenő tanulmányok kutatói véleményeket tükröznek, amelyek nem esnek szükségképpen egybe a KSH, vagy a szerzők által képviselt intézmények hivatalos álláspontjával.

## **Bécs és Budapest dualizmus kori várospolitikai hatékonyságának komplex vizsgálata fővárosi és kerületi szinten (1880–1910)**

**A complex analysis of urban policy efficiency of Vienna and Budapest at capital and district levels during the dualist era (1880–1910)**

**Hilbert, Bálint**

ELTE TTK FFI Társadalom- és  
Gazdaságföldrajzi Tanszék  
E-mail: hilbert.balint@gmail.com

A tanulmány Bécs és Budapest 1880 és 1910 közötti várospolitikai hatékonyságát a két város infrastrukturális kiépülésének, valamint az azt irányító városi kormányzási kontextus komplex kvantitatív és kvalitatív elemzésén keresztül vizsgálja. A kutatási módszertan két dimenzió (kormányzási és infrastruktúra-kiépítési), valamint három szempont (építési, pénzügyi és területi) ötvözésén alapul. A kormányzási dimenzió keretében – elsősorban jogszabályok elemzésével – a szerző feltárja Bécs és Budapest autonómiájának általános jellemzőit, építési és költségvetési jogköreik gyakorlásának részleteit, valamint kerületeik hatásköreit. Az infrastruktúra-kiépítési dimenzióban a kutatás Bennett-féle komplex mutató, duál-mutató, valamint lánc- és bázis-index számításával, továbbá költségvetési adatok bevonásával végez több infrastruktúrára kiterjedő kvantitatív elemzést fővárosi és kerületi szinten, bemutatva Bécs és Budapest alapvető humán és fizikai infrastruktúra-fejlesztésének eredményességét, továbbá területi egyenlőtlenségeinek 1880 és 1910 közötti alakulását. A dimenziók és szempontok eredményeinek szintézise rámutatott arra, hogy az autonómabb és decentralizáltabb kormányzású Bécs – két jelentős városbővítési hullám kihívásai mellett – a statisztikai adatok tükrében hatékonyabban és kisebb egyenlőtlenségekkel építette ki főbb infrastruktúráit, mint az állami befolyásnak fokozottan kitett, centralizáltabb szervezetrendszerű Budapest. A kutatás nem csupán a

### **Kulcsszavak:**

Bécs,  
Budapest,  
várospolitikai,  
városi kormányzás,  
dualizmus

két város dualizmus kori történeti feltárása, hanem – az infrastruktúrák és intézményi struktúrák korokon átívelő útfüggőségének elvére alapozva – későbbi korszakok várospolitikai eredményességének vizsgálatához is komplex módszertani alapot szándékozik biztosítani.

This study examines the urban policy effectiveness of Vienna and Budapest between 1880 and 1910 through a complex quantitative and qualitative analysis of the cities' infrastructural development and the urban governance context that managed it. The research methodology is based on the integration of two dimensions (governance and infrastructure development) and three aspects (construction, financial, and territorial). Within the governance dimension – primarily by the analysing of legal regulations – the author explores the general characteristics of Vienna's and Budapest's urban autonomy, the details of the exercise of their construction and budgetary powers, as well as the competencies of their districts. In the infrastructure development dimension, the research performs a multi-infrastructure quantitative analysis at both the capital and district levels using Bennett's composite indicator, dual indicator, chain and base index calculations, as well as budgetary data. This provides an overview of the effectiveness of Vienna's and Budapest's fundamental human and physical infrastructure development and the evolution of spatial inequalities between 1880 and 1910. The synthesis of the results across dimensions and perspectives revealed that, in light of statistical data, Vienna – with a more autonomous and decentralized system of governance – developed its key infrastructures more efficiently and with fewer inequalities, despite the challenges of two major waves of urban expansion, than Budapest, with its more centralized organizational structure, which was more strongly

**Keywords:**

Vienna,  
Budapest,  
urban politics,  
urban governance,  
Dual Monarchy

exposed to state influence. Beyond offering a historical analysis of the two cities during the dualist era, the research also aims to provide a complex methodological foundation for examining urban policy effectiveness in later periods, based on the principle of path dependency in infrastructures and institutional structures across different eras.

*Beküldve:* 2025. április 28.

*Elfogadva:* 2025. augusztus 4.

## **Bevezetés: a városi kormányzás és várospolitikák történeti megközelítésben**

A 19. század gyökeres változásokat hozott az európai urbanizáció történetében: a népesség városokba áramlása akkora mértékűvé vált, ami a városokat olyan problémák és kihívások elé állította, mint például a bűnözés megugrása, a járványok pusztítása, a nagy népsűrűségből adódó lakáshiány vagy a városi életszínvonal növeléséhez szükséges humán és fizikai infrastruktúrák kiépítése (DiGaetano 2009). Ennek menedzseléséhez már nem voltak elengedők a városok által birtokolt jogkörök és eszközök, amit a megelőző korok (főképp abszolutista) kormányzatai rájuk ruháztak. Ez elindította a demokratizálódási folyamatot mind állami, mind szubnacionális szinten, amellyel megteremtették a helyi kormányzás új rendszerét (Pálné Kovács 2008), ámbar ez államunként nagyon eltérő formában zajlott le (Morris 2000). Míg a brit, az amerikai és a porosz rendszerben a városok autonómiáját kiterjesztették, addig például a francia városok sokkal nagyobb mértékben függtek az állami akarattól (Földi 2016). A legnagyobb metropoliszok autonóm irányítását azonban sokszor a központi kormányzat erősen korlátozta a vidéki önkormányzatokkal szemben, melyre tekintettel a következő három fő megfontolás vezethette az állami kormányzatot: 1. A független városi önkormányzat áldozatul eshetett a társadalmi zűrzavarnak, ezzel aláásva a fennálló rendet; 2. A központi kormány a város fejlesztését más irányban képzelte el, mint a helyhatóság; 3. A nagyvárosok területei közötti nagy társadalmi-gazdasági különbségek megnehezíthették a városi önkormányzatnak az egész település érdekeinek egységes képviselését (Sutcliffe 1995b). Anthony Sutcliffe (1995b) kutatása kimutatta, hogy London, Párizs és Berlin városi autonómiája is erősen korlátozott volt ebben az időszakban, főleg országukon belül összevetve a többi városi önkormányzattal, azonban az erős állami fennhatóság inkább gátja volt ezekben a városokban a problémák hatékony megoldásának.

A városok kormányzási rendszerét, valamint az ebből eredő várospolitikai sajátosságait (és magát a várospolitikai hatékonyság fogalmát) tágabb összefüggésben az állami közigazgatás néhány alapvetésének bemutatásával érthetjük meg pontosabban, amelyet analóg módon értelmezhetünk városi szinten is. Az állami és egyúttal a városi közigazgatás alapvető célja a „... *szükségletek kielégítése, feladatok megoldása, tehát bizonyos*

*eredmény elérése...*” (Magyary 1942: 22. o.), melynek értelmezésében az eredmény és annak foka mindig felmérhető összehasonlítás útján. A közigazgatás célja – ahogy a várospolitikáké is – jelentős mértékben megváltozott a 19. század végére, a 20. század elejére: a demokratizálódási folyamat kezdetétől uralkodó legalitás elvét (vagyis a jogállam megvalósítását) lassan felváltotta az eredményesség, illetve a gazdaságosság elve. Ez utóbbi két elv általánosan fogalmazva a szükségletek időbeli és térbeli kielégítésének szakszerűségére, valamint pénzügyi hatékonyságára (mind a szervezet, mind az elvégzendő munka tekintetében) vonatkozik (Magyary 1942). A 19. században megszülető városi kormányzási rendszerek várospolitikai fókuszpontja – ami az infrastruktúrák kiépítésére irányult, orvoslva az említett problémákat és kihívásokat – nagyjából hasonló volt az európai nagyvárosokban (Keresztély 1995), de a váropolitika jellege megváltozott az időszak során. A 19. század második felétől körülbelül az első világháború kezdetéig a várospolitikák két nagyobb időszakát különíthetjük el: egy alapvetően liberális kapitalista időszakot, amelyben a városi kormányzat rendszeti hatáskörén belül maradvá hatalmi igényeket szolgált ki, majd egy fokozottabban technokrata, beavatkozóbb jellegű időszakot, amit „községi szocializmusnak” neveztek (Sipos 1999). Mind a korábbi, az ún. hatalmi váropolitika, mind az azt követő tudatosabb váropolitikába hajló irányzat a városi életszínvonal növelése érdekében kiemelt figyelmet fordított a humán és a fizikai infrastruktúrák fejlesztésére (Keresztély 1995). Míg a liberális kapitalizmus alatt a városi kormányzat több városi szolgáltatás kiépítését magáncégekre bízta, addig a községi szocializmus központi célja volt ezeknek a közszolgáltatásoknak a városok általi birtokbavétele, monopolizálása és ezáltal a város általi tudatos menedzselése.

A Habsburg Birodalom települési közigazgatására vonatkozó jogszabályok kialakítása később kezdődött meg az angol, a francia vagy a porosz rendszerekhez képest (Kajtár 1992), továbbá demokratizálódási folyamatát különféle tényezők bonyolult keresztmetszetei határozták meg (Hilbert 2023). Bécs és Budapest, mint a birodalom fővárosai és egyben a legnagyobb urbanizációs nyomásnak kitett települései, kiemelt szerepet játszottak a törvényalkotás helyi szintű szabályozásának megteremtésében. Az osztrák főváros 1850. évi 500 ezer fős lakosság száma 1910-re meghaladta a 2 millió főt, ami részben közigazgatási területének jelentős mértékű növelésével magyarázható (az 1850. évi 55 négyzetkilométerről 1890-ben, 30 előváros bevonásával 178, majd 1905-ben a Duna bal partján fekvő hatalmas területű Floridsdorf bekebelezésével 276 négyzetkilométerre nőtt a város területe<sup>1</sup>) (Csendes–Sipos 2005). Budapest hasonlóan nagy urbanizációs nyomásnak volt kitéve, viszont területileg más típusú kihívásokkal nézett szembe a dualizmus korában. A kiegyezés után, 1869-ben Buda, Pest és Óbuda összlakossága megközelítette a 300 ezer főt, ami – az 1873-ban létrejött immár 194 négyzetkilométer területű fővárosban – 1910-re 900 ezer főre nőtt (Szvoboda 1995). Tehát míg Bécs várostervezése számára alapvetően a két ízben

<sup>1</sup> A 4. ábra szerinti bécsi kerületbeosztásra vonatkoztatva a következőképp alakult a város növekedése (a kerület-határok időközben módosultak): 1850 előtt: I. kerület; 1850 és 1890 között: I–X. kerület; 1890 és 1905 között: I–XX. kerület (a XX. kerület 1900-ban a II. kerületből kiválva jött létre); 1905 után: I–XXI. kerület.

újonnan becsatolt elővárosi területek infrastrukturális behálózása jelentette a fő kihívást, addig Budapesten az 1873-ig külön utakon fejlődő Pest, Buda és Óbuda funkcionális egységesítése állt a várospolitikai fókuszpontjában (Márher 1914).

A reprezentációs célokkal fejlesztett fővárosokban a dualizmus korában tekintélyes mértékű beruházást valósítottak meg, amelyet leginkább feldolgoztak a vonatkozó várostörténeti tanulmányok, viszont a várospolitikák középpontjában álló infrastruktúrafejlesztések hatékonysági vizsgálatáról sokkal kevesebb információt találunk ezen irodalmakban (Melega 2012).

Az infrastruktúrafejlesztésnek az intézményi rendszerben történő irányítása, vagyis a városi kormányzás nézőpontja ugyanakkor elengedhetetlen része ennek a folyamatnak. Habár Bécs és Budapest dualizmus kori városépítési, valamint intézményszervezési története külön-külön és együtt is viszonylag alaposabban feltárt területe a várostörténeti irodalomnak (Csendes–Sipos 2005, Csendes–Oppl 2003, Sipos 1996a, 1996b), azonban a várospolitikák eredményességének több szempontú, összetett módszertant alkalmazó vizsgálatára mindezidáig nem került sor. Még a nemzetközi szakirodalomban sem találunk olyan tanulmányt, amely részleteiben vizsgálná a városi kormányzás történeti formái és a környezetalakítás közötti viszonyrendszert. A városi kormányzás történeti jellegű gyakorlatai leginkább a környezeti problémákra adott állami vagy városi intézményi cselekvésekre és megoldásokra vonatkoznak (Marcus 1980, Sutcliffe 1995a, Fairbanks 1999, DiGaetano 2009, Hanley 2012). A kerületi szint jelentőségének a várospolitikák végrehajtásában betöltött szerepével egyik diszciplína szereplői sem igazán számolnak, pedig az urbanizációs nyomás által megsokasodó problémák mikroszintű menedzselésében a kerületi kormányzásnak vélhetően meghatározó szerepe lehetett. Mindezen vagy más szempontok több várost érintő összehasonlító elemzése sem része a legtöbb esettanulmánynak, amelynek eredményei minden bizonnyal nagyobb magyarázó erővel rendelkezhetnének a különféle történeti és aktuális városi jelenségek feltárásában (Pierre 2005). Mindemellett, a várostörténeti és az infrastruktúrákkal kapcsolatos szakirodalomban „eredeti behálózás” időszakának nevezett 19. század (Schott–Skroblies 1987) városépítési és városi kormányzási jelenségeinek útfüggőségére is rámutattak (Arthur 1988, Douglass 1990). Éppen ebből kiindulva, mindig érdemes újra és újra görcső alá venni a kor városfejlődésének történetét, hiszen az „értelmet tud adni” az aktuális területi folyamatok kihívásainak megértésében (Suitner 2020).

E tanulmány alapvetően az imént megállapított kutatási deficitekre szándékozik válaszolni a várospolitikai hatékonyság komplex módszertan szerinti megragadásával, ami önmagában új szempontok és perspektívák kialakítását is magában rejt a nemzetközi, illetve a bécsi és a budapesti várostörténeti elemzésekben. Jelen munka, kapcsolódva Sutcliffe hivatkozott tanulmányának eredményeihez, a várospolitikai hatékonyságot alapvetően – a nemzetközi és a hazai szakirodalomban is külön-külön tárgyalt – az infrastruktúrafejlesztés statisztikai eredményei és a jogszabályokból kivonatolható városi kormányzási kompetenciák közötti összefüggések alapján szándékozik vizsgálni. Tehát röviden a tanulmány célja a kormányzás és a környezetalakítás

közötti viszonyrendszer feltárása Bécs és Budapest példáinak összevetésén keresztül. Mivel a kutatás a várospolitikát minél több megközelítésből igyekszik feltárni, és inkább átfogó jellemzésre törekszik, ezért nem az egyes közigazgatási kompetenciák és az egyes infrastruktúrák fejlesztésének hatékonysága közötti konkrét intézményi folyamatokat, hanem a kormányzás és az infrastruktúrafejlesztés jelenségeinek korrelációjára fókuszál. Ezen összefüggésrendszer megfigyelését – illetve Magyary Zoltánnak a közigazgatás eredményességi fokának meghatározásához kapcsolódva – pedig Bécs és Budapest fővárosi, valamint kerületi ismertetőjegyeinek összehasonlító vizsgálata teheti még érthetőbbé. Fontos kiemelni, hogy a nemzetközi szakirodalomban is újszerű és interdiszciplináris a témaválasztás, illetve az ahhoz kapcsolódó komplex és innovatív módszertan – különösen történeti vizsgálatok esetében – olyan bizonytalansági tényezőket is felvethet, amelyek torzíthatják az eredményeket.

### **A kutatás analitikai kerete, kvalitatív és kvantitatív módszertana**

A kutatás Bécs és Budapest várospolitikai hatékonyságát két dimenzió és annak három szempontjának keresztmetszetében veszi górcső alá, megjelölve a főbb módszereket, forrásokat és átfogó kutatási megközelítést is (1. táblázat).

A kormányzási dimenzió elsődleges célja főként jogszabáylelemzéssel a két város autonómiájának, azon belül is kifejezetten az építési és költségvetési jogkörök gyakorlásának intézményi kereteinek, lehetőségeinek meghatározása, amelyek kijelölhetik a városok mozgásterének, illetve az állami beavatkozásnak a hozzávetőleges hatótávolságát. A kutatás a fővárosi kerületi intézményrendszer és hatáskörök bemutatásával rálátást biztosít a tervezési és építési folyamatok lokális befolyásolhatóságára.

Az infrastruktúrákiépítési dimenzió képezi a tanulmány fő empirikus vizsgálatát, amelyen belül a három szempont és többféle statisztikai mutató (2. táblázat) szerinti kvantitatív elemzést készíték. A kvantitatív vizsgálat alapját képező statisztikai adatok nagyrészt Bécs és Budapest évente megjelenő statisztikai évkönyvéből származnak, azonban azok használhatóságát és összehasonlíthatóságát több szempont befolyásolta: az adatfelvétel módszertana, a megjelenített adatok időintervalluma és az adatközlés módja. Ezek a szempontok jelentős mértékben beszűkítették a kutatás módszertani megfontolásait. A városi statisztikai évkönyvekben korlátozottan előforduló infrastrukturális adatok halmazából kiválasztott mutatók esetében alapvető eligazodási szempont volt, hogy azok mindkét főváros infrastrukturális fejlettségének minél több humán (személyi) és fizikai (vonalas/disztributív) jellemzőjét bemutassák (Marvin 1992), amelyek összefüggének továbbá a már említett 19. századi urbanizációs kihívásokkal is.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Természetesen az indikátorok bizonyos köre különféle nézőpontból vizsgálva torzíthatják a kutatást, azonban a tanulmány kitűzött célja a széles körű, komplex infrastrukturális fejlettség felmérése 1880 és 1910 között, ami miatt el kell tekinteni az egyes torzító tényezők azonosításától és hatásuk elemzésétől.

1. táblázat

**A kutatás főbb dimenziói, szempontjai és célkitűzése**

Main dimensions, aspects, and objective of the research

| A kutatás dimenziói                 | Kutatási szempontrendszer                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                             |
|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                     | építési                                                                                                                                                   | pénzügyi                                                                                                                                                                   | területi                                                                                                                                                                    |
| Kormányzási dimenzió                | Építési jogkör és intézményi gyakorlása                                                                                                                   | Költségvetési és egyéb gazdálkodási jogkörök                                                                                                                               | Fővárosi kerületi intézményrendszer és hatáskör                                                                                                                             |
| – Módszerek                         | Jogszabály- és szakirodalom-elemzés                                                                                                                       |                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                             |
| – Források                          | Osztrák törvények: [24]<br>Magyar törvények: [23]                                                                                                         |                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                             |
| Infrastrukturákiepítési dimenzió    | Infrastrukturák kiépítettségének alakulása                                                                                                                | Városok pénzügyi mozgástere és infrastrukturákra fordított kiadásai                                                                                                        | Fővárosi kerületek infrastrukturális helyzetének alakulása                                                                                                                  |
| – Módszerek                         | 16 kiválasztott infrastrukturális indikátor népesség- és területarányos értékeinek vizsgálata ( <i>Bennett-féle komplex mutató, lánc- és bázisindex</i> ) | Költségvetési bevételek lakosságarányos vizsgálata; Kerületek lakosságarányos adóerejének vizsgálata; Néhány infrastruktúrára fordított kiadás és a kiépülés összefüggései | 6 kiválasztott infrastrukturális indikátor népességarányos vizsgálata ( <i>Bennett-féle komplex mutató</i> )<br>Területi egyenlőtlenségek vizsgálata ( <i>duál-mutató</i> ) |
| – Források                          | Bécs és Budapest statisztikai évkönyvei (1880–1913) [Stadt Wien (1883–1910), Budapest Székesfőváros (1874–1912)], Rácz (1914), Thirring (1925)            |                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                             |
| Átfogó kutatási szempont és módszer | Összehasonlító szemléletmód: Bécs és Budapest dimenziók és szempontok szerinti összevetése                                                                |                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                             |
| A kutatás célkitűzése               | Bécs és Budapest kiválasztott infrastrukturális elemeinek kiépülési hatékonyságának értelmezése kormányzási kompetenciáik tükrében                        |                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                             |

Természetesen a városok ráhatásának meghatározása sem mellékes ezen infrastrukturák fejlesztésére és finanszírozására (lásd a későbbi 3. táblázat). Ezután a kiválasztott és adatbázisba rögzített 16 mutató lakosság- és részben területarányos indikátorait számítottam ki (Függelék F1., F2., F3. és F4. táblázat). Ezek a lakosságarányos statisztikák képezték az összetevőit a további számításoknak, mely során Bennett-féle komplex mutatót<sup>3</sup>, duál-mutatót, valamint lánc- és bázisindexeket számítottam (2. táblázat).

<sup>3</sup> A Bennett-féle komplex mutató legfőbb előnye kutatásom szempontjából abban rejlik, hogy több, különböző jellegű és mértékegységű statisztikai indikátor normalizálható vele, és ezáltal azok könnyen elemezhetők. Természetesen nem feledkezhetünk meg a mutató hátrányairól sem, legfőképp arról, hogy a normalizálás információvesztéssel jár, amely jelentősen befolyásolhatja a végeredményt.

2. táblázat

**A kvantitatív vizsgálatban használt indikátorok kiszámításának képletei**

Formulas for calculating indicators used in quantitative analysis

| Mutató                                | Képlet                                                 | Leírás                                                                                                                                                                                                                                               |
|---------------------------------------|--------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bennett-féle komplex mutató           | $BEN_j = \sum_{i=1}^n \left( \frac{z_{ji}}{n} \right)$ | A vizsgált területegységekre (j) adott n darab, minden adatsor esetében annak maximuma százalékában kifejezett jelzőszám ( $z_i$ ), ezek súlyozatlan számtani átlaga.<br>Mértékegysége: dimenziótlan<br>Értékkészlete: 0–100                         |
| Láncindex                             | $I_t = \left( \frac{X_t}{X_{t-1}} \right) * 100$       | Az adatsor minden értékét ( $X_t$ ) az előző időpont értékéhez ( $X_{t-1}$ ) viszonyítjuk.<br>Mértékegysége: %<br>Értékkészlete: $0 < \infty$                                                                                                        |
| Bázisindex                            | $I_t = \left( \frac{X_t}{X_0} \right) * 100$           | Az adatsor minden értékét ( $X_t$ ) a kezdő időpont értékeihez ( $X_0$ ) viszonyítjuk.<br>Mértékegysége: %<br>Értékkészlete: $0 < \infty$                                                                                                            |
| Duál-mutató<br>(Éltető–Frigyes-index) | $D = \frac{y_m}{y_a}$                                  | $\bar{y} = y_i$ súlyozott átlaga;<br>$y_m =$ az $\bar{y}$ -nál nagyobb $y_i$ értékek súlyozott átlaga;<br>$y_a =$ az $\bar{y}$ -nál nem nagyobb $y_i$ értékek súlyozott átlaga;<br>Mértékegysége: dimenziótlan<br>Értékkészlete: $1 \leq D < \infty$ |

Forrás: Nemes Nagy (2005).

A pénzügyi szempont elsősorban a két város költségvetésének lakosságárányos volumenét, illetve a város hatáskörébe leginkább beletartozó infrastruktúrák kiépítésére fordított összegek vizsgálatát érinti. A kerületi infrastruktúrális helyzet elemzését jelentős mértékben korlátozza az adathiány: hat rendelkezésre álló infrastruktúrális mutatót – hasonlóképpen a fővárosi szintű vizsgálatához – Bennett-féle komplex mutatóval elemzek, és vetem össze azokat a kerületek adóerejével (költségvetési adatok hiányában). A kerületek közötti infrastruktúrális fejlettségi egyenlőtlenségeket (ugyancsak hat mutatóra) pedig súlyozott duál-mutatóval jellemzem. Mindezen dimenziók és szempontjaik elemzését áthatja az összehasonlító szemléletmód, amely a tanulmány célkitűzésének és a következtetések kialakításában játszik fontos szerepet. A kutatási eredményeket az 1. táblázatban bemutatott sorrendben (felülről lefelé) először a kormányzási dimenzió döntően kvalitatív, majd az infrastruktúrákiépítési dimenzió kvantitatív elemzésével ismertetem.

Ismételten kiemelendő, hogy a kutatási téma innovatív jellegéből adódóan komplex módszertant alkalmazok, amelynek összetevői önmagukban is kritikával illethetők: mind a jogszabályelemzés, mind a statisztikákon alapuló kvantitatív elemzés a kitűzött kutatási cél egy szűk vetületét jelenítik meg, amelyek szakirodalmi és levéltári kutatásokkal széleskörűen kiterjeszthetők. A téma komplexitásából fakadó túlzott terjedelem elkerülése ugyanakkor szigorú és világosan lehatárolt módszertani megfon-

tolást igényel, annak érdekében, hogy a kutatás egy tanulmány terjedelmi korlátai között is összefüggéseiben bemutatható legyen.

### **Kormányzási dimenzió: Bécs és Budapest kormányzási rendszerének jellegzetességei**

Az osztrák és a magyar közigazgatási rendszer, valamint a helyi önkormányzatisághoz való hozzáállás az 1867-es kiegyezés után alapjában véve más gondolati alapon nyugodott: míg az osztrák a municipalizmus, addig a magyar a centralizmus elvén (Klabouch 1968, Hencz 1973). Az európai léptékben széles autonómiát elnyerő osztrák községek és statútummal rendelkező városok (mint Bécs) kormányzásába a tartományi kormányzó csak csekély közvetlen beavatkozási szerepet kapott. Ezzel szemben az erősen centralizált magyar rendszerben a városi önkormányzatok autonómiájuk folyamatos csorbítását szenvedték el, és minden fontosabb települési ügyük intézése közvetlenül vagy közvetetten – mely az osztrák városok esetében helyi hatáskörben volt – az állami akarat függvényévé vált (Sarlós 1976). Budapest némileg mentesült az erős állami centralizáció alól, ami az építési és a költségvetési ügyeiben is megnyilvánult.

#### **Az építéshatósági jog gyakorlása a fővárosok területén**

Már az 1867-es kiegyezés előtt mindkét városnak voltak helyi városépítési hatóságai, azonban a bécsi intézményesülés története teljesen más dimenzióban értelmezendő mint a budapesti. Az osztrák főváros építéshatóságát alapvetően az alsó-ausztriai tartományi építésügyi igazgatóság látta el a 19. század elején, de a város 1485-ben (Mátyás király hódítása alatt) létrehozott „alsó kamarai hivatala” (Unterkammeramt) is felügyeletet gyakorolhatott a városi építkezések felett. Bécs legelső, modern értelemben vett építési törvényét 1829-ben alkotta meg Alsó-Ausztria tartományi vezetése, amely teljes mértékben tartományi kézbe helyezte az építési joghatóságot a városban [1]. 1835-ben az alsó kamarai hivatalból létrehozták az első városi fennhatóság alá tartozó építési hivatalt (Stadtbauamt) [2], amelynek jogutódja a mai napig ellátja ezt a feladatot a városban (Wien Geschichte Wiki). Bécs első, 1850. évi, demokratikus szellemben megalkotott, de még abszolutisztikus módon bevezetett városi statútuma már rögzítette a város építéshatósághoz való szabad jogát [3], viszont az 1859. évi építési törvény a főként állami és tartományi tagokból álló Baucommission kezébe helyezte az építés főhatóságát a városban, korlátozott formában meghagyva a Stadtbauamt jogait [4]. Az 1862. évi községi törvény bevezetésével az építési jog teljes mértékben városi fennhatóság alá került [5], ami a Monarchia felbomlásáig érintetlen maradt.

Budapest 1873-as egyesítése előtt az építéshatósági intézmények széttöredeztettek voltak. Az első modern hatóság Pest városában jelent meg 1808-ban, a József nádor által alapított Pest város Szépítő Bizottmánya által, amelyben a városi képviselőkön és az építészekén túl a választópolgárok képviselői is helyet foglaltak (Hidvégi 2005).

A Bach-korszakban a nagyfokú autonómiával rendelkező bizottmányt felszámolták, és feladatait a városi tanácsra ruházták át. Budán is működött – a pesti Szépítő Bizottmány megalakulása után – 1810-től helyi építési hatóság, viszont Óbudán viszonylag későn, csak 1861-től kezdett tevékenykedni „Óbuda mezőváros Építési Bizottsága”. Buda és Óbuda építéshatóságai azonban nem tudtak versenyezni a pesti hatóság várostervezésben elért eredményeivel, mint például az 1808-ban elfogadott Szépítési Tervvel, amely csatornázást és kövezést is előírt Pest városában (Vadas 2005).

Az 1867-es kiegyezéshez érve a bécsi közigazgatás keretei és ezzel együtt a város építéshatósági jogkörei törvényi keretek között megszilárdultak, és tulajdonképpen a korszak végéig változatlan formában fennmaradtak. A város e döntéshozatali jogkörét, amelyet a városi közgyűlés gyakorolt közvetlenül, nem korlátozta felsőbb hatalom. Az 1868. évi bécsi építési törvény értelmében a tartományi felügyelet (Bauoberbehörde) csak a város valamely építési intézkedése ellen beérkező fellebbezési ügyben kapott szerepet [6]. Az alsó-ausztriai tartományi kormányzónak csak egy esetben volt közvetlen döntési jogköre a bécsi építkezési ügyekben, még hozzá az állami vagy a császári udvar által finanszírozott építkezések engedélyének kiadásában, azonban ez esetben a város építéshatóságával minden szükséges információt (például építési tervet) meg kellett osztania és véleményét figyelembe kellett vennie. Ugyanakkor még állami vagy udvari beruházás esetén is az építési vonal és az építési szint (lejtésínvonal) meghatározása városi hatáskörben maradt [16]. Az 1883. évi építési törvény 1890-es módosításában a polgármesteri hivatal alá tartozó, dekoncentrált szervekhez, a bécsi kerületben megtalálható magisztrátusi kerületi hivatalokhoz (Magistratische Bezirksämter) is végrehajtói jogokat rendeltek az építési szabályzat betartatását illetően [18]. A városbővítést követően 1893-ban, az egész városra kiterjedően egységes építési övezeti beosztást, rendezési tervet alakítottak ki, és 1898-ban létrehoztak egy várostervezésért felelős részleget a fővárosi magisztrátuson belül (Fachabteilung XIII) (Suitner 2020).

Ezzel egy időben 1870-ben jelentősen megváltoztak a budapesti építési ügyek: a Fővárosi Közmunkák Tanácsa (FKT) létrehozatalával többszereplőssé vált a főváros építésügyeinek intézése. Az FKT döntéshozó testületét a főváros, valamint az állam által választott képviselők alkották (az elnök révén az utóbbiak többségével), és önálló pénzalapból gazdálkodott [10], továbbá a szervet a törvény leírása szerint a Nagykörút és a Sugárút építési ügyeinek szervezésére hozták létre. Az FKT-t azonban nem szüntették meg a kitűzött munkák elvégzése után sem, ugyanis mind az építésügyi szabályozásban, mind az építési engedélyek kiadásában kulcsszerepe maradt, ami többször érdekellentétbe vezetett a Fővárosi Tanáccsal. Béccsel ellentétben, Budapesten nem sikerült azonnal egységes építési szabályozási tervet létrehozni: Pesté 1872-ben, Budáé 1876-ban, míg Óbudáé csak 1883-ban készült el (Vörös 1998). 1894-ben viszont Budapest egészére elkészült az építési övezeti terv (Csendes–Sipos 2005). A [11] törvény 22. § szerint egy megalkotandó építési törvény életbelépéséig a fővárosi építésügyi szabályozás az FKT feladata lett, ennek értelmében a szerv 1870-ben megalkotott egy ideiglenes utasítást Buda és Pest építésügyi szabályozására

(Fabó 2020). 1873-ban az FKT Budapest építési rendszabályainak tervezetét is kialakította, amit véleményezésre továbbított a Fővárosi Tanácsnak, ahonnan kilenc év elteltével, 1882-ben érkezett válasz, méghozzá egy teljesen új, a közgyűlés által kialakított szabályzat formájában. Az FKT által 1886-ban létrehozott „építési ügyet a fővárosban szabályozó utasítás”, a főváros véleményezése után életbe lépett, de az ellentétek fennmaradtak. 1891-ben a Fővárosi Tanács szabályrendeletekkel próbálta befolyásolni az építésügyet, amit az FKT hatásköri beavatkozásnak tekintett. 1892-ben végül a belügyminiszter azzal tett pontot az ügy végére, hogy minden építésügyi szabályozással kapcsolatos hatósági jogkört az FKT-hoz telepített, és megbízta azt egy építésügyi szabályzat kidolgozásával. Ez a szabályzat 1894-ben életbe is lépett, de a technikai fejlődés nyomán gyorsan el is avult, és az új építésügyi szabályzat (a fővárosi közegek együttműködésével) 1914-re lett kész (Siklóssy 1931). A magán-építési engedélyek kiadása esetében az elsőfokú hatóság a Fővárosi Tanács volt, ugyanakkor az engedélyek kiadása előtt az FKT véleményezte azokat. Fontos kiemelni a [11] törvény 22. § mentén, hogy „...a magánépítési engedélyek első fokú kiadására a (szerk.: fővárosi) tanács ugyan illetékes, de az engedély kiadását csak azon korlátok közt teheti, melyek a közmunkák tanácsa által általános érvénnyel (általában) megállapított elvek és utasítások által megszabotnak...” (Fővárosi Közmunkák Tanácsa 1895: 86. o.). Az FKT továbbá másodfokú hatóságként funkcionált a Fővárosi Tanács határozatai ellen benyújtott panaszok, valamint a Fővárosi Tanács és a főváros Középítési Bizottmánya<sup>4</sup> közötti ellentétek elbírálásában. A Fővárosi Tanács fellebbezést az FKT döntése ellen a belügyminiszternél tehetett, amire viszont ritkán került sor (Horváth 1996). Az építési engedélyek kiadásának ügyvitele kapcsán az FKT és a Fővárosi Tanács közötti ellentétek több ízben megjelentek (szigorúbb hangvételű üzengetések a hatóságok között, érintett szabályozási tervek meg nem küldése egymásnak stb.), amelyet időnként az építetők is megpróbáltak saját érdekeik érvényesítésére kihasználni (Horváth 1996). Összességében a budapesti építésügy alapvető szabályozása az FKT kezében összpontosult, és az általa kialakított szabályok keretrendszerében a Fővárosi Tanácsnak volt mozgástere az építési engedélyek kiadásával. Mindenesetre a budapesti építésügyi eljárásrend mindenképpen bonyolultabbnak bizonyult a bécsinél.

Habár a fővárosok a városépítéshez és a városrendezéshez tartozó alapvető jogköröket részben vagy egészben birtokolták, de értelemszerűen nem minden humán és fizikai infrastruktúrát finanszíroztak helyi forrásból (3. táblázat). A korszakban zajlott le a községi folyamat is, vagyis a liberális kapitalizmus és a községi szocializmus korszaka közötti átmenet, melynek során a városi önkormányzatok magánvállalkozások által kiépíteni kezdett városi szolgáltatásokat, és azokhoz tartozó infrastruktúrákat vontak községi hatáskörbe, amely a beavatkozó, környezetet menedzselő várospolitika kezdetének is tekinthető. Ez a folyamat Bécsben tíz-tizenöt évvel korábban zajlott le, mint Budapesten, ugyanakkor mindkét városban egy-egy polgármester

<sup>4</sup> A Középítési Bizottmány a fővárosi Mérnöki Hivatal műszaki véleményezésére alapozva javaslatot fűzött az építési beadvány elfogadásához vagy megtagadásához a Fővárosi Tanács számára (Horváth 1996).

nevéhez fűződik a községecsítés, Bécsben Karl Lueger nevéhez, Budapesten Bárczy Istvánéhoz (Sipos 1996a, 1999, Suitner 2020). A községi szocializmus jelszava eredetileg az angol „államszocializmus” fogalmával analóg módon az önkormányzat szociális szempontú beavatkozását jelentette a munkásság életkörülményeinek javítása érdekében. Karl Lueger várospolitikája leginkább a magánvállalkozók által birtokolt közüzemek községi tulajdonba való átszervezését jelentette, mellyel a városi lakosok terheit lehetett csökkenteni (Sipos 1999). Mélyebb szociálpolitikai tevékenység azonban nem kötődött Lueger várospolitikájához, sokkal inkább tette azt a politika-csinálás eszközévé, amit a városi polgárlét kultuszával kapcsolt össze, miközben Bécs német etnikai jellegének védelmét hangsúlyozva erős antiszemita (egyúttal magyar- és Budapest-ellenes) éllel is felvértezte politikai retorikáját. Habár Lueger várospolitikája erősen hatott Bárczy Istvánéra Budapesten – főként annak központi elemében, a községecsítési folyamatban és az ahhoz kapcsolódó fokozatos városi eladósodásban –, de politikai-ideológiai vonatkozásban jelentős eltérések voltak közöttük (habár az oktatásügy magyarosításban játszott szerepe tekintetében igen közel került Luegerhez), ami Bárczy és Lueger ideológiai különbségein túl a bécsi és a budapesti polgármesteri pozíció eltérő kormányzási megközelítéseire vezethető vissza (Sipos 1999).

3. táblázat

**Bécs és Budapest főbb infrastrukturális elemeinek építéséhez/menedzseléséhez,  
finanszírozásához fűződő aktorok (1870–1914)**

Actors related to the construction/management and  
financing of the main infrastructural objects of Vienna and Budapest (1870–1914)

| Infrastrukturális elem   | Bécs                                                                             | Budapest                                                                          |
|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| Építési engedély kiadása | Fővárosi hatáskörben <sup>a)</sup>                                               | Fővárosi hatáskörben kiegészítve az FKT véleményezési hatáskörével <sup>b)</sup>  |
| Lakások                  | Állam, főváros, magánvállalkozás, egyház                                         | Állam, főváros, magánvállalkozás, egyház                                          |
| Vízvezeték               | Fővárosi hatáskörben és finanszírozásban <sup>a)</sup>                           | FKT és főváros közös hatáskörében, de az utóbbi finanszírozásában <sup>b)</sup>   |
| Csatorna                 |                                                                                  |                                                                                   |
| Utak                     |                                                                                  |                                                                                   |
| Közvilágítás             |                                                                                  |                                                                                   |
| Gázvezeték               | 1898-ig: magánvállalkozások<br>1898 után községecsítés <sup>c)</sup>             | 1910-ig: magánvállalkozások<br>1910 után községecsítés <sup>d)</sup>              |
| Áramszolgáltatás         |                                                                                  |                                                                                   |
| Villamosvonalak          |                                                                                  |                                                                                   |
| Távbeszélő-hálózat       | 1895: magánvállalkozások<br>1895 után: állami kézben <sup>e)</sup>               | 1887-ig: magánvállalkozás<br>1887 után: állami kézben <sup>f)</sup>               |
| Rendőrség                | Közös állami, tartományi és városi finanszírozás és döntési jogkör <sup>g)</sup> | Közös állami és városi finanszírozás, de csak állami döntési jogkör <sup>h)</sup> |
| Tűzoltóság               | Fővárosi és civil fenntartás <sup>a), i)</sup>                                   | Fővárosi és civil fenntartás <sup>i)</sup>                                        |
| Oktatásügy               | Állam, főváros, egyház <sup>k)</sup>                                             | Állam, főváros, egyház <sup>l)</sup>                                              |
| Közegészségügy           |                                                                                  |                                                                                   |

Forrás: a) [3], [17], [21]. b) [11], Horváth (1996). c) Offenthaler (2005), Sipos (1996a). d) Sipos (1996a), Vadas (2005). e) Fűrner (2006). f) Tiner (1996). g) [9], [13]. h) [15]. i) Bouzek (1990). j) Varga (2020). k) [8], [10]. l) [7], [14].

A fizikai infrastruktúra döntő többsége az időszak végére városi hatáskörbe került, de emellett is számtalan városi szolgáltatás kiépítésében és üzemeltetésében többféle szereplő vett részt. Egyedül a távbeszélő-szolgáltatás kiépítésének finanszírozásában nem játszott egyáltalán szerepet Bécs és Budapest városa. A két város fizikai és humán infrastrukturális elemei fejlődésének értékelésénél mindenképpen figyelembe kell venni, hogy a fővárosi hatóságoknak kettős szerepe volt: szabályozási és finanszírozási. Tehát, ahol a főváros pénzügyileg nem volt közvetlen hatással az adott infrastruktúra kiépülésére, ott is az építési engedély megadása, annak megelőző véleményezési eljárásával és egyéb formális vagy informális ösztönző tevékenységével közvetett módon hatással volt arra. Ez utóbbiak részletes feltárása nem tárgya jelen tanulmánynak, de mindenképp figyelembe veendő.

### **A fővárosi kerületek városi kormányzásban betöltött szerepe**

Az Osztrák–Magyar Monarchia városaiban ritkán előforduló városi kerületi rendszer Bécsben és Budapesten viszonylag összetett formában jelent meg ([12], [17], [20], [21], Hilbert 2023). A bécsi és a budapesti kerületek nagyon hasonló módon rendelkeztek egy előjáróval és egy kerületi választmánnyal, fő feladatuk pedig elsősorban a főváros végrehajtó közegei területi munkájának segítése volt, továbbá a kerület szükségleteinek felmérése, és ennek nyomán javaslat felterjesztése a főváros döntéshozó és végrehajtó közegeinek. A kerületi előjárók mindkét városban tanácskozási joggal részt vehettek a fővárosi közgyűlés ülésein. A Bécsben választmány által választott, Budapesten 1893 után a polgármester által kijelölt kerületi előjárók mellett fontos különbség figyelhető meg a két város kerületeinek kormányzási szerepe között a kerületi választmány hatáskörében. Míg a budapesti kerületi választmányok a helyi végrehajtás és felügyelet mellett csupán a helyi javaslatokat és pénzügyi igényeket állították össze, illetve terjesztették fel, addig a bécsi kerületek (1890-et követően) több kerületi ügy esetében döntéshozói jogkörrel is rendelkeztek, valamint jóval több és fontosabb ügyben fogalmazhatták meg véleményüket (például adóügyekben). Az 1904. évi városbővítést követően, az új községi törvény a polgármesternek ún. kerületi felügyelőbizottságok (Bezirksaufsichtsräte) létrehozását tette lehetővé, mellyel nagyobb kiterjedésű kerületeken belüli (elsősorban a XXI. kerületben) meghatározott területek kerületi felügyeleti feladatait lehetett dekoncentrálni ([22], Till 1957). Az 1890. évi bécsi városbővítés hívta életre a magisztrátusi kerületi hivatalokat, mint a főváros dekoncentrált végrehajtó szerveit a kerületekben, amelyek elsődleges feladata az újonnan becsatolt elővárosok hatékonyabb integrációja lett (Mayer 1986). Ezek a hivatalok elsősorban a főváros nevében jártak el bizonyos ügyekben, vagy tanácsot adtak a fővárosi szerveknek, de kerületi hatáskört érintő ügyekben együtt kellett működniük a kerületi szervekkel [19]. A kerületi költségvetés és pénzügyek területén a bécsi kerületek rendelkeztek nagyobb autonómiával, ugyanakkor az építési ügyekre is nagyobb hatásuk volt. A bécsi kerületek előjárói 1890-től kezdve be lettek vonva az építési engedély megadásának folyamatába is, amelynek során az előjárók közvetlenül tárgyalhattak a fővárossal, az építetővel és egyéb érintett szereplőkkel a

megvalósuló beruházásról, és véleményüket figyelembe kellett vennie a fővárosnak az építési engedély megadásakor [18]. A kerületi választmány a helyi építési ügyekben (például parcellázás) is közvetlenül kifejezhette véleményét a fővárosi építéshatóság felé (W/1915). A budapesti kerületek hatásköre is jelentősen szélesedett 1872 és 1893 között, de ez főként a kerületi szervek felügyeleti és végrehajtói feladatainak növekedésére korlátozódott. Az építésügyeket tekintve a [20] törvény 18. § első pontja világosan meghatározta, hogy a kerületek az építési engedélyek tárgyalásába nem szólhattak bele, ugyanakkor a kerületi eljárások jelentéseit a főváros építéshatóságai és az FKT esetenként felhasználhatta véleményezéshez vagy határozathozatalhoz (Horváth 1996).

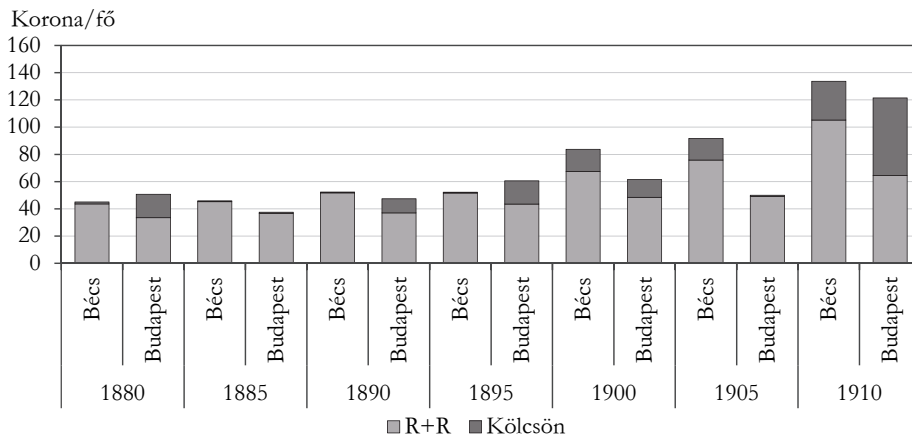
### **A költségvetési jogkör gyakorlása és a két főváros költségvetési forrásai a vizsgált időszakban**

Az alapvető városi autonómia kérdéséből kiindulva a költségvetési és önkormányzati háztartáshoz kötődő jogkörök is jelentősen eltértek Bécsben és Budapesten, ami a felsőbb közigazgatási szint ellenőrzésében nyilvánult meg. Míg az osztrák főváros költségvetését közgyűlési többséggel fogadták el, addig a magyar fővárosban ezen túlmenően belügyminiszteri ellenjegyzésre is szükség volt. Habár új adó vagy illetmény kivetéséhez mindkét város esetében felsőbb szintű hozzájárulás kellett, viszont az egyenes állami adóra szabadon csak Bécs vethetett ki községi pótdadót, még hozzá legfeljebb 30%-os mértékig, aminél magasabbat már csak alsó-ausztriai tartományi törvény szabhatott ki. Budapest ezzel a lehetőséggel csak belügyminiszteri ellenjegyzéssel élhetett, a többi magyar városhoz képest csupán az elidegeníthető községi vagyon és a felvehető kölcsön tekintetében rendelkezett minimális mozgástérrel, amelyhez az 1872. évi törvény 25-25 ezres értékhatárt rögzített. Habár a szabadon elidegeníthető községi vagyon értéke Bécsben csupán 10 ezer forintig terjedt, ugyanakkor a szabadon felvehető kölcsön mértékét tekintve 80-szor több, 2 millió forintos értékkel tervezhetett Bécs, mint Budapest (Hilbert 2023). Tehát ahogy az építésügyet, úgy az ehhez szorosan kapcsolódó költségvetési jogköröket tekintve is még Bécs leginkább saját közegeire támaszkodhatott pénzügyi, tervezési-stratégiai döntéseinek meghozatalában, addig Budapest pénzügyi tervezése nagyrészt az állami akarat függvénye volt.

Az átfedő állami, városi és egyéb aktorok infrastruktúraépítési finanszírozásából (3. táblázat) kiindulva nehéz pontosan meghatározni a városok fejlesztésére felhasznált összes pénztőkét. Jelen tanulmány a városi költségvetések bevételi adataiból szándékozik átfogóan bemutatni a két főváros pénzügyi mozgásterének volumenét, kerületi szinten pedig a befolyt adó mértékét fejezi ki, és nem célja egy részletes költségvetési elemzés elvégzése.

1. ábra

**Egy főre jutó rendes és rendkívüli költségvetési bevétel (R+R), felvett kölcsön (Kölcsön), valamint ezek együttes összegének alakulása 1880 és 1910 között**  
 Per capita ordinary and extraordinary budget revenues (R+R), loans taken (Kölcsön), and their combined total between 1880 and 1910



*Forrás:* Bécs és Budapest statisztikai évkönyveinek községi háztartásra (a bécsi évkönyvekben: „Ökonomische Verhältnisse der Gemeinde” c. fejezet) vonatkozó fejezeteinek (Stadt Wien 1883–1910, Budapest Székesfőváros [1874–1912]) adatai alapján saját szerkesztés.

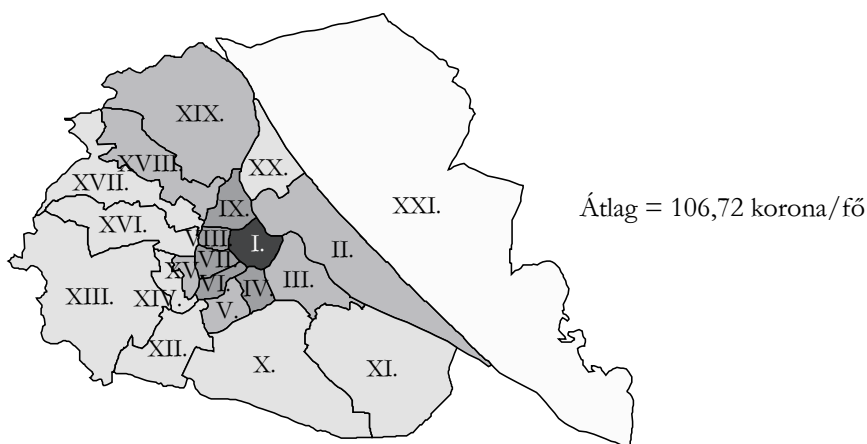
Bécs és Budapest költségvetési helyzetének értékelését jelentős mértékben megnehezíti a községesítési (és egyúttal eladósodási) folyamat eltérő időben történő megindulása a két városban (1. ábra). Az egy lakosra jutó rendes és rendkívüli bevételek (R+R) valamennyire kifejezik a két város pénzügyi helyzete közötti differenciát: 1880 és 1895 között nagyjából 8–14 koronával több költségvetési bevétel jutott egy bécsi lakosra, mint budapestire. A magyar főváros értéke némileg közelebb került az osztrák fővároséhoz 1895-re. Az 1900. évet követően viszont a két főváros közötti eltérések ugrásszerűen megnövekedtek Bécs javára: 1910-ben már körülbelül 40 koronával több R+R költségvetési bevétel jutott egy lakosra Bécsben, mint Budapesten. A felvett kölcsön összegével kiegészítve is érdemes megvizsgálni a két város pénzügyi helyzetét, főként a községesítési folyamat előtti időszakot tekintve. 1900 előtt Bécs vagyongazdálkodása szigorúbb volt, mint Budapesté, utóbbi gazdálkodása több alkalommal deficitessé lett (Horváth 2010), és ennek ellensúlyozására minden bizonnyal a kölcsönfelvétel eszközével élt. 1880-ban és 1895-ben olyan mértékű kölcsönfelvételre került sor Budapesten, amely által a magyar főváros kölcsönrel kibővített egy főre jutó R+R költségvetési bevételei meghaladták az osztrák fővárosét.

2. ábra

**Bécs és Budapest kerületeiben beszedett összes adóbevétel  
egy főre jutó értéke 1910-ben**

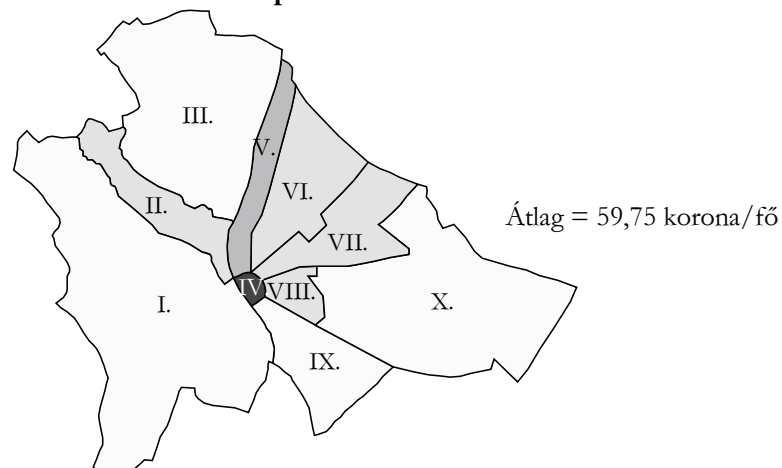
Total tax revenue collected in the districts of Vienna and  
Budapest per capita in 1910

**Bécs – Vienna**



Maximum: 1564,70 (Bécs I. kerület)

**Budapest**



Maximum: 751,79 (Budapest, IV. kerület)

Korona/fő    >100,00    99,99–50,00    49,99–30,00    <29,99

*Megjegyzés:* Bécs kerületeiben szedett adófajták: tartományi adók, tartományi pótlék, községi pótlék, épületadó; Budapest kerületeiben szedett adófajták: állami adó, községi adó, útdó, kereskedelmi kamarai illeték, betegápolási pótdó.

*Forrás:* Bécs és Budapest statisztikai évkönyveinek adókra (Budapesti évkönyvben „Adóviszonyok” és „Adók és jövedelem”, a bécsi évkönyvekben „Steuern und Regalien” c. fejezetek) vonatkozó fejezeteinek [Stadt Wien (1883–1910), Budapest Székesfőváros (1874–1912)] adatai alapján saját szerkesztés.

A kölcsönfelvétel mértékében 1900-at követően tulajdonképpen a két városban eltérő időben beinduló közszécsítési folyamatot követhetjük nyomon. 1910-ben Budapest jelentős kölcsönfelvétele okán ismét megközelítette Bécset az egy lakosra jutó, kölcsönrel kiegészített R+R-bevételeket tekintve. Összességében tehát megállapítható, hogy Bécsnek kedvezőbb pénzügyi helyzete volt az R+R bevételeit figyelembe véve (1900 előtt kisebb, azt követően nagyobb mértékben), ugyanakkor nem voltak szakszádszerű különbségek a két város lakosságarányos pénzügyi helyzete között.

Habár a kerületi szint egyik fővárosban sem rendelkezett önkormányzási joggal, és ennél fogva építési vagy költségvetési jogkörökkel, de talán nem téves a feltevés, hogy a kerületek közötti társadalmi-gazdasági különbségeknek valamekkora befolyása lehetett a városfejlesztésre. Ezek legkönnyebben az egy kerületi lakosra jutó beszédett adómennyiséggel mutathatók ki (2. ábra). Mindkét város esetében 1910-ben a városmagot képező kerületnek volt kimagaslóan a legtöbb egy főre jutó adómennyisége, amely egyaránt csaknem nyolcszorosa a második legtöbb egy főre jutó adómennyiséggel rendelkező kerületének (bécsi IV. és budapesti V. kerület). Viszont a bécsi I. kerületé valamennyivel több, mint duplája volt a budapesti IV. kerületének. A bécsi kerületek értékei lépcsőzetesen csökkentek, de csupán a XXI. kerületé volt 30 korona/fő alatti. Budapesten viszont a kerületek majdnem fele a legalsó kategóriába tartozott. Az összes kerület átlagát tekintve a bécsi kerületek csaknem dupla akkora adóerővel rendelkeztek, mint a budapesti kerületek.

## **Infrastruktúraépítési dimenzió: a kiválasztott infrastruktúrák kiépítésének kvantitatív vizsgálata**

### **A humán és a fizikai infrastruktúra fejlesztésének vizsgálata fővárosi szinten**

A kvantitatív elemzést a következő szempontok és a hozzájuk kapcsolódó mutatók logikai sorrendjében érdemes elvégezni:

1. *Láncindex*: A vizsgált időszak infrastruktúrafejlesztési tendenciáinak kimutatása. Bécs esetében a városbővítések okozta kihívásokra adott válaszok gyorsasága és hatékonysága.
2. *Bázisindex*: Az infrastruktúrák kiépítettségének mérlege 1880 és 1910 között.
3. *Bennett-féle komplex mutató*: Bécs és Budapest egymáshoz viszonyított helyzetének megfigyelése.

Az osztrák és a magyar főváros láncindexei alapvetően eltérő tendenciákat mutatnak (4. táblázat). Bécs infrastruktúraépítésének alakulásában kétségkívül meghatározó szerepe volt az 1890. és a 1905. évi városbővítéseknek, amelyek során nagy területű és lakosságszámú elővárosokat kebeleztet be a város. A városbővítés hatása egyértelműen kiütözik Bécs összesített és infrastruktúrákra bontott láncindexeinek 1890. évi hirtelen emelkedésében (4. táblázat). A népességszám növekedésével mind a humán, mind a fizikai infrastrukturális indikátorok jelentős mértékben nőttek.

Az osztrák főváros kormányzatának hatékony beavatkozását fejezik ki a városbővítést követő 1896. évi láncindexek. Mind a humán, mind a fizikai infrastruktúrák erőteljesen fejlődtek. Csaknem minden fizikai infrastruktúra esetében sikerült feleznii, illetve harmadolni az értékeket, főként a vízvezetékek és a gázvezetékek kiépítettségi szintjében. Csupán a villamosvonalak lakosságarányos építése stagnált Bécsben. Az 1905. évi városbővítés hatása szintén megmutatkozik az adatokban, ugyanakkor ez már sokkal kisebb mértékű visszaesést okozott a láncindexekben. Megállapítható, hogy számos fizikai infrastruktúra kiépítésében a bécsi várospolitika már egy-két év alatt jelentős eredményeket ért el. Erre utal a vízvezeték-, csatornahálózat, a burkolt utak és a közvilágítás 1906. évi indikátorai. A 1910. évi adatok szerint pedig minden egyes humán vagy fizikai infrastrukturális elem népesságarányosan egyöntetűen javult az előző évihez képest. Budapest infrastruktúrákiépítésének fő kihívása Béccsel szemben sokkal inkább a vizsgálatot megelőző időszakból ered, elsősorban a város 1873-as létrejöttével a három korábbi város intézményrendszerének és infrastrukturális fejlesztéseinek összehangolásából adódó kihívások miatt (Márher 1914). Az alacsony kiépítettségi bázisból kiindulva, Budapest népesség- és területarányos infrastrukturális fejlettsége számottevően javult: az összesített láncindex szerint minden vizsgált évben javult az előző évhez képest. Az adatok „szétszalazása” során Bécshez képest érdekes jelenségekre bukkantunk. A humán és a fizikai infrastruktúrákat összegző mutatók szerint a kezdeti, 1886. évihez képest 1890 és 1900 között kisebb mértékben „megbicsaklottak” az infrastruktúrák láncindexei. Míg a humán infrastruktúra esetében a tűzoltókkal és a rendőrökkel, addig a fizikai infrastruktúra esetében a vízvezeték-, csatorna-, villamoshálózattal és a burkolt utakkal összefüggésben. 1910-re Budapesten is jelentős javulásnak indultak a népesságarányos mutatók.

Az összesített bázisindexek arra mutatnak rá, hogy Bécs várospolitikája – a városbővítések okozta terhek és kihívások mellett is – hatásosnak bizonyult az infrastruktúrák fejlesztése terén, ugyanis a legtöbb mutató értéke még az 1890 előttihez képest is javulni tudott (4. táblázat). Három (rendőrségi személyzet, lakásállomány, kórházi ágyak) olyan mutató volt, ahol az 1910. évi állás szerint a bécsi várospolitika nem könyvelhetett el feltétlen sikert, bár ezeknek az infrastruktúráknak a fejlesztésére nem volt közvetlen és nagy befolyása a városnak. Ellentétben Béccsel, Budapesten megjelennek olyan városi hatáskörbe tartozó infrastrukturális elemek, amelyek népesságarányos kiépítettsége romlott vagy nem tudott jelentős mértékben javulni. Ilyen volt a burkolt utak, illetve a csatornák lakosságarányos kiépítése. Ezzel szemben a közvilágítás, a gázvezetékek, a villamospályák kiépítése, valamint a kórházi ágyak és a népiskolai tanári személyzet bővítése az adatok fényében a budapesti várospolitika vizsgált harminc évének sikertörténete.

4. táblázat

**A vizsgált népességarányos humán és fizikai infrastrukturális mutatók lánc- és bázisindexeinek értékei, a fontosabb kimutatható tendenciák megjelölésével**  
 The values of chain and base indices of the examined population-based human and physical infrastructure indicators, indicating the main identifiable trends

(‰)

| Mutatók                                    | Város    | Láncindex |        |        |        |        |        | Bázis-index <sup>a)</sup> |
|--------------------------------------------|----------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|---------------------------|
|                                            |          | 1886      | 1890   | 1896   | 1900   | 1906   | 1910   |                           |
| Orvosok                                    | Bécs     | –         | 150,71 | –      | 71,48  | 94,95  | 98,80  | 101,07                    |
|                                            | Budapest | –         | 99,42  | –      | 94,15  | 101,30 | 94,81  | 89,90                     |
| Népiskolai tanárok                         | Bécs     | 96,67     | 93,59  | 97,79  | 96,71  | 100,44 | 94,49  | 81,21                     |
|                                            | Budapest | 95,31     | 83,16  | 100,57 | 93,86  | 96,22  | 78,33  | 56,39                     |
| Középiskolai tanárok                       | Bécs     | –         | –      | 112,74 | 102,62 | –      | 87,53  | 101,27                    |
|                                            | Budapest | –         | –      | 92,22  | 111,92 | –      | 100,44 | 103,67                    |
| Egyetemi professzorok                      | Bécs     | –         | –      | –      | 95,61  | 108,39 | 98,77  | 102,35                    |
|                                            | Budapest | –         | –      | –      | 114,11 | 93,44  | 99,05  | 105,62                    |
| Rendőrök                                   | Bécs     | 96,00     | 175,32 | 87,96  | 104,58 | 100,29 | 93,58  | 145,31                    |
|                                            | Budapest | 81,38     | 113,08 | 65,77  | 114,76 | 105,20 | 88,66  | 64,79                     |
| Tűzoltók                                   | Bécs     | –         | 131,44 | 99,27  | 73,72  | 106,29 | 90,09  | 92,10                     |
|                                            | Budapest | –         | 115,77 | 107,48 | 101,77 | 83,94  | 75,47  | 80,22                     |
| <i>Humán infrastruktúra összesen (H)</i>   | Bécs     | 96,33     | 137,76 | 99,44  | 90,79  | 102,07 | 93,88  | 103,88                    |
|                                            | Budapest | 88,34     | 102,86 | 91,51  | 105,10 | 96,02  | 89,46  | 83,43                     |
| Lakások                                    | Bécs     | –         | 144,24 | –      | 89,50  | 103,52 | 96,37  | 128,79                    |
|                                            | Budapest | –         | 99,05  | –      | 95,39  | 101,41 | 98,21  | 94,11                     |
| Kórházi ágyak                              | Bécs     | –         | –      | –      | 107,73 | 108,53 | 99,42  | 116,24                    |
|                                            | Budapest | –         | –      | –      | 95,80  | 94,07  | 86,31  | 77,78                     |
| Vízvezeték                                 | Bécs     | 91,42     | 149,61 | 51,92  | 88,05  | 94,37  | 97,88  | 57,75                     |
|                                            | Budapest | 51,68     | 105,74 | 95,23  | 103,55 | 91,90  | 97,36  | 48,21                     |
| Csatorna                                   | Bécs     | –         | –      | 60,48  | 98,83  | 90,78  | 95,86  | 52,01                     |
|                                            | Budapest | –         | –      | 107,37 | 101,27 | 97,78  | 96,52  | 102,62                    |
| Köztéri gázlámpa                           | Bécs     | 100,03    | 155,25 | 63,63  | 76,27  | 103,44 | 92,33  | 71,97                     |
|                                            | Budapest | 87,75     | 79,21  | 105,11 | 81,47  | 93,78  | 90,01  | 50,24                     |
| Köztéri elektromos lámpa                   | Bécs     | –         | –      | –      | 66,55  | 52,70  | 71,79  | 25,18                     |
|                                            | Budapest | –         | –      | –      | 52,49  | 55,17  | 70,83  | 20,51                     |
| Gázvezeték                                 | Bécs     | 94,49     | 164,14 | 52,79  | 103,43 | 95,17  | 98,66  | 79,52                     |
|                                            | Budapest | 71,18     | 78,00  | 89,06  | 90,23  | 87,93  | 99,08  | 38,87                     |
| Burkolt utak                               | Bécs     | –         | –      | 70,66  | 101,48 | 91,52  | 93,48  | 61,35                     |
|                                            | Budapest | –         | –      | 110,79 | 101,35 | 106,17 | 101,83 | 121,40                    |
| Villamosvonalak                            | Bécs     | –         | 106,98 | 100,41 | 71,13  | –      | 69,57  | 53,16                     |
|                                            | Budapest | –         | 95,98  | 99,19  | 74,83  | –      | 93,78  | 66,80                     |
| Távbeszélő                                 | Bécs     | –         | –      | –      | 73,08  | 55,14  | 62,84  | 25,32                     |
|                                            | Budapest | –         | –      | –      | 79,32  | 57,32  | 65,32  | 29,70                     |
| <i>Fizikai infrastruktúra összesen (F)</i> | Bécs     | 97,26     | 144,04 | 66,65  | 87,60  | 88,35  | 87,82  | 67,13                     |
|                                            | Budapest | 79,46     | 91,60  | 101,12 | 87,57  | 87,28  | 89,92  | 65,02                     |
| <b>H+F összesen</b>                        | Bécs     | 96,80     | 141,25 | 79,77  | 88,80  | 93,25  | 90,09  | 80,91                     |
|                                            | Budapest | 83,90     | 96,60  | 97,28  | 94,14  | 90,40  | 89,75  | 71,93                     |

Jelmagyarázat:

- A bécsi városbővítések hatása az infrastrukturális indikátorok értékének hirtelen romlására
- A bécsi várospolitikai gyors beavatkozása a városbővítéseket követő infrastrukturális igények kielégítésére
- A budapesti infrastruktúrafejlesztés ütemének megtorpanása/lelassulása

Megjegyzés: A felhasznált statisztikai mutatókat az F1. és az F2. táblázat tartalmazza, a metaadatokat pedig az F3. táblázat. A népességarányos mutatók miatt a 100% alatti értékek indikálják az infrastrukturális kiépítettség javulását.

a) Minden mutatónál a bázisév az F1. táblázat szerinti legkorábbi év, amelyhez adat elérhető.

Adatok forrása: Stadt Wien (1883–1910), Budapest Székesfőváros (1874–1912), Thirring (1925).

Habár az egyes humán és fizikai infrastruktúrák kiépítésének/menedzselésének jogköre, valamint finanszírozása nehezen jellemezhető (3. táblázat), de azon fizikai infrastruktúrák esetében, melyek Bécsben teljes mértékben fővárosi, Budapesten az FKT és a főváros megosztott hatáskörébe tartoztak, illetve azon humán infrastruktúrák, melyek esetén financiálisan világosan elkülöníthető a fővárosok hozzáadott értéke, ott költségvetési hatékonysági vizsgálat is végezhető. A 3. ábra mutatja az 1880 és 1910 között az egyes infrastruktúrákat érintő átlagosan egy főre jutó költségvetési kiadások Bennett-mutatóvá konvertált értékét, illetve a 4. táblázatban is szereplő öt infrastruktúrához kapcsolható bázisindexeket. Fenntartva, hogy e tanulmány nem szándékozik részletekbe mélyedve vizsgálni az infrastruktúrák kiépítésének (földrajzi terepviszonyok, anyagár, beszállítók, építetők, rendkívüli esetek stb.) körülményeit, azonban megállapítható, hogy Bécs esetében kisebb költségvetési ráfordítás mellett az infrastruktúrák lakosságárányos kiépítése nagyobb mértékű volt Budapesthez viszonyítva.

Alapvetően míg a fizikai infrastruktúra területén Bécs, addig a humán infrastruktúra területén Budapest pénzügyi hatékonysága volt kedvezőbb. Megállapítható, hogy a bécsi rendőrséget kivéve – melynek finanszírozásában a nagyobb forrást biztosító tartománnyal és állammal osztozott a város – az osztrák főváros minden infrastruktúrája esetében a kiadások mellett kisebb-nagyobb mértékben javult a kiépítettség is. Budapesten ezzel ellentétben a csatornázás, de különösen az utépítés területén a befektetett források ellenére romlott a lakosságárányos infrastrukturális kiépítettség 1880 és 1910 között. A közvilágítás területén is megfigyelhető a két város mutatói közötti lényegi különbség: Budapest sokkal több forrásráfordítással ugyanolyan mértékben tudta javítani a kiépítettségi mutatóját, mint a kevesebb forrásból gazdálkodó Bécs. Ismét kiemelendő, hogy az osztrák főváros teljesítménye a városbővítések okozta jelentős kihívások kontextusában értelmezendő.

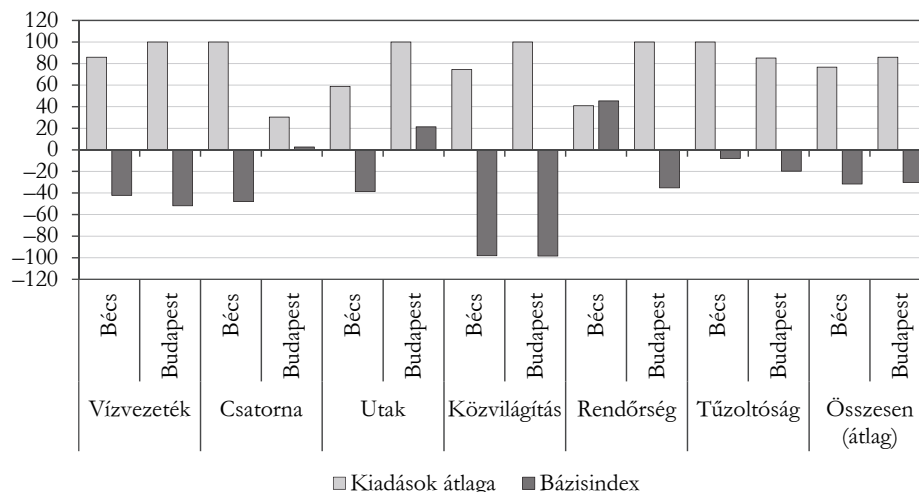
Tulajdonképpen a lánc- és bázisindexekből kiolvasható jelenségek a Bennett-féle komplex mutató számaiban is megmutatkoznak (5. táblázat), de ez esetben a két város közötti különbségeket érdemes alaposabban vizsgálni. Szintén nem szabad elfelejteni a két bécsi városbővítést, ami az osztrák főváros lakosságárányos mutatóit erőteljesen rontotta. Az első bécsi városbővítés előtt, a még kis területű Bécs infrastrukturálisan jelentősen fejlettebb volt Budapestnél, habár utóbbinak 1880 és 1886 között szignifikánsan javultak a Bennett értékei, főként a humán infrastruktúrák terén. Az 1890. évi városbővítés hatása, illetve az 1896. évi adatok sok mindent elárulnak a városok infrastrukturális fejlesztési dinamikájáról. Az 1890. évi városbővítés évében olyannyira romlottak Bécs értékei, hogy Budapest infrastrukturális fejlettségi szintje lett kedvezőbb. A bécsi várospolitikáé ugyanakkor nagyfokú hatékonyságról és gyors reakcióképességről tesz tanúbizonyságot azzal, hogy a még mindig kisebb területű Bécs 1900-ra jelentékeny mértékben ismét elszakadt Budapest Bennett értékétől pozitív irányban, habár a humán infrastruktúra területén Budapestnek továbbra is kedvezőbbek voltak az értékei. Az 1905. évi bécsi városbővítés ismét rontotta Bécs értékeit, és egy szintre hozta a két város infrastrukturális fejlettségi számait. A hasonló összesített Bennett-mutatók mögött azonban jelentősebb különbségek is vannak a két város

között. A lakások Bennett-mutatója az egyik ilyen, amiben Bécs az időszak egésze alatt jelentősen meghaladta Budapestét, de a gázvezeték, a közvilágítás és a távbeszélők mutatóit tekintve is az osztrák főváros átlaga sokkal kedvezőbb volt. Budapest a tűzoltóság számait figyelembe véve mutatott egész időszakon átívelő kiemelkedő teljesítményt Béccsel szemben (bár az önkéntes tűzoltóságok mérete nem derül ki a számokból).

3. ábra

**Néhány, a városok hatáskörébe részben vagy teljesen tartozó infrastruktúra finanszírozásának (kiadások átlaga) és kiépítésének (bázisindex) összevetése 1880 és 1910 között**

Comparison of the financing (Kiadások átlaga) and construction (Bázisindex) of some infrastructures partially or entirely under the jurisdiction of cities between 1880 and 1910



*Megjegyzés:* Kiadások átlaga = 1880 és 1910 között a városok éves költségvetési kiadásaiból összesen a megjelenített infrastruktúrára fordított összeg lakosságarányos értékének átlaga, majd azok átkonvertálása Bennett-féle komplex mutatóvá; Az utak esetében csak az új kövezések kiadásai (1883-tól kezdve), a rendőrség esetében csak a fővárosok általi hozzájárulás összegével számítva, a többi infrastruktúra esetében az összes kiadás összege (amibe a fenntartás költségei is általában beletartoztak) képezte a számítás alapját; Bázisindex = A 4. táblázat értékeiből 100-as érték ki lett vonva a jobb ábrázolhatóság érdekében (a közvilágítás esetében az egy gáz és elektromos köztéri lámpára jutó lakosság értékei aggregáltak).

*Adatok forrása:* Rácz (1914), Stadt Wien (1883–1910).

Budapest más kedvező helyzetét jelző mutató időszaki átlagát vélhetően a bécsi városbővítések okozta relatív javulása okozta, bár ez nem minden mutatót tekintve jelenthető ki biztosan (például a burkolt utak esetében). Az időszak végére két azonos infrastrukturális fejlettségi szinten elhelyezkedő várost mutatnak a Bennett adatok, azonban a bécsi elővárosi integrációt, illetve az infrastruktúrára fordított kiadások mértékét tekintve azok mégis másképpen magyarázhatók.

5. táblázat

**A humán és a fizikai infrastrukturális fejlettséget mérő indikátorok  
Bennett-féle komplex mutatójának értékei (1880–1910)**  
Values of Bennett's composite index measuring human and  
physical infrastructure development indicators (1880–1910)

| Mutatók                             | 1880  | 1886   | 1890   | 1896   | 1900   | 1906   | 1910   | Átlag  |
|-------------------------------------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Orvosok (N)                         | 3,86  | –      | –31,38 | –      | –9,62  | –3,58  | –7,47  | –9,64  |
| Népiskolai tanárok (D)              | 7,46  | 6,14   | –5,32  | –2,63  | –5,50  | –9,48  | –24,96 | –4,90  |
| Középiskolai tanárok (D)            | –     | 13,98  | –      | –4,91  | 3,57   | –      | 15,97  | 7,15   |
| Egyetemi professzorok (D)           | –     | –      | –      | 19,49  | 32,55  | 21,76  | 21,98  | 23,94  |
| Rendőrök (N)                        | 45,04 | 35,16  | –0,51  | –25,62 | –18,37 | –14,38 | –18,88 | 0,35   |
| Tűzoltók (N)                        | –     | –35,84 | –43,49 | –38,82 | –15,53 | –33,29 | –44,12 | –35,18 |
| Humán infrastruktúra összesen (H)   | 18,79 | 4,86   | –20,18 | –10,49 | –2,15  | –7,79  | –9,57  | –3,79  |
| Lakások (N+T)                       | 64,10 | –      | 39,24  | –      | 40,33  | 30,38  | 30,84  | 40,98  |
| Kórházi ágyak (N+T)                 | –     | –      | –      | 4,00   | –4,84  | –32,38 | –42,54 | –18,94 |
| Vízvezeték (N+T)                    | 29,97 | 4,45   | –37,04 | –3,81  | 4,67   | –12,13 | –14,13 | –9,67  |
| Csatorna (N+T)                      | –     | –      | –13,79 | 23,93  | 24,07  | 18,38  | 17,67  | 14,05  |
| Köztéri gázlámpa (N+T)              | 50,63 | 43,12  | –5,90  | 21,10  | 24,35  | 5,89   | 2,66   | 20,26  |
| Köztéri elektromos lámpa (N+T)      | –     | –      | –      | 42,46  | 26,19  | 19,28  | 16,95  | 26,22  |
| Gázvezeték (N+T)                    | 70,85 | 60,89  | 11,62  | 42,09  | 32,68  | 16,84  | 16,10  | 35,86  |
| Burkolt utak (N+T)                  | –     | –      | –31,51 | –8,23  | –10,13 | –16,87 | –11,72 | –15,69 |
| Villamosvonal (N+T)                 | 9,22  | –      | –16,46 | –22,12 | –21,02 | –      | –20,04 | –14,09 |
| Távbeszélő (N+T)                    | –     | –      | –      | 24,72  | 29,20  | 22,16  | 24,14  | 25,06  |
| Fizikai infrastruktúra összesen (F) | 44,95 | 36,16  | –7,69  | 13,79  | 14,55  | 5,73   | 1,99   | 16,17  |
| H+F Összesen                        | 27,82 | 16,59  | –12,90 | 4,07   | 7,67   | 0,32   | –2,77  | 6,68   |

*Megjegyzés:* A felhasznált statisztikai mutatókat az F1. és az F2. táblázat tartalmazza, a metaadatokat pedig az F3. táblázat. A táblázatban Bécs és Budapest Bennett értékeinek különbsége szerepel, minden esetben a bécsi értékből lett kivonva a budapesti, így a pozitív értékek Bécs, míg a negatív értékek Budapest kedvezőbb helyzetét mutatják az egyes mutatókat tekintve. (A lakosságarányos mutatók esetében az alacsonyabb értékkel rendelkező, míg a területarányos mutatók esetében a magasabb értékkel rendelkező város kapta a 100-as értéket, és ahhoz viszonyult a másik város értéke.)

*Jelmagyarázat:* N = Az adott tételnek kizárólag a lakosságarányos mutatójával számolva, D = Az adott tétel iskolai diák-/hallgatóarányos mutatójával számolva, N+T = Adott tétel lakosság- és területarányos mutatóival számolva. (A területarányos mutatók számítása a fizikai infrastruktúrák lakosságarányos mutatói esetében a népsűrűség tényezőjének elfedése miatt volt szükséges.)

*Adatok forrása:* Stadt Wien (1883–1910), Budapest Székesfőváros (1874–1912), Thirring (1925).

**A kerületek infrastrukturális fejlettségének, illetve  
a közöttük lévő egyenlőtlenségek alakulása**

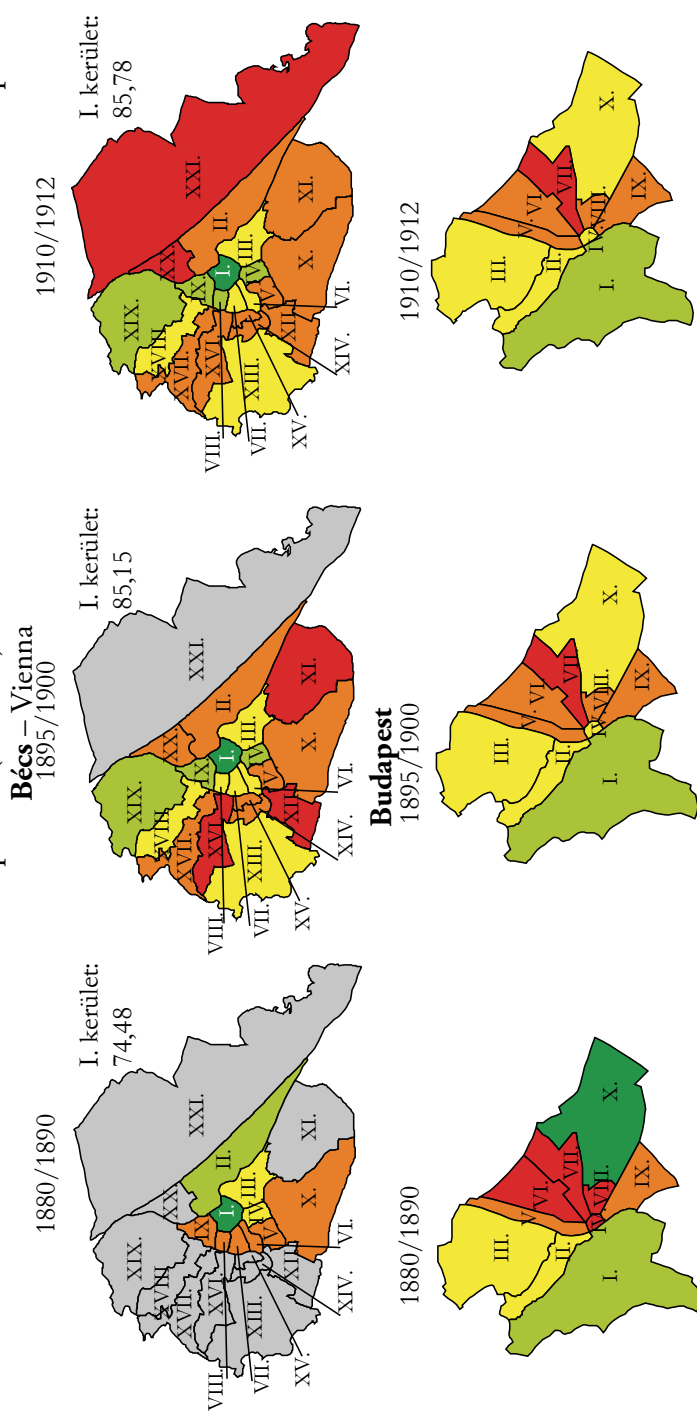
Ahogy a fővárosi szintű vizsgálatnál, úgy a kerületek esetében is Bécs és Budapest összes területességét bevontam az elemzésbe, így a Bennett-mutatók értékei a 31 kerület kontextusában értendők, azaz nem külön bécsi és budapesti kontextusban. A kerületi vizsgálat esetében a módszertani torzulások még jelentősebbek a rendelkezésre álló statisztikai adatok szűkössége miatt, ami kellő várostörténeti ismeret tudatában néhol szokatlan eredményekkel járhat az egyes kerületek függvényében. A konkrét mutatók (F4. táblázat) és a módszertanból eredő sajátosságokból kifolyólag ezen alfejezet célja leginkább a kerületi infrastrukturális kiépítettségi mintázatok, de

legfőképpen az időben megfigyelhető tendenciák vizsgálata, és kevésbé az ezeket befolyásoló tényezők kifejtése. A vizsgálat eredményeit számtalan tényező befolyásolhatta, amelyek első pillantásra is kimutathatók a két város esetében (eltérő természetföldrajzi viszonyok, a kerületek közigazgatási területének és elhelyezkedésének sokfélesége, történeti tényezők és egyéb társadalmi-gazdasági sajátosságok). A kutatás már említett módszertani természetéből adódóan ezeket a tényezőket részletesen nem vettem figyelembe, az elemzés értelmezhető keretek között tartása érdekében.

Alapvetően megállapítható, hogy a két város kerületeinek (jóval kevesebb mutató általi) infrastrukturális fejlettsége nem állt messze egymástól, viszont a területi mintázat mást mutatott (4. ábra). Bécsben egyértelműen kirajzolódnak a városbővítések okozta fejlettségi zónák, míg Budapesten a Duna volt a meghatározó fejlettségi választóvonal. Bécs I. kerületének fejlettsége jelentősen felülmúlta a többi 30 kerületét, viszont Budapest belvárosa (IV. kerület) egyik évben sem érte el a második helyezést: 1880-ban Kőbánya, 1900-ban és 1910-ben a bécsi XIX. kerület (Döbling) végzett másodikként. Budapest – előmúltjához híven – sokkal inkább kétmagvú város maradt, a budai I. kerület vezette a fejlettségi rangsort, 1910-ben ugyanannyi pontszámmal rendelkezett, mint Döbling. Az 1910. évi adatsor szerint a budapesti II. kerület pontszáma is magasabb volt a IV. kerületénél. Bécsben a városmag körüli kerületek és Döbling rendelkeztek a legmagasabb értékekkel az I. kerület után, míg Budapesten a belvárost éppen a legalacsonyabb értékekkel rendelkező kerületek vették körbe, és az erősen iparosított Kőbányának is kedvezőbb volt a Bennett adata.

A lista végét is érdemes megtekinteni, ahol az 1880. évi adat alapján legelőnytelenebb Bennett értékű négy budapesti kerületnek a következő években némileg sikerült feljebb kapaszkodnia, és a bécsi városbővítések által bekebelezett, gyér infrastrukturális fejlettségű kerületek helyezkedtek el a lista végén (Simmering [XI.] és Floridsdorf [XXI.]). Az 5. ábra szemlélteti a bécsi és a budapesti kerületek rangszámbeli különbségeit adóerejük és infrastrukturális fejlettségi indexük alapján, ami tulajdonképpen a két mutató közötti korrelációra mutat rá, egyúttal némi információt biztosíthat a bécsi és a budapesti várospolitikai területek közötti kiegyenlítő tevékenységről. Budapest kerületei esetében jóval nagyobb mértékben nyílt ki az olló a két mutató között egyik vagy másik irányban, mint Bécs kerületei között. Budapesten a három budai kerület mellett Kőbánya infrastrukturális fejlettsége múlta felül jelentősen adóerejüket, és különösen az V., a VI., és a VII. kerületek infrastrukturális helyzete volt kedvezőtlen a területükön beszedett adómennyiséghez képest. Az I. és a X. kerület esetében nyílt ki az olló a két mutató között kiemelkedő mértékben. Bécsben egyik évben sem nyílt ki tíz rangszámnál nagyobbra ez az olló egyik kerület esetében sem.

4. ábra  
Az infrastrukturális fejlettségi (Bennett-féle komplex) mutató értékei Bécs és Budapest kerületeiben  
The values of the infrastructure development (Bennett) index in the districts of Vienna and Budapest



**Bennett-féle komplex mutató értékei** ■ >60,0 ■ 59,9–53,0 ■ 52,9–46,0 ■ 45,9–40,0 ■ <39,9 ■ Nincs adat

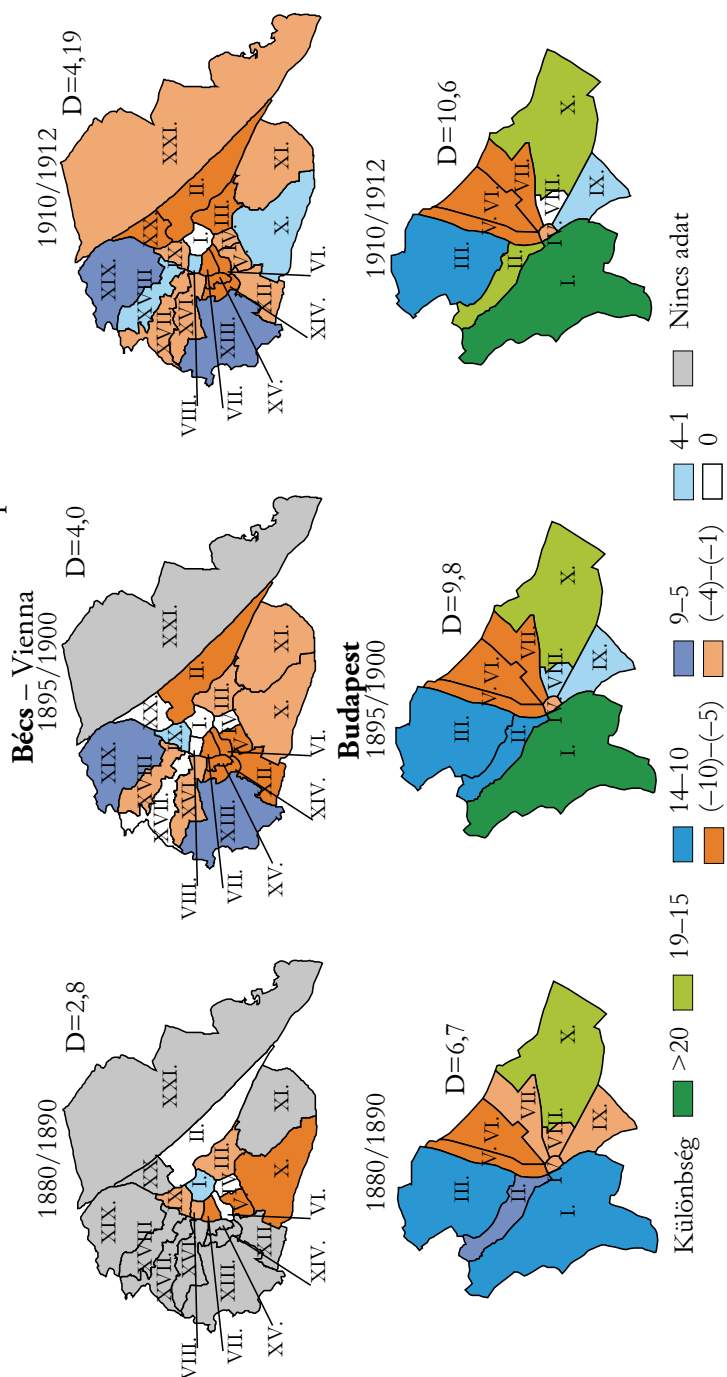
*Megjegyzés:* Felhasznált mutatók az F4. táblázatban szerepelnek. Az 1880/1890-es évekre a hat kerületi statisztikai mutatóból is csupán négy állt rendelkezésre, ami (ahogy az ábra mutatja, főként Budapest esetében) tovább torzította egy realitásnak tekinthető infrastrukturális fejlettségi mintázatot. Kőbánya (Budapest X. kerülete) esete kiváló, ahol a relatíve alacsony népsűrűség és az ipari és logisztikai létesítmények magas koncentrációja fontos magyarázó tényezők a kerület számának értékelésében. Mindazonáltal – ismét kihangsúlyozva – a kutatás célja nem a befolyásoló tényezők feltárása és kifejtése minden egyes bécsi és budapesti kerületet illetően, hanem a mintázatok és a tendenciák elemzése.

*Forrás:* Stadt Wien (1883–1910), Budapest Székesfőváros (1874–1912) és Thirring (1925) adatai alapján saját szerkesztés.

5. ábra

### Bécsi és budapesti kerületek egy főre eső adóbevétel mértéke szerinti rangszámának és infrastrukturális fejlettségi mutató szerinti rangszámának különbsége

The difference between the rank of Vienna and Budapest districts based on per capita tax revenue and their rank based on infrastructural development indicators



6. táblázat

**Bécs és Budapest területi egyenlőtlenségének alakulása a kiválasztott mutatók  
duál-mutató értékeinek tekintetében (1880–1912)**

Development of territorial inequality in Vienna and Budapest  
in terms of the dual-indicator values of the selected indicators (1880–1912)

| Mutatók                                                      | Város       | 1880/1890 | 1895/1896<br>/1898 | 1900 | 1906/1908 | 1910/1912 |
|--------------------------------------------------------------|-------------|-----------|--------------------|------|-----------|-----------|
| Laksűrűség                                                   | Bécs        | 1,41      | –                  | 1,11 | –         | 1,22      |
|                                                              | Bécs (I–X.) | 1,07      | –                  | 1,03 | –         | 1,11      |
|                                                              | Budapest    | 1,43      | –                  | 1,09 | –         | 1,18      |
| Vízzel ellátott házak aránya,<br>%                           | Bécs        | –         | 1,71               | 1,43 | 1,78      | 1,97      |
|                                                              | Bécs (I–X.) | –         | 1,22               | 1,11 | 1,08      | 1,09      |
|                                                              | Budapest    | –         | 1,48               | 1,30 | 1,28      | 1,23      |
| Egy kilométer csatornára<br>jutó népesség                    | Bécs        | 1,32      | –                  | 1,54 | 1,66      | 1,61      |
|                                                              | Bécs (I–X.) | 1,33      | –                  | 1,31 | 1,45      | 1,20      |
|                                                              | Budapest    | 1,54      | 1,82               | –    | 2,30      | 2,36      |
| Egy négyzetkilométer<br>utcaterületre jutó népesség<br>száma | Bécs        | –         | –                  | 2,70 | –         | 2,00      |
|                                                              | Bécs (I–X.) | 3,09      | –                  | 1,79 | –         | 1,41      |
|                                                              | Budapest    | 2,67      | –                  | 4,06 | –         | 3,99      |
| Egy orvosra jutó lakosság<br>száma                           | Bécs        | –         | 5,66               | –    | –         | 4,80      |
|                                                              | Bécs (I–X.) | –         | 4,72               | –    | –         | 4,42      |
|                                                              | Budapest    | –         | 1,90               | –    | –         | 2,84      |
| Egy köztéri gázlámpára jutó<br>lakosság száma                | Bécs        | –         | –                  | 2,41 | –         | 1,87      |
|                                                              | Bécs (I–X.) | 2,64      | –                  | 3,32 | –         | 2,62      |
|                                                              | Budapest    | 1,19      | –                  | 1,12 | –         | 1,45      |
| Átlag                                                        | Bécs        | 2,53      | –                  | 2,48 | –         | 2,25      |
|                                                              | Bécs (I–X.) | 2,35      | –                  | 2,21 | –         | 1,98      |
|                                                              | Budapest    | 1,70      | –                  | 1,94 | –         | 2,18      |

*Megjegyzés:* Az 1880/1890 és az 1900. évi átlagértékek kiszámításánál, az adathiányos infrastruktúrák esetében, ha szomszédos években rendelkezésre állt adat, az került az átlagszámításba (Budapest 1900. évi csatornára vonatkozó adatát a két szomszédos év adatának átlaga képezte).

*Adatok forrása:* Stadt Wien (1883–1910), Budapest Székesfőváros (1874–1912), Thirring (1925).

Jelentősebbek az eltérések az 1890 után becsatolt új kerületek esetében: míg Döbling (XIX.) és Hietzing (XIII.) előnyösebb, addig az 1900-ban a II. kerületből kiszakított Brigittenau (XX.) és Rudolfsheim (XIV.) előnytelenebb infrastruktúra-fejlettséget mutatott adóerejéhez képest. A két mutató teljes korrelációja is több esetben előfordul: Bécsben Innere Stadt (I.) és Wieden (IV.), Budapesten pedig Józsefváros (VIII.) esetében.

A Bennett-mutatóban ötvözött hat mutató területi egyenlőtlenségeinek mértékét Bécsben és Budapesten a duál-mutató segítségével tárhatjuk fel a leghatékonyabban. A vizsgált időszakban az adatokból egyértelmű tendenciák mutatkoztak: Bécsben a

területi egyenlőtlenségek fokozatosan csökkentek (az 1890 előtti és utáni városhatáron belül is), míg Budapesten ezzel ellentétesen egyenletesen nőttek a különbségek (6. táblázat). A magyar fővárosban míg a vízzel ellátott házak aránya, illetve a laksűrűség tekintetében sikerült a területi egyenlőtlenségeket csökkenteni, addig a többi infrastrukturális elem esetében nőttek az egyenlőtlenségek. A csatornaépítéshez kapcsolódó indikátor évről évre az egyenlőtlenségek fokozódását jelzi, míg az utca-területre jutó népesség tekintetében ugrásszerű a növekedés. Bécsben a városbővítés gerjesztette az egyenlőtlenségek növekedését, de az időszak végére lassultak vagy csökkenésbe is kezdtek az egyenlőtlenségek. A vízzel ellátott házak arányát és az egy kilométer csatornára jutó népességet tekintve szignifikánsabb volt az eltérés Bécs 1850-es városhatárán belül és azon kívül.

## Összefoglalás

A tanulmány Bécs és Budapest dualizmus kori várospolitikai teljesítményének komplex módszertan szerinti vizsgálatával új szempontok, összefüggések fontosságára világított rá a kormányzás és a környezetalakítás kapcsolatában. A Habsburg Birodalomban legkülönbézetesebb tényezők által formált városi kormányzási rendszerek alapvető mozgásterét határozták meg a rohamos urbanizáció jelentette problémák és kihívások, amelyeket Bécs és Budapest példája is tükröz. Az osztrák és a magyar főváros két nagyon különböző kormányzási modellt testesített meg: míg Bécs a széles körű autonómiával rendelkezőt és területileg decentralizálódót, addig Budapest az állam által szorosabban felügyelt és centralizált szervezetrendszerűt. A kutatás analitikai keretének három szempontja nemcsak a szélesebb bécsi autonómia építési és költségvetési jogkörökben történő megnyilvánulására mutatott rá, de arra is, hogy ezek városi szervezetrendszerben történő gyakorlása világosabban lehatárolható volt, mint Budapesten, valamint a differenciáltabb kerületi intézményrendszer és szélesebb kerületi hatáskörök által a szubszidiaritás elve is nagyobb mértékben megjelent.

Ezzel összefüggésben az infrastruktúrafejlesztési dimenzió kvantitatív vizsgálati eredményeiből nagyon hasonló következtetésre juthatunk, mint Sutcliffe nyugat-európai fővárosi kutatásában. A szélesebb helyi rendeletalkotási, építési és költségvetési autonómiával rendelkező osztrák főváros infrastruktúráképítési adatai – főként figyelembe véve az 1890. évi és 1905. évi városbővítések okozta igénynövekedéseket – kedvezőbb alakultak. Kerületi szinten is korrelációt lehet felfedezni (a Sutcliffe-i értelemben vett) környezetalakítási és kormányzási jellegzetességek között: a bécsi kerületi intézményrendszer differenciáltsága és nagyobb döntési önállósága párosult az osztrák főváros területi egyenlőtlenségeinek kvantitatív vizsgálatban mutatott csökkenésével. Az állam által erősen befolyásolt és bonyolultabb intézményi, döntéshozatali rendszerrel rendelkező Budapest infrastruktúráképítési adatai már kétértelműbb helyzetet mutatnak. Nem meglepő, hogy a magyar főváros tekintélyes mértékű fejlődéséről, több olyan infrastruktúraellátottságot nem sikerült szignifikánsan javítani, aminek kiépítésére a

fővárosnak jogilag nagyobb ráhatása volt, és nagyobb forrásokat is allokált rá, mint Bécs. Bécshez hasonlóan, Budapest kerületi szintjén a kormányzási és a környezetalakítási ismertetőjegyek is korrelálnak Sutcliffe eredményeivel: az építési engedélyek tárgyalásából kizárt, és a főváros végrehajtó szerveiként működő kerületek közötti infrastrukturális fejlettségi egyenlőtlenségek a kvantitatív elemzés szerint növekedtek a vizsgált időszakban.

Összességében a Sutcliffe (1995b) által kimutatott összefüggést – a jelentősebb állami ellenőrzés és a környezetalakítás alacsonyabb hatékonysága között – Bécs és Budapest eredményei visszaigazolni látszanak, természetesen nem megfedkezve a kutatás módszertanából eredő torzulásokról. Azt is érdemes kiemelni, hogy míg a bécsi várospolitika eredményei szinte teljes egészében a helyi városi kormányzási rendszer, addig Budapesten ez inkább a főváros és az állam együttműködésének a teljesítményét tükrözi. Jelen tanulmány egy újszerű témafelvetés (egyik) első képviselője, amely a várospolitikai hatékonyság kérdéskörét szándékozik beemelni a város-történeti közbeszédbe. További kutatások szükségesek a tématerület „kikristályosításához”, módszertani elemeinek csiszolásához. A dualizmus korának várospolitikai eseményei természetesen nem önmagukban értelmezhetők: azokat erősen meghatározta a két város addigi történeti fejlődése, és a teljesítménye hatással volt az elkövetkező korokra. Az infrastruktúrafejlesztés és az intézményrendszer útfüggőségéből kiindulva jelen tanulmány nemcsak a történeti várospolitikai hatékonyság értékelésének analitikai keretét adja, de ösztönözni is szándékozik a későbbi történelmi korok és a dualizmus kori várospolitikák összefüggéseinek feltárását is.

### **Köszönetnyilvánítás**

A tanulmány a magyar állam támogatásával készült a bécsi Collegium Hungaricum ösztöndíjának keretében.

## Függelék

F1. táblázat

### A lánc- és bázisindex, valamint a Bennett-féle komplex mutató számításához használt lakosságárányos infrastrukturális mutatók értékei (1880–1910)

Values of population-based infrastructure indicators used in the calculation of the chain index, base index, and Bennett's composite index (1880–1910)

| Mutató                                            | Város    | 1880     | 1886    | 1890     | 1896     | 1900     | 1906    | 1910    |
|---------------------------------------------------|----------|----------|---------|----------|----------|----------|---------|---------|
| Egy orvosra jutó lakosság száma                   | Bécs     | 675,7    | –       | 1 018,3  | –        | 727,9    | 691,2   | 682,9   |
|                                                   | Budapest | 702,8    | –       | 698,8    | –        | 657,9    | 666,5   | 631,9   |
| Egy népiskolai tanárra jutó diákok száma          | Bécs     | 51,6     | 49,9    | 46,7     | 45,6     | 44,1     | 44,3    | 41,9    |
|                                                   | Budapest | 55,8     | 53,1    | 44,2     | 44,4     | 41,7     | 40,1    | 31,4    |
| Egy középiskolai tanárra jutó tanulók száma       | Bécs     | –        | 1 442,4 | –        | 1 626,2  | 1 668,9  | –       | 1 460,7 |
|                                                   | Budapest | –        | 1 676,9 | –        | 1 546,4  | 1 730,7  | –       | 1 738,4 |
| Egy professzorra jutó hallgatók száma             | Bécs     | –        | –       | –        | 1 174,1  | 1 122,5  | 1 216,7 | 1 201,7 |
|                                                   | Budapest | –        | –       | –        | 1 458,4  | 1 664,1  | 1 555,0 | 1 540,3 |
| Egy rendőrrre jutó lakosság száma                 | Bécs     | 244,8    | 429,2   | 377,6    | 394,9    | 396,0    | 370,6   | 244,8   |
|                                                   | Budapest | 377,6    | 427,0   | 280,8    | 322,3    | 339,1    | 300,6   | 377,6   |
| Egy tűzoltósági személyzetre jutó lakosság száma  | Bécs     | –        | 3 721,1 | 4 890,9  | 4 855,1  | 3 579,0  | 3804,2  | 3 427,3 |
|                                                   | Budapest | –        | 2 387,3 | 2 763,7  | 2 970,5  | 3 023,1  | 2 537,7 | 1 915,2 |
| Laksűrűség                                        | Bécs     | 3,3      | –       | 4,8      | –        | 4,3      | 4,4     | 4,3     |
|                                                   | Budapest | 5,3      | –       | 5,2      | –        | 5,0      | 5,0     | 5,0     |
| Egy kórházi ágyra jutó lakosság száma             | Bécs     | –        | –       | –        | 208,9    | 225,1    | 244,3   | 242,9   |
|                                                   | Budapest | –        | –       | –        | 136,1    | 130,4    | 122,7   | 105,9   |
| Egy kilométer vízvezetékre jutó lakosság száma    | Bécs     | 2 989,5  | 2 732,8 | 4 088,5  | 2 122,8  | 1 869,1  | 1 763,8 | 1 726,4 |
|                                                   | Budapest | 2 338,8  | 1 208,8 | 1 278,2  | 1 217,2  | 1 260,4  | 1 158,3 | 1 127,7 |
| Egy kilométer csatornára jutó lakosság száma      | Bécs     | –        | –       | 4 980,9  | 2 707,9  | 2 692,3  | 2 463,4 | 2 367,2 |
|                                                   | Budapest | –        | –       | 2 256,6  | 2 423,0  | 2 454,0  | 2 399,2 | 2 315,6 |
| Egy köztéri gázlámpára jutó lakosok száma         | Bécs     | 72,9     | 72,9    | 113,2    | 72,1     | 55,0     | 56,8    | 52,5    |
|                                                   | Budapest | 84,5     | 74,1    | 58,7     | 61,7     | 50,3     | 472     | 42,5    |
| Egy köztéri elektromos lámpára jutó lakosok száma | Bécs     | –        | –       | –        | 5,6      | 3,7      | 2,0     | 1,4     |
|                                                   | Budapest | –        | –       | –        | 6,6      | 3,5      | 1,9     | 1,4     |
| Egy kilométer gázcsőre jutó lakosság száma        | Bécs     | 1 883,8  | 1 780,0 | 2 921,6  | 1 542,4  | 1 595,3  | 1 518,2 | 1 497,9 |
|                                                   | Budapest | 3 696,7  | 2 631,3 | 2 052,4  | 1 827,7  | 1 649,1  | 1 450,1 | 1 436,8 |
| Egy négyzetméter utcaburkoltra jutó lakosok száma | Bécs     | –        | –       | 0,4      | 0,3      | 0,3      | 0,3     | 0,3     |
|                                                   | Budapest | –        | –       | 0,1      | 0,2      | 0,2      | 0,2     | 0,2     |
| Egy kilométer villamosvonalra jutó lakosok száma  | Bécs     | 17 578,9 | –       | 18 805,3 | 18 881,0 | 13 431,1 | –       | 9 344,2 |
|                                                   | Budapest | 8 487,5  | –       | 8 146,0  | 8 079,7  | 6 045,7  | –       | 5 669,4 |
| Egy távbeszélő állomásra jutó lakosok száma       | Bécs     | –        | –       | –        | 172,0    | 125,7    | 69,3    | 43,6    |
|                                                   | Budapest | –        | –       | –        | 155,7    | 123,5    | 70,8    | 46,3    |

Adatok forrása: Stadt Wien (1883–1910), Budapest Székesfőváros (1874–1912), Thirring (1925).

F2. táblázat

**A Bennett-féle komplex mutató számításához használt  
területarányos infrastrukturális mutatók értékei**  
Values of area-based infrastructure indicators used to  
calculate Bennett's composite index

| Mutató                                                                            | Város    | 1880    | 1886  | 1890     | 1896     | 1900     | 1906     | 1910     |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----------|---------|-------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Egy négyzetkilométerre jutó lakások száma                                         | Bécs     | 3 894,3 | –     | 1 609,3  | –        | 2 204,0  | 1 560,8  | 1 708,4  |
|                                                                                   | Budapest | 352,5   | –     | 485,3    | –        | 741,2    | 807,5    | 896,2    |
| Egy négyzetkilométerre jutó kórházi ágyak száma                                   | Bécs     | –       | –     | –        | 40,8     | 41,8     | 28,2     | 29,9     |
|                                                                                   | Budapest | –       | –     | –        | 23,3     | 28,3     | 33,2     | 42,0     |
| Egy négyzetkilométerre jutó vízvezeték hossza (kilométer/négyzetkilométer)        | Bécs     | 4,3     | 5,1   | 19       | 4,0      | 5,0      | 3,9      | 4,2      |
|                                                                                   | Budapest | 0,8     | 1,8   | 2,0      | 2,6      | 2,9      | 3,5      | 3,9      |
| Egy négyzetkilométerre jutó csatorna hossza (kilométer/négyzetkilométer)          | Bécs     | –       | –     | 1,5      | 3,2      | 3,5      | 2,8      | 3,1      |
|                                                                                   | Budapest | –       | –     | 1,1      | 1,3      | 1,5      | 1,7      | 1,9      |
| Egy négyzetkilométerre jutó köztéri gázlámpák száma                               | Bécs     | 176,4   | 190,6 | 67,7     | 118,4    | 171,1    | 121,3    | 138,5    |
|                                                                                   | Budapest | 21,9    | 29,3  | 43,1     | 51,5     | 73,3     | 86,3     | 104,6    |
| Egy négyzetkilométerre jutó köztéri elektromos száma                              | Bécs     | –       | –     | –        | 1 534,4  | 2 535,0  | 3 523,7  | 5 155,3  |
|                                                                                   | Budapest | –       | –     | –        | 478,9    | 1 056,6  | 2 110,4  | 3 260,2  |
| Egy négyzetkilométerre jutó gázvezeték hossza (kilométer/négyzetkilométer)        | Bécs     | 6,8     | 7,8   | 2,6      | 5,5      | 5,9      | 4,5      | 4,9      |
|                                                                                   | Budapest | 0,5     | 0,8   | 1,2      | 1,7      | 2,2      | 2,8      | 3,1      |
| Egy négyzetkilométerre jutó utcaburkolat nagysága (négyzetméter/négyzetkilométer) | Bécs     | –       | –     | 18 118,0 | 28 554,3 | 31 013,1 | 24 843,4 | 28 013,6 |
|                                                                                   | Budapest | –       | –     | 17 583,6 | 19 933,9 | 22 808,8 | 23 739,6 | 25 431,6 |
| Egy négyzetkilométerre jutó villamosvonalak hossza (kilométer/négyzetkilométer)   | Bécs     | 0,7     | –     | 0,4      | 0,5      | 0,7      | –        | 0,8      |
|                                                                                   | Budapest | 0,2     | –     | 0,3      | 0,4      | 0,6      | –        | 0,8      |
| Egy négyzetkilométerre jutó távbeszélő állomások száma                            | Bécs     | –       | –     | –        | 49,6     | 74,8     | 99,5     | 166,8    |
|                                                                                   | Budapest | –       | –     | –        | 20,4     | 29,8     | 57,5     | 96,0     |

Adatok forrása: Stadt Wien (1883–1910), Budapest Székesfőváros (1874–1912), Thirring (1925).

F3. táblázat

**Metaadat néhány, a Bennett-féle komplex mutató számításához  
felhasznált indikátorról**

Metadata on some indicators used to calculate Bennett's composite index

| Mutató                | Megjegyzés                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|-----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Orvosok               | Orvosdoktorok/Doctoren der Medizin; csak Budapest esetében a következő évek adataival számolva: 1881, 1891, 1902, 1908, 1912                                                                                                                                                                    |
| Népiskolai tanárok    | Bécs: Csak a községi népiskolák adataival számolva; Budapest: Községi-, állami-, felekezeti-, egyesületi- és magániskolák adataival számolva (1885-ben csak a községi adatokkal). (Mindkét városban a községi népiskolák voltak döntő többségben.); 1885, 1895 és 1905. évi adatokkal számolva. |
| Középiskolai tanárok  | Gimnáziumok, reálgimnáziumok, reáliskolák és reformreálgimnáziumok adataival számolva, 1885, 1895 és 1905. évi adatokkal számolva.                                                                                                                                                              |
| Egyetemi professzorok | 1894., 1899., 1904. és 1909. évi adatokkal számolva                                                                                                                                                                                                                                             |
| Tűzoltók              | Csak a községi foglalkoztatott tűzoltókkal számolva, 1885., 1895. és 1905. évi adatokkal számolva                                                                                                                                                                                               |
| Kórházi ágyak         | Állami-, községi- és magánkórházi ágyak; 1901. és 1905. évi adatokkal számolva                                                                                                                                                                                                                  |
| Csatorna              | Bécs: „Strassencanal” (Utcai csatornák) elnevezés alatti adatokkal számolva; Budapest: Fő- és mellékcatorna elnevezések alatti adatok összegével számolva                                                                                                                                       |
| Villamosvonal         | Pályahossz adatokkal számolva, 1895. és 1902. évi adatokkal számolva                                                                                                                                                                                                                            |

F4. táblázat

**A budapesti (B) és a bécsi (W) kerületi Bennett-féle komplex mutató számításához használt lakosságarányos infrastrukturális mutatók értékei**

Values of population-based infrastructure indicators used to calculate the district-level Bennett's composite index for Budapest (B) and Vienna (W)

| Kerület  | Laksűrűség, fő/lakás |      |      | Vízzel ellátott házak aránya, % |       | Egy kilométer csatornára jutó népesség száma, fő/kilométer |         |         |
|----------|----------------------|------|------|---------------------------------|-------|------------------------------------------------------------|---------|---------|
|          | 1880                 | 1900 | 1910 | 1900                            | 1912  | 1890                                                       | 1896    | 1912    |
| B.I.     | 4,34                 | 4,51 | 4,34 | 80,05                           | 81,03 | 1 670,2                                                    | 1 485,5 | 1 196,3 |
| B.II.    | 4,36                 | 4,40 | 4,52 | 92,72                           | 93,19 | 1 316,2                                                    | 1 246,5 | 1 081,8 |
| B.III.   | 4,52                 | 4,33 | 4,51 | 67,38                           | 70,40 | 2 459,5                                                    | 2 392,3 | 2 955,6 |
| B.IV.    | 5,34                 | 4,83 | 5,13 | 98,34                           | 96,76 | 2 276,0                                                    | 2 138,7 | 1 440,3 |
| B.V.     | 6,05                 | 5,00 | 5,23 | 83,58                           | 86,34 | 2 144,3                                                    | 2 035,4 | 1 836,7 |
| B.VI.    | 5,61                 | 4,93 | 5,21 | 83,53                           | 84,54 | 2 843,7                                                    | 3 136,9 | 2 603,8 |
| B.VII.   | 5,83                 | 5,18 | 5,22 | 82,50                           | 85,52 | 2 653,8                                                    | 2 933,7 | 2 876,4 |
| B.VIII.  | 5,27                 | 4,89 | 5,18 | 97,89                           | 98,14 | 2 691,0                                                    | 3 218,9 | 4 150,6 |
| B.IX.    | 5,22                 | 4,87 | 5,36 | 89,19                           | 93,53 | 1 875,6                                                    | 2 126,5 | 2 536,5 |
| B.X.     | 5,59                 | 5,00 | 5,09 | 46,97                           | 64,11 | 1 628,1                                                    | 1 353,5 | 1 003,7 |
| W.I.     | 5,40                 | 4,12 | 4,40 | 99,33                           | 99,26 | 600,4                                                      | 507,0   | 392,1   |
| W.II.    | 4,83                 | 4,97 | 5,34 | 90,80                           | 92,41 | 991,0                                                      | 1 167,9 | 981,0   |
| W.III.   | 4,79                 | 4,21 | 4,41 | 89,44                           | 91,38 | 959,8                                                      | 1 029,6 | 876,9   |
| W.IV.    | 4,61                 | 3,86 | 4,07 | 94,28                           | 99,75 | 934,0                                                      | 803,1   | 751,9   |
| W.V.     | 4,87                 | 4,22 | 3,62 | 94,67                           | 99,32 | 1 308,9                                                    | 1 361,1 | 1 309,1 |
| W.VI.    | 4,82                 | 3,95 | 4,13 | 96,59                           | 99,32 | 1 044,5                                                    | 934,7   | 857,5   |
| W.VII.   | 4,65                 | 3,89 | 3,93 | 95,87                           | 99,62 | 1 092,9                                                    | 974,1   | 847,7   |
| W.VIII.  | 4,51                 | 4,02 | 4,13 | 98,48                           | 99,89 | 1 155,3                                                    | 1 059,9 | 930,3   |
| W.IX.    | 5,12                 | 4,44 | 4,39 | 98,05                           | 98,00 | 1 036,6                                                    | 1 021,3 | 940,4   |
| W.X.     | 5,20                 | 4,25 | 4,56 | 82,08                           | 89,64 | 1 307,1                                                    | 1 319,4 | 1 156,9 |
| W.XI.    | 4,79                 | 4,45 | 4,93 | 26,81                           | 46,70 | –                                                          | 1 194,8 | 1 053,9 |
| W.XII.   | 4,58                 | 4,08 | 5,14 | 71,93                           | 91,79 | –                                                          | 1 205,0 | 1 009,3 |
| W.XIII.  | 4,42                 | 3,96 | 5,31 | 66,02                           | 91,68 | –                                                          | 671,0   | 549,2   |
| W.XIV.   | 4,81                 | 4,25 | 4,23 | 96,72                           | 99,29 | –                                                          | 1 330,0 | 13756   |
| W.XV.    | 4,85                 | 4,01 | 4,06 | 88,53                           | 96,17 | –                                                          | 1 243,3 | 1 144,3 |
| W.XVI.   | 4,66                 | 4,07 | 4,25 | 85,98                           | 94,68 | –                                                          | 1 415,8 | 1 297,6 |
| W.XVII.  | 4,68                 | 4,02 | 4,17 | 84,74                           | 92,22 | –                                                          | 1 025,5 | 957,2   |
| W.XVIII. | 23,67                | 3,79 | 3,93 | 80,99                           | 88,21 | –                                                          | 880,6   | 682,8   |
| W.XIX.   | 4,86                 | 4,22 | 4,93 | 55,55                           | 75,61 | –                                                          | 487,0   | 417,6   |
| W.XX.    | –                    | –    | 5,96 | 71,15                           | 85,26 | –                                                          | 1 379,1 | 1 378,6 |
| W.XXI.   | –                    | –    | –    | –                               | 27,76 | –                                                          | –       | 691,5   |

(A táblázat folytatása a következő oldalon.)

(Folytatás.)

| Kerület  | Egy négyzetkilométer<br>utcaterületre jutó népesség száma,<br>fő/négyzetkilométer |           |           | Egy orvosra jutó<br>lakosok száma,<br>fő/orvos |         | Egy köztéri gázlámpára jutó<br>lakosság száma, fő/gázlámpa <sup>a)</sup> |        |       |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|------------------------------------------------|---------|--------------------------------------------------------------------------|--------|-------|
|          | 1890                                                                              | 1900      | 1910      | 1895                                           | 1912    | 1883                                                                     | 1900   | 1910  |
| B.I.     | 14 262,5                                                                          | 14 589,5  | 17 645,9  | 741,8                                          | 1 135,0 | 87,02                                                                    | 38,45  | 30,55 |
| B.II.    | 44 564,5                                                                          | 47 177,0  | 45 421,6  | 694,6                                          | 863,1   | 87,02                                                                    | 38,45  | 30,55 |
| B.III.   | 19 228,2                                                                          | 21 474,9  | 27 647,7  | 2 009,1                                        | 3 294,1 | 87,02                                                                    | 38,45  | 30,55 |
| B.IV.    | 125 881,6                                                                         | 96 856,2  | 101 805,0 | 184,4                                          | 184,4   | 72,87                                                                    | 52,31  | 44,32 |
| B.V.     | 39 647,0                                                                          | 40 796,2  | 48 562,9  | 452,9                                          | 451,8   | 72,87                                                                    | 52,31  | 44,32 |
| B.VI.    | 73 314,0                                                                          | 73 173,0  | 88 047,3  | 617,8                                          | 592,0   | 72,87                                                                    | 52,31  | 44,32 |
| B.VII.   | 83 149,1                                                                          | 100 304,3 | 113 169,3 | 661,3                                          | 642,6   | 72,87                                                                    | 52,31  | 44,32 |
| B.VIII.  | 113 717,2                                                                         | 160 301,1 | 183 409,8 | 556,1                                          | 460,1   | 72,87                                                                    | 52,31  | 44,32 |
| B.IX.    | 41 635,3                                                                          | 50 474,5  | 66 196,7  | 1 650,4                                        | 1 257,6 | 72,87                                                                    | 52,31  | 44,32 |
| B.X.     | 11 513,4                                                                          | 13 868,3  | 20 149,2  | 1 477,2                                        | 3 189,6 | 72,87                                                                    | 52,31  | 44,32 |
| W.I.     | 65 381,4                                                                          | 60 393,3  | 53 318,6  | 147,4                                          | 116,5   | 23,08                                                                    | 11,71  | 14,38 |
| W.II.    | 46 099,6                                                                          | 48 368,4  | 54 307,1  | 1 315,9                                        | 789,0   | 59,81                                                                    | 50,48  | 50,44 |
| W.III.   | 129 435,5                                                                         | 124 791,3 | 124 387,6 | 730,7                                          | 655,0   | 68,84                                                                    | 61,00  | 55,14 |
| W.IV.    | 160 040,6                                                                         | 148 248,1 | 145 757,3 | 508,4                                          | 347,7   | 84,90                                                                    | 40,84  | 41,74 |
| W.V.     | 144 756,2                                                                         | 167 578,6 | 187 369,5 | 2 806,5                                        | 2 088,4 | 106,14                                                                   | 75,00  | 60,25 |
| W.VI.    | 239 958,7                                                                         | 209 382,8 | 201 499,8 | 882,1                                          | 482,8   | 108,02                                                                   | 55,33  | 49,47 |
| W.VII.   | 294 019,4                                                                         | 244 648,0 | 211 920,6 | 728,0                                          | 435,5   | 142,97                                                                   | 67,02  | 66,99 |
| W.VIII.  | 269 840,2                                                                         | 239 290,1 | 211 327,6 | 379,8                                          | 194,2   | 131,26                                                                   | 64,92  | 62,56 |
| W.IX.    | 154 081,3                                                                         | 162 960,0 | 155 050,0 | 228,5                                          | 180,9   | 80,16                                                                    | 55,73  | 66,10 |
| W.X.     | 110 318,7                                                                         | 79 045,0  | 82 110,5  | 2 239,1                                        | 1 881,4 | 104,27                                                                   | 67,96  | 67,73 |
| W.XI.    | –                                                                                 | 42 381,1  | 50 793,5  | 4 634,4                                        | 3 162,4 | –                                                                        | 39,32  | 31,77 |
| W.XII.   | –                                                                                 | 124 423,5 | 112 049,2 | 3 576,3                                        | 2 696,1 | –                                                                        | 70,92  | 55,90 |
| W.XIII.  | –                                                                                 | 41 973,7  | 63 514,9  | 2 391,3                                        | 891,0   | –                                                                        | 33,80  | 33,99 |
| W.XIV.   | –                                                                                 | 260 918,2 | 282 997,6 | 3 115,0                                        | 1 747,4 | –                                                                        | 114,07 | 97,57 |
| W.XV.    | –                                                                                 | 190 033,5 | 202 617,5 | 2 161,0                                        | 1 221,3 | –                                                                        | 71,80  | 48,85 |
| W.XVI.   | –                                                                                 | 181 815,1 | 196 752,3 | 4 372,1                                        | 2 066,1 | –                                                                        | 110,85 | 83,78 |
| W.XVII.  | –                                                                                 | 132 178,4 | 140 455,7 | 2 916,5                                        | 1 843,7 | –                                                                        | 87,35  | 63,19 |
| W.XVIII. | –                                                                                 | 119 912,0 | 112 608,3 | 1 280,6                                        | 663,4   | –                                                                        | 69,36  | 48,50 |
| W.XIX.   | –                                                                                 | 39 683,0  | 50 209,2  | 1 243,4                                        | 650,1   | –                                                                        | 33,07  | 23,17 |
| W.XX.    | –                                                                                 | –         | –         | –                                              | 2 738,5 | –                                                                        | 74,34  | 77,82 |
| W.XXI.   | –                                                                                 | –         | 38 266,6  | –                                              | 2 577,8 | –                                                                        | –      | 51,52 |

a) Budapesten csak budai és pesti oldalra (Duna jobb és bal partjára) elérhető adat.

Adatok forrása: Stadt Wien (1883–1910), Budapest Székesfőváros (1874–1912), Thirring (1925).

## IRODALOM

- ARTHUR, W. B. (1988): Urban systems and historical path-dependence. In: AUSUBEL, J. H.–HERMAN, R. (eds.): *Cities and their vital systems. infrastructure past, present, and future* pp. 85–97., National Academy Press, Washington D.C.
- BOUZEK, H. (1990): *Wien und seine feuerwehr. Geschichte und gegenwart* Wiener Landes-Feuerwehrverband, Wien.
- BUDAPEST SZÉKESFŐVÁROS STATISZTIKAI HIVATALA (1874–1894, 1895–1896, 1897–1898, 1899–1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907–1908, 1909–1912): Budapest székesfőváros statisztikai évkönyve, Budapest.
- CSENDES, P.–SIPOS, A. (2005): *Bécs–Budapest – Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században* Budapest Főváros Levéltára–Bécsi Városi és Tartományi Levéltár, Budapest–Bécs.
- CSENDES, P.–OPLL, F. (2003): *Wien – geschichte einer stadt* Böhlau Verlag, Wien–Köln–Weimar.
- DIGAETANO, A. (2009): The birth of modern urban governance: a comparison of political modernization in Boston, Massachusetts, and Bristol, England, 1800–1870 *Journal of Urban History* 35 (2): 259–287. <https://doi.org/10.1177/0096144208327914>
- DOUGLASS, N. (1990): *Institutions, institutional change and economic performance* Cambridge University Press, Cambridge.
- FABÓ, B. (2020): Budapest 1945 előtti építési szabályzatainak áttekintése *Tanulmányok Budapest múltjából* 45: 83–130.
- FAIRBANKS, R. B. (1999): Rethinking urban problems, planning, zoning, and city government in Dallas, 1900–1930 *Journal of Urban History* 25 (6): 809–837. <https://doi.org/10.1177/009614429902500602>
- FÖLDI, A. (2016): *Összehasonlító jogtörténet* ELTE Eötvös Kiadó, Budapest.
- HANLEY, A. G. (2012): A failure to deliver: municipal poverty and the provision of public services in imperial São Paulo, Brazil 1822–1889 *Journal of Urban History* 39 (3): 513–535. <https://doi.org/10.1177/0096144212440886>
- HENCZ, A. (1973): *Területrendezési törekvések Magyarországon. Az államigazgatási jogi szabályozás aspektusából* Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.
- HIDVÉGI, V. (2005): Buda és Pest építésügyi hatóságai a városegyesítésig. In: CSENDES, P.–SIPOS, A. (szerk.): *Bécs–Budapest – Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században* pp. 15–20., Budapest Főváros Levéltára–Bécsi Városi és Tartományi Levéltár, Budapest–Bécs.
- HILBERT, B. (2023). *A modern (polgári) városi kormányzás születése Közép-Európában – Az Osztrák–Magyar Monarchia városainak földrajzi jogtudományi vizsgálata (1867–1918)* ELTE Földtudományi Doktori iskola, Budapest. <https://doi.org/10.15476/ELTE.2022.149>
- HORVÁTH, J. A. (1996): Az egyesített főváros építésrendészeti tevékenysége és ügyiratai az 1870-es években *Levéltári Szemle* 46 (2): 3–23.
- HORVÁTH, J. A. (2010): *A megigényelt világváros. Budapest hatósága és lakossága a városegyesítés éveiben* Budapest Főváros Levéltára, Budapest.
- FŐVÁROSI KÖZMUNKÁK TANÁCSA (1895): *A Fővárosi Közmunkák Tanácsának hivatalos jelentése 1892., 1893. és 1894. évi működéséről* Heisler J. Kő- és Könyvnyomda, Budapest.
- KAJTÁR, I. (1992): *Magyar Városi Önkormányzatok (1848–1918)* Akadémiai Kiadó, Budapest.
- KLABOUCH, J. (1968): *Die gemeindeselbstverwaltung in Österreich 1848–1918* Verlag für Geschichte und Politik, Wien.

- KERESZTÉLY, K. (1995): A várospolitikai változása és az elővárosok helyzete Párizsban és Budapesten (1850–1949) *Tér és Társadalom* 9 (1-2): 83–103.  
<https://doi.org/10.17649/TET.9.1-2.328>
- MAGYARY, Z. (1942): *Magyar közigazgatás. A közigazgatás szerepe a XX. sz. államában. A magyar közigazgatás szervezete, működése és jogi rendje* Királyi Magyar Egyetemi Nyomda, Budapest.
- MARCUS, A. I. (1980): The strange career of municipal health initiatives, Cincinnati and city government in the early nineteenth century *Journal of Urban History* 7 (1): 3–29.  
<https://doi.org/10.1177/009614428000700101>
- MÁRHER, A. (1914): A szervezet. In: BÁRCZY, I. (szerk.): *A negyven éves Budapest: értekezések a városi közigazgatás köréből* pp. 145–231., Budapest Székesfőváros Házinyomda, Budapest.
- MARVIN, S. (1992): Urban policy and infrastructure networks *Local Economy* 7 (3): 225–247.  
<https://doi.org/10.1080/02690949208726150>
- MAYER, A. F. (1986): *Bezirksvertretungen in Wien 1848–1934* Universität Wien, Wien.
- MELEGA, M. (2012): *A modern város születése; Szombathely infrastrukturális fejlődése a dualizmus korában* Vas Megyei levéltár, Szombathely.
- MORRIS, J. R. (2000): Governance: two centuries of urban growth. In: MORRIS, J.–TRAINOR, H. (eds.): *Urban governance: Britain and beyond since 1750* pp. 1–14., Routledge: London–New York.
- NEMES NAGY, J. (2005): *Regionális elemzési módszerek* ELTE TTK Regionális Földrajzi Tanszék, MTA–ELTE Regionális Tudományi Kutatócsoport, Budapest.
- OFFENTHALER, E. (2005): Gázhasználat és gázellátás Bécsben. In: CSENDES, P.–SIPOS, A. (szerk.): *Bécs–Budapest – Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században* pp. 191–198., Budapest Főváros Levéltára–Bécsi Városi és Tartományi Levéltár: Budapest–Bécs.
- PÁLNÉ KOVÁCS, I. (2008): *Helyi kormányzás Magyarországon* Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs. <https://doi.org/10.17649/TET.23.2.1842>
- PIERRE, J. (2005): Comparative urban governance: uncovering complex casualties *Urban Affairs Review* 4: 446–462. <https://doi.org/10.1177/1078087404273442>
- RÁCZ, GY. (1914): A pénzügyek. In: BÁRCZY, I. (szerk.): *A negyven éves Budapest: értekezések a városi közigazgatás köréből* pp. 232–377., Budapest Székesfőváros Házinyomda: Budapest.
- SARLÓS, B. (1976): *Közigazgatás és hatalompolitika a dualizmus rendszerében* Akadémiai Kiadó, Budapest.
- SCHOTT, D.–SKROBLIES, H. (1987): Die ursprüngliche Vernetzung. Die industrialisierung der Städte durch Infrastrukturtechnologien und ihre auswirkungen auf stadtentwicklung und städtebau. Eine forschungsskizze *Die Alte Stadt* 14: 72–99.
- SIKLÓSSY, L. (1931): *Hogyan épült Budapest? (1870–1930)* Állami Könyvterjesztő Vállalat, Budapest.
- SIPOS, A. (1996a): Városgazdálkodás és közszolgáltatási politika Budapesten 1890–1914. *Történelmi Szemle* 38 (2-3): 229–275.
- SIPOS, A. (1996b): *Várospolitikai és városigazgatás Budapesten 1890–1914* Budapest Főváros Levéltára, Budapest.
- SIPOS, A. (1999): Bárczy István és Karl Lueger: két polgármester a századforduló Monarchiájában *Tanulmányok Budapest Múltjából* 28: 53–66.
- STADT WIEN (1883–1910): *Jahrbuch der stadt Wien* Die Verwaltung der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, Statistisches Amt Statistisches.
- SUITNER, J. (2020): Vienna's planning history: periodizing stable phases of regulating urban development, 1820–2020. *Planning Perspectives* 36 (5): 881–902.  
<https://doi.org/10.1080/02665433.2020.1862700>

- SUTCLIFFE, A. (1995a): Növekvő hatósági beavatkozás a brit városi környezetbe a 19. század során: strukturális megközelítés. In: GYÁNI, G. (szerk.): *A modern város történeti dilemmái* pp. 158–170., Csokonai Kiadó, Debrecen.
- SUTCLIFFE, A. (1995b): A környezet ellenőrzése és tervezése az európai fővárosokban 1850–1914 között: London, Párizs és Berlin. In: GYÁNI, G. (szerk.): *A modern város történeti dilemmái* pp. 109–126., Csokonai Kiadó, Debrecen.
- SZVOBODA, D. G. (1995): *Budapest az újkorban. Történelmi pillanatok egy nagyváros életében* Budapest Történeti Múzeum, Budapest.
- THIRRING, G. (1925): Budapest félszázados fejlődése 1873–1923 *Budapesti Statisztikai Közlemények* 53.
- TILL, R. (1957): *Geschichte der Wiener stadterverwaltung in den letzten zweihundert jahren* Verlag für Jugend und Volk, Wien.
- TINER, T. (1996): A budapesti távbeszélő hálózat kialakulásának és korai fejlődésének földrajzi sajátosságai *Földrajzi Értesítő* 45 (3-4): 299–314.
- VADAS, F. (2005): Városrendezés Budapesten a 19. században. In: CSENDES, P.–SIPOS, A. (szerk.): *Bécs–Budapest – Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században* pp. 21–33., Budapest Főváros Levéltára–Bécsi Városi és Tartományi Levéltár, Budapest–Bécs.
- VARGA, F. (2020). A budapesti hivatásos tűzoltóság története 1870–2020 *Belügyi Szemle* 68 (8): 31–50. <https://doi.org/10.38146/BSZ.2020.8.2>
- VÖRÖS, K. (1998): A világváros útján: 1873–1918 *Budapesti negyed* 6 (2-3): 106–172.
- W/1915: *Beratungsvorlage (berathungsvorlage) und abänderungsvorschläge für die neuaufl. von statut und geschäftsordnung für die bezirksvertretungen der k.k. reichshaupt und residenzstadt Wien* Elbemühl, Wien.

## INTERNETES FORRÁSOK

- FÜRNWEGER, G. (2006): *125 Jahre telefon in Österreich. Zahlen, Fakten, geschichte und geschichten zur ausstellung* Wien.  
<https://web.archive.org/web/20170126210101/http://members.aon.at/indiana/telefon/125%20Jahre%20Telefon%20in%20Oesterreich.pdf>  
 (letöltve: 2025. február)
- WIEN GESCHICHTE WIKI: <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Stadtbauamt>  
 (letöltve: 2025. február)

## TÖRVÉNYEK/JOGSZABÁLYOK

- [1] 1829/307: Bauordnung für die kaiserl. königl. Haupt- und residenzstadt Wien. Landesgesetz vom 13. December 1829 (307), verlautbarung der für Wien und seine vorstädte entworfenen bauordnung. Regierungs-circulare vom 13. December 1829, Zahl 67.863.
- [2] 1835/2: Hofkanzlei-Decret vom 3. Januar 1835: Bestellung des Amtes eines Stadtunterkämmerers in Wien.
- [3] 1850/21: Kundmachung der niederösterreichischen Statthaltereie und Kreisregierung, wegen Erlassung der provisorischen Gemeinde-Ordnung für die Stadt Wien.
- [4] 1859/176: Verordnung des Ministeriums des Innern, womit eine Bauordnung für die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien erlassen wird.
- [5] 1862/18: Gesetz vom 5. März 1862, womit die grundsätzlichen Bestimmungen zur Regelung des Gemeindewesens vorgezeichnet werden.

- [6] 1868/24: Landesgesetz, womit eine Bauordnung für die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien erlassen wird.
- [7] 1868/XXXVIII: 1868. évi XXXVIII. törvénycikk a népiskolai közoktatás tárgyában.
- [8] 1869/62: Gesetz, durch welches die Grundsätze des Unterrichtswesens bezüglich der Volksschulen festgestellt werden.
- [9] 1870/6: Kundmachung des k. k. niederösterreichischen Statthaltereileiters, betreffend das Organisations-Statut für die k. k. Sicherheitswache in Wien.
- [10] 1870/68: Gesetz, betreffend die Organisation des öffentlichen Sanitätsdienstes.
- [11] 1870/X: 1870. évi X. törvénycikk a Duna-folyamnak a főváros mellett szabályozásáról s a forgalom és közlekedés érdekében Buda-Pesten létesítendő egyéb közmunkák költségeinek fedezéséről és e közmunkák végrehajtási közegeiről.
- [12] 1872/XXXVI: 1872. évi XXXVI. törvénycikk Buda-Pest fővárosi törvényhatóság alakításáról és rendezéséről.
- [13] 1873/19: Gesetz, betreffend a) die Beitragsleistung der in den Wiener Polizeirayon einbezogenen Gemeinden außerhalb Wiens zu den Kosten der k. k. Sicherheitswache; b) die Ausdehnung des Wiener Polizeirayons auf mehrere Gemeinden und Theile von Gemeinden in der Umgebung von Wien.
- [14] 1876/XIV: 1876. évi XIV. törvénycikk a közegészségügy rendezéséről.
- [15] 1881/XXI: 1881. évi XXI. törvénycikk a Budapest-fővárosi rendőrségről.
- [16] 1883/35: Gesetz vom 17. Jänner 1883, womit eine Bauordnung für die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien erlassen wird.
- [17] 1890/45: Gesetz vom 19. December 1890, betreffend die Vereinigung mehrerer Gemeinden und Gemeindetheile mit der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien und die Erlassung eines neuen Statutes, sowie einer neuen Gemeindewahlordnung für diese.
- [18] 1890/48: Gesetz vom 26. December 1890, womit einige Bestimmungen der Bauordnung für Wien abgeändert werden.
- [19] 1891/60: Kundmachung des k. k. Statthalters im Erzherzogthume Österreich unter der Enns vom 9. December 1891, Z. 76287, betreffend den Beginn der Thätigkeit der magistratischen Bezirksämter in Wien, dann die Geschäftsordnung für den Magistrat und die magistratischen Bezirksämter.
- [20] 1893/XXXIII: 1893. évi XXXIII. törvénycikk Budapest székes főváros kerületi előjáróságairól.
- [21] 1900/17: Gesetz vom 24. März 1900, betreffend die Erlassung eines neuen Statutes, sowie einer neuen Gemeindewahlordnung für die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien.
- [22] 1905/109: Gesetz vom 22. Juni 1905, mit welchem einige Bestimmungen des Gesetzes vom 24. März 1900, L. G. und V. Bl. Nr. 17, betreffend die Erlassung eines neuen Statutes sowie einer neuen Gemeindewahlordnung für die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, beziehungsweise des Gesetzes vom 28. Dezember 1904, L. G. und V. Bl. Nr. 1 aus 1905, abgeändert werden.

### ADATBÁZISOK/HONLAPOK

- [23] HATÁLYOS JOGSZABÁLYOK GYŰJTEMÉNYE: <https://net.jogtar.hu/>
- [24] ÖNB ALEX: Österreichische Nationalbibliothek Historische Rechts- und Gesetzestexte: <https://alex.onb.ac.at/>