

Hilbert B. (2024): Egy példa a várospolitikai teljesítmény értékelésére történeti léptékben: Bécs és Budapest vízvezeték- és csatornahálózatának kiépülése a dualizmus idején költségvetési adatok tükrében (1874–1914). CITY.HU Várostudományi Szemle. 4(1), 69–95.

## **Egy példa a várospolitikai teljesítmény értékelésére történeti léptékben: Bécs és Budapest vízvezeték- és csatornahálózatának kiépülése a dualizmus idején költségvetési adatok tükrében (1874–1914)**

*Hilbert Bálint<sup>1</sup>*

### **Absztrakt**

Bécs és Budapest dualizmuskori városfejlődésének összehasonlításáról már számtalan kutatás született különféle diszciplína felől megközelítve. Az Osztrák–Magyar Monarchia fennállásának több mint 50 éve alatt a két társfőváros nagyléptékű fejlődésen ment keresztül, amelyet egyöntetűen várospolitikai sikernek könyvelt el az utókor. De vajon hogyan értelmezhető és milyen tudományos szempontok mentén fogható meg a váropolitika teljesítménye a 19. században? Erre a kérdésre a várostörténeti irodalmak többsége a városok társadalmi-gazdasági és infrastrukturális fejlődésének eredményeivel válaszol, de a korabeli városi kormányzás teljesítményének komplex értékelésére már jóval kevesebb támpontot találunk, még a városi kormányzás kortárs irodalmait fellelőzve is. Jelen tanulmány erre a kérdéskörre támaszkodva kíván egy lehetséges példát prezentálni Bécs és Budapest 19. századi váropolitikájának fókuszpontjában lévő vízvezeték- és csatornahálózat kiépítésének többszemponútú vizsgálatával. A kutatás egyrészt feltérképezi ezen infrastrukturális elemek kiépülésének hatásfokát és területi egyenlőtlenségeit statisztikai mutatók vizsgálatán keresztül, másrészt az azokhoz kötődő bevételi és kiadási költségvetési tételeket is számításba veszi, így összetett képet adva a vízvezetékek és csatornák kiépítésének költséghatékonyságáról is. A kvantitatív módszereken alapuló empirikus vizsgálatot pedig a tanulmány a városi kormányzási elmélet egyik fontos attribútumának, a városi autonómiának kontextusába helyezi, figyelembe véve a két város 19. századi városfejlődésének fontosabb szakaszait is. A kutatás eredményei rámutattak arra, hogy a városi autonómia mértéke szignifikáns

<sup>1</sup> PhD, tudományos segédmunkatárs, HUN-REN TK Szociológiai Intézet, Hilbert.Balint@tk.hu

összefüggésben állhatott a városépítés teljesítményével, mivel a széles autonómiával rendelkező Bécs dinamikusabban bővülő városterületén átlagosan nagyobb hatékonysággal építette ki a vízvezeték- és csatornahálózatot, mint az államnak jobban kitett és bonyolult kormányzási rendszerrel rendelkező Budapest.

*Kulcsszavak:* Osztrák–Magyar Monarchia, Bécs, Budapest, várospolitikai, városi kormányzás

### ***Abstract***

The comparative type of research on Vienna's and Budapest's urban development during the second half of the 19th century is a popular topic among urban scientists. The two capitals of the Austro–Hungarian Monarchy underwent a large-scale development in nearly half a century, which is praised by many historiographic literature on the topic as a huge success in the cities' urban politics. But how can the performance of a 19th-century urban policy be interpreted scientifically? Most of the literature on urban history gives us a detailed picture of the quantitative results of the cities' socio-economic and infrastructural development as an answer. However, we can find much less information about the evaluation of contemporary urban governance's performance in a complex way, even if we take into account the modern literature on urban governance. Based on this argument, this study aims to demonstrate an individual case of circumscribing urban governance's performance by examining the construction of urban water and canal systems from multiple perspectives. On one hand, the research examines different types of statistics to reveal the efficiency of the development of these infrastructural elements and their territorial inequalities in both cities. On the other hand, the study also takes into account the budgetary items of water and canal systems, giving us a complex picture regarding the financial background of the construction of these infrastructural objects. Then the main findings of the statistical examination are interpreted in the context of urban autonomy and the main elements of the cities' urban development throughout the 19th century. The results of the empirical research showed a significant connection between urban autonomy and the performance of urban development since Vienna with greater jurisdiction could build the necessary water and canal systems in its enlarged territory with more efficiency than Budapest which was more dependent on the Hungarian state and had more complicated urban governance system.

*Keywords:* Austro–Hungarian Monarchy, Vienna, Budapest, urban development, urban governance

## Bevezetés: Várospolitika és városi kormányzás a 19. században

A 19. századi modern (polgári) városi kormányzás kezdeti formálódásának részletei fehér foltnak számítanak a relatíve újkeletű „urban governance” szakirodalmi bázisában (DiGateano 2009). A főként amerikai és brit városi tapasztaltokra építő elmélet térbeli és időbeli keresztmetszetet tekintve is sok hiányossággal küszködik. Térben túlnyomórészt Észak-Amerika, Nagy-Britannia és Nyugat-Európa egyéb nagyvárosainak esettanulmányaira támaszkodik az elmélet. A kutatások időbeli spektruma pedig leginkább az 1970-es évek globális gazdasági átstrukturálódása által indukált városirányítási szisztemaváltáshoz, illetve az azóta eltelt időszakhoz kötődik. Az előbb említett kutatásokat a városi kormányzás kurrens tudományos diskurzusa „első generációs” irodalmaknak vagy „transzformációs tézishoz” kötődő műveknek nevezi, utalva az 1970-es évek urban government és urban governance közötti átmenet kiemelt kutatására (Lo 2017). Ezzel szemben az urban governance elmélet „második generációs” irodalmának központi eleme leginkább a „metagovernance” kutatása, amely legegyszerűbb formájában „*a kormányzási rendszer kormányzását*” jelenti (Berg-Nordlie 2018: 51). Azonban a transzformációs tézistől eltávolodó új elméleti megközelítés is kiforratlan és zavaros, hiszen ugyanúgy egyoldalú térbeli és időbeli skálán mozognak szakirodalmaik. Éppen ebből az egyoldalúságból eredeztetik néhányan magának az elméletnek a zavarosságát és széttartását, ami miatt szükségesnek tartják egyesek „*a várospolitika változatosabb helyszínei felé fordítani a kutatói figyelmet*” (Dear, Dahmann 2008: 278; Jelinek, Pósfai 2013: 219). Jelinek Csaba és Pósfai Zsuzsanna a Kritikai Városkutatás című könyv bevezető fejezetében erre a térbeli egyoldalúság problematikájára egy nagyon jó érvet hoz fel: „*...a sajátos történetipolitikai kontextusok és intézményrendszerek befolyása igen különböző városi kormányzási rendszerek létrejöttéhez vezethet*” (Jelinek, Pósfai 2013: 152). A kutatási módszereket tekintve is sokan jelentős deficitet állapítanak meg a komparatív munkákat tekintve (DiGateano, Klemanski 1999; DiGaetano 2009; Pierre 2005; Sellers 2002; Slack, Côté 2014), amely hatékony eszköze lehetne mind a térbeli tapasztalatok kitágításában, mind a városi kormányzás történeti perspektívájának felderítésében.

Alan DiGateano 2009-es tanulmánya talán az egyedüli olyan munka a téma irodalmában, amit kiindulópontnak lehet használni egy város kormányzásának vagy várospolitikájának történeti elemzéséhez (kifejezetten városi kormányzási irodalmakhoz kapcsolódva) (DiGateano 2009). DiGaetano nagy részben épít a Jon C. Teaford által „*Települési forradalomnak*” elnevezett jelenség irodalmára (Teaford 1975), ami elsősorban a rohamos urbanizáció okozta városi problémákat (lakhatási problémák, járványok, bűnözés stb.) és az arra adott várospolitikai intézkedéseket, valamint városi intézményi és hatásköri alkalmazkodást veszi górcső alá. A nemzetközi irodalomból még

Anthony Sutcliffe történeti munkái emelhetők ki, amelyekben a szerző a 19. századi és 20. század eleji nagyvárosi urbanizáció által kiváltott problémákkal összefüggő városfejlesztési és városrendezési tevékenységet vizsgálta London, Párizs és Berlin példáján (Sutcliffe 1995a). Sutcliffe egy másik tanulmányában megállapította, hogy a városok környezeti problémáinak kezelése megkívánta a város hatóságának beavatkozását, amely a városi közszolgáltatások „községesítését” (birtokba vételét) vonta maga után (Sutcliffe 1995b). Ugyanakkor a legnagyobb metropoliszok (jellemzően fővárosok) autonóm irányítását sokszor a központi kormányzat erősen korlátozta a vidéki önkormányzatokkal szemben, hogy az egyre erősebben felmerülő városi problémákat könnyebben tudja menedzselni (Sutcliffe 1995a). Ezért a fővárosi státusz sokszor egyedülálló problémák forrása lehetett (Sutcliffe 1995b).

Bécs és Budapest 19. századi városfejlődéséhez kapcsolódóan is említhető néhány várostörténeti kulcsirodalom. Bécs 18. századtól jelenkorig vezetett városfejlődéséről Peter Csendes és Ferdinand Opll értekezik részletesen 2006-os könyvükben (Csendes, Opll 2003), míg Budapest dualizmuskori várospolitikáját, városgazdálkodását, intézményi változásait, valamint városépítést Sipos András foglalta össze részletesen 1996-os művében (Sipos 1996). Peter Csendes és Sipos András Bécs és Budapest városépítési és várostervezési körülményeinek dualizmuskori összevetését egy közös munkájukban is megtették (Csendes, Sipos 2005). Az említett művek nagyon alaposan bemutatják a „társfővárosok” infrastrukturális fejlődését párhuzamosan ismertetve főbb társadalmi-gazdasági és politikai fejlődésükkel. Tulajdonképpen Alain Cottureau városszociológus által felállított várospolitikai fejlődési szakaszok közül a „*hatalmi várospolitika*” fázisát tárják fel a hivatkozott művek Bécs és Budapest városfejlődési történetéből. Mint a várospolitikai szakasz nevéből is kikövetkeztethető, ekkoriban a városi önkormányzatok hatalmi igényeket szolgáltattak ki a „haussmanni típusú” városrendezés segítségével és nem igazán számoltak a városrendezés szociális következményeivel. Ugyanakkor a városépítés az egységes városkép kialakítása mellett a város infrastrukturális elemeinek (közútvételek, közlekedési hálózat) kiépítését és fenntartását is hatáskörébe vonta. Ez vezetett át – európai városokként eltérő időben – a „tudatos várospolitika” korszakába, amikor megjelent a szociálpolitikai szempont is a várostervezésben (Keresztély 1995). Természetesen a „*települési forradalomhoz*” és „*hatalmi várospolitikához*” kötődő munkák bőségesen rendelkezésre állnak, azonban azok leginkább a városépítés perspektívájából vizsgálandók, semmint az urban governance elmélet oldaláról.

## A kutatás célkitűzése, analitikai kerete és módszertana

Hogyan értelmezhető a várospolitikai teljesítmény történeti kontextusban az előző fejezetben hivatkozott irodalomcsoportok keresztmetszetében? Átfogó, dimenziók sokaságát magába foglaló szempontrendszer helyett, a kutatásban a 19. századi „hatalmi várospolitika” központi feladatának számító vízvezeték- és csatornahálózat kiépítése került a fókuszba, vizsgálva nemcsak a kiépülés megvalósulását és határfokát, de annak költségvetési elemeit is görcső alá véve. A vizsgálatba bevonandó infrastrukturális elemek kiválasztásánál – a hatalmi várospolitikai meghatározottság mellett – két szempont játszott szerepet: azok kiépítéséért túlnyomórészt a városi (bécsi és budapesti) önkormányzat legyen felelős, illetve statisztikai szempontból álljanak rendelkezésre Bécs és Budapest városára is adekvát, összehasonlítható megfelelő adatok. A kétdimenziós elemzés eredményeit pedig az urban governance első és második generációs irodalmában is fontos összetevőként jelen lévő városi autonómia sarkalatos elemeinek fényében kerülnek kiértékelésre. Jelen kutatás esetében ezek a sarkalatos elemek az építési joghatóság mibenlétét, illetve az építető önkormányzat pénzügyi mozgásterét fedik le, amelyek vonatkozó, 19. századi osztrák és magyar jogszabályok feldolgozásával felmérhetők. A dualizmus korában hatályos osztrák jogszabályokat az Osztrák Nemzeti Könyvtár „ÖNB ALEX” nevű adatbázisában, míg a magyar jogszabályokat a „net.jogtar.hu” weboldal „Ezer év törvényei” jogtárban voltak felfedezhetőek. A két város vízvezeték- és csatornahálózatára vonatkozó (évenkénti) építési adatai, valamint a vízművek és csatornázási művek költségvetési adatai pedig a városok statisztikai évkönyveiben<sup>2</sup> voltak elérhetőek. A vázolt empirikus kutatás eredményeinek jobb értelmezhetősége érdekében, szakirodalmak segítségével Bécs és Budapest dualizmuskori városfejlődésének és városfejlesztésének sarkalatos pontjai is felvázolásra kerülnek.

A kutatás célja a kiválasztott módszertannal kettős: egyrészt új kutatási perspektívával, különböző elméletek módszertani kombinációjával kísérletet tenni a történeti városi kormányzás teljesítményének újfajta értékelésére, ami egyúttal új vizsgálódási megközelítéseket is nyithat Bécs és Budapest dualizmuskori komparatív kutatásának relációjában.

---

<sup>2</sup> Bécs statisztikai évkönyvei 1883 és 1914 között digitalizált kiadásban elérhetőek voltak a Bécsi Városi Könyvtár (Wienbibliothek im Rathaus) egyik online adatbázisában (Magistrat der Stadt Wien 1883–1914). Budapest 1874 és 1914 között publikált évkönyvei nyomtatott formában (Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala 1874-1936) elérhetőek, illetve Budapesti Statisztikai Közlemények 1925. évi 53. számában, összefoglaló adatsorok is rendelkezésre álltak (Budapest. Székesfőváros Statisztikai Hivatala 1925).

## Bécs és Budapest főbb városfejlesztési kihívásai 1848 és 1914 között

Bécs és Budapest (Pest-Buda) helyi és helyzeti energiái, valamint birodalomrészük, vagyis Ausztria és Magyarország hatalmi státusza az 1848-as forradalmak leverése után döntően meghatározta a városok későbbi fejlődését, de több kiegyezést követő esemény is kardinális hatással volt várostervezési kihívásaikra. Alapvetően Bécs és Budapest nagyon hasonló városfejlesztési kihívásokkal szembesült 1848 és 1914 között: a város-szerkezeti átalakítás kérdései, a Duna szabályozása, a rohamos népességnövekedés és ennek problémái. Ezek a kihívások és ezekkel együtt járó városi tervezési és építési intézményfejlődés mind-mind közvetlenül vagy közvetetten hatással voltak a vízvezeték- és csatornahálózat kiépítésének alakulására is.

Bécs és Budapest *városszerkezeti átalakítása* a hatalmi viszonyok függvényében több évtizedes eltéréssel valósult meg a két városban, de a munkálatok jellege, azok kivitelezésének nehézsége is eltérő volt. Ausztria hatalmi pozíciójából eredő előnye révén Bécs várostervezése rögtön az 1848-as forradalom után elkezdődött és alapvetően könnyebb helyzetben voltak a várostervezők is, hiszen a belváros és a külvárosok közötti városfal lebontásával szabad terep nyílt a Ringstrasse megtervezéséhez. Az 1850-ben a közigazgatásilag is egységesített ó- és külvárosok között az 1857-es császári pátenst rendelte el a falak lebontását és 1860-ban városrendezési tervet is elfogadtak a Ring kiépítésére (*1. ábra*). Az intézményi és várostervezési keretek ekkorra már régen adottak voltak a városban: az első építési szabályzatot 1829-ben, míg a városépítési hatóságot („Stadtbauamt”) 1835-ben hozták létre. Az abszolutizmus ezen szakaszában azonban az építési hatóságnak és a városi közigazgatásnak nem sok ráhatása volt a várostervezésre (Suitner 2020), ezt majd csak az 1862. évi községi törvény biztosította (1862/18). 1865-ben nyitották meg ünnepélyesen a Ringet, de építése elhúzódott egészen az első világháború kezdetéig (Hanák 1999). A két ízben is jelentősen megnövelt területű Bécsnek, az 1850. évi területéhez képest csaknem négyszer nagyobb területű elővárosokat kellett funkcionálisan bekebeleznie. Első ízben 1883-ban építésügyi szabályzatot fogadott el a parlament, amely lehetővé tette épületek lebontását és utak kiszélesítését a városszerkezet átalakítása érdekében, így kialakulhatott Bécs ma is ismert körgyűrűs, sugárutas szerkezete (Suitner 2020).

Budapest nagyon hasonló várostervezési kihívásokkal állt szemben, csakhogy az 1873-as tűzsekrach jelentősen megnehezítette az éppencsak egyesülő főváros tervezését. A város egyesítése előtt a várostervezésnek Pesten voltak a legrégebbi hagyományai, amelyet az 1808-ban alapított Pest város Szépítő Bizottmány biztosított. Habár Budán is működött Szépítő Bizottmány, amelyet Baucomission-nak, majd Buda szabad

királyi város Szépítő és Építő Bizottmányának neveztek, illetve Óbudán is tevékenykedett építési bizottság, azonban nem sikerült elérni a pestihez hasonló eredményeket a városrendezés terén (Bán, Fejes 1985). Buda és Pest fejlődése az 1848–49-es forradalom leverése után ellentmondásos volt, ugyanis fővárosi szerepkörüket, sőt autonómiájukat a bécsi kormányzat jelentősen korlátozta, azonban a két város gazdaságilag és társadalmilag töretlenül folytatta a forradalom előtt megkezdett fejlődését. Habár 1849-ben már a Szemere-kormány rendelkezett Pest, Buda és Óbuda egyesítéséről, azonban a neo-abszolútizmusban a bécsi kormányzat ezt nem realizálta (Mezey 2003), amely a magyar főváros későbbi lemaradásának egy újabb előzménye. Az 1867-ben megkötött kiegyezés jelentősen javította a három város helyzetét, azonban az 1873-as városegysítésig az egységes városrendezési tervek hiánya miatt elmaradtak a nagy fejlesztések. Az 1870-ben elfogadott, Fővárosi Közmunkák Tanács létrehozásáról szóló törvényben számos városrendezési munkát irányoztak elő (Kis- és Nagykörút, Sugárút (2. ábra), Duna partjainak szabályozása, hidak építése) (Beluszky 1999). Béccsel ellentétben, Budapesten nem hoztak létre egységes szabályozási tervet, 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).

### 1. ábra

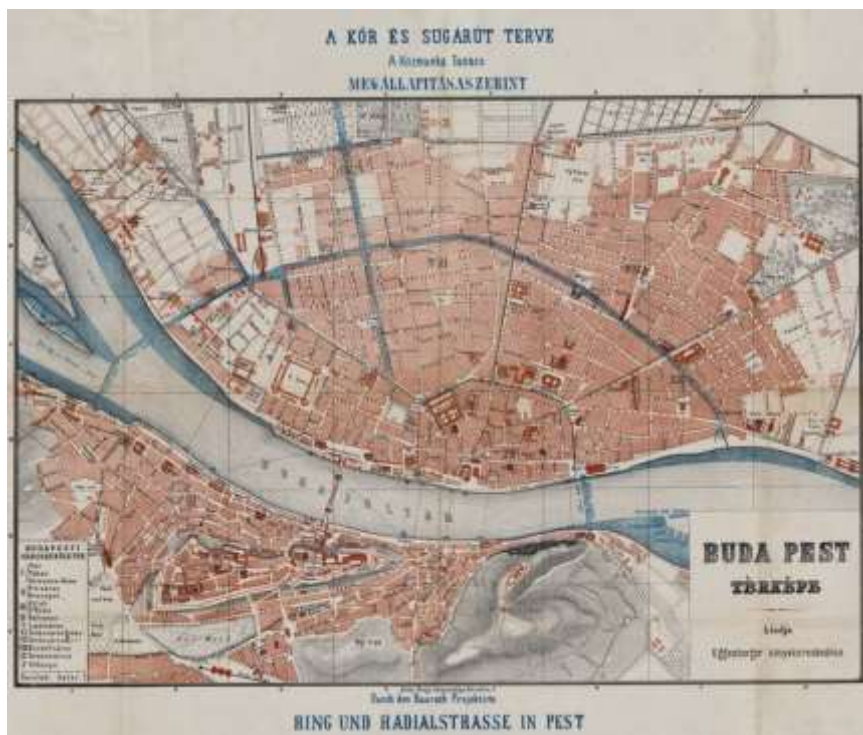
Ferenc József által szentesített tervpályázat a bécsi Ringstrasse kialakítására



Forrás: [https://austria-forum.org/af/Wissenssammlungen/Essays/Kultur/Wiener\\_Ringstrasse%C3%9Ffe1](https://austria-forum.org/af/Wissenssammlungen/Essays/Kultur/Wiener_Ringstrasse%C3%9Ffe1), letöltve: 2023.11.02.

## 2. ábra

Pest és Buda térképe a Kör és Sugárút Közmunkatanács által kijelölt vonalával (1873)



Forrás: <https://dspace.oszk.hu/handle/20.500.12346/50717#>, letöltve: 2023.11.02.

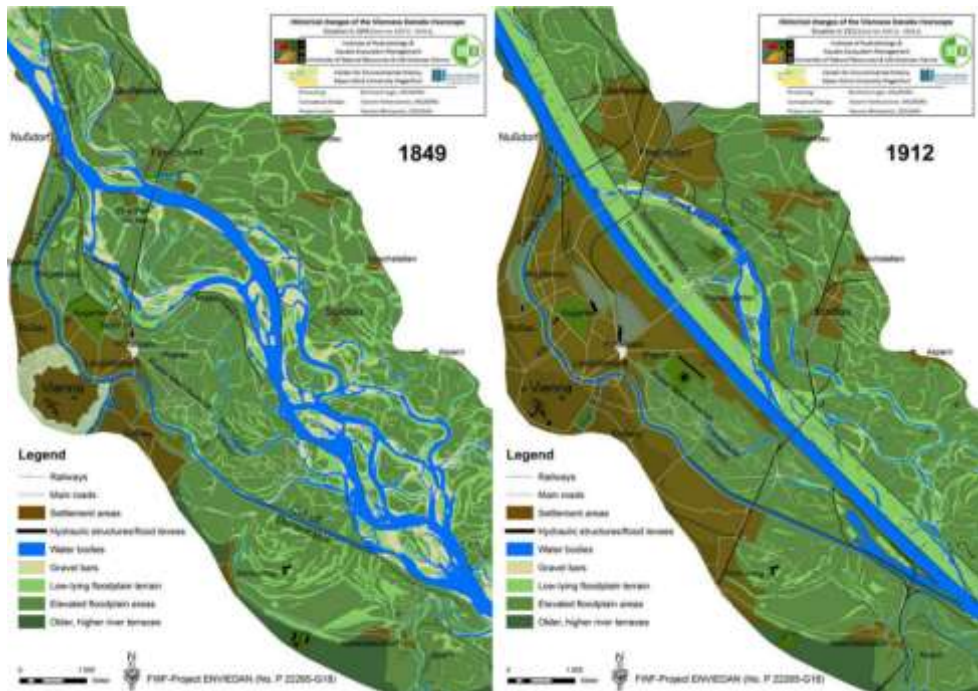
A *Duna szabályozása* mindkét város esetében kardinális kérdéssé vált a város modernizálása útján, többek között a vízvezeték- és csatornahálózat kiépítése végett is. A Bécs mellett sok ágra bomló, mocsaras tájat létrehozó Duna szabályozása nemcsak a fenyegető árvizek és a folyó hajózásra alkalmatlansága miatt volt sürgető, hanem a város fizikai terjeszkedése miatt is. 1869-ben született törvény a folyó szabályozásáról, amely 1875-re már hajózhatóvá is vált, azonban a munkálatok (rakpartok, támfalak, hidak, kikötők építése) a dualizmus korszakának végéig zajlottak (Hohensinner et al. 2013). Bécs terjeszkedése így átterjedhetett a Duna északi partjára (3. ábra), azonban a folyó továbbra is elválasztó szerepet töltött be a két part lakott területei között.



A Duna mellett a hegyekből érkező kisebb vízfolyások is akadályt álltak a városrendezésnek, továbbá a város hegyoldali részének vízvezetékrendszerét is részben hozzájuk kívánták kapcsolni (Sipos 1996). Ennek megoldására a Wien, az Alser és az Ottakringer folyókat szabályozták, valamint a belvárosi szakaszukat beboltozták, így nem állták útját a bécsi városszerkezeti átalakításoknak (Csendes, Sipos 2005).

## 3. ábra

## A Duna szabályozása Bécsnél 1849 és 1912 között



Forrás: Hohensinner et al. (2013): 161. és 164.

## 4. ábra

Óbuda rakpartja és az új főgyűjtőcsatornájának bekötésre váró szakaszai (1913)

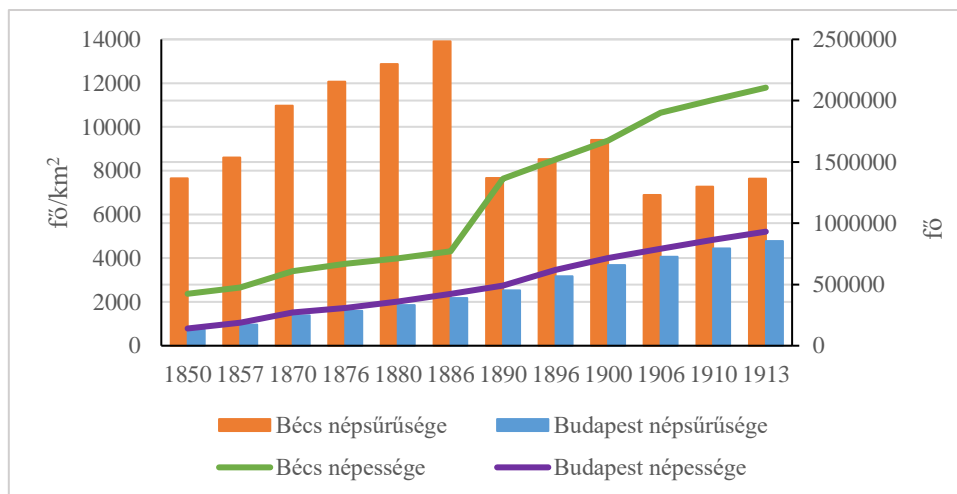


Forrás: [https://fortepan.download/\\_photo/1600/fortepan\\_274586.jpg](https://fortepan.download/_photo/1600/fortepan_274586.jpg), letöltve: 2023.11.02.

Budapesten a Duna sokkal szerencsésebb természetföldrajzi körülmények között folyt, ami könnyebben kivitelezhető helyzetet állított a várostervezők elé. Az 1850-es években elkezdődött a rakpartok kiépítése, ami egészen az első világháborúig tartott (4. ábra), valamint a pesti Duna-meder betemetése lehetővé tette a Nagykörút létrehozását is. A Duna budapesti szakasza rendkívül előnyös volt a vízvezeték és csatornaépítés szempontjából, ugyanis a folyó menti kavicsréteg természetes úton megszárt vizet adott és nagy mennyiségű szennyvíz befogadására is képes volt a folyam (Sipos 1996). Béccsel ellentétben, ahol a Duna a város periferiáján folyt és elválasztó szerepet töltött be, Budapesten éppen ellenkezőleg, a három egykori város (hidak általi) összeköttetésében lett fontos szerepe.

5. ábra

Bécs és Budapest népességének (jobb oldali tengely) és népsűrűségének (bal oldali tengely) alakulása 1850 és 1913 között

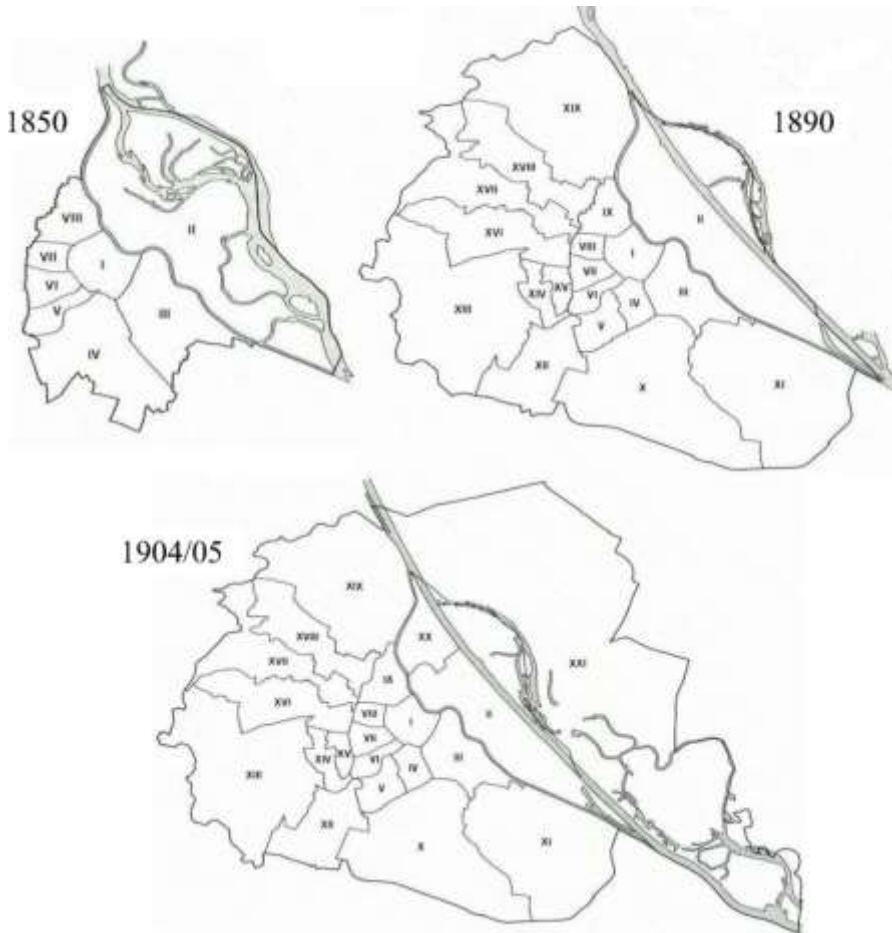


Forrás: Magistrat der Stadt Wien (1883-1914); Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala (1874–1936) adatai alapján saját szerkesztés.

A rohamos népességnövekedés és az ebből fakadó városi problémák és infrastruktúrális igények mind Bécs és Budapest várostervezésének központi megoldandó ügyeivé emelkedtek a dualizmus időszakának végére. Az osztrák fővároson volt nagyobb nyomás e tekintetben, ugyanis az 1850-ben félmillió lakosságú város 1910-re több mint 2 milliós metropolisszá duzzadt (5. ábra), amely nagy részben a városbővítéseknek volt köszönhető (6. ábra). Két lépcsőben növelték Bécs közigazgatási területét a dualizmus ideje alatt: 1890-ben 30 elővárost, míg 1904/05-ben Floridsdorf települést csatolták a városhoz (Csendes, Sipos 2005). A város területe 55 km<sup>2</sup>-ről 1890-ben 178 km<sup>2</sup>-re, majd 1905-ben csaknem 276 km<sup>2</sup>-re bővült, ami éppen ötszörös növekedést jelentett az 1890 előtti mérethez képest. Ez természetesen jelentős erőfeszítéseket igényelt a szükséges infrastruktúra kiépítésében városszerte. Olyannyira nagy volt a migrációs nyomás a városon, hogy sokan az utcán, illetve a bécsi csatornarendszerben voltak kénytelen hajlékot keresni (Suitner 2020).

## 6. ábra

Bécs közigazgatási kiterjedésének és kerületi beosztásának változása  
1850 és 1905 között



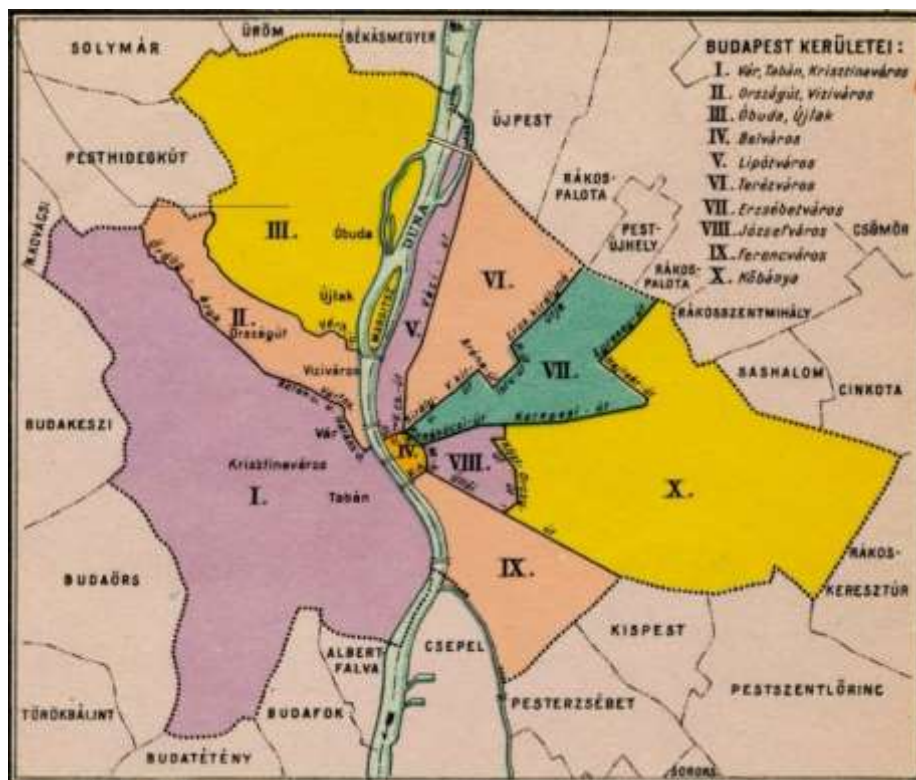
Forrás: [https://static-cdn.arcanum.com/nfo-resources/osterreichischerstadatlas/pic/wien\\_02\\_a.jpg](https://static-cdn.arcanum.com/nfo-resources/osterreichischerstadatlas/pic/wien_02_a.jpg),  
letöltve: 2023.11.02.

Budapest 1873-as létrejötte után közigazgatásilag már nem került bővítésre (területe 194 km<sup>2</sup> volt) (7. ábra), aminek megfelelően népessége is sokkal egyenletesebben nőtt, mint Bécsé (5. ábra). A kiegyezés után, 1869-ben Buda, Pest és Óbuda összlakossága közelítette a 300 ezer főt, míg ez a szám 1910-re 900 ezer főre nőtt. A négy évtized alatt megháromszorozódó lakosú Budapest igazi világvárossá alakult, amely egyszerre

mutatta a nagyvárosok és kisvárosok jellemzőit is (Szvoboda 1995). Míg Bécs várostervezését nagy feladat elé állította a két ízben kivitelezett közigazgatási bővítés, addig Budapesten a három egykori város tervezési és funkcionális egységesítése maradt a várospolitikai fókuszában. Azonban a főváros egészére a dualizmus korszaka alatt városrendezési terv nem született, amely elég egyenlőtlen tette a három, egykori város között a fejlesztések eloszlását. Pest részesült a legtöbb városrendezési munkálatban a Nagykörút és a Sugárút kiépítésével, Buda városrendezési munkálatai gyakorlatilag csak a Pesthez való illeszkedést szolgálta a hidakon keresztül (Vadas 2005), míg Óbuda szinte teljesen kimaradt a városrendezési munkálatokból (Bán, Fejes 1985).

7. ábra

Budapest kerületi beosztása a városegysítést követően (1873)



Forrás: <https://kate.hu/2020/04/budapest-keruletei/>, letöltve: 2023.11.02.

## A fővárosok önkormányzati hatáskörei és ezzel összefüggő építéshatósági és költségvetési jogköreik

Bécs és Budapest birodalomrészi közigazgatásukba való integrálódása és alapvető önkormányzati hatáskörei gyökeresen eltértek egymástól, amely alapvetően Ausztria és Magyarország alkotmányos alapjaira és az arra ráépülő közigazgatási struktúrára vezethető vissza. A föderális felépítésű Ausztriában a községek közigazgatásáról az 1862. évi községi (keret)törvény rendelkezett (1862/18), amelynek részletesebb kidolgozását a tartományi parlamentekre bízták. Néhány népesebb városközség – mint Bécs – azonban külön jogi szabályozást igényelhetett az adott tartományi gyűléstől, amit városi statútumnak neveztek. A statútummal rendelkező városok (Statutarstadt) hatásköre nem különbözött lényegében a községektől, viszont differenciáltabb városi közigazgatási apparátust alakíthattak ki. A Bécs feletti felügyeletet a tartományi kormányzó gyakorolta, aki megfigyelőként vett részt a város kormányzásában és csak abban az esetben avatkozhatott abba bele aktívan, ha a város bármelyik szerve állami vagy tartományi szabályba ütköző rendeletet vagy határozatot hozott. A centralizált magyar közigazgatási rendszerben Budapest (Fiume mellett) egyedülként kapott a magyar parlamenttől egyedi jogszabályt községi ügyeinek szabályozására, ami alapvetően szélesebb mozgásteret biztosított a városnak. Budapest esetében az 1876-ban létrehozott közigazgatási bizottság végezte a város feletti felügyeletet. A közigazgatási bizottságot, mint a közigazgatást segítő fegyelmi és fellebbezési szervet minden köztörvényhatóságban létrehozták (1876. évi. IV. törvény). A bizottságban ugyan a helyi és helyileg választott képviselők alkották a többséget az állami szereplőkkel szemben, de a bizottság elnöke a miniszterelnök által kijelölt főispán lett, és minden fellebbezési ügyben is a miniszterelnök döntött, így a közigazgatási bizottság a városok és vármegyék hatáskörét korlátozó szerv volt (Sarlós 1976). Budapesten más volt helyzet, mivel a közigazgatási bizottság legjelentősebb jogkörét, az építésügyet a Fővárosi Közmunkák Tanácsára (FKT) ruházták rá. A fővárosi közigazgatási bizottságban a királyi államépítészeti hivatal vezetőjének hiánya miatt többségbe kerültek a fővárosi képviselők, így a fővárosi érdekek domináltak a szervben (Lőrincz 1990). A bizottság mellett azonban a magyar kormányoknak is közvetlen beavatkozási lehetősége volt a főváros életébe, méghozzá a polgármester révén, akinek végre kell hajtania a kormány bármely rendeletét. Budapest főpolgármestere – akit az uralkodó három jelöltjéből a fővárosi képviselőtestület választott meg – állami felhatalmazásra pedig az egész város feletti irányítást átvehette (1872. évi XXXVI. törvénycikk).

Az előbbiek tudatában nem meglepő, az építési jogkör birtoklása és intézményi keretei teljesen eltértek a két városban. Bécs e jogkörét az 1862. évi községi törvény teljes mértékben biztosította a városnak, így az önmaga szervezhette meg építési hatóságának szervezetrendszerét. Budapesten más volt a helyzet: az építési jogkört a Fővárosi Közmunkák Tanácsa (FKT) kezébe utalták, aminek döntéshozó testületét a főváros és az állam által választott képviselők alkották (1870. évi X. törvénycikk). Az állami képviselők a belügyminisztérium által kijelölt elnök révén voltak többségben, de elviekben a főváros képviselői teljes számban történő megjelenése és egységes fellépése által érvényesíteni tudták álláspontjukat (Sipos 1996). Az FKT-t eredetileg a Nagykörút és a Sugárút menedzselésére hozták létre, de ezek befejezése után, a szerv létezése már-már rivalizációt váltott ki a megerősödő Fővárosi önkormányzattal szemben. Több ízben hatásköri viták ütötték fel fejüket az évek során, például a fővárosi szabályozási terv megalkotása kapcsán és pénzügyi kérdésekben is többször érdekellentétek alakultak ki (Sipos 1996). Ugyanakkor a vízvezetékek és a csatornahálózat kiépítésének és fenntartásának pénzelése több más infrastrukturális elem mellett az 1870. évi X. törvény 26. paragrafusa szerint Buda és Pest, majd Budapest feladata volt, amelyhez kötelezően a rendes bevételek legalább 50%-át kellett fordítani (Sipos 1996).

Mivel Bécsben és Budapesten is a városok hatáskörébe tartozott a vízvezeték- és csatornahálózat kiépítésének és fenntartásának finanszírozása, így érdemes áttekinteni a két város költségvetési mozgásterét is. Lényegi eltérés volt, hogy az osztrák főváros költségvetésének elfogadásához elegendő volt a fővárosi közgyűlés jóváhagyása, míg Budapestét ezen túl a belügyminiszternek is jóvá kellett azt hagynia, vagyis az állami beavatkozás a magyar főváros esetében egyértelmű volt. Három fontos költségvetési tétel említhető meg (községi pótdadó, elidegeníthető városi vagyon, felvehető kölcsön), amelyek alakítási lehetőségei nagyban befolyásolhatták a városok pénzügyi mozgásterét. A közvetlen állami adóra kivethető községi pótdadó mind az osztrák, mind a magyar városok egyik legjelentősebb bevétele volt. Bécs szabadon maximálisan 30%-ban állapíthatta meg a községi pótdadó mértékét, ennél magasabb értéknél tartományi parlament törvényi jóváhagyására volt szükség. Budapest nem vethetett ki szabadon községi pótdadót, csak belügyminiszteri jóváhagyással lehetett meghatározni annak mértékét. A magyar fővárosnak a vonatkozó törvény az elidegeníthető vagyon és a felvehető kölcsön mértéke esetében 25–25 ezer forintos értékhatárt biztosított. Ezzel szemben az alsó-ausztriai parlament statútuma Bécsnek 10 ezer forintot engedélyezett az elidegeníthető vagyon esetében, míg a város 80-szor annyi kölcsönt vehetett fel a budapesti mennyiséghez képest, ami 2 millió forintra rúgott. Ennek a három költségvetési tételnek a szabad alakítási lehetőségei jól kidomborítják Bécs jóval szélesebb pénzügyi autonómiáját, míg Budapest költségvetése döntőrészt a kormánnyal való megegyezés függvénye volt.

Összességében elmondható, hogy Bécs sokkal inkább önálló entitásként tűnik fel előttünk, melynek autonómiáját csak bizonyos esetekben korlátozhatta a tartományi kormányzó, míg Budapest építési és finanszírozási jogkörei nagymértékben az állami akarat függvényei voltak.

### **Esettanulmány: A bécsi és budapesti vízvezeték- és csatornahálózat kiépítésének statisztikai és költségvetési elemzése**

Természetesen Bécs és Budapest területén már az ókorban is voltak vízvezetékek és csatornák, továbbá a 19. század első felében a folyamatos kolerajárványok hatására már mindkét városban elkezdődtek a vízvezeték- és csatornaépítési munkálatok<sup>3</sup> (Csendes, Sipos 2005). Jelen tanulmányban közölt kutatás kifejezetten a dualizmus alatt, „modern” technológiával épült infrastrukturális beruházásokra és azok pénzügyi vonzátára vonatkozik, amelyekhez hivatalos statisztikai és költségvetési számadatok is rendelkezésre állnak.

#### *Vízvezeték- és csatornahálózat kiépítésének üteme és határfoka (1878–1914)*

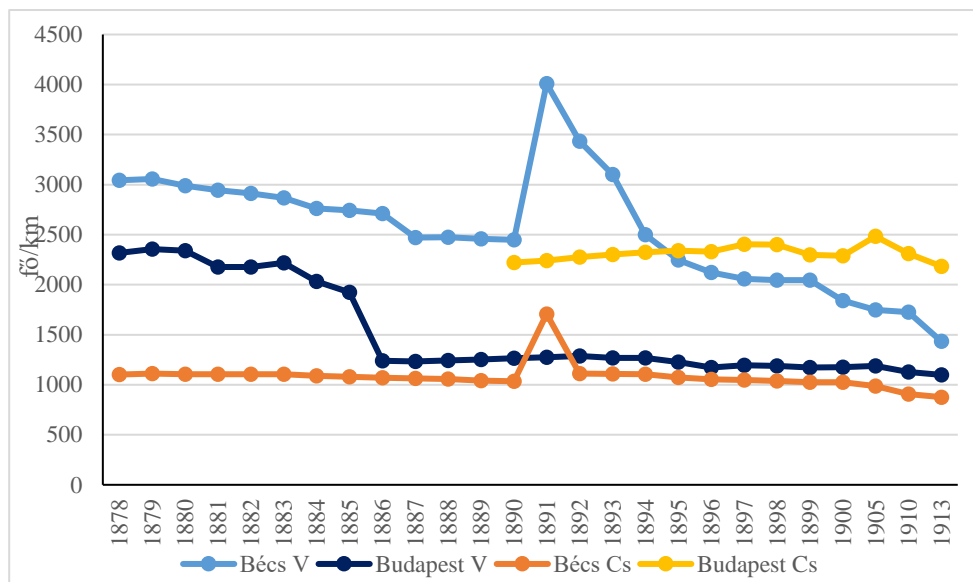
A kutatás első dimenziója magához a vízvezetékek és csatornák fizikai kiépülésének folyamatához, de még inkább annak határfokához kapcsolódik, értve ez alatt elsősorban a népességre vetített arányait és területi eloszlásukat. Abszolút adatokat tekintve a két város között nagyságrendbeli különbségek voltak: 1878-ban Bécsben 225 kilométer, míg Budapesten 141 kilométer kiépített vízvezeték volt, ami 1914-re előbbiben 1500, utóbbiban 863 kilométerre gyarapodott. A csatornahálózat hosszát tekintve még nagyobb differencia tapasztalható: 1890-ben Bécsben 788, Budapesten 218 kilométer, míg 1914-ben előbbiben 2 453, utóbbiban 218 kilométer csatorna állt rendelkezésre (Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala 1925; Magistrat der Stadt Wien 1883–1914). Természetesen a két város között óriási lakosságszámbeli különbség is volt, továbbá Bécs területe két alkalommal jelentősen bővült, ami az adatokat is ugrásszerűen módosította. Ez az egy kilométer vízvezetékre, illetve egy kilométer csatornára eső lakosságot ábrázoló diagramon is jól látható (8. ábra).

<sup>3</sup> Bécs városhatárán belül 1830-ban már 20 kilométernyi, az elővárosokban 90 kilométernyi csatorna állt rendelkezésre (Wien Geschichte Wiki 2023). Budapest az 1873-as városegysítéskor közel 100 kilométer csatornával rendelkezett (Csendes, Sipos 2005).



8. ábra

Egy kilométer vízvezetékre és csatornára eső népesség száma  
(1878–1900; 1905; 1910; 1913)\*



Jelmagyarázat: V=Egy kilométer vízvezetékre eső népesség, Cs= Egy kilométer csatornára eső népesség

Forrás: Magistrat der Stadt Wien (1883-1914); Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala (1925) adatai alapján saját szerkesztés. \*Budapest csatornahálózatára vonatkozó statisztikák csak 1890-től állnak rendelkezésre a fővárosi statisztikai évkönyvekben.

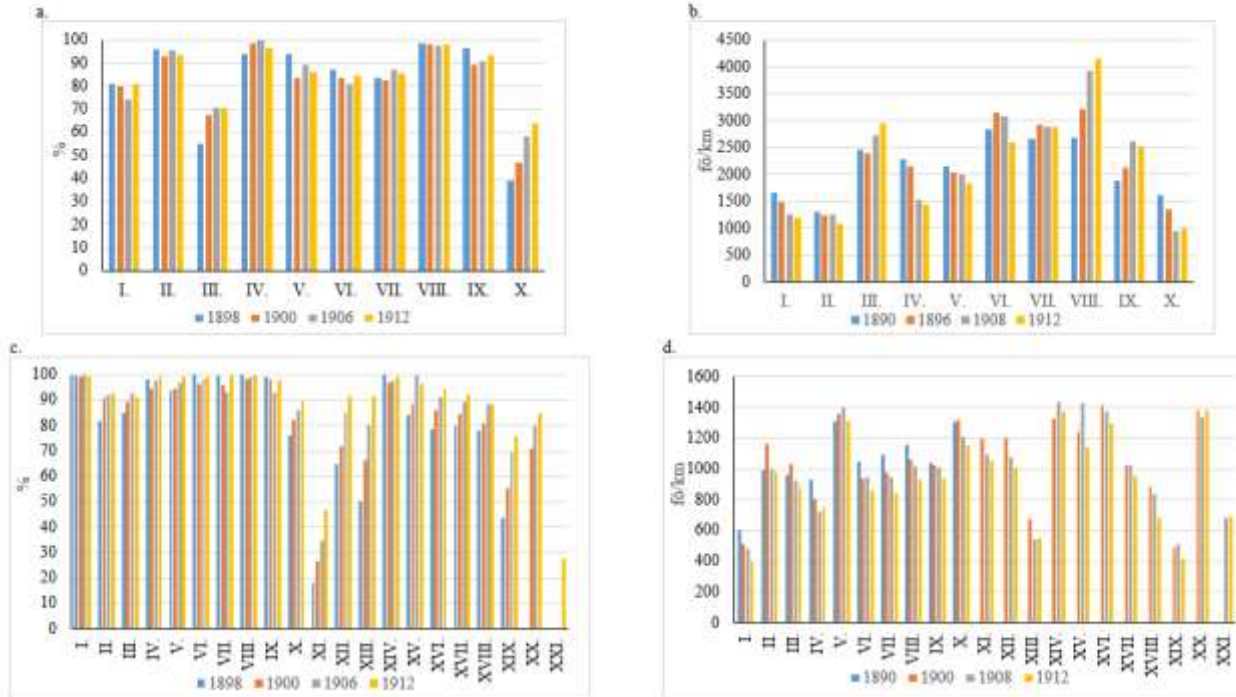
Az 1890-ik évi városbővítés csaknem fél millió fővel növelte Bécs lakosságát 1891-re, ami rendkívülimódon kilendítette az adatokat az addigi trendjükből. Mint látható, körülbelül öt évbe telt mire az egy kilométerre eső népesség adatok mind a két infrastrukturális elemnél visszatértek a városbővítés előtti szintjükre, amihez – főként a vízvezetékek esetében – igen jelentős beruházásokra volt szükség. Budapest esetében is észrevehető egy szakadásszerű változás 1886-ban, ami a budai oldal vízművének 1881/1882-es átadásával és budai oldalon lévő vízvezetékrendszer rohamos kiépítésével magyarázható (Sipos 1996). A kiugró értékeken kívül elmondható, hogy az egy kilométerre eső lakosság értékek változásának eltérő üteme volt a két városban. Bécsben jóval látványosabb csökkenési (tehát javuló) tendenciát lehet észrevenni az egy kilométerre eső lakosok számát tekintve, míg ugyanez a trend konszolidáltabban a csatornára vonat-

kozó adatoknál is észrevehető. Budapesten az egy kilométerre eső népesség száma csupán 1886-ig csökkent dinamikusán, majd utána ez lassú redukcióba fordult át. Az egy kilométer csatornára eső népességi adatok a magyar fővárost tekintve nem csak rendkívül elmaradtak a bécsi adatokhoz képest, de tulajdonképpen 1890 és 1913 között ennek képe érdemben nem javult (2. táblázat). Összegezve megállapítható az ábráról, hogy Bécsben a csatorna ellátottság, míg Budapesten a vízvezeték ellátottság mutatott kedvezőbb képet a másik város adatához képest. Továbbá az osztrák főváros értékei dinamikusabban javultak, mint a magyar fővárosé.

A 8. ábrán látható indikátorok értékei mögött jelentős területi egyenlőtlenségek álltak, amelyeket 9. ábrán vehetünk szemügyre. Vízvezetékek hosszára vonatkozó statisztikák nem voltak elérhetők kerületi szintre a városok statisztikai évkönyvében, viszont a vízzel ellátott házak száma elérhető volt, amiből arányszám kiszámítása lehetséges volt. Az indikátor kerületi értékeit áttekintve nagyon hangsúlyosan kidomborodik Bécs esetében az 1890 előtt is a város részét képező kerületek (I-X. kerület) és a később csatolt kerületek (XI-XXI.) közötti markáns különbség. A Duna szabályozása után „felszabaduló” új területek értékei (XI. és XXI. kerület) különösen alacsonyok voltak, olyannyira, hogy 1908-ban a XXI. kerületben egy ház sem bekapcsolva a vízvezetékrendszerbe. Budapesten is hasonlóképp két kerület (III. és X. kerület) adatai maradtak el jelentősen, aminek a természetföldrajzi tényező mellett valószínűleg egyéb (társadalomföldrajzi, egységes tervek hiányából adódó) okai is lehettek. Az egy kilométer csatornára eső népesség kerületi adatainál némileg vegyesebb a kép területileg, a városmagot lefedő kerületek (I. kerület mindkét városban) rendelkeztek a legkedvezőbb értékekkel. 1912-ben Bécsben a legalacsonyabb és legmagasabb értékű kerület között háromszoros, míg Budapesten négyszeres különbség volt. Ha jobban megfigyeljük a kerületi trendek alakulását a két indikátor diagramjain még egy differenciát felfedezhetünk a két várost illetően. Míg Bécs kerületeinek többségében mindkét mutatót tekintve fokozatos javulásról (vagy stagnálásról) lehet beszámolni, addig Budapesten több olyan kerület is volt, ahol látványosan romlott egyik vagy másik mutató értéke. 1912-ben a vízzel ellátott házak aránya az V. és VI. kerületben enyhén, míg az egy kilométer csatornára eső népesség száma a III. és VIII. kerületben látványosan romlott a kezdeti időponthoz viszonyítva. A IX. kerületben pedig mindkét mutatót tekintve kedvezőtlenebbé vált a helyzet 1912-re a kezdeti időpontokhoz képest.

9. ábra

Vízzel ellátott épületek aránya és az egy kilométer csatornára eső lakosság száma Budapest (a., b.) és Bécs (c., d.) kerületeiben (1890–1912)



Forrás: Magistrat der Stadt Wien (1883–1914) és Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala (1874–1913) adatai alapján saját szerkesztés.

A két indikátor több évre vonatkozó kerületi értékeiből számolt duál mutató (Éltető–Frígyes-index) megmutatja a területi egyenlőtlenségek mértékének alakulását is (1. táblázat). A magyar főváros vízzel ellátott házainak arányát kivéve mindkét városban az adatok polarizálódást mutattak, habár ezeknek az eredményeknek a kiértékelése eltérhet a két város között. Ahogy a 9. ábra adatai, és az 1. táblázatban a közigazgatási bővítés előtti és utáni városhatárra számolt értékek is mutatják, Bécs esetében a polarizálódást egyértelműen a nagymértékű városbővítés idézte elő, mely során infrastruktúráisan gyengén ellátott településeket kebelezett be a város. Ugyanakkor 1912-re a vizsgált duál mutatók értékei Bécs esetében az egyenlőtlenségek enyhe csökkenését indikálták. Budapesten ezzel szemben a két infrastruktúrális elem választott indikátorai egymással ellentétes irányú elmozdulást mutattak (2. táblázat). A vízzel ellátott házak arányát tekintve szignifikánsan csökkent a polarizáltság, viszont az egy kilométer csatornára eső lakosság esetében a területi egyenlőtlenségek markáns növekedése figyelhető meg a vizsgált két évtized során.

## 1. táblázat

Bécs és Budapest kerületeinek vízzel ellátott házak aránya és egy kilométer csatornára eső népesség indikátoraira számolt duál mutatók<sup>1</sup> értékei (1890-1912)

|                 | <i>Vízzel ellátott házak aránya</i>          |            |      |      |
|-----------------|--|------------|------|------|
|                 | 1898   | 1900       | 1906 | 1912 |
| <i>Bécs</i>     | 1,49   | 1,39       | 1,78 | 1,53 |
| Bécs I-X.       | 1,22   | 1,11       | 1,08 | 1,09 |
| Bécs X-XXI.     | 1,83   | 1,50       | 2,56 | 1,85 |
| <i>Budapest</i> | 1,48   | 1,30       | 1,28 | 1,28 |
|                 | <i>Egy kilométer csatornára eső népesség</i> |            |      |      |
|                 | 1890   | 1896/1900* | 1908 | 1912 |
| <i>Bécs</i>     | 1,33   | 1,54       | 1,62 | 1,60 |
| Bécs I-X.       | 1,33   | 1,31       | 1,35 | 1,33 |
| Bécs X-XXI.     | -  | 1,70       | 1,93 | 1,90 |
| <i>Budapest</i> | 1,54   | 1,82       | 2,30 | 2,36 |

\*Budapest: 1896. évi adat, Bécs: 1900. évi adat.

Forrás: Magistrat der Stadt Wien (1883–1914) és Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala (1874–1913) adatai alapján saját szerkesztés.

<sup>1</sup> Adatsorok átlag feletti és átlag alatti értékeinek átlagolása, majd azok hányadosa adja ki. Értékészlete:  $1 < \infty$ . Minél közelebb áll egy mutató az 1-es értékhez, annál kisebb polarizációról beszélhetünk.

## 2. táblázat

A kutatásban vizsgált főbb mutatók értékeinek változása 1878 és 1913 között

| Mutatók*   | Bécs    |         |              | Budapest |         |              |
|------------|---------|---------|--------------|----------|---------|--------------|
|            | 1878/90 | 1912/13 | Változás (%) | 1878/90  | 1912/13 | Változás (%) |
| Vízvezeték | 3044,85 | 1433,31 | 47,01        | 2317,08  | 1098,72 | 47,42        |
| Csatorna   | 1036,28 | 876,08  | 84,54        | 2221,79  | 2183,63 | 98,28        |
| Duál V     | 1,49    | 1,53    | 102,69       | 1,48     | 1,28    | 86,49        |
| Duál Cs    | 1,33    | 1,60    | 120,30       | 1,54     | 2,36    | 153,25       |

\*Vízvezeték= Egy kilométer vízvezetékre eső népesség száma (1878-1914); Csatorna= Egy kilométer csatornára eső népesség száma (1890-1914); Duál V= Vízrel ellátott épületek arányának kerületi adatokra számolt duál mutatója; Duál Cs= Egy kilométer csatornára eső lakosság kerületi értékeire számolt duál mutató.

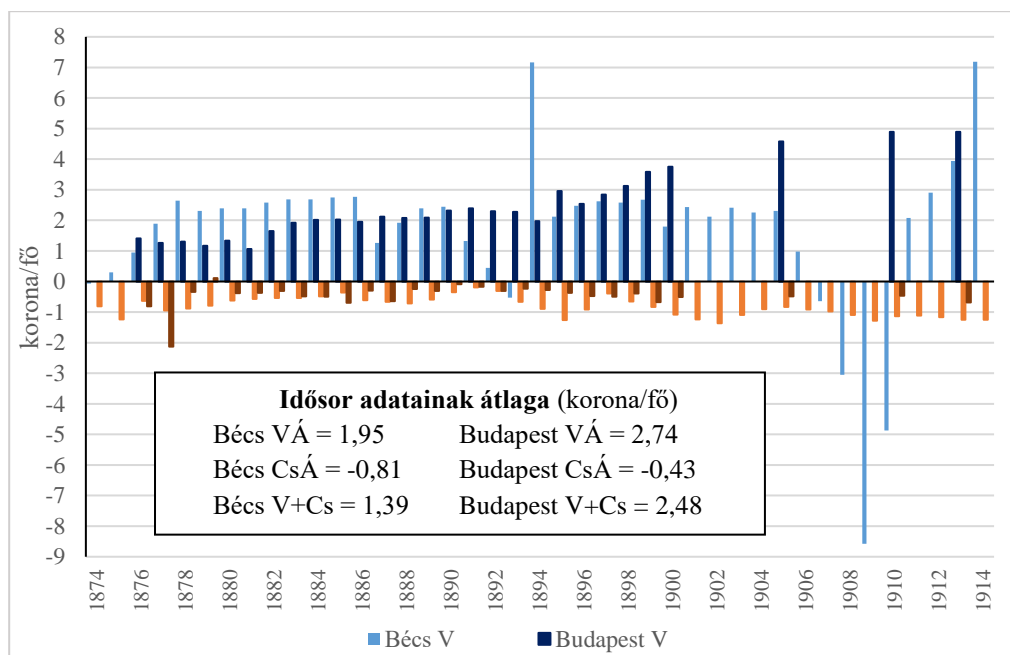
Forrás: Magistrat der Stadt Wien (1883–1914) és Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala (1874–1913) adatai alapján saját szerkesztés

*Vízvezeték- és csatornahálózat költségvetési tételeinek vizsgálata (1874–1914)*

A várospolitika, illetve magának a városi kormányzásnak a teljesítménye nem csak a kiépített infrastrukturális elemek hosszában, kerületek közötti vagy lakosságarányos eloszlásában mérhető, hanem az a mögött álló költségvetési tételek különböző részleteitől is. Mindkét város statisztikai évkönyvében található részletes költségvetési statisztikákból kivonatolhatók voltak a vízvezetékekre és a csatornázásra vonatkozó bevételek és kiadások főösszegei és azok néhány altétele is. Értelemszerűen a kiadások nagy részét mind a két infrastrukturális elem tekintetében az új szakaszok kiépítése, a meglévők átépítése és a hálózat fenntartása tette ki, míg a bevételek esetében a legnagyobb részesedése a vízdíjnak, illetve a csatornaépítési járuléknak volt. Jelen tanulmányban – törekedve az átfogó és jól összehasonlítható költségvetési kép áttekintésére – elsősorban a vízvezetékekből és csatornázásból származó tiszta nyereség, vagyis a bevételek és kiadások egyenlegének 1874 és 1914 közötti értékei kerültek kiszámításra és azokat lakosságszámhoz, valamint vízvezeték és csatornahálózat hosszához viszonyítva vizsgáljuk (10. és 11. ábra).

10. ábra

Egy lakosra eső tiszta nyereség a vízvezetékekből, illetve a csatornákból származó bevételek és kiadások egyenlege után (1874–1914)



Jelmagyarázat: **V**=Egy főre eső tiszta nyereség a vízvezetékek költségvetési egyenlegéből; **VÁ**=A vízvezetékek költségvetési egyenlegéből származó tiszta nyereség egy főre eső idősoros értékeinek súlyozott átlaga; **Cs**= Egy főre eső tiszta nyereség a csatornák költségvetési egyenlegéből; **CsÁ**= A csatornák költségvetési egyenlegéből származó tiszta nyereség egy főre eső idősoros értékeinek súlyozott átlaga; **V+Cs**= A vízvezetékek és a csatornák összegzett költségvetési egyenlegéből származó tiszta nyereség egy főre eső idősoros értékeinek súlyozott átlaga.

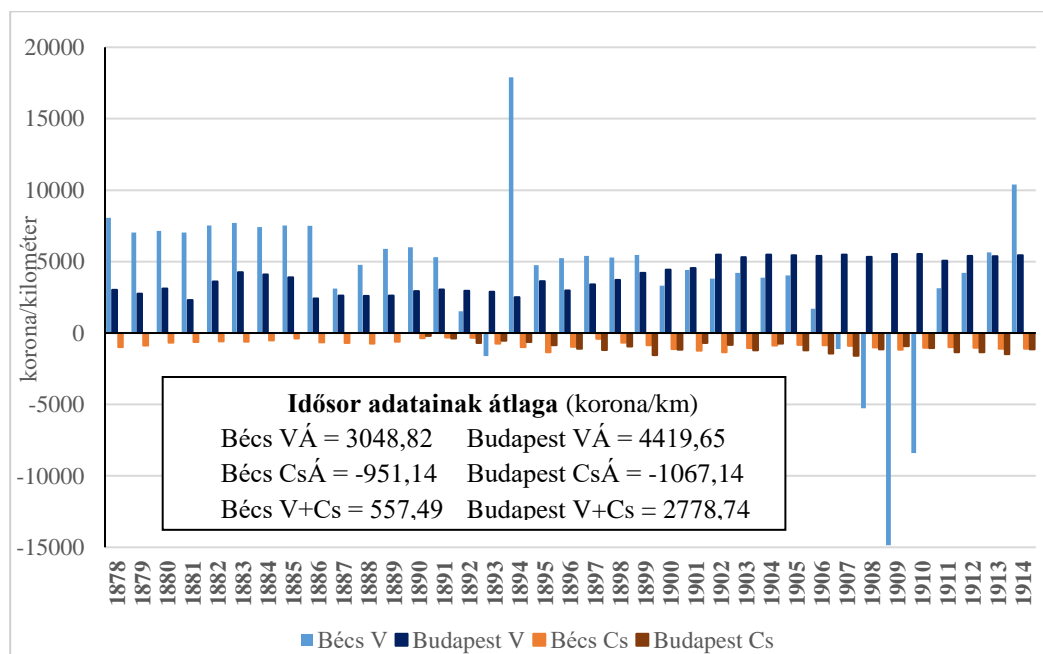
Forrás: Magistrat der Stadt Wien (1883–1914); Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala (1925) adatai alapján saját szerkesztés.

Alapvető tényállításként megállapítható a költségvetési adatokat ábrázoló diagramokra rátekintve, hogy a vízvezetékekből a két városnak túlnyomórészt profitja, míg a csatornázásból vesztesége származott 1874 és 1914 között. Ezek változásának trendjei, fluktuációi a két város között markánsan eltértek, ismét elsősorban Bécs közigazgatási területének kétszeri kibővítéséhez kapcsolódva. Jól érzékelhető, hogy főként a Duna szabályozása után felszabaduló, 1905-ben bekebelezett balparti területen a vízvezetékek kiépítése milyen hatalmas anyagi terhet jelentett Bécs városi költségvetésének. Vélhetően a csatornaépítési járulék sem volt igazán kivethető a területen, hiszen az újonnan

létrehozott XXI. kerület nagyon ritkán lakott és jórészt beépítetlen terület volt. Az 1890. évi városbővítés ugyanennyi terhet jelentett a városi költségvetés számára, csupán a városvezetés 1894-ben nagyméretű kölcsönfelvétellel, illetve egyéb pénzmaradványok rendkívüli bevételekbe való átcsoportosításával operált. Ugyanakkor a városbővítések és az ezzel járó erőteljes vízvezeték- és csatornahálózat kiépítések Bécsben 1890 után gyakorlatilag a vizsgált időszak végéig tetten érhetők a költségvetési adatokban is. A vizsgált időszak végére tudott ismét jelentős profitra szert tenni ezekből a bécsi városi költségvetés.

11. ábra

Egy kilométer vízvezetékre és csatornára eső tiszta nyereség a vízvezetékekből, illetve a csatornákból származó bevételek és kiadások egyenlege után (1878–1914)



Jelmagyarázat: **V**=Egy kilométer vízvezetékre eső tiszta nyereség a vízvezetékek költségvetési egyenlegéből, **VÁ**=A vízvezetékek költségvetési egyenlegéből származó tiszta nyereség egy kilométer vízvezetékre eső idősoros értékeinek súlyozott átlaga; **Cs**= Egy kilométer csatornára eső tiszta nyereség a csatornák költségvetési egyenlegéből; **CsÁ**= A csatornák költségvetési egyenlegéből származó tiszta nyereség egy kilométer csatornára eső idősoros értékeinek súlyozott átlaga; **V+Cs**= A vízvezetékek és a csatornák összegzett költségvetési egyenlegéből származó tiszta nyereség egy kilométer infrastrukturális elemre (vízvezetékek és csatornák hosszának összegéből) eső idősoros értékeinek súlyozott átlaga.

Forrás: Magistrat der Stadt Wien (1883–1914); Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala (1925) adatai alapján saját szerkesztés.

A városbővítéssel járó komoly tervezéstől és infrastrukturális beruházásoktól megkímélt magyar fővárosban nem igazán láthatók kiugró adatok, a költségvetési szaldók egyenletes változást mutatnak. 1877-ben (és a népesség és csatornahossz adathiánya miatt nem ábrázolt 1874. évben) volt a legjelentősebb a csatornaépítésekre fordított költségvetési összeg, amit 1914-ig egyik év költségvetési összege sem haladt meg. A vízvezetékekből származó tiszta nyereség Budapest esetében fokozatosan emelkedett a vizsgált időszak alatt, ami feltételezhetően a város kedvezőbb földrajzi pozíciója, természetföldrajzi viszonyai és Duna könnyebb szabályozásának tényezőiből eredő költséghatékonyabb beruházásoknak volt köszönhető.

A két város összevetése az érintett költségvetési mutatók tükrében nem teljesen egyértelmű, figyelembe véve az osztrák főváros jelentős területbővítéseit és azzal járó jelentős beruházási szükségletet. Az első városbővítéséig Bécs átlagosan magasabb profitot könyvelhetett el a vízvezetékekből és kisebb veszteséget a csatornákból Budapesthez viszonyítva. Az 1890. évi, de meg inkább az 1904/05. évi városbővítés kiadásai jelentősen visszavetették Bécs tiszta nyereségét, sokszor jelentős veszteségbe átfordulva, így Budapest költségvetési hatékonysága kedvezőbbnek mutatkozott mind a vízvezetékeket, mind a csatornázást tekintve. Összegezve az idősoros adatokat és a vízvezetékekhez és csatornákhöz kötődő költségvetési számokat, Budapest tiszta nyereségének nagyobb mértéke látható, habár az egy kilométer csatornára eső vesztesége valamivel magasabb volt Bécs értékénél.

## Összefoglalás

Bécs és Budapest hatalmi várospolitikai tervezési és fejlesztési fázisának egy aspektusának összevetése sok-sok tanulsággal szolgálhat mind a városi kormányzási, mind a várostörténeti munkák számára. A kutatásban ötvözött városi kormányzási és várostörténeti szempontok érdekes és újszerű kutatási eredményeket hoztak. A városfejlődést meghatározó tényezők közül a hatalmi/politikai státus és az ezzel összefüggő városépítési intézményesültség egyértelműen Bécs, míg a Duna városi szakaszának jellege és szabályozhatósága sokkal inkább Budapest számára jelentett előnyt. A tervezési és építéshatósági szervezetrendszer egységessége és ezáltal felkészültsége is Bécsben volt kedvezőbb helyzetben, továbbá az azok feletti jogi és pénzügyi kontroll is kétség nélkül a városi önkormányzat kezében összpontosult. A frissen egységesülő és ezáltal tervezési kereteinek fragmentáltságával küzdő Budapesten a vegyes összetételű FKT felelt a vízvezeték- és csatornaépítésekért, ugyanakkor a pénzügyi fedezetet (a költségvetésileg erőteljesen államtól függő) városnak kellett állnia, amely kissé ambivalensé tette a fővárosi önkormányzat helyzetét az ügyben. A rohamos népességnövekedés mindkét



város számára növekvő terhet jelentett, de a bécsi önkormányzatnak egy jóval nagyobb kihívással is szembe kellett néznie: a város területénél négyszer nagyobb térség vízvezetékkel és csatornahálózattal való ellátásával.

Ennek tükrében talán nem is olyan meglepő, hogy Bécs vízvezeték- és csatornahálózat építéséhez kapcsolódó statisztikák is éles törést mutattak 1890 után. Ez egyértelműen kiütközött a költségvetési eredményeken is, ami egyre csökkenő profitot, egyes esetekben jelentős veszteséget mutattak. Budapest vízvezetékhez és csatornához kötődő költségvetési tételei egy főre mutatva a vizsgált időszakban így jóval kedvezőbb képet mutattak, igaz ez a vízvezeték költségvetési számainál volt jelentősebb. Ezzel szemben az infrastrukturális elemek kiépítésének hatásfoka majdnem minden tekintetben az osztrák fővárosban mutatott kedvezőbb képet. Ez a városbővítés jelentette hatalmas teher fényében figyelemreméltó teljesítmények tekinthető, de egyúttal a budapesti tervezés és beruházások gyengepontjaira is rámutat. A magyar főváros csatornahálózatának lakosságárányos értékei különösen gyengének ítéelhetők, hiszen nem csak, hogy nem sikerült szignifikánsan javítani a mutató értékét, de jelentősen növekvő területi egyenlőtlenség is jellemezte azt. Ezzel szemben Bécsben a városbővítés által megnövelt polarizációt nagyon hamar (4–6 éves távlatban) is látványos sikerült redukálnia a városnak.

Az empirikus kutatás eredményeit a városi autonómia vizsgált szempontjaival, illetve Sutcliffe fővárosi önkormányzatok különleges helyzetére vonatkozó kutatási eredményeivel (Sutcliffe 1995b) összevetve, fontos megállapításokat tehetünk. Az empirikus kutatás fényében az osztrák főváros kakukktójának is tekinthető a korabeli európai nagyvárosi kontextusban, hiszen autonóm jogi és pénzügyi eszközrendszerével láthatóan sikeresen tudta levezényelni a vízvezeték- és csatornahálózat kiépítését, valamint a jelentős mértékű városbővítések okozta terhek kezelését is sikerrel látta el. Az államtól jogilag és pénzügyileg is jobban függő Budapest teljesítménye kettős, hiszen a vízvezetékrendszerrel szemben a csatornázás kisebb hatásfokkal épült ki. A három elődvárostól örökölt intézményi (és tervezésszemléleti) tagoltság, az állammal közösen működtetett építési hatóság (FKT), valamint a költségvetési kitétségek vélhetően visszafoghatták a vízvezeték- és csatornaépítési beruházások hatásfokát. Természetesen a hatalmi státusból eredő előnyök erőteljesen Bécs városépítését segítették az 1873-as tőzsdekrach előtt, míg az időben megkésett és egyszerre Budapestre szakadó városfejlesztési projektek kivitelezését a gazdasági válság jelentősen megnehezítette.

A tanulmány eredményei alapján a városi autonómia és a városépítési hatékonyság között kézenfekvőnek tűnik az összefüggés, ugyanakkor az is látható volt, hogy a társadalmi, a gazdasági vagy éppen a politikai kontextus egyéb partikuláris elemei is nagy befolyással bírhattak a „hatalmi várospolitika” teljesítményére. De ahogy a tanulmány

címében is szerepelt, e kutatás csupán egy példája az említett témakörök összekapcsolásának, egyéb módszertannal operáló és más földrajzi kontextusban kivitelezett vizsgálatok eredményei is szükségesek az itt felállított konklúziók további árnyalásához.

## Irodalom

- Bán É.; Fejes S. (1985): *Óbuda*. III. Kerületi Tanács Végrehajtó Bizottsága, Budapest
- Beluszky P. (1999): *Magyarország Településföldrajza*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest
- Berg-Nordlie, M. (2018): The governance of urban indigenous spaces: Norwegian Sámi examples. *Acta Borealia*, 35:1, 49–72. <https://doi.org/10.1080/08003831.2018.1457316>
- Csendes, P.; Opll, F. (2003): *Wien – Geschichte einer Stadt*. Böhlau Verlag, Wien–Köln–Weimar
- Csendes, P.; Sipos A. (2005): *Bécs-Budapest – Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században*. Budapest Főváros Levéltára–Bécsi Városi és Tartományi Levéltár, Budapest–Bécs
- Dear, M.; Dahmann, N. (2008): Urban Politics and the Los Angeles School of Urbanism. *Urban Affairs Review*, 2., 266–279. <https://doi.org/10.1177/1078087408320240>
- 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*, 2., 259–287. <https://doi.org/10.1177/0096144208327914>
- DiGaetano, A.; Klemanski, J. S. (1999): *Power and City Governance. Comparative Perspectives on Urban Development*. Minneapolis, University of Minnesota Press
- Hanák P. (1999): *A Kert és a Műhely*. Balassi Kiadó, Budapest
- Hohensinner, S. et al. (2013): Changes in water and land: the reconstructed Viennese riverscape from 1500 to the present. *Water History*, 5., 145–172.
- Jelinek Cs.; Pósfai Zs. (2013): Bevezetés: A városi önkormányzattól a városi kormányzásig. In: Jelinek, Cs. et al. (szerk.): *Kritikai városkutatás*. L'Harmattan Kiadó, Budapest, 145–154.
- Keresztély K. (1995): A várospolitika változása és az elővárosok helyzete Párizsban és Budapesten (1850–1949). *Tér és Társadalom*, 1–2., 83–103. doi: 10.17649/TET.9.1-2.328.
- Lo, C. (2017): Between Government and Governance: Opening the Black Box of the Transformation Thesis. *International Journal of Public Administration*, 8., 650–656. <https://doi.org/10.1080/01900692.2017.1295261>
- Lőrincz L. (1990): *Összeállítás a budapesti közigazgatás múltjából*. FŐSZINFORM, Budapest
- Mezey B. (2003): *Magyar Alkotmánytörténelem*. Osiris Kiadó, Budapest
- Pierre, J. (2005): Comparative Urban Governance: Uncovering Complex Causalities. *Urban Affairs Review*, 4., 446–462. <https://doi.org/10.1177/1078087404273442>
- Sarlós B. (1976): *Közigazgatás és Hatalompolitika a Dualizmus Rendszerében*. Akadémiai Kiadó, Budapest
- Sellers, J. M. (2002): The Nation-State and Urban Governance. Toward Multilevel Analysis. *Urban Affairs Review*, 5., 611–641. <https://doi.org/10.1177/107808740203700501>
- Slack, E.; Côté, A. (2014): *Comparative urban governance*. Foresight, Government Office for Science, London
- Sipos A. (1996): *Várospolitika és városigazgatás Budapesten 1890–1914*. Budapest Főváros Levéltára, Budapest
- Suitner, J. (2020): Vienna's planning history: periodizing stable phases of regulating urban development, 1820–2020. *Planning Perspectives*, 5., 881–902. DOI: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*. Csokonai Kiadó, 158–170.
- 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*. Csokonai Kiadó, 109–126.
- Szvoboda D. G. (1995): *Budapest az újkorban. Történelmi pillanatok egy nagyváros életében*. Budapest Történeti Múzeum, Budapest
- Teaford, J. C. (1975): *The Municipal Revolution in America*. The University of Chicago Press, Chicago
- Vörös K. (1998): A világváros útján: 1873–1918. *Budapesti Negyed*, 6., 2–3.

### Statisztikai kiadványok

- Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala (1874-1936): *Budapest székesfőváros statisztikai évkönyve* (Kötetei: 1874-1894, 1895-1896, 1897-1898, 1899-1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907-1908, 1909-1912, 1913-1936), Budapest
- Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala (1925): *Budapest félézázados fejlődése 1873–1923*. Budapesti Statisztikai Közlemények, 53, Budapest
- Magistrat der Stadt Wien (1883-1914): *Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien* (Kötetei: 1883, 1884, 1885, 1886, 1887, 1888, 1889, 1890, 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1898, 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914). Verlag des Wiener Magistrates, Wien

### Jogszabályok

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.
1872. évi XXXVI. törvénycikk Buda-Pest fővárosi törvényhatóság alakításáról és rendezéséről
1876. évi VI. törvénycikk a közigazgatási bizottságról.
- 1900/17: Gesetz vom 24. März 1900, betreffend die Erlassung eines neuen Statutes, sowie einer neuen Gemeindevahlordnung für die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien
- 1862/18: Gesetz vom 5. März 1862, womit die grundsätzlichen Bestimmungen zur Regelung des Gemeindegewesens vorgezeichnet werden

### Ineternetes források

- Wien Geschichte Wiki (2023): <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Kanalisation>, letöltés: 2023.11.02.