

## **Anmerkungen zum Urbanisierungsprozeß der Stadt Budapest Von der Vereinigung (1873) bis zur Jahrhundertwende**

Von FRIEDRICH GOTTAS (Salzburg)

Die Entwicklung einer Stadt zur Großstadt ist stets bestimmt durch das Zusammenwirken verschiedenartiger Faktoren. Politische, wirtschaftliche, gesellschaftliche und kulturelle Momente, die bei diesem Vorgang eine Rolle spielen, dürfen deshalb nicht isoliert betrachtet werden, sondern müssen in ihrer gegenseitigen Verflechtung und Beeinflussung gesehen werden. In der folgenden Darstellung des Urbanisierungsprozesses der Stadt Budapest wird deshalb versucht, den einzelnen daran beteiligten historischen Kräften in ihren immer wieder zu Tage tretenden Wechselwirkungen nachzugehen. Als Arbeitsgrundlage dienten dabei vor allem statistische Quellenmaterialien aus der Epoche des Dualismus<sup>1)</sup>.

Betrachten wir den steilen und ans Märchenhafte grenzenden Aufstieg

---

<sup>1)</sup> Für dieses Zeitalter ist unter dem reichen statistischen Material über Budapest (Jahrbücher, statistische Mitteilungen und Publikationen) von besonderer Wichtigkeit: Gusztáv Thirring, Budapest félszázados fejlődése 1873—1923 — Die 50jährige Entwicklung Budapests 1873—1923. Budapest 1925 (Budapest székesfőváros statisztikai közleményei. 53.). In diesem Band wird eine Fülle von statistischen Unterlagen zur wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung Budapests geboten. Die wegen des langen Berichtszeitraumes besonders aussagekräftigen Vergleichszahlen waren für vorliegende Abhandlung von großer Nützlichkeit. — Ferner sei noch auf ein im Verlauf dieser Studie häufiger zitiertes Werk, welches ebenfalls statistische Materialien verwertet, hingewiesen. Es ist dies die im Sommersemester 1969 an der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Erlangen—Nürnberg fertiggestellte und in Maschinenschrift vorliegende Diplomarbeit von: Lajos László Rozmán, Die wirtschaftliche, soziale und kulturelle Entwicklung von Budapest gegen Ende des 19. Jahrhunderts. — Wichtig ist auch jene Publikation, die zum 40jährigen Bestehen der Stadt Budapest als Jubiläums-Nummer der Zeitschrift *Városi Szemle* („Stadtrundschau“) erschien und in Beiträgen verschiedener Autoren praktisch alle für die Urbanisierung Budapests relevanten Lebensbereiche auf statistischer Grundlage darstellt: A negyven éves Budapest. Értekezések a városi közigazgatás köréből [40 Jahre Budapest. Abhandlungen aus dem Bereich der Stadtverwaltung]. (Irtá: Bárczy István, Gárdonyi Albert stb.) Budapest 1913. — Die neueste Publikation zur gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung Budapests ist vor kurzem anlässlich des Zentenariums der Vereinigung von Budapest erschienen: Budapest társadalmának és gazdaságának száz éve. 1872/73—1972 [100 Jahre Gesellschaft und Wirtschaft von Budapest. 1872/73—1972]. (Szerk. Bernát Tivadar, Viszkei Mihály, Lackó László.) Budapest 1972.

Budapests zur modernen Groß- und Weltstadt seit den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts, so dürfen zwei Faktoren nicht übersehen werden, die den sich in schwindelerregendem Tempo vollziehenden Urbanisierungsprozeß außerordentlich begünstigten und wesentlich beschleunigten. Es war dies einerseits der österreichisch-ungarische Ausgleich von 1867, und zum anderen die durch den Gesetzesartikel XXXVI vom Jahre 1872 ausgesprochene und dann 1873 tatsächlich erfolgte Vereinigung der Städte Buda (Ofen) und Pest sowie des Marktflückens Óbuda (Altöfen) und der Margareteninsel zur ungarischen Hauptstadt Buda-Pest<sup>2)</sup>. (Seit 1892 durfte Budapest auf Grund der königlichen Genehmigung auch die Bezeichnung Residenzstadt führen und seither spricht man von der Haupt- und Residenzstadt Budapest<sup>3)</sup>.) Das Jahr 1873 stellte schon deshalb einen wichtigen Markstein in der Geschichte Budapests dar, weil erst durch die Vereinigung der rechtliche und organisatorische Rahmen für jene Entwicklung gegeben wurde, welche Budapest zu einer Großstadt im wahrsten Sinne des Wortes und zu einem gleichrangigen Partner der übrigen europäischen Hauptstädte machte<sup>4)</sup>.

Die durch den Ausgleich erfolgte Wiederherstellung der Konstitution und die damit erreichte politische Konsolidierung leitete nach 1867 in Ungarn eine „Friedensperiode“ und in der Hauptstadt die Epoche der Gründerzeit ein, in der sich jener rasche Aufschwung Budapests von einer um 1870 280 000 Einwohner zählenden Stadt zu einer Großstadt, deren Einwohnerzahl sich zu Beginn des Ersten Weltkrieges der Millionengrenze näherte, vollzog. Budapest ist mit dem Ausgleich von 1867 nicht nur das politische und administrative Zentrum der ungarischen Reichshälfte geworden, sondern bildete auch — besonders seit 1873 — mehr als je zuvor ihren wirtschaftlichen, kulturellen, geistigen Mittelpunkt<sup>5)</sup>. Hier siedelte sich der Großteil der Industrie an, hier konzentrierte sich der ungarische Handel, die Geldwirtschaft, das Bankleben. Hier entstand der bedeutendste Knotenpunkt der nach allen Richtungen verlaufenden Verkehrswege auf dem Wasser und dem Lande: Budapest wurde Mittelpunkt des ungarischen Verkehrswesens. Durch den großzügigen, ganz auf das Zentrum Budapest ausgerichteten Ausbau von Eisenbahnlinien, ver-

<sup>2)</sup> Dieser Gesetzesartikel wurde in jüngster Zeit in Auszügen publiziert in: Források Budapest múltjából. I. Források Buda, Pest és Óbuda történetéhez 1686—1873 [Quellen aus Budapests Vergangenheit. I. Quellen zur Geschichte Ofens, Pests und Altöfens 1686—1873]. Szerk. Bácskai Vera. Budapest 1971 (Budapest főváros levéltára forráskiadványai. 1.), S. 295—302; vollständig abgedruckt in: Magyar Törvénytár, 1872—74 [Ungarische Gesetzessammlung, 1872—74]. Budapest 1896, S. 79—102; über die Vereinigung: Albert Gárdonyi, Budapest egyesítésének története [Die Geschichte der Vereinigung Budapests]. In: A negyven éves Budapest, S. 18—32.

<sup>3)</sup> Die Genehmigung *Franz Josephs* in: Források Budapest múltjából. II. Források Budapest történetéhez 1873—1919 [Quellen aus Budapests Vergangenheit. II. Quellen zur Geschichte Budapests 1873—1919]. Szerk. H. Kohut Mária. Budapest 1971 (Budapest főváros levéltára forráskiadványai. 2.), S. 44—45.

<sup>4)</sup> Források Budapest múltjából. I., S. 278.

<sup>5)</sup> István Bárczy, A negyven éves Budapest [40 Jahre Budapest]. In: A negyven éves Budapest, S. 1—17.

bunden mit einer geschickten Tarifpolitik, erweiterte sich der politische, wirtschaftliche und kulturelle Einfluß der Hauptstadt auf das ganze Land wesentlich. In Budapest wurde die 1896 ihrer Bestimmung übergebene erste Untergrundbahn des Kontinentes — nach London (1891) die zweite der Welt — gebaut. Bereits in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts finden wir hier auch schon die ersten Fernsprechteilnehmer<sup>6)</sup>. Eine führende Rolle spielte die aufstrebende Stadt sehr bald auf dem Gebiet der Literatur und Presse; Budapest wurde Zeitungsmetropole und alleinherrschend im kulturellen und Kunstleben. Budapest begegnet uns also sehr bald nach dem Ausgleich und nach der Vereinigung als Mittelpunkt Ungarns in praktisch sämtlichen Lebensbereichen als mächtiger Sammelplatz fast aller Kräfte des Landes<sup>7)</sup>.

### Wachstum der Bevölkerung

Die rasche Entwicklung Budapests zur Großstadt vollzog sich seit den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts auf dem Hintergrund einer alle bisherigen Größenordnungen sprengenden Bevölkerungszunahme. Betrug die Einwohnerzahl von Pest, Buda und Óbuda 1869, dem Jahr der letzten Volkszählung vor der Vereinigung der drei Städte, erst 280 349, so zählte Budapest 1910 bereits 880 371 Einwohner<sup>8)</sup>. In diesem Zusammenhang ist vielleicht nicht uninteressant, auf den geringen Urbanisierungsgrad in Ungarn hinzuweisen. So gab es 1910 neben Budapest, dem Zentrum der Bevölkerungsballung, nur noch eine Stadt mit über 100 000 Einwohnern (Szeged/Szegedin mit 118 328 Einwohnern), aber 11 Städte mit 50 000 bis 100 000 Einwohnern, 38 Städte mit 20 000 bis 50 000, 33 Städte mit 10 000 bis 20 000 und 54 Städte mit weniger als 10 000 Einwohnern<sup>9)</sup>. So finden wir in der ungarischen Reichshälfte unter den 138 Städten praktisch nur eine einzige große Stadt, Budapest, dagegen viele Stadtdörfer, die kein Umland an sich gebunden haben.

Besonders hervorgehoben sei, daß das enorme Bevölkerungswachstum in Budapest vor allem durch Zuwanderungen verursacht wurde, nicht aber durch Eingemeindungen von Vororten oder Vorstädten, wie beispielsweise in Wien, wo innerhalb von knapp über 50 Jahren die Stadt dreimal erweitert wurde (1850, 1890 und 1904). Das Areal von Budapest hingegen ist in dem behandelten Zeitraum unverändert geblieben und betrug 19 444,29 Hektar<sup>10)</sup>. Welch große Ausdehnung Budapest hatte, kann man sich gut vorstellen, wenn man

---

<sup>6)</sup> Eine Namensliste der ersten Fernsprechteilnehmer aus dem Jahre 1881 siehe in: *Források Budapest múltjából*. II., S. 122—123.

<sup>7)</sup> Ebenda, S. 5.

<sup>8)</sup> Thirring, S. 9; J. Gyula Pikler, *A népesség* [Die Bevölkerung]. In: *A negyven éves Budapest*, S. 33—144; *Budapest társadalmának . . .*, S. 30 f.

<sup>9)</sup> Gustav Thirring, *Das statistische Jahrbuch der ungarischen Städte*. Wien 1913, S. 9 und ders., *A magyar városok statisztikai évkönyve*. I. évfolyam [Das statistische Jahrbuch der ungarischen Städte. I. Jahrgang]. Budapest 1912, S. 3\*, 34\* u. 52.

<sup>10)</sup> Thirring, *Budapest . . .*, S. 2.

die Flächenverhältnisse und die Bevölkerungsdichte in Relation zueinander setzt und dann noch einen internationalen Vergleich herstellt. Im Jahre 1900 bzw. 1901 entfallen in Budapest auf einen Hektar 37,7 Bewohner (im Jahre 1880 waren es gar nur 19,1 Bewohner<sup>11</sup>), in Wien 94, in London 149, in Berlin 297 und in Paris 322 Bewohner<sup>12</sup>).

Wenn nicht die administrative Einverleibung der — mitbedingt durch die im Jahre 1888 erfolgte Eröffnung von Vicinalbahnlinsen — ebenfalls äußerst rapid emporgewachsenen Vororte Budapests (Újpest, Kispest, Erzsébetfalva usw.) unterblieben wäre, so hätte die Einwohnerzahl von Groß-Budapest 1910 bereits die Einmillionengrenze überschritten. Denn in diesem Jahr betrug die Volkszahl der Nachbargemeinden Budapests, die unbedingt dem wirtschaftlichen Leben Groß-Budapests angehörten<sup>13</sup>), bereits 217 666, so daß sich für die Gesamteinwohnerzahl von Groß-Budapest für das Jahr 1910 eine Summe von 1 098 037 ergab<sup>14</sup>). Budapest wäre demnach gemäß seiner Volkszahl nach London, Paris, Berlin, Wien, Petersburg und Moskau die siebentgrößte Stadt Europas gewesen<sup>15</sup>).

Im internationalen Vergleich zeigt Budapest im 19. Jahrhundert und auch nach der Jahrhundertwende ein relativ größeres Wachstum der Bevölkerung als jenes der meisten anderen Großstädte Europas. Die Bevölkerung Budapests hat sich im Laufe eines Jahrhunderts (von 1800 bis 1900) — wie übrigens auch die Berlins — verzwölffacht, wobei vor allem das letzte Dezennium des 19. Jahrhunderts den Höhepunkt der Bevölkerungsentwicklung darstellt, als sich nämlich die Bevölkerung um 226 974 Seelen vermehrte, wobei 67 547 auf das natürliche Wachstum (Geburtenüberschuß) und 159 427 auf Zuwanderungen entfielen<sup>16</sup>). Während die Bevölkerungszahl von Budapest von ungefähr 60 000 im Jahre 1800 auf 733 358 im Jahre 1900 anstieg, sehen wir z. B. in London und Paris ein Wachstum „nur“ um das Sechs- bzw. Vierfache<sup>17</sup>). Zur Zeit der Vereinigung noch an 17. Stelle unter den Großstädten Europas liegend, ist Budapest 1900 bereits die achtgrößte Stadt Europas<sup>18</sup>).

<sup>11</sup>) Ebenda.

<sup>12</sup>) Josef v. Kőrösy—Gustav Thirring, Die Hauptstadt Budapest im Jahre 1901. Resultate der Volkszählung und Volksbeschreibung. Band 1, 1. Hälfte. Berlin 1903 (Publicationen des statistischen Bureaus der Haupt- und Residenzstadt Budapest. XXXIII. I/1.), S. 7.

<sup>13</sup>) T. Iván Berend—György Ránki, A Budapest környéki ipari övezet kialakulásának és fejlődésének kérdéséhez [Zur Frage der Ausbildung und Entwicklung der Industriezone um Budapest]. In: Tanulmányok Budapest múltjából XIV, Budapest 1961, S. 535—572.

<sup>14</sup>) Thirring, Budapest..., S. 24\*—26\*.

<sup>15</sup>) Ebenda, S. 21\*.

<sup>16</sup>) Ebenda, S. 234\*.

<sup>17</sup>) Ferenc Merényi, A magyar építészet 1867—1967 [Die ungarische Architektur 1867—1967]. Budapest 1970, S. 13.

<sup>18</sup>) Thirring, Budapest..., S. 21\*.

### Aufschwung der Wirtschaft

Obwohl der Ausgleich von 1867 keine essentiellen Veränderungen in den Bedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung Ungarns, wie auch besonders der Hauptstadt Budapest, mit sich gebracht hatte, so begünstigte die Konsolidierung der politischen Lage doch die Ausnützung der allgemeinen europäischen Konjunktur<sup>19)</sup>. Dies hatte einen spektakulären wirtschaftlichen Aufschwung zur Folge, der allerdings durch die schlechte Witterung von 1871/72, durch den schwachen Ernteertrag und vor allem durch die Weltwirtschaftskrise von 1873 sehr bald eine empfindliche Unterbrechung erfahren sollte. Besonders lähmend wirkte sich diese Krise auf die aufstrebende Industrie Budapests, auf das Kreditleben und auch auf den hauptstädtischen Handel aus. Nach Überwindung der mehrjährigen wirtschaftlichen Lähmung wurden durch die Erschließung neuer Finanzierungsquellen und die dadurch bedingte Beschleunigung der inländischen Kapitalanhäufung die Voraussetzungen für eine rasch fortschreitende moderne kapitalistische Entwicklung geschaffen. Die Vorteile des Kapitalzufflusses aus Österreich und aus dem Ausland — vor allem aus Frankreich, Belgien und auch aus England und seit der Jahrhundertwende in zunehmendem Maße aus Deutschland — bewirkten bereits in den 1880er Jahren in Ungarn und seiner Hauptstadt den Ausbau eines modernen Kreditwesens, den großzügigen Eisenbahnbau, den Aufschwung des Handelslebens und eine gegen Ende des Jahrhunderts schnellere Entwicklung der bis dahin im ersten Ausbau befindlichen ungarischen bzw. Budapester Großindustrie.

Welche Rückwirkungen dieser Aufschwung des Handels, des Verkehrs, der Industrie auf die gesellschaftliche Struktur der Budapester Bevölkerung hatte, ersehen wir aus den statistischen Angaben für den Zeitraum zwischen 1870 und 1910. Von einer tiefgreifenden Veränderung und Umwandlung in der Gesellschaftsstruktur legen die großen Verschiebungen in der beruflichen Gliederung der hauptstädtischen Bevölkerung beredtes Zeugnis ab. Knapp

---

<sup>19)</sup> Siehe dazu und zum Folgenden: Die Geschichte Ungarns. [Von einem Autorenkollektiv.] Redigiert v. Ervin Pamlényi. Budapest 1971, S. 408—423. (Da in diesem Buch das Kapitel über den Dualismus von Péter Hanák geschrieben wurde, wird diese Publikation in Hinkunft wie folgt zitiert: Hanák, Dualismus); ferner: Források Budapest múltjából. II., S. 168—169. Zur wirtschaftlichen Entwicklung Ungarns in der Ära des Dualismus seien aus der Fülle der neueren Publikationen, die besonders auch Budapest berücksichtigen, nur die wichtigsten genannt: L[ászló] Katus, Economic Growth in Hungary during the Age of Dualism (1867—1913). A Quantitative Analysis. In: Social-economic Researches on the History of East-Central Europe. Budapest 1970 (Studia Historica Academiae Scientiarum Hungaricae. 62.), S. 35—127; I[ván] T. Berend—Gy[örgy] Ránki, Nationaleinkommen und Kapitalakkumulation in Ungarn 1867—1914. In: ebenda, S. 11—34; György Ránki, Einige Probleme der wirtschaftlichen Entwicklung in der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. In: Der österreichisch-ungarische Ausgleich 1867. Bearb. v. Anton Vantuch. Hrsg. v. L'udovít Holotík. Bratislava 1971, S. 394—411 und schließlich Péter Hanák, Hungary in the Austro-Hungarian Monarchy: Preponderancy or Dependency? *Austrian History Yearbook* III, 1 (1967), S. 260—302, besonders 269 ff.

vor der Vereinigung Budapests, als die industrielle Entwicklung der Stadt noch in ihren Anfängen war, zählte man (1869) 11 693 Urproduzenten (= die arbeitende und unterhaltende landwirtschaftliche Bevölkerung), 52 562 in der Industrie, 11 411 im Handel und Kreditwesen und 4 890 im Verkehr Beschäftigte (das sind 7,4 0/0, 33,3 0/0, 7,2 0/0 bzw. 3,1 0/0 der erwerbstätigen Bevölkerung). Im Jahre 1910, als die Industrialisierung ihre breiteste Entfaltung und ihren Gipfelpunkt bereits erreicht hatte, war der prozentuelle Anteil der Urproduzenten an der erwerbstätigen Bevölkerung nur mehr 1 0/0 (5 294), der der Industrie, des Handels und des Verkehrs aber bereits 44,2 0/0 (218 068), 13,2 0/0 (64 881) bzw. 6,2 0/0 (30 462). Die Beamten der öffentlichen Dienstleistungen und die in den freien Berufen Tätigen zeigten im gleichen Zeitraum einen Zuwachs von 8 410 (5,3 0/0) auf 43 753 (8,9 0/0), während der Prozentsatz der Tagelöhner an der erwerbstätigen Bevölkerung von 17,4 0/0 (27 446) auf 2,3 0/0 (11 485) zurückging und der der Dienstboten so gut wie unverändert blieb (1869: 15,4 0/0 und 1910: 14,2 0/0), das heißt mit der Zunahme der Gesamtbevölkerung Schritt hielt<sup>20)</sup>. Für den Bereich des wirtschaftlichen Lebens ist der Wandel der gesellschaftlichen Struktur der Bevölkerung Budapests dadurch charakterisiert, daß die die Urproduktion betreibende (agrарische) Bevölkerung stark abgenommen hat, die Zahl der Beschäftigten in der Industrie, im Handel, im Kreditwesen, im Verkehr und in den dienstleistenden Industriezweigen jedoch bedeutend angewachsen ist<sup>21)</sup>. In dieser Veränderung der Berufsverhältnisse können wir am auffälligsten den Wandel Budapests zur Großstadt erkennen.

Daß die Industrie Budapests sich rasch entwickelte und die Stadt dadurch einen starken materiellen Aufschwung erlebte, beweisen auch nachstehende Angaben über die gewerbliche Bevölkerung, über die Kleingewerbe- und Großindustrieunternehmungen und schließlich über die Industrie-Aktiengesellschaften.

In den 30 Jahren von 1880 bis 1910 hat sich die Zahl der selbständigen Industriellen von 9 284 auf 35 207, der in der Industrie beschäftigten Beamten von 290 auf 14 968 und der Arbeiter (samt Hilfspersonal) von 49 665 auf 167 893 erhöht<sup>22)</sup>. Bemerkenswert ist vor allem die starke Zunahme der gewerblichen Beamten, was auf eine bedeutende Vermehrung der industriellen Großbetriebe schließen läßt.

Die Zahl der Kleingewerbeunternehmungen, jener Kleinbetriebe, die weni-

<sup>20)</sup> Thirring, Budapest . . . , S. 67\*, 25, Taf. IX.

<sup>21)</sup> Die wichtigsten Industriezweige Budapests im Vergleich zwischen 1880 und 1910 bei: Ebenda, S. 66\*, 26; über die bedeutendsten Budapester Industrien und ihre Anlagen siehe in neuester Zeit: Rozmán, S. 16—41. Hier stützt sich Rozmán in seiner Arbeit sehr stark auf: Technischer Führer von Budapest. Hrsg. v. Ungarischen Ingenieur- und Architekten-Verein. Red. v. Aladár Edvi Illés unter Mitwirkung [eines Autorenkollektivs]. Budapest 1896, in dem auf den Seiten 409—492 auf die Volkswirtschaft mit besonderer Berücksichtigung auf die Industrie eingegangen wird. Seit neuestem siehe zu diesem Komplex: Budapest társadalmának . . . , S. 54 f.

<sup>22)</sup> Thirring, Budapest . . . , S. 94\*, 250\*.

ger als 20 Arbeiter beschäftigten, wuchs von 11 431 im Jahre 1890 auf 35 025 (1910). In diesen Betrieben waren 1890 25 416, im Jahre 1910 62 359 Arbeitskräfte tätig. Während vorerst fast die Hälfte aller selbständigen Gewerbetreibenden ohne Hilfspersonal arbeiteten, ist mit fortschreitender Industrialisierung eine rasche Vermehrung der mit Hilfskräften arbeitenden Betriebe und damit eine Annäherung an die „Großindustrie“ unverkennbar festzustellen<sup>23</sup>). (Die echte Großindustrie befand sich in den Vororten von Budapest.)

Unter „Großindustrieunternehmen“ verstand die Statistik der damaligen Zeit Betriebe mit mehr als 20 Arbeitern. Ihre Zahl belief sich im Jahre 1890 auf 365, während es 1910 bereits 1296 solcher industrieller Großbetriebe gab. Die Zahl des Hilfspersonals stieg von 37 223 auf 128 358. Die in Budapest führenden Industriezweige waren die Maschinenindustrie mit 36 435 Beschäftigten (im Jahre 1910), die Lebensmittelindustrie mit 17 114, die Bauindustrie mit 12 876, die polygraphische Industrie mit 11 850 und die Eisen- und Metallindustrie mit 9 237 Beschäftigten<sup>24</sup>). Die Großmühlenindustrie, die innerhalb der Nahrungsmittelindustrie das Übergewicht hatte, spielte als Grundlage der Industrie bis zum Ersten Weltkrieg eine wichtige Rolle<sup>25</sup>). Die bedeutende Belebung der Eisen- und Metallindustrie, der Maschinenfabrikation und der Bauindustrie stand in engstem Zusammenhang mit dem Eisenbahnbau und mit der regen hauptstädtischen Bautätigkeit. Für Budapest charakteristisch ist das Fehlen der Textilindustrie; in diesem Industriezweig war die österreichische und böhmische Konkurrenz zu stark.

Das schon vor, besonders aber nach dem Ausgleich von 1867 unter dem Einfluß der ersten Welle der kapitalistischen Entwicklung aufstrebende Wirtschaftsleben Budapests manifestiert sich z. B. auch in der raschen Entstehung und Zunahme der Aktiengesellschaften, die in der Industrie eine führende Rolle spielten. Unter den zwischen 1867 und 1872 entstandenen 96 Aktiengesellschaften befanden sich nicht weniger als 56 Industrieaktiengesellschaften. Die Gründung neuer Aktienunternehmen wurde allerdings durch die Weltwirtschaftskrise von 1873 abrupt unterbunden, die nun für längere Zeit auch in Ungarn alle Unternehmerlust stark abkühlte. Den großen Börsenkrach dieses Jahres überlebten lediglich 29 Industrieaktiengesellschaften mit einem Kapital von 52 806 000 Kronen. Die Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse in den ausgehenden 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts führte dann wieder zur massenhaften Gründung neuer Unternehmen. So stieg z. B. in nur fünf Jahren (zwischen 1890 und 1895) die Zahl der Industrieaktiengesellschaften von 50 auf 122 und ihr Aktienkapital von 103 Millionen auf 257 Millionen Kronen. Im Jahre 1900 begegnen wir bereits 163 Industrieaktiengesellschaften mit einem Aktienkapital von 377 Millionen Kronen. Die ersten Jahre

<sup>23</sup>) Ebenda, S. 98\*, 250\*, 105, Taf. IX.

<sup>24</sup>) Ebenda, S. 99\*, 250\*, 104, Taf. IX.

<sup>25</sup>) V[ilmos] Sándor, Die Entfaltung der Großmühlenindustrie in Budapest nach dem Ausgleich im Jahr 1867 (1867—1880). *Acta Historica* X, 3—4, Budapest 1964, S. 233—271.

des 20. Jahrhunderts, die nicht nur von einer politischen, sondern auch von einer wirtschaftlichen Krise gekennzeichnet waren, brachten auf diesem Sektor eine Stagnation mit sich. Nach Überwindung dieser Krise gestaltete sich die Konjunktur wieder günstiger, so daß 1909 bereits 301 Industrieaktiengesellschaften mit einem Gesamtkapital von ca. 564 Millionen Kronen tätig waren<sup>26)</sup>.

Eben den gleichen konjunkturellen Schwankungen war das Kreditwesen unterworfen, welches einen der wichtigsten Faktoren in der Entwicklung der Volkswirtschaft darstellte<sup>27)</sup>. Vor allen anderen Wirtschaftszweigen hat es sehr bald seinen ausgeprägten Mittelpunkt in Budapest gefunden. In den hauptstädtischen Kreditanstalten (Banken, Sparkassen, Kreditgenossenschaften) konzentrierte sich die Kapitalkraft des Landes. Von besonders großer Bedeutung waren diese Geldinstitute für die ungarische Industrie, deren Fabriken zum größten Teil von Banken oder mit ihrer finanziellen Unterstützung gegründet wurden<sup>28)</sup>. Schon in den ersten Jahren nach dem Ausgleich entstanden in Budapest eine Reihe neuer Kreditanstalten, die zum Teil Spekulationsgründungen waren. 1872 zählte man bereits 14 Banken und sieben Sparkassen. Allerdings überlebten die meisten von ihnen die große Finanzkrise des Jahres 1873 nicht. Bedeutende Kreditinstitute jener Zeit waren die „Ungarische Allgemeine Kreditbank“ (1867 entstanden) und die bereits 1842 gegründete „Pester Ungarische Kommerzial-Bank“ (Pesti Magyar Kereskedelmi Bank), wobei vor allem das letztgenannte Geldinstitut für die Industrie von besonderer Wichtigkeit war<sup>29)</sup>. Günstigere Zeiten für Bankgründungen und eine lebhaftere Kapitalausstattung kamen erst wieder in den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts. Bis zum Jahre 1910 stieg die Anzahl der Banken und Sparkassen auf 89, während in diesem Zeitraum auch die Kreditgenossenschaften eine rasche Zunahme, nämlich von 32 im Jahre 1895 auf 161 im Jahre 1907, erfuhren. Das Aktienkapital bzw. die Stammeinlagen sämtlicher Kreditanstalten betrug im Jahre 1890 112 609 544 Kronen, 20 Jahre später aber bereits 675 710 598 Kronen<sup>30)</sup>.

Im Zeitalter des Dualismus erfuhr das wirtschaftliche Leben Budapests eine Umgestaltung. War die Hauptstadt zur Zeit ihrer Vereinigung eine vorwiegend handeltreibende Stadt, so gelangte nunmehr nach der Krise der 1870er Jahre die (Fabrik-) Industrie zu immer größerer Bedeutung. Durch diese Verlagerung veränderte sich der wirtschaftliche Charakter Budapests wesentlich. Warenverkehr und Handel blieben aber auch zwischen 1870 und 1910 einer der wichtigsten ökonomischen Faktoren. Dies zeigt die starke Zunahme des Warenverkehrs ab den 1880er Jahren, besonders aber nach der Jahrhundertwende.

<sup>26)</sup> Thirring, Budapest . . . , S. 101\*, 251\*, 107.

<sup>27)</sup> Zum Finanzwesen der Stadt Budapest im Detail siehe: Gyula Rácz, A pénzügyek [Das Finanzwesen]. In: A negyven éves Budapest, S. 232—377.

<sup>28)</sup> Rozmán, S. 51.

<sup>29)</sup> Ebenda, S. 52—54.

<sup>30)</sup> Thirring, Budapest . . . , S. 129\*, 256\*, 135.

Das rapide Bevölkerungswachstum Budapests und der rasante wirtschaftliche Aufschwung der Hauptstadt überhaupt bewirkten einen forcierten Verkehr an Verbrauchsartikeln (Lebensmittel, Brennmaterial etc.)<sup>31</sup>). In dem Bestreben, den Charakter Budapests als Handelsstadt und Zentrum des ungarischen Handels weiterhin zu erhalten, entwickelten sowohl die städtischen Behörden wie auch die staatlichen Stellen große Aktivitäten<sup>32</sup>). Es wurden Institutionen geschaffen, die die Konzentrierung des Exportes und Zwischenhandels in Budapest sehr beschleunigten. Schlecht oder überhaupt nicht ausgebaute und zum Teil überhaupt fehlende Verbindungswege behinderten den Handel außerordentlich. Dieser Mangel wurde etwa durch den Bau der Verbindungsbahn, den Bau neuer Bahnlinien und den Ausbau der Ringbahn weitgehend behoben. Die Untere (Verbindungs-) Eisenbahnbrücke am Südrand von Budapest, die übrigens die erste Eisenbahnbrücke Ungarns über die Donau war, wurde in den Jahren 1873—76 erbaut, um die bis dahin durch den Strom getrennten rechts- und linksufrigen Eisenbahnnetze miteinander zu verbinden. Der Verbindung der verschiedenen Linien diente die staatliche Ringbahn, die auf hauptstädtischem Gebiet dem sog. Hotter entlangführte und durch die nicht nur eine Verbindung der Bahnhöfe untereinander, sondern auch der Anschluß für die verschiedenen Fabrikanlagen an die Geleise der Staatsbahnen erreicht wurde<sup>33</sup>).

Die ständige Ausweitung des Warenverkehrs und der Mangel an Räumlichkeiten zur Einlagerung von Waren, vor allem des Getreides, machten die Einrichtung von Speichern und Lagerhäusern notwendig. In den Jahren 1880—81 wurden nach den modernsten Gesichtspunkten der damaligen Zeit vier Entrepots (Lagerhäuser) erbaut, 1883 wurde der Elevator fertiggestellt. Damit wurde den bis dahin in der Hauptstadt bestehenden miserablen Verhältnissen in bezug auf die Versorgung vorerst Abhilfe geschaffen. Bis zur Jahrhundertwende erfolgte außerdem noch die Eröffnung mehrerer großer Markthallen, die zu den „modernsten Institutionen“ von Budapest gezählt wurden<sup>34</sup>). Die Errichtung dieser Markthallen stellt nicht nur einen gewissen kulturellen Fortschritt dar, sondern zeigt auch das Bemühen, die wirtschaftlichen und hygienischen Verhältnisse auf dem Nahrungsmittelsektor stufenweise zu verbessern<sup>35</sup>). Das Markthallenwesen wurde für die Versorgung der rasch anwachsenden Bevölkerung Budapests von größter Bedeutung<sup>36</sup>).

Einer der wichtigsten Zweige des Handels von Budapest war neben dem Handel mit Naturprodukten der Handel mit lebenden Tieren, welcher in den Jahrzehnten nach der Vereinigung einen starken Zuwachs erfuhr. In Kőbánya (Steinbruch) entstand der bedeutendste Schweinehandelsplatz Europas, der

<sup>31</sup>) Ebenda, 252\*—253\*.

<sup>32</sup>) Budapest társadalmának . . ., S. 136 f.

<sup>33</sup>) Technischer Führer von Budapest, S. 316 u. 318.

<sup>34</sup>) Ebenda, S. 257.

<sup>35</sup>) Rozmán, S. 48.

<sup>36</sup>) Zoltán Sidó, A közélémezés [Die öffentliche Versorgung]. In: A negyven éves Budapest, S. 583—609.

durch die verheerende Borstenviehseuche des Jahres 1896 seine frühere Bedeutung praktisch völlig einbüßte. Bereits 1871 wurde das Rindviehslachthaus und 1902 das Borstenviehschlachthaus geschaffen. Diese waren nicht nur vom Standpunkt der Ernährung und der öffentlichen Hygiene bedeutsam für Budapest, sondern auch deshalb, weil zusammen mit den Schlachthöfen auch Marktplätze errichtet wurden, die ebenfalls dem aufstrebenden Handel der modernen Großstadt dienten<sup>37)</sup>.

Die Zentralisierung des Eisenbahnnetzes in Budapest, die Verstaatlichung der Eisenbahnen und schließlich die vom Handelsminister *Gábor Baross* in den 1890er Jahren inaugurierte, großangelegte und zielbewußte Wirtschaftspolitik führten zu einem bedeutenden Aufschwung des Budapester Warenhandels. Die starke Ausweitung des hauptstädtischen Handels kommt in folgenden Angaben zum Ausdruck: Wurden im Jahre 1874 13 219 161 Meterzentner Waren eingeführt und 6 047 168 Meterzentner ausgeführt, so betrug 1890 die Einfuhr bereits 24 250 225 M. und die Ausfuhr 13 345 121 M.<sup>38)</sup>. Einen absoluten Höhepunkt erreichte der Warenverkehr im Jahre 1911, als die Einfuhr 86 Millionen M. und die Ausfuhr 35 Millionen M. betrug. In diesem Zusammenhang sei noch darauf hingewiesen, daß der größte Teil des Warenverkehrs durch die Eisenbahnen, in erster Linie die Königlich-Ungarische Staatsbahn abgewickelt wurde, während nur eine geringe Quote der Waren per Schiff ankam<sup>39)</sup>. Bedeutsam wurde die Regulierung der Donau beim Eisernen Tor am Ende des 19. Jahrhunderts unter anderem auch für den Getreideimport aus Rumänien.

Die bedeutende Entwicklung des Handels und der Industrie ging Hand in Hand mit dem Ausbau des Verkehrswesens; erst dieser durch die forcierte Verkehrspolitik einzelner Regierungen bedingte schnelle Ausbau ermöglichte den Aufschwung in Industrie und Handel. Eine Zweiteilung in der Behandlung dieses Problemkreises erscheint zweckmäßig, wobei zuerst die Funktion Budapests als Zentrum des ungarischen Verkehrs, besonders des Eisenbahnnetzes untersucht, und im weiteren dann der innerstädtische Verkehr beleuchtet werden soll<sup>40)</sup>.

Aus ökonomischen Gründen waren für Budapest die Eisenbahnverbindungen und die Donau als Wasserweg von besonderer Bedeutung. In volkswirtschaftlicher Hinsicht kam unter den produktiven Investitionen dem Eisenbahnbau größte Wichtigkeit zu. Zur Zeit der Vereinigung der Hauptstadt begegnen wir einem eher dürftig ausgebauten und unterentwickelten ungarischen Eisenbahnnetz, das allerdings sehr bald einen großzügigen Ausbau erfahren sollte. Betrug die Länge des Eisenbahnnetzes Ungarns im Jahre 1867 erst 2200 km, so wuchs diese auf 22 000 km im Jahre 1913 an<sup>41)</sup>. Wohl gingen

<sup>37)</sup> Források Budapest múltjából. II., S. 168—169.

<sup>38)</sup> Rozmán, S. XXI.

<sup>39)</sup> Thirring, Budapest . . ., S. 107\*, 115, Taf. X.

<sup>40)</sup> Ebenda, S. 254\* ff., Technischer Führer von Budapest, S. 306—408; Rozmán, S. 57 ff.; Hanák, Dualismus, S. 411—412.

<sup>41)</sup> Hanák, Dualismus, S. 411.

bereits um 1873 von Budapest mehrere wichtige Bahnlinien (z. B. nach Marchegg-Wien, nach Szolnok, Salgótarján und Nagykanizsa) sowie einige Verbindungs- und Lokalbahnlinien (z. B. nach Lajosmizse und Esztergom/Gran) aus. Zu Beginn der 80er Jahre entstanden dann viele neue bedeutende Linien, von denen z. B. die nach Újszász, nach Pécs (Fünfkirchen) und nach Szabadka 1882, die nach Újszöny 1884 eröffnet wurde<sup>42</sup>).

Mit dem Jahre 1888 setzte auch der Ausbau des Vicinalbahnnetzes ein; solche Vorstadtlinien führten z. B. nach Szentendre, Pestlőrinc, Soroksár und Cinkota. Der Nahverkehr auf den Vicinalbahnen erreichte bald so große Ausmaße, daß er den in Budapest abgewickelten Gesamtverkehr der Österreichisch-Ungarischen Staatsbahnen überholte.

Einen außerordentlich starken Ausbau erfuhren vor allem im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts das Netz der Nebenlinien und die Industriegeleise.

Die Strecken- bzw. Baulänge sämtlicher Eisenbahnlinien auf dem Gebiet Budapests wuchs von 34,16 km (im Jahre 1874) auf 173,94 km im Jahre 1908. Noch anschaulicher sind vielleicht die statistischen Angaben über die Gesamtlänge der Geleise, die 1874 165,13 km (hievon 116,18 km Geleiselänge der Bahnhöfe) und 1908 551,14 km (407,62 km) betrug<sup>43</sup>).

Die Eisenbahnen waren für die Budapester Wirtschaft aus mehreren Gründen von größter Bedeutung: sie stellten die wichtigsten wirtschaftlichen Verbindungen zu den anderen Landesteilen her, ihr Ausbau bedeutete für die Industrie Budapests lebenswichtige Aufträge und schließlich waren sie für den Handel und Gütertransport unerlässlich. So erhöhte sich z. B. in der Zeitspanne zwischen 1867 und 1913 die Güterbeförderung auf den ungarischen Eisenbahnen für ganz Ungarn von 3 Millionen auf 72 Millionen Tonnen pro Jahr<sup>44</sup>).

So wie der Warenverkehr nahm auch der Personenverkehr der Eisenbahnen nach recht unbedeutenden Anfängen einen ungeahnten Aufschwung. Der Grund hierfür lag nicht nur in der Erweiterung des Eisenbahnnetzes, sondern vor allem auch in den staatlichen Förderungsmaßnahmen. Eine Belebung des ungarischen Verkehrswesens wurde durch die Einführung des Zonentarifs im Jahre 1889 und durch die Verstaatlichung der Österreichisch-Ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1891 erreicht. Die vom Handelsminister *Baross* durchgeführte Zonenreform verbilligte das Reisen in Ungarn wesentlich. Für die großzügige Förderung des Verkehrswesens wurde *Baross* mit der Ehrenbürgerschaft von Budapest ausgezeichnet<sup>45</sup>).

Der ansteigende Personenverkehr machte die Modernisierung der schon bestehenden und die Errichtung neuer Bahnhöfe notwendig. Einer der modernsten Personenbahnhöfe der damaligen Zeit, der Budapester Ostbahnhof,

<sup>42</sup>) Thirring, Budapest..., S. 254\*.

<sup>43</sup>) Ebenda, S. 117\*, 124.

<sup>44</sup>) Hanák, Dualismus, S. 411.

<sup>45</sup>) Siehe dazu: Források Budapest múltjából. II., S. 187—189.

wurde bereits 1884 eröffnet. Welch rasche Entwicklung die Personenbeförderung auf den ungarischen Eisenbahnen mitmachte, kann man aus folgenden Angaben ersehen: Betrug die Zahl der beförderten Personen in Ungarn 1867 3,5 Millionen pro Jahr, so stieg sie auf 200 Millionen im Jahre 1913<sup>46)</sup>.

Während die Entwicklung des ungarischen Eisenbahnwesens große Fortschritte machte, blieb das ungarische Schiffahrtswesen trotz aller Anstrengungen weit hinter den naturgegebenen Möglichkeiten zurück<sup>47)</sup>. Wohl war die Donau zur Zeit der Vereinigung Budapests im Bereich der Hauptstadt weitgehend reguliert, doch die Ufer waren für Landungsplätze noch ungenügend ausgebaut, so daß eine freie Entwicklung des Schiffsverkehrs stark behindert wurde. Der Ausbau Budapests als Binnenhafen — beispielsweise die Schaffung von Hafengebäuden — erforderte große Investitionen auch von seiten des Staates, der allerdings vorerst eher hohe Beträge in den Ausbau Fiumes als Seehafen investierte, um nicht auf den österreichischen Hafen Triest angewiesen sein zu müssen. Die endgültige Regulierung und der Ausbau der Donau wurde durch die Anlage von Landungsplätzen gegen Ende des 19. Jahrhunderts abgeschlossen. Aber auch danach war eine Steigerung des Schiffahrtswesens begrenzt, da es vorerst an einer kapitalkräftigen ungarischen Schiffahrtsgesellschaft mangelte, so daß die Donau als Wirtschaftsfaktor für Budapest weiterhin fast ungenützt blieb. Das bedeutendste Schiffahrtunternehmen war die österreichische Donaudampfschiffahrtsgesellschaft, die auf dem Gebiete der Monarchie das Monopol besaß, vor allem österreichischen Wirtschaftsinteressen diente und keine Konkurrenz duldete. Die Situation erfuhr allerdings mit dem Jahre 1894 eine gewisse Veränderung, als mit Unterstützung der ungarischen Regierung die Ungarische Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft A. G. (die ungarische Abkürzung war MFTR) ins Leben gerufen wurde. Mit Hilfe dieser Gesellschaft und ihren Schiffen wurde es möglich, zumindest den einheimischen Personen- und Warenverkehr auf der Donau wirtschaftlich günstiger abzuwickeln<sup>47a)</sup>.

Für das innerstädtische Wirtschaftsleben Budapests — für den Handel wie für den Verkehr — war die Erbauung von mehreren Donaubrücken von eminenter Bedeutung<sup>48)</sup>. Als die 1849 eröffnete Kettenbrücke dem durch die rasante Bevölkerungszunahme bedingten wachsenden Warenverkehr und den immer kritischer werdenden hauptstädtischen Verkehrsverhältnissen nicht mehr gewachsen war, wurde die Notwendigkeit des Ausbaues der Donaubrücken immer dringender. In der Folge entstanden bis zur Jahrhundertwende außer der Árpád- und der Petőfibücke die wichtigsten Donaubrücken Budapests. So wurde in den Jahren 1872—76 die Margaretenbrücke (Margithíd)

<sup>46)</sup> Hanák, Dualismus, S. 411.

<sup>47)</sup> Rozmán, S. 62 ff.

<sup>47a)</sup> Miklós Dezsényi—Ferenc Hernády, A magyar hajózás története [Geschichte der ungarischen Schiffahrt]. Budapest 1967, S. 92—93.

<sup>48)</sup> Rozmán, S. 65 ff.; Győző Mihailich, A XIX. és XX. századbeli magyar hídépítés története [Geschichte des ungarischen Brückenbaues im 19. und 20. Jahrhundert]. Budapest 1960.

erbaut. 1896 wurde aus Anlaß des Millenniums des ungarischen Staates die Franz Josef-Brücke, die heute Freiheitsbrücke (Szabadsághíd) heißt, dem Verkehr übergeben und schließlich 1903 die Elisabethbrücke (Erzsébethíd) eröffnet. Die genannten Brücken waren wichtige Faktoren des innerstädtischen Personen- und Wirtschaftsverkehrs. 1896 betrug beispielsweise der Personenverkehr der Kettenbrücke 11 864 400 und der der Margaretenbrücke 4 706 400<sup>49)</sup>. Ebenfalls für den Wirtschaftsverkehr innerhalb von Budapest, darüber hinaus aber besonders auch für den Warentransport zwischen den einzelnen Landesteilen und mit dem Ausland waren die zwischen 1873 und 1876 erbaute untere, die südliche (Verbindungs-) Eisenbahnbrücke und die in den Jahren 1893—96 entstandene obere, die nördliche (Újpester = Neupester) Eisenbahnbrücke von unschätzbbarer Bedeutung.

Auch an der rasanten Entwicklung des innerstädtischen Verkehrs können wir den hohen Grad der fortschreitenden Urbanisierung Budapests erkennen<sup>50)</sup>. Vor der Vereinigung der Stadt kann noch kaum von einem eigentlichen Verkehrswesen gesprochen werden: zur Abwicklung des lokalen Personenverkehrs standen lediglich Mietwagen (Fiaker, Droschken) und sehr primitive Stellwagen (Omnibusse) zur Verfügung. Eine Belebung des Straßenverkehrs bewirkte die im Jahre 1866 eröffnete Pester Straßenbahn sowie die ein Jahr später gegründete Ofner Straßenbahn<sup>51)</sup>. Die beiden Pferdebahnlinien, aus denen bis zum Jahre 1890 alle anderen entstanden, stellten mit ihrem im Jahre 1873 23,37 km zählenden Verkehrsnetz, mit 168 Personenwagen und 556 Pferden bei einem investierten Kapital von 3 249 000 Kronen bald das wichtigste Verkehrsmittel der Hauptstadt dar. Das Verkehrsnetz der im Jahre 1878 zur Budapester Straßenbahn vereinigten beiden Pferdebahn-Unternehmungen betrug 1910 bereits 74,20 km, die Zahl der Personenwagen stieg auf 643, die des angestellten Personals auf 3475 (im Jahre 1880 waren es erst 500), und das investierte Kapital belief sich auf 66 663 000 Kronen. Eine ausgedehnte Entfaltung erfuhr das Verkehrswesen durch die Elektrifizierung der Straßenbahnlinien. Die erste elektrische Straßenbahn verkehrte 1887 auf dem Großen Ring zwischen dem Westbahnhof und der Király-Straße (heute Majakovszkij-Straße)<sup>52)</sup>. In das Jahr 1889 fällt die Gründung der Budapester Elektrischen Stadtbahn, die 1910 ein Netz von 50,01 km Länge (1890: 9,10 km) innehatte und 406 Wagen (1895 beispielsweise nur 10) und 1941 Angestellte (1890: 222) zählte. In den Jahren 1896—98 erfolgte die Umwandlung der Straßenbahnen vom Pferdebetrieb auf elektrischen Betrieb; dies hatte nicht nur den Umbau, sondern auch die Vermehrung der Linien und die Verlängerung der Streckenlänge zur Folge. 1898 wurden bereits sämtliche Linien elektrisch

<sup>49)</sup> Thirring, Budapest . . . , S. 123.

<sup>50)</sup> Mihály Pásztor, A közlekedés [Der Verkehr]. In: A negyven éves Budapest, S. 438—483; Budapest társadalmának . . . , S. 114 f.

<sup>51)</sup> Thirring, Budapest . . . , S. 253\* und vor allem S. 121.

<sup>52)</sup> Magyarország története 1849—1918. Az abszolútizmus és a dualizmus kora [Geschichte Ungarns 1849—1918. Das Zeitalter des Absolutismus und Dualismus]. Budapest 1972 (Magyarország története. IV.), S. 182.

betrieben<sup>53</sup>). In Budapest entwickelte sich ein im Verhältnis zur Einwohnerzahl größeres und vollkommeneres Straßenbahnnetz als in irgendeiner Stadt des Kontinentes. Hatte die Streckenlänge aller Budapester Straßen- bzw. Stadtbahnen um 1890 60,39 km betragen, so erhöhte sich diese bis 1910 auf 152,35 km. In bezug auf die Anzahl der Fahrgäste der Straßenbahnen im Verhältnis zur Einwohnerzahl wurde Budapest lediglich von Berlin übertroffen<sup>54</sup>). Betrug die Zahl des lokalen Personenverkehrs auf den Straßenbahnen 1890 etwa 23 200 000, so ist die Vergleichszahl von 1910 ca. 157 586 000<sup>55</sup>). Die Anzahl der Fahrgäste hat sich in der Relation zum Bevölkerungswachstum um einige 100 Prozent erhöht.

Unter den Verkehrsmitteln Budapests zweifellos das interessanteste war die elektrische Franz Josef-Untergrundbahn, die sogenannte „földalatti“, die aus Anlaß der Millenniums-Ausstellung des Jahres 1896 gebaut wurde und auf dem Gebiet des damaligen Bahnbaues eine Leistung ersten Ranges darstellte; sie führte in einer Linie unter der Erde vom Stadtzentrum direkt in das Ausstellungsgelände im Stadtwäldchen<sup>56</sup>). Die „földalatti“, die eine Länge von 3,7 km hat und mit Rücksicht auf ihre Lage eigentlich „Unterpflasterbahn“ heißen müßte, war eines der bedeutendsten Denkmäler der Millenniarfeier. Sie war nach der Londoner „Metropolitan Underground Railway“ die einzige Untergrundbahn der Welt, vor welcher sie aber den elektrischen Betrieb voraushatte. Die elektrische Ausrüstung der im Mai 1896 eröffneten und noch heute funktionierenden Untergrundbahn (unter der Népköztársaság útja = Straße der Volksrepublik, früher hieß diese Straße Andrassy-Straße) stammte von der Firma *Siemens & Halske*.

Auf den Ausbau des Vicinalbahnnetzes wurde bereits in einem anderen Zusammenhang hingewiesen (S. 133).

An hauptstädtischen Verkehrsmitteln wäre noch die ebenfalls 1896 gegründete Budapest-Újpest-Rákospalotaer elektrische Bahn mit einer Streckenlänge von 16,3 km zu erwähnen<sup>57</sup>). Für das innerstädtische Verkehrsleben waren noch von Bedeutung: die in den ersten Bezirk hinaufführende, um 1870 erbaute und später auf elektrischen Betrieb umgestellte Dampfseilbahn (Ofner Bergbahn) und die 1873—74 entstandene Zahnradbahn auf den Schwabenberg (heute Szabadság-Berg), die dann ebenfalls vom Dampfbetrieb auf elektrischen Betrieb umgewandelt wurde. Geringere Bedeutung für den Budapester Lokalverkehr hatte die Pferdebahn auf der Margareteninsel.

Der Stellwagenverkehr wurde im Jahre 1895 der Budapester Omnibus-Aktiengesellschaft übergeben, die dann den Personenverkehr mit 55 moder-

<sup>53</sup>) Budapest in Wort und Bild. Hrsg. v. Oscar v. Krücken. Berlin 1899, S. 272.

<sup>54</sup>) Ebenda, S. 264.

<sup>55</sup>) Thirring, Budapest . . . , S. 122.

<sup>56</sup>) Budapest in Wort und Bild, S. 275—276; Budapest zur Zeit des Millenniums. Hrsg. v. Josef Kahn. Budapest 1896, S. 33; in neuester Zeit die beiden ersten Kapitel von: János Kelemen, A budapesti metró története [Die Geschichte der Budapester Metro]. Budapest 1970.

<sup>57</sup>) Thirring, Budapest . . . , S. 253\*.

nen Wagen aufnahm. Mit den Omnibussen, die „auf das genaueste den Pariser Omnibussen nachgebildet“ waren<sup>58)</sup>, wurde im Jahre 1900 auf den drei Hauptlinien und einer Nebenlinie 3 550 954, im Jahre 1910 bereits 11 135 512 Personen befördert<sup>59)</sup>. Die Ähnlichkeit im Aussehen der Budapester und Pariser Omnibusse ist ein schönes Beispiel dafür, daß man in der ungarischen Hauptstadt bestrebt war, das Modernste, Neueste und Originellste zu übernehmen, wobei man gerne die französische Hauptstadt als Vorbild nahm.

Dem lokalen Schiffsverkehr auf der Donau dienten Schiffe und kleinere Dampfer der Donaudampfschiffahrtsgesellschaft. Nach der Zahl der beförderten Personen war dieser Verkehr ganz beträchtlich, verlor allerdings in dem Augenblicke an seiner früheren Bedeutung, als die Donaubrücken erbaut wurden. Betrug die Anzahl der beförderten Personen 1880 bereits 4 023 524, so stieg diese auf nicht mehr als 6 302 283 im Jahre 1910<sup>60)</sup>.

Der gesamte lokale Personenverkehr in Budapest hat in dem behandelten Zeitraum einen phantastischen Aufschwung genommen, der abgesehen von dem raschen Bevölkerungswachstum und dem damit verbundenen wirtschaftlichen Aufstieg der Stadt im großzügigen Ausbau des städtischen Verkehrsnetzes wie auch in der modernen Ausgestaltung der Verkehrsmittel seinen eigentlichen Grund hatte. Der lokale Personenverkehr mit sämtlichen Straßenbahnen, mit Omnibussen und Schiffen (und exklusive des Personenverkehrs der Brücken und des Tunnelverkehrs) betrug 1875 11 065 020, im Jahre 1915 aber 244 205 531<sup>61)</sup>.

### Entwicklung der Bautätigkeit

Wenn wir bisher versucht haben, den Prozeß der Urbanisierung Budapests an der Entwicklung der Industrie, des Handels und des Verkehrs zu verfolgen, so beschäftigen wir uns in der Folge mit der Bautätigkeit in Budapest, die im Zusammenhang mit der Entfaltung der Stadt zu einer modernen Großstadt aus verschiedenen Gründen von Interesse und Wichtigkeit ist<sup>62)</sup>. Die Zentralisierung der staatlichen Verwaltung in Budapest seit 1867, der Aufschwung von Handel, Industrie und Verkehr führten zu einer intensiven Baubewegung, die ihrerseits in wirtschaftlicher Hinsicht eine starke Belebung vor allem

---

<sup>58)</sup> Budapest. Illustrierter Wegweiser. 3. Aufl. Wien, Budapest, Leipzig 1899, S. 11, zitiert nach Rozmán, S. 69.

<sup>59)</sup> Budapest in Wort und Bild, S. 279; Thirring, Budapest..., S. 122, Taf. X.

<sup>60)</sup> Thirring, Budapest..., S. 123.

<sup>61)</sup> Ebenda, S. 114\*, 122—123.

<sup>62)</sup> Über die Bautätigkeit der Stadtbehörde im weitesten Sinn: Árpád Schmellegger, Városépítés [Städtebau]. In: A negyven éves Budapest, S. 378—437; speziellere Publikationen sind: László Siklóssy, A Fővárosi Közmunkák Tanácsa története. Hogyan épült Budapest? [Geschichte des hauptstädtischen Rates für öffentliche Arbeiten (Baurates). Wie baute Budapest?]. Budapest 1931 und Gábor Preisich, Budapest városépítésének története a kiegyezéstől a tanácsköztársaságig [Geschichte des Budapester Städtebaues vom Ausgleich bis zur Räterepublik]. Budapest 1964.

der Bauindustrie mit sich brachte. Hingewiesen sei z. B. nur auf die Baumaterialherstellung oder andere Wirtschaftszweige, wie Zuliefer- und Ausstattungsbetriebe, die für Jahrzehnte „vollbeschäftigt“ waren. In sozialer und kultureller Hinsicht ist die Bautätigkeit jedoch für die grundlegende Veränderung und Verwandlung des Stadtbildes, des äußeren Aussehens der Stadt, „verantwortlich“ zu machen. Entbehrte 1873 Budapest vor allem in seinen äußeren Teilen, dem sogenannten Extravillan, noch jedes großstädtischen Charakters, so ist bereits um die Jahrhundertwende im gesamten Erscheinungsbild ein „urbanisiertes“, zumindest aber urbaneres Budapest erkennbar.

Die statistischen Angaben gewähren einen sehr guten Einblick in die Entwicklung der Bautätigkeit, in die Konjunktur- und Krisenjahre der Bauindustrie; sie vermitteln ein Bild über das Wohnbauwesen, sie geben Aufschlüsse über die Wohnverhältnisse, sie werfen allerdings auch Fragen auf, deren Beantwortung ebenfalls versucht werden soll. Eine sehr wesentliche Frage scheint z. B. zu sein, wieso und warum gegen Ende des 19. Jahrhunderts eine „städtische“ Bauweise möglich wurde.

Auch der Bausektor war naturgemäß den allgemeinen wirtschaftlichen konjunkturellen Schwankungen unterworfen. Zwischen 1867 und 1873 bestimmten vor allem zwei Faktoren die lebhafte Bautätigkeit in Ofen und Pest. Erstens wurde mit dem Ausgleich Budapest zum politischen Mittelpunkt, in noch größerem Maße als vor 1867 zum Wirtschaftszentrum und schließlich zum Verkehrsknotenpunkt des Landes; zweitens wurde wohl schon vor 1867, besonders aber nach dem Ausgleich, um etwa 20 Jahre später als in Mitteleuropa in Ungarn und besonders in Budapest eine erste Welle der kapitalistischen Entwicklung spürbar. Beides bewirkte auch auf dem Bausektor eine stürmische Tätigkeit, die allerdings durch die schon öfter erwähnte Finanzkrise des Jahres 1873 ein jähes Ende fand. Als sich in den 1880er Jahren durch die zweite Welle des Kapitalismus die wirtschaftliche Situation wesentlich verbesserte, belebte sich auch der Baumarkt wieder und die Jahre 1886—89 brachten eine erste große Wachstumsperiode, in der, wie schon vor 1873, der private Wohnbau durch staatliche Steuerbegünstigungen und Steuerfreijahre stark gefördert wurde. Eine weitere Ankurbelung der Bautätigkeit bewirkte in diesen Jahren der Ausbau, d. h. die Verlängerung, Verbreiterung und Modernisierung alter Straßen und die Anlage neuer Straßenzüge und Boulevards (z. B. Andrassy-Straße oder Große Ringstraße), weiters der Ausbau der Bezirke bzw. verschiedener Stadtteile und die Erbauung öffentlicher Gebäude (Schulen, Spitäler; z. B. wurde 1884 der Bau des Opernhauses, die hervorragendste Schöpfung und Krönung des Lebenswerkes von *Miklós Ybl*, vollendet)<sup>63</sup>). In den 90er Jahren erreichte die Bautätigkeit, unter anderem bedingt auch durch die Millenniums-Ausstellung (1896), einen weiteren Höhepunkt, der allerdings in eine bereits im Jahre 1896 beginnende Baukrise münden sollte. Die dritte und höchste Kulmination der Bautätigkeit trat vor dem

<sup>63</sup>) Rezső Ruisz, *A Nagykörút* [Die Große Ringstraße]. Budapest 1960.

Ersten Weltkrieg in den Jahren 1910—12 ein, als die dritte Welle der kapitalistischen Entwicklung sich schon eher ihrem Ende zuneigte.

Ein Blick auf die Verteilung der Baukosten auf die verschiedenen Bauherrn ist recht aufschlußreich. Z. B. betrug im Zeitraum zwischen 1896 und 1900 die Gesamtsumme der Baukosten über 400 Millionen Kronen, wobei sich diese Kosten wie folgt verteilten: 76 % wurden von Privaten, 6,4 % von der Hauptstadt, 4 % vom Staat und von staatlichen Institutionen, 3,5 % von Militärbehörden und ebensoviel von Industrieaktiengesellschaften getragen. Die verbleibenden 6,6 % verteilten sich auf Kirchengemeinden und konfessionelle Anstalten, auf die kgl. ungarische Staatseisenbahn und sonstige Verkehrsanstalten, Kreditinstitute, Versicherungsanstalten etc.<sup>64</sup>). Der hohe Prozentsatz der Privaten als Baueigentümer verwundert im kapitalistischen Wirtschaftsgefüge des 19. Jahrhunderts nicht. Im Zeitraum zwischen 1885 und 1895 waren übrigens die Baukosten ungefähr ebenso verteilt: auch in diesen Jahren wurden 78 % der Baukosten von Privaten getragen<sup>65</sup>).

Konzentrieren wir uns im folgenden auf den Wohnhausbau, so muß vorweg festgestellt werden, daß dieser im Gegensatz zu den Jahren vor 1873 in den beiden letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts zu einem ungemein wichtigen Faktor der wirtschaftlichen Entwicklung und einem wesentlichen Gebiet der Investitionen geworden war. So wurden z. B. zwischen 1874 und 1900 in Budapest über 998 Millionen Kronen in Bauten investiert, wobei der auf den Wohnhausbau entfallende Anteil den der öffentlichen und sonstigen Gebäude wesentlich überwog<sup>66</sup>). So entfielen z. B. in den Jahren 1896—1900 von den Gesamtbaukosten 77,2 % auf Wohnhäuser und 22,8 % auf sonstige Gebäude<sup>67</sup>).

Die hektische Bau- bzw. besonders Wohnbautätigkeit im gesamten Stadtgebiet von Budapest in den 1880er Jahren und am Ausgang des 19. Jahrhunderts hatte für die Wohnbevölkerung nicht so günstige Auswirkungen, wie man vielleicht annehmen könnte. Dies beweisen z. B. die Statistiken über leerstehende Wohnungen: so gab es jeweils im letzten Quartal der Jahre 1897 und 1898 1676 bzw. 3084 leerstehende Wohnungen, deren Anzahl im dritten Quartal des Jahres 1900 sogar auf 5248 anstieg<sup>68</sup>). Diese scheinbare „Überproduktion“ an Wohnbauten hatte in der liberalen und kapitalistischen Wirtschaftsstruktur des 19. Jahrhunderts ihren Grund. War früher das Haus für den Hausbesitzer unentbehrliche Grundlage seiner ganzen Existenz (es bot ihm nicht nur die Wohnung, sondern beispielsweise auch Werkstatt, Ver-

<sup>64</sup>) Josef v. Kőrösy, Die Bautätigkeit in Budapest in den Jahren 1896—1900. Berlin 1903 (Publicationen des statistischen Bureaus der Haupt- und Residenzstadt Budapest. XXXII.), S. XX.

<sup>65</sup>) József Kőrösy, Az 1885—1895 évi budapesti építkezések [Die Bautätigkeit in Budapest in den Jahren 1885—1895]. Budapest 1898 (Budapest székes főváros statisztikai hivatalának közleményei. XXVIII.), S. 66.

<sup>66</sup>) Kőrösy, Bautätigkeit 1896—1900, S. 53.

<sup>67</sup>) Ebenda, S. 57.

<sup>68</sup>) Thirring, Budapest..., S. 8.

kaufsräume, Speicher), so erfuhr das Haus ungefähr ab 1850 einen Wertwandel. Die Idee vom Hausbesitz als Kapitalanlage setzte sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts immer mehr durch. Das Haus wurde in Budapest, wie z. B. auch in Wien, nun zu einer Einkommensquelle, zum Ertrag abwerfenden Miethaus<sup>69)</sup>.

Von der Zunahme der leerstehenden Wohnungen bei gleichzeitig bestehendem Wohnungsbedarf können wir schließen, daß sich breite Schichten selbst kleinste Wohnungen nicht leisten konnten. Vor allem große Teile der in tristen Wohnverhältnissen lebenden ärmsten Arbeiterbevölkerung mußten sich so in den schon bewohnten Häusern zusammendrängen, nicht, weil sie keine leeren Wohnungen gefunden hätten, sondern weil für sie der Mietzins einfach zu hoch, ja unerschwinglich war.

Jede intensive Bautätigkeit verändert in charakteristischer Weise den Gebäudebestand und führt somit zu einer entscheidenden Umformung des Baukörpers und damit auch des äußeren Erscheinungsbildes einer Stadt. Dies gilt z. B. für das Wien der Gründerzeit ebenso wie für Budapest in der hier zu behandelnden Epoche. Mit Hilfe gebäudestatistischer Unterlagen ist der kräftige Zuwachs an Gebäuden in Budapest zwischen 1880 und 1910 unschwer zu erkennen. Betrug die Anzahl aller auf dem Gebiet von Budapest existierenden Gebäude 1869 erst 9351, so stieg diese zwischen 1880 und 1910 von 10 748 (1880) über 13 066 (1890) und 16 254 (1900) auf 18 035 im Jahre 1910<sup>70)</sup>. Von den im Jahre 1900 in Budapest bestehenden 16 254 Gebäuden waren 15 103 Wohnhäuser und 1151 sonstige Gebäude (z. B. Gebäude der königlichen Hofhaltung, der Staats-, Kommunal-, Komitats- oder Militärverwaltung, Schulen, Kirchen, Spitäler, Bahngelände, Fabriken, Theater, Hotels, Bäder etc.)<sup>71)</sup>.

Wenn wir unser Hauptaugenmerk auf die Wohnverbauung bzw. auf das Wohnhaus legen, so fallen die besonders großen Unterschiede im baulichen Charakter der beiden Uferteile wie auch der einzelnen Bezirke auf. Noch heute kann man in Budapest die Verschiedenartigkeit in der Physiognomie des rechten bzw. des linken Uferteiles erkennen, die in der historischen (Bau-) Entwicklung der Stadt ihre Ursachen hat. Die Ofener Seite bot schon um die Jahrhundertmitte (1850) und so auch noch um 1900 als Residenz des Königs und Sitz der Ministerien das Bild einer kleineren Stadt. Die Pester Seite hatte in ihrem Kern (Intravillan) schon immer den großstädtischeren Anstrich. Hier war „der Sitz des Parlaments, des Handels, der Finanzwelt, der künstlerischen und wissenschaftlichen Welt, der Theater und Presse, der Großindustrie, in Folge dieses Umstandes auch der Arbeiterbevölkerung“<sup>72)</sup>. Wie wirkte sich

---

<sup>69)</sup> Für Wien: Hans Bobek—Elisabeth Lichtenberger, Wien. Bauliche Gestalt und Entwicklung seit der Mitte des 19. Jahrhunderts. Graz, Köln 1966 und Elisabeth Lichtenberger, Wirtschaftsfunktion und Sozialstruktur der Wiener Ringstraße. Wien, Köln, Graz 1970 (Die Wiener Ringstraße — Bild einer Epoche. 6.).

<sup>70)</sup> Thirring, Budapest..., S. 4.

<sup>71)</sup> Ebenda, S. 5.

<sup>72)</sup> Kőrösy—Thirring, Band 1, 1. Hälfte, S. 3—4.

dieser große Unterschied in der verschiedenartigen Funktion der beiden Stadtteile im baulichen Erscheinungsbild aus?

Der unterschiedliche bauliche Charakter der beiden Uferteile läßt sich bereits aus der Relation zwischen der Häuserzahl und der Bevölkerungsziffer ersehen. 1900 entfielen z. B. 37% der Wohnhäuser (5632) auf die rechtsufrigen Stadtteile, welche drei der insgesamt zehn Bezirke Budapests umfaßten, während daselbst kaum ein Sechstel der Bevölkerung (ca. 120 000 Einwohner) lebte<sup>73</sup>). Der besseren Charakterisierung der Unterschiede dient die Größe der Gebäude bzw. deren Kriterien (Höhe der Häuser, Zahl der Wohnungen, der Zimmer und der Bewohner)<sup>74</sup>). Das scheinbare Mißverhältnis in der Relation der Häuserzahl und Bevölkerungsziffer zwischen den beiden Stadtteilen findet darin seine Erklärung, daß noch 1890 bzw. 1900 der Prozentsatz der ebenerdigen Gebäude am rechten Donauufer 81,9 bzw. 75,8% betrug, während dieser am linken Ufer 57,3 bzw. 45,4% war: es konnten einfach in den ebenerdigen Häusern Ofens nicht so viele Menschen Platz bzw. eine Wohnung finden, wie in den einen höheren Anteil ausmachenden mehrstöckigen Häusern der Pester Seite<sup>75</sup>).

Unter den einzelnen Bezirken Budapests bestand um 1900 Altofen und Steinbruch (Kőbánya) — das waren und sind auch heute noch die Bezirke 3 und 10 — überwiegend aus ebenerdigen Häusern, nämlich zu 92,9 bzw. 87,2%. Den städtischsten Anstrich hatte zu dieser Zeit die Innere Stadt (4. Bezirk) mit einem Anteil an ebenerdigen Häusern von nur 7,4% und an ein- bis vierstöckigen Gebäuden von 92,6%. Bezüglich der höchsten Bauten (drei- und vierstöckig) stellte sich die Leopoldstadt (5. Bezirk) dem 4. Bezirk knapp zur Seite (4. Bezirk: 43,2%, 5. Bezirk: 41,8%). In verhältnismäßig größtem Maßstabe hat sich zwischen 1890 und 1900 das Antlitz der Bezirke Theresienstadt (6), Elisabethstadt (7), Josefstadt (8) und Franzstadt (9) verändert, wo sich der Prozentsatz der drei- und vierstöckigen Gebäude im 6. Bezirk von 16 auf 20%, im 7. von 5,9 auf 24,4, im 8. von 4,7 auf 21,2 und im 9. Bezirk von 2,9 auf 14,8% erhöhte<sup>76</sup>).

Im Zusammenhang mit der Höhe der Gebäude muß hervorgehoben werden, daß Budapest am Ausgang des 19. Jahrhunderts auf Grund der großen Anzahl der ebenerdigen Häuser nur in beschränktem Maße einen großstädtischen Charakter aufwies; daß sich aber infolge der lebhaften Bautätigkeit und vor allem der immer mehr urbane Züge annehmenden Bauweise sein kleinstädtisches Erscheinungsbild zusehends verwischte und sich die Verhältnisse denen der modernen Großstädte des Westens immer mehr anglichen. 1855 z. B.

<sup>73</sup>) Ebenda, S. 17.

<sup>74</sup>) In einem vor kurzem erschienenen Aufsatz eines jungen ungarischen Historikers werden diese Kriterien im Zusammenhang mit den Budapester Wohnverhältnissen dargestellt: András Gergely, *Települések, lakások és lakóik a századforduló Magyarországon* [Siedlungen, Wohnungen und ihre Bewohner in Ungarn um die Jahrhundertwende]. *Történelmi Szemle* XIV, 3—4 (1971), S. 406—439, hier S. 424—426.

<sup>75</sup>) Kőrösy—Thirring, S. 20.

<sup>76</sup>) Ebenda, S. 20—21.

waren noch vier Fünftel aller Gebäude ebenerdig (79%), 1900 betrug der Prozentsatz der ebenerdigen Gebäude „nur“ noch knapp mehr als die Hälfte (56,5%). Dagegen ist der Prozentsatz der mehrstöckigen Häuser von 21 (1855) auf 43,5% (1900) gestiegen. Die Zunahme war namentlich bei den höheren Häusern eine sehr bedeutende: so gab es z. B. 1855 nur 113 dreistöckige und höhere Gebäude, im Jahre 1890 schon 862, 1900 aber nicht weniger als 2514. Die Bautätigkeit Budapests ist also gekennzeichnet durch eine gegen die Jahrhundertwende immer größere Zunahme der mehrstöckigen Häuser. Betrug die drei- und vierstöckigen Wohnhäuser noch im Jahrfünft von 1881—85 nur 10,2% der Neubauten, so war der Anteil 1891—95 bereits 24,7, 1896—1900 aber schon 39,7%<sup>77)</sup>.

Es ist an dieser Stelle unerlässlich, nach den Gründen dieser enormen Zunahme mehrstöckiger Bauten zu fragen. Im ausgehenden 19. Jahrhundert bilden Hochbauten geradezu den charakteristischen Zug der äußeren Erscheinung einer Großstadt — und Budapest sollte und wollte ja eine repräsentative Großstadt sein. Um diesem (Prestige-) Anspruch zu genügen, mußte man also „hochbauen“. Darüber hinaus war ausschlaggebend, daß am Ende des 19. Jahrhunderts durch den technischen Fortschritt die Voraussetzungen bzw. Möglichkeiten zum Bau höherer Häuser gegeben waren. Es sei nur daran erinnert, daß zu dieser Zeit z. B. Pfeiler, Balken und Decken aus Eisenbeton aufkamen, daß es technisch keine allzu großen Schwierigkeiten mehr bedeutete, Gas- und Elektrizitätsleitungen zu installieren, Kanalisierungsrohre zu verlegen (1880 waren erst 54,9% aller Gebäude kanalisiert, 1900 bereits 68,1%)<sup>78)</sup> und auch die höchsten Stockwerke mit Wasser zu versorgen. Durch den Ausbau und die Ausdehnung der großangelegten Budapester Wasserwerke trat zwischen 1880 und 1900 eine außerordentliche Zunahme der mit Wasserleitungen versehenen Gebäude ein (1880 waren nur 24,9% der Gebäude mit Wasserleitungen versehen, 1900 dagegen bereits 81,08%)<sup>79)</sup>. Auf dem Sektor der sanitären Anlagen konnte durch die nun mögliche Einführung des englischen WC eine große Verbesserung erzielt werden. Die Verbreitung des Badezimmers, welches im ausgehenden 19. Jahrhundert bereits zur fixen hygienischen Ausstattung z. B. aller großbürgerlichen Nobelwohnungen, aber auch so mancher Mittelwohnung (ab zweieinhalb Zimmer) gehörte, wurde erst durch die Modernisierung bzw. Technisierung der Wasserversorgung möglich. In dieser Zeit treffen wir auch schon Zentralheizungen an; im 19. Jahrhundert, als dem Jahrhundert der Mechanisierung, waren bereits viele Voraussetzungen für die Installierung dieser Heizungen gegeben. Ein weiterer Fortschritt der Bautechnik war die Anlage von Aufzügen (dadurch änderte sich um die Jahrhundertwende auch die Bewertung der oberen Geschosse, die nun eine gewisse Aufwertung erfuhren).

<sup>77)</sup> Ebenda, S. 17.

<sup>78)</sup> Thirring, Budapest..., S. 5.

<sup>79)</sup> Ebenda.

Neben den ideellen und technischen Gründen für das „Höherbauen“ darf noch ein weiterer Aspekt nicht übersehen werden. Infolge steigender Bodenpreise und der Anwendung liberal-kapitalistischer Prinzipien in der Wohnungswirtschaft war es naheliegend, „in die Höhe zu bauen“. Das Bemühen um eine maximale Verbauung und Flächenausnutzung — die möglichst intensive Ausnutzung der Parzelle bis zum Limit der geltenden Bauordnung führte oft zur Vollüberbauung der Parzelle — wurde in einer allzu sehr dem Rentabilitätsdenken verfallenen Zeit für den Miethausbau charakteristisch. Dieser ganz auf den Ertrag ausgerichteten Baugesinnung begegnen wir in dieser Zeit ebenso wie in London, Paris, Berlin oder Wien auch in Budapest.

In bezug auf die Höhe der Gebäude geben uns internationale Vergleichszahlen interessante Aufschlüsse. Wenn wir z. B. für Wien und Budapest die Anzahl der niedrigsten und höchsten Häuser betrachten, so ergibt sich daraus folgendes Bild: in Budapest war die Anzahl der ebenerdigen Häuser (1900: 56,5 %) mehr als doppelt so groß als in Wien (1891: 24,6 %), andererseits betrug der Anteil an drei- und mehrstöckigen Häusern in Budapest (1900: 15,5 %) nur mehr halb so viel als in Wien (1891: 31,3 %), wobei für Wien noch hinzuzufügen ist, daß die Kaiserstadt durch die Angliederung der Vororte 1890 in den Besitz eines sehr großen zum Teil noch unverbauten Gebietes gekommen war<sup>80</sup>).

Im internationalen Vergleich weisen die österreichischen Städte (Angaben aus dem Jahre 1891) eine größere Anzahl ebenerdiger Häuser auf als die deutschen (Angaben aus dem Jahre 1893): Prag hatte mit 9 % die wenigsten Häuser dieser Kategorie, Triest hatte ebenfalls nur 12 %, in Krakau betrug diese 16, in Brünn 26, in Graz 31, in Lemberg aber 45,5 %. In Köln dagegen war der Prozentsatz der ebenerdigen Häuser nur 4,7 %, in Berlin 5,4, in Frankfurt am Main 7,4, in Breslau 9,4, in Magdeburg 11,2 und in Hannover 17,2 %. Auch in Paris gab es 1896 nur 6,5 % an ebenerdigen Häusern<sup>81</sup>). Dieser relativ geringe Prozentsatz an ebenerdigen Häusern mag in einigen Fällen (z. B. Prag) seinen Grund darin haben, daß eine mit Stadtmauern umgebene Altstadt vorhanden war, in der auf einem vorgegebenen, begrenzten Areal einfach in die Höhe gebaut werden mußte.

Die Anzahl der drei- und mehrstöckigen Häuser in den österreichischen Städten betrug in Prag 39 % und in Triest 34,5 %; in den übrigen Städten gehörten dreistöckige Häuser zu den Seltenheiten (zwischen 9 und 15 %). Unter den deutschen Städten nahm Berlin eine ganz besondere Stellung ein, indem hier die drei- und mehrstöckigen Häuser die Regel waren (82 %); in Breslau war der Prozentsatz 60 %, in Köln, Frankfurt am Main und Magdeburg zwischen 38,5 und 40 und in Hannover 25 %. In Paris betrug der Prozentsatz der höchsten Häuser 62,4 %, wobei es nicht weniger als 11937 fünf- und 17489

---

<sup>80</sup>) Kőrösy—Thirring, S. 19.

<sup>81</sup>) Ebenda, S. 19—20.

über fünfstöckige Häuser gab, so daß in Paris über die Hälfte der Häuser vier- und noch mehrstöckig waren<sup>82)</sup>.

Bei der Größe der Gebäude nach der Zahl der Wohnungen ergeben sich in den einzelnen Bezirken Budapests ebenfalls große Unterschiede und zwar etwa derselben Art, wie wir sie bezüglich der Höhe der Gebäude vorgefunden haben. Aus Statistiken, die die Verteilung der 15 103 Wohnhäuser nach der Anzahl der Wohnungen betreffen, ist ersichtlich, daß die bis zu fünf Wohnungen zählenden Wohnhäuser im Jahre 1900 fast die Hälfte (7346) ausmachten. Mitttelgroße Häuser mit 6 bis 20 Wohnungen wurden 5443, große Häuser mit 21 bis 50 Wohnungen 2117 gezählt, während die Zahl der allergrößten, mehr als 50 Wohnungen enthaltenden Häuser lediglich 197 betrug<sup>83)</sup>.

Die Zahl jener Häuser, die nur einer Familie als Heim dienten und die statistisch als eine Wohnung geführt wurden, betrug im Durchschnitt der ganzen Stadt 14,7% aller Wohngebäude, stieg aber am rechten Donauufer bis 21,5%, während am linken Ufer nur 10,7% solcher kleinen Häuser registriert wurden. Das Maximum derselben befand sich im 3. und 10. Bezirk, wo ein Viertel aller Wohngebäude dieser Kategorie angehörte; auch im 1. Bezirk war dies annähernd der Fall (22,2%). Der 2. Bezirk (mit 13,9% solcher Häuser) hatte schon einen viel städtischeren Charakter. In den übrigen sechs Bezirken stieg der Prozentsatz dieser kleinsten Häuser nirgends über 10% (das Minimum erreichte der 4. Bezirk mit 4,7%). Die zahlreichere Wohnungen aufweisenden Häuser traten am linken Ufer weit häufiger auf als am rechten. Die Häuser mit mehreren bzw. vielen Wohnungen kamen in den einzelnen Pester Bezirken schon deshalb in einer größeren Häufigkeit vor, weil in den Stadtteilen von Pest (vor allem in der Elisabethstadt, aber zum Teil auch in der Leopoldstadt) im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts die Anzahl der Großbauten besonders stark gestiegen war<sup>84)</sup>.

Eine Analyse der Größe der Gebäude nach der Zahl der Zimmer für den Zeitraum von 1890 bis 1900 ergibt, daß sich diese von 189 753 auf 279 016 erhöht hat. 1900 entfielen auf je ein Gebäude durchschnittlich 18,4 Zimmer, gegenüber 14,4 Zimmern im Jahre 1890 und 12,7 im Jahre 1880. Die Zunahme dieser Durchschnittszahl war eine Folge des schon besprochenen Baues großer, drei- und vierstöckiger Gebäude, der zwischen 1890 und 1900 die bisher größten Dimensionen erreicht hatte. Das Anwachsen der großen Häuser im Zusammenhang mit der Zimmerzahl findet seinen Ausdruck darin, daß 1890 noch 61% der Häuser weniger als zehn Zimmer besaßen, während es 1900 nur mehr 55% waren<sup>85)</sup>.

In der Hauptsache wurden die großen Veränderungen im Gesamtbild der Hauptstadt durch die bauliche Entwicklung der Stadtteile auf der linksufrigen Pester Seite bewirkt. Gab es 1900 am rechten Ofener Ufer unter 100

<sup>82)</sup> Ebenda.

<sup>83)</sup> Ebenda, S. 22.

<sup>84)</sup> Ebenda.

<sup>85)</sup> Ebenda, S. 23—24.

Häusern 77,33 mit 1—10 Zimmern, 21,21 mit 11—50 Zimmern und 1,41 mit 51—100 Zimmern, so waren die Vergleichszahlen für Pest 41,76, 46,32 bzw. 11,09<sup>86</sup>). Bedeutende Veränderungen haben sich durch die starke Zunahme der 51—100 Zimmer zählenden Gebäude namentlich im 6., 7. und 8. Bezirk ergeben<sup>87</sup>).

Konnte mit Hilfe der statistischen Angaben über die Höhe der Gebäude, über die Zahl der Wohnungen und über die Zahl der Zimmer gezeigt werden, daß das Großhaus auch in Budapest bereits im ausgehenden 19. Jahrhundert eine historische Erscheinungsform war, so erscheint für einen anderen Zusammenhang die Größe der Häuser nach der Zahl der Bewohner (die sog. Behausungsziffer) von besonderem Interesse. Diese Behausungsziffer gewährt uns einen guten Einblick in die Agglomeration der Bevölkerung nach einzelnen Häusern und vermittelt uns darüber hinaus einen Eindruck von den sozialen und wirtschaftlichen Verhältnissen Budapests um die Jahrhundertwende.

Die durchschnittliche Bewohnerzahl je eines Hauses stieg im Jahrzehnt 1880—1890 von 33,09 auf 37,25. Im Dezennium 1890—1900 erhöhte sich infolge der zahlreich entstandenen großen Neubauten diese Quote wesentlich und betrug 1900 44,15 pro Gebäude, das bedeutet gegenüber 1890 eine Steigerung der Behausungsziffer um 18,5%. Zwischen 1890 und 1900 ist außerdem die durchschnittliche Zimmerzahl je eines Hauses von 14,4 auf 18,4, also um 27,8% gestiegen. Die allgemeine Behausungsziffer von 44,15 Seelen pro Gebäude ist ein Durchschnittswert der in den einzelnen Bezirken ganz unterschiedlichen Wohndichte. Diese schwankte zwischen 17,45 (im 1. Bezirk) und 69,26 (im 7. Bezirk) pro Gebäude. Die rechtsufrigen drei Bezirke wiesen die geringste Behausungsziffer auf, nämlich 19,76 pro Haus; am linken Ufer war es nur der namentlich von Arbeitern bewohnte 10. Bezirk, dessen Behausungsziffer eine ähnlich niedrige war, nämlich 23,29. Die volkreichsten Häuser befanden sich in der Elisabeth- und Josefstadt, wo auf je ein Haus nahezu 70 Einwohner entfielen. Die Innere Stadt selbst stand unter den Pester Bezirken an letzter Stelle, weil hier, wie überhaupt in den Citybezirken der Großstädte, ein großer Teil der Wohnungen durch Geschäfte und Ämter besetzt war<sup>88</sup>).

In diesem Zusammenhang soll gleichsam zusammenfassend und resümierend ein Abriß des Gesamterscheinungsbildes der Stadt Budapest versucht werden. Es ist vielleicht nicht uninteressant, neben der verschiedenen baulichen Entwicklung der einzelnen Bezirke die bezirksweise verschiedene soziale Zusammensetzung der Bevölkerung zu streifen, allein schon deshalb, weil die unterschiedliche gesellschaftliche Schichtung auch eine unterschiedliche Bau- und Wohnweise bedingte.

Auf den Unterschied in der Physiognomie der beiden Uferteile, einerseits die kleinstädtisch anmutende Ofener Seite und andererseits die mehr groß-

<sup>86</sup>) Ebenda, S. 24.

<sup>87</sup>) Ebenda, S. 25.

<sup>88</sup>) Ebenda, S. 25—26.

städtische Pester Seite, wurde schon oben hingewiesen (S. 84). Von den zehn Bezirken, in welche Budapest seit 1873 aufgegliedert war, befanden sich der 1., 2. und 3. auf dem rechten Uferteil, die restlichen sieben im Pester Teil<sup>89)</sup>.

Der Kern des ersten Bezirkes bildete die sog. Festung mit der königlichen Burg (heute wird dieser Teil „Burgviertel“ genannt). Die höhere Lage dieses Bezirkes bewirkte, wie übrigens auch in anderen Städten (z. B. Hradschin in Prag, Kreml in Moskau), daß sich hier keine kommerzielle Tätigkeit, keine kleingewerbliche oder fabrikmäßige Industrie entfalten konnte. Die Festung als einer der drei Bezirksteile war, wie auch heute noch, charakterisiert durch stille, verkehrs- und geschäftsarme Straßen. Hier befanden sich zahlreiche Regierungsgebäude (z. B. das Ministerpräsidium, die Ministerien des Inneren und der Finanzen) und neben den Palais des Adels die Wohnhäuser vor allem des Bürgertums, namentlich der Beamtschaft. Dieser ruhigste Teil des 1. Bezirkes hat sich zu einer wahren Beamtenstadt ausgebildet. Die beiden anderen Bezirksteile Tabán und Christinenstadt nahmen nach und nach durch die Eröffnung der Elisabethbrücke und neuer Verkehrslinien mehr städtischen Charakter an. Während sie an der Peripherie villenartige Gebäude aufwiesen, war besonders Tabán in seinem Kern eines der Elendsviertel von Budapest. Aus diesem Grunde ist es nicht verwunderlich, daß der von seinen Zeitgenossen im allgemeinen nicht sehr geschätzte Bezirk einer der ärmsten der Hauptstadt war.

Der am Donauufer und am Fuße der ehemaligen Weinhügel gelegene zweite Bezirk mit seinen beiden Teilen Wasserstadt und Landstraße hatte in der behandelten Periode eine geringere Entwicklung zu verzeichnen. Dieser durch Kleinhandel und Kleingewerbe charakterisierte und von Kleinbürgern bewohnte Bezirk vergrößerte sich gegen die Peripherie zu ebenfalls durch einen Villenrayon (z. B. am Rosenhügel und die Villensiedlung Pasarét). Heute ist dieser Stadtteil Budapests eine der bevorzugtesten Wohngegenden der ungarischen Hauptstadt.

Einer der ärmsten Bezirke Budapests, der dritte Bezirk (Altöfen) hat sich in dem Zeitraum zwischen 1870 und 1910 nur wenig verändert und die geringsten Fortschritte gemacht. In der wirtschaftlichen Entwicklung dieses Bezirkes spielte der Weinbau eine große Rolle. Allerdings wurde dieser durch die unaufhaltsame Verbreitung der Reblaus in den beiden letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts praktisch vollkommen vernichtet. In diesem Bezirk befanden sich viele Textilfabriken und die Schiffswerft von Altöfen; es gab hier ein großes Proletariat und der Anteil der Juden an der Bevölkerung war sehr hoch. In baulicher Hinsicht war Altöfen durch das Überwiegen ebenerdiger Häuser gekennzeichnet.

<sup>89)</sup> Siehe zum Folgenden: Ebenda, S. 4—5 und Technischer Führer von Budapest, S. 23—24. Vor allem für diesen Abschnitt der Studie gab mir Herr *Dr. Károly Vörös* vom Historischen Institut der Ungarischen Akademie der Wissenschaften in Budapest viele wertvolle Hinweise, wofür ich ihm hier meinen besonderen Dank aussprechen möchte.

Das Zentrum der Stadt, der älteste Teil und die eigentliche City Budapests, der vierte Bezirk (Innere Stadt), hat um die Jahrhundertwende die bedeutendsten Umwandlungen erfahren. Im Zusammenhang mit dem Bau der sechsten großen Donaubrücke (Elisabethbrücke) wurde das enge Gassengewirr dieses Bezirkes durch einen breiten Straßenzug durchbrochen (heute Kossuth Lajos-Straße) und dadurch dem stagnierenden Verkehr eine neue wichtige Ader erschlossen. Durch die mit diesen Arbeiten verbundenen Demolierungen und die Errichtung von Neubauten an Stelle abgerissener Häuser erhielt dieser Bezirk ein vornehmeres Gepräge und einen ausgesprochen großstädtischen Anstrich. Die Innere Stadt, die ihr heutiges Antlitz bereits um 1900 erhalten hat, war in dieser Zeit einer der wohlhabendsten Bezirke Budapests. Hier befanden sich neben den elegantesten Geschäften auch einige wissenschaftliche und gesellschaftliche Institutionen.

Eine sehr verschiedenartige Zusammensetzung der Gesellschaftsstruktur hatte der fünfte Bezirk (Leopoldstadt) aufzuweisen, den man ebenfalls zu den wohlhabenden Stadtteilen des Budapest der Jahrhundertwende zählen kann. Im südlichen Teil dieses Bezirkes hatte schon von jeher der Großhandel und das Kapital seinen Sitz. Die bedeutendste und intensivste Entwicklung erfuhr der mittlere Teil der Leopoldstadt durch die Demolierung des sogenannten Neugebäudes, einer aus der Zeit *Josephs II.* stammenden riesigen Militärkaserne. Es entstand hier bald ein neues vornehmes Stadtviertel, dessen Mittelpunkt das von *Imre Steindl* zwischen 1885 und 1902 erbaute neue Parlamentsgebäude am Donauufer darstellte. Im nördlichen Teil dieses Bezirkes, der von der Margareteninsel bis zur Nachbargemeinde Újpest (Neupest) reichte, befand sich eines der Fabriksviertel und Zentren der Großindustrie von Budapest. Die Bevölkerung dieses Bezirkes bestand einerseits aus Vertretern des Großbürgertums — hier wohnten z. B. auch die reichsten Juden —, und andererseits aus Arbeitern und Tagelöhnern, die unter den schlechtesten Gesundheits- und Wohnverhältnissen existieren mußten.

Der 6. und 7. Bezirk waren in ihrem inneren Kern die am dichtesten bevölkerten Stadtteile Budapests, an der Peripherie wiesen sie eine geradezu überraschend starke bauliche Entwicklung auf. In diesen beiden Bezirken hatte das arme und mittlere Judentum seinen Sitz. Im 6. Bezirk hatte der Kleinhandel, im 7. das Kleingewerbe sein Zentrum.

Im sechsten Bezirk (Theresienstadt) ist in den beiden letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts in einigen Bezirksteilen (z. B. Angyalföld = Engelsfeld) eine weit ausgedehnte neue Stadt mit überwiegend hohen Gebäuden und einigen militärischen Anlagen (Kasernen, Spitälern, Magazinen) entstanden. Bevölkert war dieser Stadtteil zumeist von Arbeitern. Neben dem Elendsviertel Angyalföld gab es im 6. Bezirk allerdings auch einige Prachtviertel; z. B. entstand in dieser Zeit beiderseits der Andrassy-Straße zwischen dem Körönd und dem Heldenplatz ein breiter Villengürtel.

Im siebenten Bezirk (Elisabethstadt) wurde das bis dahin unverbauter Gebiet zwischen 1890 und 1900 völlig verbaut und besiedelt. So wurde z. B. das

um den Ostbahnhof gelegene Viertel, das ca. 80 Hektar umfaßte, 1880 von 3500, 1890 von 9800 und 1900 bereits von 53 700 Menschen bewohnt. Wegen seines rapiden Bevölkerungswachstums, das an die Dimensionen der amerikanischen Städteentwicklung erinnerte, wurde dieses Viertel im Volksmund Chicago genannt. Gegen die Peripherie dieses Stadtteiles zu entwickelte sich unter anderem auch die Villenkolonie des Kis-Zugló.

Der achte Bezirk (Josefstadt), durch die übrigen Stadtteile völlig umgrenzt, war einer weiteren territorialen Entwicklung nicht mehr fähig. In baulicher Hinsicht war gerade hier eine rege Tätigkeit und zwischen 1890 und 1900 ebenfalls eine beachtliche Bevölkerungszunahme zu verzeichnen. In diesem Bezirk war das nichtjüdische Kleingewerbe und das Fuhrwesen Budapests beheimatet. Hier wohnten die mittlere Intelligenz und die Wissenschaftler, hier befanden sich eine Reihe von wissenschaftlichen Institutionen (z. B. das Universitätsviertel mit der medizinischen und philosophischen Fakultät, das Nationalmuseum). In diesem Bezirk war auch das Magnatenviertel (um das Nationalmuseum), an das sich das Zentrum des ungarischen Katholizismus anschloß.

Eine ähnliche Entwicklung wie der 8. Bezirk nahm der Franzstadt benannte neunte Bezirk. Vorwiegend die zum Fabriksviertel entwickelten äußeren Stadtteile wuchsen sowohl baulich wie in ihrer Bevölkerungszunahme sehr rasch.

Für die Bezirke 6—9 kann zusammenfassend gesagt werden, daß sich hier durch das schnelle Wachstum der drei- und vierstöckigen Gebäude starke Veränderungen im Erscheinungsbild der Stadt ergeben haben.

Ganz losgelöst von der eigentlichen Stadt war der zehnte Bezirk (Steinbruch), der einer der ärmsten Bezirke Budapests war. Hier war der Sitz der ärmsten Arbeiter- und Tagelöhnerbevölkerung. Große Brauereien, Ziegeleien und sonstige Fabrikanlagen bestimmten den äußeren Charakter dieses ebenfalls durch starke Zunahme der Bevölkerung gekennzeichneten Bezirkes. In baulicher Hinsicht waren um 1900 wohl die ebenerdigen Häuser noch dominierend, aber nach und nach erhielt auch dieser Bezirk ein immer städtischeres Gepräge.

### Soziale Aspekte

Auf dem Hintergrund des raschen Wachstums der Stadt, des fortschreitenden wirtschaftlichen Aufstiegs, vor allem der sich in schnellem Tempo entfaltenden Industrialisierung vollzogen sich in der sozialen Struktur der Bevölkerung Budapests in der dualistischen Epoche grundlegende Veränderungen, die im Zusammenhang mit dieser wirtschaftlichen und auch der politischen Entwicklung zur Entstehung neuer Gesellschaftsschichten führten<sup>90)</sup>.

---

<sup>90)</sup> Siehe dazu vor allem: Rozmán, S. 80—98 und Hanák, Dualismus, S. 425 bis 432.

Vor 1848 gab es in Ungarn im wesentlichen nur zwei gegensätzliche Sozialschichten: einerseits die mit allen Rechten ausgestattete sogenannte „Adelsnation“ mit ihren in den unterschiedlichen Besitzverhältnissen begründeten Abstufungen und Schattierungen, andererseits breite Schichten einer völlig entrechteten bäuerlichen Landbevölkerung, deren Lage erst durch die Aufhebung der Leibeigenschaft im Jahre 1848 eine — freilich unterschiedliche — Verbesserung erfuhr. Zwischen diesen beiden Schichten existierte die städtische Bevölkerung, die im Vergleich mit westeuropäischen Verhältnissen nur begrenzt als bürgerlich bezeichnet werden kann. Die Städte, die weder herrschten noch unterworfen waren, spielten im politischen Leben kaum eine Rolle, da sie aller politischen Rechte entbehrten. Zu dieser schmalen kleinbürgerlichen Schicht gehörte auch die Bevölkerung von Ofen und Pest, die schon wegen ihrer fremden — überwiegend deutschen — Nationalität politisch nicht zum Tragen kam.

Der Niedergang des Feudalismus im 19. Jahrhundert und die große kapitalistische Umwälzung in Ungarn brachten zwangsläufig nach 1867 auch in Budapest einen tiefgreifenden gesellschaftlichen Wandel in der hauptstädtischen Bevölkerung mit sich.

Da auf der einen Seite ein wohlhabendes Bürgertum, welches sein Vermögen in riskante neue Wirtschaftszweige bzw. -unternehmungen investiert hätte, in Budapest fehlte, auf der anderen Seite die vermögende ungarländische und Budapester Hocharistokratie (der Geburtsadel der Magnaten und die adeligen Grundbesitzer) aber an Industrie Gründungen nur in beschränktem Maße interessiert war, erschien sehr bald eine neue Gesellschaftsschicht, die sogenannte „Munizipalaristokratie“, die sich aus Großgrundbesitzern, Großkapitalisten, Großkaufleuten und Großindustriellen zusammensetzte. Dieses Großbürgertum (Finanzbürgertum oder auch Finanzaristokratie genannt), deren Gros jüdische Bürger bildeten, stellte zwar eine zahlenmäßig kleine Gruppe dar, hielt aber den wirtschaftlichen Reichtum der Stadt in seinen Händen und war der eigentliche Träger des wirtschaftlichen Aufschwunges Budapests. Im Schatten dieser sozialen Oberschicht und der Großindustrie fristete das einheimische Kleinbürgertum (Kleinhandwerker, Kleinkaufleute) ein wegen des fehlenden Kapitals oft sehr kümmerliches Dasein.

Durch die wirtschaftliche und politische Entwicklung Budapests und die dadurch bedingte Zunahme der Dienstleistungen nach 1867 und 1873 wuchs der Anteil der unselbständig Beschäftigten an der erwerbstätigen Bevölkerung immer stärker. In dieser Richtung sind besonders die Beamten, zu denen auch die Angestellten gerechnet wurden, und die Arbeiter zu erwähnen und hervorzuheben.

Bereits in einem anderen Zusammenhang ist auf den beträchtlichen Zuwachs der Beamten der öffentlichen Dienstleistungen hingewiesen worden (S. 128). Das in erster Linie wesentliche Anwachsen der Staatsbeamten wurde bedingt durch die Verlagerung des politischen und verwaltungsmäßigen Lebens Ungarns nach Budapest, welches nach dem Ausgleich neben Wien immer

mehr an Bedeutung gewann, ja sogar erfolgreiche Rivalin und Konkurrentin Wiens wurde. Die Beamten bildeten einen wesentlichen Bestandteil der sozialen Mittelschicht, einer Art „Mittelstand“, dem außerdem noch verschuldete oder verarmte Grundbesitzer, emporstrebende Elemente der mittleren Bürgerschicht und Intellektuelle zuzurechnen sind. Das Rückgrat des ungarischen Mittelstandes waren jene Vertreter des „mittleren Adels“, dessen Abkömmlinge seit den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts allgemein als Gentry bezeichnet wurden<sup>91)</sup>. Mitglieder der Gentry hatten viele führende Positionen in Staat, Stadt und Komitat inne.

Die erste unselbständige Berufsgruppe, die eine Interessengemeinschaft bildete, war die Budapester Beamtenschaft, die sich aus drei Gruppen zusammensetzte: den Staatsbeamten, den städtischen und Komitatsbeamten und den im Privatsektor Beschäftigten mit beamtenähnlichem Status<sup>92)</sup>. Bereits seit 1874 existierte in Budapest eine Interessengemeinschaft der Staatsbeamten, zwei „Consortien“ des ersten allgemeinen Beamten-Vereines der österreichisch-ungarischen Monarchie; der Verein bezweckte die Vertretung der „materiellen und sozialen Interessen des vaterländischen Beamtenstandes“<sup>93)</sup>. Der in vieler Hinsicht zu rasche, überraschende und folglich unerwartete Aufschwung der Stadt brachte Probleme mit sich, auf die man nicht vorbereitet war und an denen besonders die unteren sozialen Schichten schwer zu tragen hatten. So war z. B. der Prozeß der Verstädterung die Ursache für die empfindliche Erhöhung der Lebenshaltungskosten. Oftmals stellten beispielsweise niedere Beamte Ansuchen um die Milderung ihrer wegen der Teuerungen der Lebensmittel und der stets steigenden Wohnungspreise drückenden materiellen Verhältnisse; es wurden dann auch häufig Teuerungszuschläge gewährt. Schließlich wurden aus Rücksicht auf die sozialen Verhältnisse wiederholt Teuerungsbeiträge an die Beamten ausbezahlt. In ähnlicher Weise wurde für die Privatangestellten, die „Privatbeamten“, durch Krankenunterstützungs-, Beamtenpensions-, Büroangestellten-Hilfsfonds und ähnliche Einrichtungen Sorge getragen.

Während die Entstehung und das Wachstum des Beamtenstandes durch die politische Entwicklung nach 1867 bedingt war, ist der starke Zustrom der Arbeiter, die in ihrer Mehrzahl aus den der Hauptstadt zunächst gelegenen Komitaten (z. B. Fejér, Komárom, Győr, Veszprém, Pest, Hont, Tolna) nach Budapest kamen, um hier Arbeit zu finden, und die bald eine neue soziale Schicht bildeten, als eine Folge der immer stärker zunehmenden Industrialisierung Budapests zu werten. Mehr als die Hälfte der Industriearbeiter, deren Zahl in Ungarn vor dem Ersten Weltkrieg die Einmillionengrenze erreichte, arbeitete in Großbetrieben, 30 % in Budapest<sup>94)</sup>. Diese Angabe veranschaulicht

<sup>91)</sup> Zoltán Horváth, Die Jahrhundertwende in Ungarn. Geschichte der zweiten Reformgeneration (1896—1914). Budapest 1966, S. 37.

<sup>92)</sup> Dazu besonders Rozmán, S. 84—88.

<sup>93)</sup> Zitiert nach: ebenda, S. 84.

<sup>94)</sup> Hanák, Dualismus, S. 432.

sehr gut die mächtige wirtschaftliche und besonders die industrielle Entwicklung des Landes, vor allem aber Budapests, im Zeitalter des Dualismus, eine Entwicklung, die ihre Rückwirkungen gerade auf dem sozialen Sektor haben mußte und auch hatte. An der sozialen Entwicklung Budapests wird besonders deutlich, wie viele schwierige, fast unlösbare Probleme ein derart rasantes industrielles und wirtschaftliches Wachstum, wie es Budapest nach dem Ausgleich erlebte, mit sich bringt. Im Schatten dieses Wirtschaftsaufschwunges lebte gerade jene Schicht, welche dadurch überhaupt erst entstanden war und daran bedeutsamen Anteil hatte: die Industriearbeiterschaft, das Budapester Proletariat<sup>95</sup>).

Das Hauptproblem der sozialen Frage, die schon bald nach dem Ausgleich zu den ersten Ansätzen einer sozialen Bewegung und zu den ersten Anfängen der ungarländischen Arbeiterbewegung führen sollte, bestand darin, daß trotz der günstigen wirtschaftlichen Entwicklung die ungünstigen sozialen Verhältnisse ungelöst blieben. Die wichtigsten Anliegen der Arbeiter und ihrer Organisationen erstreckten sich von Anbeginn nicht nur auf die Besserung ihrer sozialen und materiellen Lage, sondern auch auf politische Ziele.

Betrachten wir vorerst die sozialen und materiellen Verhältnisse und die Arbeitsbedingungen der Fabrikarbeiter, so müssen wir feststellen, daß sich diese in der hier behandelten Epoche im allgemeinen nur wenig verändert bzw. verbessert haben. So wurde z. B. die Arbeitszeit von 12 bis 14 Stunden zur Zeit des Ausgleiches um ein bis zwei Stunden herabgesetzt und betrug in den Jahren vor dem Ersten Weltkrieg in der Hauptstadt Budapest durchschnittlich zehn, auf dem Lande und im Bergbau durchschnittlich 12 Stunden. Bei der permanenten Erhöhung der Lebenshaltungskosten zwischen 1890 und 1910 war die Arbeiterbevölkerung schon infolge der unsicheren Einkommensverhältnisse besonders benachteiligt. Als großer Nachteil erwies sich, daß der meist niedrige Arbeitslohn starken Schwankungen ausgesetzt war. „Die Wirtschaftskrise der Jahrhundertwende machte die Lohnerhöhungen der neunziger Jahre und die 1905/06 zunehmende Teuerung die erkämpften Lohnaufbesserungen zunichte.“<sup>96</sup>) Das Fehlen jeglicher sozialer Einrichtungen und vor allem von Wohnungen wurde als besonderer Mangel empfunden<sup>97</sup>).

Daß es neben den wirklich glänzenden Schöpfungen — z. B. im Verkehrswesen, in der öffentlichen Bautätigkeit usw. — des in wenigen Jahrzehnten zur Millionenstadt angewachsenen Budapest auf der anderen Seite zum Teil ein erschreckendes Elend gab, zeigen besonders deutlich die Wohnverhältnisse der untersten sozialen Schichten.

So stellte in den 1890er Jahren zur Zeit des Millenniums der französische Statistiker Bertillon fest, daß „es keine zweite Stadt in den kapitalistischen

<sup>95</sup>) Rozmán, S. 88 ff.

<sup>96</sup>) Hanák, Dualismus, S. 432.

<sup>97</sup>) Über die sozialpolitischen Bemühungen der Stadtbehörde von Budapest siehe: Elek Bolgár, A szociálpolitika [Die Sozialpolitik]. In: A negyven éves Budapest, S. 600—646.

Ländern gibt, in der die Mieter so maßlos ausgebeutet und zusammengepfercht werden, in der es so viele ungesunde Wohnungen gibt wie in Budapest . . .“<sup>98</sup>). Wenn man eine Relation zwischen den Wohnungen und den darin wohnenden Personen herstellt, so ergibt sich folgendes Bild: Kamen in Paris in 149 von 1000 Wohnungen mehr als zwei Personen auf ein Zimmer, in London 200, in Berlin und in Wien 280, in St. Petersburg 460, so waren es in Budapest 740 (!) von 1000 Wohnungen. Um die Jahrhundertwende wohnten in Budapest 84,1 % der Einwohner in ungesunden und überfüllten Wohnungen, d. h. mit mehr als zwei Personen in einem Zimmer, und 25,1 %, also ein Viertel der Einwohner, lebten in Wohnungen, in denen mehr als sechs Personen auf ein Zimmer entfielen<sup>99</sup>). Als in Budapest der Kampf gegen die stark verbreitete Lungentuberkulose aufgenommen wurde, stellte die Budapester Allgemeine Arbeiterkrankenkasse in einer 1905 abgeschlossenen Untersuchung über die Wohnverhältnisse ihrer Mitglieder fest, „daß in der Hälfte der Arbeiterwohnungen (48,2 %) einem Bewohner nicht halbsoviel Luft zur Verfügung stand wie einem gesunden französischen Häftling zugestanden wurde (30 m<sup>3</sup>) . . . Dreiviertel Teil der an Lungenschwindsucht leidenden Arbeiter wohnten in überfüllten (pro Kopf 10,1 m<sup>3</sup> Luftraum) Wohnungen, und in den statistisch erfaßten Wohnungen entfiel im Durchschnitt auf 1,87 Personen ein Bett . . .“<sup>100</sup>). Daß diese Lebensbedingungen nur schlechteste hygienische Verhältnisse zur Folge haben konnten, muß nicht erst betont werden<sup>101</sup>).

Zu einem von den geschilderten Untersuchungen kaum abweichenden Bild gelangt auch jene schon erwähnte, in jüngster Zeit erschienene Studie, die unter anderem auch die Wohnungsverhältnisse Ungarns um die Jahrhundertwende behandelt<sup>102</sup>). Der Autor stellt im Zusammenhang mit der Darstellung der Budapester Wohnverhältnisse auf Grund der statistischen Angaben der Volkszählung von 1906 fest<sup>103</sup>), daß um diese Zeit „in Budapest mehr als zwei Drittel der Bevölkerung in Einzimmer-Wohnungen gelebt haben“<sup>104</sup>). In einem besonderen Kapitel über die Wohnbedingungen der ungarischen Arbeiter-

<sup>98</sup>) Ernő Bresztovszky, Magyarország fekete statisztikája [Ungarns schwarze Statistik]. Budapest 1909, S. 36.

<sup>99</sup>) Ebenda, S. 36—37.

<sup>100</sup>) Ebenda.

<sup>101</sup>) Daß das Gesundheitswesen Budapests mit der unerhört dynamischen Entwicklung der Stadt nicht Schritt halten konnte und dadurch sehr schlechte hygienische Verhältnisse im Budapest der Jahrhundertwende bestanden, stellt Rozmán in einem eigenen Kapitel (S. 98—103) dar; statistische Materialien zum Komplex Gesundheits- und Sanitätswesen bei Thirring, Budapest . . ., S. 257\*—259\*. Dazu außerdem noch: Technischer Führer von Budapest, S. 230—305 und Sándor Szabó, A közegészségügy [Gesundheitswesen]. In: A negyven éves Budapest, S. 484—523.

<sup>102</sup>) Gergely, S. 406—439.

<sup>103</sup>) Az 1906. évi népszámlálás eredményei [Die Ergebnisse der Volkszählung aus dem Jahre 1906]. Budapest 1914 (Budapest székesfőváros statisztikai közleményei. 43.): In diesem Band ist reiches statistisches Material zu den Budapester Wohnverhältnissen zu finden.

<sup>104</sup>) Gergely, S. 425.

schaft kommt Gergely zu dem Schluß, daß „die Mehrheit [80 %] der Arbeiterschaft um die Jahrhundertwende — zu fünft [!] — in niedrigen Hofmietwohnungen mit einem Zimmer und Küche, ohne Kammer, mit ein, zwei Fenstern und mit einer Beheizung mittels eisernen Ofens gelebt hat“<sup>105</sup>).

Daß jedoch die Wohnungsverhältnisse breiter Kreise der Bevölkerung, vor allem des Arbeiterstandes, auch in anderen Großstädten eher schlecht, ja geradezu triste und nicht um Vieles günstiger als in Budapest waren, zeigt uns das Beispiel von Wien. Obwohl hier durch die Angaben der Wohnungsdichte im Zeitraum zwischen 1857 und 1917 ein deutliches Absinken des durchschnittlichen Belags sämtlicher Wohnungen erkennbar ist (1857 5,3, 1890 4,4 und 1917 4,0), kann daraus nicht auf eine allgemeine Verbesserung der Wiener Wohnverhältnisse geschlossen werden. Denn die Abnahme des durchschnittlichen Wohnungsbelags wurde durch die beträchtliche Erhöhung des Prozentsatzes der Kleinstwohnungen, die sich vor allem in den Massenmiethäusern der äußeren Wiener Arbeiterbezirke konzentrierten, wieder ausgeglichen. Der Anteil der Klein- und Kleinstwohnungen stieg von rund einem Drittel im Jahre 1857 (32,4 %) über 43,1 % 1890 auf die Hälfte aller Wiener Wohnungen im Jahre 1917 (49,6 %), in einzelnen Bezirken wie z. B. in Favoriten, Simmering und Ottakring sogar auf 90 %<sup>106</sup>). Dabei waren diese Zimmer-Küche-Wohnungen meist noch überbelegt. Wie eine 1894 durchgeführte Untersuchung des österreichischen Nationalökonomen Eugen v. Philippovich zeigte, war ein Raumbelag von zehn Menschen keine Seltenheit: so waren beispielsweise in Ottakring im Jahre 1890 26 % sämtlicher Zimmer-Küche-Wohnungen mit sechs bis zehn Personen belegt<sup>107</sup>). Daß diese katastrophalen Wohnverhältnisse auch schwerwiegende hygienische Mißstände mit sich brachten, zeigt die starke Verbreitung der Tuberkulose vor allem in den Arbeitervierteln Wiens, wo bis zu einem Drittel aller Todesfälle auf das Konto dieser Krankheit ging<sup>108</sup>).

Diese Daten über die Wiener und Budapester Wohnverhältnisse der sozialen Unterschicht hat uns deutlich gezeigt, daß die Arbeiterbevölkerung gerade um die Jahrhundertwende sowohl in der Kaiserstadt wie auch in der Haupt- und Residenzstadt Budapest unter äußerst ungünstigen Bedingungen wohnen und leben mußte. Die tristen Wohnverhältnisse, die Wohnungsnot, das weitgehende Fehlen des sozialen Wohnbaues belastete neben all den anderen Schattenseiten des hochkapitalistischen Wirtschaftssystems — z. B. der sozialen Unsicherheit, den niedrigen Löhnen, der Arbeitslosigkeit — den Arbeiterstand schwer und führte sowohl in der österreichischen wie in der ungarischen Reichshälfte sehr bald zur Entstehung einer sozialen Bewegung. Daß die österreichische Sozialdemokratie am Ende des 19. Jahrhunderts bereits eine ansehnlichere Kraft darstellte als in Ungarn, hat wohl auch darin seinen

<sup>105</sup>) Ebenda, S. 432.

<sup>106</sup>) Bobek—Lichtenberger, S. 60, 117.

<sup>107</sup>) Ebenda, S. 60.

<sup>108</sup>) Ebenda, S. 60—61.

Grund, daß die bedeutend höher entwickelte österreichische Industrie auch eine raschere Entwicklung der Arbeiterbewegung mit sich brachte.

Daß jedoch gerade die fortschreitende Urbanisierung der ungarischen Hauptstadt und die damit verbundene Herausbildung der Budapester Industriearbeiterschaft für die Entwicklung der ungarischen Arbeiterbewegung bedeutsam war, steht außer Zweifel. Es würde den gesteckten Rahmen sprengen, wollte man den Werdegang der Sozialdemokratie in Ungarn im Detail nachzeichnen. Es soll aber doch versucht werden, in wenigen Strichen einige Aspekte der sozialen Bewegung in Ungarn bis zur Jahrhundertwende hervorzuheben<sup>109)</sup>.

Der Anfang der ungarländischen Arbeiterbewegung fällt bereits in das Jahr 1868, als in Pest die erste selbständige politische Organisation, der „Allgemeine Arbeiterverein“ (Általános Munkásegylet), gegründet wurde. Dieser Verein forderte in seinem Programm „politische Rechte, das Wahlrecht, die Gründung von ‚Arbeiter-Produktionsgenossenschaften‘ zur Überwindung des Kapitalismus sowie die Aufklärung und Unterstützung der Arbeiterschaft“<sup>110)</sup>. Bereits in diesem Programm werden sehr deutlich auch die politischen Ziele der Arbeiter ausgesprochen. Mächtigen Aufschwung erhielt die ungarische Arbeiterbewegung durch die Pariser Kommune. Die im Juni 1871 ausgebrochene Streikwelle sollte den „Forderungen der Arbeiterschaft nach Verringerung der Arbeitszeit von zwölf bis vierzehn Stunden auf zehn Stunden, nach Verbesserung der menschenunwürdigen Arbeitsbedingungen, nach gesünderen Wohnungen, humaner Behandlung und nach Gewährung politischer Rechte“ Nachdruck verleihen<sup>111)</sup>. Die erstarkende Arbeiterbewegung wurde von der Regierung und den Behörden mit Aufmerksamkeit verfolgt und sehr bald kam es schon zu den ersten Arbeiterprozessen und schließlich auch zum Verbot des „Allgemeinen Arbeitervereines“. Trotzdem nahm die unter rücksichtsloser Aufsicht der Polizei stehende Arbeiterbewegung in der zweiten Hälfte der 1870er Jahre einen immer größeren Umfang an. Unter der Leitung *Leó Frankels* wurde 1878 die „Partei der Nichtwahlberechtigten“ (Nemválasztók Pártja) — eine andere Bezeichnung wurde von den Behörden nicht genehmigt — und 1880 die „Allgemeine Arbeiterpartei Ungarns“ (Magyarországi Általános Munkáspárt) gegründet. Das Parteiprogramm forderte „die Durchsetzung der bürgerlich-demokratischen Rechte und den Kampf um eine Verbesserung der sozialen Lage der Arbeiter“<sup>112)</sup>. Als der 1881 wegen

---

<sup>109)</sup> Ausführlicheres zu dieser Problematik bei: *Rozmán*, S. 88—98; *Horváth*, vor allem die Seiten 137—151, 224—239 und 316—334; *Tibor Süle*, Sozialdemokratie in Ungarn. Zur Rolle der Intelligenz in der Arbeiterbewegung. 1899—1910. Köln, Graz 1967 (Beiträge zur Geschichte Osteuropas. 6.); und seit neuestem: *Hanák*, Dualismus, wo in vielen Unterkapiteln Bezug genommen wird auf die Entwicklung der ungarischen Arbeiterbewegung; Quellen zu dieser Bewegung in: *Források Budapest múltjából. II.*, S. 210—256.

<sup>110)</sup> *Hanák*, Dualismus, S. 385.

<sup>111)</sup> Ebenda, S. 386.

<sup>112)</sup> Ebenda, S. 403.

Aufwiegelung verurteilte *Frankel* nach seiner Entlassung aus dem Gefängnis auswanderte, erlebte die Arbeiterbewegung in den 1880er Jahren eine abermalige Schwächung und erhielt erst nach der Gründung der II. Internationale wieder neuen Auftrieb. 1890 feierten ca. 60 000 Arbeiter in Ungarn erstmals den 1. Mai<sup>113</sup>). Ein neuer Abschnitt in der Geschichte der ungarischen Arbeiterbewegung begann mit der im gleichen Jahr erfolgten Konstituierung der „Sozialdemokratischen Partei Ungarns“ (Magyarországi Szociáldemokrata Párt), die auf ihrem I. Parteitag (7. Dezember 1890) das Hainfelder Programm der österreichischen Schwesterpartei übernahm. Die ungarische Sozialdemokratie verfügte freilich noch nicht über die notwendige und ausreichende Kraft, um im ungarischen politischen Leben eine Rolle zu spielen, forderte aber im aktuellen Teil ihres Parteiprogrammes wiederum „die bürgerlich-demokratischen Grundrechte und eine Reform der Arbeitsschutzbestimmungen, ferner das allgemeine Wahlrecht, ... und eine umfassende Demokratisierung...“<sup>114</sup>). Wir sehen, daß auch die ungarische Arbeiterbewegung einen Zweifrontenkrieg führte; einerseits trat sie für soziale Reformen ein, auf der anderen Seite kämpfte sie entschlossen für politische Rechte.

Anfang der 1890er Jahre konnten wenigstens die elementarsten Erfordernisse des sozialen Schutzes durchgesetzt werden. Die ersten sozialpolitischen Maßnahmen wurden von Handelsminister *Baross* durchgeführt, der 1891 das Gesetz über die Sonntagsruhe und das Gesetz über die Krankenunterstützung der Gewerbearbeiter schuf. (Die obligatorische Krankenversicherung für Industriearbeiter wurde allerdings erst 1908 eingeführt.) Schließlich arbeitete *Baross* noch das Gesetz XXVIII vom Jahre 1893 aus, welches den Schutz der Arbeiter gegen Unfall zum Inhalt hatte<sup>115</sup>). Es sei allerdings auch darauf verwiesen, daß einige Budapester Unternehmen schon seit den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts ihren Arbeitern Schutz gegen Unfälle und sonstige Gefahren geboten hatten. So hatten einige größere Firmen Krankenunterstützungs-, Arbeiterhilfs- und Pensionsfonds eingerichtet<sup>116</sup>).

Um die Jahrhundertwende vollzogen sich entscheidende Entwicklungen in der und um die Sozialdemokratische Partei Ungarns. So wurden zwischen 1899 und 1904 die ersten Landesfachverbände gegründet (schon seit den 1870er Jahren gab es derartige, allerdings auf lokaler Ebene organisierte Vereinigungen): 1899 war es der Fachverband der Hutarbeiter, 1900 der der Buchbinder, 1902 entstanden die Verbände der Buchdrucker und Schneider, 1903 der der Bauarbeiter und 1904 der der Metallarbeiter. Erst von der Genehmigung der Statuten dieser Verbände an kann von einer sich auf das ganze Land erstreckenden organisierten Arbeiterbewegung gesprochen werden. Betrug

---

<sup>113</sup>) Ebenda, S. 439.

<sup>114</sup>) Ebenda.

<sup>115</sup>) Technischer Führer von Budapest, S. 416; neuerdings bei Rozmán, S. 93; darüber siehe auch: Horváth, S. 139 und Források Budapest múltjából. II., S. 209.

<sup>116</sup>) Über die sozialen Einrichtungen z. B. der Firma Ganz und der Maschinenfabrik der Ungarischen Staatsbahnen siehe Rozmán, S. 94—95.

die Zahl der organisierten Arbeiter Ungarns Ende 1901 erst ca. 10 000, so konnten bis zum 31. Dezember 1905 bereits über 71 000 Mitglieder der Partei gezählt werden; ungefähr die Hälfte (34 700) dieser Mitglieder befand sich in der Hauptstadt Budapest<sup>117</sup>). Charakteristisch für die erstarkende Organisation der Partei sind gerade in dieser Zeit die massenhaften Verurteilungen von Personen, die sämtlich wegen sozialistischer Agitation angeklagt waren. Neben Angehörigen der Industriearbeiterschaft waren es vor allem auch Agrarsozialisten, die wegen ihrer Teilnahme an den damals sehr zahlreichen Agrarstreiks vor Gericht gestellt wurden.

Eine ähnlich große Entwicklung — wie die Schaffung von Fachverbänden und die Zunahme der Mitglieder — machte in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts die von der Sozialdemokratischen Partei und den Gewerkschaften unterhaltene Presse durch. 1905 wurde *Népszava* („Volksstimme“) zur Tageszeitung und hatte bereits Ende dieses Jahres 11 000 Abonnenten<sup>118</sup>).

Interessant ist, daß die durch die Arbeiterbewegung aktuell gewordenen theoretischen und praktischen Fragen des Sozialismus nicht in der Sozialdemokratischen Partei, sondern in außerhalb der Bewegung stehenden Kreisen diskutiert und analysiert wurden: von den radikalen Elementen der bürgerlich-fortschrittlichen Intelligenz, von der diesen als Sprachrohr dienenden, im Jahre 1900 gegründeten Zeitschrift *Huszadik Század* („Zwanzigstes Jahrhundert“) sowie der ein Jahr später ins Leben gerufenen Soziologischen Gesellschaft (oder auch Verein für Gesellschaftswissenschaften genannt; ungarisch *Társadalomtudományi Társaság*)<sup>119</sup>). So organisierte z. B. nicht die Partei, sondern die Soziologische Gesellschaft und die Schriftleitung des *Huszadik Század* einen systematischen Arbeiterunterricht. So wurden z. B. Bildungskurse über die Geschichte der Erde, über die Grundgesetze der Physik, über Biologie und Psychologie, ferner über politische Geographie und Gesundheitslehre usw. veranstaltet.

Die organisatorische Stärkung der ungarischen Sozialdemokratie, der Aufschwung der Gewerkschaftsbewegung nach 1900 führten dazu, „daß die Sozialdemokratische Partei mit gesteigertem Einsatz zum politischen Kampf antrat“<sup>120</sup>). Es war vor allem der Kampf um das Wahlrecht, der erst nach der Jahrhundertwende beträchtliche Ausmaße annahm und auf den die Sozialdemokraten schon damals ihre ganze Aufmerksamkeit gerichtet hatten. In der 1905 in Ungarn beginnenden innenpolitischen Krise war der Innenminister *József Kristóffy* bestrebt, durch die Wahlrechtsreform die sozialistische Arbeiterschaft zu gewinnen. Die Arbeiterbewegung war also bereits ein Faktor geworden, den es sich für augenblickliche taktische Vorteile zu gewinnen lohnte. Ende Juli 1905 wurde den Führern der Sozialdemokratischen Partei

<sup>117</sup>) Horváth, S. 140—141.

<sup>118</sup>) Über die sozialistische Presse siehe: ebenda, S. 142—143 und Rozmán, S. 97—98.

<sup>119</sup>) Horváth, S. 145—150 und Hanák, *Dualismus*, S. 468—469.

<sup>120</sup>) Horváth, S. 224.

unter anderem eine Milderung der polizeilichen Beaufsichtigung der Partei und die Einbringung einer Gesetzesvorlage für die Reform des Wahlrechtes von *Kristóffy* zugesichert; als „Gegenleistung“ hat die Partei der Regierung die Unterstützung durch die organisierte Arbeiterschaft versprochen<sup>121)</sup>. Bald folgte dann auch die Organisierung einer großzügigen Wahlrechtskampagne und die Mobilisierung von Hunderttausenden von Arbeitern der Hauptstadt und der Provinz durch die Partei. Die länger als ein Jahr dauernde Regierungskrise wurde im April 1906 durch die Einsetzung der früher oppositionellen Koalition überwunden. Es sollten nun schwere Jahre der Verfolgung der organisierten Arbeiterschaft folgen; die Sozialdemokratische Partei griff die Koalitionsregierung in erster Linie auf dem Gebiet des Wahlrechtes schwer an. Am 10. Oktober 1907 kam es dann zu einem politischen Massenstreik, der die größte Demonstration jener Zeit war und an der 200 000 Arbeiter in Budapest und in der Provinz teilnahmen; ca. 150 000 Menschen, darunter ungefähr 100 000 Budapester Arbeiter zogen vor das Parlament. Durch diesen Proteststreik sollte das bis dahin vorenthaltene Wahlrecht erzwungen werden<sup>122)</sup>. Jedoch ohne Erfolg. „Die Sozialdemokratische Partei vermochte nicht, das Lager der Demokratie zusammenzuschweißen und es auf die soziale Umwälzung vorzubereiten.“<sup>123)</sup> Eine wichtige Station im Kampf um das Wahlrecht war dann schließlich der „blutige Donnerstag“ (23. Mai 1912), der „die bedeutendste revolutionäre Aktion“ der dualistischen Epoche war<sup>124)</sup>.

### **Bildungswesen und kulturelles Leben**

#### **Bildungswesen**

Jene gewaltige wirtschaftliche und soziale Wandlung, welche sich in den dem Ausgleich folgenden Jahrzehnten in Budapest vollzog, blieb nicht ohne Folgen auf den Stand des Bildungswesens und auf das kulturelle Leben der Hauptstadt. Die Veränderungen, die sich beispielsweise im Bildungsgrad der Bevölkerung ergaben, lassen sich sehr deutlich durch statistische Angaben belegen. Wenn wir z. B. die Tabellen über den Anteil von Vertretern von Intelligenzberufen (öffentliche Dienstleistungen und freie Berufe) an der Gesamtbevölkerung Budapests, über die Häufigkeit der einzelnen Berufsgruppen (Verteilung nach Berufszweigen) sowie über die prozentuelle Zunahme der des Schreibens und Lesens Kundigen betrachten, so ist ein deutlicher Aufschwung des allgemeinen Bildungsniveaus feststellbar<sup>125)</sup>.

<sup>121)</sup> Hanák, Dualismus, S. 461.

<sup>122)</sup> Ebenda, S. 470; Horváth, S. 327—328 und Források Budapest múltjából. II., S. 210.

<sup>123)</sup> Hanák, Dualismus, S. 470.

<sup>124)</sup> Näheres über die Entwicklung der Sozialdemokratischen Partei bis zum Ersten Weltkrieg: ebenda, S. 477—478 und Horváth, S. 328—334.

<sup>125)</sup> Siehe dazu auch: Elemér Miklós, Közoktatás és közművelődés [Öffentlicher Unterricht und allgemeine Bildung]. In: A negyven éves Budapest, S. 524—563.

Bezüglich der Schriftkundigkeit, jenem Minimum des Bildungsgrades einer Bevölkerung, ragte Budapest bereits im Jahre 1869 mit 59,9% Schriftkundigen unter der Gesamtbevölkerung der Stadt (das heißt bei Hinzurechnung der Kinder unter sechs Jahren) weit über den Landesdurchschnitt, der noch im Jahre 1880 erst 36,4% betrug, hinaus<sup>126</sup>). Einen höheren Prozentsatz der des Lesens und Schreibens kundigen Bevölkerung gab es 1880 noch vor Budapest einzig in Ödenburg (Sopron) mit 70,1% und in Preßburg (Bratislava, Pozsony) mit 68%. In Budapest betrug der Prozentsatz der Schriftkundigen unter der Gesamtbevölkerung 1880 bereits 66,2% und stieg dann in den Jahren zwischen 1890 und 1910 von 72,6 über 77,5 (1900) bis auf 84,0%. Dieses Ansteigen der Schriftkundigen und damit verbunden des Bildungsgrades der Bevölkerung wurde nur möglich durch die großen Anstrengungen der hauptstädtischen Behörde auf dem Gebiet des öffentlichen Unterrichtes. Es wurden zahlreiche neue Schulen geschaffen, die dann auch die Zunahme der Zahl der Lehrkräfte bewirkten. Gab es 1869 noch 36,8% Analphabeten in Budapest, so betrug deren Prozentsatz 1880 32,4, 1890 26,4, 1900 21,5 und 1910 nur mehr 15,1%. Auffallend ist hierbei, daß der Bildungsgrad der Frauen 1869 im Durchschnitt niedriger war als der der Männer (so gab es zu dieser Zeit 29,0% männliche und 44,8% weibliche Analphabeten). Das allgemeine Bildungsniveau der Frauen konnte in dem behandelten Zeitraum, dank der großzügigen kommunalen Volksbildungs- und Kulturpolitik stark verbessert werden: 1910 ist hinsichtlich der Schriftkundigkeit bereits eine starke Annäherung der weiblichen Bevölkerung an die männliche zu konstatieren. Damals gab es unter der Gesamtbevölkerung Budapests 13,4% männliche und 16,9% weibliche Analphabeten. Wenn die Kinder unter 6 Jahren statistisch nicht mitgerechnet werden, so liegt zwischen 1869 und 1910 der Prozentsatz der Schriftkundigen um 7,3 bis 10,8% höher, der der Analphabeten um 8,6 bis 10,8% niedriger. In diesem Zusammenhang ist es vielleicht in Ergänzung der geschilderten Verhältnisse in den einzelnen Budapester Bezirken interessant, die Aufgliederung der über sechsjährigen Schriftkundigen in regionaler Hinsicht zu betrachten. Hier ergibt sich, daß bezüglich des Bildungsstandes der 4. Bezirk (Innere Stadt) mit nur 3,4% Analphabeten (1910) gegenüber 10,8% im Jahre 1869 an erster Stelle stand, während die Bezirke Altofen (3. Bezirk) mit 9,8 (1910) gegenüber 35,7% (1869) und Steinbruch (10. Bezirk) mit 9,9 (1910) gegenüber 41,9% (1869) die letzte Stelle einnahmen. Unter den Konfessionen war 1910 der Prozentsatz der Analphabeten, auf die Gesamtbevölkerung bezogen, bei den Unitariern (10,1%), den Protestanten A. B. (11,7%) und den Israeliten (12,7%) am geringsten, unter den Nationalitäten der ungarischen Hauptstadt bei den Deutschen (13,1%), dicht gefolgt von den Madjaren mit 14,9%.

Ebenso wie die Zahl der Schriftkundigen wuchs im Budapest des ausgehenden 19. Jahrhunderts auch der Anteil der Intelligenzbevölkerung stark

<sup>126</sup>) Dazu und zum Folgenden: Thirring, Budapest..., S. 155\*—161\*, 261\*, 23 bis 24, Taf. VI.

an, das heißt jener Bevölkerungsgruppen, die sich aktiv mit allgemeinen Bildungs- und kulturellen Fragen beschäftigten bzw. in den sog. öffentlichen Dienstleistungen und den freien Berufen tätig waren<sup>126a</sup>). Die Intelligenzberufe zählten im Jahre 1869 8410 Personen, das waren nur 5,3% der Bevölkerung; dieser Anteil stieg bis zum Jahre 1880 auf annähernd das Doppelte (15375 oder 8,1%) und betrug 1910 43753 Personen (diese Zahl setzte sich aus 6784 Selbständigen, 23175 Beamten und 13794 Personen des Hilfspersonals zusammen) oder 8,9% der Bevölkerung. Der Anteil der Frauen an der Intelligenzbevölkerung verdoppelte sich im Zeitraum zwischen 1880 und 1910 von 13,4 auf 26,1%. Statistische Angaben geben auch Aufschluß über die Aufgliederung der Intelligenzberufe und ihre Häufigkeit. So waren 1910 in der Gesetzgebung 144 Personen tätig, im Verwaltungsdienst 7068, im Justizwesen 4801, im kirchlichen Bereich 886, im Schulwesen 8483, im Sanitätsdienst 3270, in wissenschaftlichen Vereinen 1335, im Bereich der Literatur und Kunst 2514 und in sonstigen Berufen 1458 Personen. „Die in dieser Gruppe (der Intelligenzbevölkerung) vereinigten Gesellschaftsschichten bilden das wertvollste Element der Nation, das sich bezüglich der Staatstreue als das verlässlichste erwies.“<sup>127</sup>) Es erübrigt sich beinahe darauf hinzuweisen, daß die Intelligenzbevölkerung Budapests um 1910 bereits fast zur Gänze rein madjarisch war, wobei der Anteil assimilierter Elemente, vor allem der Juden, besonders groß war.

Im Bildungswesen Ungarns hatte das von *Eötvös* ausgearbeitete Volksschulgesetz von 1868 schon deshalb große Bedeutung, weil es die allgemeine Schulpflicht in Ungarn einführte. Damit nahm auch ein neuer Abschnitt auf dem Gebiet des öffentlichen Unterrichtswesens in Budapest seinen Anfang. Die Erfüllung der gesetzlichen Verpflichtung war in den Jahrzehnten zwischen 1870 und 1910 vor allem die Aufgabe der Munizipalbehörde. Vor der besonderen Erörterung des kommunalen Schulwesens seien noch einige allgemeine Angaben über die Budapester Lehranstalten vorausgeschickt. Eine Aussage über die Entwicklung der Lehranstalten, begonnen von den Kinderbewahranstalten bis zu den Institutionen des Hochschulunterrichtes, über die Zahl der Schulen, der Lehrkräfte und der Schüler erhalten wir wiederum durch die reichen statistischen Unterlagen der damaligen Zeit<sup>128</sup>). Betrug die Zahl der verschiedenen vom Staat, der Stadt oder den Kirchen unterhaltenen Lehranstalten in Budapest zur Zeit der Vereinigung (im Schuljahr 1874/75) lediglich 161, so war sie 20 Jahre später (1894/95) bereits auf 287 angestiegen; die Gesamtzahl der Anstalten vermehrte sich schließlich bis 1909/10 auf 557. Der Hauptanteil des Zuwachses entfiel auf die Schulen für den Volksunterricht (1874/75: 115, 1909/10: 322) und hiebei nicht so sehr auf die Volksschulen, die sich von 67 auf 153 vermehrten, sondern auf die Spezialschulen (Wirtschafts-, Haushalts-, Wiederholungs- und Lehrlingsschulen), deren Zahl von

<sup>126a</sup>) Ebenda, S. 161\*—163\*, 261\*—262\*, 167—169.

<sup>127</sup>) Ebenda, S. 261\*—262\*.

<sup>128</sup>) Ebenda, S. 163\*—166\*, 262\*, 140—141.

39 auf 119 anstieg, weiters auf die Bürgerschulen, von denen es 1874/75 9, 1909/10 aber schon 50 gab. Eine starke Vermehrung erfuhren vor allem auch die Mittelschulen (1874/75: 9, 1909/10: 34) und ebenso die Anstalten des Hochschulunterrichtes (von 3 auf 7).

Ein sehr deutliches Bild von der rasanten Entwicklung des Schulwesens gibt die Zunahme des Lehrpersonals und der Schüler. Waren im Schuljahr 1874/75 erst insgesamt 1010 Lehrkräfte tätig (davon 816 Männer und 194 Frauen), so wuchs die Zahl der Lehrer bis 1909/10 auf 6844, darunter 4347 Männer und 2497 Frauen. Auch in diesem Bereich ist also innerhalb von vier Jahrzehnten eine große Verschiebung zugunsten der Frauen vor sich gegangen! Eine ähnlich günstige Entwicklung zeigt auch die Zahl der weiblichen Schüler. Die Gesamtschülerzahl betrug zur Zeit der Vereinigung Budapests 44 601 (davon 15 285 Schülerinnen), stieg innerhalb von 20 Jahren beinahe um das Doppelte (1894/95: 86 995) und erreichte 1909/10 eine Höhe von 148 597, darunter 59 189 Schülerinnen. Das gegenüber den Knaben schnellere Anwachsen des Anteiles der Mädchen zeigt, daß Versäumnisse früherer Zeiten auf dem Gebiet des Mädchenunterrichtes um die und nach der Jahrhundertwende zumindest zum Teil nachgeholt wurden.

Ein getreues Bild der erfolgreichen hauptstädtischen Politik auf dem Gebiet des Unterrichtswesens erhalten wir durch die Statistiken über die Entwicklung der Kommunal Schulen<sup>129)</sup>. Zur Zeit der Vereinigung (1873/74) unterhielt die Kommune 82 Schulen (36 Elementar-, 38 Wiederholungs-, 6 Bürger- und 2 Realschulen), an denen insgesamt 300 Lehrkräfte beschäftigt waren und die von 17 419 Schülern besucht wurden. In den folgenden 20 Jahren erhöhte sich die Zahl der Schulen nur sehr langsam (1893/94 gab es 105 Kommunal Schulen). Danach ist ein schnelleres Anwachsen der Zahl der Schulen zu konstatieren, welche 1900/01 bereits 182 und 1910/11 sogar schon 365 betrug. Dieses Ansteigen der kommunalen Lehranstalten und Schulen hängt sehr eng mit zwei Faktoren zusammen: einerseits mit den praktischen Anforderungen des täglichen Lebens, unter welchen besonders die ungarischsprachige Grundausbildung der Kleinkinder und lernenden Jugend des gemischtsprachigen, sich allmählich madjarisierenden Budapest zu nennen ist; andererseits mit der sich immer stärker entwickelnden Industrie und dem Handel, deren Bedürfnissen sich die Hauptstadt durch die Schaffung neuer Schultypen anpaßte<sup>130)</sup>. Zum ersten Punkt sei darauf hingewiesen, daß die Anzahl der kommunalen Kinderbewahranstalten 1893/94 nicht mehr als zwei betrug, in den nächsten zwei Jahrzehnten allerdings einen großen Zuwachs erfuhr: 1903/04 waren es bereits 57, 1913/14 schon 85. Der tiefere Grund für diese Entwicklung lag darin, daß mit dem am 15. Mai 1891 verabschiedeten Gesetz Nr. 15 verordnet wurde, daß in den Kindergärten die Kinder in ausreichendem Maße an die ungarische Sprache zu gewöhnen seien und die Be-

<sup>129)</sup> Ebenda, S. 173\*—175\*, 263\*, 148—153, Taf. XII.

<sup>130)</sup> Darauf verweist in jüngster Zeit: Források Budapest múltjából. II., S. 257 bis 258.

schäftigung der Kinder mit nichtmadjarischer Muttersprache mit einer Einführung in die ungarische Sprache verbunden werden müsse. (Dies war für die Kindergärten in der Provinz von noch größerer Bedeutung als in Budapest.) Durch die Schaffung einer großen Anzahl „madjarisierender“ Kinderbewahranstalten wollte die städtische Behörde dem Gesetz entsprechen<sup>131)</sup>.

Die durch die wachsende Wirtschaft bedingten neugeschaffenen speziellen Schultypen waren z. B. die Gewerbelehrlingsschulen (von denen es 1886/87 12, 1909/10 aber bereits 50 gab), die Handelslehrlingsschulen (1886/87: 2, 1911/12: 9), die wirtschaftlichen und Haushaltungsschulen (1897/98: 1, 1909/10: 43), die höheren Handelsschulen (1884/85: 2, 1911/12: 5) und die 1879 neuorganisierte kommunale Gewerbezeichenschule<sup>132)</sup>. 1873/74 gab es in sämtlichen Kommunal Schulen insgesamt lediglich 385 Klassen, 1893/94 waren es 1061 und im Jahre 1910 schon 2584. Dieser Aufschwung im Unterrichtswesen kommt auch in der Zahl der beschäftigten Lehrkräfte zum Ausdruck: hier ist ein Anstieg von 300 im Schuljahr 1873/74 (215 Männer und 85 Frauen) über 1465 im Jahre 1894/95 (989 Männer und 476 Frauen) auf 4279 im Jahre 1909/10 (2279 Männer und 2000 Frauen) zu erkennen. Im Vergleich zum Emporschnellen der Lehrerzahl war das Ansteigen der Schülerzahlen geringer. Zur Zeit der Vereinigung Budapests gingen 17419 Schüler in die kommunalen Schulen der Stadt, 20 Jahre später (1893/94) waren es insgesamt 51798 und 1909/10 ungefähr doppelt so viele (101999)<sup>133)</sup>.

### Kulturelle Institutionen

In den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts entstanden in Budapest zahlreiche Museen und damit Kulturstätten von bleibender Bedeutung<sup>134)</sup>.

---

<sup>131)</sup> Das schwierige und vielschichtige Problem der bewußten Assimilierungspolitik der madjarischen Führungsschicht mit Hilfe gesetzlicher Maßnahmen muß in einer speziellen Abhandlung untersucht werden. Es sei in diesem Zusammenhang nur darauf hingewiesen, daß die bereits in den 1860er Jahren einsetzende Madjarisierung der hauptstädtischen Bevölkerung und die dadurch bedingte Zurückdrängung des nicht unbedeutenden deutschsprachigen Budapester Bevölkerungsteiles bzw. der in einigen Bezirken der Hauptstadt bestehenden deutschen Unterrichtssprache auf dem Gebiet der Schulpolitik besonders mit dem Jahre 1879 einsetzte, als der obligatorische Unterricht der ungarischen Sprache in den Volksschulen eingeführt wurde.

<sup>132)</sup> Näheres darüber und auch über die Aufnahme des vernachlässigten Unterrichtswesens für das weibliche Geschlecht siehe bei: Thirring, Budapest..., S. 187\*—190\* und 192\*—195\*.

<sup>133)</sup> Über die Schüler der Kommunal Schulen — nach Nationalität, Muttersprache und Konfession, nach der sozialen Stellung ihrer Eltern —, über die finanziellen Verhältnisse der Kommunal Schulen und über die kommunalen Schulbauten siehe: ebenda, S. 175\*—184\*. Über die elementaren Volksschulen, über die Bürgerschulen und Mittelschulen und über die Universitäten bzw. Hochschulen siehe ebenfalls: ebenda, S. 167\*—173\*, 185\*—186\*, 190\*—191\* und bei Rozmán, S. 106—112.

<sup>134)</sup> Thirring, Budapest..., S. 196\*, 171; Budapest enciklopédia [Budapest-Enzyklopädie]. Budapest 1970, S. 187—189.

Zur Zeit der Vereinigung der Stadt existierte lediglich das 1802 durch die großzügigen Schenkungen des Grafen *Ferenc Széchenyi* begründete Ungarische Nationalmuseum und die 1871 im Rahmen dieses Museums entstandene Landesgemäldegalerie (*Országos Képtár*). Ebenfalls aus dem Nationalmuseum hervorgegangen ist das 1872 ins Leben gerufene Kunstgewerbemuseum, dessen erste Ausstellung im Jahre 1874 eröffnet wurde. Das technologische Gewerbemuseum öffnete im Jahre 1882 seine Pforten; die historische Bildergalerie (*Történelmi Képcsarnok*) wurde 1885 und das Aquincum-Museum 1889 eröffnet. Bereits 1887 wurde das Budapester Historische Museum, das Museum der Hauptstadt, ins Leben gerufen. Im Dezennium zwischen 1890 und 1900 entstanden weitere drei Museen: 1894 war es das Museum der Bildenden Künste, das sich seit 1906 im Gebäude am Heldenplatz befindet und das durch die am Ende des 19. Jahrhunderts vom Staat großzügig unterstützte Sammeltätigkeit heute zu den bedeutendsten Museen dieser Art in der Welt zählt. 1896 entstand das Landwirtschaftsmuseum und 1899 das Verkehrsmuseum. 1905 wurde schließlich das *Ráth*-Museum eröffnet. Die Museen entstanden mit bedeutenden Baukostenzuschüssen des Staates und der Stadtbehörde. Die Besucherzahl der genannten Museen war großen Schwankungen unterworfen. So besuchten zu dem Zeitpunkt, als fast alle aufgezählten Museen den Besuchern offenstanden, diese insgesamt 460 455 Personen (statistische Angabe aus dem Jahre 1899). Im Jahre 1901 waren es 380 866, 1903 hingegen 504 174, 1908 aber wiederum nur 349 938. Das schwankende Publikumsinteresse dürfte seinen Grund in einer in den einzelnen Jahren immer wieder geänderten Museumspolitik gehabt haben<sup>135</sup>).

Von den großen öffentlichen Bibliotheken, wichtig als Sammelpunkte der Kultur und Zentren des Wissens, existierten zur Zeit der Vereinigung bereits die 1802 in Verbindung mit der Gründung des Ungarischen Nationalmuseums entstandene *Széchenyi*-Bibliothek, die Universitätsbibliothek und die Bibliothek der Ungarischen Akademie der Wissenschaften<sup>136</sup>). Seit 1900 gab es neben diesen drei großen Bibliotheken noch die Stadtbibliothek, die zwischen 1903 und 1912 dem kommunalen Statistischen Zentralamt angegliedert und seit 1912 als selbständige Bibliothek organisiert war. Dazu kam dann noch die Pädagogische Bibliothek, die in Verbindung mit dem Pädagogischen Seminar eingerichtet wurde<sup>137</sup>).

Im geistigen Leben Ungarns nahm die Ungarische Akademie der Wissenschaften seit ihrer Gründung eine führende Stellung ein<sup>138</sup>). Den Grundstein für diese wissenschaftliche Gesellschaft legte Graf *István Széchenyi* im Jahre 1825 durch die „Spende“ seines Jahreseinkommens. Das Palais der Akademie wurde in den Jahren 1862—1865 nach den Plänen des Berliner

<sup>135</sup>) Thirring, S. 196\*.

<sup>136</sup>) Ebenda, S. 195\*, 266\*.

<sup>137</sup>) Ebenda, S. 170: hier Statistiken über die Frequenz der öffentlichen Bibliotheken.

<sup>138</sup>) Rozmán, S. 112—114.

Architekten *Friedrich Stüler* am Pester Donauufer erbaut und von *Miklós Ybl*, dem großen Baumeister von Budapest, eingerichtet. Wie schon in den 40er Jahren des 19. Jahrhunderts, so kam es besonders in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts zu einer regen wissenschaftlichen Entfaltung, als nämlich 1870 die Akademie um einige neue Tätigkeitsgebiete bereichert wurde (z. B. Philosophie, Gesellschafts- und Geschichtswissenschaften, Physik und Mathematik). In der Folge gewann die Herausgabe von weiteren Fachzeitschriften durch die Akademie besondere Bedeutung<sup>139</sup>). Auch in dem behandelten Zeitraum war die Akademie der Kristallisationspunkt für Wissenschaft, Literatur und Kunst.

Nicht uninteressant ist in diesem Zusammenhang ein Blick auf die damals in Budapest bestehenden Theater und auf die Theaterkultur. Im Theaterleben der Hauptstadt spielte das Nationaltheater, welches als erstes ständiges ungarisches Theater bereits 1837 gegründet wurde, eine große Rolle, die nach dem Brand des Deutschen Theaters (richtiger Theater in der Wollgasse) im Jahre 1889 (bereits 1847 fiel das Pester Deutsche Theater ebenfalls den Flammen zum Opfer) und dem dadurch mitbedingten völligen Verschwinden des deutschen Schauspielwesens in Budapest noch an Bedeutung zunahm<sup>140</sup>). Doch bereits nach dem Ausgleich und der Vereinigung der Hauptstadt war ein großer Aufschwung des ungarischen Theaterlebens festzustellen. 1875 öffnete in Budapest ein zweites ständiges ungarisches Theater, das Volkstheater, seine Tore. In diesem im Zentrum von Pest befindlichen Gebäude wurde dann vor allem das Volksstück und die Operette gepflegt. Bis zum Jahre 1884 wurde Schauspiel und Oper auf einer Bühne, nämlich der des Nationaltheaters dargestellt. 1884 konnte dann eine Trennung erfolgen, denn in diesem Jahr erhielt die Oper in dem prächtigen neuen, im früheklektischen Stil erbauten Opernhaus ihr eigenes Heim. Weitere Theaterbauten waren das Lustspieltheater und das Ungarische Theater, die 1896 bzw. 1897 fertiggestellt wurden. Im Jahre 1908 übersiedelte das Nationaltheater in das Gebäude des Volkstheaters, wo es bis 1964, nämlich bis zum Abbruch dieses Gebäudes, blieb<sup>140a</sup>).

Die Theater wurden mit großzügiger Unterstützung durch den Staat und die Stadt erbaut. Überhaupt muß betont werden, daß von seiten der Öffentlichkeit die größten Anstrengungen unternommen wurden, aus Budapest eine Kulturmetropole zu machen. Hier gab es Ende des 19. Jahrhunderts bereits viele ständige Bühnen, ein sich rege entfaltendes Theaterleben und alle Gattungen, wie Dramen, Opern, Operetten, Volksstücke und Lustspiele wurden angeboten. Die Opern- und Theatervorstellungen sowie die Konzerte vertieften und verfeinerten die Musik- und Theaterkultur der gebildeten Mittelschichten. „Die Theater spielten neben ausländischen und ungarischen Klassikern in großer Zahl auch moderne Gesellschaftsdramen, doch die größten

<sup>139</sup>) Eine Aufzählung der Zeitschriften siehe: ebenda, S. 113.

<sup>140</sup>) Budapest in Wort und Bild, S. 42; ferner Rozmán, S. 114—117 und Budapest enciklopédia, S. 296—298, hier S. 296.

<sup>140a</sup>) Budapest enciklopédia, S. 208.

Publikumserfolge errangen die Operetten und die Volksstücke, das Lustspiel französischer Prägung und das damals aufblühende Kabarett.<sup>141)</sup>

### Wissenschaft und Kunst

Es ist nur zum Teil zutreffend, wenn Zoltán Horváth in der Einleitung seines kulturhistorischen Werkes schreibt, daß der Ausgleich von 1867 „auf den meisten Gebieten des geistigen Lebens, in der Literatur und der Kunst (vornehmlich in der Architektur) sowie in den Geisteswissenschaften eine Epoche des Epigontums, die jahrzehntelang dauern sollte“, eröffnet hat und wenn er in einem anderen Zusammenhang von der „geistig verflachenden Zeit des Dualismus“ spricht<sup>142)</sup>. Horváth formulierte hier offensichtlich ganz bewußt überspitzt, um dann die Leistungen der „zweiten ungarischen Reformgeneration“ — dies ist ein vom Autor eingeführter Terminus — in den Jahren zwischen 1896 und 1914 besonders klar herausstellen zu können<sup>143)</sup>.

Zu einem anderen, von Horváth doch entschieden abweichenden und meiner Meinung nach richtigeren Urteil in der Betrachtung der kulturellen Verhältnisse Ungarns in der dualistischen Epoche gelangt Péter Hanák in der neuesten deutschsprachigen Publikation zur ungarischen Geschichte. Dort ist im entsprechenden Kapitel über Erziehung und Kultur zu lesen, daß schon während der ersten Jahrzehnte des Dualismus sich in Ungarn eine „bedeutende kulturelle Entwicklung“ vollzog<sup>144)</sup>.

Wir sind hier nicht in der Lage, die Entwicklung des ungarischen Kunstschaffens in Literatur, Musik, Malerei, Plastik und Architektur, die Entwicklung der Presse und der Wissenschaft im behandelten Zeitraum auch nur skizzenhaft zu umreißen; wir können höchstens die ausländischen Einflüsse auf das ungarische Kulturleben streifen, weiters auf einige bedeutende Namen und einschneidende kulturhistorische Ereignisse im ersten Dezennium des 20. Jahrhunderts verweisen<sup>145)</sup>.

In den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts und vor allem auch um die Jahrhundertwende zeigte sich im ganzen Land und besonders in Budapest auf dem Gebiet der Wissenschaften eine beachtliche Entfaltung. Damals erreichte die ungarische mathematische Schule und die medizinische Wissenschaft europäisches Niveau (z. B. der Anatom *Mihály Lenhossék*). Viele ausgezeichnete ungarische Ärzte, wie *Frigyes Korányi*, *Endre Hőgyes* und *Tivadar Hüttl*, studierten an der weltberühmten Wiener Schule und wurden dann selbst Professoren zumeist an der Budapester Universität. Ungarische Gelehrte

<sup>141)</sup> Hanák, Dualismus, S. 435.

<sup>142)</sup> Horváth, S. 31 und 179.

<sup>143)</sup> Horváth sieht in der revolutionären Bereicherung der Kultur um die Jahrhundertwende, genauer zwischen dem Millenniumsjahr und dem Ersten Weltkrieg, in vielen Einzelzügen Ähnlichkeiten mit der ersten großen Reformgeneration der ungarischen Reformepoche vor 1848.

<sup>144)</sup> Hanák, Dualismus, S. 433.

<sup>145)</sup> Ebenda, S. 433—437; Horváth.

errangen zu dieser Zeit in den Naturwissenschaften und in einzelnen Disziplinen der technischen Wissenschaften internationales Ansehen. Genannt seien hier der Physiker *Loránd Eötvös*, der Naturwissenschaftler *Ottó Herman*, der Zoologe *István Apáthy*, der Chemiker *Richárd Zsigmondy* und die Maschineningenieure *Kálmán Kandó* und *Donát Bánki*. Erfolge konnten auch im Bereich der Sprachwissenschaft und der historischen Wissenschaften (z. B. in der Quellenforschung zur ungarischen Geschichte) verzeichnet werden. Ein starkes Zurückbleiben zeigte sich allerdings in der Philosophie, auf zahlreichen Gebieten der Naturwissenschaften und auch in den Gesellschaftswissenschaften, so z. B. gerade in der sich im 19. Jahrhundert sonst stürmisch entwickelnden Fachdisziplin Soziologie. Bahnbrecher der modernen, fortschrittlichen Soziologie in Ungarn wurde dann *Ágost Pulszky*, dem sich als zweiter geistiger Führer bald *Gyula Pikler* hinzugesellte<sup>146)</sup>.

Auf dem Gebiet der Künste entstanden im behandelten Zeitraum ebenfalls zum Teil bemerkenswerte Schöpfungen. Förderlich für die kulturelle Entwicklung und das Kunstleben der Stadt war besonders das Millenniumsjahr, die damit verbundene Ausstellung und die große Bautätigkeit in Budapest. Vor allem Malern, Bildhauern und Architekten, die von vielen Seiten (von Regierungsämtern, der Stadtbehörde, von Glaubensgemeinschaften) mit Bestellungen und Aufträgen überschüttet wurden, wurden dadurch einzigartige Arbeits- und Entfaltungsmöglichkeiten geboten; sie formten weitgehend das Erscheinungsbild Budapests.

Gegen Ende des Jahrhunderts, als Budapest bereits längst Zentrum des kulturellen und vor allem künstlerischen Lebens des Landes war, wurde die Hauptstadt auch Mittel- und Sammelpunkt der Literaten. Mehrere von diesen schufen unvergängliche Werte; nur einige wenige seien hervorgehoben: der Lyriker *János Vajda*, der Dichter und Kritiker *Pál Gyulai*, *Mór Jókai*, der eigentliche Schöpfer der modernen ungarischen Prosa, und schließlich *Kálmán Mikszáth*, ein bedeutender Erzähler der kritisch-realistischen Richtung.

Auf demselben hohen Niveau wie die Literatur stand auch die bildende Kunst, und von dieser besonders die Malerei. Hier wäre vor allem *Mihály Munkácsy*, der — allerdings in Paris! — zu Weltruhm gelangte, zu erwähnen; weiters der bedeutendste Vertreter der konservativen akademischen Schule *Gyula Benczúr* und die führenden Maler der impressionistischen Richtung *Károly Ferenczy*, *Pál Szinyei Merse* und *József Rippl-Rónai*.

In der Entwicklung des ungarischen Musiklebens spielte der Einfluß der deutschen, in erster Linie der Wiener Musik, eine bedeutende Rolle. Größter Beliebtheit beim Publikum erfreuten sich die Operetten, und hier vor allem die Musik von *Johann Strauß* und die Wiener Operette. Doch auch die französische und englische Operette (eines *Jacques Offenbach* oder eines *Arthur Seymour Sullivan*) waren im Budapest des ausgehenden 19. Jahrhunderts bekannt und gern gehört.

---

<sup>146)</sup> Horváth, S. 97 und 122.

An der Hebung des Bildungsniveaus der Bevölkerung Budapests hatte die Presse einen entscheidenden Anteil, denn unter der geistigen Nahrung des Publikums der damaligen Zeit dominierten die Tageszeitungen<sup>147)</sup>. In Budapest als der Zeitungsmetropole erschienen in der Zeit des Millenniums „400 Tageszeitungen und periodische Schriften insgesamt in 55 Millionen Exemplaren im Jahr“<sup>148)</sup>. In einem eigenen Kapitel „Großstadtresse“ setzt sich Horváth vor allem mit der grundlegenden Wandlung und Veränderung sowohl beim Publikum wie auch in der ganzen Struktur der hauptstädtischen Presse nach der Jahrhundertwende auseinander<sup>149)</sup>. In diesem Zusammenhang sei auch darauf hingewiesen, daß die Typographien in Budapest konzentriert waren und hier auch praktisch alle Verlage ihren Sitz hatten.

An ausländischen Einflüssen dominierten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auf das ungarische künstlerische Schaffen vor allem die deutschen und österreichischen. Dies zeigt sich besonders auf dem Gebiete der Plastik und der Architektur<sup>150)</sup>. Es sind der Münchner und der Wiener Jugendstil und der Münchner Historismus, die über die Jahrhundertwende hinaus der Architektur von Budapest ihren Stempel aufdrückten und in der Folge auch das Entstehen der Budapester Sezession bewirkten. Der deutsch-österreichische eklektische Historismus tritt bei der „Mehrzahl der Budapester öffentlichen Gebäude und dekorativen Straßenbauten, die zum größten Teil von Architekten geplant wurden, die aus Deutschland gekommen waren oder dort studiert hatten“, zu Tage<sup>151)</sup>. Der hervorragendste Repräsentant der Früh- und Glanzzeit des ungarischen Eklektizismus war der schon mehrfach genannte *Miklós Ybl*.

Abschließend sei noch kurz auf die Wandlungen im Kulturleben Budapests um die Jahrhundertwende hingewiesen. Zu dieser Zeit wurden im geistigen Leben vor allem der Hauptstadt starke, zum Teil ganz bewußte Emanzipierungsbestrebungen bemerkbar. Einerseits ging das Übergewicht der deutschen und österreichischen kulturellen Einflüsse verloren, andererseits gewannen an deren Stelle westeuropäische, vor allem französische und englische kulturelle Kräfte an Boden; diese neue Orientierung war mit der Erstarkung der radikal-demokratischen Strömungen und mit der damals viele Bereiche des ungarischen Geisteslebens erfassenden Gärung eng verbunden<sup>152)</sup>.

<sup>147)</sup> Einen historischen Rückblick über die Entwicklung der Presse gibt: Rozmán, S. 123—124.

<sup>148)</sup> Siehe dazu das Kapitel „Budapest und seine Presse“ bei: Horváth, S. 152 bis 175, hier 161.

<sup>149)</sup> Ebenda, S. 302—315.

<sup>150)</sup> Den bayerischen und Wiener Einfluß auf die Budapester Bildhauerei weist Rozmán, S. 120—123 nach.

<sup>151)</sup> Hanák, Dualismus, S. 436; Merényi und Béla Borsos—Alajos Sódor—Mihály Zádor, Budapest építészettörténete, városképei és műemlékei [Architekturgeschichte, Städtebilder und Kunstdenkmäler von Budapest]. Budapest 1959, vor allem S. 250—300.

<sup>152)</sup> Hanák, Dualismus, S. 437.

Die Jahre 1905/06 waren im innenpolitischen Leben Ungarns Krisenjahre<sup>153</sup>). Zu diesem Zeitpunkt traten auch im künstlerischen Schaffen Zeichen der Unruhe und der Spannung auf.

Einen Umbruch in der Literatur stellte der 1906 erschienene Gedichtband „Új versek“ (Neue Gedichte) von *Endre Ady* dar, in denen er „die völlige Liquidierung des alten ungarischen Lebens“ forderte<sup>154</sup>). 1906/07 veröffentlichten *Béla Bartók* und *Zoltán Kodály* 20 von ihnen gesammelte Volkslieder; das Vorwort zu dieser Volksliedsammlung war für das ungarische Musikleben von gleich großer Bedeutung wie *Adys* „Neue Gedichte“ für die Literatur<sup>155</sup>). Auch für die Malerei bedeutete diese Zeit einen wichtigen Einschnitt, da sich nämlich im Jahre 1907 acht radikale Maler, die „Acht“, vom 1906 gegründeten „Kreis der ungarischen Impressionisten und Naturalisten“ absonderten und unter *Károly Kernstok* eine expressionistische Richtung vertraten<sup>156</sup>).

So war das Jahr 1906 für das politische und vor allem auch für das geistige Leben Ungarns von einschneidender Bedeutung. In der Literatur, in der Musik, in der Malerei empörte man sich gegen die bestehende Kunst und zugleich gegen die bestehende Weltordnung. Die weitere Entwicklung der fortschrittlichen Bewegungen und kulturellen Strömungen kann an dieser Stelle nicht mehr weiter verfolgt werden<sup>157</sup>). Hingewiesen sei letztlich nur noch darauf, daß das beschwingte, fortgesetzt gärende Leben der „Reformzeit“ noch vor dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges sein Ende fand.

Durch die Beleuchtung einiger wesentlicher wirtschaftlicher, sozialer und kultureller Aspekte sollte versucht werden, einen Eindruck von der nach dem Ausgleich und der Vereinigung der Hauptstadt einsetzenden rasanten und an Licht- und Schattenseiten reichen Entwicklung Budapests zur Großstadt zu vermitteln. Daß das in dieser Abhandlung gebotene Bild nicht vollständig ausfallen konnte, liegt im vorgegebenen Rahmen. In den wenigen Jahrzehnten relativer Friedenszeit und Sicherheit hatte das Budapest der Gründerzeit in vieler Hinsicht einen großartigen Aufschwung zu verzeichnen. Daß sich hinter den großen positiven Leistungen, in der Förderung und Verbreitung der bürgerlichen Zivilisation, vielfach schwerwiegende negative Erscheinungen verbargen, darf freilich auch nicht außer acht gelassen werden.

---

<sup>153</sup>) Siehe darüber in neuester Zeit: ebenda, S. 459—464.

<sup>154</sup>) Horváth, S. 203.

<sup>155</sup>) Ebenda, S. 215.

<sup>156</sup>) Ebenda, S. 223.

<sup>157</sup>) Nachzulesen im zweiten Teil des Buches von Horváth.