



Flaggschiff oder Wasserkopf? Budapests Bedeutung und Position in Ungarn¹

Pál Beluszky*

* *Institut für Regionalforschung, Ungarische Akademie der Wissenschaften (beluszky.pal@upcmail.hu)*

Abstract

Statistiken untermauern seit über hundert Jahren die Bedeutung Budapests innerhalb Ungarns, als Zentrum für Wirtschaft, Finanzwesen, Verwaltung, Bildungswesen usw. Diese Position, „das Übergewicht“ der Hauptstadt ist jedoch seit jeher umstritten, sowohl auf politischer Ebene als auch in der fachlichen Diskussion. In den Debatten, seien sie pro oder kontra Budapest, gibt es einen bemerkenswerten gemeinsamen Nenner, nämlich, dass die Entwicklung der Hauptstadt nicht Ergebnis „natürlicher“ Prozesse, sondern ausschließlich auf (fach- und entwicklungs-) politische Massnahmen zurückzuführen ist. Dieser Artikel liefert einen Überblick zur Geschichte Budapests, und argumentiert, dass die Entwicklung der Stadt immer ihren „natürlichen“ Potentialen – geographischen Gegebenheiten, ihrer Verkehrslage – entsprang, dass aber die politischen und Machtstrukturen und die damit verbundenen Werte, Strategien, Eingriffe gleichzeitig immer mitspielten. Die Frage ist, ob die inneren Triebkräfte und die äußeren Verhältnisse miteinander in Harmonie stehen, wie in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts oder eben nicht, wie zur Zeit des Staatsozialismus.

Keywords: *Stadtentwicklung, Siedlungs- und Verkehrspolitik*

Flagship or hydrocephalus? The importance and position of Budapest in Hungary

Statistics have confirmed the importance of Budapest within Hungary, as a center of economy, finance, administration and education for more than hundred years. However, this position, the “overweight” of the capital has been contested ever since, both at the political level and in the technical discussion. In these debates, be they pro or contra Budapest, there has been a notable common denominator, namely the fact that the development of the capital has not been the result of “natural” processes, but solely a consequence of the (technical and developmental) political measures. This article offers an overview of Budapest’s history and argues that the development of the city has always originated in its “natural” potentials – geographical conditions, location – but that political and power structures and related values, strategies, and interventions have played a role, too. The question is whether the internal driving powers and the external circumstances harmonize with each other as in the 2nd half of the 19th century, or not, like during the times of state socialism.

Keywords: *Budapest, city development, settlement and transport policy*

Einleitung

Das Verhältnis von Budapest und Ungarn, die Position, Bedeutung und Rolle der Hauptstadt innerhalb Ungarns beurteilen die politische und meinungsbildende Elite wie

auch der öffentliche Diskurs seit zwei Jahrhunderten gleichermaßen widersprüchlich. Die folgenden zwei Zitate veranschaulichen die zwei Extreme der gegensätzlichen (aber nicht radikalen) Ansichten. Die auf den

sogenannten Ausgleichⁱⁱ folgenden Jahre des Aufschwungs hinsichtlich Staatsaufbau widerspiegeln die Worte von Mihály Táncsicsⁱⁱⁱ, dem „ewigen Oppositionellen“: „Im Masse, in dem ihr die Hauptstadt großartig macht, in dem Masse wird auch die Heimat mächtig, herrlich“ (Táncsics, 1976). Endre Ady, der bedeutendste Dichter und Publizist jener Zeit wiederum meinte: „die Stadt ist das Fieber, die Unruhe, die Arbeit und die Entwicklung“ (Ady, 1907). In der Zwischenkriegszeit allerdings richtete sich der Soziologe und Beamte des Kulturministeriums, György Szombatfalvy in einem repräsentativen, die „offiziellen“ Standpunkte widerspiegelnden Band zu den ungarischen Städten mit unverhüllter Antipathie (Hass?) gegen Budapest: „Alles, was schön ist, teuer ist, haben wir für den einzigen Liebling angehäuft und unsere über die Äußerlichkeiten nicht greifende Sehnsucht, sogar einem eitlen Emporkömmling. Niemand hat daran gedacht, was die Hauptstadt ist, was die Funktion der Hauptstadt aus Sicht der Nation als Ganzem ist und was die Voraussetzungen dafür sind, dass sie diese Aufgabe gut erfüllen kann. Verstädterung zum

Selbstzweck und Stadtvergötterung haben die Nation überwältigt und die Bevölkerung hat wie verzaubert ihre Schätze in die Stadt getragen, damit sie auf dem Altar ihrer Geliebten opfern kann... Sie hat sich nicht gekümmert, ob die Stadt nun die natürliche Entfaltung der ungarischen Nation ist oder ein fremdseeliger Moloch...“ (Szombatfalvy, 1938).

Die Entstehung der einander widersprechenden Ansichten machen die Fakten verständlich. Die Bedeutung der Hauptstadt innerhalb Ungarns sticht heraus, ob man ihre Einwohnerzahl, die machtpolitische und wirtschaftliche Rolle, oder das Volumen der großstädtischen Funktionen betrachtet (Tabelle 1). Eine Reihe von großstädtischen Funktionen, abgesehen von den Organen der Staats- und Wirtschaftsführung, gibt es ebenfalls nur in Budapest (Börse, internationaler Flughafen, landesweite Zeitungen, TV-Studios, einige Fakultäten etc.). Auffallend sind neben den „Bedeutungsunterschieden“ zwischen der Hauptstadt und ihren „Gegenpolen“ auch die Unterschiede zwischen den regionalen Zentren.

Tabelle 1: Budapests Anteil an einigen städtischen Funktionen in Ungarn, 2010-2011

Einzelne städtische Funktionen	National	Budapest	Budapests Anteil in %
	Wert		
Bevölkerungszahl	9 981 865	1 733 685	17,4
1. Investition im Finanz- & Versicherungswesen, Mio. Ft	50 214	38 055	75,8
2. Anzahl Ausländer in Hotels, in Tausend	3 005	2 078	69,2
3. Anzahl der in der Informations- und Kommunikationswirtschaft Beschäftigten	85 047	58 016	68,2
4. Unternehmen in ausländischem Besitz	21 967	13 970	63,6
5. Investitionen in Immobilientransaktionen, Mio. Ft	303 101	191 613	63,2
6. Ausländische Übernachtungen in Hotels, in Tausend	7 842	4 944	63,0
7. Ausgaben für Forschung und Entwicklung, Mio. Ft	269 321,2	167 765,5	62,3
8. Anzahl Unternehmen mit ausländischer Beteiligung	29 303	17 821	60,8
9. Investitionen in Forschung und Entwicklung, Mio. Ft	35 495,5	21 047,6	59,3
10. Anzahl Doktoren in der Wissenschaften	2 109	1 246	59,1
11. Anzahl Beschäftigte in Wissenschaft und Kunst	131 230	75 123	57,2
12. Anzahl AGs	5 269	2 998	56,9
13. In Forschung und Entwicklung angestellte Forscher	35 700	20 016	56,1
14. Investition in wissenschaftliche Tätigkeiten, Mio. Ft	68 588	38 503	56,1
15. Theaterbesucher, 1000 Personen	4 580	2 561	55,9
16. Investitionen in Informationswirtschaft, Mio. Ft	163 934	90 842	55,4
17. Anzahl Beschäftigte Finanz- und Versicherungsdienstleistungen	72 943	39 726	54,5
18. Ausländische Kapitalinvestitionen, Milliarden Ft	15 822,5	8 441,9	53,3
19. Vollzeitstudierende an Hochschulen	218 057	103 445	47,4
20. Bruttowertschöpfung im DL-Sektor, Mio. Ft	14 520 106	6 843 138	47,1

Es ist daher verständlich, wenn im Zusammenhang mit der Position Budapests innerhalb Ungarns eine Reihe von Fragen – Anschuldigungen und Apologien – wiederholt in der wissenschaftlichen Literatur, in der Publizistik, in den Äußerungen von Politikern und im öffentlichen Diskurs auftauchen. Zum Beispiel:

- Kann, basierend auf den Fakten, die oben erwähnt wurden, gesagt werden, dass Budapest innerhalb Ungarns Gesellschaft, Wirtschaft und Siedlungsstruktur ein unverhältnismäßig großes Gewicht einnimmt; ist die Erwähnung des „Wasserkopfs“ in Bezug auf die Hauptstadt berechtigt?
- Schränkt(e) diese Unverhältnismäßigkeit (?) das normale – optimale! – Funktionieren des Landes ein, behindert sie die harmonische Entwicklung, das Wirtschaftswachstum, die Verringerung der räumlichen Ungleichheiten?
- Was für Gründe, Prozesse haben Budapests „Überentwicklung“ ermöglicht?
- Ist die Hauptstadt „überentwickelt“ (?) oder wurde sie „überfördert“?
- Falls die Stadt „überfördert“ wurde, wer, welche Kräfte oder Gruppen, Interessen, Ereignisse sind dafür verantwortlich?
- Budapests aktuelle Position abwägend, kann man, darf man die „Entwicklung“ der Stadt weiter unterstützen, ihr Wirtschaftswachstum, ihre Bedeutung, die Ausdehnung ihrer Wirkungsbereiche?
- Auf welche Gründe ist die relativ geringe Bedeutung der (potentiellen) „Gegenpole“ der Hauptstadt – Debrecen, Szeged, Pécs, Győr, Miskolc – zurückzuführen? Besteht in einem flächenmäßig kleinen Land die Möglichkeit, dass weitere „echte“ Großstädte entstehen?
- Bis wohin reicht eigentlich die Hauptstadt? Überschreitet sie hinsichtlich Siedlungsnetz oder aus funktionaler und wirtschaftlicher Sicht ihre gegenwärtigen administrativen Grenzen? Falls ihre Agglomeration so eng mit dem Stadtkern verbunden ist, dass sie eine funktionale Einheit bilden, können wir dann die Agglomeration als Teil von Budapest betrachten? Wenn

ja, würde die Bedeutung der Stadt – zumindest statistisch – weiter wachsen?

- Ist die (übermäßige?) Konzentration der städtischen Wirkungsbereiche in Ungarn ausreichend dazu, dass Budapest im Wettbewerb der europäischen Hauptstädte und Weltstädte seinen Platz behauptet kann, oder was ist die Position der Hauptstadt im internationalen Städtewettbewerb?

Die die Position Budapests beurteilenden Meinungen sind also vielfältig, widersprüchlich. In einem Punkt sind sie sich aber ähnlich: sie schreiben bei der Entstehung der Hauptstadt, der Entwicklung ihrer Bedeutung, Kompetenzen und Macht der bewussten Siedlungspolitik eine exklusive Rolle zu, ebenso den mit den Städten verbundenen „Neigungen“ der ideologischen, politischen, wirtschaftlichen Macht, den Anti- und Sympathien, politischen Motivationen, Interessen, Wertvorstellungen, „Sendungsbewusstsein“ einzelner Gruppen und Individuen, letztlich also äußere Beeinflussung der „natürlichen Prozesse“ respektive der „widernatürlichen Eingriffe“. Auf diese realen oder vermeintlichen Eingriffe kehren wir später noch einmal zurück, hier werden nur einige beschrieben:

- Der sozialistischen Zeit wird vorgehalten, dass die Entwicklung der Position Budapests jenes, auf dem sowjetischen Modell aufbauende, übertrieben etatistische Staatsmodell, oder „zentrale Kraftfeld“ widerspiegelte, welches in Ungarn entstand und dass die „Betreiber“ der Staatsmacht nicht versuchten, die durch dieses Modell ausgelösten, ungünstigen Folgen für das Siedlungsnetz auszugleichen. Gemäß dieser Auffassung ist das Wasserkopfdasein Budapests das Produkt der sozialistischen Zeit. Diese Behauptung enthält (auch) viele wahre Elemente, doch das „Übergewicht“ (?) der Hauptstadt entstand schon früher (siehe unten).
- Unter den Gründen für Budapests Entwicklung zum „Wasserkopf“ darf die Diskussion zu den Auswirkungen von Trianoniv nicht fehlen. Es gibt keine Zweifel, dass das Friedensdiktat die staatsrechtliche, geopolitische und wirtschaftliche Situation, die räumliche Ausdehnung und Struktur Ungarns drastisch veränderte. Die neuen Staatsgrenzen zerstückelten die

im Laufe der Zeit entstandene geographische Arbeitsteilung im Karpatenbecken und brachten das wirtschaftliche Beziehungssystem und das Verkehrsnetz durcheinander. Die Veränderungen trafen Budapest besonders ungünstig: aus einer für eine 21 Millionen-Bevölkerung angelegten Hauptstadt wurde das Zentrum eines 8-Millionen-Landes, sie verlor den größeren Teil ihres wirtschaftlichen Hinterlandes. Damit stieg die Bedeutung Budapests innerhalb Ungarns automatisch (während 1910 4,8% der Bevölkerung Ungarns in Budapest lebte, wuchs dieser Anteil 1920 auf 11,6%). Wenn wir aber die gegen Ende der Zeit des Dualismus entstandenen städtischen Funktionen Budapests und deren Anteil im „landesweiten Vergleich“ betrachten – zum Beispiel, dass 1910 87,9% (!) aller Giro- und Scheckkonten in den hauptstädtischen Finanzinstituten geführt wurden, dass 61,9% aller Studierenden in der Hauptstadt studierten etc. – muss man sagen, dass Budapest bereits zur Zeit des Dualismus auf dem Weg zum „Wasserkopf“ (?) wesentlich vorangekommen war. Die Staatsführung führte die Stadt bereits in den ersten Jahren nach dem Ausgleich in diese Richtung, geleitet von eitlen Hoffnungen, politischen Überlegungen und fremden Interessen (!?) – zumindest aus Sicht der Hauptstadteindlichen Vertreter.

Um auf die oben erwähnten Fragen korrekte Antworten geben zu können, muss man beurteilen, inwiefern die (natürlichen) Gegebenheiten der Stadt, die energiegeographische, geopolitische Lage, die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedürfnisse und Möglichkeiten in Ungarn und der technische Fortschritt die Entwicklung und das Wachstum von Budapest sowie die Ausbildung ihres Wirkungsbereichs ermöglicht oder stimuliert haben; und inwiefern und in welcher Weise die erwähnten „bewussten“ staatlichen, stadtpolitischen oder gesellschaftlichen Eingriffe diese Prozesse unterstützt oder behindert haben.

Für eine detaillierte Bestandsaufnahme der „natürlichen“ Gegebenheiten der Stadt und ihrer Umgebung gibt es hier keinen Platz. Es werden nur die wichtigsten aufgelistet:

- Im erweiterten Gebiet des Donaukniees befindet sich die „Mitte“, der Schwerpunkt des Karpatenbeckens.

- In einem so großflächigen, fast perfekten Becken wie dem innerhalb des Kamms der Karpaten liegenden Gebiet, liegt es auf der Hand, dass sich eine zentral-radiale räumliche Struktur entwickelte; diese ergab sich aus den in Richtung Beckenzentrum führenden, den Flusstälern folgenden natürlichen Routen sowie aus den zentripetalen-zentrifugalen Kraftlinien, die durch die unterschiedlichen wirtschaftlichen Gegebenheiten in den Berggebieten und in den Tiefebenen des Beckenbodens, sowie durch die erfolgte Arbeitsteilung zwischen den Regionen entstanden. Im Falle einer solchen räumlichen Struktur ist beim Bestimmen des Landeszentrums „nur noch“ das „Messen“ des Zentrums der radialen Linien notwendig.
- In der Geschichte des Karpatenbeckens hatten die Donau und die ihrem rechten Ufer folgende Festlandroute, deren östlicher Endpunkt man in Kleinasien oder gar in der Levante findet, eine spezielle Bedeutung.
- Der auf dem Gebiet Budapests gelegene Fährplatz war über Jahrhunderte ein wichtiger Verkehrspunkt im Karpatenbecken.
- Diese Verkehrsvorteile zahlten sich jeweils aus, wenn durch den Fortschritt der gesellschaftlichen und geographischen Arbeitsteilung der Warenhandel ein größeres Volumen annahm, zuerst im Mittelalter ab Beginn des 13. Jahrhunderts, dann insbesondere ab der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Der auflebende Warenhandel aktivierte die Handelsrouten, Tauschzonen, welche Gebiete verbanden, die unterschiedliche Waren produzierten. Die Hauptmarktrouten des Karpatenbeckens entstanden zwischen den Gebirgsregionen und den Tiefebenen, respektive entlang der Donau, welche Transdanubien und die Tiefebene trennte. In Pest-Buda treffen die vier Großregionen des Landes (Tiefebene, Transdanubien, Oberland und Kleine Tiefebene) aufeinander. Nirgends sonst im Karpatenbecken ballten sich die markanten Marktrouten in so großer Zahl (unter ihnen die von der Unteren Donau ausgehende „große Marktroute“ zwischen Tiefebene, Siebenbürgen und dem östlichen Oberland). Entlang der Marktrouten war der Tausch dort am lebhaftesten, wo sich Verkehrsrouten kreuzten, wo sich Pässe oder Fährplätze befanden. Bei Pest-

Buda kreuzten sich die sich verdichtenden Marktrouten und die natürlichen Routen, welche in Richtung des wichtigsten Fährplatzes im Karpatenbecken verlaufen.

Beeinflußt durch die geschilderten geographischen Energien und den Willen der Herrscher wurde Pest-Buda bereits im 13.-15. Jahrhundert zum bedeutendsten Macht- und Wirtschaftszentrum im Karpatenbecken (zum Beispiel gelangten im 15. Jahrhundert laut Schätzungen 70% der Importwaren durch die Vermittlung von Bürgern Budas ins Land). Das sich aggressiv ausbreitende Osmanische Reich brachte im 16. Jahrhundert allerdings kontinuierlich den mittleren Teil des Landes unter seine Kontrolle; 1541 geriet auch Buda unter türkische Herrschaft, seine Rolle als (Haupt)stadt verschwindet. In der Zwischenzeit (Ende des 15. Jahrhunderts, im 16. Jahrhundert) erfolgte die regional-, geo- und wirtschaftspolitische Transformation Europas, die sukzessive Verschiebung des wirtschaftlichen Schwerpunkts von Norditalien (und im Allgemeinen vom Mittelmeerraum) Richtung „atlantisches Europa“. Parallel dazu verstärkte und festigte sich der periphere Charakter Mittel- und Osteuropas. Die Rolle dieser Peripherie in der neuen wirtschaftlichen Raumstruktur war nunmehr die Herstellung von Rohstoffen, während die Industrieproduktion, der Welthandel, die Finanzen sich im Zentrum konzentrierten. Dieser Prozess bremste eindeutig die Stadtentwicklung in Mittel- und Osteuropa, versperrte den Weg der hiesigen Städte vor der Entwicklung zu „Weltstädten“.

Das Leben in Pest-Buda setzte sich nach der Türkenzeit aber nicht dort fort, wo es 1541 unterbrochen worden war; nicht nur aufgrund des Verfalls des Baubestands, des Verlusts des ehemaligen Bürgertums, nicht nur wegen der Unterbrechung der Tradition des städtischen Lebens, sondern weil sich die Bedingungen der Urbanisierung in Ungarn verändert hatten, insbesondere in Bezug auf Pest-Buda. Nämlich:

- Während der zwei „ausgefallenen“ Jahrhunderte war die Festigung Mitteleuropas als Peripherie bereits fortgeschritten, die Region sah sich immer mehr in die Rolle des Lebensmittel- und Rohstofflieferanten des „Westens“ gedrängt. Der Feudalismus erstarkte wieder in Ungarn, die Industrie konnte nicht aus den zünftischen Strukturen ausbrechen. All dies hatte

nachteilige Auswirkungen auf die Urbanisierung.

- Die eineinhalb Jahrhunderte türkische Herrschaft hinterließen ein entvölkertes, verwüstetes und ausgeblutetes Land hinter sich. Die wichtigsten Ziele waren die Neubesiedlung und die Wiederbelebung der verwilderten Kulturlandschaften. Die Nachfrage nach städtischen Gütern war gering.
- Nach dem Ende der türkischen Herrschaft wurden die nationale Souveränität, die politische Unabhängigkeit, die Integrität des Landes nicht wiederhergestellt; das Königreich Ungarn wurde Teil des Habsburgerreichs. Das bedeutete auch, dass Pest-Buda die Funktion der Hauptstadt nicht einnehmen konnte.
- Die führende gesellschaftliche und politische Schicht des Landes war der die ländliche Lebensform preisende und lebende Klein- und Mitteladel; in seinen Reihen gab es schon damals starke Vorbehalte gegenüber den Städten.
- So waren Buda und Pest über Jahrzehnte hinweg, bis zum Ende des 18. Jahrhunderts, nicht mehr als die größte Kleinstadt in einem an die Peripherie gedrängten Land. Buda hatte 1784 nicht mehr als 24 000 Einwohner, in Pest lebten 20 bis 21 000 Einwohner.

Gegen Ende des 18. Jahrhunderts folgten dann jene Veränderungen, welche zur Entwicklung als Landeszentrum (unter den anderen bei weitem herausstechenden Stadt) führten, und die – wenn auch auf Umwegen – geradlinig zum heutigen „Zustand“ führten. Die sichtbare Stärkung der Position Pest-Budas erfolgte durch die Stärkung der Wirkung der geographischen Energien (die „natürlichen“ Gründe) auf die Stadtentwicklung und die Entscheidungen der politischen Machthaber, die sich gegenseitig beeinflussten.

Das Wachstum der Wirtschaft Pest-Budas, welches eng mit den geographischen Energien und der Entwicklung der Produktionsmittel verbunden war, ist nicht vom im Lande stattfindenden Wiederaufbau trennbar. Eine der Folgen war der auflebende Warentausch, dessen Großteil weiterhin auf den Jahrmärkten abgewickelt wurde. Die Pester Märkte wurden insbesondere auf dem Gebiet der „Rohprodukte“ bestimmend im Lande (Wolle, Lebendvieh, Rohleder, Tabak, Wein, später Getreide usw.); laut

Csaplovics (1822) lag „...die Bedeutung der Pester Märkte in der unmessbaren Menge von Rohprodukten, die über Wasser und Land hierhinströmen, und dass (...) es etwas ähnliches in ganz Europa nicht gibt“. Bis in die 1820er-Jahre entstanden in der Stadt die Institutionen des „systematischen Handels“ (Warenlager der Fabriken, Fachgeschäfte in der Innenstadt, Handelshallen, Handelszeitung, gesetzliche Regelungen des Handels und Kreditwesens usw.). Der auflebende Warenausch stimulierte die und profitierte gleichzeitig von der in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts erfolgende Revolution des Verkehrs. Am Anfang des Jahrhunderts wurde Pest-Buda zum Zentrum des ungarischen Postnetzes; der Warentransport auf der Donau nahm zu, das Erscheinen des Dampfschiffs brachte tiefgreifende Veränderungen mit sich (1829). Zum Ausbau des nationalen Marktes war allerdings die Lösung des Gütertransports auf dem Landweg notwendig. In Europa tauchte in den 1830er-Jahren die Eisenbahn auf, in Ungarn wurde der erste kleine Abschnitt 1846 eröffnet, so dass sich die Wirkung der Eisenbahn erst in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts entfalten konnte. Es ist bemerkenswert, dass das Parlament sich bereits 1836 mit der Eisenbahnfrage befasste und den Plan eines extrem zentralisierten Netzes skizzierte, in dessen Zentrum Pest-Buda lag. Eine Charakterisierung des Handels und der Wirtschaft in Pest-Buda gab der Zeitgenosse Elek Fényes^v (1847): „...der Binnenhandel einzelner Handelsstädte und -regionen, ganz Ungarns konzentriert sich in Pest. Diese plötzlich aufstrebende Stadt, schier in der Mitte des Landes, an einem der größten Flüsse Europas gelegen, über zahlreiche und gebildete Handwerkerstände verfügend ... zieht auf ziemlich natürliche Weise den Binnenhandel des Landes an. 1847 wurden 189 Großhändler, 387 verschiedene Handelshäuser, und im Allgemeinen mehr als 2000 im Handel tätige Individuen gezählt“. In den 1830er-Jahren erschienen bereits auch die beständigeren und „echte“ Fabriken in der Stadt und die ersten Finanzinstitute nahmen ihre Arbeit auf.

Der andere Aspekt bei der Entwicklung Pest-Budas zur Hauptstadt, von der wirtschaftlichen Entwicklung nicht zu trennen, war der Prozess, durch den die Stadt zum Verwaltungs-, politischen und intellektuellen Zentrum wurde. In diesem Prozess war die Umsiedlung der Universität von Nagyszombat (Tyrnau) nach Budapest im

Jahre 1777 ein besonderes Ereignis. Durch eine auf Rationalität basierende Maßnahme des „aufgeklärten“ Kaisers Joseph II. wurden im Jahre 1784 eine Reihe von Regierungsämtern von Wien nach Pest-Buda verlegt (Königliches Statthalteramt, königliche Kammer, Generalkommando, Nationalarchiv usw.). Ab 1791 hatte auch der Palatin seinen Amtssitz in Buda.

Zum Willen des Herrschers gesellte sich das Aufflammen des Nationalgefühls im zweiten Viertel des 19. Jahrhunderts. Reihenweise wurden in Pest-Buda nationale Institutionen gegründet (Nationalkasino, Museum, Theater, Bilderhalle, Akademie, Bibliotheken usw.). In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelte sich die Stadt harmonisch, die Gegebenheiten, die politische Macht und die „nationalen Bestrebungen“ legten die Grundsteine für die spätere Großstadt Hand in Hand, die Frage der „Überförderung-Überentwicklung“ stellte sich gar nicht.

Der Wandel der Position Budapests von 1848 bis zum Ersten Weltkrieg

1848 ist eine scharfe Zäsur in der Geschichte Ungarns; eine (unblutige) bürgerliche Revolution ging vonstatten (die Streichung der ständischen Privilegien, Abschaffung der Leibeigenschaft, Einführung der bürgerlichen Rechtsordnung usw.), worauf Krieg ausbrach zwischen den die Interessen des Reiches vertretenden Kräften (Herrscher, die dem Herrscher treue Armee, die Reichsadministration usw.) und dem nach größerer nationaler Unabhängigkeit strebenden Ungarn. In diesem Krieg erlitt die ungarische Seite eine Niederlage, zwischen 1849 und 1867 regierte der „Wiener Hof“ (der Herrscher und seine Administration) das Land absolutistisch per Verordnung.

In den knapp zwei Jahrzehnten des Absolutismus wurde das Verhältnis zweier Quellen der Entwicklung Pest-Budas (staatlich-gesellschaftlicher Wille und die Entfaltung der „natürlichen“ Gegebenheiten) vorübergehend asymmetrisch: die politische, administrative und intellektuelle Sphäre nahm nicht teil an der Stärkung der Position der Stadt.

Gleichzeitig wurden, trotz der politisch-militärischen Niederlage, die Voraussetzungen für die Etablierung eines bürgerlichen Staates geschaffen und dies ermög-

lichte neue, günstige Voraussetzungen für die Stadtentwicklung: die ständischen Schranken von Wirtschaft und Gesellschaft wurden abgeschafft, es entstanden freie Wettbewerbsverhältnisse auch in der Siedlungsentwicklung, die Befreiung der Leibeigenen machte die Migration freier, die technologische Modernisierung schuf neue Faktoren bei der Siedlungsentwicklung (Großindustrie, moderner Verkehr, Eisenbahnknotenpunkte usw.), die Agrarkonjunktur entfaltete sich, eine neue Etappe der industriellen Revolution wurde eröffnet, und auch die internationalen Bedingungen für die Stadtentwicklung waren günstig (zum Beispiel Kapitalüberschüsse in Europa, die Möglichkeit des Kapitalimports usw.).

Bereits zwischen 1849 und 1867 erfolgte eine qualitative (strukturelle) Veränderung auf drei Gebieten der Wirtschaft:

- Der (beginnende) Ausbau des zentralen Eisenbahnnetzes stärkte die Rolle Pest-Budas als Verkehrszentrum (1867 waren in Ungarn 2279 km Bahnlinie in Betrieb).
- Die im Verhältnis damals punkto Volumen noch bescheidenen Bankaktivitäten in Pest-Buda machten die Stadt zu einem Finanzzentrum.
- Es entstanden die modernen Institutionen des Handels (Handelskammer, der Vorläufer der Warenbörse, 1863 öffnete die Börse ihre Tore), Pest wurde zum dominanten Zentrum des Binnenwarenverkehrs.

Zwischen 1849 und 1867 legte Pest-Buda auch inmitten der ungünstigen verfassungsrechtlichen und politischen Verhältnisse den Grundstein für die Entwicklung zur Großstadt (Weltstadt?). Die auf den Ausgleich folgenden Jahrzehnte bedeuteten allerdings eine einzigartige Gnadenzeit in der Geschichte Budapests. Durch das Zusammenspiel verschiedener Faktoren blühten die natürlichen Gegebenheiten der Stadt auf – Landesmitte, ausgezeichnete Verkehrslage, Konjunktur, die durch den technischen Fortschritt ermöglichten Bedingungen usw. – sie gesellten sich zu den politischen und gesellschaftlichen Absichten und unterstützten die Entwicklung der Stadt zur „Größe und Ruhm“, und auch am Himmel Europas standen die Sterne gut (wirtschaftliche Konjunktur, Geldüberfluss).

Nach dem Ausgleich gesellte sich zu den wirtschaftlichen (in erster Linie Handel und Warenverkehr), kulturellen, bildungsbezogenen, gesellschaftlichen und (eingeschränkt) administrativen Rollen Budapests auch die Funktion des Zentrums der Staatstätigkeit und der Politik, nachdem das Land seine Souveränität zurückgewonnen hatte. Budapest wurde zum eindeutigen, konkurrenzlosen Zentrum des Landes, zum Sitz der nationalen Institutionen, während die Bedeutung der Stadt innerhalb Ungarns und des Siedlungsnetzes nach der Etablierung des Bürgertums und dem kapitalistischen Wandel der Wirtschaft weiter wuchs, und Budapest Wirtschaft durchlief einen erneuten strukturellen Wandel: neben die Handelskompetenzen, die auf das ganze Land Wirkung entfalteten, gesellte sich die Funktion als Industrie- und Finanzmarktzentrum, und all dies geschah bereits im Rahmen der einheitlichen Verwaltung der drei Städte.^{vi} Infolgedessen wuchs die Hauptstadt im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts explosionsartig: ihre Bevölkerung stieg zwischen 1869 und 1910 von 269 000 auf 880 000 Einwohner und es begann die Entstehung der Vorstädte.

Die Entwicklung von Budapest zur Zeit des Dualismus kann hier nicht ausführlich besprochen werden. In erster Linie kann die bedingungslose staatliche Unterstützung betont werden. Die wiedergewonnene staatliche Souveränität ermöglichte die Entwicklung einer unabhängigen ungarischen Gesellschafts- und Wirtschaftspolitik. Der unabhängige ungarische Staat, obwohl er im Laufe des 19. Jahrhunderts stets eine liberale Wirtschaftspolitik verfolgte, nahm nach 1867 eine aktive und vielseitige Rolle beim Aufbau der kapitalistischen Wirtschaft ein. Zu Beginn unterstützte er die großen Investitionen erfordernden und langsam rentierenden Infrastrukturförderungen mit Zinsgarantien, Krediten oder sogar direkter Beteiligung. Unter diesen Tätigkeiten war die Unterstützung des Ausbaus der Hauptstadt zu einer modernen Stadt besonders wichtig. Dies passte auch in die langfristigen politischen, geopolitischen Vorstellungen der ungarischen Staatsführung: mit der Förderung Budapests zum „Partnerzentrum“ der Monarchie wollte sie die Bedeutung Ungarns innerhalb der Monarchie erhöhen, und ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen den beiden „Hälften“ schaffen, andererseits wollte man Budapest zum Brückenkopf der wirtschaftlichen und politischen Expansion Richtung Balkan machen.

Diese Unterstützungsabsichten äußerten sich bereits bei der Stadtvereinigung und auf dem Gebiet des Städtebaus. Die verwaltungsmäßige Vereinigung der drei Städte initiierte die Regierung und nicht die betroffenen Städte. Der Staat spielte eine wichtige Rolle bei der Schaffung der architektonischen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen der modernen Großstadt. Er schuf die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Städtebau; der XXX. Gesetzesartikel aus dem Jahre 1870 formulierte die wichtigsten städtebaulichen Aufgaben, deren Ausführung ermöglichte die Regierung durch die Übernahme der Zinsgarantie. Im Rat der Hauptstädtischen Öffentlichen Arbeiten (Fővárosi Közmunkák Tanácsa)^{vii}, dem oft heute noch „nachgetrauert“ wird, nahmen die Vertreter der Regierung eine aktive Rolle ein. Auch bei der Entwicklung der Verkehrspolitik wurden die Interessen der Hauptstadt weitgehend berücksichtigt; weiterhin wurde der Ausbau eines stark zentralisierten Netzes vorangetrieben, im Interesse der Verwirklichung des staatlichen Willens wurden die Ungarischen Staatsbahnen MÁV gegründet, die Tarifpolitik der MÁV war ebenfalls durch die Begünstigung Budapests charakterisiert. Und auch wenn es nicht der bewussten Siedlungspolitik zuzuschreiben ist, ist Fakt, dass die Staatsführung der Förderung der Provinzstädte – in erster Linie die potenziellen regionalen

Zentren – weit weniger Aufmerksamkeit schenkte.

Als Resultat all dieser Prozesse und „Eingriffe“ lebten in Budapest 1910 bereits 880 000 Menschen, 4,8% der Gesamtbevölkerung Ungarns, zugleich begann das schnelle Wachstum der Vor- und Gartenstädte (in den später Groß-Budapest einverleibten Siedlungen lebten 1910 bereits 216 000 Personen).

Zur Zeit des Dualismus trafen sich glücklicherweise die Hauptstadt fördernden Absichten des neu souveränen Staates und der ungarischen Gesellschaft zusammen. Durch die Entfaltung der potenziellen Energien der Stadt wurde Budapest die wichtigste, die das politische, intellektuelle und wirtschaftliche Leben Ungarns beherrschende Stadt. Ihr Anteil an den einzelnen städtischen Tätigkeiten übertraf den Anteil seiner Bevölkerung um ein Vielfaches (Tabelle 2). Ihr „Übergewicht“ (?) war daher nicht (nur) eine Folge von „Trianon“, der „Planwirtschaft“ und der Umverteilungspraxis der sozialistischen Zeit, sondern konnte bereits vor dem ersten Weltkrieg, auf im Vergleich zu heute größerem Staatsgebiet und bei größerer Bevölkerungszahl nachgewiesen werden. Es ist zu betonen, dass die Hauptstadt aufgrund ihrer Position im Siedlungsnetz die Rolle eines effizienten Integrationszentrums einnahm.

Tabelle 2: Budapests Bedeutung in Ungarn, 1910*

Indikatoren	Absoluter Wert		Budapest
	Ungarn	Budapest	Anteil in %
1. Bevölkerungszahl	18 064 533	880 371	4,8
2. Konto- und Checkkonto-Einlagen, 1000 K.	636 749	559 964	87,9
3. Die Anzahl Studierenden an Hochschulen	14 021	8 675	61,9
4. Hypotheken auf Immobilien, 1000 K.	1 196 376	733 373	61,3
5. Vermögen von Finanzinstituten, 1000 K.	13 197 280	7 881 076	59,7
6. Anzahl Telefongespräche, 1000 Anrufe	171 951	71 396	41,5
7. Anzahl Arbeitnehmer bei Industriefirmen mit über 20 Angestellten	392 939	128 358	32,7
8. Aufgegebene Telegramme, 1000 Stück	9 209	2 427	26,4
9. Vom Handel lebende Verdienende	278 104	64 881	23,3

*Ohne Kroatien-Slawonien (Quelle: Magyarország Statisztikai Évkönyve 1910 (Statistisches Jahrbuch Ungarns), Budapest 1911.

Es muss bemerkt werden, dass man zu Beginn des 20. Jahrhunderts in den Medien immer häufiger wütende, gegen Budapest gerichtete Ausbrüche antraf. Ady^{viii} (1907) schrieb bereits zu am Anfang des Jahrhunderts: „In diesem Land wurden die Städte niemals verwöhnt. Doch auch eine solche Missgunst gab es noch nie gegen die Städte.“

Im Spätherbst 1918 veränderten sich praktisch von einem Tag auf den anderen die Voraussetzungen für die Entwicklung Budapests, der Spielraum, die innerhalb des Landes – im verbliebenen Land! – eingenommene Position. Unter den Gründen der Veränderung muss an erster Stelle offensichtlich der Vertrag von Trianon genannt werden – respektive seine Vorgeschichte, die Besetzung des Großteils des Landes durch die Nachbarstaaten. Budapest verlor den größeren Teil seines Hinterlandes; die neuen Staatsgrenzen zerstückelten die im Karpatenbecken entstandene geographische Arbeitsteilung, die räumliche Struktur, das Verkehrsnetz, die wirtschaftlichen Beziehungen. Budapest (und seine Bevölkerung) zerbrachen auch seelisch, es verschwand der begeisterte Optimismus, der neben den materiellen Faktoren zum Aufblühen der Hauptstadt beigetragen hatte. Beim Aufbau Budapests bestimmten immer mehr tägliche Aufgaben die Richtung und nicht die langfristige Denkweise. Infolge des verlorenen Krieges erfolgte ein konservativer Wandel in der Staatsführung und im Allgemeindenken, die gegen die (Haupt)stadt gerichtete Stimmung wuchs. Die Rolle, die Bedeutung Budapests innerhalb Ungarns veränderte sich drastisch infolge der Reduktion des Staatsgebietes; sie veränderte sich auch in statistischer Hinsicht, denn zum Beispiel ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung verdreifachte sich, bis 1941 vervierfachte sie sich sogar (1910: 4,8%, 1930: 16,6%, 1941: 18,4%). Die Hauptstadt wurde in der öffentlichen Meinung zu jener Zeit eindeutig zum Sündenbock abgestempelt.

Budapests Situation in der Zeit des Staatssozialismus

Die reale Abwägung der „Gewinne“ der staatssozialistischen Zeit – es gab welche! – und der Verluste ihrer Opfer ist in Ungarn noch nicht geschehen. Streitbar ist auch die verbreitete Meinung, dass Budapests Entwicklungsweg, die Entwicklung seiner Position im Siedlungs-

netz, der wirtschaftlichen Rolle ausschliesslich entsprechend den speziell Siedlungspolitischen Vorstellungen und Massnahmen der Macht entsprachen, dass der „Waskopfcharakter“ der Hauptstadt ausschliesslich „Frucht“ dieser Ära war.

Im Weiteren wird versucht zu unterscheiden, inwiefern „die in der Welt ablaufenden Prozesse“ (zum Beispiel die berufliche Umwälzungen) die Situation Budapests bestimmten und inwiefern diese aufgrund des Staatssystems entstand und inwiefern sie auf die Vorstellungen und die Praxis der Siedlungspolitik, zurückzuführen sind.

Budapests machtrelevanten, administrativen und Steuerungskompetenzen entstanden notwendigerweise aus dem Wesen des politischen Systems, auf spontane Weise, teilweise widerspiegelten sie die bewussten Bestrebungen, die politischen Absichten der Staatsmacht, letztlich waren sie an die „sozialistisch“ genannte Macht gebunden. Diese Bestrebungen waren zu Beginn, in den 50er- und 60er-Jahren in erster Linie ideologisch und politisch motiviert und zielten nicht auf die bewusste Umgestaltung des Siedlungsnetzes.

Auch die Entstehung von Groß-Budapest stimulierte 1950 in erster Linie ideologisch-politische Überlegungen (Schaffung eines Übergewichts der Arbeiterklasse in der Hauptstadt). Auf jeden Fall steigerte dieser Akt, zumindest statistisch, die Bedeutung Budapests innerhalb Ungarns beachtlich (1949 lebten in Klein-Budapest 10,6% der Landesbevölkerung, innerhalb der neuen Verwaltungsgrenzen lebten 16,5%).

Aus dem politischen System ergab sich, das Budapest in den Jahrzehnten des Sozialismus zu einem beispiellosen Machtzentrum wurde, welches über unvergleichliches Gewicht und Kompetenzen verfügte. Zur Entstehung der Übermacht trug der relativ hohe Anteil der Neuverteilung der Produktion bei; mit leichter Übertreibung kann festgehalten werden, dass über jeden Meter gebauter Gesteige, jede Kindergarteneröffnung, jede Besetzung öffentlicher Stellen Institutionen in Budapest entschieden. Diese Behauptung ist in erster Linie für die 50er- und 60er-Jahre zutreffend. Mitte der 60er-Jahre wurden die Komitatssitze zu sekundären Entscheidungszentren. Von da an wurde ein Teil der „Güter“ in den Budapester Zentren, Partei- und Staatsinstitutionen den Komitaten entsprechend „zuteilt“, und die Weiterverteilung war

bereits die Aufgabe der Institutionen der Komitatssitze. Die Wirtschaftsreform von 1968 steigerte die Unabhängigkeit der (Groß)unternehmen; die Unternehmungsstrategie, ihren Betrieb bestimmten nicht mehr die zentralen Organe, sondern die Unternehmen. Die Mehrheit der Großunternehmen hatte ihr Hauptquartier in Budapest. Die streng hierarchisierte Partei- und Staatsorganisation konnte aber weiterhin jedes beliebige Segment des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens kontrollieren.

Für die „Übersteigerung“ der Rolle Budapests gibt es zahlreiche Beispiele: bis in die Mitte der 1980er-Jahre konnte man nur in Budapest zu einem neuen Personewagen gelangen (das „zugeteilte“ Auto übernehmen); jegliche Währungsgeschäfte konnten nur in der Hauptstadt abgewickelt werden. In Ungarn gab es keine einzige Bank mit Sitz in der Provinz (auch heute kaum); nur in Budapest waren Verlagsunternehmen tätig, hier erschienen die nationalen Zeitungen, und so weiter.

Diese Behauptungen bestätigt auch die „Statistik“. 1970 waren 77,5% der Arbeitnehmer in Forschung und Entwicklung, 61,5% der für Geschäftsdienstleistungen angestellte, 52,7% der an Hochschulen studierenden, 52,6% der Lehrer, 33,7% der im Finanzdienstleistungssektor beschäftigten in Budapest tätig; hier befanden sich 33,1% der Spitalbetten und 29,9% der Hotelzimmer. Das Wesen des politischen Systems unterstützte weitgehend die Stärkung der Position, die „Macht“ Budapests im Siedlungsnetz und trug dazu bei, dass das Land „kopflastig“ wurde.

Nicht eindeutig ist die Wirkung der siedlungspolitischen Vorstellungen und Praxis des Staates. Es gilt festzuhalten, dass relativ überraschend in einem Land, das sich der Planwirtschaft verschrieb, eine offizielle siedlungspolitische Konzeption erst 1971 deklariert wurde, die Nationale Konzeption zur Entwicklung des Siedlungsnetzes (Országos Településhálózatfejlesztési Konceptió). Bis dahin wurde versucht, mit fallspezifischen Eingriffen die mit den Siedlungen verbundenen Vorstellungen zu verwirklichen, wie zum Beispiel die Massnahme zur Auflösung des Einzelgehöftsystems, die Schaffung von Einzelgehöftgemeinden, administrative Eingriffe (Groß-Budapest, Groß-Miskolc), Verlegung der Komitatssitze. Im Zusammenhang mit Budapest wurden nur relative

spät, gegen Ende der 60er-Jahre und in den 70er-Jahren solche „ad-hoc“-Aktionen durchgeführt, vorwiegend nicht zur Verwirklichung von deklarierten Zielen (gleichmäßigeres Siedlungsnetz, Verringerung der räumlichen Unterschiede), sondern auf Druck der „Realwelt“. So wurde versucht, nachdem die hauptstädtischen Arbeitskräfte- und Infrastrukturreerven erschöpft waren, mit Industrie auslagernden Aktionen und mit der Förderung der „Industrialisierung in der Provinz“, das Industrevolumen von Budapest zu verringern (auch dies als Antwort auf den Arbeitskräftemangel in der Hauptstadt und in der Hoffnung auf eine günstigere Produktion in der Provinz). Hinter den Versuchen zur extensiven Entwicklung Budapests und zur Bremsung des Bevölkerungswachstums standen ebenfalls aus Zwang geborene Bestrebungen (die administrative Einschränkung des Umziehens). Zwar wurden die „Gegenpole“ der Hauptstadt gekennzeichnet, doch für deren spezielle Förderung gab es nicht genügend finanzielle Mittel. Die Entwicklung der regionalen Zentren war im Verhältnis geringer, wie auch im Falle der meisten Komitatssitze. So verlagerte sich das extensive Wachstum der Hauptstadt auf die Agglomeration, welche gewaltig anschwellte und in der die Situation schwer zu handhaben war (nicht ausgebaute Infrastruktur, Verkehrsprobleme usw.).

Die Staatsmacht tätigte zaghafte Versuche für eine gleichmäßigere Entwicklung des Siedlungsnetzes, zur Verringerung der Bedeutung Budapests, die finanziellen Mittel dafür stellten sich aber als zu gering heraus und auch die einflussreichen Parteien mit konträren Interessen (zum Beispiel das Beharren der Führung von Großunternehmen auf den Hauptquartieren der Unternehmen in Budapest) bremsten solche Bestrebungen.

Es ist unbestritten, dass das Verhältnis, die Bedeutung, die „Macht“ zwischen der Hauptstadt und dem „Land“ in den Jahrzehnten des Sozialismus nicht proportionaler wurde; man kann im Prinzip nur vom Fortbestehen eines bereits entstandenen Zustandes sprechen, und von einer Verschiebung der Machtverhältnisse (Diktate) zugunsten Budapests. Und dies war in erster Linie im Charakter der Staatsmacht und nicht in den Bestrebungen der beabsichtigten Siedlungspolitik begründet. Auf diesem Gebiet führte gerade die Kraftlosigkeit, Unsicherheit der „Macht“ zu weiteren ungünstigen Prozessen. In der sozi-

alistischen Ära entfalteteten sich die in der ganzen Welt ablaufenden Prozesse auch in Ungarn und in Budapest (Desindustrialisierung, berufliche Umschichtungen, Suburbanisierung, sich ändernde demographische Trends usw.).

Und heute? Wasserkopf oder Flaggschiff? Die Antwort auf diese Frage hängt auch davon ab, in welche „Richtung“ Ungarn in der Zukunft steuert. Wenn es seine internationalen Integrationsbeziehungen schwächen will, wenn es in sich kehrt, wenn es sich mit einem feindlichen (oder als feindlich erachteten) Umfeld umgibt, dann erscheint Budapest tatsächlich als Wasserkopf. Nur schon deshalb, weil die bekannten, gegen die Hauptstadt gerichteten Anschuldigungen sich als (populäre) politische Losungen gut anhören.

Wenn wir aber in einem sich integrierenden, zusammenarbeitenden – und aus unter einander im Wettbewerb stehenden Ländern bestehenden – Europa denken, dann braucht es ein „Flaggschiff“, dessen Erfolge zugleich die Erfolge des Landes sein werden.

Bibliographie

- ADY, E. (1907): *A város ellen*. Budapesti Napló.
- BARTA, Gy., KERESZTÉLY, K. & SIPOS, A. (Hrsg.) (2010): *A „világ város” Budapest két századfordulón*. Budapest: Napvilág Kiadó.
- BELUSZKY, P. (1999): A budapesti agglomeráció kialakulása. In BARTA, Gy. & BELUSZKY, P. (Hrsg.): Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban. Budapest: Regionális Kutatási Alapítvány, 27-68.
- BELUSZKY, P. (1999): *Magyarország településföldrajza*. Budapes-Pécs: Dialóg Campus Kiadó.
- BELUSZKY, P. (Hrsg.) (2005, 2008): *Magyarország történeti földrajza*, I–II. Budapes-Pécs: Dialóg Campus Kiadó.
- BELUSZKY, P. (Hrsg.) (2007): *Közép-Magyarország*. Budapes-Pécs: Dialóg Campus Kiadó.
- BULLA, B. & MENDÖL, T. (1947): *A Kárpát-medence földrajza*. Budapest: Egyetemi Nyomda.
- GYÖRFFY, Gy. (1997): *Pest-Buda kialakulása*. Budapest: Akadémia Kiadó.
- HANÁK, P. (1999): *A Kert és a Műhely*. Budapest: Balassi Kiadó.
- SZOMBATFALVY, G. (1938): *Város – magyar város*. In MÁRTONFFY, K. (Hrsg.): *A mai magyar város*. Budapest: Magyar Királyi Állami Nyomda, 155-162.
- TÁNCICS, M. (1976): *Fővárosunk*. Budapest: Fővárosi Levéltár.

Autor

Prof. em. Dr. Pál Beluszky, geboren 1936, ist Gründungsmitglied (1984) und Wissenschaftlicher Berater des Zentrums für Regionalforschung der Ungarischen Akademie der Wissenschaften (UAW) in Budapest. Von 1962 bis 1984 war er Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Geographischen Forschungsinstitut der UAW und am Institut für Staatsverwaltung, Seine Forschungsschwerpunkte liegen in der Siedlungsgeographie (Typisierung des ungarischen Dorfbestandes, Untersuchungen zur Stadthierarchie und städtischen Einzugsgebieten), der historischen Geographie und der Untersuchung human-geographischer „Landschaften“ in Ungarn. 1990 wurde er für seine wissenschaftliche Tätigkeit mit dem Széchenyi-Preis ausgezeichnet, einer der höchsten staatlichen Auszeichnungen in Ungarn. Prof. Dr. Doris Wastl-Walter kennt er seit einem Forschungsprojekt, das in den späten 1980er-Jahren begann (1988-1993), als sie gemeinsam mit weiteren Kollegen die politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Prozesse im österreichisch-ungarischen Grenzraum, kurz vor dem Fall des Eisernen Vorhangs, untersuchten. Von Pál Beluszky sind 18 Bücher, 250 Artikel und Buchkapitel und weitere 110 Schriften erschienen.

Endnoten

ⁱ Übersetzung aus dem Ungarischen: Béla Filep

ⁱⁱ Ungarn war bis 1848 ein ständisches (feudales), über eine eingeschränkte Souveränität verfügendes Land des Habsburgerreiches. 1848 wurde in einem revolutionären Umfeld, aber auf friedlichem Weg die feudale Gesellschaft aufgelöst, bürgerliche Verhältnisse wurden geschaffen, und die Souveränität des

Landes erhöht. Diese Massnahmen führten allerdings bald zu bewaffneten Zusammenstößen zwischen dem Herrscher (den Truppen des Habsburgerreichs) und dem nach Unabhängigkeit strebenden Ungarn, ein Krieg (im Ungarischen Freiheitskampf), der mit dem Sieg der Kaiserlichen (Reichstruppen) endete. Zwischen 1849 und 1867 regierte der „Wiener Hof“ das Land auf absolutistische Weise. Der „Ausgleich“ von 1867 begründete die Österreichisch-Ungarische Monarchie, welche die Souveränität Ungarns (gewissermaßen eingeschränkt) garantierte. Die Zeit des Dualismus zwischen 1867 und 1918 resultierte im bürgerlichen Wandel des Landes und führte zu wirtschaftlicher Prosperität.

ⁱⁱⁱ Mihály Táncsics (1799-1884) war Politiker und Publizist. Aufgrund seiner sozialistischen Schriften und seiner oppositionellen Haltung saß er mehrmals im Gefängnis. 1867 veröffentlichte er ein Buch (Broschüre) zu den Fragen der Stadtplanung in Pest-Buda.

^{iv} Den ersten Weltkrieg beendete Ungarn als Teil der Österreichisch-Ungarischen Monarchie auf Seite der Verlierer. Ungarn unterschrieb 1920 den Friedensvertrag (Vertrag von Trianon), der den Krieg beendete, mit den „alliierten und assoziierten Mächten“ im Großen Trianonpalast nahe Paris. Im Sinne des Friedensvertrages verlor Ungarn 67,2% seines Staatsgebietes (inklusive Kroatien, das innerhalb der Länder der Ungarischen Krone über eine gewisse verfassungsrechtliche Unabhängigkeit verfügte, gar 71,5%) und 58,3% seiner Bevölkerung (inklusive Kroatien 63,6%). Gut 3,5 Millionen Ungarn fanden sich außerhalb der Grenzen des verkleinerten Landes wieder.

^v Elek Fényes (1807-1876), Statistiker und Geograph: er hat in Ungarn als erster eine detaillierte statistisch-geographische Schrift erstellt (1836–1840).

^{vi} Budapest entstand 1873 durch die Vereinigung der früheren drei Siedlungen Buda, Óbuda und Pest. 1950 wurden Budapest 23 weitere Siedlungen eingegliedert.

^{vii} Eine zur Zeit des Dualismus aus Vertretern der Hauptstadt, der Regierung und unterschiedlichen Fachorganisationen bestehende Organisation, welche in wichtigeren städtebaulichen Fragen der Hauptstadt entschied.

^{viii} Bereits 1904 schrieb ein Leitartikel einer ungarischen Zeitung Folgendes: „Alle sehen, dass Budapest keine ungarische Stadt ist. Die Seele Budapests ist ein Zwitter. Unser nationales Wesen sieht so aus, als ob es mit Kloakenbrühe übergossen wäre. Dieses Budapest, wo sie dies zulassen, ist nicht die Hauptstadt der ungarischen Nation, sondern ein internationales Sodom“. Zeitung „Magyarország“, 11. September 1904.