

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut mezinárodních studií

Bakalářská práce

2015

Tadeáš Bajusz

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE

FAKULTA SOCIÁLNÍCH VĚD

Institut mezinárodních studií

Tadeáš Bajusz

**Vývoj Vídně a Budapešti ve 2. polovině
19. století a jejich přibližování se k ideálu
moderní metropole**

Bakalářská práce

Praha 2015

Autor práce: **Tadeáš Bajusz**

Vedoucí práce: **PhDr. Jiří Rak**

Rok obhajoby: **2015**

Bibliografický záznam

BAJUSZ, Tadeáš. *Vývoj Vídně a Budapešti ve 2. polovině 19. století a jejich přibližování se k ideálu moderní metropole*. Praha, 2015. 62 s. Bakalářská práce (Bc.) Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd, Institut mezinárodních studií. Vedoucí bakalářské práce PhDr. Jiří Rak.

Abstrakt

Práce se zabývá vývojem měst ve 2. polovině 19. století a zaměřuje se specificky na případ Vídně a Budapešti a jejich cestu k ideálu moderní metropole. Koncept industriálního moderního velkoměsta, představený v první teoretické části, má sloužit jako vhodný podklad pro sledování všech nejdůležitějších proměn, neboť města v daném období zcela proměnila svou podobu a strukturu. Cílem práce je postihnout nejvýraznější aspekty spojené s přeměnou měst z rezidenčních sídel se zastaralou strukturou v moderní kvetoucí velkoměsta počátku 20. století a z různých perspektiv zkoumat kroky k tomu vedoucí. Úvodní teoretická část popisuje rostoucí význam měst v rámci států, poukazuje na důležitost komplexního zkoumání fenoménu měst a představuje autorem vytvořenou definici moderního industriálního velkoměsta. Následná praktická část je již vztažena k Vídni a Budapešti a ve třech kapitolách sleduje nejvýznamnější změny, které města v daném období dostala v oblasti průmyslu, sociální skladby, infrastruktury a kultury, přičemž sleduje především jevy přímo propojené s ideálem moderní industriální metropole a snaží se také práci ukotvit v rámci politických a hospodářských dějin. Vzhledem k rozsahu útvaru práce sleduje veškeré jevy paralelně a odděleně je tak vývoj Vídně i Budapešti a jejich dosažení, nebo nedosažení úrovně moderní metropole shrnut až v závěru.

Abstract

This bachelor thesis examines the development of Vienna and Budapest between 1850 and 1914. The author created a definition of the modern industrial metropolis and the structure of the thesis follows the development of the both cities toward this ideal. First theoretical chapter shows the complex problems of researching the phenomenon of cities and introduces the definition of modern industrial metropolis. This concept serves as the complex approach, how to follow the most important changes in the structure of the cities. Next chapters target the specific aspects of changes in a social structure, an infrastructure, an economy and cultural functions of Vienna and Budapest. The conclusion examines the success of Budapest and Vienna in reaching the characteristic chapters of the modern industrial metropolis.

Klíčová slova

vývoj měst, ideál moderní metropole, Vídeň, Budapešť, 1850-1914

Keywords

development of cities, modern metropolis, Vienna, Budapest, 1850-1914

Rozsah práce: 93 175 znaků.

Prohlášení

1. Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracoval samostatně a použil jen uvedené prameny a literaturu.
2. Prohlašuji, že práce nebyla využita k získání jiného titulu.
3. Souhlasím s tím, aby práce byla zpřístupněna pro studijní a výzkumné účely.

V Praze dne 12. 5. 2015

Tadeáš Bajusz

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval panu doktorovi Rakovi za podněty i přínosné připomínky při psaní práce, panu doktorovi Ballovi za konzultace s ohledem na Budapešť a panu doktorovi Matějkovi za celkovou podporu při psaní. Děkuji také rodině, přátelům a přítelkyni za podporu i jazykovou korekturu.

Institut mezinárodních studií
Projekt bakalářské práce

Obsah

ÚVOD	1
1. MĚSTO JAKO POJEM, RŮST VÝZNAMU MĚST A DEFINICE MODERNÍ INDUSTRIÁLNÍ METROPOLE	5
1.1 Zkoumání měst.....	6
1.2 Vznik industriálního velkoměsta.....	7
1.3 Kulturní a vzdělanostní centrum a městský život	9
1.4 Vymezení definice moderní industriální metropole.....	11
2. POLITICKÉ IMPULZY PRO ROZVOJ MĚST A HOSPODÁŘSKÁ PROMĚNA	12
2.1. Mezníky vývoje.....	13
2.1.1. Mezníky ve vývoji Vídně	13
2.1.1.1. Výstavba Ringstraße a rozvoj po jejím dokončení	13
2.1.1.2. Světová výstava v roce 1873 a krach vídeňské burzy.....	14
2.1.1.3. Starosta Karel Lueger a komunalizace	15
2.1.2. Mezníky ve vývoji Budapešti.....	16
2.1.2.1. Sjednocení tří městských částí a jejich společný vývoj.....	16
2.1.2.2. Rakousko-Uherské vyrovnání a nové funkce města	17
2.1.2.3. Milénijní výstava v roce 1896 a růst po jejím skončení	17
2.2. Hospodářská proměna a vznik industriálních měst.....	18
2.2.1. Proměna hospodářství.....	19
2.2.2. Vliv industrializace na podobu měst a vznik industriální Vídně a Budapešti	20
2.2.3. Zahraniční kapitál.....	20
3. SOCIÁLNÍ SKLADBA, POPULAČNÍ NÁRŮST JAKO STIMUL V ROZVOJI METROPOLE A OTÁZKA INFRASTRUKTURY	22
3.1. Demografický růst jako impulz.....	22
3.1.1. Příčiny a dopady populační exploze stojící za přeměnou měst.....	23
3.1.2. Důvody urbanizace, idea centrálně řízených velkoměst a demografická tranzice	24
3.1.3. Bytová otázka, dělnické čtvrtě a prostorová segregace	26
3.2. Vznik infrastruktury měst	28
3.2.1. Racionalizace výstavby, plány a plánovací komise	29
3.2.1.1. Budapešťský plán	30
3.2.1.2. Vídeňský plán	31
3.2.2. Rozvodové sítě	31
3.2.3. Hromadná doprava a role nádraží	32
3.2.4. Regulace Dunaje a výstavba mostů	34
4. REPREZENTATIVNÍ, KULTURNÍ A VZDĚLANOSTNÍ CENTRA.....	35
4.1. Proměna reprezentativní funkce Vídně a Budapešti.....	36
4.1.1. Přeměna reprezentativní funkce Vídně na příkladu Ringstraße.....	37
4.1.2. Přeměna reprezentativní funkce Budapešti na příkladu Milénijní výstavy a vznik maďarského města	38
ZÁVĚR.....	40
SUMMARY	44
POUŽITÁ LITERATURA:	45
SEZNAM PŘÍLOH.....	50
PŘÍLOHY	51

Úvod

Města v průběhu 19. století procházela bouřlivým vývojem jako nikdy předtím. Především druhá polovina 19. století absolutně proměnila podobu městského osídlení evropského kontinentu a vznikla tak moderní industriální metropole. Touto proměnou postupem času prošla veškerá města Evropy a samozřejmě také Vídeň a Budapešť. Města čelila novému náporu přistěhovalců, stejně jako se musela vypořádat s novými funkcemi, které společně s větší centralizací moci přicházely. Tyto proměny nenávratně změnilu podobu měst a na strukturách vybudovaných během 19. století stojí tato města dodnes.

Vídeň jakožto nejvýznamnější město rakouské monarchie a také v podstatě střední Evropy byla dlouho středobodem pozornosti a centrem celé monarchie. Byla sice skutečným imperiálním městem reprezentace císařského rodu a celé země, ale ve svých konturách se jednalo spíše o rezidenční město barokního stříhu, které v průběhu 19. století ztrácelo schopnost dostát všem funkcím spojeným s rostoucím významem měst jako center moderních států. Na speciální pozici Vídně se nic nezměnilo až do poloviny 19. století, kdy kromě nárůstu (především hospodářského) významu Prahy se znovu-vynořila uherská metropole. Ta byla zatím rozdělena do tří historických částí, ve všech ohledech zaostalá a stěží se dalo hovořit o jakýchkoliv strukturách mocenského nebo hospodářského centra. Po porážce revoluce 1848, sjednocení tří městských částí a po Rakousko-uherském vyrovnání roku 1867 nastoupila Budapešť cestu modernizace a díky bezprecedentnímu růstu ji na přelomu století lze zařadit mezi vyspělá centra Evropy.

Práce představuje vhléd do tématu historie měst, které se snaží uchopit jako problematické téma slučující více disciplín do jedné postihující mnohorozměrný obraz měst jako typu městského osídlení a zároveň jako center politického, ekonomického a kulturního života. Práce tak má za úkol představit uceleně téma vývoje měst a jejich proměnu a na příkladu Vídně a Budapešti postihnout nejvýraznější proměny měst 19. století. Aby bylo tuto proměnu možné popsat, je v teoretické první kapitole vypracována definice moderní industriální metropole, jakožto prototyp ideálu, ke kterému se vývoj měst různými cestami s ohledem na lokální specifika vyvíjel. Taková ideální industriální metropole by byla schopna dostačujícím způsobem zvládat veškeré funkce spojené s modernizací zemí a zároveň by dostála i velké škále kulturních a reprezentativních nároků. Vídeň a Budapešť společně představují nejen dvě největší

města Rakouska-Uherska před 1. světovou válkou, ale hlavně jsou dobrým příkladem, jak byl tento vývoj realizován ve dvou odlišných typech měst. Vídeň představuje okolo roku 1850 již vyspělé město, které však není schopno svými kapacitami obsáhnout nové funkce a je nutno tudíž započít rozsáhlou rekonstrukci a přeměnu své podoby. Na druhou stranu Budapešť svým způsobem v polovině 19. století neexistovala a popis vývoje města tak představuje problematickou cestu a kroky, s kterými se muselo potýkat více později vzniknuvších měst Evropy.

Práce se postupně vypořádává a hledá odpověď na výzkumnou otázku: „Jak se proměnily Vídeň a Budapešť mezi lety 1850 až 1914 na cestě k ideálu moderní industriální metropole a je možné je na konci sledovaného období označit za taková města?“ Celá práce pracuje v rozmezí definice moderní industriální metropole představené v rámci první teoretické kapitoly. Zodpovězení položené otázky je možné pouze po podrobném zkoumání více aspektů vývoje a tomu odpovídá struktura práce představená v následujícím odstavci. Z důvodů značné podobnosti zkoumaných jevů probíhajících v obou městech (i když například se značným časovým odstupem) a z důvodu rozsahu zpracovávaného útvaru je zkoumán vývoj paralelně v rámci většiny tematických kapitol a oddělené zhodnocení úspěchu, nebo neúspěchu dosažení ideálu je provedeno až v závěru. Práce je rozdělena do teoretické a praktické části, přičemž je případovou studií dvou paralelně se vyvíjejících měst k ideálu moderní metropole a obsahuje prvky komparace umožňující sledovat zkoumané jevy na dvou specifických příkladech. Tento způsob umožňuje zachytit nejen nejdůležitější proměny ve Vídni a Budapešti, ale nastínit i celkové vývojové tendence všech měst tehdejší Evropy. Pojem ideálního typu práce používá s referencemi na teorii Maxe Webera, tj. jako „typ vytvořený na základě postižení charakteristického v podobných jevech, stylizace a myšlenkového stupňování určitých prvků skutečnosti, ale i zprůměrování nebo shrnutí společných rysů jevů.“¹ Ideál moderní industriální metropole tak není zhmotněn v žádném městě světa, nýbrž je to ideový konstrukt pomáhající sledovat vývoj měst v průběhu věků.

První teoretická kapitola představuje základní úvod do tématu výzkumu měst a argumentuje důležitost zevrubného zkoumání vývoje měst z pohledu více vědních oborů. Zároveň tato kapitola slouží jako teoretický základ celé práce, neboť

¹ Jiří Linhart, Alena Vodáková a Miloslav Petruš, heslo „typ ideální“, in *Velký sociologický slovník: II.* svazek P-Z. Vyd. 1. (Praha: Karolinum, 1996), s. 1341–1342.

v podkapitolách představuje proměnu městského osídlení, vznik moderních industriálních center jako nejnovější podoby měst a města jako specifický kulturní a reprezentativní prostor. V následující podkapitole je vymezena a argumentována definice moderní industriální metropole užívaná v průběhu celé práce. Druhá kapitola zasazuje celou problematiku vývoje měst do historických souvislostí vývoje monarchie. První podkapitola představuje mezníky ve vývoji obou měst a slouží jako časové ohraničení celé práce a zasazení vývoje měst do kontur politických dějin Rakouska-Uherska. Následná podkapitola sleduje změny v oblasti hospodářského profilu obou měst a jejich postupnou proměnu v industriální města, která se však zároveň stávají centrem rozsáhlých obchodních aktivit. Třetí kapitola představuje sociální transformaci jako jeden z hlavních důvodů pro proměnu podoby měst a to především s ohledem na rostoucí nároky, které podnítily vznik náležité infrastruktury měst. Poslední kapitola představuje otázku kulturní a reprezentativní funkce obou měst, která se především pojí s jejich statusem hlavních měst a zobrazuje přeměnu jejich kulturní a reprezentativní funkce v průběhu druhé poloviny 19. století. Závěr přináší shrnutí výše uvedeného vývoje, kritické zhodnocení statusu Vídně a Budapešti na konci sledovaného období a především odpověď na položenou otázku o dosažení, či nedosažení znaků ideální metropole.

Práce pracuje výhradně se sekundárními zdroji a měla by přinést nový komplexnější pohled na otázku vývoje Vídně a Budapešti směrem k ideálu moderní industriální metropole, jelikož tento vývoj je z rozdílných pohledů odděleně studován mnohými autory. K otázce výzkumu problematiky dějin měst nezaměřených na Prahu existuje pouze omezené množství českých zdrojů. Kromě dříve publikujících autorů (Petr Hruža nebo Pavla Vrbová-Horská) se tak dnes v České republice komplexně tématu metropolí v 19. století věnuje především Jiří Pešek v publikaci *Od aglomerace k velkoměstu* (1999).² V ní se sice zabývá specifickým jevem a to spojováním městských částí do větších správních celků a aglomerací, ale díky nezměrným znalostem autora každá kapitola obsahuje množství informací nejen k jednotlivým městům, ale obecně nastiňuje i vývoj měst 19. století. Kvůli neostatku českých zdrojů tak práce stojí především na anglických a německých zdrojích čerpaných ve Vídeňské univerzitní knihovně, která díky dlouholeté tradici výzkumu měst a pozici Vídně jako jednoho z nejlepších pracovišť zabývajících se touto tematikou obsahuje nezměrné

² Jiří Pešek, *Od aglomerace k velkoměstu: Praha a středoevropské metropole 1850-1920* (Praha: Scriptorium, 1999), 98.

množství zdrojů. Navzdory tomu není prakticky možné dohledat ucelenou definici moderního industriálního velkoměsta, a z toho důvodu byl autor nucen vytvořit definici vlastní a opřít se především o eseje Louise Wirtha (*Urbanität als Lebensform, 1938*)³ a Thomase Hengartnera (*Das Forschungsfeld Stadt in Ethnologie und Volkskunde, 1999*)⁴, publikace Alfreda Wendehorsta a Jürgen Schneidera (*Hauptstädte: Entstehung, Struktur und Funktion, 1979*)⁵, Felixe Drivera a Davida Gilberta (*Imperial cities: landscape, display and identity, 1999*)⁶ a Petera Stachela (*Urbane Kulturen in Zentraleuropa um 1900, 2004*).⁷ Pouze kombinací těchto prací a jejich pohledů bylo možné vytvořit ucelenou definici odpovídající zkoumanému tématu. Do práce by nebylo možné zakomponovat některé technické otázky bez argumentace autorů v kapitolách knihy *Budapest und Wien: technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert* (2003)⁸ editované největším maďarským odborníkem na téma měst 19. století Peterem Csendesem a otázky sociální bez práce Gábora Gyániho „*Identity and urban experience : fin de siècle Budapest*“ (2004).⁹ Pro vývoj Budapešti i Vídně existuje nepřehledné množství zdrojů, ze kterých se jako nejužitečnější pro potřeby práce jeví kniha Johna Lukase *Budapest 1900* (1988)¹⁰ a práce rakouské žurnalistky Ilse Barea-Kulcsar *Vienna. Legend and Reality* (1993).¹¹ Uvedené zdroje patří ke „klasickému kánonu“ zkoumání Budapešti i Vídně a jediným problémem s ohledem teoretických prací k tématu výzkumu měst je starší datum jejich zpracování, které však s ohledem na jejich kvalitu a odbornost autor nepovažuje za problém. Práce se tak pokouší tento deficit aktuálních zdrojů zacetit prostřednictvím článků posledních vydání odborných časopisů *Die Alte Stadt* a *The Urban History*, které přináší nejnovější poznatky a názory prezentované k tématu měst. Největším problémem s dostupností

³ Louis Wirth, „Urbanität als Lebensform“ in: *Stadt und Sozialstruktur*, ed. Ulfert Herlyn (München: Nymphenburger, 1974), 42-66.

⁴ Thomas Hengartner, „Das Forschungsfeld in Ethnologie und Volkskunde“ in *Kulturwissenschaftliche Stadtforschung*, ed. Thomas Hengartner, Waltraud Kokot, Kathrin Wildner (Berlin/Hamburg: Reimer, 2000), 3-18.

⁵ Alfred Wendehorst a Jürgen Schneider, *Hauptstädte: Entstehung, Struktur und Funktion* (Neustadt an der Aisch: Degener, 1979).

⁶ Felix Driver a David Gilbert, *Imperial cities: landscape, display and identity* (Manchester: Manchester University Press, 1999).

⁷ Peter Stachel, „Grundprobleme urbaner Kulturen in Zentraleuropa um 1900“, in *Urbane Kulturen in Zentraleuropa um 1900*, ed. Peter Stachel (Wien: Passagen-Verlag, 2004), 15-37.

⁸ Různé články, in *Budapest und Wien: Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert* (Budapest, Wien: Deuticke, 2003).

⁹ Gábor Gyáni, „*Parlor and kitchen : housing and domestic culture in Budapest, 1870 – 1940*“ (Budapest: Central European University Press, 2002).

¹⁰ John Lukacs, *Budapest 1900: A Historical Portrait of a City and its Culture* (New York: Grove Press, 1988).

¹¹ Ilse Barea, *Vienna: legend and reality* (London: Secker and Warburg, 1966).

zdrojů tak paradoxně představuje absence výstižných map nebo městských plánů, ale i tak opět především díky Vídeňské knihovně je bylo možné připojit do příloh a mají dokumentovat změny podoby obou měst a nejlépe je na nich vidět především větší hustota zastavěné plochy i rozšiřující se plocha měst samotných.

1. Město jako pojem, růst významu měst a definice moderní industriální metropole

Každá práce, jež zabývá problematikou měst, se nejprve musí vypořádat s otázkou vymezení termínu město. V průběhu posledních dvou století tak vzniklo nepřehledné množství definic a každý autor dle své potřeby zahrnuje do definičních prvků různé aspekty. Kvůli komplexnosti a komplikovanosti tématu (stejně jako ve většině sociálních věd) je prakticky nemožné vytvořit definici, která by zahrnovala všechny prvky definující město a stala se tak nějakým způsobem definicí, na níž by se odkazovali všichni ostatní odborníci. Na téma měst se dá nahlížet z mnoha pohledů, ať již je to sociální skladba obyvatelstva a její vývoj, architektonické otázky, urbánní pohled a mnohé další. Každý autor se tak snaží přizpůsobit pojem město pro potřeby své práce. Aby práce mohla adekvátně zkoumat téma vývoje měst k ideji velkoměsta, je nutné představit nejen názory více autorů, ale také se krátce dotknout otázky rostoucího významu měst jako neodmyslitelných center moderních států.

Jak Alfred Wendehorst a Jürgen Schneider ve své práci podotýkají, s nástupem moderní doby se objevily nové momenty ovlivňující celou společnost, které byly úzce provázané s městy: příchod moderních a raně absolutistických států do „*Dasein-u* měst“¹² společně s progresivní urbanizací země.¹³ Právě vznik raně absolutistických a moderních států stojí za rostoucím významem měst, neboť podle tehdejších teoretiků bylo nejefektivnější spravovat stát z jednoho centra, kterými se stávala právě velká hlavní města. Urbanizace země pak přinesla růst populace měst a z toho pramenily větší nároky na funkci měst. I když tento vztah mezi modernitou a městy, kdy jsou průmyslová města a megalopole užívány právě jako symbol modernity, lze považovat

¹² Práce užívá ve většině případů české překlady, ale u některých pojmů, které referují k určitým všeobecně užívaným názvům nebo termínům, ponechává termíny vyznačené kurzivou v původním znění; výraz „*Da-sein*“ by se dal volně přeložit jako bytí měst, ale to přesně nevystihuje podstatu tohoto pojmu a svým způsobem tak zjednodušuje obsah přeložené věty.

¹³ Alfred Wendehorst a Jürgen Schneider, *Hauptstädte: Entstehung, Struktur und Funktion* (Neustadt an der Aisch: Degener, 1979), VIII.

za vztah uměle vytvořený a více „intuitivní a estetický“¹⁴ než logický, nejde popřít, že města procházela značnou změnou v 19. století. Je jasné, že transformace a všechny změny (politické, hospodářské, sociální i kulturní) probíhající v 19. století ovlivnily podobu měst a stály za jejich rostoucím významem a proměnou. Důležitost zkoumání měst proto neleží pouze v kulturní rovině, nýbrž je nutné chápat města jako katalyzátor politických a společenských změn celých států a národů. Jako příklad se dá uvést formující se dělnické hnutí vycházející původně z neutěšených podmínek industriálních měst, které se stává od 80. a 90. let formujícím prvkem politické scény Evropy. V tomto ohledu se tak město nejvíce jeví pouze jako katalyzátor, ale město a jeho obyvatelstvo se dá pokládat i za „urychlovač“ změn, kdy události ve městě mohou být v řádu hodin rozneseny prostřednictvím komunikačních kanálů po celých říších a zároveň společenské a módní trendy jsou v krátké době v různých podobách transformovány v rámci celých národů.¹⁵

Následující kapitola tak má sloužit jako teoretický úvod do problematiky studia měst a jejich přeměny v 19. století a především má s odkazy na práci odborníků rozličných oborů definovat pro potřeby této práce ideu moderního industriálního velkoměsta. V případě Vídně a Budapešti navíc díky jejich funkci hlavních měst je nutné zakomponovat i některé nejdůležitější vzdělávací a reprezentativní funkce, která ostatní industriální velkoměsta nemusela naplňovat.

1.1 Zkoumání měst

Esej Thomase Hengartnera *Das Forschungsfeld in Ethnologie und Volkskunde*¹⁶ ve stručnosti představuje vývoj a přístup etnologie a kulturních věd k výzkumu města a prezentuje tři rozdílné pohledy na město. První pohled popisuje město jako prvek složený z materiálních částí, které definují jeho podobu a zároveň symbolizují vývoj a přeměnu společnosti díky technice, která je nedílnou součástí města jako celku. Druhý pohled ukotvuje město jakožto prostorový celek, který sice nejde přesně ohraničit, ale v jeho přibližném rozmezí se prostřednictvím budov, prostranství a veřejných budov utváří specifika městského života a společně definují životní podmínky jeho obyvatel.

¹⁴ Paul M. Hohenberg a Lynn H. Lees, *The making of urban Europe: 1000-1950* (Cambridge: Harvard Univ. Press, 1985), 177.

¹⁵ Příkladem může být Velká francouzská revoluce, kdy změny vyvolané radikální skupinou v centru centralizovaného státu poznamenaly celý stát, společnost a následně i Evropu., přednáška Jiřího Peška v rámci předmětu Sociální dějiny měst 19. a 20. století, Praha, 21. 10. 2014.

Třetí pohled zobrazuje město, jakožto místo sociálních interakcí, které dotváří podobu města a jeho obyvatel, kteří jsou nedílnou součástí města. Pouze při kombinaci těchto pohledů lze skutečně pojmut výzkum města komplexně a nastíněné perspektivy společně definují skutečně zkoumaný pojem město. Tato esej výstižně podtrhuje důležité pohledy na zkoumání měst a jejich význam. Právě Hengartnerem popsané pohledy mohou sloužit jako základní způsob, jak nahlížet na město a jak zkoumat jeho vývoj. Zároveň autor podtrhává tímto rozdělením komplikovanost tématu a na jím představený koncept navazuje mnoho odborníků, kteří ve svých dílech zobrazují města jako komplexní celky a snaží se je popsat z různých pohledů, protože jen tak lze dosáhnout uceleného obrazu života měst a života ve městech. V následujících dvou podkapitolách se pokusí práce ve zkratce představit vznik industriálního města jako nové formy městské struktury a tak zužitkovat první pohled na město podle Hengartnera. Další kapitola pak ve stručnosti argumentuje význam kultury a sociálního zázemí pro města a kombinuje tak prvky druhého a třetího pohledu na město. Specifické prostředí měst a městský typ života dotvářely kulturu států a města se svou různorodou strukturou a kulturou byla centry vzdělanosti a symbolickými místy reprezentace celých národů. Společně pak tyto pohledy dokumentují základní proměny měst v 19. století a z nich také samozřejmě vychází následná definice moderního velkoměsta představená v další kapitole.

1.2 Vznik industriálního velkoměsta

Města byla vždy centry států a v podstatě tak vždy stála za základními změnami, které postihly celou společnost. S procesem industrializace a vznikem moderních států se však možnosti proměny společnosti a trendy společnost ovlivňující velmi zrychlovaly a města tak získala v průběhu 19. století zcela nový rozměr.¹⁷ Vznikala tak místa s větším počtem obyvatel a v okolí měst se začínal stále více koncentrovat průmysl. Petr Hruža ve své práci podotýká, že „jestliže v minulosti byla větší města naprostou výjimkou, pak v této době se stávají ohnisky celého života společnosti a doprovázejí jako nezbytný průvodní jev bouřlivě probíhající rozvoj průmyslu. Ve městě se objevují nová technická zařízení, bez kterých by v nových podmínkách nemohlo existovat. Již

¹⁶ Hengartner, „Das Forschungsfeld in Ethnologie und Volkskunde“, 3-18.

¹⁷ Moritz Csáky, „Das Gedächtnis der Städte: kulturelle Verflechtungen - Wien und die urbanen Milieus in Zentraleuropa“ (Wien: Böhlau, 2010), 28.

v druhé půli 19. století proto dospívají urbanisté k poznání, že průmyslové velkoměsto je novým jevem ve vývoji osídlení.“¹⁸ V jejich blízkosti totiž leží nejen průmyslové oblasti, ale především jsou města body ekonomické výměny, trhů, burz a bank.¹⁹ Rostoucí význam obchodu tak staví města celého světa stejně jako města střední Evropy do popředí hospodářského života států a jejich růst je viditelný dodnes. Mimo jiné také města obsahují velké množství fixního kapitálu v podobě cest, mostů, nábřeží, stejně jako ve strukturách nutných pro výměnu a produkci (trhy, dílny, sklady) a jsou privilegovaným místem pro mobilizování a alokaci finančního kapitálu: cirkulujícího nebo pracujícího kapitálu ve formě kreditů k financování produkce a více riskantního ke spouštění inovací.²⁰ Z tohoto důvodu také Jiří Hrůza konstatuje, že „města jsou peníze“²¹, a právě proto dochází k postupnému odstupu od monumentálních a reprezentativních společenských center, která neodpovídají problémům rychle rostoucího počtu lidí a zároveň nejsou taková monumentální města střízlivá a ekonomicky výhodná,²² čímž se blíží svému funkčnímu ideálu průmyslového velkoměsta a to, že musí být „užitečná.“²³ I proto jsou města místem kumulace lidských sil a intelektu.²⁴

Peter Stachel a Cornelia Szabo-Knotik ve své práci o městech a jejich kultuře okolo roku 1900 naopak zdůrazňují, že města a jejich vývoj nelze zkoumat pouze jako historii jejich výstavby, neboť se jedná o daleko komplikovanější téma a „města nejsou pouze technickou a architektonickou, nýbrž i sociální strukturou.“²⁵ Svou prací tak obhajují tezi, že industriální město je sice novou podobou městského osídlení, ale ani taková města nejsou pouze materiálním zázemím pro průmyslové podniky, ale stále si uchovávají svá specifika a jejich různorodé zázemí dotváří podobu těchto industriálních center. Již z tohoto pohledu je zřejmé, že pro práci o industriálních velkoměstech 19. století je nutné zahrnout také sociální skladbu obyvatelstva, její proměnu a vliv na město. Z pragmatických důvodů totiž vládnoucí elity začaly postupně vylepšovat podmínky pro život obyvatel, připravovat města na další populační přírůstek a demografický nárůst tak stál za základními proměnami struktury a infrastruktury měst, která následně umožnila zvládnutí rostoucí škály administrativních a hospodářských

¹⁸ Jiří Hrůza, *Teorie města* (Praha: Nakladatelství ČSAV, 1965), 89.

¹⁹ Stachel, „Grundprobleme urbaner Kulturen in Zentraleuropa um 1900“, 15.

²⁰ Hohenberg a Lees, *The making of urban Europe: 1000-1950*, 176.

²¹ Hrůza, *Teorie města*, 76.

²² Ibid., 76.

²³ Ibid., 77.

²⁴ Hohenberg a Lees, *The making of urban Europe: 1000-1950*, 176.

funkcí. Demografická exploze tak společně s „technizací *Lebensweltu*“²⁶ stojí za vznikem moderních technických a městsko-architektonických urbánních struktur druhé poloviny 19. století.²⁷

1.3 Kulturní a vzdělanostní centrum a městský život

V textu *Urbanität als Lebensform* Louise Wirtha²⁸ se nachází pokus o komplexní transdisciplinární definici pojmu město. Autor dochází k závěrům, že město se nedá definovat počtem obyvatel, jejichž počet se stále mění a v průběhu staletí se lišily i počty odpovídající pojmu město/velkoměsto, přičemž nelze opomenout ani rozdílnou důležitost jednotlivých městských částí, které nesou svá specifika, jež nemůže počet obyvatel vyjádřit. Město je podle něj především důležité jako místo kumulace rozdílných funkcí: hospodářských, administrativních i kulturně-spoločenských. To chápe Wirth jako zásadní bod charakteristiky měst. Zároveň je ale velmi důležité, že si lidé připustí svou náležitost k celku, který žije ve specifických podmínkách a tím vytváří specifickou kulturu, odlišnou od kultury venkovské. Tento městský typ života tak svým způsobem dotváří podobu měst a stojí za jejich vnitřní odlišností a nenapodobitelností. Podle Petera Stachela nelze při zkoumání měst opomenout, že města jsou dodnes centry reprezentace, moderní společnosti a vysoké kultury²⁹ a tím pádem „jsou místem intelektuální a kulturní výměny a jejich institucí jako jsou divadla, noviny, nakladatelství, muzea, také školy a vědecká zařízení.“³⁰ Tento prvek je ještě více viditelný právě u hlavních měst Vídně a Budapešti, protože jejich dlouhodobou funkcí byla reprezentace národa, uchování kulturního dědictví a vzdělávání elit. Jak argumentuje John Boyer v článku „*The Position of Vienna in a General History of Austria*“ - pro Rakušany stejně jako pro ostatní národy střední Evropy je příznačné, že měří svou politickou stabilitu stejně jako intelektuální kreativitu podle termínů náležících jejich metropolitním centrům.³¹ Tento pohled může dokreslit pozici měst v kulturních mapách střední Evropy a poukazuje na provázanost kultury, politiky a vývoje měst. Felix Driver a David Gilbert v úvodu své obsáhlé knihy *Imperial cities:*

²⁵ Stachel, „Grundprobleme urbaner Kulturen in Zentraleuropa um 1900“, 15.

²⁶ Ibid., 15.

²⁷ Ibid., 15.

²⁸ Wirth, „*Urbanität als Lebensform*“, 42-66.

²⁹ Stachel, „Grundprobleme urbaner Kulturen in Zentraleuropa um 1900“, 16.

³⁰ Ibid., 15.

³¹ John Boyer, „*The Position of Vienna in General History of Austria*“, in *Wien um 1900: Aufbruch in die Moderne*; ed. Peter Berner (Wien: Verlag für Geschichte und Politik, 1986), 205-221.

landscape, display and identity ³² konstatují, že města jsou stejně jako lidé formována a přeměňována v průběhu času a tak se formuje i jejich identita a jsou tak spíše křižovatkou než centrem a místem protínání se různých trendů a změn dlouhodobě ovlivňujících společnost. ³³ Z výše uvedeného lze vyvodit, že i industriální velkoměsto si (dodnes) uchovalo některé funkce, které přesahují rozměry materialistického pohledu a města tak s sebou nesou především odkaz kultury a vzdělanosti. Zároveň se v nich vytváří specifické prostředí, z něž vychází změny celé společnosti i osobitá městská kultura, protože vzniknuvší veřejný prostor a obyvatelé měst se vzájemně ovlivňují a prostor dotváří. ³⁴ Jak podotýkají Hohenberg a Lees „města tak pomohla zajistit kulturní cement, který vytvaroval obyvatele měst v občany, a který pozvedl regionální honoraci v národní aristokracii.“ ³⁵ I proto bude práce zohledňovat některé aspekty vývoje, které nejsou zcela prokazatelně materiálně propojené s vývojem měst, ale jako takové slouží městské prostředí k reprezentaci a výchově vzdělaných elit a jsou tak symboly celých národů a města tak tímto způsobem výrazně ovlivňují a formují i politické a sociální dějiny. Elisabeth Lichtenberger v knize *Vienna: Bridge between cultures* zdůrazňuje, že „funkce Vídně nebyla a nemůže být hodnocena jednoduše podle kritérií zahrnujících ekonomickou efektivitu a produkci. Vykonávala nezměrnou sílu jako „*melting pot*“, speciálně v dobách Rakousko-Uherské monarchie, které zaručovala kvalitu života a kreativitu obyvatel, kterou si později narození mohou stěží představit. Je to toto dědictví fyzické struktury a kulturního úspěchu, ze kterého Vídeň dodnes těží a je odpovědné za její dnešní mezinárodní postavení.“ ³⁶ Města se tak stávají různorodým centrem politického i kulturního života a nové technologie přináší zcela nové možnosti nejen jak se v daném prostředí seberealizovat, ale především jak obyvatelstvo svým způsobem formovat. Právě to je důvodem, proč moderní industriální města dala vzniknout zcela novému typu a osídlení, jehož nedílnou součástí je specifické prostředí pro život i kulturu.

³² Felix Driver a David Gilbert, *Imperial cities: landscape, display and identity* (Manchester: Manchester University Press, 1999).

³³ Driver a Gilbert, *Imperial cities*, 5.

³⁴ Peter G. Coheen, „Public space and the geography of the modern city“, *Progress in Human Geography* 2, č. 4 (1998): 479-496.

³⁵ Hohenberg a Lees, *The making of urban Europe: 1000-1950*, 171.

³⁶ Elisabeth Lichtenberger, *Vienna: bridge between cultures* (London: Belhaven Press, 1993), 11.

1.4 Vymezení definice moderní industriální metropole

Z výše uvedeného proto vyplývá, že definice moderního velkoměsta musí zahrnovat jeho funkci jako industriálního centra se všemi náležitostmi a na druhou stranu moderní velkoměsto znamená také v evropském prostředí kulturní, reprezentativní a vzdělanostní centrum. K těmto dvěma hlavním funkcím se pojí další jiné dotvářející celkový pohled na velkoměsto. Podle autorů Alfreda Wendehorstra a Jürgena Schneidera hlavním městům centralizovaných států náleží těchto pět funkcí: sídlo vlády, centrum kultury, náboženský střed, hospodářské centrum (obchod, průmysl, burza, pojištění) a další jako například územní vývoj. Tyto funkce mohou mít regionální, mezinárodní nebo globální význam. V ideálním případě v centralizovaném státě jsou všechny uvedené funkce sjednoceny v jednom hlavním městě. Jestliže se jedná o federalistický stát, pak hlavní město zastává pouze některé z těchto funkcí.³⁷ Autoři tak velmi výstižně shrnují nejdůležitější základní prvky moderních velkoměst. Diskutovatelnou otázkou je například funkce měst jako náboženských center, ale jelikož tato funkce je více historicky než jakkoli jinak podmíněná rozhodnutím církve a nelze ji prakticky nijak ovlivnit, je v práci používané definici opomenuta. Užitá definice pochopitelně opomíjí některé podstatné otázky, ale měla by snad dostatečně postihnout nejvýznamnější prvky moderních velkoměst a být tak adekvátním podkladem pro zkoumání vývoje Budapešti a Vídně a sledování jejich cesty k tomuto ideálu.

Pro potřeby práce je použita definice moderního industriálního velkoměsta, jakožto místa s dlouhodobým demografickým růstem, moderní, rozvinutou a dostačující infrastrukturou schopnou bez větších problémů absorbovat a zabezpečit životní podmínky desítek tisíc lidí, spravované centrální správou schopnou iniciovat a zajistit financování větších urbanistických projektů a zasadit se jimi o další rozvoj měst. Zároveň moderní industriální velkoměsto musí být plně navázané na regionální dopravní a komunikační síť, představovat centrum hospodářského života a to nejen v podobě průmyslových podniků, ale i jako centrum obchodu a výměny. Moderní velkoměsto, které zastává funkci hlavního města, musí svými kapacitami zvládat spravovat rozsáhlý stát a být pravým centrem vzdělanosti, náležitě reprezentovat národ i své elity a být místem různorodého kulturního života. Jenom takové město je schopno zvládat veškeré na něj kladené nároky a být tak dostatečným správním celkem a formou městského osídlení odpovídající moderní době.

³⁷ Wendehorst a Schneider, *Hauptstädte: Entstehung, Struktur und Funktion*, X.

Budapešť ani Vídeň okolo roku 1850 nebyly ani zdaleka takovými místy a jejich cesta do období začátku 1. světové války vykazovala postupné přibližování se tomuto ideálu. Práce proto ve třech kapitolách nastiňuje nejdůležitější vývojové tendence přeměny měst v průběhu druhé poloviny 19. století. Jedná se o změny v hospodářské oblasti, vývoj přeměny infrastruktury vycházející z proměny sociální skladby obyvatelstva a změny v reprezentaci měst a v oblasti kultury a vzdělanosti. Díky těmto změnám se před 1. světovou válkou dají tato města již považovat za vyspělá centra a jako taková se velmi přiblížila ideálu moderních velkoměst. Obě města se ubírala částečně jinou cestou a práce má za cíl sledovat paralelně tento vývoj a dokázat na příkladech v jednotlivých kapitolách, že tento vývoj probíhal souběžně a v podstatě nezávisle v obou městech monarchie. Města se při tomto vývoji navzájem sice ovlivňovala, ale nejdůležitější prvek skutečného soupeření se dá sledovat pouze v oblasti kulturní a v oblasti reprezentace, kde se Budapešť záměrně pokoušela dosáhnout úrovně Vídně.

2. Politické impulzy pro rozvoj měst a hospodářská proměna

Ve městech se nejlépe odráží celková politická, sociální a hospodářská proměna země a společnosti, protože jsou svým způsobem katalyzátorem takových změn, z nichž se tyto trendy postupně šíří do celých zemí. Tyto trendy se tak samozřejmě odráží i v ideálu, jak by měla centra těchto změn vypadat a tudíž i přímo ve struktuře a podobě měst. Se vznikem centralizovaného absolutistického státu a rostoucí byrokratizací země tak vzniká potřeba širších administrativních funkcí města. Stejně tak i rostoucí význam průmyslu a obchodu přináší nové nároky na města a přímo mění jejich podobu.³⁸ Tato kapitola se zabývá tématem politických a hospodářských proměn zemí, které buď nějakým způsobem iniciovaly změnu podoby měst anebo byly jejím nepřímým následkem. Má tak lépe zasadit celou práci do politického vývoje monarchie, z něž vycházely některé z nejdůležitějších impulzů pro přerod měst.

³⁸ Rudolf Hillebrecht, „Entwicklungszüge des Städtebaus seit 1900“, in *Esslinger Studien Bd. 12/13* (Stuttgart: Verlag Esslingen, 1966/67), 142-172.

2.1. Mezníky vývoje

Je velmi těžké určit, v jakých vlnách nebo etapách se vývoj obou měst v druhé polovině 19. století odehrával. Existují však neoddiskutovatelné předěly, které silně ovlivnily jejich vývoj a svým způsobem zapříčinily nějakým způsobem rozmach, nebo naopak propad a pozastavení vývoje. Mezníky pozitivní i negativní společně provází vývoj měst a nelze se zabývat vývojem měst a nepokusit se alespoň přiblížit ty největší a nejvlivnější předěly druhé poloviny 19. století, které ovlivnily Vídeň a Budapešť. Tento výčet přitom nezahrnuje v tomto případě zavádění technologických a infrastrukturních novinek, kterým se práce věnuje v částech dalších. Za některými tragickými událostmi (ničivé povodně v Budapešti v roce 1838 a následná stavební nařízení regulující stavbu a užívání materiálů ³⁹ nebo požár vídeňského *Ringtheatru* v roce 1881 a následné rozšíření požární bezpečnosti budov ⁴⁰) stojí pozitivní následky, které dlouhodobě vylepšily život ve městech. Jedná se především o politické a ekonomické mezníky, které však ve svých důsledcích zasáhly pochopitelně celou oblast městského vývoje a i život samotných obyvatel. Pro lepší přehlednost následující kapitola odděluje mezníky Vídně a Budapešti a obsahuje chronologicky seřazený popis těch nejvýznamnějších, přičemž opomíná některé další důležité, jakými byly například oslavy císařova panování v roce 1908 nebo některé výstavy.

2.1.1. Mezníky ve vývoji Vídně

2.1.1.1. Výstavba *Ringstraße* a rozvoj po jejím dokončení

Od tureckého obležení Vídně začaly hradby ohraničující vnitřní části Vídně postupně ztrácet svůj význam, ale až do poloviny 19. století přetrvávala představa, že mohou tvořit úspěšnou obranu proti dělnickým bouřím vznikajícím v dělnických čtvrtích za nimi. ⁴¹ Revoluce roku 1848 opět aktivizovala otázku významu městských hradeb, ale hradby paradoxně svou přítomností bránily dalšímu urbanistickému rozvoji měst a tak nakonec císařský výnos z 20. prosince 1857 nařídil stržení městských hradeb. ⁴² Stržení hradeb vytvořilo velké volné prostranství v blízkosti centra a na velmi

³⁹ Ágnes Ságvári, *The Capitals of Europe: A Guide to the Sources for the History of their Architecture and Construction* (Budapest: Corvina, 1980), 116.

⁴⁰ Ernst Roth, *A Tale of Three Cities: Vienna, Budapest and Prague* (London: Cassell, 1971), 67.

⁴¹ Peter Csendes, „Stadtentwicklung und Stadtplanung in Wien im 19. Jahrhundert“, in *Budapest und Wien: Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert* (Budapest, Wien: Deuticke, 2003), 35.

⁴² Csendes, „Stadtentwicklung und Stadtplanung in Wien im 19. Jahrhundert“, 36.

lukrativním místě tak vznikl prostor, který měl být využit k výstavbě budoáru, na jehož obvodu budou stát nejdůležitější stavby Vídně. Na místě bývalých hradeb začala od roku 1859 vznikat čtyři kilometry dlouhá výstavní třída *Ringstraße*, v jejímž okolí následujících 50 let postupně byly vybudovány veškeré významné reprezentativní stavby Vídně.⁴³ Bez staveb jako jsou prvně dostavený *Votivkirche*,⁴⁴ nová budova Radnice, muzea, Opera nebo budova Univerzity, si nelze Vídeň v současnosti představit a již ve druhé polovině 19. století se tímto stala pravým centrem a „výkladní skříní monarchie.“⁴⁵ Tento architektonický skvost byl otevřen veřejnosti již v roce 1865, ale stavební práce na ní pokračovaly až do 1. světové války. Dokončená výstavní třída zosobňovala veškeré prvky tehdejší Vídně a vyjadřovala její císařský charakter, přičemž ale zdůrazňovala i kulturní (Uměleckoprůmyslové muzeum, Opera,...), osvícenský (Univerzita,...) a demokratický rys (Parlament, budova Soudu,...) monarchie. Budování *Ringstraße* „nastavilo tempo“⁴⁶ pro budování po celém městě a stálo i za přeměnu z města barokní éry v metropoli průmyslové doby.⁴⁷

2.1.1.2. Světová výstava v roce 1873 a krach vídeňské burzy

Spíše hospodářským mezníkem se pro Vídeň stala Světová výstava, která se po vzoru světově známé londýnské konala v roce 1873. Výstava znamenala stejně jako v dalších městech Evropy především zlomový bod rozvoje města, protože bylo nutné zlepšit dopravní spojení jednotlivých částí města i návaznost hromadné dopravy na vlaková nádraží, vystavit mosty a všeobecně renovovat město, aby na návštěvníky zapůsobilo dobrým dojmem.⁴⁸ Výstavy měly především přilákat zahraniční investory a zároveň dokázat konkurenceschopnost a kvalitu domácích výrobků. Úspěch Světové výstavy byl sice značný, ale i tak zůstala za očekáváním a její průběh byl narušen krachem na burze cenných papírů. Tento krach vedl k ekonomické regresi a znamenal tvrdou ránu pro ekonomiku celé monarchie. V dané situaci samozřejmě neexistovaly prostředky pro další výstavbu a stavebnictví se pouze pozvolna zotavovalo ze zasazené rány a to nejen v Rakousku, nýbrž i v Budapešti. Mimo jiné jedním z následků krachu

⁴³ Violetta Hidvégi, „Die Baubehörden von vereinigten Hauptstadt“, in *Budapest und Wien: Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert* (Budapest, Wien: Deuticke, 2003), 33.

⁴⁴ Postaven jako výraz poděkování za přežití vražedného atentátu na milovaného Františka Josefa I. a jeho základní kámen byl položen již v roce 1856.

⁴⁵ Veronika Dospělová, „Ringstrasse jako výkladní skříní monarchie. Politicko-sociální aspekty přestavby Vídně na přelomu století“ (bakalářská práce, Praha: Univerzita Karlova, 2010), 6.

⁴⁶ Lichtenberger, *Vienna*, 81.

⁴⁷ *Ibid.* 81.

Vídeňské burzy a následné recese bylo podkopání základů liberální vlády a nástup křesťanských-demokratů a Karla Luegera.⁴⁹ Po delší stagnaci tak novým impulzem byl právě začátek funkčního období Karla Luegera ve funkci vídeňského starosty v roce 1897 a právě jím iniciované zásahy stály za dokončením cesty Vídně k moderní metropoli.

2.1.1.3. Starosta Karel Lueger a komunalizace

Karel Lueger z pozice starosty svými zásahy nejen zlepšil hygienické a sociální podmínky tisíců dělníků, ale především začal postupně provádět kroky, které měly připravit Vídeň na další příliv příchozích. Tím se mělo zajistit hladké fungování několikamilionové moderní metropole, kdy se předpokládalo, že ve Vídni v roce 1950 by mohlo žít přes 4 miliony obyvatel.⁵⁰ Lueger v čele křesťanských sociálů přinesl do správy města notné změny v podobě velkých investic do infrastruktury města a zasloužil se mimo jiné o komunalizaci (tj. převedení do vlastnictví státu/města) kanalizace, elektrické i plynové rozvodové sítě a tramvajových společností. Tímto způsobem získal rozsáhlé pravomoci a mohl tak z prostředků městské kasy plánovat a realizovat rozsáhlé projekty. Během jeho funkčního období mimo jiné město zaznamenalo značný progres i v sociálním a hygienickém zabezpečení a došlo k větší angažovanosti v otázce nejchudších a sociálně slabých. Zakládání nemocnic řadilo Vídeň v jejich počtu na druhé místo za Londýn v celé Evropě,⁵¹ byly zakládány první sirotčince nebo dále rozšiřována plocha hřbitovu v Simmeringu v roce 1896,⁵² neboť ostatní byly přetížené a jejich kapacity nedostatečné.⁵³ Ať již to byla komunalizace, investice do výstavby sociálních zařízení anebo bydlení pro nejchudší Lueger se nepochybně zasloužil o rozvoj Vídně a jeho doba starostování do roku 1910 znamenala pro město jasný krok kupředu. Právě díky Luegerovu funkčnímu období v pozici starosty se z Vídně stalo skutečně „světové město.“⁵⁴

⁴⁸ Robert Kaltenbrunner, „Ein exponierter Auftritt. Seit 160 Jahren spielen Weltausstellungen eine gewichtige Rolle in der Stadtentwicklung – aber welche?“, *Die Alte Stadt* 73, č. 3 (2010), 257-267.

⁴⁹ Deborah R. Coen, *Vienna in the age of uncertainty : science, liberalism, and private life* (Chicago: Univ. of Chicago Press, 2007), 4.

⁵⁰ Lichtenberger, *Vienna*, 41.

⁵¹ Thomas Chorherr, *Wien - eine kurze Geschichte der Stadt: Ereignisse, Persönlichkeiten, Jahreszahlen* (Wien: Ueberreuter, 2004), 261.

⁵² „Friedhof Simmering: Geschichte“, oficiální stránky Friedhöfe Wien, <http://www.friedhofewien.at/eportal/ep/programView.do/channelId/-26830/programId/16377/pageTypeId/13572> (staženo 15. 3. 2015).

⁵³ Chorherr, *Wien - eine kurze Geschichte der Stadt*, 265.

Vzestup Vídně, nastartovaný císařským výnosem o stržení hradeb a následným stavebním boomem, a její cesta k moderní metropoli byla velmi zbrzděna finanční krizí po Světové výstavě. Za znovunastartování vývoje tak Vídeň vděčí především Karlu Luegerovi a jeho aktivní komunální politice vedoucí k rozsáhlým investicím a strukturálním proměnám města. Svým způsobem právě jeho zásahy dovršily vývoj nastartovaný po stržení městských hradeb a dokonaly tak přerod barokního sídla rakouské aristokracie ve vyspělou moderní industriální metropoli počátku 20. století, která byla nejzářivějším vyjádřením aspirace panovníka na zbudování středu centralizovaného státu.⁵⁵

2.1.2. Mezníky ve vývoji Budapešti

2.1.2.1. Sjednocení tří městských částí a jejich společný vývoj

Jedním z nejdůležitějších mezníků ve vývoji Budapešti bylo sjednocení jejích tří historických částí. Myšlenka spojení měst se objevila poprvé již za revoluce roku 1849, kdy ministr vnitra Bertalan Szemere vydal výnos, kterým nařídil spojení Budy a Pešti. Tento výnos však nebyl po porážce povstání brán na zřetel a tak k vlastnímu sjednocení měst i navzdory nelibosti představitelů měst a po komplikovaných vyjednáváních došlo až podle výnosu parlamentu z roku 1872. Definitivní spojení měst Budína, Pešti, tržního města Óbudy a Markétina ostrova nabývalo platnosti od roku 1873.⁵⁶ Spojení historických částí znamenalo nejen nárok na výstavbu nových reprezentativních budov zastupujících nově vzniklé město (vznik nové radnice), ale zároveň propojení pokladen a možnost provedení projektů, které by jednotlivá města nebyla samostatně schopna realizovat.⁵⁷ Spojením pešťského komerčního centra a budínského rezidenčního centra vznikl „solidní základ pro metropolitní transformaci.“⁵⁸ Se vznikem Budapešti tak byl paralelně vypracováván plán výstavby, který měl zajistit vznik moderního města se všemi jeho prvky. První koncept z roku 1869 od architekta Ference Reittera byl doplněn o prvky po výběrové soutěži a tak vznikl generální plán v roce 1873.⁵⁹

⁵⁴ Ibid., 262.

⁵⁵ Hans Bisanz, *Wien 1850-1900, Welt der Ringstrasse* (Wien: Eigenverl. d. Museums, 1973), 37.

⁵⁶ Pešek, *Od aglomerace k velkoměstu*, 98.

⁵⁷ Ferenc Vadas, „Stadtplanung in Budapest im 19. Jahrhundert“, in *Budapest und Wien: Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert* (Budapest, Wien: Deuticke, 2003), 23.

⁵⁸ Gábor Gyáni, *„Parlor and kitchen : housing and domestic culture in Budapest, 1870 – 1940“* (Budapest: Central European University Press, 2002), 6.

⁵⁹ Pešek, *Od aglomerace k velkoměstu*, 99.

2.1.2.2. Rakousko-Uherské vyrovnání a nové funkce města

Mezníky vývoje Budapešti ve druhé polovině 19. století mají nejčastěji politické pozadí, ve kterém se odráží především postupné získávání důležitosti města jako správního a hospodářského centra, jež vyvrcholilo v roce 1867 Rakousko-Uherským vyrovnáním a oficiálním přiznáním statutu hlavního města Zalitavska (tj. jedné ze dvou částí Rakouska-Uherska spadající pod uherskou správu). K této funkci „sesterského města“⁶⁰ náležely i příslušné administrativní úlohy, které však městské části nebyly schopny zvládnout a „odbourávání tohoto deficitu se stalo hlavní otázkou následující periody.“⁶¹ Tato nově získaná funkce města se velmi odrazila na jeho podobě, neboť znamenala významný impuls pro maďarské elity, které si přesouvaly svá sídla z Vídně na Budín a zároveň stály za myšlenkou monumentální přeměny města, které by tak odpovídalo své funkci, historii uherského národa a navíc se i vyrovnalo Vídni.⁶² Příkladem této nové funkce a snahy se vyrovnat nebo předejnat Vídeň byla zhmotněna v nové budově maďarského Parlamentu, jenž měl být důstojným místem pro schůze Uherského sněmu.⁶³ V okolí Parlamentu pak vzniklo velké množství administrativním budov (projektováno jako vládní čtvrť) jako například Nejvyšší soud nebo budova Ministerstva zemědělství, které společně s budovami na blízkém náměstí Svobody (*Szabadság tér*) měly tvořit administrativní a ekonomické centrum města.

2.1.2.3. Milénijní výstava v roce 1896 a růst po jejím skončení

Významným impulsem pro další rozvoj města představovala Milénijní výstava v roce 1896. Tato událost měla připomenout příchod maďarských kmenů do Uherské kotliny a ukázat Rakousku jednotu a vyspělost země. U příležitosti této události došlo k výstavbě Náměstí hrdinů a Městského parku na konci Andrásyho třídy, přirovnávané k *Champs-Élysées*,⁶⁴ podél níž si uherská honorace stavěla svá výstavní sídla a pod níž vedla podzemka, první svého druhu na evropském kontinentu. Výstava a především s ní spojená výstavba se staly velkým impulsem pro další rozvoj města, protože znamenaly

⁶⁰ Vadas, „Stadtplanung in Budapest im 19. Jahrhundert“, 22.

⁶¹ Ibid., 23

⁶² Ibid., 23.

⁶³ Místo schůzí sněmu v budově „starého Parlamentu“ bylo jednou z prvních budov stržených po propojení měst.

⁶⁴ András Gero, *Modern Hungarian society in the making: the unfinished experience* (Budapest: Central European University Press, 1997), 205.

hospodářský rozmach pro celé hospodářství a stály za vylepšenou reputací uherských výrobků a firem.

Ve zkratce tak lze říct, že pro Budapešť byl nejvýraznějším mezníkem, který naznačil její cestu směrem k moderní metropoli Rakousko-uherské vyrovnání. Město bylo nuceno vybudovat zázemí pro velké množství správních institucí a zároveň národní hrdost stála za výstavbou budov, které měly dokázat důležitost Budapešti v rámci celé monarchie. Další mezníky svým způsobem také dotvořily podobu města nebo proměnily jeho význam, ale žádný nenabyl takové důležitosti jako právě Vyrovnání v roce 1867. Milénijní výstava měla nepochybný vliv na podobu města a stejně jako ve Vídni znamenala prohloubení dopravní infrastruktury, ale stavební boom se omezil spíše na reprezentativní budovy a nenastartoval celkový pokrok kupředu. V Budapešti se také dá spekulovat o absenci silné osobnosti (jakou měla Vídeň v Karlu Luegerovi), která by stála v čele v době pro město nejdůležitějších výzev na přelomu století a stala se hnacím motorem mohutného pokroku. I to může být důvodem, proč Budapešť nikdy nedosáhla významu Vídně.

2.2. Hospodářská proměna a vznik industriálních měst

Největší vliv na podobu Vídně a Budapešti měla ve druhé polovině 19. století stejně jako v dalších městech Evropy industrializace a s ní spojená změna hospodářského a sociálního profilu země. Obě města v dané době prošla značnou proměnou a na konci tohoto období byla pravými industriálními centry ekonomiky, neboť kromě tradiční správní funkce do sebe postupně začala soustřeďovat i rozličné hospodářské funkce. Základní proměnu samozřejmě znamenal vznik průmyslových podniků koncentrovaných v okolí měst a z toho pramenící proměnu v industriální centra. Nešlo však jen o pouhé zpracování nebo výrobu, ale ve městech začínaly firmy zakládat své centrály, jež měly za úkol spravovat rozsáhlá obchodní impéria a koordinovat jednotlivé složky výroby po celé monarchii. Mimo jiné se prostřednictvím měst podařilo napojit monarchii na zahraniční kapitál, který se stal silným impulzem pro celou ekonomiku. Města proto v daném období do sebe soustřeďovala nejdůležitější hospodářské a ekonomické funkce. Vídeň a Budapešť se tak přiblížily ideálu moderních center, z nichž se spravovala rozsáhlá obchodní impéria přesahující hranice národních států. Pro pochopení této proměny je třeba sledovat především proměnu průmyslu v daném období, zakládání nových firem a změnu hospodářství celé země, ve kterém

začínal obchod hrát dominantní roli. Bez Vídně a Budapešti by k takové změně nikdy v rámci monarchie nemohlo dojít, neboť pouze centra Předlitavska a Zalitavska měla dostatečné predispozice (počet pracovních sil, napojení na dopravní síť, atraktivitu pro zahraniční investory, centrální správu,...) pro zvládnutí škály administrativních požadavků.

2.2.1. Proměna hospodářství

Oproti západní Evropě opožděná industrializace přinesla rozsáhlé změny do hospodářství monarchie a právě ono zpoždění umožnilo zavádění již některých vyzkoušených technologií, které vykazovaly větší účinnost a umožňovaly strmý hospodářský růst. Dokumentovat to může i fakt, že oproti Vídni na začátku 19. století velmi zaostalá Budapešť byla v roce 1910 „daleko průmyslovějším městem“⁶⁵ než Vídeň nebo Praha a to právě i díky zavádění již vyzkoušených technologií. I tak ale nebyla monarchie schopna dohnat náskok ostatních států a i přes značné hospodářské úspěchy zůstala v rámci Evropy spíše zaostalejším státem. Budapešť a Vídeň se však v daném časovém období staly pravými centry hospodářského a obchodního života monarchie a daleko předčily rozvoj a význam dalších měst východní Evropy (například v Budapešti bylo v roce 1910 soustředěno pouze 5,1 % obyvatelstva země, ale žilo v ní 28 % továrních dělníků a byly zde koncentrovány dvě třetiny veškerých velkých podniků země).⁶⁶ Industrializace a hospodářský úspěch byly ve všech městech úzce propojeny a podmíněny zlepšující se infrastrukturou (elektrifikace, zlepšování dopravní sítě,...) a postupnou přeměnou podmínek pro podnikání. Ve Vídni zavedený nový obchodní řád (*Gewerbeordnung*) z roku 1860 rušil povinnosti a práva cechů a společně s dlouhodobou podporou podnikatelů, kteří chtěli otevřít větší podniky za městem,⁶⁷ byl základním právním předpokladem pro rozvoj hospodářství.⁶⁸ Technický pokrok, který stál za hospodářským růstem, byl umocněn i díky změnám ve školství (podpora vzniku učilišť a technických škol), zakládání spolků sdružujících stejná zaměstnání i lepší komunikaci mezi nimi⁶⁹ ale například i díky užívání nových stavebních materiálů

⁶⁵ Pešek, *Od aglomerace k velkoměstu*, 102.

⁶⁶ Paul Lendvai, *Tisíc let maďarského národa* (Praha: Academia, 2002), 262.

⁶⁷ Berea, *Vienna*, 253.

⁶⁸ Johannes Sachslehner, *Wien: eine Geschichte der Stadt* (Wien: Pichler, 2012), 233.

⁶⁹ Peter Csendes, „Stadt und Technik. Wissenschaftlicher Fortschritt und urbane Entwicklung“, in *Budapest und Wien: Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert* (Budapest, Wien: Deuticke, 2003), 9-10.

(železo pro mosty, nádraží a klenby, ale i začátky železo-betonu).⁷⁰ Růst hospodářského významu měst by nikdy nebyl možný bez rozvoje železnice, která umožňovala přemístění vytěžených zdrojů a jejich zpracování mimo naleziště a jejich následný transport k zákazníkům. V tomto ohledu byla mimo jiné i výhodná poloha Vídně a Budapešti u Dunaje, jenž umožňoval spolehlivou a poměrně rychlou říční dopravu.

2.2.2. Vliv industrializace na podobu měst a vznik industriální Vídně a Budapešti

Do měst se také začaly přesouvat nebo zde přímo vznikaly velké průmyslové podniky, které se staly hnacím motorem modernizace a kvůli jejich poptávce po pracovní síle se například v Budapešti mezi lety 1890 až 1910 zdvojnásobilo množství pracovních míst v průmyslu.⁷¹ V Budapešti největší hospodářský rozmach zaznamenával především potravinářský zpracovatelský průmysl a to hlavně (později světově proslavené) mlýny, přičemž ale také nelze opomenout velké strojírní (*Ganz* či *MÁVAG*)⁷² nebo pobočky německých továren.⁷³ Budapešť se tak dá nazvat pravým „ekonomickým magnetem“⁷⁴ Zalitavska a „měla nejvíce mlýnů na světě, než ji na přelomu století předčila americká Minneapolis.“⁷⁵ Podle celoevropských modelů industrializace se utvářelo v Zalitavsku moderní strojírenství, „jež přinejmenším sneslo srovnání s ostatními habsburskými zeměmi a stalo se průkopníkem technických inovací prováděných podle evropských norem.“⁷⁶ Vídeň oproti tomu „nikdy nebyla průmyslovým městem“⁷⁷ a své specifické postavení v rámci hospodářství si uchovala především díky koncentraci správních funkcí, svou důležitostí pro zahraniční obchod a fungováním menších podniků, které zaměstnávaly většinu vídeňských dělníků.⁷⁸

2.2.3. Zahraniční kapitál

Kromě přeměny v podobě rostoucího počtu průmyslových podniků nelze opomenout rostoucí podíl obchodu na národním bohatství monarchie (v roce 1900 tvořil

⁷⁰ Ibid., 11.

⁷¹ Lukacs, *Budapest 1900*, 97.

⁷² Ibid., 92.

⁷³ Ságvári, *The Capitals of Europe*, 116.

⁷⁴ Ibid., 116.

⁷⁵ László Kontler, *Dějiny Maďarska* (Praha: Nakladatelství lidové noviny, 2001), 284.

⁷⁶ Ibid., 285.

⁷⁷ Berea, *Vienna*, 332.

⁷⁸ Ibid., 332.

45 % hrubého domácího produktu).⁷⁹ Nešlo však jen o obchod zahraniční ale do značné míry i o obchod mezi jednotlivými zeměmi monarchie. Napojení se na zahraniční obchod přineslo i rostoucí zájem zahraničních investorů (především o Zalitavsko) a příliv zahraničního kapitálu (britského, francouzského, německého,...).⁸⁰ Postavení Vídně však zůstalo v rámci monarchie stále neotřesitelné a byla nadále těžko nahraditelným centrem pro svět podnikání.⁸¹ Důkazem může být i to, že i přes svůj mohutný hospodářský růst a „vitální postavení“⁸² Uher v rámci monarchie se Budapešti nepodařilo překonat slávu a význam Vídně, a tak se stala „jen“ největším finančním a moderním centrem Evropy na východ od Vídně.⁸³ Příznivé podmínky pro podnikání také lákaly do obou měst značné množství zahraničních dělníků a v obou městech vznikly silné imigrantské komunity, z nichž ale vzešli také někteří podnikatelé (v Budapešti švýcarské strojírný *Ganz* nebo norský podnik *Gregersen*).⁸⁴ Vzniklé místní pobočky se však natrvalo usídlily v obou městech a přetrvaly zde ve velké míře až do Velké hospodářské krize 20. let nebo i déle. V Budapešti vznikla v roce 1873 burza, která nejen svou robustní konstrukcí, ale především svým postupně rostoucím významem částečně odebrala váhu té Vídeňské, nově postavené jako součást komplexu *Ringstraße* v roce 1877.⁸⁵ Ve Vídni mimo jiné buď vznikala, nebo nadále zůstávala ředitelství podniků roztroušených po celé monarchii, jak může dokazovat příklad textilních továren v Čechách a na Moravě, které byly řízeny právě odsud.⁸⁶ Zahraniční investoři nestáli pouze o zisk, ale do značné míry také pomáhali udržovat stabilitu trhu monarchie, na němž mohli výhodně obchodovat, což může dokumentovat půjčka 25 milionů Guldenů od rodu Rothschildů v roce 1859, která zachránila monarchii před krachem.⁸⁷ Vídeň i Budapešť se v daném období výrazně přiblížily k ideálu pulzujících obchodních center velkých říší. Dá se v podstatě konstatovat, že se takovými centry skutečně staly, i když spíše jen v menším měřítku střední Evropy a k absolutnímu ideálu jim chyběla například zámořská odbytíště v koloniích nebo geograficky výhodnější poloha přímo na mořském pobřeží. Zároveň po vzniku Rakouska-Uherska

⁷⁹ Kontler, *Dějiny Maďarska*, 286.

⁸⁰ Lukacs, *Budapest 1900*, 93.

⁸¹ Lukáš Fasora, Jiří Hanuš a Jiří Malíř, „Slovo úvodem“, in *Brno Vídní, Vídeň Brnu: Zemské metropole a centrum říše v 19. století*, ed. Lukáš Fasora, Jiří Hanuš a Jiří Malíř (*Brno: Matice moravská pro Výzkumné středisko pro dějiny střední Evropy: prameny, země, kultura*, 2008), 13.

⁸² Lendvai, *Tisíc let maďarského národa*, 263.

⁸³ Lukacs, *Budapest 1900*, 93.

⁸⁴ *Ibid.*, 92.

⁸⁵ Gyáni, *Parlor and kitchen*, 6.

⁸⁶ Carl E. Schorske, *Vídeň na přelomu století* (Brno: Barrister & Principal, 2000), 66.

⁸⁷ Sachslehner, *Wien*, 232.

vytvořila maďarská vláda cla a regule omezující import především zemědělských výrobků, čímž sice možná ochránila část domácích producentů, ale uzavřely se tím zajímavé šance plného napojení Budapešti a celého Zálitavska na zahraniční obchod.⁸⁸

Celková proměna profilu hospodářství stála za některými nejzásadnějšími změnami v podobě měst, jež se tímto opět přiblížila ideálu moderní industriální metropole. Jejich přerod v industriální města je neoddiskutovatelný především s ohledem na význam průmyslu v jejich nově budované struktuře. Zároveň se jim však díky napojení se na železniční síť a zvýšeným schopnostem pojmout velké množství úředníků a obchodníků povedlo stát se pravými obchodními centry. Na konci sledovaného období dokázala města zvládat bez větších problémů, jak řízení obchodu v celé monarchii, tak i zabezpečovat základní nároky pro fungování rozsáhlého průmyslu soustředěného do jejich bezprostředního okolí.

3. Sociální skladba, populační nárůst jako stimul v rozvoji metropole a otázka infrastruktury

3.1. Demografický růst jako impulz

Demografická exploze byla velmi důležitým aspektem vývoje moderních metropolí, neboť postavila města jako celky před problémy, jejichž řešení vyžadovalo úsilí centralizované správy a vynutila si zásadní proměnu podoby všech moderních velkoměst. Růst obyvatel proto nelze brát pouze jako statistický údaj, ale spíše jako fenomén stojící v pozadí základní proměny měst. Města byla postavena před řešení problémů spojených s bytovou otázkou, hygienickými a sanitárními problémy (nemocnice, kanalizace, ale i hřbitovy) i zajištěním vzdělávacích institucí (školy, univerzity, muzea) pro výchovu národně uvědomělých občanů. Zároveň musela zajistit dopravu mezi pracovištěm a bydlištěm pracovních sil (hromadná doprava), ale i postupně se zasadit o výstavbu a zřízení prostorů pro trávení volného času (městské parky, divadla). Tyto funkce mohla prosadit pouze centralizovaná správa s podporou státního rozpočtu, a i proto se správa měst a politické vedení stalo lukrativním prostředím, kde se pokoušely prosadit různé zájmové skupiny a podnikatelé zde

⁸⁸ Wolfgang Maderhaner a Lutz Musner, *Unruly masses: the other side of Fin-de-Siècle Vienna* (New York: Berghahn, 2008), 8.

bojovali za své cíle.⁸⁹ Dalším následkem urbanizace a neschopnosti čelit problémům spojených s „*gründerským kapitalismem*“⁹⁰ (tj. počáteční fáze industrializace, kdy nebyly brány ohledy na pracovní podmínky a dopady práce v manufakturách na dělníky) počátků industrializace bez sociálních pojistek a protiopatření byla neschopnost vyrovnat se s průvodními jevy jako například pauperizací dělnictva (tj. procesem chudnutí dělnictva) a neutěšenými sociálními podmínkami mezi chudší vrstvou obyvatelstva. Z tohoto problémového prostředí pak vznikaly nejen prvotní sociální spolky za osvětu (v roce 1889 ve vídeňském Ottakringu Dělnický vzdělávací klub Apollo)⁹¹, první reprezentanti sociální demokracie „z lidu“ (ve Vídni F. Schuhmeier z Ottakringu a J. Reumann z Favoritten)⁹², ale konečně i organizované sociálně demokratické strany (v Rakousku 1888, v Uhrách 1890), které získaly zásadní vliv na domácí i zahraniční politiku především díky částečnému rozšíření volebního práva v roce 1898.⁹³ Nepřímým důsledkem neschopnosti zástupců měst se vypořádat s neutěšenými sociálními podmínkami a teprve pozvolná participace dělnictva na politické scéně se tak stala impulzem pro vznik silných sociálně demokratických stran. Dá se tak říct, že populační exploze nepřímo stála za základní změnou politiky celé monarchie. Jelikož se práce koncentruje na otázku proměny Vídně a Budapešti směrem k ideálu moderní metropole, je nutné krátce shrnout i důvody, které stály za zaváděním technologických novinek náležitých k takovému ideálu. Ty vycházely především z nárůstu počtu obyvatel ve městech a dělnictvo tak stojí ve středobodu všech změn.

3.1.1. Příčiny a dopady populační exploze stojící za přeměnou měst

Jak bylo výše naznačeno, rostoucí důležitost měst je úzce provázána s růstem počtu jejich obyvatel. Tento bezprecedentní nárůst je vysledovatelný u většiny měst tehdejší Evropy a samozřejmě zasáhl také Vídeň a se zpožděním Budapešť. Populační exploze souvisí především se dvěma jevy, které provází společnost Evropy 19. století, a to rostoucí význam měst jakožto industriálních center, který vedl k urbanizaci a zároveň

⁸⁹ Maderhaner a Musner, *Unruly masses*, 8.

⁹⁰ „Johann Liebig: kalhoty od barona“, webová stránka HN, <http://archiv.ihned.cz/c1-26402830-johann-liebig-kalhoty-od-barona>, (staženo 11. 2. 2015).

⁹¹ Berea, *Vienna*, 338.

⁹² Ibid., 340.

⁹³ Gerhard Melinz a Susan Zimmermann, *Wien - Prag - Budapest : Blütezeit der Habsburgermetropolen : Urbanisierung, Kommunalpolitik, gesellschaftliche Konflikte (1867-1918)* (Viedeň: Promedia, 1996), 115.

postupná přeměna profilu rodiny z venkovského typu na typ městský spojený s tzv. demografickou tranzicí (snížená porodnost společně s nižší úmrtností novorozenců a prodlužující se délkou života).⁹⁴ I když je růst městských aglomerací v průběhu 19. století chápán spíše jako rys vesměs pozitivní, rozhodně nebyl zcela bezproblémový, neboť města na něj nebyla připravena. Tento růst tak nepřinášel pouze krok kupředu, což může být ilustrováno prohlubující se chudobou, rostoucí kriminalitou (především krádežemi)⁹⁵, psychologickými problémy pocitu anonymizace a vykořenění, či rozšířením různých socio-patologických jevů, které se obdobně jako v západní Evropě začaly projevovat i ve Vídni a Budapešti. Prakticky žádné město tehdejšího světa nebylo schopno s těmito jevy účinně bojovat.

3.1.2. Důvody urbanizace, idea centrálně řízených velkoměst a demografická tranzice

Postupná kumulace hospodářských funkcí města zároveň s postupným trendem soustředění průmyslových a zpracovatelských podniků do okolí měst způsobovaly zvýšenou poptávku po pracovní síle.⁹⁶ Největší populační přírůstek měst proto vykazovalo v průběhu 19. století dělnictvo, které opouštělo venkov a stahovalo se do měst za (mnohdy klamnou) vidinou práce a postupně zvyšujícího se životního standartu. Druhým důvodem pro statistický nárůst počtu městského obyvatelstva byla tendence inkorporování jednotlivých částí do větších správních celků. Postupné přičleňování městských čtvrtí a příměstských oblastí do celku velkoměsta mělo pragmatické důvody, a to především neschopnost jednotlivých částí řešit nové administrativní problémy a samostatně financovat rozvoj infrastruktury. Takovou zodpovědnost mohla převzít právě centrálně řízená městská rada, která mohla nejen koordinovat práce, ale především mohla ze svých zdrojů celou výstavbu finančně zabezpečit. Centrálně řízená metropole byla také chápána jako funkční celek, který dokáže překlenout problémy spojené se slabší výkonnou mocí místních rad, které se také často přičlenění bránily. V 19. století zároveň dominoval myšlenkový model, že moderní velkoměsto by mělo být centrálně řízeno a většina měst Evropy tuto ideu následovala. Vznikly tak projekty na vznik Velké Vídne a Velké Budapešti, jež měly zahrnovat i dělnická předměstí a v rukou centralizované správy kumulovat značné pravomoci, jež by umožňovaly i

⁹⁴ Lees a Lees: *Cities and the making of modern Europe: 1750-1914*, 134.

⁹⁵ *Ibid.*, 154.

⁹⁶ Ságvári, *The Capitals of Europe*, 116.

budování velkých projektů. Vídeň v polovině 19. století měla přibližně 490 000 obyvatel a v roce 1910 již 2 031 000, což ji v průběhu 80. a 90. let (před populační explozí Berlína) řadilo na pozici 3. největšího města Evropy.⁹⁷ Kvůli opožděné industrializaci v Uhrách se oproti Vídni i jiným městům Evropy masivní příliv obyvatelstva v Budapešti zpozdil.⁹⁸ Tři městské části měly v roce 1846 celkem asi jen 150 000 obyvatel,⁹⁹ ale i tak Budapešť měla před vypuknutím 1. světové války přes milion obyvatel (pokud se započítávají i předměstí Budapešti) a to díky růstu, který se dá svým rozsahem srovnat pouze s rozvojem některých amerických velkoměst.¹⁰⁰ Urbanizace společně s postupným růstem rozlohy měst spojeným s trendem začleňování příměstských aglomerací byly jedním z nejpodstatnějších důvodů růstu populace Vídně i Budapešti ve druhé polovině 19. století.

Druhým nejdůležitějším jevem vedoucím k růstu obyvatel měst byli příchozí, kteří se teprve postupně adaptovali na podmínky městského života. Pracovníci se nejčastěji stěhovali s celými rodinami a přinejmenším ještě v první následné generaci se uchoval trend vysokého počtu dětí, které byly dříve zaměstnány v rámci gruntu. Teprve další generace postupně přejímaly rysy městské rodiny (vycházející mimo jiné i z bytových podmínek, protože pro chudší dělníky nebylo možné dovolit si větší bytovou plochu pro vícečlennou rodinu) a z toho pramenila postupně klesající porodnost. Z přísně ekonomického hlediska se ekonomický přínos dětí postupně snižoval kvůli povinné školní docházce považované za nenutný luxus a „šikanu ze strany státu“¹⁰¹ (tyto reformy však byly plně přijaty mezi dělnictvem až později a na venkově prakticky nikdy).¹⁰² Z tohoto pohledu je zřejmé, že populace měst měla spíše klesat, ale celkové zlepšování se podmínek pro život v průběhu 19. století (hygienické a zdravotnické novinky, jež zajišťovaly lepší zdravotní stav a zabezpečení v důsledku přispěly ke snížení úmrtnosti novorozenců, prodlužování se délky života i boj proti smrtelným epidemiím)¹⁰³ znamenalo další fázi demografické tranzice, kdy populační růst

⁹⁷ Berea, *Vienna*, 332.

⁹⁸ Lukacs, *Budapest 1900*, 75.

⁹⁹ Ságvári, *The Capitals of Europe*, 115.

¹⁰⁰ Kontler, *Dějiny Maďarska*, 287.

¹⁰¹ Elisabeth Fux, „*Kinderarbeit und Schulbesuch. Eine Positions- und Argumentationsanalyse der Protokolle der Abteilung „Kinderarbeit“ des Zweiten Österreichischen Kinderschutzkongress 1913*“ (diplomová práce, 2008), 47.

¹⁰² Berea, *Vienna*, 259.

¹⁰³ Berea, *Vienna*, 336.

pokračoval.¹⁰⁴ Tato proměna však byla velice pozvolná a dokonce ani nejbohatším vrstvám nebyli lékaři schopni velmi často nabídnout efektivní léčbu. Největší naděje tak byly nadále upínány především ke zlepšení hygienických podmínek ve městech, jež by nabídly možnosti adekvátní prevence.

3.1.3. Bytová otázka, dělnické čtvrtě a prostorová segregace

Proces urbanizace je úzce propojen s bytovou otázkou a potřebou vzniku velkého počtu ubytovacích prostor pro rychle rostoucí počet obyvatel. Města nebyla na tak strmý nárůst obyvatelstva připravena a to se odrazilo i v nedostatečné kvalitě bydlení a „rapidní nárůst obyvatelstva tak vedl k stísněným ubytovacím podmínkám a nedostatečné struktuře zdravotní péče.“¹⁰⁵ Nepřípravenost měst na strmý vzestup poptávky po ubytovacích prostorách vedl ke vzniku „města dvou tváří“, kdy například v Budapešti na výstavní vily hlavních bulvárů byla ze zadní strany nalepena obydlí a chatrče pro chudé. Ve Vídni i Budapešti se projevila i praxe metropolí tehdejší Evropy, neboť prostorová segregace dělníků a racionalizace výstavby společně s realizací velkých urbanistických projektů vycházela z konceptů spojených s tehdejším ideálem hausmanizace Paříže. Dle návrhů barona Georgese-Eugèna Haussmanna, který byl v 19. století považován za největšího odborníka na plánování výstavby, mělo být město přetvořeno dle racionálních úvah a přesně strukturováno dle územního plánu odpovídajícímu ideální funkční a bezpečnostní struktuře umožňující iniciovat další rozvoj a zároveň zajišťující jednoduché zvládnutí případných povstání a bouří.¹⁰⁶ Prostorová segregace měla zabránit vzniku dělnických čtvrtí v blízkosti středu města a zamezit možnosti rozšíření sociálních bouří do centra města. Z tohoto důvodu vznikaly na okrajích měst dělnické čtvrti, jakožto „tranzitní prostor“¹⁰⁷ mezi městem a venkovem, který ale nadále zůstával ve funkčním spojení s centrem (výměna zboží a služeb).¹⁰⁸ Ve Vídni se jednalo především o oblasti za bývalými vnějšími hradbami a i výstavní třídu *Ringstraße* lze chápat jako pomyslnou sociologickou hranici mezi starým

¹⁰⁴ Wolfgang Woelk a Jörg Vögele, „Eine Einführung“, in *Stadt, Krankheit und Tod: Geschichte der städtischen Gesundheitsverhältnisse während der epidemiologischen Transition (vom 18. bis ins frühe 20. Jahrhundert)*; ed. Jörg Vögele (Berlin: Duncker und Humblot, 2000), 14.

¹⁰⁵ Woelk a Vögele, „Eine Einführung“, 13.

¹⁰⁶ Mark Girouard, *Cities & people: a social and architectural history* (New Haven: Yale Univ. Press, 1985), 288.

¹⁰⁷ Maderhaner a Musner, *Unruly masses*, 22.

¹⁰⁸ Michel Pauly a Martin Scheutz, „Space and history as exemplified by urban history research“, in *Cities and their spaces. Concepts and their use in Europe*; ed. Michel Pauly a Martin Scheutz (Köln, Wien: Böhlau, 2014), 26.

centrem a rostoucími přilehlými oblastmi.¹⁰⁹ V Budapešti dokonce vedla prostorová segregace k paradoxní konstelaci, kdy vnitřek města byl relativně „neobydlen“¹¹⁰ (v roce 1900 Budapešť měla 38 obyv./ha, zatímco např. Vídeň 97 obyv./ha a Berlín 297 obyv./ha)¹¹¹ a stále zde byl prostor pro jeho zahušťování.¹¹² V obou městech vznikl postupně dělnický pás obklopující oblast vnitřního města a dělnické čtvrtě s celkově nejvyšším populačním přírůstkem se postupně staly i největšími městskými celky obou měst. Přicházející dělníci si nemohli dovolit obydlí v postupně vznikajících nájemních domech (*Miethäuser*) blíže centra, a proto začaly vznikat tzv. činžovní kasárna (*Mietkaserne*) mimo centrum a další množství bytových prostor, které se nacházely nejčastěji v přilehlých částech města a vznikaly tak specifické dělnické čtvrtě.¹¹³ Na předměstích vznikalo nekontrolovaně velké množství obydlí (v Budapešti přibližně 70 % domů stojících v roce 1900 bylo vybudováno po roce 1869¹¹⁴ a znamenalo to zdvojnásobení počtu budov města)¹¹⁵, které velmi dlouho postrádalo jakékoli hygienické a další zařízení. Vídeňský dělnický *Ottakring* byl nejhustěji obydlenu čtvrtí a jeho 178 000 obyvatel v roce 1910 představovalo téměř 9 % populace Vídně¹¹⁶, *Favoriten* stále zůstává se současnými 10 % vídeňské populace největším obvodem Vídně a rychle rostl také Dunajem oddělený *Florisdorf*. Na pešťské straně Budapešti vznikl dělnický *Angyalföld* (po zástavbě v 60. až 80. let 20. století jedno z největších sídlišť současného města) nebo největší ostrov Dunaje *Csepel*, který byl hustě obydlenu, a nacházelo se na něm velké množství průmyslových podniků. Městské rady, jež postupně získávaly pravomoci nad těmito územími, nebyly schopny v nich prosadit svá nařízení a regule upravující stavební a hygienické podmínky, i když ty ve vnitřním městě poměrně účinně fungovaly. V tomto neutěšeném prostředí sílilo postupně dělnické hnutí, jeho protesty a především generální stávky (v roce 1905 ve Vídni v procesí pravděpodobně až 200 000 dělníků)¹¹⁷ představovaly skutečnou výzvu a problém pro město a jeho společnost.¹¹⁸ To mělo za následek značné pokulhávání Budapešti i Vídně za dalšími metropolemi, které se s problémy bytové otázky a

¹⁰⁹ Schorske, *Vídeň na přelomu století*, 52.

¹¹⁰ Pešek, *Od aglomerace k velkoměstu*, 102.

¹¹¹ *Ibid.*, 102.

¹¹² *Ibid.*, 104.

¹¹³ Schorske, *Vídeň na přelomu století*, 61.

¹¹⁴ Pešek, *Od aglomerace k velkoměstu*, 115.

¹¹⁵ Lukacs, *Budapest 1900*, 54.

¹¹⁶ Berea, *Vienna*, 335.

¹¹⁷ Berea, *Vienna*, 343.

¹¹⁸ *Ibid.*, 335.

efektivní správy okrajových částí města dokázaly vypořádat daleko obstojněji. Přesto i právě dělnické čtvrtě patří svým způsobem do „vnitřní reality modernity“ velkoměst¹¹⁹, protože neexistovala v té době jiná alternativa pro ubytování a zabezpečení tak velkého počtu nově příchozích.

Nárůst počtu obyvatel společně s neřešitelnou otázkou jejich ubytování je tedy v rámci vývoje měst k ideálu moderní metropole určujícím prvkem, protože města byla nucena iniciovat rozsáhlé projekty umožňující jejich hladký chod a zároveň zefektivnit svou správu a vynutit si prosazování jejich projektů. Populační exploze prakticky podmínila vznik infrastruktury města a mimo jiné také otázka bezpečnosti a segregace v rámci měst je dodnes formujícím prvkem jejich podoby.¹²⁰

3.2. Vznik infrastruktury měst

Jak již bylo výše uvedeno, rostoucí počet obyvatel si vyžadoval od měst aktivnější přístup k řešení problémů a vedl tak svým způsobem k rostoucí angažovanosti měst v komunální politice. Tento trend je navíc provázán s převládající myšlenkou racionálního přístupu k výstavbě a proměnám měst a svým způsobem i s idejí města jako funkčního celku, který musí efektivně skloubit ubytování pracovníků, jejich dopravu za prací a také zajišťovat různé správní funkce. Hlavními moty takto strukturovaných měst samozřejmě bylo projektování adekvátní infrastruktury, jež může stát za dalším rozvojem měst a především umožňuje metropoli hladce fungovat. S ohledem na budování infrastruktury spojeným i s otázkou zlepšování hygienických podmínek ve městech si nelze namlouvat, že za nimi stojí přehnaně osvícenecké motivy. Městské a státní správě šlo především o efektivní práci dělníků a jejich zdraví jim mělo umožňovat vyšší výkonnost v práci i připravenost pro odvod do armády,¹²¹ jelikož například děti začínající pracovat příliš mladé byly velmi často dlouhodobě zdravotně indisponované (také jeden z důvodů pro zákaz práce dětí v roce 1885).¹²² Nejvýraznější proměny v oblasti infrastruktury, které tato práce sleduje, zaznamenala racionalizace stavebních plánů (samotné stavební plány a stavební regulace), vznik rozvodových sítí (kanalizace, elektrifikace), sociálních zařízení, jež měla zajišťovat podporu v nemocích

¹¹⁹ Maderhaner a Musner, *Unruly masses*, 6.

¹²⁰ Přednáška Marie – France Chevron v rámci předmětu Einführung in die Urbane Anthropologie, Vídeň, 22. 1. 2014.

¹²¹ Hrůza, *Teorie města*, 68.

a chudobě, čímž města přebírala odpovědnost za dlouhodobé funkce církve a jejích institucí, a především vznik hromadné dopravy (spojený s otázkou regulace Dunaje a vybudováním mostů) schopné pravidelně dovážet velké množství pracovníků na větší vzdálenosti a spojit tak oddělené dělnické čtvrti s místy výroby a produkce. Pouze s takto budovanou infrastrukturou a zázemím se města mohla začít postupně blížit ideálu moderní metropole.

3.2.1. Racionalizace výstavby, plány a plánovací komise

Tendence všech velkých měst Habsburské monarchie od vzniku dualismu směřovaly k „aktivnější městské společenské a sociální politice,“¹²³ která se projevovala především v podpoře výstavby městské infrastruktury a přechodu k plánované výstavbě. Tento trend vedl v Budapešti a Vídni od poloviny 19. století kromě růstu počtu vystavěných staveb, ať již obytných nebo reprezentativních, také ke strukturalizaci výstavby a přesnějšímu plánování. Nutnost regulace výstavby a budování stále komplikovanějších i finančně náročnějších projektů si vyžadovaly nejen finance, které mohlo poskytnout pouze město za přispění státní pokladny, ale i městem zřízené instituce a komise, které měly takový vývoj iniciovat, korigovat a dohlížet na něj. Již od konce 18. století se snažili představitelé města prosadit větší dozor nad podobou města přes komise složené z odborníků různých oborů (inženýři, umělci a statici). Nejviditelnějším nástrojem této racionalizace výstavby byly zakládané komise a jimi navržené plány, podle kterých se následně řídil rozvoj. Vzniklé územní plány měly vytvořit moderně rozplánované a rovnoměrně rozvrstvené město. Po roce 1850 se veškerá realizace vznikajících plánů a jejich provedení akumulovaly do vznikajících stavebních úřadů (v Budapešti Zkrášlovací stavební úřad 1860)¹²⁴, které již měly v popisu práce zohledňovat kromě účelnosti a funkčnosti i aspekty kulturní a bezpečnostní (i např. po povodních ve Vídni roku 1830 a Budapešti roku 1838 připojena bezpečnostní opatření zohledňující i užitý materiál při výstavbě).¹²⁵ Stále se akcelerující změny ve městech postupem času způsobily, že rozsáhlejší urbanistické projekty okolo roku 1900 již ve většině evropských měst sklouzávaly jen do role regulačních plánů a

¹²² Fux, „*Kinderarbeit und Schulbesuch. Eine Positions- und Argumentationsanalyse der Protokolle der Abteilung „Kinderarbeit“ des Zweiten Österreichischen Kinderschutzkongress 1913*, 39.

¹²³ Melinz a Zimmermann, *Wien - Prag - Budapest*, 140.

¹²⁴ Violetta Hidvégi, „Die Baubehörden von Buda und Pest bis zur Stadtvereinigung“, in *Budapest und Wien: Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert* (Budapest, Wien: Deuticke, 2003), 16-17.

¹²⁵ *Ibid.*, 17.

v podstatě jen omezovaly živelně probíhající výstavbu.¹²⁶ Komise a jejich projekty nebyly schopny prosadit svůj vliv v dělnických čtvrtích a ani se vypořádat s důsledky dravého kapitalismu (chudinské čtvrtě, dělnická předměstí,...) a na navrhovaná řešení nezbyvaly ani prostředky, ani náležitý čas.

3.2.1.1. Budapešťský plán

Po sjednocení tří městských částí byl v roce 1872 vytvořen plán generální přestavby Budapešti.¹²⁷ Plán měl stanovené rozsáhlé cíle, mezi něž patřila regulace Dunaje, zavedení rozvodových sítí, vytváření městských okruhů, stavba tří mostů a operoval i s myšlenkou výstavby výstavní třídy (tato myšlenka se později zhmotnila po Milénijní výstavě v Andrásyho třídě).¹²⁸ Novým centrem města se mělo stát korzo na pešťské straně Dunaje, čímž tento koncept dočasně „ukradl“ slávu plánované výstavní třídy.¹²⁹ „Již toto obrácení se města k řece jako k nové ose jednotného města naznačuje, že s císařskou Vídní se Budapešť chtěla měřit, co se však architektury a urbanistiky týče, vědomě ji nehodlala v ničem následovat.“¹³⁰ Plán odmítnul radikálně zasahovat do struktury vnitřního města a prováděl v jeho prostorech pouze nejnútnejší změny.¹³¹ Od Dunaje vzdálenější ulice Pešti byly rozvrženy podle přesně daného územního plánu, který se opíral o výstavbu dvou okruhů („Malého“ a „Velkého“), jež měly kopírovat pešťské centrum. Kruhy byly paprskovitě propojeny ulicemi a vytvářely tak symetrický obrazec „monotónní pravoúhlé sítě“¹³² vnitřní části města. Veškeré ulice byly dostatečně široké pro pěší i pro rozvíjející se hromadnou a automobilovou dopravu. Nově vznikající centrum mělo být vybudováno tak, aby neslo „glanc světového města.“¹³³ Tato podoba se uchytila a nebyla přeměněna ani během následujících dvou století, i když původní plán byl již koncem 19. století zastaralý a ani přes volání po jeho změně nebyl do 1. světové války vypracován nový.¹³⁴ Tento koncept strukturované městské sítě Pešti ostře kontrastoval se spleťnými uličkami Budínského vrchu. Dá se proto říct, že hausmanizace Budapešti se povedla pouze na pešťské straně

¹²⁶ Hrůza, *Teorie města*, 91.

¹²⁷ Vadas, „Stadtplanung in Budapest im 19. Jahrhundert“, 26.

¹²⁸ Ságvári, *The Capitals of Europe*, 116.

¹²⁹ Pešek, *Od aglomerace k velkoměstu*, 100.

¹³⁰ *Ibid.*, 100.

¹³¹ Vadas, „Stadtplanung in Budapest im 19. Jahrhundert“, 26.

¹³² *Ibid.*, 26.

¹³³ Melinz a Zimmermann, *Wien - Prag - Budapest*, 109.

¹³⁴ Vadas, „Stadtplanung in Budapest im 19. Jahrhundert“, 26.

Dunaje, která dostala značných změn, přičemž ale plán neřešil problémy příměstských čtvrtí a byl nedostačující pro rychle se vyvíjející město.

3.2.1.2. Vídeňský plán

Obdobně nakonec dopadla i projekce vídeňského plánu. Ten byl dokončen v roce 1859, ale nebyly do něj zakomponovány žádné prvky z předem vyhlášené světové soutěže.¹³⁵ Plán v sobě obsahoval prvky přestavby *Ringstraße*, řešil vedení dopravy městem, zabýval se otázkou dalšího přemostění Dunaje, ale i výstavbu okružní linie *Gürtel*.¹³⁶ Narážel však již ve svých zárodcích na limity toho, že Habsburkové nikdy neiniciovali žádnou podobu zkrášlování města, jeho celkovou přestavbu ani žádné velké a důkladné projekty hausmanizace.¹³⁷ Za těmito kroky tak museli stát především podnikatelé a také městská rada, která se k takovým rozsáhlým projektům odhodlala až téměř na konci století. Vídeňský plán tak nikdy nenabyl důležitosti toho budapešťského a velké projekty jako regulace Dunaje, zavádění rozvodových sítí nebo zásobení pitnou vodou bylo svým způsobem odloženo až do 90. let. V tomto ohledu Vídeň pokulhávala za ideálem moderní metropole a je proto „překvapující“¹³⁸, že se jí podařilo udržet krok v technické infrastruktuře s rychle rostoucí populací bez skutečně závažných problémů. Dopomohl tomu i rostoucí hospodářský význam Prahy a odliv části administrativních funkcí do Budapešti po Vyrovnání v roce 1867 a s nimi spojené zpomalení populačního boomu.¹³⁹ „Angažovanost města ve všem,“¹⁴⁰ jejíž rozsah udivoval pozorovatele z celé Evropy,¹⁴¹ přišla až s primátorem Karlem Luegerem, který se v rámci svého úřadování zasadil o nejdůležitější přeměny Vídně, inicioval vznik dalších plánů i jejich přísnější dodržování a stál tak svým způsobem u vzniku Vídně jako skutečné moderní metropole.

3.2.2. Rozvodové sítě

Další velmi důležitou otázkou, kterou bylo město nuceno řešit, bylo zavedení moderní rozvodové sítě. Nejednalo se pouze o nutnost z pohledu prestiže, kterou například zavádění elektrického osvětlení do značné míry nepochybně bylo, ale především o možnost bezpečného fungování města a jeho průmyslových podniků jako

¹³⁵ Hidvégi, „Die Baubehörden von vereinigten Hauptstadt“, 33.

¹³⁶ Ibid., 33.

¹³⁷ Lichtenberger, *Vienna*, 86.

¹³⁸ Lichtenberger, *Vienna* 38.

¹³⁹ Ibid., 5.

¹⁴⁰ Ibid., 40.

¹⁴¹ Ibid., 40.

celku. Bez odpovídající rozvodové sítě by nejen nebylo možné využívat v manufakturách stroje, zhoršily by se hygienické podmínky a zdravotní stav dělníků, ale především by se velkým problémem stalo dopravování dělníků do práce. Proto v Budapešti dokončená elektrifikace v roce 1873 a dokončení elektrické sítě v rozsáhlejší Vídni v 90. letech znamenalo zlom, po němž nastaly nové velké investice do struktury měst.¹⁴² Mimo jiné byla vyprojektována kanalizační a vodovodní síť nutná z hygienických a zdravotních důvodů, protože až do konce 19. století se nedokázalo efektivně zabránit šíření epidemií a největší šancí pro zabránění vzniku nákaz a chorob tak v prostoru města představovala prevence, jejíž zásadní premisou byla tekoucí nezávadná voda.¹⁴³ Ve Vídni již v roce 1873 byly spuštěny vodovody vedoucí kvalitní pitnou vodu, následně bylo položeno přes 120 km potrubí a do roku 1880 již 75 % budov Vídně mělo zavedeno potrubí.¹⁴⁴ Oproti tomu Budapešť, kde dlouhodobě zaostávaly všechny složky zdravotní péče,¹⁴⁵ dokázala svým způsobem dohnat v tomto ohledu ostatní města střední Evropy a později dokončený systém „snesl srovnání s obdobnými systémy v kterémkoliv velkoměstě na západ od Budapešti.“¹⁴⁶ Vídeň i Budapešť tak na konci 80. let již měly zavedeny veškeré technické vymoženosti, které náležely k rozvodové síti, a to vytvořilo podmínky pro rozvoj průmyslu, hromadné dopravy i samotných měst. Důležité je zmínit, že obě města (a především Vídeň) v inovacích pokračovala a například pro Vídeň byl na přelomu století vyprojektován a realizován další přísun pitné vody.

3.2.3. Hromadná doprava a role nádraží

Při popisování největších přeměn v rámci města, které vycházely především z potřeb průmyslu a efektivního zapojení dělnických čtvrtí do celku měst, nelze opomenout vznikající hromadnou dopravu. Ta se stala jedním z velmi důležitých aspektů modernizace města, protože umožnila větší mobilitu pracovní síly a přesun zboží. Znakem moderního města však nemohla být pouze rozvinutá doprava uvnitř města cenově dostupná dělníkům,¹⁴⁷ ale především jeho napojení na železniční síť

¹⁴² Csendes, „Stadt und Technik. Wissenschaftlicher Fortschritt und urbane Entwicklung“, 13.

¹⁴³ Lees a Lees: *Cities and the making of modern Europe: 1750-1914*, 145.

¹⁴⁴ Sachslehner, *Wien: eine Geschichte der Stadt*, 234.

¹⁴⁵ Vadas, „Stadtplanung in Budapest im 19. Jahrhundert“, 23.

¹⁴⁶ Kontler, *Dějiny Maďarska*, 288.

¹⁴⁷ Andrew Lees, „Cities Compared: Europe and North America in the Late Nineteenth and Early Twentieth Centuries“, recenze knihy *European Cities in the Modern Era, 11850-1914*, od Friedrich Lenger, *Journal of Urban History* 40, č. 6 (2014): 1174-1180, <http://juh.sagepub.com/content/40/6/1174.full.pdf+html> (staženo 5. 5. 2015).

spojující zpracovatelské centrum s místy těžby nebo výroby. K těmto účelům byla stavěna nebo přestavována velká nádraží, která fungovala jednak pro osobní přepravu, ale i pro převoz a překládání zboží. V Budapešti byla mezi lety 1867 až 1884 vybudována tři moderní velká nádraží,¹⁴⁸ neboť tato nádraží byla „jednosměrná“ a vlaky skrz ně nemohly projíždět. Ve Vídni již velká nádraží (např. *Westbahnhof*) fungovala delší dobu, a tak se jen musela přizpůsobit větší zátěži, která pramenila z rostoucího objemu přepravovaných cestujících a zboží. Od 60. let se města Uher nejprve začala kolejemi napojovat na Vídeň, která tak byla jediným centrem železniční dopravy monarchie, ale již v roce 1910 byla Budapešť železniční křižovatkou Zalitavska.¹⁴⁹ Vlakové doprava se však nestala pouze způsobem přepravy na delší vzdálenosti, ale mohla i z příměstských oblastí dovážet pracovníky do centra. V Budapešti byla pro tento druh dopravy zřízena viciální dráha *HÉV*¹⁵⁰ a ve Vídni se rozšířila tramvajová síť o příměstské vlakové linky *Stadtbahn*.¹⁵¹ Ve vnitřních částech měst se jako účinnější než přeprava omnibusy¹⁵² ukázala tramvajová doprava (v 60. až 80. letech především vozy tažené koňmi) schopná rychle přepravit velké množství dělníků (ve Vídni 80. let přes 70 000 lidí denně).¹⁵³ Vídeňská tramvajová společnost byla založena v roce 1868 a za dva roky existence zvládla položit přes 22 km tramvajových linií a (i díky vzniku konkurenčního prostředí od 70. let) síť vzrostla do konce 90. let na více než 80 km.¹⁵⁴ V Budapešti byl rozvoj snad ještě dynamičtější a do 1. světové války bylo položeno přibližně 120 kilometrů tramvajových linek.¹⁵⁵ Přetrvávajícím problémem byla nízká rychlost (často přeplněných) tramvají, které nedokázaly přesáhnout rychlost 10 km/h.¹⁵⁶ Kromě těchto dopravních prostředků vznikaly také nejrůznější prestižní a raritní dopravní prostředky (jako např. v roce 1896 v Budapešti zbudovaná první linka podzemky na evropském kontinentu považovaná za jeden z technologických divů tehdejšího světa),¹⁵⁷ které měly především ozvláštnit město anebo dokázat jeho technologickou vyspělost. Tyto dopravní prostředky, kterým bylo v počátcích v podstatě

¹⁴⁸ Nádraží *Nyugat* a *Déli* spolu-projektovala společnost G. Eiffela., Lendvai, *Tisíc let maďarského národa*, 255.

¹⁴⁹ Máté Tamáska, *Donaumetropolen. Wien - Budapest Stadträume der Gründerzeit* (Salzburg-Wien: Müry Salzmann Verlag, 2015), 55.

¹⁵⁰ Viciální dráha je budapešťská příměstská železnice, která je v současnosti součástí systému čtyř příměstských linek, které jsou označovány jako „HÉV.“

¹⁵¹ Na základě kolejí *Stadtbahn* stojí dnešní vídeňské linky *U-Bahn*.

¹⁵² Omnibus je předchůdcem dnešních autobusů a jedná se o vozidlo tažené koňmi.

¹⁵³ Sachslehner, *Wien*, 236.

¹⁵⁴ *Ibid.*, 236.

¹⁵⁵ Kontler, *Dějiny Maďarska*, 288.

¹⁵⁶ Sachslehner, *Wien*, 236.

také auto, však výrazně neovlivnily tehdejší cestování širokých mas a jejich vliv na život dělníků a vývoj průmyslu byl minimální.

3.2.4. Regulace Dunaje a výstavba mostů

Specifickým rysem Vídně i Budapešti byl protékající veletok „páteře monarchie“¹⁵⁸ Dunaje, jenž stavěl společně s opakujícími se povodněmi obě města před výzvy a otázky, s nimiž se musela vypořádat. Ničivé povodně roku 1838 v Budapešti, stejně jako ty vídeňské v roce 1830, do značné míry paradoxně znamenaly kulturní skok vpřed, neboť poničené stavby byly nahrazené novými v nejnovějších architektonických stylech. Znamenaly však především větší angažovanost města v dohlížení nad kontrolou kvality staveb a zavedená opatření (ta budapešťská patřila k nejpřísnějším v tehdejší Evropě)¹⁵⁹ dlouhodobě předurčila spolehlivost a odolnost vystavěných objektů ve vnitřních částech města. Šíře Dunaje zároveň znamenala logistický problém překlenutí veletoku, se kterým se Budapešť dokázala vyrovnat až stavbou Řetězového mostu v roce 1849 a jeho vyřešení umožnilo celoroční obchod mezi Budou a Peští,¹⁶⁰ stejně tak jako zvýšilo mobilitu pracovních sil. Mosty byly s ohledem na šíři Dunaje brány jako „prestižní stavby“¹⁶¹ a svým způsobem i jako vrcholy konstrukční dokonalosti. Zároveň byly v obou městech podniknuty kroky k regulaci Dunaje a zpevnění jeho břehů, přičemž regulace řeky ve Vídni mezi lety 1870-1874 prováděná stroji, které později pracovaly na Suezském kanálu, zastínila svou konstrukční náročností a provedením i okouzlení ze Světové výstavy.¹⁶² Přítomnost řeky tak je nedílnou součástí historie vývoje měst, protože představovala problém, jehož řešení dopomohlo k větší spolupráci městských částí a vyřešení technologických otázek znamenalo znovunastartování průmyslu, kterému se rozšířila nová odbytiště i možnosti. Překážky spojené s přítomností veletoku tak možná částečně paradoxně znamenaly pro obě města skok kupředu a i díky přijatým opatřením se Vídeň a Budapešť staly modernějšími městy s vysokou mobilitou produktů i obyvatel mezi městskými částmi.

¹⁵⁷ Gero, *Modern Hungarian society in the making: the unfinished experience*, 218.

¹⁵⁸ Roth, *A Tale of three Cities*, 67.

¹⁵⁹ *Ibid.*, 54.

¹⁶⁰ 1849, kdy byl most dokončen, nebyl žádný most, jenž by spojoval oba břehy Dunaje a vydržel nápor tajících ledů. Během roku byly využívány na celé řece přívozy, jejichž fungování ale končilo s prvními ledy. Během zimy se zamrzlý Dunaj běžně přecházel pěšky. Problémem ale bylo období tání ledů, kdy nebylo možno ani jeden z uvedených způsobů užít. V Maďarsku je populární historka o svatebčanech, kteří se rozhodli během hostiny přejít na druhou stranu řeky a oslavit s přáteli, ale druhého dne ráno zjistili, že nemají, jak se dostat zpět přes rozmrzající řeku.

¹⁶¹ Pešek, *Od aglomerace k velkoměstu*, 103.

¹⁶² Lichtenberger, *Vienna*, 37.

Následkem strmého populačního růstu v obou městech byl vznik specifických dělnických čtvrtí na jejich okrajích a z toho pramenily značné nároky na vybudování a prohloubení sítě infrastruktury. Musely být zdokonaleny především rozvodové sítě z hygienických důvodů a zavedeno i celkové řízení konceptu výstavby v podobě stavebních plánů a komisí. Efektivní napojení se na vnitrostátní dopravní síť, společně se zaváděním nových technologií do hromadné dopravy a nárůst jejich linek a četnosti provozu stály za efektivní přepravou dělníků i materiálu, a to napomohlo hladkému chodu hospodářství měst i jejich dalšímu růstu. Technologicky náročné způsoby přepravy měly především propagandistický a reprezentativní účel, i když se s nimi počítalo jako s určujícími součástmi budoucí podoby měst (projektování širokých tříd využitelných pro automobily), a neovlivnily tehdejší hromadnou dopravu ani chod měst. Dá se říci, že obě města se v tomto ohledu kompletně proměnila a rozhodně se přiblížila ve všech těchto aspektech ideálu moderní industriální metropole.

4. Reprezentativní, kulturní a vzdělanostní centra

Kromě objektivně měřitelných a materiálně sledovatelných změn dostala města v období druhé poloviny 19. století také značnou vnitřní proměnu. Jednalo se především o jejich kulturní prostředí, které přímo navazovalo a čerpalo z bohaté středověké historie, ale města se začala také čím dál více transformovat směrem k metropolitním centrům. Částečně veškeré tyto změny vycházely samovolně z časového období, kdy se odehrávaly, ale jejich neoddiskutovatelnou součástí byly záměrné změny iniciované vládními a městskými představiteli. Města měla navázat na svou dlouholetou tradici reprezentativních, kulturních a vzdělanostních center, ale měla především tyto funkce prohloubit a zviditelnit. Zároveň s prohlubujícími se znalostmi a možnostmi kultury i vzdělání se neustále rozšiřovala škála, kterou měly tyto dvě velmi důležité funkce pojmout, a tím pádem se také rozšiřoval prostor, který jim musel být věnován. Od 19. století se města kvůli větší migraci z venkova i ze zahraničí stávala skutečně multikulturními centry a díky nejnovějším technologickým vymoženostem se tak značně přeměňoval i život v nich a vznikala tak různorodá a barvitá centra společenského života. Prostředí měst formovalo obyvatelstvo a především jeho způsob života. Panovníci a politici si to uvědomovali a v důsledku celkové demokratizace veřejného života společně s novými „technologickými“ novinkami (především denní tisk dostupný širokým masám) se jim v prostředí měst otevíral prostor, jak populaci

ovlivňovat a vytvořit z ní národně uvědomělé obyvatelstvo. Z tohoto důvodu se také inicioval vznik nejrůznějších škol, které společně s muzei měly právě tuto výchovu k národně uvědomělým občanům vést. Jak již bylo ukázáno výše na příkladu šíření sociálních myšlenek, nejednalo se pouze o vysokou kulturu a politiku, ale veškeré tyto změny včetně možnosti většího prostoru pro vyjadřování svých názorů se endemicky šířily celou společností a tím i strukturou měst. Docházelo také k ještě většímu odklonu od klasického, venkovského životního stylu a především se postupně vnitřně diferencoval i městský život.¹⁶³ Kromě toho se postupně proměnila i funkce budovaných monumentálních budov ve stylu historismu. Nová výstavba spíše než reprezentovat národ navenek, měla směřovat především „dovnitř národa“ a neustále dokazovat a připomínat velikost a důležitost národní historie. Tato kapitola sleduje změny v oblasti reprezentace měst spojených především s postupným odklonem od struktury „barokního typu měst“¹⁶⁴ a přeměně v moderní kosmopolitní centrum. Pokouší se zároveň postihnout i problematiku přeměny kulturní a vzdělanostní funkce měst, která čelila novým úkolům a i tato transformace je nedílnou součástí cesty Vídně a Budapešti směrem k moderním velkoměštům. Velkoměsto a jeho prostor se totiž dá chápat i jako prostor, který přímo i nepřímo formuje jeho obyvatelstvo a prostředí a kultura v něm vzniklá tak zásadně ovlivňuje společnost své doby.

4.1. Proměna reprezentativní funkce Vídně a Budapešti

Podle Elisabeth Lichtenberger a jejího členění typů měst do čtyř kategorií odpovídajících obdobím vývoje a jejich reprezentativní funkci, připadá na 19. století třetí ze čtyř typů ve vývoji měst. Jedná se o residenční město absolutistické éry, jehož architektonickým a sociálním centrem je císařský nebo královský dvůr, důležitou funkcí zůstává reprezentace v architektuře kladoucí velký význam na symboliku a stále v něm převažuje význam šlechty nad rychle rostoucí střední třídou.¹⁶⁵ Přesně takovými městy byla Vídeň a Budapešť v polovině 19. století. Obě města měla především reprezentovat dominanci šlechty nad ostatními třídami a vyzdvihovat slavnou historii Rakouska a Uher, přičemž se samozřejmě kladl důraz na panovníky a na císařský rod. Měla tak působit dominantním dojmem na přijíždějící delegace a zdůrazňovat národní prvky.

¹⁶³ Gábor Gyáni, *Identity and urban experience : fin de siècle Budapest* (New York: Columbia Univ. Press, 2004), 59.

¹⁶⁴ Lichtenberger, *Vienna*, 10.

¹⁶⁵ *Ibid.*, 10.

V průběhu 19. století se však v důsledku politických a sociálních změn tato situace postupně proměňovala, což je dobře viditelné i na postupné proměně měst a jejich podobě před 1. světovou válkou. Nejvýraznější přeměnu reprezentativní funkce dostala obě města především díky monumentálním projektům, jakými byly vídeňská přestavba *Ringstraße* a stavba během a po Milénijní výstavě v Budapešti. V nich se také nejlépe odráží postupná proměna reprezentativní funkce i rozdílné přístupy k reprezentaci v obou městech. Následující kapitoly ve stručnosti představují tento rozdílný přístup a dokumentují cestu obou měst směrem ke kulturním a vzdělanostním centrům.

4.1.1. Přeměna reprezentativní funkce Vídně na příkladu *Ringstraße*

Jak již bylo výše zmíněno, Vídeň byla na přelomu století především rezidenčním sídlem císařského dvora a její struktuře tak především dominovaly šlechtické paláce a nejrůznější kostely. Na konci století tomu však bylo naprosto jinak a portfolio reprezentace města bylo daleko barvitější a různorodější. Největší změnu v tomto ohledu přinesla císařským výnosem nařízená výstavba *Ringstraße*. Již v jejích strukturách je vidět postupný odklon od hlavního záměru reprezentace města výlučně jako císařského sídla. Nově budovaná hlavní výstavní třída Vídně měla sice odrážet sílu a moc císařského dvora a středobodem celého projektu měl samozřejmě zůstat císařský *Hofburg*, ale při projektování se již nedílnou součástí této výstavby staly i Státní opera, *Burgtheater* (Hradní divadlo), Muzeum užitého umění, Přírodovědné muzeum, budova Vídeňské univerzity a především budova Parlamentu. Později byla do projektu zapracována i budova Radnice. Tento posun ve výstavbě asi nejlépe demonstruje postupný odklon kultury od soustředění se okolo rodiny panovníka a pozvolný příklon k celkové reprezentaci národa a jeho intelektuálních elit a národního bohatství. Symbolika Vídeňské univerzity i budovy Parlamentu je nezměrná a prokazuje celkovou demokratizaci země. I když především budova Parlamentu je víceméně pouze okázalým odkazem na jeho existenci a funkce Parlamentu byla pouze omezená, již pouhá přítomnost těchto budov v uskutečněném projektu realizovaném na popud panovníka dokazuje postupnou politickou proměnu. Budova Univerzity stejně jako stavěná muzea naopak dokazují přetrvávající rozměr měst jako kulturních a vzdělanostních center. Tato funkce se v průběhu věků nezměnila, pouze se do jisté míry transformovala pozice těchto institucí a jejich vlivu v rámci států. Především poptávka po velkém počtu úředníků do bujícího úřednického aparátu, společně s poptávkou průmyslu po větším množství technicky zdatných pracovníků a inženýrů stály za podporou vzniku celé škály

škol. Ty se měly specializovat nejen na technické obory, ale měly svým vlivem zároveň vychovávat vzdělané a národně uvědomělé občany. Podle Allana Janika z „velikosti, rozmanitosti funkcí, humanistického systém vzdělání, migračního pohybu, sociální mobility, lokální vzdělanostní tradici, rekatolizace, lidové kultury, demokratizace kultury a asimilace“¹⁶⁶ vznikla vídeňská moderna, jež předznamenala příchod 20. století a vznikla právě v prostoru různorodé Vídně.¹⁶⁷ Ta se tak při zpětném pohledu dá považovat za „předzvěst a zdroj modernity.“¹⁶⁸ Jak argumentují v úvodu práce o kultuře Vídně a Rakouska Peter Berner, Emil Brix a Wolfgang Mantl „ve Vídni bylo objeveno 20. století,“¹⁶⁹ přičemž svou „radikální tezi“¹⁷⁰ odůvodňují „významem rezidenčního, hlavního města Vídně koncentrujícího intelektuální života v posledních desetiletích Habsburské monarchie.“¹⁷¹ „Mimořádná koncentrace talentu a proudů v uzavřeném prostoru a krátkém čase“¹⁷² vycházela především ze sociálního zázemí metropole, jež se stávalo stále více multikulturní, ale i ze specifického období éry *Ringstraße*. Vídeň tak především díky své rozmanitosti kultury byla na konci 19. století označována jako „světová metropole ducha“¹⁷³ a „byla rodištěm velké části moderní kultury a myšlenek, které formují základy našeho vědomí dodnes.“¹⁷⁴

4.1.2. Přeměna reprezentativní funkce Budapešti na příkladu

Milénijní výstavy a vznik maďarského města

Budapešť dostala mezi lety 1848 až 1918 ještě větší změny ve své struktuře než Vídeň. Tyto změny jsou samozřejmě znatelné především na materiální stránce výstavby a Budapešť se díky Vyrovnaní v roce 1867 i celkové renesanci města v očích uherské šlechty znovuzrodila a stala se skutečným a důstojným centrem maďarského národa. Je nutné také podotknout, že v historii Maďarska status hlavního města z různých důvodů postupně mělo více měst (Bratislava, Debrecen...). Budovaná struktura

¹⁶⁶ Peter Berner, Emil Brix a Wolfgang Mantl, „Zur Einführung“, in Wien um 1900: *Aufbruch in die Moderne*; ed. Peter Berner (Wien: Verlag für Geschichte und Politik, 1986), 14.

¹⁶⁷ Berner, Brix a Mantl, „Zur Einführung“, 14.

¹⁶⁸ Steven Beller, „Introduction“, in *Rethinking Vienna 1900*, ed. Steven Beller (New York: Berghahn Books, 2001), 3.

¹⁶⁹ Berner, Brix a Mantl, „Zur Einführung“, 11.

¹⁷⁰ *Ibid.*, 11.

¹⁷¹ *Ibid.*, 11.

¹⁷² *Ibid.*, 11.

¹⁷³ Manfred Welan, „Wien- „eine Welthauptstadt des Geistes“. Realbedingungen als Idealsbedingungen?“, in *Wien um 1900: Aufbruch in die Moderne*; ed. Peter Berner (Wien: Verlag für Geschichte und Politik, 1986), 39.

¹⁷⁴ Beller, „Introduction“, 1.

reprezentativních a kulturních staveb opět zobrazuje částečně podobné rysy jako ta výše uvedená v případě Vídně, ale zatímco vídeňské reprezentativní stavby především zobrazují celkovou demokratizaci společnosti, v Budapešti daleko důležitějším rysem byla akcentace snahy vyrovnat se Vídni. Tím se měla prokázat důležitost maďarského politického národa, jenž má svou specifickou pozici nejen v dějinách Rakouska, ale především tu svou na Rakousku nezávislou. I proto v roce 1870 založená „Rada pro veřejné práce hlavního města“ (*Rat für öffentliche Arbeiten*) dostala za úkol „celkové územní plánování a výstavbu infrastruktury nového hlavního města, přímo v konkurenci k Vídni.“¹⁷⁵ Budapešť se v průběhu 19. století stala pravým maďarským městem, čímž ale neodpovídala struktuře obyvatelstva, které pocházelo z celého Zalitavska, ale následkem tlaku a maďarizace bylo víceméně nuceno se asimilovat. Výstavbu největší budovy Parlamentu na světě tak lze spíše než jako prokázání specifické pozice uherské šlechty a nově získaných pravomocí, chápat jako dokazování vlastní důležitosti v rámci monarchie. Zároveň se v projektu výstavby Andrásyho třídy lemované honosnými vilami v období Milénijní výstavy v roce 1896, obývanými především šlechtou, výmluvně odráží přetrvávající tradiční pořádky v Uhrách. Stavby jako Opera, obě muzea v okolí náměstí Hrdinů, stejně jako samotné sousolí dokazují snahu vyrovnat se Vídni a pokud možno ji předstihnout ve všech ohledech a především Evropě dokázat důležitost Uher. V těchto podmínkách také začal poměrně brzo vznikat barvitý kulturní život podobně jako ve Vídni, čehož důkazem mohou být stovky kaváren jako center veřejného života nebo deníky prodávané v desetitisícových nákladech.¹⁷⁶ Budapešť se tak sice stala nepochybně kulturním centrem země, ale nestala se nikdy pravým náboženským a vzdělanostním centrem Zalitavska. Maďarsko sice dokázalo „překvapivě rychle vybudovat moderní středoevropské školství,“¹⁷⁷ ale pešťská univerzita zůstala především z politických důvodů dlouho omezována¹⁷⁸ a kvůli historické tradici výuky v jiných městech, se ostatní univerzity a fakulty začaly do Budapešti stěhovat až později.¹⁷⁹ Z fungujících škol tak vycházeli především úředníci, kterých bylo od Vyrovnání potřeba stále více a jejich návrat po Trianonské

¹⁷⁵ János Brenner, „Parlamentssitz und Stadtentwicklung: Zur Geschichte des ungarischen Parlamentsgebäude in Budapest“, *Die Alte Stadt* 37, č. 3 (2010), 273.

¹⁷⁶ Lendvai, *Tisíc let maďarského národa*, 263.

¹⁷⁷ Otto Guglia, „Schulgeschichte Ungarns mit besonderer Berücksichtigung Deutsch-Westungarns bis zum Ausgleich 1867“, in *Österreichische Bildungs- und Schulgeschichte von der Aufklärung bis zum Liberalismus*, ed. Gerda Marz (Eisenstadt: Inst. f. österr. Kulturgeschichte, 1974), 148.

¹⁷⁸ *Ibid.*, 146.

¹⁷⁹ Guglia, „Schulgeschichte Ungarns mit besonderer Berücksichtigung Deutsch-Westungarns bis zum Ausgleich 1867“, 137-149.

mírové smlouvě měl ve 20. letech znamenat značný problém poválečného Maďarska. Z Budapešti se tak v daném období sice stalo reprezentativní a kulturní centrum, ale nikdy nebyla schopna stát se skutečným vzdělanostním centrem a zároveň překročit nacionalistický nádech v architektuře i kultuře, a proto v mnohých kulturních ohledech zůstala pozadu nejen oproti Vídni, ale i oproti celoevropským kulturním trendům.

Vídeň i Budapešť prošly během 19. století značnou proměnou a jejich funkce jako nejdůležitějších kulturních a reprezentativních center se stala ještě výraznější. Z vybudovaných struktur kulturního života, na němž se podílelo stále větší množství aktérů, vznikala moderní kultura, která proklamovala postupný odstup od předešlých pořádků a vznikl tak modernismus předznamenávající některé největší myšlenkové změny 20. století. Vídeň se stala i díky dlouholeté tradici univerzity důležitým centrem nejen kulturního, ale i vzdělanostního života, přičemž se tomu snažila nejrůznějšími cestami přizpůsobit a zahrnout co největší počet obyvatel do školského systému. Budapešť se v daném období stala reprezentativním centrem Zálitavska, ale především byla maďarským městem a i její budovy demonstrují hlavně reprezentaci uherské šlechty a celkovou snahu vyrovnat se Vídni. I v tomto ohledu tak Budapešť nedokázala i přes značný pokrok zcela překlenout své původní nedostatky a stát se pravým moderním a různorodým centrem vzdělanosti a kultury, čímž by se opět přiblížila ideálu moderní metropole.

Závěr

Vídeň i Budapešť prošly v průběhu 19. století proměnou, která se dá jen těžko vysledovat v období před rokem 1800 a podobně radikální změnu podoby dostala města až následky 2. světové války. Během sledovaného období se města kompletně restrukturalizovala a nezměnila se pouze jejich podoba, ale proměnil se především život a životní styl obyvatel. Nejvýraznější změnu však znamenalo zakomponování velkého množství funkcí, jež musela zvládnout, aby tak postihla funkční nároky moderního státu. Jak je výše uvedeno, obě města se skutečně dokázala adekvátně vypořádat s velkým množstvím problémů, ale nebylo rozhodně v silách představitelů postihnout a vyřešit veškeré výzvy. Řešení těchto partikulárních problémů však ani nelze zakomponovat do ideálu moderní metropole, neboť neexistovala v tehdejší Evropě

šance, jak s těmito jevy vypořádat a tyto negativní dopady jsou smutnou součástí historie měst a vedlejším efektem zrodu industriální společnosti (jako např. neutěšená situace dělníků, finanční nestabilita a výkyvy výstavby).¹⁸⁰ Celkově se však obě města díky proběhnuvším změnám dokázala adekvátně vypořádat se všemi novými výzvami a nejen funkčně, nýbrž i kulturně se stala moderními městy. Jejich infrastruktura, stejně jako průmysl a reprezentativní budovy jednak zaplňovaly předchozí nedostatky, ale především se staly základem pro moderní strukturu obou měst. Ta tak před 1. světovou válkou byla víceméně skutečnými moderními velkoměsty. Obě města se tak přiblížila ideálu moderní industriální metropole a stala se komplexními centry obou částí monarchie, přičemž jejich počátky byly značně rozlišné. I v tom je možné spatřovat jeden ze dvou hlavních důvodů, proč Vídeň si udržela jistý „náskok“, co se týče vyspělosti a funkční struktury města. Celkové predispozice měla okolo roku 1850 Vídeň daleko lepší a zároveň dlouhodobé chápání tohoto města jako jediného obchodního a hospodářského centra monarchie znamenalo zásadní výhodu oproti rodící se Budapešti.

Vídeň po započetí výstavby *Ringstraße* prošla obdobím velkých proměn, kdy se postupně začala zavádět funkční infrastruktura a kladl se stále větší důraz na výstavbu sociálních a vzdělávacích institucí, které by Vídni udržely status vzdělanostního a kulturního centra monarchie. I když nebylo třeba zásadně zasahovat do struktury a podoby reprezentativních budov a prostor, prošly i tyto zásadní proměnou, která jen potvrdila fakt, že i po Vyrovnaní roku 1867 byla Vídeň stále hlavním centrem Rakouska-Uherska. Největší přerod zaznamenalo především sociální a infrastrukturální zázemí hlavního města monarchie, které tak bylo připraveno na další růst a jeho struktura byla záměrně projektována pro příchod dalších statisíců obyvatel. Nejvýraznější osobou, jež se zasloužila o realizaci nejpodstatnějších projektů, byl kontroverzní starosta Karel Lueger. Za jeho úřadování došlo k dokončení některých velkých projektů, sám nové projekty inicioval a vhodnými zásahy tak dokončil celou cestu města k docílení ideálu moderní industriální metropole. Úřadování Karla Luegera se tak v tomto světle jeví jako druhý nejdůležitější faktor stojící za rozdílným stupněm vývoje Vídně oproti Budapešti. Vídeň byla před 1. světovou válkou kulturně bohatou metropolí, industriálním městem i funkční strukturou připravenou na další rozvoj. Dá se tak říct, že Vídeň nejenže se stala moderním městem, ale měla základní předpoklady

¹⁸⁰ Maderhaner a Musner, *Unruly masses*, 6.

stát se světovou metropolí. Tyto předpoklady však byly omezeny rozpadem monarchie a následným politickým vývojem Rakouska.

Budapešť byla před rokem 1850 rozdělena na tři historická města a postrádala základní infrastrukturu, stejně jako výraznější počet obyvatel odpovídající tehdejší představám o velkoměstě. Před 1. světovou válkou však již tato kvetoucí metropole byla hodnocena jako skutečné centrum Zálitavska a považována za jednu z nejmódnějších moderních metropolí Evropy na východ od Vídně. Stalo se tak díky neuvěřitelnému rozvoji během druhé poloviny 19. století a to především po Rakousko-uherském vyrovnání a díky entuziazmu a národnímu zapálení maďarské šlechty a angažovanosti Židů, nahrazujících v Uhrách střední třídu.¹⁸¹ Městská rada byla schopna sestavit a realizovat územní plán, stála společně se šlechtou za mohutnou výstavbu i zaváděním rozsáhlé infrastruktury včetně hromadné dopravy. Proměnila se zároveň i reprezentativní funkce města, která měla okázale demonstrovat důležitost Maďarů, jejich dominanci nad ostatními národy Zálitavska a zároveň dosáhnout kulturního významu Vídně. I přes to všechno nelze Budapešť a její cestu k ideálu moderní industriální metropole označit za dokončenou a úplnou, neboť se město nedokázalo vypořádat s některými zásadními strukturálními problémy jako například integrace dělnických čtvrtí do městského celku (realizováno až po 1. světové válce), stejně jako s celkovým krachem finančního zajištění výstavby. Město tak v rozhodující fázi na přelomu století postrádalo výraznou postavu, jakou byl pro Vídeň Karel Lueger a zároveň obrovské finanční náklady, které souvisely především s nutností dohánět některé základní chybějící prvky infrastruktury (např. otázka přemostění Dunaje uspokojivě vyřešena až v roce 1849) vyčerpaly finanční zdroje a celá výstavba tak byla daleko náchylnější k výkyvům. Tyto limity se Budapešti bohužel i přes neskutečný úspěch v průběhu 19. století nepodařilo překonat a cesta k ideálu moderní metropole tak nebyla zcela úspěšná. Celkově se dá říct, že Budapešť urazila větší cestu směrem k ideálu moderní industriální metropole a více proměnila svou podobu v průběhu druhé poloviny 19. století, ale Vídeň se na druhou stranu více přiblížila tomuto ideálu a byla tak v podstatě úspěšnější ve stanovených měřítkách.

Výstavba a struktura vytvořená mezi lety 1850-1914 je směrodatná pro vývoj těchto měst a jejich dnešní podobu. Po 1. světové válce také byla výstavba a projekty 19. století jedním z důvodů pro předimenzovanost těchto měst. Dalším významným

¹⁸¹ Lendvai, *Tisíc let maďarského národa*, 266.

mezníkem pro obě města pak znamenala přestavba po druhé světové válce a následné projekty spojené s efektivním řešením adekvátního levného bydlení pro velký počet obyvatel. Otázkou tak pro další výzkum zůstává, zda je takto vytvořená struktura, na níž města stojí, schopna pojmout nové nároky a výzvy následujících desetiletí.

Summary

Cities Vienna and Budapest have been highly affected by the major political, economic and sociological changes of the 19th century. Both cities have started in the middle of the 19th century their way towards a modern metropolis, but their starting positions were different. Vienna was a residential city and all over the world accepted as the centre of the huge Habsburg Monarchy. On the other hand Budapest had been before 1873 just an idea, a common concept of the three different small cities, which in the 1850 had just around 150 000 inhabitants. Both cities have started their way towards a modern metropolis under different circumstances and this development had different background and stimulus (e.g. “*Ringstraße*-period”, Austro-Hungarian Compromise). The urbanization as well as the industrialisation of the second half on the 19th century together with political changes has been the most important factors that affected the formation of these cities. Their structures had been changed and they had to deal with the problems of the rush development. Those changes, such as population growth and the higher expectations on cities functions as the centres of the modern absolutistic states, completely metamorphose the form of the cities. Cities had to build or re-build their infrastructure (public transport, distribution networks) as well as their structure (concept of haussmannization) to keep up with the rush development of industrial suburbs and workers districts. Also the growing democratization in Austria as well as the rebirth of Budapest as the Hungarian city shaped the cultural forms and certified their position as the cultural centres. The development of Vienna thanks to mayor Karl Lueger towards the idea of the modern industrial metropolis had been finished shortly before World War I and the city was prepared for the further development. On the other hand Budapest had to make longer journey and had to face bigger difficulties to reach the stage of the modern industrial metropolis, but did not succeed because of the missing economic stability as well as a leading person in the most crucial moments. The forms of cities had changed and based on these structures cities exist till now. The question for a further research would be if that can cope the demands of the city of the 21st century.

Použitá literatura:

kniha:

Berea, Ilsa. *Vienna: legend and reality* (London: Secker and Warburg, 1966), 381.

Bisanz, Hans. *Wien 1850-1900, Welt der Ringstrasse* (Wien: Eigenverl. d. Museums, 1973), 190.

Coen, Deborah R. *Vienna in the age of uncertainty : science, liberalism, and private life* (Chicago: Univ. of Chicago Press, 2007), 380

Csáky, Moritz. *Das Gedächtnis der Städte: kulturelle Verflechtungen - Wien und die urbanen Milieus in Zentraleuropa* (Wien: Böhlau, 2010), 417.

Driver, Felix a Gilbert, David. *Imperial cities: landscape, display and identity* (Manchester: Manchester University Press, 1999), 283.

Gero, András. *Modern Hungarian society in the making: the unfinished experience* (Budapest: Central European University Press, 1997, přeložil James Patterson a Eniko Koncz), 276.

Girouard, Mark. *Cities & people: a social and architectural history* (New Haven: Yale Univ. Press, 1985), 397.

Gyáni, Gábor. *Identity and urban experience : fin de siècle Budapest* (New York: Columbia Univ. Press, 2004), 271.

Gyáni, Gábor. *Parlor and kitchen : housing and domestic culture in Budapest, 1870 – 1940* (Budapest: Central European University Press, 2002), 281.

Hohenberg, Paul M. a Lees, Lynn Hollen. *The making of urban Europe: 1000-1950* (Cambridge: Harvard Univ. Press, 1985), 387.

Hrůza, Jiří. *Teorie města* (Praha: Nakladatelství ČSAV, 1965), 327.

Lichtenberger, Elisabeth. *Vienna: bridge between cultures* (London: Belhaven Press, 1993), 201.

Chorherr, Thomas. *Wien - eine kurze Geschichte der Stadt : Ereignisse, Persönlichkeiten, Jahreszahlen* (Wien: Ueberreuter, 2004), 311.

Kontler, László. *Dějiny Maďarska* (Praha: Nakladatelství lidové noviny, 2001), 554.

Lees, Andrew a Lees, Lynn Hollen. *Cities and the making of modern Europe: 1750-1914* (Cambridge: Cambridge Univ. Press, 2007), 316.

Lendvai, Paul. *Tisíc let maďarského národa* (Praha: Academia, 2002), 457.

Lukacs, John. *Budapest 1900: A Historical Portrait of a City and its Culture* (New York: Grove Press, 1988), 255.

Maderhaner, Wolfgang a Musner, Lutz. *Unruly masses : the other side of Fin-de-Siècle Vienna* (New York: Berghahn, 2008), 176.

Melinz, Gerhard a Zimmermann, Susan. *Wien - Prag - Budapest : Blütezeit der Habsburgermetropolen : Urbanisierung, Kommunalpolitik, gesellschaftliche Konflikte (1867-1918)* (Viedeň: Promedia, 1996), 319.

Pešek, Jiří. *Od aglomerace k velkoměstu: Praha a střeoevropské metropole 1850-1920* (Praha: Scriptorium, 1999), 319.

Roth, Ernst. *A Tale of Three Cities: Vienna, Budapest and Prague* (London: Cassell, 1971), 192.

Ságvári, Ágnes. *The Capitals of Europe: A Guide to the Sources for the History of their Architecture and Construction* (Budapest: Corvina, 1980), 359.

Sachslehner, Johannes. *Wien: eine Geschichte der Stadt* (Wien: Pichler, 2012), 234.

Schorske, Carl E. *Viedeň na přelomu století* (Brno: Barrister & Principal, 2000), 354.

Tamáška, Máté. *Donaumetropolen. Wien - Budapest Stadträume der Gründerzeit* (Salzburg-Wien: Müry Salzmann Verlag, 2015), 216.

Wendehorst, Alfred a Schneider, Jürgen. *Hauptstädte: Entstehung, Struktur und Funktion* (Neustadt an der Aisch: Degener, 1979), 143.

kapitola v knize nebo časopise:

Beller, Steven. „Introduction“, in *Rethinking Vienna 1900*, ed. Steven Beller (New York: Berghahn Books, 2001), 1-27.

Berner, Peter, Brix, Emil a Mantl, Wolfgang. „Zur Einführung“, in *Wien um 1900: Aufbruch in die Moderne*; ed. Peter Berner (Wien: Verlag für Geschichte und Politik, 1986), 11-15.

Brenner, János. „Parlamentssitz und Stadtentwicklung: Zur Geschichte des ungarischen Parlamentsgebäude in Budapest“, *Die Alte Stadt* 37, č. 3 (2010), 272-275.

Boyer, John. „The Position of Vienna in General History of Austria“, in *Wien um 1900: Aufbruch in die Moderne*; ed. Peter Berner (Wien: Verlag für Geschichte und Politik, 1986), 205-221.

- Coheen, Peter G. „Public space and the geography of the modern city“, *Progress in Human Geography* 2, č. 4 (1998): 479-496.
- Csendes, Peter. „Stadtentwicklung und Stadtplanung in Wien im 19. Jahrhundert“, in *Budapest und Wien: Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert* (Budapest, Wien: Deuticke, 2003), 35-41.
- Csendes, Peter. „Stadt und Technik. Wissenschaftlicher Fortschritt und urbane Entwicklung“, in *Budapest und Wien: Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert* (Budapest, Wien: Deuticke, 2003), 5-15.
- Fasora, Lukáš, Hanuš, Jiří a Malíř, Jiří. „Slovo úvodem“, in *Brno Vidni, Videň Brnu: Zemské metropole a centrum říše v 19. století*, ed. Lukáš Fasora, Jiří Hanuš a Jiří Malíř (Brno: Matices moravská pro Výzkumné středisko pro dějiny střední Evropy: prameny, země, kultura, 2008), 11-15.
- Guglia, Otto. „Schulgeschichte Ungarns mit besonderer Berücksichtigung Deutsch-Westungarns bis zum Ausgleich 1867“, in *Österreichische Bildungs- und Schulgeschichte von der Aufklärung bis zum Liberalismus*, ed. Gerda Marz (Eisenstadt: Inst. f. österr. Kulturgeschichte, 1974), 137-149.
- Hengartner, Thomas. „Das Forschungsfeld in Ethnologie und Volkskunde“ in *Kulturwissenschaftliche Stadtforschung*, ed. Thomas Hengartner, Waltraud Kokot, Kathrin Wildner (Berlin/Hamburg: Reimer, 2000), 3-18.
- Hidvégi, Violetta. „Die Baubehörden von Buda und Pest bis zur Stadtvereinigung“, in *Budapest und Wien: Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert* (Budapest, Wien: Deuticke, 2003), 15-19.
- Hidvégi, Violetta. „Die Baubehörden von vereinigten Hauptstadt“, in *Budapest und Wien: Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert* (Budapest, Wien: Deuticke, 2003), 33-35.
- Hillebrecht, Rudolf. „Entwicklungszüge des Städtebaus seit 1900“, in *Esslinger Studien Bd. 12/13* (Stuttgart: Verlag Esslingen, 1966/67), 142-172.
- Kaltenbrunner, Robert. „Ein exponierter Auftritt. Seit 160 Jahren spielen Weltausstellungen eine gewichtige Rolle in der Stadtentwicklung – aber welche?“, *Die Alte Stadt* 73, č. 3 (2010), 257-267.
- Pauly, Michel a Scheutz, Martin. „Space and history as exemplified by urban history research“, in *Cities and their spaces. Concepts and their use in Europe*; ed. Michel Pauly a Madrtin Scheutz (Köln, Wien: Böhlau, 2014), 15-29.
- Stachel, Peter. „Grundprobleme urbaner Kulturen in Zentraleuropa um 1900“, in *Urbane Kulturen in Zentraleuropa um 1900*, ed. Peter Stachel (Wien: Passagen-Verlag, 2004), 15-37.

Vadas, Ferenc. „Stadtplanung in Budapest im 19. Jahrhundert“, in *Budapest und Wien: : Technischer Fortschritt und urbaner Aufschwung im 19. Jahrhundert* (Budapest, Wien: Deuticke, 2003), 19-33.

Welan, Manfred. „Wien- „eine Welthauptstadt des Geistes“. Realbedingungen als Idealsbedingungen?“, in *Wien um 1900: Aufbruch in die Moderne*; ed. Peter Berner (Wien: Verlag für Geschichte und Politik, 1986), 39-45.

Wirth, Louis. „Urbanität als Lebensform“, in *Stadt und Sozialstruktur*, ed. Ulfert Herlyn (München: Nymphenburger, 1974), 42-66.

Woelk, Wolfgang a Vögele, Jörg. „Eine Einführung“, in *Stadt, Krankheit und Tod: Geschichte der städtischen Gesundheitsverhältnisse während der epidemiologischen Transition (vom 18. bis ins frühe 20. Jahrhundert)*; ed. Jörg Vögele (Berlin: Duncker und Humblot, 2000), 11-35.

recenze knihy:

Andrew Lees, „Cities Compared: Europe and North America in the Late Nineteenth and Early Twentieth Centuries“, recenze knihy *European Cities in the Modern Era, 11850-1914*, od Friedrich Lenger, *Journal of Urban History* 40, č. 6 (2014): 1174-1180, <http://juh.sagepub.com/content/40/6/1174.full.pdf+html> (staženo 5. 5. 2015).

slovník:

Linhart, Jiří, Vodáková, Alena a Petruš, Miloslav. *Velký sociologický slovník: II. svazek P-Z*. Vyd. 1 (Praha: Karolinum, 1996).

web, e-článek:

„Johann Liebig: kalhoty od barona“, webové stránky HN, <http://archiv.ihned.cz/c1-26402830-johann-liebig-kalhoty-od-barona> (staženo 11. 2. 2015).

„Friedhof Simmering: Geschichte“, oficiální stránky Friedhöfe Wien, <http://www.friedhoefewien.at/eportal/ep/programView.do/channelId/-26830/programId/16377/pageTypeId/13572> (staženo 15. 3. 2015).

bakalářská práce, diplomová práce:

Dospělová, Veronika. „Ringstrasse jako výkladní skříň monarchie. Politicko-sociální aspekty přestavby Vídně na přelomu století“ (bakalářská práce, Praha: Univerzita Karlova, 2010), 36.

Fux, Elisabeth. „Kinderarbeit und Schulbesuch. Eine Positions- und Argumentationsanalyse der Protokolle der Abteilung „Kinderarbeit“ des Zweiten Österreichischen Kinderschutzkongress 1913“ (diplomová práce, Vídeň: Universität Wien, 2008), 172.

mapy a atlasy:

Příloha č. 1: Vídeň v roce 1850 (mapa), „Vienna-1850 City Map - Bradshaw's Continental City Maps“, stránky Historical Maps and Timetables of Vienna, Austria, <http://www.valentina.net/Wien/wien001.jpg> (staženo 5. 5. 2015).

Příloha č. 2: Vídeň mezi lety 1890-1907 (mapa), „Illustration from Brockhaus and Efron Encyclopedic Dictionary“, stránky Wikipedia Commons, http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Iconographic_Encyclopedia_of_Science,_Literature_and_Art_205.jpg (staženo 12. 5. 2015).

Příloha č. 3: Budapešť 1852 (mapa), „Plan der Umgebung von Ofen und Pest . - Pest Budapest“, in *General-Quartiermeisterstabs-Abtheilung der III. Armee* (Pest: Walzel, 1852).

Příloha č. 4: Budapešť 1895 (mapa), „Plán Budapešti z Meyerova Konverzačního lexikonu 1895“, in *Habsburská monarchie: dějiny Rakouska-Uherska slovem i obrazem*, Wilhelm J. Wagner (Praha: Euromedia Group, 2011), 150-151.

Seznam příloh

Příloha č. 1: Vídeň v roce 1850 (mapa/městský plán)

Příloha č. 2: Vídeň mezi lety 1890-1907 (mapa/městský plán)

Příloha č. 3: Budapešť 1852 (mapa/městský plán)

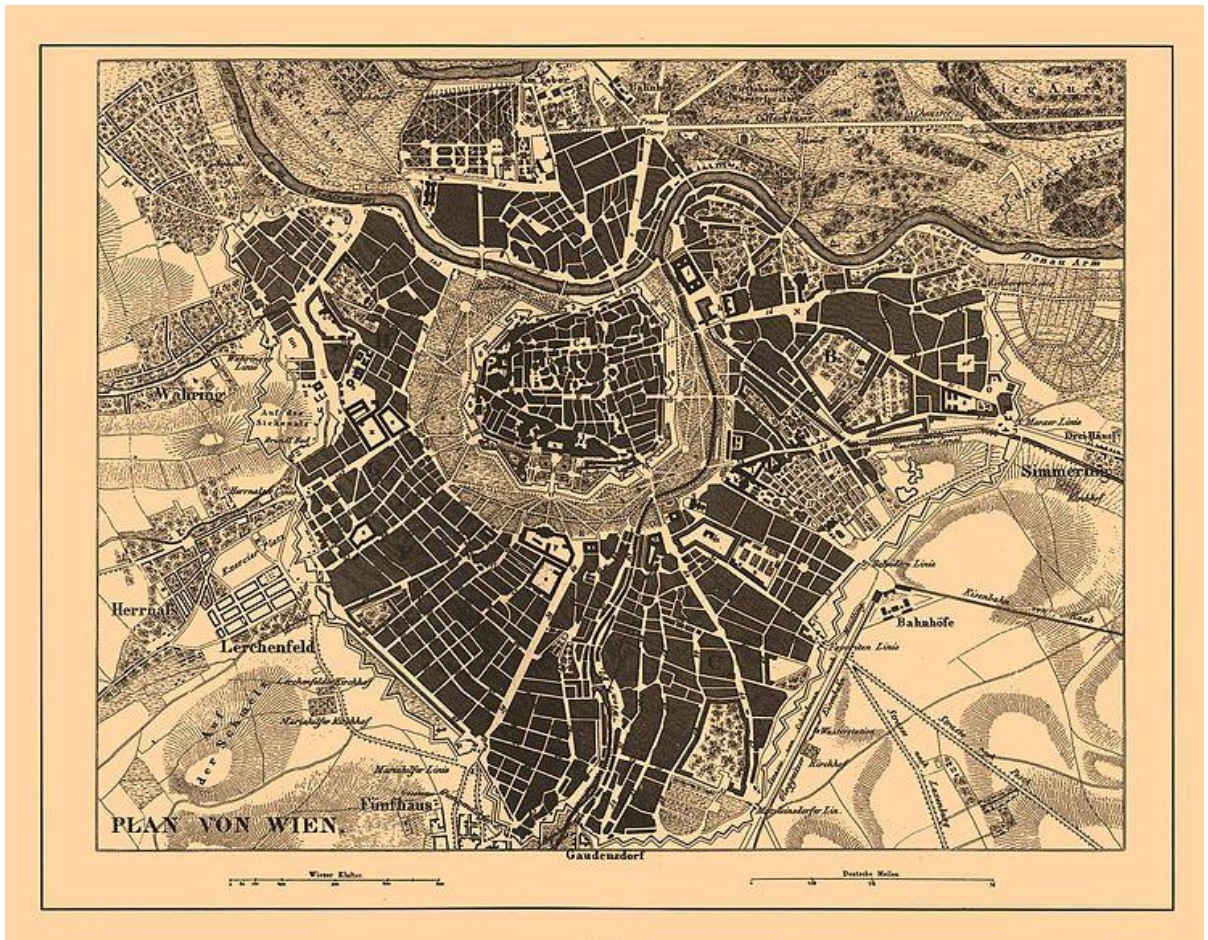
Příloha č. 4: Budapešť 1895 (mapa/městský plán)

Přílohy

Příloha č. 1: Vídeň v roce 1850



Příloha č. 2: Vídeň mezi lety 1890-1907



Příloha č. 3: Budapešť 1852



Příloha č. 4: Budapešť 1895

