



Budapesti Levéltári Mozaikok

2025/2. szám

DOI: [10.56045/BLM.2025.02](https://doi.org/10.56045/BLM.2025.02)

ISSN: 2939-6921

URL: <https://leveltarimozaikok.bparchiv.hu/2025/05/06/leveltari-mozaikok-109/>

NÉMETH ÁGNES

Egy mérnök két terve: Reitter Ferenc és a csatornázási reform 1. rész

Reitter Ferenc Budapest arculatának és nagyvárosias jellegének kialakításában betöltött jelentős szerepe kevésbé ismert, a köztudatban leginkább a mai budapesti nagykörút nyomvonalára hajózható csatornát tervező mérnökként él, munkássága ennél azonban sokkal összetettebb volt. A főváros vízépítészetében végzett munkássága máig meghatározza városi környezetünket, habár másként, mint ahogy először gondolnánk. A kétrészes cikk első részében a hajózható csatorna tervének tágabb kontextusát ismerhetjük meg.

Kulcsszavak: *Budapest, Budapest 150, Reitter Ferenc, hajózható csatorna, csatornázás, árvízvédelem, főváros, városrendezés*

A tavaly 150 éve elhunyt Reitter Ferenc Budapest arculatának és nagyvárosias jellegének kialakításában betöltött jelentős szerepét talán nem kellő súllyal mutatja a róla elnevezett egyetlen, angyalföldi utca.¹ A köztudatban leginkább a mai budapesti nagykörút nyomvonalára hajózható csatornát tervező mérnökként ismert² Reitter munkássága azonban ennél sokkal összetettebb. Az általa jegyzett 1869-es emlékirat foglalta össze először koncepciózusan a városfejlesztési feladatokat (a műszaki- és költségszámításoktól az intézményi háttérig), amely a szellemi alapvetése volt az 1870-es években meginduló és évtizedekig zajló nagy városrendezésnek.³ Őt ismerő kortársai szerint – habár jelentős mértékben hozzájárult Budapest középítkezéseihez is – valódi szenvedélye a vízepítészet volt,⁴ és élete utolsó két évtizedében a főváros árvízvédelmi munkáiban és általános csatornázási reformjában is számottevő szerepet játszott. Tanulmányomban két tervén keresztül mutatom be szerepét a főváros vízgazdálkodásában és a kapcsolódó infrastrukturális fejlesztésekben.



1. kép. A Reitter Ferenc utca névtáblája. (A szerző felvétele)

Reitter Ferenc és Budapest

Pest, Buda és Óbuda egyesítése hivatalosan 1873-ban történt meg, azonban az ezt előkészítő munkálatok már évekkel korábban megkezdődtek.⁵ Az 1867-es kiegyezést követően 1869/70-re a magyar állam fontos reprezentációs céljává vált egy – akár még Béccsel is konkuráló – főváros létrehozása.⁶ Ezzel párhuzamosan a 19. század második felére, az európai és észak-amerikai nagyvárosokhoz hasonlóan, az iparosodás hatására mind nagyobb mértékűvé váló urbanizáció jelentős környezeti terhelést okozott. A nagyvárosokban a korszak egyik központi feladata és egyben motivációja – az Angliából kiinduló higiéniai mozgalom hatására – a megfelelő minőségű és mennyiségű ivóvíz szolgáltatása, valamint a szenny és a szennyvíz biztonságos elvezetése volt. A mindezekre történő társadalmi, tudományos és technikai megoldáskeresések eredményei, mintái idővel elterjedtek a kortárs szakemberek és

¹ A tanulmány a *Budapest – Egy várostérség környezettörténete* c. (NKFI FK 142451. sz.) projekt támogatásával készült.

² A teljesség igénye nélkül néhány ismeretterjesztő jellegű példa az elmúlt évtizedekből: „A legfontosabb terve egy olyan idea volt, amely, ha megépül, a mai Pest egészen máshogy nézne ki, mint amilyenek ismerjük.” (<https://fszek.hu/Entities/110/0601reitter-ferenc> Utolsó letöltés ideje: 2025. április 7.), Domonkos 2021; Radnai 1983. 34–35. p. Ritkábban előfordul a rakpartépítési munkálataira való megemlékezés is. Szatucsek 2001. 24. p.

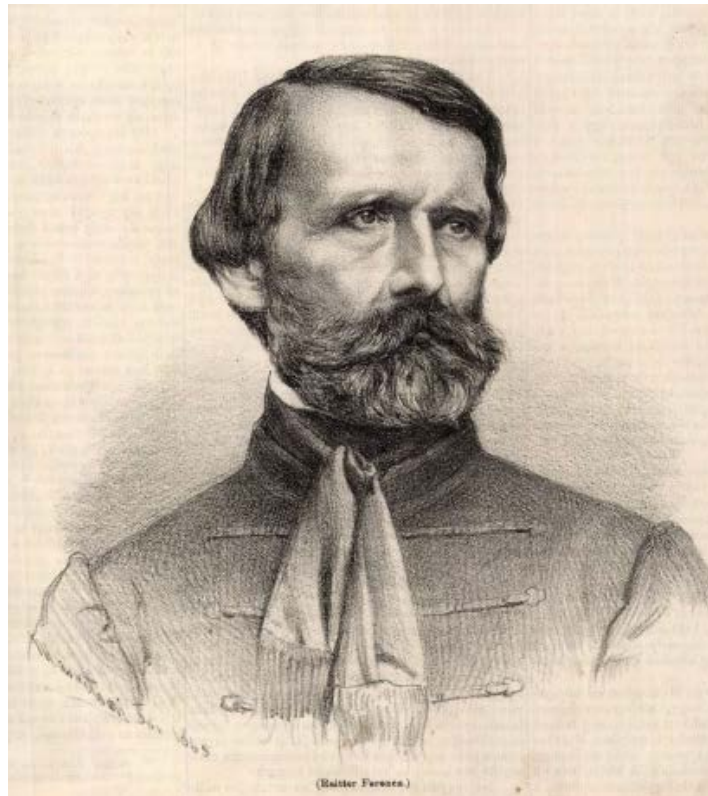
³ Reitter 1869; Sipos 2022. 6. p.

⁴ Herrich 1875. 243. p.; Sárközy 1895. 135. p.

⁵ A Budapesti Levéltári Mozaikok több korábbi cikke is foglalkozott az egyesítés felé vezető út állomásaival. Vö. <https://leveltarimozaikok.bparchiv.hu/category/budapest-150/>

⁶ Cieger 2018. 87–89. p.; Sipos 2022. 4–5. p.

döntéshozók között, akik általában a helyi (földrajzi, várospolitikai és gazdasági) sajátosságokat figyelembe véve adtak erre válaszokat. Pesten, Budán és Óbudán, majd ezek egyesülésével a fővárosban ebbe a nemzetközi trendbe jól illeszkedően zajlottak le ezek a változások. A problémák elhárításáról már a század elején megindultak szakmai és döntéshozói diskurzusok, ám a koncepciózus gondolkodás hiánya miatt csekély eredménnyel.⁷ Reitter Ferenc az 1860-as években megindult szakmai eszmecseréknek és építkezéseknek is aktív résztvevője volt, tanulmányai, szakmai tapasztalatai, hivatalbeli és magán kezdeményezésű munkái meghatározóak e téren.



2. kép. Reitter Ferenc portréja (Magyarország és a Nagyvilág, 1865. október 1.)

1813-ban született Temesváron a vármegyei főorvos fiaként. Mérnöki tanulmányait – mivel a korabeli mérnöki tanfolyamok hagytak maguk után kívánnivalót – külön rajz-, matematikai és filozófiai kurzusokkal egészített ki, ezt követően az országos építészeti főigazgatóságnál helyezkedett el. Itt vízépítészeti (térképészeti és felmérési, valamint vízműtani) munkái voltak a Tiszánál és a Marosnál, illetve vasútépítési munkálatok útvonal kijelölési feladatait is végezte az ország több pontján, végül a Helytartósághoz való 1850-es kinevezésével a középítészeti tevékenysége is elkezdődött. Ekkortól fogva szakmai tevékenysége nagyrészt Buda, valamint Pest területére helyeződött át. Szakértelmének elismeréseként értékelték, hogy a Dunagőzhajózási Társulat 1853-as pályázatán a Duna-part alsó rakodópartjának létesítésére kiírt pályázatot megnyerte és az építkezést is ő irányította. Kettős célja volt a rakpartok létrehozásának: árvízvédelmi és kereskedelmi. A Duna fővárosi szakaszán nagy eséllyel következett be jeges árvíz a jégtorlódások, jégdugók kialakulásával, amely veszély elhárítását a folyó szabályozásával igyekeztek megoldani. Ebben a korszakban elsődlegesen ez a cél vezérelte a város(oka)t és csak másodlagosan hajózási. A partvonalak

⁷ Németh 2021. 6–10. p.

stabilizálásával alakulhattak ki a kereskedelmi célokat szolgáló rakodópartok.⁸ Ez utóbbiak későbbi megemelésével (az 1876-os árvíz megmutatta, hogy nem volt elégséges a korábbi magasság) sikerült lényegében ármentesíteni Budapest területét. Ebbéli 1850-es, 1860-as évekbeli tevékenységéért Ferenc József-renddel tüntették ki. Középítészeti munkái között említik a váci fegyverház, a budai Kapucinusok zárdájának átalakítását, a Császár- és Lukács fürdő újjáépítésének tervezését, a lipóttmezei tébolyda kivitelezésében betöltött szerepét. Továbbá kidolgozta a főváros építési ügyrendjét és szabályait; tervet készített a budai vár és a város rendezéséről és „szépítéséről”, valamint részletes tervet a Duna két partján elhelyezkedő városok vasútjainak összekapcsolása céljából.⁹



3. kép. Barabás Miklós: Az Aldunasor a Lloyd palotával, 1843
(BTM Kiscelli Múzeum – Fővárosi Képtár, Grafikai Gyűjtemény, ltsz. 17.419)

Reitter a rakparttervezési és -építési munkái kapcsán kezdett el komolyan foglalkozni a Duna-szabályozással, készített felméréseket, s úgy vélte, hogy továbbra is fennállt az árvizek veszélye és az ebből következő újabb katasztrófák lehetősége, mely gondolat élete végéig foglalkoztatta.¹⁰

⁸ Mindszenty 2013. 157. p.

⁹ Reitter Ferenc életrajzára vonatkozóan: Fest 1876. 65. p.; Fodor 1957. 101. p.; Keleti 1865. 2. p.; Preisich 1964. 59–60. p.; Sárközy 1895. 135–136. p.; Siklóssy 1931. 69, 74. p.

¹⁰ Reitter 1865. 3. p. Később a csatornázási programjában is kitér a (villám)árvíz okozta veszélyekre, és ezért külön gondot fordított arra, hogy a viharok által jobban veszélyeztetett budai oldalon megoldást találjon erre. (Reitter 1873. 40–41. p.) Fest Vilmos méltatásában kiemelte, hogy „épen Reitter volt az, a ki döntő köreinket már jóval ezelőtt komolyan figyelmezteté a szomorú katastropha lehetőségére” ennek kapcsán (Fest 1876. 9. p.), s ami valóban be is következett a 1875. június 26-i viharok (Perczel 2023), valamint az 1876-os dunai árvíz képében.

A hajózható csatorna terve

Az 1850-es, 1860-as években saját költségére végzett felmérései segítségével formát öltött árvízvédelemmel kapcsolatos elképzeléseit 1862-ben benyújtotta a Helytartótanácsához, illetve Pest városához. Mivel azonban a városnak sem pénze, sem megfelelő mérnöki személyzete nem volt a részletesebb tervek elkészíttetéséhez, Reitter magánkezdeményezésből azokat is megalkotta, majd 1865-ben beadta Pest városához.¹¹ A szélesebb közönség ezt a *Dunaszabályozás Buda és Pest között. Pesti hajózható csatorna. A Csepelsziget s a soroksári Duna-ág balpartján fekvő ártér ármentesítése. Három javaslat Reitter Ferenc kir. főmérnöktől* címen, két nyelven is kiadott munkája révén ismerhette meg.¹² Kiindulási alapja az volt, hogy véleménye szerint az 1838-as árvíz pusztítása után nem történtek megfelelő lépések egy hasonló katasztrófa elkerülésére.¹³ Ennek érdekében elsőrendű és sürgős feladatnak tekintette a Duna szabályozását, s a mű címében jelzett három, egymással összefüggő tervet is mind abból a célból készítette, amiket részletes számításokkal (azok költségvetésével és a remélt bevételeivel együtt) terjesztett elő. Alapvetően azonban inkább irányelveknek tekintette őket, melyeknek szakmai bírálatára ösztönzött.¹⁴ A balparti területek ármentesítéséhez a Duna vonatkozó szakaszának szabályozását és egy, a Ráckevei-Duna-ág bal partján húzódó védtöltés felhúzását és így annak elzárását javasolta a fő Duna-ágtól, áthelyezve északabbra a felső betorkollását, Pest városán belülre és így meghosszabbítva egy vízelvező és hajózható csatornával.¹⁵ Ennek a nyomvonalának kijelölésénél – a mérnök szavaival – „főleg azt tartottam szemeim előtt, hogy a csatornának azt a helyet keressem ki, melynek színvonala a lehető legkedvezőbb arányt mutatja a kiásás és a föltöltés között.”¹⁶ Ez lényegében a város legmélyebb részét jelentette (nagyjából a mai Nagykörút vonalán), ami a Dunának egy, a középkorban még meglévő fattyúága volt.¹⁷ Az elképzelt csatornának több funkciója lett volna, például a folyamatosan jelenlevő homoki port lefojtotta és a várost szépítette, valamint szállítási és kereskedelmi útvonalat kínált volna. Az ez utóbbiak által nyújtott jó feltételek miatt újabb, még nem meghonosodott iparágak nagyüzemeinek letelepedésével számolt, s ezzel egy igazi gyárváros létrehozását szolgálta volna a csatornán kívüli területeken. Közegészségügyi és esztétikai okok miatt a szennyvizet (és a csapadékvíz egy részét) nem a hajózási csatornába, hanem attól elkülönítetten, zárt, földalatti kőcsatornában, a folyóval párhuzamosan, a Soroksári út környékén vezette volna a Dunába.¹⁸

¹¹ Reitter 1865. 3–5. p.; *Tudósítás* 1868. 4. p. A pénzügyi háttérrel később még alaposabb számításokat végzett. Reitter 1866. 3–93. p.

¹² Reitter 1865; valamint német nyelven: *Donau-Regulierung zwischen Pest und Ofen. Pester Schiffahrts – Canal. Schutz der Insel Csepel und des linkseitigen Ufers des Soroksärer Donauarmes gegen Überschwemmung.* 1865, Pest.

¹³ Reitter 1865. 7–14, 23. p. Mindezt később az akadémiai székfoglaló beszédében is nyomatékosította (Reitter 1866, 93–94. p.), valamint Budapest városfejlesztéséről írt emlékiratában is. Reitter 1869. 17. p.

¹⁴ Reitter 1865. 23. p.

¹⁵ A várost körülfogó csatorna gondolatát Reitter nem tekintette sajátjának, egy 1848 előtt tárgyalt ötletre tért vissza (Reitter 1865. 4. p.), amit a fellelhető szakirodalom Széchenyi Istvánhoz köt, aki 1842-ben foglalkozott vele. (Zelovich 1921. 40. p.) A Ráckevei-Duna-ág elzárásának előzménye pedig Lechner Józsefnek (Lechner Lajos apjának) egy szintén 1842-es javaslata volt, amit a pesti árvízvédelemről összehívott tanácskozáson adott elő. Fodor 1957. 79. p.

¹⁶ Reitter 1865. 33. p.

¹⁷ A laposabb pesti oldalon jellemzőbb volt a fattyúágak kialakulása, ilyen volt eredeti formájában a Ráckevei-Duna is. Mindszenty 2013. 156. p.

¹⁸ Preisich 1964. 65–66. p. Reitter 1865. 27–37, 60–62, 63–75, 77–78. p.



4. kép. Reitter Ferenc térképe az 1865-ös terv hármask javaslatáról (Reitter 1865, melléklet)

1868 és 1869 folyamán a tervet Buda és Pest városa is felkarolta, Reittert is sorai között tudó (külön erre a célra létrehozott) szakmai bizottság vizsgálta meg és további megfontolásra felterjesztették a Közmunka- és Közlekedési Minisztériumhoz, amely a hajózható csatorna megvalósítására kinézett területen építkezési tilalmat rendelt el, azonban megvalósításához anyagi természetű támogatást nem nyújtott, hiába jelentkezett egy francia befektetői csoport is a kivitelezésre. A Duna-szabályozás előmunkálatait azonban elrendelte.¹⁹ A kiegyezés utáni korai szakaszban (1869 márciusáig) a kormány még nem foglalkozott tendenciózusan a főváros(ok) fejlesztésével, csupán ezt követően tisztázódott a városrendezési és -szépítési munkálatokban való irányítási és finanszírozási szerepköre.²⁰ Reitter terve a szűkebb szakmán és a döntéshozókon kívül a sajtóvisszhangok alapján a nagyközönséget is foglalkoztatta a meginduló városrendezési diskurzus részeként.²¹ Mindezek ellenére Pest az ötlet megvalósíthatóságát vizsgálva, a várható magas költségek miatt, amiket a korabeli városi önkormányzati szerepfelfogásból fakadóan nem engedhetett meg magának, egyelőre elhalasztotta a kivitelezését.²²

¹⁹ Siklóssy 1931. 71. p.; Sipos 2022. 6. p.; *Tudósítás* 1868. 3–8. p.

²⁰ Sipos 2022. 4–5. p.

²¹ A Magyar Tudományos Akadémia 1865-ben levelező tagjává választotta és székfoglaló beszédében is erről a tervezetről értekezett. (Fest 1876. 7. p.; Fodor 1957. 101. p.; Reitter 1866) A magyar sajtó több éves folyamatos érdeklődésén kívül (Reitter 1865–1870) a bécsi lapok is felkapták az ötletet. *Tudósítás* 1868. 11. p.

²² A város részéről általában minden nagyobb szabású városrendezési és infrastrukturális terv elbukott azon, hogy a (fő)városok nem tudták azokat finanszírozni és az országos ügyeknek tekintett beruházásokhoz arányosan akartak csak hozzájárulni. (Siklóssy 1931. 71, 74. p.) A városi önkormányzat korabeli szerepfelfogásáról: Sipos 1996. 5–10. p.



5. kép. Reitter Ferenc 1865-ös tervéből a javasolt pesti hajózható csatorna látványterve (FSZEK Budapest Gyűjtemény, képszám: [AN004090](#))

1868-ban, szinte egyidőben azzal, amikor az egyfajta szakmai konszenzussal bíró tervét a szakmai bizottság megvalósításra javasolta, érkezett egy másik beadvány is Joseph Ferdinand Toussaint belga szakembertől, aki társaival együtt a meglehetősen komplex városfejlesztési koncepciójukban egy félköríves *boulevard* építésére tett javaslatot körülbelül a hajózási csatorna nyomvonalán.²³ Reitter 1869-ben a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium középítészeti osztályát vezető osztálytanácsosként kapta személyesen Andrassy Gyula miniszterelnöktől a felkérést, hogy elkészítse Budapest koncepciózus városfejlesztésének részleteit.²⁴ Ebben a decemberi emlékiratában már Reitter is a „*pesti félkör sétányutak*” létesítésének ötletét karolta fel,²⁵ amit a minisztertanács is támogatott és az 1871-es nemzetközi városrendezési tervpályázaton a nagykörút már az elhatározott szabályozások között szerepel.²⁶

Úgy tűnhet, mintha Reitter véleménye páli fordulatot vett volna, amire a szakirodalom többféle magyarázattal igyekszik szolgálni. Egyrészt annak fényében vizsgálva, hogy 1869-re már a kormány is aktív résztvevőjévé vált a fővárosok rendezésének, s az állami reprezentáció kontextusában egy elegáns negyeddel számoló körúti sétány minden valószínűséggel vonzó alternatívát nyújtott a környékén már megtelepedett (és Reitter terve szerint a jövőben újabbakat vonzó) gyárak negyedével szemben.²⁷ Másrészt ezzel is összefüggésben a tervezett útvonalon a lejárt építési tilalom okán a telkek értékemelkedése miatti megnövekedett kisajátítási költségeket a „*kérdéses övezetben logisztikai–kereskedelmi–ipari funkció helyett a nagyvárosi*

²³ Toussaint 1868 októberében benyújtott javaslatában Budapest legégetőbb problémáiról és az indítványozott megoldásokról érkezett. Toussaint 1869.

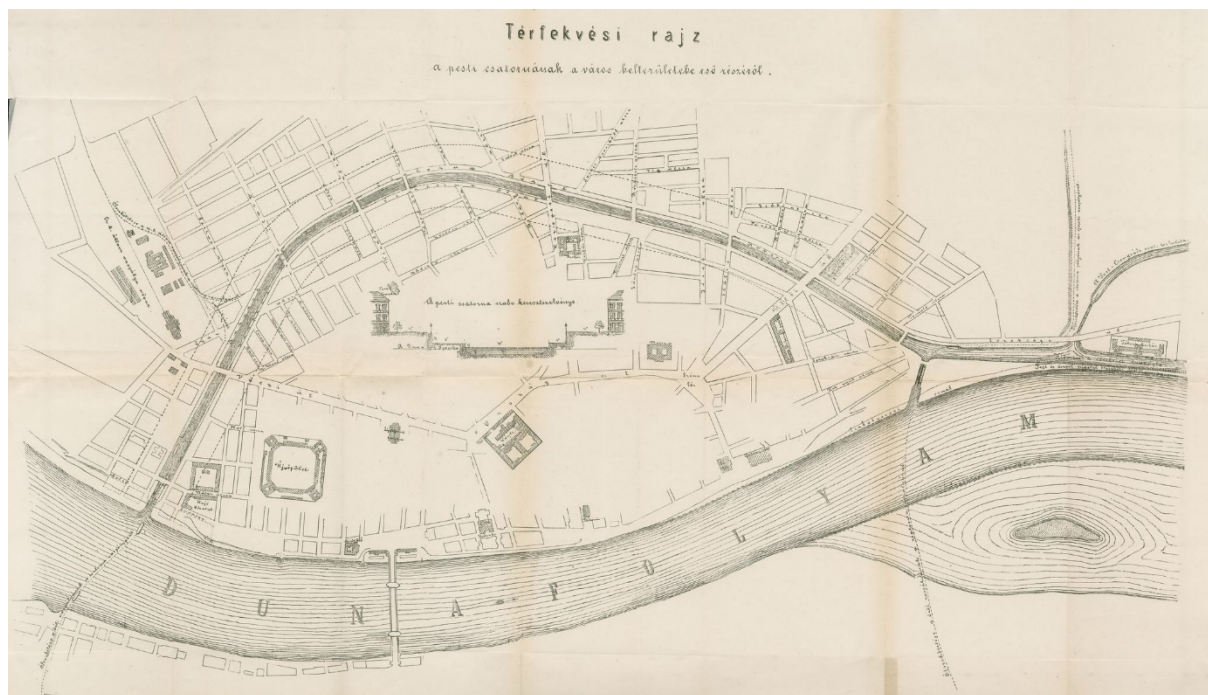
²⁴ Reitter 1869; Sárközy 1895. 136. p.; Sipos 2022. 6. p.

²⁵ Ebben a város fővárosi rangra való emelése érdekében a városok belsejében közlekedési és forgalmi eszközök nyitására érkezik, egyrészt, hogy az áruforgalom akadálytalanul át tudjon haladni, másrészt, hogy az így keletkezett por, zaj és bűz az újonnan nyitott sétányok (lényegében a mai Kiskörút és Nagykörút, valamint a későbbi Andrassy út) segítségével megfelelő mértékű légáramlással kiszellőzőn. Reitter 1869. 20–22. p.

²⁶ Preisich 1964. 65–66. p.; Sipos 2022. 7. p.

²⁷ Domonkos 2021.

bulvár jelleggel történő hasznosítást teszik kifizetődővé”.²⁸ Mindezeket nem cáfolva, csupán egy újabb szemponttal kiegészítve nyilvánvaló, hogy Reittert saját indíttatásból mindenekfelett a város árvízvédelme aggasztotta, azzal kapcsolatban végzett felméréseket, kutatásokat. A hajózható csatorna ötlete csupán egy részlete volt az ezzel kapcsolatos hármastervének, ráadásul olyasmi, ami alapvetően kereskedelmi és városszépítési érdekeket szolgált, s amit egy, az adott helyzetben jobban megvalósítható javaslatra cserélt le, amikor a városrendezés koncepcióját megalkotta. Az 1865-ös munkájának árvízvédelmi része alapötletként tovább élt, és lényegében megvalósult az 1870-es években, amikor a Ráckevei-Dunát a mai Gubacsi híd vonalánál lezárták és a Csepel-sziget északi partját stabilizáló töltést építettek.²⁹



6. kép. Reitter Ferenc 1865-ös tervéből a javasolt pesti hajózható csatorna térképe.
(FSZEK Budapest Gyűjtemény, képszám: [AN500363](#))

Bár az utókor emlékezetében ez az idea mintegy „bukott tervként”³⁰ él, a fentiekből kitűnik, hogy a maga korának viszonyai, mintái és tudása alapján ez egy komolyan megalapozott, szakmailag elismert terv volt, amely többféle módon élt tovább a városfejlesztési diskurzusban, amelynek Reitter Ferenc szinte haláláig aktív részese volt. A koncepciózus városrendezési munkálatokat vezénylő, a londoni mintára (Metropolitan Board of Works) 1870-ben létrehozott Fővárosi Közmunkák Tanácsának (FKT) a kormány által delegált tagjaként, majd a tényleges végrehajtással megbízott műszaki osztályának vezetőjeként Reitter utolsó éveiben a későbbi városképet meghatározó általános szabályozási tervben és különféle koncepciók kidolgozásában vett részt.³¹ Ebbéli minőségében jegyezte 1872-ben az általános csatornázási programot, amellyel a tanulmányom második részében foglalkozom, s az abban

²⁸ Sipos 2022. 6–7. p.

²⁹ Mindszenty 2013. 157, 164. p. A Ráckevei-Duna-ágot a 20. század első évtizedeiben nyitották meg újra és építettek hajó-, illetve vízbeeresztőzilipet, amivel kialakult a mai partvonal.

³⁰ Radnai 1983. 34. p.

³¹ Preisich 1964. 82. p.; Siklóssy 1931. 81, 97–98. p. Ekkoriban kereste fel Londont, Párizst, Berlint, Münchent és több itáliai fővárost, hogy tanulmányozza e városok szabályozási tervzetét. Fest 1876. 8–9. p.

szereplő irányelvek alapján készült el Budapest egyik alapvető infrastruktúrája, amely a mai napig meghatározza városi környezetünket.

Nyomtatott források

Keleti 1865

Keleti Károly: Reitter Ferencz. *Magyarország és a Nagyvilág* (1. évf.) 1865 1. sz. 1–2.

Reitter 1865

Reitter Ferenc: *Dunaszabályozás Buda és Pest között. Pesti hajózható csatorna. A Csepelsziget s a soroksári Duna-ág balpartján fekvő ártér ármentesítése*. Pest, 1865.

Reitter 1865–1870

Reitter Ferenc: *A magyar üdőszaki sajtó viszhangja hármos tervemet ismertető munkáckámra I–IV*. Kézirat, 1865–1870.

Reitter 1866

Reitter Ferenc: *A pesti Duna-csatorna s a hozzá kapcsolt minden remények valósítására alkalmas utak és módokról*. Pest, 1866.

Reitter 1869

Reitter Ferenc emlékirata gróf Andrássy Gyula miniszterelnök részére Budapest egységes fővárossá fejlesztéséről, 1869. december. In: „Kelet Párizsától” a „bűnös városig.” *Szöveggyűjtemény Budapest történetének tanulmányozásához*. I. kötet. 1870–1930. Összeállította és szerkesztette Sipos András és Donáth Péter. Budapest, 1999. 15–24. p.

Reitter 1873

Reitter Ferenc: *A műszaki osztály igazgatójának előterjesztései a Buda-Pesten létesítendő csatorna-rendszer megállapítása és végrehajtása tárgyában a Fővárosi Közmunkák Tanácsának illető határozataival együtt*. Pest, 1873.

Toussaint 1868

Toussaint, Joseph Ferdinand: *Buda-Pest Hauptstadt von Ungarn und deren dringendste Erfordernisse*. Pest, 1868.

Tudósítás 1868

A Reitter-féle csatorna tervezetének műszaki és pénzügyi szempontbóli megvizsgálására Sz. K. Pestváros közgyűlése által kiküldött bizottmánynak tudósítása. Pest, 1868.

Felhasznált irodalom

Cieger 2018 Cieger András: *1867 szimbolikus világa. Tanulmányok a kiegyezés koráról*. Budapest, 2018.

- Domonkos 2021 Domonkos Csaba: [Százötven éve szentesítették a Nagykörút megépítéséről szóló törvényt](#). *PestBuda*, 2021. június 9.
- Fest 1876 Fest Vilmos: *Temesi Reitter Ferenc emléke*. Budapest, 1876.
- Fodor 1957 Fodor Ferenc: *Magyar vízmérnököknek a Tisza-völgyben a kiegyezés koráig végzett felmérései, vízi munkálatai és azok eredményei*. Budapest, 1957. (Budapesti Műszaki Egyetem Központi Könyvtára Műszaki Tudománytörténeti Kiadványok 8.)
- Herrich 1875 Herrich Károly: Emlékbeszéd Temesi Reitter Ferencz alelnök fölött. *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Közlönye* (9. évf.) 1875 6–7. sz. 239–253. p.
- Mindszenty 2013 Mindszenty Andrea (szerk.): *Budapest. Földtani értékek és az ember*. Budapest, 2013. (Városgeológiai tanulmányok 2013.)
- Németh 2021 Németh Ágnes: [Az egészség csatornái. A pesti csatornareform kezdetei és Beivinkler Károly szerepe az 1870-es évek elején](#). *Korall Társadalomtörténeti Folyóirat* (83) 2021. 5–33. p.
DOI: 10.52656/KORALL.2021.01.001
- Perczel 2023 Perczel Olivér: Borzalmak éjszakája. Az 1875. június 26-i budai árvíz és következményei. In: Kövér György (szerk.): *Hogyan lett Budapest a nemzet fővárosa? Tanulmányok Budapest 150. és a Társadalom- és Gazdaságtörténeti Doktori Program 30. születésnapjára*. Budapest, 2023. 45–67. p.
- Preisich 1964 Preisich Gábor: *Budapest városépítésének története a kiegyezéstől a Tanácsköztársaságig*. Budapest, 1964.
- Radnai 1983 Radnai Lóránt: Egy sikeres és egy bukott terv. *Budapest* 21 (1983) 1. szám, 34–35. p.
- Sárközy 1895 Sárközy Imre: Régibb vízi mérnökeink életéből III. Reitter Ferenc (1813–1874). *Magyar Mérnök- és Építész-Egylet Heti Értesítője* (14) 1895 22. sz. 135–137. p.
- Siklóssy 1931 Siklóssy László: *Hogyan épült Budapest? (1870–1930)*. Budapest, 1931.
- Sipos 1996 Sipos András: *Várospolitikai és városigazgatás Budapesten 1890–1910*. Budapest, [1996]. (Várostörténeti tanulmányok 3.)
- Sipos 2022 Sipos András: Az Andrássy-kormány és a városegysítés. *Budapesti Levéltári Mozaikok* 2022/13. sz.
DOI: [10.56045/BLM.2022.13](#)

- Szatucsek 2001 Szatucsek Zoltán: Első rakpartunk, a Rudolf. *Népszabadság, PestVidék melléklet* 2001. január 3. 24. p.
- Zelovich 1921 Zelovich Kornél: *Széchenyi mérnöki alkotásai*. Budapest, 1921.

Impresszum

Budapesti Levéltári Mozaikok

A kiadó neve: Budapest Főváros Levéltára
A kiadó székhelye: 1139 Budapest, Teve u. 3–5.
Felelős kiadó: Dr. Kenyeres István főigazgató

Főszerkesztő: Dr. Simon Katalin
Szerkesztőség: Fazekasné Dr. Toma Katalin, Dr. Fehér Csaba, Dr. Garami Erika, Dr. Ternováczi Bálint, Dr. V. László Zsófia, Tóth Gergely (technika- és honlapfelelős)

A szerkesztőség elérhetősége: 1139 Budapest, Teve utca 3–5.; 1554 Budapest, Pf. 41.
e-mail: mozaikok@bparchiv.hu