

Nánási László

Hajóbaleset a Dunán 1868-ban

Boat accident on the Danube in 1868

Absztrakt

A magyarországi folyami gőzhajózás első balesete 1868-ban történt a Dunán. A lényegesen nagyobb Karl Ludwig hajó két megye határán beleütközött a Slavonia gőzösbe, amelynek következtében két utas meghalt. A korabeli hazai jogból hiányoztak azok az alapvető büntetőjogi normák, amelyek alapján a felelősségről dönteni kellett. Az eljárásban felelősségre vont hajóskapitányokat az 1873-ban jogerőssé vált döntéssel felmentette a bíróság.

Kulcsszavak: Duna, gőzhajózás, hajóütközés, hajózási szabályok, büntetőjogi felelősség, gondatlan emberölés, per, ítélet, felmentés

Abstract

The first accident of river steamboats in Hungary occurred in 1868 on the Danube. The significantly larger Karl Ludwig crashed into the steamship Slavonia on the border of two counties, resulting in the death of two passengers. In national criminal law the rules and regulations necessary for determining criminal liability in such a case did not exist at that time. In its final decision of 1873, the court acquitted the prosecuted ship captains.

Keywords: Danube, steamboat, boat crash, shipping rules, criminal liability, careless murder, litigation, judgment, acquittal

A dunai hajózás hosszú történetében olykor előfordultak olyan események, amelyek lefolyásukat, eredményüket tekintve kiemelkedtek a hétköznapiakból. Ilyen volt az az 1868 őszi történet is, amelynek következtében az összeütközött személyszállító hajók kapitányai büntetőbíróság elé kerültek. Az ügy büntetőjogunk történetében vélhetően az első eset volt, amikor a közlekedés e fajtájának körében történt eredmény bekövetkezése miatt kellett a felelősségről dönteni. Ráadásul olyan körülmények között, amikor a polgári magyar állam kiépítése éppen csak megkezdődött, az erre hivatott szervek működésük kezdetét élték, s az országban hiányzott a kodifikált anyagi és eljárási büntetőjog. Az ügy ismertetését nehezíti, hogy a keletkezett hivatalos iratanyag – ami alapján a történet hitelesen megállapítható lenne – már nincs meg. Viszont az akkoriban

megjelent, a történeteket hűen ismertető, az eljáró szervek munkájáról beszámoló sajtó egymást is kiegészítő tudósításai révén rekonstruálható az eset és annak elbírálása.

A modernizálódó Magyarországon már az 1830-as években megindult az akkori legfejlettebb műszaki megoldást jelentő gőzhajókkal a dunai személy- és teherfuvarozás. A kor legjelentősebb folyami hajóstársasága a bécsi székhelyű Első Dunagőzhajózási Társaság (Erste Donau-Dampfschiffahrts Gesellschaft – DDSG) volt, amely számos hajójáratot üzemeltetett a birodalom területén. Üzleti erejét és szállítási kapacitását jellemezte, hogy a dualizmus kezdetén Magyarországot illetően 90 gőzhajója 8000 lóerő teljesítménnyel, míg a teherszállításra 297 vontával rendelkezett. A Kiegyezés évében, 1867-ben alakult pesti Első Magyar Gőzhajózási Társaság 12 gőzöse 870 lóerővel bírt. E cég 1868 augusztusától a főváros és a Dráva-menti Eszék között naponta közlekedtetett járatokat. A fél 6-kor induló hajó menetrend szerint 17 órakor futott be a kb. 250 km-re fekvő Apatinba, ahol az utasok a Slavonia gőzösre átszállva 21 órára érkeztek Eszékre. Másnap, kora reggel indult vissza a hajó, amiről apatini átszállással 8-kor mehettek tovább az utasok Pestre. (A Magyar Mérnök Egyesület Közlönye 1870/3. 211-212. és Pesti Napló 1868/187.).

Ebben a rendszerben azonban 1868. október 10-én, szombaton este 20 óra körül rendkívüli esemény következett be: a Duna jobb oldalán völgymentben haladó Slavonia gőzösbe Bezdán és Apatin között, Vörösmart és Monostorszeg magasságában beleütközött a DDSG Orsováról felhajózó Karl Ludwig nevű személyszállító gőzöse. A folyam kanyarulatából kibukkant, változatlan sebességgel a jobb part irányába haladó majd háromszoros nagyságú hajó orra betörte a kisebb gőzös bal oldalát, annak vaslemezén több méternyi rést ütve, így a hajótestbe zúdult a víz. Az ütközés erejétől megbillent Slavonia fedélzetén tartózkodó utasokból többen a folyamba zuhantak. Az összeütközést követően a Karl Ludwig folytatta útját. A Slavonia-t 1868 augusztus végétől parancsnokló Návay Kálmán kapitány – észlelve, hogy a Duna közelebbi, baranyai partján annak meredeksége miatt nem tud kikötni – a túlsó, Bács-bodrogi part felé kormányoztatta a még működő gépű megrongált hajót. A bal irányba fordított sérült gőzösnek – a hajógép utolsó leheletével – sikerült kb. 380 méternyi ívet megtéve a túlsó partot szinte elérnie, ahol az addigra vízzel telt Slavonia félig süllyedt a Dunába. Az utasok itt már nem voltak veszélyben, majd az odaérkezett DDSG Johann vontatógőzös fedélzetén elhagyták a helyszínt. Az ütközést követő zűrzavarban nem lehetett pontosan megállapítani az esetleges áldozatok számát, a Slavonia utasai közül

többeket – a híradások 6-14 fő között ingadoztak – nem találtak a süllyedés után. A balesetben a Karl Ludwig orra is megsérült valamelyest.

A történetekről a sajtó részletesen és folyamatosan tudósított, az eset rendkívüliségét egy híradás akként értékelte, hogy az *„Aldunán történt szerencsétlenség oly nagy volt, milyen ott nem igen történt még”*. (Fővárosi Lapok 1868/240. 963.).

A baleset miatt azonnal megindult a vizsgálat, amelyet nem az esemény helyszíne szerinti valamelyik vármegye szerve folytatott, hanem a Magyar Királyi Közmunka- és Közlekedési Minisztérium 1868. szeptember 1-jétől megalakult Vasúti és Hajózási Főfelügyelősége. Az ennek hatáskörét meghatározó utasítás szerint ugyanis ez volt jogosult a *„vasúti és vízi közlekedés biztonságára, rendességére és szabályszerűségére vonatkozó törvények, rendeletek és utasítások szigorú megtartása fölött őrködni és arról gondoskodni, hogy az észrevett nehézségek és akadályok mielőbbi eltávolítása mellett a törvény- és szabályellenességek megszüntetessenek és a vétkesek törvényes feleletre vonattassanak”*. (Budapesti Közlöny 1868/271. 2555.).

Az ügyben e szerv hajózási osztályának vezetője, a korszak legnagyobb hazai tengeri és folyamhajózási ismeretekkel és tapasztalatokkal rendelkező szakembere – a magyar szaknyelvet is alapvetően megteremtő – Kenessey Albert vezette a vizsgálatot. Ennek során a bírói feladatokat Pest szabad királyi város fenytítő törvényszéke látta el, a mellette működő tisztí ügyészség közreműködésével. Az akkoriban még teljesen szabályozatlan eljárás során megtörtént a részben vízben álló Slavonia szemléje éppúgy, mint az óbudai hajógyárban javított Karl Ludwig-é, valamint a hajók utasainak, személyzeteinek, kapitányainak kihallgatása. Novemberben kiemelték a mederből a megsérült gőzhajót, és a testén tátongó rést ideiglenesen megszüntetve egy újpesti dokkba szállították.

A magyarországi folyamhajózásra ekkoriban – hazai joganyag hiányában – a Kiegyezés előtt kiadott ausztriai birodalmi normákban megfogalmazott szabályozók voltak az irányadók. Ezek az 1815-ös bécsi kongresszusi okmány azon előírásain nyugodtak, miszerint a rendészeti szabályok minden folyóra nézve egységesen, az érintett államok által egyoldalúan meg nem változtatható módon kerülhetnek megállapításra. Erre figyelemmel a császári-királyi kereskedelmi miniszternek az 1850-es években hozott rendeletei határozták meg a hajózás legfontosabb szabályait, a személyi, műszaki követelményeket. Ezek közül alapvető volt azon előírás, amely szerint a *„Dunán hajózó minden gőzösnek egy saját vezetőnek felelős vezérlete alatt*

kell állania, ki az erre nézve megkívántató ismereteket s gyakorlati képességet magának megszerezte s minden szükséges tulajdonságok iránt magát igazolni köteles”. (Magyarországot illető Országos Kormánylap 1858/V. 143.).

Az önálló hazai szabályozást már a baleset után gróf Mikó Imre közmunka és közlekedési miniszter 1869. április 21-i, az addigi normákra figyelemmel megalkotott rendelete jelentette, amely bevezetőjében megállapította, hogy *„Magyarországban a folyó-, csatorna- s tóhajózásra vonatkozó törvények és rendszabályok nem léteznek*”. Az ennek mellékleteként közölt *Ideiglenes folyó-, csatorna- és tói hajózási rendszabályok* részletesen szóltak mindazon előírásokról, amelyek kötelezőek voltak a szabályos és biztonságos vízi közlekedés érdekében. Ennek 4. §-a is leszögezte az alaptételt, miszerint a *„vezető személyesen felelős, hogy a vezetése alatt álló hajó [...] jó karban tartassék, a szükséges személyzet, a hajó nagyságának és céljának megfelelő tartozékok meg legyenek, a hajó rendszeren terhelve s jól vezetve legyen; általában mindazért, mit ezen minőségben művel vagy mulaszt*”. (Magyarországi Rendeletek Tára 1869 564-618.). Részletesen szabályozást nyertek a hajózás körüli általános elővigyázat és a különös előírások kérdései, mint például a járművek haladása, kivilágítása, egymás közti érintkezése, segítése.

A baleset miatti vizsgálat során nagyszámú személy kihallgatása történt meg, akik – attól függően, hogy melyik hajón voltak a balesetkor – eltérően emlékeztek a történetekre, körülményekre. Annyi megállapítható volt, hogy a Duna kanyarulatából előbukkant, hegymenetben szabályos menetirányát elhagyó Karl Ludwig-ot a Slavonia kapitánya és a fedélzetén tartózkodó utasok észlelték. Návay Kálmán az ütközést kerülendő lassította hajója sebességét és figyelmeztető fűtyüléseket adott le a gőzgéppel, megverette a harangot, az utasok pedig kiáltoztak a közeledő nagyobb hajó felé. Közben a kapitány felhívatta a szalonban tartózkodókat a fedélzetre. A figyelmeztetésekre nem reagáló Karl Ludwig változatlanul folytatva haladását, nekiütközött a kisebb járműnek. A nagyobb gőzösön tartózkodók elmondása szerint viszont a Slavonia nem volt kivilágítva, azt nem lehetett észlelni. Hadda László, a Karl Ludwig kapitánya szerint hiányoztak a hajóról a szabályosan égő lámpák, így legfeljebb uszálynak vélte a közeledő hajó sötét tömegét, a Slavonia fedélzetéről pedig csak az ütközés után hangzottak el a figyelmeztető jelzések. A nagy zajban a két kapitánynak nem sikerült magát megértetnie, így a Slavonia egy ívet húzva a balpart felé tartott, míg a Karl Ludwig tovább hajózott felfelé a Dunán.

A tudósítások szerint a vizsgálat arra a következtetésre jutott, hogy a Karl Ludwig parancsnoki hídján az ütközést megelőzően nem volt jelen sem Hadda, sem König Sándor másodkapitány, míg a *„keréknél álló egyetlen kormányos nem hagyhatta ott helyét, hogy az illetőket a lent mulató inspector köréből felhívja”*. (Magyarország és a Nagyvilág 1868/44. 554.).

A vizsgálat 1868 őszi befejezését követően huzamosabb ideig semmiféle hír nem látott napvilágot a balesetről. Több mint három és fél év elteltével – ami alatt megszervezést nyert az állami igazságszolgáltatás – viszont közlést nyert, hogy három főt, az összeütközött hajók kapitányait a Pesti Királyi Ügyészség megvádolta azon tényállás alapján, miszerint az *„1868. évben egy napon este 8 órakor a Slavonia gőzhajó lefelé úszván, a szakálasi foknál Monostor közelében a Karl Ludwig gőzhajóval összeütközött, mely alkalommal a Slavonia oly annyira összezúzatott, hogy majd elsüllyedt, ha a Johann gőzhajó nem sietett volna segítségére”*. (A Hon, 1872/180.). Az ütközés következménye emberhalál és tetemes anyagi károkozás lett.

Az ügyet 1872. augusztus 5–6-án tárgyalta a Pesti Királyi Törvényszék három fős bírói tanácsa egy szokatlan és akkoriban alkalmazni kezdett jogforrás alapján. Az Igazságügyi Minisztérium államtitkára, Csemegi Károly 1872 február végére készítette el a teljes kodifikátlanság oldására *A törvényszékek illetőségéhez tartozó bünvádi eljárás ideiglenes szabályozásáról szóló törvény* javaslatát, amely röviden szólt az elsőfokú eljárás szabályairól. Ezt a Képviselőház igazságügyi bizottsága némileg átszövegezte, de megtárgyalására az Országgyűlés feloszlása miatt nem került sor. Ebben a helyzetben Bittó István igazságügy-miniszter a törvényszékek elnökeit az 1872. május 1-jei körlevelében arra hívta fel, hogy iparkodjanak a bíráknál *„odahatni, miszerint az ebben foglalt intézkedések ... a fennforgó bünvádi ügyek körül alkalmaztassanak”*. (Képviselőház irományai 1869/XV. 119-154., Baróthy 1897 35.).

A per első napján történt kihallgatásokkor Návay, a Slavonia kapitánya állította, hogy a *„Carl Ludvig minden harangozása és füttyölése daczára meg nem állt, hanem hajójával összeütközött úgy, hogy ha az ott átmenő János nevű teherhajó nem fogadja be a kiszállni kénytelen utasokat, sok ember vesztette volna életét”*. Ezzel szemben Adda és König első- és másodkapitányok szerint a kisebb hajón *„csak egy lámpa égett, úgy, hogy csak uszályhordónak nézték. Később a felfelé menő Carl Ludvig megállt, a Szlavónia azonban a part másik oldalára fordult és ezen alkalommal a megállott Carl Ludviggal ütközött össze. Ezen két eltérő véleményre szakadnak a tanúkép kikérdezve lett utasok, és azok akik akkor a két hajón, valamint a János nevű szállítóhajón szolgáltak. Tisztázódott, hogy az ütközés*

következtében egy diakóvári tanító két gyermeke lelte halálát, mivel az egyik a Szlavóniába beható vízben fulladt meg, a másikkal tüdőgyulladás a meghülés folytán annyira nőtt, hogy Apatinba vitetvén, azonnal meghalt”, a hajóban pedig 31.888 forint kár keletkezett. (Budapesti Közlöny 1872/180. 1440.).

A második napon hangzottak el a vád- és védőbeszédék. Ezek során Csukássy Károly alügyész a „*két gyermek halálából kiindulva, Náway és Adda kapitányokat vétkes mulasztás által okozott emberölés miatt 6-6 havi fogságra ítélni*” indítványozta, míg Funták Sándor védőügyvéd a „*védencczeit felmentetni kéri, miután a bekövetkezett szerencsétlenségnek kiszámíthatatlan és a vádlottaknak fel nem róható okai vannak*”. A törvényszék ezeket követően „*több mint félórányi tanácskozás után Addát és Königet, a Carl Ludvig első és második kapitányait az élet biztonsága elleni vétség miatt 14 napi fogságra, valamint az okozott és polgári perúton megállapítandó kár megfizetésére ítélte*”, míg Náway Kálmánt felmentette. (Budapesti Közlöny 1872/180. 1440.).

Az ítélet meghozatala azonban nem ment könnyen: mint a korabeli jól értesült szaklap, a Jogtudományi Közlöny később tudatta a „*hármás bíróság egyik tagja nem vélte a tényálladékokat megállapíthatónak, míg a másik két bíró, tehát a többség a tényálladékokat helyreállítva vélte; a bűnösség kérdésére kerülvén a szavazás, az egyik bíró tényálladék hiánya, s illetőleg meg nem állapíthatása folytán a két hajóskapitány egyikét sem mondhatá bűnösnek, a másik két bíró közül pedig az egyik Pétert, a másik Pált találta bűnösnek! Ekkép nem juthatván többségre, a tárgyalást vezető bíró úr szavazásra hívatott még két törvényszéki bírót, kik közül egyik sem volt jelen a tárgyalásnál és szavaztak bírótársaik rövid előterjesztései alapján! Hogy ezen eljárás bírálatra nem szorul, azt mindenki belátja*”. (Dárdai, 1873, 126.).

A bíróság döntése meghozatalakor ismeretlen helyzetben volt, hiszen ilyen ügygel a magyar joggyakorlat korábban nem találkozott. Büntető törvénykönyv nem lévén, az addigi szokásjogra és a kibontakozó jogirodalomra támaszkodhatott döntése meghozatalakor. Ekkoriban a hazai büntető igazságszolgáltatás számára viszonyítási pontként a pesti egyetem tanárának, Pauler Tivadarnak a Büntetőjogtan című könyve szolgált. Ez kódexszerűen összegezte a büntetőjogi ismereteket: a mű az egyes szakaszoknál bemutatta az alapvetően szokásokon alapult hagyományos hazai jog, az 1843-as büntetőjogi javaslat és az 1852-es – Magyarországon 1861-ig hatályos – ausztriai birodalmi Btk. megoldásait, kiegészítve a külföldi jogirodalommal és a szerző magyarázataival. A könyv 420. §-a szerint –

figyelemmel az 1852-es Btk. 335, 336, 337. §-aira – életbiztonság elleni vétségnek minősült, ha a sértett halálát nem szándékos, de mégis vétkes magatartás okozta, amely *„elbizottság vagy vigyázatlanságból [...] veszi eredetét”*. A szerző ismét e Btk-ra utalva írta, ha a *„vigyázatlanság különösen veszélyes tárgyak körül vagy körülmények közt követtetett el”*, akkor meghatározott tartamú szabadságvesztést kell alkalmazni, míg a szokás szerint Magyarországon a büntetés a bíró belátásától függött. (Pauler, 1870 154-156.).

A törvényszék ítéletének kihirdetése után hosszabb procedúra vette kezdetét, amelynek tartalma az egyes bírósági szintek döntéseinek indokait illetően nem ismert, de végeredménye a Magyarország és a Nagyvilág című folyóirat 1873. július 13-án megjelent számában közzétett kúriai határozatból megismerhető. Az 1872. augusztus 6-i ítélet ellen a királyi ügyészség, valamint a két elítélt kapitány fellebbezett. Ezeket elbírálva a Pesti Királyi Ítéltábla 1872. november 4-i végzésével megsemmisítette az elsőfokú határozatot és a törvényszéket új ítélet hozatalára utasította. Az erre hozott és az eredeti ítéletet fenntartó 1873. február 14-i határozat elleni fellebbezések elbírálásaként az ítéltábla 1873. március 3-án újra megsemmisítette a törvényszék döntését és a korábbi táblai végzés pontos teljesítésére, vagyis új ítélet hozatalára és annak szabályszerű kihirdetésére utasította az elsőfokú bíróságot. Erre a Pesti Királyi Törvényszék 1873. március 14-én hozta meg újabb, az eredetit megismétlő ítéletét. Ezt a királyi tábla már érdemben elbírálva 1873. április 7-én döntött a fellebbezésekről. Ebben kiindulási pontként leszögezte, ahhoz, hogy *„minden jogi kételyt kizárólag kimondathassák az életbiztonság elleni vétség a vádlott hajóskapitányok melyike által követtetett el”*, feltétlenül szükséges *„1. megállapítása azon iránynak, melyen a két összeütköző gőzös haladott; 2. megjelölése a helynek, hol az összeütközés történt; 3. bebizonyítása annak, elmulasztott-e és melyik részről a kellő elővigyázat”*. (Magyarország és a Nagyvilág 1873/28. 360.).

A tábla megállapította, hogy ezen alaptételeket a törvényszék rögzítette, mint az *„első bírósági ítélet által is jelzett vezéreszmét”*, azonban a terjedelmes vizsgálat és a végtárgyalás eredményeként csak azt lehetett kimondani, hogy a *„kihallgatott számos tanúk majdnem mindegyike azon gőzhajó kapitánya mellett tanúskodnak, melynek hajóján voltak, s a bekövetkezett emberhalált eredményező szerencsétlenség előidézőjének, az ellenök jövő másik hajó kapitányt jelölik ki”*. Ennélfogva a *„tömegesen eltérő ellentétes tanúvallomások egyikének a másika fölött előnyt adni annál kevésbé lehet, mert a hajók irányáról, s arról, minő erővel haladott a gőzös, kellő szakismeret hiányában bizonyítékot nem nyújthatnak, főleg ha figyelembe*

vétetik az, hogy sokan olyan körülményről is tanúskodnak, mely a vizsgálat fejleménye által teljesen megczáfolva van”. (Magyarország és a Nagyvilág 1873/28. 360.).

A per során bebizonyosodott, hogy az ütközést megelőzően mindhárom kapitány hajója vezérlőhídján volt, továbbá a Karl Ludwig kevésbé az ütközés előtt a Ferdinand Max és Johann nevű gőzösöket *„kellő úton haladva kikerülte”*. Tény az is, hogy a Slavonia lámpái a *„hajózási rendszabályok ellenére, habár hivatalos tudomás szerint eltörve, nem az árboczon vagy kéményen, hanem alatt a rúdon voltak illesztve”*. Így Addának azon előadása, miszerint ő a *„hajót világításánál fogva tutajnak nézte, az intézkedéseket eleve ehhez képest tette meg, vétkességet annál kevésbé sem képezhet, mert a tutajnak vélt gőzhajót fölismerve, a hajószemélyzet és a vele utazó kapitányok egyező tanúsítása szerint hajóját meglassította, illetőleg megállítását elrendelte”*. Az ítéletábra szerint a Slavonia kapitánya és legénysége által említett azon körülmény, hogy a másik hajó a veszélyt jelző figyelmeztetésükre nem ügyelt, *„teljesen elenyészik azáltal, hogy a Carl Ludvig személyzete, úgy az utasok állítása szerint a jelzés csak közvetlen a veszély percze előtt hallván, az összeütközést meggátolható nem volt”*. (Magyarország és a Nagyvilág 1873/28. 360.).

Mindezek alapján és mivel a szakértői nyilatkozat szerint az, hogy a *„hajók minő irányban haladtak, hol történt az összeütközés, meg nem állapítható; miután végül az, hogy a hajózási szabályok vádlottak mindegyike vagy melyike által szegetett meg, ellenükbe be nem bizonyíttathatik, jelesen Návay K. ellenében az, hogy a hajó lámpái szabályellenes helyen voltak illesztve, miután arra készüléke nem volt, bűnül föl nem róható, a szabályok esetében pedig ezeken kívül még más tényleges viszonyok tekintetbe nem vétele által vétkes vigyázatlanság követtetett volna el, semmivel sincs igazolva”,* ezért a Karl Ludwig kapitányait a vád alól *„alanyi tényálladék meg nem állapíthatása miatt”* felmentette, míg az ítéletnek Návay Kálmánra vonatkozó részét fenntartotta. (Magyarország és a Nagyvilág 1873/28. 360.).

A felülvizsgálat eredményeként a Kúria, mint legfőbb ítélszék 1873. június 10-i határozatával az ítéletábrái ítéletet indokainál fogva helyben hagyta. Így zárult a hazai jogtörténet első gépi meghajtású hajók közötti ütközési ügye, amelynek hatásaként is megszületett a hazai hajózást évtizedekig meghatározó szabályozás. Az ügy főszereplői közül a helyreállított Slavonia az 1872. augusztus 20-i fővárosi regattán már részt vett. Az Első Magyar Gőzhajózási Társaság megszűntével és hajóinak a DDSG-hez kerülésével pedig Návay Kálmán is e cégnél nyert alkalmazást a továbbiakban.

Felhasznált irodalom

- Az Aldunán történt szerencsétlenség.* Fővárosi Lapok 1868/241. 963.
- Ideiglenes utasítás az 1868. évi szeptember 1-én életbeléptetett magy. kir. vasúti és hajózási főfelügyelőség hatáskörét illetőleg: Budapesti Közlöny 1868/271. 2555.
- A kereskedelmi ministeriumnak 1858. január 29-kén kelt rendelete, kiható minden koronaországokra, a katonai határőrséget kivéve, a Dunáni hajózásra és tutajozásra megkívántató ausztriai igazolványok elnyerése tárgyában.* Magyarországot illető Országos Kormánylap 1858/V. 143.
- A magy. kir. közlekedésügyi minister körrendelete az ország összes törvényhatóságaihoz.* Magyarországi Rendeletek Tára Pest 1869 564-618.
- A vasúti és hajózási magy. kir. főfelügyelőség hatásköréhez tartozó közlekedési vállalatok 1869-dik évi forgalmára vonatkozó statisztikai adatok.* A Magyar Mérnök Egyesület Közlönye 1870/3. 211-212.
- A magyar gőzös hajótörése oct. 10-én.* Magyarország és a Nagyvilág 1868/44. 554.
- A Karl Ludwig és Slavonia gőzhajók összeütközése.* A Hon 1872/180. DOI: 10.1002/ardp.18722000222
- Az első f. pesti királyi törvényszék.* Budapesti Közlöny 1872/180. 1440.
- A Carl Ludvig és Slavonia gőzhajók összeütközése.* Magyarország és a Nagyvilág 1873/28. 360.
- Baróthy M. (1897): *A budapesti királyi főügyészség által 1872. január hó 1-től 1897. év május hó 1-ig kibocsátott körrendeletek időszerinti gyűjteménye.* Budapest: Hunnia Kiadó
- Dárdai S. (1873): *A közvetlenség elve a bünvádi eljárásban.* Jogtudományi Közlöny, 16, 126.
- Pauler T. (1870): *Büntetőjogtan II. – Anyagi büntetőjog különös része, alaki jog.* Pest: Pfeifer Ferdinánd
- Törvényjavaslat, a törvényszékek illetőségéhez tartozó bünvádi eljárás ideiglenes szabályozásáról.* Az 1869-dik évi április hó 20-dikára hirdetett Országgyűlés Képviselőházának irományai XV. kötet Pest 1872 119-154.

A cikkben szereplő online hivatkozások

URL1: *Első Magyar Gőzhajózási Társaság.*

http://www.hajoregiszter.hu/tarsasagok/belvizi/elso_magyar_gozhajozasi_tarsasag/194