

Az első magyar kereskedelemügyi miniszter emlékezete

— Baross Gábor —

Bellusi Baross Gábor a szabadságharc esztendejében látta meg a napvilágot: 1848 július 6-án és felszázada halt meg nagyon fiatalon: 1892 május 9-én. Mindössze 44 éves volt, amikor hirtelen kihuny munkás élete.

Az első magyar kereskedelemügyi miniszter alig 23 éves, amikor vármegyéje — Trencsén — aljegyzőjévé választja. Rendkívül tehetséges, sokoldalú, igen képzett ifjú, telve izzó akarattal, nemes becsfággal és pillanatig sem színló munkavágygal. Egy esztendő mulva lapot indít, amelyben meglegőn bátor hangon foglalkozik a helyi problémákkal. 1874-ben vármegyei főjegyző, és 1875-ben szabad-elvű programmal bekerül a Házba.

A fiatal trencsényi főjegyző-képviselő mindjárt az első ciklusban öt különböző bizottságnak a tagja. Tisza Kálmán éles szemé hamarosan fölismeri benne a tehetséget, a rendkívüli ambíciót és egymásután bizza meg különféle törvényjavaslatok előadói tisztségével. 27 éves ekkor Baross Gábor, negyedmagával korjegyző is. 1876 február 16-án halk szerénységgel mutatkozik be a Házban. Ő terjeszti be a *Deák Ferenc* érdemeinek megörökítéséről szóló törvényjavaslatot. A javaslat körül — mint ismeretes — vita támadt, a fiatal képviselő még nem „rétor“, járatlan a parlamenti szóharc tüzijátékában, Tisza Kálmán dialektikája védi meg „a haza bölcsé“ emlékezetét.

Baross Gábor nevét a magyar nyíl-vásárosság széles rétegei abból az időből ismerték meg, amikor Tisza Kálmán — 1875 végén — felmondta az Ausztrálával való vámszövetséget. Baross a gazdasági törvényjavaslatokkal sikeresen szerepel, hamarosan már „viharszónok“ is, kereskedelmi és vámmügyi politika is ekkor lesz ismeretessé. A kiegészítő javaslat után hamarosan véget ér a parlamenti ciklus. Az új választáson Baross régi kerülete küldi vissza a képviselő-házba.

„Az eddig nagyobbrészt közgazdasági irányú képviselői munkája — írja az egykorú sajtó — több irányba tolódik. Szükös anyagi viszonyai arra kényszerítik, hogy a bizottságokban végzett erős munkája mellett a Ház jegyzői tisztség is betöltse. Hol az előadói emelvényen ül, hol az elnöki pulpitus oldalán.“ Az ifjú képviselő ezután már gyors ütemben halad előre pályáján, de az alkotások terén is.

A 80-as évek elején két fontos kereskedelempolitikai javaslatot nyújt be: az osztrák-magyar-német kereskedelmi szerződésnek és az 1882-es autonóm vámtarifa-javaslatnak az előadását. Ez az idő volt az európai kereskedelmi politika válságos fordulata. Hamarosan megismerkedik az 1872-es ipartörvény revíziójával is, de a törvényjavaslatnak parlamenti tárgyalásán már nem szólalhat föl, mert 1883 márciusában, Tisza Kálmán öt ajánlja Ő Felsőháznak a közlekedésügyi államtitkárságra, majd pedig 1886 december 29-én — báró Kemény Gábor lemondása után megjelenik a hivatalos lapban a közmunka- és közlekedésügyi tárcára miniszteri kinevezése, ugyancsak Tisza Kálmán javaslatára.

Baross nem politikus miniszter. Alkotó miniszter, gazdaságpolitikus. Társadalompolitikai szemléletében: nemzeti liberális. Reformjai, sokfelé ágazó gazdag tevékenysége, felszívódott a magyar köztudatba. Az ő nevéhez fűződik a vasutak államosítása, az Osztrák-Magyar-Államvasutak magyar vonalainak megváltása, az olcsóbb díjzabás, de legnépszerűbb reformja a személyszállítás mérséklése, a zónarendszer bevezetése, általában

a vasut olcsóbbítása, amellyel az utazási lehetőséget a magyarság nemzeti közkincsévé tette. Új áru díjzabás rendszere éppen úgy, mint a zónatarifa, közelebb hozta a földrajzi távolságokat.

Nagy életműve — mint ismeretes — az aldunai Vaskapu szabályozásának az elindítása. Ennek a fontosságát már 1830-ban átlátta Széchenyi István: „Az Al-Duna hazánk élettere, azt kell nyugeitől megszabadítani és a Fekete-tengerig hajózhatóvá tenni“. Még mint államtitkár vette kezébe 1883-ban a Vaskapu megnyitásának ügyét. Barossnak „nemcsak az Al-Duna szikláival és vízforgatagával kellett megküzdenie — írják munkásságának méltatói — hanem az egymás ellen harcoló szakértőkkel, a pénzügyi helyzet mostohaságával és a szabályozás ellen frontot alkotó erőkkkel is“.

1890 szeptember 18-án — a vonatkozó törvényjavaslat elfogadása után — „megkezdte Baross — közlik a lapok — a sziklák repesztését és a Dunába omlók az Al-Duna egyik leghatalmasabb hajózási akadályá, a folyamba mélyen belenyúló Grében-hegy“ s a következő szövegű emléktáblát helyezik el az Alibég sziklaszirt fölött: „Az aldunai Vaskapunál és az ottani zuhatagoknál létező hajózási akadályoknak eltávolítására szolgáló munkálatok megkezdettek I. Ferenc József uralkodása alatt, gróf Szapáry Gyula miniszterelnöksége idejében, bellusi Baross Gábor kereskedelmi miniszter által, 1890 szeptember 15-én“. A magyar államnak ezt a magyar pénzen, magyar mérnökökkel, magyar munkásokkal létre hozott fényes művét már nem fejezhette be Baross Gábor... De még megalkotta a fiemei kikötőt és a magyar tengerhajózást, szabályozta a felső Dunát és létre hozta az első modern uttörvényt.

„Széchenyi közlekedéspolitikai végrendeletének Baross Gábor a végrehajtója, aki egy félszázad eltelte után a megváltozott körülményekhez alkalmazva a végrehajtás eszközeit, a Legnagyobb Magyar álmának egyik megvalósítója lett“ — írják róla életrajzírói, Gyömrey és Vertesy.

*

Baross Gábor az első magyar kereskedelmi miniszter — mert kinevezésekor választották el a kereskedelmi tárcát a földművelésügyiétől —, aki értékeli a kereskedelem fontosságát. Iparpolitikája is nagyvonalú. Messzemenően támogatja a kisipart, gondoskodik a szakmai tudás fejlesztéséről, ő indítja el az iparoktatás új korszakát. Az első ipari szociálpolitikai kezdeményezések is az ő nevéhez fűződnek. Ő terjeszti be az első munkásbiztosítási törvényt, de ő alkotja meg a vasárnapi ipari munkaszünetről szóló törvényt is, amellyel a hitélet mélyítését mozdítja elő. Még mint államtitkár készíti el a postatakarékpénztári intézményt és ő az első magyar miniszter, aki felismeri az idegenforgalom várospolitikai jelentőségét.

A magyar köztudatban szárnyra

BLANC

Mester
darabban,



mert a Montblanc tollnál
a tinta az utazás egész
postájához elegendő

kapott az a feltevés, hogy Baross „vasminiszter“ elnevezése a „vaskancellár“ magyar párja s annak a nyomán keletkezett. Ez a feltevés téves. Finom humorral írja meg Vadnay Károly, a „Fővárosi Lapok“ szerkesztője, Miskolc város egykori képviselője, később a „Budapesti Közlöny“ szerkesztője Irodalmi Emlékek c. művében Baross díszítő jelzőjének történetét, amelyet a Kisfaludy Társaság adott ki 1905-ben.

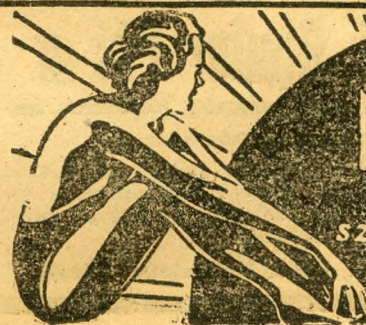
„A vasember elnevezés tulajdonképp gróf Andrássy Manótlól eredt — közli Vadnay —, aki egyszer a maga csonkamondatos, de eszesen eredeti modorában beszélt, röpként, rövidítve szórván sajátos kifejezéseit. A szélsőbalon diskurálgattak, mire a gróf átszólt: „Hm, hm, meghallgathatnák az urak, amit mondok, mert értek egy kicsit a dologhoz. Magam is vasember vagyok!“ Erre derűtség támadt. Egy év mulva, mikor a költségvetés vitája a bányaugyek tételéhez ért, többen évődtek a gróffal:

— Halljuk a vasembert, ki ért a dologhoz!

— Bolondság! — förmedt a gróf nevetve szomszédaira, nagyot legyintve karjával. — Nyelvbottlás volt, ami gyakran megesis rajtam. A szó azt tette, hogy olyan ember vagyok, ki magam is vasban dolgozom, van elég vasbányám és háromom. Az, aki igazán vasember: ott ül a miniszteri székekben (s Barossra mutatott). Az valóban vasból van: olyan kemény, erős és hasznos, mint a vas.“

Vadnay feljegyzései Baross emberi alakjára is rávilágítanak. Elmondja, hogy Tisza Kálmán épp azokat a lelki vonásait értékelte a legtöbbré, amelyek miatt sokan ellene fordultak: keménységét, hajlíthatatlanságát, nyílt őszinteségét.

Az idő, a kor kedvezett a gazdaságpolitikus Baross Gábornak. I. Ferenc József királyunk kora volt, a fejlődés, a nemzeti reform, a haladás kora, a békés munka boldog korszaka és ebben a világban az egykori trencsényi főjegyzőnek történelmi szerep jutott. Emlékezetét mélyreható szociális reformjai őrzik. Üdvös tetteinek áldásaiban és kisugárzó hatásaiban a magyar haza minden polgára részesült és korai elmúlását az egész nemzet igaz részvéte kísérte.



NIVEA

szébben és gyorsabban
barnít!