



## Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Mauks Ernő*

Cím: *Megújul a zónarendszer vagy  
alkotójának emlékezete*

Forrás: *Személyi Újság*

*Bp.*  
(Hely)

*1942. V. 7.*  
(Idő)

(Köt. v. füz.) (Ol)

### Osztályozás

Tárgy

*92*

Hely

*Baross Gábor*

Idő

*"1942."*

Személy

# Megújul a zónarendszer nagy alkotójának emlékezete

## Ötven év előtt halt meg Baross Gábor, a „vasminiszter“

Most félszázada, borongós májuseleji délutánon, előkelő hivatalos vendégünk volt a kalocsai jézustársasági főgimnáziumban, melynek akkor IV. osztályába jártam. A pestvidéki tankerületi főigazgató, Hóman Ottó — mai kultuszminiszterünk édesatyja — tisztelte meg látogatásával az intézetet. Halkszavu, finom, kissé kopasz uriember volt, éppen nem félelmes, különben is évről évre láttuk, s így hozzászoktunk. Az említett délután — ugy emlékszem rá, mintha tegnap történt volna — egyik tanárunk izgatottan nyitott be a terembe és valamit sugott a katedránál ülők fülébe, mire nagy és őszinte megdöbbenés ült ki az arcokra... Akkor jött meg a „vasminiszter“ váratlan halálának híre. Mindenki átérezte az országot ért nagy veszteséget.

Baross Gábor mindössze 44 évet élt, vagyis jóval rövidebb időt, mint amennyi halálától maig lefolyt. Ebből is alig 9 évet töltött a közpályának azon a fókán, ahol alkotóképességét már alkalma volt érvényesítenie. De ezt a rövid időt aztán emberül felhasználta, hogy hazája akko-

riban még meglehetősen elmaradt formalmi politikáját hatalmas lendülettel emelje a kor színvonalára. Ernyedetlen munkabírása közmondásossá vált, éjtnappalt egybevetve dolgozott, e révén kapta a „vasminiszter“ jelzőt is. Mégsem ez az évek során át folytatott megfeszített munka örölte fel hatalmasnak látszó szervezetét, hanem egy véletlen meghülés, amelyet egyik hivatalos utján, nedves márciusi időben, a Vaskapuszabályozás munkálatainak megtekintésénél szerzett. Munkaképességének, alkotóerejének zenithjén kellett abbahagynia a nagy országépítő tevékenység ráeső részét és szinte fájdalmas elgondolnunk, mi minden kerülhetett volna még ki lángesze kohójából, ha hosszabb időt élhetett volna.

Szobrát — Szécsi Antal alkotását — alig hat évvel halála után, 1898 nov. 20-án leplezték le, tehát ugyszólván még kortársai idejében, akik élénk tudatában voltak érdemeinek. Alkalmasabb helyet nem is választhattak volna neki, mint a keleti pályaudvar előtti teret. A hazai

vasutügy nagy reformerének ércalakja valóban odavaló a legnagyobb fővárosi pályaudvar elé, amelyet az ő idejében még Központi p. u.-nak neveztek, mert hisz a Nyugati-pályaudvar csak Baross utolsó életévében ment át az Osztrák-Magyar Államvasut tulajdonából a MÁV-éba. Maga a Keleti-pályaudvar is — bár építése korábbi időre esik, Baross közlekedési államtitkársága idejében — 1884 aug. 16-án nyílt meg. Addig a MÁV egyedüli budapesti „indóháza“ a szegényes józsefvárosi pályaudvar volt, a Stáció-utca (ma: Baross-utca) végén, igazán nem fővárosias középület.

Baross trencsénmegyei nemes családból származott. Bellus, amely a család előnevét adta, Illavával szomszédos vasútállomás. Gábor azonban Pruzsinán született 1848-ban és 27 éves korában szülővármegyéje puchói kerületének képviselője lett, természetesen kormánypárti programmal. 1883-ban, 35. évében a közlekedési minisztérium politikai államtitkárára, három év múlva, 86-ban pedig közlekedési miniszter. Tisza Kálmán éles szeme felfedezte benne a kiváló tehetséget.

Az az időszak tehát, amelyben Baross alkotómunkáját megkezdhetette, a 80-as évek derekára esett, a boldog ferencjózsefi kornak legboldogabb évtizedébe. Az ország tul volt már a 70-es évek pénzügyi krízisein — Wekerle, az új pénzügyminiszter, éppen akkor fáradozott a költségvetési deficit végleges eltüntetésén — viszont a 90-es évek folytonos politikai válságai még nem következtek el. Relatív csend és békeség volt, amely-

nek Tisza Kálmán 15 évi miniszterelnökségének bizonyos stabilitás jellegét adta. Az ország az első, 1885-iki kiállítás sikerének örvendett. A politikai légkör tehát fölötté kedvezett a nyugodt alkotó munkásságnak, amit Baross már államtitkár korában megkezdett. Nagy terve volt a MÁV hálózatának hatalmas kiépítése. A legfontosabb, legforgalmasabb vasutvonal, a bpest—pozsony—marchegg—bécsi, valamint a bpest—szeged—orszvai az OMÁV (Osztrák-magyar államvasut) társaság tulajdonában volt, a 80-as évek elején ennek államosítására még gondolni sem lehetett. Baross gondolata volt a dunáninneni, idegen kézben lévő bécsi fővonalnak versenytársul egy másik fővonalat, a Dunántul, a győr—bruck—bécsit teljesen kiépíteni... Ez, mint MÁV fővonal, 1884-ben megnyílt és a két főváros közti forgalom egy része most már erre terelődött. Az OMÁV magyarországi vonalainak államosítását, Marchegg-től Beziásig és fel egészen Zsolnáig — csak 1891-ben sikerült végre keresztülvinnie.

A MÁV hálózata akkoriban különben is eléggé gyér volt. Gyermekkoromban, a 80-as években Ung megyében laktunk, vasutállomásunk a zemplénmegyei Nagymihály volt. Nyaranta ellátogattunk szüleimmel anyai nagyatyámhoz, Sárosba, Eperjes vidékére. Vasuton mentünk, három különböző vonalrészén, amelyek egyike sem volt a MÁV-é. Nagymihályban felszálltunk az Első Magyar-Gácsországi Vasut vonalára, amely Przemysl-től vezetett Legenye Mihályi-ig. Itt át kellett szállnunk a Magyar Északkeleti Vasutra, a MÉKV-re, amely Lónyay Menyhért

minisztereinöksége alatt épült és a keleti Felvidéket hálózta be. Ez szállított *Kassáig*, ahonnan viszont a *Kassa-Oderbergi Vasut* továbbított *Eperjesig*. A Gácsországi Vasut, valamint a MÉKV államosítása is *Baross* nevéhez fűződik. (A Ksod — Kassa-Oderbergi Vasut azonban különálló marad a cseh megszállásig.)

## Mikor volt az első kötelező vasárnapi munkaszüneti nap?

A nagy miniszter legtöbbet emlegetett ujtítása volt a MÁV személytarifájának *merész reformja*, az u. n. zónarendszer behozatala, amely 1889 aug. 1-én lépett életbe. *Ez egy csapásra hallatlanul olcsóvá tette az eddig meglehetősen drága vasuti utazást*, és sokan eleve is kételkedtek annak várható pénzügyi eredményében. Am az ujtítás rentábilisnak bizonyult, már az első hónapokban soha nem várt mértékben fellendült az utazási kedv, szinte új utazóközönség teremtődött, mert hisz az akkori magyar még nem nagyon szívesen ült fel az amugy is költséges vasutra. A forgalom főképen a főváros felé terelődött s a vidéki tömegek sohasem látott módon tódultak Budapestre.

A zónadijszabás első, eredeti alakjában a távolsági forgalmat 14 vonalszakaszra osztotta. 25 km-ig terjedt a szomszédos forgalom. Egy-egy zóna 15—15 km-t ölelt fel, a XII. és XIII. már 25—25-öt, a XII. zónába esett a 175—200, a XIII-ba a 200—225 km-es távolság. Ami azon túl volt, az mind a XIV. vonalszakaszba tartozott. E szerint pl. Budapesttől számítva *Győr, Kalocsa, Füzesabony* a VIII., *Szabadka* a XI., *Miskolc, Szeged* a XII., *Pozsony, Szerecs, Debrecen* a XIII. zónába estek. Az ezeknél távolabbi helyek, tehát akár a 270 km körüli *Kassa* vagy *S. A. Ujhely*, akár a 760 km távolságú *Brassó* vagy *Fiume*, egyformán a XIV. vonalszakasz jeggyel voltak elérhetők. *Budapest* (beleszámítva *Ferencvárost, Kelenföldet, Rákost*) u. n. *metszőpont* volt, vagyis aki ott utazott keresztül, odáig is, onnan tovább is külön-külön tartozott jegyet váltani.

Aki azonban *Budapestet* nem érintette, akár az ország egyik végétől a másikig (pl. *Ruttkán Hatvan—Szolnokon át Bras-*

sóig) utazhatott egy XIV. zónás jeggyel, tehát személyvonat II. osztályon 5 frt. 80 krajcárért, III. osztályon 4 frt-ért, feltevé, hogy 24 (illetve a napszak végéig számítva 30) órán belül befejezte az utazást. *Gyorsvonaton* az I. oszt. XIV. vonalszakaszú jegy 9.60, a II. osztályú 7 frt-ba került, III. osztály a gyorsvonaton akkor nem volt.

Budapest környékén kedvezményképen a zónák kivételesen nagyobbakra voltak szabva, pl. a II. zónába esett még az 55 km-nyire fekvő *Nagykátá*, továbbá *Aszód, Bicske, Dömsöd, Ercsi*, holott ezeknek már magasabb vonalszakaszba kellett volna esniük. Ez is a főváros felé eső forgalom emelését célozta és — eredményezte is.

Az eredeti formán az első kis módosítás esett 1896-ban, amikor pl. a személyvonat II. oszt. jegyét 6, a gyorsvonatét 8 frtra kerekítették ki. A gyors első oszt. jegy 9.60-ról 12 frtra emelkedett. Már jelentősebb volt az 1903-iki változtatás, amikor két újabb zónát, a XV. és XVI-ikat állítottak fel, ami már tetemes drágulás volt. Ugyanakkor a Ksoddal fennálló szerződés is lejárt és ez külön számította tarifáját. Lényegében azonban a zónarendszer csaknem 23 évig, 1912 tavaszáig maradt fenn s hivatalosát, az utazás megkedveltetését betöltötte. Maga a „zóna” szó a nagyközönség előtt mintegy az olcsóság fogalmával olvadt össze s emléke fennmaradt a „zónapörkölt”, „zónareggeli” s hasonló kifejezésekben.

*Baross* minisztersége alatt épült fel és nyílt meg 1891-ben a *pozsonyi Ferenc József Dunahíd*, valamint az *esztergomi*

és *Komáromi*. A már *Széchenyi* óta sürgetett *Vaskapuszabályozás* terve is *Baross* alatt lépett a megvalósulás stádiumába. Sajnos, ő maga csak a kezdetét láthatta az évek sorára tervezett nagy munkának. Mint említettük, ennek ellenőrzése közben hült meg és szerzte halálos betegségét. Mire a millennium évében, 1896 szept. 27-én *Ferenc József* és a szomszédos balkáni uralkodók jelenlétében az ünnepélyes megnyitásra került a sor, *Baross* már több mint 4 éve porladt.

Amilyen fáradhatatlan volt a reformok kitervezésében, ugyanolyan erélyes hajtotta is azokat végre. *Új alapokra fektette az ipari oktatást, újjászervezte a postát és távirtdát, fejlesztette a Dunagőzhajózást, kiépítette Fiumében a róla elnevezett Baross-kikötőt, ő hozta be a kötelező vasárnapi munkaszünetet — az első vasárnap, amelyen a boltok zárva voltak, 1891 jul. 19-én volt —, mondhatjuk, se szere, se száma nagyszabású s korát sokszor megelőző alkotásainak.*

Mindennek immár félszáz esztendeje, az idők közben peregnék, irtóztató történelmi események torlódtak egymásra az azóta lefolyt évtizedekben s a mai nemzedék bizony olykor már a lexikonokhoz fordul, ha *Baross Gábor* munkásságáról részleteket akar tudni. Kora halála szinte pótolhatatlan veszteséget jelentett nemzetére, ő maga azonban e réven megkimélve maradt a politikai lejáratastól s emléke — mint lángeszű szakemberé — a pártharcok salakjától tisztán maradt meg az utókor előtt.

DR. MAUKS ERNŐ.