

# BAROSS GÁBOR

*ÍRTÁK*

*GYÖMREI SÁNDOR*

*ÉS*

*VÉRTESEY MIKLÓS*

*A BUDAPESTI KERESKEDELMI ÉS IPARKAMARA  
KIADÁSA*

*ATHENAEUM*  
*IRODALMI ÉS NTOMDAI R. T. NYOMÁSA*  
*1937*



## TARTALOMJEGYZÉK.

Oldal	
Előszó.....	5—6
I. A kor.....	7—33
II. A kezdet .....	34—39
III. A képviselőházban.....	40—58
IV. Az államtitkári évek .....	59—69
V. A vasútállamosítás kezdete Magyarországon.....	70—83
VI. Baross miniszter. A vasútállamosítási mű befejezése.....	84—97
VII. A zónatarifa .....	98—111
VIII. Az árutarifa mint gazdaságpolitikai fegyver .....	112—125
IX. Vaskapu—Fiúme .....	126—142
X. A kereskedelmi és iparpolitika élén .....	143—165
XI. A szellem szabadsága.....	166—169
XII. A végzet — Baross, az ember .....	170—179
Források.....	180—184



BAROSS GÁBOR  
(Zilzer Antal festménye a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara  
elnöki szobijában)

## ELŐSZÓ.

Azoknak a magyar államférfiaknak, akik a kiegyezés óta a gazdaságpolitika és a pénzügyi politika terén, vagy főleg ezen a téren fejtettek ki tevékenységet, alig van életrajzuk. Nincs rendszeres életrajza Baross Gábornak, Wekerle Sándornak, Széli Kálmánnak, Lukács Lászlónak — hogy csak néhányat a legnagyobbak közül említsünk. Ennek a hátránya nemcsak az, hogy hálátlanoknak mutatkozunk nagy gazdaságpolitikussaink emlékével szemben, hanem az is, hogy a mai kor embere nem bírja megfigyelni, vajjon egyes adott helyzetek mily törvényhozási vagy adminisztratív intézkedésekre bírták a maguk idejében ezeket a nagy státuszférfiakat.

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara elnöksége úgy érezte, hogy közérdek ennek a hiánynak a pótlása. A pótlás pedig mindig nehezebbé válik. Minél távolabb esünk egyes megtett intézkedésektől vagy törvényhozási alkotásoktól, annál nehezebb a megfontolást rekonstruálni, amely kiindulópontként szolgálhatott. Az illető politikai személyiség egyéniségének körvonalai is mindinkább elmosódnak és ezzel elkallódik az az okulás, amelyet példájuk az utókornak nyújthat.

Ezekből a megfontolásokból kiindulva terjesztette az elnökség azt az indítványt kamaránk 1937 szép-

tember 30-án tartott közgyűlése elé, hogy ezt a hiányt pótlandó, szukcesszíve írassuk meg illetékes közigazdák, illetve történészekkel és adjuk ki a kiegyezés óta elmúlt 70 esztendő kimagasló magyar gazdaság- és pénzügypolitikusainak életrajzát. A kamara közgyűlése az elnökség indítványát egyhangú határozattal tette magáévá.

Ennek a határozatnak gyümölcse Baross Gábor életrajza, amelyet most bocsátunk a közönség rendelkezésére. Ha Baross Gábor életrajza az első, amelyet a kamara kiad, ez nem azért van, mintha megkülönböztetést akartunk volna tenni elmúlt nagyjaink értékelése alapján. Ez teljesen távol állott tőlünk. Baross Gábor nagy emléke felé csak az vonzott különösebben is, mert a kereskedelmi és iparkamarák intézménye és annak jelentősége iránt egyetlen magyar államférfiú sem tanúsított annyi megértést és megbecsülést, mint éppen Baross Gábor. A kamarai intézmény hálás kegyeletét fejezi ki tehát, midőn elsőnek az ő életrajzát bocsátja közre.

Boldogak lennénk, ha az a meleg szeretet, az a nagy megértés és az a lelkes buzgalom, amellyel a szerzők feladatukat teljesítették, az olvasóközönség körében azt az ítéletet váltaná ki, hogy kamaránk helyes úton járt, amikor ezeknek az életrajzoknak sorozatát megindította.

Budapest, 1937 október havában.

*Éber Antal*

a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara  
elnöke.

## I.

### A KOR.

A gazdaságpolitikai eszméket formáló magyar értelmi elit a kiegyezés korában eleinte kivétel nélkül, később pedig túlnyomó részében a gazdasági szabadság elvét vallotta. Az abszolutizmus másfél évtizede nem szakította meg a harmincas és negyvenes években kialakult szabadelvű eszmeáramlatot, sőt inkább megerősítette azt. A jogfolytonosság politikai elvének, az 1848-i törvények érvénye elismeretetésének természetes velejárója volt a reformkor szabadságeszméihez való ragaszkodás. A deákferenci korszak gazdaságpolitikuskainak legkiválóbbjai már a negyvenes évek ellenzéki reformmozgalmaiban szerepeltek, így Csengery Antal, Lónyay Menyhért, Trefort Ágoston, Ghyczy Kálmán. Az eszmék kontinuitását az azokat valló férfiak azonossága is biztosította. Az emigrációból visszatérő hazafiak a helyszínen élték át a gazdasági szabadság jegyében végbement nagy átalakulást és ennek következményeit: Anglia vámfalainak leomlását és Cavour szabadkereskedelmi alkotásait. A gazdasági szabadság ellentétét, a merkantilizmust, a legkevésbé sikerült rendszeréből, a bécsi kormánynak fiskalizmustól túlhajtott, magyarellenes és a bürokratizmus legdurvább hibáit leküzdeni nem tudó gazdaságpolitikájából ismerhette meg a

magyar nemzet. Nem csoda, hogy így lelke mélyében gyökerező ellenérzéssel viseltetett a kormányhatalom gazdasági mindenhatóságával szemben. Gazdasági gondolkodásának gyökérszálai az első két magyar nemzetgazdász, Skerletz Miklósig és Berzeviczy Gergelyig nyúlnak vissza.

A pártokat elválasztó közjogi ellentétek nem zavarják a szabadelvű gazdaságpolitikai állásfoglalás egységes képét. A kiegyezést elfogadó és ezzel szembenálló pártok valamennyi az 1848-as eszmék letéményesének vallja magát. Még a szélsőjobboldalon ülő konzervatív párt vezére, Sennyey Pál, a »fekete báró« is, akinek gondolatvilágában leginkább foglaltatott volna helyet az antiliberális eszmény, egyik legbensőbb politikai barátjának, Apponyi Albert grófnak emlékiratai szerint bizalmatlan a közgazdasági jellegű állami beavatkozással szemben és egészen a szabadkereskedelem híve volt.

A szabadelvű gazdaságpolitikai gondolkodásra legjellemzőbb, hogy az Ausztriával való vámközösség ellen hosszú ideig még a szélsőbaloldali ellenzéknek sem volt kifogása. A 48-as pártnak, amely hevesen támadott minden közös ügyet, eleinte egy szava sem volt a »szuronyok hegyén«, a világosi fegyverletétel után oktrojált közös vámterület ellen. Kossuth Lajos védegyeleti gondolatai teljesen elszunnyadtak. Klauzál Gábor, a 48-as kormány kereskedelmi minisztere, a védegyeleti mozgalom egyik vezére az 1861-i országgyűlésen a vámközösség mellett beszélt. A kiegyezést támadó balközép vezére, Tisza Kálmán, egy 1866. évi hírlapi cikkében írta, hogy a »szabadkereskedés elve hazánkban el van annyira ismerve,



hogy senki sem fogja a közbenső vámvonat visszaállítását óhajtandónak találni«. Helfy Ignác még 1873-ban a 48-as párt részéről beterjesztett bizalmatlansági indítványban is csak azt vetette a kormány szemére, hogy nem törekszik az önálló magyar jegybankra, de egyetlen szóval sem panaszkodott, hogy a kormány nem akarja az önálló magyar vámterületet. A vámközösség elleni szélesebb körű mozgalom csak a 70-es évek vége felé indult meg, amikor már a Monarchia is kénytelen volt követni a vámpolitikai protekcionizmus felé tolódt Franciaországot és Németországot.

A gazdasági szabadság elveinek megfelelően a kiegyezési korszak törvényhozása egymásután távolítja el a még fennálló kötöttségeket. 1868-ban egyhangú határozattal eltörlik a kamatmaximumot. »Ha minden érték, melyeket a pénz és tőke képvisel, a forgalom terén szabad versenynek örvend, a legnagyobb anomália volna, hogy a pénz mint általános értékjel a felek szabad akaratától más korlátozásnak legyen alávetve«, mondotta a képviselőház 1868 október 10-i ülésén Horváth Boldizsár igazságügyi miniszter. A céhrendszer törvényes megszüntetésére ugyancsak már 1869-ben adott be a kormány javaslatot. Ez 1872-ben vált törvényé. »Az egyéni akaratnak és tehetségnek a munka és foglalkozás választásában és gyakorlásában szabadnak kell lennie, — mondja az indokolás. — A szabad munkának versenye nélkül nemzetgazdasági haladás nem képzelhető s azon nemzet, mely a korlátolt munka bilincsei közt kísértené meg a versenyt oly nemzetekkel, melyek a szabad munka készítményeit hozzák a világpiacra, okvet-

lenül le fog győzteni. A törvény főelve tehát nem lehet más, mint az egyéni munka felszabadítása az ipar terén, vagyis az iparszabadság.«

A szabadelvű magyar állam berendezkedését rövidesen megrázkódtatta az 1873-as bécsi »krach«. Ebben az évben 22 pénzintézet omlott össze. A válságok általában az állami beavatkozás megerősödésével járnak. A gazdasági szabadság gondolatának szilárdsága mellett azonban mi sem bizonyít jobban, mint az, hogy a válság kitörését követő pangás éveiben létrejött magyar kereskedelmi törvény alkotója, Apáthy István éppen a pánik és a hitelösszeomlás jelenségeinek mérlegelése alapján mellőzte a Németországban és Ausztriában érvényben levő etisztikus-szellemű kereskedelmi jog teljes átvételét. A törvényalkotás az állami beavatkozásnak még a látszatát is kerüli. Az indokolás szerint »megmutatta a tapasztalás itt is, külföldön is, hogy az állami gyámkodás e téren semmi előnnyel sem jár, komoly biztosítékot nem nyújt sem a kormánynak, sem a társadalomnak, még az üzletvilágnak sem. Teljességgel lehetetlen, hogy még a leggondosabbban eljáró közigazgatási gépezet is a rohamosan előrerohanó, ezer és ezer alakot öltő, a mindennapi élet minden rétegében ható (részvény)társulati mozgalmat minden mozdulatában ellenőrizze, minden kihágásainak elejét vegye, ezeket megbüntesse vagy jóvátegye. Bebizonyította ellenkezőleg, főleg a három utolsó év annyi gyászteljes eseménye, hogy a látszólagos állami gyámkodás és felülvizsgálat inkább elősegíti a szédelgést, az értéktelen vagy csalásra alapított vállalatok keletkezését és folytatását: a nagyközönség bízván az állam vélt ellenőrzésében, meg

nem vizsgálja, mihelyt társulatokról van szó, kivel és mivel van dolga s néha-néha vakon odaengedi áldozatul vagyonát, megtakarított filléreit a legrosszabb vagy legügyetlenebb vállalkozóknak és igazgatóknak.« A liberális szemlélet egységes képében a 80-as évek elején törések kezdenek mutatkozni. A bismarcki gazdaságpolitika és a porosz »katedraszocialisták« tanítása kezdett befolyást gyakorolni hazánkban — nem annyira közgazdászainkra, mint arisztokráciánk egyes tagjaira. A »szocialisztikus olajcsöpp« gondolatának először Apponyi Albert gróf adott hangot a magyar parlamentben (1882 dec. 12). Nem riad vissza az arisztokratiko-szocialisztikus jelzőtől, amivel gúnyképpen illették mozgalmukat. Szerinte a szocializmustól való borzadásnak módosulni kell. Apponyi haladást lát Cabet legnyersebb kommunizmusától »Marx elsőrangú tudományos kutatásáig«. A gyengék védelmének politikáját a kisbirtok elaprózódásának, a falusi uzsorának megakadályozására és az ipari szabadság korlátozására kell irányítani. Apponyi azonban, aki nagy ékesszólással és meleg humanizmussal jelentkezik a szociális politika úttörőjeként, bevallja emlékiratában, hogy a *felmerült* eszméket nem tartotta elég érettnek, hogy azok konkrét tartalma országgyűlési akcióban nyerjen kifejezést. »Abban a táborban is, amely eleinte lelkesedéssel karolta fel a szociálpolitikai kérdések tanulmányozását, kételyek keletkeztek munkánk tudományos megalapozottsága iránt, ami sokak elpártolására vezetett.« »Magam sem hatolhattam be elég mélyen a felvetett problémákba, hogy szakférfiak visszautasító magatartásával szemben felfogásaimat mindenkor győzedelmesen képviselhessem.« De nemcsak

a képviselőház közgazdasági kapacitásai támadták Apponyi nézeteit, hanem párthívei egyrészével is meg-hasonlásba került emiatt.

Az Apponyi által tolmácsolt német professzoroknál kis ideig erősebb hatása volt a közvéleményben a szocializmus és a keresztényszocializmus között ingadozó Meyer Rudolf tanításainak, akit Bismarck kiutasított Poroszországból. Ezzel a kalandos életű pamfletistával ismerkednek meg amerikai tanulmányútjukon Andrassy Géza és Széchenyi Imre grófok. Az ő befolyására válnak ezek a főurak a birtokforgalom korlátozásának híveivé. Az egyes amerikai államokban fennálló »Homestead and Exemption« törvények (végrehajtástól való mentesség) elragadtatják őket. Ezeket a kötöttségeket akarják parasztságunk megmentésére meghonosítani. Röpiratoknak és hírlapi cikkeknek tömegei jelennek meg a mezőgazdaság sötét helyzetéről, amelyet a 48-i törvényhozás elvei megvalósulásának, a birtok- és hitelszabadságnak tudnak be, eszményesítik az úrbériség állapotát és a négy telekig, kb. 160 holdig terjedő birtok jelzálogul való lekötésének betiltását és a végrehajtás alóli mentességét követelik.

Ezzel a mozgalommal a leghatározottabban az akkor 26 éves Tisza István száll szembe. Tisza néhány évvel azelőtt még a berlini egyetemen a nagy-hírű Wagner Adolfot hallgatta, aki a legerősebb oszlopa volt a liberalizmussal szakító történeti gazdasági iskolának. Ennek ellenére Tisza Istvánt erős gyakorlati érzéke megőrzi attól, hogy az állami beavatkozás nagy tudományos képviselője befolyásának átengedje magát. A fiatal Tisza elveti a kisbirtok kötöttségét,

mert ez vagy gátat állít a nép szaporodásának, vagy a semmivel sem bíró proletárok számát szaporítja és tönkreteszi a parasztság takarékoskodását. »Népünknek nem erős oldala a takarékosság, de hatalmasan él benne a birtokszerzési vágy: a megfeszített munkának s takarékoságnak ez a leghatalmasabb rugója. Munkaviszonyaink között pár hónapi szorgalmas munka könnyen azon helyzetbejuttathat valakit, hogy kifizethesse egy csekély darabka föld árának legalább első részletét s ez első lépés önként vonja a további munkát, a további takarékoságot maga után.« »A korlátozások az eladósodott embert könnyelműsége következményeitől legalább részben megóvják, ezáltal a nép indolenciáját fokozva, éppen az elszegényedés forrását táplálják. S míg egyfelől permanenssé teszik az eladósodott ember nyomorúságos helyzetét, másfelől útját állják azon életrevalóbb, tevékenyebb elem terjeszkedésének, mely amannak helyét elfoglalni van hivatva. A kisbirtokoknak itt-amott észlelhető összevásárlásával legalább is lépést tart a nagybirtok parcellázott eladása s a mai jogállapot mellett felmerülő birtokforgalom eredménye nagyban és egészben az, hogy a kisbirtok jobb parasztgazda kezére kerül.« »El kell hárítanunk minden korlátot az egyéni tevékenység teljes szabad kifejtése, az erélyesebb elem hódítása elöl, fel kell használnunk minden rugót, mely szorgalomra és takarékoság kifejtésére ösztönöz, fejlesztenünk kell az egyéni felelősség érzetét.« Tisza István felfogásában a társadalom túlnyomó részének felfogása tükröződik vissza. Kétévi agitáció után Meyer Rudolf tanítványai maguktól vonulnak vissza. Olyan amerikai rendszert akartak nálunk meghonosítani, amely tulaj-

donképpen nem is a földműveseket védi a hitelezővel szemben, hanem a farmer családját a férj könnyelműsége ellen, hiszen a feleség beleegyezésével a homestead is elzálogosítható. A közvélemény átlátta a gondolatreakciós voltát. Erre a korra még jellemző Hajnal István megállapítása a 18. századközepi Angliáról és Franciaországról, hogy ha a szabad versenyben »sokan is alul maradnak, mégis a legkisebb ember sem kívánja vissza a régi időket, önérzete tiltakoznék a régi társadalomrend kötöttségei, megaláztatásai ellem. A magyar mezőgazdaság nem forgalmi korlátozásokkal, hanem a termelés fokozásával küzdötte le az amerikai búza versenye által előállott válságot.

Minden liberalizmusa ellenére a kor sokszor a kompromisszumok felé hajlik. Politikai szükségességek nyomása alatt jöttek olyan alkotások is, amelyek eltolódást jelentenek a kötöttségek felé. Ilyen volt az iparszabadság kisebbfokú korlátozását tartalmazó 1884-es ipartörvény és az 1883-as uzsoratórvény. Ha a törvényhozás az érdekeltek nyomásának engedett is és ezeket a javaslatokat meg is szavazta, a képviselőkben volt annyi ragaszkodás elveikhez, hogy őszintén kifejezték szkeptikus felfogásukat a rendszabály értékéről, így az ipartörvény tárgyalásánál (1884 márc. 27.) az előadó kifejtette, hogy a bizottságot a kérvényekben foglalt érvek sem bírták meggyőzni a kvalifikáció szükségességéről, vagyis arról, hogy az képes lenne a létező bajokon sokat segíteni. »Miután azonban a bizottság nem érezhette magát csalhatatlannak, utóvégre is abban állapodott meg, hogy ezt az intézményt elfogadásra ajánlja, abból a felfogásból indulva ki, hogy oly kérdést, melyre nézve a nézetek annyira eltérők,

csakis az élet lesz képes tökéletesen megfejteni és e részben ki akarja terelni az agitációt a meddő mederből. Esetleg abban sem lát bajt, hogy az iparosokat kívánalmaik célszerűtlenségéről maga a gyakorlati élet meggyőzzed

Maga Apponyi is, aki egyike volt a javaslat sürgetőinek, azt hangoztatta, hogy a nagyvállalkozók versenye ellen direkt támaszt a kézműiparnak *semminemű* organizációja, semmi feltételekhez kötése nem nyújt. A mérsékelt liberális György Endre felveti magának a szónoki kérdést: megváltoztatná-e a jelen válságos helyzetét akár az is, ha a céhrendszer teljes mérvben behozatnék, megváltoztatná-e az, ha a céhrendszer mellett még a numerus clausust is megadnák az iparosoknak? Egyáltalában nem, feleli. Csak azért szavazza meg a javaslatot, mert attól tart, hogy ez csak rosszbodni fog, a licitáció mindig lejjebb és lejjebb megy és végre kirukkolnak az 1813-i I. Ferenc-féle *Generales articuli Cehalesre*. A függetlenségi párt vezére, Helfy Ignác, az utolsó percig habozott, hogy arra a térre lépjen, amelyen a törvényjavaslat áll. »Mert a szabadság oly egész, oly egységes valami, hogy csak nehéz szívvel tudom magamat elhatározni, hogy annak bármely ágához valaki hozzányúljon, mert tudom az ily működés kezdetét, *végét* azonban vajmi nehéz előre látni.«

A liberalizmusnak az állami beavatkozás iránti szkepticizmusára azonban legjellemzőbb Tisza Kálmán miniszterelnöknek az 1883. évi uzoratórvény tárgyalásánál tartott beszéde, amely éppúgy a javaslat elleni beszédnek is beillenek. Kifejtette a miniszterelnök, hogy az uzora a régi időkben is megvolt,

pedig akkor az uzoratorvény életben volt. A nép-  
 nél akkor a rendes kamatláb 20 garas után egy garas  
 volt egy héten. »Az uszora nagymérvű s majdnem még  
 nagyobb mérvű volt, mint most, mikor az uzorator-  
 vény teljes virágában volt s részben azon időben,  
 midőn még nem is létezett váltó Magyarországon.  
 Azon sajnos eredményeknek, melyeknek tanúi voltunk  
 az utolsó pár évtizedben, hogy a középirtokos osztály  
 sok vidéken elpusztult, kezdő gyökere nem 1868-bói  
 eredt, mikor az uzoratorvényt eltöröltük, hanem az  
 eseteknek talán nagyobb számában még az 1848 előtti  
 időből datálódik, amikor az uzoratorvény egész erejé-  
 ben érvényben állott, sőt sok helyütt azon időből,  
 midőn még a földirtokos osztálytól némelyek által  
 most egészen megvonni szándékolt váltóhitel nem is  
 létezett.«

Rendkívül jellemző Tisza Kálmán véleménye a  
 kereslet és kínálat befolyásolásáról. Apponyi Albert  
 előtte ugyanis azt mondta, hogy mint minden tárgy-  
 nak, úgy a pénznek is a kínálat és kereslet szabja meg  
 az árát, azonban vannak esetek, midőn a természetes  
 regulatorként működő verseny csakis egyik irányban  
 van meg, a másokban pedig nincsen s ekkor ezt  
 a hiányzó szabályozót az államnak kell kezébe venni.  
 Tisza erre azt kérdi: vájjon hol fogunk megállni?  
 »Ki és minő mértékkal fogja megmérni, hogy hol  
 következett be az a perc, hogy vagy az egyik, vagy a  
 másik kérdésre nézve a konkurrenca, mint regulator  
 nem elég erős, hanem ahelyett az államnak kell a regu-  
 lator szerepét kezébe venni? Én ezt a demarkacionális  
 vonalat sem a pénznél, sem más árunál meghúzható-  
 nak nem találom. És ha azt az elvet elfogadjuk, a



szociális életbe mélyen benyúló állami abszolútizmusnak kezdeményezését állítjuk fel. Mert ha az áll, hogy ha az a konkurrencia, az a regulátor hiányzik, akkor az állam jogosult beleszólni — ismétlem, hol fogunk megállni? Azt is tudom, hogy hajdan meg volt határozva, hogy egy vég selyemnek hány rőf hosszúnak szabad lenni. De mindezekben a nagy bölcseségeken keresztül esett a világ s meggyőződött, hogy helytelenek, tarthatatlanok. Csak most akarjuk azt elfelejteni, hogy újra kezdjük azt, amin már ősapáink károsodtak! Erre a korra fölötté találó Beksics Gusztávnak megállapítása, hogy a politikai pártok között a liberalizmus nem volt szétválasztó elem, hogy egészen a néppárt alakulásáig a következő három árnyalat volt: szabadelvű, szabadelvűbb és legszabadelvűbb.

A 19. század utolsó évtizede legnagyobb és legjótékonyabb hatású gazdasági művének, a valuta-rendezésnek tető alá hozásánál egységesen mutatkozott meg a liberális közfelfogás. A pénzügyrendszer megválasztásának kérdésénél ugyan alig játszanak szerepet a gazdaságpolitikai irányok és ha a Monarchia két évtizeddel előbb, Németország, Hollandia, a skandináv államok valutareformjaival egyidejűen térhetett volna át az aranyvalutára, a gazdasági szemlélet szempontjából semleges feladatot oldott volna meg. Az osztrák-magyar valuta rendezése azonban, időpontjánál fogva, a politikai magatartás kérdésévé vált. A század végén ugyanis az Egyesült Államokban és Európában hatalmas mozgalom zajlott le a bimetalizmus neve alatt. Az ezüst értékcsökkenését szenvedő amerikai bányavállalatok, kihasználva a mezőgazdáknek a

gabonaárak hanyatlása miatti rémületét, óriási propagandát indítottak annak elhíttetésére, hogy a terményárak esését egyedül az arany megráglulása okozza. Szerintük, ha az arany mellett az ezüst is korlátlan fizetési eszköz lenne, a gabonaárak újból emelkednének. Ez a gondolat a legtöbb államban meghódította a konzervatív pártokat és a mezőgazdákat, különösen Németországban vert a mozgalom nagyobb hullámokat. A jelszó az volt, hogy azért olcsó a gabona, mert a drága arany az értékmérő. Ha az ezüst kiveretése szabad lenne, több lenne a pénz és drágább a gabona. A további tetszetős érv az volt, hogy a mezőgazdaság adósságterhei is enyhülnének, ha a tartozásokat és a kamatokat nem a drágluló aranyban, hanem az ezzel megfelelő viszonylatba« hozott ezüstben lehetne megfizetni.

Ez a mozgalom nálunk is gyökeret verhetett volna. A búza ára 1890-ben 7—8 forint körül mozgott, a 10 évvel azelőtti 12 forint helyett. Az adós érdekei is népszerűek voltak. Ezenfelül Magyarországon egyesek azzal érveltek az aranyvaluta ellen, hogy ez megszünteti az akkori papírvalutának diszázsiójában rejlő védvámot és a rendezetlen valuta kivitelfejlesztő hatását. Ha a bimetallista agitáció Magyarországon komoly híveket szerezhetett volna magának, megakaszthatta volna a Wekerle Sándor pénzügyminiszter által kezdeményezett és gondosan előkészített valutarendezés művét. Az aranyvaluta bevezetéséhez fűződő egyetemes nemzeti érdek mellett azonban az osztályszempontok komolyan nem kerültek szóba. A Wekerle elnöklete alatt tartott valutaankéton az összes szakértők, köztük Dessewffy Aurél gróf, az OMGE képviselője is, az

aranyvaluta mellett nyilatkoztak. Mindenki felismerte, hogy ebben a tőkeszegény országban a rendezetlen valuta »előnyeinek« árát a köz- és magánhitel drágább kamatjában kell megfizetni és hogy a fennálló valutáris helyzet nagy akadálya a külföldi tőke beözönlésének. Ez a liberális meggondolás győzedelmeskedett a rendezetlen valutához fűződő osztályérdek felett.

A század utolsó éveiben az agrárizmus formájában erősebb antiliberalis irány mutatkozott. Ez az áramlat a külföldön megindult agrárius mozgalmak továbbhullámzása volt. Németországban megalakult a Bund der Landwirte, a mozgótőke elleni harciszervezet, Franciaországban Méline miniszterelnök a »retournons á la terre« jelszóval a mezőgazdasági védővamos protekcionizmust erősítette meg. Ezeknek a mozgalmaknak két legfőbb programpontja: az agrárvámvédelem fokozása és a bimetallizmus, nálunk nem lehetett időszerű. "Az agrárvámvédelem erősítése azért nem, mert a közös vámterület akkori terményfeleslegei mellett a fennálló búzavám sem érvényesülhetett az árakban, a bimetallizmus melletti mozgalmat pedig már kezdetben eltemette a valutarendezés bekövetkezése. További jelszó volt az uzsoratörvények megszigorítása. A Magyar Gazdaszövetség a legnagyobb magyar magánjogászhoz, Grossschmid Bénihez fordult, fejtse ki nézetét az uzsora-törvénynek az áruzsora üldözésével való kiegészítése kérdésében. A nagy jogtudós bebizonyította, hogy ezen a téren új törvényre szükség nincs, mert a meglévő törvény szerint az áruzsora máris uzsora, »mégpedig egy vakarintással sem kevésbé, mint a pénzuzsora«. A nemzetközi mezőgazdasági kongresszus követelései közül nem maradt más, mint a tőzsdei határidőüzlet

megtiltása. Az agitáció ezért éppen erre összpontosult. A tőzsdei spekulációnak tudták be Károlyi Sándor és hívei a búza árának alacsonyságát. Velük szemben Tisza István magyarázta, hogy a spekuláció mérsékli, jóformán megszünteti az aratás utáni rendszeres árcsökkenést. Hiába bizonyították azonban, hogy határidőüzlet enyhíti az árhullámzásokat és hogy 1874—1895-ig az augusztus—novemberi búzaárak — a határidőüzlet következtében — mindössze 2.2—3.3%-kal voltak az évi átlagár alatt, tehát még annyival sem voltak kisebbek, mint amennyit a raktározási költség és a búzában fekvő pénz kamata tesz, az antiliberalis elemeknél erősebb volt a tőzsde iránti ellenszenv, mint a mezőgazdaság valódi érdekeinek felismerése.

Nem akarták észrevenni, hogy a határidőüzlet eltörlése Németországban az árak nagyobb ingadozását vonta maga után, úgyhogy rövidesen »kompromisszum« útján új, szemérmes név alatt »handelsrechtliches Lieferungsgeschäft« címén lényegében vissza kellett állítani a határidőüzletet. Az agrárius zászló alatti eszmeimport politikai mozgalommá sűrűsödött és amikor Károlyi Sándor gróf a híres gönci levelében politikai programpontokba kovácsolta össze az agrárizmus követeléseit, Tisza Kálmán nyíltan kijelentette 1901 szeptember 4-én Nagyváradon tartott beszédében, hogy az agrárizmus összeférhetetlen a szabadelvű politikával. »Aki a mezőgazdaság érdekeit az ipar vagy a kereskedelem fölébe helyezi és azt az utóbbiak hátrányára igyekszik megvalósítani: a legtisztább reakciót követi a közzgazdaság terén.« Széll Kálmán miniszterelnök ugyancsak kinyilatkoztatta az 1896—1901-es

parlamenti ciklus bezárása után, hogy nem ismeri el magáénak az agrárizmus téziseit.

A legvilágosabban azonban Tisza István vonta meg a határvonalat Károlyi Sándorék felé. »Szabadelvűség és mezőgazdasági érdek között nem volt és nincs nálunk ellentét s mi sem indokolja a német agrárizmus reakcionárius törekvéseit, amelyek gazdaközönségünk egész múltjával, lényével ellentétben állanak. A magyar liberalizmust a kontinentális liberalizmustól mélyreható különbség választja el. Nem egyes osztályokban, az egész nemzet politikai egyéniségében bírja alapját... Az osztályok érdekharcainak messze fölöttük áll és a gazdasági egyoldalúság rövidlátó politikáját mindeddig elutasította magától ... A magyar gazdának — bizonyára öntudatlanul — legveszélyesebb ellenségei azok, akik bajainkat politikai izgatás eszközéül akarják felhasználni s reakcionárius dugárut csempésznek be agrárius cégér alatt.« A nemzeti liberalizmusnak ez a kiáltványyszerű megnyilatkozása hangzik el a századfordulónál.

\* \* \*

Hazánk gazdasági haladása a magyar liberális politika első három évtizede alatt rohamosságában nagyobb, mint amilyen ütemben bármely nyugati állam fejlődött a megelőző kor kötelékei alól való megszabadulásnak első harmadszázada alatt. Tőlünk nyugatra akkor oldották fel a kötöttséget, amikor a kapitalizmus fejlettebb formái és a közlekedés modern technikája niég nem alakultak ki. A kapitalisztikus szervezetbe bekapcsolódott új szférák fejlődése másutt ezért kevésbé lázas lendületű. Nálunk azonban a felszabadult erők azonnal a kifejlett pénz- és hitelgazdálkodással és a ter-

melést forradalmasító vasúttal jönnek érintkezésbe. A fejlődés ezért lökészerűen indult, trendvonala a rövidebb időpálya miatt jóval nagyobb szög alatt írható le. A negyvenes években azt mondja egy osztrák író: «Magyarország olyan föld, ahol hiányzik a munkáskéz a mezőgazdasághoz, az országút a szállításhoz, a tőke a termeléshez és nincsenek törvények, amelyek a tulajdon és a hitel biztonságát védik.» Magyarországra a naturalgazdálkodás jegyei jellemzők. Az ország területének túlnyomó része a fő fogyasztói piaccal, Béccsel való forgalomban a Thünen-féle legszélsőbb, ötödik és hatodik körbe volt sorolható. Nem is agrikultúr ország még, hanem inkább földművelő és pásztorkodó. A termőterület egyharmada legelő. Nem mintha Magyarország különösen alkalmas lett volna extenzív állattenyésztésre, hanem azért, mert a gabonatermelés viszonyai még kedvezőtlenebbek, mint az állattenyésztéséi. A szántóföldek termésátlagait tekintve, Ausztria legelmaradottabb tartományainak színvonalán áll. A jobbágygazdálkodás végén a holdankénti termésérték nálunk 15\*21 forint, Galíciában 15\*73 forint, míg Lombardiában 32, Alsó-Ausztriában 27 forint, az 5%-kal tőkésített átlagos földérték nálunk holdanként 61 forint, Csehországban 193 forint. A hatvanas évek elejének átlagos gabonatermése 39 millió mázsa, ami a következő évtizedben még az ínséges, rossz aratás eredményénél is kevesebb. A század közepén mindössze 3 millió mázsa magyar gabona megy Ausztriába, egynyolcad része a századvéginek. Magyarország nem képes fedezni az osztrák tartományok gabonahiányát. Nagyipar, kereskedelem, hitelélet, közlekedési eszközök kezdeti állapotban vannak.

A szabadabb gazdasági elvek uralomrajutása, kapcsolatban a közlekedés átalakulásával, gyökeresen megváltoztatta az ország gazdasági képét. A szellemi és anyagi tényezők csodálatos összefonódása olyan gazdasági fejlődést indított meg a század utolsó évtizedeiben, amelyhez hasonlót nem ismer Magyarország története.

A lakosság száma 13.2 millióról (1850) a század végéig 19.1 millióra, tehát közel 45%-kal gyarapodik, a halálozási arány 38 ezrelékről (1851—7) 28.1 ezrelékre csökken, a természetes szaporodás 6.1 ezrelékről 11.3 ezrelékre (1890—1900) javul, tehát majdnem megkétszereződik. A népességi szaporulatnak háromszorosára rúg a népiskolai növendékek számának emelkedése. 1873-ban csak minden 8000 lakosra jutott egy orvos, 1895-ben minden 4000-re, ami majdnem eléri a csehországi arányt.

A materiális átformáló erő a közlekedési berendezések irányából érkezik. A szabadságharc előtt összesen 2100 km kiépített utunk volt Széchenyi kimutatása szerint; 26 vármegyében egyáltalában nincs út. A század végén az állami és megyei úthálózat 46.000 kilométer hosszú. A kiegyezés évéig, huszonegy esztendő alatt 2285 kilométer vasút épült, a következő harminchárom évben 14.816 kilométer, úgyhogy Nagymagyarország vasúthálózata a század végén, 600 kilométer hosszú szárnyvasút és 4000 kilométernyi helyi érdekű vasút híján, teljesen kiépítettnek volt mondható. 1866-ban mindössze 3 millió tonna volt a vasutak áruforgalma, a századvégén ennek tizennégyszerese. 1866-ban csak minden ötödik ember utazott egyszer egy évben vasúton, 1900-ban több mint három utazás esik

egy-egy lakosra. A dunai hajózás 1861-ben 1.7 millió tonna árut forgalmazott, 1900-ban ennek a kétszeresét. Fiume forgalma harminc év alatt megtízszereződött. A levélforgalom megtizenkétszeresződött, a csomagforgalom súlya húszszorosára emelkedett és a postán küldött pénz ötvenszeresére gyarapodott. A modern közlekedési technika kiegyenlítette a bevételre és kivételre szoruló országok árszínvonalai közötti különbséget, amely például a magyarországi és az angliai búzaárak között a század második negyedében még 1: 3 és 1:14 arányokat mutatta. A vasutak előtti időben csak a hajózható folyók mellett termelt búzánk kapcsolódhatott be a távolabbi forgalomba. A vasúti hálózat kiépítésének eredménye, hogy a húszas évek 8.90 aranykoronás átlagos búzára a hetvenes években 28 aranykoronára szökhetett fel és a »telt gabonavermek« tulajdonosai éhenhalás helyett meggazdagodhattak.

A föld arculata megváltozik. A század közepén minden harmadik hold föld legelő, 1895-ben már hét hold szántófölddel szemben áll egy hold legelő. A nem termő föld az összes terület egyharmadrészeről egyhatodrészére zsugorodik. A kiegyezés előtti évek gabonatermése a század végéig megháromszorozódik. A búzatermés hektáronkénti átlaga eléri a franciaországi színvonalat. A tengeri- és burgonyatermés megduplázódik, a cukorrépaé megötszöröződik. A század két utolsó évtizedében a mezőgazdák jövedelme — Tisza István számításai szerint — megkétszeresződött és a föld értéke, valamint hitelképessége megnégyszereződött, annak ellenére, hogy a tengerentúli búza versenye a magyar búza árát 30—40%-kal nyomta le. A mezőgazdasági napszámberék 1895-ben vármegyei átlagban



mintegy 45—50%-kal magasabbak, mint húsz évvel azelőtt.

A negyvenes években a trieszti kikötő forgalma egymagában nagyobb volt, mint az egész áruforgalom Magyarország és az osztrák tartományok között. A század második felében a Monarchia két fele közötti forgalom 200 millió korona értékről 2000 millióra növekedik. A magyar iparban dolgozó gépek 1865-ben mindössze 8000 lóerőt képviselnek, a század végén harmincháromszor annyit. A széntermelés megtízszereződött, a nyersvasprodukció pedig négyszeresére növekedett. Mialatt a népesség száma 4.5 %-kal nőtt, addig az iparban foglalkoztatottaké 163 %-kal, a vámközösség ellenére.

A hitelbiztonságot veszélyeztető rendiségi megkötöttségek megszüntetése, a tőkeképződést és a hitel oltalmát biztosító új törvények létesítése, végül a mindezeket megkoronázó valutarendezés megteremtette a hitelt, amelynek hiánya volt a főoka Magyarország gazdasági hátramaradottságának. A tőkemozgalom szabadsága és biztonsága *mellett* a meginduló belföldi tőkeképződés és a külföld bizalma adják a hitelszervezet erőforrásait. Pénzügyeink alap- és tartaléktőkéi a kiegyezés évében csak 29 millió koronát tesznek, a század végén 884 milliót. A takarékbetétek összege 1866-ban 107 millió korona, a század végén megközelelti a kétmilliárdot. A betétkönyvek száma 1.4 millió. A magyar betétállomány fele a francia takarékpénztári betéteknek. Természetesen azonban figyelembe kell venni, hogy Franciaországban a betétképződésnek csak kis része történik a takarékpénztárakban. A külföldi tőke — beleértve az osztrákot is — Fellner Frigyesnek

a fizetési mérlegről végzett számításai szerint századunk első éveiben 1.4 milliárd értékű magyar *záloglevelet* és községi kötvényt tartott birtokában és ezenkívül félmilliárdot tevő zálogkölsönt helyezett el nálunk. Államkölsőneinkből 3.1 milliárdot, vasúti kötvényeinkből 700 milliót vett át a külföld. Ezekből a címletekből 3 milliárd korona, a 761 milliót kitevő hitelintézeti és ipari részvénytőkének pedig a nagyobbik része volt magyar kezekben.

A kamatviszonyok fokozatosan javultak. Míg az alkotmányos éra első államkölsőne 8.7%-ba került, sőt az 1873—4. években kibocsájtott kincstári utalványok után 10.89%-ot fizetett a magyar állam, addig a század végén felvett vasúti beruházási kölcsön valószínűs kamatozása csak 3.82%-ot ért el. A magánhitelek árában majdnem hasonló mértékű olcsóbbodás mutatkozik.

A kiegyezés évének végén a jegybank magyar fiókjainál a leszámított váltók értéke 17.5 millió korona volt, az Osztrák Nemzeti Bank váltótárcájának 11.33 százaléka, addig 1900-ban már majdnem tízszerannyi, az egész váltóállomány 37.42%-a. Az Osztrák-Magyar Bank által adott jelzálogkölsönöknek túlnyomó része Magyarországon volt elhelyezve. A század végén negyedmilliárd, a hitel 86.4%-a.

A visszapillantó szemlélő azt is megállapítja, hogy ez a gyors gazdasági haladás rendkívül kedvezőtlen adottságok között ment végbe. A magyarországi nagykereskedelmi árszámjelző (1867—77-es alapon) a hetvenes évek elejétől kezdve fokozatosan esik az 1895 évben elért 71-es mélypontig. Hanyatló árak mellett értük el a termelés, tőkeképződés, kereskedelem és nemzeti

jövedelemalakulás emelkedő irányvonalát, ami ma valószínűségi Közgazdasági paradoxonszámba jöhet. Az 1873-as válság éppen a berendezkedés éveiben érte az új Magyarországot. Az államháztartás a hetvenes évek elejétől a nyolcvanas évek végéig krónikus deficitben volt, valutánk rendezetlensége állandó kalamitásokat okozott a gazdasági élet valamennyi jelenségében. A hetvenes évek kolerajárványa a halálozások és elmaradt születések révén egy évtized természetes szaporulatát emésztette fel, ami másfélmillió léleknek felelt volna meg. Az egész városokat és a falvaknak százait pusztító árvizek és tűzvészek óriási károkat okoztak, a filokszéra a kilencvenes években a szőlők túlnyomó részét teljesen elpusztította. Ha mindezek ellenére a századfordulón a vázolt eredményekre lehetett visszapillantani, ezt elsősorban azzal lehet magyarázni, hogy a rendi szerkezet kötöttségeit olyan rendszer váltotta fel, amely a termelő erőknek a lehetséges mértékig való kibontakozását elősegítette.

Magyarország gazdasági fejlődésének üteme a század második felében erősebb volt, mint Ausztriáé, ami természetes is, hiszen a magyar gazdasági életet egészen alacsony vonalról kellett felemelni. A fejlődés azonban nemcsak viszonylagosan jelentékeny, hanem abszolút mértékkel mérve is nagyarányú. Sieghardt, a ferencjózsefi kor egyik legelső osztrák gazdasági politikusa azt állapítja meg, hogy a terményárak, emelkedésének és az ipari árak stagnálásának arra kellett vezetni, hogy Magyarország lesz a Monarchia gazdaságilag erősebbik fele. Ennek az állításnak a *captatio benevolentiae*-nél nagyobb értéke van.

Az eredmények mellett ott vannak a kétségtelen fejlődési hézagok is. A haladás nem volt egyenletes. A szociálpolitika épülete csonka maradt.

A kapitalizmus intézményeinek befogadásával nem történt egyidejűen a polgári életformák átvétele. A sombarti »seugneuriális« életfelfogáson, a kiadásoknak nem a jövedelmekhez, hanem a megszokott igényekhez való alkalmazásán nem mindenütt tudott erőt venni a takarékoság és a munka polgári erényeinek tisztelete. További folyomány a középbirtokos osztály nagyrésznének elszegényedése, a fogyasztási célokat szolgáló hitelek felburjánzása, az ezzel járó tőkepusztítással, ennek következménye az állami bürokrácia túlméretezése, másszóval a költségvetés felduzzasztása a depossedált birtokos osztálynak hivatallal való ellátása érdekében. A szabadforgalom elve nem terjedt ki valamennyi gazdasági szférára, a kötött birtok igen nagy hányadot, 1895-ben az ország területének 3.4%-át teszi és ezek a birtok-kategóriák 1870-től a század végéig 4 millió holddal gyarodtak. Különösen a hitbizományok fennmaradása és növekedése hívta ki a bírálatot. Szilágyi Dezső megbízásából Földes Béla ír tanulmányt a hitbizományok káros hatásáról. Készül is törvénytervezet, amely a birtokkötöttségek fenntartása mellett az egyenlő osztály melletti öröklést hozná be (Teleszky István). A reformnak azonban súlyos politikai nehézségei vannak. Még Tisza István is a hitbizományi rendszer fenntartását tartja szükségesnek, amelynek gazdasági árnyoldalai elenyésznek a mezőgazdaság fejlődésével és a kötött birtokok okszerű bérbeadásának lehetőségével, a hivatása magaslatán álló bérlőosztály útján.

A földbirtok megoszlásán a század végéig a szabad birtokforgalom alig változtatott. Széchenyi Imre gróf szerint a korszak elején a kisbirtokosok száma 1,174.000-ról 1,615.000-ra emelkedett. Ám az nem ismeretes, hogy a kisbirtokosok kezén levő föld szaporodott-e? Az 1895-ös mezőgazdasági üzemi statisztika — a liberalizmus korának *egyetlen* publikált birtokmegoszlási felvétele — kimutatta, hogy a gazdák 30.5%-át tevő törpebirtokosokra a szántóföldi területnek mindössze 6.76%-a, az 5—20 holdas gazdákra, akik a gazdaságok 35%-át bírják, a terület 29%-a, míg kerek 2000 ezerholdon felüli (0.09%) birtok a szántóföldek 19.54%-át öleli fel. A birtokmegoszlás aránytalanságának szociális veszedelmét igen sokan felismerik ugyan, azonban nagyobb szabású telepítési munka nem lehetett kormányprogramul. Itt nem az osztályönzés és a népies politika állott egymással szöges ellentétben, hanem a termelés növelésén álló vagy bukó országépítés sorsa azzal a birtokpolitikával szemben, amely legalább egy emberöltőre lemond a termelés növeléséről, sőt a földéhség csillapítása érdekében beletörődik a föld hozamának csökkentésébe. A kisbirtok termelési értéke tekintetében a nézetek ugyanis erősen megoszlottak. Majdnem mindenki félt az intenzíven művelt nagybirtok megszűnésének következményeitől. Nem is a nagybirtokosok részéről hangzott el az az aggodalom, hanem egy progresszív irányú agrárpolitikus fejtette ki, hogy a nagybirtok helyzeténél még veszélyeztetettebb a kisbirtok helyzete a tengerentúli, balkáni és orosz verseny miatt. Ez a verseny nemcsak a gabonában áll fenn, hanem a hús-, vaj-, gyümölcs-, főzeléktermelésben is. Mi lesz a parcellákból, — kérdi — ha a mezőgazdaság

műszaki forradalma versenyképesé teszi a nagyüzemet a parcellák fölényes termelési ágaiban is? A Parcellázó Bankok lekasztják firmájukat és Összevásárló Bankokká alakulnak.« A földművelési minisztérium statisztikusai pedig váltig azt hangoztatták, hogy a magyar mezőgazdaság átlagtermésének stagnálása századunk első évtizedében nem a nagybirtok termelésekorlátozó érdekeire vezethető vissza, hanem ellenkezőleg, a fokozódó parcellázásokra, amelyek következtében a jól gazdálkodó nagybirtok kevésbé jól gazdálkodó parasztok kezeibe jut.

A parcellázások valóban nagy változást idéztek elő a föld megosztásában. Buday Barnának az OMGE 1909 január 3-i ülésén előterjesztett adatai szerint az azt megelőző tíz év alatt másfélmillió hold terület került felparcellázásra. A birtokforgalom szabadsága, ami a liberális felfogás kifolyása, tehát gyökeresebben változtatta meg tehát a birtokmegosztás képét, mint amilyen mértékben Darányi Ignác földművelésügyi miniszternek 120 millió koronás telepítési koncepciójának megvalósulása alakította volna át a telekkönyveket.

A mértékadó tényezők ugyanakkor tagadták, hogy a birtokmegosztás és a kivándorlás között összefüggés állana fenn. A század végéig a kivándorlás még nem öltött ugyan nagyobb mértéket. 1886 és 1900 között a kivándorlók évi átlaga a lakosság 1.5 ezrelékét tette, míg Németországban a nyolcvanas években az arány 3.6 ezrelék. Az új század elején a kivándorlók aránya azonban már 6.6 ezrelékre szökött fel és ezzel a kivándorlás kérdése központi probléma lett. A Gyáriparosok Országos Szövetségének 1907-ben tartott kivándorlási ankétján a liberális Hegedűs Lóránt javaslatot tett a

hitbizományok feloldására és a holtkéz birtokszerzési jogának megszüntetésére. Bernáth István, a Gazdaszövetség vezére ezzel szemben kijelentette, »hogy ha a Gyosz a birtokpolitikát akarja megváltoztatni, a nemzet nagy részével antipatikus álláspontot foglal el. Minden igaz magyar hazafi tudja, hogy nekünk a földbirtok stabilizálására rendkívül nagy szükségünk van.« »Korlátolt felfogás, hogy a birtokrendszer a kivándorlásnak alapvető és közvetlen oka.« Vargha Gyula, a Statisztikai Hivatal igazgatója illúziót látott abban, hogy a kötött birtok mobilizálása megszüntetné a kivándorlást. A torontálmegyei főjegyző ennek igazolására felhozta, hogy még 60 holdas gazdák is vannak a kivándorlók között. Valószínűnek kell tartani, hogy a kapitalisztikus gazdálkodásra való áttérés nélkül a kivándorlás még nagyobb mértéket öltött volna, mert a Statisztikai Hivatal megállapításai szerint az ipari-forgalmi foglalkozások jobban lekötik az egyént, mint a mezőgazdaságiak.

Sokat javított volna a helyzeten a parasztság gazdasági nevelésének felkarolása. Nem került azonban végrehajtásra Tisza Kálmán kormányának az a terve, hogy minden megyében legalább egy földműves-iskola legyen. A kormány ugyanis a vármegyék és a gazdasági egyesületek hozzájárulását is kérte. A század végéig mindössze 21 földműves-iskola keletkezett. Nagyon kevés ez, de aránylag még kevesebb a tanulók száma. Egy iskolára átlagban 28 növendék jutott. Ez a tény azonban annak a bizonyítéka, hogy a parasztság ragaszkodása a tradicionális művelési módokhoz sokkal erősebb volt, semmint belássa a racionális földművelés hasznát. Így volt ez egyébként Franciaországban is,

ahol ugyanakkor mindössze 49 hasonló mezőgazdasági iskola állott fenn, tehát a lakosság arányában körülbelül ugyanannyi, mint hazánkban. Európaszerte megállapítható, hogy — épúgy mint nálunk — a mezőgazdasági oktatásban a főiskolák megelőzik az alsófokú iskolák kiépítését, amelyek — Németország kivételével — csak a századfordulón kezdenek egységesebben kiépülni. A földműves-iskolák szaporításához a parasztság lelki alkatának megváltozására, illetve a változás gyorsulására lett volna szükség.

A liberalizmus rendszerét már abban a korban is sok támadás érte azok részéről, akik a jövedelemmegosztás mikéntje szempontjából vizsgálták a kapitalizmus gazdasági rendszerét. A liberalizmus felfogása szerint azonban a mesterséges beavatkozások a jövedelemmegosztásra is eredménytelenek maradnak, mert az egyik osztály érdekében tett beavatkozás eredményét egy másik réteg érdekében végrehajtott korrekívum megsemmisíti. Tisza István az első munkásbiztosítási törvényjavaslat tárgyalásánál (1891 február 4.) ezt az elvet úgy fejezte ki, hogy »mindaz, ami a munka produktivitását csorbítja, a munkásosztály helyzetére gyakorol hátrányos visszahatást«. Ezt a felfogást inhumánusnak, a Ricardo-féle munkabértörvény kérlelhetetlen alkalmazásának mondták. A társadalmi rendszer polgári és marxista kritikusainak azonban nem ad igazat a modern gazdasági kutatás, amelynek legújabb eredményei kielemezték a megtakarítások és a beruházások közötti hajszálfínomságú összefüggéseket. Ma már tudjuk, hogy más jövedelemmegosztás mellett nem jöhetett volna létre a 19. század második felének hatalmas gazdasági fejlődése.



A liberális magyar államnak, amely egyébként elkerülte a kapitalizmus kialakulásának egyes katasztrofális mellékhatásait: a parasztság expropriálását (enclosure-ok Angliában, »Bauernlegen« Poroszországban), az angol korszaki industrializmus szörnyű munkaidő- és munkabérvizonyait, a kisiparosságnak németországi rohamos visszafejlődését, választania kellett a között, hogy az ország produktív erőinek kihasználása és intézményesnek, közlekedési eszközeinek nagy erőfeszítések útján való kiépítése, hiteljogi rendszerének modernizálása útján helyrehozza másfélszázados visszamaradottságunkat, megközelítse a kultúrállamok színvonalát, vagy pedig a patriarkális jogi formák fenntartásával és erőteljesebb szociálpolitikával lassítsa a fejlődést. A magyar szabadelvű rezsim az első mellett döntött.

A magyar liberális kor derekának gazdasági fejlődésében történelmi jelentőségű szerep jutott Baross Gábornak.

## II.

### A KEZDET.

**E**zernyolcszázhetvenegyben a 23 éves bellusi Baross Gábort aljegyzővé választja meg Trencsén vármegye közgyűlése. Az új aljegyző természetesen megyebeli ember, családfája a vármegye legtöbb dinasztiaéval kapcsolódik. A nemességet szerző őse tanító a 16. század közepén, ükapja honti alispán és ott volt az 1741-es pozsonyi országgyűlésen, a *Vitám et sanguinem* jelenetnél. Apja bíró a megyei törvényszéknél. A pruzsinai házat, ahol Baross Gábor a szabadságharc évében megpillantotta a napvilágot, nem veszi körül jelentékeny birtok. Az ifjú Baross nevelése nagy gond a négygyermekes apának. Vidéki gimnáziumokban, Léván, Győrben és Esztergomban járja ki a középiskolát, nem sorolják a legjobb tanulók közé. A VIII. osztályban 23 növendék közül a 12-ik; »erkölcsi viselete törvényszerűd (3), figyelme és szorgalma »kellő« (2), latinból, görögből és németből jó (3), a többi tárgyból jeles (2). Az előző osztályokban még gyengébb eredményt mutat fel. A VI. osztályban az I. félévi bizonyítványa szerint »figyelme szórakozott«, »szorgalma időnkinti«, magyarból és bölcsészettanból »alig elégséges«. A jogot a pesti egyetemen végzi, rövid ideig Pest városánál díjnokoskodik, hogy ezzel is könnyítsen atyja helyzetén, önkéntesi évét a pozsonyi gyalogezrednél

tölti ki, a tisztvizsgán német nyelvtudásának fogyaté-  
kossága miatt megbukik és csak jóval később, királyi  
kegyből lesz egyszerre tartalékos főhadnagy. A vár-  
megyei karrierben nagybátyja, a vágbesztercei járás  
főszolgabírája egyengeti útját. Rövidesen megszerzi az  
ügyvédi oklevelet is.

A trencsényi megyeháza rokkó termeinek nyugalma  
nem igen felel meg Baross szenvedélyesen eruptív  
természetének. A főispán és a befolyásos virilista  
családok nagy megdöbbenésére újságot alapít 1874-ben,  
a hetenként egyszer megjelenő Vág völgyi Lapot.  
ő a felelős szerkesztő, ő hozzá kell a kéziratokat  
beküldeni, szerdánként az ő lakásán van a szerkesztői  
konferencia, míg a lap anyagi ügyeivel Skarnitzl Xavér  
Ferenc törődik. Hat forint az évi előfizetés díja, ezért  
kétnyelvű heti újságot kap az előfizető, harmadik  
nyelvnek még a tót is számíthat, ezen azonban csak az  
árverési hirdetések jelennek meg, a magyaron és néme-  
ten kívül.

A Vág völgyi Lap első évfolyama Baross »Sturm  
und Drang« korszakának csilhatatlanul hű képe. ő írja  
a legtöbb vezércikket és három barátjával együtt a min-  
dig glosszaszerűen megfogalmazott helyi híreket és az  
epés szerkesztői üzeneteket. Olyan ez a lap-évfolyam,  
mint a Trencsény megyét egész hosszában keresztül-  
szelő Vág: sebes sodrú, a medréből szeszélyesen ki-  
kilépő, a legkülönbözőbb helyekről magával ragadott  
köveket görgető és az apró gátakat fitymáló folyó,  
amelynek medrét itt-ott veszedelmes zátonyok változ-  
tatják meg. Viharos lendület, ingerült, támadós írás-  
mód, romantikus hév. Felkarolja az iparoktatás ügyét,  
mert a szegény és sűrűn lakott vármegyének nagy

szüksége lenne az iparfejlesztésre, különösen a háziiparéra. Magyarázza az országgyűlésen akkor megszavazott törvényeket. Erős szemrehányást tesz a trencsénmegyei iparosoknak, »akik műveltségi állapotuk csekély voltánál fogva nem értik a törvény célszerű intézkedéseit« (a teljes iparszabadságot kimondó 1872-es ipartörvényt). A kolduskérdést dologházzal és toloncházzal akarja megoldani. Megyei tisztviselő létére lapjában bírálja a közgyűlések lefolyását, sőt tisztviselőtársait is. A bicsei szolgabíró tót bizonylatot is állít ki. »Kérni fogjuk a t. Közgyűlést, hogy a bicsei szolgabíró Kínába tétessék át, törvénytiszteletet tanulni.« A tanfelügyelőt egy cikkben formálisan meginterpellálja. »Van-e tudomása arról, hogy a megyei tanítótestületet meg kell alakítani és ha igen, miért késedelmeskedett eddig ez ügyben?« Egy elutasított iparjogosítvánnyal kapcsolatban ezeket írja: »azon indok pedig, hogy a hely, hol a bolt nyitattnék, ily kereskedelemre nem alkalmas, — valóban nevetséges — ehhez az iparúzónek igen, de nem a hatóságnak van köze. Nem a hatóság fog károsodni, de az iparúzó, ez pedig kizárólag az ő dolga. Emeljünk oly iskolát is, melyben a törvény Végrehajtására hivatott, de azt nem értő közegek kényszer útján sajátítsák el a tudnivalókat.« Lead egy támadó levelet a trencsényi városkapitány ellen, aki »kitűnő zenész és kottairó, csak egy tulajdonsága rossz: lehető legkevesebb kelléke van, hogy jó kapitány legyen; csak akkor fogja el a tetteket, ha azok maguktól előállnak.« A közigazgatási reform elhalasztása miatt a trencsényi aljegyző megtámadja a belügyminisztert. Kinevezés kell, nem választás, a tisztviselők ne fűggenek a szavazóktól. A közigazgatási ankét ismertetése során

megemlíti, hogy Grünwald zólyomi alispán követte a leggyakorlatibb irányt. (Ismeretes, hogy Grünwald Béla »A régi Magyarországot híres szerzője, a közigazgatás államosításának erős harcosa volt.) A lap követeli a Vág völgy szabályozását, a trencsényi polgári iskola és felsőbb leányiskola felállítását.

Legnagyobb buzgalommal a közoktatásügyi kérdésekre foglalkozik Baross lapja. Eötvös József báró iskolapolitikájának híve, sőt a liberalizmus dolgában túl is tesz rajta. »Az Eötvös-féle népoktatási törvény körüli küzdelem: községi vagy felekezeti iskola, annál veszedelmesebb, — írja a lap — mert e kérdés eldöntése a vallás dolgaival hozatott kapcsolatba, a felekezet szembeállított a törvénnyel és ez teljes vallási feltékenységgel s oly izgalommal történt, mely megdöbbenően igazolta a felfogások elfogultságát. Akkor sem sértetnek a felekezet jogai, annak hite s vallása, ha községi iskola emeltetik, mert hiszen a vallásoktatás kizárva nincs.« Erős nacionalizmusa magyarázza meg Baross kultúrpolitikai radikalizmusát. A túlnyomóan *tót* lakosságú Trencsén megyében közlő látja a magyar birodalom egységét fenyegető nemzetiségi mozgalmakat, a pánszláv izgatást, amelynek vezetői között igen nagy számot tesznek a *tót* lelkészek. A nemzetiségi agitáció főfészkéi a felekezeti nép- és középiskolák. A pánszláv veszedelem felismerése okozza, hogy a fiatal Baross gondolatvilágában már a századvégi laicizáló eszméknek korai megnyilvánulását lehet észrevenni. »A felekezettől el kell venni a népoktatást, nemcsak tanulmányi szempontból, de azon oknál fogva is, roert hazánk érdekének veszélyeztetése nélkül a népoktatást a felekezet kezében hagyni nem lehet.«

Baross a legnagyobb hévvel száll szembe a tót nemzetiségi izgatásokkal. Elégedetlenkedik a magyar nyelv terjesztésének lassúsága miatt. Hevesen ostorozza a trencsényi kerület lutheránus szeniorális gyűlését, mert a tót gimnáziumok feloszlását ellenezte és amikor pánszláv izgatások miatt a kormány bezárta a turóc-szentmártoni, zniói és nagyrócei evangélikus gimnáziumokat, Baross mozgalmat indít a trencsényi 6 osztályos gimnáziumnak 8 osztályossá való fejlesztése és táptintézzettel való kiegészítése érdekében, hogy a tót gyermekeket Trencsényben magyar nemzeti szellemben nevelhessék.

Az ifjú kor hevesége a mindenfelé kiosztott ütésekén kívül nem egy furcsa megjegyzésre indítja. A jövő közlekedési miniszterének lapja például ezt írja: »Az a sok vasút, melynek építéséhez gyakran a politikai árlejtés nyújtott indokot, az ipar felvirágoztatása helyett sok helyt ép a meglevőt is elrontotta.« Cikkeit erős gyakorlati érzék jellemzi. Olvasmányokból vett idézetek macskakörmei nem villannak fel bennük, annál inkább mutatják az erélyesség oroszlánkörmeit.

1874 decemberében Baross panaszkodik a pártolás hiánya miatt: »Mért oly közönyös a t. közönség? Tán azért, mert nagyon függetlenek voltunk, mert nem tartózkodtunk az igazság kijelentésétől ott, ahol sok jó barát vagy rokon volt a kérdésben?« Mindössze 178 előfizetője volt a lapnak és az első év végén 484 forint deficitje. A következő évfolyam már nem az ő felelős szerkesztésében indul, a lap cikkeinek éles hangja szemlátomást tompul. Baross közben a hivatali ranglétrán felfelé lép, vármegyei főjegyzővé és egyben

ideiglenes árvaszéki elnökké választják. Ekkor évi fizetése 1700 forint, a kiküldetéseknél 6 forint 50 krajcár napidíj. A nagyobb fizetést már csak rövid ideig húzza. 1875-ben kiírják a képviselőválasztásokat. Baross temperamentuma eléggé valószínűsíti képviselővé választásának előzményeiről adott magyarázatot, amelyet a legnagyobb bécsi lap is megírt. Kubicza Pál, a vármegye mindenható főispánja, volt 1848-as követ, Deák Ferenc benső barátja lépteti fel Baross, nem törődve a pártelnökség hivatalos jelöltjével, hogy ilymódon szabaduljon meg a túlságosan sok becsvágytól duzzadó főjegyzőtől, aki esetleg még nem tudni milyen bajt zúdíthat az ő nyugodtan közigazgalt vármegyéjére. Singer ügyvéd, a puchó-illavai kerület szabadelvűpárti hivatalos jelöltje kénytelen visszalépni, helyette Baross Gábor főjegyző megy fel Budapestre. A trencsényi polgárok ugyanígy szabadultak meg erőskezű királyi ügyészüktől, Marsovszky Jenőtől, aki Barossnak lesz képviselőtársa. Kubicza Pál ezúttal is eleget tesz főispáni kötelességének: behozta a szabadelvűpárti jelölteket, — egy kerület kivételével — amelyet a Sennyey-párti Pongrácz báró hódít el és hivatalkodásának hátralevő tizenöt esztendejére biztosította a vármegyeház csendességét.

### III.

#### A KÉPVISELŐHÁZBAN.

A Deák-párt és a Tisza Kálmán vezetése alatti bal-közép egyesüléséből keletkezett szabadelvűpárt 1875-ben túlnyomó többséggel tért vissza a páriámén tbeT"333 szabadelvű képviselő állott 18 konzeratív, 33 szélsőbaloldali és 24 nemzetiségi képviselővel szemben, öt leendő kereskedelmi miniszter ült a fiatal szabadelvű képviselők között: Baross Gábor, Lukács Béla, Hegedűs Sándor, Láng Lajos és Hieronymi Károly. Feltűnően sok a fiatal tehetség. Apponyi, aki egy időközi választáson jön be, Baross, Hegedűs, Khuen-Héderváry Károly, Lukács Béla még nincsenek harmincévesek sem. Harmincéves a pénzügyminiszter, Széli Kálmán és az ő generációjához tartozik a képviselők közül többek között Szilágyi Dezső, Beöthy Ákos, Kállay Béni, Chorin Ferenc, Grünwaíd Béla, Horánszky Nándor, Pulszky Ágost, Hieronymi Károly. A 27 éves Baross természetesen a korjegyzői tisztelet tölti be Szlávay Olivérral, Szivák Imrével és Bethlen András gróffal együtt. Először külseje vont magára a figyelmet. Magas, szélesvállú alakja egy mulatt barna fejét hordozta, duzzadt állal és szabálytalan orral. A folyosó humora »tót szerezcsen«-nek nevezte el. A kevésbé ambiciózus honatyák szívesen átadták neki a képviselőséggel járó munkákat. Mindjárt az első



ciklusban öt különböző bizottság tagja. Tisza Kálmán felismeri benne a becsvágyat és egymásután bízza meg különböző törvényjavaslatok előadói tisztével.

Szerényen mutatkozik be a nyilvánosság előtt, 1876 február 16-án egy, a nemzet háláját tolmácsoló törvényjavaslat előadójaként. Deák Ferenc érdemeinek megörökítéséről szóló javaslatot terjeszti elő. Szűzbeszéde néhány mondat. A Ház bocsássa meg, hogy nem él előadói jogával, nem okolja meg a javaslatot, mert ez nem szorul megokolásra: ezt a történelem tényei indokolják. Baross lapidáris mondatai után kitör a vihar. Simonyi Ernő, a függetlenségi párt vezére támadja a javaslatot. Szerinte Deák Ferenc nem alkotott maradandót, művei nem örökíthetők meg. Baross még nem gyakorlott szónok a polemikus rögtönzésekben. Tisza Kálmán vág vissza, a halott elleni filippikát visszautasítva. Deák emléktáblát kap a magyar Corpus Jurisban is.

A közönség szélesebb rétegei előtt Baross neve a második kiegyezés körüli harcokból vált ismeretessé. Tisza Kálmán 1875 végén felmondta az Ausztriával való vámszövetséget. Az új kiegyezést erőpróbának tekintette úgy a magyar, mint az osztrák közvélemény. A magyar kormány az 1867-esnél kedvezőbb gazdasági kiegyezést igyekezett kötni, Ausztria viszont nem akart tehertöbbletet vállalni. Tisza Kálmán főleg a bankügyben szeretett volna eredményt elérni, a vagy-vagy kérdést állítván fel az Osztrák Nemzeti Bank paritásos átalakítása és az önálló magyar jegybank létesítése között. Nem közgazdasági megfontolások vezették a bankkérdés erőltetésében, hiszen a rendezetlen valuta mellett nekünk volt különös érdekünk a közös bank

fenntartása. A magyar bankjegyek csak akkor nem szenvedtek volna diszáziót az osztrák valutával szemben, ha azoknak a Lajtán túl kényszerárfolyamuk lett volna. Tisza Kálmán azonban megkötötte magát, mert 1867-ben Magyarország nem mondott le az önálló bank létesítésére való jogáról, úgyhogy azt hitte, hogy ezen a ponton a dualizmus sérelme nélkül növelheti Magyarország függetlenségének attribútumait és politikai helyzetét megerősítő nemzeti vívmányt érhet el.

A kiegyezési tárgyalásokon mindkét kormány nyílt kártyával játszott, álláspontjaikat előbb közölték a nyilvánossággal, mint egymással, úgyhogy a közvélemény asszisztálásával, a budapesti és a bécsi sajtó szenvedélyes vitái közepette folyt le a két kabinet mérkőzése. Tisza nem tudott a bankparitás kérdésében eredményt elérni, a külön bankkal való fenyegetőzés pedig erőtlen fegyver volt, mert a király a monarchia pénzügyi harckészsége érdekében ragaszkodott a bankközösség fenntartásához. A miniszterelnök a tárgyalások eredménytelensége miatt kétszer adja be a lemondását. Végül megelégszik a bank dualisztikus átalakításával: Osztrák-Magyar Bank az új név, egy magyar alkormányzó, a két főintézet egyike Budapesten és a főtanácsban két delegált magyar tag. A vámkérdésben a magyar kormány, amelynek Matlekovits Sándor a szakértője, igyekszik ellensúlyozni a vámvédelmet követelő osztrák textilgyárosok nyomásának engedő bécsi kabinet mérsékelt protekcionizmusát. Itt is engedni kénytelen, meg kell elégednie kompenzációképpen néhány mezőgazdasági termény vámjával és a fináncvámok felemelésével, amelyek túlnyomórészt az osztrák fogyasztót terhelik.

Az eredmények csalódást keltenek a magyar közvéleményben, különösen a bankkérdés megoldását tartják kiábrándítónak. A szabadelvűpárt óriási táborában hasadások mutatkoznak és a kilépni szándékozók között jegyzik fel az ellenzéki lapok Baross Gábor nevét is. Ő azonban mégsem követi a disszidáló »független szabadelvűeket«, akiknek száma körülbelül százra rúg. Talán sejti, hogy a bankjegykontingens 30%-ának Magyarországon való kibocsátása, amit Tiszának nem sikerül intézményesen biztosítani, a gazdasági élet automatizmusánál fogva úgyis be fog következni. A közvetlen körülményeket nem ismerjük, csak annyi tény, hogy a disszidenskedő kormánypárti képviselőkhöz számított Baross megmarad a pártban. A hűség jutalma, hogy Tisza Kálmán őt bízta meg a kiegyezés vámügyi részének képviselőházi előadói tisztével.

Baross feladata nem könnyű. A szabadkereskedelem dolgában a magyar kormány engedni kényszerült. Az új vámtarifának, noha még nagyjában szabadelvűnek mondható, már sok szépséghibája van. A textilvámok, különösen a pamutfonalak és a gyapjuszövetek vámjai nagyobbak, mint 1868-ban. A vámtételeknek általános 15%-os emelésével ér fel, hogy a váموkat aranyban kell fizetni. 10%-os vámtöbblet van azokkal az államokkal szemben, amelyek a magyar vagy osztrák árut nem részesítik egyenlő elbánásban. Baross belátja Matlekovits álláspontjának helyességét. Ha nem akarunk rossz helyzetbe kerülni a protekcionizmusra áttért Franciaországgal, Olaszországgal és Németországgal szemben, gondosan át kell vizsgálnunk autonóm vámtarifánkat.

Amikor Baross 1878-január 28-án az előadói emelvényre lép, Szilágyi Dezső és barátai átadják ki-lépőlevelüket a miniszterelnöknek, miután a javaslat-nak a napirendről való levételét a Ház 17 szótöbbség-gel elveti. Ennyire olvadt le a három évvel ezelőtti 250 főnyi többség. Az előadói beszéd első része az önálló vámterület híveivel való polémia. Baross le-szögezi, hogy a közös vámterület ellen egyedül a füg-getlenségi párt foglalt állást. Különösen hangsúlyozza, hogy a fővárosi iparosság parlamenti képviselője, Mudrony Soma is hajlandó az Ausztriával való vám-szövetséget elfogadni. Nem igaz az, hogy az osztrák ipar hatása megsemmisítő lenne a magyar ipar fejlődé-sére. Ha a magyar ipar nem fejlődött *úgy*, ahogy kívánatos lett volna, annak ugyanazok az okai, mint amelyek más országokban bénítják az ipar fejlő-dését.

A külön vámterület hazánkat gazdasági és pénzügyi érdekeiben határozottan sértené. Magyarországnak az a hivatása, hogy földművelését támogassa és megerősít-sen egy oly ipart, melyekhez itt megvannak az előfel-tételek. Ausztria ipari érdekeinek méltányos védelme még nem jelenti, hogy a kereskedelmi politika ellen-tétes a magyar érdekekkel. Magyarországnak, mint túlnyomóan mezőgazdasági országnak, szükségletei-nek olcsó megszerezhetése végett a versenyt biztosító szabadkereskedelmi irányt kellene kívánnia. A közös vámterületnek azonban természetes feltétele, hogy Ausztria érdekei is figyelembe vétessenek. A Monar-chia kereskedelmi politikáját mindkét államfél kölcső-nösen kiegyenlített érdekeinek figyelembevétele mellett a létező viszonyok határozzák meg.

A kiegyezési javaslatok hosszú vitájában erős támadások érték a kormányt. Az ellenzék szónokai sorra felsorakoztatták Tisza Kálmánnak még ellenzéki vezér idejében mondott kereskedelempolitikai nézeteit. A javaslatok mellett Szél) Kálmán pénzügyminiszter mondott nagy beszédet.

Baross Gábor záróbeszédében sorra polemizál a vámszövetség ellenfeleivel. A közös vámterület a piac közelsége és a közbenső forgalom szabadsága által oly előnyt nyújt, melyet nélkülöznünk alig lehet. Kereskedelmi politikáknak elsősorban az értékesítés közelségének biztosítására kell irányulnia. Ebben pedig a vámközösség kétségszövegbevonhatatlanul előnyös tényező. Szükséges, hogy az ipari átalakulás legalább is előkészítettessék, de végzetes baj lenne, ha rapid módon és nem gondosan megválasztott iparágak protegálásával veszélyeztetnők a már létező előnyöket és a természetes fejlődésnek indult gazdasági ágak gondozását.

A szabadkereskedelem fenntartása esetében — hangoztatta Baross — a vámkülönítéshez fűzött remények sem pénzügyi, sem ipari tekintetben nem teljesülnének. Ha Magyarország önálló vámterület útján nagyipari átalakulást óhajt elérni, át kellene térnie a védővamos rendszerre. Pénzügyileg sem lehetne az önálló vámterülettel célt érni. A fennálló vámtételek mellett legfeljebb 10—12 millió forint vámjövödelmünk lenne a külön vámterületen, ami államháztartási tekintetben nem kielégítő. Végül szubjektív hűrt ütött meg. Tiszta meggyőződés vezette feladata teljesítésében. Meggyőződött arról, hogy a kiegyezés távolról sem veszélyezteti az ország érdekeit és nem teszi

lehetetlenné a kereskedelempolitika érvényesítését. Baross tehát nem lát vívmányokat, de veszedelmeket sem.

Az előadói beszéd után Tisza Kálmán miniszterelnök emelkedett szólásra, de az ülés lefolyására mégis jellemző, hogy a Pester Lloyd másnapi parlamenti fejcikke szerint az előadó az egyetlen, aki a nagy szócsatában valami sikert ért el. A két előadói beszéd Baross-t a szabadelvűpárt korifeusai közé emelte.

A kiegyezés körüli tárgyalások idején Baross még egy közgazdasági tárgyú törvényjavaslatot referált, az 1877-es uzsoratórvényjavaslatot, amelynek tárgyalása fölöttébb jellemző a kor gazdasági felfogására. Ez a javaslat az uzsoratórvényeket megszüntető 1868-as törvényt érvényen kívül helyezte. A kormány 10%-os perelhető kamatmaximumot javasolt, míg a bizottság ezt 8%-ban állapította meg. Mai szemmel nézve a Tisza-kormánynak ez a javaslata a mobiltőke ellen irányuló lépésnek volna tekinthető. Ám ez a szándék a kormánytól távol állt, amire semmi sem jellemzőbb, mint az, hogy a javaslat mellett a leghatásosabb érveket a Lipótváros képviselője, Wahrmann Mór hozta fel. Beszédéből az tűnik ki, hogy a 8%-os kamatmaximum megállapítása elsősorban annak az állapotnak megszüntetését célozza, ami a kereskedelemre, iparra és a fővárosi nagy pénzintézetekre bénítólag és zsidbasztólag hatott. »Mindazon takarékpénztárak közül, — mondotta Wahrmann — amelyek az ország fő pénzerejét képezik, egyiknek sem jutott eszébe, hogy a földhitel után 6—7%-nál többet vegyen. De az ország pénzügyi szempontjából (csak négy év múlt el az 1873-as bécsi »krach« óta) rendkívül aggályos,

hogy egyes takarékpénztárak 7—8, sőt nagyobb százalékot is fizetnek a betevőknek. Ennek eredménye, hogy nem voltunk képesek elhelyezni saját hazánkban sem zálogleveleinket nagyobb mértékben, sem pedig állampapírjainkat, vasúti részvényeinket és elsőbbségi kötvényeinket. Ilyen magas betéti kamatok között senkinek nem jut eszébe, hogy iparhoz fogjon, gyárat állítson *fel*. Hanyaggá, restté, munkaképtelenné tettük az embereket azért, hogy a takarékpénztárak ennyit fizettek. Nemzetgazdasági bűn, hogy egyes emberek 2—300.000 forintot évekig hevertessenek valamely takarékpénztárban. Hogyan nézhetünk a bankkérdés megoldása elé, ha kimondjuk, hogy nálunk a viszonyok olyanok, hogy a 10%-os kamatláb a helyes?»

A törvényjavaslat egyébként általánosságban nem mondta ki, hogy senkinek nincs joga a megállapított kamatnál nagyobbat követelni. A kamat a két alkudozó fél szabad akaratától függ, de abban a percben, amikor a hitelező a jogsegélyt akarja igénybevenni, az állam az ilyentől megvonja a segédkezet, nem adja rendelkezésére sem közjegyzőjét, sem bíróságát.

Baross Gábor, aki előadói beszéd helyett záróbeszédet mondott, előbb angol és francia példákkal illusztrálta, hogy a liberális rezsim is milyen hosszú ideig fenntartotta a kamatkorlátozásokat. Hangsúlyozta, hogy a pénzválság kitörése után a szolid tőke más vállalatok felé fordult és verseny nélkül maradván az uzsorás, monopollá emelte tőkét. Baross tudatában volt annak, hogy a törvényjavaslattal nem lehet a bajokat orvosolni és azzal fejezte be beszédét, hogy nem veti sutba a reményt, hogy utóvégre Magyarországon el fog érkezni az az időpont, amikor a köz-

gazdasági tudomány axiómáit nagyobb sikerrel lehet érvényesíteni a törvényhozás által.

A kormány részéről Csemegi Károly igazságügyi államtitkár képviselte a törvényjavaslatot. Nyíltan elismerte, hogy az igazságügyi kormány nem ringatja magát abban a reményben, hogy a törvényjavaslat az uzsorának valamilyen rendkívüli korlátozását rögtön előidézi. Ami nem sikerült sehol és semmi viszonyok között: az valószínűleg nem fog sikerülni nálunk sem. Az erre való törekvés hiú ábránd. A törvényjavaslatnál nem szolgált irányul a cél elérése, csupán az, hogy a létező viszonyok között és annyira, amennyire azt a viszonyok lehetővé teszik, segíteni a bajokon. A Tisza-kormány azonban, mint az első fejezetben láttuk, hat év múlva továbbment az uzsora üldözése terén.

Röviddel a kiegyezési javaslat tárgyalása után véget ér a parlamenti ciklus. Az új választásokon Barost régi kerülete küldi vissza a képviselőházba. Az eddigi, nagyjából közgazdasági irányú képviselői munkája több irányba tolódik. Szűkös anyagi viszonyai arra kényszerítik, hogy a bizottságokban végzett erős munkája mellett a Ház jegyzői tisztét is betöltse. Hol az előadói emelvényen ül, hol az elnöki pulpitus oldalán. A gazdasági törvényjavaslatok refektuálásakor elért sikerei ellenére sem határozott még arról, hogy a szabadélvűpárt egyik közgazdasági szakértőjévé specializálja magát. Most pótolja ki ismereteinek hézagait, fogyatékos nyelvismeretét. Megtanul franciául, angolul és olaszul. Semmilyen közügy sem idegen neki, ugyanazzal a szívóssággal dolgozza bele magát a népiskolai kérdésbe, amikor a magyar nyelvű



oktatásról szóló törvényjavaslatot, egyik ifjúkori szívügyét referálja (1879), mint később a katonai ügyekbe, amikor a delegáció hadügyi albizottságának az előadója. A képviselői padosorból pedig közigazgatási javaslatokhoz szól hozzá. Szerteágazó feladatainak csak emberfeletti szorgalommal lehetett megfelelni. Bármennyi munkát is vállalt Baross, a mennyiség nem ment a minőség rovására. Képviselőtársainak ugratásai polihisztóriai parlamenti munkája miatt csak emelték önértékét. A közbeszólásokra tett epés visszavágásaiból mintha lenéző lekicsinylés lenne kivehető: ki lenne még képes közületek annyi munkára, mint én? Az előadói emelvény exponált helyén, az ellenzék erős debattereivel folytatott vitában fejlődik Baross szónoki készsége. Pontosan két évvel a nagy tanulmányt igénylő kiegészítési javaslat referálása után, 1880 január 28-án ő a szabadelvűpárt viharászónoka a Verhovay-ügyben. A Nemzeti Kaszinó egyik tagja párbajban súlyosan megsebesítette Verhovay Gyula ellenzéki újságírót. A véres kimenetelű párbaj annyira felizgatta az egyetemi ifjúságot, hogy zavargás tört ki a fővárosban. A tüntetésekbe utóbb az utcai tömeg is beavatkozott. A rendőrség nem bírta velük, katonaság vonult ki, sor került a fegyverhasználatra is, amelynek két halálos áldozata lett. A három napig tartó tüntetést egy hétig tomboló parlamenti vihar követte. Az ellenzék vezetéi, Mocsáry Lajos és Apponyi Albert határozati javaslatokat nyújtottak be, parlamenti vizsgálóbizottság kiküldetését, a kormány felelősségének megállapítását és vád alá helyezését követelték. Baross terjesztette elő a szabadelvűpárt bizalmi indítványát. Beszéde a társadalmi rend dicsőítése. »Vágjuk el útját a romboló

elemnek, egyesüljenek az erős és józan elemek új erővel a tett mezején, javítsunk minden oldalon, azzal a hazaszeretettel, amely a szenvedély és gyűlölség fölé helyez.« A Ház természetesen elfogadta Baross indítványát, de a párbajseb megszerezte Verhovaynak Cegléd város mandátumát.

Baross inkább van elemében az előadói emelvényen, mint a képviselőház padsoraiban. Olyan férfiak között szerepelt előadóként, mint Apáthy István, Faik Miksa, Hegedűs Sándor, Kautz Gyula, Láng Lajos, Rakovszky István (a későbbi számszéki elnök), Vécsey Tamás, Wahrmann Mór. Ilyen kaliberű előadók között nagy felkészültséget igénylő munka a törvényjavaslatok referálása. Barosznak az egyik javaslat tárgyalása után már a következő tárgy tanulmányozásához kellett fogni, hogy kellően felvértezze magát és saját magán ne találjanak sebezhető pontot a bírálók. Vasszorgalmára jellemző, hogy mint a kérvényi bizottság előadója is az odakerülő legkülönbözőbb tárgyú ügyeket nem a sablonos »kiadatik minisztériumnak^, vagy »irattárba helyeztetik« javaslattal terjeszti elő, hanem az általánosabb érdekű kérvényeket érdemi vizsgálatnak veti alá.

Ebben a minőségében ismerkedik meg az ipartörvény revíziójának óriási anyagával. 1880 tavaszán a második iparoskongresszus, amelyet Székesfehérvárott tartottak, kérvényt intézett a képviselőházhoz az 1872-es ipartörvény revíziója érdekében. Baross a kérvény előterjesztése során elismeri ugyan a reform szükséges voltát, de kiemeli, hogy óvakodni kell oly remények felkeltésétől, amelyek már önmagukban is alig indokolhatók. Felkeltésük és meg nem valósítá-

suk esetleg hézagot támaszthat a törvényhozás objektív gondolkodó része és a kérelmezők között. Ezért azt a javaslatot terjeszti elő, hogy a kérvények, az eltérő nézetekre való tekintettel, egyelőre adassanak ki a minisztériumnak. A bizottság javaslatával szemben a függetlenségi párt indítványt nyújt be, amely a képesítés elve alapján álló törvényjavaslat előterjesztésére utasítja a kormányt. A Ház 14 szavazattöbbséggel a Baross által előterjesztett javaslatot fogadja el.

A Ház határozata ellenére a kormány mégis napi-rendre tűzte az ipartörvény revíziójának ügyét. Matlekovits Sándor államtitkár kérdőpontokat intézett a kereskedelmi és iparkamarához a reform elveit illetően. A kérdőpontokat ankéton tárgyalták. Baross két ülésen vett részt. Megjegyzései közül az a legérdekesebb, hogy az építőipar gyakorlásánál nem tartja szükségesnek a vállalkozók szakképzettségét. »Ha a vállalkozó nem is szakképzett, teljesítheti az általa elvállalt munkát szakképzett emberrel.« Az iparszabadság megszorítását csak a vendéglátó iparokra, zsidóüzemekre, zálogkölcsonzókra, cselédszerzőkre, kéményseprőkre, hordárokra tartja megokoltnak. Baross tehát a készülő törvény kodifikátorának, Matlekovits Sándornak fel-fogását osztotta: a képesítés és az engedélyezés elvének az iparszabadság lényegével való összeegyeztetését. Barossnak ez a nézete azért fontos, mert a törvényjavaslat parlamenti tárgyalásánál már nem szólalhatott fel. Akkor ő már a közlekedési minisztérium államtitkára volt.

Bár a vámpolitikának olyan európai nevű tudományos képviselője ült a Házban, mint Láng Lajos, mégis Barossnak jutott a 80-as évek elején benyújtott két fontos kereskedelempolitikai javaslatnak: az oszt-

rák-magyar-német kereskedelmi szerződésnek és az 1882-es autonóm vámtarifajavaslatnak referádája.

Ez az idő volt az európai kereskedelmi politika válságos fordulata. Németország 1879-ben a védővamos politikára tért át. Ez nemcsak irányváltást jelentett az addigi szabadkereskedelmi politikával szemben, hanem egyben szakítást a tarifális szerződések rendszerével is. Bismarck nem akarta szerződésekkel megkötetni a kezét s ezzel teljesen felborította az európai vámpolitikai helyzetet. A negyedszázados szabadkereskedelmi epizód véget ért. Bár Bismarck világtörténelmi jelentőségű vámpolitikai levelét megelőzően következett be a védővamos irány erősödése Franciaországban és Olaszországban, mégis Németország lépése az alapvető jelentőségű, mert igen sok állammal volt kereskedelmi egyezménye. A meglévő szerződéseket Bismarck felmondotta, a lejárt tarifális egyezményeket nem hosszabbította meg és helyükben egyszerű legtöbbszörű szerződéseket kötött. 1878-ban az osztrák-magyar-német szerződés lejártakor kiderült, hogy már nem lehet többé a vámtételek csökkentéséről beszélni és új tarifális szerződést elérni. A lejárt egyezményt rövid időre kétszer meghosszabbították. Amikor azután 1881-ben újra megindultak a tárgyalások, a sikertelenség előre volt látható. Bismarck free trader tanácsadói, köztük Delbrück, már nem voltak helyükön. A németek éppen a Magyarországot legjobban érintő kérdésekben voltak határozatlanok. Almodni sem lehetett a búza és a liszt vámentességének fenntartásáról, az állatbevitel megengedéséről, a magyar búza németországi szállításánál fennálló különbözeti vasúti tarifák megszüntetéséről.

Bismarck kijelentette, hogy a vasúti forgalomban csak a többi külföldi állammal, nem pedig német termelőkkel való egyenlő elbánást adhatja meg. Még abban sem akartak engedni a németek, hogy megszüntessék a szelvénybeváltással hátralékba került magyar magánvasutak odakerülő vagonjainak lefoglalását. Az egész eredmény egy legtöbb kedvezményes szerződés, amelyeket az egymással laza kereskedelmi viszonyban álló nemzetek szoktak kötni, nem pedig olyan országok, amelyek évtizedeken keresztül a legszorosabb gazdasági kapcsolatban voltak egymással.

Bekövetkezett a Németországgal való lappangó vámháború korszaka. Az eredménytelenség kínosan hatott Magyarországra. Nem hitték, hogy éppen az az állam tanúsítson ilyen rideg magatartást velünk szemben, amellyel Andrassy külügyminiszter éppen abban az időben kötötte meg a szövetségi szerződést, a későbbi hármasszövetség alapszerződését. Bismarck azonban nem volt szentimentális, legkevésbé kereskedelempolitikai kérdésekben. 1878-ban elhatározta, hogy keresztülviszi a porosz mezőgazdaság érdekében álló agrárprotekciónizmust és ebben az elhatározásában nem befolyásolta az Ausztria-Magyarországgal való politikai szövetség. Delegációnk osztrák tagja, Bazant miniszteri tanácsos Berlinben egy estély alkalmával beszélgetett Bismarckkal a vámszerződés lehetőségeiről. A kancellár azt felelte, szívesen közeledne a Monarchia álláspontjához, azonban ez a többi államra való tekintettel, a legtöbb kedvezmény miatt rendkívül nehéz. Minden barátság mellett alig adhat említésre méltó engedményeket a Monarchiának: »Az ingem közelebb van hozzám, mint a kabátom.« Bismarck

felfogását Ausztria-Magyarország gazdasági érdekeivel szemben tökéletesen fejezi ki emlékiratainak Vilmos császár lemondása után nyilvánosságra hozott harmadik része ... »Ha Ausztria iránti politikai szerelmünk viszonzás nélkül maradna, a szabad kéz politikája mellett döntenék, semminthogy gazdasági áldozatokat hozzunk.\*

Barossra hárult az a feladat, hogy a kiábrándítóan "sovány tartalmú német szerződést bemutassá a Házban. A Matlekovitstól szerzett tájékoztatások alapján tisztában volt az új német imperialista kereskedelempolitika motívumaival és előre látta vészes következményeit. Előadói beszéde cseppet sem szépítette a semminél alig valamivel több eredményt. »Németország az utóbbi években oly politikát kezdett követni, amely politika, bár más államokban is találja ismétlését, mégis szerfelett megnehezíti a kereskedelmi szerződések megkötését.« Ezután nem maradt más hátra, minthogy a szabadkereskedelem elvét valló magyar kormány is feladja ellenállását a védővamos kívánságok iránt fokozódó megértést tanúsító osztrák kormánnyal szemben, így jött létre az 1882-es osztrák-magyar autonóm vámtarifa, forduló a védővamos irányzat felé. Ennek a vámtarifának is Baross az előadója.

»Azt fogják mondani, — fejtette ki a Ház 1882 május 9-i ülésén — hogy az általános irány hibás, melyben a Monarchia közgazdasági politikája mozog és ezért a javaslat elfogadása a rossz irány helyeslését jelentené. Ezzel szemben egyszerűen csak azt kell mondanom, hogy a Monarchia kereskedelempolitikai irányát a külviszonyok befolyásolják; ezek a külviszonyok pedig elvitázhatatlanul kedvezőtlenek. Ha tehát

az irány hibás, ennek nem a Monarchia kormányai az okai és a tarifa elfogadása nem azt jelenti, hogy a kedvezőtlen irány helyeseltetik, mint inkább azt, hogy a viszonyokkal számolni kell és érdekeinknek feláldozása helyett harcra és védelemre késznek kell lennünk.«

»Másfelől remélni lehet, hogy az uralkodó kereskedelempolitikai irányzat sem lesz tartós, a szabadabb irány előbb-utóbb jogaiba lép.« Ez a fordulat tíz év múlva be is következett. Benne nagy része volt Barossnak —, mint kereskedelmi miniszternek.

A német oldalról bekövetkezett vámpolitikai változás mély benyomást keltett Barossban. Ez ad kulcsot későbbi közlekedési politikájának megértéséhez. Vasútpolitika Fiume és Vaskapu: a Németország felől jövő kereskedelempolitikai nyomás ellensúlyozásának vagy levezetésének három magyar eszköze. A vasúti tarifa-politika az egyedüli ellenszere a vámpolitikai nyomás kivédésének. Fiume és a Vaskapu pedig a nyugati piacok felé vezető kerülő utak kapuja.

Baross kereskedelempolitikai szereplése nagymértékben növelte tekintélyét a törvényhozás előtt, hiszen a vámpolitika akkor is titokzatos, nehéz tudomány-számba ment, amelynek rejtélyeibe csak kevesen hatoltak be. Baross azonban még mindig nem határozott arról, hogy teljes erejét a közgazdaság ügyének szenteli-e, A legnagyobb buzgalommal vett részt a középiskolai törvényjavaslat tárgyalásában, most már nem mint előadó, hanem mint a közoktatási bizottság elnöke. Barossban eleven erővel él a trencsényi emlék, a pánszláv izgatás lidércnyomása. Trefort javaslatát nem, látja eléggé energikusnak és a bizottság sok pontban meg is változtatja azt. A felekezeti középiskolák

állami ellenőrzését hatásosabbá teszi az ő befolyása alatt dolgozó bizottság, amelynek *határozatai* ellen különvéleményt ad be az ellenzék, tiltakozva a felekezeti iskolák történelmi jogait sértő, zaklató állami felügyelet ellen. A Ház ülésén ő védi meg azt a szakaszt, amely különösen a hitoktatás terén biztosítja az állam ellenőrzési jogát.

A régi vármegyei embert közéleti működésének első emlékei még mindig erősen vonzották a közigazgatás problémái felé. Egyetlen tudományos dolgozata ebben az időben készült és az amerikai közigazgatásról szólt. Shaw Albert »Local government in America« című munkáját ismertette a Nemzetgazdasági Szemlében. »Ez a rendszer — írja végkövetkeztetésként az amerikai demokráciáról — a népies kormányzásnak és képviselői intézményeknek gyakorlati iskolája. Ez a rendszer az, amely megadta a népnek az önkormányzati megvitatás és cselekvés azon fokát, mely egyedül üdvös az okos és hasznos polgárra nézve.«

A közigazgatás nagy problémái iránti érdeklődése vitte 1882-ben külföldi útjára, amelyről tizenkét levelet írt atyjának. Ezek a levelek Baross egyéniségének legemberibb dokumentumai. Ez a rideg, minden ízében akaratember, akinek lelki habitusáról csupán történeti hitelesség nélküli anekdoták maradtak fenn, ez a politikai klubélettől távol élő, magát csak az íróasztal mellett kiegyensúlyozni tudó férfi, akiről sem Mikszáth folyosói karcolatai, sem kisebb hitelű kortársak nem jegyezték fel egyéni lelki vonásokat, ezekben a levelekben mély betekintést enged lelkébe, szimpátiáinak és ellenszenveinek szövevényébe. Belső vallásos érzés, nem mindennapi gyermeki szeretet,



különösen édesanyja iránt, aki szeretné, ha 34 éves fia végre az utazása során megtalálná élettársát, féltő aggodalom beteges atya miatt, aki fia távolléte alatt a szomszéd megyébe akar utazni: »Hátha meghűl! Vigyázzon kérem, mert ha baja esnék, közel járok a tengerhez, felajánlom magamat egy engem megemésztetni tudó cápának.« A politikai életben mutatkozó önérzétes magatartása szerénységgé válik szüleivel szemben. A jövő kereskedelmi minisztere kevés gazdasági vonatkozású dolgot jegyez fel útjáról, legfeljebb Észak-franciaország és Belgium gyártelepeit, a hamburgi kikötő nagy forgalmát említi fel. A nagy kögazda mint utazó rosszul spekulál: nem váltja' be alkalmas időben a magyar pénzt. Salzburgtól Stuttgartig 120 forintot veszít az átváltásnál, ami »bizony baj« neki és angliai úttervét azért ejti el, mert a fontsterling megvételénél újabb 80 forintot vesztené.

Utazása célja: megismerkedni a külföldi közigazgatási bírósági intézményekkel. Jó ajánlólevelei megnyitják előtte a bajor, württembergi, badeni és porosz közigazgatási bíróságok ajtóit; résztvesz az üléseken. Párizsban is serényen folytatja tanulmányait és jelen van az államtanács egy ülésén. Ezt tartja a legérdekesebbnek.

Két heti tartózkodás után sajnálattal hagyja el a francia fővárost, ahol látta Gambettát, beszélt Victor Hugó egyik barátjával. Ott volt a július 14-i nemzeti ünnepen és megnézett minden Napóleon-emléket, hogy a császárért lelkesedő atyjának sokat beszélhessen róluk. Belgium majd Észak-Németország kerül sorra. Talán az akkor meghíúsult német vámszerződéses tárgyalások okozták, hogy nem sok rokonszenvenvel ír a néme-

tekről. »Mindennap megújul bennem a sajnálkozás, — írja Drezdából — hogy nem mentem Angliába. Inkább oda, ezerszer inkább, mint ezekbe az unalmas *német* városokba.« A müncheni műkincsek csodálatba ejtik, »csak hogy mindez rá van a a városra octroyálva, az élet nem megfelelő a művészi külsőnek. A bajrok idegen tollakkal ékeskednek, kivéve saját hősiességüket. Talán sok is az öndicséretből. Berlinből így ír atyjának: »ne vágyódjék bekukkanni, nagyon csalódnék; szép és erősen gyarapodó város, de van valami, ami unalmassá teszi és ez lakóinak véghetetlen egyszerűsége és ízléstelensége: az a gőgös tudakosság pedig, amely a lateinereket jellemzi, egyenesen kiállhatatlan! Csak a világvárosi formájú Hamburg és a kedélyes, sváb Stuttgart tetszik neki. Legjobban azonban Strassburg. »Az bizony igen szép; kivált a temploma nagyon érdekes, de még sok benne és egész vidékén a francia, szívből-lélekből.\*

Tisza Kálmán megbízásából *tette* az utat, *úgy* látszik, nem egészen állami pénzen, mert atyjától kénytelen előleget kérni »a szeptemberben esedékes lakbérből«. A német és francia közigazgatási bíróságok tanulmányozása bizonyára összefüggésben állott a készülő magyar intézmény felállításával. Lehet, hogy Baross foglalkozott is azzal a tervvel, hogy külföldön szerzett értékes tapasztalatait hazája javára gyümölcsözteti a felállítandó magyar közigazgatási bíróságnál, amely nem teljes formában, — mint »pénzügyi közigazgatási bíróság« — a következő évben kezdte meg működését. A sors azonban másképp határozott. 1883 márciusában Tisza Kálmán a megüresedett közlekedési államtitkárságra Baross Gábort ajánlotta a királynak.

#### IV. AZ ÁLLAMTITKÁRI ÉVEK.

»»**B**eszédek nem hangzottak el.« Így végződik a Baross hivatalbalépéséről kiadott hivatalos közlemény a napilapok 1883 április 10-i számában. Az obligát üdvözlések elmaradása eléggé jellemzi, milyen hangulatban fogadta Baross a közlekedési minisztérium hivatalnoki kara. De nem kevesebb bizalmatlanságot mutatott a közvélemény is. Az államtitkári szék háromnegyed év óta üres volt. Akkor távozott miniszterével együtt Hieronymi Károly államtitkár, a legtehetségesebb magyar mérnökök egyike, aki nyolc esztendeig vezette az egymást felváltó laikus miniszterek árnyékában a magyar közlekedéspolitikát. Pótolhatatlannak tartotta őt még a kormánysajtó is. És most ez a felvidéki főjegyző váltja fel a vasútépítő és folyamszabályozó minisztériumban az ország első technikusát, a Magyar Királyi Államvasutak egyik megteremtőjét! Ez volt a közvélemény ítélete, nemcsak a minisztérium mellőzött főhivatalnokéi. A sajtó vegyes érzelmekkel fogadta. A kormánypárti lapokon kívül a Pesti Napló és az Egyetértés is elismerik Baross széleskörű ismereteit. A Pesti Hírlap, a Budapest viszont helytelenítik Tisza választását. Középutat foglal el a Függetlenség: »noha Baross nem szakférfiú, mindamellett sokkal fontosabb szolgálatokat

tehet, mint ama bizonyos szakemberek, kikről a közvélemény nem mindig a leghízelgőbb hangon szokott megemlékeznie

Tisza Kálmán tudta, miért vitt egy energikus férfi hírében álló »külső embert« a közlekedésügyi minisztériumba. A kiegyezési korszak első tizenöt éve alatt hét minisztert emésztett fel ez a megátkozott tárca, amely valóságos támadási célpont volt a vasutak és vízszabályozások körül elkövetett visszaélések miatt. Utoljára Ordódy Pál, ez a régi táblabíró-formátumú becsületes öregember dobta oda tárcáját Rohonczy Gedeon heves támadásai miatt, aki a Tisza-szabályozás körül vélt visszaéléseket felfedezni. Ordódy tisztességét senkisémmel vonhatta kétségbe, de hibáztatták nála, hogy nem tudja az adminisztrációt ellenőrizni. Vele együtt távozott Hieronymi államtitkár is, aki felelősségteljes helyét az osztrák-magyar államvasúttársaság budapesti igazgatósága elnökének sokkal jobban dotált és kényelmesebb székével cserélte fel. A minisztériumot eleinte államtitkár nélkül vezette báró Kemény Gábor földművelési és kereskedelmi miniszter, aki azután lemondott erről a tárcáról, hogy teljes erejével a közlekedésügyeket hozza rendbe. Keménynek sem volt presztízse, éppúgy céltáblája volt a sajtónak, mint elődei, a »nem szakembere miniszterek, A közvélemény egyszerűen Tisza Kálmán írnokainak tartotta őket. Kitűnő tisztviselőikara volt ugyan, de a minisztériumban nem volt meg a harmónia, még a kormánypárti sajtó szerint is klikkekre szakadozva éleződtek ki az ellentétek hol az egyik, hol a másik főtisztviselő ellen. Tisza sejtette, hogy bellum omnium contra omnes tör ki, ha kebelbéli hivatalnokot tesz Hieronymi

utódjává. Jöjjön tehát az erélyes Baross, vessen véget a minisztériumbeli káosznak.

Az új államtitkár homo novus a közlekedési politikában. Sokféle kérdésben referált képviselő korábban, de véletlenül egyetlen jelentékenyebb közlekedési vonatkozású törvényjavaslat tárgyalásánál sem szerepelt előadóként. Kinevezése előtt két héttel kéri a képviselőház segédkönyvtárosát, állítsa össze számára a nevezetesebb közlekedési szakmunkák jegyzékét, így kerül kezébe Sax Emil: Die Verkehrsmittel in der Volks- und Staatswirtschaft című művének két kötete, a közlekedésügy egyik alapvető munkája. A könyvtáros helyes tájékozottságára vall ennek a standardmunkának ajánlása. Baross szívós szorgalmát pedig az mutatja, hogy ezt a rendkívül nehezen olvasható munkát nemcsak kölcsönvette, hanem át is tanulmányozta. Különösen tarifapolitikai kérdésekben tartott beszédei mutatják, hogy a fogalmak tisztázását ennek az előtanulmánynak köszönheti. Az elméleti alapismeretek megszerzése után következett a gyakorlat. Államtitkársága első két éve alatt a hivatalos órákat majdnem kizárólag az ügyek és a tisztviselők megismerésére fordítja. A képviselőházban ritkán jelenik meg. A miniszternek ő az egyedüli referense, a főhivatalnokokat is szeparálja tőle, mindenki neki referál. Délután, sokszor éjjel is tanulmányozza a összes szakosztályokból hozzá érkezett ügyiratokat, másnap megbeszéli az előadókkal, a tanácsosoktól a segédfogalmazókig és mérnöksegédekig, hol négy szemközt, hol kontradiktorikus úton. Ügyfeleket a hivatalos órák alatt csak akkor kezd fogadni, mikor már elég erősnek érzi magát arra, hogy velük ügyeiket

a részletekben is megbeszélhesse. Ilyenkor azután őket is, anélkül, hogy tudták volna, úgyszólván külső tagokul használja kontradiktórikus tárgyalási módszerében. Ugyanígy jár el — más irányban — az újságírókkal is, akik nála az első két év elteltével mindinkább tárt ajtót találtak. Heltai Ferenc és Fekete Ignác, későbbi malomegyesületi titkár voltak legbizalmasabb sajtóemberei.

A minisztériumi *fegyelmet* vasszigorral állítja helyre, az ellene mutatkozó ellenállást megtöri. Legbelsőbb munkatársa és későbbi bírálója, Szabó Jenő miniszteri tanácsos szerint magatartásában a szükségességen túlmenően érdes, olykor brutális és alárendeltjeivel szemben önérzetüket sértő módon is érezteti hatalmát. Szokása volt eleinte az osztályfőnököket az ügyirat margóján megszidni. Ez nem növeli ugyan a kölcsönös becsülést és bizalmat, de közvetve mégis ezzel állítja vissza a harmóniát: az addig széthúzó miniszteri tanácsosok kollegiális összebeszélések útján veszik elejét a kontradiktórikus tárgyalás meglepetéseinek, így védekezve a mindjobban informált Barossal szemben. Lassankint azonban ő is engedett hivatalkodási rendszerének kíméletlenségéből. Tisztviselői közül kerültek ki a későbbi magyar vasútpolitika európai tekintélyű vezetői: Vöröss László, Kilényi Hugó, Mándy Lajos, Neumann Károly, a MÁV-nál pedig Ludwigh Gyula, Schober Albert, Marx János.

Erős ellenfelei vannak a minisztériumon kívül. Elődje, Hieronymi az Osztrák-Magyar Államvasutak budapesti elnöki szobájából diktálja a Barosst támadó cikkeket a Neues Pester Journal publicistájának,

mint képviselő p<sub>e</sub>Jig a pénzügyi bizottságban pizkálja utódját. Az államtitkár jó sajtója védi ki a támadásokat.

A nagyobb ellenfél Tolnay Lajos, a MÁV vezérigazgatója. Hatalmas autokrata, zseniális technikus, igazi grandseigneur, aki egy miniszter mindenhatóságával vezeti a MÁV-ot, amelynek kiépítése körül elmúlhatatlan érdemeket szerzett. A két hatalmas erőnek szükségszerűen meg kellett egymással mérkőzni, jóllehet a vasutak államosítása kérdésében egy nézetet vallanak. Baross számára nemcsak hatalmi kérdés volt Tolnaynak indexre tétele, hanem egyben a közlekedési kormány parlamenti helyzete is megkívánta az állarnvasút átszervezését. Ez egyet jelentett a MÁV vezérigazgatójának vereségével. Tolnay Lajos ugyanis, aki külföldi praxisa alatt szélesebb kereteket ismert meg nagyobb méretű forgalmi politikát csinált, mint amilyet a szűkösebb magyar viszonyok megokoltak volna. Lüktető forgalomra számítva kezelte a MÁV-ot, úgyhogy a zárszámadások kedvezőtlenebbek v<sub>D</sub>ltak az előirányzatoknál. Sokkal több és sokkal magasabrendű vonatot járatott, mint kellett volna. Egyes szárnyvonalakon 10—18 utas jutott egy vonatra, a helykocsiknak több mint fele üresen közlekedett. A takarékoság követelménye nem fért össze Tolnay nagystílusával. A túlkidásokkal ugyan lépést tartott a bevételek növekedése is, volt azonban olyan könyveléstechnikai ok, ami a politikai felelősség szempontjából golyósan esett latba. A beruházási zárszámadások a kormánynak és az országgyűlésnek évről-évre nagy meglepetéseket okoztak s ezek is nem annyira az igazgatóság eljárása miatt, mint inkább

azért, mert a vasút számadásai és az állami számviteli rendszer között nem volt összhang. A minisztérium megkapta időközönként a vasúti kimutatásokat, amelyek igen bonyolultak voltak, intézkedett is, hogy ezeket más formában állítsák össze, de a rendelkezésnek — Baross szerint — nem volt foganatja. Az inkább csak látszólagos túllépések és előirányzaton kívüli kiadások annál kellemetlenebbek voltak a kormányra nézve, mert az államháztartás általános zárszámadási eredményei különben sem voltak kielégítők. A folytonos eltérések idegessé tették a zárszámadási bizottságot és a képviselőházat. A baj forrását az államvasúti igazgatás rendszerében keresték, amelynek újjászervezésére a minisztertanács bizottságot küldött ki és ennek elnökévé Barosszt nevezte ki.

Az anomáliákat Baross két főforrásra vezette vissza, egyfelől az ú. n. »vezérigazgatói« rendszerre, mely az egész államvasúti intézményt egy ember kezében egyesíti, másfelől az igazgatóságnak díjkezelvényi, anyagbeszerzési és hírlapátalányozási hatáskörére. Baross szemére vetette a MÁV igazgatóságának, hogy a túlköltekezésekről mindig csak utólag szerzett tudomást a minisztérium. Tolnay mindezzel szemben azzal védekezett, hogy a miniszter mindenkor ellenőrizhette a kiadásokat. A miniszter előzetes engedélye nélkül fedezettel nem bíró munkákat nem engedélyeztek, minden ajánlati tárgyalás elbírálása az igazgatósági összülésen történt, ahol nemcsak a közlekedési, hanem a pénzügyminiszter képviselője is jelen volt. Baross minden állítása vád Tolnay ellen, de megfordítva, Tolnay védekezésének minden pontja Baross ellen szól. Mindenesetre kár, hogy a kép-



viselőház pénzügyi bizottsága Tolnayt nem hallgatta ki.

A MÁV új organizációja megszüntette az igazgatótanácsot, a »bokrétát«, mint Baross nevezni szokta és helyette az igazgatósági összülést rendszeresítette. Ennek előbb az elnökgazgató, később az államtitkár lett az elnöke. A díjszabási ügyek tárgyalására a minisztérium kebelében külön tarifabizottságot alakított, melynek előbb mint államtitkár, később mint miniszter is ő volt, illetve maradt az elnöke. A szabadjegyek engedélyezését és a sajtóáttaiányozási ügyeket pedig közvetlenül a miniszternek tartotta fenn. E szervezésnek, ha nem is bevallott célja, de mindenesetre az lett az eredménye, hogy a vezérigazgató tényleges hatásköre a miniszterre szállott át. Ezáltal Tolnay állása tarthatatlanná vált, hiszen az új rendszerben ő, a vasútügy nagy tekintélye »a laikus államtitkárit alárendeltjévé lett. Ezenfelül pedig a reszortigazgatókkal is koordinált viszonyba került.

Az új szervezet végrehajtása érdekében példátlanul szigorú hangú rendelet ment a MÁV igazgatóságához, Kemény báró miniszter aláírásával. »A cél — mondja többek között a rendelet — a meglazult szolgálati fegyelem helyreállítása. Azt az eljárást, amellyel a fegyelmi hatalom eddigelé gyakoroltatott, kielégítőnek nem tartom, mert az intézet pontos és szabályszerinti működése szoros fegyelmet és a felügyelet teljes szigorát igényli, márpedig ily fegyelmet és ily szigorú felügyelést az eddigi igazgatás keretében nem találtam. A szigorú fegyelem kívánatos mértékének hiányára vezethetők vissza túlnyomólag azon visszasságok és kedvezőtlen eredmények, melyek

az eddigi szervezet megváltoztatását — az egyéni és testületi felelősség nyomatékosabb érvényesíthetése céljából — szintén szükségessé tették. Az államvasút felvirágzása és a személyzet érdekében is súlyt fektetnek arra, hogy az új szolgálati szervezet állandósága a legszigorúbb *fegyelem* behozatala által is biztosíttassák. A lelkiismeretes, tehetséges személyzet előmenetelét mi sem veszélyezteti jobban, mint a fegyelem lazulása. A kötelességét híven teljesítő személyzet szolidaritása is igényli azt, hogy a fegyelmet megzavarni kész elemek, — ha a rend korlátai közé nem szoríthatók — a szolgálatból kímélet nélkül eltávolíttassanak. A hivatalos titkok elárulása, levelezések, melyek az intézet és kormány tekintélyét csorbítani alkalmasak, kivétel nélkül elbocsátással fenyegetendők. Azoknak az elemeknek, melyek bármely szempontból az intézet céljait veszélyeztetik, az intézet alkalmazottai között helye nem lehet. Magam kérlelhetetlen szigorral fogom a vétkezőket sújtani, másrészt az igazgatóságtól elvárom, hogy az ügynek épűgy, mint a személyzetnek ártó takargatástól vagy indokolatlan védelemtől tartózkodva, a vétségek megtorlására a legnagyobb eréllyel közrehasson. A fegyelmi vétségek megtorlásának alakiságaitól eltekinteni volnék kénytelen azon nem várt esetben, ha intencióim mellőzését tapasztalnám.«

Ez a szokatlan »ukáz« nagy tiltakozást váltott ki a Baross-ellenes sajtóban. »Lehet, hogy a trencsényi tótokkal a vármegye urai így szoktak bánni, — írja a Pesti Napló 1886 január 12-én — a civilizált társaság formái tökéletesebbek és csiszoltabbak. Eddig panasz nem hangzott el és most egyszerre a kormány

emeli a fegyelmetlenség és hűtlenség panaszát a vasutasok ezrei ellen. Kemény Gábor báró talán nem olvasta el, amit aláírt.« A hang valóban nyers és kíméletlen, de az akkori viszonyok megmagyarázzák. Tényleg az átszervezés utáni első tíz hónapban több mint kétfélmillió forint volt megtakarítható a MÁV-nál.

A MÁV átszervezése Baross legszemélyesebb alkotása, későbbi korlátlan hatalmának alapja. Nem is a miniszter, hanem ő referált róla a királynak, aki »szóbelileg fejezi ki előtte az általános igazgatás vezetése iránti kívánságait«. Egyetlen korlát maradt, a pénzügyminiszter beleszólása, ami azonban, mint később látni fogjuk, csak papíron állott fenn. Az átszervezés kérdésében Baross nemcsak Tolnayval, hanem saját miniszterével is szembekerült. Tolnay bukása maga után vont a Kemény Gáborét is. Az államvasút elnökévé Lukács Béla országgyűlési képviselőt nevezték ki.

Amikor Baross előterjesztést tett az átszervezés érdekében, Tisza Kálmán azt a megjegyzést tette: »ha a magyar embernek nincsen dolga, akkor reorganizál\*«. Baross reorganizált, hogy ennek eredménye alapján elvégezhesse azt a munkáját, amelynek körvonalai akkor rajzolódtak ki előtte.

\* \* \*

Ebben az időben egy Baross elnöklete alatt tartott ankét körvonalazta elsősorban a *közüzem* vagy magánüzem kérdésében elfoglalt álláspontot, amely a kor szellemének megfelelően teljesen a magániparnak ad előnyt. Az ankétról kiadott hivatalos közlés így foglalja össze az eredményeket:

»AZ állam új gyárakat csak olyan cikkekre nézve állítson maga fel, melyek az országban vagy egyáltalában nem gyártanak, vagy amelyek nem elég mennyiségben és megfelelő minőségben gyártanak és nincs kilátás, hogy meghonosításukra a magánipar még okszerűen megadható támogatás mellett is képes volna. Azon esetben, ha a hazai előállítás okszerű támogatás mellett a magánipartól várható, az e célból való támogatás kíséreltessék meg elsősorban létező hazai iparteleppel, másodsorban egyáltalán hazai s csak harmadsorban külföldi vállalkozóval.

A létező állami gyáraknak a magánipar által elfoglalt terén a versenyt lehetőleg kerülni kellene, s inkább oly cikkek, illetőleg oly minőségek gyártására törekedni, melyeket a hazai magánipartól egyelőre várni nem lehet. Sőt, amennyiben az iparüzés nem tartozik az állam tulajdonképpeni feladatai közé, az értekezlet esetről-esetre megfontolandónak véli, vájjon, ha valamely állami telep az illető cikk gyártását már meghonosította és a külfölddel szemben versenyképessé tette, nem volna-e kívánatos annak továbbfejlesztését a cél biztosítása és egyébként elfogadható feltételek mellett, magánvállalkozásra bízni.«

Ezekhez az elvekhez, amelyek a magánipar primátumát fejezik ki a közüzemekkel szemben, másfél évtizeden keresztül törhetetlenül ragaszkodik a magyar kormány.

Allamtitkári működése alatt alkotta meg a minisztérium a *postatakarékpénztári intézményt* angol, olasz, belga, holland, francia és az osztrák minták gondos tanulmányozása alapján. Baross erősen nekifeküdt a kérdésnek. A tőkeképződés fontosságát, a takarékos-

sági érzék erősítését senki sem érezhette át jobban mint ő, a közlekedéspolitikus, aki látta az összefüggést a megtakarítások és a közlekedési beruházások között. Rendkívül szükséges volt, hogy hazánkban a tőkemorzsák összegyűjtésére külön intézményt állítsunk fel, mert az akkori betétesek között csak egyharmadrész volt a kisbetevők aránya. 13.000 község nélkülözte a takarékpénztári szervezet jótéteményeit. A törvényjavaslat indokolása hangsúlyozza, hogy a postatakarékpénztár nem kíván vetélytársa lenni a fennálló takarékpénztáraknak, egész más társadalmi osztályok betéteit kívánja összegyűjteni. A versenyt egyébként is kizárja a postatakarékpénztári betétek kisebb kamatozása, 3.5 százalék, az átlagos 5.46 százalékkal szemben. A képviselőházi tárgyaláson ott van a miniszter is, de különösen a részletes tárgyalásnál, Baross vitázik a bírálókkal. Egyenesen kápráztató a tájékozottsága a külföldi anyagban. Helfy Ignác az olasz postatakarékpénztár szervezetének eredetig szövegével kezében támad, Baross erre ugyancsak olasz citátummal vág vissza. Minden ellenvetésre rögtönözve, hol az egyik, hol a másik külföldi állam intézkedéseinek ismertetésével válaszol. Hegedűs Sándor előadó egyszerűen az államtitkár tanulságos fejtegetéseire való hivatkozással rövidítheti meg záróbeszédét.

A trencsényi főjegyzőből univerzális közgazdasági politikus lett.

## V.

### A VASÚTÁLLAMOSÍTÁS KEZDETE MAGYARORSZÁGON.

**M**agánvasút vagy államvasút: a tudomány álláspontja szerint nem elvi, hanem célszerűségi kérdés. Az idő és a hely körülményeinek mérlegelése dönti el, melyik rendszer alkalmazása helyesebb. Sem az egyik, sem a másik rendszernek nincsenek olyan kizárólagos előnyei, de sajátos árnyoldalai sem, amelyek mindkettőben elő nem fordulhatnak, aszerint, hogy jó-e a vezetés és megfelelő-e az állami ellenőrzés vagy sem. Ezt az elméletet teljesen igazolja a vasútügy fejlődése hazánkban, ahol az államosítás folyamatát nem elvi harcok irányították, hanem az ország gazdasági és pénzügyi helyzetének váltakozó helyzete határozta meg a vasútépítés körüli eszméket.

A vasúti rezsim körüli állásfoglalás nem is a különböző gazdaságpolitikai irányok kérdése. Ha az államvasút gondolatát a konzervatív Bismarck jelképezi is, de ő előtte a liberális Lamartine-ra és a radikális Gambettára hivatkoztak az államosítás hívei. Az európai államok közül Ausztria az utolsók között hajtott végre az államosítást, viszont a skandináv államok és az olasz Minghetti szabadelvű kormánya az úttörők. Ha a liberális elv a magánvállalkozásnak ad előnyt,

azonban a szabadverseny korlátozottsága a közlekedés terén, a monopol helyzet kialakulásának veszedelme, szabadelvű követeléssé is teheti az államosítást.

Az első magyar vasúti törvény (1836: XXV.) magánvállalatokra bízta a vasútépítést. A rendi országgyűlés nem is ismerhette az állami kezelést. Széchenyi azonban, akit ezen a téren csak Lamartine előzött meg, az államvasút: rendszer híve és az 1847/8-i országgyűlés tagjai elé javaslatot terjeszt a magyar közlekedésügy rendezéséről. Ebben többek között 250 mértföld vaspályának állami kölcsönből való megépítését javasolja 80 millió ezüst forint (mértföldenként 320.000 ft) költséggel. Budapestről kell a fővonalaknak kisugározni. »A vaspályák egész vonalát utolsó részletig az országos megállapítás után a közlekedések igazgatójának kell elhatározni s ezt nem lehet vállalkozók önkényére bízni.« »A vitelbér szabályozását az ország folyvást kezében tartsa s azt az iparfejlődés igényei szerint rendezze.«

Az 1848-as vasúti törvény (XXX. t.-c.) azután biztosítja is »a közállomány befolyását« a vasutak díjképzési jogára. Széchenyi, mint közlekedési miniszter ennek a törvénynek alapján akarta az állam befolyása alá vonni az akkor fennálló kis magyar vasúti társaságot, amikor ez pénzsegítségért a Batthyány-kormányhoz fordult. A szabadságharc eseményei és következményei aztán majdnem 20 évre véget vetettek a magyar vasúti politikának. Az abszolutizmus alatt több mint 2000 kilométer vasút épült, előbb részben mint osztrák államvasút. A krími háború okozta pénzzavarok miatt azonban a bécsi kormány kénytelen volt összes vasutait eladni. Azután a magántőke épített vonalakat

az állam által nyújtott kamatgarancia mellett. Csak-hogy a magyarországi vasutak nem a Széchenyi által papírra vetett irányokban épültek, nem az ország szívéből kiindulva, hanem az összbirodalom érdekei szerint. Pest csak közbülső állomás a Duna balpartján, az egész Dunántúl vasúti hálózata Bécs felé gravitál, az Aldunáig és Erdélyig tervezett vonalak pedig elkerülik a magyar fővárost.

Terhes vasúti örökséget vett át 1867-ben az alkotmányos kormány: ötletszerűen folytatott vasúti politikát, egy fizetéképtelen vasúttársaságot, a mesterségesen Ausztria felé elterelt forgalmat és a vasutak kamatgaranciájának súlyos terhét. Széchenyi vasútpolitikájának folytatásáról már nem lehetett szó. A lagyar állam, akkori pénzügyi ereje és hitele mellett, nem volt abban a helyzetben, hogy a megnövekedett forgalmi szükséglettel lépést tartó vasútépítési tevékenységet folytathasson. Olcsó vasutakat 1 Ez a címe Deák Ferenc húsvéti cikkét követő elmefuttatásnak a Pesti Naplóban. Ez a cikk-cím az új vasútpolitika lényege. Minél több és minél olcsóbb vasút. Ehhez nem elegendő' az állam felkészültsége. Széchenyi — kilométerre átszámítva—még kb. 43.000 frt. átlagköltséggel számított. Az alkotmányos éra elején az állam által épített vasút kilométere azonban már 72.000, a magántársaságoké pedig 110.000 forintba került. így az első 60 milliós drága vasúti államkölcsonból mindössze 750 kilométer vasút megépítésére futotta volna, viszont a közönség sokezer kilométert követelt. Lónyay Menyhért pénzügyminiszter a vasúti kölcsön tárgyalásánál 1867 október 10-én a képviselőházban a következőket mondotta: »Nem tartom a kormány feladatának a



vasútépítést minden egyes részleteiben saját költségén eszközölni: de feladata megállapítani a lehető legcélszerűbb építési módot, ezen számítások alapján az egyes vonalak építését biztos vállalkozóknak kiadni és azt ellenőrizni: a kész vasutak üzletét ismét nem saját kezelés alá venni, de azt e célra alakult társulatoknak kiadni: mert a tapasztalás azt bizonyítja, hogy az állam maga legjobb akarat mellett is drágábban épít s drágábban kezeli az üzletet.« »Hazánkban kizárólag egy rendszert alkalmazni nem volna tanácsos.«

Az 1867-ben létezett vasutak állami kamatbiztosítást élveztek. Ausztria oly időben fogadta el ezt a rendszert, amikor ennek rossz oldalai már meglehetősen ismeretesek voltak és elfogadta anélkül, hogy biztosította volna az állam befolyását a támogatott vasutakra. Igaz, hogy a bécsi kormány által engedélyezett nagy vasúti csoportok kamatbiztosításából a valóságban nem nehezedett nagy teher az államra: de a kedvezménynek éppen a legéltrevalóbb vállalatok számára történt engedélyezése óriási hatású volt, mert később két évtizeden át még csak gondolni sem lehetett vasútépítésre másképp, mint tetemes és terhes állami garanciák engedélyezésével. Az ötvenes években inaugurált Rendszer 1867 után termette meg gyümölcseit. Hogyan lehetett volna másképpen vasútépítésre bírni a tőkét, amikor az Osztrák-Magyar Államvasút Társaság és a Délivasút, ezeknek a hatalmas pénzcsoportoknak vasutai mind az állam szavatossága mellett épültek! Nem szabad viszont elfeledni, hogy a kamatbiztosítási korszaknak köszönhető a vasúti hálózat nagymérvű kiépítése az állam pénzügyeinek oly korszakában, midőn ily mértékű államvasúti hálózat

kiépítése nem tartozott a lehetőségek közé. Enélkül vasúthálózatunknak csak sokkal kisebb része épülhetett volna meg.

Ennek a rendszernek uralma alatt bármely, még oly képtelen vasútvonal építése lehetővé vált. A kalandor vállalkozók nem kértek egyebet, mint az állam garanciáját. Az állam nem is fukarkodott ezzel, mert a kiegyezési korszak első éveiben csak formálisnak tekintették az állami kamatbiztosítékot, azt, hogy az állam minden mértfőid után bizonyos hozadékat biztosít. A kormány azt hitte, hogy a kamatgaranciának előleg formájában való nyújtása teljes biztonyságot ad. Ezeket ugyanis — a jövedelmezőség helyreállítása után — kamatostul kellett visszafizetni. Csakhogy az építési tőkét jóval meghaladó névleges tőke, nem is szólva a többé-kevésbé korrekt alapítási -kiadások felszámításától, a vasúttársaságok jövedelmezőségének elérését úgyszólván eleve kilátástalanná tette. Hiszen előfordult, hogy a »pénzbeszerzés« címén felszámított Költségek a névleges tőke jelentékeny részét felemésztették, mielőtt a vasútépítésnél az első kapavágást megtették volna. A viszonyok éppolyan áldatlanok voltak, mint külföldön. Nálunk éppoly kevésbé volt képes az állam a tényleges építési költséget és társaságok gestióját ellenőrizni, mint bárhol másutt, kivéve Franciaországot. Rövid néhány év alatt, 1874-ben már majdnem 15 millió forintot, az állami bevételek 8%-át emésztette fel a vasúttársaságoknak nyújtott kamatbiztosítás.

A garantált vasutak körüli nem épületes jelenségek okozták nagy részben az Andrássy- és Tiszakabinetek közötti időszak krónikus politikai zavarait.

A kamatgarancia rendszerének tudták be a pénzügyi bajokat, amelyek ismételten idézték elő a Deákpárti kormányok lemondását. Ennek a rendszernek visszásságai azonban inkább látszólagosak. És ha sok felesleges milliót is építettek be a vasutakba és ha a széldelgő vállalkozók műveleteit az állam kevés szakértő hivatalnok idejében nem is tudta felfedni, végeredményben nagyon nehéz eldönteni, vajjon abban az esetben, ha nem a magánvasúttársaságok, hanem az állam épített volna, kevesebb lett volna-e az a teher, ami a magyar adózókat a vasútépítések következtében terhelte? A magyar államvasutak üzleti feleslegei a befektetett tőkének 1%-a körüli gyümölcsözését jelentették, holott azok után a kölcsönök után, amelyekből az állam a vasúti vonalakat építette vagy vette, minimálisan legalább is 6% kamatot kellett fizetni. Ha tehát az államvasutak jövedelmezőségénél figyelembe vették volna a befektetett tőke szolgáltatását is, akkor a kamatkülönbség nem lett volna sokkal kisebb, mintha valamennyi garantált magánvasút az állam kezelésében állott volna. Végeredményben vasutaink viszonylag mégis olcsón épültek meg. A befektetett tőke a fővasutaknál kilométerenként átlag 78.500 forint volt, aminél csak négy európai állam épített olcsóbban, tizenegy országban viszont az építés többbe került. Ez a rendszer minden visszássága ellenére sem érlelte ki az ezzel gyökeresen szakító államosítás gondolatát, hanem inkább a meglevő bajok orvoslására való törekvést, a rendszer lehetőleg változatlanul való hagyása mellett. A Magyar Tudományos Akadémia a hetvenes évek végén pályadíjat tűzött ki a vasútkezelési rendszerek vizsgálatára. A jutalommal koszorúzott pályá-

munka szerzője, felsőszopori Tóth Károly arra a következtetésre jutott, hogy a bajokat a meglevő vegyes rendszer, tehát államvasúti és magánvasúti szisztéma fenntartása mellett kell orvosolni. Ha az állam birto-  
kában *lenne* minden vasút, a drága államvasuti hálózat mellett a pénzügyi helyzet nemcsak hogy nem javulna, hanem az állam vasútjai nem lennének képesek olcsó tarifák által a forgalmat emelni, miután a tarifák a nagy kamatok miatt nem lennének leszállíthatók. A vasutak megváltása esetén a bonyodalom mind-  
inkább nőni fog, míg végül az államvasúti rendszert ugyanoly hévvel fogják támadni, mint a magánvasúti rendszert és végül is az államvasutak eladását fogják sürgetni. A siker nem a rendszertől, hanem a rend-  
szabályok jól választott egyensúlyától függ, aminek fenntartására a vegyes kezelési rendszer a legalkalmasabb. Még az a miniszter is (Kerkápoly), aki a liberális korszakban leginkább hajlott az állami beavatkozás felé a francia vasútépítési program mintaké-  
pére olyan javaslattal állott elő, amelynek értelmében az állam 66 a magánvasutak pedig 532 mértföld vasutat építenek.

Ilyen eszmeáramlatok közepette tudatos államosítási politikáról beszélni nem lehet és ha lassan meg is indult az államosítás, ezt nem az államvasúti rendszer helyességébe vetett hit, hanem a viszonyok sajátságos alakulása érlelte ki.

Alig szavazta meg 1868-ban a képviselőház az első vasútépítési kölcsönt, pénzzavar miatt megakadt a pest—salgótarjáni vasút építkezése, amelyet egy magántársaság folytatott. Bekövetkezett volna a csőd, amit az Andrássy-kormány feltétlenül el akart kerülni,

mert súlyosan szenvedett volna a magyar állam hitele, ha az alkotmányos kormány hivataloskodása egy vasútársaság fizetéseképtelenségének jegyében indult volna meg. Az állam megvásárolta ezt a vonalat, hogy a csódtól megmentse. Ez a vonal lett magja az állam által épített zákány—zágrábival együtt a M. Kir. Állam vasutaknak. A második vonalrész megszerzése ugyancsak egy pénzügyi összeomlás megakadályozásával függ össze. A Nagyváradtól Brassóig tervezett keleti vasút megszüntette az építkezést, minthogy az engedélyes és a vele szerződéses viszonyban álló bécsi bank manipulációi következtében a tőkének közel egyharmad része, 23 millió forint, az építkezés megkezdéséig elveszett. A vasút részvényesei erre azt követelték, hogy az állam térítse meg veszteségüket. Az országgyűlés a keleti vasút bonyodalmai miatt kérdőre vonta a kormányt, amely a megoldásra tervet dolgozott ki. A részvénytőke megsemmisülésének elkerülése érdekében, ami az ország hitelére káros következményekkel járna, az állam megvásárolja a keleti vasút részvényeit, kiépíti a vonalakat államköltségen, és ezt saját^ rezsiben kezeli. A képviselőház a javaslatot izgalmas<sup>1</sup> vita után elfogadta és ezzel az államvasuti hálózat most már három összefüggéstelen részből állott: az északi, déli és keleti vonalakból.

A magyar vasúti hálózat korabeli képe, az állami, magán- és közösvasutak hármass csoportjának és a csoportokon belül az egyes vállalatok szerint színezett térképének »nem volt központja, vagy ha volt, akkor ez a régi hármass oltárképek oldalfestményeinek módjára a kereten kívül feküdt, s melynek színezésében bajos volt valamely metódust felfedezni, hacsak

nem a búcsújáró templomokból, amelyekben a kegyelet és a tudatlanság a legtarkább színeket hordja össze az oltárra«. A magyar vasútügy korabeli kiválóságának, Szabó Jenőnek ez a hasonlata mindenképpen találó. Vasútpolitikánknak most már az volt a célja, hogy bár tudatos államosítási eszme nélkül is, valamivel jobb rendszert hozzon vasúti térképünkbe.

Az eddigi államosítások, mint láttuk, szanálási indokból, csőd szélén álló magánvasutak megmentése érdekében történtek. Tisza Kálmán miniszterelnök, aki képviselő korában maga is egy magánvasútnak, a Magyar Észak Keleti Vasút igazgatótanácsának volt alelnöke, nem lelkesedett különösen az államvasúti rendszerért. A megtörtént államosítások következtében azonban gondoskodni kellett arról, hogy a meglevő három vonal kapcsolatba kerüljön egymással, hiszen enélkül az állam nem gyakorolhatott jelentékenyebb befolyást a forgalmi politikára. Mind a három vonal úgyszólván a levegőben lógott. A horvátországi vonal a Déli Vasút folytatása volt, a losonci vonalnak nem volt háttere, a keleti vonal kénytelen volt minden szállítmányát idegen vasutaknak átadni. Kényszermozgás szerint szükség volt most már arra, hogy legalább az északi és a keleti vasút között kapcsolat jöjjön létre, a közbülső vasútnak, a Tiszavidéki vaspályának megszerzése útján. És a vasút, jóllehet összes vasúttársaságaink között a legmagyarabb volt, mégsem szolgálta a magyar érdekeket. A Tiszántúlról jövő szállítmányokat Cegléden az osztrák államvasútnak engedte át, még azokat is, amelyek az államvasút vonalán mehettek volna Ruttkán át Németország felé vagy Hatvanon keresztül a fővárosba. Ez az autochton magyar

vasút annyira hűbérese volt az Osztrák Magyar Államvasútnak, hogy 1878-ban 40.000 vágón szállítmányt adott át neki és csak 2100 vagont a MÁV-nak. Bármennyire is ellenezték a tiszai vasút államosítását az igazgatóság tagjai, közöttük Tisza Kálmán egyik legbensőbb barátja is, a miniszterelnök a tiszavidéki vasút megváltása mellett döntött. Ezáltal a keleti vasút kapcsolatba került a MÁV törzshálózatával és egy Szolnok melletti állomástól *Rákosig vezető* sín pár kiépítése által az újonnan megszerzett pályát »behozták« a fővárosba. Ily módon Budapeستől Brassóig az állam kezébe jutott a keleti főútirány.

Hasonló forgalombiztosító célt szolgált a zágráb—károlyvárosi vasút megvétele, hogy ezáltal az állam a csonka zákány—zágrábi vonallal együtt a Fiúméba vezető összeköttetésre erősebb befolyást gyakorolhasson. A nyolcvanas évek elején megalkotta a törvényhozás az állami biztosítást igénybevevő, csekély jövedelmezőségű vasutakról szóló törvényt, amely felhatalmazza a kormányt, hogy ezeket a vasutakat átvehesse.

Ez volt az államosítási akció állása abban az időpontban, amikor Baross Gábor államtitkár lett. 1348 kilométer államosított vasút volt az állam kezében. A történetírás ellenfelének, Szabó Jenőnek Baross halála után írt fejtegetéseit elfogadva, az államosítás történetét úgy fogja fel, hogy Baross csak folytatója volt a Tisza Kálmán által megkezdett államosítási akciónak. Tiszáé a szántás és vetés érdeme, Barossé csupán az aratás és az érett gyümölcs leszedése. Baross bírálója odáig megy, hogy a vasúti politikában Tisza Kálmán korszakát nevezi az igazi renaissance-nak és Baross Gáborét már dekadens

irányúnak mondja. Szabó Jenő tekintélyét növelte, hogy Baross támadó tanulmányait Gyulai Pál felhívására tette közzé a Budapesti Szemlében.

Barossra ugyan nem, de emlékére tragikus, hogy a nagytehetségű, de elfogult Szabó Jenőnek ezt az állítását nemcsak az epigon vasúti szakirodalom, hanem maga a történetírás is elfogadta. Ez a megállapítás azonban helyreigazításra szorul. Láttuk, hogy az első államosítási műveleteket pénzügyi kényszerből hajtották végre, vagy pedig az így megszerzett vasutaknak a meglévő hálózatba való bekapcsolása érdekében váltott meg a kormány egyes magánvasutakat. Voltak olyan államosítások is, pl. a vágvölgyi vasúté, amely csupán azért került állami kézbe, hogy megakadályozzák a vonalnak az Osztrák-Magyar Államvasút által való megszerzését, amely ilymódon a MÁV-nak támaszthatott volna versenyt. Ezekben az akciókban azonban még nem találhatjuk meg a tudatos államosítási politika elemeit, azt a törekvést, hogy az állam olyan vasúti hálózatot szerezzen meg, amelynek birtokában döntő befolyással intézhesse a magyar vasutak forgalmi politikáját és kezébe ragadhassa az ország közgazdasági életét legelsősorban érintő tarifarendszer irányítását. Ha a magyar vasúti politikát korszakokra akarjuk osztani, úgy ez csak kettő lehet: az első a pénzügyi kényszerből államosító, a megszerzett hálózatot foltozgató Baross előtti rendszer, a második pedig az a tudatos cselekvés, amely az államvasúti szisztéma kiépítésében a Széchenyi által kívánt »közállomány befolyását« biztosítja az egész vonalon. Ez a tervszerű államosítási politika pedig Baross államtitkárságával kezdődik.



Azokat a vasútállamosításokat, amelyeket Baross államtitkársága idején végeztek, a történetírás báró Kemény Gábor miniszternek tudja be. Ez a beállítás megfelel az alkotmányosság elvének, hiszen végeredményben a közlekedéspolitikáért a közlekedési miniszter felelős, azonban bizonyíték van arra, hogy a Kemény Gábor által végzett államosítások Baross művei voltak. A Kemény Gábor minisztersége és Baross államtitkársága alatt végrehajtott államosítás módszeréért (Alföld—fiúmei vasút) Barossot támadta elődje, Hieronymi Károly, nem pedig a minisztert. A volt államtitkár pedig bizonyára a legjobban volt tájékoztatva arról, hogy ki az ügyek mozgatója a közlekedésügyi minisztériumban. Baross szerepét egyébként egy mondatban Szabó Jenő is elismeri, amikor azt írja, hogy az államosítás pénzügyi hatását már államtitkár korában is igen behatóan tanulmányozta. Amit a miniszter elhatározott, Baross akaratától aligha választható el.

Pedig Barossnak nagy ellenállást kellett leküzdeni, hogy az államosítást nagyobb keretek között hajthassa végre mint elődei, hiszen a pénzügyi kormány, sőt a képviselőház pénzügyi bizottsága is még mindig fázott az államvasúti rendszertől. Szapáry Gyula gróf, pénzügyminiszter korában a Ház 1880 október 4-1 ülésén kérte a képviselőket, »ne folytassák annak a vágynak élesztését, hogy az összes vasutak, vagy legalább azok nagy része államosíttassék. Vannak bizonyos vonalak, amelyeknek államivá tétele szükséges volt; vannak még ezenkívül is egyes vonalak, melyeknek az állam kezébe juttatása szükséges és kívánatos; de hogy általában az a nézet kapjon lábra, hogy a vasutak legnagyobb része államivá tétessék,

ezt közgazdasági szempontból szükségesnek nem tartom, pénzügyi szempontból pedig éppen kivihetetlen és határozottan kijelentem, hogy ezzel az áramlattal szemben kénytelen volnék állást foglalni«.

Mikor már az államvasutak rendszere hatalmas eszközzé vált az állam kezében, az 1884. évi költségvetés megbírálásakor a pénzügyi bizottság jelentésében a következő figyelmeztetéssel találkozunk: »A vasutaknak az állam birtokában való kezelése nem öncél, hanem eszköz a nemzeti versenyképesség tényezőinek biztosítására: tehát miután máris akkora az állami hálózat, hogy északról délre és délről nyugotra az egyenes vonalak az állam kezében vannak, ezen követelményen túlmenni nem kell és az államosítást öncélnak tekinteni nem szabad: mert ez nagy és nem mindig eléggé gyümölcsöző kiadásokkal terhelné különben is nehéz viszonyok között levő állami pénzügyeinket, különösen ha ez oly intézkedésekkel áll összefüggésben, melyek e célra is a pénzpiacot vennék igénybe, mert ez állami hitelünknek is jelentékenyen árthatna.« Ezeket az aggodalmakat a fejlemények megcáfolták, mert mint később látni fogjuk, éppen az államosítások befejezése adta meg az államháztartás egyik legerősebb támasztékát. Ilyen ellenállások sikeres leküzdése Baross energiájára és fináncpolitikai előrelátására vall.

Baross államtitkárságával új korszak kezdődött az államosítások történetében. Most már nem csupán a beteg vasúttársaságok szanálása és a meglévő hálózat kiegészítésének kényszerűsége vitte előre az államosítási akciót, hanem tudatos forgalmi és közgazdasági politika. Első feladat volt a tengerhez vezető útnak

az állam akarata, közvetlen díjszabási politikája alá helyezése. A Németország által ránkényszerített *de facto* vámháború elsőrendű szükségességgé tette a fiúméi út kézbe tartását. Ezért szerzi meg az állam 1884-ben az alföld—fiúméi és a duna—drávai vasutakat. Ezáltal a Triesztet favorizáló Délivasúttal szemben megnövekedik a kormány hatalma és az állam kezébe kerül az a vasútvonal, amely Délmagyarország kivitelét az akkor épülő arlbergi pályára irányíthatja. Ily módon a német vasúti hálózat kikerülésével megnyílt Magyarország útja Nyugat felé. Baross államtitkársága alatt szerzi meg az állam a Maros völgyén haladó erdélyi vasutat is, hogy a román forgalmat a kolozsvári iránynál célszerűbben és gazdaságosabban használhassuk ki. Kellő időben végrehajtott, szerencsés művelet ez, mert ennek a vonalnak megszerzése teszi lehetővé, hogy három évvel később, .. amikor kitör a vámháború Romániával, Erdély termékei részére másutt lehessen piacot szerezni. A magasabb kereskedelempolitika szempontjai így Baross államtitkárságával kezdenek szerepet játszani az államosítás körül. Baross politikája tehát nem a kezdések folytatásában merül ki, hanem széles perspektívába állította az állam vasúti politikáját és a végrehajtott államosítások kedvező pénzügyi eredményeinek kiváráásával az ország ingadozó közvéleményét megnyerte a tudatos államvasúti politikának. Előtte másfél évtized alatt 1350 kilométer vasutat államosítottak. Államtitkársága idején 850 kilométer magánvasút került az állam kezébe. Baross miniszterségére a kiépített mű megkoronázása várt.

## VI.

### BAROSS MINISZTER, — A VASÚT ÁLLAMOSÍTÁSI MŰ BEFEJEZÉSE.

Orczy Béla báró, őfelsége személye körüli miniszter vette át ideiglenesen 1886 szeptember 17-én, Kemény Gábor báró lemondása után a közmunka- és közlekedésügyi minisztérium vezetését. A valóságos vezetés most még fokozottabb mértékben került Baross kezébe. A több mint hároméves államtitkársága lényegesen növelte tekintélyét. A sajtó nagy része mindamellet nem őt kombinálta a miniszterségre. Leginkább Zichy József grófnak, a Szlávy- és Bittó-kabinetek közlekedési miniszterének kinevezését vették biztosra. Alig képzelték el még akkor, hogy egy szerény viszonyok között élő közép-nemesi család sarja miniszter lehessen. De Tisza Kálmán másképp *döntött*. A felségfelterjesztés Baross ajánlja, aki tehetsége, szorgalma, ügyismerete által, csakhamar kitűnt a fiatalabb képviselők sorából. Államtitkári minőségében lankadatlan buzgalommal és szorgalommal teljesíté hivatali teendőit, erélye és ügyismerete a törvényhozó testület által is mindinkább méltányoltatván, alaposan remélhető, hogy politikai tekintetben is Felsőged hű magyar kormánya hathatós támogatást fog benne találni, ha a kabinet tagjává kineveztetik«.

A kinevezés, amely 1886 december 29-én jelent meg a hivatalos lapban, kissé feltűnést keltett, azonban már sokkal több rokonszenv nyilatkozott meg a sajtóban, mint államtitkári kinevezésekor. A lapok egy része egyenesen a demokratikus elv érvényesülését látta Baross kinevezésében, aki szerény társadalmi helyzete ellenére miniszter lehetett. Ha még nem is tartottak teljesen szakembernek, a Pester Lloyd azzal nyugtatta meg olvasóit, hogy utóvégre senki sem érthet egyszerre vasúthoz, útügyhöz, víziutakhoz postához, postatakarékpénztárhoz, de Baross kitűnő adminisztrátor, jó áttekintése van és ez a fő. A minisztériumban is melegebb volt a fogadtatás, mint államtitkári bemutatkozásakor. Az üdvözlő aktusok is simán, szívélyes formában mentek végbe, csak az a hűvös beszéde keltett meglepetést, amellyel a Dunagőzhajózási Társaság igazgatójának válaszolt: a várt jóindulat ígérete helyett a magyar közgazdaság iránti kötelességének teljesítését hangoztatta.

Az új miniszter első dolga a személyzeti reform befejezése volt. A minisztériumot és a MÁV igazgatóságát már államtitkár korában a maga ínye szerint formálta át. Most az államvasút tisztikarának átgyűrése volt soron.

A vasúti személyzet eleinte nagyjából osztrák eredetű volt. Baross elődei igyekeztek a magyar elemet szaporítani, azonban számos hibás kinevezés is történt a magánvasutak szolgálatából kilépett egyének alkalmaztatásánál. Ezek közül sokan nem váltak be. A hivatalnoki kar zöme nem állott feladata magaslatán, mert a Tisza-korszakban megindult hivatalba való menekülésnek egyik fő célpontja volt a folyton

terjeszkedő MÁV. Általános volt a nézet, hogy a magánvasutak, különösen az Osztrák-Magyar Államvasút tisztviselői karának színvonala magasabb az államvasútiénál. Sem a közlekedési miniszterek, sem a MÁV vezérigazgatói nem tudtak ellentánni a magasabb helyekről ajánlottak ostromának. A viszonyok annyira elfajultak a MÁV-nál, hogy a közlekedésügynek már említett egyik alapvető könyve (Sax) a vasúti rendszereket tárgyaló fejezetében ezt a »hosszabb fejtegetéseknél tanulságosabb anekdótát« közli: »Fiúmében osztrák-magyar vasútközi konferencia volt. A magyar államvasút vezérigazgatója egy osztrák vasútigazgatóval sétált a rakparton, aki magyar kollégájának kellemeset akarván mondani, gratulált működése eredményéhez, ő azonban szerényen elhárította a bókot: Köszönöm, kedves barátom, de gondold meg, hogy nekem az ország valamennyi rosszul sikerült fiát alkalmaznom kell.« Baross miniszterségének első feladataként tűzte ki a helyzet gyökeres megváltoztatását. Az alkalmatlanok kirekesztésére a vasúti szakoktatás újjászervezését határozta el. Miniszterségének már harmadik hetében megjelent a vasúti tisztképző tanfolyam felállításáról szóló rendelete. Ezt a német vasúti szakirodalom is dicséretreméltó, előljáró példának nevezte. Ez az intézmény kitűnő tantervével, szigorú vizsgarendjével jó rostáló szerkezetévé vált a vasúti szolgálatra jelentkezőknek.

Baross a tisztviselők kiválasztásánál nem ismert mást, mint a tehetség elvét. Hogy az alárendelt beosztásokban dolgozó tehetségek feltűnhessenek és hogy a tisztviselők szakképzettségét fokozza, évenként két, 50—50 darab 10 frankos aranyból álló pályadíjat

tűzött ki, amelyeket az általa rendezendő »versenyfelolvasásokon« legjobbnak ítélt munkák szerzői kaptak. A Keleti pályaudvar tanácstermében megtartott szellemi mérkőzések magas színvonalára jellemzők az első előadások nehéz témái:

»Különböző vasutak tulajdonát képező kocsikkal való kölcsönös kiegészítés kérdése közgazdasági s az egyes vasutak tulajdonjogi viszonyainak szempontjából, tekintettel a kivitel érdekében szükséges reformokra. A vasúti kartellek befolyása a vasutak pénzügyi érdekeire, az általános gazdasági viszonyokra, különös tekintettel a vasutak jogosult versenyviszonyainak reformjára.«

A tekintélyes díjjal koszorúzott munkák szerzői mind kisebb rangosztályú tisztviselők voltak, akik számára így megnyílt az előléptetés útja.

Csak a tehetséget *méltányló* kérlelhetlenségére vall az az ügýirat, amelyben a minisztérium vasúti műszaki osztálya jelentette, hogy 1888 óta az ügyszaporulat meghaladja a 60%-ot, ellenben a személyzet hétről hat főre csökkent. Baross hozzájárul egy munkaerő felvételéhez, de hozzát teszi: »aki a vasúti műszaki osztályba belép, az jellem, tehetség, tapasztalat, szorgalom és munkabírás tekintetében egyaránt méltón állja meg a helyét«. A kiszemelt munkaerőről adott jelentés kiemeli az illető tisztviselő szakirodalmi tevékenységét és külföldön tett tanulmányútjait. Baross jól látta, hogy nemcsak szervezeti reformokra van szükség, hanem megfelelő emberekre is. A személyzeti politikában követett Baross-iskola eredménye, hogy az államvasút tisztviselői kara a kilencvenes években már nyugateurópai színvonalat ért el.

Az államosítás műve Baross miniszterségének első éveiben szünetelt. 2200 kilométer magánvasút volt már államosítva, ebből államtitkársága alatt 850 kilométer. Hátra volt még másfélszerannyi, 3200 kilométer olyan magánvasút, amelynek államosítását célbavette. Ezek között Magyarország főútőere, a Dévénytől és a sziléziai határtól az Aldunáig húzódó, másfélezer kilométeres Osztrák-Magyar Államvasút. Baross most óvatosan halad előre. Szüksége van még egy-két évre, hogy a MÁV szervezete teljesen magába szívja a legutóbb bekebelezett magánvasutakat és szüksége van frappáns adatokra, hogy az államosítás iránt még mindig nem nagyon lelkesedő közvéleményt teljesen megnyerje politikájának. Be kellett bizonyítani, hogy nemcsak forgalmi és tarifapolitikai szempontból üdvös, de állampénzügyi szempontból is jó üzlet az államosítás.

Az 1887-es év Barosznak dolgozott. Bár a MÁV nyers bevétele egy millió forinttal maradt el a várt eredmény mögött, mégis a tiszta jövedelem majdnem ugyanannyival meghaladta az előirányzatot. A bevételeknek csupán 56%-át emésztették fel a kiadások, ami addig a legjobb arány volt, amit valaha elértek. Amióta a MÁV fennállott, ez volt az első év, amikor a zárszámadás nem okozott csalódást. A közvéleményre kedvezően hatottak a vasúti bevételekről és a forgalom alakulásáról szóló adatok. És valóban, megnyerő összehasonlítást lehetett tenni az államosítás előtti idő és Baross minisztersége első évének vasúti eredményei között. Ugyanazon a hálózaton az államosítás óta a bevételek 86, a kiadások pedig csak 54 százalékkal nőttek. Az átvett vasutakért vállalt adósságok és az új beruházások 6-7 millió forint évi kamat-



terhet okoztak. Ezzel szemben, mindent levonva a 14.2 milliós tiszta jövedelemből, ami nem írható az államosítás javára, 9.7 millió tiszta jövedelemmel lehetett számolni. Végeredményben több mint három millió forintra lehetett becsülni 1887-ben azt a tiszta pénzügyi hasznot, ami a vasúti államosításból eredt.

Az államosítás ezenfelül olcsóbbította a szállítás költségét is. A »tört fuvarok« megszűnése kisebb szállítási díjat, a többszöri kezelési költségek megtakarítását eredményezte. A forgalom növekedésének beszédes száma, hogy Budapest MÁV pályaudvarainak forgalma 1876-tól 1886-ig közel nyolcszorosára növekedett.

Ezek a várakozáson felüli eredmények úgyszólván teljes szabad kezet adtak Barossnak, hogy megkezdje az államosítási akció második, nagyobbik részét. 1889-ben gyors egymásutánban indította meg az államosítási műveleteket. Először a Nyugati Vasút (Győrtől a stájer határig és Székesfehérvártól Celldömölkig) és a Magyar-Gácsországi Vasút (Sátoraljaújhely—Mezőlaborc) került sorra. Aztán következett a Magyar Észak Keleti Vasút (Debrecen—Máramarossziget, Kassa—Királyháza stb.). E(nnek a vasútnak Tisza Kálmán képviselő korábban igazgatósági alelnöke volt, vezérigazgatója pedig Tisza kebelbarátja: Ivánka Imre képviselő. A tiszavidéki vasút államosítása idején, 1880-ban, ennek a vasútnak megváltása is esedékes lett volna (és a képviselőházban szemrehányást is tettek Tiszának, hogy Ivánka kedvéért az Északkeleti vasutat nem vonta be a megváltási akcióba. A szemrehányás látszólagos igazsága mellett azonban az volt a döntő szempont, hogy az államosítás akkori állapota

mellett nem lehetett a MÁV adminisztrációját egy több mint ezer kilométeres hálózattal megterhelni. Tisza Kálmán távozása után Baross megváltotta ezt a vasutat is. A minisztertanácsi előterjesztés szerint azért, mert a jövedelem nem fedezi az elsőbbségi címletek kamatszolgáltatát és a vasút különállása lehetlenné teszi az egységes díjszabási politikát Galícia felé. A megváltás révén 200.000 forintot lehet megtakarítani az igazgatási költségeken és 282.000 forintot a kötvények konverziója révén.

Aztán az Arad—temesvári vasút került sorra. Ez az összekötő vonal a MÁV és az Osztrák-Magyar Államvasút közé volt beékelődve. Ennek megváltása azért volt szükséges, mert az Osztrák-Magyar Államvasút, a vonal tulajdonosa, Baross szerint konkurenciális okokból »tétlenségben semlegesítve\* tartotta, hogy megakadályozza a forgalomnak a MÁV hálózatára való átmenetelét. A minisztertanács már 1886 júliusában megadta a felhatalmazást az államosításra, de a társasággal folytatott alkudozás nem vezetett eredményre. Baross 1890-ben azt jelentette a minisztertanácsnak, hogy most sem számít eredményre, éppen azért a szekvesztrációs törvény alapján zárlattal fenyegeti meg a társaságot, ha nem enged. A presszióknak *me-* is lett az eredménye.

A Budapest—pécsi vasút államosítása miatt Barosst az elhamarkodás és az erőszakosság vádjával illették. Tény, hogy ez a vasút a magánvasutaknak abba a kivételes csoportjába tartozott, amely semmi áldozatot, állami támogatást nem kívánt. Ez a vasút engedelmes kiszolgálója volt a magyar díjszabási politikának, átvette a MÁV tarifáit a fiumei forgalomban

és fontos eszköz volt az állam kezében arra, hogy rajta keresztül a Trieszt érdekében dolgozó Déli Vasútra nyomást lehessen gyakorolni. Magánvasút formájában végezte az államvasút feladatát. Baross nem erőszakoskodhatott a társasággal, hiszen még a szekvesztrációs törvényt sem alkalmazhatta fenyegetésként a kamatgaranciára rá nem szoruló vasúttal szemben. A minisztertanácsnak azt jelentette, hogy a társaság magától volt hajlandó az államosításba belemenni, mert előbb-utóbb meg kellett volna kezdenie a beruházási költségekre kapott állami előleg visszafizetését, ami aztán a jövedelmezőségét csökkentette volna. Baross azért szorgalmazta az államosítást, mert a fiumei irány fontosságának megnövekedése mellett nem nézhette nyugodtan, hogy éppen a magyar kikötő felé nincs egyenes államvasuti kapcsolata a fővárosnak.

Mindezeknél azonban sokkal nagyobb jelentőségű volt az, Osztrák-Magyar Államvasút magyar vonalainak megváltása. Ez a másfélezer kilométeres vasút volt Magyarország legelső és legfontosabb vasútja. Ez kapcsolt össze bennünket Bécsen keresztül Ausztria többi részével és a nyugattal. Ez vezetett a Vágvölgyön keresztül Északnémetország felé. Az OMÁV kötötte össze a fővárost Szegeddel, a Bánsággal és az Aldunával. Ez volt Magyarország legtermékenyebb vidékeinek, exportja nagyrészének és majdnem egész tranzitójának útja, amelynek osztrák fővonala Bodenbachig vezetett. Az Elbától Orsováig átlósan szelte át a Monarchiát. Ez a túlhatalmas társaság a maga nagy tőkeerejével, forgalmi és tarifapolitikájával állam volt az államban, óriási akadálya a magyar vasútpolitika szempontjai érvényesítésének. Péchy Tamás

volt közlekedési miniszter a társaság megváltásáról szóló törvényjavaslat tárgyalásánál bevallotta, hogy a magyar kormány tarifapolitikai befolyása ennél a vasútnál egyenlő volt a semmivel. Ezzel a társasággal már Baross elődei felvették a harcot. A Tisza-kormánynak az volt a célja, hogy ennek a közös vasútnak dualizálásával, külön magyar igazgatóság felállításával biztosítsa jobban a magyar érdekeket. A bécsi igazgatóság ebbe nem volt hajlandó belemenni. Tisza Kálmán erre 1882-ben a bécsiek háta mögött a párisi főrésztvényesekkel kezdett tárgyalni. Tisza fegyverei közé tartozott két új verseny vasútvonal kiépítése: Budapest—Komárom és Budapest—Zimony. Ezeknek megcsillantatása meghozta az eredményt. Egy szombati napon létrejött az egyezmény a magyar kormány és a francia tőkésék között, hétfőn parafálták a szerződést, kedden reggel pedig a bécsi igazgatóság a Neue Freie Presse-ből tudta meg az Osztrák-Magyar Államvasút új alkotmányát. Nem egyszerű formalitás volt ez, amolyan »közjogi vívmány«, hanem komoly eredmény. A társaság magyar hálózata magyar vezetés alá került, a béccsel egyenrangú budapesti igazgatóság alá. A magyar kormány jogot kapott arra, hogy 1895-ban megválthassa a társaság magyar vonalait. Az egyezmény fénypontja pedig az a díjszabási jog, amelyet a MÁV saját vonalain túl egészen Bécsig gyakorolhatott és a kedvező tarifális elbánás, amelyet a magyar exportnak az osztrák vonalakra biztosított.

Bármilyen kedvező is volt gazdasági érdekeinkre ez a szerződés, Baross mégis elhatározta, hogy be se várva a megváltás terminusát, már 1891 március 11-én előterjesztést tesz a minisztertanácsnak az OMÁV

magyar vonalainak államosítására. Az idő előtti megváltás mellett azzal érvelt a minisztertanácson, hogy az OMÁV régi magas tarifáit tartja fenn ott, ahol nincs kitéve versenynek. Emiatt a társaság vonalainak vidéke hátrányosabb helyzetben van, mint a MÁV által kiszolgált országrészek. Ha nem államosítunk azonnal, akkor új kartelt kell a két vasútnak kötni és az ezzel járó hosszas tárgyalás miatt 1895-ben sem kerülhet sor az államosításra. Ennek közgazdasági előnyein kívül 739.000 forint megtakarítás érhető el az állami költségvetésben. A minisztertanács megadta a Baross által kért felhatalmazást az előzetes tárgyalásokra. Most már nem kellett a kulisszák mögött alkudozni a francia főrésztulajdosokkal. A párisiak kiküldötte, Gottschalk, a párisi osztrák-magyar nagykövet útján kér audienciát Barosstól. A társaság most a gyengébb fél helyzetében volt, hiszen már egy közel 6000, km-es államvasút birtokában levő magyar kormánnyal állott szemben, amely a budapest—brucki, budapest—zimonyi és a budapest—arad—temesvári vonalakkal könnyen »flankírozhatta« az Osztrák-Magyar Államvasutak Valóságos kapituláció volt az OMÁV részéről a megegyezés. A társaság közgyűléséről kiadott kommuniké nyíltan beismerte az OMÁV gyengébb pozícióját. »Nem találtuk saját érdekünkben állónak, hogy a magyar kormány kívánságát elvileg ellenezzük, tekintve a magánvasutaknak abnormális helyzetét a magyar kormánnyal szemben, amely ez esetben, mint az állami hatalom képviselője, az illető vasútvonalak jövő birtokosa és kiterjedt versenyző sínhálózat tulajdonosa hármassal minőséget egyesít magában. Nem zárkóztunk el annak tudatától sem, hogy az államnak

érdekében áll az ezidőszerinti tulajdonos haszonélvezetét birtoklásának még hátralevő tartamára megszorítani, sőt nagy terjedelmű befektetésekre és beruházásokra indítani. Végül tekintetbe vettük azt is, hogy a kormánynak kiterjedt és az irányadó forgalmi utakat uraló saját sínhálózata révén meg van a lehetősége arra, hogy bármely magánvasútnak hathatós versenyt támaszthasson, mert az állam pénzügyi eszközei is megengedik a kormánynak, hogy céljának elérésére még pillanatnyi anyagi áldozatokon is túltesse magát.« A magyar kormányokkal két évtizedig dacoló hatalmas vasúttársaság letette a fegyvert Baross előtt.

Wekerle pénzügyminiszter Barossnál ugyan egy árnyalattal kisebb meggyőződéssel érvelt az államosítás sürgős szükségessége mellett: »Ha annál az alap<sup>1</sup> tételnél maradunk, hogy igyekezzünk független kiviteli irányokat biztosítani, hogy terményeink értékesítése ne függjön egyik-másik közlekedési vállalat jóakaratótól, hogy a magyar díjtételek mérséklésére befolyást tudjunk gyakorolni, nem merném azon következtetést levonni, hogy az államosítás elkerülhetetlenül szükséges. De vajjon így állanak-e azok a követelmények, melyeket a kereskedelmi, a közlekedési és a forgalmi politika iránt támasztunk? Nem. Ezek a követelmények sokszorta nagyobbak, mi azt kívánjuk, hogy a kereskedelmi és forgalmi politika a leghathatósabb emeltyűje legyen összes ipari és kereskedelmi tevékenységünk fejlesztésének. Oly szükségesség ez, hogy a habozás, a késedelem nemcsak hogy helytelen, de nem szabad azt politikai szempontból sem engednünk<sup>^</sup>

Az államosítás miatt Barosst hevesen támadta a sajtó egyrésze, különösen a Magyar Hírlap. A polémia odáig fajult el, hogy Baross kitiltotta a lapot az összes pályaudvarokról. A legfőbb vád, hogy az állam pénzügyileg károsult. Az államnak 100.000 forintjába került ennek a kitűnően megépített, részben kettős vágányú, jól felszerelt vasút kilométere. Ez azonban igen előnyös volt. A legilletékesebb szakember, Boross Béni, a legtehetségesebb magyar vasútépítő mérnökök egyike elismerte, hogy az Osztrák-Magyar Államvasút magyar vonalai aránylag olcsóbban kerültek az állam kezébe, mint amilyen költséggel az ő legolcsóbb vicinálisa épült. A megváltási járadék 9.6 millió, forint, ami 5.8 százaléknak felelt meg, háromtized százalékkal több volt ugyan, mint ami minimum gyanánt az 1882-es szerződésben meg volt állapítva. Ez a félmillió különbözet azonban más megtakarításokkal kompenzálódott. Alaptalan volt az a ráfogás is, hogy Baross csupa ócska járművet vett volna át, ezt a szemrehányást legszívósabb ellenfele is cáfolja. Ellenben sokáig fennmaradt az a vád, hogy az »elhamarkodott« államosítással ártott tarifális érdekeinknek, mert ezzel feláldoztuk azt a befolyásunkat, amely eddig meg volt a társaság osztrák vonalain is. Igaz ugyan, hogy az államosítás után megszakadt a Szudetáktól az Aldunáig húzódó díjszabási egység. Azonban a magyar befolyás ezzel nem csökkent. Az osztrák vonalaknak tizenöt évvel később történt államosításáról szóló osztrák törvény indokolása szerint: a »MÁV döntő befolyást gyakorolt Magyarországnak Béccsel és Csehországgal való forgalmában a tarifák megállapítására, mert az 1891-es államosítás alkalmával az OMÁV az

erre való befolyását a MAV-ra ruházta át. Az OMAV beleegyezett ugyanis abba, hogy neki a magyarországi állomásoknak a Béccsel való forgalmában csak megfelelő kilométrikus díjrészlet jussom. Barosznak tehát igenis sikerült azt is kivívni, hogy a MÁV befolyást biztosított magának a Béccsel és Csehországgal való forgalomban a köteleki díjtételek megállapítására. A magyar kivitel ily módon az államosítás után is kedvező elbánásban részesült az osztrák vonalakon, így maradt ez egészen 1907-ig, a koalíció alatt kötött kiegyezésig, amely valóban megszüntette a magyar tranzitószállítmányok díjkedvezményeinek lekötöttségét és a Csehországon átmenő vonalakon az osztrák vasutaknak szabad tarifaképzést biztosított. Baross vívmányáról csak tizenöt évvel később kellett lemondanunk. Az Osztrák-Magyar Államvasút megváltásával befejeződött a nagy államosítási akció. Az 5400 kilométeres államosított magánvasutakból több mint 4000 kilométer Baross államtitkársága és minisztersége alatt jutott az állam kezébe. A megmaradt magánvas utak közül kettőnek, a Kassa—oderberginek és a Déli Vasútnak volt igen nagy gazdasági jelentősége. Ezek a vonalak azonban olyan közös vasutak birtokában voltak, amelyeknél fontos magyar érdekek: a trieszti összeköttetés és az Északnémetországgal való közvetlen kapcsolat fenntartásának fontossága kívánta meg, hogy ezek a vasutak az államhatárokon túl nyúljanak ki. A Kassa—oderbergi vasút tarifális tekintetben teljesen a magyar kormány befolyása alatt volt és a Déli Vasút is betartotta azt a kötelezettségét, hogy a fiumei forgalmat épp olyan elbánásban részesítse, mint a trieszti. Baross az osztrák kereskedelmi miniszterhez



intézett levelében kifejezetten hangsúlyozta, hogy a Déli Vasútnak és a Kassa—oderberginek közös vasútként való fenntartása a magyar vasútpolitika sarktétele.

Az államosítási akció befejeztével megváltozott Magyarország vasúti térképe. Most már nem úgy festett, mint autonóm, egymással állandó harcban álló külön vasúti területek konglomerátuma, hanem mint egységes hálózat, amelyben a magántársaságok vonalai is a nemzet gazdasági céljait szolgálták.

Az államosításoknak az ország pénzügyi egyensúlya helyreállításában is elsőrangú szerepe volt. Tisza István foglalta ezt legjobban össze. Az államosítás előtt 1875-ben az államadósságok nettó szükséglete 70.6 millió forint volt, a vasúti kamatgarancia 15.4 milliót igényelt. Ezzel szemben a MÁV tiszta jövedelme (az állami gépgyárral együtt) csak 1.5 millió, 1890-ben az államadósság szükséglete már 124.7 millióra emelkedett, míg a kamatgarancia 1 millióra zsugorodott, viszont a MÁV fölöslege már 24.8 milliót ért el. Tehát államadósságaink kamatterhének 54 milliós növekedéséből 37.6 millió forintra a vasutak államosítása nyújtott fedezetet és csak 16.4 millió forint esett az adózó közönség terhére.

»Oly eredmény ez, — írta Tisza István — melyre méltán büszkék lehetnek mindazok, kik az államosítási politikát kezdeményezték és keresztülvitték s a leg-  
elemibb igazságérzet ellen vét, ki megtagadja az elismerést attól a férfiútól, ki ezt a politikát erélyes és biztos kézzel vezette diadalra.«

## VII.

### A ZÓNATARIFA.

A magyar nép emlékezetében Baross Gábor neve zónatarifával fűződik egybe. Egyetlen alkotása sem volt annyira népszerű, mint a vasúti személyszállítás olcsóbbítása, de egyben ez hívta ki a szakkörök leghevesebb bírálatát is. Az intuitív módon gondolkodó és cselekvő merész újító ebben a kérdésben szemben találta magát a szakemberek aggodalmaskodásával, akik a tarifaszervezés mesterségbeli szabályainak súlyos megsértését látták a dilettantizmusnak bélyegzett új rendezésben.

Amikor Baross miniszter lett, a magyar államvasút személyszállítási díjai a legdrágábbak az egész kontinensen — Törökországot kivéve. Az osztrák, porosz és olasz vasutakon ugyanazért az összegért körülbelül kétszer olyan hosszú utat lehetett megtenni, sőt a drága bern—luzerni helyivasút tarifái is egyharmadrésszel voltak olcsóbbak a magyar államvasutakénál. »Közép- és Nyugat-Európa országai között Magyarországon utaztak a legkevesebbet. A tizedik helyet foglalta el Európa államai között a vasúti személyforgalomban nagyságát illetően, sőt Romániában is élénkebb volt az utasforgalom« — mondja a magyar zónatarifáról készült francia hivatalos jelentés. »A magyar államvasutak a személydíjszabást illetően a

kétségtelen alacsonyrendűség állapotában vannak.« A drága tarifák miatt a forgalom visszafejlődésben volt. A vasúti hálózat folytonos bővülése, az utazási célpontok megsokasodása ellenére 1883-ban kevesebb utas jutott egy kilométerre, mint 1874-ben. A személyvonatok túlnyomórészt üresen jártak és a kedvezmények sem tudták a közönséget utazásra csábítani. 1881-ben a kihasználtság a 20% alá esett és rosszabb volt, mint a magánvasutaknál.

A MÁV vezetősége inkább a díjszabások emelésével kísérte meg a személyforgalom veszteségeit csökkenteni, semmint az utaslétszám növelése által a bevételeket emelni. Az volt a felfogás, hogy a személyforgalom úgyis veszteséges marad. Inkább különböző kedvezményeket, fürdő-, körutazási-, idény- és menettérti jegyeket engedélyeztek, semmint hogy magát a tarifát olcsóbbá tegyék. A személyforgalom továbbra is tespedésben volt. Megvolt a gyönyörű vasúthálózatunk, de a nép tömegei nemigen vették azt igénybe. Csak minden harmadik ember váltott évenként egy oda- és visszautazásra szóló jegyet, amíg Poroszországban minden lakos három utazást tett egy év alatt. A magyar nép túlnyomó része nem utazhatott vasúton.

Mai szemmel nézve is, amikor messze tolódtunk el a Baross-féle olcsó tarifáktól, képtelenül drágának tűnnek fel a zónatarifa előtti viteldíjak. A legkisebb távolságban a III. osztályú jegy 20 krajcárba került, de ha a két állomás 15 kilométerre volt egymástól, az oda-vissza szóló jegyért egy forintot kellett fizetni. Hogy a föld népe ilyen feltételek mellett nem utazhatott a szomszédos város piacára, a Budapest körüli

munkások a fővárosi munkahelyekre, elég világosan kitűnik abból, hogy 1887-ben az 1—12 kilométer távolságban kiadott jegyek száma mindössze egy-negyed millióra rúgott, az összes jegyek 5%-ára, vagyis napi átlagban a MÁV egész hálózatán mindössze 400 ember tett ilyen rövid utat oda és vissza, Hasonlóképpen elenyészően kevés utas tudta megfizetni a 300 kilométernél nagyobb távolságok menetdíját. Ilyen »nagy« útra 63.000 jegyet adtak ki, tehát egy év alatt mindössze 30.000 utas tette meg az egész ország területén a budapest—temesvári távolságnak megfelelő utat. Napi átlagban mindössze nyolcvan ilyen utas akadt az összes MÁV-vonatokon. A gyorsvonati II. osztályú jegy Budapesttől Brassóig 32 forint 70 krajcárba került, nem sokkal kevesebbe, mint amennyit 1931-ben Budapesttől Berlinig kellett fizetni.

Baross, aki behatóan tanulmányozta a penny portórendszernek a vasúti forgalomra való alkalmazásáról szóló külföldi irodalmat, arra az elhatározásra jutott, hogy a legtávolabbi viszonylatban sem szabad drágább viteldíjat szedni, mint amennyit a szerényebb viszonyok között élő emberek is meg tudnak fizetni. Ez a szociálisan átértzett és forgalompolitikailag is indokolt elhatározás két messzemenő politikai célt szolgál. Először is az olcsó szállítás útján az ország perifériáit a fővároshoz közelebb hozni és így a centrifugális nemzetiségi erőket hathatós centripetális erővel ellensúlyozva, a központ és a távolabbi vidék közötti elég laza kapcsolatokat erősíteni. Másik célja pedig az volt, hogy az ország szívében koncentrálja a gazdasági és szellemi erőket. A kormány nemzeti és

liberális programját együttesen szolgálja a zónatarifával. A nemzeti gondolatot azzal, hogy a nemzetiségi vidékek és a magyarság kulturcentruma közötti nagy távolságokat a költség szempontjából meg rövidíti és így erőteljesebbé teszi a magyar főváros társadalmi, gazdasági és kulturális kisugárzását. A liberális politikát pedig úgy, hogy a decentralizáló-municipalista törekvésekkel szemben Budapest adhéziós erejét fokozza. Ez volt a szabadelvű párt centralisztikus politikájának vasútpolitikai eszköze.

Három forint legyen a legnagyobb viteldíj a harmadik osztályon. Ezen épüljön fel az egész személydíjszabás. Ez volt Baross eredeti terve. Wekerle Sándor pénzügyminiszteri államtitkár azonban pénzügyi szempontból túlmerésznek tartotta a maximumnak ilyen színvonalon való megállapítását. Végül abban egyezett meg a két minisztérium, hogy négy forint legyen a legnagyobb távolságra érvényes harmadik osztályú jegy ára. Ez a zónatarifa sarkétele.

A forgalmi statisztika vizsgálata alapján Baross teljesen szakított a kilométer szerinti fokozatok rendszerével. A forgalom megoszlása ugyanis azt mutatta, hogy a távolságoknak két végletében nincs forgalma a MÁV-nak: a legrövidebb és leghosszabb viszonylatban, míg a forgalom túlnyomó része a közepes távolságokban, 25-től 225 kilométerig bonyolódott le. A legnagyobb kedvezéseket ezért a szomszédos forgalomban és a 225 kilométeren túli távolságokon hozta meg a zónatarifa. A szomszédos zónában, az első és második állomásig azelőtt 70, illetve 90 krajcárig növekedett a viteldíj. Ez egyszerre 10, illetve 15 krajcárra szállt le. A közepes távolságokon 25—50

százalék között váltakozott a csökkentés mértéke, míg teljes erejével a nagy távolságoknál érvényesült Baross új tarifája. Budapesttől Fiúméig a személyvonat II. osztályán addig 27 forint 80 krajcárt kellett fizetni, az új rendszerben 5.80-at, Brassóig a gyorsvonat II. osztályán 32 forint 70 krajcárról 7 forintra szállott le a menetjegy ára. Ezek a mérséklések majdnem 80 százalékot értek el.

A legérdekesebb újítása a zónarendszernek az utolsó, ú. n. »végtelen« zóna volt: 225 kilométeren túl bármilyen távolságot ugyanezért az összegért lehetett megtenni. A nyugati határ felé ez nem jelentett a közepes zónák 25—50%-os díjcsökkentésénél nagyobb kedvezést. Annál inkább a többi égtáj felé. A fiúméi jegy annyiba került, mintha valaki csak Curgóig utazott volna, a budapest—zombori jegy áráért Belgrádig lehetett elmenni. A Budapesttől való távolságban Brassó egyenlősítve volt Nagyváraddal, Máramarossziget Nagykárolyal, Nagyszeben Araddal. Baross nemzeti politikája arra is gondolt, hogy a díjcsökkentés ne növelje túlságosan Bécs forgalmát. Hiba lett volna, ha a »végtelen« zóna alapján Kassáról, Erdélyből, a Délvidékről ugyanolyan összegért lehetett volna eljutni Bécsbe, mint Budapestre. Ennek megakadályozására a zónatarifa egyik fontos alapelve volt, hogy a Budapesten keresztül való utazásban a távolság számítása megszakad, illetőleg újra kezdődik. Kolozsvártól Bécsig ilymódon kétszerannyi volt a jegy ára, mint Budapestig.

Baross műve kétségbeejtette a vasúti szakköröket. Ami jó benne, nem új, ami új benne, nem jó: ez volt a legmérsékeltebb kritika. Rossz a tarifa,

mert alulról is, felülről is kijátszható. A kijátszásnak új neve is keletkezett: a zónázás. A szomszédos forgalom alacsony tarifája alapján olcsóbb volt állomástól állomásig megváltani a jegyet (ha erre fizikailag idő volt és a kalauz nem vette észre), mint közvetlenül a rendeltetési állomásig. A nagy távolságokon pedig, ahol a menetdíj nem változott, üzérkedni lehetett a jeggyel.

Ha valaki például Budapestről Aradra utazott, ott eladhatta a továbbutazásra érvényesített jegyet annak, aki Aradról Brassóba szándékozott menni. A tarifa felépítéséről pedig azt mondták, hogy ez éppen az ellenkezőjét valósítja meg annak, amit az összes vasúti szakemberek tanítanak és amit a helyes üzletgazdasági elvek követelnek, hiszen a közép-távolságokon, amelyeknek tételeit Baross aránylag kisebb mértékben változtatja meg, a kilométerekre kiszámított egységtételek nemhogy csökkenő, hanem emelkedő irányt mutatnak. A helyi, forgalom olcsóbítására a vasutat »tramway«-já változtatta át, tönkreteszi a forgalmi rendet. A vasútra hirtelen rázúdult óriási forgalmat a meglévő járműpark nem tudja kielégíteni. Szürös, gubás atyafiak lepik el a II., sőt az I. osztályt is. A vasút beruházási szükséglete az elviselhetetlenségig fog emelkedni, a pénzügyi egyensúly összeroppan. »Azt a Baross iránt hálás szegény embert — jegyzi meg Szabó Jenő a Tisza Istvánnal folytatott polémiában — nem szükséges nagyon sajnálni, ha visszatér a gyalogösvényre, s részemről talán a még hálásabb utazó ügynökök, az úgynevezett vigécek elsokasodott forgalmában sem tudok valami különös közgazdasági előnyt felfedezni.«

Baross merész újítása egész Európa vasúti köreit lázba hozta. Különösen a francia magánvasutak vezetői idegeskedtek, félve attól, hogy a magyar példa esetleg a francia közönség körében is tápot adhat a személytarifák leszállítása iránti mozgalomnak. A párizsi szaklapokban mérges cikkek jelentek meg a magyar újítás ellen. »Itt látjuk egész szépségében a zónatarifa elméletét, — írja a *Journal des Chemins de Fer* — megnyitni a vasutat azok számára, akik előtt el volt zárva. Ez a bevallott cél. E végből azt kívánják, hogy például Párizsból Marseillebe III. osztályon 58 frank helyett 8.50 frankért lehessen utazni. De miért áll meg a feleúton? Hisz a teljesen ingyenes szállítás a vasutat még inkább nyitná meg azok előtt, akiktől eddig el volt zárva! Az lenne ideális, ha minden ember közkölségen utaznék. A társadalmi igazság még teljesebb mérvben érvényesülne. Voltakép azt akarják ezzel mondani, hogy az állam köteles a vasúti közlekedést mindenki számára hozzáférhetővé tenni. De miért csak a vasúti közlekedést? Sokkal égetőbb szükségletek is vannak annál, mint Párizsból Marseillebe utazni. Például sokkal szükségesebb, hogy akár Párizsban, akár Marseilleben megéljünk. Vájjon az állam a szociális igazságosság nevében megteszi azt is, hogy valamennyi polgár hozzáférjen a gabonához, a húshoz, a ruhához, a lakáshoz? Hol állunk meg a lejtőn?

»Az állam elkövethet minden örültséget, — teszi hozzá a *Journal des Transports* — mert az adófizetők költségén teszi. De nem komoly dolog azt kívánni, hogy egy magántársulat ilyen alapra helyezze a személytarifát. És merik-e állítani, hogy a forgalom



annyira növekednék, hogy az óriási bevételi kevesebbet ezen a réven pótolva volna? Ilyesmit legfeljebb a Kárpátokban lehet megkísérteni. Magyarországon a magas tarifa mellett nem ment elég utas Budapestre és ezért érdekükben állott, már csak a képviselőválasztásokra való tekintettel is, hogy a fővárosba való utazásra impulzust adjanak. Magyarországon az összetartozás szilárdítása és az összpontosítás szükséges. Ez volt a zónatarifának egyedüli vagy tán legjobb érve. A franciáknak erre nincs szükségük, mert az összetartozás érzete az egyes vidékek lakói és az egyes fajok közt rég megszilárdult. A reduciókat tudatosan kell eszközölni, nem pedig politikai államcsíny alakjában, ahogy az Magyarországon történt.«

A »Journal des Economistes«-ben aztán egy magyar vasúti *főfelügyelő* megnyugtatta a francia vasúti érdekeltséget: »A magyar kormány csakis Magyarország szempontjából és nem általános tételként nyilatkozott a zónatarifa mellett. Kétségtelen, hogy az új tarifa alkalmazása erősítheti Magyarországot és Budapest földrajzi, gazdasági és politikai helyzetét, míg más, sűrűnépességű országban, hol az ipar erősen ki van fejlődve, egy azonos rendszer pénzügyi szempontból valóságos csapás lehetne a vasútra nézve.« Baross műve szöbakerült a német Reichstag 1891 március 4-i ülésén is. Több képviselő a magyar rendszer figyelembevétele mellett szólalt fel.

A zónatarifa értékéről folytatott vitát csak a vasút tényleges forgalmi és pénzügyi eredményei dönthetik el. A kilométerenkénti utasszám a zónatarifa bevezetése előtti évben,<sup>v</sup> 1888-ban; 1247 volt, 1891-ben 3621, 1895-ben 4595 és 1908-ban 6935. A forgalom

sűrűsége meghatszorozódott. A szomszédos forgalomban, 25 kilométerig, a zónatarifa előtti évben 1.2 millió személy utazott, 1891-ben tízszerannyi. A 225 kilométeren túli távolságon az utaslétszám 163 ezerről két év alatt 657 ezerre ugrott. Még másfél évtized múlva is igen nagy a magyar személyforgalom növekedése: az 1903. és 1908. évek között az évi átlagos utastöbblet 7.5%, míg a szász vasutakon 3.3%. A zónatarifa tehát meghatványozta a vasutak forgalmát és olyan rétegekkel duzzasztotta fel az utasok táborát, amelyek egyébként csak sok évvel később lettek volna az utazásnak megnyerhetőek. Ebben a tekintetben a zónatarifa beváltotta Baross reményeit.

A pénzügyi eredmények tekintetében sem érte őt csalódás. Az eredmények sokkal inkább a szakértőket cáfolták meg, akik azt vallották, hogy a hosszabb utazások számát díjmérséklés útján nem lehet olyan mértékben fokozni, ami ellensúlyozná a díjmérséklés pénzügyi visszahatását. Baross kockázatos játékba kezdett, amikor nem hallgatva tanácsadóira, a zónatarifa mellett döntött. A magyar államháztartás közel kétévtizedes deficités gazdálkodás után akkor jutott egyensúlyba. Az ország a valutarendezés előtt állott. A zónatarifa esetleges pénzügyi kudarca nemcsak Baross bukását vonhatta volna maga után, hanem súlyos következményekkel járhatott volna az állami pénzügyekre is.

A terv elkészítése után Baross kétmillió forintos deficittel számolt abban a legrosszabb esetben, ha a leszállított tarifa ellenére az utaslétszám nem növekedik. 15%-os forgalomszaporulat mellett a deficit 6—700.000 forintra rúgott volna. Az egyensúly csak

akkor marad meg, ha a forgalom 25%-kal növekszik. A forgalomnak várakozáson felüli növekedése, az ezzel járó kiadási szaporulat ellenére is, már a zónatarifa első évében 1.6 millió forint tiszta bevételi többletet eredményezett. A személyszállítási bevétel, amely 1888. évben 6.3 millió forintot tett, 1892-ig 16.3 millióra nőtt. A zónatarifa egész tiszta hasznát Schober MÁV-igazgató 1894 végéig kb. 15 millió forintra becsülte.

A forgalom és a jövedelmezőség növekedése ellenére voltak a rendszernek hibái. Az állomástól állomáshoz, nem pedig a távolság szerint felépített szomszédos forgalomban számos képtelenség adódott elő. Így például Mezőtúrról a 38 kilométer távolságban fekvő Mezőberénybe a viteldíj 15 krajcár volt (második állomás), míg a másik irányban, a csupán három kilométerrel távolabbi Szolnokra (III. távolsági zóna) már 75 krajcár. Ezeket az egyenetlenségeket éppen úgy, mint a túlságosan elnagyolt »végtelen« zónánál a teljesítmény és az ellenérték közötti nagy aránytalanságot Baross utódai kiigazították, ami a személydíjszabás némi megdrágulását okozta. Ezeket a díjszabásemeléseket azonban, a Baross utáni időben a pénzérték csökkenése közepette, a közönség nagyobb emóciója nélkül keresztül lehetett vinni, és az utazási forgalomban sem állott be csökkenés.

Húsz évvel később Baross nagy ellenfele, Szabó Jenő is megértőbb hangot üt meg. Elismeri, hogy csak taktikai okokból vette élesebb bonckés alá a zónarendszert és hogy túlszigorúan ítélte meg a szomszédos és a »végtelen« zónát, fenntartotta azonban azt az állítást, hogy a nagy beruházási szükségletek miatt, amit

a forgalom ugrásszerű növekedése okozott, nem maradt pénz a hiányzó új vasúti irányok kiépítésére. Szerinte a szomszédos forgalom nagysága az okozója annak, hogy a MÁV-nál állandóan évről -évre óriási beruházási szükséglettel kell számolni. Tény, hogy a forgalom növekedése miatt Baross 1892 elején járműszaporításra 30 millió forintos hitelt kért a minisztertanácstól és előterjesztésében kiemelte, hogy a hirtelen megnőtt forgalom következtében sok esetben a végállomásra érkező vonatok kocsijait 1—2 órai idő múlva ismét útnak indítják, a kocsik tisztítását és a szükséges apróbb javításokat csak hiányosan, sokszor egyáltalán nem lehet elvégezni. Vásárok, ünnepek idején hiányzanak a szükséges személyszállító kocsik, a III. osztályú utasoknak a II. osztályon kell helyet adni. Ezért 600 új személykocsit kért. A MÁV igazgatósága saját jelentése szerint alig volt képes a járműszaporítási programot elkészíteni, mert a zónatarifa következtében a forgalom az eddigi rendes fejlődés ütemét meghaladó rohamos fejlődésnek indult.

Mindamellettt egészen 1908-ig a forgalom növekedése gazdaságossá tette a MÁV üzemét, mert a bevételek gyorsabb ütemben szaporodtak, mint a kiadások. Ebben az évben 55 millió utasa volt a MÁV-nak, az utolsó békeévekben már több mint 70 millió. A vasutak túlterheltsége csak a háború előtti utolsó lustrumban mutatkozik és ez egyszerre lép fel a MÁV üzemköltségeinek megdrágulásával. Igazságtalan lenne ebből a zónatarifa ellen vádat kovácsolni. Elvégre a tramwayszerű szomszédos forgalom növekedése azokban az államokban is mutatkozott, amelyek nem tértek át a zónarendszerre. Ez a fokozódó indusztrializmusnak és a

föld népe növekvő mozgékonyságának volt a következménye. A MÁV-nak nem lehetett feladata, hogy a közönség természetes utazási szükségletét drága tarifákkal szorítsa vissza.

A zónatarifa káros következményeként említik a vidéki gócpontok fejlődésének lassúságát Budapest rohamos gyarapodásával szemben. Ez a felfogás anekdotaszerű bizonyítékokra hivatkozik, például Barossnak arra az állítólagos kijelentésére: a zónatarifával azt akarom elérni, hogy a brassói ténsasszony Pestre járjon kalapot csináltatni. Budapest fejlődése azonban a vidéki városokéval szemben aligha alakult volna viszonylag másképpen, ha a »végtelen\* zóna nem is hozott volna olcsó tarifákat. Világszerte észlelhető jelenség volt a kereskedelemnek kevés számú gócpontokba való tömörülése. A vidéki centrumok közül csak a nagy kikötővárosok és az ipari telepek jelentősége fokozódott. Egyébként a nagykereskedelem mindenütt a nagyvárosokba szívódott fel. A vidéki városok-(Eger, Esztergom, Székesfehérvár, Kecskemét) tespedése épp abban a főváros körüli 50—150 kilométeres övben mutatkozott, amelyben a viszonylag legkisebb változást hozta a zónatarifa és sajátosképpen a »végtelen« zóna belső határán indultak virágzásnak a városok: Pozsony, Szombathely, Arad, Temesvár, Nagyvárad, Debrecen, Miskolc. A vidéki városoknak viszont éppen a szomszédos zóna olcsóbbodása adta meg az agglomeráló erőt. 1883-tól 1896-ig Szabadka személyforgalma 17 ezerről 529 ezerre, Szolnoké 88 ezerről 323 ezerre, Debrecené 104 ezerről 506 ezerre növekedett. Szentes forgalma 1892-ben 100 százalékban környéki forgalomból állott és az alföldi városokban az arány 80—

90% között mozgott, tehát ezek egyedül a szomszédos zónának köszönhetik forgalmukat.

A magyar nemzetnek nem volt egyetlen rétege sem, amely ne élvezte volna a zónatarifa áldását. Ez oldotta fel a nép röghöz-kötöttségét és ezzel állította Baross a régebben exkluzív vasutakat az egész nemzet szolgálatába. Ugyanolyan mértékben erősítette Budapest országosan központi helyzetét, mint ahogy a vidéki városok legnagyobb részét a lomha települési tömörülésekből valóban piacokká tette, közvetlen környezetük számára. Semmi sem szolgálta jobban az urbanizálódást, mint a zónatarifa. Baross Széchenyi tanítását követte: »Vontuk-e eddig a hegyvidékek idegen ajkú lakóit az ország szívéhez és a magyarsághoz közelebb? Pedig lelje csak e haza minden lakosa vágyainak kielégítését, szorgalmának jutalmát, fáradozásainak irányát a haza központjában: gravitáljon csak arra minden erő, élet s mozgékonyosság; alig hiszem, hogy nemzeti-ségünk erősítésére hatalmasb lépést tehetünk volna.«

Hogy Széchenyinek ez az álma megvalósulhas-son, ahhoz nem volt elég, hogy a vasút technikai érte-lemben meglegyen. A Baross előtti személyvonati köz-lekedés csak gyorsabb, nem pedig olcsóbb, mint a vasút előtti utazás. Barosznak keresztül kellett gázolnia a konzervatív személytarifát körülbástyázó sablono-kon, díjszabási teóriákon, a vasúti szakemberek pedan-teriáján, a fiskális óvatosság aggodalmaskodásain. A zseni merészségével kezdeményezett ott, ahol forgal-mat kellett teremteni. A kiszámíthatatlanság kérdőjele lebegett kockázatos elhatározása fölött, amellyel nem csupán önmagát kompromittálhatta volna, hanem meg- semmisíthette volna a nyolcvanas évek vége felé mutat-

kozó állampénzügyi javulást. A kockázatos húzás sikerült. Merészséggel párosult gondossága a MÁV-ot az állampénzügyi rendezés egyik döntő tényezőjévé tette. Hiányos beállítás lenne a zónatarifa pénzügyi sikerét tekinteni a személydíjsszabási reform egyedüli aktívumának. A vasúti bevételek számoszlopai mögött észre kell vennünk az állampolgárok milliói helyzetének megjavulását. A városok piacaira özönlő falusi , nép, a gyárakba igyekvő környéki munkásság, a budapesti bérkaszárnnyákból az elővárosokban olcsóbb lakáshozjutó fővárosi rétegek, az ország széléig utazó kereskedők, a perifériáknak a főváros felé igyekvő lakosai *felbecsülhetetlen* gazdasági előnyökhöz jutottak az olcsó utazás révén. A zseni ösztönös megérzése vezette Barosszt abban a felismerésben, hogy a pénzügyi érdek a tarifaleszállítást, nem pedig annak emelését kívánja meg. A zónarendszer megalapítóját joggal állíthatjuk Rowland Hill, az angol postai penny-portó megteremtője mellé. Hill az egész világ postáját, Baross a magyar vasutat tette közkinccsé.

## VIII.

### AZ ÁRUTARIFA MINT GAZDASÁGPOLITIKAI FEGYVER.

**K**ezdetlegesek, kevésbé tagoltak voltak azok a tarifarendszerek, amelyeket a magyar vasutak alkalmaztak fejlődésük elején. Rendszerekről és nem rendszerről kell beszélni, mert a hetvenes évek közepén legalább öt különböző árudíjszabási séma divatozott a magyar vasutaknál. A MÁV, mint szerinte legjobb külföldi példát, 1874-ben az elszász-lotharingiai kocsii-tarifát vette át. Az eltérő rendszerek alkalmazásának természetesen az a hatása volt, mintha az ország egyes vidékein különböző adók és vámok állottak volna fenn.

A viszonyok szerfölött emlékeztettek a németországi állapotokra, ahol Bismarck szerint 62 független vasúti, territórium (azaz magán vasút) van, amelyek éppúgy, mint a középkorban, független árumegállítási és vámszedési joggal vannak felruházva és egymással éles harcban állanak. A vasúti tarifák megállapítása elsősorban a vasutak jövedelmezőségét szolgálta. Ennek érdekében magasak voltak a normál-tarifák, de annál nagyobbak a kedvezmények, amelyeket forgalomszerzés, a nagyobb szállítmányoknak más vasutak orra elől való elhalászása céljából adtak. Gyilkos versenyharcral enyhített magas tarifák korszaka ez.



Ez a verseny, ha igen sokszor a tarifák leszállítását is eredményezte, a közönségnek nem vált javára, még kevésbé alkalmazkodott a közgazdaság érdekéhez. A versenyharc legtöbbször vasúti kartelhez vezetett: a harcban álló társaságok között helyreállt béke az elérhető legmagasabb ponton stabilizálta a fuvardíjakat. A differenciális, lépcsőzetesen eső tarifák, amelyeknek vizsgálatára a Magyar Tudományos Akadémia pályadíjat is tűzött ki, Magyarországon keresztül zúdította a keleti gabonát nyugat felé és a nyugati iparcikkeket a Balkánra. Azt a veszteséget, amit a nagy vasúttársaságok ezeken a tranzitüzleteken szenvedtek, a nálunk szedett drága helyi fuvardíjak formájában fizették meg. Az orosz és román búza kisebb fuvardíjat fizetett a keleti határtól Münchenig, mint a bányási termény. »A két közös vasút valóban a legnagyobb baj Magyarország fölött — írta György Endre 1876-ban. — Államférfiú nem kötelezheti nagyobb hálára a nemzetet, mint aki ezektől megment.« Ez az államférfi Baross Gábor volt.

Baross tarifapolitikájának csak egyik része, nem is a legjellemzőbb, hogy a fuvardíjakat minden addig alkalmazott díjszabás színvonala alá szorította le. Ami az ő díjszabási művének megkülönböztető jegyet adott, az abban állott, hogy a vasúti tarifapolitikát teljesen alárendelte a gazdaságpolitikának.

A nagy vasúti szervezet, amit a magánvasutak államosításából összekovácsolt, Baross számára nem a kincstár bevételeinek fokozására szolgáló gépezet, — bár merész tarifapolitikája közvetve az államháztartás érdekeinek is javára vált — hanem elsősorban a közgazdaság mind a három ága előbbrevitelének lendítő kereke.

Baross jól látta, hogy a közös vámterületen belül egyedül a vasúttarifák segítségével lehet külterjes mezőgazdaságunkat, a kezdetleges magyar gyáripart és kereskedelmet előre vinni. Csak az olcsó szállítás alkalmas a szunnyadó gazdasági erők kifejlesztésére. Impulzív természetének megfelelően lökészerűen akarta előre vinni a termelő erőket. Erősen degresszív tarifákkal a távolabbi vidékek mezőgazdasági termelésének alapfeltételét megadni, differenciáló díjtételekkel az ipar tevékenységét előmozdítani és alkalmas eszközökkel az ország nagykereskedelmét a fővárosban összpontosítani: ezeknek a céloknak megfelelően válogatta ki díjszabás-politikájának eszközeit.

Erre a célra nem volt megfelelő az elődeitől átvett 1881-es árutarifarendszer. Igen bonyodalmas volt a kilométrikus díjszámítás, drágák a díjtételek. Körülbelül hasonló eredményt mutatott a tapasztalat, mint a zóna-díjszabás behozatala előtt a személyforgalom terén: a közeli viszonylatokban és a nagy távolsági forgalomban igen csekély volt a forgalom. A szomszédos távolságokon helyenkint rendkívüli mértéket öltött a szekérv verseny. Az áru aránylag csekély távolságot futott be vasúton, így nyersterményeink 120—200 kilométert, ami azt mutatta, hogy a forgalom még jelentékenyen fejleszthető, ha a díjszabási politika megfelelő. A díjkedvezmények, refakciák szinte dzsungelt alkottak. Inkább a vasutak forgalomszerzési törekvéséből fakadtak, mint közgazdasági megfontolásból.

Baross oly tarifarendszer kiépítéséhez fogott hozzá, amelynek vezérmotívuma a közgazdasági élet fejlesztése. Már első beszédében, amit mint miniszter tar-

tott, bejelentette, hogy a tiszta fiskális irányzatú tarifapolitikát nem teszi magáévá. Nem igazságos, ha az, államvasutaknál mindenekfelett a pénzügyi tekinteteket mérlegeljük és az eredményt tisztán a kamatozás, szempontjából ítéljük meg. »A magyar államvasutak a befektetett összegeknek most tisztán 3%-át hozzák meg. Jó, e tiszta jövedelmet fejleszteni kell. De nem szabad ezt egyedül úgy venni, hogy a vasutak csak 3%-ot jövedelmeznek, hanem hozzá kell csatolni azon jövedelmeket, melyeket a magyar államvasutak közgazdasági fejlődésünk előmozdítása által az országban létesítenek.« így még nem beszélt magyar közlekedési miniszter.

Baross komolyan készült is arra, hogy tarifapolitikája teljesen közgazdasági irányú legyen. Tisztán empirikus úton járt, igyekezett összegyűjteni és megvizsgálni minden díj szabási kívánságot. A Pester Lloyd fontosabb tarifális cikkeiről akták készültek, a kivágot lement jelentéstételre a MÁV igazgatóságához. A tarifabizottságban (1887 szeptember) kijelentette, hogy az államvasutak és az érdekelt közönség közötti érintkezést az eddiginél bensőbbé óhajtja tenni. Megkereste a földművelés-, ipar- és kereskedelmi minisztert, hogy figyelmeztesse a kereskedelmi és iparkamarákat, gazdasági egyesületeket és általában az üzletvilágot, keressék fel minél gyakrabban az államvasutakat kívánságaikkal és panaszaikkal. Meghagyta az államvasutak igazgatóságának, hogy az üzletvezetőségeket utasítsa az üzleti viszonyok legszorgosabb figyelemmel kísérésére és az üzletvilággal való szoros érintkezésre. Ezáltal a kereskedelmi konjunktúrák is idejekorán az igazgatóság tudomására

jutván, intézkedéseit gyorsabban és célszerűbben teheti meg.

»Az államvasutaknak feladatuk lévén az ipar és kereskedelem felvirágoztatását előmozdítani, — írta körrendeletében a MÁV igazgatósága — félkérjük üzletvezető urat, miszerint magát az államvasutak leg-hivatottabb kereskedelmi ügynökének tekintse. Érintkezzék tehát kellő előzékenységgel a kereskedelmi kamarákkal, a nagyobb ipartelepek vezetőivel, a főbb birtokosokkal és kereskedőkkel, hallgassa meg az áru szállítására, kezelésére, a menetrendekre vonatkozó óhajaikat, esetleges panaszait és buzdítsa őket új vállalatokra, melyek létesítésében nálunk mindig a lehető legmesszebbmenő támogatásra számíthatnak.«

Ez a szokatlanul kommerciális eljárás nagy örömet keltett a kereskedelmi és ipari körökben. Végre egy miniszter, aki mint az ország első vállalatának vezérigazgatója tárgyal és tárgyalat a kereskedőkkel és gyárosokkal. A liberális éra még nem termelt ki minisztert, aki annyira a nyelvükön beszélt volna. A túlságos aktivitás viszont annál nagyobb idegességet keltett bécsi körökben. Magyar imperialista tarifapolitika kialakulásától féltek.

Az osztrák kormány, látva Baross szándékait, elejét akarta venni a külön utakon járó magyar tarifapolitika kifejlődésének. Bacquehem marquis osztrák kereskedelmi miniszter 1888 szeptember 26-án azt a javaslatot intézi hozzá, hogy a két kormány helyezkedjék ugyanarra az álláspontra a refakciák feltételei tekintetében. Különösen arra vetne súlyt, hogy tiltsák meg a kedvezményeknél a minimális mennyiségekhez való kötést, mert ezek az egyéni kedvezések jellegét

adják a refrakcióknak. Az ajánlat eléggé átlátszó, a kvantum-klauszula elejtése erősen korlátozná a díj-kedvezményekkel való operálás lehetőségét. Baross azonban nem engedi megkötni a kezét. Válaszában elutasítja az osztrák ajánlatot, mert elfogadásával Magyarország kárt szenvedne. Az ilyen megállapodásból csak a hajózásnak lehet haszna, márpedig a legnagyobb hajózási vállalat osztrák kézben van. Baross rábízta osztrák kollégájára, tegyen amit akar, de a magyar kormány fenntartja magának a jogot, hogy ez esetben a szükséges intézkedéseket megtehesse.

Mikor a tarifa elkészül, Baross nagy vonásokban ismerteti a minisztertanács előtt 1890 október 24-én. Csak annyit mond, a jegyzőkönyv szerint, hogy új helyi díjszabás lép életbe, amelynek jellege az egyszerűsítés és óvatos mérséklés ott, ahol azt közgazdasági érdekeink megkívánják. Baross, úgylátszik, nem akarta a vasúti tarifaügyekben kevéssé jártas miniszter-társait előkészíteni arra az előrelátható kavarodásra, ami a tarifa kihirdetését követni fogja — Ausztriában, sőt Németországban is.

Két héttel később a képviselőházban nyilatkozott az új tarifáról. Kijelentette, hogy matematikai igazságok kedvéért nem hajlandó elementáris közgazdasági igazságokat feláldozni. Erdély, a Felvidék a nagy piaci központoktól meglehetősen távol esnek. Ezeket nem szabad meghagyni a távolság hátrányaiban.

Az árutarifa, éppen úgy, mint a zónarendszer kikorrigálja a földrajzi távolságokat. A legmesszebbmenő és a külföldet is messze túlszárnyaló díjmérséklést nyújt ott, ahol arra szükség van: a nagy távolságokon, a hazai gazdaság veszélyeztetett pontjain;

ellenben óvakodik minden jövedelemcsökkenéstől, ahol azt a szükség nem kívánja.

A nagyobb értékű iparcikkeknél alig enged a fuvardíjból. Attól tart, hogy az egyöntetű mérséklés inkább az osztrák iparnak használna. Felállít azonban egy gyűjtő díjszabást, amely csak a belforgalomban érvényes, hogy a magyar gyárosok és kereskedők olcsóbban szállíthassanak.

Az Ausztriával közös áruosztályozás megmarad, ezt azonban igyekszik a magyar érdekeknek megfelelően kilyuggatni. A nyerstermények, különösen a nagy városok piacai, lényeges mérséklést kapnak. A kiviteli irányokban a tarifák leszálnak. A kiviteli tarifák azt a rendeltetést töltik be, mint a rúdugró atlétánál a rúd: a külföldi piacok vámsorompóit megfelelő fuvardíjcsökkentés segítségével ugorhassa át a magyar export. Mérséklést kapnak a nyersanyagok, a műtrágya, úgyhogy ezekre nézve lehetővé teszi a lehető legnagyobb távolságok befutását. Az új díjszabás tételei általában több mint a felével olcsóbbak a porosz díjtételeknél. Különösen sajátosak a kivételes díjszabások, amelyek lényegesen eltérnek minden más hasonló rendszertől. Nem a helyi viszonyok által megindokolt olcsó díjtételek ezek, mint a poroszországiak, nem is azért adják őket, mint a francia kivételes fuvardíjakat, hogy a szállító fél felmentse a vasutat a felelősség egy része alól. A magyar kivételes díjszabások közgazdasági, exportpolitikai, főleg iparfejlesztési alapon állanak és a felmerült közgazdasági igények számbavételének köszönhetik létüket. Annaira magyar érdekűek, hogy emiatt tör ki a súlyos konfliktus Baross és az osztrák kormány között.

A kereskedelem épp olyan gondja Barosznak, mint a mezőgazdaság és az ipar. Annál is inkább, mert a távolságok szerint csökkenő egységtétel kedvezőtlen a központokban megtelepült kereskedőkre. A megszakított szállítás ugyanis drágább, mint a közvetlen fuvarozás. Ennek kiküszöbölésére a reexpedíciós eljárás általánosítása kínálkozott, amely addig főleg csak a gabonára volt alkalmazásban. Ez abból áll, hogy a megszakított forgalomban szállított áru után az a szállítási díj fizetendő, amely az első feladási állomástól a végső rendeltetési helyig való közvetlen szállításnál jön számításba.

»Tehető-e kifogás az ellen, mondta Baross a képviselőházban, hogy a kormány Budapest kereskedelme érdekében kivételes intézkedéseket tesz? Minden állam igyekszik ily koncentrált kereskedelmi gócpontnak fejlődését előmozdítani. Budapest erre teremtve van és a kormány nagy hibát követne el, ha decentralizálná a kereskedelmet. De ez nem jelenti, hogy bármely vidéki város érdekeit elhanyagolná; sőt a kormány éppen arra törekszik, hogy egyenlő mértékkel mérjen. A reexpedíció érdekében a kormány az eddiginél liberálisabb álláspontra helyezkedik. A reexpedíció szabadelvű és helyes szervezése által Magyarország kereskedelmének előny fog nyújtani arra, hogy tevékenységét fejlessze. A kereskedelemügyi kormány mindazokra a helyekre és cikkekre nézve, ahol az kereskedelmi szempontból szükséges, a kereskedelmi és iparkamaráknak meghallgatásával megállapítandó módokat szerint lehetővé teszi bármily alkalmas ponton forgalmi központok felállítását.

A magyar kereskedelem és ipar boldogan latolgatta az új tarifától várható üzleti lehetőségeket. Annál nagyobb volt a felháborodás Ausztriában. Ez az új díjszabás ugyanis 78 iparcikkre iránytarifát állapít meg, tehát kizárja, hogy a kedvezményt külföldi gyárak igénybe vehessék, mert pl. a salgótarjáni feladás feltételéhez kötött vas kedvezményét más nem élvezhette, mint az ott levő gyár, ugyanígy a szerencsi feladáshoz kötött cukorkedvezményt sem vehette igénybe külföldi cukorgyár. Tizenegy cikkely kifejezetten elő is volt írva a magyar eredet. Az osztrák sajtó hevesen megtámadta Barossst, hogy meg akarja dönteni a vámközösséget és veszélyezteti a Monarchia egységét. Az alsóausztriai iparegylet rendkívüli közgyűlésén elkeseredett felszólalások hangzottak el Baross ellen: Fiúmé Trieszt kárára növekedik. Nem lenne meglepő, ha Baross elrendelné, hogy minden osztrák levélre Bruckban vagy Marchegen egy magyar ötkrajcáros bélyeget kell ragasztani. Baross beváltotta a szavát, hogy mindazokért az áldozatokért, amelyeket a német szerződésben a magyar termelésnek hozni kell, vasúti refakciák formájában szerez kárpótlást. Egy mázsa papír Bécsből Pestre 119, míg Pestről Bécsbe 62 krajcár fuvardíjat fizet.

Az osztrák támadásra természetesen megvan a magyar visszahatás. A bécsi sajtó tiltakozására a pesti sajtó replikázik, az osztrák érdekképviseltek tüntetésére pedig válaszképpen a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara vonul fel a többi érdekképviseltekkel együtt és kéri Barossst, hogy haladjon tovább a megkezdett úton. Közben Kaas Ivor képviselő interpellációt intéz a kormányhoz. Ennek bevezetőjében az



osztrák lapoknak azt az állítását ismerteti, hogy Baross saját szakállára csinál olyan tarifapolitikát, amely nem felel meg Szapáry miniszterelnök felfogásának. A bécsi sajtó szerint a magyar miniszterelnök ismeri a politikai veszedelmeket, amelyek Baross politikájából keletkezhetnek. Szapáry csak előzetes választ ad. Cáfolja az osztrák lapok állításait és kijelenti, hogy vasúti tarifapolitikát a szakminiszter nem űzhet saját felelősségére, hanem ami ezen a téren történik, kell hogy az egész, kormány politikája legyen.

A kormány tagjai, akik három hónappal azelőtt minden nagyobb érdeklődés nélkül tudomásul vették Baross nem túlságosan részletes előadását, most már Kaas Ivor interpellációja és osztrák támadások következtében tüzetesebb tájékoztatást kérnek. Ebből kitűnik, hogy a kormány valóban nem ismerte előzően a tarifareform legkényesebb részét. Az 1891 január 30-i minisztertanácson Baross előadja, hogy a Lajtán túlról jövő támadások rosszindulatúak és alaptalanok. A díjszabás olcsó tételei általában az osztrákok javára is válnak. A kifogásolt kivételes tarifákat illetően az osztrákok nem annyira mint versenytársak, hanem inkább mint fogyasztók jönnek tekintetbe, tehát ezekből is hasznot húznak. Ami a megkülönböztetéseket illeti, Ausztria vasútai sem jártak elől jó példával, hiszen mesterségesen megakadályozzák, hogy a keletgalíciai faforgalom a legrövidebb útvonalon, Magyarországon haladjon át. Javasolja a minisztertanácsnak, mondja ki, hogy a tarifán nincs változtatni való. A kabinet ezt helyeslően tudomásul veszi.

A minisztertanács február 4-i ülésén állapítják meg Kaas interpellációjára adandó választ. Kimond-

ják, hogy az interpelláció politikai részére Baross nem ad feleletet. Érdemben Baross azt jelenti ki, hogy a MÁV díjszabásának önálló megállapítása Magyarország kétségbevonhatatlan törvényes joga, amelynél az ország közgazdasági és pénzügyi érdekeit döntőnek tekinti. Hangsúlyozza végül, hogy a kormány a helyi díjszabást nem szándékozik megváltoztatni. A képviselőház egyhangúan helyesli Baross nagyon határozott válaszát, de a tarifaugyekben nem járatos képviselők alig veszik észre, hogy a miniszter nem a díjkezdvezmények változtatlan fenntartásáról nyilatkozott, hanem csak a helyi díjszabás érinthetetlenségéről, ami egészen más dolog.

A konfliktus komolyabbra fordul, mint ahogy a kormány gondolta volna. Február 6-án Taaffe gróf osztrák miniszterelnök jegyzéket intéz Szapáryhoz, miután az osztrák kereskedelmi miniszter kifogásait Baross ismételten visszautasította. Az osztrák miniszterelnök kifejti, hogy az új magyar tarifa nincs összhangban a kiegyezéssel. Tarthatatlan az a magyar eljárás, amely az egyenlőtlen elbánásnak a kiegyezésben kimondott tilalmát a vasúti tarifák különböző mértékével akarja megkerülni. Az osztrák kormány sérelmesnek tartja a reexpediciós kedvezményt, a magyar forgalomra korlátozott, gyűjtőtarifát. Taaffe kijelenti ugyan, hogy nem akarja a magyar kormány tarifapolitikai önrendelkezési jogát érinteni, csak az osztrák termékeknek a kedvezményekből való kizárását sérelmezi. Ha azonban a magyar kormány ezen nem változtatna, az osztrák kormánynak nem marad más hátra, mint hogy a magyarhoz hasonló rendszabállyal válaszoljon.

Taaffe jegyzéke eléggé mesterkéltnak látszik, mint ahogy a bécsi támadásban több a műfelháborodás, hiszen olyan természetű kedvezmények, mint amilyeneket ők a Baross-tarifában kifogásoltak, az osztrák díjszabási rendszerben is bőven előfordultak. Az osztrák eredet kikötése, vagy a kedvezményeknek olyan útirány-befutásától való függővé tétele, amely csak az osztrák áru szempontjából jöhetett számításba, lépten nyomon előfordult a Monarchia másik felének vasúti díjszabásaiban is. Ezeket a tarifapolitikai fogásokat addig hallgatagon kölcsönösen elnézték egymásnak. Csak az új magyar tarifapolitika hirdetésének program-szerű határozottsága és Barosznak önértékes, kevésbé diplomatikus megnyilatkozásai hatottak alarmirozónan. Hiba volt Baross részéről, hogy egész nyíltan a magyar eredethez kötötte a tizenegy cikk kedvezményének jogcímét, amit óvatosabb formában is el lehetett volna érni, mint ahogy 1891 előtt és után tették ezt a magyar vasutak. Mindenesetre kár volt tarifaharcot provokálni, amelynek folytatása esetén bizonyára nem Magyarország lett volna az erősebb fél.

A tarifakonfliktus befejezése majdnem politikai Canossa Baross számára. Reuss herceg, bécsi német nagykövet, Kálnoky külügyminiszter előtt 1891 február 12-én szóba hozza a magyar vasúti díjkedvezmények ügyét. Kálnoky Bécsbe kéreti Barosst és biztosítékot szerez tőle a refakciáknak az osztrák-magyar-német kereskedelmi szerződéssel való összhangba hozatalára. Ezt az ígéretet a berlini osztrák-magyar nagykövet jegyzékben közli a német külügyi hivatallal. Baross ugyanakkor kénytelen megállapodni az osztrák kereskedelmi miniszterrel, mégpedig a teljes paritás

alapján. Az egyoldalú tarifapolitika ezután már formálisan nem lehetséges.

Az ellenzék Baross meghátrálásáról beszélt és a vasúti szakirodalom is kudarcot lát a tarifakonfliktus kimenetelében. A következmények azonban nem mutatják a barossi tarifapolitika sikertelenségét. Kudarcról csak akkor lehetne szó, ha tarifapolitikájának elsősorban agresszív protekcionista szándékot tulajdonítanak. Mindez azonban, ami a magyar termelés expanzív ereje fokozásának célját szolgálta, változatlanul megmaradt a magyar tarifában. Nyitva maradt az út az individualizáló díjszabási ügyeskedések előtt. És ha ki is küszöbölték a hazai eredet feltételét, végeredményben mégis elsősorban a belföldi termelés látta a barossi tarifapolitika hasznát. A magyar exportmalom- és cukoripar virágzása ennek következménye, hasonlóképpen a fővárosi termény-nagykereskedelem, a magyar fá kivitel és fafeldolgozás sohasem látott fejlődést ért el, amíg Baross tarifapolitikája érvényben volt. Erdély terményei és ásványkincsei olyan távolságra jutottak el, mint azelőtt sohasem.

Baross látszólag politikai vereséget szenvedett, de érdemben fenn tudta tartani tarifarendszerének előnyeit. A közvélemény előtti nagy tekintélye mellett a bécsi epizód nem árthatott presztízsenek, amelyet előző sikerei nagyon mélyen megalapoztak.

Baross tarifareformjának eredményét a MÁV forgalmi statisztikája tükrözi. 1893-tól 1901-ig a MÁV áruforgalma 1.8 millió vagonról 2.5 millióra, tehát 40%-kal növekedett. A nagy forgalomemelkedésre való tekintettel Baross felhatalmazást kap 3000 új vágón rendelésére, sőt arra is, hogy az eddig bérelt 1757

kocsit továbbra is bérben tartsa. A vasutakba fektetett tőke tényleges kamatozása elérte a 4.5%-ot. Ugyanakkor a magasabb tarifákkal dolgozó osztrák államvasuté 2—5%, a bajor, szász, württembergi és badeni vasutaké 3—3.6% volt.

Milyen mértékben tudható be a Baross-féle tarifapolitikának a legfontosabb magyar iparágak: a malom-, cukor-, vas- és gépiparok kivitelének megkétszereződése 1900-ig és milyen részben magyarázható ez az általános gazdasági fejlődéssel: ezt eldönteni nem lehet. Kétségtelen azonban, hogy a kivitel-fokozás leghatalmasabb rugóját a Baross-féle tarifareformban kell keresnünk. És ha a formában engedni is kellett, a tartalomban megóvta alkotását. Új irányt és iskolát teremtett a tarifapolitikában: a közgazdaságit.

## IX.

### VASKAPU. — FIUME.

Amit Baross a. magyar hajózás terén alkotott, megengedhetetlen lenne egyszerűen a már előtte megkezdett munkák folytatásának tekinteni. Ezek a különböző alkotások a nyolcvanas évek kritikus kereskedelempolitikájával összefüggésben nyernek értelmet. Itt nem csupán Magyarország közlekedési berendezésének teljessé tételéről volt szó. A bismarcki imperialista kereskedelempolitika következményeinek előrelátásában építi ki Baross a magyar kivitel megkerülő útvonalainak kiindulópontjait: a Vaskaput és Fiúmét. Ha a német kereskedelempolitika barátságtalan fordulata nem teszi parancsoló szükséggé az olyan útvonalakról való gondoskodást, amelyek kívül esnek a berlini vámpolitika »Influenz-sphaera,«-ján, akkor a deficittel küzdő magyar állam aligha folytatta vagy kezdhette volna meg a magyar folyami és tengeri hajózás kiépítésének áldozatos munkáját.

Az 1878. évi berlini kongresszus két megbízást adott Ausztria-Magyarországnak: Bosznia okkupációját és az Alduna szabályozását. A bosnyák, hadjáratnál nem sokkal, több tetszéssel találkozott — egyes magyar körökben — az aldunai hajózási akadályok elhárítására kapott nemzetközi mandátum. A Vaskapu

a behozatal útja, nem pedig a kivitelé: ez volt az uralkodó hangulat azon az ankéten, amit 1881-ben az Apponyi Albert gróf által alapított Gazdakör hívott össze a Vaskapu ügyében. »Ha a Duna torkolata eliszaposodik, ez nekünk inkább előny, mint hátránya — hangoztatta György Endre, az ankét előadója. Az Alduna szabályozása lehetővé teszi, hogy a román és orosz gabona feljöjjön hozzánk és az angol vas Belgrádig hatoljon. Dessewffy Aurél gróf nem óhajtja, hogy a Vaskapu szabályozása a Gazdakörben »hangsúlyoztassék\*. Zichy Jenő gróf is, az Iparegyesület vezére, azt mondta, hogy nincsen tisztában a Vaskapuszabályozás előnyeivel. Ez a protekcionista gáncsvetés mintha példája lenne a tíz évvel későbbi német »Kanalrebellion«-nak, amikor a porosz agráriusok az északnémet csatornák kiépítése ellen szavaznak, hogy a külföldi gabona ne mehessen olcsó viziuton Németország belsejébe. A külföldi búza versenyétől megfélemlítve, a magyar gazdák vezérei is védelmet látnak az Alduna kőszirtjeiben. Széchenyinek negyven évvel azelőtti kifakadása még mindig időszerű volt: a Vaskapu sziklái könnyebben hozhatók mozgásba, mint az emberek indolenciája.

A Vaskapu inkább torlasz, mint kapu. »A víz minden átmenet nélküli rohamos változásai megdöbbenik a szemlélő szakembert, hol keresse a nyitját annak, hogy biztos révbe jusson és szabályszerűsége kényszerítse e rakoncátlan vizet. Vannak itt szakaszok, ahol a folyam 2000 méter széles, míg másutt 170 méterre szorul össze, mélysége rohamosan változik 50 centimétertől 50 méterig, másodpercenkénti sebessége félmétertől öt méterig. Sekélyes helyekre minden

átmenet nélkül rögtön borzalmas zuhatagok következnek. Magas vízállásnál zúgó örvényezéssel, vészes zuhatagként ömlik alá a víz, tönkretétellel fenyegetve még a legerősebb hajót is, melyet vigyázatlan kéz örvényébe bocsátott.« Ez a kép nem Jókai »Arany ember«-ének fántáziaszülte leírásából származik, hanem egy technikus száraz előadásából. Volt olyan év<sub>u</sub>, amikor az Alduna a 275 napot kitevő hajózási idény alatt csak 15 napon át volt teljes hajórakománnyal járható. »Az Alduna hazánk életere, azt kell nyűgeitől megszabadítani és a Fekete-tengerig hajózhatóvá tenni« — írta Széchenyi István 1830-ban. Fél századdal később az Alduna nyűgeiben nem elhárítandó akadályt, hanem fenntartandó védelmet látnak befolyásos magyar tényezők. Pedig a természeti akadályoknak mint kereskedelmi sorompóknak megóvása nem változtatott volna a magyar gabonatermelés keleti versenytársainak helyzetén. A balkáni vasutak részben ki voltak már építve, a Duna alsó folyásán berendezték már a román kikötőket, amelyekből a gabona szabadon indulhatott a tengerre. Közgazdasági babona volt azt hirdetni, hogy a Vaskapu sziklája a magyar mezőgazdaságnak őrei, éppúgy, mint politikai babona volt a harmincas években a törökök részéről azt hinni, hogy a Vaskapu fala a török birodalom kulcsa. A Gazdákör ellenállását némileg érthetővé teszi, hogy németországi kivitelünk megnehezülése idején nem akarták a keleti gabona versenyét megkönnyíteni. Tévedésük abban állott, hogy nem látták, mennyire megkönnyíti a magyar mezőgazdaság helyzetét, ha a magyar termény, főként a liszt olcsó víziúthoz jut keleti irányban. A Tisza-kormány elismerésre méltó módon, helye-



sen fogta fel az Alduna szabályozásához fűződő magyar érdekeket. Az 1879 október 22-i minisztertanács — az okkupáció nagy költségei ellenére is — elhatározta, hogy a szabályozási munkákat nem Auszriával együtt, közös költségen, hanem egyedül Magyarországra hajtja végre. Auszriára maradt az Arlbergvasút megépítésének teljes költségvállalása. A bismarcki kereskedelempolitika agresszivitása miatt nemcsak osztrák, hanem életbevágó magyar érdekévé vált a Tirolon át a svájci határig vezető vasút kiépítése, hogy a nyugati államok felé Németország elkerülésével új összekötő vonalat kapjunk. A külkereskedelmi helyzet veszedelmessége okozta, hogy Magyarország egyedül vállalta a Vaskapu-szabályozás költségeit, mert a keleti kivezető úton kívül az új nyugati kapu is szükségessé vált. Az 1883 június 4-én tartott közös miniszteri konferencia végleges formába öntötte a Monarchia két kormánya közötti megállapodást: az Arlberg vasutat az osztrák kormány építi, az Alduna szabályozását a magyar kormány maga hajtja végre. A terveket és az illetékszabályzatot hozzászólás céljából megkapja az osztrák kormány is, a díjakra vonatkozó normatívumot a külügyminiszter is, hogy az 1871. évi londoni szerződéssel való egyezését ellenőrizhesse, de az osztrák kormánynak nincs együttes rendelkezési joga.

Baross, mint államtitkár veszi kezébe 1883-ban a Vaskapu megnyitásának ügyét. Nemcsak az Alduna szikláival és vízforgatagaival kellett megküzdenie, hanem az egymás ellen harcoló szakértőkkel, a pénzügyi helyzet mostohaságával és a szabályozás ellen frontot alkotó erőkkel is. A technikai tervek éles ellentétben

állottak egymással: más javaslata volt a nemzetközi bizottságnak, ismét más a kormány által meghívott francia, holland, olasz és német szakértőknek. Az ellentétes megoldásokért küzdő technikusok okozták még a kisebbik bajt. Sokkal hosszabb volt a küzdelem a pénzügyi és a belpolitikai nehézségek ellen. Az államkassza körüli rendezetlen viszonyok nagyon jó okként szolgálhattak a Vaskapu-szabályozás itthoni ellenzőinek, hogy a munkálatok megindítását késleltessék. Egymásután vetik fel azokat a közmunkaproblémákat, amelyeket a Vaskapu szabályozását megelőzően kell végrehajtani. Szabad-e megkezdeni e sők milliós munkát, amikor osztrák vállalat látja el a dunai hajózást? öt év telik el addig, míg Baross legyőzi a technikusok és a pénzügyminisztérium ellenállását. Csak 1888-ban kerül a képviselőház elé a törvényjavaslat, amely 9 millió forintban állapítja meg a szabályozás költségeit. Az AJdunaszabályozás belső ellenzéke azonban kardcsapás nélkül nem engedi keresztül a törvényjavaslatot.

Gróf Károlyi Sándor a képviselőház 1888 június 12-i ülésén áll a javaslat ellenzékének élére. »Oroszországnak lesz nagy haszna a dologból, mert bevitele Magyarországra nagy mérvben elő fog mozdíttatni. Én ugyan örömmel üdvözléném a bevített akkor, ha ugyanekkor Magyarországból is ki lehetne vinni vámok és akadályok nélkül; de ameddig a németországi vámok lehetetlenné vagy majdnem lehetetlenné fogják tenni minden tekintetben a Magyarország és a Magyarország hátterében létező államok kivitelét Németországba: addig a Vaskapu megnyitása azt jelenti, hogy Magyarországon összezsúfolódják mindazon for-

galom, melyet tovább vinni ma nem lehet, legfeljebb Svájc felé. Ha méltóztattak eddig jónak látni várakozni a dologgal, akkor nem látom be, hogy miért kell ennek egy napról a másikra azonnal megtörténni most, amidőn tulajdonképpen a kérdésnek pénzügyi oldalát nem is tudjuk megoldani. Ilyen körülmények között nincs értelme 9 millió forinttal az állambudgetet terhelni.» Baross erre felindultan válaszol: »képtelenség, hogy a nemzet összetett kézzel nézze jövője fejlődését és lássa, hogy kiviteli piacát más nemzetek foglalják el, zsebére tegye a kezét és ne cselekedjék semmit saját érdekei megvédésére«.

A törvényjavaslat elfogadása után gyors ütemben halad az előkészítő munka. 1890 szeptember 18-án Baross egy gombnyomással kezdi meg a sziklák repesztését és a Dunába omlik az Alduna leghatalmasabb hajózási akadálya, a folyamba mélyen belenyúló Grében-hegy. Baross megérdemelte azt az emléktáblát, amit ebből az alkalomból' helyezett el a munkálatokat végrehajtó vállalat 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. évi szeptember 15-én. De mi sem jellemzőbb az ellene folytatott aknamunkára, hogy a felirat meghamisított szöveggel került a köztudatba, mintha Baross hiúsága olyan szövegű táblát vésetett volna az Alduna sziklájába: építette Baross Gábor.

Az Alduna szabályozását, a magyar mérnöki tudomány legszebb feladatát és a magyar állam egyik

legfényesebb alkotását Baross utóda fejezte be. A hajózás akadályainak elhárítását Baross azonban csak negatívumnak tekintette. Amikor az első hajó megkezdte a rendszeres hajózást az Aldunán át, a Balkán kikötőiben ott kellett lenniök a magyar exportkereskedelem pionirjainak. 1890 tavaszán végigvizsgálja a Monarchia összes balkáni konzulátusait. Lehet-e rájuk támaszkodni a magyar keleti kereskedelem kiépítésénél? A szerzett tapasztalatok nem kielégítőek. Baross gondoskodik egy valóban kereskedelmi szellemű és magyar érdeket képviselő, kommerciális érzékű, konzulátust pótló hálózatról: kitűnő üzletembereket bíz meg a Magyar Kereskedelmi Részvénytársaság megalakításával, amelynek balkáni fiókjai a magyar export támpontjai lesznek. Az elődje által felállított Kereskedelmi Múzeumban kiviteli Tudakozódó Irodát állít fel. A Budapesti Kereskedelmi Akadémián keleti tanfolyamot létesít, hogy fiatal magyar kereskedőket képezzen ki a levantei kereskedelem számára. Ebből fejlődött ki később a m. kir. Keleti Kereskedelmi Akadémia. Fatális találkozása az eseményeknek, hogy ugyanabban az évben, amikor Trianonban elvesztettük a Vaskaput, Baross másik alkotását, a Keleti Kereskedelmi Akadémiát az akkori magyar kormány megszüntette.

Az Alduna szabályozásával egyidejű a magyar *dunai hajózás* függetlenítésének gondolata. A Bécsben székelő Dunagőzhajózási Társaság úgyszólván monopolisztikusan uralkodott a Dunán és mellékfolyóin. A magyar politika kétirányú lehetett: vagy meg egyezni az osztrák társasággal, hogy ez jobban gon- dozza a magyar forgalmi érdekeket, vagy külön magyar hajózási vállalatot felállítani.

A kiegyezés utáni években egy harmadik politikát követett a kormány: a *laissez passer-t*. Túlságosan el volt foglalva a vasútépítéssel és félt attól, hogy amennyiben beavatkozik a kamatbiztosítás jogával bíró Dunagőzhajózási Társaság ügyeibe, ezzel csak saját pénzügyi terheit növeli. A kormány örült, hogy a kamatgarancia nem járt tényleges kötelezettséggel és kitért a nehézségek elől. A társaság viszont, hogy megszabaduljon a kormány zaklató beavatkozásától, lényeges áldozatot hozott a jövedelembiztosításról való lemondás alakjában — hogy mint teljesen független kereseti társaság irányozhassa üzleti politikáját.

A társaság mégis csakhamar összeütközésbe került a magyar érdekekkel és az ellentétek nyomán napi-rendre került a vállalat és a magyar állam közti viszony kérdése. A Dunagőzhajózási Társaság forgalomszerzési érdekből előnyt nyújtott a balkáni államok behozatalának és átvitelének, a fővárosi kereskedelem érdekében szemben Bécsset kedvezményezte és a román gabona transitó forgalma érdekében nagyobb tarifa-kedvezményeket adott azoknak, mint a magyar terményeknek. A Svájcba vitt szerb búzánál a kilométerenkénti egységtétel 0.27 centimé, az ugyanoda szállított magyar búzánál 0.46 centimé volt. Budapestről Viddinig drágább volt az iparcikkek szállítása, mint amennyit az angol áru fuvardíja tett Liverpooltól a Fekete-tengeren és az Aldunán át ebbe a bulgár kikötőbe.

Baross elődei alig kísérelhették meg, hogy a helyzeten változtassanak. A beavatkozásra nem volt sem jogalapjuk, sem hatalmi eszközük. Baross azon a ponton támadott, amely a társaság legérzékenyebb oldala volt. Érvényesítette azt az erőt, ami

a magyar államvasutak meghosszabbított hálózatában rejtett és olyan forgalmi politikát kezdeményezett, amely tetemes szállításmennyel látta el a Dunával versenyző budapest—zimonyi vonalat. Bár nem sikerült az a messzemenő célja, hogy az Osztrák-Magyar Államvasutat is bevonja a Dunagőzhajózási Társaság elleni tarifaharcba a budapest—bécsi forgalom megversenyzése útján, mégis mindaz, amit tett, elegendő nyomás volt a Dunagőzhajózási Társaságra, hogy hajózási fővonala díjtételeit soha nem remélt színvonalra szállítsa le. Ez a politika megtörte a Dunagőzhajózási Társaság ellenállását és az osztrák hajózás, mely addig hallani sem akart a magyar államhoz való viszonya rendezéséről, önként kérte a kormányt a helyzet tisztázására.

Ez volt talán Baross egyetlen vállalkozása, amelyben kudarcot vallott. Arról még lehetett volna komolyan tárgyalni, hogy az osztrák dunai hajózási társaság alakuljon át osztrák-magyar társasággá, ahogy tíz esztendővel azelőtt az Osztrák-Magyar Államvasút két külön igazgatás alá került. A dualizálás talán keresztül lett volna vihető valamely formában, ha Baross impulzív természete nem feszítette volna szakadásig a húrt a magyar kormány és a Dunagőzhajózási Társaság között. Teljes kapitulációt kívánt: feltételeit a társaság meghatalmazottjainak első olvasásra kötelezőleg kellett volna aláírni, anélkül, hogy küldöiknek előbb bemutatnák volna. A Dunagőzhajózási Társaság erre megszakította a tárgyalásokat és az osztrák kormánytól kieszközölt félmillió forintos szubvencióval kompenzálta magát a Baross által folytatott tarifaharcban szenvedett veszteségeiért.

Baross ebben a kérdésben nem ismerte fel a tényleges erőviszonyokat. Nem látta, hogy a Dunagőzhajózási számíthatott a közös hadügyminisztérium támogatására, amely a dunai kereskedelmi flottában az osztrák-magyar fegyveres erő kiegészítő részét látta, amelynek hajóira és kipróbált személyzetére nagy szüksége lehet balkáni konfliktusok esetén. A hadvezetőség attól tartott, hogy a társaság gyengülése esetén nem lesz elegendő szállítóhajó a Dunán. A külügyminisztérium a Monarchia tekintélye érdekében szükségesnek tartotta a Dunagőzhajózási Társaság sértetlenségét, mert szerinte csak így lehet sikerrel felvenni a küzdelmet az Aldunán kísérletező, erősen szubvencionált orosz hajóstársasággal, amelynek alkalmazottai az orosz diplomácia ügynökei voltak és a Monarchia külügyi érdekei ellen dolgoztak. A közös miniszterek fellépése után Baross egyelőre elvesztette a játszmát a Dunagőzhajózási Társasággal szemben.

A Társasággal szemben nem maradt más eszköze, mint a MÁV kis folyami flottája, amely itt-ott lenyomta a D. G. T. fuvardíjait. Előbb ezt akarta fejleszteni és nagyobbítani. Belátta azonban, hogy a dunai hajózás más szervezetet kíván, mint a vasút. Egy magyar tőkével alapítandó folyamhajózási társaságról szőtt terveket, amelyet azonban csak halála után két évvel utódja valósított meg, a Hitelbank és a Leszámtípióbank által alapított MFTR formájában. Baross ez esetben a szántóvető munkáját végezte, az aratás már utódjának jutott. Baross kudarca mégis termékeny volt, mert enélkül nem jött volna létre a magyar gazdasági érdekeket szolgáló dunai hajózási társaság.

Amikor az alkotmányos kormány 1868-ban átvette *Fiúmét*, a magyar tengeri kikötő mindössze egy kis medencéből, egy mólóból és egy rakpartból állott. Vasútja nem volt és egyetlen gőzhajó nem nevezte anyakikötője gyanánt. Egész évi forgalma 13 millió forintra rúgott. Az Andrássy-kormány nagyszabású tervet dolgozott ki ugyan Fiúmé fejlesztésére, de a magyar kikötő gazdasági rendeltetésével nem voltak teljesen tisztában. A negyvenes évek kossuthi »Tengerre magyar« elgondolása óta sok minden megváltozott. A magyar külkereskedelem biztos piacokhoz jutott, amelyekhez Nyugat felé új vasúti összeköttetések keletkeztek. Ezeket kisebb fuvarköltéssel lehetett elérni, mint magát Fiúmét. A tengeri kereskedelemben beállott változás sem kedvezett a kis kikötőknek. A forgalom a nagy kikötőkben kezd koncentrálni, a vitorlás hajózást visszaszorítja a gőzhajózás. Fiúmét inkább intézménynek, mint gazdasági szükségességnek tekintették, olyan berendezésnek, amelynek nem lehet hiányoznia egy kultúrállam intézményei közül. Ahogy a magyar parlament megszavazta a Nemzeti Zenede és az Országos Képtár költségeit, épüget elfogadta a fiúméi kikötő terveit is.

A fiúméi kikötő csak a német gazdasági konfliktus kitörésével nyer jelentőséget. Nemcsupán a német vámok növelése következtében kell új kivezető útról gondoskodni, hanem Németország rosszindulatú vasútpolitikai magatartása miatt is. 1879-ben a német kormány érvényenkívül helyezi a terményexportunk számára előnyös köteléki tarifákat. Az orosz búzát olcsóbban szállította a porosz vasút, mint a magyar. Ettől kezdve Hamburg felé csak az Elbán keresztül,



Anglia, Franciaország és Hollandia felé pedig csak az Adrián át jutottunk ki. Fiúmé csendes kikötőjét egyszerre fellendítette a német sorompó bezárása. Míg a hetvenes években a gőzhajóforgalom mindössze 250.000 tonnát ért el, addig a nyolcvanas években már 10 milliót. A magyar kormány most már látta, hogy Fiúmé kikötőjére a magyar kivitel biztonsága szempontjából nagy szükség van. Ez a kivezető út emancipálhat bennünket a német kereskedelempolitika alól, amely a Nyugat felé vivő vasutakat befolyásolása alatt tartja.

Most már gyors ütemben halad előre a fiúmei kikötő építése. A hetvenes években még csak olyan összeget folyósított évente az állam a kikötői építésekhez, hogy ebben a mértékben folytatva csak a század végére készültek volna el. A következő években már kétszeresére, majd háromszorosára emelkedett a kikötő építésére fordított évi kiadás. A kormány rákényszerítette a Déli Vasutat, hogy Fiúmet tarifailag Trieszttel egyenlőssítse és 1881-ben megalakult az első magyar tengeri gőzhajózási társaság, az Adria.

Ilyen helyzetben volt Fiúmé, amikor Baross államtitkár lett. Kezdetnek elég, de még nagyrészt üres keret. A kikötőépítés üteme lassú, a megnövekedett forgalomnak nem tudnak megfelelni a raktárak, a vasúti fuvardíj még drága, az állam nem ura a Fiúmé felé vezető vasutaknak, a magyar gőzhajózás teljesítő-képessége csekély.

Baross először is meggyorsítja a kikötőépítés ütemét. Évi átlagban 150.000 forinttal növeli a kikötőépítési hitelt, megépíti a fa- és a petróleum-

kikötőt. Hogy a Déli Vasút ne lehessen egyeduralkodó a főváros és a tenger között, államosítja a Budapest—pécsi vonalat. A Fiúméig szóló fuvardíjakat példátlan alacsony színvonalra nyomja le. A gabona és liszt fuvardíja 1.36 forintról 90 krajcárra száll le, a fiumei vonalon a liszt vagónkilométerenként 7 krajcárt fizet, aminél semmiféle csatorna nem lehet olcsóbb. Olyan olcsók ezek a fuvardíjak, hogy a MÁV vagononként 10 forintot fizetett rá. Szükség volt erre a nagy áldozatra, mert még a német vámháború előtt egynegyed millió métermázsza gabona és liszt ment ki tengeri úton, addig 1886-ban már hatszorannyit kellett Fiúmén át szállítani. A borexport ezen az úton megszázsorozódott.

Amíg Baross közlekedésügyi miniszter volt, csak félkézzel foglalkozhatott Fiumé fejlesztésével. A kikötő építését ő vezette, kezében tartotta a Fiúméhoz vezető vasutak tarifapolitikáját, csak éppen a fődolog, a tengerhajózás nem tartozott ügykörébe. Amikor 1889-ben kereskedelmi miniszter lett, sorra került a magyar tengerhajózás átszervezése. Meg volt ugyan már 1881 óta az Adria Tengerhajózási Társaság, amely előbb 150.000 forint, később 250.000 forint állami segély fejében az olasz, spanyol, francia és angol kikötőkbe járatokat tartott fenn. A hajópark azonban kicsi volt, a járatok ritkák. Baross új szerződéssel lehetővé teszi, hogy az »Adria« új hajójáratokkal bővítse kapcsolatait. Az állami szubvenciót 570.000 forintba emeli fel, hogy a Társaság két éven belül 25 hajóval gyarapítsa flottáját. A szubvencióemelés nem jelentett új terhet a magyar költségvetésre, mert ugyanakkor felbontotta az osztrák Lloydal kötött egyezményt.

Ezzel 400.000 forintnyi államsegély szabadult fel, amelyet a magyar kormány részben az »Adriá«-nak juttatott.

Ugyanaz a Baross, aki mint képviselő 1878-ban előadója volt a Lloyddal kötött szerződésnek és így ki kellett védenie az osztrák társaság elleni támadást, most mint miniszter egyik legfontosabb feladatának ismeri fel, hogy a Lloyd-szerződés megszűnjék. 1890. július 20-án a miniszterelnökhöz intézett 64 oldalas emlékiratban lesújtó kritikával illeti, a Lloydot. Ennek a társaságnak kezdetben monopolisztikus helyzete volt a Keleten. Még a török állami és katonai szállításokat is ő látta el minden verseny nélkül. Minden török háborúban óriási szállításokat végzett, nagy bevételeit azonban nem fordította a vállalat megerősítésére. Bürokratikus vezetése miatt később állandóan tért veszít. Rögtöni intézkedések helyett a bécsi igazgatóság dönt napi üzleti ügyekben. Ügynökei nem százalékot kapnak, hanem nagy fixfizetést, ezért keveset törődnek az üzlettel. A Lloyd hajóinak csekély a menetsebessége, nagy a szénfogyasztása és kényelmetlen a berendezése. A társaság annyira összeforrt Trieszttel, hogy a hibák jelentékeny része a magyar tengeri kereskedelem mellőzéséből ered. A magyar postát lassabban szállítja, mint az osztrákot, magyar iparcikket nem vásárol, mintha egyenesen akadályozni akarná Fiúmé fejlődését. A szubvenciónak 31.4%-át fizeti Magyarország, de a teljesítményből csak 16—17% esik rá. A magyar hajlított fabútor a világ minden államába megy, kivéve oda, ahová a Lloyd tartja az összeköttetést. A brazíliai lisztkivitelben a Lloyd a trieszti malmokat díjszabási és raktáro-

zási előnyben részesíti. Ügynökei egyenesen lebeszéli a görög és török exportőröket a Fiúméba való szállításról. Baross emlékirata zszurnalisztikái élességgel van írva; természetes, hogy a kíméletlen bírálat után nem javasolhatja a kormánynak a Lloyd-szubszenció felemelését, amit a társaság kér, sőt a szerződés megújítását sem. Baross azt indítványozza a minisztertanácsnak, hogy azt az anyagi segítséget, amit addig a Lloyd kapott, adjuk ezentúl az Adriának. Ha ezáltal a Lloyd formailag is osztrákká válik, az új helyzet kedvezőbb lesz. A rendezés olyképpen történik, amint azt a Monarchia két állama közt fennálló politikai szolidaritás parancsolja. Mindenik állam segítse a maga hajózási társaságát, de a kettő egymás ellen versenyharcot ne folytasson. Mindegyiknek ki van jelölve a maga forgalmi területe, amelyen belül természetesen mindenekelőtt azon államot képviseli, amelytől segítyt kap, de a Monarchia másik államának érdekeivel is törődnie kell. «A végeredmény, hogy míg a Lloyd társaság eddig 408.200 forintnyi állami segíty fejében összesen 343.080 tengeri mértföldre terjedő járatot teljesített magyar érdekekben, addig jövőre minden magyar állami segíty nélkül több, mint 400.000 mértföldre terjedő hasonló természetű járatokat teljesít Trieszt és Fiume érdekében. A magyar kormány lemond a Lloyddal szembeni szerződéses jogairól, a társaság azért továbbra is köteles Trieszt után Fiúmét is érinteni és hajói térfogatának egyharmadát — minden szubszenció nélkül — Fiúmé számára fenntartani. A személy- és áruszállítás tekintében pedig a teljes paritás érvényesül. A Lloyd-szerződés felbontása következtében felszabaduló se-

gélyből több mint egynegyed millió forintot az Adria kap, amely ennek fejében járatait kétszeresére sűríti, Kelet felé pedig a Lloyd továbbra is nyújtja azt, amit eddig.«

»A mi térfoglalásunk a világpiacon — mondotta Baross a képviselőházban — sokszor nem annyira vámkérdésektől, mint transzportkérdésektől függ; nem annyira attól függ, hogy sikerül-e kereskedelmi szerződések létrehozni, mint attól, sikerül-e biztos és olcsó összeköttetéseket létesíteni megszokott piacainkkal. Ezért kellett végre egy teljesítőképes magyar tengeri hajózásnak is megvetni alapját. Ezt nemcsak Fiúménak, de az egész magyar közgazdaságnak érdekei követelték, már azért is, hogy a magyar provenienciájú áruk ne idegen lobogó alatt érkezenek a nyugateurópai és tengerentúli piacokra, ami által gyakran ezen áruknak eredetére nézve is téves, némelykor célzatos és reánk nézve mindig hátrányos félreértések keletkeztek. Nagy és öröndetes haladás ez, ha meggondoljuk, hogy 1882 előtt a magyar kereskedelmi tengerészet hosszújratú gőzössel egyáltalában nem rendelkezett és hogy az azóta elmúlt 8 év alatt mindössze csak 10 ilyen gőzösünk keletkezett, míg most biztosítva van, hogy az 1893. év végéig már 25 és ezen szerződés lejártáig 30 elsőrangú, modern szerkezetű hajó fog rendelkezésünkre állani.« A hajózási szerződés oly kitűnő, hogy Baross legélesebb bírálója sem talál abban kivetni valót.

Tengerhajózásunk átszervezése után Magyarország tengeri kereskedelmi hatalom lett. Míg Fiúmé kereskedelmi forgalma 1871-ben csak 15 millió forintot ért el, a Baross halálát követő évben már 127 millió

forint körül mozgott. A magyar kikötőn keresztül lebonyolított forgalom 20 év alatt 524%-kal növekedett, míg Triesztté 26%-kal. A magyar áru útja a világpiacon felé minden idegen befolyástól mentessé vált.

A Lloyd-szerződés felmondásában is megtalálható az energikus Baross-stílus, épúgy mint a fiúmei tengerészeti hatóságnál keresztülvitt reformokban. Baross nem törődött gróf Zichy Ágost fiúmei kormányzó ellenvetéseivel, aki emiatt be is adja lemondását.

## X.

### A KERESKEDELMI ÉS IPARI POLITIKA ÉLÉN.

Az 1889. évi véderő vita erősen megtépázta Tisza Kálmán tekintélyét. A miniszterelnök — helyzetének megerősítése érdekében — újjá alakította a kormányát. Az 1848-as kormányt nem számítva, soha annyi fényes tehetség nem foglalt helyet magyar kabinetben, mint a rekonstruált Tisza-kormányban. Wekerle Sándor vette át a pénzügyi tárcát, Szilágyi Dezső az igazságügyit, Csáky Albin gróf megtartotta a kultuszminisztérium vezetését. A földművelés és kereskedelmi minisztériumot kettéválasztották olyképpen, hogy a kereskedelmi és ipari ügyeket a közlekedésügyekkel egyesítették. Ezt a tárcát, amely a kereskedelmi címet kapta, vette át Baross, míg a földművelésügyi minisztérium, amely a közlekedési tárcából átvette a vízszabályozási ügyeket, Szapáry Gyula gróf vezetése alá került. Valódi nagy kabinet, a legtöbb reszortminiszter kormányelnöki formátumot mutatott.

A gazdasági ügykörök új csoportosításának bevallott célja, hogy a vízszabályozási ügyek együtt intézessenek a földművelési kérdésekkel. Igazi oka azonban Baross rendkívüli energiájában keresendő. Úgy érezte talán, hogy mint közlekedési miniszter rövidesen elismételheti Cobden mondását: *my work is done.*

A vasúti államosítással két év alatt elkészül, mindkét tarifareform rövidesen tető alatt lesz, a Vaskapuszabályozás is befejeződik néhány év alatt. Azután már csak a foltozgatás munkája marad meg. Impulzív természete új munkaterületet keresett. A közlekedési berendezéseket csak eszköznek tekintette, a cél a kereskedelem és ipar fejlesztése. Kezébe akarta tehát venni a gazdaságpolitika nagy kérdéseit, elsősorban a vám- és kereskedelempolitikát, az iparfejlesztést, hogy a közlekedéspolitika eszközeivel együtt olyan hatalmat mondhasson magáénak, amellyel döntően befolyásolhassa Magyarország gazdasági fejlődését.

Az ügykörök új csoportosításánál szembeötlik Baross óriási tekintélye és hatalmának túlsúlya. A földművelésügyi minisztérium minden határkérdésben a rövidebbet húzza. A Baross és Szapáry között létrejött jegyzőkönyvi megállapodás szerint »a földművelésügynek megmaradó állategészségügy alatt csak a rendőri jellegű intézkedések értetnek, nem pedig általában az állatokkal való bel- és külforgalom. A borkereskedelem gondozása szintén a kereskedelmi miniszter feladatához tartozik. A mezőgazdasági szeszgyárak a földművelésügy hatáskörében maradnak. Minthogy azonban a mezőgazdasági szeszgyárak visszahatnak a többi, iparszerűen üzött szeszgyárakra is, melyek nem kevesebb közigazgatási fontossággal bírnak, mint a mezőgazdaságiak, az egyöntetű eljárás biztosítása érdekében a mezőgazdasági szeszgyáraknak nyújtandó kedvezmények tárgyában esetről-esetre a kereskedelmi miniszter is meghallgató és az ez iránybani intézkedések ezen miniszter hozzájárulásával teendők«.



A gazdasági minisztériumok új csoportosítását a függetlenségi sajtó sérelmezte, mert az 1848.-as törvény módosítását látta benne. A kormánypárti lapok elméletileg helyesnek mondták az új beosztást, csak problematikusnak látták az új kereskedelmi minisztérium óriási munkaterületének egy kézben való egyesítését. Az egész közvélemény viszont egységes volt annak a veszteségnek felismerésében, amit Matlekovits Sándor kereskedelmi államtitkárnak távozása jelentett. Miniszter nem lehetett, viszont az ő rendkívüli képességei mellett lehetetlen volt, hogy ő, aki már Baross előtt államtitkár volt, alatta szolgáljon.

Baross kereskedelmi miniszterségének csak rövid ideje esik Tisza Kálmán kormányának idejére. Utódja, az 1890 március 17-én bemutatkozó Szapáry Gyula gróf miniszterelnök megtartja Tisza szakminisztereit, változatlan politikai irány mellett, amelyet az új kormány programja ebben a mondatban körvonalaz: követni és fenntartani fogja a kormány a szabadelvű irányt, mert ez alapon nyugszik Magyarország alkotmánya, ennek köszönheti az ország eddigi fejlődését s azon irányt, mellyel az egységes magyar nemzetet összefűzni és erősíteni akarja.

\* \* \*

A külső körülmények kedveztek Barosznak, hogy nagyobb stílusú, szabadabb irányú *kereskedelmi politikának* lehessen aktív tényezője. 1890 márciusában Bismarck beadja lemondását. A német rendszerváltozás fordulópontot jelent az európai vámpolitikában. Bismarck utóda a kancellári székben Caprivi, aki szakít a vaskancellár kíméletlen kereskedelmi politikájával, a

tarifális szerződéseket nem kötő, nagy, autonóm vámokkal operáló rendszerrel. »Ha valamelyik állammal szövetséget kötünk, amelynek az a célja, hogy hosszú ideig, amíg az Isten akarja, fenntartsuk a békét, akkor lehetetlen, hogy ezzel állandóan gazdasági háborúban éljünk.« Teljes ellentéte volt ez Bismarck felfogásának, aki — mint láttuk — a véd- és dacsövetség fennállásával összeférhetőnek tartotta az Ausztria-Magyarország elleni vámháborút. Új korszak kezdődik a vámpolitikában. Az iránytű a szabadabb forgalom felé mutat, amikor az 1892-ben lejáró európai kereskedelmi szerződések megújítására kerülnek.

Baross alaposan készül a nagy kereskedelempolitikai kampányra. Vezérlő gondolatait a Ház 1890 október 12-i ülésén fejti ki. »A kereskedelem fejlődése hazánkban lényegesen függ attól, mily mérvben vesz benne részt a hazai kereskedelmi világ. Ha a kormány élénk akciót fejt ki a külkereskedelmi viszonyok rendezése körül, s ehhez nem járul maga a kereskedelmi világ tevékenysége is, csekély lesz a fáradozás eredménye. A kormány azt tartja, hogy e téren egyesült erővel kell eljárni, hogy itt a bátorítás oly módja szükséges, melyet a kormány immediate nem, csakis az érdekelt körök adhatnak meg. A kormány előtt tisztán állott, hogy az 1892-i évvel szemben ne maradjon készületlenül s a Monarchia kormányai idejében igyekeztek megállapítani azon irányt, mely a külkereskedelmi viszonyok terén az európai helyzettel szemben követendő lesz. A kormány ma is a szabadkereskedelmi politika követését s érdekeink figyelembevételével szerződések kötését tartja helyesnek s erre egész erejéből törekszik is.« Baross tehát nem a kormány

részére akar babérokat aratni a kereskedelmi szerződések sikeres megkötéséből, hanem a kereskedelem feladatává teszi azoknak az előnyöknek kihasználását, amelyeket a vámegegyezmények hoznak. A nyilatkozatra Andrásy Manó gróf válaszol, szabadkereskedelem ellenes hangot ütve meg. Erre Matlekovits Sándor kel lojális módon szerencsésebb vetélytársa védelmére. Természetesnek találja, hogy a miniszter csak általánosságban nyilatkozott a kereskedelmi politikáról s az irányt jelezte, melyet ő is helyesel, hogy Magyarországnak nem lehet mást, mint szabadkereskedelmi politikát követni.

Baross a Németországgal Bécsben folyó tárgyalások gyors befejezésére törekszik és a magyar delegátust ezirányban látja el utasításokkal. Minisztertanácsi előterjesztésében követeli, hogy az osztrák kormány járuljon hozzá a gyapjúfonal és szövet vámmérsekléséhez. »A mi részünkről mindent megteszünk, hogy a szerződés létrejöttét előmozdítsuk, az osztrákoknak is kötelességük, hogy elhárítsák a tárgyalások sikeres befejezésének akadályait. A gyapjúipar terén mi is érdekelve vagyunk és mégsem idegenkedünk attól, hogy a bennünket sokkal inkább sújtó méltányos könnyítések megadassanak.« Az 1891 február 4-i minisztertanácson jelenti, hogy a németek lehangoltan fogadták a vasvámokra nézve tett osztrák-magyar javaslatot. »Nekünk kell némi engedményt tenni, ha a szerződés létrejöttét nem akarjuk kockáztatni. A nyers és kovácsolt vas vámjából 12%-os engedményt kellene még adnunk.« Ilyen értelemben kéri utasítani a magyar delegátust. Baross tehát fékezi az osztrák kormány protekcionizmusát. Április 21-i jegyzékében, amelyet

a közös külügyminiszterhez intéz, leszögezi, hogy Magyarország és Németország között már nincs vitás ügy. Csak az osztrák kormány szeretné a cukor, szesz és sör magyar vasúti tarifáját a német szerződés útján megkötni. Ez ellen erélyesen tiltakozik.

Baross dolgát egyébként megkönnyítette, — amint győri programbeszédében (1892 január 24.) említette — hogy »a szerződéses tárgyalások alatt nálunk sem agrárius túlzások, sem védővamos extrémek nem mutatkoztak«.

A német szerződés, a közben megkötött olasz, svájci, belga, török, bulgár, spanyol és portugál-szerződésekkel együtt, 1891 végén kerül a magyar parlament elé. A szerződések gyakorlati előnyei mellett — fejtegette ki az előadó — nem kisebb, sőt még nagyobb jelentőséggel bír ezek etikai hatása. »Súlyos csapást mérnek ezek a szerződések arra a merev védővamos politikára, amely Amerikában, Franciaországban és Németországban az utóbbi időben oly nagy túlsúlyra emelkedett és reményt adnak arra, hogy az a szabad-  
elvű irány, amely ezekben, habár kisebb mértékben, de mégis érvényre emelkedett, mind szélesebb és szélesebb kört fog meghódítani és elementáris erővel fog előretörni, mert csak az lehet jól felfogott közgazdasági politika, amely a közérdekeken és egyúttal a humanizmus követelményein alapul. Hozzájárulásunkkal egyrészt a szabadkereskedelmi iránynak s általában a liberalizmusnak és humanizmusnak hasznos szolgálatot teszünk, egyúttal hazánk érdekét is hathatósan előmozdítjuk<sup>^</sup>

Matlekovits így méltatta a szerződéseket: »Hat állam mondott le a vámemelések autonóm jogáról s

megszüntette a védelmet, amelyet az agráriusok, éppúgy mint az ipar védelme tekintetében az iparosok követelnek és átadja az agressziót a szabadkereskedésnek. Ezentúl nem kell a szabadkereskedésnek védekeznie. Támadhat; a támadási pozíció az, amely ezen szerződéseknek legnagyobb előnye.«

Baross záróbeszédében kifejtette, hogy »mind-ezen államok között a legfontosabb külkereskedelmünkre nézve maga a Németbirodalom. 1889-ben egy kézfordulattal találkozunk: a »furor teutonicus« ellene fordult legfontosabb kiviteli cikkünknek, eltiltván a Németbirodalomban sertéseink bevitelét és ezzel nekünk milliókra és milliókra terjedő kárt okozott. Felismertük helyzetünket — folytatta Baross — és láttuk azt, hogy nagy és hatalmas államok önző törekvéseivel szemben nem lehet megállni azon az alapon, hogy egyszerűen orvosszert és támogatást keressünk ezekkel szemben. 1890 március havában (ez Bismarck lemondásának időpontja) kijelentettük, hogy sürgősnek tartjuk a Németbirodalommal kereskedelmi viszonyaink szabályozását, mert csak ez képezheti bázisát annak, hogy másfelé is terjeszkedjünk. Kelet felé való biztosabb haladásunk érdekében elsősorban Nyugat felé kell rendezkednünk. Ezek a kereskedelmi szerződések nyújthatják az alapot, melyen állva a kormány továbbfejlesztheti e téren tevékenységét.«

Az új vámpolitikai helyzet távolról sem jelentette az 1878 előtti szabadkereskedelem visszaállítását, de mindenesetre véget vetett a több, mint 10 évig tartó autonóm protekcionista politikának.

A német agráriusok, főképpen azonban Bismarck és párthívei példátlan elkeseredéssel fogadták az osztrák-magyar-német szerződést, amely a német agrárvámokat leszállította és ismét lehetővé tette az élőállatbevitelt. »A szerződés Németországra megalázó terhet ró és hadisarccal ér fel, amelyet a magyar gazdáknak kell fizetnünk«, írta Bismarck lapja, a »Hamburger Nachrichten«. A Baross által befolyásolt osztrák-magyar delegáció tárgyalási ügyességéről maga Bismarck állítja ki emlékiratai III. kötetében a legfényesebb bizonyítványt. »A rutinírozott osztrák (!) tárgyalási képesség előnyben volt a mi újoncainkkal és szabadkereskedőinkkel szemben. A gazdasági diplomáciában Kálnoky gróf, bár nem szakember, fölényben volt utódommal szemben«. Az Ausztriának és a közös külügyminiszternek adott elismerést bátran átírhatjuk Barossra, mert Bismarck emlékiratainak az »osztrák kereskedelmi szerződésről« szóló legutolsó fejezetében maga a kancellár állapítja meg a magyar túlsúlyt, amelynek számláját az ausztriai német vagy még inkább a birodalmi német fizeti ki.

\* \* \*

Az első kereskedelmi miniszter tökéletesen és minden mellékgondolat nélkül értékeli a *kereskedelem* rendeltetését. Vasútpolitikájának egyik főcélja különösen a fővárosi nagykereskedelem helyzetének megszilárdítása, a reexpedíciós kedvezmények általánosítása útján. Az e miatt ért támadásokra válaszol akkor, amikor a főváros küldöttségének megköszöni a díszpolgári oklevelet: »Vajjon hiba-e, hogyha az ország a maga fővárosában gyűjti anyagi és szellemi erejét?

Megállhat-e e tekintetben szemrehányás vagy ellenvetés? Meggyőződésem, hogy nem. Eszembe jut a gazdag, ki minden birtokát, uradalmát jól és okszerűen kezelheti, de azért kincses házát rendszerint egy helyen, a főhelyen tartja. Magyarország is itt tartja és gyűjti szellemi és anyagi kincsházát. Fővárosából, ezen kincsházából terjeszti aztán a hazafiasság, a haladás, az emelkedés szellemét mindenfelé. És ha majd évtizedek békés munkája fog állani mögöttünk, akkor fogjuk világosan látni, hogy ily okszerűen egyesített szellemi és anyagi erők összműködése mint nyilvánult nemcsak a főváros haladásának előmozdításában és munkálkodásában is. Ez a főváros van hivatva képviselni ezt az országot az egész világ előtt és a főváros haladásával karöltve haladni fog a nemzet és annak minden egyes része.«

Egy alkalommal a fővárosi gabonakereskedők küldöttsége jelent meg előtte, hogy megköszönje a gabona-export gyors lebonyolítása érdekében tett intézkedéseikért. »Igen örvendek, — válaszolta Baross — hogy az urakat üdvözölhetem és az Önök szájából hallhatom a kereskedők megalégedésének kifejezését, amelyre különös súlyt fektetek, mert a vasutak és forgalmi intézetek nem képeznek öncélt, hanem csak eszközök és amennyiben a kereskedőnek szolgálnak, egyúttal előmozdítják az ország érdekeit.«

Igen jellemző egy költségvetési vita során mondott beszéde a kereskedelem magyarságáról: »Kaas Ivor felpanaszolta, hogy a kereskedelem nem magyar. Ezen állítás ellen tiltakozom. Vannak sokan, akik a magyar kereskedelemben tevékenyek, akik nem magyarok: de hiszen minden államnak valóságos érdeke az,

hogy bevonassék az ilyen tőke, bevonassék az idegen honos, aki itt kereskedelmi házat, aki itt ipart alapít. Ne méltóztassék az ilyeneket felpanaszolni: hiszen ez még azokat is elijeszthetné, akiknek ma komoly szándékuk van, hogy az országban megtelepedjenek. Meg vagyok győződve, hogy a magyar nemzet azon szívóságánál fogva, amely őt minden téren jellemzi, nemcsak az idegent, ha ugyan szabad őt annak nevezni, akit ez ország területén üdvözlünk, asszimilálja az itteni hazai érdekekkel. Ezen tényezők közreműködése lassan-lassan és fokozatosan fejlesztheti a kereskedelmet és ipart. Azért semmi sem volna egészségteleb, mintha kereskedelmi és ipari haladás céljából erőszakos intézkedésekhez nyúlnánk. Én azt akarom, hogy ez Magyarország területén egészséges alapokon és mindenekfelett olyként történhessék, hogy valamint Magyarországon a józan liberalizmus eszméi sok mindenféle ellentétet távolítottak el a nemzet kebeléből, amik örökös bajok forrásai voltak, éppen úgy az se következhesse be, hogy Magyarországon a gazdasági ellentétek érdekei keljenek egymással harcra, hanem hogy mindezen gazdasági érdekek egymással karöltve haladjanak előre és egymást támogatva elégítsék ki egymás szükségleteit is.«

Az ötletszerű belkereskedelmi törvényalkotásoktól irtózott. Istóczy Győző képviselő 1890 október 30-án egész csokor kereskedelemrendészeti intézkedést célzó törvényjavaslatot terjesztett elő: kívánta a részletfizetés korlátozását, a megrendelésgyűjtés megszigorítását és más efféléket. Baross kérte a Házat, hogy az indítványt ne vegye tárgyalás alá. Bármit is mondjanak, a részletfizetés melletti ügyletek kötése fontos és előnyös, éppen a szegényebb polgárookra. »Igaz, hogy



a visszaéléseket meg kell szüntetni, de nagyon óvatosan kell eljárunk, nehogy más irányban sérelmes határozatot hozzunk és azt a célt kockáztassuk, amelyet elérni óhajtunk.« Az iniciatívát bízta a kormányra, amely a vándoriparról és a házalásról szóló törvénytervezetet a kereskedelmi és iparkamarák kérése alapján már hosszabb idő óta előkészíti. Istóczy egy elvbarátja a kormány közbelépését kérte bizonyos kereskedői fogások ellen. »Én csak arra utalhatom a képviselő urat, válaszolta Baross, hogy ily cselekvények tekintetében a büntetőtörvénykönyv intézkedik és közigazgatási úton e tekintetben annál kevésbbé szándékozom eljárni, mert hisz a kereskedelmi törvény szelleme ezt így rendeli.«

A fogyasztási szövetkezetek kérdésében Barossnak csak egy állásfoglalása ismeretes. Igaz, hogy ebben az időben a szövetkezeti mozgalom még a csírájában volt. 1891-ben a fővárosi kereskedők panaszt tettek a MÁV fogyasztási szövetkezete ellen, hogy működését nemtagokra is kiterjeszti. Baross a panaszt jelentéstétel céljából leküldi a MÁV-hoz. Az államvasút igazgatósága jelenti a miniszternek, hogyha a szövetkezet nemtagoknak is árusítana, ez kétségtelenül visszaélés lenne. Ez azonban annál kevésbbé fordulhat elő, mert a tagok vásárlásai az illetményekhez vannak szabva. A fejenkénti vásárlások havonta igen csekély összeget tehetnek, úgyhogy nem képzelhető a vásárlási könyvecskéknek idegenekre való átruházása. Baross nem nyugtatja meg teljesen a válasz. Utasítja a MÁV-ot, hogy a fogyasztási szövetkezet működését kísérje éber figyelemmel és a netán felmerülő visszaélések esetében a lesgzigorúbb eljárást alkalmazza.

Baross az első magyar miniszter, aki felismeri az *idegenforgalom* fontosságát. Már 1887-ben utasítja az államvasutak igazgatóságát, hogy a világhírű Cook és fia londoni utazási vállalattal oly célból lépjen érintkezésbe, hogy ez a cég Budapesten is nyisson fiókirodát. »A Cook cég ugyanis évente sok ezer angol utast lát el csaknem egész Európára szóló körutazási jegyekkel, melyek hozzájuk fűzött szelvényekkel bizonyos elsőrangú szállodákban való tartózkodásra és ételmezésre is jogosítanak. Ezt az angol utasok zöme nagy előszeretettel veszi igénybe és így a cég az angol kéjutazók által választandó útirányokra és utazási célokra is nagy befolyással bír.« A Cook cég itteni működését Baross egyik késői utóda bénította meg.

\* \* \*

»Nem kicsinyes dolgokra, hanem nagy alkotásokra fog irányulni iparpolitikáim — mondta Baross, amikor az Országos Iparegyesület küldöttsége üdvözölte őt kereskedelmi miniszterré történt kinevezése alkalmából. *Iparpolitikájának* nagyvonalú kerete már vasúti tarifapolitikájában adva volt, amely messzemenőleg individualizálva, a magyar ipari termelés testére szabva állapította meg a díjkedvezményeket. Baross azonban pozitívabb eszközöket is választott, olyanokat, amelyeket az Ausztriával való vámközösség mellett alkalmazhatott. Ilyen volt elsősorban a már meglévő iparfejlesztési kedvezmények kibővítése és a magyar ipar érdekeit szolgáló közszállítási rendszer. Első kereskedelmi miniszteri jelentésében mondja, hogy az iparnak állami támogatását nem úgy akarja, hogy az állam a magángazdálkodás elől elvegye a helyet. Arra

sem törekszik, hogy erőszakos eszközökkel fejlesszen ipart. Az első mondat őszinteségére jellemző, hogy bár egyetlen magyar miniszter nem adhatott volna annyi munkát az állami vasgyáraknak a vasútépítések során, mint ő, ezt a lehetőséget soha nem használta ki az állami üzem javára és csak halála után tíz évvel jutott eszébe a minisztériumnak, hogy egy vicinálisvasút építésénél az állami vasművektől való rendelést írja elő.

Az ipari fejlődés meggyorsítására az 1881. évi iparfejlesztési törvény alapjait használja fel, de szélesebb keretek között. Addig 38 iparág volt adómentességben részesíthető, Baross törvénye alapján ezekhez még 36 különböző ipari szakma járul. Felhatalmazást kap a kereskedelmi miniszter, hogy a gyárak építésénél és nagybővítésénél az építési anyagokat és gépeket vasutakon önköltségen szállíthassa és végül a gyárak számára a kisajátítási jogot még a községi mezőgazdaságilag használt telkekre is kiterjeszti.

A javaslat ellen Istóczy Győző beszélt, aki szerint »az államilag kedvezményezett gyárosok legnagyobb részben zsidókból állottak és fognak állani, akik a bankok révén könnyűszerrel jutnak azon nagy tőkének birtokába, amelyeken a törvényjavaslatban megjelölt kedvezményezett gyárakat felállíthatják«. »Bizony nagy ideje immár végleg szakítani ezen zsidó-liberális közgazdasági politikával az ipar terén is.« György Endre azzal replikázott, hogy Istóczy a liberalizmust nem is ismeri. A liberalizmusnak kezdettől fogva — hisz éppen ez volt a harmadik osztály kiemelkedése — a középosztály támogatása volt a végcélja.

Wekerle Sándor pénzügyminiszter, aki kifejezetten Baross nevében is felszólalt, Istóczy kifo-

gásaira kijelentette, hogy ezeket érveiképp nem fogadhatja el.

»Még ha mindaz igaz lenne, azt sem tartanám oly nagy bajnak, mint amily nagy baj, hogy egy ilyen tisztán szakszerű ipari kérdés megítélésénél valaki a vallásügyi térről akar megint argumentumot venni. Sajnosnak tekintem ezt a jelenséget és ha soha iparunk nem lenne is, még akkor is nagyobb biztonsággal mennék a jövő küzdelmének elébe, mint megyek akkor, ha azt látom, hogy midőn a kor méhében mindegyre újabb és újabb uralkodó eszmék lépnek előtérbe és midőn el lehetünk készülve arra, hogy általunk még alig sejtett újabb eszmék fognak a közlelbi decennium fölött uralkodni, mi ezen eszmék küzdelmébe és megvalósításába úgy vagyunk kénytelenek belemenni, hogy úgyszólván még a múlt század eszméit sem érleltük meg és ezekkel se jutottunk még tisztába. De másrészt örvendetes jelenség, hogy a képviselő úr ezen felfogásában magára maradt és meg vagyok győződve, hogy itt e Házban, de a Házon kívül is az ő felfogása semminemű pártolásra vagy helyeslésre nem talált.«

Baross előtt nyolc év alatt 175 gyár kapott kedvezményt. Az ő miniszterségének Idején felényi idő alatt 146 gyár. 1889-től 1897-ig 1609 új ipartelep létesül 45.000 munkással. Baross előtt évi átlagban 126.000 koronát adnak iparfejlesztési célra, a kilencvenes években félmilliót. Az iparfejlesztési kedvezményeken, amelyeket Baross utódai még jobban kiszélesítettek, az indusztriális irányú tarifapolitkán, amelyben Baross volt a kezdeményező, alapult a védővámot nélkülöző magyar ipar fejlődése a világ-

háború.«. Ezt egészítette ki a jól végiggondolt közszállítási politika.

A *közszállításokat* már Baross elődei is kihasználták az ipar fejlesztése érdekében, de még Matlekovits bevallása szerint is csak Baross erélyes fellépése foglalta ezt rendszerbe. Baross olyan energiával vitte keresztül, hogy az állam, valamint az állami szubvenciót élvező vállalatok magyar gyártmányú iparcikkeket vásároljanak, hogy az osztrák kereskedelmi miniszter jegyzékében tiltakozott az ausztriai iparnak a magyar állami szállításoknál való visszaszorítása miatt.

Az osztrák álláspont szerint sérelmes Barossnak a vasutakhoz intézett rendelete, mely szerint olyan kiírásoknál, amelyekben a magyar ipar minőség, mennyiség és ár tekintetében megfelelő árut képes szállítani, okvetlen magyar áru szerzendő be. Ezt a differenciális kezelést a kiegyezés kizárja. »Az osztrák kormány lojális álláspontjával szemben áll a magyar kormány cselekedete, amely a magyar iparfejlesztés népszerű mozgalmával akarja kapcsolatba hozni a vasúti közszállítási ügyeket.« Ez éppen olyan aggodalmas, mint az a magyar újítás, amely a vasúti kedvezményeket kizárólag a belföldi termelésnek biztosítják. »»Ha nem sikerül meggyőzőnöm Excellenciádat — folytatja Bacquehem marquis — az Ausztria kárára fennálló helyzeten a kiegyezési tárgyalások során igyekszem majd javítani.« Baross álláspontjára legjellemzőbb az osztrák miniszter levelének margójára írt ceruzaszéljegyzete: »az osztrák kormány is megteheti, amit a magyar«. Természetes, hiszen a magyar ipar alig jöhetett tekintetbe az osztrák közszállításoknál.

Baross volt az első miniszter, aki a hadsereg ruházati szükségleteinek beszerzésénél a *kisipar* számára hasított ki jelentékeny részesedést. A kvalitás iránti érzéke hozta magával, hogy a kisipar megmentését főleg a szakmai tudás fejlesztésével látta elérhetőnek. Felfogása szerint a kisipar hanyatlásának okai között elsősorban a szakképzettség hiánya áll. Ezért állítja fel az Országos Iparoktatási Tanácsot és elsősorban az alsófokú ipari szakiskolák, valamint a tanoncoktatás átszervezésével igyekezik az iparosság szellemi és technikai felkészültségét fokozni. Az iparoktatás ügye a kultuszminisztérium hatásköréből a kereskedelmi kormányzatába került. Rövid kereskedelmi minisztersége alatt 61 új tanonciskola és szakiskola keletkezett. Utolsó költségvetésében két új szakiskola és két tanműhely felállítására kért hitelt. Az Országos Iparoktatási Tanács Baross miniszterségének utolsó évében létesült, úgyhogy Baross inkább csak elindítója volt az iparoktatás új korszakának. Az eredményeket utódai aratták le.

A kisipar iránt melegen érez, de alkalmi rendeletalkotásokra nem hajlandó: »Részletesen foglalkoztam a kisipar bajaival — mondja az 1889. évi működéséről az országgyűlés elé terjesztett jelentésében — és ez irányban emelt- számos panasszal és kívánsággal, miközben, igyekeztem az illetőket felvilágosítani, hogy a haladó közgazdasági étellel és annak nagy vívmányai- val a kisiparnak is számolnia kell, hogy némely ipar- csoportok parciális bajai miatt sem a gyáripar fejlődését, sem a vasutak térfoglalását megállítani, sem az új ipartörvény helyes és viszonyainkkal számoló intéz- kedéseit most újból megváltoztatni nem lehet; hanem

hogy mindamellett számos tér áll még nyitva a kisipar számára, melyen tisztességes megélhetést, sőt jutalmazó működést biztosíthat magának.«

A képesítés kérdésében Baross ragaszkodott ahhoz az álláspontjához, amelyet, még képviselő korában vallott: a képesítés elvét az iparszabadság lényegével kell összeegyeztetni. Nézete teljesen azonos volt Matlekovitséval. Az 1884-es ipartörvény életbeléptetése után a kisiparos társadalom arra törekedett, hogy a képesítés rendszere kiterjesztessék. Matlekovits, aki 1889-ig mint államtitkár foglalkozott az iparügyekkel, ezekkel a törekvésekkel szemben az ő híressé vált »dunsztba tétel« politikáját követte: az aktáknak elintézetlenül hagyását. Ezen a módszeren Baross annyiban változtatott, hogy késedelem nélkül és őszintén kimondta meggyőződését. Amikor a magyar ipartestületek 1891-ben Aradon megtartott országos gyűlése felterjesztést intézett hozzá az ipartörvény különböző pontjainak módosítása érdekében, válaszleíratában kijelenti, hogy az ipartörvény módosításának kezdeményezését ezidő szerint sem szükségesnek, sem célszerűnek nem tartja, mert a szerzett tapasztalatok szerint a felmerült kérdések a törvény által nyújtott elvi alapon is kielégíthető módon oldhatók meg. Nem célszerű az ipartörvény módosításának kezdeményezése, mert a kisipar versenyképességét a törvény folytonos módosítása nem fokozná. Készséggel elfogadja az iparosságnak azt a kérését, hogy az iparhatóságok nagyobb gondal járjanak el a képesítés igazolására szolgáló okmányok megvizsgálásánál, azt a kérést is teljesíti, hogy a takács-, fazekas- és szitakészítő iparok képesítéshez köttessenek, elutasítja viszont a molnár-, nyomdász-

és üvegesiparoknak képesítéshez kötésére irányuló kívánságot, az utóbbit azért, mert nagyobbrészt kereskedői tevékenységből áll. Az iparosgyűlés azt is kérte, hogy tanoncévek elvégzése nélkül senkise lehessen segéd és később^ önálló iparos. Baross erre azt jegyzi meg, hogy az egyéni képességek sokfélesége és a tanulmányosság különböző foka mellett határozottan káros lenne a tanonckodás elengedhetetlen feltételét félállítani, mert elég, ha az iparos meggyőződik arról, hogy a jelentkező eredménnyel képes dolgozni, ami a tanonckodás hiányát teljesen pótolja.

Nem fogadja el azt a kívánságot sem, hogy az iparosok az ipartestület előtt önként szakvizsgát tessenek és az erről kapott mesteri oklevélre hivatkozhassanak nyomtatványaikon. Baross szerint ez a javaslat a céhrendszer feltámasztását jelentené és semmi gyakorlati szükség által indokolva nincs, hanem csak arra adna alkalmat, hogy némely ipartestület az e tekintetben reáruházni kívánt hatáskörrel visszaéljen. Ha a kisiparosság nem is kapta meg mindazt, amit kért, Baross példátlan tekintélyére és általában a kor szellemére jellemző, hogy a kisiparosság vezető orgánuma azt írja: »Talán mégis csak van alapja annak, amit a miniszter mond, hogy a kisipar nehéz helyzetét nem a törvényes intézkedések hiányossága, hanem az általános ipari viszonyok, nevezetesen a nagyipar lendülete és versenye idézte elő.«

Törvénymódosítások helyett Baross gyakorlati intézkedésekkel akart a kisiparosságon segíteni, ő az első miniszter, aki a kisiparosok hitel- és tőkehiányának kérdésével törődni kezd. Tanulmányozza az iparos-hitelszövetkezetek, nyersanyagbeszerzési szövetkeze-



tek, elárusítási raktárak kérdését, de előre jelzi, hogy ezeket elsősorban az érdekeltek hathatós közreműködésével lehet megoldani. Legalkalmasabbnak az ipari »raktárszövetkezeteket« tartotta. Ezek tagjaikat állandóan foglalkoztatnák, készítményeiket raktárra vennék és darusításukról gondoskodnának, főként pedig a beraktározott áruk értékének kétharmadáig előleget nyújtanának. Baross hajlandó volt a szövetkezetek megerősítésére 100.000 forintot rendelkezésre bocsátani, részben az országos iparalapból, részben az általa felállított Magyar Ipari és Kereskedelmi Bank Rt. által, 4% kamattal. Sajnos, Barossnak ez a terve nem sikerült. Keserűen állapítja meg, hogy az iparosság saját javát célzó intézmény iránt mennyire közönyös. Egyedül a brassói iparosok fogták fel az intézmény közhasznú célzatát. A külföldi államok protekcionista vámpolitikája által leginkább sújtott magyar iparág, a malomipar érdekében behozta 1891-ben az őrlési forgalmat. Ez abban állott, hogy az exportmalmok vámmentesen hozhatták be a külföldi búzát, feltéve, ha az abból őrölt lisztet egy év alatt vámkülföldre kivitték. Ez a szabadkereskedelmi irányú reform Barossra zúdította az agráriusok haragját, de míg a miniszter élt, nem sikerült ezt az intézményt megbuktatniuk. Baross utóda már engedve a magyar gazdakörök és az osztrák malmok együttes támadásainak, hozzájárult az őrlési forgalom korlátozásához, sőt 1900-ban már teljesen meg is szüntették azt. A Monarchia határain túli magyar liszt kivitel, amely a kilencvenes években évenként átlag 1 millió mázsára rúgott, az őrlési forgalom hiányában majdnem megszűnt.

A magyar ipari *szociálpolitika* első hajtásai Baross alkotásai, ő terjesztette be a betegség esetén nyújtott segítségről szóló első munkásbiztosítási törvényjavaslatot. Az 1890 július 18-i minisztertanácson előadta, hogy a javaslatot beható ankéton tárgyalták. Még a kereskedelmi és iparkamarák sem sokalták a járulékok magasságát, bár azok terhes voltát ő is elismeri. Szükséges a kérdés rendezése, mert a munkásmozgalmakat kirobbantó bajok csak ezen az úton lesznek orvosolhatók. Ez adja meg a kormánynak azt a jogot, hogy nagyobb bajok elhárítása érdekében idejekorán közbelépjen. A parlamenti tárgyaláson pedig kijelentette, hogy mintául az osztrák rendszert választotta, mert a német törvény, amelyet e tekintetben mintaszerűeknek tekintettek, az ő felfogása szerint nem alkalmazható a hazai viszonyokra. Az államszocialisztikus szellemű bismarcki törvény nem felelt meg Baross félfogásának. A javaslat előadója büszkélkedik a magyar rendszer szabadelvű szellemével, amely kimondja ugyan a biztosítási kényszert, de sem kényszerpénztárakat, sem pénztárkényszert nem létesít és biztosítja a lehető legteljesebb önkormányzatot *úgy* a pénztárak kezelésére, mint felügyeletére nézve.

Meglepő, hogy a »szocialisztikus olajcsöpp«-ről beszélő mérsékelt ellenzék támadta a javaslatot. Gaál Jenő a kötelező biztosítás ellen beszélt és ki akarta rekeszteni a biztosítás alól a kereskedősegedeket és tanoncokat, Károlyi Sándor gróf pedig a tanulatlan munkásokat. Ha ez a törvény még csak első fogalmazványa volt a későbbi magyar szociálpolitikának, elismerésre tarthat számot, hogy Magyarország aránylag korán, Németország és Ausztria után mint harma-

dik európai állam létesíti a betegség esetére való biztosítást. Baross nyújtotta be röviddel halála előtt az ipari munkások baleset elleni biztosításáról szóló első törvényjavaslatot is.

A munkaidőkorlátozás fogalma alá esik a *vasárnapi ipari munkaszünetről* alkotott törvény, amelyet Baross 1891 elején terjesztett a képviselőház elé. A munkaerő konzerválásának, a szakavatott munkás munkareje megóvásának szükségességével okolta meg javaslatát. Az indokolás hangsúlyozza, hogy »a javaslat célzata és alapja nem valamely felekezeti érdek, ámbár kétségkívül ezirányban is csak üdvös hatással lesz«. Mintha már ebben jelentkeznék a röviddel ezután meginduló egyházpolitikai viták előjele. Inkább a munkaszüneten, mint a vasárnapon van a hangsúly. Nehéz ebben észre nem venni a századvégi vallási közömbösség tünetét. Az ellenzék hiányosnak tartotta az ipari munkára korlátozott munkaszünetet, sőt az egyik papképviselő szemére vetette Barosznak, hogy a vasárnapi munkaszünet gondolata iránt ellenszenvvel viseltetik.

Baross azonban nem akart semmiféle további kiterjesztéshez hozzájárulni, semmiféle vitatkozásba belemenni, kijelentette, hogy a törvényjavaslat mindenféle vallási momentumtól távol áll, sőt, hogy még jobban aláhúzza a törvénynek kizáróan az ipari munkás kímélésére irányuló tendenciáját, elfogadta az egyik képviselő által beterjesztett módosítást, amely szerint megengedendő a segédek és tanoncok nélkül dolgozó iparosoknak vasárnapi foglalkozása. A kereskedelmi üzletek vasárnapi munkaszünetét csak egy évtized múlva határozza el a törvényhozás.

A kereskedelmi és iparkamarákkal meghitt, szívéllyes kapcsolatot keresett és tartott fenn. Miniszteriségének már első heteiben kiadott körrendeletével körvonalozta a kamarákhoz való viszonyát: »a kamaráknak tevékenységét a magam részéről fokozottabb mértékben óhajtom igénybevenni és keresni fogom az érintkezést a hivatalos kötelesség körén túl is«. A kamarai törvény módosítása tárgyában tartott ankéton (1889 október 15) kevesebb feszélyezettségét kért a kamarai véleményekben: »Súlyt fektetek arra — úgymond — hogy véleményüket minden fenntartás nélkül nyilvánítsák. Feltétlenül szükségesnek tartom, hogy a kamarák minden alkalommal teljes szabadsággal és függetlenséggel nyilváníthassák véleményüket, mert ha e részben bármiképpen is korlátoztatnának véleményükben, nem tekinthetném az érdekeltek hamisítatlan véleményének, holott én mindig, minden ügyben csak őszinte, hamisítatlan véleményt akarok hallani.« Ezt a kijelentést aligha lehet póznak tekinteni. A kamarák tárgyilagos bírálatára Barosznak szüksége volt, hogy ezzel ellensúlyozza a pártpolitikai elfogultság által irányított kritikát. A képviselőházban ellenzéki támadásokkal szemben sokszor hivatkozik a kamarák állásfoglalásaira, sőt — amint láttuk — a minisztertanács előtt is a munkásbiztosítási javaslat előterjesztése során a járulékok megállapítása kérdésében a kamarai véleményekkel győzi meg minisztertársait.

Baross kiváló figyelemben részesítette a kamarák évi jelentéseit és a bennük foglalt javaslatokat. Elismerését fejezte ki a buzgalommal és gondossággal készített jelentésekért; elrendelte az azokban kifejezésre jutott javaslatok tárgyalását és kilátásba helyezte, hogy

a kamaráknak minden figyelemreméltó és gyakorlatilag megvalósítható előterjesztése kellő méltánylásban részesül. Rövid idővel rá pedig értesítette a kamarákat az évi jelentések alapján tett intézkedéseiről. Így pl. tudatta a budapesti kamarával, hogy az 1889. évről szóló jelentését vasúti díjszabási szempontból áttanulmányozva, a jelentésben foglalt javaslatokat és kívánalmakat részben már teljesítette, részben pedig az 1891. év elején életbelépő magyar államvasúti helyi díjszabás keretében teljesíteni fogja; amennyiben pedig a javaslatok némelyike az akkori viszonyok közt figyelembevehető nem volt, a mellőzés indokait is részletesen ismertette. A független kereskedelmi és iparkamarák bíráló és kezdeményező munkájának értékelésében a Baross-korszak példaadó maradt utódai hosszú sora előtt.

Három esztendő jól megválasztott ipari és kereskedelempolitikai alkotásai Magyarországot a gazdasági kultúra magasabb fokára emelték. Barosznak itt Wekerle Sándorral kell osztozkodnia az eredményekért kijáró elismerésben, mert Barost az ő ipari alkotásaiban Wekerle nem csak támogatással segítette, hanem az ösztönzés is részben tőle eredt.

Feltűnő, hogy lázas iparpolitikai tevékenysége mellett mennyire távol áll tőle a tulajdonképeni intervencionista hajlandóság. Németországban és Ausztriában akkor már erős »Mittelstandspolitik«<sup>1</sup> érvényesül, kifejezetten korlátozó irányzattal, amely elsősorban politikai megfontolásokból elégíti ki a felmerülő igényeket. A barossi iparpolitika nem tilalomfák felállításával dolgozik, nem negatív intervenciók, hanem a termelési lehetőségek kiterjesztése útján szolgálja a magyar iparfejlődését. Ezen a téren is a liberalizmus gondolatvilágát hirdeti.

XI.  
A SZELLEM SZABADSÁGA.

**B**aross Gábor 1889. év első felében három hónapig ideiglenes belügyminiszter volt. Határt nem ismerő munkaerejére vall, hogy két nagy tárca ügyei között kellett figyelmét megosztani. Rövid belügyministerségéhez nem fűződhetnek alkotások, legfeljebb a főispáni kar megtizedelését emlegették sokat annakidején. Mintha kormányváltás történt volna, oly nagy mértékben cserélte ki a főispánokat. Az utókor számára mégis nagyon értékes marad ez a száz nap a belügyminiszteri székben, mert ebben a minőségben tartott költségvetési beszéde új vonásokkal egészíti ki Baross Gábor lelki habitusáról rajzolható képet. Megismerhető belőle Barossnak a szellemi kultúrához való kapcsolata. Ez az adalék annál is inkább fontosabb, mert Rákosi Jenő azt írta róla »a költészet kerülté bölcsőjét, a művészetnek nem nevelték ifjúságát.« A gimnázium VI. osztályában poétikából elégséges volt. Sem képviselősege, sem államtitkársága, sem közlekedési és kereskedelmi minisztersége alatt nem árulta el lelkének belső rezgéseit, az irodalom és a művészetek iránti érdeklődését. Erre életének belügyminiszteri epizódja adott alkalmat. Abban az időben ugyanis az állami színházak a belügyminisztérium alá tartoztak. A belügyi tárca

költségvetésének tárgyalásánál a törvényhozók évente egy-két napot szenteltek a színházi kérdéseknek. A viták azért is érdekesekek, mert az állami színházak intendánsai legtöbbször tagjai voltak a képviselőháznak is. Így volt Baross belügyminisztersége alatt is, amikor Beniczky Ferenc intendáns, Fenyvessy Ferenc, Irányi Dániel, Pázmándy Dénes, Vadnay Károly és mások beszéltek a Házban az Opera és a Nemzeti Színház dolgairól.

Baross, amikor a szónokoknak válaszol, kijelentette, hogy alig tart alkalmasabb eszközt a nemzeti kultúra terjesztésére, mint a színészetet. A Nemzeti Színház óriási hatást gyakorolt Budapest magyarosítására. A színészet ügyét minden tekintetben, ha kell áldozatok árán is elő kell mozdítani. Nem vehető ki az Opera sem. Vonzóerőt kell gyakorolni, nemcsak itthon, hanem kifelé is messze kell hirdetni a magyar kultúra magasságát és nagyságát. Nem szabad megtörténni, hogy a kormány ezeket az intézeteket kezei alól kibocsássa.

Irányi Dániel Shakespeare darabjainak megrostálását kívánta. Baross erre röviden azt mondja, hogy ez bűn lenne. Az akkori divatos francia társalgó vígjátékokra, amelyeket a Nemzeti Színház erősen kultivált, az a megjegyzése, hogy szívesen meghallgatja az említett darabot (»Clémenceau«) és el is olvassa, de ha felnőtt leánya volna, nem vinné oda. Az erkölcsi szempontra pedig kijelentette, hogy ilyen fontos missziót betöltő nemzeti intézményeknél az erkölcsi kérdés a nemzetiségi kérdés mellett egyenlő rangot foglal el. A hazai két főintézet e szempontok ellen nem is vét. E kérdés meglehetősen kényes hely-

zetbe hoz minden komolyan gondolkozót. Itt a közönségnek kell a mértékadó szerepet átvenni. »Aki ma arra vállalkozik, hogy felnőtteknek erkölcsi állapotát rendőri felügyelet alá helyezze, nem fog célt érni. És ha Irányi képviselő úr azt mondja, hogy a színházak magatartása alkalmas megmételyezni az ifjúság kebelébe ültetett erkölcsöket, akkor egyszerű válaszom az: ne vigyük azt az ifjúságot a színházba.« »Határozottan követelendőnek tartom az erkölcsi tisztaságot, de ezt másutt akarom kezdeményezni: a gyermekszobában, a nevelésben. De midőn az ifjú, a társadalom bármely rétegében, kilépett a világ küzdőterére, akkor rendőri úton megőrizni tisztaságát, ez már oly feladat volna, amellyel a kormány megküzdeni alig bír.« A vita során Komlóssy Ferenc képviselő megtámadja az Opera akkori igazgatóját, Mahler Gusztávot, a zenetörténelmileg is jelentékeny zeneszerzőt, hogy az operát nem magyar nemzetivé, hanem zsidó nemzetivé fogja tenni. Baross ezt a felszólalást a vita sajnálatos komikumának mondja. Mint katolikus ember, határozottan megszólja, hogy egy katolikus pap *így* szerepelt a Házban. Komlóssy visszautasítja Baross megjegyzéseit, ő is megszólja Barosst, hogy keresztény léte zsidóbarát. »Amíg az ő háta mögött Wahrmann Móric játssza a Szentlélek szerepét, nem adok rá semmit.« Az ízléstelen megjegyzés miatt Péchy Tamás elnök megrója Komlóssyt és Baross újra felszólalván, kijelenti, hogy ugyanezt meg fogja mondani valahányszor olyan magatartást tapasztal, amely benső meggyőződésével homlokegyenest ellenkezik.

A szellemi szabadságnak tiszteletét visszatükröző megállapításai arra vallanak, hogy a kor felfogásához



híven a szabadságot összefüggő egésznek tartotta, amelybe bele tartozik úgy a gazdasági, mint a szellemi élet szabadsága. »Minden szabadság legfőbb kritériuma — mondotta egy más alkalommal általános élénk helyeslés közepette — a törvényesség és az akarat szabad nyilvánítása. Ahol pedig a lakosságnak nem minden rétege élhet az akarat szabadságával, ott a törvényhozásnak alkalmat és módot kell szolgáltatni arra, hogy ennek esélyei emelkedjenek.« Kár lenne, ha a XIX. század szabadságeszméjének ez a meghatározása, ez a Baross-féle szabadság definíció feledésbe merülne.

## XII.

### A VÉGZET — BAROSS, AZ EMBER.

Az 1892. évi ú. n. téli választásokon Baross három kerület mandátumát kapja meg: a győrit, a pécsit V. és a szombathelyit. Programbeszédei egyúttal Utolsó politikai nyilatkozatai voltak. »A nemzet legjogosultabb aspirációja, hogy hatalmassá és nagyává váljék és hogy szabadelvűen kormányoztassék.« »A nemzetnek erős, hazafias, céltudatos, ingadozásmentes vezetésre és olyan parlamenti többségre van szüksége, amelynek szabadelvűsége tekintetében nem szabad kétségnek lenni. Kell-e bizonyítani, hogy Magyarország 1867 óta a kiegyezés alapján nagy haladást tett? Kell-e részletesen bizonyítani, hogy a magyar állam liberalizmusa, ennek megerősödése nevezetesen haladást tettr« A nemzetiségi kérdés, a közigazgatás államosítása, az obstrukció elítélése tették beszédei politikai részét. Saját tervei közül a legközelebbi vasútépítéseket, a dunagőzhajózási kérdés rendezését, a balkáni kereskedelmi szerződések megkötését, az iparfelügyeletről szóló törvényjavaslatot említette meg. »Az ipari törvényhozás terén soha sem fogok olyan területre lépni, amely visszaesést jelent.« Figyelmezteti a kisiparosokat, hogy bajaik nem különös magyar jelenségek, hanem a megváltozott termelési viszonyok elkerülhetetlen következményei, tehát nemzetközi jellegűek.

Az állam ugyan itt és ott, védő és segítő rendszabályokkal közbeléphet, de csak egy bizonyos mértékig. A fődolog az egyéni rátermettség és a versenyfegyverek elsajátítása.

A választások után a parlamentben a szokott ellenzéki rohamok viharzanak az erőszakoskodások miatt. Baross különösen magára vonja a támadásokat, hiszen ő a minisztere a vasutas- és postásszavazóknak, akik az ellenzék szerint presszió alatt szavaznak a kormánypárti jelöltekre. A parlament erősen leköti, de munkái is. Most készíti elő a munkások baleset elleni biztosításáról szóló törvényt, órákon át elnököl az ankéteken. Március 24-én »nagy és nem előnyös változást« érez egészségi állapotában. Szüleivel ezt levélben tudatja. Ez azonban nem akadályozza meg abban, hogy másnap Orsovára utazzék a Vaskapu szabályozási munkálatok ellenőrzésére. Szalonkocsijában whist-partira ül le Csörgeő, Ludwigh és Schober miniszteri tanácsosokkal, játszma közben rosszul lesz. 40 fokalaz gyötri, amikor Orsovára érkezik, de ez nem tartja vissza attól, hogy egész nap talpon legyen.

Betegen érkezik vissza a fővárosba, de egy másodrangú törvényjavaslat bizottsági tárgyalása miatt felkel az ágyból. Ez csak sietteti a véget. Hastífusz áll be, amit mellhártyagyulladás komplikál. Még akkor sem engedi át az ügyeket Lukács Béla államtitkárnak és szubaltern vasutasok kinevezését az ágyban írja alá. Orvosaira nem hallgat, homeopathikusan maga kúrálja magát, mert »a betegséget morális erővel is le lehet győzni.« Csak később engedelmeskedik Korányi professzornak, aki punktaációt végez a betegen. A mütét

könnyebbséget hoz, de már nem mentheti meg. 1892 május 9-én papot kér, gyónni akar, mielőtt azonban a kapucinus klostorból megérkezik a szerzetes, délelőtt 11 órakor beáll a halál.

44 éves volt. Mintha Széchenyi 1835-ben, Kossuth két évvel a szabadságharc előtt, Deák pedig húsz évvel a kiegyezés előtt halt volna meg.

Az a tanácstalan csend, ami a halál bejelentésekor a Ház üléstermére ránehezedett, jellemzőbb volt, mint mindazok a gyászbeszéddek, amelyeket később elmondottak. A Ház rögtön elnapolta tanácskozásait és a magyar képviselőházban, az orátoroknak és rétoroknak ebben a gyülekezetében senki sem tudta szavakba foglalni az elnöki bejelentés szavaiban rejlő fájdalmat. Ennek némasága méltón fejezte ki a nemzet gyászát.

\* \* \*

Szimbolikus volt a gyászszerartás. A beszentelés a kereskedelmi minisztérium termében volt, ott, ahol élete művét alkotta, Széchenyi Lánchídja megrengett a temetési menet alatt, félárbocon lobogtak a dunai hajók zászlói, a koporsót vivő gyászdrapériás vonat a régi Osztrák-Magyar Államvasúti pályán, azokon a sín párokon robogott a trencsénmegyei Klobusicz község felé, amelyeket egy évvel ezelőtt ő illesztett bele a Magyar Kir. Államvasutak sínhálózatába. De legnagyobb szimbóluma életének, hogy teste annak a háznak parkjában nyugszik, amely *élete, egyetlen* szerzeménye.

A Baross halála után íródott tengernyi méltatásnál jellemzőbb két akta, amely most az Országos Levéltárban sárgul.

Az 1892 június 17-i minisztertanács elhatározta, hogy javasolni fogja néhai Baross Gábor két kiskorú gyermeke részére fejenként 1200—1200 forint évi nevelési pótléknak királyi kegyből való engedélyezését. Az özvegy ugyanis arra a 2000 forint nyugdíjra volt utalva, ami a tízévi államszolgálatot be nem töltött miniszterek özvegyeinek járt. Magánvagyonra pedig nem volt több, mint a klobusiczi villaszerű ház. Ezt is felesége hozományából építette.

Aki valaha Berlinben Wagner Adolfot hallgatta, emlékezhetik egy sokszor ismételt elbeszélésére. Amikor a porosz magánvasutakat államosították, — szokta volt a professzor mondani — a minisztérium a főtisztviselők százait küldte ki az átveendő vonalak és járművek felbecsülésére. Valamennyien nagy vagyont szerezhettek volna. Ám a történelem feljegyezte, hogy mindegyikük mint szegény ember halt meg. Ez Poroszország erőssége — tette hozzá büszkén Wagner professzor. Mi is elmondhatjuk ennek analógiáját az államvagyon milliárdjait kezelő Baross Gáborról.

A királyi kegyből 4400 forintra felemelt nyugellátás, amit Baross Gábor arra rászoruló hátramardottal kaptak, Baross jellemének ércnél erősebb és maradandóbb emléke.

Energiájának és példátlan tekintélyének hivatalos aktával való bizonyítéka, hogy két hónappal halála után a minisztertanács szükségét érzi annak, hogy Baross hatalmának erőcentrálóját, az általa alkotott kereskedelmi minisztérium ügykörét korlátozza és ennek rendelkezési jogát csorbítsa. Az útügyet a belügyminisztérium, a Statisztikai Hivatalt a miniszterelnökség veszi át. »A kereskedelmi miniszternek azon tényke-

déseiben, melyek az államkincstár jelentékenyebb megterhelését vonják maguk után, vagy közgazdasági szempontból nagyobb fontossággal bírnak, az elhatározó intézkedés csak a pénzügyminiszter hozzájárulásával, illetve a minisztertanács előzetes jóváhagyásával történjék. A minisztertanács egyben figyelmeztet arra a befolyásra, amely a pénzügyminiszternek az államvasút ügyeire nézve 1885-ben fenn tartatott.« Mint ilyen ügyeket említi meg a vasútépítési előmunkálatok helyi érdekű vasutak segélyeit, a tarifapolitikát. Ez a határozat arra mutat, hogy Baross a pénzügyminisztérium, sőt a minisztertanács által való befolyásolás nélkül hajtotta végre terveit. A MÁV felett is laza volt a pénzügyminisztérium ellenőrzése. Sem a Tisza-, sem a Szapáry-kormány nem tudta őt ezekben korlátozni.

Csak a mai embernek tűnik fel, hogy Baross fiatalon, 35 éves korában már államtitkár és 38-ik évében miniszter. Akkor csak halálának korai volta tűnt fel rendkívülinek. Az a kor nem ismerte a nemzedékek ellentétét. Az «iuventus ventus» tartama nem sokkal léphette túl az egyetemi éveket. A fiatal Baross Gábor ugyanazokban az eszmékben hitt, mint Széchenyi István és Deák Ferenc. Akik pedig Baross élete végén voltak a közélet újoncai, épúgy tisztelték századuk szabadságeszményeit, mint az öregek. Cs. Szabó László egyik mélyenlátó megfigyelése szerint »régén a fiatalember azzal vált ki, hogy önfeláldozóan a felelőséghez, feladatához, munkaköréhez öregedett. Ezért volt már 30 éves korában oly nemesen öreguras a mi Wekerlénk, vagy Popovicsunk«. Hozzávehetjük Baross is, aki csak képviselőségének elején számított a fiatalok

közé. A 35 éves államtitkár az 53 éves Tisza Kálmánnal egy generációba tartozik.

Korának gyermeke volt, ezt a megállapítást variálták a róla megjelent nekrológok. Ez a liberalizmus kora. Annak a kornak volt gyermeke, amely hitt az értelem rendező erejében. Amint hitt abban, hogy a technikával legyőzi a természet erőit, épügy meg volt arról győződve, hogy a tudomány igazságainak a gazdasági életre való alkalmazásával növelni tudja a gazdasági jólétet. A miszticizmusoktól idegen, pozitív korszellem teszi élessé fogalmilag tisztázott ítéleteit. Az előző feudális korról szemben az a megkülönböztető jegye, hogy a munkában látja a jólét egyedüli forrását. Ez a munka a célra néz és az eszközöket józanul vizsgálja. Alkotásaiban nem önmaga becsvágyának akar diadaloszlopot állítani. A »mögöttem a vízözön« elvével, az előző korok pazarló alkotásaival szemben tudatos ellentétben áll. Ez a kor dekadens lehetett az építés stílusában, de klasszikus volt a közmunkák racionális kiválasztásában. Mindaz, amit az állam épít, vagy a köz részére megszerez, a társadalom, a magángazdaság fejlődését szolgálja. Minden közmunka helyes, ami a nemzet vagyonosodását elősegíti. És minden olyan terv elvetendő, ami ennek a célnak meg nem felel. Baross merész alkotásai között egyetlenegy sincs, ami Wekerle Sándor klasszikus budget-művészetének szabályaiba ütközött volna. A pénzügyi statika előírásait azokban az alkotásaiban sem tévesztette szem elől, amiket a pénzügyminiszter előzetes tudomása nélkül hajtott végre.

»Ha mulasztásai és hibái nem volnának, akkor nem Ordódy Pál után, hanem Széchenyi mellé kellene őt állítani«, írta róla legszigorúbb bírálója. Voltak

mulasztásai: azok a tervei, amelyeknek megvalósításában a tragikus vég megakadályozta. Hibái pedig, amelyeket munkatársának fantáziánélküli szakpedantériája vélt a két tartifa rendszerében és a vasúti államosításokban feltalálni, a mai kor történeti távlatából nézve elenyésznek. Megmarad az állandóság megkülönböztető jegyével ellátva minden cselekedete és a történelem letörli róluk a szakkritika vöröstintás aláhúzásait. Baross alkotásait a részletekhez tapadó »másképpen is meg lehetett volna csinálni« megjegyzések nem értékelhetik le. Tettrekészségben és az időpontok megválasztásában a zseni teremtő gondolata és intuíciója mutatkozik meg. Minden apró műhiba ellenére, amitől a legnagyobb remekmű sem mentes, új fejezeteket nyitott meg a magyar gazdasági életben, amelyek, sajnos, hosszabb-rövidebb idő múlva befejeződtek.

Ha a mulasztások és a hibák alól abszolváljuk őt, ezek után Baross Széchenyi mellé kellene állítani? Nem. Széchenyi olyan gigantikus dimenziókban mérhető csupán, hogy melléje egyetlen magyar sem állítható. Az ő szellemében az élet annyi szférája érinti és szeli egymást, hogy senki mással nem mérhetjük össze. Baross nem eszméket termelt, hanem tervek formált és valósított meg. Nem Széchenyi mellett, hanem az ő piedesztáljánál jelölheti ki helyét a történelem, mint azét a férfit, aki Széchenyi közlekedéspolitikai eszméiből a legtöbbet hajtotta végre.

Ha azt keressük, ki formálta át úgy a magyar vasúti hálózatot, hogy »az ország szíve irányában lehet tekinteni az egyes fővonalakat, mint megannyi főeret, mely a szívből a körforgást az ország véghatáráig eszközli«, ki helyezte a vasúti hálózatot »a köz-



állomány befolyása« alá, ki vette kézbe a »vitelbér szabályozását utolsó részletekig, hogy azt az iparfejlődés igényei szerint rendezze«, ki »vonta a hegyvidékek lakóit az ország szívéhez és a magyarsághoz közelebbi, ki szabadította meg »nyúgeitől az Aldunát«, ki »honosította meg az emberi ipar majdnem minden ágait e változatos fekvésű hazában«, ki teremtette meg a fiúmei kikötőt és a magyar tengerhajózást, ki szabályozta a felső Dunát és alkotta meg az első modern úttörvényt: Barossé mind ez emlékezet, ha szabad így megváltoztatni Arany János sorait. Széchenyi közlekedéspolitikai végrendeletének Baross Gábor a végrehajtója, aki egy félszázad eltelte után a megváltozott körülményekhez alkalmazva a végrehajtás eszközeit, a Legnagyobb Magyar álmainak egyik megvalósítója lett.

A szentistváni, vagy méginkább az Adriáig nyúló kálmánkirályi birodalom gazdaságföldrajzi egységét Baross szilárdítja meg. Az Alduna és Fiume az ő elrendezésében válik a magyar gazdaságterületnek hatalmas funkciókat végző szerves részévé. Zsolnától Orsováig és a vereckei szorosától a magyar tengerpartig egymást keresztező nagy, átlós vasúti vonalakat ő illeszti a magyar gazdaságpolitika eszközei közé. Ebben áll alkotásainak politikai értéke.

A legenda már életében körülszótte Baross alakját és az akarat emberfeletti alakjává szublimálta a »vasminisztert<sup>^</sup>. Halála után, míg egyfelől kultusszá nőtt a legenda, másfelől a rosszindulatú kritika a személyes dicsszomjúság, a hatalmaskodás és az egyéni hiúság vonásaiból állítja össze Baross emberi arcképét. A naiv közhit épügy torzítja Baross portréját, mint az az elfogult bíráló, amely alkotásait leszólva, a szenvedélyes

becsvágyat teszi Baross vezető lelki vonásává. Tisza István találta meg erre a legtárgyilagosabb ítéletet. »Az a nagyravágyás, mely Baross szenvedélyes lelkét betöltötte, a közérdek szolgálatába hajtotta őt, dicsőségét a közszolgálatban kereste, emberfeletti munkásságával becsületesen akarta kiérdemelni és ha hiúsága olykor tévútra vitte is, az dobja reá az első követ, kit a hiúság soha nem vezetett.«

A kíméletlen és korlátozhatatlan akarat legendája is módosításra szorul. Baross ugyan mindig könyörtelesen végiggázolt azokon, akikben tervei akadályát látta. Megtörte a bürokrácia ellenállását és érezte hatalmát az akkor gyenge osztrák kormánnyal szemben. A liberalizmus levegőjében azonban még az akaratember sem autokrata. Tisztelte az ellenvélemény szabadságát. Munkatársaival — és ezek közé tartozott az ő leghevesebb bírálója is — kontradiktórikus tárgyalásokon állapította meg tervei végrehajtásának módját, eleme volt a vitatkozás, szinte provokálta az ellenvéleményt, amely nem zavarta meg annyira, mint a kritikátlan hódolat. Különösen meggyőzőnek mutatkozott az üzleti világ embereivel folytatott tárgyalásokon. A vele harcbanálló Neue Freie Presse nekrológja állapítja meg róla, hogy ellentéte volt a más országokban annyira vállalkozásellenes bürokratának. A tömegek kegyeit nem kereste azzal, hogy szószékről filippikát tartson a gazdasági élet hatalmas vállalatai ellen. De a vállalkozók szabad bejárása mellett is erkölcsileg hozzáférhetetlen maradt.

Egyik miniszteri típusba sem lehet besorozni. Nem politikus miniszter. Kompromisszumok felé hajló korszakban integrális megoldásokat keres. Nem kutatja

ki az ellenfél frontjának gyenge pontjait. Arrafelé támad, ahol legerősebb az ellenállás. Nem keresi a hatalmas vagy népes társadalmi osztályok kegyét, rájuk kényszeríti tisztán racionális gazdaságpolitikájának minden következményét. Nem tartozik a bürokrata miniszteri típusba sem. A bürokrácia erényei közül megvolt benne a munkamódszer kifinomult precizitása és a hivatali titok tökéletes megóvásának talentuma. Ezeket a tulajdonságokat teljes mértékben átviszi munkatársaira is. Hiányzott belőle azonban két igen lényeges bürokrata vonás: a tekintélytartásra való törekvés, amire nem volt szüksége és a felelősségtől való mentesülés keresése, amit éppen ellenkezőjére változtatott. A kezdeményezés kockázatos játéka volt mindent betöltő szenvedélye. A saját érdekeivel nem törődő klasszikus kapitalista vállalkozó volt, aki nemzete szerencséjére a miniszteri székbe került.

Szerették bizonyos külsőségek után indulva Bismarckhoz hasonlítani, a vasminiszter jelző talán a vaskancellárénak adaptálása. Minden összehasonlítás fél-szeg. Bismarck és Baross nem ugyanabban a gazdasági eszmevilágban éltek. A kancellár az államra és a porosz földbirtokos osztályra fordította figyelmét, Baross pedig a nemzetre. Bismarck államszocialista, Baross nemzeti liberális. Bismarcktól csak egy valamit akarunk Barossra átírni, egy latin mondatot, amit a kancellár jeligéül választott. A kétannyi évet megélt Bismarcknál jobban alkalmazható ez a mondat a munkában felőrlődött Barossra:

**PATRIAE INSERVIENDO CONSUMOR.**

## FORRÁSOK.

A szerzőknek az a törekvése, hogy az 1882—1892. évek közlekedés-politikai eseményeit kizárólag irattári kutatások alapján írják meg, részben nem volt valóra váltható, minthogy a volt közmunka- és közlekedésügyi minisztérium vasúti osztálya irattárának 1882—89. évi része az Országos Levéltárnak való átadás előtt végrehajtott selejtezés során úgyszólván megemmisült. Még a minisztertanácsi előadmányok legnagyobb része sem került el a kiselejtezés. A minisztérium irattári könyvei alapján kért fontosabb iratoknak alig tíz százalékát tudtuk megkapni. Az Országos Levéltár által a fennálló viszonyok ellenére is rendelkezésünkre bocsátott iratokért ezúton is őszinte köszönetet mondunk.

Hálásan köszönjük a kereskedelmi minisztérium elnöki osztályának azt a jóindulatát, amellyel betekintést engedett az osztály irattárában őrzött, 1890. és 1891. évi vasútpolitikai iratokba.

(A forrásmegjelöléseknél használt rövidítések: K. K. M. = Köz-  
munka- és Közlekedésügyi Minisztérium iratai. K. M. = Kereskedelmi  
Minisztérium iratai. M. E. = Miniszterelnökségi akta. K. N. — Képviselő-  
házi Napló. Sz. = Szabó Jenő: Baross Gábor rendszere és művei. Buda-  
pesti Szemle, 1894, 78. és 79. kötetek. V. K. K. = Vasúti és Közlekedési  
Közlöny.)

### I. A KOR.

A hatvanas évek gazdaságpolitikai eszméiről Kautz Gyula: Nemzet-  
gazdasági eszmék fejlődési története és befolyása közviszonyokra Magyar-  
országon, 1868, utolsó fejezet. — A szabadkereskedelmi irányról: Katona  
Sándor: A közös vámterület, 1905. Pap Dávid: Magyar vámterület  
1904. — A konzervatívokról Apponvi Albert gróf emlékiratai. I. kötet,  
66., 133. és következő oldalak. — A kereskedelmi törvényről Vargha  
Gyula: A magyar hitelügy és hitelintézetek története, 1896. 386. o. —  
A kamatmaximum eltörlése K. N. 1868, okt. 20.

Apponyi szociálpolitikai nézetei K. N. 1882 dec. 12., Uzsorator-  
vény K. N. 1883 jan. 26., Ipartörvény K. N. 1884 márc. 27—28., Mező-  
gazdasági szakoktatás K. N. 1885 jan. 17., Munkáskérdés K. N. 1891 febr. 4.  
Bekicsidőzet: Magyar Nemzet Története, X. kötet, 733. Agrárpolitiká-  
ról: Tisza István összes munkái 1923, I. k. 283., 300—302., 338., 350. és

kk., 372. o. Az uzsoráról Grosschmidt Béni: Hitel és reáluzsora. A valuta-kérdésről: Az 1892 március havára összehívott valutaankét irományai, 1891—92. Hajnal-idezet: Egyetemes Történet, 1937, III. k., 532. o.

A gazdasági fejlődésről Magyar Statisztikai Évkönyvek. Matlekovits: Magyarország az ezredik évben. 1896. passim. Az ötvenes évekről Hain Joseph: Statistik des österreichischen Kaiserstaats. Wien, 1853. passim. Széchenyi-adat a régi úthálózatról: Javaslat a magyar közlekedésügy rendezéséről. 1848. 75. o. A kereskedelem fejlődéséről Sieghardt Rudolf: Zolltrennung und Zolleinheit. Wien, 1915. 200 kk. o. Az árindexre Magyar Közgazdasági Társaság: A drágaság, 1912. grafikon. A kisbirtokkérdésről Leopold Lajos: Elmélet nélkül, 1917. Széchenyi Imre adatai Tiszánál i. m. 338. o. A mezőgazdasági szakoktatásról külföldi vonatkozásokban Handwörterbuch der Staatswissenschaften, IV. kiad., VI. k. A francia mezőgazdasági oktatásról szóló adat Matlekovitsnál i. m. I. k., 504. o. — A kivándorlásról Matlekovits: A kivándorlás, 1907. Országos Statisztikai Hivatal: Kivándorlás és visszavándorlás 1899—1913-ig, Statisztikai Közlemények új sorozat, 67. k., 33. o.

## II. A KEZDET.

Baross egyetlen életrajzát kritikai szempontok nélkül Petrovich László írta meg (Kisszeben, 1892). Baross ifjúságára vonatkozó egyes adatok nála. A család Ösére vonatkozó adat Branyeczki József főtisztelendő úrtól, a trencsényi piarista rendház főnökétől. A családi kapcsolatokra és önkéntesi vizsgájára vonatkozó adat Sztrechay Ágoston trencsényi ügyvéd úrtól, a család jóismerőjétől ered. Ugyancsak neki köszönjük a betekintést a Vágvölgyi Lap 1874. évi kötetébe. Iskolai bizonyítványaiba Vértes Zuárd főtisztelendő úr, az esztergomi Szent Benedek-rendi főgimnázium tanára volt szíves betekintést engedni. Képviselővé választásának körülményeiről a Neue Freie Presse, 1892 május 17.

## III. A KÉPVISELŐHÁZBAN.

Az 1875/8. ciklusról és a kiegyezési tárgyalásokról általában Gratz Gusztáv: A dualizmus kora, 1934, I. k., 8. fej. Deák emlékének törvénybeiktatásáról K. N. 1876, febr. 16. A kiegyezési vitáról K. N. 1878 jan. 28. és febr. 15. — A vámpolitikáról Matlekovits: Die Zollpolitik der österreichisch-Ungarischen Monarchie, 1891. Bazant: Die Handelspolitik Österreich-Ungarns, 1894 (id. 54. o.). Bismarck-idezet: Gedanken und Erinnerungen, III. k., 12. fej. — A Verhovay-ügyről K. N. 1880 jan. 28. — Ipartörvény-revizió K. N. 1880 máj. 8., továbbá Az ipartörvény ügyében egybehívott II. értekezlet tárgyalásai, 1881. — A középiskolai törvényről K. N. 1883 ápr. 6. és a javaslat bizottsági jelentése Orsz. Gyűl. Nyomt. Képv. 1881/4, XIV. 26. o. — Baross levelei külföldi útjáról Petrovich idézett munkájában.

## IV. AZ ÁLLAMTITKÁRI ÉVEK.

Kinevezésének körülményeiről a napisajtó 1883 április elejei számai. Olvasmányairól Petrovich i. m. 77. Munkamódszeréről Sz. 161. 0. és kk. Hieronymi szerepéről V. K. K. 1884 nov. 26. A MÁV átszervezéséről Heltai Ferenc: A Magyar Államvasutakról, Budapesti Szemle, 1886, 45. és 46. kötetek, valamint a 4329/1885 és 55/1886 K. K. M. az Orsz. Lev. levéltárában. Tolnay nyilatkozata a sajtóban 1886 ápr. 20., Baross a Házban 1887 febr. 9. — A postatakarékpénztári törvényjavaslat Képviselőházi irományok 1884/7, <sup>34</sup>-sz. - A közüzemi kérdésről V. K. K. 1885. 113. sz.

## V. A VASÚTÁLLAMOSÍTÁS KEZDETEI.

Általában Sax: Die Verkehrsmittel II. kiad. 1922, III. k. 124—175. o. Magyarországon Széchenyi i. m. (idézetek 54., 85., 104—105. o.). Neményi Ambrus: Die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Ungarn, 1890. Lónyay beszéde K. N. 1867 okt. 10. Szapáry, K. N. 1880 okt. 4. Pénzügyi bizottság ajánlása Matlekovitsnál i. h. II. h., 793. o. Szabó Jenő-  
idézet: Vasúti politikánk fejlődéséhez, 1895, 7. o. Ugyanitt Gyulai Pál szerepéről az előszóban. Tisza Kálmán államosításairól Szabó Jenő: Tisza Kálmán mint vasútpolitikánk nagymestere. Hieronymi támadásáról V. K. K. 1884 nov. 26.

Sajnos, a Közmunka- és Közlekedési Minisztérium irattárából a Baross államtitkársága alatt végzett államosítások aktái kislejtettek, még a vonatkozó minisztertanácsi előterjesztések sem találhatók meg.

## VI. BAROSS MINISZTER, STB.

Kinevezése 4228/1886 M. E., a sajtó hangulatáról Pester Lloyd 1886 dec. 30. Személyzeti politikájáról figyelemreméltó szóbeli adatokat köszönhetünk Gerő Károly ny. MÁV főfelügyelő úrnak, régi vasutas gárdánk egyik szakirodalmilag is tevékenykedett tagjának. Ugyancsak személyzeti politikájáról 42.080/91 K. M. Sax-  
idézet i. m. III. k., 171. o. Deutsche Verkehrszeitung 1894, 46. sz. V. K. K. 1887, 131. sz.

Az államosítások közül az Északkeleti és az Arad—Temesvári Vasút megváltására 23.007/1890, Budapest—Pécsi Vasút 1589/1890 eln. K. M., továbbá Szabó: Tisza Kálmán, ri. o. Az Osztrák-Magyar Államvasút-Társaság megváltására Sz. 359. kk., továbbá 1419/91, 1871/91, 2166/91 K. M. a keresk. min. eln. irattárában. V. K. K. 1891, 71., 83. sz. K. N. 1891 június 21. és 22. A Magyar Hírlap bírálatai: A mi bűnünk, Barossról írt cikkeink, 1891. Az államosítás tarifális következményeiről Havas Mór: Vámközösség és vasúti tarifapolitika, 1916, 51. o. Az államosítások pénzügyi eredményeiről Tisza számításai a Nemzetgazdasági Szemle 1892. évf., 470. o. Neményi i. m., 8. fej. A Déli Vasút és a Kassa—Oderbergi Vasút kérdéséről 11.437/92 K. M.

## VII. ZÓNATARIFA.

MÁV igazgatóság: A zónatarifa és annak eredményei, 1892. Heltai: A vasúti személydíjszabási *reform* eredményei, Budapesti Szemle, 1892, 74. köt., 42. kk. o. Sz. 179. kk. o. és 448. kk. o. Saárossy Kapeller Ödön: A MÁV tízévi működése, 1885. Schober Albert: Beschreibung und Resultate des ungarischen Zonentarifs. Berlin, 1891. Reményi Rudolf: Der Zonentarif der Ungarischen Staatsbahnen, Budapest, 1911. Francia bírálókat, V. K. K. 1889, 144. és 147. sz., valamint 1890, 27. sz. A francia hivatalos jelentés Reményinél, 55. o. A zónatarifa hasznának megállapítása, V. K. K. 1894, 138. o. Szabó ítéletének revíziója, Budapesti Szemle, 1912. 149. köt., 51. o. Széchenyi-idézet i. m., 132. o.

## VIII. ÁRUDÍJSZABÁS, STB.

A régi vasúti tarifákról Saárossy Kapeller i. m. György Endre: Különbözeti árszabályok jogosultsága és hatása 1876 (idézet 294—295. o.). Az 1881-es tarifa hibáiról Neumann Károly: Á M. kir. Államvasutak árudíjszabása (Nemzetgazdasági Szemle, 1891, 214. és kk. o.). A Pester Lloyd-kivágatok leküldésére a minisztérium irattári könyveinek több tétele utal. (Az iratok, sajnos, ki vannak selejtezve.) Baross és az érdekképviseltek V. K. K., 1887, 105. sz. Bacquehem ajánlata 50.514/888 K. K. M. Baross beszédei K. N. 1887 jan. 19., 1890 nov. 10. Baross tarifájára V. K. K., 1890 és 91. évf. passim., valamint Havas i. m. passim. Első minisztertanácsi tárgyalásra 3868/90 K. M., a tarifaharcra Neue Freie Presse 1891 jan. 21. Minisztertanácsi előterjesztések 721 és 848/1891 K. M., TaafFe-jegyzék 607/91 K. M. (osztrák szám 141. M. P. 91.). Ugyanott a diplomáciai lépésről szóló adat. Sz. 202. o. Parlamenti tárgyalások K. N. 1891 jan. 27., febr. 12., 13. és 18. A tarifa eredményeit Schober dolgozta fel a Vasúti és Hajózási Hetilap 1902, 12. sz. Beruházások a forgalom növekedése miatt 3868/90 K. M.

## IX. VASKAPU—FIUME.

A Vaskapu-szabályozás elleni mozgalomra V. K. K. 1881, 150. sz. — Sz. 20. Az Alduna leírása Gonda Béla: Az aldunai Vaskapu szabályozása 1892, 2. o.; ugyanott a szabályozási tervek. A kérdés politikai aktája 468/83 M. E. Parlamenti tárgyalás K. N. 1888 június 12. Az emléktábláról Sz. u. o.

A Dunagőzhajózási Társaságról V. K. K. 1883, 40. és 1884, 96. Parlamenti tárgyalás K. N. 1889 máj. 15. Sz. u. o. Gráf Eduárd Wilczek: Die Zukunft der Donauschiffahrt, Wien, 1892. A közös kormány közbe lépése 298/89 M. E.

Fiúméra V. K. K. 1890, 84., 1891, 56. és 73., 1895, 113. sz. A Lloyd-ügyre Baross 1890 júl. 20-i emlékirata az Országos Levéltárban. K. N.

1891 jún. 24. Statisztikák Matlekovits i. h. 898. kk. o. Sz. u. o. A fiúméi kormányzóval való affér 4510/1891 M. E.

## X. A KERESKEDELMI- ÉS IPARPOLITIKA.

A minisztériumok munkakörének elhatárolásáról szóló jegyzőkönyvi megállapodás 1861/1889 M. E.

A német szerződésről Gothein: Gráf Caprivi, München, 1917, 102. kk. o. Baross instrukciói 712/91 K. M. 1495/91 K. M. Parlamenti tárgyalás, K. N. 1890 okt. 12., 1891 dec. 19. és 21. Bismarck: Gedanken und Erinnerungen, III. köt., 10. és 12. fej.

A kereskedelemről V. K. K. 1891 31., 1888 129. Parlamenti nyilatkozatok, K. N. 1890 jan. 13., okt. 30. és nov. 12. Szövetkezeti ügy 10.700. 1891 K. M. Cook-ügy V. K. K. 1887 okt. 26.

Az iparegyesület előtti kijelentése az 1889 május 30-i napilapokban. Iparfejlesztési törvényjavaslat tárgyalása K. N. 1890 márc. 19.

Közszállításokról Matlekovits i. h. 120. o. Az osztrák miniszter tiltakozása 8857/89 K. N.

Kisiparról: Iparügyek c. szaklap 1890, 168. és 1892, 3. Baross válasza az ipartestületeknek 66.446. VI. 1891. K. M. Iparügyek 1891, 12. sz. Munkásbiztosítás, 3002 eln./1890 K. M. Parlamenti tárgyalás K. N. 1891 febr. 4. Vasárnapi munkaszünet K. N. 1891 jah. 29., 30., 31. A törvényjavaslat indokolása a Képviselőházi Irományok 1887/92, XXII. k. 214.

A kamarákról a Magyar Kereskedelmi és Iparkamarák Története, 1896, 242. kk. o.

## XI. A SZELLEM SZABADSÁGA.

Színházi vita K. N. 1889 máj. 11. Rákosi-idézet, Budapesti Hirlap 1892 máj. 10. A szabadság fogalma, K. N. 1891 jan. 29.

## XII. A VÉGZET STB.

Az idézetek az 1892 jan. 22-én tartott győri beszédeiből a Pester Lloyd tudósítása nyomán. Utolsó levele Petrovichnál i. h. 64. o. Betegségének leírása u. o. A halála után tartott minisztertanácsi jegyzőkönyvi kivonatok 1892 jún. 17. és júl. 8. az Országos Levéltárban. Cs. Szabó László-idézet: Doveri átkelés, 1937, 55. o. Baross méltatásánál a Széchenyi-idézetek: Javaslat a magyar közlekedésügy rendezéséről, 1848, 54., 104., 132., 133. o. Tisza-idézet: Baross Gábor és rendszere, Budapesti Szemle, 1894, 79. k., 301. o.