

Szulovszky János

HÁROM BŐ ESZTENDŐ*

(Baross Gábor, a kereskedelemügyi miniszter)

A magyar fővárosban 1889 eleje óta a politikai kulisszák mögött egyeztetések folytak a minisztériumi struktúra átalakításáról. Az új struktúra napirendre kerülésében és kialakításában a bevallott cél helyett inkább az energikus és koncepciózus Baross Gábor személye volt a mozgató. Baross ambícióinak kedvező hátszelet jelentett, hogy a Földművelés-, Ipar- és Kereskedelemügyi Minisztérium ipar- és kereskedelempolitikájával sokan elégedetlenek voltak, soraiban is egyetértettek ezzel az elmarasztaló véleménnyel. 1888 szeptemberében a szegedi iparos értekezleten még a kormánypárti Ivánkovits János, az iparbarátként ismert országgyűlési képviselő is így beszélt: „Határozott pártállásom dacára is kénytelen vagyok kijelenteni, hogy szakminisztériumunk a hazai ipar felvirágoztatása érdekében nem tanúsított kellő buzgalmat, sőt, félek, hogy hazai iparunkat előmozdítani képes eszméi, megfelelő iparpolitikája ez idő szerint nincsenek”.¹ Amikor a vasminiszter 1889 júniusában az újonnan kialakított kereskedelmi tárca élére került, voltaképpen mintegy gazdasági csúcsmiszteri feladatot vett magára.² Nem volt szüksége 100 nap türelmi időre, hogy átfogó gazdaságpolitikai programot kialakítson, egyszerűen csak folytatta tovább - immár nagyobb felhatalmazással - azt, amit már korábban a közlekedésügy államtitkáráként, majd miniszterként megkezdett.

Mielőtt azonban ezt vázolnánk, szükséges 5+1 pontban összegezni, melyek voltak szemléletének meghatározó vonásai.

1.) **Valós országismeret.** A különböző parlamenti bizottságokban végzett szorgalmas munkája során jól megismerte a korabeli magyar valóság több szeletét is. Így például az 1870-es évek végén, a kérvényi bizottság előadójaként alapos betekintést nyert a magyar ipar viszonyaiba, amikor hivatalból *áttanulmányozta az 1872. évi ún. első ipartörvényt felülvizsgálatát szorgalmazó óriási iratanyagot.* (Lelkiismeretességére és vasszorgalmára jellemző, hogy az eléje került ügyeket nem a sablonos „irattárba helyeztetik” vagy „kiadatik minisztériumnak” javaslattal terjesztette elő, hanem az általánosabb érdekű kérvényeket érdemben meg is vizsgálta.)³

Az ország pontos megismerésének az eszközét látta a *Statisztikai Hivatal* tevékenységében. Baross tisztában volt vele, hogy a pontatlan adatok megnehezítik a kormányzati munkát. *Egyik első teendőjeként újjászervezte az Országos Statisztikai Tanácsot.* Jóllehet, pl. újra és újra nyomást próbáltak ár gyakorolni a kereskedelmi és iparkamarák, hogy könnyítsen a statisztika-készítési terheiken, ám mindig hajthatatlan maradt, s hangsúlyozta, hogy ez mulhatatlanul szükséges a helyes gazdasági döntéshozatalhoz. Arra is volt gondja, hogy a befolyt adatokat minél sokrétűbben használják fel: így pl. az 1890. évi népszámlálás anyaggyűjtésével együtt az üzleti kapcsolatok, a gazdasági élet segítése érdekében elrendelte az ország iparosai és kereskedői lak- és címjegyzékének összeírását is.⁴

2.) Nemcsak a gazdasági, hanem a **politikai szférára vonatkozóan is széleskörű ismeretekkel bírt.** Hiszen országgyűlési képviselőként 27 éves korától testközelből volt alkalma megismerni a parlamenti mechanizmust és megtanulni a hatásos retorikát, valamint az államapparátus működésébe is tökéletes betekintést nyert az államtitkárként, majd közlekedésügyi miniszterként eltöltött évek során.⁵ *Talán éppen ezért volt annyira bizalmatlan az apparátussal szemben, s akart mindent elsőkézből megismerni.*

3.) Azt vallotta, hogy **„a magyar ipar fejlődése lehetséges a közös vámterületen belül is”.** Ezt az 1878-as ki egyezés törvényjavaslatának előadójaként világosan ki is fejtette.⁶ Tagadta, hogy az osztrák ipar hatása megsemmisítő lenne a magyar iparra. A fejlődés főbb akadályát nem ebben, hanem inkább a szükséges előfeltételek hiányában jelölte meg. Úgy vélte, nem szabad és nem lehet az ipari és a mezőgazdasági érdekeket egymás ellen kijátszani.

4.) Az 1870-es évek végére már kirajzolódtak azok az erővonalak, amelyek a későbbiek során is befolyásolták az iparfejlesztés, az állami ipartámogatás alakulását. **Baross szabadelvű politikusként azon az oldalon állt, amely a kifejlődő ipari nagypolgárság és a liberális birtokos réteg támogatását élvezte.**

5.) A gazdasági és a társadalmi valóság pontos feltérképezése azért is volt elsőrendűen fontos számára, mert nem egy elvont eszme Prokrusztész ágyába akarta gyömöszölni az adott állapotokat, nem a liberális nézeteihez kívánta átfórnálni a valóságot, hanem mindig a konkrét helyzetet és a konkrét problémákat akarta szabadelvű alapon orvosolni. Vagyis **liberalizmusa nem önmagáért való ideológia volt a számára, hanem olyan eszme, amely a valóban közjót szolgálja.**

Az állam feladatát abban látta, hogy az *megteremtse a különböző rendű és rangú polgárai boldogulásának a feltételeit.* Mai szóhasználattal élve olyan menedzsernek vagy edzőnek a szerepét kell az államnak betöltenie, aki felismeri a játékosok adottságait és személyre szabott edzéstervvel kibontakoztatja és megerősít azok legjobb képességeit, s a különálló egyéniségekből összeszokott, ütőképessé csapatot formál. Tehát úgy kell helyzetbe hoznia a rábízott keretet, hogy az a nemzetközi mezőnyben is megállja majd a helyét. E felelősségteljes és magaslatos küldetés érdekében kell az államnak és annak tisztviselőinek - a hatalmi pozíciót használnia. Éppen ezért Baross rendkívül komolyan vette magát az államot - s talán ebben leiedzett önmagának, mint felelős miniszternek, a közjó szolgálatjának erős öntudata is -, s határozottan szembeszállt minden olyan törekvéssel, amely az állam mindenhatóságát, omnipotenciáját korlátozná.⁷ Liberális gondolkodóként azonban őrizkedett attól, hogy az állam a szükséges katalizátor szerepen túlmenve beavatkozzon a gazdasági életbe. Meglehet, a hatalomnak ez az óriási felelőssége is közrejátszott abban - no, meg a köztisztviselői kar iránti, többé,

* Elhangzott 1998. április 15-én Nagykanizsán, „A »vasminiszter« Baross Gábor” c. konferencián

kevesbé megalapozott bizalmatlansága -, hogy politikai küldetését szinte kizárólag saját vas-szorgalmára és legéndás munkabírására alapozta, s nem csapatmunkára. (Például a különböző testületekben, érdekképviselésekben is inkább elgondolásai elfogadtatásának eszközeit látta, s nem a partnereit.)

+ 1) Végül, de nem utolsósorban **Baross gazdaságpolitikai elgondolásait messzemenően meghatározta az 1870-es évek végén az európai kereskedelempolitikában bekövetkezett alapvető változás.** Franciaország és Olaszország példáját követve Németország 1879-ben szakított az addigi szabadkereskedelmi elveivel, és áttért a védővamos politikára. A meglévő szerződéseket Bismarck, a vaskancellár felmondta. Ausztria-Magyarországgal ugyan még két ízben rövid időre meghosszabbította az egyezményt, de amikor 1881-ben újra megindultak a tárgyalások, a kudarc már előre vetítette árnyékát. Bismarck még a külpolitikai szövetségeseivel szemben sem volt hajlandó enyhíteni a porosz mezőgazdaságot óvó védővámokon. A Monarchia tárgyalóküldöttsége a semminél csak alig tudott valamivel több eredményt felmutatni a Németországgal megkötött szerződésben. 1878. december 21 -én a magyar parlamentben a vaskancellár diktátumának tekinthető, kiábrándító tartalmú egyezmény bemutatásának hálátlan feladata Baross Gáborra hárult. Úgy vélem, ez a keserű élmény döntően hozzájárult ahhoz, hogy belőle a majdani vasminiszter kiferméldjon. Voltaképpen a német kereskedelempolitika eme kihívására adott barossi válaszként formálódott ki a 1) a vasúti tarifapolitikája, 2) a Vaskapu kialakításának, valamint 3) a fiumei kikötő fejlesztésének a koncepciója. (Az utóbbiakba a külpiacok felé vezető új utak kapu gyanánt szolgáltak.)



Találón írja a Gyömrei Sándor - Vértesy Miklós szerzőpáros az ambiciózus Barossról: „A vasúti államosítással két év alatt elkészül, mindkét tarifareform rövidesen tető alatt lesz, a Vaskapu-szabályozás 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 kereskedelem-politikát, az iparfejlesztést, hogy a közlekedéspolitikai eszközeivel együtt olyan hatalmat mondhasson magának, amellyel döntően befolyásolhassa Magyarország gazdasági fejlődését”.⁸

Valóban. Az államvasút hálózatának kiépítésével valósíthatta az egységes *állami vasútpolitikát*, amelynek eszközeivel (például a zónatarifa és a refrakcia), a kedvező szállítási díjsszabással fellendítette a kereskedelmi forgalmat. Az egészséges szárazföldi (vasúti) szállítási érrendszer megteremtése után a *viziutak* fejlesztésével (a Vaskapu szabályozással; a fiumei kikötő átépítésével a tenger felé irányuló kereskedelem elősegítése,⁹ a dunai és balatoni hajózás támogatásával¹⁰) még teljesebbé - és ezáltal függetlenebbé - kívánta tenni a magyar gazdaság infrastruktúráját. A korszerű hírközlés megteremtésével (telefonhálózat nemcsak Bécs-Budapest, hanem a nagyobb városok között is)¹¹ és a személyzet szaktudása emelésével (posta- és távíró szaktanfolyamok) ugyancsak a hazai üzleti világ versenyképességét igyekezett szolgálni.

Ezen intézkedései továbbvitelét, kiteljesítését jelentették a *külkereskedelmet* fellendítő lépései. De tudatában volt annak, hogy hiába indul meg a hajóforgalom az aldunai Vaskapun át, ha nem lesznek a magyar érdekeknek piacépítő képviselői Rátermett üzletembereket bízott meg a Magyar Kereskedelmi Részvénytársaság megalakításával, hogy annak lerakatai legyenek majd a magyar export támaszpontjai. A Budapesti Kereskedelmi Akadémián keleti tanfolyamot létesített, hogy az onnan kikerülő fiatal üzletemberekkel erősítse a magyar levantei kereskedelmet.¹²

A becsvágó Baross a 80-as évek végén, a 90-es évek elején sorra **lejáró kereskedelmi és vám-szerződések tárgyalássorozataiban is megmutatta képességeit.** Arra törekedett, hogy a magyar kereskedelmet a külföldtől minél jobban függetlenítsse. Sorra sikerült kedvező szerződéseket kötnie - ám ehhez egy szerencsés fejlemény jelentősen hozzájárult. 1890 márciusában Bismarck beadta lemondását, s ez mintegy jelzésévé vált annak, hogy ha nem is áll vissza az 1878 előtti szabad kereskedelem légköre, de véget ért a merev védővamos korszak. A vaskancellár távozását követően a vasminiszter nyomban igyekezett a kedvező lehetőséget megragadni. Úgyesen „súgott” a gazdasági diplomáciában kevésbé járatos közös külügyminiszternek, gróf Kálnokynak, s így az osztrák-magyar diplomatáknak igen előnyös megállapodást sikerült tető alá hozni Németországgal. A Hamburger Nachrichten - Bismarck lapja - egyenesen azt írta: „A szerződés Németországra megalázó terhet ró és hadisarcra ér fel, amit a magyar gazdáknak kell fizetnünk”.¹³ Baross visszaadta azt a keserű pirulát, amelyet mint a gyalázatos emlékü 1881. évi német-osztrák-magyar szerződés előadójának tíz esztendővel korábban neki kellett lenyelnie. Noha időközben egy sor országgal - pl. Svájc, Belgium, Olaszország, Törökország, Bulgária -, köttetett meg a szerződés, ez mind eltörpült ahhoz, amit a Németországgal, a legfontosabb külkereskedelmi partnerrel aláírt egyezmény jelentett. A vámpolitika, illetve a szerződések megkötése terén kifejtett érdemeiért Ferenc József a Lipót-rend nagykeresztjével tüntette ki.

(Iparpolitikája kettős alapja: ipari közgazdaság és iparfejlesztés)

Jóllehet, az 1889. június 16-án létrejött új minisztérium neve csupán a kereskedelemre utalt - amit az iparoskörök meglehetősen sérelmeztek is -, ám e tárca élén Baross tevékenységének súlypontja - olybá tűnik - az ipar ügyeire esett. A kibővült feladatköréből adódó teendőiről határozott és világos elgondolásai voltak Barosznak.¹⁴ Működésében két fő irányt fogalmazott meg:

I.) **Az egyiknek ipari közgazdaság helyes kezelését tekintette.** Az volt a véleménye, hogy az 1884. évi ipartörvény helyes keretet állapított meg, az ipari és kereskedelmi tevékenység számára, s a kereskedelemügyi miniszter egyik fő feladata az, hogy biztosítsa a törvény gyakorlati megvalósulását.

Baross felismerte, hogy a munkások helyzetére való odafigyelés nemcsak népjóléti vagy társadalmi-politikai kérdés, hanem hosszú távú gazdasági érdek is. Ezzel kapcsolatos a kiemelkedő jelentőségű s az általa kezdeményezett 1891. évi XIII. tc. a vasárnapi munkaszünetről.

Meggyőződése volt, hogy mind egyéni, mind nemzetgazdasági szinten az oktatásnak kulcsszerepe van a gazdaság versenyképessége növelésében. A második

ipartörvény tanonciskolákra vonatkozó rendelkezéseinek betartását és ezek színvonalának emelését nagyon fontosnak tartotta.¹⁵

II.) Második irányelvül a hazai ipar támogatását és fejlesztését tűzte ki. *„Nem olyképp értelmezem és gyakorlom ezt a támogatást, hogy az állam maga lépjen az ipari tevékenység terére, hogy a magántevékenység elől elfoglalja a tért, versenyre keljen, vagy jelentékeny állami tőkét oly iparvállalatokba fektessen, melyeket vagy önként, vagy kevés buzdítással a magántevékenység is felölelné. Affelé se törekszem, hogy erőltetett módokkal alkossunk ipart és terjesszük azt. (...) Kezdeményezés, buzdítás, jóakarató támogatás, gondos figyelemmel kísérése a közgazdasági élet lüktetésének, az ipari érdekeknek kellő gondozása, az elméleti képzés fejlesztése s magasabb színvonalra emelése, úgyszintén a gyakorlati élet alakulásainak és jelenségeinek megfigyelése, számbavétele és értékesítése, - az iparfejlesztésnek mindmégannyi eszközei.”*

Baross mind a háziipar, mind pedig a kis- és gyáripari szempontjából kulcsfontosságúnak tartotta a **szakképzést**. Éppen ezért a tárcájához tartozó ipariskoláknak két típusa volt: az egyikben főként szakképzett ipari munkásokat, és különösen munkavezetőket képeztek ki, míg a másikban elsősorban háziipari ismereteket oktattak.¹⁶

Nemcsak gyorsan felmérte az ipar helyzetét, hanem hamar felállította az iparfejlesztési politikája négy pillérét: az új iparfejlesztési törvényt, a közszállítások rendszerét, az ipari és kereskedelmi alapot és az Ipartanácsot is.

(1. pillér: új iparfejlesztési törvény)

Tudatában volt annak, hogy a 80-as évek végére az 1881. évi ipartámogatási törvény már elvesztette korábbi jelentőségét, mert annak szövege szerint 1895-ben az adható kedvezmények megszűnnek. Így noha csak alig két hónapja tartoztak hozzá az ipar ügyei, már átküldte az új ipartámogató törvény tervezetét a pénzügy- és a földművelésügyi minisztereknek.

A pénzügyminiszter, Wekerle Sándor alapján véve helyeselte minisztertársa elgondolásait, s csupán néhány (pl. a kedvezmények tervezett 30 éves időtartama helyett 15 évnél) dologban javasolt változtatásokat, amelyeket Baross el is fogadott. A földművelésügyi miniszter a saját területén a törvény jelentős kiterjesztését ajánlotta.

Az uralkodóhoz 1889. december 12-én felterjesztett törvényjavaslatot Ferenc József - az osztrák gazdasági körök befolyását féltve - elutasította. Miután Baross Tanácskozott erről a miniszterelnökkel és az érintett miniszterekkel, 1890. január 19-én kihallgatásra jelentkezett. Az uralkodó mind az adható kedvezmények körét, mind pedig a kedvezményeket igényelhető iparágak széles körét kifogásolta. Barossnak sikerült meggyőzően érvelnie a kedvezmény mértéke mellett, ám a kedvezményezetti kör szűkítéséhez a király ragaszkodott. Az így megszületett 1890. évi XIII. tc. végeredményben összevonta és meghosszabbította az 1881. évi ún. első ipartámogató törvényt és az 1887. évi III. tc. által felsorolt 38 iparág számára adható kedvezményeket. Ennek ellenére fontos új vonásai is voltak. Például nem a törvény életbeléptető, hanem az érintett gyár alapításától számították megadható kedvezmények futamidejét.

Baross eredeti elgondolásai ennek ellenére azonban csaknem teljes mértékben megvalósultak. Ugyanis briliáns megoldással lényegében mindazt, ami az uralkodói vétő által kima-

radt az ún. második ipartámogató törvényből, azokat az 1890. évi ún. iparbank-törvényben Baross visszaemelte.

Abécsi Bankverein Budapesten felállítandó iparbankra vonatkozó javaslatát 1889. július 15-én ismertetve a minisztertanács előtt, ahol kedvezően fogadták a kereskedelmi miniszter által melegen ajánlott lehetőséget. A tárgyalások során elhárult minden akadály - ennek érdekében ha kellett, a kormány engedett is - egy olyan pénzügyi intézmény létrejötté elől, amely elsődleges feladatának az ipar támogatását tekintette. Baross kivételes közgazdasági érzékéről tanúskodik, hogy felismerte a bank- és ipari tőke összefonódásának szükségességét. Ezért a második ipartámogatási, illetve az iparbank törvény jelentős mértékben bővítette a kedvezményekben részesíthető iparágakat s a megadható kedvezményeket. A vállalatok megalakulásánál immár komoly tényezőként jött számításba. Így az állami ipartámogatás az iparfejlődés egyik fontos, de nem egyedüli elemévé vált. A Baross által komplex módon felfogott iparfejlesztés rendszerében a közszállítások is szerepet kaptak.

(2. pillér: közszállítások)

Baross már a vasúti kezelés során felismerte a közszállítások jótékony gazdasági hatását. Kereskedelmi miniszterként először is felmérte, hogy a különböző tárcák, illetve a fennhatóságuk alá tartozó állam intézmények szükségleteik fedezésére mekkora értékben szereznek be iparcikket. Az eredmény: több, mint 9 millió forint évente. Ezt az összeget tovább növelték az alsóbb hatóságok, városok, községek, közigazgatások által igényelt iparkészítmények értéke. Baross joggal állapította meg: *„a szállítási ügynek országos rendezése az ipari termelésre s ennek minőségére az legnagyobb hatást gyakorolhatja s egyike a legerősebb iparfejlesztési eszközöknek, ha az eljárás a helyes szempontok kellő méltánylásával szabályoztatik.”¹⁷*

Az állami szállításokban való részesítést olyan támogatásnak tekintette, amely az illető vállalatnak a biztonságos alapot nyújt, s lehetővé teszi, hogy „oly ipari célokat is kövessenek, melyek kezdetben legalább bizonyos kockázattal járnak”. Határozottan ellenezte viszont, hogy egyes gyárak kizárólag állami szükségletek kiszolgálására alakuljanak, mert azok az állami szállítmányokat így monopolizálnák.

Az 1891-ben megalkotott közszállítási szabályzat rendelkezett a nyilvános versenytárgyalásokról, valamint megtiltotta a legalacsonyabb ajánlati ár automatikus elfogadását. A közszállítási szabályzat hatására a magyarországi vasutak hazai beszerzései 1894-ben már meghaladták az összes beszállítás 90%-át.

(3. pillér: ipari és kereskedelmi alap)

A parlament 1890 őszén megszavazta az ipari és kereskedelmi alap létesítését, melynek feladata a már létező hazai ipar és kereskedelmi vállalatok segélyezése, illetve tanulmányutak támogatása volt.

Baross előterjesztését ekkép indokolta: *„Azon számos igényeket, melyek tárczám keretében gyakorlati ipariskoláknak, tanműhelyeknek részint fenntartása, részint újonnan létesítése, külföldön ipari és kereskedelmi ismereteket gyűjtő fiatal iparosok és kereskedők ösztöndíjakkal és úti átalányokkal való segélyezése, új iparágaknak létesítése és a létezőknek támogatása végett napról-napra sűrűbben merülnek fel, az eddig engedélyezett 75.000 forintnyi hiteltől csak igen korlátozott mértékben lehetett kielégítenem és azon helyzetben voltam, hogy számos sokat ígérő és való-*



Dolgozni fogunk



A kidólt Herkules



Fejjel a Magyar Hírlapnak



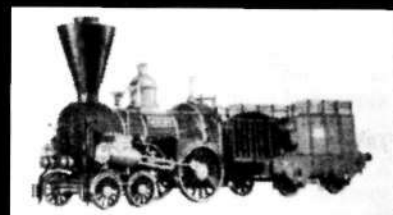
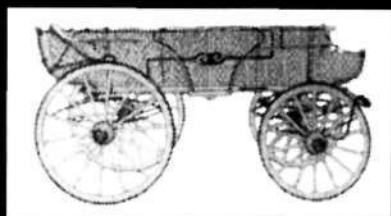
A halottas ágyon



Telefon a századfordulón

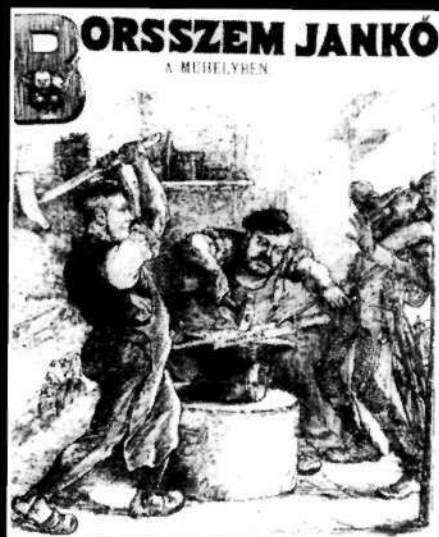


Magyar postás



M. u. G. r. a vas célközé egymásotán lövet pályavára a gép-cakókat

Baross a magánvasút ellen



Baross a kovácslegény

ban szükséges kezdeményezést vagy általában ejtenem vagy a jövő évre utalnom kellett (...) A hazai ipar fejlesztésére irányuló törekvésem mellett mindinkább éreznem kellett egy oly állami alap hiányát, melyet a cél szolgáltatásban igénybe lehetne venni s ennél fogva gondoskodtam egy állandó (ipari és kereskedelmi alap) létesítéséről is, mely hivatalva volna újonnan létesítendő vagy már létező hazai ipari és kereskedelmi vállalatok segélyezésére szolgálni”.¹⁸

(4. pillér: Ipartanács)

1890-ben Baross létrehozta a 16 tagú az Országos Ipartanácsot. A tagok felét a kereskedelmi miniszter nevezte ki, másik fele a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara, illetve az Országos Iparegyesület képviselőiből került ki. E tanácsadó testület feladata az ipar és kereskedelem ügyeiben (iparfejlesztés, a közszállítások, állami kedvezmények, ipariskolák és tanműhelyek, a háziipar, kiállítások, stb.) gyakori éles érdekellentétek elsimitása, az ésszerű kompromisszumok megteremtése volt. Az ipartanács két-három havonta ülésezett.

(A kereskedelmi és iparkamarák szerepe)

A kereskedelmi és iparkamarák fontos szerepet kaptak Baross elgondolásaiban. Egyszerre voltak az iparigazgatás fórumai, de az iparfejlesztés alkalmas eszközeiként is szolgáltak, ahol jó talajra talált a barossi „kezdeményezés, buzdítás, jóakarató támogatás, gondos figyelemmel kísérése a közgazdasági élet lüktetésének, az ipari érdekeknek kellő gondozása”.

A szabadelvű Barossal szemben álló konzervatív oldal kihasználva a kisipar és a nagyipar érdekellentéteit - nemcsak a földbirtok oltalmazójaként, hanem a kisiparosság védelmezőjeként is fellépett. Ahogy erre már egyik tanulmányában Varga László is felhívta a figyelmet, az ipari képviselők sajátos jellege folytán a kis- és nagyipar közötti ellentétek és erővonalak sokáig ellentmondásosan és elmosódottan jelentkeztek. Ugyanis hona az országos egyesületek kivétel nélkül a kisipar szervezeteiként jöttek létre, ezekben egyre inkább a nagypolgárság befolyása érvényesült. A nagyipari érdekképviselő komolyabb fórumaiként szóba jöhetek volna a kereskedelmi és iparkamarák, ám azok többsége meglehetősen szorosan kötődött a céhes hagyományokhoz - így a kamarák álláspontja végső soron az adott került tényleges iparosodottságával függött össze.¹⁹ Amikor az ipar és kereskedelem ügyei Barosshoz kerültek, talán éppen azért is törekedett a kamarákkal szoros kapcsolattartásra és jó viszony kialakítására, hogy ezáltal is befolyásolhassa őket.

Kiemelt figyelmet szentelt rájuk, s ügyes politikával már kereskedelmi minisztersége első heteiben sikerült a maga oldalára állítani a kamarákat.²⁰ Az egyetemes kamarai gyűlés összehívásával és azt követő két rendeltével megszerezte az iparos társadalom bizalmát, melyet tovább erősített a kisebb-nagyobb bajaira való folyamatos odafigyelésével, valamint azzal, hogy az elképzeléseivel, meggyőződésével nem ellenkező a folyamodványokat elfogadta. A bizalom megszerzésén túl a rendszeres kapcsolattartás következtében friss és széleskörű információkra tett szert. Azzal pedig, hogy megadta a kamaráknak a kamarai törvényben papíron létező hatósági jogkört, mint egy szűrő, kezelhetőbbé is tette a panaszokat. S végül, de nem utolsó sorban Baross a kamarákat politikai eszközül, hivatkozási alapul is felhasználta. Ügyesen, bölcsen és észrevétlenül manipulálta őket.

Nem tűnt fel senkinek, hogy a vasminiszter egy-egy tervét rajtuk mintegy „teszteli”, sőt a kamarák sugalmazott állásfoglalásait Baross a parlamenti vitákban mint az érintett, szakértő körök kezdeményezéseként tüntette fel.

(Az „egyszemélyes minisztérium” vége)

Baross a terveit és intézkedéseit meglehetősen függetlenül, szabad mozgástérben hajtotta végre, s nemcsak a pénzügyminisztérium, hanem még a minisztertanács sem befolyásolta különösebben elképzelései megvalósításában.

Rendkívül rövid idő alatt pontosan felmérte a terepet, kitűzte az alapokat (alapelveket) és felállította kereskedelem- és iparpolitika pilléreit - ám a tervei teljes megvalósulását már nem érte, nem érthette meg. Ugyan újra és újra elhangoztak jóindulatú figyelmeztetések, megmaradt közlekedés-, a kereskedelem- és az iparpolitikának „egyszemélyes minisztériumának”. Mivel egészségére még a legkisebb elővigyázattal sem volt, ez az ő erős szervezetét is felőrölte. Makacsa mellett talán éppen a saját vasminiszteri nimbuszának féltése is megakadályozta ebben. Ezért bár várható volt, ám mégis mindenkit váratlanul ért a hír: 44 éves korában, 1892. május 9-én délelőtt 11 órakor elhunyt.

Noha még 35 hónapot sem tett ki az az idő, amely a Vasminiszternek mint a kereskedelem- és iparpolitika irányítójának adatott, ez az alig három év mégis Magyarország három bő esztendejének számít. Bár Baross nem tehetett pontot sokirányú tervei végére, munkássága nem maradt torzó. Amit megkezdett, a modern magyar gazdaság feltételrendszerének kiépítését, azt utódai befejezték.

Jegyzetek

- 1 Iparügyek, 1888. szeptember 25. II. évf. 20. sz. 158.p.
- 2 Bővebben minderről: Szulovszky János: Kereskedelem, ipar. In: Baross Gábor. (Szerk.: Frisnyák Zsuzsanna) Bp., 1997. 98-117.
- 3 Gyömrei Sándor - Vértesy Miklós: Baross Gábor. Pb. 1937. 50.
- 4 Magyarország iparosainak és kereskedőinek cím- és lakjegyzéke. A nagyméltóságú Magy. Kir. Kereskedelmügyi minister úr rendeletéből a legutóbbi népszámlálás adatai alapján szerkeszti Dr. Jekelfalussy József Bp., 1892. XLVI. 2435. CIV. p.
- 5 Életművének legújabb monográfiájában jó összegzést ad a politikai tanulóéveiről Frisnyák Zsuzsa: Egy karriertörténete. In: Baross Gábor. (Szerk.: Frisnyák Zsuzsa) Bp., 1997., különösen 14-25. p.
- 6 Képviselőházi napló, 1878. jan. 28.
- 7 Vö.: Junius (Zilahi Kiss Gábor): Baross Gábor. In: Magyar Szalon, 1887. február, 472-473. p.
- 8 Gyömrei Sándor - Vértesy Miklós i.m. 144.
- 9 A Vadkapu szabályozása és Fiume kikötőjének fejlesztése már közlekedésügyi miniszterként is foglalkoztatta. Ld. pl. Országos Levéltár (a továbbiakban OL) K.27. minisztertanácsai jegyzőkönyv, 1887. jún. 4.-13.; 1888. május 29. - 5.; 1889. május 3.-7,9
- 10 Az 1880-as évek vége óta foglalkoztatta a hajózást, s a belső vizek hajózásának emelése. Mivel az osztrák érdekeltségű Dunagőzhajózási Társasággal a tárgyalásai elakadtak, ezért kereskedelmi miniszterként az egyik legelső javaslata külön magyar dunagőzhajózási társaság alapítására irányult. Rögtön alternatívát vetett fel a kabinetnek. Úgy vélte, az az olcsóbb, ha MÁV-ot kiegészítik hajózási üzletággal. OL K. 27. Min. eln. jvk. 1889. jún. 18. - Ld. még: OL K. 27. Min. tan. jvk. 1890. febr. 27. -5.
- 11 A távbeszélő intézmény fejlesztéséről ld. OL K.27. Min. eln. jvk. 1889. jún. 13.
- 12 Gyömrei Sándor - Vértesy Miklós i.m. 132.; V.ö. Petrovics László: Bellusi Baross Gábor volt magyar kereskedelmi miniszter élete. Eperjes, 1892. 54-55.
- 13 Idézi: Gyömrei Sándor - Vértesy Miklós i.m. 145-150
- 14 Ld.: A kereskedelemügyi miniszternek 1889. évi működéséről a törvényhozás elé terjesztett jelentése Bp., 1890. 105-06. (Az 1880-as évek végétől e jelentések nyomtatásban is megjelentek. A következőkben a „Ker. min. jel.” megjelölés után szereplő évszám nem a megjelenés, hanem a jelentés tárgyára vonatkozik.)
- 15 Az oktatásügy jelentőségével már képviselő korában megismerkedett, s részt vett az 1883. évi középiskolai törvény kidolgozásában is. - Mann Miklós: Trefort Ágoston élete és működése. Pb., 1982. 99.
- 16 Ker. min. jel. 1889. 184.
- 17 Ker. min. jel. 1889. 202-203.
- 18 Ker. min. jel. 1890.
- 19 Varga László: Az állami ipartámogatás a dualizmus korában (1880-1900). Történelmi Szemle, 1978. 200.
- 20 Ld. pl. Iparügyek, III. 10. sz. 1889. okt. 15. 147-149.