

Urbán Gyöngyi

## BAROSS GÁBOR HATÁSA A MAGYAR MŰVELŐDÉSRE

Baross Gáborról ismert, hogy 1883-tól 1886-ig közlekedésügyi államtitkár, 1886-tól 1889-ig közmun-ka- és közlekedésügyi miniszter, majd haláláig, 1892-ig kereskedelemügyi miniszter volt, de a művelődésre gyakorolt hatásáról talán kevesebben tudnak - pedig az iparosodás szakemberek, a városiasodás, demokratizálódás társadalmi mobilitás nélkül elképzelhetetlen.

A népnevelés ügye Baross már újságíróként is foglalkoztatta, a Vágvölgyi Lapok előfizetési felhívásában már arról írt 1873-ban, hogy az ország boldogulása, növekedése a népnevelésen múlik.

Az 1876-os országgyűlésen a népiskolai hatóságokról szóló törvényjavaslat vitájában is többször felszólalt, az ő javaslatára fogadták el például a tanköteles gyerekek kötelező összeírását.

Több országgyűlési bizottságnak is tagja volt, 1873-ban pedig a közoktatási bizottságban ő volt a jegyző.

Későbbi, már miniszteri rendeletei a szakemberképzésről szóltak.

A vasutak működtetése nagyszámú szakképzett munkaerőt igényelt, úgyhogy Baross itt kezdte meg az átalakításokat. Anekdoták szerint a Magyar Államvasút igazgatója így panaszkodott osztrák kollégájának: „Kedves barátom, gondolja meg, nekem az ország összes rosszul sikerült fiát alkalmaznom kell!” A Tisza-korszakban ugyanis a tönkremenő dzsentírreteg tömegeit már nem volt képes befogadni a hadsereg vagy a közigazgatás, így kénytelenek voltak a korábban lenézett vasútnál elhelyezkedni. A pártfogókkal rendelkezők elárasztották az államvasúti hivatali állásokat, melynek következménye a szakmai színvonal süllyedése lett.

Az 1884-ben kiadott MÁV Szolgálati Rendtartás a hivatalnoki kinevezést már iskolai végzettséghez kötötte: főgimnáziumi, főreáltanodai, kereskedelmi akadémiai, illetve ezeknek megfelelő katonaiskolai képzettség kellett. A műszaki beosztásokhoz a műegyetemi diplomát, az igazgatási szolgálat magasabb beosztásaihoz az ügyvédi oklevelet írták elő, a számszaki beosztásokhoz az államszámviteltani vizsga letételét követelték meg. Az államosítás után a szakmai színvonalkülönbségek csökkentésére Baross 1887 januárjában megalapította a Vasúti Tisztképző Tanfolyamot. Ezzel Magyarországon vezették be először, hogy az elméleti képzés megelőzte a gyakorlati szolgálatot - külföldön ugyanis mindenütt fordítva volt, sőt általában a továbbképző tanfolyamok sem voltak kötelezőek. A 10 hónapos tanfolyamon a vasúti végrehajtó-szolgálatra vonatkozó gyakorlati tárgyakon kívül, öt elméleti tárgyat is oktattak: vasúti földrajz, a vasútügy története, vasúti jog és törvényismeret, kereskedelmi áruismeret, kereskedelmi számtan és vasúti könyvvitel. A tanulók tanulhattak még német vagy francia nyelvet. A „nyilvános rendes hallgatók” tanfolyam elvégzése után gyakorlati ismeret elsajátítására három havi próbaszolgálatra voltak kötelezve, és csak ezután következ-

zett a képesítő vizsga. 1889. október 1-jétől a forgalmi és kereskedelmi szolgálatnál hivatalnokokká csak ezzel a vizsgával rendelkezők voltak kinevezhetők. A tanfolyamot felszerelték szakkönyvtárral és múzeummal is.

1887 októberében Baross miniszteri leiratot küldött a magyar vasutak igazgatóihoz, melynek tárgya „a vasúti szakkérdések fejtegetésével foglalkozó, felolvasásra kerülő témákra pályadíjak kitűzése” volt. A miniszter szándéka az volt, hogy a tanfolyamot végzett tisztviselői kar számára biztosítsa a szakmai képzettség fejlesztésére irányuló igények kielégítését. A korabeli sajtó, a november 6-i Vasúti és Közlekedési Közlöny nagy lelkesedéssel fogadta Baross kezdeményezését: „A magyar vasúti tisztviselői kar úgy számánál, mint foglalkozásánál fogva nevezetes tényezője lehet a magyar közművelődésnek és aki e tisztviselői kar szellemi színvonalának emelésével, a kar kebelében létező értelmi és erkölcsi erők életre keltésével és működésbe hozatalával képesíti e kar feladata betöltésére, az elvéülhetetlen érdemeket szerez magának, nemcsak a vasúti tisztviselői kar, a magyar vasútügy, hanem a magyar közművelődés körül is.” A cikk a „vasúti egyesület létrejöttét is reméli a vasútügyi fölolvadások versenyétől, amely hivatva lesz átvenni a vezető és irányító szerepet a magyar vasúti tisztviselői kar szakképzettségének emelésére, a magyar vasúti irodalom megteremtésére és fejlesztésére irányuló actióban.” A cikk ismeretlen szerzője utal arra, hogy az egész országra kiterjedő vasúthálózat révén a hivatalnoki szolgálat „a közjólét emelését szolgálja és missziót teljesít”.

Hasonlóan jelentős Baross munkássága a posta- és táviratdatisztképzésben is. 1888-ban a posta és a távirat egyesítése után létrehozta a magyar postatisztképzést. A felvételin hasonlóan szigorú szabályok éltek, mint a vasúti tisztképzésben: érettségi, magyar állampolgárság, tökéletes nyelvismeret, feddhetetlen előélet és testi alkalmasság. A tanfolyamot is a próbaszolgálat, majd képesítő vizsga követte, és itt is bevezette, hogy 1890-től csak ilyen képesítő bizonyítvánnyal rendelkezők alkalmazhatók a postánál. A szakmai színvonalra jellemző, hogy a természettan és a vegytan tárgyak előadói a Műszaki Egyetem tanárai voltak, például az a Klupáthy Jenő, aki Eötvös Lóránd mellett volt tanársegéd, és aki később Berger Krisztiánnal először alkalmazta a hanggal történő távkapcsolást. Évente 40-50 nappali rendes és 20-25 rendkívüli hallgatót képeztek, akikből azután hivatalvezetők, illetve a számviteli és műszaki személyzet tagjai lettek. A tiszt tanfolyamok egy évvel később, 1889-ben az igazgatóságokon tartott segédtszti tanfolyamokkal egészültek ki. Igazgatósági szakkönyvtárakat is létesítettek a képzés segítésére, a főkönyvtáros Némethy Kálmán, a neves orientalista, az első török-magyar szótár írója volt.

A műszaki szolgálat színvonalas ellátása megkövetelte az elektrotechnikai újítások figyelemmel kísérését.

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

Gyakorlati alkalmazásukra Baross 1887-ben elrendelte, hogy a minisztérium posta- és távirdaszakosztályánál műegyetemet végzett mérnököket kell alkalmazni. Kolossváry Endre, Vater József és Balla Pál kerültek ide, kilenc mérnököt pedig az igazgatóságokhoz vettek fel. Hivatali esküt tettek és ők lettek az első postamérnökök. Baross rendeltére tapasztalataikról, javaslataikról emlékiratot kellett szerkeszteniük, gyakorlati alkalmasságukat pedig egy év elteltével vizsgán kellett bizonyítaniuk. Munkájuk nyomán 1890-re Budapest és Bécs között kiépült a távbeszélő-hálózat és a miniszter egyre több támogatást juttatott nekik: előbb mérőszobákat rendezhettek be a főposta épületében, majd ezekből 1890-re kifejlődött a Posta Kísérleti Állomás.

1890-ben intézkedett Baross a Távirdamúzeum megszüntetéséről, egyidejűleg azonban megalapította a Posta- és Távirdamúzeumot.

A századfordulóra kialakult műszaki ismertek és a technikai fogékonyság elterjedése Barossot igazolták: a Magyar kir. Posta alkalmazott először Európában gépjárműveket a postai szállításban.

**M**ár kereskedelmi miniszterként a kisipar megmentésére és fejlesztésére intézkedéseket hozott, ezek között is első helyen volt a szakképzés. Felállította az Országos Iparoktatási Tanácsot, és az alsófokú ipari szakiskolák és a tanonciskolák bevezetésével igyekezett fokozni az iparosok szellemi és technikai felkészültségét. 1891-ben Magyarországon 16805 népiskolában 2057812 gyerek, 262 középfokú tanintézetben 50352 diák tanult, Ez a szám kiegészült a 296 iparos iskola és a 81 ipari tanműhely 58604 tanulóival, valamint a 183 kereskedő tanfolyam 4240 növendékével - így tehát megduplázódott az elemi oktatás után továbbtanuló magyar fiatalok száma. Ezek az ipariskolák teremtették meg az elavult céhesipar felszámolását követően annak a kisiparnak a személyzetét, amely a világhiállításokon a századforduló idején számos aranyérmet nyert el a világ különböző tájain.

Az a jólszervezett, szaktudásban, erkölcsiben kvalifikált közalkalmazotti réteg, amely a tisztképzéssel a vasútnál és a postánál kialakult, a közönség szolgálata során kultúrát közvetített a kevésbé művelt társadalmi rétegek felé, és pótolta a falvak kisszámú vagy hiányzó értelmiségét.

A vasútállomások, a posta- és táviróhivatalok építészeti megjelenésükkel. Központi elhelyezkedésükkel jelentősen hozzájárultak a települések városiasodásához. A postai szolgáltatások bővülése is a konformizmus irányába mutatott: a rovincsolás új szabályai, az amerikai lakat a vagyonvédelmet szolgálták, a sommáskezelés a gyorsabb feldolgozást és a szállítást segítette. 1886-ban Baross megalapította a Postatakarékpénztárat, mely ugyan kevesebb kamatot adott, de ez volt az első országos hálózatú takarékpénztár.

**M**inisztersége idején megnőtt az egy főre jutó levélposta, de főleg a hírlappostai küldemények száma. Ehhez járult a nemzetközi hírlapelőfizetői szolgálat bevezetése, mely az „európaiság” szempontjából rendkívüli jelentőségű volt, mert a bel- és külföldi lapok 42 illetve 49%-át a szaklapok tették ki. (Ez a szám ma nem éri el a 10%-ot sem.)

Baross a postai hálózatot közérdekű intézménnyé tette, elrendelte, hogy táviróikon ingyenesen közvetítsék a vízállást, árvizet, tűzvészt jelző híreket, a hivatalokban pedig kifüggesztették a Központi Meteorológiai Intézet „időjóslásait”, melyeket a hivatalos személyzetnek kérésre hangosan fel kellett olvasni, mivel a lakosságnak közel a fele analfabéta volt. Az új szolgáltatások bevezetése és a tarifacsökkentések következtében megnövekedett forgalom a személyzet növekedését vonta maga után, amely elsősorban a parasztságból toborzódott. (A bakterek és a vonalfelügyelők félig paraszti sorban is maradtak, a bakterek például töltéskaszálással is tartoztak, a postamestereknek pedig postaföld járt.)

**A**társadalmi mobilitás tekintetében a zónadijszabás bevezetését (1889) követően a vasutak kiemelkedő szerepet kaptak. 1888-ban még csak 6,2 millió volt az utasok száma, egy év múlva már 16, 1891-ben pedig több, mint 25 millióan utaztak a vasúton. A vasúttal egyre távolabb tájakat, kultúrákat megismerő emberek műveltségüket színesítették, gazdagították a hazai környezetet - így került pl. Magyarországra a rhododendron, és az olasz fagyaltok ízeit is így ismerték meg az emberek.

A személy- és áruszállítási tarifapolitikával a közönség kapcsolatba került a regionális központokkal, és a vonalak mentén megindult az alvóvárosok kialakulása. A fejletlen gazdasági térségekből nemcsak a munkaerő vándorolt a városokban, ipartelepekre, hanem lehetővé vált az idénymunkákra a távolabbi vidékeken élő parasztság szabad munkaerejének felszívása, a summáság terjedése. Természetesen fordított kirajzás is volt: vándorkereskedők, vándoriparosok indultak a falvakba, és sokszor le is telepedtek ott.

A vasutak fejlődése jótékonyan hatott a hazai és a nemzetközi turizmusra is, Baross kezdeményezte az angol COOK Utazási Irodával való kapcsolatfelvételt is.

Az infrastruktúraépítő Baross egyik legfontosabb érdeme a társadalom „mozgásba hozása” volt. Felismerte, hogy akár a posta, a távirda, akár a vasút csak a forgalom növekedése révén lehet nyereséges, vagyis a fizetőképes keresletnek kell megszabnia az árakat. A megnövekedett kereslet pedig új beruházásokra készítet, ezzel munkahelyeket teremt és hozzájárul az iparosodáshoz. Mindez lehetővé tette, hogy Magyarország félperiferiás helyzetéből egyre inkább a központba kerüljön, ennek legfőbb hajtóereje az egyre emelkedő közműveltségi szint volt.

**A**vasminiszter nemcsak másoktól, önmagától is megkövetelte a naprakész tudást. Amint egy anekdota feljegyezte, minden értekezleten és tanácskozáson, ahol elnökölt szigorúan ragaszkodott a tárgykörök alapos elemzéséhez, a témák sokoldalú megvizsgálásához. Ha a tanácskozási udvarias semmitmondásokkal töltötték az időt, Baross leintette őket: „Én itt nem miniszter vagyok, hanem elnök. Tanulni jöttem Önökhöz, s nem tűrhetem, hogy az elnököt itt olyan dolgokkal traktálják, aminek a miniszter semmi hasznát nem venné, s ő maga szégyellné elmondani a miniszternek!”