

## NÉVADÓNK, A VASMINISZTER

Baross Gábor 1848. július 6-án született a Trencsén melletti Pruzsinán (a mai Szlovákia területén). A középiskolát Léván a piaristáknál, Győrben és Esztergomban a bencéseknel végezte. A pesti egyetemen jogot hallgatott, majd főjegyző lett Trencsén vármegyében (1874). Itt újságot alapított és szerkesztett Vágvölgyi Lapok (1874-1875) címen. A lap három nyelvű (magyar, német és részben szlovák) volt, s bátran bírálta a visszaességek, elsősorban a közigazgatás területén.

Baross 1875-ben került be a parlamentbe a puchói (ma Puchov) kerület képviselőjeként. Hamarosan a Szabadelvű Párt vezérszónoka lett. Parlamenti tevékenységében elejétől kezdve vonzották a gazdasági, kereskedelmi és közlekedéspolitikai kérdések. Baross Tisza Kálmán, a “Generális” szűkebb környezetéhez tartozott, hozzá mindvégig hű maradt. Gyakran a saját népszerűségével védte, fedezte az öreg pártvezért, amikor azt ellenzéki támadások érték.

1883 előtt egy nagyobb nyugat-európai útra indult, hogy tanulmányozza a fejlettebb országok közlekedési rendszereit, majd márciusban államtitkárnak nevezték ki báró Kemény Gábor közmunka- és közlekedési miniszter mellé. Három év múlva, 1886 decemberétől megkapta a minisztérium vezetését. E minisztersége 1889-ig tartott, s közben ellátta a vallás- és közoktatásügyi tárca (1888. augusztus-szeptember), illetve a belügyminiszteri tárca (1889. március-június) felügyeletét is. 1889-től 1892-ig ő lett a kereskedelemügyi miniszter. Funkciójából fakadóan a vám- és szabadalmi ügyek és az Országos Magyar Királyi Statisztikai Hivatal felügyelője volt.

Hivatali ideje alatt megreformálta Magyarország közlekedési rendszerét – munkája Széchenyi reformeszméinek megvalósítása, folytatása volt. Nevéhez fűződik a vasútvonalak nagy részének államosítása, a vasúthálózat kiépítése, a folyam- és tengerhajózás fejlesztése, a fiumei kikötő kiépítése, az Al-Duna szabályozása, a Vaskapu átalakítása, a hírközlés megreformálása, a posta és a távírda egyesítése, a Postatakarékpénztár megalapítása. Az első modern úttörvény megalkotásával jelentős mértékben járult hozzá az elmaradott gazdasági élet fejlesztéséhez. A vasúti díjszabás reformjával az ún. zónarendszer bevezetésével olcsóbbá tette a közlekedést: nagyon közelre és nagyon távolra fillérekbe került a jegy (225 km-en túl már nem emelkedett a viteldíj). E rendelkezése nagymértékben hozzájárult Budapest gazdasági centrummá válásához, hiszen a fővárosba olcsón lehetett eljutni. A teheráru-díjszabás új kialakításával iparfejlesztési és agrárpolitikai célokat is szolgált, jelentősen növelve a mezőgazdasági termékek versenyképességét. Az ipari szakoktatást 63 tanonciskola és több ipari szakiskola létesítésével fejlesztette. Kötelezően bevezette a MÁV-nál a német helyett a magyar nyelvű levelezést. Az ő kezdeményezésére szabályozták a minisztériumok hatáskörét. Életművével a polgári Magyarországot képviselte, s ezért nemegyszer szembekerült az osztrák tőke érdekeivel.



Fiatalon, 1892. május 9-én, 44 évesen halt meg. A Vaskapu szabályozásának munkálatait a helyszínen tanulmányozta, mikor hastífuszt, majd tüdőgyulladást kapott, mely végzett vele. Először ideiglenesen Illván temették el, majd 1895-ben az akkorra elkészült klobusiczi családi kriptában helyezték örök nyugalomra – az ő kívánsága volt, hogy hazai földben pihenjen.

Kossuth Lajos temetése (1890) óta nem volt ekkora gyászmenet a fővárosban. A gyászoló család mögött a kormány, a főrendiház, a képviselőház és a tábornoki kar tagjai lépkedtek. Őket a főváros vezetői és a Kereskedelmi Minisztérium tisztviselői követték, majd a delegációk következtek: Győr, Pozsony, Fiume, Dés, Pécs városok, Arad, Somogy és Vas megye, a budapesti, beszercebányai, pozsonyi, eszéki, nagyvárad, temesvári, fiumei, kolozsvári, marosvásárhelyi és zágrábi kereskedelmi és iparkamarák, a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság, a budapesti helyiérdekű vasutak, a villamos vasút, az Országos Magyar Gazdasági Egylet, a Magyar Földrajzi Társaság küldöttsége, a József Műegyetem, az Egyetemi Kör, a Keleti Tanfolyam, az Állatorvosi Akadémia, a közlekedési tanfolyamok hallgatói. A gyászmenetben haladt a Terézvárosi Polgári Kör, a Baross Gábor védnöksége alatt álló budapesti Filharmónia Társaság választmánya, a Vöröskereszt Egyesület tagjai, a Nemzeti Múzeum személyzete, a posta- és távírdaigazgatóságok küldöttségei, a győri izrealita hitközség, a győri hadastyán egyesület, kétszáz győri választópolgár, a Dunagőzhajózási Társaság, a Győri Gőzhajózási Társaság, az Adria Tengerhajózási Részvénytársaság, a Magyar-Horvát Gőzhajózási Társaság, a Déli Vasút, a Kassa-Oderbergi vasút képviselője.

A Pesti Hírlap így emlékezett meg róla: *“Ez az a miniszter, kit a nép is áldva sirat. Azért a nép, mert minden ember széles Magyarországon érezte reformjainak jótéteményét. Nem csak mindenki, hanem munkás, aki vasárnap pihenni szeret, s a betegek is, bénák, kiket baleset ellen törvényesen biztosított. És mert a korrupciót üldözte, a kötelességteljesítést szigorúan követelte, ezzel is új szellemben jótévője volt nemzetének. Méltó tehát mindnyájunk kegyeletes emlékére.”*

## **BAROSS GÁBOR ÉS GYŐR KAPCSOLATA**

1883-ban hatalmas árvíz pusztított Győrben. Újváros, Sziget, Révfalu óriási károkat szenvedett: egész utcasorok omlottak össze, s a hajléktalanok száma elérte a tízezret. A legfontosabb teendővé lépett elő a folyó szabályozása – ez ügyben érkezett először Baross Gábor Győrbe 1884. június 7-én egy különvonattal: egyúttal az akkor megnyílt Szöny-Budapest-Kelenföld vasútvonalon műszaki bejárást és vonalellenőrzést is végzett. A szakmai oldal mellett lényeges volt, hogy a győri polgárok őt választották képviselőjelöltjüknek a Szabadelvű Pártból. Vele volt Tolnay Lajos is, a MÁV akkori elnökigazgatója is. A Győri Hírlap így számolt be érkezéséről: *“A pályaház előtti tért s az utcákat nagy tömeg lepte el Baross fogadására. Az indóház előtt több díszfogat, így a győri püspök kettő négyesfogatot állított ki. Pont három órakor lövés jelzé, hogy a vonat az állomásra megérkezett. A vonatból kiszálló jelöltet Dr. Kovács Pál, városunk neves polgára, orvos és író, a “Hazánk” alapítója fogadta, aki egyben a pártelnöki tisztet is betöltötte. Baross igen megnyerő modorban válaszolt. Szálláshelyére, a “Fehér Bárány”-ba hajtottak. A menet nagy kerülővel amerre elhaladt, az ablakból a város*

polgárai és hölgyei virágot dobáltak Baross kocsjába. Rövid pihenő, majd a kíséret kiviszi Baross Szabadhegyre, ahol megvendégelik. Este fogadás, bankett a Lloyd nagytermében. Győr országoshírű cigányprímása, Farkas Miska zenekara szolgáltatta a zenét a 240 személyes vendégseregnek. Pohárköszöntők hosszú sora hangzott el, majd másnap, 8-án, vasárnap délelőtt 11 órakor tartotta meg bemutatkozó beszédét Baross ugyancsak a Lloydban.”

Részletek a programbeszéből:

*“Tanulmányoztam a külföldi rendszereket s tapasztaltam, hogy nem egyedül a rendszer az, amely hivatva van a kívánt eredményt felmutatni, hanem az anyag és a személyek. Az érdekeltek nagyobb szakképzettséggel bírjanak, ez igen megkívánandó.*

*A középiskolai törvény meg van alkotva, de továbbfejleszteniünk kell. A pályaválasztás körül sok a hiba. Jogi pályán túlterhelést tapasztalunk, ellenben technikai térre kevés ifjú lép. Itt a német nyelv divik és oda kellő számú nem akar lépni, talán ezért?”*

Baross aztán részletezte a közutak és a víziutak szabályozását. A hallgatóságban nagy bizalmat ébresztett, mikor megjegyezte, hogy a Vaskapu szabályozása előtt el kell végezni a Duna felső szakaszának szabályozását is! Ez Győr számára nagyon fontos terv volt. Megemlítette még, hogy készül a Rába szabályozási terve, majd ismertette az ármentési ügyek pillanatnyi helyzetét.

1884. június 16-án volt a választás napja. A szabadelvűek jelöltje, Baross 730 szavazatot kapott, őt követte Helfi Ignác 365 és Ráth Károly 65 szavazattal. Baross két nap múlva táviratban köszönte meg a városnak, hogy lehetővé tették, hogy országgyűlési képviselő legyen.

1886. december 29-én megkapta a közmunka- és közlekedési miniszteri tárcát, s a lelkes győriek másnap a város díszpolgárává választották. Az új évben, január 7-én utazott el egy kis küldöttség Batthyány Lajos főispán vezetésével, hogy átadja az erről tanúskodó oklevelet. A hivatali fogadótermében fogadta őket 15 órakor, de mivel munkanapja volt, sokan vártak rá, inkább meghívta a győrieket a nevezetes szállodába, az “Angol királynő”-be, 17 órára, vacsorára.

Baross 1887. január 23-án jött újra Győrbe, a második országgyűlési választásra. Ekkor már Lukács Béla, a MÁV új elnökgazdátja kísérte el. A különvonat helyett most egy menetrendszerinti járással érkezett – most is nagy tömeg várta az állomás előtt. A köszöntőt (a Vigadó”-nál) Dr. Kautz Gusztáv mondta el, aki a közben meghalt Dr. Kovács Pál utóda lett a helyi Szabadelvű Párt elnöki posztján. A szavazat végeredménye ismét meggyőző Baross-fölényt mutatott: ő 766, míg Krisztinkovich Ede 438 szavazatot kapott.

Az 1892-ben bekövetkezett haláláig képviselte a várost.

### **Mit is köszönhet városunk a Vasminiszternek?**

Első intézkedései még az 1883-as árvízhez kapcsolódtak: védőműveket építettek, gátakat húztak fel, majd a város belső területén is történtek rendezések. E nagyszabású munkák élére kormánybiztost nevezett ki Radó Kálmán személyében.

A város belső területére tartozó folyókra hidak épültek. A Rába kettőshídja vasból készült el (1888), ez az angol Gegerson cég munkája volt, míg a “Hosszú-híd” fából készült el. Baross közbenjárására az állam a hidak költségéből 45%-ot vállalt, míg a várost 55% terhelte – erre viszont az állam adott kamatmentes kölcsönt. 1888-ban épült meg a dunaparti vontatóvágány. Ez nagyon fontos volt a gabonakereskedelem szempontjából, bár ekkor ez az ágazat éppen letűnőben volt. A zab jelentősebb tényező volt, hiszen ez a kor “hajtóereje”, a lóerő. 1889. december 1-jén nyílt meg az új rendező teherpályaudvar.

1890-ben fontos szerephez jutott Győr: Baross leiratban értesítette a városi vezetőket, hogy Győr lett az újonnan megalapított Kereskedelmi és Iparkamara székhelye. Győr-Komárom-Esztergom és Veszprém megyék területére terjedt ki működési körzete. Első elnöke a csanaki Jerfy Antal lett, titkára pedig Szávay Gyula. 1891. január 19-én megindult a városi telefonszolgálat – ekkor 72 előfizetője volt. Baross halála után, 1895-ben fejeződött be a személyi pályaudvar átalakítása. Mivel az indóház már alig tudta ellátni feladatait, új, bővített állomási épületre volt szükség. Győrben épült először korszerű, szigetperonos, aluljárós, tetővel fedett állomás. A dinamikus építkezés a város déli részére, Nádorvárosra is hatott, hiszen a Belváros s közte húzódtak a vasútvonalak. Az átjárás egyre kevésbé felelt meg – egyértelműen egy hídra volt szükség a növekvő forgalom zavartalan lebonyolítására. Bár nem volt problémamentes (a nádorvárosi oldalon ki kellett sajátítani a “Szőlő” nevű vendéglő területét), mégis elindulnak a munkálatok. Baross a hídatavatást nem érthette meg.

(Az oldal Szegedi Pál tanár úr tanulmánya alapján készült.)