

Baross Gábor és Győr

Ezekben a napokban a Széchenyi nyomdokain járó kiemelkedő jelentőségű közlekedéspolitikusunkra, Baross Gáborra emlékezünk születésének 150. évfordulóján.

Győr számára a vasút az első felvetéstől kezdve fontos kérdés volt. Sina báró 1836-ban kért engedélyt egy Bécset és Győrt összekötő vasút megépítésére, mely eredetileg Győr kikertülésével a dunai hajózással kapcsolatban Gönyüig vezetett volna. A városvezetés mindent megtett, hogy e terv ne valósuljon meg, mert az csak hátrányára szolgálna Győr kereskedelmi érdekeinek. Végül is 1855-ben felépült a bécs-győri vasút, mellyel Győr a hazai közvetítő gabonakereskedelem utolsó átrakodóállomása lett. A városvezetés ezt követően mindent elkövetett, hogy a kedvező pozíciót megőrizze, illetve továbbfejlessze. Vasúti tervek sora született, melyekkel az volt a cél, hogy Győr minél közelebb kerüljön a piacokhoz: az Adriához és Fiuméhez.

A '70-es évek végére Győr vasúthálózatának nagy része kiépült, a kereskedelmi forgalom iránya azonban Győr hátrányára megváltozott. A Győri Lloyd Kereskedelmi Társaság 1879-ben arra hívta fel a városvezetés figyelmét, hogy a kereskedelem évről évre csökken, számos nagykereskedő elhagyta a várost. Voltak, akik már akkor felvetették, hogy Győr a vasútvonalak birtokában alkalmas lenne ipartelepítésre, a kereskedők és a város vezetői azonban ekkor még a közvetítő gabonakereskedelem felélesztéséről álmodoztak. Többek között ismét felvetődött a Győr-Pápa-Keszthely között felépítendő vasút kérdése, mely 30 kilométerrel hozná Győrt közelebb Fiuméhez.

A kormány helyi képviselői közösen olyan személy után néztek, aki országosan elismert, s a város érdekeivel egybeeső politikát képvisel. Az országgyűlési képviselőjelöltségre alkalmas személyt Baross Gábor kereskedelmi és közlekedésügyi államtitkárból találták meg. A kedvező közlekedési vi-

szonyok megteremtése mellett a város árvízvédelmében való sürgős intézkedés is indokolta, hogy olyan személy legyen a város országgyűlési képviselője, aki gyakorlatilag is sokat tud tenni. Baross Gábor 1875 óta már három ízben képviselte az Országgyűlésben szülőföldjét, s az egyes bizottságokban végzett munkájával tekintélyt szerzett magának.

Baross a győriek felkérését elfogadta, de fájó szívvel vált meg szülőföldje képviselőtétől. A kormánypárti jelölt megválasztása nem volt lefutott, mert az ellenzék széles látókörű, képzett, országosan elismert jelöltek indított. A '48-as Függetlenségi Párt jelöltjét, Helfy Ignácot Kossuth Lajos is támogatta és ajánlotta a győrieknek. Baross 1884. június 7-én érkezett Győrbe, ahol Cézárként jöttem, láttam, győztem eredménnyel mutatkozott be a város lakosságának. Bemutató beszédében szólt a vasutak államosításáról, Fiume fejlesztéséről, a Felső-Duna és a Rába szabályozásáról, a hazai kereskedelem fejlesztésé-

ről. Az említettek mind fontosak voltak Győr számára. Az 1883-as árvíz nagy pusztítást végzett a városban, s nagy szükség volt az árvízvédelemben az állam segítségére.

Baross Gábor fölényesen győzött a választáson, és segítőkészsége azonnal meg is mutatkozott. Kemény Gábor miniszter mellett neki is jelentős szerepe volt abban, hogy az árvízvédelmi munkák 1885-ben államköltségen megkezdődtek. Baross a választásokat követően 1885. február 22-én jött ismét Győrbe, ahol az árvízvédelemről és az áruraktár építéséről tárgyalt az érdekeltekkel.

Tisza Kálmán 1886. december 29-én Baross Gábort közmunka- és közlekedésügyi miniszternek nevezte ki. Győr város közgyűlése másnap – különös tekintettel az árvízvédelemben kifejtett tevékenységére – díszpolgárává választotta. A miniszteri kinevezés azzal járt, hogy választókerületében ismét meg kellett méretnie magát. Ez a választás is a győzelmét hozta. Baross Gábort nagyszabású terveierért, vasúti politikájáért kezdetben sokan támadták. Most azonban már az ellenzék nagy része is melléállt. Becsülték a külkereskedelem érdekében végzett munkájáért, a vasút államosításáért, az úgynevezett zónatarifa behozataláért, mellyel mérsékelte a nagyobb távolságokról hozott áruk utáni viteldíjat. A Győri Közlöny című liberális lap igyekezett népszerűsíteni Baross Gábor közhasznú munkáját. 1889. március 17-én „Vasúti politikánk” címmel közölt cikket róla.

Képviselőse alatt Baross



Baross Gábor, a „vasminiszter”. Barabás Miklós festménye.

csak ritkán tudott ellátogatni Győrbe, de sokat fáradozott a város felemelkedéséért. Az árvízi védművek kiépítése mellett megépült a rég óhajtott Dunaparti szárnyvasút, 1889-ben létesült a Rába feletti vasúti vashíd, modern vashíd épült a mai Petőfi híd helyén. Közreműködésével épült korszerű vashíd a vasút felett, leválasztásra került a teherpályaudvar a személypályaudvartól. 1890-ben Győr kereskedelmi és iparkamarai székhely lett. 1891-ben Győr és Győr-Sziget államköltségen telefonhoz jutott.

Az 1892. évi januári választások előtt a Győri Közlöny részletesen értékelte Baross Gábor eddigi tevékenységét. Eredméül hozta fel a vasutak államosítását, a posta és a távíró egyesítését, a személy- és áru-zóna bevezetését, a Vaskapu szabályozását, a munkáskérdés rendezését, a hazai iparnak nyújtott kedvezményeket, a vasárnapi munkaszünetre vonatkozó törvény meghozatalát, a hazai ipar és kereskedelem érdekében végzett munkáját.

Dr. Sárosi István