

120. výročie smrti Gábora Barossa organizátora pôšt, telegrafu, telefónu a železníc v Uhorsku



Gábor Baross (Gabriel Baroš) sa **narodil 6. júla 1848 v Pružine** (Pruzsina, v rokoch 1907 – 1913 Barossháza), v Trenčianskej župe a **zomrel 8. mája 1892 v Budapešti**. Jeho telesné pozostatky boli prevezené do Ilavy, kde bol najprv pochovaný vo farskom kostole Všetkých svätých. Po vystavaní mauzólea v Klobušiciach (r. 1808 zlúčené Panské a Zemianske Klobušice, od r. 1971 pričlenené k Ilave), boli jeho telesné pozostatky prevezené do tohto pekného stánku. Počas letných mesiacov sa so svojou rodinou najradšej zdržiaval vo svojej vile v Klobušiciach.

Pochádza zo šľachtického rodu Barossovcov z Beluše (šľachtický titul obdržali ešte v 2. polovici 16. storočia), ale šľachtický titul nikdy nepoužíval. Patrilo im panstvo v Pružine a Klobušiciach. Jeho otcom bol Anton Baross, okresný sudca a matka Katarína, rodená Pongráczová. Mal brata Justína, ktorý sa stal trenčianskym podžupanom a poslancom uhorského snemu a dve sestry. R. 1884 sa oženil s Katarínou rodenou Sipekyovou, mali dve deti, syna a dcéru Katarínu. Syn Gabriel bol menovaný riaditeľom Poštovej sporiteľne a od r. 1884 bol poslancom uhorského snemu.

Školu navštevoval v Leviciach, v Esztergome (Ostrihom) v benediktínskom gymnáziu. R. 1869 po absolvovaní vojenskej služby sa zamestnal v službách trenčianskej župy vo funkcii podnotára. Neskôr vyštudoval právo na Univerzite v Budapešti a po získaní diplomu roku 1874 stal sa hlavným župným notárom a predsedom sirotského úradu. V r. 1873-75 založil a redigoval časopis Považský list (Vágvölgyi lap), v ktorom uverejňoval články aj v slovenčine. R. 1885 bol spoluzakladateľom a jedným z vedúcich činiteľov Uhorského krajinského vzdelávacieho spolku Slovákov (Magyarországi Tót közművelődési egyesület), ktorej vláda odovzdala majetok zhabaný Matici slovenskej. V roku 1875 sa jeho život zásadne zmenil. Po odstúpení protikandidáta bol jednohlasne zvolený za poslanca uhorského snemu za ilavsko – pučovský okres. V r. 1884 sa stal poslancom za mesto Győr, v r. 1887 mandát mu ponúkla Bratislava, r. 1892 opakovane Győr, za ktorý bol zvolený, v tom roku mu ponúkli mandát aj mestá Pécs a Szombathely.

Tieto roky aktívnej politickej a odbornej práce G. Barossa, bolo obdobím, kedy po rakúsko-uhorskom vyrovnaní uhorská krajina získala možnosť rozhodovať sama o sebe a o svojej budúcnosti. Toto obdobie bolo érou liberalizmu, búrlivých zmien. V Uhorsku ešte prevládal feudálny výrobný systém a až v tom čase došlo k vývoju kapitalizmu.

G. Baross sa stal členom zoskupenia s názvom slobodomyselná strana (szabadelvű párt), ktorú viedol Koloman Tisza. Už vtom čase sa prejavoval svojimi mnohostrannými aktivitami. Najviac ho však predsa len lákala ekonomická problematika.

V treťom parlamentnom funkčnom období roku 1881 sa prejavovali už výsledky jeho samovzdelávania. Bol známy ako jeden z najschopnejších a najpracovitejších členov strany.

Preto ho ministerský predseda Koloman Tisza r. 1882 poslal na študijnú cestu po západnej Európe a **r. 1883 ho menoval za štátneho tajomníka ministerstva spojov a verejných prác.** Hoci sa pôvodne pripravoval na úplne inú životnú dráhu, napriek tomu, svojou neúnavnou pracovitosťou sa vžil do ťažkého a veľa štúdia vyžadujúceho odborného vedenia vo zverenej funkcii. Jeho horlivosť a svedomitosť bola už v tom čase známa, podobne ako jeho prísnosť a energia. **R. 1886** po odstúpení baróna Gábora Keménya (dovterajšieho ministra spojov a verejných prác) bol na jeho miesto **menovaný ministrom.** Túto funkciu prebral už s dopredu vypracovanou koncepciou.

Roku 1888 ho kráľ vyznamenal Radom železnej koruny prvého stupňa a vymenoval ho za regulárneho vnútorného tajného radcu. R. 1891 dostal veľký kríž rádu Leopolda. Roku **1886 založil Poštovú sporiteľňu** a neskôr **r. 1890** na jeho podnet bola založená **Uhorská obchodná akciová spoločnosť (Magyar kereskedelmi társaság).**

Obdobie počas ktorého bol G. Baross ministrom znamená vo vývoji Uhorskej pošty úplne novú a významnú epochu. Veľmi dôležitú úlohu v tom zohrali uzavreté zmluvy s rakúskou poštou, ktoré odstránili závislosť na Rakúsku a jeho zasahovanie do záležitostí uhorskej pošty, čo vytvorilo podmienky pre slobodné rozhodovanie potrebné pre všetky ďalšie reformy.

1. septembra 1887 zjednotil poštu s telegrafom čo malo za následok nielen jednotné riaditeľstvo, ale aj po finančnej stránke boli tým vytvorené možnosti vývoja telegrafu a telefónu a v štátnom hospodárstve zabezpečilo úsporu.

Za týchto podmienok previedol najprv úplnú **prestavbu poštových služieb.** Významne sa zreformovala poštová prevádzka. Zjednodušenou a úspornou prácou došlo k podstatnému urýchleniu a sprehľadneniu kontroly doručovaných zásielok. V zjednotenej pošte s telegrafom ziskový poštový úsek umožnil výraznejší rozvoj telegrafu a urýchleniu prenosu telegramov. Telefón, ako najmladšie zariadenie pôvodne v súkromných rukách, ktorý na začiatku fungoval iba v niekoľkých mestách, postupne zoštátnili. Nové zavádzané telefóny v mestách boli už iba v štátnej prevádzke. Už **roku 1890** dali do prevádzky prvé medzimestské telefónne spojenie medzi Budapešťou a Viedňou troma linkami.

Počas Barossovoho ministrovania sa významne zlepšili aj mestské poštové služby. V hlavnom meste boli poštové schránky častejšie vyprázdňované a zdvojnásobil sa ich počet. Zvýšil sa počet poštových doručovacích obvodov, čím sa urýchlilo doručovanie zásielok a zvýšil sa počet predajní cenín. Boli zavedené aj ďalšie poštové služby ako doručovanie balíkov, cenných listov do domov, spolu s vyplácaním poštových poukážok. Za účelom urýchlenia doručenia hlavne obchodnej korešpondencie medzi Viedňou a Budapešťou už v r. 1888 vlaková pošta pripravovala listy na doručenie, neskôr aj cenných listov a balíkov.

Výška poštovného bola upravená. U tlačív do 10 g bolo zavedené poštovné na 1 kr (čo v tom čase bolo najlacnejšie na svete) u vzoriek tovarov do 50 g tiež znížil poplatky. U neerárnych pôšt sa zrušilo vyberanie poplatku 1 kr za doručenie listovej zásielky. R. 1888 zaviedli zálepky (zárt levelezőlap).

Zlacneli telegrafné poplatky. Urýchlilo sa aj doručovanie telegramov. U telegramov adresovaných mimo sídla úradu bol zjednotený doručovateľský poplatok, nezávisle na vzdialenosti aj denného príjmu doručovateľa. **Zlacneli telefónne poplatky,** dokonca aj u súkromných prevádzkovateľov.

U zjednotenej pošty a telegrafu bolo potrebné zjednotiť aj ich zamestnanecké organizácie. Situácia erárnych zamestnancov sa do istej miery vylepšila a poštmajstrom sa zvýšil príjem. Menšie erárne pošty z úsporných dôvodov dali do užívania poštmajstrom.



Rodný dom v Pružine



Pamätník v Pružine



Vila v Klobušiciach



Mauzóluem v Klobušiciach



Interiér mauzólea

Okrem toho ho zaujala **problematika železníc**, ktoré sa snažil čo v najväčšom rozsahu zoštatniť. Najdôležitejším dielom G. Barossa na tomto poli je **pásmový sadzovník** (zaviedol 14 pásiem), ktorým dopravu medzi susednými oblasťami lacným cestovným mimoriadne uľahčil a na druhej strane aj u najvzdialenejších oblastí zvýhodnil. V nákladnej doprave znížil dopravné náklady, čím zvýšil konkurencieschopnosť uhorského poľnohospodárstva aj priemyslu. Uhorským tovarom na domácich dopravných linkách boli poskytnuté výhody – tzv. refrakcie, čo vyvolalo búrlivé diskusie zo strany Rakúska a Nemecka, ktorí v tejto jednostrannej podpore videli urážku colnej únie.

Výrazne sa podieľal na **výstavbe prvého metra na európskom kontinente v Budapešti** (tzv. žlté metro). Presadil **výstavbu železničnej trate Bratislava – Žilina** a dal vymerať ďalšie trate: Púchov – Pružina – Čičmany – Banská Bystrica, tiež vicinálne trate: Pružina – Rajec, Ilava – Zliechov – Prievidza a ďalej: Rajec – Veľká Čierna – Lednice – Domaniža Čelkova Lehota – Pružina – Trstie – Dolný Lieskov – Beluša, tieto plánované projekty pre predčasnú smrť nedokončil.

Dal postaviť viacej mostov ponad rieky Dunaj a Tisa. 30. decembra 1890 bol dokončený **prvý cestný a železničný most cez Dunaj v Bratislave** (most Františka Jozefa I., neskôr M.R. Štefánika, Červenej armády, teraz Starý most). V snahe o industrializáciu Uhorska presvedčil majiteľa brnenskej súkenky Karola Löwa aby založil **továreň na súkno v Žiline**, ktorá sa stala najväčšou a najmodernejšou súkenkou v Uhorsku s 800 zamestnancami (po r. 1946 Slovena – Slovenské vlnárske závody).

Pri kontrolách pôšt a železničných staníc po krajine zistil, že odborné znalosti ich úradníkov, predovšetkým ich teoretické vzdelanie je nedostatočné a veľmi jednostranné. Z týchto dôvodov v r. 1888 nariadil **odborný vzdelávací kurz pre poštových, telegrafných aj železničných úradníkov**, čo oprávnene vzbudilo pozornosť aj v zahraničí. U poštmajstrov vyžadoval ukončenú meštiansku školu, ale okrem toho bolo postarané aj o ich ďalšie odborné vzdelanie.

Začiatkom roka **1889** ministerstvo spojov a verejných prác bolo nahradené **ministerstvom obchodu**. Ako minister si stanovil za cieľ dosiahnuť podľa možností úplnú nezávislosť domácej dopravy na zahraničí, pozdvihnú produkciu domáceho priemyslu a podporiť export. Na tento účel podnikom slúžili poskytované zľavy, zvýšená podpora námornej plavby a predovšetkým nové železničné tarify v službách celého hospodárstva. Usiloval sa o vybudovanie prístavu v Rijeke, ktorý od r. 1868 patril pod správu Uhorska. Jeho využiteľnosť sa mala zvýšiť vybudovaním železníc. Obchodný rezort pod vedením Barossa dosiahol oživenie Jadranskej námornej spoločnosti Adria založenej ešte r. 1881. Snažil sa o vylepšenie riečnej plavby realizáciou dualizácie Dunajskej paroplavebnej spoločnosti.

Tešilo ho, keď ho nazývali **ministrom so železnými rukami**. Nielen vo vedení svojho ministerstva, ale aj vo vedení ministerstva vnútra, ktoré dočasne viedol v r. 1889 (od 22 marca do 16 júna) mal možnosť uplatniť svoju energiu.

V roku **1891** sa zaslúžil o **Zákon o povinnom poistení remeselníckeho a priemyselného robotníctva**, ktorý riešil úrazové poistenie, starostlivosť o chorých a nedel'ný odpočinok.

R.1891 začala ho zaujímať **regulácia toku Dunaja v Železných vrátach** (teraz v Rumunsku). Prípravu tohto medzinárodne významného diela sám viedol. V marci r. 1892 sa rozhodol osobne skontrolovať práce na prestavbe tejto dunajskej úžiny. Tam prechladol, chorý sa vrátil domov, nešetril sa a nakoniec podľahol chorobe. Žiaľ otvoreniu prieplavu Železných vrát r. 1896 sa už nedožil. **Zomrel ako 44 ročný 8. mája v Budapešti.**

Smrť ho zastihla na vrchole svojej aktivity a slávy. Svojou húževnatosťou, pracovitosťou, energiou preukázal vlasti veľké služby. Mal veľký podiel na tom že sa Uhorsko hospodársky postavilo na nohy.

Záverom mi nedá, aby som s určitou nostalgiou nevyjadril svoje pocity. Gabriel Baross je osobnosťou, ktorá pre dnešné Slovensko urobil veľa, ale napriek tomu slovenská verejná mienka si nedostatočne uvedomuje jeho zásluhy. Patrí medzi tých politikov Uhorska z obdobia dualizmu, ktorý ako predstaviteľ vládnucej strany sa musel prispôbiť panujúcej ideológii o jednotnom politickom národe Uhorska. Nežil však podľa týchto zásad a o pozitívnom vzťahu k rodákovi svedčia mnohé príbehy z jeho života. Kým v Maďarsku sú po Gabrielovi Barossovi pomenované ulice, mosty, školy, na Slovensku tomu tak nie je.

Dr. Juraj P á l k a

Literatúra:

1. Hencz, L.: A posta, táviró, távbeszélő története, Budapest 1931.
2. Henney, V.: A Magyar posta története, Budapest 1926.
3. Kolektív autorov: PRUŽINA 1272 – 1997, história a súčasnosť, Považská Bystrica 1997.
4. Kolektív autorov: Slovenský biografický slovník (od r. 833-1990), I. zväzok A-D, Matica slovenská, Martin 1986.
5. A PALLAS NAGY LEXIKONA / II. kötet, Budapest 1893.