

Száz évvel ezelőtt

Budapest lelkesen ünnepelte az aszfaltot

Az idősebbek még emlékezhetnek rá: ha Budapesten aszfaltoztak, a munkahelyet elzáró léckerítésen ez volt olvasható: *Neuchatel Asphalte Company*. Ez a cég aszfaltozta egykor Európa legtöbb városának utcáit, miután a svájci Jura-hegységben, a Travers-völgyben 1711-ben aszfaltbanyára bukkantak és egy francia gróf, Sassenay 1832-ben megkezdte annak kiaknázását. Tanult az asszíroktól, akik — Hérodotosz III. könyvének tanúsága szerint — a házak építéséhez „tapasz gyanánt forró szurkot használtak” és első vállalkozásként beaszfaltozta a párizsi, óriási Concorde-teret. A nagyvilág elámult és követte a példát.

A három kisvárosból éppen akkor nagyvárossá serdült Budapest is próbát tett; elsőnek a Hatvani utcát, a mai Kossuth Lajos utcát látták el korszerű burkolattal. A nagy eseményről lelkesedő cikkben számolt be a Vasárnapi Újság 1874. március 22-i száma:

„Néhány évvel ezelőtt, midőn az utcáinkon korlátlan uralomra jutott gránitkocka vetélytárs nélkül állt a burkolóanyagok között, széles körökre terjedő feltűnést keltett a lapok újdonsági rovatában egy-egy hír, amely a főváros utcái számára egy névről is alig ismert új burkolatanyagot — az aszfaltot — helyezte közeli kilátásba. Valami titokszzerű nimbusz övezte körül az ismeretlen burkolatanyagot, mely hivatva volt nálunk is, mint a nyugat nagy városaiiban, megháborítani, sőt kérdésessé tenni a gránitkő százados egyeduralmát.”

Guelfek és ghibellinek

Növelte a nagy ismeretlen iránti érdekltséget a szélsőségek végső határáig vitt *dicseret és kárkozás*, amelyben a burkolatanyagok e legújabb jelensége ellentétes oldalról részesült... Guelfek és ghibellinek pártja volt keletkezőben az aszfalt körül nálunk is, míg a nagyközönség, nem ismerve közvetlen szemleletből az új burkolat kiemelt és megtámadt tulajdonságait, a mindennapinál élénkebb érdekltséggel várta azon idő eléréését, melyben a Hatvani utca egy angol társulat vállalkozása folytán el volt látandó aszfaltlapokkal.”

A cikk nem részletezi, mi volt a „*dicseret és kárkozás*”, amellyel az aszfalt guelfjei és ghibellinjei összecsaptak. Más egykorú lapokból derítettük ki: a lakosság attól tartott, hogy a csúszós aszfaltburkolaton a kocsikat vontató lovak el fognak csúszni. Kisebb vidéki városokban még ötven évvel később is elvetették az aszfaltozás tervét, azzal az indokolással, hogy a városon áthajtott marhák csordástúl lábukat fogják törni! Az ellenpárt külföldi statisztikákkal hozakodott elő, amelyek szerint gránitkővön több a láb-törési baleset, mint aszfalton

Szívósan távol tartja a sarat!

A V. U. cikke így folytatódik:

„Az a nap, a melyen a hetekig keresztül-kasul túrt s aztán megint simára egyengetett utca felületén kezdetévé az új burkolat érdekes elkészítése, valósággal egy kis eseményt jelölt fővárosunkban... Azonnal olyan népszerű lett, mintha évtizedek óta volna már otthonos körünkben. Megszoktuk sima, egyenletes, s hogy úgy mondjuk majdnem ruganyos felületét lábaink alatt, akár csak a párizsi boulevardier, aki többet él szülővárosa csodásan népes nagy útvonalainak járdáin, mint otthona falai között. Megbarátkoztunk a nemrég még hírből is alig ismert burkolattal, amely olyan szívósan tudja távol tartani felületéről az utcai sarat, aminő gondossággal van rajta egy külső megjelenése csínjával törődő uracs, hogy kabátja kifogástalanul tisztára kefélt posztójáról eltávolíthatson minden tolakodó porszemet, a melyet a légáramlat kavart fel a kocsitúról. A szokásos burkolatnemek között ezért a

dandy szerepe határozottan az aszfalté, s az őt mindenekelőtt jellemző csín és tisztaság legalkalmasabbá teszik arra, hogy gyűlhelye legyen a nagy városok utcai életében a közönség legjobb rétegeinek...”

(A „legjobb réteg” azért talán túlzó jóslat volt; bizonyos rá, hogy a pesti argó, hamarosan aszfaltbetyárnak kezdte tisztelni az addigi „járdataposó”-kat.)

„Aszfaltjárdáinkon — folytatja a V. U. — az időjárás kellemetlen szeszélyei is vesztenek bosszantó jellegükből, s az apró női cipők és hosszú uszályok kérlelhetetlen ellenése, a sár megszűnt rettegett hatalmasság lenni ott, ahol az aszfalt sima felülete biztosítja az utca tisztaságát a legtartósabb eső dacára is.”

Az utókor

A riport végül hosszan leírja, miként hevítik 150 fok melegre a fekete keveréket, s terítik 2 cm vastag rétegben a 10 cm vastag beton alapozásra. Az az érzésünk, hogy mi késői aszfalttaposók már nem tudjuk kellőképpen értékelni a száz év előtti polgárok lelkes örömét, amelyet szintén észletesen méltat a cikk írója. (A szerző egyébként nagynevű újságíró volt, a szegedi származású Borostyáni Nándor, aki pár évvel később a Pesti Hírlap vezérszerkesztője lett, majd Párizsba költözött és onnan írt tudósításokat a magyar lapoknak. Jó barátja volt Mikszáth Kálmánnak, magyarhoni és világművelő utjairól számos útikönyvet írt.)

Az aszfalt diadalútja nálunk nem volt olyan sima, mint maga a burkolat. Nálunk még hosszan kísérleteztek fakockaburkolattal (a Lánchídon és a Sugár úton), majd kerammittal. A mai Budapesten is a 3500 kilométer hosszú úthálózat 2200 burkolt kilométerének csak a fele aszfalt, egynegyede kockakő és akad még makadám is. De az aszfalt aránya egyre nő. A burkolt gyalogjárdáknak kéharmadát borítja aszfalt.

A mai Budapesten is akad szép számmal nézője az aszfaltozás műveletének. Száz évvel ezelőtt Borostyáni Nándor ezt írta:

„Az aszfalt burkolat lerakása eddigelé mindig egy kis eseményt képezett fővárosunkban. A kíváncsiak tömege alig bírja bevárni a pillanatot, a midőn a járda betonlapjára az első veder folyékony aszfaltot tölti a munkás gyakorlott keze.”

Igaz, ma már nem annyira az aszfaltot, mint inkább az aszfaltot terítő ügyes gép munkáját bámuljuk meg.