

Már 150 éves múlt az első magyar aszfaltút

Az elfeledett évforduló

Karinthy szerint az emberiség minden fontos történetét el lehet kezdeni úgy, hogy „már az ókori görögök is...”. Ami e felütés első részét – az ókort – illeti, a megfigyelés esetünkben is pontos. Az aszfaltot és annak fő alkotóelemét, a bitument ugyanis már az ókorban ismerték és használták eleink. Igaz, gyakran más módon, mint ma: Egyiptomban például elsősorban gyógyírként és tartósítószerként tekintettek a bitumenre, de kísérleteztek már vele a szobrászok, illetve – statikai tulajdonságait felismerve – az antik építőipar szakemberei is. Mezopotámiában, a babilóniaiak és az asszírok víz- és útépitésben alkalmazták, míg az Indus völgyében – az időszámításunk előtti III. évezredből származó – bitumenfalú fürdőmedencét és víztartályt találtak a régészek.

Magyarországon – mai tudásunk szerint – a XIX. század derekán fedezték fel az aszfalt természetes előfordulási helyét, a bitumennel átitatott homokot. Ekkor már alkalmazták a házak alapjának – oldalfalának – szigetelésére is. Hazánk – Svájc és Franciaország mellett – nemcsak azért lehetett Európában az első között az aszfalt alkalmazásában, mert rendelkezett természetes lelőhellyel, hanem azért is, mert a hazai építőiparban megvolt az új technológia adaptálásához és fejlesztéséhez szükséges nyitottság, a vállalkozó szellem, a szaktudás és a mérnöki tudásvágy.

AZ ASZFALT TÖRTÉNETE

1860-ban megalakult az „Első Magyar Aszfalt Vállalat Lónyai József és Társai Közlekedési Társaság” az Erdélyben található, ún. felső-dernai terület kiaknázására. Ezt követően csupán négy esztendőnek kellett elteltie addig, amíg 1864-ben – azaz 151 évvel ezelőtt – Pesten, a Palatinus (mai Nádor) utcában leterítették az első, modern értelemben vett aszfaltburkolatot. 1878-ban alakult meg a „Magyar Aszfalt Részvénytársaság”, amely az 1948-ban bekövetkező államosításig Európa egyik legsikeresebb aszfaltútépítő vállalata lett. Már működésének legelső évében, az 1878-as Párizsi Világkiállításon oklevelet nyert az ott bemutatott termékeivel!

AZ ELSŐK KÖZÖTT

A magyar aszfalttörténelem e jeles időszakában több mint ezer ember hozta a felszínre a természetes aszfaltot az „aszfaltbányákban”. Az első világháborúig töretlen volt az aszfalt alkalmazásának terjedése, 1903-ban már 3,5 millió m² aszfaltút volt az országban. Sorra épültek az aszfaltutak a megyeszékhelyeken és természetesen a fővárosban is, az 1000 éves millenniumi ünnepségekre az Andrássy út is aszfaltburkolatot kapott. Mindezzel – területéhez viszonyítva – hazánkban volt a legtöbb aszfaltút egész Európában! Bár az első világháború során és azt követően az aszfaltútépítés mennyiségének növekedése érthetően megtorpant – a II. világháború közeledtével, illetve külföldi hatásra megkezdődtek a betonútépítések is – 1928 végére már mintegy 11 millió m² aszfaltozott kocsí- és gyalogút volt Magyarországon.

CSÖKKENŐ FORRÁSOK

1979-től az állami vezetésnek megvoltak az információi a közúti forgalom nagyságáról, az üzemanyag-árbevételről, sőt a nemzeti úthálózat műszaki, minőségi állapotáról is. Az utakra fordított források nagysága azonban rohamosan csökkent.

A közúti vezetés ekkor széleskörű szakmai konszenzussal készítette el a nemzeti úthálózat komplex minősítési rendszerét, és az 5 fő-, illetve 12 mellékparaméterre alapozott nemzeti útvagyon pénzben kifejezett értékét, amely az egyes években korrekten mutatta be az utak leromlását és értékcsökkenését. A kormányzati döntéshozókat azonban nem hatotta meg a minőségromlás és az értékvesztés.

A közúti szakma a legkülönbözőbb technológiák alkalmazásával és bátor kezdeményezésekkel próbált úrrá lenni a helyzeten. A mindenkorai szakmai vezetés sorra bevezette az élenjáró külföldi technológiákat, eljárásokat: vékonyította az aszfaltot, hogy a kevesebből is minél nagyobb területre jusson; növelte és a korszerű környezetbarát kötőanyaggal, a bitumenemulzióval nyugat-európai színvonalra fejlesztette a permetezési eljárás felületi bevonatokat; új aszfaltfajtákat próbált ki (vízáteresztő-zajcsökkentő aszfaltok, műanyag és gumiőrlemény bekeverése, valamint egyéb, a bitumen kötő-ragasztó képességét javító, ún. modifikáló szerek hozzáadása stb.), azonban a tovább csökkenő forrásokat ezek a próbálkozások nem tudták pótolni...

A 80-as években már nem csak a fő- és mellékutakat érintette a forráselvonás: leálltak az autópálya-építések is. Ekkorra az egyre nagyobb forgalmat viselő M7 autópálya kezdeti szakaszában épült beton bal pályája is olyan állapotba került már, hogy a felújítása elkerülhetetlen volt. A hagyományos, nemzetközi gyakorlat szerinti felújítására azonban nem volt pénz,

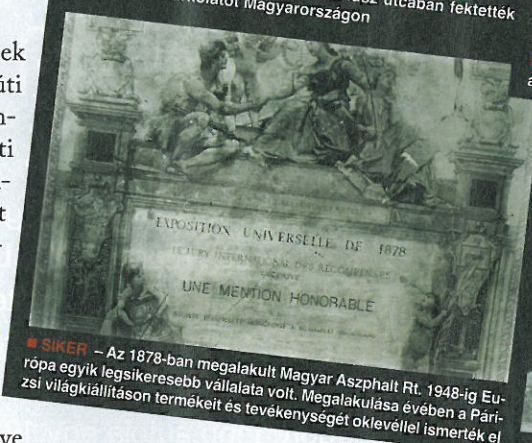
és a pálya teljes lezárását sem vállalta az akkori tárcavezetés. A megoldást az 1984-ben kiírt nemzetközi versenytárgyalás hozta el, amely egy speciális minőségű bitumennel készült, 3–4 cm vastagságú aszfalt ráépítésével nyújtott tüneti kezelést, hiszen az alatta lévő, tönkrement betonpályán nem kellett különösebb előkészítő munkákat végezni. A kivitelezés gyorsan haladt, és a balatoni hétvégi forgalomra mindig át lehetett adni a kész szakaszt. A tárcavezetése legalább ötéves élettartamot követelt meg, amelyet a szakma többszörösen túlteljesített, ugyanis ma már tudjuk, hogy tizenöt évig szolgált az érintett, mintegy 60 km-es szakasz!



151 ÉVE – 1864-ben Pesten a Palatinusz utcában fektették az első aszfalt burkolatot Magyarországon



ÖNTÖTT ASZFALT – A Magyar Aszfalt Rt. négy tartályos öntött aszfalt tüzelő kocsis, keverő-szállító járműve az 1780-as években



SIKER – Az 1878-ban megalakult Magyar Aszfalt Rt. 1948-ig Európa egyik legsikeresebb vállalata volt. Megalakulása évében a Párizsi világkiállításon termékeit és tevékenységét oklevéllel ismerték el



A MAGYAR ASZFALT RT. TELEPE – Az első nagy teljesítményű, korábban legfejlettebb technikájú gőzgép meghajtású aszfalt keverő telepe

AZ ÖRÖK TÉMA: KÁTYÚK ÉS REPEDÉSEK

Ennek tárgyalásához érdemes magunkat emlékeztetni arra, hogy az aszfaltutak korai időszakában a bitumen aránya a 8–10 %-ot is elérte az aszfaltburkolatban, pedig a járművek tengelyterhelése – ami a felületi deformációt okozza – a ma-inak csupán a töredéke volt. Bár az útjainkon egyre nagyobb súlyú járművek jelentek meg – ennek részben oka a vasúti teherszállítás jelentőségének visszaszorulása is – az aszfaltok bitumentartalma, költséghatékonysági okokból ma már az 5–6 %-ot alig éri el... Ezt a pusztán mennyiségi adatot természetesen némileg ellensúlyozzák a minőségi szempontok, nevezetesen az, hogy az utóbbi évtizedekben igen sokat fejlődött az aszfaltkeverési eljárás, illetve a beépítő gépek teljesítménye. Most tehát éppen ez, a technológia további finomítása, az innovatív megoldások kutatása jelenti a soron következő feladatot a magyar közúti szakma számára. Az elfeledett évforduló megünneplése is ehhez a folyamat-hoz járult volna hozzá: hogy erőt merítsünk és példát vegyünk a magyar közúti szakma hagyományából, a neves és névtelen közúti szakemberek teljesítményéből – hogy a 160. évfordulót már ismét büszkén ünnepeljük meg.