

Páris útai

Fordította: Várkonyi Benedek

PÁRIS KÖVEI

Ha Párisnak, a városnak eredetét óhajtjuk megismerni, Fülöp Ágosthoz kell minduntalan visszatérnünk.

E királynak köszönhető két nagy útnak a megindítása, melyek Északról Délnek és Keletről Nyugotnak tartottak, s melyek részsút metszették egymást a Szajna jobb partján, a régi Saint-Denis és Saint-Honoré utcák találkozásánál, melyet „a Nagy Párisi Útkereszteződés”-nek hívtak.

Fenntartásukat a Városra bízta, míg a többi utcákét a Szajna-parti tulajdonosokra.

E rendszer csaknem XIII. Lajos uralmának végéig tartott, amikor az állam egységessé és szabályossá akarta tenni a Párisi Útburkolat-Fenntartó Szolgálatot. Sajat igazgatása alá vonta, és hogy a költségekre fedezet adódjék, helyi adókat vezetett be; ezzel fölmentette a Várost, és egyszersmind a tulajdonosokat is korábbi terhük alól.

Az 1789-es forradalom után az útburkolati adót megszüntették; és minthogy már méltányosságból sem lehetett a Szajna-partiakhoz fordulni, a nemzetgyűlés teljesen rendjénvalón a Város számlájára utalta a Párisi Útburkolat minden terhét – mint hajdan –, miközben a fenntartási munkálatok irányítását az állam mérnökeinek tartották fenn. Az államnak különben hamarosan pótolnia kellett a városi források hiányát, s ezt a Kincstár forrásából tette meg.

Ez nem volt más, mint igazságtétel. Fülöp Ágost Nagy Útkereszteződésétől függetlenül Párist keresztül-kasul fölszabdalta a Nemzeti Úthálózat, melynek

minden kiadását Franciaországban kizárólag ez a Város fedezi. Párisban e kiadások tagadhatatlanul nagyobbak voltak ugyanarra az útfelületre számítva, mint a kimondottan városi utak költségei.

Am bármily megalapozottak voltak is a Város ismételt kérelmei ama tárgyban, hogy válasszák teljesen szét a két Szolgálatot, vagy legalábbis az évente velük járó kiadásokat, e kettéosztás csak 1826-ban következett be.

Ez egészen 1848-ig lesz így, amikor az egész Párisi Útburkolati Szolgálatot a városi Szolgálat Mérnökeihez helyezték át, tekintet nélkül arra, hogy a Nemzeti Úthálózat útjairól vagy a város utcáiról volt szó.

Ettől az időponttól kezdve az állami hozzájárulásnak a Városi Kincstár Cassájába kellett befolytania. Am ahogyan ez a közügyekben mindig is történni szokott, e szabályozás nem szűnő nehézségek tárgya volt.

1856-ban megragadtam az alkalmat, melyet az Átalakítás kínált föl, s melyet a császár folytatott; ez abból állott, hogy legfontosabb kövezett útjainkat makadám utakra cseréljük föl – ez mind között a legköltségesebb –, tehát megragadtam az alkalmat arra, hogy április 12-ei dátummal egy rendeletet bírjak, mely a Közkincstár hozzájárulását a teljes költségek felében rögzítette.

Az állam azután arra törekedett, hogy visszavonja e jelentős kedvezményt, mégpedig úgy, hogy éves hozzájárulását oly maximumban határozta meg, melyet egyáltalán nem léphetett túl. De meglehetősen örültem, hogy fönn tudtam tartani egy olyan maximumot (vagy csak kevés híján), amely a megfelelő fél résszel egyenlő volt.

1865-től munkálkodásom végéig e maximumot egy világos szerződés négymillió frankban állapította meg.

Mindazonáltal csak állandó erőfeszítéssel sikerült nagyjából végig megőriznem az így fölmerült nehézség két pólusa közötti egyensúlyt, hogy fékezem a kiadások növekedését. Erre még visszatérek.

Korábban Páris minden közúta homokkőből készült, közepesen kemény, nagy kockák borították egységesen, és ezek azután gyorsan koptak. E kő – melyet Fontainebleau-i homokkőnek neveznek, legutolsósorban a Montlhéryhez közeli Marcoussis kőbányáiból vettek – homokágyon nyugodott, és az utat a közepén vízcsatorna árka barázdálta hosszában.

A lovak nehezen jártak ezeknek az utaknak a görbületén, és a kocsik, miközben jobbra tartottak, kellemetlenül balra húztak. Mikor szabad volt az út, a kétlovas kocsik hajtóinak – hogy valamelyes egyensúlyt tartsanak – az egyik lovat a középi kanális baloldán, a másikat a jobboldalán kellett vezetniük. Az egylovas fogatot csak magában az árokban sikerült nagy kényelmetlenségek közepette hajtani.

Egyetlen útnak sem volt járdája. A házfalak lábazatát nagy faragott kövek védték; a gyalogosok közöttük leltek menedéket, hogy ott viaskodjanak az ószeresekkel, osztrigapucolókkal, jelvényes hordárokkal, szemétrakásokkal; ez jelentett védelmet a kocsikerek elől, s olykor kocsibejárókban vagy üzletek ajtajában kellett nyugalmat keresni.

Való igaz, hogy a kocsiforgalom a tizede volt annak, mint most. A hatalmi és nagyvilági körökön kívül nemigen akadtak olyanok, kik személyzetet tartottak, és az egylovas négykerekűnek egyáltalán nem volt divatja. Ez zárt félig-hintó volt, egyetlen ló húzta, néhány neves orvos használta, mikor vizitre ment.

A középosztály, ahelyett, hogy kupét és egylovas nyitott négykerekűt használt volna, mint mi, fiákerrel és konflissal furikázott. Másutt már leírtam a régi bérkocsit, a párisi „fiákkert”, mely tekericsrugón nyugodott bőrszíjra függesztve, gebék húzták, és barna köpenybe bújt kocsis hajtotta, szájában csikkel, a lábán pedig télen szalmával kitömött bőrpapucs.

A cabriolet magas, nagy kerekeken, ugyanúgy fel függesztve, még irtóztatóbb volt. Zsíros kocsiernyő alá kellett bebújni, koszos és bűzös hajtó mellé, ki kehes lovát gyakran nyélig kopott ostorral csapkodta, s közben azt kiáltozta: „Hó te! girhes!”

Létezett még ezen kívül a „hatósági cabriolet-k” Szolgálat, így nevezték, mert a Közvetett Adók Hatósága működtette: ezek tiszta, jól felépített kocsik voltak, de túlságosan kevés volt belőle.

Ugyanennek a vezetésnek voltak köszönhetőek az első fényűzőbb bércupék is.

Akárhogy is, az öreg fiákerok a Júliusi Kormány ideje alatt csaknem végig fönmaradtak köztereinken.

Mindazt amit elmeséltem Páris közútainak régi állapotairól, láttam gyermekkoromban és ifjúságom alatt, az Empire végén, a Restauráció korában.

Csak e rendszer utolsó éveiben kezdődött a barázdált kocsitaknak az átalakítása domború utakká, s az első járdák építése.

A Júliusi Kormány, melyről már sokszor megismételtem, hogy sokkal kitűnőbb közigazgatási munkát köszönhetünk neki, mint hinnők, bevégezte e forradalmat. De a párisi utcakövezethez továbbra is használta, szinte kizárólag, a nagy, huszonhárom centiméter élhosszú homokkőkockákat, így zötyögős, zajos, ám gazdaságos utakat alakított ki.

Valójában ezeknek a fönntartása nemigen került a negyedébe azoknak a városi kiadásoknak, melyeket később a Városnak előírtak a főutak makadámkövel való burkolására, amiben, mint láthattuk, nagy részem volt.

Igaz, hogy időről időre minden kövezetet föl kell szedni „végig”, vagyis teljesen meg kell újítani, hogy helyreállítsuk rendes profilját; és minden követ, melyeknek jobbára töredező sarkai lepattogzottak, újjakkal kell helyettesíteni, kivéve, ha újra lehet őket faragni, hogy másutt még felhasználják.

A nagy, Fontainebleau-i homokkövel burkolt utat csak húszévenként kell végig főlshedni – az átlagos tizenöt helyett –, vagy még ritkábban, ha keményebb anyagot használnak. Ilyen az Yvette-i homokkő a nyugati megyékből, a Vogézekben lévő gránit, az autuni arkóza és kivált a quénasti belga porfir, különösképpen a huszonöt, tizenöt vagy tíz centiméteres porfirpéldányok, melyek gyengébbé teszik, végül pedig teljesen megszüntetik a kerekek vasabroncsának rázkódásait a kövek sarkain.

De a korszak egészét vizsgálva a fenntartásnak e súlyos helyzete korántsem emelhetette a teljes összeget arra a szintre, amelyet a makadám utak írtak elő, melyeknek folyamatos feltöltése felér a helyreállításokkal, és amelyeknek a sártól való megtisztítása és locsolása sokkalta költségesebb.

Az én kettős erőfeszitésem sem lankadt sohasem, egyrészt, hogy kicseréljem a puha homokkövet mindinkább ellenállóra, másrészt, hogy amennyire csak lehet, csökkentsem azokat az útfelületeket, amelyekről úgy láttam, hogy át kell adniuk helyüket a makadámnak.

Először sikerült olyan utakat csináltatnom, amelyek kisméretű porfirköből vannak, szorosan lerak-

va, így tökéletesen egyenletes a felszín és könnyebben tisztítható, ezeken lágyan és csaknem zajtalanul gördülnek a kocsik. Azután pedig a makadám-utakat vízlevezető csatornával és porfir- vagy gránitkövel szegélyeztettem. Majd ezeknek az utaknak az építéséhez és fenntartásához a kezdetben használt zúzott mészkövet a sokkal tartósabb kovakövel, gránittal és Mayenne-i porfírral helyettesítettük.

Végül is a makadám bármennyire volt is mindenképpen lágyabb járású és kevésbé zajos a két versengő rendszer közül, ugyanakkor az eső jobban sárba borította, a szárazság miatt pedig por lepte el, lemondtunk arról, hogy kelőképp ellenállóvá tegyük a nagy teherszállítók súlyával és a kevésbé lassú közlekedéssel szemben, és a súlyos, háromfogatú omnibuszok viszonylag rombolóbb haladásával szemben. Közel jártunk ahhoz, hogy erősen tömörített aszfaltot használjunk nagy mértékben, és kisebb mértékben kísérletezzünk a ma oly kedvelt faburkolattal.

Fölsímtük e két új rendszernek előnyeit és hátrányait is: az egyik oldalon sem sár, sem pedig por, és finomabb a gördülés. A másik oldalon a fenntartás és az új építés drágasága; gyengébb ellenállás a súlyos kocsik forgalmának igénybevételével szemben.

Ma segíteni próbálunk azon a bajon, hogy a burkolatfa rostjainak gyenge a

kohéziója, a fenyőfának, a tengerifenyőnek vagy a picspinnek, melyeket állítva raknak le, s bitumenfürdőnek tesznek ki. Ez a módszer teljességgel elégtelen. Úgy kellene eljárni, mint amikor Bordeaux vidékén tartósabbá teszik a tengerifenyőből készült szőlőkarót, mely szőlőinknek tőkét és indáit tartja: e módszer abból áll, hogy e karóul szolgáló fiatal fenyőket – mikor még bennük van a nedv és rajtuk a levélzet – néhány napra nagy kádakban vasszulfát oldatban áztatják, amelyet azután a törzs felszív. Ugyanezt kellene csinálni a gyártás helyén a nagy

fákkal, melyekből azután a faburkolat készül. Ez talán nem lenne ugyanilyen könnyű.

Sajnos a Közútrendszer átburkolásának minden új rendszere, melyhez folyamodtam, egyként elhibázott volt a császár szemében. Minél keményebb, simább lett az útfelszín, s kedvezőbb a közlekedés számára, annál csúszosabb lett a lópaták számára. A császár pedig, aki elsőrangú lovagló, nem akart hallani sem aszfaltozott, sem faburkolatú és főképpen nem gránittal vagy porfírral kövezett nagy útjainkról. Őfelsége csak a makadámot engedélyezte,

e költséges, piszkos és a gyalogosok számára leggyakrabban használhatatlan utat. Szívesen elfogadtam ezt azokra a kocsiutakra, amelyek parkjainkban húzódnak, honnan a nehéz kocsik ki vannak tiltva, és fassal szegélyeztetek; ám csapásnak tekintetem egy olyan nagyváros belsejében, mint Páris.

Számomra a kikalakú porfirból készült burkolat volt a kívánatos. Nem rejtettem el hiányosságait; de nem lehetett azokon segíteni? És ha ez nem sikerül, nem lehetett volna-e más úton meglelni a megoldást, minthogy makacsul nem keressük?

Természetesen nem műlő megoldás kellett, mint könnyedén elszórni a homokot, melynek az eredménye hol egy kis sár, hol egy kis por.

Nem! de arra nem volt

időm, hogy olyan ötletet próbáltassak ki, amely eszembe jutott, és amely bizarrnak hatott, legalábbis első látásra, mint minden dolog, melyre sohasem gondoltak, legyen az bármily egyszerű is.

Azon gondolkodtam, vajon miért nem török a fejüket azon, hogy a lovak patájának újfajta védelmére kitaláljanak valamilyen eszközt vagy megelőző módszert a csúszás ellen, melynek ki voltak szolgáltatva a porfir-kövezet felszínén fényesre csiszolódott patkóikkal.

Úgy látszik, az utóbbi időkben Németországban sziklás emelkedőkön és lejtőkön olyan lovasezre-

Alphand úr beszéde Haussmann báróról a Képzőművészeti Akadémián, 1891. december 26-án

Uraim,

A megindultságot, melyet Önök, újonnan megválasztottak mindannyian éreznek, kiknek a szokásoknak megfelelően tiszte a megbecsülés és a kegyeletes feladat, hogy rövid ismertetésben vázlatát adjuk elődjük életének és munkásságának, nos, e megindultságot magam annál mélyebben érzem, minthogy közelebb kerültem Haussmann báró nyilvános életéhez és munkájához. Engedjék meg hozzátennem, hogy e mindennapos együttműködésben, mely közel húsz évig tartott, végül is a kölcsönös megbecsülés és szeretet legélénkebb érzése alakult ki a mérnök és a prefektus között, szinte azt mondanám, barátság, tekintet nélkül a közöttünk lévő különbségre.

Haussmann báró a Képzőművészeti Akadémia tagja volt. Azért választotta tagjául őt az Akadémia, mert átváltotta Párist, és eltüntette sötét, szűk és egészségtelen utcáit, melyek azt szegényletessé tették. Mindeme munkát azért végezte el, hogy csodás útaita a fővárosok legszebbikévé és legművészibbjévé alakítsa. Mindig is szerette és pártfogolta a művészeteket és a művészeket, kiknek kissé társaként tekintette magát.

Ő a következő szavakkal vezette vissza az uralkodóig Páris átalakítójának dicsőséges szép címét: „Ez az álmódó nemcsak megalkotója volt a terveknek, melyeket én valósítottam meg, hanem hűséges támasza is a kivitelezőnek, kire választása esett Franciaország minden prefektusa közül, hogy gondolatainak közvetítője, ha mondhatom, »második embere« legyen Párisban.”

Páris átalakításának eredeti gondolata tehát III. Napóleoné. Egyik leghőbb igyekezete az volt, hogy megadja

dekkel gyakorlatoznak, amelyeknek lovait megsza-
badították a patkótól.

Mi magunk a talaj érintésétől lábainkat olyan
cipővel védjük, melynek viszonylag vastag bőrből
készült talpa van; akkor – töprengtem – miért ne vé-
denők lovaink patáját akár erős bőrből készült, ér-
des bőrtalppal, mely ellenáll a csúszásnak, akár
olyan bevonattal, mely megszáradva olyan lesz, mint
a keménygumi?

Kétségtelen, hogy eme eljárások alkalmazása sok-
kal többre kerülne lovankint, mint a patkolás. Összes-
ségében azonban kevésbé magasra rúgnának e költsé-
gek, mint azoknak a kiadá-
soknak a növekedése, me-
lyek a Városnak – vagyis
mindazoknak, akiknek vagy
van lovuk, vagy nincs – elő-
vannak írva, s mindez a
közútak újraburkolásának
elfogadott eszközeivel ér-
hető el, annak minden ké-
nyelmetlensége ellenére,
mindazok érdekében, kik
rettegnek a véleményem
szerint oly könnyen elke-
rülhető esésektől.

Hangsúlyozom: különös-
nek fogják ítélni akkori el-
képzeléseimet, melyeket az
elmémbe semmi sem
rombolt le. De hosszú és
többszöri, előzmények nél-
küli munkatapasztalatok-
ból tudom, hogy egyáltalán
nem a járt úton jutunk el a
nagy eredményekhez.

Márpedig óriási dolog
lenne, ha Párisban lehető-
vé válnék, hogy kicseréljék

a makadámot és helyettesítőit, csakúgy, mint a nagy-
alakú homokkő kockákat, egységesre, mely kicsi
porfirkövekből áll, szorososan lerakva erős beton alap-
ra. Ezeken nincs zökkenő, sem sár, sem pedig por,
könnyű tisztítani – anélkül, hogy locsolni kellene.
Egyformán kényelmesek a gyalogosok és kocsin
utazók számára!

Régi ediktumoknak megfelelően egy elvont elvet
megszentelve, melyet elődeink vettek kölcsön a Ró-
mai Törvényekből, melyet előbb számos rendelet-
ben, tanácshatározatban, majd azután törvényho-

zásunk és közigazgatási gyakorlatunk minden monu-
mentumában újra és újra fölélesztettek, 1789-től
1848-ig az utak kövezésének költségeit az utcai üzlet-
tulajdonosokra hárították. Ám ez utóbbi korszakban
különböző megfontolások alapján e kötelezettséget
egy közepes méretű adóvá alakították, melyet felü-
letméterenként tizenkét frankban rögzítettek, mely-
nek haszna távol maradt attól, hogy fedezze a Város
próbálkozásait.

1874 után visszatértek – igaz, csak részeiben – a
régii rendszerhez, melyet alkalmazni lehetett a kiszé-

lesített utcákra, akár csak az
új utakra.

A járdát 1845-ig alig is-
merték; egy ez évben kelte-
zett, június 7-én kiadott
törvény a járdákra vonat-
kozó kiadásokat fele-fele
részben megosztotta a Vá-
ros és az utcai üzlettulajdo-
nosok között.

A vezetésem alatt álló
közigazgatás kedvezményt
juttatott az utcai üzlettulaj-
donosoknak, az ő fél-részü-
ket átlagosan a kiadások
egyharmadára csökkentve,
hogy rábírja őket, fogadják
el eme keresztező utcák
gránitlapos kövezését vagy
bitumennel való beburkol-
lását a kezdetben alkal-
mazott egészen egyszerűen
előírt kövezet helyett.

A Város ráébredt arra a
különbségre, amelyet azok-
nak az anyagoknak az ér-
tékekben vélt fölfedezni, mi-
ket az útlehajlásra alkal-
mazott, a házak mentén

futó járdák helyett.

Szükségtelen hozzátennem, hogy a járdák fön-
tartásának (külön kötelezettséggel bíró) költségei
jóval kisebbek voltak a kocsiközlekedésnek kitett út-
lehajlások kiadásainál.

Nem beszélek azokról a járdaszigetekről, melyek-
nek bevezetése ez utóbbi esztendőkből vált általá-
nossá a nagy körutak, a Champs-Elysées és más első-
rendű utak középső vonalán. Magától értetődik, hogy
e hasznos járóutak költségei kizárólag a Városra
tartoznak.

Párisnak mindazt, ami szépet és jót látott, mikor külföldi
városokban járt, kiváltképp Londonban. Hogy erre az
eredményre jusson, találnia kellett egy embert. A föl-
adat nem mindig könnyű; a politika kívánalmi, a meg-
teremtendő koncessziók, a különböző rendű és gyakran
egymásnak ellentmondó megfontolások korlátozzák a
keresés mezejét, és megfosztják választási szabadságuktól
azokat, kik a kormányzás élén állanak.

Haussmann, mihelyt elfoglalta hivatalát, az első napon
munkához látott, és tanulmányozta Páris városának erő-
forrásait és szükségleteit. A helyzet a következő volt: Pá-
risnak körülbelül ötvenmillió költséget állt rendel-
kezésére, hogy fedezze a rendes és rendkívüli kiadáso-
kat. Márpedig az első látásra magától értetődött, hogy a
szükséges nagy út-, egészségügyi és szépészeti munkála-
tok megvalósításához néhány milliárdra kell számítani.
De hogyan lehet ezt megszerezni? A császár egyáltalán
nem akart új adókat bevezetni, melyek a párisiak szemé-
ben népszerűtlenné teszik terveit, és ez oly feltétel volt,
melyet Haussmann úrnak azonnal el kellett fogadnia.

Akkor az új prefektusnak támadt az a gondolata, mely
ma oly egyszerűnek tetszik, hiszen a tapasztalat megmu-
tatta igazságát, de ami akkor egészen új és vakmerő volt:
a felvirágzásnak, mely a tervezett nagy munkálatokat
követi, meg kellett teremtenie az elégséges forrásokat
ahhoz, hogy biztosított legyen az e munkálatokba fekte-
tett kiadások visszafizetése. Minthogy ezt az ideát az ural-
kodó kedvezően fogadta, Haussmann úr elfogadta a szá-
mára felkínált megbízást.

Haussmann, a különböző állomásain, amint később
Párisban is, páratlan vezetői tehetséget mutatott föl, ter-
mékeny jártasságot az erőforrásokban, megingathat-
atlan szilárd jellemet, fáradhatatlan aktivitást és rendkí-
vüli munkabírást.

Az Olvasó látni fogja, hogy az 1870-es kezdetektől városatyai szolgálatom végeztéig a Közútrendszer teljes felszíne – miből a kocsutaknak 845 kilométeres, a járdáknak pedig 285 kilométeres volt a kifejlesztése – 1290 hektárt (12.900.000 négyzetmétert) tett ki, a kocsutaké és járdaké együtt.

Az utak fenntartásának éves kiadása, melyet 1865-től sikerült nagyjából nyolcmillió alatt tartanom, fele-fele részben volt megosztva az állam s a Város között, átlagosan mindössze 62 és fél centime-ra jött ki méterenkint. Oly szám ez, melynek szerény volta

meglepő. Igaz, némely ritka makadám utak métere évenként 4-8 frankot emészt föl, de összességében mindezt kiegyenlítődik a kis utcák végtelen sokaságával, melyeken szinte nem is zajlik forgalom; ezekkel Páris bizonyos negyedeiben találkozhatsz, kivált a régi elővárosi negyedben, melynek kövezete, úgy tetszik, örök.

TISZTÍTÁS, LOCSOLÁS

Amiképp a közutak első kövezése, úgy a takarítás is az utcai üzlettulajdonosokra volt kiróva, mindegyiküknek a homlokzat hosszában, az utca felének szélességében, annak a régi szokásnak megfelelően, mely ugyancsak ősrégi szabályok évszázados alkalmazásából ered, s melyet napjainkban szabályoznak. E szélességet néhány esztendeje hat méterre korlátozza a törvényszabályozás, vagyis egy ily széles utca két oldalán tizenkét méterre, a fennmaradó rész a Város számláját terheli.

E kötelezettséget – mint az első kövezésre vonatkozót – most átalakították, s valódi rendszeres adó lett belőle, melyet az Államtanács által kiadott Dekrétumok határoztak meg. Ez adót három osztályba sorolták, aszerint, hogy a Közút menti építésről vagy részlegesen fölépített tulajdonokról ill.

bizonytalan területekről van-e szó, és egy harmadikról, mely a változó kiadások arányában állapították meg mindenik osztályban, aszerint, milyen a kocsutak természete s a közlekedés mértéke.

Az adó közepes értéke 36 centimes négyzetméterenkint, mely közúti folyóméterenkint legföljebb: 4 fr. 32.

Egy dekrétum alapján, melyet VIII. év Messidor 12-én adtak ki, a Rendőrprefektúra hatáskörébe tartozott – a Szajnai Prefektúrától visszavont egyéb szolgálatok között – a Közútrendszer tisztítása és

locsolása, melyet csak egy másik, 1859. október 10-i dekrétum rendelt az én igazgatásom alá.

Addig minden reggel látam, amint söprűkkel fölszerelt csapatok tolták a sárat a kövezett vagy makadám burkolt utak elfolyócsatornáiba, és nagyon gyakran a járda alatti csatornalefolyókon keresztül föld alatti kanálsalagutainkba, melyeket hamarosan eldugaszolt a kövezéshez használt anyagok szétzúzásokor keletkezett homok, mi több, még emez anyagok egy része is, melyek a túlbuzgó söprűk összehordta kupacokból szakadtak le.

A sárhalmokat, melyek bizonyos távolságonként elrekesztették az elfolyócsatornákat, kétkerekű kordékra rakták a háztartási szeméttel együtt, melytől a lakosok minden egyes ház

előtt egyenesen kapujuknál, a járdák előtt szabadultak meg. Mindez zötyögve távozott a városi közlerakóhelynek kinevezett tárolókba, miközben koszos és fertőző folyadék szűrődött át a kordék rosszul illeszkedő fenékeszkái között.

Száraz és poros időben a locsolás olyan hordókkal történt, melyeken hátul legezőszerűen terültek szét az átfúrt csövek, s belőlük a földre permetezték a vizet, melyet különleges csapokból töltöttek föl. S ez nem ment anélkül, hogy a járókelőket be ne szennyezzék minden zökkenőnél.

Szívesen mondogatta, hogy egy prefektus fejének, melyet a közigazgatás mindenféle közszolgálatokkal veszkörül, olyannak kell lennie, mint egy enciklopédia. Örökösen izgatott szelleme állandóan új kérdések felé vonta, melyeknek addig nem fordított hátat, míg bennük el nem mélyedt; meglepő befogadóképességével mindent megértett és megőrzött, annyira, hogy ha ötleteket elfogadott, azokat a legteljesebb jóhiszeműséggel vallotta magáénak. Megtalálta a módját annak, hogy mindent megtegyen, és fáradszótlanul tudta egyidejűleg pontosan valóvá tenni az oly számos és oly sokféle rábizott feladatot, anélkül, hogy valaha is kivonta volna magát világi kötelezettségei alól, amivel magas beosztása kecsegtette. A vezető, persze, megkettőzése volt a művésznek, ki rajong minden nagy dologért, szenvedéllyel viseltetik a szép iránt, a „jónak e kiváló, művészi formája” iránt, és a Képzőművészeti Akadémiának, melynek üléseit kártartón követte; úgy hírlílik, szeretett résztvenni e vitákban, hol a művészet legfőbb érdekeiről volt szó.

Haussmann úr talán nem volt szónok, a szónak teljes értelmében, mert nem volt sem erős hangja, sem pedig magával ragadó ékes szólása, mely tömegeket mozgat meg, de hasonlíthatatlan logikájával nagy hatást ért el. Tehetsége volt ahhoz, hogy meggyőzze a gondolkodókat csakis dialektikájának erejével, és nála senki sem tudta jobban tárgyalni és az egybegyűltekkal megértetni a legnehezebb kérdéseket: elsőrendű ügyszónok volt.

Formai merevsége, melyet gyakorta szemére vetettek, csak látszólagos volt; mert a mélyén jóakarattal viseltett a sok alárendeltjével, kiktől sokat követelt, de kiket tudott jutalmazni, és akikkel igyekezett mindig türelemmel bánni.

A Birodalom szenátoraként elfogadta a bárói címet; ha hihetünk Emlékirata egy oldalának, talán herceg volt.

1860-tól eme egyszerű tisztítási és locsolási eljárások átadták helyüket másoknak, melyek minden szempontból jobbak voltak, s amelyeket az én irányművem s az azután következők is szüntelenül tökéletesítettek.

Ahogy ma is teszik a kövezett utakkal, melyeket a legnehezebb jó karban és tisztán tartani, úthengert használtak, hogy a töredező anyagot összetömrítsék. Mi több, még „seprő”-gépeket is használtak, hogy a sarat az elfolyócsatornák oldalába tolják, melyek a járdát szegélyezték, hol söprűkkel, afrikafékekkel, vaskaparókkal és lapátokkal fölszerelt úttisztítók hordták halomba a sarat, hogy kiszáradjon.

Minden seprőgép, melyet ló húz és egyetlen ember irányít, legföljebb két méter széles hosszanti kötelékben működik, az út közepétől indulva, s munkája gyorsabb és jobb, mint egy sok munkásból álló szakaszé.

E masina működését még azzal is segítik, hogy a makadámot minden héten bő vízzel lemoszák, ami elősegíti a kocsutak profiljának megtartását, minthogy a víz felhígítja a sarat, melyet el kell választani a tömör felülettől.

A kockakövel burkolt utakon ugyancsak használják a seprőgépet; csak hogy sajnos sok még sok a híja annak, hogy mindeme utak a használatukhoz szükséges szélességet elnyerjék. Épp ellenkezőleg, ezekből van a legkevesebb. A többit továbbra is kézzel kell a sártól mentté tenni, amit férfiak és nők csapata végez el útgondnokok irányításával, söprű-kefékkel vagy nyírfasöprűkkel fölszerelve, a kívánalom szerint.

Az utak két fajtájánál gondot kell fordítani arra, hogy szabadon maradjon az elfolyócsatornák alja, avégett, hogy az esővíz, a háztartási szennyvíz s az útmosóvíz könnyebben a kanálisba folyhassék.

A homok, mely javarészt az út mentén fölszedett sárhalmokból ered, sokkal könnyebben rakható az

útmenti házak szeméjtével a gyűjtőkocsikra, mint a folyós, nedves sár.

E sarat és mindenféle szennyet összegyűjtő kordék szolgálata vállalkozásban működik.

A közúttisztítók feladata kiegészítésképpen a pavillonok, a jószágállások, a piacok, a rendőrposztok, vízdék stb. stb. belső takarítása, hogy a rothadó szemetet és hulladékot ugyanarra a kocsira rakják; feladatuk mindannak a mosása és fertőtlenítése, ami indokoltta teszi a tisztaság eme utóbbi szolgálatait.

Télen a jég és hó rendkívüli szolgálat megszerve-

zését igényli, s ehhez mindenkinék a közreműködésére szükség van.

Az utca lakóinak meg kell tisztítaniuk a járdát: a havat a szélre kell kotorítani folyamatos kupacokba, vagy az úttestre tolni; a járdák kövezett vagy bitumenezett felületére homokot vagy hamut kell szórni, hogy így legyen járható. A csatornák jegét össze kell törni, és ha szükséges — elegendő munkás híján — a havat magán az úttesten kell összegyűjteni.

Ez utóbbi feladatra a Közigazgatás annyi külön csapatot állít föl rendes személyzetén kívül, amennyi csak lehetséges. A hőeltakarításra nem csupán a versenybe lépő sáreltakarító vállalkozók kocsijait használja, és minden bérkordét, melyeket meg tud szerezni, hanem azokat is (vagy ötvenet), melyeket az

Omnibusz Társaság bocsát rendelkezésére üzleti tarifája szerint. Az utóbbi években a Közigazgatás tengerisó használatával kísérletezett, hogy meggyorsítsa a hóolvadást, és úgy tetszik, e módszer sikerrel jár.

Locsolás rendszeren az év hat hónapjában van április 1-től szeptember 30-ig. Általában már csak a szűk utcákban használnak régi hordókat, melyek különböző irányokba szórják a vizet; a többi utakon lemezből készült csövek sorakoznak, melyeket hajlékony bőrcsukló kapcsol össze; kerekre vannak szerelve, s réz spriccelőkben végződnek; ezek sorjában a járdák

Igen érzékeny volt a megbecsülés iránt, mely megadtott neki azzal, hogy még életében beleírták nevét az egyik legszebb útbá, melyet ő teremtett meg. E nevet a köz hálája soha nem törölheti el...

A kiemelkedő munkák, melyek fölött az imént röviden szemlét tartottam, és amelyek megfelelnek a létezés külső feltételeinek, nem elegendők egy olyan nagyváros számára, mint Páris; belső organizmusra is szüksége van, miként az emberi testnek, és eme organizmus fejlődése a népesség egészségétől függ. Ez Haussmannnak ugyancsak egyik nagy törekvése volt. Mihelyt elfoglalta helyét a Szajnai Prefektúrán, megkülönböztetett figyelmet fordított a vizek, a csatornák és az egészségügy kérdéseire.

Ha az újonnan megteremtett sétányok, parkok és terek hozzájárultak a főváros művészi megformálásához, talán megbocsátják nekem, hogy nem állok itt meg. Páris sétányai egyébként egy különkiadványnak a tárgya volt, melyet az Akadémia tiszteletébe ajánlottam, és ha erről beszélek, az azért van, hogy hozzátegyem: Haussmann báró egyik dicsősége volt, hogy emez egészen új dolgot pártfogásába vette.

Ezt szüntelen számos kritikának vetette alá, melyek mindig az újítások felé fordulnak: ő a rá jellemző energiával és tehetséggel meg tudta értetni a Kormányt, a Parlamentet és a Városi Tanáccsal a város higiénijának és szépségének előnyeit, minek a szép sétányok megteremtéséből és közútaink növényekkel való beültetéséből kellett fakadnia. De ahhoz, hogy létrehozzuk a sétányokat, hogy igazi fákkal, pompás növényzettel váltsuk föl a szomorú növendékfákat — melyek valaha körútaink egyetlen diszeiül szolgáltak —, hathatós szervezetre és nélkülözhetetlen tekintélyre volt szükség: egyedül Haussmann úrnak volt meg az autoritása arra, hogy ezeket elérje.



A Sainte-Geneviève könyvtár (1843.)

alatti különböző vízcsapokra vannak csavarva. Ez segíti az úttisztítókat, hogy könnyedén locsolhassák az egész útfelszínt, amivel mindegyikük meg van bízva.

Egyes készülékek, amelyeknek csövei kis lyukakkal vannak ellátva, automatikusan működhetnek, mikor bizonyos ideig kell locsolni.

A hordós locsolás négyzetmétere egy centime-ba kerül naponta a köves utakon, míg a kikövezetteken csak 0.6-ba.

A spriccelős locsolás ennek csak a felébe kerül.

1869-ben, városatyai működésének utolsó esztendejében a közútak tisztítása és locsolása összesen 3.953.942 frankba került, vagyis 1290 hektárra körülbelül 30 centime négyzetméterenként.

Ezt 1.001.342 frank 71 centime-mal kiegyenlítette az úttisztítási adó, mely – emlékszünk rá – hat méterre korlátozódott mindkét oldalán azoknak az utaknak, amelyeknek a szélessége több volt, mint tizenkét méter. Ezekből igen sok van Párisban, nem is beszélve a sugárutakról és terokról, melyeket nem hátról semmiféle tulajdon, és így teljes egészében a Város számláját terhelik.

VILÁGÍTÁS

A közútak világítása nem oly régi, mint a kövezés és úttisztítás. Nem nyúlik vissza Fülöp Ágostig, e teremő királyig, kinek Páris oly sokat köszönhet. Csak dédunokájáig megy vissza, Hosszú Fülöpig. Még e monarcha uralkodása alatt is volt a szerényebbeknek kezdeményezése, még ha az a legünnepélyesebb formát öltötte is. A királynak egy 1318 januárjában kelt rendelete előírta, hogy a Châtelet kapuja előtt éjszaka égő gyertyát kell tartani, hogy megelőzzék a gaztetteket, melyeket akkoriban elkövettek a fővárosban.

1558-ban a párisi parlamentnek egy döntése két-száznegyven esztendő szünet után új kötelezettsé-

get rótt az utca mentén lakókra, akik már viselték a kövezés és a mindennapi takarítás terhét; ez pedig abból állott, hogy télen éjszaka „egy” meggyújtott lámpát kellett tartani minden útnak a sarkán. De eme intézkedés végrehajtása nehézségekbe ütközött. Előbb késedelmet szenvedett, majd szigorúsága enyhült, s csak két évszázaddal később tartották be egészében e szabályt. Akkor azonban oly terhet jelentett ez némely negyedek lakói számára, hogy a költségeket teljes egészében a Közkincstárra rótták. Ezt egy 1704. januári ediktum írta elő.

A gyertyákat fokozatosan az olajvilágítás helyettesítette, majd az antik lámpák helyébe „gázlámpák” léptek, miután a XVI-II. század közepén nyílt pályázatot hirdettek, hogyan lehet a lehető legjobb megoldani a közvilágítást. A kiváló Lavoisier részt vett ezen, és megnyerte a díjat.

Ő az, aki ebből az alkalmából elsőként megfogalmazta azt az alapvető axiómát, melyet most úgy látszik, elfelejtünk, s melynek az alkalmazásával a nyomdokaiban jártam, anélkül, hogy sejtettem volna, hogy egy ily tudós előttem egy évszázaddal szabályba öntötte: a Közút világításának mindenekelőtt az egységességére kell törekedni, oly módon, hogy a rendelkezésre álló fénymeny nyiséget annyi fényforrásra kell felosztani, amennyire csak lehet.

Az utcai világítót [reverbère = visszaverő] – melynek neve valószínűleg a lefelé kissé szűkülő, négylapú lámpáját körülölelő reflektorból ered – lehetőség szerint több, egymást keresztező kötélre függesztették az utca közepén, s ott himbálózott a szél kényére-kedvére. Egy állandóan kifeszített kötélre egy másik volt erősítve két ponton a közép felé, ezen volt a kis csiga, a lámpa fölött. Az egyik ponton a kötél egy másik csigán ment át, s így tudta a lámpagyújtó leengedni a lámpát, majd fölhúzni a helyére. Így gyújtotta meg vagy oltotta el a lámpa két égőjét, töltöt-

Ma senki sem bánja a hatalmas pénzszegeket, melyeket Boulogne és Vincennes ligeteire költöttünk, akárcsak a Monceau-, a Montsouris-, a Buttes Chaumont parkra, és oly sok minden másra, melyek a népesség nagy hasznára zöldellő oázisokká változtatták a gyarkran ápolatlan és sivár tereket, mint amilyen valaha a Mars-mező is volt. E munkával párhuzamosan épültek ki a csodás föld alatti alagutak, melyeket úgy látogatnak ma is, mint Páris egyik legérdekesebb nevezetességét. A csatornahálózat, mely 1860-ban minősége 228 km hosszúságú volt, tizenyolc esztendővel később 600 km hosszúságúra nőtt, és olyan egységes gerincé lett, melynek minden része: a gyűjtőcsatornák és kis alagutak úgy rendeződtek el, hogy mindegyikük ugyanaz a cél felé tart.

Azok a jó hatások, melyeket e munkálatoktól Haussmann báró elvárt, meg is jelentek: jelentős mértékben csökkentek a járványos betegségek, melyek egykor oly gyakoriak és halálosak voltak, amiként ezt föl is jegyezték 1884-ben, az utolsó kolerajárvány idején.

Emez új földalatti csatornának a megalkotása Haussmann báró egyik legnagyobb dicsősége, ki az alapokat egy híressé lett Emlékirat-ban vetette meg, annyi más között, melyek önmagukban is elegendők volnának ahhoz, hogy az ő irodalmi értékét megjelenítsék; ha ugyan nem volna épp fölösleges Páris átalakítójának címéhez egy újabbat biggyeszteni.

Minden köz-ellenállás dacára, mely úgy tetszett, szívesebben választja – legalábbis részben – a Szajna vizét, mint a forrásvizet, minden ellenállás dacára, melyet Haussmann a tisztánlátó akaratával megtört, bevégezte gigászi feladatát, mely a rómaiak legszebb munkáihoz hasonlatos. Két csodás vízvezetékén Párisba hozta a Vanne és a Dhuis vizét; az egyik a Montsouris tárolóba, a másik a Ménilmontant tárolóba ömlik.

te föl olajjal a lámpát vagy cserélt kanócot és tisztította az üveget. E másik kötél vége (az egyik szomszédos házfalra szerelt) dobozra volt erősítve, melynek a kulcsa a lámpagyújtónál volt.

A széles utcákban a lámpát a házfalra szerelt karokra függesztették vagy a járdára állított oszlopokra tették.

E kétégős lámpából 1200-at lehetett látni Párisban az Ancien Régime vége felé és az 1789-es forradalom idején.

1830 után ötször annyi volt; de a rendszer nem változott. Az állam csak 1789 után tette át az utcai világítás terhet a Városra, teljes joggal.

A Restauráció utolsó éveiben volt néhány kísérlet a gázvilágításra, ám megsztott sikerrel. A Júliusi Kormány idején a jobb, de még mindig nem megfelelő eredményeknek köszönhetően folytatódtak e kísérletek, hogy a Közigazgatásnak teljes bizalma legyen emez új eljárásban. A gáz tisztítása nem volt tökéletes; az égők szabálytalanul adták a fényt; ugyanilyen szabálytalan volt a szétosztócsöveken lévő gázórák nyomása; ezeknek az égőknek a formája – melyek alkalmasak arra, hogy a lehető legkevesebb gázfogyasztás mellett a lehető legtöbb fényt adják – teljesen kiforratlan.

Noha 1853-ban, amikor a Városházára érkeztem, a

gáz használata a magánszolgáltatásban már nagyon fejlett volt, ama hat társaság erőfeszítéseinek köszönhetően, melyeknek a Rendőrprefektúra engedélyezte, hogy fogyasztásra gázt szállítsanak a különböző kerületekbe, nem kis meglepetéssel tapasztaltam, hogy a régi utcai világítók továbbra is egyeduralmuk Párisban, kizárólag ezek látják el a közutak világítását.

1855-ig tartott ez. Ebben a korszakban a Rendőrprefektúrát – melynek hatáskörében maradt továbbra is e fontos szolgáltatás – megragadta a hat

gáztársaság javaslata: olvadjanak össze egygé, hogy az a párisi gáz gyártási és elosztási monopóliumának koncessziója legyen, és hogy minden köz- és magánhasználatra szállíthassanak gázt, alacsonyabb áron, mint a tarifájuk, megindokolva a kiváltságot, hogy ki lesz engedményes, jöllehet számukra ez széles kör.

Az ügy bizonyos másodlagos szempontokból került az én vezetésem illetékessége alá; de a Város költségvetésének egyensúlyára olyan hatással kellett lennie, mely nehezen felismerhető. Ez engem ar-

ra ösztönzött, vállaltam azt a szerepet, melyre a kezdetektől felkértek, hogy vegyek részt az ezzel kapcsolatos tárgyalásokon, és az ezt követő szerződéstervezet fáradságos vitájában. Munkatársam, az idősebb Piétri egyébként nem tudta támogatni e vitát Páris leggyűsebb üzletberekivel, élükön Émile és Isaac Péreire-rel. Közbenjárásom nagymértékben eredményre juttatta e tárgyalást. Később majd látni fogjuk, hogy ez nem volt haszontalan a Város pénzügyi érdekeinek szempontjából.

A hat meglévő társaság *Párisi Gázvilágítási és Gázfűtési Társaság* néven egyesült; a Város ebből az alkalomból ötven évre, 1856 január 1-től megadta neki a kizárólagos jogot a Közútrendszer alatti csövek és vezetékek lefektetésére és kezelésére.

A Társaság e privilégium ellenében arra vállalt kötelezettséget, hogy a gáz köbméterenkinti árát 40-50 centime-ről – ennyibe került akkoriban – 30 centime-ra csökkenti a magánfogyasztók számára, és 15 centime-ra mindenfajta közfogyasztás esetében. Ezek az árai még ma is. Ezekon kívül még a következők megfizetésére kötelezte magát: 1) 200.000 frankos bérleti jog évenként a Közútrendszer alatti területért, hol csövei és vezetékei futnak; 2) A Párisba bevezetett és ott fogyasztott köbméterenkinti két centime városi fogyasztási adó, ez illeték megfizeté-

Lehetetlen volt, hogy Haussmann báró úgy tudja kolosszális vállalkozásait véghez vinni, hogy közben ne találkoznék akadályokkal, ne ütköznek érdekekbe, hogy ne támasszon féltékenységet magas pozíciójából eredően, melyet az Uralkodó bizalmából élvezett. Szenátor volt, a Becsületrend Nagykeresztjének tulajdonosa, üléseket tartott a Minisztertanácsban és az Államtanácsban, hol ideáit függetlenséggel védte meg, melyeket csaknem mindig győzelemre tudott vinni – bizalommal bírt még a Kormány kebelén belül is, mely oly heveséggel tört ki, amilyenkorábban erősen elfojtották azt. Igazából III. Napóleon volt a „Nagy Prefektus” legszilárdabb támogatója, és a császár előtt senki nem merészkedett arra, hogy Haussmann bárót nyíltan támadja. Ő máskülönben meg tudta védeni magát, és ellentmondást nem tűró szelleme metsző válaszokkal felelt, melyeknek hatását csak fölerősítette azoknak udvarias formája.

Egy miniszternél is nagyobb hatalommal, teljes pompájában tündökölt az 1867-es Világkiállításon, amikor igen jelentős ünnep keretében a Városházán fogadta Európa minden uralkodóját.

Mindez túlságosan sok volt a nagyságból: a harc is erősödött; előbb titkon az Államtanácsban, majd közvetlen támadásokkal a Minisztertanácsban. Másrésztől a Birodalom utolsó esztendőiben az ellenzék legjelesebb emberei is élénken támadták szóban és írásban. A miniszterek csak gyengén támogatták; és annak ellenére, hogy a Szentátusban hivatala révén csodálatosan védekezett, a közvélemény nem látszott követni őt, és úgy tetszett, megtagadja tőle az igazságtételt, melyet most kezd megadni neki, s melyet a jövő egészében tartogat számára. Haussmann báró akkor megértette, hogy minden harc haszталanná vált; és látván a belpolitika irányváltozásait, belenyugodott abba, hogy búcsút mondjon a Városházának.

se a lepárolt kőszén után, ami e gázmennyiség előállítására szolgál.

E rendelkezésekhez még hozzávettem a Társaságnak ama kötelezettségét, hogy ossza meg a Várossal nyereségének azt a vagyonrészét, mely 55 millió társasági tőkéjének tíz százalékát meghaladja. De csak 1872. január elseje, vagyis tizenhat évnyi működés után, minek fontosságát senki nem értette. (Ezt alább kifejtem.)

A Társaság ezen kívül arra is kötelezte magát, hogy a termelést oly módon fejleszti, hogy meg tudjon felelni a fogyasztók minden igényeinek, s a csőrendszert is bővíti minden olyan helyen, hol a Közigazgatás ezt előnyösnek ítéli.

A Közigazgatás fenntartja annak jogát is, hogy át-helyezteti a csöveket és vezetéseket minden olyan esetben, amikor a közérdek ezt megkívánja; valamint azt a jogát is, hogy különleges csőrendszert engedélyezzen új világítási rendszerek kísérleteire egy kilométeres hosszúságon belül.

Az 1855. július 23-án kelt szerződést egy 25-i dekrétum hagyta jóvá.

Mikor a közvilágítás egy 1859. október 10-i dekrétum szerint átkerült a Rendőrprefektúráról a Városházához, azzal foglalkoztam, hogy bevezetessen minden olyan fejlesztést, melynek szükségességét a szerződés gyakorlatba ültetése három év múltán felismertette velem.

Mindenekelőtt csökkentettem azoknak a kandelábereknek a magasságát, melyek a közutakat megvilágító lámpákat tartják, a lámpaégek magasságát legföljebb 2 m 60 cm magasságban határoztam meg, és az utcai világítóokra emlékeztető, használatban lévő lámpákat olyanokkal helyettesítettem, melyeken az árnyékot vető vas a lehető legkevesebb, s fényvisszaverőkkel is föl vannak szerelve, hogy világítóörükben, s így a kandeláberek lábánál, árnyék ne essék.

Majd beszámolót készített egy bizottság, melynek élére Dumas urat, a neves chemikust – egy második Lavoisier-t –, a Tudományos Akadémia tagját, a Városi Tanács elnökét neveztem ki; e bizottságnak köszönhető az a még ma is használatban lévő módszer, mellyel megvizsgálhatni a Párisi Társaság által szolgáltatott gáz minőségét és világítóerejét. E beszámoló alapján kicseréltem a lámpaégyeket, amelyeknek 5^m/m-es résén túlságosan gyorsan áramlott ki a gáz, így az égés nem volt tökéletes. Olyanokkal helyettesítettem ezeket, amelyeknek nyílása 6^m/m-es,

s a lassúbb gázkibocsátás orvosolta ezt a bajt. Így ugyanaz az óránként elégett gázmennyiség háromszorta nagyobb fényt adott!

E radikális forradalom lehetővé tette számomra, hogy a Gázművek kiadásainak jelentős növekedése nélkül megkészserezem minden egyes égő fényerejét, és hogy ugyanakkor megsokszorozzam a kandeláberek számát, alkalmazva azt a szabályt, mely azt ajánlja, hogy a közutakra vetített fényt a lehető legtöbbször osszuk el. S így jelentősen csökkenthetni az elkerülhetetlen félhomályt két égő között.

E reformok bevezetésével párhuzamosan 1860-ban, Páris határainak kiterjesztése után, a Város számára az a kötelezettség állott elő, hogy egyezzen meg a Párisi Társasággal, hogy az 1855-ös szerződés elő-

nyei révén haszon származzék a régi Párisihoz csatolt új területekből.

E társaság a régi elővárosban a községek köz- és magánvilágításának már koncessziója volt, sokkalta magasabb áron, mint amellyel Párisban kellett volna megelégednie. Hogy egységes legyen a szolgáltatás, melyet a megnőtt város minden részében bevezetni kívántam, a Társaságnak magára kellett vállalnia azt a kötelezettséget, hogy a fennmaradó községekben fölvásárolja a másoknál lévő koncessziókat; kihasználta hát azokat az áldozatokat, me-

Lemondása egyáltalán nem akadályozta meg a rágalom-hadjáratot, mely a közhivatalnok becsületének támadt. E támadásoknak véget vetettek, és ma már mindenki tudja, hogy Haussmann báró azzal a tudattal hagyta el a Városházát, hogy mindig elvégezte feladatát, és a legkényesebb szigorral betartotta a szabályokat. Egy ilyen büszke és erős ember, amilyen ő volt, sohasem tudott volna beleegyezni egy olyan tisztességtelen ügylet megaláztatásába, mely főhajtásra készítette volna egy ilyen cinkos előtt!

Mikor a Városházát elhagyta, személyes vagyonát adóssággal terhelték, és mikor a rohanó politikai események csaknem a Birodalom katasztrófájába rántották Franciaországot, ennek az embernek, ki oly sokat tett Párisért, s akinek minden jutalma mindössze a rendes, hatezer frankos nyugdíj volt, újra munkához kellett látnia, hogy szembeszálljon adósságaival. Föl kellett áldoznia kedvét, pihenését, függetlenségét egy olyan fárasztó munkáért, mely iránt különös hajlama nem volt, s amely beárnyékolta utolsó napjait!

A Kormány feledékenysége s Páris Városának hálátlansága ellenére, mely oly sokat köszönhetett neki, s mely nem tudott számára olyan nyugdíjat adni, mely arányban állott volna nagy szolgálataival, sem pedig olyan elégtételt, melyet igencsak megérdemelt volna, Haussmann báró, ki nagyszerű ember volt, tűrte helyzetét, és a legnagyobb méltósággal alávetette magát neki. Azoknak a férfúknak, kik nagy dolgokat vittek véghez, s kik igazi hazafiak, nem sajátjuk a nehezeltetés: ez az érzés távol áll jellemüktől; harcolnak és csatáznak, de ha a harcuk vége, könnyen felejtnek.

Haussmann bizonyosságát adta ennek, mikor az utolsó években magas méltóságát a Parlamentbe szőlították. Természetesen nem fordított hátat politikai eszméinek,

lyekre e kettős elhatározásából vállalkozott. Azután csőrendszert fejleszteni kellett 182 km-rel, hogy az új területek világítását is ellássák, s a fenyegető kiadások láttán tőkét is emelni kényszerült 55 millióról 80 millióra.

Nem tudtam mást elérni, mint egy olyan üzemnek a fölállítást, mely abban érdekelt, hogy kiaknázza a fővároshoz csatolt területeket, aminek minden kockázatát (hasznot vagy nyereséget) 1872-ig egyedül a Város viselte.

Ám elfogadtam a következőket: 1) veszteség esetén csak ebben az időszakban követelhet térítést nem fedezett kiadásaira (melyeket 6%-ra tőkésített), és ama haszonrész után, mellyel akkor kellett kezdenie elszámolni a Városnak, az 1855-ös szerződés szerint; 2) nem követelhet semmit, ha ez a rész nulla.

Ennek ellenében hozzájárultam, hogy a részvényeseinek biztosított 10% osztalék – az osztás előtt – éppúgy azon a 25 millión alapuljon, mellyel emelni fogják társasági tőkét, mint az 55 millió alap-tőkéen.

Ugyanakkor kikötöttem, hogy a Társaság üzeimei – mivel a város határain belül található – az adóigazgatás szempontjából mint közraktárak jönnek tekintetbe, de azzal a feltétellel, hogy termékei továbbra is kizárólag Páris fogyasztását szolgálják, és hogy a Társaság természetesen megfizeti az 1855-ös szerződés által előírt 2 centime-os adót minden köbméter gáz után, mely elhagyja üzemét.

Végül pedig felhasználtam az új megállapodás kínálta alkalmat arra, hogy a Társasággal elfogadtassam az 1855-ös szerződéshez csatolt függeléket; ez arra szolgált, hogy jobb legyen a gáz tisztítása és világitóereje, illetve hogy fejlettebbek legyenek a gáz pontos mérésének eszközei.

E megállapodást 1861. január 15-én írtam alá ama hatáskör alapján, melyet evégett kaptam december 22-én a Városi Tanácstól. Ehhez csatoltunk – miután a Társaság igazgatósági tagjai elfogadták – egy útmutatást Dumas és Regnault uraktól (a Tudományos Akadémia tagjai), mely irányt adott azoknak a kísér-

leteknek, amelyek a gáz tisztításának és világitóerejének napi meghatározását szolgálják.

Ez az új állapot egészen 1869-ig tartott, ama nehézségek ellenére, melyet a Párisban fogyasztott gáz 2 centime-os adójának fogadtatása támasztott szüntelen. De ez év kezdetétől a Párishoz csatolt területek lakosainak heves reklamációja árasztott el; e panaszkok arról szóltak, hogy az 1861-es szerződés végrehajtásában nem megfelelő e területeken a gázhálózat kiterjedtsége nyolc éve.

Az 1855-ös szerződés tizenhárom éve volt hatályban.

Minthogy a szerződő felek mindig elismerték a kikötések erős és gyenge oldalait, elérkezettnek látszott a pillanat arra, hogy újra átnézzük a közös meg-egyezést.

Itt most nem tudok hasztalan és unalmas részleteibe bocsátkozni mindannak, ami a régi szerződés szövegében megváltozott az újnak összeállítása során, mely mindezt egygyűrt, s ami még ma is hatályban van.

Mikor e sorokat írom, radikális forradalom látszik kibontakozni Páris közútai-

nak világitásában: a gázvilágitás helyébe a villanyvilágitás lép.

A gyárosok durranógáz-, magnézium-, sőt villanyfény kísérletei az én igazgatásom alatt teljességgel esélytelenek volta arra, hogy hasonló eredményre vezessenek; a mai igazgatás hajlandónak mutatkozik minderre, s ezt sajnálom.

Valójában a villanyfény, melynek sápadt, holdvilágszerű tónusa bántó, s melynek élessége sérti vagy fársztja a szemet, élénk fényforrásokból ered; ezek a közútakon szükségszerűen sokkal nagyobb távolságokra jutnak el, mint a megtöbbszörözött gázégők, viszont oly sok ponton és egymáshoz oly közel vannak elhelyezve, amennyire csak lehet. Az Edison-féle rendszer a Lavoisier-rendszer ellenében találja meg a fejlődés útját, és ezért én nem óhajtanám elfogadni. Máskülönbén úgy vélem, hogy egy bizonyos idő múltán feltalálóján, a hirdetőin és készülékgyártóin kívül csak a szemészek és optikusok között lesznek hívei.

mert mindenekelőtt nem tűrt ellentmondást, és a Birodalom rendszere, ahogyan 1852-ben létrejött, őrizte teljes rokonszenvét. Ám el kell ismerni, hogy szisztematikusan soha nem szállt szembe az egymást váltó hatalmakkal: épp ellenkezőleg, segítette őket, mikor hasznos intézkedéseket javasoltak az ő számára oly kedves Párisában, melyet soha nem szűnt meg szeretni. Megsejtette, hogy a hús esztendőn keresztül félrevezetett közvélemény végül elismeri munkájának nagyságát és hasznát, és ez az érzés nyújtott számára vigaszt.

Párisban, melynek hozzá méltó emlékművel kellene tisztelegnie emlékezete előtt, halt meg Haussmann báró, 1891. január 11-én, állva, erős szívvel, ahogyan azt csodás szavaival óhajtotta, melyekkel *Emlékiratai*-nak előszavát 1889 szeptemberében befejezte: „Állva érjen a halál, amiként sok tagját erős nemzedékemnek, melyhez magam is tartozom, most már ez egyedüli óhajom. E világ minden dolgaiból ha nem is emelt föl távozom, mint hajdan álltam a köznek szentelt életmben, de legalábbis erős szívvel; ami pedig az égi dolgokat illeti: reménnyel teli megyek el a Magasságos Ég irtalmas igazságában.”

(Fordította: Várkonyi Benedek)