

Tölgy helyett kő

Az egykor bő vizű Tóció patak keleti oldalán és a nyírségi tölgyesek ölelésében oltalomra találó honfoglaláskori falvak (Debrezun, Szentlászlófalva, Szentmihályfalva és Torna vagy Boldogasszonyfalva) a homokmagaslatokon eresztettek gyökeret. Így kerültek el a nyírvizek táplálta vízfolyások, tocso-gók, tavak keletkeztette nehézségeket. Nem sokáig. Az észak–dél és kelet–nyugat irányú kereskedelmi útvonalak találkozásánál megült, honosodott falvak népessége gyorsan növekedett, nem kevésbé kiterjedésük is. A települések határai egymásba nőttek, magukba ölelve ereket, sokféle vizenyős területeket, s kialakult a helység kerekded formája, amit vizes árkaival évszázadokon át meg is tartott.

Debrecen már 1405-ben jogosulttá vált városfal építésére, arra azonban sohasem tellett a város kasszájából. Fal helyett beérték széles és mély vizes árok ásásával. Belső oldalára hányták az ásott földet és arra olyan kerítést emeltek, ahol a tölgyfa palánkokkal együtt a sűrű, áthatolhatatlan, szúrós, tüskés cserjék, liánok adták a meg-megújuló védelmet. A dombra állított, őrhellyel védett és bástyához hasonlatos városkapukat kívülről csak hidakon át lehetett megközelíteni.

Aki napjainkban érkezik a városba, már azt is kételkedéssel fogadja, hogy a Déri Múzeum és a Csokonai Színház alatti területeket egykor víz borította, a Nagytemplom és a Megyeháza között pedig itt-ott felszínre bukkanó vízér húzódott. Az viszont még az itt élők számára is hihetetlen, hogy a belváros területének zöme vizenyős, mély fekvésű, mocsaras területen létesült.

Hogyan lehetett itt élni? Hogyan lehetett itt megmaradni? Nehezen. A la-

kosság számának növekedésével, kényszerűen csak a ház építéséhez szükséges területet próbálták feltölteni a hátsabb helyek földjével, máshonnan hordott törmelékkel. Ahogy emelkedett a sárból, vályogból sűrűn egymás mellé emelt egyszerű, földszintes hajlékok száma, a „vörös kakas” a náddal, zsindegyel, venyigével vagy szalmával fedett tetőket egyre többször járta. A felcsapó lángok olykor egész városrészeket elroptattak. Egymást érték a tűzvészek, 1719-ben egy hónapon belül háromszor szenvedte meg Debrecen népe.

Pedig voltak a várost óvó szabályok. A városkapu őrei sajátjaosan fogadták a dohányos idegenek üdvözlését, először a nádfedelekre fordították a tekintetüket, majd lapos pillan-

tást vetettek a belépő kezében lévő íz-zóan füstölgő szivarkára vagy pipára, mert az a városban tilos volt. Mindenki sietve, pironkodva oltotta el parázsló dohányját.

Ezzel szemben bent, a szalonnaszagú településen, a megszárt disznót a havas utcán is lehetett szalmával perzselni, csak közben tilalmas volt dohányozni...

Amit a tűzvész évszázadokon keresztül maga után hagyott, azt használta a civis nép, mint alapot, arra újra és újra falakat rakott. Az erdő meg látszólag kimeríthetetlenül nyújtotta az építésre alkalmas faanyagot. Veszedelem-

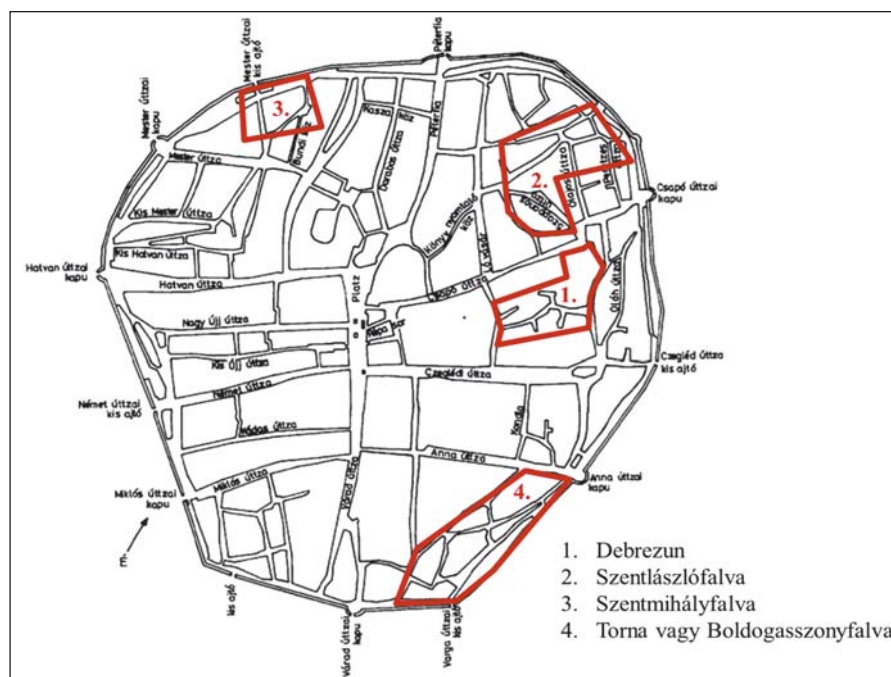


Városháza a Nagybíddal

ről veszedelemre töltődtek fel az utcák, a várost behálózó járatok.

Jelenleg ezért kerülnek elő 3–4 méteres mélységből tölgyfa járdapallók. Az 1726-ban elkészült Kistemplom padlója a Piac utca többszöri feltöltése miatt a mostani járdaszint alá került. Ezért a templomba nem belépünk, hanem a lépcsőkön két métert ereszkedve leérünk.

Közben mi történt a várost borító és a mindennapi életet megkeserítő vizekkel? Eleinte kanálisokba, árkokba ergették és tavakba gyűjtötték a fölös vizet, amit a várost ölelő sánc árkába igyekeztek eresztetni. Ez volt a sorsa a háztartásokból, istállókból, vágóházakból és az iparos műhelyekből az utcákra kiterelt szennyes lének is. A szinte lejtés nélküli felszínen rendre „otftelejtkező” tócsák addig pangtak, bűzöltek, míg egy-egy égi áldás nemcsak felhígította, hanem egybemosta azokat. A szagok ugyan elviselhetőbbé, azonban az utak szinte járhatatlanná váltak. Nyáron a rettenetes porfelhő, télen a fagyos göröngyök „zongorája” (ettől elől döglök a lova és hátul széjjel hullik szekere) nehezítette a közlekedést. Az egészségügyi és közlekedési nehézségekre csak föld



Középkori falvak Debrecen területén



Tűzvész Debrecenben

alatti csatornahálózat és burkolt utak kiépítése nyújthattak volna gyógyírt. Ahogy a városfal építésére, ennek a hatalmas feladatnak a költségére sem futotta a kasszából. Maradtak az olcsóbb és átmenetinek vélt megoldások.

A kő építőanyagot nélkülöző város előjárósága a Debrecen saját erdeiből könnyen megszerezhető tölgyfával gondoskodott az árkok, kanálisok tisztításáról és védelméről, emberi és fogatos átkeléshez egyszerű gerendahidak építéséről és fenntartásáról. A saját erdőknek köszönhető, hogy a tölgyfa hosszú évtizedekre ennek az ügynek a főszereplőjévé válhatott. A városi ácsok és molnárok pallóburkolással látták el („mejjékelték, megjármolták”) a beomló falú árkokat.

A széles utakat a gyalogosoknak rövid keresztgerendákra helyezett hosszirányú pallók fektetésével tették járhatóvá és azt a meggondolatlan fogatosoktól, lőtáncoltató tisztektől beásott farönkök (fabakterek) védték. Ami másutt kőből, téglából rakott járda, az Debrecenben a palló volt. Sáros időben síkosabb, csúszósabb dolgot nehéz lett volna találni, ez volt a „virtusnak az ő ösvénye”. Mondták is, hogy legtöbbet ér a palló száraz időben, mert akkor mellette is nyugodtan el lehet sétálni.

A széles utcákon a szekerek járásában a mélyebb kottyanókba vastagon szalmát, vagy erdei rőzsét, gallyat terítettek, arra pedig homokot hordtak, ezt a javítási módot hívták „fasinázás”-nak. Addig működött, amíg a tömedék apróra nem morzsolódott és a sár azt el nem nyelte. Az utak, hidak javítására az előjáróság Apafáról, Gútról hordatta a tölgyfát.

Debrecen leghosszabb és legszélesebb utcája szinte csak nyáron volt járható. Tavasszal és ősszel az esőtől duzzasztott habarék fekete sártengerként nyaldosta a Piac utcai házak lábait. Nagyobb kihívás volt azon át-

kelni, mint a zajló Tiszán. Csak azok vállalták, akiknek a fuvarozás adta a kenyeret, vagy akiket az elodázhatalan feladat szorított meg. Bizony sokszor előfordult, hogy a sártenger széleire vonszolt, gőzölgő, kimerült lovak értetlenül meredtek „gyiázó” hajtóikra. Gyalogosok csak vastag talpú sárcipőkben vagy csizmába tűrt nadrágban vállalkoztak rá.

A Szent Anna utcán egy őszi napon a teherszállító szekér úgy beleragadt a szűgyig érő sárba, hogy hat ökör sem tudta volna onnan kihúzni.

1850 táján a Német utca elején a sárból hat erős bivaly sem tudta kiszabadítani a delizsánszot. Otthagyták, reggelre belefagyott a sárba, abból csakánnyal vajták ki.

A gyalogpallók és a fahidak készítésével és fenntartásával a városi tanácsnak állandóan foglalkoznia kellett. Folyamatosan érkezett a panasz, állandósult az örök kérdés, kinek mi dolga a maga portája előtt.

1631-ben a város nagy elhatározására jutott az utak folyamatos járhatóságának fenntartása érdekében. Jelesül az Apafája erdőből elrendeli, hogy harminc szekérnyi öreg tölgyfát a templom hídjának javításához hozzanak be. Ennyi fára csak igen nagy híd javítása miatt lehetett szükség.

Már akkor állhatott a templom kapujától induló, a Piac utca sártengere fölé hosszában ácsolt és a városháza előtti gyalogjáróig vezető különleges építmény (olyan híd, ami nem a hossz tengelyével, hanem az arra merőleges kereszt tengelyeivel hasznosult). A Piac utcán készített híd az utcán végigfutó vízlevezető árok felett hosszirányban épült meg és az utca közepén uralkodó sártengert hidalta át a házsorokkal párhuzamosan.

1703-ban újabb építések és javítások miatt a Piskolti erdőből (jelenleg Ro-

mánia, Szatmár megye) hozattak ezer szálfát és azokat Gúton hasogatták fel.

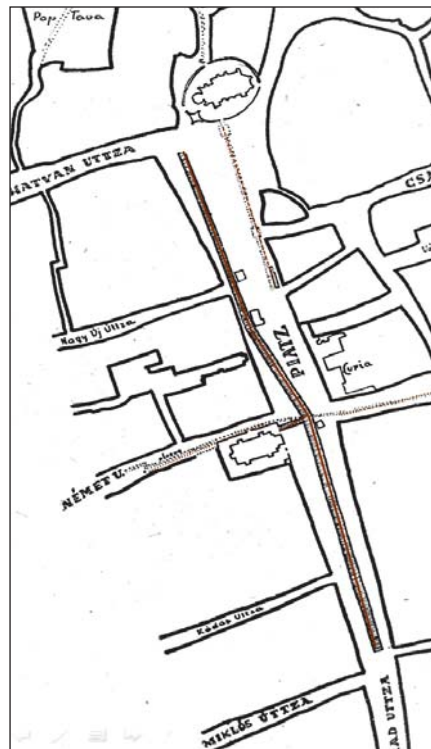
1721-ben a város a Piac utcai és más hidak megrogyódott állapota miatt a vámospércsiekkal megalkudtak a Fülöp-pusztai erdő két öreg gallyas fájára, amit löporral(!) döntöttek ki, széjelhányatásukra (feldarabolásukra) és faragásukra kirendeltek 12 molnárt és 24 faragót. A debreceni gazdák szekereiket hídfá alá küldték, a város szükségére az ágakat is behordták.

1732-ben is a percsiekkal alkudtak meg a javításokhoz és az építésekhez szükséges kilencszázharmincnyolc darab szálfára.

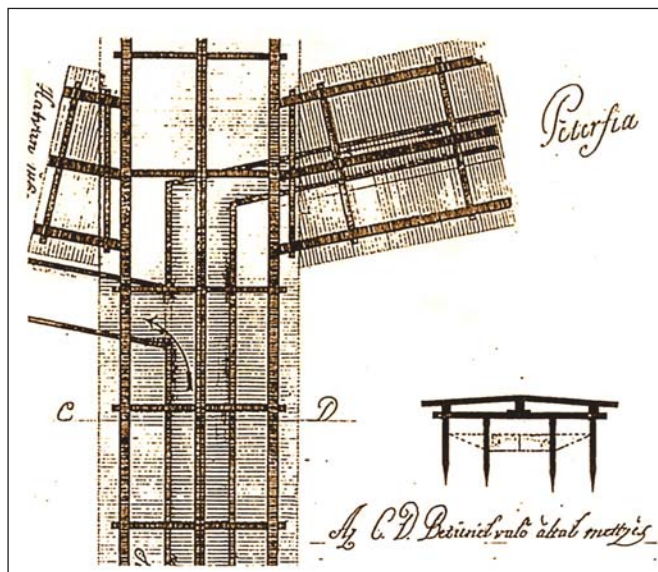
Az 1783. évi jegyzék szerint a város belsejében harmincnégy kisebb-nagyobb fahíd gondozása hárult a városra. Első helyen szerepelt a Nagyhíd a maga több mint 610 méternyi hosszával és $6 + \frac{1}{3}$ méter szélességével.

A 18. századból származó térkép mutatja a híd nagyságát. A Hatvan utcai torkolatból indult és kisebb törésekkel a Szent Anna utcáig húzódott. A híd mellett állt a pálinkás és a vásárbíró fából ácsolt bódéja. A Kistemplomnál keskenyebb deszkázattal ágazott el. A nagyhíd szélessége 3 és 3,2 öl között változott.

A Kishíd a régi Szent András-templom kerítésétől indult, a Csapó utca torkolatában kiszélesedett a szekerek áthajtásának segítésére. Szélessége 1 öl volt. A Bádógos utca sarkán álló mésszárszék előtt ért véget és csatlakozott



Nagyhíd a piac utcán



A Nagyhíd szerkezete

a gyalogjárda pallóihoz. 1803-ban a kishídat bővítették a Bajcsy-Zsilinszky utca gyalogjárdájáig. A kishídon áruló kirakodók, főleg a káposztás kofák és a mészárszékek felől úszó illatpaplannok határozták meg az utca „ájerét”.

A 18. század végén kinevezett Geötz Ferenc új királyi biztos a debreceni vásárok látogatottságának élénkülése miatt folyamatosan szorongatta a városi tanácsot az utcák tisztántartására és az utak járhatóvá tételére, sőt az erdők használatának megváltoztatására is. A magisztrátus 18 pontban foglalta össze javaslatait, amit Meszena Sándor polgármester látott el kézjegyével és vált rendeletté.

A több helyes intézkedést tartalmazó rendelet többnyire írott malaszt maradt, viszont az árokhálózat az akkori térképeken már rendezettebb képet mutat.

1802-ben az északi városrészt pusztító nagy tűz sem múlt el nyomtalanul. Leégett a Szent András-templom a körülötte levő épületekkel együtt. Elbontották a templom és a városháza között a piaci sátrakat, a pálinkás boltot, a vásárbíró bódéját és a mészárszéket. A nagy híd is átépült, lenyúlt egészen a Fehér Ló szállóig, tengelye a kocsziút közepét követte és leágazott a Kossuth és Széchenyi utca felé is. Építését Faggyas Gáspár, Oláh István, Bihari György és Márkus János ácsmesterek végezték.

1811 tavaszán újra „bekopogtatott a vörös kakas”, a szárazságban és az erős szélben 3300 lakóház, a városnak több, mint a fele vált a tűz martalékává.

Bek Pál mérnöki végzettségű királyi biztos (comissarius) érkezése a problémák kezelésének módjában döntő fordulathoz vezetett. 1817-ben a város legmélyebb pontján Ő helyezte el a boltozatos téglacsatorna alapkövét.

A királyi biztos által kezdeményezett lejtmerési munkák előrehaladtával mind világosabbá vált a csatornázási munkák szükségessége, elkerülhetetlensége. Ez nyilvánvalóvá vált nemcsak a magisztrátus, hanem a cívisközösség számára is.

Az a híd, amely olcsóbb és átmenetinek vélt megoldásként épült és két évszázadon át szolgált a város népét, amely különlegességével összenőtt a város főutcájával és így a várossal is, betöltötte küldetését. Már nem tudta segíteni a közlekedést, a csatorna építésének pedig akadályává vált. Sorsa megpecsételődött.

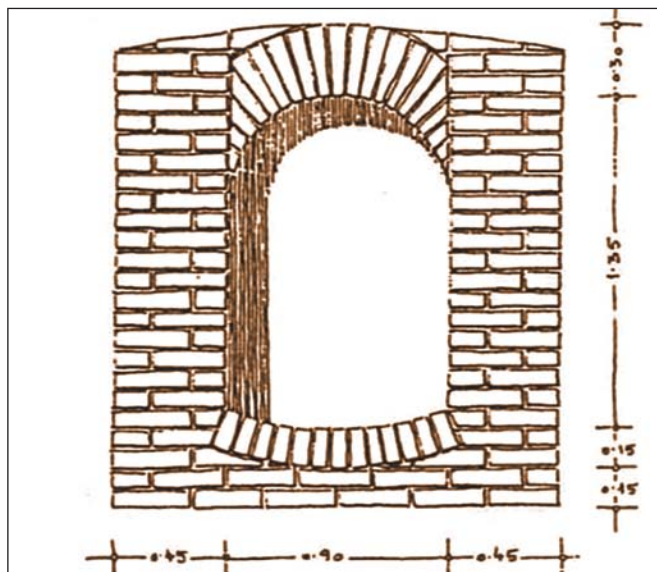
Komlóssy Dániel szenátort bízták meg a bontás irányításával, amit 1824 nyarán a Fehér Ló szállónál kezdtek el és Hatvan utcánál fejeztek be. A felszedett gerendák és pallók más utcákban gyalogjárdává váltak, vagy városi árkok, kutak, hidak, kapuk, ajtók javításakor hasznosultak.

Az egész városra kiterjedő csatornázás Bek Pál halála (1827) miatt nem-hogy lassan haladt, hanem egyszerűen megfeneklett. A föld alatti csatornák és a felszíni vízgyűjtők összekötése elmaradt. Újra kialakultak a tavak és a vendégmarasztaló tengernyi sár.

Debrecen különleges látványosságai közé tartoztak a talyigások, akik a városon belüli fuvarozást, teherszállítást



Debreceeni talyigás



A boltozatos téglacsatorna

végezték. Létjogosultságukat a debreceni sárnak köszönhatték. A hétköznapiakban s persze aztán vásárok idején nélkülözhetetlenek voltak, hiszen könnyű fogataik, hatalmas kerekeikkel „könnyebben” megbirkóztak a mély sárral vagy homokkal. Egyes helyeken a kerekek a csatornákról elhordták az azt védelmező talajt. 1845-ben Detrich Miklós királyi biztos próbálta menteni a kialakult helyzetet, ám a szabadságharc közbeszólt. Aztán új szereplők érkeztek, új elképzelésekkel.

A város őrre, a debreceni körülményekben tájékozatlan polgármestere vakmerő kísérletezésbe, vállalkozásba kezdett. Útépitési anyagként újra megtalálta a városi erdők fáját! A kergüktől megfosztott, hat coll (15–16 cm) magas tölgytökéket mindenféle előkészítés nélkül útburkolásra rakatta le. A látszólagos eredményektől megtáltosodva a vasúti indóháztól a Nagytemplomig a Piac és a leágazó utcák tölgytőke burkolatot kaptak. A tökéik azonban 4-5 év elteltével korhadni kezdtek és néhány éven belül megsemmisültek. Azonkívül, hogy rendkívül költséges volt a próbálkozás, a „divatolás” más tapasztalást is hozott. A debreceni erdőkből az erre alkalmas fák erősen megfogyatkoztak...

A város a hibákat végre belátta, a széles utcáinak burkolását 1863-ban már tartósabb anyaggal kezdte meg. Megjelent a tölgy helyett a kockakő, ami nemcsak az út burkolásának problémáját oldotta meg, hanem ez ügyben az erdőkre nehezedő elvárások terheit is „átvállalta”.

Gencsi Zoltán
okl. erdőmérnök
NYÍRERDŐ Zrt.