

MIÉRT LETT SZEGED AZ 1848–49 SZABADSÁGHARC EGYIK UTOLSÓ ESÉLYE? A SZEGEDI SÁNCOK

*WHY DID SZEGED BECOME ONE OF THE LAST CHANCES OF THE
WAR OF INDEPENDENCE OF 1848-49? THE FORTIFICATIONS OF
SZEGED*

SZALONTAI CSABA *

Abstract

In the last months of the War of Independence of 1848-49 the Hungarian government appointed Szeged as the place to lead the war of independence from following its retreat from the capital, the aim being to stop Haynau with the remnants of the joint military forces concentrated here. Although earlier research has made little mention of the reason why Szeged was selected for this role, by now it has become evident that the fortress complex planned around the town must have been the decisive factor.

So far we have had hardly any knowledge of the fortification, its exact location, size or structure. We have recently come across two handwritten maps, which have helped us to reconstruct the whole fortification complex with high precision. To our great surprise significant parts of the fortification can easily be identified around the town. This discovery can lead to very important new findings in the research into the events of the war of independence and through the Szeged fortification it also illustrates the considerations 19th century engineers had in mind when planning a construction like this.

Keywords: War of Independence of 1848-49, Szeged, fortress complex

1. Bevezetés

1848-49-es szabadságharc végső szakaszában, 1849. június végén, amikor Haynau már Pestet fenyegette, a magyar vezérkar úgy döntött, hogy egy pontra összpontosítja a rendelkezésre álló haderőket, és ennek helyszínéül Szeged körzetét jelölték ki, ahol egy nagy és összefüggő erődítési rendszert kellett kiépíteni az előrenyomuló császári csapatok ellen.**

* régész, örökségvédelmi szakértő, Szeged

** A témát a közelmúltban nagyobb terjedelemben, részletesen feldolgoztuk (Szalontai 2016)

A szabadságharc szakirodalmában nem található magyarázat arra nézve, hogy pontosan mi volt annak az oka, hogy Szeged körzetét erre a célra alkalmasnak találták, és erre ki tett elsőként javaslatot. Szeged, mint az akkori egyik legnagyobb magyarországi vidéki város adottságai alapján alkalmas volt arra, hogy a hátráló közigazgatás és irányítás ide tegye székhelyét. Itt azonban ennél jóval többről van szó, arról, hogy a város környékét hadászatiilag találták alkalmasnak arra, hogy komoly védelmi rendszert építsenek ki és megállítsák Haynau előrenyomulását. A Dunától keletre minden valószínűség szerint számos olyan helyszínt találhatnánk, amely védelmi szempontból szintén alkalmas lehetett volna, mégis Szeged mellett döntöttek.

Különösen ezért érdekes ez, mert 1848–49-ben nemcsak Szegeden vetődött fel annak igénye, hogy a városok biztonságát növeljék azzal, hogy földsáncokból erődítési rendszereket építsenek a lakóhelyek köré, tehát akár más város is szóba jöhetett volna ilyen védelmi pont kiépítésére. Mészáros Lázár meglepő őszinteséggel számolt be arról, hogy az alföldi nagy- és mezővárosok meghalván, hogy Győrt és Pozsonyt megerősítették, maguk is követelni kezdték saját településük megerősítését. Így konkrétan Pest, Debrecen, és Szabadka is ilyen igénnyel álltak elő, Szegeddel egyidőben. Lett volna tehát lehetőség arra, hogy ne Szegedet jelöljék ki a fenti célokra, hanem valamelyik másik nagyváros. Mészáros egyébként maga időszerűtlennek, haszталannak és felesleges ráfordításnak tartotta ezeket az erődítési rendszereket, mivel a síksági városok kevéssé erődíthetők, ezért igen sok kis bástyával, földsánccal kellene ellátni, miközben rengeteg munkával járt volna. Az őszi esők, és téli fagyok ráadásul tönkre is tették volna, vagy ha mégsem akkor pedig védelmükre legalább 40 ezer főnyi katonai kellene. *„Ezen okoskodások dacára a kérőket és követelőket kérésük haszталanságáról meggyőzni nem bírván – az erődítést meg kellett engedni.”* (Mészáros 1867 p. 336–337; Mészáros 1978 p. 52).

Hogy mégis Szegedre esett a választás, az valószínűleg annak tudható be, hogy a döntéskor még élénken élhetett a döntéshozók emlékezetében az a tény, hogy Szegeden már megkezdődött egy erődítési rendszer kiépítése, sőt a folytatáshoz a komplett tervek is készen vannak.

Alig fél évvel korábban, a város már 1848 telén elkészítette, majd véleményezésre megküldte a Honvédelmi Bizottmánynak is a város körül erődítési rendszer tervét, melyet Maróthy Mátyás városi főmérnök készített el. A Bizottmányban a tervet szakértőkkel véleményeztették, akik meggyőződhettek a kidolgozottságáról és a védelmi rendszer megalapozottságáról is. Ez alapján még '48 novemberében gyakorlati lépések is történtek, Kossuth intézkedett, hogy a Honvédelmi Bizottmány Szegeden dolgozó mérnökei és a táborkar tisztjei tervezzék meg az erődítést, mely terveket Nemegyei Bódog

hadmérnök őrnagy, a közép-tiszai hadsereg karsegéde fog felülvizsgálni és elfogadni (Oltvai 1968 p. 133–134; Bona 1983 p. 251). Még 1848–49 telén meg is kezdődött az erődítési rendszer kiépítése, és az újszegedi oldalon ki is épült a védelmi vonal. A tervek és megindult építkezések minden bizonnyal döntő érvek bizonyultak akkor, amikor arról kellett döntenet, hogy végszükség esetén hová vonuljon vissza a kormány, és hol érdemes a rendelkezésre álló erőket összpontosítani.

2. Irodalmi áttekintés

Ahhoz képest, hogy milyen fontos szerepet szántak ennek a védelmi rendszernek a kiépítésének, meglepő módon a szabadságharc szakirodalma lényegében egyáltalán nem foglalkozott még a szegedi sánc kérdésével. Az első és máig legrészletesebb szöveges leírás és térképi vázlat közvetlenül a szabadságharc leverése után jelent meg, szerzője a Magyarországon működő cs. kir. hadsereg vezérkari főnöke volt (Ramming 1850 p. 299–300): *„Szeged kerülete, a mennyiben nem a Tisza jobb partja képezi, körülbelül 12000 lépés; az erődítési vonalnak e kerületen mintegy 15,000 lépésnek kell vala tenne....Ezen elsáncolt tábor-vonal, ha alulról a Tiszától indulunk ki, délről éjszakknak huzodott, keleti vagy bal partja mentében a Matyérnek, a Tisza egy holt, mocsárkörnyezete ágának, mely hidon alul 8000 —, Szeged szélső házaitól délre 5000 lépésnyire egyesül a folyammal; Mátyi helysége a sáncvonalon kívül esett, ellenben ez fölfelé húzódott Dorosmának, mely szinte véd állapotba helyzetetett, s néhány sánc által földöztetett; a Matyéren 20 különböző alakú és erejű védmű fekvék. Dorosmától a védvonal keletnek haladt a kecskeméti országúton s a rajta fekvő homokhalmokon keresztül, azután a csongrádi országúton, egész azon útig, mely a Tiszához, majd annak bal partjára, Hód-Mező-Vásárhelyre visz. Dorosma s a vásárhelyi út között 10 négyoldalú várdá és lunette volt építve, a várdák közül 3, vadászárkokkal összecsatolva a kecskeméti országút homokdombjain feküdt. A vásárhelyi úttól keletre, s éjszakra Tápé helységtől, mely tehát a sánc-táborba befoglaltatott, a sáncvonal végre 4 védművel a Tiszához kanyarodott vissza. Tápé és Szeged között közel ez utóbbinak legéjszakai házához, még egy összefüggő vonal zárta el a bejárást. ...*

A mily jó volt a gondolat, Szegedet a magyar haderő támpontjául választani az Alsó-Tiszánál, oly eszélytelenül voltak megtéve a rendszabályok az eszme megtestesítésére. Az elsáncolt táborvonal, eltekintve az uj-szegedi hidfőtől, mely a Tisza és Maros közti zár által lőn nyerve — 30.000 lépés hosszú volt. Tehát csupán a passiv védelemhez, ha a sáncolatok állandó művek valóának, legalább 20.000 ember, s támadó föllépésre csak némileg számítva,

30.000 ember lett volna szükséges. De minthogy állandó munkálatokról nem vala szó, a sáncolat a magyarokat legfeljebb egy ütközetre erősíthetné meg, és ez értelemben legalább 90.000 embernyi erőnek kell vala benne kifejtet-hetni, hogy valam értelme legyen. A mérnökök régi hibája lett itt követetve, kik mindig csak azt fürkészik, mi nekik, minden összefüggés nélkül az egész-szel, egyes esetekben taccicailag hasznosnak tűnik föl, s kiknek ritkán jut eszközbe csak legkevésbbé is gondolni arra, hogy a sáncokba életet önteni, s hogy azokba katona kell.”

Ez volt az a forrás, amelyet rendszeresen idéztek a szakmunkák, és amely-nek egyes elemeit a későbbi kutatók rendszeresen átvették. Néhány más adat is megjelent, pl. Mészáros Lázár emlékirataiban arról írt, hogy a sáncrendszer 21 földerődből állt, északon a dorozsmai malomtól fordult kelet felé, a budai út mentén 5 földerődítmény épült, ahonnan a mai Béketelepen, Baktón át Tápénál érte el a Tiszát. Hossza 14 km volt, lovaskocsival 1,5 óra körüljár-ható volt (Mészáros 1978 I. p. 52–53).

A fenti adatokon kívül azonban semmi más tudtunk eddig a sáncokról, sem annak helyét, sem szerkezetét nem ismertük.

A fenti — igencsak szűkszavú — információk mellett a közelmúltban fel-fedezett és újraértékelt kéziratok térképek és újabb levéltári források feltár-sával ma már teljes nagyságában és részletességében megismerhető a szegedi sánc rendszere.

3. Az erődítési rendszer új forrásai és azok elemzése

Elsőként Maróthy Mátyás* városi főmérnök 1848-as térképére figyeltünk fel, melyen bemutatta azt a részletes tervét, amely Szeged védelmét volt hi-vatott biztosítani a külső támadásokkal szemben (1. ábra). Ezt követően a Hadtörténeti Levéltárban és Irattárban sikerült fellelni egy felmérést a meg-épített sáncról, melyet a császári sereg mérnökei készítettek néhány nappal Szeged elfoglalása után (2. ábra).

Maróthy Mátyás főmérnök terve egy kéziratok térképről ismert.** Szak-mai nagyságát az adja, hogy a hadászati célok érdekében tökéletesen hasz-nosította a földrajzi adottságokat, mivel a korabeli hadászat egyik legfonto-sabb alapelve a tájhoz való alkalmazkodás, a táj előnyeinek hasznosítása és hátrányainak leküzdése volt.

* A nagyon kevés Maróthyval kapcsolatos szakirodalmi említésből egyet érdemes ki-emelni: Bálint 1967.

** Szeged városának védelmi állapotra tervezett tájrajza. Maróthy Mátyás Szeged városa főmérnökének kéziratok színes térképe. Méretarány: [1:14 600] 1000 [öl = 131 mm], 1 térkl., ms., kézi szín. 95x125 cm. 1848. Országos Széchenyi Könyvtár Tk1543. számú térképe.

I. ábra: Maróthy Mátyás térképe: Szeged városának védelmi állapotra tervezett tájrajza 1848. A térképen szereplő terveket digitálisan felerősítettük a láthatóság érdekében.

Fig. 1. Mátyás Maróthy's map: the chorography of Szeged town prepared for a state of defense. The image of the plans in the map have been digitally modified to improve visibility.



Forrás: Szalontai (2016)

A terv lényege az volt, hogy maximálisan kihasználja a város környéki ideiglenesen, vagy állandóan vízzel borított területek védelmi szerepét, melyek jelentős mértékben korlátozták Szeged megközelítését.* Szeged előterében — a mai városközponttól mintegy 8–10 km-es távolságban — egy összszefüggő, és jórészt áthatolhatatlan vízrendszer található, melynek fő elemeit a Maty-ér, a Fehértó a Fertő-láposa, a Baktó és a Tisza alacsony ártere adta.

* Szeged környékének folyószabályozás előtti vízrajzát, a történelmi úthálózatot és mindezek településtörténeti összefüggéseit részletesen lásd: Szalontai 2012., 2014., 2014a.

A vízrendszer északon Algyőnél, délen pedig Szentmihálytelek közvetlenül kapcsolódik a Tiszához, azaz teljesen körbezárta Szeged környékét, és a vízrendszer egyes elemei is összeköttetésben vannak egymással. Ez a gyűrű évezredekken keresztül biztosította a Tisza–Maros torkolat stratégiai védelmét. A Fehértó, Baktó és a Fertő-láposa még száraz időben is igen nagy kockázatot jelentettek azok számára, akik a sekély vízen, vagy éppen a kiszáradt medren szerettek volna átkelni. A Maty-ér felső szakaszán Kiskundorozsma északi részén több egymással párhuzamos mederben folyik a víz, melyek kiismerhetetlen és áthatolhatatlan vonalat jelentenek. Ettől délre a meder nyugati oldalához közvetlenül csatlakozó, nagy kiterjedésű szikes tavak miatt ugyancsak nem lehetett bárhol átkelni rajta. Végül pedig a középső folyástól mintegy 200-400 méter szélessé vált a meder, ott pedig ezért nem lehetett átkelni. A hermetikusan a Tiszához záródó vízrendszeren mindössze 6 természetes-, vagy mesterségesen kialakított átjáró volt, ahol az ősi hadi- és kereskedelmi utak is átvezettek (Szalontai 2014). Ennek a 6 pontnak az ellenőrzésével lényegében a Maros torkolat, mint fontos stratégiai pont ellenőrzését is el lehetett látni, mert a város előterét csak ezen a 6 átkelőhelyen lehetett elhagyni (3. ábra).*

A másik fontos vízrajzi tényező a Tisza volt, melynek alacsony ártere (ezek az ún. nyomási földek, vagy nyomások) északról ölelte körül a várost, és az évente kétszer bekövetkező áradások miatt rendszeresen vízzel telt meg. Az árhullám lassú visszahúzódása néha több hónapon keresztül is tartott, és előfordult, hogy az árhullámok közvetlenül egymás után érkeztek és ezért az év nagy részén ezek a területek víz alatt voltak, vagy nem száradtak ki teljes mértékben. Ilyenkor ezek jórészt áthatolhatatlanná válnak, vagy nagyon nagy kockázattal jár a rajtuk való átkelés. Mindezek kihatnak a harcászatra is, hiszen nemcsak a csatározásra alkalmas területek nagysága csökken le drasztikusan, hanem ezzel együtt az aktív védelmet igénylő szakaszok hossza is.

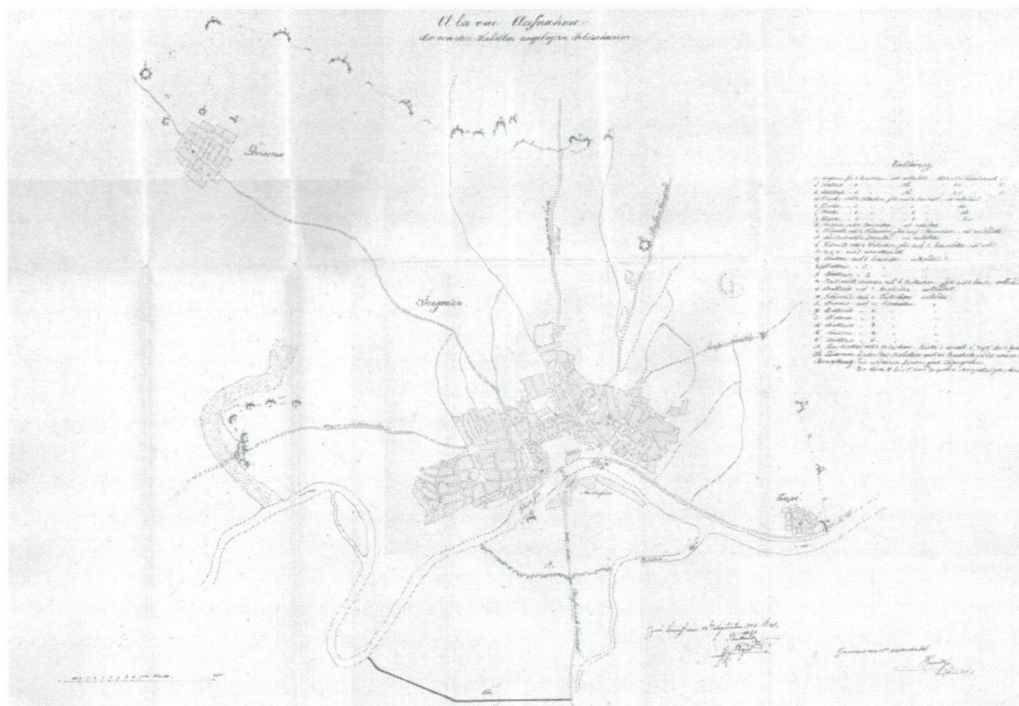
A szegedi tájat kiválóan ismerő Maróthy nyilvánvalóan tudta, hogy ilyen adottságok mellett mely területek lehetnek alkalmasak támadásra, és hol lehetetlenül el mindenféle csapatmozgás. Jól tudta azt is, hogy mostohább időjárási körülmények között még az éppen kiszáradt medencék is áthatolhatatlan mocsárrá váltak és ezért csak a fő közlekedési utak mentén lehet ellenséges haderő mozgására számolni. Ezért a jól kiválasztott helyen megépített sáncok segítségével nagyobb eséllyel lehet visszaverni majd a támadást, akár kisebb létszámmal is. Előnyös volt a terve azért is, mert a sánc előtt nagy és

* A vízrendszer védelmi szerepét az avar kori (7-8. század) településtörténet elemzésével korábban igazoltuk. Az avarok ugyanis egyértelműen az átkelőhelyek környékét szállták meg elsődlegesen (Bede-Szalontai 2014).

nyílt terep volt, nincsenek a kilátást takaró erdők, vagy magasabb dombok, a kevés út jól ellenőrizhető, és a sáncrendszer jól hasznosítja a vízzel borított területek nagy számát, átkelőhelyekre koncentrál. Jól hasznosítja az egyetlen kiemelkedés (Öthalom) nyújtotta előnyöket is.

**2. ábra: A szegedi sáncról készített osztrák felmérés
(1849. szeptember 10.)**

**Fig. 2. Austrian survey of the Szeged fortification
(10 September 1849)**

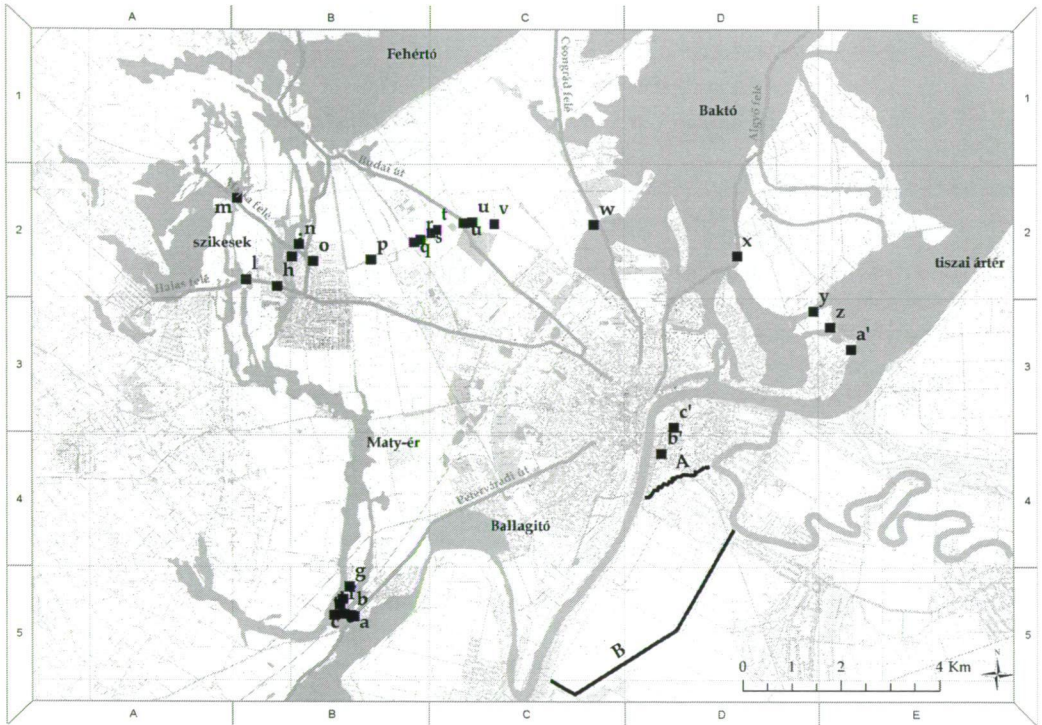


Forrás: Szalontai (2016)

A 19. század folyamán a folyón való átkelés már nem okozott komoly nehézséget a hadseregeknek. A Szeged körüli vizek azonban sokkal összetettebb feladatot jelenthettek az átlagos körülményeknél: az állóvizek kiterjedt medencéi, a medrekhez kapcsolódó szikések, egymással párhuzamos folyó kisebb ágak, és nagyon jelentős nagyságú alacsony ártéri területek állták útját a kívülről érkezőknek. A bonyolult természetes védelmi zóna leküzdése pedig valóban csak meghatározott helyeken, az utakon és hídjaikon keresztül volt lehetséges, ezért volt nemcsak racionális, hanem zseniális a védelmi rendszert erre az alapra építeni.

3. ábra: A szegedi sánc rendszere a folyószabályozás előtti vízrajzi környezetben és a történelmi úthálózattal

Fig. 3. The fortification complex of Szeged in pre-river-regulation hydrographical environment complete with historic road network



Forrás: Szalontai (2016)

A terv kiválóan hangsúlyozta a tüzérség szerepét is, melynek feladata védelmi helyzetben könnyen megfogalmazható: „Az állások legkitűnőbb védelme a tüzérség túlnyomó száma, célszerű elhelyezése és alkalmazása. A lövegek zömét ott helyezzük el, ahol az ellenséges támadás várható... Igen fontos az előterep teljes ismerete, a távolságok lemérése, megjelölése....

Megerősített szorosok, községek, erdők, hidak védelménél a szoros, a széles utcák, tisztások, megközelítő utak hosszantozására állították fel a lövegeket. Főcél a gyalogság volt.

Folyók védelménél a tüzérség feladatát: 1) Az ellenség átkelési előkészületeinek összpontosított tüzzel való zavarása, 2) átkelési és hidverési anyagok rombolása, 3) az ellenség átkelésének kartácstüzzel való megakadályozása – képezte” (Rée 1938 p. 57–114, 86).

Rátérve most már a terv részleteire, a legfontosabb amit meg kell állapítunk az, hogy a város körül négy, mélységben tagolt védelmi vonalat jelölt

ki Maróthy. A külső Algyőn indul a Tiszától, majd Nyugat felé a Fertő-láposa és a Fehértó déli partját követi. A tó nyugati csücskétől (a mai Halászcsárda helyétől) a Maty-ér mentén húzódik egészen Szentmihálytelek nyugati végéig. A túlparton Vedresházánál folytatódott az ekkora már kiépített Kamara-töltésen és így éri a mai Holt-Maros nyugati partját a mai Újszegedi temetőnél. Innen a mai Holt-Maros bal partján vezet a Tiszáig, ahol a Vízügyi múzeumnál került át a folyó jobb partjára. Itt a körtöltés tiszai végpontjától haladt tovább a Tápéra vezető úton, majd a falu után a Tisza alacsony árterében véget ér a védelmi vonal. Ezen a vonalon meghatározott távolságokban valószínűleg redout-ként értelmezhető 14 db négyzet-, vagy sokszög alakú, föld-fa szerkezetű erődítések találhatók (A–N jelöléssel), mindig ott, ahol a Szegedről kivezető utak keresztezik a várost körülvevő vízrendszert.

A második vonal kicsivel bentebb van kijelölve, iránya nagyjából nyugat-kelet, szinte egy egyenessel zárja a Szegedre vezető utakat. Az eleje Kiskundorozsmától északra található, a majsai út mentén, ahonnan egyenesen halad (1–6.) az öthalmi dombok nagyobb sáncaihoz (6–11.). Innen délkeleti irányba folytatódott és ahol a mai vásárhelyi út átlépi a körtöltést, ott egy hosszabb védelmi vonal épült volna ki, mely egy nagyobb vízállás partján lett volna (14.). Innen a János-ere és Szillér medreinek keleti partján épült volna tovább a vonal egészen Tápéig (15–18.). Ennek a vonalnak a lényegét a 18 db sokszögű, kifelé zárt, a védett oldal felé nyitott kis földsánc adja, melyeket egymástól nem nagy távolságra terveztek megépíteni. A második védelmi vonal a súlypontja egyértelműen a Budai út mentén található, ami mutatja a várható ellenséges erők fő támadási irányát. Dorozsmától az öthalmi dombokig terjedő alig 4 km-en összesen 10 kisebb erődöt terveztek megépíteni, ezek közül 5-öt rögtön Öthalmon, valószínűleg minden egyes halom tetején.

A harmadik védelmi vonal nem alkot összefüggő rendszert, lényegesen kevesebb elemből áll (5 db: L, O, R, S, T, U jelű), melyek a várost övező legelők, a nyomási földek szélén vannak kijelölve. A pontok által kijelölt vonal a mai körtöltéstől mintegy 8–900 méterre található. Érdekes, hogy ezek földbástyák egy körzővel megrajzolt köríven találhatóak, melynek átmérője 9 km, középpontja a pedig a szegedi vár volt.

A 4. védelmi vonal a város lakott területének határán van megrajzolva folyamatos vonallal, de ezen már nincsenek erődítések, bástyák jelölve. Ez a védelmi vonal az utolsó házak mentén húzódott, és azonos azzal a városi sáncával (valójában egy árokkal), mely szintén a Tiszától a Tiszáig tart, miközben körülöleli a várost. Ennek rendbetételére már 1849 tavaszán megtette a szükséges lépéseket a város, az árkokat kitisztították, és felsáncolták. Ezzel egy belső védelmi gyűrűt hoztak létre közvetlenül a lakott terület határán.

Maróthy tervének még egy részletét kell megemlítenünk, ez pedig a két újszegedi sánc. Egyik a korábban árvízvédelmi funkcióval megépített Kamara töltés volt, a másik vonal a mai Lövölde utca Tisza felőli végétől indul, a vége pedig ott, ahol a Töltés utca eléri a Maros medrét. A vonal közepén egy nyitott, háromszög alakú, a szőregi út kereszteződésében pedig egy ötszög alakú csúcsos sáncot rajzoltak a vonalra. A Maros partján ugyancsak egy háromszög alakú sánc zárta a védművet.

A szegedi oldalon májusban kezdődött el az építkezés, de a munka igazán csak júniusban kapott nagyobb lendületet. Az építési munkákat Gál László ezredes, majd Henryk Forget erődítési igazgató vezette 1849. június elejétől. A kivitelezésen ezernyi katona, hadifogoly dolgozott naponta, amihez a város június 4-én újabb 300 munkást rendelt ki.

Hogy a szűkösen rendelkezésre álló idő alatt milyen készültségi fokot érhettek el a kivitelezők pontosan nem tudjuk, de többen beszámoltak arról, hogy a sánc soha nem készült el teljesen. A hadvezetés szerint a sáncrendszer legnagyobb hiányossága az volt, hogy a hosszan elnyúló mérete miatt csak nagy létszámú erővel lehetett volna csak védeni. Noha július végére minden lehetséges erőt összevontak már, a létszám még mindig nem tűnt elegendőnek a védelemhez, és messze elmaradt a várt 42.000 fős létszámtól.

Mészáros Lázár a következőképpen látta a létszámbéli hiányosságokat: *„Szegeden a helyzet előnyeit használni kellett, váracsait oly távolságra kénytettek ásatni, hogy az egész félkört másfél óra alatt üetve bekocsizni alig lehetett.” E terjedt erődítmény teljes őrfoglalása 40 ezer embert követelt, azonkívül 10 ezernyi tartalékot, hogy ez oda siessen segélyül, hol legjobban szükségeltetik. Az egész magyar erő pedig csak 18–20 ezer gyalogból állott ki, kik között 10–12 ezer kaszás volt. A lovasság 3 ezerre rúghatott, 40 ágyúval. „A tapasztalt katona előtt világos volt, hogy e sereggel, a lehangolt főbb tisztekkel s meg nem egyező vezénylőkkel itt ütközetet merényleni bajos lend. A közvélemény másképp gondolkodott” (Mészáros 1978 p. 337–338).*

Az égető létszámgondok mellett harcászati szempontból sem volt tökéletes megoldás: *„Látszik, hogy az elsáncolt tábor tervezet nem a nagy háború követelményeinek megfelelőleg volt elkészítve. Az ilyen állásnak nem az a rendeltetése, hogy pusztán az ellenséges támadások feltartóztatására szolgáljon, hanem a támadásba való átmenetelre is kell számítani s a szerint megerősíteni. Csak a célszerűen elhelyezett, elszigetelt, erős és zárt erődítmények felelnek meg az úgynevezett támadva védő csatatérnek” (Gelich 1882–1889 p. 813).*

Végso soron a sáncrendszer nagysága, az elvárt és a rendelkezésre álló létszám közötti nagy különbség is szerepet játszhatott abban, hogy harc nélkül adták fel.

Ebben viszont hatalmas szerepe volt az akkor időjárásnak is. 1849 nyara kimondottan forró és száraz volt, emiatt jelentősen apadtak sánc menti élővizek, megkönnyítve ezzel az átkelést ott is, ahol egyébként nem lehetett erre számolni. A hőség és szárazság miatt az időszakosan vízzel borított alacsonyabb térszínek ezen a nyáron szárazak maradtak, így hiába épült meg Maróthy tervének egy jelentős része, a megnövekedett védvonal miatt a sáncrendszeren nagy lyukak tátogtak és a rendelkezésre álló véderőnek is nagyobb területet kellett ellenőrzése alatt tartania. Ezért tűnt úgy minden kortársi beszámolóban, hogy a rendelkezésre álló létszámmal ezt a védelmet már nem lehet hatékonyan ellátni.*

A hadsereg parancsnok Dembinszky szerint legalább 60 ezer ember kellett volna a védelméhez, és elsáncolt tábornak gyengének, hídfőnek pedig túlságosan kiterjedtnek látta. Végül úgy döntött, hogy nem foglal állást az erődítésnél, hanem Szegedet feladva augusztus 1-ről 2-ra virradó éjszaka Újszegedre húzódott vissza, és 5-én Szőreg mellett megütközött az osztrákokkal.

A Szegedre bevonuló császári csapatok tehát csata nélkül foglalták el a sánccokat és a várost, és a kutatás nagy szerencséjére a sáncrendszerrel néhány napon belül mérnöki felmérést készítettek, melyet nemrégiben sikerült felfedeznünk a Hadtörténeti Levéltárban (2. ábra).**

Az egyszerű térképvázlatra felrajzolták az összes elkészült és félig elkészült sánccot, és az egyes építmények méreteit és a köztük mért távolságot is megadták lépésben (sajnos többször helytelenül). Maga a vázlat eléggé elnagyolt, készítői nem törekedtek teljes értékű térkép készítésére, céljuk csak az erődítések felmérése és a térben való elhelyezése volt, ehhez választották meg a szükséges grafikai eszközöket. Emiatt csak néhány fontos táji elemet használtak, mint pl. utak, a Maty-, a Tisza-, a Maros-, a Szillér, a János-ér medre, ezek jelentik az összes viszonyításai pontot az erődítés egyes elemeinek azonosításához.

Megadták az egyes építmények típusát (a hátulról nyitott sánccok között a háromszög vonalú szöggát, ötszög alakú lunetta, négy- vagy sokszög alaprajzó összezáró redout-ot=váracs), és egyedi azonosító jellel is ellátták őket, amihez szöveges leírást is mellékeltek. Két helyen fordult elő olyan ábrázolás, ahol valószínűleg futó-, vagy lövészárkot jelölnek, egyenes, vagy cikk-

* A hosszan tartó nyári kánikula után tulajdonképpen csak néhány napot késett az eső, de akkora már a magyar állások a Tisza túlsópartján, Szőreg előterében voltak: „Az utóbbi napok nyomasztó, türehetetlen hevére tartós eső köszöntött be...” — (Dembinski 1874. p. 360).

** A térkép címe: *A la vue Aufnahme der von den Rebellen angelegten Feldschanzen. Gezeichnet am 10tem September 1849. Hadtörténeti levéltár, jelzet: II. 2. a. K. k. Armees Ober Commando Detail Kanzlei Präsidiale 1849. 1/11. Mérték: 1 bécsi zoll=1000 lépés.*

cakk vonalban: a Máté-hídnál (a mai Szentmihálytelek nyugati végében lévő híd a Maty-éren) és az öthalmi domboknál felmért néhány ágyúállás között.

A sánc felmérése a Máté-hídtól indul, ahol a Maty-ér bal partján, közvetlenül a hídfőállás szegedi oldalán 7 ágyúállás épült meg (a–g). A hídhöz vezető Pétárvári országút hídfőjében 2 állás épült meg. Észak felé, a Maty-ér kanyarjának belső ívéen egy keskeny földnyelven további 5 db sánc épült meg, a közöttük lévő távolság 160–250 lépés között mozog. Előttük közvetlenül a parton egy gát vagy árok vonal is kiépült annak érdekében, hogy a vízen átkelő gyalogságot a meredeken emelkedő parton könnyebben meg tudják állítani. Ezt követően egészen Dorozsmaig nem épült semmilyen erődítési elem, mivel itt a Maty-ér szélessége miatt nem kellett támadásra számítani, ezért már Maróthy tervein is csak mindössze egyetlen erődítési elem szerepelt.

A sáncrendszer következő nagyobb blokkja Kiskundorozsma környékén épült ki: a Széksósi út mentén két sánc is volt, egy a szélső házak mellett, egy pedig a Maty-ér hídjánál. Kicsit északabbra, a majsai út mentén két kisebb sánc épült meg, és Dorozsma északi határán volt a központ tábor is. A Dorozsmáról a Budai út felé vezető országút mentén szintén egy kisebb (k), majd a Matynál egy nagyobb ágyúállás épült meg (n). Innen a sáncrendszer keletre fordulva a Fehértó irányába haladt tovább és az öthalmi dombokig még két nagyobb ágyúállás épült meg, de egyik sem készült el teljesen.

Az öthalmi dombok minden magaslatán is épült sánc, és köztük több is vadászárokkal is össze volt kötve. Öthalmom után még egy kisebb ágyúállás épült meg valószínűleg az Öthalmi-kútnál (v). Ezt követően a csongrádi országút mentén, kb. ott, ahol a vásárhelyi vasút keresztezi az országutat egy redoute épült meg (w). Az utolsó védelmi elemek a Szeged–Hódmezővásárhely országúttól indultak a Szillér-hídja után déli irányba a Tisza felé, és Tápé felett érte el a folyót. A vásárhelyi út mentén egy kisebb, a szakasz közepén egy nagyobb ötszögű, majd további két ágyúállást építettek meg (x–a' jelűek).

Átlépve a Tisza bal partjára ki kell emelni az újszegedi sánccok vonalát, de itt további 3 nagyobb sánc is megépült. Közvetlenül a Tisza partján, kb. a mai Liget északi bejáratánál egy kisebb, az egykori vasúti híd újszegedi hídfőjében pedig egy nagyobb ágyúállás épült meg.

A legnagyobb munkával a Tiszát a Maros nagy kanyarjával összekötő sánc megépítése járt. A közel 1,5 km hosszú erődítés a Lövölde utca és az Alsó kikötő sor kereszteződésétől indult a Tiszaparttól, érintette a Kertész utcai focipályát, majd a Töltés utca vonalában érte el a Maros nagy kanyarját. A sánc cikk-cakk vonalban épült meg. Végül meg kell még említeni, hogy a Kamara töltés mentén is 44 ágyúállást építettek ki.

Ez a két vonalas létesítmény úgy épült meg, hogy dél felől várta a város felé közeledő ellenséget. Amikor azonban a magyar honvédek feladva terveiket, Újszegedre keltek át, a császáriak éppen a város felől közelítettek, nem pedig dél felől. Emiatt Dembinszky a cikk-cakk vonalban megépített sáncot nem is tudta használni, és a Kamara töltés oldalában is új ágyúállásokat kellett gyorsan kialakítaniuk.

4. Eredmények és következtetések

Ha Maróthy tervét összevetjük a császári mérnökök felmérésével több komoly különbség is látható. Egyrészt látszik, hogy az eredeti tervek jelentős része nem valósult meg. Másrészt Maróthy mélységben tagolt védelmi rendszerével szemben egy vonalas létesítmény valósult meg, ami hadászati, harcászati szempontból nem egyenértékű az eredeti tervvel. Különösen meglepőnek találjuk, hogy a legkülső vonalból semmi nem épült meg, pedig az eredeti terveken az átkelőhelyek Szeged felőli oldalára egy-egy védelmi állást tervezett a városi főmérnök, ami jelentősen nehezíthette a császári csapatok folyami átkelését.

Ugyanakkor a megvalósult objektumok teljes egészében követték az eredeti terv szempontjait, és a támadás lehetséges irányát azonos módon határozták meg. Elsősorban a Maty-hídja és a Budai út felől várták az ellenség érkezését, északi irányból Pusztaszer felől, vagy a Tiszán átkelve Algyő irányából aligha számoltak jelentősebb erők érkezésével. Fontos támadási irány lehetett a város déli irányból való fenyegetése is, mely ellen az újszegedi sáncok nyújtottak elegendő védelmet.

A megvalósult védelmi rendszer központja az öthalmi dombokon volt, ahol Szeged környékének legmagasabb pontjai találhatóak (akkor valószínűleg 94,1 Bfm). Innen a Tiszáig is el lehet látni, így Szeged teljes előtere belátható volt, beleértve a Maty-éren, vagy a Fehértón túl felvonuló ellenséges csapatokat is, emiatt stratégiai szempontból mindenképpen a legfontosabb helynek számít Szeged környékén.

Érdemes arra is felhívni a figyelmet, hogy a megépült sánc két különböző védekezési móddal számolt. A Maty-hídnál, Dorozsmán, és a tápéi szakaszon az állások közvetlenül a vizek partján álltak, hogy minél hatékonyabban akadályozzák az osztrákok felvonulását és átkelését. Ezzel szemben Szegedtől északra úgy tűnik, hogy nem tartották ezt fontos célnak, hiszen sem a Budai úton, sem a Csongrád felé vezető országút szűk átkelőhelyeinél nem épült sánc, noha a nagyon keskeny szárazföldi úton a támadók helyzete kiszolgáltatottabb lehetett, és jelentős helyzeti előnyhöz juttathatta volna a védőket, még kisebb létszám esetén is.

A szegedi sánc pontos helyének meghatározását és terepei azonosítását nagyban nehezítette az, hogy ezek az un. tábori erődítések, és azon belül is az un. hevenyészett és a tartós harcállások közé sorolhatók. Nagyon rövid idő alatt (hetek, 1–2 hónap) épültek meg, elsősorban a haderőből szervezett külön munkacapatok munkájával, és a helyben található nyersanyagokból (föld, fa). Emiatt a sánc a szabadságharcot követően az enyészeté lett, a föld-építményeinek egy része valószínűleg szétesett, a felhasznált fákat pedig bizonyára a lakosság hordta szét. Azok az építmények, amelyek ma is felismerhetők szinte kivétel nélkül olyan területeken fekszenek, amit nem szántottak, és ma sem művelik (erdő, szántó). Másutt a lakott, beépített területek szerkezete utalt az egykori sánc alakjára, megkönnyítve ezzel az azonosítást.

Sajnos a későbbi térképek csak az újszegedi sáncot jelölik elvéve, a helynévi anyag átvizsgálása sem segített az azonosításánál, és nincs nyoma a helyi emlékezésben sem a szegedi sáncnak. Mindössze két utcanévet találtunk, amely neve alapján kapcsolódhat a védelmi rendszerhez: A kiskundorozsmai Negyvennyolcas utca neve eredetileg Szabadságtér utca volt a neve, és csak az utóbbi évtizedben változtatták meg. Az újszegedi Töltés utca nevének eredete viszont igazolhatóan a sáncra vezethető vissza, tekintettel arra, hogy az utca pontosan a sánc vonalán fut.

A sáncok helyének azonosítása nemvárt sikerrel járt. Ehhez elsődlegesen megvizsgáltuk a rendelkezésünkre álló légi- és ortofotókat, valamint a könnyen elérhető színes és fekete-fehér fotókat,* majd ezt követően minden egyes lehetséges építményt, vagy az építmények helyét felkerestünk és a helyszínen igyekeztünk azonosítani helyüket.

Az 1849 szeptemberében készített felmérésen jelölt sáncok terepi azonosítása (3. ábra)

a: ágyúállás 6 lövegnek. Szentmihálytelek, Szerűskert utca 2–4. szám. Az egykori Vámház mellett épült meg a sánc, ma már nyomai nem azonosíthatók.

b: ágyúállás 3 lövegnek. Szentmihálytelek, Kapisztrán utca 85–87. Az egykori Maty-csárda mellett épülhetett meg az ágyúállás, ma már nyomai nem azonosíthatók.

c: ágyúállás 6 lövegnek. Szentmihálytelek. A Szeged–Szabadka vasúttól délre, egy kb. 50x30 m nagyságú területet azonosítottunk a sánccal (Hrsz: 2118/2). Keleti oldala meredek falú, 150–200 cm magas, előtte 3 méter széles sáv és „V” keresztmetszetű, kb. 150 cm mély árok van. Az ágyúállás északi széle a sínek mentén látható, a keleti végében a meredek fal már alig éri el az 1,5 méteres magasságot.

d: huszártorony 3 ágyúpaddal. Szentmihálytelek. Eredeti állapotában csúcsos, belülről nyitott erődítés volt. Ma egy rombusz alakú építmény található itt, amely a közeli üvegházakhoz kinyert termálvizet tárolja (Hrsz: 2090/20). Innen az érhát

* Fentrol.hu és a Google Earth felvételei.

egyik legmagasabb pontjáról jól belátható a környék, és ebben a kanyarban egy töltött út vezetett át a Matyon, a löveg feladata ennek az átjárónak védelme volt.

e: huszártorony 3 ágyúpaddal. Szentmihálytelek, az Új Élet Kft telepének déli végében. Közel háromszög alakban nyúlik ki a part vonalából. Mai állapotában is jól értelmezhető az objektum, ami annak is köszönhető, az ipartelepen kiépített belső út a sánc csúcsban összefutó frontjának vonalát követi (Hrsz: 2090/19, 31).

f: huszártorony 3 ágyúpaddal. Szentmihálytelek, az Új Élet Kft területén, az Új Élet utca Maty felőli végénél, beépített területen.

g: huszártorony 3 ágyúpaddal. Szentmihálytelek, az előzőtől nem messze, az Új Élet utca északi oldalán, valószínűleg a 02090/26 hrsz-ú területen álló klinkelt téglával burkolt épület előtti tér.

h: ágyúállás 4 lövegnek. Kiskundorozsma Széksósi út – Nyugat utca sarka. A két utca kereszteződése valószínűleg azért lett csúcsos, a sánc nyomai még állhattak, amikor a kialakuló településszerkezet és utcahálózat ennek formáját követte.

i: négyzet alakú zárt sánc 4 ágyúpaddal 8 lövegnek. Kiskundorozsma, valószínűleg a Maty tér 1. szám és a Láp utca 10–12. szám által alkotott négyzet alakú tömb, a Belső Maty-ér keleti partján.

k: ágyúállás 3 lövegnek. Kiskundorozsma. Valószínűleg a Negyvennyolcas utcának a Vásártérig tartó szakaszától keletre épülhetett meg, talán az ágyúállás vonala a Trombita utca azon szakaszával lehet azonos, amely a Negyvennyolcas utca és a Tas utca között van.

l: négyzet alakú zárt sánc 4 ágyúpaddal 8 lövegnek. Kiskundorozsma Széksósi út vége, a 99. számmal szemben lévő terület, a Maty-ér hídfőjében. Azonosítása légi fotó segítségével történt (Hrsz: 408/75). A lövegállást úgy építették meg, hogy a hídhöz vezető, és itt kissé megtörő országutat és az átkelőhelyet végig lássa, és az utat arctűzzel hosszában tűz alatt.

m ágyúállás: Kiskundorozsma, valószínűleg a Kiskunmajsára vezető országút (5405. sz út) Maty-hídja melletti terület. Nem készült el.

n ágyúállás: Kiskundorozsma, valószínűleg a Vásártér, a mai Nagybani piac területe. Nem készült el.

o ágyúállás: Kiskundorozsma, talán a Trombita és a Jász utca által határolt legmagasabb része, a Kond utcánál. Nem készült el.

p ágyúállás: Kiskundorozsma. Az ágyúállás feltételezett helyzete: Dorozsma keleti szélétől az öthalmi dombok irányába haladó földút kis kanyarjánál. Nem készült el.

q+r: ágyúállás 4 lövegnek. Szeged, Öthalom. A mai 5-ös számú főúthoz legközelebbi két dombon épültek meg, Az „r” sánc kb. 25 méter hosszú árka ma is látható a helyszínen az erdőben.

s: ágyúállás 3 lövegnek. Szeged, Öthalom. A dombokat keresztező földút északi oldalán helyezkedik el, a sánc két oldalának fala és a vele párhuzamos árok ma is látható.

t: ágyúállás 2 lövegnek. Szeged, Öthalom. Az „s” ágyúállástól keletre megépített erődítés az előzőtől 150 lépésre volt, a mai szántóföldön.

u: Bástyával ellátott sánc 6 ágyúpaddal. Szeged, Öthalom, a legmagasabb dombon állt.

v: ágyúállás 2 lövegnek. Szeged, Öthalomtól keletre, az kb. 200–250 méterre lévő öthalmi kútnál építették meg.

w: négyzet alakú zárt sánc 4 ágyúpaddal. Szeged, a Csongrádra vezető országút melletti területen, a vasútvonal után 200 méterre balra. A sánc helyét légi fotó alapján lehetett azonosítani.

x: ágyúállás 3 lövegnek. Szeged, Ezüst utca – Fenyveslejtő sor sarka.

y: ágyúállás 6 lövegnek. Szeged-Tápé, Rákóczi-Tsz telephely déli oldalán híd déli hídfője a Tápai éren.

z: ágyúállás 4 lövegnek. Szeged-Tápé, átkelő az Ásvány-éren a mai temetővel szemben.

a': ágyúállás 6 lövegnek. Szeged-Tápé, az Abony, Csertői és a Honfoglalás utca által közrefogott blokk. Az L alakú sánc azonosítása a beépített falu területén a jelenlegi utcaserkezet segítségével volt lehetséges. A terület beépítésekor a sánc nyomai még egyértelműen látszódtak, és ennek mentén jelölték ki az utcákat és a portákat.

b': ágyúállás 4 lövegnek. Szeged, Újszeged, Vedres utca – Herke utca környéke.

c': ágyúállás 3 lövegnek. Szeged, Újszeged, a Liget bejáratának környéke.

A: Hídfő 6 ágyúpaddal. A Boszorkány-szigettel szemben, a Lövölde utca Tisza felőli végénél kezdődik a cikk-cakk vonalú sánc és egészen a Maros derékszögű jobb kanyarjáig húzódik, keresztül a temesvári úton is. A védművet eredetileg a Szőreg felől érkező szerb támadás ellen építették fel, ezért a frontvonala Szőreg felé nézett.

B: Az újszegedi Kamara-töltés. A 18. század végén megépített árvízvédelmi töltésbe északi oldalába 44 ágyúállást ástak be.

5. Összefoglalás

Az 1848–1849-ben megépített szegedi sánc tehát összesen 30 önálló építményből állt, amihez még a Kamaratöltés utólagos erősítése kapcsolódott 31. elemként. A rendszer Szeged városát teljesen körülveszi, egyaránt védte a Tisza mindkét partján. Az összes sáncelem közül egyetlen egy volt („k”), aminek helyét nem sikerült azonosítani, hat esetben pedig csak valószínűsíteni tudtuk a helyüket. Az összes többi objektum azonosításával sikerrel jártunk, ami az eddigi ismereteinkhez képest új adatokkal gazdagíthatja a szabadságharc kutatását. Sikerrel igazoltuk azt is, hogy a szegedi sánc tervezésnek és megvalósításának az a több ezer éves hadművészeti alapelv volt a fő motívuma, hogy a harcászat során a természeti környezet előnyeinek hasznosítása és hátrányainak kiküszöbölése az egyik legfontosabb cél. A kiépített védelmi rendszer — eddig még nem ismert — makrokörnyezetének bemutatása, majd az egyes objektumok mikrokörnyezetének ismertetése egyenként és összességében is alátámasztják ezt a megállapításunkat.

Felhasznált irodalom

- Bálint Sándor (1967): Maróthy István orvos, Vörösmarty diákkori barátja. In: Orvostörténeti Közlemények 113–122.
- Bede, Ilona – Szalontai, Csaba (2014): Archäologische Beiträge zum awarenzeitlichen Verteidigungssystem entlang Flüssen der Umgebung Szeged. In: Hg.: Heinrich-Tamaska, O. – Hardt, M. – Révész, L. – Schenk, W.: Offene Landschaften. Siedlungsforschung. Archäologie – Geschichte – Geographie 31, 2014. Bonn, 209–246.
- Bona Gábor (1983): Tábornokok és törzstisztek a szabadságharcban 1848–49. Budapest.
- Dembinski Magyarországon. A vezér hátrahagyott kéziratából összeállítá: Danzer F. Alfonz. Budapest 1874.
- Gelich Richárd (1882–1889): Magyarország függetlenségi harca 1848–49-ben. I–III. Budapest.
- Oltvai Ferenc (1968): Szeged múltja írott emlékekben 1222–1945. Szeged.
- Mészáros Lázár (1867): Emlékiratai I–II. Közreadja: Szokoly Péter. Pest.
- Mészáros Lázár (1978): A hadsereg hátrálása. Közölve: Küzdelem, bukás, megtorlás. Emlékiratok, naplók az 1848–49-es forradalom és szabadságharc végnapjairól. Budapest I. kötet.
- Ramming Wilhelm v. Riedkirchen (1850): Der Feldzug in Ungarn und Siebenbürgen im Sommer des Jahres 1849. Pest.
- Réé László (1938): A magyar tüzérség 1715–1914-ig. In: Felszeghy Ferenc – Reé László (szerk.): A magyar tüzér. A magyar tüzérség története. Budapest.
- Szalontai Csaba (2014): Két víz között. Hatalmi és stratégiai központ váltás Szeged környékének településtörténetében. In: Horváth Gergely Krisztián (szerk.): Vízhasználat, vízszabályozás és társadalom a 13–20. századi Magyarországon.. Budapest, 37–78.
- Szalontai Csaba (2014a): A Maty-ér és a kapcsolódó vízrendszer szerepe és jelentősége Szeged környékének településtörténetében. PhD disszertáció. Szegedi Tudományegyetem Földtudományok Doktori Iskola. Geoarchaeologia. Szeged
- Szalontai Csaba (2012): A Maty-ér szerep és jelentősége Szeged környékének településtörténetében. — The role and importance of the Maty Stream in the settlement history of Szeged neighbourhood. In: Kreiter Attila. – Pető Ákos – Tugya Beáta (szerk.): Környezet - Ember – Kultúra. Az alkalmazott természettudományok és a régészet párbeszéde. Budapest, 123–138
- Szalontai Csaba (2016): Az 1848–1849-es szabadságharc szegedi sáncai. TCsMT XLII. Szerk.: Bagi Zoltán Péter. Szeged, 91–163.