

BUDAPEST VÉDELMI VONALAINAK REKONSTRUKCIÓJA (1944)

1. Az Attila-vonal

A II. világháborúban Magyarország védelmi rendszerét elsődlegesen az ország keleti határain építették ki (Árpád-vonal, Hunyadi-, Szent-László-állás), hiszen a szovjet támadás innen volt várható. Azonban a román kiugrással gyökeresen megváltozott a helyzet. A Kárpátokat megkerülve, délkeleti irányból az Alföldön át akadálytalanul indulhatott meg a támadás. A védekezőknek is reagálniuk kellett az így kialakult szituációra. Ennek a támadási iránynak a lezárására épültek meg azok a fő védelmi vonalak, melyek már Magyarországon túl, Németország dél-keleti határainak védelmét is kellett, hogy szolgálják. Ezek a fő vonalak, amelyek ÉK–DNy irányban összefüggően szelik át az országot: a Karola-vonal, mely az Északi-középhegység déli oldalán húzódott, az Attila-vonal, amely Budapest védelmét volt hivatott ellátni, és végül a Margit-vonal, amely Budapeستől a Balatonig, majd tovább egészen a Dráváig húzódott. A védelmi rendszer ilyen jellegű kialakításának döntő szerepe volt abban, hogy Budapest város és lakossága a II. világháború egyik legkegyetlenebb városostromát szenvedje el.

Mint említettük, az Attila-vonalnak kellett feltartóztatnia az Alföld felől érkező, Budapest elfoglalására irányuló szovjet támadást. A német hadvezetés már jóval a szovjet támadás előtt felkészült a védelemre. Freissner vezérezredes már 1944. szeptember 22-én elrendelte, hogy Budapest keleti oldalán három patkó alakú védőövet építsenek ki, szárnyaikkal a Dunára támaszkodva. (Attila I., Attila II., Attila III.)

A pesti hídfő védelmének kiépítése – ettől függetlenül – már 1944 nyarán a hadiakadémia 3. évfolyamának is feladata volt. A vezérkari vizsgára készülők századosok már ekkor kijelölték a hídfőt védő erődítések pontos helyét. A védőöveket és tüzérségi állásokat 4 hadosztály részére tervezték. A tervezésnél felhasználták még az I. világháborúból fennmaradt terveket, amikor egy rövid időszakban azzal fenyegetett a keleti front, hogy az oroszoknak sikerül áttörniük a Kárpátokon, és benyomulhatnak az Alföldre. A magyar vezérkar szeptember 11-én (jóval a német utasítás előtt) hozzálátott az Attila-vonalak kialakításához. A munkában a szlovák műszaki hadosztály 3000 katonája, továbbá a kivezényelt civil lakosság és a zsidó munkaszolgálatosok vettek részt. (November 11-én már 28000 fő dolgozott a védőövezet kiépítésén.) Az állásokat november folyamán megszállták a védekező német-magyar csapatok, de egészen decemberig tökéletesítették azokat. A vonalak páncélvédelmi

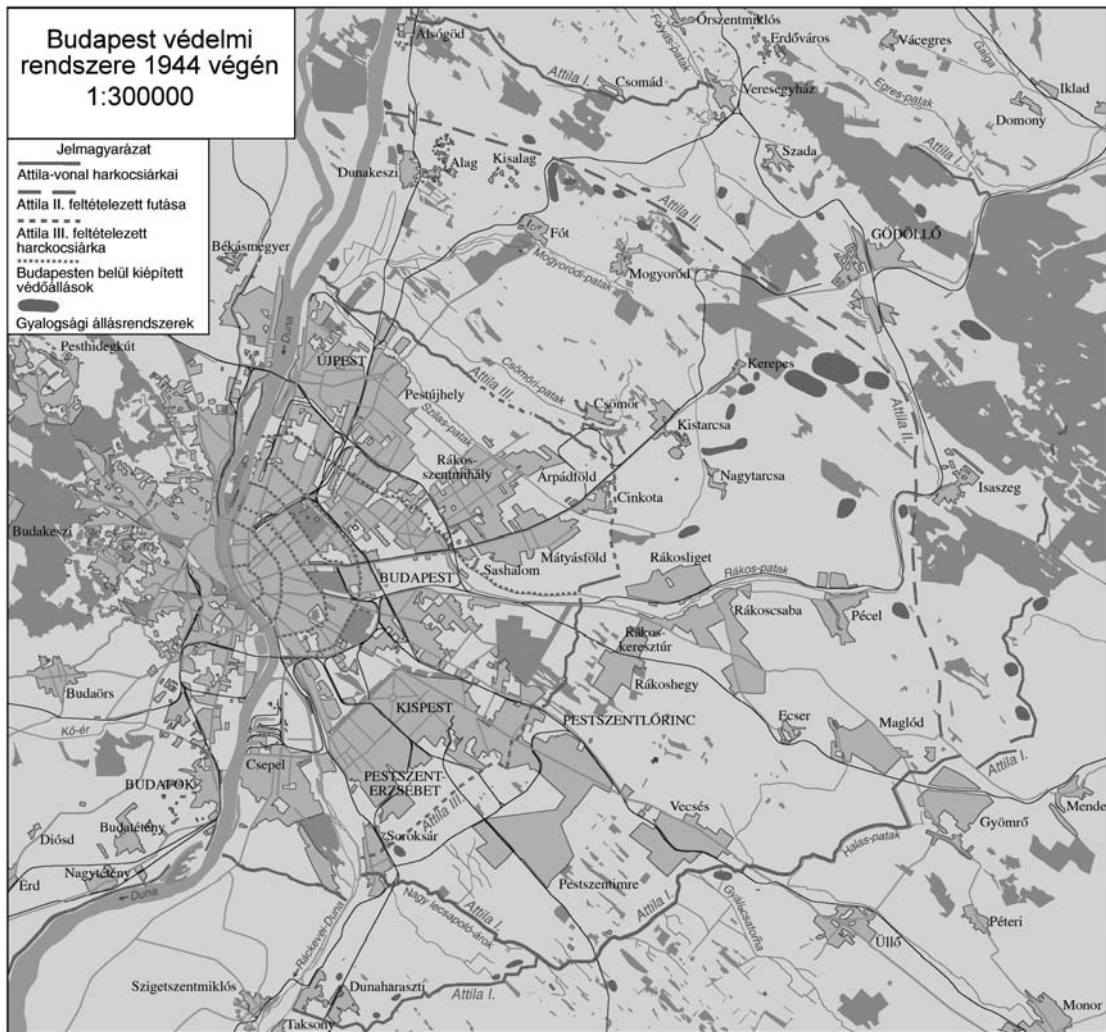
árokából, gyalogsági árokrendszerekből, megerősített tüzérségi és légvédelmi állásokból álltak. Ezek kiépítésekor nagy hangsúlyt fektettek arra, hogy a védelemnek megfelelő mélysége legyen.

Az elmúlt időszakban megpróbáltuk az Attila-vonalat rekonstruálni, alkotóelemeit megbízható módszerekkel térképezni. Ennek alapvető oka az, hogy a késsőbbiekben szeretnénk egy, a Budapest ostromát feldolgozó, térinformatikai adatrendszert kialakítani, illetve az, hogy ez irányú irodalmi kutatásaink során kiderült, az Attila-vonalról szinte minden fellelhető forrás egy majdnem szóról szóra azonos leírást közöl, és az elkészült áttekintő ábrák is ennek alapján készültek. Ezen leírás azonban eléggé felületes, mind a vonal elhelyezkedésével, mind az alkotóelemeivel kapcsolatban, és fontos részleteket egyáltalán nem tartalmaz. Ez a leírás a következőképpen néz ki:

„Az Attila-vonalat 1944. szept. 22-től építették ki. Szárnyaival a Dunára támaszkodott, összekötötte a Karola-vonalat a Margit-vonallal. Három védőövből állt. A külső Dunaharaszti – Vecsés – Ecsér – Maglód – Valkó – Gödöllő – Szada – Veresegyház – Csomád – Alsógöd; a közbülső Soroksár – Soroksárpéteri – Pestszentimre – Pécel – Isaszeg – Kerepes – Mogyoród – Fót – Dunakeszi; a belső (az Attila-vonal-III.) az akkori peremvárosok: Csepel – Pestszenterzsébet – Pestszentlőrinc – Rákoskeresztúr – Rákoscsaba – Cinkota – Rákosszentmihály – Rákospalota – Újpest külső szélén húzódott. A budai oldalra nem terjedt ki. Nem épült ki teljesen, katona, idő, technikai eszköz és fegyver hiányában.”

2. A védelmi vonal rekonstrukciója

Az érdeklődő, tehát az előbbi leírással találkozhat a legtöbbször. Részletes kutatásra azonban ez nem alkalmas. Ezért is tűztük ki célul egy, lehetőleg minél részletesebb és megbízhatóbb, térkép és leírás létrehozását. Kiindulásként természetesen a közölt leírást is felhasználtuk, amely, mint később kiderül, nagyrészt jó útmutatónak bizonyult. Ezen kívül felhasználtunk korabeli topográfiai térképeket (M=1:25000 sztereografikus szelvények, az 1930-as évek első feléből) és harctéri vázlatokat, melyek tartalmazzák a frontvonalak alakulását is. Az elvárt eredmény eléréséhez ki kellett választanunk azokat az adatnyerési, adatgyűjtési eljárásokat, amelyek megfelelnek a megbízhatósági és pontossági kritériumoknak. Az alapvető információk archív légifényképekből származnak. Ez az adatnyerési eljárás megbízhatóság és pontosság szempontjából is messze megelőzi a szóba jöhető összes többi módszert. A légifényképek 1950-ben és 1951-ben készültek. Méretarányuk megközelítőleg

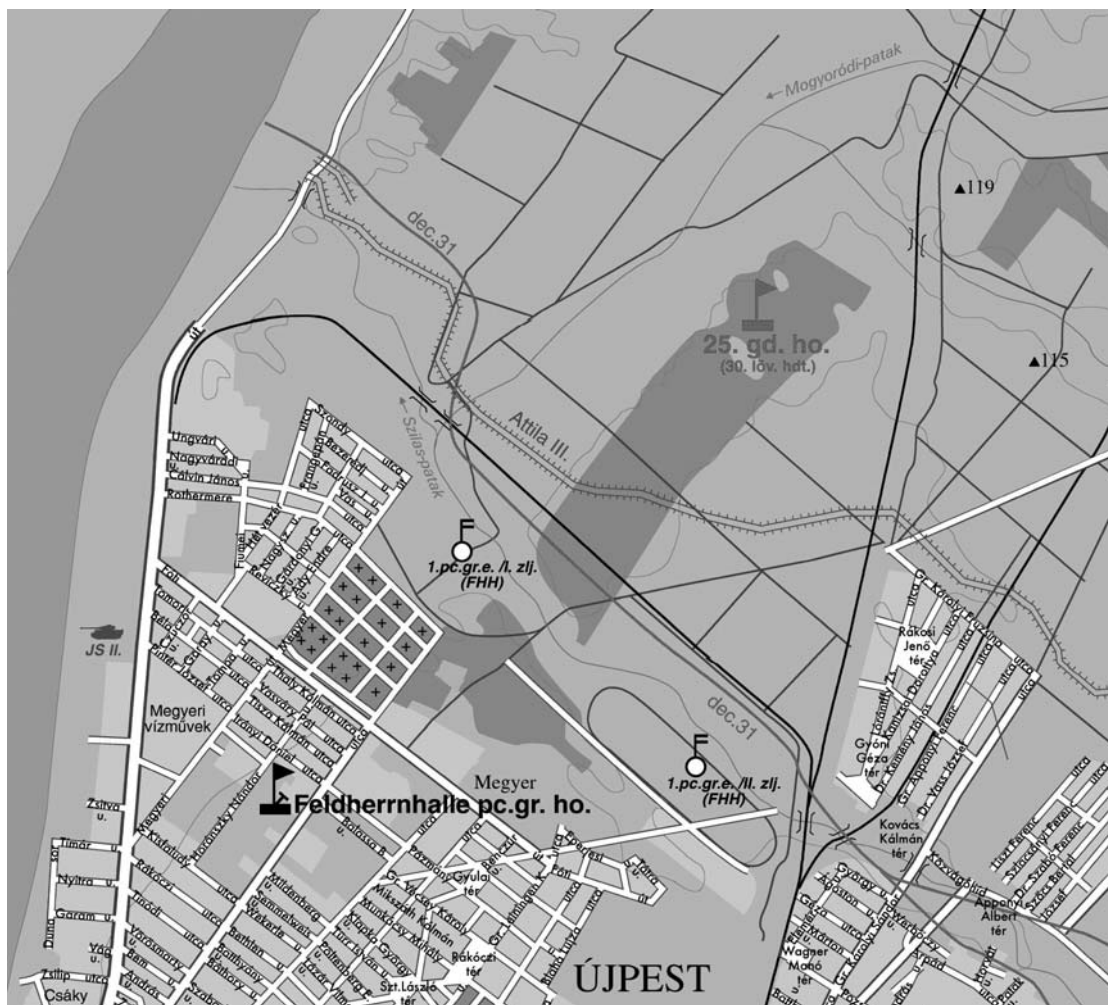


1. ábra

M=1:20000. Az öt-hat évvel korábban kialakított és használt Attila-vonal alkotóelemeinek jelentős része tökéletesen kivehető ezeken a felvételeken. A páncélvédelmi árkok vonalvezetése szinte teljesen azonosítható, még betemetett állapotban is. A gyalogsági árkok és állásrendszerek, méretük miatt, már komolyabb feladat elé állítják a kiértékelőt. Ezeknek a felvételeknek a minősége messze elmarad a később készültektől (még a pár évvel későbbiektől is), de a készítésük időpontja mindenféleképpen indokolja felhasználásukat. A háborút követő években gyors ütemben tüntették el a nyomokat, mert egyre nagyobb területek kerültek mezőgazdasági művelés alá.

A légifényképek kiértékelése után sikerült létrehozni egy, a korábbiaknál jóval részletesebb térképet (1. ábra). Ám a védelmi vonal egyes objektumai még

így is rejtve maradtak előlünk. Ezeknek az azonosításához, már más adatnyerési módszereket is fel kellett használnunk. A legjobb módszer a helyszíni azonosítás lenne. Ennek végrehajtásához azonban több tényezőre is szükség van. Elsősorban annak a szerencsés helyzetnek kell előfordulnia, hogy az objektumok még ma is fellelhetők és viszonylagos sértetlen állapotúak legyenek. Ezen kívül szükség van olyan személyekre, akik meg tudják mutatni a pontos helyszínüket. Az előbbire meglepően sok példa található, míg az utóbbira sajnos egyre kevesebb. A térkép terepi kiegészítésére tökéletesen alkalmazható egy kézi műholdas navigációs eszköz, egy manuálával kiegészítve. A kevésbé megbízhatóbb kategóriába tartoznak a személyes elbeszélések és írásos visszaemlékezések, annak függvényében, hogy ki is az a bizonyos személy, akitől származnak (civilék vagy katonák). A tér-



2. ábra

kép tartalmaz ilyen információkat is, természetesen megkülönböztetve a megbízhatósági szintet. Lehetőség szerint minden ilyen információt megpróbáltunk ellenőrizni, és így lesz ez a jövőben is.

3. A rekonstrukció eredménye

Az alábbiakban közöljük a vonalak részletes leírását. A légifelvételek alapján az Attila I. vonal kiépített páncélvédelmi árka Alsógödnél a Dunától indult el keleti irányba, majd az Ilka-majortól délre DK felé fordult, a továbbiakban Juhász-halom és az Oldal-hegy északkeleti előterében haladt egészen Csomád széléig. Innét kisebb törésekkel kelet felé átvágott a Csonkás-dűlőn, kijutva Veresegyházig. A páncélvédelmi árok Veresegyház után eltűnik a légi felvételekről. A Gödöllőtől keletre lévő erdőben, mely a Gödöllői-dombság

legmagasabb területén helyezkedik el, az Attila I. vonalnak csupán néhány helyen láthatóak a darabjai. Döntően ott, ahol az összefüggő erdőt tisztások szakítják meg (Kisdomya, Egerszeg és Tápiószentgyörgy térségeiben), illetve az erdőt átszelő utak mellett. Az Attila I. vonal az Isaszegtől délre található Szent György-hegytől válik ismét azonosíthatóvá a korabeli felvételeken. Innét először dél-nyugati, majd déli irányba haladt tovább, érintve a Cicka-tanyát, a Vitézi-tanyákat és a Benyovics-tanyát. Ezután egy hirtelen fordulattal DNy-ra fordult, ahonnan tovább haladva, átszelte a Haraszt-hegyet, majd a Gyömrő és Maglód közti beépítetlen területen futott keresztül. Gyömrő után a páncélvédelmi árok a Halas-patak kiépített medrében haladt tovább, mely a Nagy lecsapoló-árokba torkollik (ma Gyálicsatorna). Az Attila I. végig a Halas patak, majd a lecsapoló-árok vonalán volt kiépítve, egészen a Dunáig, amit Soroksár térségében ért el. Az Attila I. állásrend-

szernek Soroksár és Dunaharaszti térségében volt egy leágazása, ami a felvételek szerint szintén ki volt építve páncélvédelmi ároknak. Ez a Nagy lecsapoló-árok-ból ágazott ki a Gyáli László-majornál, ahonnan nyugati, dél-nyugati irányba futott egészen Dunaharaszti szegélyéig, ahol a település déli peremét követve, elérte a Dunát.

Az Attila II. vonalnak csupán kisebb darabjait sikerült azonosítani, ezek pedig mind gyalogsági állásrendszerek voltak. Ezek a következő területeken helyezkedtek el: Dunakeszi északi részén a Duna mellett, az Imreháza-majornál lévő Kő-hegy észak-keleti előterében, a Fóttól északra lévő Fóti-Somlyó nyugati, északi és észak-keleti peremén, továbbá a Mogyoródtól északra lévő Nagy-Homok-hegy észak-keleti előterében, Gödöllőtől délre a Murányi-tanya, Ökörtelekpuszta, Fiutó-major térségeiben, Kerepes és Kistarcsa keleti oldalán lévő magaslatokon (Német-hegy), illetve Pécel környékén. Az Attila II. vonal állásai valahol Maglód térségében csatlakozhattak be az Attila I.-be.

Az Attila III. páncélvédelmi árcai jól azonosíthatóak voltak. A vonal a Dunától indult el a Szilas-patak torkolata mellett dél-keleti irányba. Több töréssel eljutott Káposztásmegyeryig, melynek külső peremén elhaladt, majd tovább dél-keleti irányba átszelte a Tatár-halmot is, kijutva egészen az Árpádföld és Csömör között lévő HÉV-vonalig, melyet a két település között félúton metszett. Csömörtől délre elhaladva az állásrendszer hirtelen dél felé fordult, és Cinkota külső keleti szegélyén haladt tovább, majd a mai Simongát, Cinkotai út és a Rákosligeti határút vonalán haladt. Innét a páncélvédelmi árok továbbra is dél felé futott tovább, átvágva az Új-Köztemetőtől keletre található erdőben, majd egy kis szakaszon lakott területen haladt keresztül a mai Ráday Gedeon és Petőfi utcákban, ezután ismét beépítetlen területre jutott, hol a mai Méta és Szentlőrinci utak mentén haladt egészen Soroksárig, ahol elérte a Dunát.

A fővároson belül az Attila vonalra támaszkodó további hat belső védelmi öv épült ki. Ezek zömében barrikádokból és aknazárakból álltak. Az első egy reteszállása volt az Attila III. vonalnak. A Rákos vasútállomásnál vált el az Attila III.-tól, s a Rákos-patak déli partja mentén egészen a Dunáig húzódott. A második vonal egy félkört írt le, és a Könyves Kálmán körút, a Hungária körút és a Róbert Károly körút vonalán épült ki. A harmadik ennek a reteszállása volt, arccal északnak. A Józsefvárosi és a Keleti pályaudvar elágazásánál vált ki a másodikból és a Kerepesi útig a vasút, onnan az Aréna út, majd a Dráva utca vonalán húzódott a Dunáig. A negyedik ismét teljes félkört írt le, és a Haller út, Orczy út, Fiumei út, Rottenbiller utca, Szinyei-Merse utca, Ferdinánd-híd, Csanády utca

vonalában alakult ki. Az ötödik a Nagykörúton, a hatodik a Kiskörúton épült.

A budai oldalon sokkal szerényebb állások készültek. Budafoktól végig a Duna partját követve gyalogsági állások épültek ki. Továbbá az Óbudai-sziget keleti, Pest felé néző oldalán szintén gyalogsági állások készültek. A Csepel-szigeten pedig az Attila vonalak, folytatásaként a Királyerdő déli peremétől a Háros-sziget magasságáig gyalogsági állásrendszert volt található.

4. Összefoglalás, további célok

Összefoglalva az elért eredményeket, az alábbi következtetésekre jutottunk.

- Teljes bizonyossággal csak azt jelenthetjük ki, hogy az Attila I. és III. vonalakban építettek ki páncélvédelmi árkokat.

- Az Attila II. vonal csak gyalogsági állásrendszerekből állt. Ezen kívül nem írt le egy teljes félkört a másik két vonalhoz hasonlóan, hanem Maglód térségében csatlakozott az Attila I. vonalhoz

- Budán és Csepelen is épültek gyalogsági árkok és állások, melyek közül az előbbieket valószínűleg nem is használták.

Mint azt már említettük, a következő lépésként szeretnénk egy, a főváros ostromához kapcsolódó térinformatikai adatrendszert felépíteni. A rendszer alapjául szolgáló térkép egy részletét tartalmazza a 2. ábra. A térinformatikai rendszerek tulajdonságai tökéletesen felhasználhatók a témakör feldolgozására:

- az objektumok és események lehetőség szerinti legrészletesebb ábrázolása;
- megbízhatósági osztályok kialakítása, ábrázolása;
- dinamikus szemlézés lehetősége;
- frontvonalak alakulásának ábrázolása;
- folyamatosan bővülő attribútum (alakulatok száma, időpontok stb.) és csatolt (fénykép, videó, leírás) adatbázis;
- lekérdezések és egyéb vizsgálatok, műveletek végrehajtásának lehetősége.

IRODALOM:

Hingyi László interjúi, 2003

Ravasz István: Budapest hadszínterré válása és ostroma. – Budapest, 1995

Magyarország a Második Világháborúban (Lexikon) szerk. *Sipos Péter, Ravasz István* – Budapest, 1997

Ungváry Krisztián: Budapest ostroma. – Budapest, 2001

Tóth Sándor: Budapest felszabadítása 1944–45. – Budapest, 1975

The reconstruction of Budapest's defence lines (1944)

A. Juhász–B. Mihályi
Summary

The Attila-line was built to defend Budapest in the World War II. In our research, we tried to map the parts of this line as fully as we could. Data collection was based on the use of arial photos. This arial reliable data was complemented by ground-truth data and by personal reminiscences. The digital map of the Attila-line is the most reliable and most completed map ever made. In our future research we plan to create a GIS database by the utilization of data from this map.

Juhász Attila,
MTA-BME Geoinformatikai Kutatócsoport
Mihályi Balázs, V. éves térképészhallgató
ELTE TTK Térképtudományi Tanszék



FÖLDHASZNÁLATI ÉS TERÜLETFELHASZNÁLÁSI FÓRUM

Még az idősebb kollégák sem emlékezhetnek arra, hogy a termőföldek használatával és a legkülönfélébb szakterületek területigénnyel járó tevékenységével kapcsolatos kérdéskör együttesen feldolgozásra került volna. Pedig csak így lenne érdemes foglalkozni a téma bármely összetevőjével, mert igen szoros az egymásra utaltság, egymásra épülés.

1. A fórum jelentősége, aktualitása

A Földhasználati és Területfelhasználási Fórum a Nyugat-Magyarországi Egyetem Geoinformatikai Főiskolai Kar, a Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium Földügyi és Térképészeti Főosztálya, valamint a Környezetvédelmi és Vízügyi Minisztérium Természetvédelmi Hivatala védnökségével, a Szent István Egyetem Környezetgazdálkodási Intézetének, valamint a Magyar Földmérési, Térképészeti és Távérzékelési Társaság támogatásával Székesfehérváron, 2003. április 3–4-én került megrendezésre.

A rendezvény kifejezetten azt a felhasználói kört szólította meg, amelyik nap, mint nap egymásra utaltan tevékenykedik, de jórészt mégis egymástól független szabályok szerint végzi munkáját. Ezzel tehát a rendszerváltás után a földhasználattal kapcsolatos legjelentősebb továbbképzési Fórum került megrendezésre Székesfehérváron, a KÖFÉM-ALCOA Műve-

lési Házában. Első esetben került sor arra, hogy a földhasználat három nagy – a mezőgazdasági, a természetvédelmi és a művelés alól kivett területek – problémaköre, aktuális kérdései egy továbbképzés jellegű rendezvény keretében kerülnek megvitatásra.

Az esemény jelentőségét az is mutatja, hogy a Fórum mintegy 70 előadása keretében (több mint 200 résztvevő előtt) neves előadók foglalkoztak a helyzet és a sajátos problémakör feltárásával, a megoldási javaslatokkal. Ezáltal a Fórum jelentősen segítheti a tervezéssel, fejlesztéssel és a lehetőségek szerinti megvalósítással foglalkozók tevékenységét.

A megnyitót dr. Baráth Etele, a MEH államtitkára, a Fórum elnöke és dr. Márkus Béla főigazgató – mint házigazda – tartotta, de köszöntötte a rendezvényt dr. Tenk Antal, a NyME rektor-helyettese is.



A megnyitó elnökei: dr. Baráth Etele MEH államtitkár, a Fórum elnöke (álló), dr. Tenk Antal a NyME rektor-helyettese, dr. Márkus Béla a NYME GEO főigazgatója és dr. Dömsödi János a Szevezőbizottság elnökhelyettese (balról) (fotó: Bődő Viktória)

A Fórum sajátossága (érdeme) az is, hogy minden jelentősebb szakterület pl.: a bányászat, vízügy, környezetgazdálkodás, közlekedés területfelhasználásával kapcsolatos problémák, specifikumok is megtárgyalásra kerültek. A rendezvény aktualitását fokozta a küszöbön álló uniós csatlakozás, hiszen megfelelően fel kell készülnünk a várható helyzetre, meglévő értékeink, erőnyeink és eredményeink fenntartásával, megőrzésével, lehetőségeink optimális kihasználásával.

2. Főbb célkitűzések

A rendezvény fő célkitűzése: az információ- és problémafeltárás, a tapasztalatszerzés, tapasztalatcsere, és az erre alapuló továbbképzés volt.

További cél: a legkorszerűbb műszaki, jogi, gazdasági, környezetvédelmi és természetvédelmi követelmények fel- és megismerése, valamint figyelembev-