

egyik gödörből egy félig átégett falrészlet került elő, rajta ágak és fonadék lenyomatával, míg egy másik gödörben bronzhuzalt találtunk.

A szelvény K-i harmadában meglettük egy *gepida*, 5–6. századi telep nyomait. A korszak 13 objektumából 6 épületmaradványnak, a többi nagyobb, öblös, méhkas alakú gödörnek bizonyult; utóbbiak a házak közelében csoportosultak. A földbe mélyített, lekerekített sarkú, téglalap alakú házmaradványok közül sajnos csak egy esett teljes mértékben a szelvény területére, a többi részben a szelvényfal alá húzódott. Ha feltételezzük a házak egykorúságát, azok sűrűn helyezkedhettek el egymás mellett a telepen. Az épületbelsőben általában a rövidebbik oldalak közepén egy-egy cölöphely utalt a tetőszerkezet nyeregvetős kialakítására. Szinte az összes házban alkalmunk volt letaposott padlószintet megfigyelni, amelybe gyakran mélyedtek karólyukak. Ezek egy része talán – bár rendszert nem mindig sikerült dokumentálni – az egykori szövőszekek felépítményeihez köthető. Az építményekben történt szövésre több esetben a betöltésből előkerült csepp alakú szövőszekehezek is utaltak. A házakban kemence vagy tűzhely nem került felszínre. Egy épület ÉK-i sarkában azonban egy cölöphelyszerű, sekély, kicsi gödröt bontottunk ki, amely a padlószintig kavicsokkal volt telepakolva. A kavicsokat a megfigyelt nyomok alapján hevítették, így azokat talán a ház fűtésével hozhatjuk kapcsolatba. A *gepida* kori település hosszabb ideig tartó fennállását jelzi, hogy a földbe mélyített épületek egy esetben regisztrált szuperpozíciója legalább két építési periódusra enged következtetni. A korszak leletanyagát elsősorban a kézikorongolt, apró kavicsos soványítású, barna és szürke színű kerámia képviseli, a kézzel formált edénytöredékek részaránya igen alacsony. A szürke vagy fekete, gyorskorongolt kerámia mennyisége is igen csekély, a bepecsételt, apró, rombikus minta mindössze egy kisebb töredéken jelenik meg. Két házból 3 csontfésű töredéke, egy másik gödörből római, ezüstből(?) készült dénár került napvilágra.

A feltárás során a Belezi-csatorna vizét hasznosítva vegetációs maradványokat (magvak, termések, faszén) izsapolunk az egyes házak és gödrök üledékeiből; 13 objektumból összesen 1050 liter földet flotáltunk. Kutatásunk fő célja elsősorban a *gepida* kori objektumok vizsgálata volt, de néhány szarmata objektum betöltését is vizsgáltuk.

A leletek a KÖSZ szegedi regionális irodájában történő elsődleges feldolgozásukat követően a szegedi Móra Ferenc Múzeumba kerülnek végleges elhelyezésre.

Munkatársak: Benedek András, Nagy Norbert, Takács Gábor technikusok.

PÓPITY DÁNIEL

15. Apátfalva határa

(Csongrád megye) Ő, Sza, Á

2009. március 10. és április 2. között helyszíni szemlét tartottunk az M43 autópálya Makó–országhatár közti

szakaszán. A szemle célja a korábban (2005, Szalontai Csaba) már lokalizált lelőhelyek kiterjedésének ellenőrzése és esetleges pontosítása volt.

M43-46 (KÖH 52748): A lelőhely lényegesen kisebbnek bizonyult, azonban súlyponti része éppen a nyomvonal tengelyében található és Ny-i irányban még hosszabbnak is bizonyult, összeér az M43-47 lelőhely K-i szélével.

M43-47 (KÖH 52749): Ezt a lelőhelyet is szűkebb területen lokalizáltuk. A Keresztúri-tanya és a Langótanya közti ÉNy–DK-i irányú dombhát tetején húzódik, a csanádpalotai út mindkét oldalán.

M43-48 (KÖH 52750): Ugyanez a helyzet az M43-48 lelőhellyel, amely a Szalontai-féle bejáráshoz képest a felére zsugorodott.

Munkatársak: Koller Melinda, Hetesi Szilvia, Hrivnák Péter Pál.

FEKETE CSANÁD

16. Aranyosapáti, Tisza-meder

(KÖH 71073)

(Szabolcs-Szatmár-Bereg megye) Kú

2009. októberben helyi lakos bejelentést tett egy az alacsony vízállás miatt a mederből kilátszó bődönhajóról. A helyszínen megállapítottuk, hogy a hajó hosszában félbehasadt, csak az egyik oldalát sikerült megtalálni. A hajótest a partra csaknem merőlegesen, enyhén megdőlvén feküdt; egyik vége szabadon állt, a másikat homok fedte. Hossza legalább 10,4 m, eredeti szélessége 90 cm lehetett. Ezzel a mérettel megközelíti a legnagyobb drávai példányokat is! A lelet azonban nem a mérete, hanem a kialakítása miatt érdekes.

Míg a drávatamási hajók (több mint 30!) hengeres testűek, a fatörzs eredeti formájától csak a V alakúra faragott orr jelent komolyabb eltérést, addig az aranyosapáti hajó valódi csónaktesttel rendelkezik. A hajófenék lapos, az oldalfal függőleges. A felszínre bukkanó vége félköríves, egy kb. 15 cm-es szögletes kiugró található a végén. Számos néprajzi példánnyal ellentétben ez nem csupán „fogantyú”, hanem a test teljes magasságában ki van faragva. Ezzel orr-, vagy fartőke jelleget kölcsönöz a hajónak. Míg a drávatamási bődönhajók pontonhíd, ill. malmok elemei voltak, ez a lelet sokkal inkább csónakszerű.

A térségből ismerünk egy másik bődönhajót is. Ez Tiszabecsnél került elő, és a középkorra keltezték radiokarbon módszerrel.

A szögletes keresztmetszet a letkési hajóval rokonítható, amely a 18. sz. elejére keltezhető. A szögletes forma, az orr-, vagy fartőkeszerű faragás arra utal, hogy ezt a csónakot is akkor faragták, amikor már ismerték a deszkahajókat. Sikerült mintát venni a kormeghatározáshoz.

Nagyon érdekes kérdés a hajótest pereme alatt sorakozó lyukak sora. Feltételezhető, hogy ezek is rögzítésre szolgáltak. Tehát nem lehetetlen, hogy egy másik hajóhoz kötötték hozzá. Közép-Európa más részeiről