

(Markó út) és a KÖH 34003 (Pincehely) lelőhelyekkel, ill. valószínűleg erre a területre vonatkoznak a KÖH 33170, 33171 lelőhelyek is.

*Faluhely-alsó (KÖH 33161):* A korábbiakban már ismertté vált középkori faluhely területén fiatalos erdő található, a sűrű erdei aljnövényzet nem tett lehetővé vizsgálódást.

*Faluhely-felső (KÖH 33168):* A területrészt a jó megfigyelési viszonyok között sikerült bejárni, és megállapíthattuk, hogy a lelőhely a korábban ismertnél jóval nagyobb kiterjedésű D-i és K-i irányban. Déli irányban az úttól D-re is intenzíven találtunk késő bronzkori (urnamezős) és kevesebb rézkori, ill. középkori leletanyagot a patak melletti dombháton. Keleti irányban szórványosabban, de ugyancsak megfigyelhetők a leletek.

STIBRÁNYI MÁTÉ

#### 466. Solt, Lapis-hát (KÖH 63914)

(Bács-Kiskun megye) Sza

A Sákör-csatorna szélesítését célzó beruházás megkezdése előtt 2009. március 3-án helyszíni bejárást végeztünk a Sákör-csatorna mentén. A bejárás során azt tapasztaltuk, hogy a csatorna partjának kivételével a terület jól járható, mivel a csatorna mellett az É-i oldalon egészen a Dunáig művelt szántók találhatók. A csatorna D-i oldalán is hasonló a helyzet, csupán az utolsó kb. 500 m nem vizsgálható, ahol fás-erdős a terület. A helyszíni szemle során a csatorna D-i oldalán, az 51. sz. út közelében, egy É-D-i irányú, a környezetéből jól kiemelkedő háton szarmata edénytöredékeket találtunk. A cserepeket kb. 100×100 m-es körzetben gyűjtöttük, rossz látási viszonyok között, mivel a területet változó sűrűségben vetés borította.

Munkatársak: Mészáros Mónika, V. Székely György régészek, Vida Ágnes adattáros.

SOMOGYVÁRI ÁGNES

#### 467. Solt, Solti-Duna (KÖH 60480)

(Bács-Kiskun megye) Kú

2009. február 5-én helyszíni szemlét végeztünk azon a Duna-szakaszon, ahol kotrás során hajót találtak, s erről a Kulturális Örökségvédelmi Hivatalt értesítették. A rendelkezésünkre álló adatok, valamint a parton horgászó emberek elmondásai alapján könnyen azonosítottuk a helyszínt. A területen homokot kotortak parton álló markolók segítségével. A hajó előkerülési helyét GPS-el bemértük. A parton, egy félretolt homokdomb tetején megtaláltuk a famaradványokat is. A lelőhely a Solti-Duna egykori medrében található.

A telepvezető elmondása szerint a hajóroncs két darabba volt törve középen, a víz felé eső vége rézsútosan emelkedett (ezt kapta el a markoló). Maga a hajótest hegyes végű, öblösödő volt. A part felőli töredék egyben

van, jó állapotú, homokkal visszatakarták. Hosszát 20 méteresre becsülték.

A parton a deszkák, gerendák rendszer nélkül hevertek egymáson. Első ránézésre is el lehetett különíteni a vastag palánkokat és a négyzetes keresztmetszetű bordákat. A maradványok tölgyből származnak, és jó megtartásúak. Annak ellenére, hogy a hajót eredeti formájában nem tudtuk tanulmányozni, egyértelműen azonosítani tudtuk a hajó fajtáját: lapos fenekű dereglye. A 40 cm körüli szélességű, 10–12 cm vastag pallók a hajófenék deszkái lehettek. A palánkot egyértelműen 20 cm körüli hosszúságú kovácsoltvas szögekkel erősítették össze a bordákkal. Két esetben megfigyeltük a palánk hosszirányú toldását. Egyik esetben egyszerű átlapolást (a palló vastagságának felét lefaragták, ide szögelték a következő deszka végét), egy másiknál ferde átlapolást (ebben az esetben a deszka végénél rézsútosan is elvágták hosszirányba a palánkot). Ez utóbbi a késő középkori, vagy török kori Madocsa 1. roncsra emlékeztet. Kevés iszkábát találtunk. Az egyetlen, jól értelmezhető esetben az iszkábák a hajószög hegyének kibukkanási oldalán voltak. Amennyiben a hajószöveget szokásos módon a test külső oldala felől verték be, akkor itt a tömítés a test belsejében volt (Madocsánál ez kívül jellemző, belül csak helyenként fordul elő). A bordák még érdekesebbnek mutatkoztak: egyetlen L alakú bordát sem találtunk. Ahol megfigyeltük a bordák végét (3 alkalommal), ott azok egyenesen el voltak vágva, a végükön keresztirányban 1-1 szög található. Az egyik nyilvánvalóan a borda-hajófenék közötti szög, a másik a fenékborda-oldalborda közötti rögzítő szög. Ez a technológia meglehetősen modernnek hat, mivel a Madocsa 1. hajónál, sőt, a 18. sz. közepi Dömös, vízműtelepi roncsnál is L alakú bordák vannak. A Budapest, Nagyszombat utcai 19. sz. eleji bordadepó (feltehetően egy műhely raktáranyaga) kizárólag L bordákból áll.

Az iszkábaszegek kicsik, és formailag két csoportba sorolhatóak. Az egyik enyhén ovális, aszimmetrikus lappal van ellátva, a másik lapja paralelogramma alakú, a szögek a csúcsonknál indulnak. Fontos összehasonlító anyag.

Az egyik borda töredékén a Magyar Dendrokronológiai Laboratóriumban dr. Grynaeus András szíveségéből ingyen és rögtön elvégezte a szükséges vizsgálatot, és megállapította, hogy az utolsó mérhető évgyűrű 1603-ból származik, tehát a hajó legkorábban 1615-ben épülhetett. A roncs eszerint a Kárpát-medencei hajóépítészet szempontjából kulcslelőhely, mely a Földvári-sziget alsó végénél található. Ezeket a helyeket előszeretettel választották kikötőnek, átkelőhelynek (a 18–19. században itt volt a rév).

A lelőhely európai viszonylatban is kiemelkedő jelentőségű, mivel egy ekkora hajót a távolsági kereskedelemben használtak, építési technikája a korszak, és az adott műhely csúcstechnikáját jelenti. A kimarkolt fadarabok megfelelő dokumentálás után akár újra összerakhatóak!

Munkatársak: Somogyvári Ágnes, V. Székely György (Kecskeméti Múzeum), Harkai István (KÖH).

TÓTH JÁNOS ATTILA