

A vár életére utaló gazdasági objektumok és épületnyomok elsősorban a két belső védelmi vonal közé eső területen kerültek elő, a Fő utca 37. és 12. sz. között. A belső palánkvonalon belül kutatások nem folytak. A kora újkori objektumok többsége nagy méretű gödör volt, de a Szentháromság-szobor közelében egy cölöpös szerkezetű, paticsfalú ház nyomai is előkerültek. Felszíni leletgyűjtés során kora újkori kályhacsempe- és fazéktöredékeket találtunk a Templomkert D-i harmadában, leginkább a Szondi kiállítóhelyet É-ről határoló veteményes területén.

Úgy tűnik, hogy a mai templom környéke a kora újkorban nem volt beépítve, s ez az üres sáv választotta el a palánkvárat a kora újkori temetőtől. Az 1600 körülre keltezhető temető kb. 20 sírja pusztult el a csatornaárok ásásakor a Petőfi és a Fő utca találkozásánál, de még a Fő utca burkolata alatt. A temető legnyugatabbi sírjai a Kálváriától (Templomkert K-i széle) indultak és kb. 120–150 m hosszan folytatódtak K-i irányban. Az építkezések nagy valószínűséggel a temető D-i harmadát bolygatták, épületnyomok nem kerültek elő. Ha volt is templom – az írott adatok szerint kellett lenni – az vagy az előkerült síroktól É-abra helyezkedett el, vagy ez a temető már nem a templom körül létesült. A temetkezések viszonylag gazdagok voltak. A feltárt síroknál pártát, féldrágaköves hajtűket, ruha-kapcsokat stb. figyeltünk meg.

Munkatársak: Vargha Mária, Szalai Emese, Nagy László Attila, Nagy Szabolcs Balázs, Bognár Katalin Boglárka, Herbst Anna, Király Attila, Kovács Bianka, Náday Zsófia régészhallgatók (ELTE BTK).

MORDOVIN MAXIM – ZANDLER KRISZTIÁN

70. Drégelypalánk határa (Nógrád megye) Pa

Babat-pusztá 1. (KÖH 80645): Az 1950-es évek óta ismert lelőhely Hont és Drégelypalánk között, a két település közti K–Ny-i irányú 2-es sz. műút D-i oldalán, az É–D-i irányú Csitári-patak völgyének K-i oldalán húzódó dombosor egyik tagján, a Hont-Csitár lelőhelytől 1 km-re D-re, tovább a földúton található.

2011 júniusában Hont és Drégelypalánk községek szennyvízberuházásához kapcsolódóan végeztünk gyűjtést a felső őskőkori lelőhelyen, mely már évek óta nincs művelés alatt. A rajta keresztül húzódó löszös földútból még mindig mosódnak ki pattintott kőeszközök és gyártási hulladékok. A 10 db, zömében hidrokvarcit leletből érdemes említeni egy mindkét élén retusált pengét.

Topóka-dűlő (KÖH 80651): A lelőhely Drégelypalánk Ny-i szélén, attól közvetlenül D-re, az Ipolyt K–Ny-i irányban kísérő terasz D-i lejtőjén, a 2-es sz. műúttól 800 m-re D-re található szántón, az egykori Szondi-kápolnához vezető fákkal övezett É–D-i irányú földút K-i oldalán található, a dombgerinc D-i lejtőjén, a kápolna alatt. A lelőhely relatív magassága a völgytalphoz képest 80 m. 2011 májusában Hont és Drégelypalánk községek szennyvízberuházásához kapcsolódóan terepbejárás során találtuk a felső őskőkori, gravetti kultúrába tartozó lelőhelyet, melynek D-i része művelés (napraforgó) alatt állt. Viszonylag sok, fehér patinával borított pattintott követ

gyűjtöttünk. A leletek közül érdemes kiemelni egy radiolaritból készült tompított hátú pengét és egy hidrokvarcit pengevarakót.

Munkatársak: Király, Attila, Szalai Emese és Mordovin Maxim.

ZANDLER KRISZTIÁN

71. Dunaalmás, Almásfüzitő – Dunaalmás vasútvonal (KÖH 45176)

(Komárom-Esztergom megye) Ő

A lelőhely a községtől Ny-ra található, a Komárom–Esztergom vasútvonal mellett, az Almásfüzitő és Dunaalmás közötti műútól É-ra, további része átnyúlik az úttól D-re eső területekre is. Az Almásfüzitő és Süttő vasútállomások között végzett optikai kábelfektetés érintette a lelőhelyet, ahol a Komárom-Esztergom Megyei Önkormányzat Múzeumainak Igazgatósága a kivitelezéssel egy időben végezte el a nyomvonalban előkerült objektum feltárását.

A vezetékárok ásása során egy ÉNy–DK-i irányú árkot bontottunk ki, amely 20–30 cm-rel mélyedt a bolygatlan sárga színű homokos altalajba. Benne csak néhány, közelebbről meghatározhatatlan őskori edénytöredék volt, illetve néhány állatcsont. A közeli hányórészekon további szórványos edénytöredékeket találtunk, más objektumot azonban nem. A leletanyag a tatai Kuny Domokos Megyei Múzeumba került.

LÁSZLÓ JÁNOS

72. Dunaföldvár, Duna-part (Tolna megye) Kk, Kú

2011. szeptember 19-én bejelentés érkezett, mely szerint helyi lakos a Duna alacsony vízállásánál két hajóroncs előbukkanására hívta fel a Wosinsky Mór Múzeum figyelmét. Szeptember 20-án reggel a helyszínen átadta azt a bordadarabot, melyet elvitt, nehogy ellopja valaki. A Zöld-zátónynál található roncsot állítása szerint évekkel ezelőtt jelentette a múzeumnak, akik ki is szálltak a helyszínre. Mint újkori vízimalom került a múzeum figyelmébe a roncs.

Mindkét lelőhelyet megvizsgáltuk, rajtuk kívül egy cölöp-építményt is dokumentáltunk. A két hajóból famaradványokat vettünk dendrokronológiai keltezéshez.

A terület kéziratos térképei¹⁶ alapján megállapítható, hogy a Kendergyári-lejáró (Felső Rév) valószínűleg folyamatosan fontos szerepet töltött be a hajózásban, illetve a malmok művelésében. A mélyút és a Zöld-zátóny hajózásban betöltött szerepét feltételezni lehet. A sziget alatti szakasz a jó megközelíthetősége miatt alkalmas kikötőhely lehetett. Meglepő módon egyik térkép sem ábrázol kimondottan kikötőt Dunaföldvár területén. A zátóny hajózási akadályként egyrészt hajótörések helyszíne, másrészt sodródó roncsok gyűjtőhelye.

Kendergyári lejáró (KÖH 78261): Az egykori kendergyári D-i oldalán egy dűlőt vezet a Duna partjára. Az út végében

16 A Kalocsai főegyházmegyei levéltár Duna-térképe, 1763; Helytartótanács térképtára, 1775, 1798, 1820; Duna-térkép 1806, 1817, 1833.

lejáró és egy kis csónakkikötő található. A főnyen roncsolt hajómaradványok láthatók. A legnagyobb, még egyben lévő darab két palánkdeszka és az azokat összekötő borda töredéke. Ettől 6 m-re egy az előzővel párhuzamos borda található. Ez a két borda jelölheti a roncs irányát. A hajó aljából tehát még lehetnek ép részletek. Az említett famaradványok térségében egy gerendát, valamivel É-abra egy másik bordadarabot és talán egy eltemetődött deszkadarab élet láttuk. A térségben két korai/újkorai mázas kerámiatöredéket (egy zöld mázas, szűrős kiöntőjű palack nyak- és peremtöredékét, valamint egy világos mázon sötét vonalakkal és festéssel díszített tál kis peremtöredékét), továbbá egy kovácsoltvas hajószöveget találtunk.

A deszkákhoz szögelt borda 13×6 cm keresztmetszetű. Az épőbb deszka 31 cm széles, 3–4 cm vastag. Minden maradvány tölgyből van. A deszkákat kizárólag faszegek rögzítik a bordához. A szegek 40, illetve 50 cm távolságra helyezkednek el. Egy deszkához egyetlen szeg tartozik. A hajórészlet a jármű aljának egy darabja. A faszervezet szerény méretei alapján egy kisebb, lapos fenekű hajóhoz tartozhatott.

A lelőhely bejelentője átadott egy tölgy bordatöredéket, amelyet egy hete a lejárónál gyűjtött. A töredék egyik vége ép, a másik hiányzik. Hossza 120 cm, keresztmetszete 10×6,5 cm. Felszínén 4 faszög található 50, 21, 20 cm távolságra. Az ép végétől 28 cm-re egy 15 cm hosszú, 4 cm mély csapot vágta az oldalába. A letörött végénél egy hasonló csap részlete kezdődik, ugyanazon az oldalon. A borda ép végénél egy nagy (kb. 20–22 cm hosszú) kovácsoltvas szeg van beütve merőlegesen a faszögek irányára. A vasszeg feje a hornyok felőli oldalon van. Valószínűleg a bordához illesztett toldalékot rögzítette. A szög hajlatai alapján ez a toldalék kb. 10 cm vastag lehetett, vagyis éppen akkora, mint egy hajóborda. Feltételezhető, hogy a töredék egy fenékborda, amelynek végéhez oldalbordát szögeltek. A hornyok funkciója ismeretlen. Méretei és a faszögelés miatt ez a borda a terepen talált hajóhoz tartozhatott.

A faszögek használata a solti Duna-ágban talált török kori roncsokhoz hasonlítható, így feltételezésünk szerint ez a hajó is kora újkori lehet. Iszkábaszöveget nem találtunk!

A lelet az elemek és az emberek pusztításának rendkívüli mértékben ki van szolgáltatva, veszélyeztetett.

Duna-meder a mélyút végénél (KÖH 78263): Ott, ahol a 6-os sz. útról a Sportpálya mellett leágazó, a löszplatóba bemélyedő út eléri a Duna partját egy kavicsos lejáró található. A lejáró a mederben ellaposodik. Itt cölöpök sora látszik. Az épőbb cölöpök négyzetes, kb. 20×20 cm keresztmetszetűek. A Dunával párhuzamos sor mögött, a part felé további cölöpök is látszanak. Az egész konstrukció egy kb. 20×20 m-es szögletes alakzatot rajzol ki. Feltételezésünk szerint ez valamilyen kikötő lehetett. A cölöpök valószínűleg fenyőből vannak. Elhelyezkedése és anyaga alapján inkább az újkorba helyezhető az építmény – talán a malmokhoz történő be- és kirakodásnál használták.

A Zöld-zátony (KÖH 78265) egy keskeny sziget, amelyet keresztgát köt a parthoz. Korábban Duna-ág határolta. A sziget alsó végénél egy sekély kavicszátony húzódik, nagyjából a szigettel párhuzamosan a meder közepe felé eső oldalon. Ezen a zátonyon található a lelőhely. A hajó alja (fenékdesszák) és fenékbordái takarás nélkül, illetve minimálisan sóder-

lepel alatt vannak. A hajó iránya merőleges a folyásirányra. A deszkák fűrészelése a sodor felőli végén V alakú orrot rajzol ki. Korábban (fotók szerint) a hajó épőbb volt, ma azonban kb. a deszkák fele nincs meg!

A roncs ma 8 m hosszú, 3 m széles (eredetileg 6–7 m széles lehetett, a hosszúság csak a látható hosszú jelöli!). A fenékdesszák tölgyből vannak, szélességük 30, ill. 40 cm, vastagságuk 7–8 cm. A fenékdesszákra keresztbe fektetett fenékbordákból kevés van a helyén, azonban a faszögek helyei jól látszanak a deszkákon. Minden egyes deszkát 2 db faszög rögzített a bordához (ez a szögelési sűrűség szokatlan az eddigi anyagban). A bordákat kb. 50–60 cm távolságokban fektették le. Vasszöveget, vagy akár csak a nyomát sehol sem láttunk. A hajó sodrás felőli („felső”) szélén a hajóoldal is megmarad kb. 20 cm magasságban. Legnagyobb meglepetésünkre – és úgy vélem ez a legjelentősebb felfedezés a roncsra a hajóépítéssel történetéhez kapcsolódóan – az az elem, ahol a hajóoldal alja és a hajófenék külső széle találkozik, egyetlen fából van kifaragva (ún. monoxyl technika). Ez a technika a La Tène korban jelent meg Európában, a római hódítás alatt kifejezetten elterjedt a folyami dereglyéknél (ún. Zwammerdam-típus). Szórványosan a 15. századig dokumentált a technika, utána azonban eltűnik.

A szemlét 2011. október 6-án megismételtem, ekkor kedvezőbb körülmények között lehetett fotózni. A második szemlén a hajófenék külső oldalán moha tömitést és kovácsoltvas iszkákat találtunk. Az iszkák elnyúlt, ovális lapja, a masszív kiképzés a sorozaton belül korábbi – valószínűleg középkori – keltezését sugall.

Szemlénket követően az egyik begyűjtött famaradványt sikerült dendrokronológiai módszerrel keltezni. Az elemzés megállapította, hogy az utolsó évgűrű 1304-ből származik, tehát a hajót legkorábban 1316-ban építhették. Mivel ez a minta a monoxyl oldalelem felső széléből származik, nem valószínű, hogy jelentős mennyiségű évgűrűt lefaragtak. A hajó helyét a 14. század első felében kereshetjük, ezzel jelenleg ez Magyarország legkorábbi ilyen jellegű lelőhelye!

Munkatársak: Varga Gábor régész; Bódi Zoltán, Puskás Norbert bűvárok.

TÓTH JÁNOS ATTILA

73. Dunaföldvár, Kálvária-hegy (KÖH 20029) (Tolna megye) B

A Kálvária-hegy DNY-i részének partfal-stabilizációs és csapadékvíz elvezetési munkáit 2011. február 15. és augusztus 31. között régészeti szakfelügyelet keretében 82 alkalommal ellenőriztük. A földmunkák során többnyire csak a korábban lemosott vagy a lecsúszott, lefaragott földrétegekkel szétszóródott tell kora- és középső bronzkori kerámiatöredékei, paticsos házomladékai kerültek elő. Érintetlen régészeti rétegeket, zárt objektumokat a kiviteli munkák nem érintettek. Csak a stációk mellett felvezető új lépcső helyének humuszolásokor került elő a legfelső bronzkori rétegek tetején egy vatyá urna alakú edény fél töredéke.

SZABÓ GÉZA