

további hajók is találhatóak. A magyar oldalon 25, a horvát oldalon 2 bődönhajót azonosítottunk. Rajtuk kívül két nyolcszögletű keresztmetszetű, több méter hosszú (végüket az üledék betakarta) gerendát is találtunk. Ezek oldaliban lyukakat figyeltünk meg több sorban. A gerendák malomkerék tengelyek lehettek. A 26. sz. hajó alatt, illetve mögötte egy hatalmas, téglalap keresztmetszetű gerendát találtunk, melynek szélesebb lapjába szögletes és kör alakú lyukak sorát vágták. Egy helyi informátor bizonytalanul lokalizálható adata alapján a lelőhelytől 100–200 m-re K-re egy malomkövet találtak évekkel ezelőtt, kiemelni nem tudták.

Az 1–21. sz. hajók hosszát, szélességét lemértük, feljegyeztük a rajtuk található lyukakat, szegeket. A 20. sz. hajót a francia kollégák mérték fel. A mérések alapján digitális 3D modell készült a hajóról. Az ép hajók hossza 8–13,4 m közötti, átmérőjük eléri a 130 cm-t is, tölgyből készültek. A hajók többsége azonos morfológiai jellegzetességet mutat: kerek keresztmetszet, hosszú, tagolatlan, csőszerű test. Az orr V alakban emelkedik, illetve szűkül, a far nyitott. Néhány hajónál sikerült fontos építési részleteket is megfigyelni. A 3–9., 11., 15., 17. és 21. sz. hajók oldalán lyukakat találtunk. A 6., 15. és 21. sz. hajóknál a farnál körben megfigyelhető egy 2 cm mélységű, horonyszerű, lépcsős lefaragás. A lefaragástól a far felé eső 15 cm-es felületen lyukak vannak, gyakran faszeg töredék is van bennük. A 15. sz. hajó középső harmadában egy saját anyagából kihagyásos technikával kifaragott borda található, mely 20 cm széles, de csak néhány cm magas. A megfigyelt részletek és az általános jellemzők alapján a hajók legjobb párhuzama a barcsi Dráva Múzeum kertjében kiállított, Belcsa-pusztánál előkerült hajó, illetve a Sóstói Múzeumfaluban található tiszabecsi hajó.

A fentiekől eltér a 19. sz. hajó. Ez egy töredék, melynek alja egyenes, felmenő oldala L alakban csatlakozik az aljhoz. Az oldalfal csak 5–6 cm magasan van meg, egy helyen a felső részénél kovácsoltvas szöveget és egy iszkába szöveget dokumentáltunk. Ez arra utal, hogy nem egyszerű bődönhajó volt, hanem összetett, vagy kiterjesztett *monoxyl* hajó. A technika lényege, hogy több rönk elemet erősítenek össze, így nagyobb, szélesebb test alakítható ki. A technika a kései kelták idején igen elterjedt volt, de még a kései középkorból is sok példát találunk rá Európa folyóiból. A kárpát-medencében azonban ez az első példány.

A két malomkerék-tengely és az informátortól halott malomkő hajómalmokra utalnak, ezek jelenlétét bizonyítja az 1. katonai felmérés térképe is. A nagyszámú hajó és a hatalmas összekötő gerenda a sok rögzítési lyukkal viszont inkább pontonhídra utal. Természetesen nem zárható ki, hogy a hajók több időhorizonthoz tartoztak. Alternatív lehetőségként felmerülhet, hogy egy pontonhíd építésekor malmokat is szétbontottak, hogy úszótagjaikat felhasználják. 1603-ból ismerünk adatot a Drávatamásinál található török hídra. A kérdéssel korábban Rózsás Márton foglalkozott.

A leletek többsége a török korból és a 18–19. századból származik. Ki kell emelnünk a kiöntőcsöves rézkancsót, melyet 1992-ben itt találtak. 2006-ban egy török kori rézbográcsot találtunk.

A hajókból mintákat vettünk, melyek dendrokronológiája nem adott egyértelmű keltezés (több késő középkori és kora újkori dátum jött ki). Ennek oka a regionális kronológiákkal való megfeleltethetőség bizonytalansága. A Debreceni Egyetemen folyamatban lévő C14 elemzés segíthet a keltezés pontosításában.

Munkatársak: Korom Anita, Mészáros Patrícia, Fekete Csanád, Grynaeus András régészek; Krunoslav Zubčić, Igor Miholjek és Mario Jurisics prof. horvát régészek; Annie Dumont (DRASSM), Jean-Francois Mariotti (SRA Poitou-Charente) francia régészek; André Deconinc (Franciaország), Olajos Szilvia, Lengyel László és Puskás Norbert (Kékség Búvárklub), Szócs Péter (búvár, geográfus), Gajó Gusztáv és Kákis Norbert (AquaPro, víz alatti filmezés).

TÓTH JÁNOS ATTILA

104. Dunaföldvár határa

(Tolna megye) I, Ró

2006. március 21-én helyszíni szemlét ill. leletazonosítást végeztem a település több pontján.

Alsó-Homoki-dűlő: A Menyhei-kert lelőhelytől Ny-ra, az út déli felén fekvő szőlőkben, egy határozott kiemelkedés tetején hasonló, apró kavicsos rész találtam (I.). Ettől Ny-ra, egy É–D irányú dombháton lakossági bejelentés szerint régebben terra sigillata töredékek és embercsontok kerültek elő, amelyek talán római temetőt jeleznek. A szántatlan terület Ny-i oldalán egyetlen emberi agykoponya-töredéket sikerült gyűjteni (II.).

Menyhei-kert: A Németkérre vezető út É-i felén, közvetlenül a vasút Ny-i oldalán fekvő szántásban nagyjából DK–ÉNy-i irányban kavicsos sávot figyeltem meg; néhány négyzetméteren nagyobb, néhány kilós kövek is láthatók voltak. Rajta vagy közelében semmiféle régészeti lelet nem volt. Felvethető, hogy a kavicsos sáv római kori út alapozásának a maradványa.

Templom u. 10.: A ház falában faragott római kőtöredéket találtak, amely most a folyosón áll. A 68×38×31 cm-es kő (aedicula részlete?) két oldala lenagyolt, előlapján összekulcsolt lábú alak (Attis?) deréktől lefelé eső része, másik oldalán pedig szőlőlevél ill. fürt látható.

Templom u. 12.: Az udvaron a Dunából előkerült, timpanon alakú római kő saroktöredékét fotóztam le.

K. NÉMETH ANDRÁS

105. Dunaföldvár, 6. sz. út rehabilitáció

(Tolna megye) Ró

2006. szeptember és november között régészeti szakfelügyeletet tartottam a 6. sz. út rehabilitációs munkálatainál. Szeptember 26-án a 86. km-szelvényben a K-i