

Patay Pál

## RÓMAI ÚT BÁCISKÁBAN ?

*In memoriam Alexandri Soproni  
collegae quondam amicissimae*

Amikor Balás Vilmos az alföldi hosszanti sáncok kartográfiai adatainak összegyűjtése során a Duna-Tisza közén nagyjából Zombor-Kiskunhalas-Csongrád irányban futó, Rómer Flóris által Baja-körösladányinak nevezett vonal (RÓMER 1878, 72) nyomát kutatta, feltűnt neki, hogy az I. katonai felmérés Coll/onne/ XVI Sectio XXXII jelzetű lapja (1. kép), amely nagyjából a mai Tompa község határa északi részét foglalja magába, egy „Ördög Arok oder Teufels Schanz” felirat közelében nemcsak a kérdéses

sánc vonalát tünteti fel, hanem ábrázol „egy nagy kiterjedésű erődrendszert” is (BALÁS 1961, 97–98).

A Duna-Tisza közti Csörsz árokrendszernek is nevezett hosszanti sáncok (GARAM-PATAY-SOPRONI 1983; 2003) kutatásának lezárását követően a vezetésem alatti, Garam Évából és Soproni Sándorból álló munkacsoport további feladatának tekintette ennek a Rómer és Balás által említett sáncnak a felkutatását. A terepbejáráshoz történő felkészülésként jelen esetben is tüzetesen átvizsgáltuk a Hadtörténeti



1. kép Az I. katonai felmérés Coll. XVI. Sectio XXXII. lapjának részlete az ábrázolt rejtélyes objektumokkal  
Méterarány kb. 1: 50. 000

Abb. 1 Detail des Blattes Coll. XVI. Sectio XXXII. der I. militärischen Vermässung mit den rätselhaften Objekten  
Maßstab: cca. 1:50 000

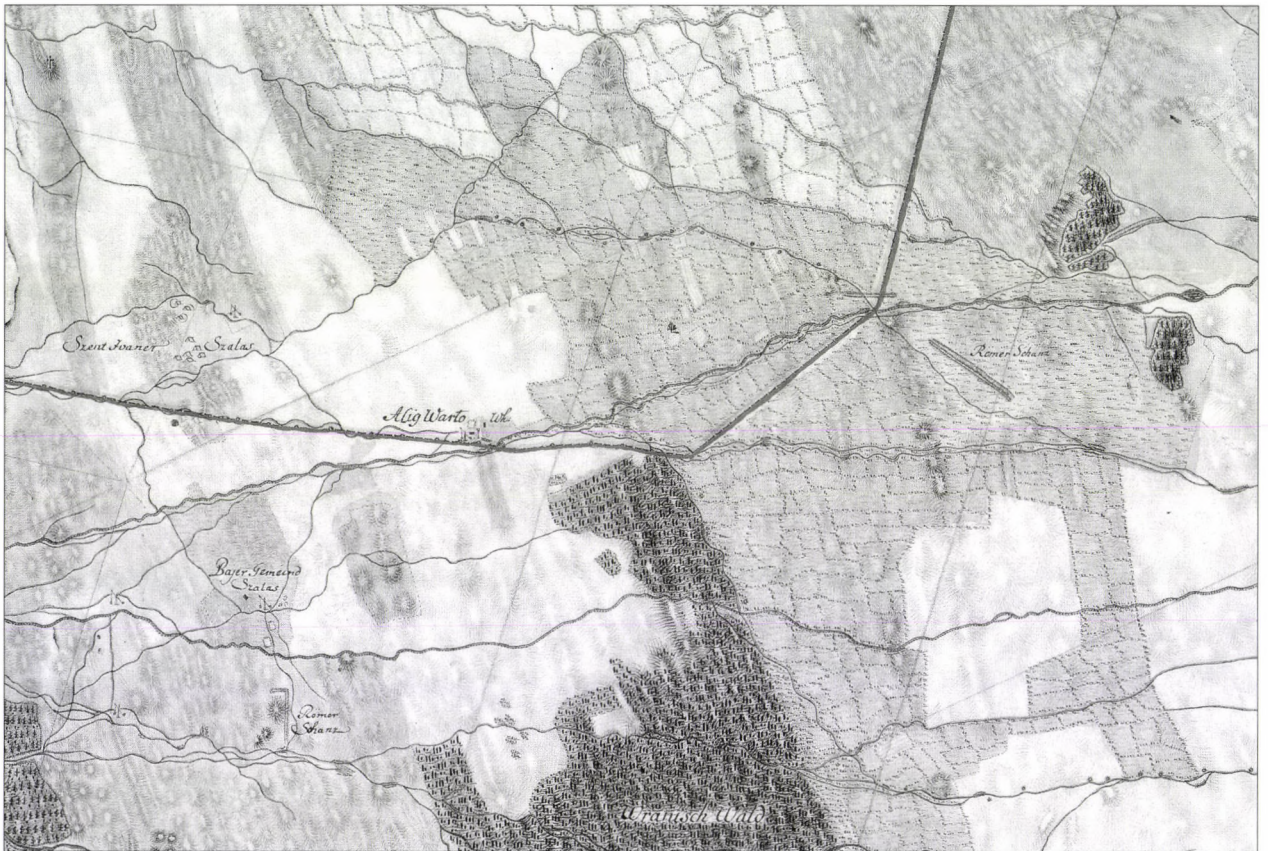
Intézet Térképtárában őrzött, az érintett területre vonatkozó légi fényképeket. Ezek azonban nemcsak igazolták az I. katonai felmérésen látható rejtélyes objektumok valós voltát, hanem azt is elárulták, hogy pontosan ezen a területen, a kérdéses objektumok között halad át egy nyugat-kelet irányú, hosszan elnyúló vonal, amely kelet felé a kelebiai vasútvonalig, nyugat felé rövidebb-hosszabb megszakításokkal egészen Baja határának keleti részéig volt felismerhető, összesen mintegy 47 km hosszban.

Megjegyzendő, hogy az I. katonai felmérés Coll. XIV. Sectio XXXII lapja is jelzi „Römer Schanz” megjelöléssel a Bajáról Rémbe vezető út közelében

megjelöléssel egy észak-déli irányú, mindkét végén nyugat felé megtörő hosszanti objektumot, amely a légi fényképeken ugyancsak felismerhető (2. kép).

Most már a légi fényképek nyújtotta adatok terepbejárással történő helyszíni felkutatását is célul tűztük ki, amit még 1978 áprilisában és 1979 márciusában végre is hajtottunk. A Csávolytól nyugatra lévő szakasz bejárásán Kőhegyi Mihály (Türr István Múzeum, Baja) is részt vett.

A kutatásunk – amelyet azonban az „erődrendszer” objektumaira csak részlegesen terjesztettünk ki – és annak eredményei késedelmes ismertetésért a kérdés iránt érdeklődők szíves elnézését kérem.



2. kép Az I. katonai felmérés Coll. XIV. Sectio XXXII. lapjának részlete a „Römer Schanz”-okkal  
Méterarány kb. 1: 50. 000

Abb. 2 Detail des Blattes Coll. XIV. Sectio XXXII der I. militärischen Vermessung mit den „Römer Schanz”-en  
Maßstab: cca. 1:50 000

egy töltésnek is tekinthető objektumnak két közeli, de nem teljesen azonos irányban ábrázolt szakaszát, amely megfelel az általunk kutatott vonalnak a Csávoly község határában, a légi fényképeken Józsefháza településtől északra látható részének. De ettől még nyugatabbra, a Bajáról Csávolyra vezető úttól délre is találunk ugyancsak „Römer Schanz”

\*

A kérdéses nyomvonalat szakaszosan ugyan, de mindig keletről nyugat felé menve jártuk be, viszont most, az ismertetése során fordítva, nyugatról kelet felé haladva írjuk le. Tesszük ezt pedig azért, mert, hogy ha való az a gyanúnk, aminek a tanulmány

címében hangot adtunk, hogy itt esetleg egy Pannóniát Daciával összekötő út maradványival állunk szemben, úgy ezt elsősorban is Pannónia irányából kell szemügyre vennünk.

A kérdéses nyomvonalnak a terepbejárásunk során észlelt legnyugatibb szakaszát a Dunától kb. 7,5 km-re keletre, Baja határának szélén lévő Mártonszállás nevű településtől mintegy 1200 m-re nyugatra figyel-

nyugatabbra a fent említett irány folytatásában egy vonal, amely esetleg az általunk kutatóknak egy további szakaszát jelentheti. Ennek valós léte azonban eléggé bizonytalan és helyszínelésre szorul.

Mártonszállás északi részén ismét megfigyelhető volt a nyomvonal, amint az ott lévő három tanya két legészakabbika közül kelet felé a szántóra lép ki. Tovább kelet felé minden dombháton jól látható volt két egymástól 10–12 m távolságban futó sötétebb



3. kép A kutatott vonalnak legnyugatibb, általunk felismert szakasza Baja határában, Mártonszállástól nyugatra.

A helyszínen felvett vázlat alapján 1980. évi kiadású térképre átültetve

Abb. 3 Der westliche von uns erkannte Abschnitt der geforschten Trasse in der Gemarkung von Baja, westlich von Mártonszállás. Nach an Ort und Stelle aufgenommenen Skizze auf eine Karte vom Jahre 1980 verlegt

hettük meg. Itt egy, a bejárásakor még fiatal, (az 1968 évi kiadású térképen még fel nem tüntetett) akácerdőből indul ki (3. kép). Bár a légi fényképeken a nyomvonal itt nem volt észlelhető, a terepen a homokdombokon látni lehetett egy rajtuk keresztül húzódó, nagyjából nyugat-keleti irányú sötét csíkot.

Meg kell azonban említeni, hogy a légi fényképeken mintha látható lenne, innen kb. 750 m-rel

talajcsík alakjában. Ez volt megfigyelhető a Vörösfény Termelőszövetkezet majorjától északkeletre lévő dombháton is.

A Bajából Rémbé vezető úttól északra a légi fényképek biztosan jelzik a nyomvonalat, amely itt ugyancsak két párhuzamos sávból áll. Úgyszintén ennek enyhén délkelet felé kanyarodó szakaszát az úttól délre. A terepbejárás során ugyan itt nem észleltük a

nyomvonalat, de a Józsefházából észak felé kivezető úttól nyugatra már helyel-közzel ismét, majd egyre élesebben kirajzolódott a világos talajban a sötét csík. Ahol viszont a talaj sötét volt, ott egy világosabb csík jelezte a nyomvonalat. Ez egyébként az a szakasz, amit az I. katonai felmérés is feltüntetett „Römer Schanz” felirattal. (A rémi úttól északra feltüntetett hasonló objektummal – annak ellenére, hogy az iránya nem egyezik a „Römer Schanz”-ével – valószínűleg ugyancsak a nyomvonalat óhajtotta a térképező Sann főhadnagy feltüntetni, csak tévesen tájolta azt.) (2. kép)

Különösen jól lehetett a nyomvonalat észlelni a Józsefházából észak felé kiinduló úttól keletre lévő dűlőben, egy búzavetésben. Ezen a talaj még nedves volt, míg körülötte már száraz (4. kép). Bár a dűlő keleti részén ez egy rövid szakaszon eltűnt, de a 148,5 m magassági ponton keresztül futó dűlőúttól keletre a



4. kép A kutatott vonal Csávoly határában, Józsefházától északkeletre. Dél felől fényképezve

Abb. 4 Die geforschte Trasse in der Gemarkung von Csávoly, nordöstlich von Józsefháza. Vom Süden photographiert



5. kép A kutatott vonal Csávoly határában, Józsefházától keletre. Délnyugat felől fényképezve

Abb. 5 Die geforschte Trasse in der Gemarkung von Csávoly, östlich von Józsefháza. Vom Südwesten photographiert

barna szántásban ismét előtűnt egy szürkésebb csík alakjában (5. kép), nagyjából az 1968. évi kiadású térképen még jelzett, de 1979-ben már nem létező faszorvonaláig. Idáig a légi fényképek is feltüntetik, de tovább már kevésbé élesen. Úgy tűnik, hogy az addig északnyugat–délkelet irányú vonal a Baja és Csávoly közötti műút előtt keleti irányba kanyarodik át és irányt vesz a műútnak a 138,1 m háromszögelési pont mellett futó szakaszába. Itt egy rövid szakaszon a terepen is feltűnni látszott a Pánész és Petrik tanyát összekötő dűlőútnál.

Mint ahogy Csávoly és Felsőszentiván között a légi fényképeken semmi olyant sem tudunk megfigyelni, ami a nyomvonal léteire utalt volna, itt nem végeztünk terepbejárást. Nem jelenti azonban ez azt, hogy itt egykor nem létezett volna, csak azt, hogy ma már nem észlelhető.

A légi fényképek Felsőszentiván belterülete északkeleti sarkának közelében két vonalat is jeleznek. Az egyik egy patakon átvezető hídtól északkelet felé futó földúttól indul ki, a hídtól mintegy 200 m-re lévő 126,0 m háromszögelési pont mellől. A szántón nagyjából keletdélkelet irányba fut, de a második dűlőt előtt keletészakkelet irányba kanyarodik. Tovább nem volt észlelhető.

Ugyanakkor egy másik vonal, (amely kétségtelenül az általunk keresett nyomvonal) ettől a dűlőúttól kezdve volt megfigyelhető, mind a légi fényképeken, mind a terepbejárás alkalmával. Ez a vonal az utat kb. 200 m-rel délkeletebbre keresztezi (a Petőfi telep és a Ludas tanya közötti úttól kb 380 m-re). Innen nagyjából kelet felé haladva két homokdombon is észlelni lehetett a világos talajban húzódó sötétebb csíkot.

A légi fényképeken viszont a határozottan kirajzolódó nyomvonal a Ludas tanya mellett hegyes szögben keresztezi a már említett, a Petőfi telepből kiinduló földutat, majd innen mintegy 3 km-en át szinte folyamatosan felismerhető a Piukovits tanyáig. Ezek-től északra, vagy 50 m-re halad el. Közben a 125,1 m háromszögelési ponttól északra, egy északnyugat–délkeleti irányú út és egy vele párhuzamos csatorna között egy szántásban jól látható volt egy világosabb csík alakjában.

A Piukovits tanyák közül északkelet felé kiinduló úttól keletre azonban már csak szakaszosan volt megfigyelhető. Így a keletre lévő második dűlőben, a Kis tanya felé húzódó csatorna mellett egy terephullám alakjában, a következő dűlőben lévő csatorna és a tőle keletre futó út között helyel-közzel, valamint a Vajda tanyától délnyugatra lévő és a 129,2 m háromszögelési pontot magán viselő homokdomb nyergében mint egy, a világos talajban húzódó sötét csík.

Innen mintegy 1300 m-re a 131,7 háromszögelési pontot magán viselő domb keleti oldalában ismét

látható volt a nyomvonalat jelentő fekete csík. A tőle keletre elhúzódó csatornát a terepbejárásunkat megelőzően újra ásták. Ennek oldalában jól látszott egy kb. 1 m mély egykori árok profilja. (A csatornának egy gyenge töréspontjától délre 60 m-re.) De a csatornától keletre is észlelhető volt egy terephullám. A légi fényképek tanúsága szerint a nyomvonal itt különben egy enyhe ívet alkot.

Innen keletebbre, mintegy 1 km-re, a 129,4 m magassági pont és a tőle délre lévő tanya között, egy rövid szakaszon mind a talaj elszíneződésében, mind terephullám alakjában észlelhető volt a nyomvonal. Majd innen folyamatosan látható a légi fényképeken, mintegy 5 km hosszan, egészen Mélykút községig. Közben több helyen a terepbejárás során is észlelni tudtuk. Így egy fasornál, amely a Tataháza és Mélykút közötti műutat Tataházától mintegy 3 km-re keresztezi. (A nyomvonal a fason az úttól mintegy 300 m-re északra halad át.) Innen a nyomvonal igen enyhén északkelet felé kanyarodva és egy tanyának közvetlenül az északi oldalán elfutva közelíti meg a műutat. Itt is megfigyelhető volt a dülő közepén lévő dombon, valamint onnan majdnem az említett tanyaig, két világosabb között futó sötétebb csík alakjában.

A műutat a nyomvonal a tanyák után hegyes szögben keresztezi, majd attól délre egy enyhe hullámmal ismét északkeletnek vesz irányt. Ennek a dülőnek a közepén, két egymás melletti tanya közül a délebbre fekvő kútjánál fut el. Innen a következő (a terepbejáráskor már nem létező) dülőútig tisztán észlelhető volt mint terephullám.

A légi fényképek ugyancsak határozottan jelzik a nyomvonalat, mind a 130,3 m magassági ponton keresztül haladó északnyugat–délkeleti irányú csatorna két partján, mind a 132,5 m magassági pont melletti, az 1970-es években kialakított termelőszövetkezeti major területén, ahol egy félszer, vagy szín jellegű kis épület helyén kellett haladnia.

Az új major és a Kiskunhalas-bácsalmási vasút között ismét látható volt egy szántásban az elszíneződő és csekély terephullámot képező csík. A vasutat egyébként a 32,1 km kőtől északra 10 m-re keresztezi.

A légi fényképeken a nyomvonalnak egy rövidebb szakasza Mélykút községtől alig 200 m-re keletre az előző irány folytatásában már az első dülő közepén feltűnik. Folyamatosan viszont csak a 138,7 m háromszögelési pont mellett elfutó fasortól volt látható, de onnan vagy 2 km hosszan. A terepbejárás alkalmával a megfigyelés lehetőségét megzavarta az, hogy mind a Mikó tanya mellett északnyugat–délkeleti irányban futó úttól nyugatra lévő dombon, mind az úttól keletre a Termelőszövetkezet nagy kiterjedésű homokbányát nyitott. Ezzel szemben abban a dülőben, amelyben

északabbra a Turcsányi tanya, délebbre a Horváth tanya található, a vetésben egy terephullámot, két mélyedés között egy domborulatot ismertünk fel.

Bár a légi fényképek továbbra is jelezték a nyomvonalat, a terepbejárás alkalmával ismét csak egy dülővel keletebbre, különösen annak nyugati szélén lévő dombháton egy vetésben élénk sárgán elszíneződött csík alakjában figyelhettük azt meg. De ez, ahogy a légi fényképek is jelzik, keleti irányba kanyarodott.

Az Öregmajortól keletre lévő erdő előtti dülőben, amely fel volt szántva, ismét megfigyeltük a nyomvonalat. Két világos csík között egy fekete volt látható. Az erdőbe kb. 30 m-rel északabbra fut be attól a nyiladéktól, amelyen a 136,3 m háromszögelési pont található. Ennek folytatásaként az erdőben egy terephullám van, amely meg is közelíti a nyiladékot, sőt a háromszögelési pont táján el is éri.

Az erdőtől keletre a légi fényképek is csak a második dülőben jelzik a kérdéses vonalat, onnan azonban már közel 5 km-en át egészen Tompa községnek észak felé elhúzódó, a kiskunhalasi 53 sz. műútból kiágazó házsoráig. Ezzel szemben a terepbejárás során mindössze abban a dülőben volt látható, amelyben a 134,1 m magassági pont van. A szántásban egy kisebb hullámvonalat leíró világosabb csíkot figyeltünk meg, miként azt a légi fényképek is jelzik.

A tompai határban, a falu melletti két dülő területén, éppen ott, ahol a nyomvonalnak át kellett haladnia, a Termelőszövetkezet egy nagy kiterjedésű majort épített, ami lehetetlenné tette, hogy azt itt felismerjük. Meg kell azonban jegyezni, hogy ettől még nyugatra, a Mélykút és Tompa községhatárától számított harmadik dülőben (kb. 1 km-re keletre a községhatártól) egy új ültetésű erdő szélén egy nyugatkeleti irányú terephullám volt észlelhető, ettől délre 25 m-re egy hasonló irányú mélyedés, amely esetleg jelentheti a nyomvonalat (ez azonban közelebbi vizsgálatot igényel). De van egy ugyancsak párhuzamos terephullám ettől északra is, amely viszont az I. katonai felmérésen látható és a légi fényképeken is megjelenő „erődrendszer” egyik vonala lehetne.

A kiskunhalasi 53 sz. műúttól keletre a nyomvonal jól követhető volt. Előbb a szántóföldeken egy terephullám fut az előbbi irány folytatásában kelet felé, majd kb. 650 m után egy lefelé érve előbb egy terephullám két oldalán egy-egy árokszerű mélyedés (6. kép) odébb pedig utóbbiak déli oldalán egy-egy töltés maradványa. Ez a vonal a Zsidóföldek közepén az észak–déli irányban futó útig nagyjából egyenesen halad kelet felé. Az utat egy (az 1968. évi kiadású térképen még fel nem tüntetett) csatorna hídjától 25 m-re délre keresztezi. Itt két árok között futó, a terepből kissé kiemelkedő töltésnek tűnik fel, mint az egész



6. kép A kutatott vonal a tompai Zsidóföldeken lévő legelőn. Dél felől fényképezve  
Abb. 6. Die geforschte Trasse an der Heide der Flur Zsidóföldek in Tompa. Vom Süden photographiert



7. kép A kutatott vonal esetleges nyoma Kelebia határában a Körösér keleti oldalán. Nyugat felől fényképezve  
Abb. 7 Die etwaige Spur der geforschten Trasse in der Gemarkung von Kelebia, am Ostrand des Baches Körösér. Vom Westen photographiert

vonat legkevésbé lepusztult szakasza. Az úttól keletre egy szántón viszont már csak a légi fényképek jelzik. Itt egyébként egy szarmata telep nyomaira is rátaláltunk.

Ebben a Tompa vasúti megállóhoz vezető, Vasútsor nevű úttól északra eső második dűlőben a vonal az eddigi nyugat–keleti irányból széles ívben délkeleti irányba kanyarodik át. A dűlő közepén egyébként keresztezi az I. katonai felmérésen is jelzett Ördög árkának még ma is felismerhető nyomát. A dűlő déli részén viszont a kérdéses vonalnak rövidebb szakasza észlelhető is volt a terepbejárás során, akárcsak a következő dűlőben egy szántásban, a Vasútsor házái mögött.

A Vasútsort a nyomvonal a kelebiai vasút pályatestétől kb. 650 m-re keresztezi hegyes szögben, de a tőle délre lévő dűlőben már a légi fényképek sem jelzik. Kivéve a Vasútsorral párhuzamos első dűlőút és a vasút között, ahol mindkettőt hegyes szögben keretezi.

A vasúttól keletre, az eddigi irány folytatásában, mintegy 1200 m hosszan a légi fényképek semmilyen adatot nem szolgáltatottak a nyomvonalra vonatkozóan. Ott viszont, ahol a Külső újsor nevű út véget ér, jelentkezik egy vonal (igaz, eléggé meg nem győző alakban), amely északnyugat felől belefut abba az útba, amely a Külső újsor végétől ívben átvezet a Körösér ingoványain. Majd ahol ez az út nagyjából keleti irányt vesz fel, tőle délre kb. 50 m-re létezik egy terephullám, amely a Körösér új csatornáját (a völgy nyugati szélén) az új zsilipnél éri el. A meder keleti szélén, legelőterületen ugyancsak látható volt (az úttól 35 m-re délre) két árok között kisebb kiemelkedés alkotta terephullám (7. kép). Ennek ellenére – minthogy a légi fényképeken látható vonalról nem állapítható meg egyértelműen, hogy az, az általunk kutatott vonal

nyoma lenne – bizonyos mértékben fenntartással kell fogadnunk a megfigyelteket. Az viszont kétségtelen, hogy a Vasútsornál és a vasúti pályatestnél észlelt nyomvonal irányának meghosszabbítása pontosan ide mutat, valamint az, hogy a Körösér ingoványainak keresztül szelésére az I. katonai felmérés rajza alapján itt látszik legalkalmasabbnak a terep.

Tovább kelet felé a légi-fényképek már sehol sem jeleztek a kérdéses vonalra utaló nyomot, a kutatásunkat tehát nem tudtuk folytatni. Így is felkutatuk ennek a rejtélyes vonalnak Baja és Szeged között a Dunától 7,5 km-re kezdődő és a Tiszától (a szegedi Tisza hidat véve végpontnak) légvonalban 40,5 km-re végződő szakaszát. Ezt, ha hiányosan is volt felismerhető, egykor folyamatosan meglévőnek tekinthetjük.

A kérdéses vonalat 1978-ban két helyen is átvágtuk. Az elsőt Tompán, a Vasútsortól északra, a második dűlőben lévő legelőn, a dűlőt merőlegesen átszelő, észak-déli irányú földúttól 158 m-re nyugatra hajtottuk végre (8–9. kép). A 28,60 m hosszú átvágásban három egykori árok jelentkezett. A déli igen lapos, az eredeti talajfelszínhez viszonyítva mindössze 100 cm mély és kb. 6 m széles volt. Tőle 15 m távolságban (árokközéptől árokközépig mérve) egy kb. 3,75 m széles és 110 cm mély, teknős aljú, sötétebb barna földdel kitöltött árok húzódott, majd vele érintkezve a harmadik 2 m széles és 90 cm mély, V alakú, kevésbé sötét barna kitöltésű következett. Az utóbbi két árok tehát nem egyszerre töltődött fel. Metszete is egymást, de, hogy melyik volt idősebb és melyik a később ásott, nem lehetett megfigyelni. Mind a déli, mind a középső árok déli oldalán az árokból kiásott földből emelt, kevert talajú, már ellaposodott töltés helyezkedik el. Alattuk jól megfigyelhető volt az egykori talajfelszín.



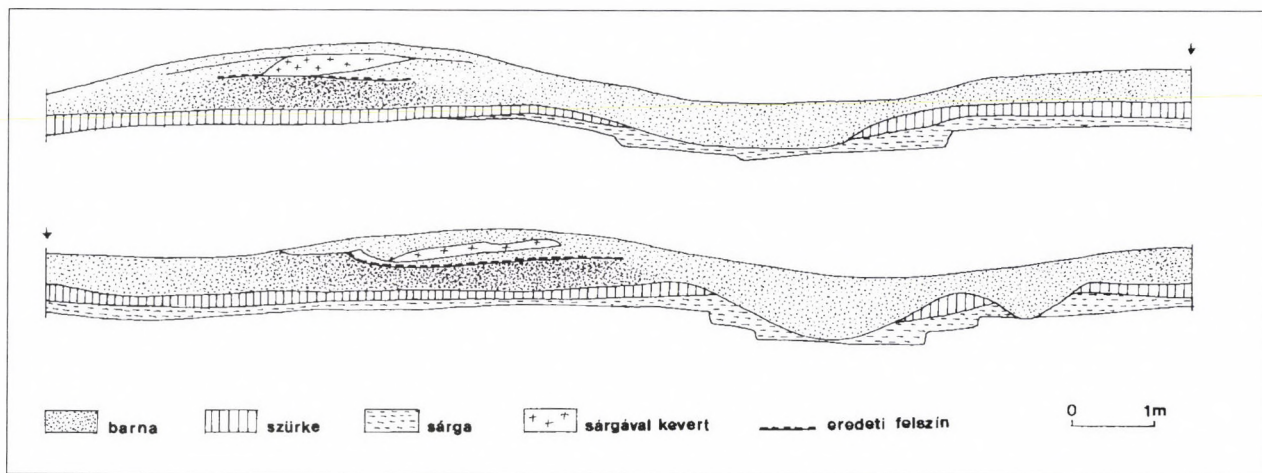
vastag réteg húzódtott. Bár ez dél felé rézsútosan végződött, árkot itt nem figyeltünk meg.

A szarmata telep területén 1979-ben, az előző évi II. átvágás közelében négy, egymás mellett elhelyezkedő, 4x4 m kiterjedésű szelvényt nyitottunk meg (12. kép). Itt is rátaláltunk a kérdéses vonalunknak a (feltehetőleg) északi árkára. Nem metsztük át. Szélessége a jelenlegi felszíntől számított 60 cm mélységben 5 m volt. Feltűnő volt itt is a nyomvonalat jelentő fekete kitöltésű talajsávtól délre, a szántott földréteg alatti világos, hamuszínű réteg. Az I. és a tőle nyugatra feltárt III. szelvény között egy gödör is jelentkezett, amelyben hullámvonallal díszített (szarmata, de Árpádkorra is gyanús) cserepek voltak. Az árok és a gödör időrendi viszonyát illetően az utóbbi látszott fiatalabbnak (ez azonban inkább csak feltételezés).

\*

Az első rátekintésre azt gondolhatnók, hogy a leírt nyomvonal esetében egy újabb hosszanti sánccal állunk szemben. Azonban mind a légi fényképek, mind

8. kép Az I. átvágás nyugati profilja. Délkelet felől fényképezve  
Abb. 8 Westprofil des Durchschnittes I. Vom Südwesten photographiert



9. kép Az I. átvágás nyugati profilja  
Abb. 9 Westprofil des Durchschnittes I.

A dűlöt átszelő úttól keletre 280 m-re, a szarmata telep területén végeztük el a II. átvágást 25 m hosszan (10–11. kép). Itt már a nyomvonal délkelet felé kanyarodott, úgy, hogy az átvágás a dűlő északi szélét jelölő úttól 88 m-re volt délre. Az átvágásnak a dél felől számított 3,40–4,20 m közötti szakaszán egy gödör jelentkezett. Nem bontottuk ki. A gödörtől északra a 18 és 23 m közötti szakaszon találtunk rá a nyomvonalat jelentő árokra, amely a jelenlegi felszínhez viszonyítva 160 cm mély volt. Feltűnő volt, hogy a 10 és 16,5 m közötti szakaszon a 25–30 cm-es szántott talaj alatt egy világos, hamvas színű 20–30 cm

a terepbejárásunk alapján tett megfigyelések ennek elment mondanak. A hosszanti sánccok, mind a Csörsz árokrendszer, mind a Rómer és Balás által említett Baja-körösladányi, helyesebben Zombor-Kiskunhalas-Körös-menti sánc egy 1,5–3 m mély árokból és annak egyik oldalán felemelt töltésből állnak (hasonló a bácskai u.n.Római sánccok szerkezete is). Amennyiben a sánc már elpusztult, úgy a nyoma szántóföldeken egy sötétebb és mellette haladó világosabb csík alakjában jelentkezik, ami a légi fényképeken is jól megfigyelhető. (Az egykori árok humuszban bő földdel történt feltöltődése hozta létre a sötétebb el-

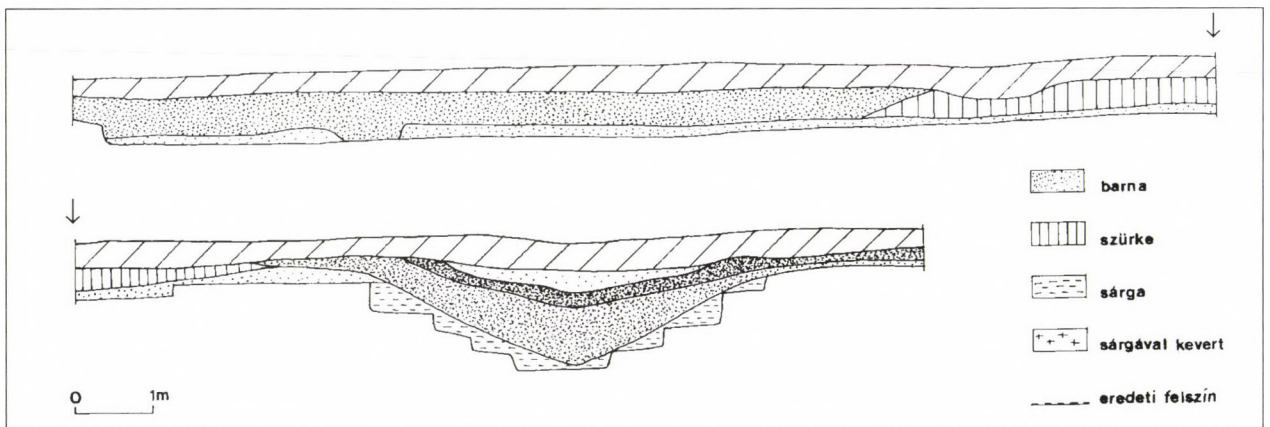


10. kép A II. átvágás nyugati profilja. Északkelet felől fényképezve  
Abb. 10 Westprofil des Durchschnites II. Vom Nordosten photographiert

esetén két, egymástól 10–12 m-re, párhuzamosan futó csíkot figyelhettünk meg. Ez észlelhető volt a légi fényképeken is. Sötét talajú szántó földön viszont előfordult, hogy a nyomvonalat jelentő két csík volt a világosabb, mint például a Tataháza és Mélykút közötti műúttól északra futó szakaszon. Az I. átvágásnál ugyancsak két sötétebb, az eredeti felszínen egymástól mintegy 10 m-re lévő, sötét humuszos földdel feltöltődött egykori árkot találtunk. A II. átvágásban csak egy – de mélyebb – árkot figyelhettünk meg, mégis a szántott talaj alatti hamuszínű réteg déli szélének rézsútós végződése – az ároktól kb. 7 m távolságban – esetleg azt jelentheti, hogy itt is meglehetett a másik árok, csak igen sekélyre kiásva.

A kérdéses vonal tehát nem egy egykori sánc nyoma!

Utakat szoktak vízelvezetés, víztelenítés végett kétoldalt árokkal szegélyezni, a kiásott földből pedig az úttest szintjét megemelni, esetleg vizet nem megtartó, máshonnan hozott talajjal (pl. kavicssal) feltölteni. Az I. átvágás esetében ehhez hasonló jelenséget tapasztaltunk. Így nem alaptalanul merült fel bennünk annak a lehetősége, hátha itt egy egykori út nyomával állunk szemben. A felderített vonal nyugati vége egyenesen a 7,5 km-re lévő bajai Duna hídfőnek tart. Feltehető, hogy innen indult ki, amely bizonyára hosszú évszázadok óta jelentős átkelőhely. Keleten az irány Szeged felé mutat és az ottani Tisza hídtól 40,5 km-re ér véget (13. kép). Amennyiben tehát valóban egy egykori út nyomára találtunk rá, úgy az két jelentős folyó-átkelőhelyet kötött össze (14–18. kép).



11. kép A II. átvágás nyugati profilja  
Abb. 11 Westprofil des Durchschnites II.

színeződést, míg a világos altalajból felhalmozott egykori töltés maradványa a világosabb talajcsík.)

A nyomvonal leírásánál több esetben is említettem, hogy a terepbejárások során világos talajkörnyezet

Az I. katonai felmérés ennek a vonalnak két rövid, egymás közelében lévő szakaszát jelzi, azt is a latinos műveltségű emberek által elkeresztelt dél-bácskai sáncok mintájára „Römer Schanz” névvel (2. kép). Tehát



12. kép Az I. szelvény nyugati fala. Jobb oldalon a kutatók vonal sötét talajjal kitöltött árkanak nyoma. Háttérben a III. szelvény ásása

Abb. 12 Westwand des Segmentes I. Rechts die Spur des mit dunkler Erde ausgefüllten Grabens der geforschten Trasse. Im Hintergrund das Aufdecken des Segmentes III.

a 18. század végére a helybéli lakosság emlékezetében már nem élt az egykori voltának emléke. Ha egykor út volt, a használata már évszázadokkal korábban megszűnt. Nem tartjuk valószínűnek, hogy a középkorban végeztek volna nagyobb területet átfogó útépitési munkákat (bármennyire primitív legyen is az). Így önkénytelenül felvetődik a gondolat, hátha egy Pannoniát Daciával összekötő út húzódott egykor itt Bácskában a Duna–Tisza közén keresztül. Ha tényleg létezett Szegeden római őrállomás, úgy az ezt a lehetőséget még valószínűbbé teszi. Ez azonban talán nem is feltételezés, csak egy lehetőség. Mindenesetre a jövő kutatás számára egy újabb, nem is jelentéktelen téma.

\*

Terepbejárásunknak nem volt célja az I. katonai felmérés Coll. XVI. Sectio XXXII. lapján látható „erődrendszer” (1. kép) vizsgálata, kutatása. Minthogy azonban ezeknek a rejtélyes vonalaknak (vagy legalább is egy részüknek) létezését nemcsak a légi fényképek igazolják, hanem magunk is tapasztaltuk, nem kerülhetjük el a megemlékezésüket.

Mindenek előtt is megállapíthatjuk, hogy az említett térképlapon az érintett terület keleti részén a mintegy 2250 lépés hosszán (kb. 1600 m) feltüntetett észak/északkelet–dél/délnyugat irányú vonal a terepbejárásunk során beazonosított Zombor-Kiskunhalas-Körös-menti sáncnak, Ördög ároknak felel meg.

Egy másik a térképlapra berajzolt északnyugat–délkelet irányú, az Ördög árkat keresztező vonal és annak nyugat felé egy domb rajzolata által megszakított folytatása (a párhuzamosan futó két vonal közül az

alsó) minden bizonnyal az általunk kutatott esetleges útnak egy kb. 2600 lépés (kb. 1900 m) hosszú szakaszát ábrázolja. A keleti részletén egy kiszögélés is van, de ez a légi fényképeken nem látható és a terepbejárás alkalmával sem volt észlelhető.

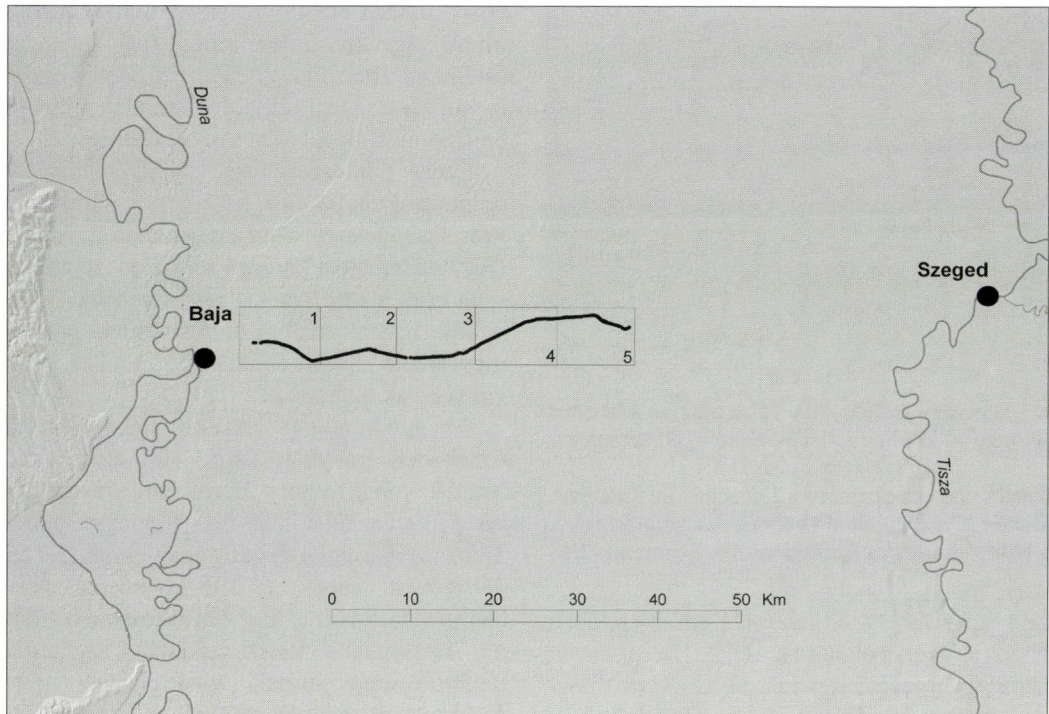
Ezen túlmenően az „erődrendszer”-nek négy, egymástól elkülönülő, szögben megtörő, vagy zezzugos, kiszögélések által megszakított vonalakból álló alakzata látható a katonai felmérés lapján. Létezésüket – ha csak részben is – a légi fényképek nemcsak igazolták, hanem arról is tanúskodnak, hogy a térképet megrajzoló Sann főhadnagy azokat meglehetősen valóságoknak tüntette fel.

Az „erődrendszer” északnyugati részén látható egy észak–déli irányban futó, 900 lépés (kb. 680 m) hosszú vonal, amely derékszögben megtörik, majd kissé ívesen kelet felé fut. Mintegy 3000 lépés (kb. 2280 m) után igen zezzugosan észak felé tér el, vagy 1600–1700 lépés (1200–1300 m) hosszan. Ez azonosítható volt a légi fényképeken a Mélykút-tompai község határ keleti oldalán, a Katonaföldeken látható objektummal, csak ennek nyugati ága északnyugat–délkelet irányú és csak kb. 1200 m-es szakaszon volt észlelhető.

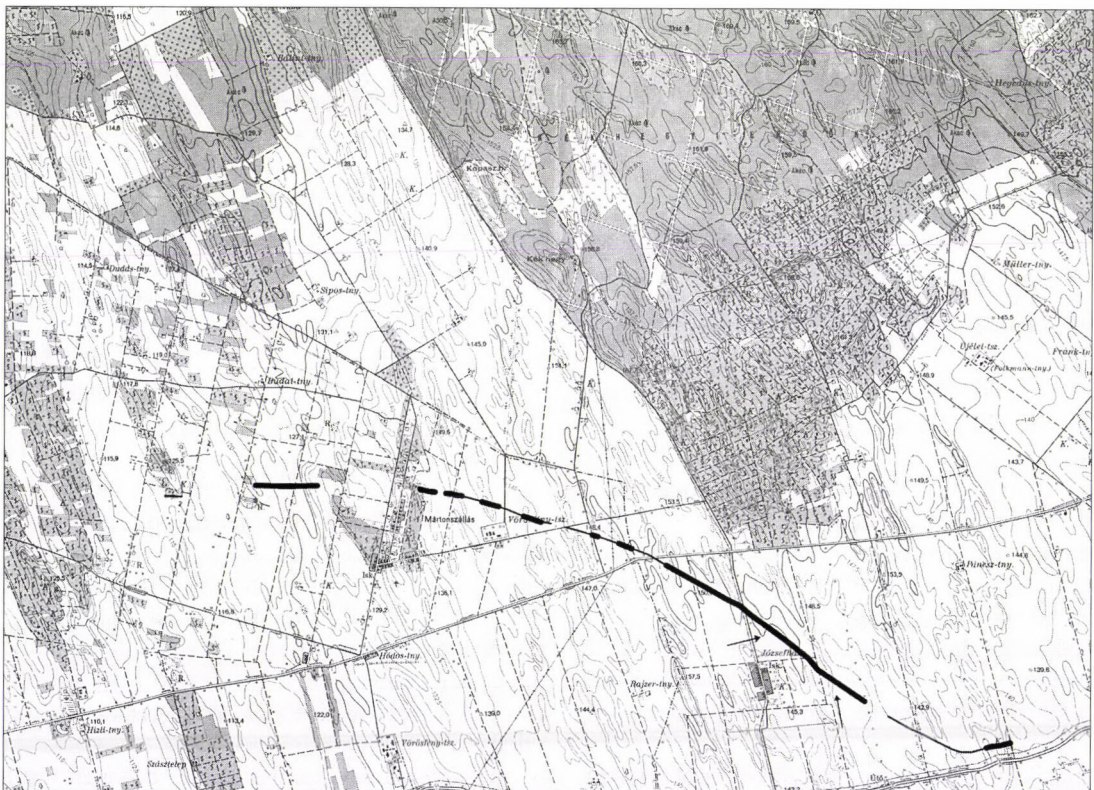
Ettől délre 1500 lépésnyi (1100 m-nyi) távolságban is van a térképlapon egy nyugat-keleti irányú, kiszögélésekkel megszakított, kb. 1700 lépés (kb. 1300 m) hosszú vonal, amely mindkét végén észak felé megtörik. Közülük a keletre eső egészen az előbbi vonalig fut, sőt azt keresztezni is látszik. Ha halványan, de ennek egy kb. 750 m-es szakasza ugyancsak látható a légi fényképeken a Katonaföldek két legnyugatibb dűlőjében, mintegy 1000 m-re az előbb tárgyalt objektumtól.

Egy harmadik hasonló objektum a „Tompay W(irts) h(aus)” mellett elfutó Kiskunhalas-szabadkai úttól keletre van ábrázolva. Szorosan az általunk vizsgált esetleges útnak fentebb azonosított, nagyjából nyugat-kelet irányú vonala mellett húzódik. Hossza kb. 1100 lépés (kb. 830 m). Mindkét vége felé egy-egy észak felé futó vonal ágazik ki belőle. Nemcsak a légi fényképeken láthatók ezek a vonalak, az I. átvágásban észlelt harmadik árok felelhet meg ennek. Mindkét kiágazását is megfigyelhettük a terepen; a nyugatit mintegy 500–550 m hosszan követni is tudtuk. (a térképen 850 lépés – kb. 650 m – hosszan van kirajzolva). Megállapíthatjuk, hogy ez egy sánc, amelynek a töltése az árok keleti oldalán van. A közepe táján egy köríves kiszögélés van kelet felé.

De látható az „erődrendszer” délkeleti területén az esetleges „út”-nak azonosított vonaltól kb. 300 lépésre (kb. 220 m-re délre) egy, vele párhuzamosan futó, a nyugati részén derékszögben megtört vonal, amely



13. kép A kutatott vonal Baja és Szeged között és az 1–5. számú térképszelvény beosztása  
 Abb. 13 Die geforschte Trasse zwischen Baja und Szeged und die Einteilung der Karten-Segmente 1–5.

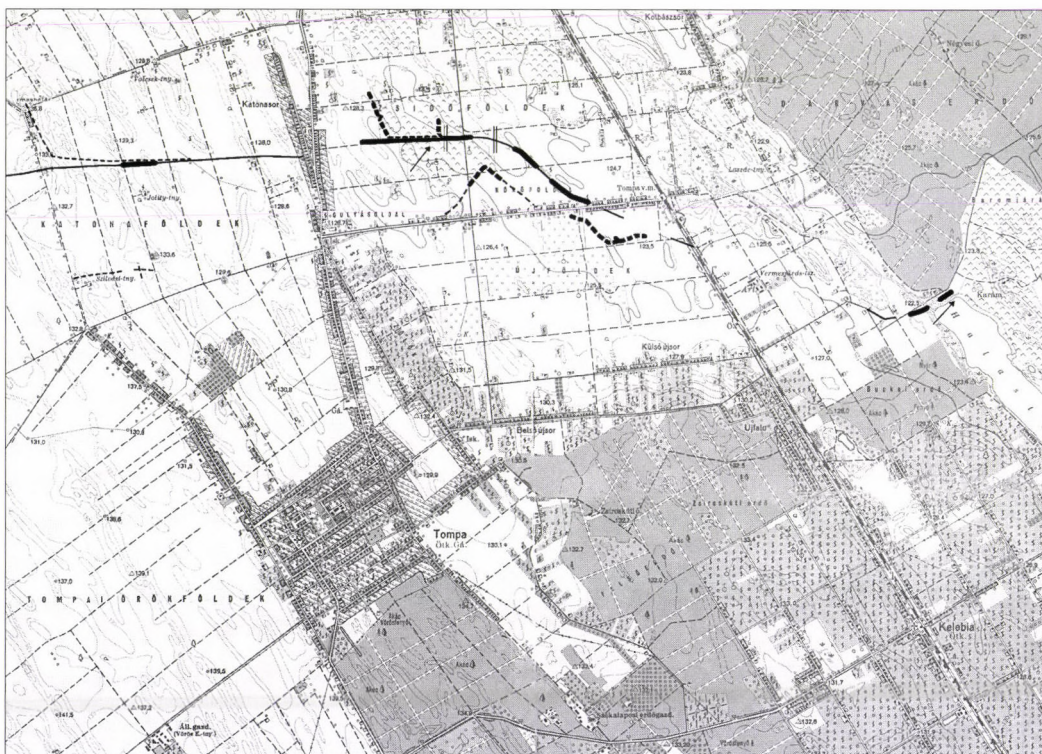


14. kép 1. térképszelvény  
 Abb. 14 Kartensegment 1.





17. kép 4. térképszelvény  
Abb. 17 Kartenssegment 4.



18. kép 5. térképszelvény  
Abb. 18 Kartenssegment 5.

délkelet felé egy domb rajzolatának fut neki, majd ott megszakadva egy másiknak. A két vége légvonalban 2300 lépésre (kb. 1750 m-re) van egymástól. Nemcsak a légi fényképeken volt ez a vonal felismerhető, de a terepbejárásán is követni tudtuk mind a Vasútsortól északra a Zsidóföldeken, mind attól délre. A nyugati ágát a Vasútsor házaiig, a keletit az attól délre eső dűlőben, egy legelőn át az első homokdombig. Ez is sánc, töltésével az árok déli oldalán. Még a domb előtt (azaz tőle nyugatra) van egy kiágazása is észak felé.

Végül meg kell még említeni egy, a katonai felmérés lapján a Kiskunhalas–szabadkai úttól nyugat-

ra feltüntetett vonalat. Ez az „erődrendszer”-nek itteni, fentebb említett objektumától délre, vele nagyjából párhuzamosan 250, majd 50 lépésnyi (190, ill. 40 m-nyi) távolságban, egészen rövid megszakításokkal 3500 lépés (2650 m) hosszan van ábrázolva. Ha eltekintünk a berajzolt kiszögelésektől és a déli irányba megtört keleti végétől, megfelelhet az általunk kutatott „út”-nak a Katonaföldeken, valamint a kiskunhalasi 53. sz. műúttól keletre, a Zsidóföldek felé áthúzódó szakaszának.

Munkánkat nem zártuk le végeredménnyel, felvesztünk azonban két problémát, amelynek megoldását a jövő kutatástól reméljük.

### Jegyzet

1. A terepbejárás és a légi fényképek nyújtotta adatokat az Országos Földügyi és Térképészeti Hivatal által 1968-ban kiadott 1:25.000 méretarányú térképlapokon rögzítettük és annak az alapján, 1:70.000 méretarányra

lekicsinyítve mutatjuk be (14–18. kép). Meg kell azonban jegyezni, hogy a terep a bejárásunk idejére már több helyen módosult és azóta is erősen változott.

### IRODALOM

- |                          |   |
|--------------------------|---|
| BALÁS 1961               | BALÁS V., <i>Az alföldi hosszanti földsáncok</i> . RégFüz Ser. II. 9. Budapest 1961.  |
| GARAM—PATAY—SOPRONI 1983 | GARAM É.,—PATAY P.,—SOPRONI S., <i>Sarmatisches Wallsystem im Karpatenbecken</i> . RégFüz Ser. II. 23. Budapest 1983. Második, bővített kiadás: Budapest 2003.  |
| RÓMER 1878               | RÓMER F.F., <i>Les fossées du diable en Hongrie</i> . In: Romer, F. F. (szerk.) <i>Compte – rendue de la huitième session</i> , Budapest 1876. I. Résultats généraux du mouvement archéologique en Hongrie. Budapest 1878, 39–71. |

### RÖMERSTRASSE IN DER BATSCHKA?

#### Auszug

Auf Luftaufnahmen ist – wenn auch nur abschnittsweise – in der Batschka, zwischen Baja und Kelebia, eine Linie zu erkennen, die eventuell sogar die Spur eines einstigen Walles sein kann. Zwei kurze Abschnitte von ihr sind auch auf dem Blatt der I. Militärvermessung Coll. XIV, Sectio XXXII mit der Aufschrift „Römer Schanz“ verzeichnet. Unter Leitung des Verfassers hat eine Arbeitsgruppe des Ungarischen Nationalmuseums, bestehend aus Éva Garam und Sándor Soproni, im Rahmen der Wallforschungen 1978 und 1979 Geländebegehungen dieser Linie durchgeführt. Über die Erfahrungen dieser Forschung berichtet der Verfasser in dieser Studie.

Die fragliche Linie war kein Wall. Sie bestand nicht aus einem Graben mit daneben aufgeschüttetem

Damm. Sowohl auf den Luftaufnahmen und als auch im Gelände war zu beobachten, daß sie – im allgemeinen – von zwei dunkleren und einer helleren Linie zwischen ihnen gebildet wird. Beim Durchschneiden der Linie stellten wir auch fest, daß zwei einstige Gräben in 10–12 m Entfernung parallel miteinander verlaufen. Man könnte eher an eine einstige Straßen-trasse denken, die an beiden Seiten mit Gräben gesäumt war. Zur Zeit der I. Militärvermessung, am Ende des 18. Jahrhunderts, erinnerte sich die Lokalbevölkerung nicht mehr daran und kannte ihre Funktion nicht. Unwahrscheinlich ist, daß man im Mittelalter einen solchen Straßenbau größeren Ausmaßes vorgenommen hat. Somit muß erwogen werden, ob es sich wohl um eine Pannonien mit Dazien verbindende

Straße gehandelt haben kann. Aber auch das ist nur eine Möglichkeit, keine Hypothese.

Der westlichste Punkt, wo wir die Linie realisieren konnten, liegt 7,5 km von der Bajaer Donaubrücke entfernt, und über 47 km konnte sie abschnittsweise nach Osten, Richtung Szeged, verfolgt werden, bis zur Schleuse des neuen Körösér-Kanals in der Gemarkung von Kelebia, 40,5 km Luftlinie von der Szegeder Theißbrücke entfernt. Auch wenn sie nur abschnittsweise erkennbar war, haben wir keinen

Grund zu bezweifeln, daß sie einst durchgehend verlief.

Der Verfasser zählt auch die auf dem Blatt der I. Militärvermessung Coll. XVI, Sectio XXXII registrierten, den Eindruck eines einstigen "Festungssystems" erweckenden rätselhaften Linien (Wälle) auf, deren Existenz in der Gemarkung der Gemeinde Tompa entlang der fraglichen Linie sowohl durch die Luftaufnahmen als auch durch die Beobachtungen der Geländebegehung bestätigt wurden.

P. Patay  
Magyar Nemzeti Múzeum  
Budapest, Múzeum krt. 14-16  
Pf. 364  
H-1370