

Régészeti munkák a Budapest-Tárnok vasútvonal felújításának fővárosi szakaszán 2011-2012-ben

Archaeological work in the Budapest section of the reconstruction of the Budapest-Tárnok railroad in 2011-2012

A Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt. uniós források bevonásával több lépésben tervezte a Budapest (Kelenföld) – Tárnok vasútvonal korszerűsítését. A csaknem 18 km hosszú budapesti szakasz modernizálása új pályatestek kialakítását és a már meglévők kiszélesítését jelentette. Ezen kívül új műtárgyak (parkolók, aluljárók) létesítése is szerepelt a tervekben.

A megépítendő pályaszakaszok és műtárgyak egy része ismert régészeti lelőhelyeket (összesen nyolc lelőhelyet) érintett a XI. és XXII. kerületben, ezért a Kulturális Örökségvédelmi Iroda régészeti feltárásokat írt elő az érintett szakaszokon.

A megelőző feltárásokat a Budapesti Történeti Múzeum munkatársai végezték el 2011. december 14. és 2012. március 30. között. A régészeti feltárás ütemezésére nem szakmai, hanem a beruházás szempontjai szerint került sor.

A régészeti munka a mintegy 18 km hosszú, vizsgálható nyomvonal-szakaszon (1. kép) alapvetően kétfajta építési tevékenységhez kapcsolódott. Egyrészt a létesítendő műtárgyak területén kellett megelőző feltárást végezni, másrészt az új vágányok nyomvonalát kellett átvizsgálni, átlagosan 2-3 m szélességben. Ez utóbbi munka valamennyi lelőhelyen kutatóárkos módszerrel indult, amire azért is szükség

The modernization of the Budapest (Kelenföld)-Tárnok railway line was planned by the National Infrastructure Development Ltd. in several steps involving financial resources from the European Union. The modernization of the nearly 18 km long section within the territory of Budapest included the creation of new, permanent paths and broadening of already existing ones. According to the plans, new structures (parking lots and tunnels) were to be established as well.

Part of the railroad sections and structures to be built affected previously known archaeological sites (a total of 8) in Districts XI and XXII causing the Office of Cultural Heritage Protection to order excavations to be carried out in the impacted areas.

The preventive excavations were carried out by archaeologists of the Budapest History Museum between 14 December 2011 and 30 May 2012. The scheduling of the excavation followed development interests and not professional considerations connected to the research.

The archaeological work was associated with two main types of construction work on the approximately 18 km long track (Fig. 1). On the one hand, we had to conduct preventive excavations in the territory

volt, mert a területet sűrűn behálózták a különféle közművek és vasúti biztonsági berendezések.

Az alábbiakban északról dél felé haladva mutatjuk be az egyes lelőhelyeket és az azokon előkerült régészeti jelenségeket. (B. J.)

1. lelőhely (Budapest XI. ker., Albertfalva, Duna utca, 72-84. számú vasúti szelvények között)

Albertfalván a Hosszúréti-patak dunai torkolatának környezete régóta ismert, védett régészeti lelőhely. A római korból mindegyelőre az albertfalvai *auxiliáris* tábor és annak települési zónája említendő, emellett – elsősorban feltárási területünkől északra – középső- és késő rézkori, valamint kora- és késő bronzkori településeket ismerünk. (ENDRÓDI 2002; ENDRÓDI 2005; ENDRÓDI-REMÉNYI 2003).

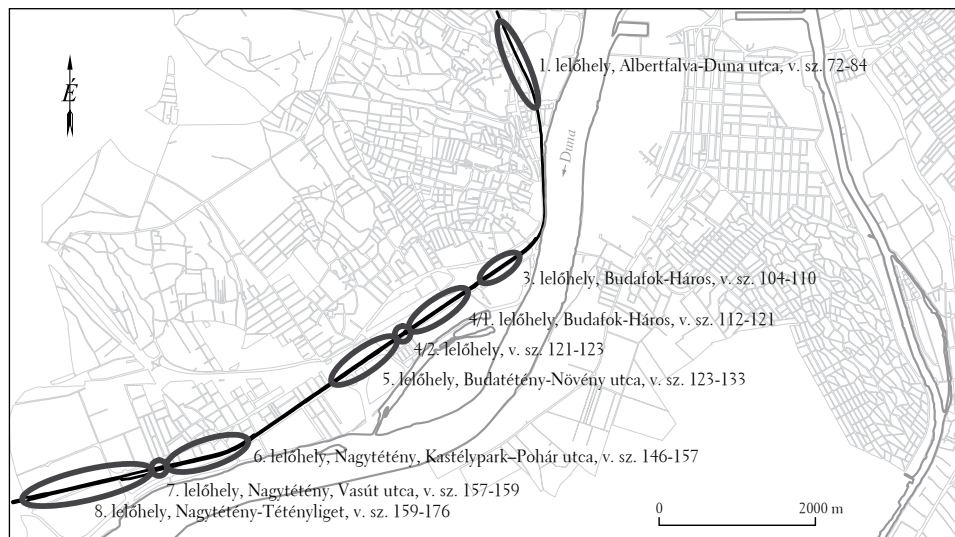
A beruházás ennek az összetett lelőhely-komplexumnak déli részét, nagyjából a Duna utca, a vasúti töltés és a Hosszú-

occupied by the planned structures and on the other, the research had to cover the track of the new railroad over an average width of 2-3 meters. This latter type of work began with test trenches being established at each of the archaeological sites, a strategy necessitated by the dense system of various public utilities and railway safeguards in the area.

In the following pages, we will present the archaeological sites and excavated features proceeding from north to south. (B. J.)

Site No. 1 (Budapest XI, Albertfalva, Duna Street, between the railroad sections 72 and 84)

The area in Albertfalva where the Hosszúréti Stream empties into the Danube has long been known and protected as an archaeological site. Of primary note from the Roman Period is the auxiliary fort at Albertfalva and its settlement zone. Middle and Late Copper Age as well as Early and Late Bronze Age settle-



1. kép: A kutatott szakasz az egyes lelőhelyek feltüntetésével
Fig. 1: The researched section with the find locations marked

réti-patak által bezárt terület nyugati sávját érintette, ahol a meglévő vasúti pálya keleti oldalán tervezett vágánybővítéshez kapcsolódó földmunkákat megelőzően végeztünk régészeti kutatásokat.

A Budafok–Albertfalva vasútállomástól déli irányban, a vasúti pálya Duna utcai aluljárójáig terjedő lelőhely (72. és 84. számú szelvények között) területéből a vasútállomás használatban lévő vágányai, illetve a Kitérő út felüljárója által fedett terület nem volt alkalmas kutatásra, így csak ettől délre, a 79. és 84. számú szelvények közötti szakaszon végeztünk régészeti feltárást.

Az újkori bolygatás és feltöltés mértékét, valamint a közmű-érintettséget vizsgáló szondaárkok dokumentálása során nyilvánvalóvá vált, hogy a Kitérő út felüljárója és a Duna utca között, a vasúti pálya keleti töltésaljában, 400 m hosszan, 5-6 m szélességben futó összefüggő kutatóárkunkban két, egymástól eltérő bolygatottságú terület különíthető el.

Az északi, 79. és 82. számú szelvények területén húzott kilenc kutatóárkban jelentős mértékű – talán a vasúti töltés épí-

ments have also been found in the area, especially north from our excavation site (ENDRÓDI 2002; ENDRÓDI 2005; ENDRÓDI-REMÉNYI 2003).

The development affected the southern part of this complex set of archaeological sites, approximately the western zone of the area delineated by Duna Street, the railway embankment and Hosszúréti Stream. We carried out preventive excavations here preceding the earth-moving work connected to the planned broadening of the railroad on the eastern side of the existing track.

The territory of the archaeological site extended south from the railway station to the tunnel of the railway track at Duna Street (between sections 72 and 82), but it was not possible to excavate the area covered by the tracks still in use in the Budapest-Albertfalva railway station and the overpass of Kitérő Road. Thus, we carried out the excavation only south of this area, between sections 79 and 84.

During the documentation of the test trenches opened to clarify the extent of



2. kép: Az 1. lelőhely lehumuszolt területe délkeletről

Fig. 2: Surface of Site No. 1 from the Southeast

téséhez kötődő – földkitermelés nyomait tapasztaltuk. E területsávban teljes mértékben elpusztult a feltételezett régészeti lelőhely, hiszen a délebbi, ép szakaszon tapasztalható altalaj jelentkezési szintjéhez képest 3-3,5 m-rel mélyebben, 2 m vastag kevert, újkori feltöltés alatt jelentkezett egy vízszintesen elvágott, iszapos, agyagos réteg. A 82-es számú szelvény déli végénél a keleti metszeten e rétegnek 45 fokos szögben felfelé ívelő részsíját dokumentálhattuk, amely az újkori bolygatás ékszerűen elkeskenyedő szélét jelezte.

Ezzel szemben a 83. és 84. számú szelvények között elhelyezkedő, az előző területnél mintegy 2 m-rel magasabban húzódó, 100 m hosszú területsávban teljesen eltérő rétegvizonyokat tapasztaltunk (2. kép). Egy vékony, újkori, laza humusszal kevert gyökeres réteg és recens humuszréteg alatt 100,5 mBf tengerszint feletti magasságban egy 15 cm vastag, sárgásbarna, kevés óskori leletet tartalmazó kultúrréteg húzódott. A területsávban kibontásra került öt, szuperpozíciókat is mutató régészeti jelenség, egy cölöplyuk, három gödör, egy árok (?) részlete, valamint egy sekély, nagyobb méretű beásás, amelyek atipikus, kora bronzkori cseréptöredékeket, kagylóhéjakat tartalmaztak.

Összefoglalva megállapítható, hogy a vizsgált terület északi részén a vasúti töltés építése során teljes mértékben megsemmisült a lelőhely, míg a délin feltárt településrészlet a Savoya-park területén megismert nagy kiterjedésű kora bronzkori település (ENDRÓDI 2002; ENDRÓDI-REMÉNYI 2003) részét képezhette. (Sz. G.)

2. lelőhely (Budapest XXII. ker., Budafok–Belváros, 90-96. számú vasúti szelvények között)

Budafok belvárosából szórványos római és középkori leletek ismertek. A kivitelezői

the modern disturbance and fill as well as the impact of the public utilities, we could distinguish two areas disturbed to different extents in our 5-6 m wide test trench running 400 m long at the foot of the eastern embankment of the railroad between the overpass of Kitérő Road and Duna Street.

In the nine test trenches opened in the northern territory of the railroad sections 79 and 82 we detected traces of significant earth extractions, perhaps connected to the construction of the railway embankment. The archaeological site supposed to be located in this zone was completely destroyed, as a horizontally cut, clayey alluvial layer could be observed under the 2 m deep layer of mixed, modern fill, at a 3-3.5 m level deeper than that of the appearance of the subsoil in the southern, intact zone. At the southern end of section 82, in the eastern section wall, we could document a slope ascending at a 45 degree angle, indicating the wedge-shape edge of the modern disturbance.

In contrast, we experienced a completely different stratigraphic sequence in the 100 m long zone located between sections 83 and 84, an approximately 2 m higher area than the previous one (Fig. 2). Under a thin, loose modern layer mixed with humus and full of roots and a recent layer of humus, a 15 cm deep, yellowish brown culture-bearing layer containing a few prehistoric finds was located at a depth of 100.5 a.B.s. Five archaeological features were unearthed in this zone. Superpositions could be observed and included a post hole, three pits, a detail from a ditch(?) as well as one other large, shallow pit. They contained atypical, Early Bronze Age potsherds and shells.

földmunkák a 6-os út és a vasúti sínek közötti keskeny, mélyen fekvő sávban zajlottak. A szakfelügyelet során nem került elő régészeti lelet, a terület eredeti rétegeit a vasúti töltés és a 6-os út létesítése során teljesen megbolygatták, részben kitermelték. (B. J.)

3. lelőhely (Budapest XXII. ker., Budafok–Háros, 104-110. számú vasúti szelvények között)

A fenti lelőhelyről több régészeti adat (avar temető, középkori település) is ismert. A vasúti sínek északi oldalán (104. és 110. vasúti szelvényszámok között) 2011. december 15. és december 23. között végeztük el a szondázó feltárást.

Összesen kilenc kutatószondát nyitotunk, amelyek legnagyobb mélysége 150-160 cm volt. Egyik kutatóárokban sem került elő régészeti lelet vagy réteg, mind-egyikben újkori, főként salakos feltöltési réteg húzódott. A feltételezhető régészeti rétegek – amennyiben a vasúti pálya építése során nem pusztultak el – ennél nagyobb mélységben húzódnak. (T. GY.)

4/1. lelőhely (Budapest XXII. ker., Budafok–Háros, 112-121. számú vasúti szelvények között)

A Budapest–Tárnok vasútvonal felújítása érintette Budafok Háros nevű településrészét is, ahonnan több régészeti lelőhely (avar temető, középkori Csút település) is ismert. A vasúti sínek északi oldalán 2011. december 15. és 2012. január 9. között végeztük el a feltárást. A 118. és 121. vasúti szelvényszámok között, a csaknem 300 m hosszú és átlagosan 3 m széles felületen megnyitott munkaterületen avar kori árkok, árokrendszerek és néhány gödör került elő (3. kép). Ezek a jelenségek az M0 autótút Növény utcai csomópontja

To sum up, the archaeological site was completely destroyed in the northern part of the investigated area during the construction of the railway embankment, while the settlement detail unearthed in the southern zone must have formed a part of the large Early Bronze Age settlement excavated in the territory of Savoya Park (ENDRŐDI 2002; ENDRŐDI-REMÉNYI 2003). (Sz. G.)

Site No. 2 (Budapest XXII, Budafok Center, between the railroad sections 90 and 96)

Sparse Roman Period and medieval finds have previously come to light from the center of Budafok. The earth-moving connected to the construction was carried out in the deep, narrow zone between Motorway 6 and the railway track. No archaeological finds were detected during the observation work. The original layers had entirely been disturbed, partly as the result of soil extraction in the area during the construction of the railway embankment and Motorway 6. (B. J.)

Site No. 3 (Budapest XXII, Budafok-Háros, between the railroad sections 104 and 110)

We have had a range of archaeological information from this site (concerning the presence of an Avar cemetery and a medieval settlement). We carried out a test excavation here between 15 and 23 December 2011 on the northern side of the railway track (between sections 104 and 110).

We opened a total of nine test trenches down to a maximum depth of 150-160 cm. We did not detect any archaeological finds or layers in either of the trenches, only a modern, mostly slaggy fill layer. The supposed archaeological layers – if they were not destroyed during the construction of



3. kép: Megújított
árkok (4/1. lelőhely)
Fig. 3: Renewed
ditches (Site No.
4/1)

területén 2010-ben végzett feltárás során előkerült árokrendszerekhez hasonló struktúra képét mutatják (SZILAS–M. VIRÁG–BESZÉDES 2011, 100). A terület kultúrrétegei kelet, északkelet felé erősen lejtettek; a Háros utcai felüljáró alatti részen (115+50 vasúti szelvénynél) már 215 cm mélységben jelentkezett a sárga altalaj. Tekintettel arra, hogy a kivitelezői földmunka ezt a mélységet már nem érintette, a felületi kutatásra itt (a 112+00 és 118+00 vasúti szelvények között) már nem volt lehetőségünk, csupán szondaárkokat tudtunk nyitni és azokat dokumentáltuk. A kultúrréteget ezen a szakaszon csaknem 150 cm vastag újkori feltöltés fedte.

A középkorhoz csupán néhány rétegösszefüggés nélküli szórványleletet tudtunk kötni. (T. GY. – B. J.)

4/2. és 5. lelőhely (Budapest XXII. ker., Növény utca, 121-133. számú vasúti szelvények között)

A XXII. kerületben, a Növény utca mellett, a 123-as és 133-as szelvények között (5. lh.) 2011. december 15-én kezdtük meg a régészeti feltárást. A pálya jobb ol-

the railroad tracks – must have been located deeper than this level. (T. GY.)

Site No. 4/1 (Budapest XXII, Budafok–Háros, between the railroad sections 112 and 121)

The reconstruction of the Budapest–Tárnok railway line affected a part of the Budafok settlement of Háros where a number of archaeological sites were already known (an Avar cemetery and the medieval Csút settlement). We carried out the excavation work on the northern side of the railroad track between 15 December 2011 and 9 January 2012. Avar Period ditches, ditch systems and a few pits were unearthed on the nearly 300 m long and, on average, 3 m wide work site opened between the railway sections 118 and 121 (Fig. 3). These phenomena show a structure similar to the ditch system excavated in 2010 on the territory of the intersection of Motorway M0 at Növény Street (SZILAS–M. VIRÁG–BESZÉDES 2011, 100). The culture-bearing layers in the area sloped steeply towards the east and northeast; the yellow subsoil under the Háros Street overpass could be to a depth

dali sávjára korlátozódó kutatás első szakaszában 50 méterenként, kézi erővel, a nyomvonalra merőleges irányú kutatóárkokat húztunk, amelyek segítségével, a földmunkákkal érintett területsáv közműfedettsége mellett, a szóban forgó terület rétegtani viszonyait is tisztázni tudtuk.

Az M0 autótűt felüljárójának pilléralapozásaival szabdalrt sávban, illetve ettől északra, a 129+70 és 133. szelvények között fokozatosan elkeskenyedő területen egyáltalán nem volt lehetőségünk nagyobb méretű, gépi humuszosalással kialakított felület megnyitására. A 126+90 és a 129+70 szelvények közötti terület egyes szakaszain a rendelkezésre álló terület-sávot távközlési kábelek becsatlakozási pontjai, illetve nagyobb fagyökerek miatt csak részben tudtuk megnyitni, a Növény utcai kereszteződés sávjában (125-ös és 126+90 szelvények között) pedig már 2010-ben elvégeztük a régészeti kutatásokat (SZILAS–M. VIRÁG–BESZÉDES 2011).

Az 5. lelőhely fennmaradó területén 2-4 m szélességben kialakított felületen végeztük el a megelőző feltárást, sőt a munka előrehaladtával – az északi irányban, a 123-as szelvény magasságában mutatkozó régészeti jelenségek miatt a 123-as és 121-es szelvények között (4/2. lelőhely) lehetőség nyílt a 4/1. lelőhellyel (Háros utca) való összenyitásra is. Így csaknem 1200 m hosszúságban tudtuk vizsgálni a régészeti jelenségek intenzitását, valamint a terület geomorfológiai arculatát.

A kutatóárkok a teljes hosszban nagyjából egységes rétegtani képet mutattak. A felső 10-15 cm-en, a fával borított részeken, erdőtalaj jellegű, alapvetően laza, gyökeres, sok esetben vasúti töltésből származó bazaltzúzalékot is tartalmazó feltalaj húzódott. Alatta a szelvényünk keleti, vasúti

of 215 cm. As the earthwork connected to the construction did not affect the area at this depth, here (between the 112+00 and the 118+00 railroad sections) we did not have the opportunity to carry out research over a continuous surface, but only open and document test trenches. Here, the culture-bearing layer was covered by a nearly 150 cm thick layer of modern fill.

Only a few stray finds could be connected to the Middle Ages. (T. GY. – B. J.)

Site No. 4/2 and 5 (Budapest XXII, Növény Street, between the railroad sections 121 and 133)

We started excavations in the 22nd District by Növény Street, between sections 123 and 133 (Site No. 5), on 15 December 2011. In the first phase, the research was confined to the right line of the track where a test trench was opened at a right angle to the track with hand excavation. We were able to clarify the public utility impact coverage in the zone affected by the earth-moving as well as the stratigraphic sequence in the area.

In the zone cut by the foundations of the pillars of the overpass and north from there, between sections 129+70 and 133, over a gradually narrowing territory, there was no possibility to open up a relatively large surface by mechanically removing the humus. We could only partly open up the surface of the available zone at certain parts in the area between the 126+90 and 129+70 sections due to the junction points of telecommunication cables and large tree roots. Research work had already been carried out in 2010 (SZILAS–M. VIRÁG–BESZÉDES 2011) in the zone of the intersection at Növény Street (between the sections 125 and 126+90).

töltés felőli oldalán, minden bizonnyal annak alapozási munkáihoz köthető, változó összetételű, sárga homokos feltöltés területét. Az ez alatt fekvő középbarna humuszréteget a teljes feltárt és megfigyelt szelvényszakaszon dokumentáltuk, amely közvetlenül a sárga, helyenként homokos, helyenként homokos-lössös altalaj felett helyezkedett el. Előbbi a Növény utca kereszteződésének sávjára korlátozódott, ugyanakkor a 127+50 és 128+30 szelvények között jellegzetesen elváló, szürkés-fehér, laza, porózus, lössös altalajt dokumentáltunk.

A Növény utcától délre és északra eső nyomvonal-szakaszon feltárt régészeti jelenségek révén elsősorban a mikrorégióból eddig ismert lelőhelyek kiterjedésére vonatkozóan szereztünk új információkat.

A 2010-ben, a Budafoki út keleti oldalán (M0 déli szektor, Növény utca csomópont, „B” terület) lokalizált avar kori település (SZILAS–M. VIRÁG–BESZÉDES 2011, 100–107) perifériális zónájához tartozó, talán római kori eredetű árokrendszerek újabb szakaszainak feltárásával egy komplexebb struktúra képe kezd kirajzolódni szemünk előtt.

Ennek részét képezték a 123-as és 129-es szelvények között előkerült északnyugat-délkeleti tájolású, többszörösen megújított árokrendszerek, amelyek között alapvetően egy árok megújításával kialakított, vagy nagyobb technőszerű árokba ásott, több, többszörösen megújított szatellitárkokból álló struktúrákat különböztethetünk meg.

A legnagyobb alapterületen az SE 30-as alapszámmal jelölt, csaknem 13 m széles, nyugat-északnyugat – kelet-délkeleti irányú árokrendszer részletét tárhattuk fel. Bontása során az egységes betöltésű, technós aljú árok alján, összesen 13 kisebb, többszörösen megújított, ívelt, vagy víz-

Preventive excavations were conducted over on a 2-4 m wide surface in the remaining territory of site No. 5. Proceeding with the work, it was also possible to connect this surface with site 4/1 (Háros Street) between sections 123 and 121 (site No. 4/2), because of the presence of the archaeological phenomena observed in the north, at the level of section 123. Thus, the density of the archaeological phenomena and the geomorphological character of the area over a total length of almost 1200 m could be studied.

Test trenches displayed a nearly homogeneous stratigraphic picture along their whole length. In the areas covered by trees, the uppermost 10-15 cm constituted a loose forest soil with roots, often containing crushed basalt from the railroad embankment. Beneath that was spread a yellow sandy fill of varied composition from the eastern side of our trench situated closer to the railroad embankment that was probably related to the foundation works of the embankment. The layer of medium brown humus located underneath was documented all along the excavated and observed part of the trench. This was located directly above the yellow, at certain places sandy or sandy-loessy, subsoil which was confined to the zone of the intersection at Növény Street. In contrast, between sections 127+50 and 128+30 we documented a characteristically distinct, greyish-white, loose, porous, loessy subsoil. Archaeological phenomena excavated in the track section situated south and north from Növény Street primarily provided new information on the extension of the previously known archaeological sites in this micro-region.

The excavation of further segments of the probably Roman Period ditch system

szintes aljú árokból álló struktúra nyomai bontakoztak ki. Az objektum belső időrendjére vonatkozóan megfigyelhettük, hogy az SE 30-as árok betöltése mindegyik belső árokra ráhúzódik, ugyanakkor lassú, természetes módon történő feltöltődését jelzi, hogy a rátelepülő SE 38, 39-es horizontális rétegek felette lefelé ívelődve megvastagodnak. Keltezése – hasonlóan a 2010-ben feltárt árok szakaszokhoz – a minimális leletanyag miatt igen nehézkes, csupán egy római *tegula* töredéke, és az árokba később beleásott avar kemence nyújthat támpontot.

Az árokrendszer beásási mélységét kihasználva, annak északi oldalfalába ugyanis egy 140 cm átmérőjű, kifelé enyhén ívelődő boltozatindítást mutató kemence került napvilágra. Alja tapasztott, vörösre égett volt, amelybe durva, vastag, kézzel formált, avar kori kerámia oldaltöredékeket tömködtek, kialakítva ezzel a tűztér alapozását (4. kép). A kemence szája déli irányba nézett, ahol a hozzá csatlakozó hamuzógödör az SE 30-as árokrendszer legészakibb tagjának számító árok (SE 47) fölé húzódott. Betöltésében feltehetően

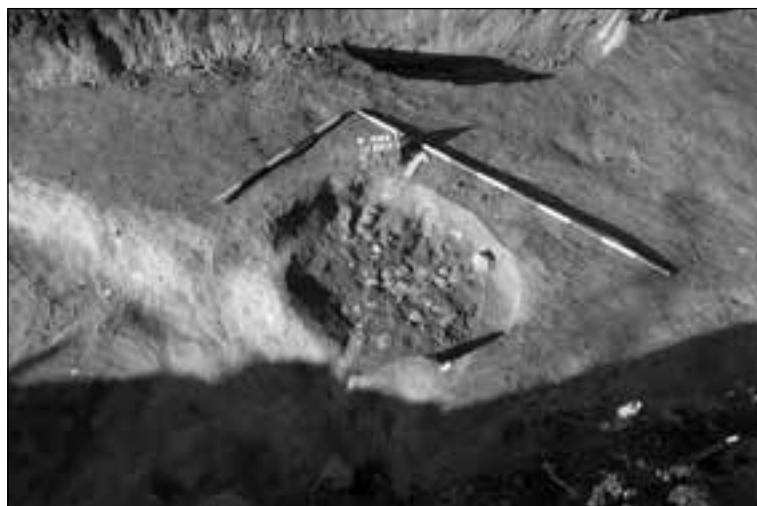
belonging to the peripheral zone of the Avar Period settlement situated on the eastern side of Budafoki Road in 2010 (M0 southern sector, Növény Street intersection, Site “B”; SZILAS–M. VIRÁG–BESZÉDES 2011, 100–107) presents an image of a more complex structure.

The northwest-southeast oriented ditch systems unearthed between sections 123 and 129 had been renewed several times and belonged to this complex. Structures created primarily by renewing one ditch can be differentiated from those consisting of a number of satellite ditches dug into the bottom of a large, trough-shaped ditch.

The ditch system, a detail of which could be unearthed on the largest surface, was marked as SE 30. It was nearly 13 m wide and ran west-northwest – east-southeast. During the excavation of the trough-shaped ditch with homogenous fill, traces of a structure consisting of a total of 13 smaller ditches with curved or horizontal bottom, and displaying the traces of multiple renewal came to light on its bottom. Concerning the in-

4. kép: Kerámia alapozású, sütőfelülettel rendelkező kemence maradványa (5. lelőhely)

Fig. 4: Remains of an oven with ceramic based surface (Site No. 5)





5. kép: Árok
oldalfalába
vájtt kemence és
hamuzógödre
(5. lelőhely)

Fig. 5: Oven cut into
the wall of a ditch
and its ash pit (Site
No. 5)

a kemence száját alkotó nagyobb természetes kövek heverték, faszenes kihúzási szintje pedig markáns rétegsíkban jelentkezett. Az SE 30-as árokrendszer középső részén egy másik tüzelőhely maradványát is dokumentáltuk: az eredetileg belső árok (SE 37) déli falába vájt kemencének csupán átégett foltja maradt meg.

Hasonló, mélyebb árokba később beásott kemence maradványát figyeltük meg egy néhány méterre északi irányban, az előzővel csaknem párhuzamosan futó, északnyugat-délkeleti tájolású egyszeres árokrendszer (SE 24) esetében is. Ennek déli oldalába vájva egy kissé ovális, 164×126 cm-es alapterületű, körte formájú kemencét alakítottak ki, amelyek boltozata szerencsés módon csaknem teljes épségben megmaradt, további beomlott darabjait pedig a sárga homokos betöltésében dokumentálhattuk (5. kép). Alja gyengén vörösré égett volt, amely – talán a sűrű takarításnak köszönhetően – a kemence hátsó harmadában már hiányzott. Intenzív használatára utal, hogy betöltése a szája irányában vízszintes barna csíkokkal sűrűn rétegzett volt. Egy vékony, égett,

ner chronology of the feature, it was observed that the fill of the SE 30 ditch spread over the fill of each interior ditch. At the same time, the horizontal layers deposited above it (SE 38, 39) thickened in a downwardly curving line, indicating a slow, natural filling process. Its dating – similarly to a ditch segment excavated in 2010 – is rather difficult because of the sparse finds and can only be based on a fragment of a Roman *tegula* and an Avar Period oven dug subsequently into the ditch.

The oven, with a diameter of 140 cm, was brought to light in the northern wall of the ditch, utilizing the depth of the ditch. The vault of the oven started with a slight outward curve. Its bottom was plastered, burned red, with coarse, thick, hand-formed Avar Period potsherds crammed into it, constituting the foundation of the firebox of the oven. (Fig. 4) The mouth of the oven was oriented towards the south where the adjoining ash pit extended above the northernmost ditch (SE 47) within the SE 30 ditch system. The large pieces of rubble in its fill might have origi-

kormos használati réteget a kemencén kívül is dokumentáltunk. Szája az SE 24-es árok belseje felé, észak-északkeleti irányba nézett, ahol az árokra ráásva alakították ki az ovális alakú, alján három kisebb belső mélyedésre bomló hamuzögödret. Betöltésében a kemence kormos kihúzási rétege felett nagyobb köveket dokumentáltunk, amelyek korábban a kemence száját alkothatták.

A 125. szelvénytől északra még további, északnyugat-délkeleti árokrendszereket lokalizáltunk (SE 66-68, 71-74), ám ezeket ismert lelőhelyünktől való nagyobb távolságuk és a minimális számú, belőlük származó leletanyag okán már nem tarthatjuk egyértelműen az avar település részének.

Az SE 66, SE 67 és 68-as árkok egymáshoz való közelségük és párhuzamos kialakításuk miatt valószínűleg egy, az SE 30-as struktúrához hasonló felépítésű, nagyobb, de ma már nem megfogható alapárokba mélyedő, azaz egy rendszert alkotó objektumok lehettek, amelyek megújításait is dokumentálhattuk (SE 71, 73, 74, 75).

Hasonló kialakítású volt az észak-északnyugat – dél-délkeleti tájolású, több mint 5 m szélességű SE 90-es báziszámú árokrendszer is, amely déli irányban egy szélesebb padkát követően több árokra bomlott.

A feltárási terület északi végénél, a 123-121. szelvények magasságában szórványos középkori településnyomokat regisztráltunk. A humuszlencseként interpretálható sekély, teknős aljú objektumból (SE 96), valamint egy kisméretű gödörből (SE 87) középkori kerámiatöredékek származtak. E leletek értékelésénél nem hagyhatóak figyelmen kívül a Növény utcai csomópontnál előkerült középkori leletek és a területünktől északkeletre lokalizált középkori Csút falu földrajzi közelsége sem.

nally composed the mouth of the oven, and the level of scraping out the ash and charcoal was marked by a distinct layer. Another oven could be documented in the middle part of the SE 30 ditch system as well. Only a burned spot survived of this second oven that had originally been carved into the southern wall of the interior ditch (SE 37).

The remains of a similar oven were observed dug into a relatively deep ditch within a single ditch system (SE 24) oriented northwest-southeast, running only a few meters north of the former one, almost parallel with it. A slightly oval, pear-shaped oven measuring 164×126 cm was carved into the southern wall of this ditch. Its vault was fortunately preserved almost intact, and the collapsed pieces could also be documented in the yellow sandy fill. (Fig. 5) Its bottom was slightly burned red, and its inner third part was missing perhaps due to the frequent cleaning of the oven. Its fill nearby the mouth comprised densely layered, brown horizontal strips, which suggests the oven was used intensely. We documented a thin, burnt, sooty use layer outside the oven too. Its mouth was oriented north-northeast, towards the SE 24 ditch where an oval ash pit with three small hollows in its bottom was dug into the ditch. Large stones above the burnt layer drawn out of the oven were documented in fill of the ash pit. These stones might have originally composed the mouth of the oven.

North from section 125 further ditch systems oriented northwest-southeast (SE 66-68, 71-74) were localized, but these cannot unambiguously be considered part of the Avar Period settlement since their find spots lie at a relatively large distance from the known site and they contained very few finds.

A Növény utca és a Budafoki út kereszteződésétől északi irányban, a szintén 2010-11-ben már kutatott újkőkori település nyomait is regisztráltuk. A néhány gödör (SE 61-62) és neolit leletanyagot szolgáltató kultúrreteg a Nagytétényi út és a Budafoki út között a Növény utcától délre fekvő területre szorult, csaknem 1 hektárnyi felületen lokalizált középső neolitikus Dunántúli Vonaldíszes Kerámia kultúrája településének (SZILAS–M. VIRÁG–BESZÉDES 2011, 89–96; M. VIRÁG 2012) keleti, perifériális zónájához tartozott. (SZ. G.)

6. lelőhely (Budapest XXII. ker., Nagytétény, Kastélypark–Pohár utca, 146. és 157. számú vasúti szelvények között)

A vasútvonal felújításához kapcsolódóan Budapest XXII. kerületében, a nagytétényi kastély szomszédságában és a Pohár utcában is feltárást végeztünk 2012. január 11. és március 28. között. A területről korábban őskori, római kori és középkori lelőhelyeket ismertünk. Munkaterületünk a vasúti pálya északi és déli oldalán a 146-os és 157-es vasúti szelvények között húzódott.

A vasúti pálya mentén, az említett szelvények között, a kijelölt beavatkozási határon belül mintegy 26 kutatóárok kitérésére volt lehetőségünk. Közülük egyikből sem került elő régészeti réteg vagy lelet, ami egyértelműen azzal magyarázható, hogy a vasúti töltés építései a vasúti pálya melletti területsávot teljesen kimarkolták. Az újkori bolygatás néhol a 2 m-es mélységet is elérte.

Szerencsésebb szituáció mutatkozott a Pohár utcánál (146-os vasúti szelvény), ahol egy tervezett vasúti aluljáróhoz kapcsolódóan kellett megelőző feltárást végeznünk (6. kép). A vasúti pályára merőleges, mintegy 220 m² kiterjedésű munkaterület

The ditches marked as SE 66, SE 67 and 68 based on their spatial proximity and parallel positions, were probably features sunk into a main ditch similar to the SE 30 structure, but no longer recognizable. Thus, they must have belonged to one and the same ditch system, the renewals of which could be documented as well (SE 71, 73, 74, 75).

The more than 5 m wide ditch system oriented north-northwest – south-southeast, was given a base number S90. It had a similar form as well. In the south, beyond a broad shoulder, it split into yet more ditches.

At the northern end of the excavated area, at the height of sections 121-123, scattered traces of a medieval settlement were registered. A shallow, trough-shaped feature that can be interpreted as a humus lens (SE 96) and a small pit (SE 87) contained medieval potsherds. In the evaluation of these finds, the medieval finds brought to light at the Növény Street intersection must not be ignored and neither should the geographical proximity of the medieval village of Csút to be found northeast of this area.

North of the intersection of Növény Street and Budafoki Road, traces of the same Neolithic settlement that had been researched in 2010-11 were detected. The few pits (SE 61-62) and a culture-bearing layer yielding Neolithic finds belonged to the eastern, peripheral zone of the settlement of the Middle Neolithic Transdanubian Linear Pottery Culture that had been found between Nagytétényi Road and Budafoki Road in an area southeast of Növény Street, over a surface of nearly 1 hectare (SZILAS–M. VIRÁG–BESZÉDES 2011, 89–96; M. VIRÁG 2012). (SZ. G.)



6. kép: Nagytétény-Pohár utcai feltárás területe (6. lelőhely)

Fig. 6: Area of the Nagytétény-Pohár Street excavations (Site No. 6)

leten egyes helyeken már 40 cm-es mélységből előkerültek a régészeti jelenségek. Ezek részben kőfalak maradványai voltak, amelyek a 18. század közepén, barokk stílusban épült Száraz-Rudnyánszky kastély parkjának északi kerítésfalához, valamint különféle gazdasági épületeihez tartoztak. A mélyebben fekvő rétegekből Campona római kori *auxiliáris vicus*ának néhány elszórtan jelentkező kisebb gödrét tárhattuk fel, amelyekből gyér leletanyag került elő. Jóval sűrűbb volt a kutatott terület őskori beépítettsége. Főként a késő rézkori Baden-kultúra gödreit dokumentálhattuk gazdag kerámiaanyaggal (7-8. kép). Külön kiemelendő ebből a korszakból egy párhuzamosan kannelúrázott osztógombbal

Site No. 6 (Budapest XXII, Nagytétény, Castle Park – Pohár Street, between railroad sections 146 and 157).

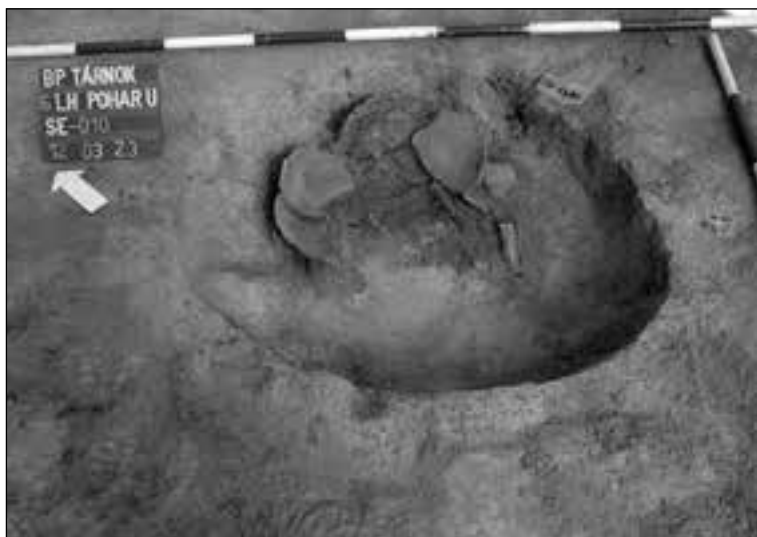
Excavation were carried out in connection to the reconstruction of the railway line in the 22nd District, in the neighborhood of the Nagytétény Castle and on Pohár Street as well, between 11 January and 28 March 2012. Prehistoric, Roman Period and medieval sites had previously been known to be present in the area. The work site was situated on the northern and southern side of the railway track, between railway sections 146 and 157.

Altogether 26 test trenches could be opened within the designated construction area along the railway track, between the above-mentioned sections. Neither of the trenches contained archaeological layers or finds, which can clearly be explained by the fact that during the railroad embankment construction, the earth from the zone along the track had been entirely excavated. In certain places, the modern disturbance reached a depth of up to 2 meters.

The situation at Pohár Street (railroad section 146) was more fortunate since there it was possible to conduct preventive excavation connected to a planned railway tunnel (Fig. 6). In certain parts of the worksite lying perpendicular to the track and measuring about 220 m², archaeological phenomena were already detected at a depth of 40 cm. These were partly remains of stone walls that belonged to the northern fencing wall of the park or to various outbuildings of the 18th century Baroque Száraz-Rudnyánszky Castle. Some small, sparsely situated pits from the Roman Period *auxiliary vicus* of Campona yielded scanty finds in



7. kép:
 Állatsontokkal teli
 gödör a késő rézkori
 Baden-kultúra
 idejéből (6. lelőhely)
 Fig. 7: Pit full of
 animal bones from
 the Late Copper Age
 Baden Culture (Site
 No. 6)



8. kép: Gödör
 kerámiatöredékekkel
 a késő rézkori Baden-
 kultúra idejéből
 (6. lelőhely)
 Fig. 8: Pit with
 ceramic remains
 from the Late
 Copper Age Baden
 Culture (Site No. 6)

ellátott, nagyméretű, kétszattú tál töredéke. (K. A. – B. J.)

7. lelőhely (Budapest XXII. ker., Nagytétény, Vasút utca, 153-157. számú vasúti szelvények között)

A nagytétényi vasútállomás szomszédságában, attól északnyugatra 2012. január 4. és január 13. között végeztünk szondá-

the lower layers. The researched area was much more densely built up in the prehistory. Mostly pits rich in pottery from the Late Copper Age Baden Culture could be documented. (Figs. 7-8) A fragment of a large bipartite bowl with a knob decorated with parallel channeling marks an especially significant find from this period. (K. A. – B. J.)

zó jellegű régészeti feltárást. A vasúti sínek északi oldalán (153+00 és 157+00 vasúti szelvényszámok között) húzott kutató-árkokból nem került elő régészeti réteg, végig újkori feltöltés jelentkezett még 1,5 m mélységben is. Ennek kevert földjéből néhány római kori kerámiatöredék (köztük terra sigillata) került elő.

A régészeti lelőhely rétegei, objektumai ebben a zónában mélyebben húzódnak, mivel a vasúti pálya építése során jelentős térszintemelést végeztek. Ennek kialakításakor jelentősen roncsolódhatott a lelőhely, amit a visszatöltött földből előkerült római kori kerámiatöredékek tanúsítanak. (B. J.)

8. lelőhely (Budapest XXII. ker., Nagytétény-Tétényliget 159-176. számú vasúti szelvények között)

A Budapest–Tárnok vasútvonal felújításához kapcsolódó földmunkák Budapest közigazgatási határán belüli legdélebbi lelőhelyét Nagytétény-Tétényliget nevű településrésze jelentette, ahol 2011. december 14. és 2012. március 30. között végeztük el a megelőző feltárást. A terület régészeti lelőhelyeiről, főként az elmúlt két évtized feltárásainak köszönhetően, viszonylag pontos információkkal rendelkezünk. Az ismert lelőhelyek közül kiemelkedik egy kora császárkori – bennszülött kelta lakossághoz köthető – hamvasztásos temető és a késő bronzkori halomsíros kultúra körarkos temetője, amelynek nagyobb részletét 2005-2006 folyamán, az M6 autópálya építéséhez kapcsolódóan tártunk fel (BESZÉDES–SZILAS 2006; BESZÉDES–SZILAS 2007).

A feltárást a tétényligeti (korábban: Érdliget) és a nagytétényi vasúti megállók között (a 159 és 176-os vasúti szelvényszámok között), a vasúti sínek északi oldalán

Site No. 7 (Budapest XXII, Nagytétény, Vasút Street, between railroad sections 153 and 157)

Test excavations were carried out in the neighborhood of the Nagytétény railway station, to its northwest, from 4 to 13 January 2012. The test trenches opened on the northern side of the railway track (between the railroad sections at 153+00 and at 157+00) did not yield any archaeological layers. Only modern fill could be observed all along them to depths of 1.5 meters. A few Roman Period potsherds (including terra sigillata fragments) were found in the mixed earth of the modern fill. The layers and features of the archaeological site were situated at a deeper level in this zone, since the surface level had been considerably elevated during the construction of the railway track. The archaeological site might have been significantly damaged that time as shown by the presence of Roman Period potsherds that were also found in the refilled earth. (B. J.)

Site No. 8 (Budapest XXII, Nagytétény-Tétényliget, between railroad sections 159 and 176)

The southernmost archaeological site within the administrative border of Budapest that was affected by the earth-moving work connected to the reconstruction of the Budapest–Tárnok railway line was located in Nagytétény, at an area called Tétényliget, where preventive excavations were carried out between 14 December 2011 and 30 March 2012. Relatively precise information existed about the archaeological sites in the area mostly due to the excavations conducted over the last two decades. An early Imperial Period cremation cemetery –associated with



9. kép: A limesút részlete (8. lelőhely)
Fig. 9: Detail of the limes road (Site No. 8)

végeztük el mintegy 170 m hosszan és átlagosan 2,5 m szélességben.

Az egyik legfontosabb eredményt a római kori *limes*út egy szakaszának előkerülése jelentette (9. kép). A Nagytétény határában, a mai Aquarius Hotel szomszédságában mintegy 15 m hosszan előkerült, árkokkal kísért, mészkövekből épített út pontos szélességét az újkori bolygatások miatt már nem lehetett megmérni, de kiserkesztéséből nagyjából 4-5 m körüli méretre következtethetünk. Az út legalsó réteget szabályosabb szegélykövek közé szórt, közepes méretű, tört mészkövekből álló útalapozás alkotta, amelyre apróköves, kavicsos réteget töltöttek fel. Az út tetejét sárga homok és apró kavics keverékből álló, keményre dörgölt, 4-5 cm vastagságú réteg alkotta (ez utóbbi réteget talán már középkori megújításnak tarthatjuk). A *limes*út vastagsága az alapozási rétegekkel együtt is csupán 35-40 cm-t tett ki,

the indigenous Celtic population – and a cemetery with circular ditches surrounding the late Bronze Age Tumulus Culture graves exceeded the rest of the previously known sites. A large detail of the latter had already been excavated in 2005-2006, connected to the construction of the M6 motorway (BESZÉDES–SZILAS 2006; BESZÉDES–SZILAS 2007).

Excavations were carried out between the railway stops at Tétényliget (earlier Érdliget) and Nagytétény (between railroad sections 159 and 176), on the northern side of the railway track over a length of about 170 m and having an average width of 2.5 m.

One of the most important results was a segment unearthed of the Roman Period *limes* road (Fig. 9). The road, constructed from limestone and accompanied by ditches, was found along 15 m on the boundary of Nagytétény, near the present day Aquarius Hotel. It was not possible to measure its exact width due to modern disturbances, but by projecting the available data a width of 4-5 meters could be estimated. The lowermost layer of the road comprised a road foundation composed of middle-sized pieces of crushed limestone spread between the more regular curb stones and covered by a layer of small stones and pebbles filled in over it. The surface of the road was formed by a 4-5 cm thick, layer of mixed pounded yellow sand and small pebbles (this layer can perhaps be considered a medieval renewal). The depth of the *limes* road was no more than 35-40 cm even including the foundation, which might appear thin. However, similar results have been found when sections of the *limes* road were registered at a number of archaeological observation areas and excavations conducted recently in

10. kép: Félíg földbe mélyített római kori lakógödör (8. lelőhely)
Fig. 10: Roman Period semi-subterranean dwelling pit (Site No. 8)



11. kép: Bizonytalan korú teljes lócsontváz (8. lelőhely)
Fig. 11: Intact horse skeleton of uncertain dating (Site No. 8)



ami talán csekélynek tűnik, de az elmúlt időszak néhány – Nagytétény területén folytatott – régészeti megfigyelése és feltárása során hitelesített *limes*út-szakasznál hasonló eredményeket kaptunk. A kisebb méretek, csekélyebb útvastagság talán azal magyarázható, hogy a városokon kívüli *limes*út-szakaszok kevesebb megújításon és karbantartáson mentek keresztül, mint

Nagytétény. The small size and thickness of the road can probably be explained by the fact that those segments of the *limes* road located outside the Roman town were less frequently renovated and maintained than the more intensively used, central parts situated within the town.

In addition to the *limes* road, the Roman Period was represented by a few shal-

a városokon belüli, többször használt és jobban szem előtt lévő részek.

A római kort a *limes*úton kívül még néhány sekélyebb beásás és egy félig földbe mélyített lakógödör képviselte (10. kép).

A terület nyugati végében egy elszántott bronzkori urnasír és két kisebb, valószínűleg ugyancsak bronzkori gödör került elő.

Keltező leletanyag nélkül bizonytalan a kormeghatározása annak a teljes lócsontváznak, amely a *limes*sút közeléből került elő (11. kép). Támpontként csupán annyi szolgált, hogy a lótetemet a *limes*utat határoló egyik árok betöltésére ásták rá. (B. J.)

A Budapest–Tárnok vasútvonal felújításához kapcsolódó fővárosi feltárások megmutatták, hogy igenis van létjogosultsága egy közművekkel sűrűn szabdaltnak, keskeny nyomvonal megkutatásának is, hiszen ha rendkívüli nehézségekkel is kellett szembenézni mind az előkészítési fázisban, mind a feltárás során, valamennyi előkerült régészeti objektumot sikerült dokumentálni és feltárni, újabb értékes adatokkal bővítve ezáltal több régészeti korszakra vonatkozó ismeretanyagunkat.

Beszédes József – Kozma Adrienne
– Szilas Gábor – Terei György

low pits and a semi-subterranean dwelling pit (Fig. 10). A Bronze Age urn burial destroyed by plough and two small pits, also probably dating to the Bronze Age were brought to light in the western end of the territory.

The dating of a complete horse skeleton unearthed nearby the *limes* road is uncertain due to the lack of accompanying finds (Fig. 11). The only information we have is that the body of the horse was dug on the fill of one of the ditches that ran along the *limes* road. (B. J.)

The excavations carried out in Budapest related to the reconstruction of the Budapest–Tárnok railway line serve as a good example to demonstrate that there is a justification for conducting archaeological research even along a narrow track, densely cut by public utilities. Although particular difficulties were encountered both in the preparatory phase and during excavation work, it still proved possible to document and unearth all the identified archaeological features and thus contribute new, valuable information about a number of archaeological periods.

József Beszédes – Adrienne Kozma
– Gábor Szilas – György Terei

Irodalom/References

BESZÉDES–SZILAS 2006 • Beszédes J. – Szilas G.: Őskori és római kori lelőhelyek feltárása az M6 autópálya budapesti szakaszának nyomvonalán 2005-ben (Excavation of prehistoric and Roman period sites along the path of the Budapest stretch of the M6 highway in 2005). Aqfüz 12 (2006) 147–158.

BESZÉDES–SZILAS 2007 • Beszédes J. – Szilas G.: Ős- és római kori lelőhelyek feltárása az M6 autópálya nyomvonalán 2006-ban (Excavation of prehistoric and Roman period sites along the route of the M6 highway in 2006). Aqfüz 13 (2007) 233–248.

ENDRÓDI 2002 • Endrődi A.: Kora bronzkori telepfeltárás Budapest Albertfalván (The excavation of an Early Bronze Age settlement at Budapest-Albertfalva). Aqfüz 8 (2002) 81–91.

ENDRÓDI 2005 • Endrődi A.: A késő rézkori Baden-kultúra településjelenségei Albertfalván (Settlement phenomena of Late Bronze Age Baden culture at Albertfalva). Aqfüz 11 (2005) 123–128.

ENDRÓDI–REMÉNYI 2003 • Endrődi A. – Reményi L.: Az Albertfalva, 6-os számú főút bővítését megelőző régészeti feltárás eredményei (The Results of the excavation preceding the enlargement of route 6 by Albertfalva). Aqfüz 9 (2003) 146–150.

SZILAS–M. VIRÁG–BESZÉDES 2011 • Szilas G. – M. Virág Zs. – Beszédes J.: Középső újkőkori, késő avar teleptyomok és a limesút részlete az M0 autótút Budatétény-Növény utcai csomópontjának feltárásán (Middle Neolithic, Late Avar settlement traces and a segment of the limes road from the excavation of the Budatétény-Növény Street junction of the M0 motorway). Aqfüz 17 (2011) 87–112.

M. VIRÁG 2012 • M. Virág Zs.: Újabb kutatások az M0 autótút Növény utcai csomópontjában – További adatok a középső neolitikus település megismeréséhez (New research at the intersection of Növény Street with the M0 Motorway – Further data on the Middle Neolithic settlement). Aqfüz 18 (2012) 74–98.