

FARKAS KRISTÓF VINCE

A CSÖRSZ-ÁROK REJTÉLYE

A Jászság életében fontos szerepet játszik a rejtélyes Csörsz-árok. Ennek ékes bizonyítéka, hogy egyik jeles városunk, Jászárokszállás a nevében is őrzi a legendás sáncárok nevét. A legendás Csörsz vezér mondája nem pusztán fabula, a térségben még ma is több helyen jól felismerhető az ókori védmű. A 4. században létesített árokrendszer szerepe hasonló volt a római falakéhoz és sáncárokéhoz, sőt a kínai nagy falhoz is. Ezeknek a gigantikus építményeknek egykor elsősorban a terület pontos lehatárolása, a védművön belül élő emberek védelme és a kisebb ellenséges csapatok feltartóztatása volt a feladatuk.



SZARMATA SÁNC- ÁROKRENDSZER

A Csörsz-árok vagy szarmata sánc-árokrendszer építői hatalmas földtömeget mozgattak meg és jelentős táj-átalakító munkát végeztek. A védmű az Alföld legfontosabb ókori tájtörténeti emléke. A Csörsz-árok valójában több szakaszból álló sáncárokrendszer. A Dunától a Tiszáig húzódó szakaszt Kis-árokknak nevezzük. A Dunakeszi mellett induló sáncárok szakaszai még ma is jól láthatóak a Gödöllői-dombságban, Mogyoród és Kerepes határán, Valkó és Vácszentlászló között, a síkságra érve pedig Jászfényszaru és Jászivány határában. A sáncárokvonulat a Kisköre melletti Holt-Tiszáig terjedt.

A Kis-árokotól északra, Csánytól indul a tulajdonképpeni Csörsz-árok, mely a Jászárokszállás, Visznek, Tarnabod, Erdőtelek, Mezőtárkány vonalon húzódik a Tisza-parti Oszlárig. A Tiszántúlon Kötegyánig (Fehér-Körös) Ördög-árok néven ismert a sáncárokrendszer, amely többek között Debrecen, Nagyvárad és Arad mellett halad el. A Bánátban az egykori sváb lakosság Römer Schanze, azaz római sánc néven ismerte a védművet. A védműrendszer Versec környékén ért véget. Mivel az építők és a védett lakosság egyaránt a szarmaták voltak, a védművet szarmata sáncárokrendszernek nevezzük. A párhuzamos szakaszok miatt összességében 1256 km hosszan húzódik a védvonal.

A későbbi korokban már céltalanak tűnő mesterséges képződmény a kora újkori lakosság fantáziáját is megmozgatta, ennek köszönhető a Csörsz-mondakör, melynek központi eleme, hogy Csörsznek menyasszonyáért vízi úton kell jönnie, ugyanis csak akkor veheti feleségül szerelmét, ha árkot ásat és hajóval viszi el kedvesét. Tompa Mihály a mondát *Csörsz árka* című

—
A Csörsz-monda ábrázolásán együtt látható a legendás Csörsz vezér és a sáncárok. Csörsz végső tébolyában egyedül próbálja meg vízzel feltölteni az árkot, hiszen azt ígérte, hogy vízi úton megy a menyasszonyáért. A mondavariációk viszont minden esetben szomorúan végződnek, a vezér meghal, mielőtt befejezné nagy művét.

Sára Cintia festménye, 2010
—

romantikus költeményében dolgozta fel, mely szerint Csörsz, aki az árkot ásatta, avar uralkodó volt. A csörsz szó ugyanakkor szláv eredetű és feketét vagy ördögöt jelent.

A sáncárokrendszer első ismert említése Csörsz-ároként 1559-ben kiadott *Krakkói krónikából* származik. „SEITA Pannoniának királya. Ez a CZERSZ AROKIAT megvívta, kit nem azért híttanak Czersz árokjának, hogy azon a Czersz király feleséget hozott volna magának, hanem azért hogy az árkot, az országnak oltalmára legelőszőr az csináltatta volna, még Attilának előtte, mikort itt különb-különb nemzetek lakoznának. Ki akkort nagy mély volt, mint most egy város árokja, és a tetején eleven fák voltak ültetvén, kinek a gyökerei megtartották a töltést, hogy be ne omoljon. Kiken kapuk voltak, és órállók. Mikoron pedig valami ellenség az országra támadott, tehát mind oda az árokra futottak, és úgy oltalmazták az országot. Nem csak egy vagyon pedig afelé, hanem több is jelesen a Tisza Duna között, kik mind e napig megláttatnak, de immár a hosszú idő miatt betöltettek, kivel nem a Magyarok éltek, hanem az ő előttük való nemzetségek.”

A szarmata sáncárokrendszerrel számos kutató foglalkozott, elsőként az azt feltérképező Luigi Fernando Marsigli (1658–1730) olasz hadmérnök. Balás Vilmos volt, aki 1961-ben egységbe foglalta a szarmata sánc-

A SZARMATÁK



A több törzset alkotó lovas nomád, sztyeppei indoírani nyelvcsaládba tartozó szarmaták közül a jazigok a Kr. u. 1. század közepén a Duna–Tisza közén telepedtek meg, és a területet alaposan belakták.

A szarmata–római viszony meglehetősen változatos volt, ugyanis a szarmaták számos esetben viseltek háborút a Római Birodalom ellen. Békeidőben viszont kifejezetten jó viszonyt tartottak fenn és jelentős kereskedelmet folytattak egymással. Marcus Aurelius római császár két új provinciát kívánt létrehozni a Kárpát-medencében, a szarmaták és a markomannok szállásterületén. A császár 180-ban történt halála miatt azonban a tervből semmi sem lett.

Az Alföldön eddig előkerült római importárúk (terra sigillata, üvegedények) és a római érmék is a két kultúra érintkezéséről tanúskodnak. A szarmaták a 410–420-as évekre hun uralom alá kerültek. Attila hun uralkodó halálával az 5. század közepén a Hun Birodalom is darabjaira hullott, ám a szarmaták nem nyerték vissza korábbi önállóságukat. Az Alföldön maradt utolsó képviselőik a 6. században megjelenő avar törzsekbe olvadtak be.

A kora újkortól számos kutató a jászokat a jazigok leszármazottjának vélte, sőt a jászok nevét a kora újkortól latinra szintén jazigként fordították le, így a két, távoli rokonságban álló népet sokáig gyakorlatilag azonosnak vélték.

árokrendszert, majd a modern kori régészeti és térképészeti felméréseket Garam Éva, Patay Pál és Soproni Sándor végezte.

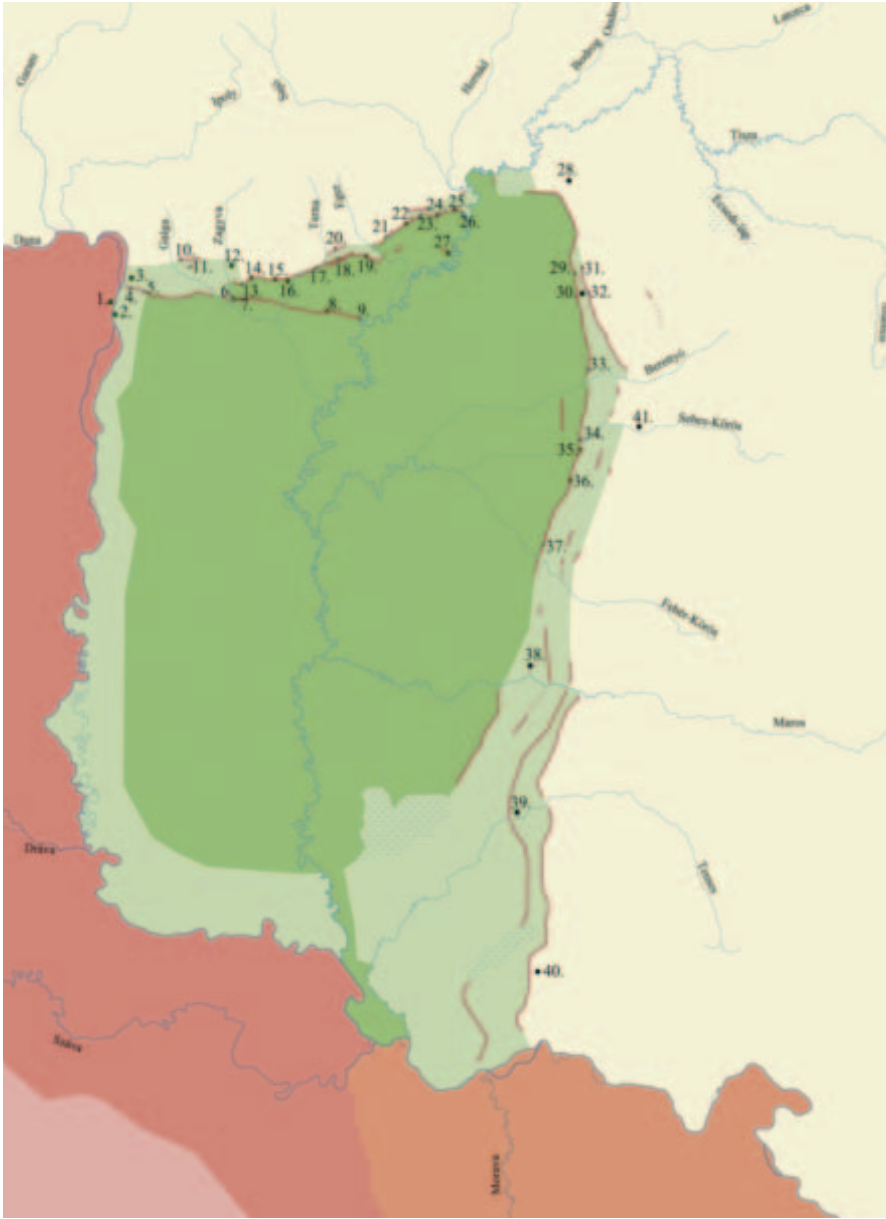
A VÉDVONAL KIÉPÍTÉSE

A szarmata sáncárokrendszer felépítéséről ókori írásos forrással nem rendelkezünk, a védmű legkorábbi írásos említése a középkorból származik. Az egykori százdi apátság (Tiszakeszi) 1067. évi alapítólevelében szereplő Magna

fovea, azaz Nagy-árok a helynevek alapján a Füzesabony környékén található sáncárok szakasszal azonosítható.

A szarmata sáncárokrendszer egy szarmata katonák által őrzött átkelő kapujának rekonstrukciója. Az örök a sánc tetején állnak, miközben egy ellenséges germán csapat észlelése miatt a kapuból kirontva a helyőrség támadást intéz. Készítette 2010-ben Csabainé Prunner Andrea és Farkas Kristóf Vince





Szarmata sáncárokrendszer a Kárpát-medencében.

A vörös színnel jelölt szarmata sáncárokrendszer a 4. században érte el legnagyobb kiterjedését, de a térképen is látható módon számos helyen befejezetlen maradt. A piros szín árnyalatai jelzik a Római Birodalom provinciáit. A sötétebb zöld szín a régészeti feltárások alapján rekonstruált szarmaták szállásterületét. A halványzöld szín pedig a szarmaták és szomszédaik közötti ütközőterületet.

vonat már nem érte el, mert Csány határában abbamaradt az építkezés. A tiszántúli védművek jelentős része szintén befejezetlen, tehát a nagyszabású koncepció végül nem valósult meg.

A sáncárok – nevéből következően – úgy készült, hogy a feltehetően római hadmérnökök által kijelölt nyomvonalon az ellenség oldalán az építők a földet kitermelték, és az árok mellett meredek sáncként építették fel. Így a támadó ellenség jelentős magasságú védművel nézett szembe. Az árok mindig az ellenség oldalán épült, a sáncfal pedig a saját területen. Egyes részeken, így például Kál és Kápolna között kisebb magasságú, de dupla sáncárokszakasz épült. Ez a védműtípus valószínűleg még jobban lassíthatta az ellenség előrenyomulását. Arad határában szintén ehhez hasonló dupla sáncárokszakasz látható. A csonkán maradt külső szakaszok alapján úgy tűnik, hogy a sáncárokrendszert számos kisebb építőközösség készítette, akik rövidebb szakaszok felépítéséért voltak felelősek. Ezt a feltevést bizonyítja, hogy a külső szakaszoknál több kisebb részt nem sikerült összekötni, valószínűleg azért, mert az egyes közösségek a munkálatok leállításakor eltérő készségi szinten álltak.

Az elkészült sáncárokrendszer építéskor impozáns méretű lehetett, hiszen az eddigi feltárások eredménye szerint a sáncárok az egyes szakaszokon 4,5 és 10 méter közötti szélességű volt. Az árkok átlagosan 2-3 méter mélyek, a sáncok pedig 2-3 méter magasak lehettek. Az építők igyekeztek a természeti akadályokat is kihasználni, így például a sáncárokrendszer szinte áthatolhatatlan mocsarak mellett is elhaladt, illetve egyes szakaszok mocsarakba torkolltak.

Az M3-as autópálya leletmentő ásatása során Mezőszemere Kismari-

Az első szakaszt Bernát Péter hadtörténész eredményei szerint Kr. u. 334 és 339 között építhették fel. Ez a Dunától a Tiszáig tartó Kis-árok, mely teljesen elkészült. A munkálatokat feltehetően római hadmérnökök irányították, de szarmaták végezték. Ugyancsak ekkor készülhetett el a Tiszántúlon is a belső sáncárokrendszer. Ezzel a létesítménnyel a szarmaták területeit védhető földmű vette körül északról és keletről, míg nyugatról és délről a Duna mentén a Római Birodalom kiépített határrendszere garantálta a védelmet az ellenséges germán törzsektől.

Szintén Bernát kutatása, hogy a sáncárok bővítése I. Valentinianus (365–375) pannóniai születésű császár nagyszabású erődépítő tevékenységével függhet össze. Az ő uralkodása

alatt kezdték el építeni a szarmata sáncárokhoz tartozó, de római katonaság által kivitelezett hatvan-gombospusztai őrállomást. A Kis-árok melletti, részlegesen feltárt dunai kikötőerőd (Dunakeszi) is Valentinianus alatt épült. Feltehetően neki tulajdonítható a sáncárokrendszer kiterjesztése is, amely a védművek északra, illetve keletre való kiegészítését jelenti. Az újabb sáncárokkal ugyanis még hatékonyabban tudták volna védelmezni a szarmata területeket, és a Római Birodalom ellenségeit is már az Alföld területén fel lehetett volna tartóztatni.

A császár 375-ben bekövetkezett, váratlan halála után a nagyszabású építkezések leálltak. Ezt támasztja alá az építése elején elhagyott gödi erőd példája is. Ezért maradt a Csörsz-árok szakasza is csonka, ugyanis a Dunát ez a



fenék határrészén került elő a Csörsz-árok egyik kapuja, amely mellett a maradványok szerint szarmata katonák őrködtek. Ugyanis a sáncárok közelében található temetőben az átlagoshoz képest sokkal magasabb volt az eltemetett felnőtt férfiak aránya, a sírokban pedig több olyan leletet – kardokat, késeket, sőt római katonai övvereteket – is találtak, melyek szintén hadviselő férfiak jelenlétére utalnak. A római katonai övveretek a rómaiakkal szövetséges szarmata katonai vezető tulajdonát képezhették, a katonák pedig a Csörsz-árok mentén határvédelmi feladatot láthattak el. Mezőszemere Kismari-fenek-mintája alapján valószínűsíthető, hogy a védműrendszeren folyók, utak és egyéb stratégiai fontos helyszínek mellett kapuk és a közelükben kisebb épületek (kereskedőhelyiségek, őrállomások) álltak, melyeket a rómaiakhoz lojalis szarmata katonák őriztek.

ÚJ FUNKCIÓK

A teljes sáncárokrendszer a felépülését követően nem sokkal, már az 5. század elején elvesztette katonai jelentő-

ségét, hiszen a hunok megszállták a szarmaták területét, sőt hamarosan Pannóniát is. A védmű viszont számos helyen napjainkig is jól felismerhető maradt, ám – részben ismeretlensége miatt – a modern mező- és erdőgazdálkodás sok helyütt rengeteg kárt tesz benne.

A sáncárokrendszert a későbbi korok emberei új funkciókkal látták el. Így lett az egykori katonai jellegű sáncárokrendszer több szakaszából települések közötti határ, ahogy ez Kerepes és Mogyoród, illetve Jászberény és Jászágó között megfigyelhető. Számos helyen útként használták a környező területből kiemelkedő sáncot, így például Tarnabod határában vagy Jászfényszaru határában egy részén a Kis-árok még ma is földútként funkcionál. Előfordult, hogy a sáncot vasúti pályává alakították. Ez történt az 1909-ben elindított Vámosgyörk–Jászapáti vonalon Jászdózsa és Jászapáti között, ahol a Kis-árok sáncát használták fel vasúti töltésként. Az Alföld északi részén több helyütt ma is árvízvédelmi műként használják a sáncárkot, ugyanis a Jászság térségében, Jászárokszállás és Visznek között a Gyöngyös-patak természetes mederváltoztatása során a

A Csörsz-árok egyik jól megmaradt szakasza Jászárokszállás és a szomszédos Visznek mellett figyelhető meg. A sáncárok ezen szakaszába természetes úton már régtől beleterelődött a Gyöngyös-patak, amelynek vizét kihasználva a két település egy-egy vízimalmot épített. Visznen már évszázadok óta áll a Csörsz-árok sáncán vízimalom. A jelenlegi épület mintegy kétszáz éves.

Csörsz-árokba terelődött bele. Tarnaméra és Tarnaszadány között szintén természetes módon a Tarna folyó nyarodott be a Csörsz-árokba. Az egykori jászárokszállási és a szomszédos – ma is létező – viszneki vízimalom pedig a 18. században a Csörsz-árokra épült rá.

Mivel a rege központi eleme, hogy Csörsz vezérnek vízi utat kell ásatnia, több mint valószínű, hogy a monda a Jászságban, Jászárokszállás környékén alakult ki, ahol most is folyómederként funkcionál a legendás sáncárok. ◆

A szerző muzeológus, Jász Múzeum, Jászberény (PhD)