

Tóth János Attila

Helyzetkép víz alatti régészetünkről

14



Egy Ciprus partjai mellett elsüllyedt római hajó amforaszállítmánya

A búvárrégészet remek nyári téma. Ki ne merülne szívesen alá a rekkenő hőségben a tenger, egy tó vagy éppen egy folyó hús vizében? Ha még egy régi rejtély is vár odalent, mindez még érdekes kalandnak is tűnik.

Két évtizednyi aktív kutatómunka után is kíváncsisággal telve merülök alá. A búvárkodás most is egy másfajta, „búvár üzemmódra” kapcsolja az agyamat. A víz alatti régészeti kutatás nem extrém sport, hanem teljes mértékben tudományos tevékenység, csak éppen a víz alatt kell dolgoznunk. Sokféle okból búvárkodunk, mint ahogy az autót is többféle módon használjuk: van, aki versenyez, van, aki dolgozik, vagy éppen túrázik vele. A búvárkodás egy eszköz, nem pedig cél (bár többen vannak, akik szerint ez egy életstílus).

Érdeemes belegondolnunk, hogy 120 éve szivacschalászok és más kalandorok maroknyi csoportja tudott csupán lemerülni a mélységbe, sisakos nehézbúvár-felszerelésben, a búvárkodás fizikai elveiről, orvosi háttéréről vajmi keveset tudva. Ekkoriban zajlott két olyan roncskutató is, amelyek egy csapásra beemelték a köztudatba a víz alatti régészetet: a görögországi Antiküthéránál és a tunéziai Mahdiánál egy-egy ókori, műkincseket szállító hajó maradványaiból emeltek ki szobrokat a búvárok. Csakhogy ezek a merülések nem tekinthetők régészeti kutatásnak, valahol a leletmentés és a kincskeresés mezsgyéjén helyezhetők el. A kor technológiai szintjén az is valóságos csoda volt, hogy a tárgyakat sikerült a felszínre hozniuk a szivacschalászoknak.

A következő szintet az 1940-es években sikerült elérni, miután Émile Gagnan és Jacques-Yves Cousteau kifejlesztették autonóm légzőkészüléküket. Bár a technika a katonai búvárkodásnak „köszönhetően” is fejlődött a két világháborúban, mégis a két francia találmánya, illetve a Cousteau-csoport ismeretterjesztő tevékenysége hozta el a tömeges búvárkodás megjelenését. Számos problémát kellett megoldani: a légzést, a látást és a mozgást a víz alatt, a régészetben is fontos fotózást, a feltárási eszközöket és a dokumentálás módszereit is ki kellett fejleszteni. A dél-franciaországi Grand Conglouénél Cousteau és csapata Fernand Benoit professzor irányításával feltárt ugyan egy római kori hajót, de a régész nem merült le a lelőhelyre, a felszínen, a búvárok elmondása alapján hozta meg döntéseit. Az expedíció világhírű lett, hazánkban Szentiványi Jenő még ifjúsági regényt is írt belőle *A görög gálya titka* címmel 1962-ben. Évekkel később azonban kiderült, hogy a búvárok nem egy, hanem két, néhány évtizeden belül elsüllyedt hajó leleteit (italiai amforák és asztali kerámiák) emelték ki. Tekintettel arra, hogy előttük még senki nem végzett hasonló tevékenységet, tévedésük méltányolható, ugyanakkor felhívta a figyelmet arra is, hogy elkerülhetetlen a víz alatti régész mint foglalkozás megjelenése. Erre nem is kellett sokat várni, mivel az 1950-es évek végén Honor Frost, illetve a nemrég elhunyt George F. Bass régészek már búvárként merültek a lelőhelyeken, ezen túlmenően fontos eszközöket és módszereket fejlesztettek ki arra, hogy a víz alatt a szárazföldihez hasonló precizitással lehessen ásatást végezni. Az eredmények rögtön meg is érkeztek: bronzkori, ökörbőr alakú réz öntecseket szállító hajók roncsai Gelidonyánál és Uluburunnál, Kr. e. 3. századi pun hajók maradványai Marsalánál, a *Mary Rose* és a *Vasa* kiemelése, majd konzerválása, a roskildei viking hajók felfedezése és kutatása, víz alatti ásatások Caesarea Maritimánál és Port Royalban, vagy az utóbbi évtizedben Alexandriában csak néhány a legfontosabb eredmények közül.

Néhány havonta képes magazinok, internetes portálok, rádió- és televízióműsorok adnak hírt szenzációs víz alatti felfedezésekről. Többnyire egy-egy „elsüllyedt” város, egy hajó, esetleg kiemelkedő műtárgy (pl. szobor) áll a hírek középpontjában. A legtöbb esetben ezek a leletek a tengerből kerülnek elő, és a több ezer éves hajók rakománya többnyire amforákból áll. Mindez nem véletlen! Egyrészt a tengerek és az óceánok (Európa esetében például a Földközi-tenger) a régiók, kontinensek közötti kapcsolatok, az áruszállítás elsődleges terei voltak. A tengerek feletti uralom, görögül thalasszokrácia kérdése gyakran a nagy



Honor Frost és George F. Bass a víz alatti régészet módszertanának kidolgozó

történelmi folyamatok kulcsa. Bármilyen ügyesek is voltak a múlt hajóépítői, a pontos földrajzi helymeghatározás (kiváltképpen a hosszúsági fok kiszámítása) nem volt megoldott, ezért gyakoriak voltak a navigációs okból bekövetkező balesetek. Az amforás roncsok pedig azért gyakoriak az ókori hajók között, mert – különösen a Kr. e. 2. – Kr. u. 2. századokban a hellenisztikus birodalmak, majd a terjeszkedő Római Birodalom hatalmas hadseregeinek és gyarapodó városainak ellátásához nagyon sok borra, illetve olívaolajra volt szükség. Az Augustus-kori Róma milliós népességét jelentős mértékben Egyiptomból és a mai Líbia területéről a tengeren érkező búzával etették, az olívaolajat elsősorban Hispániából és Észak-Afrikából hozták, a bort gyakorlatilag a Földközi-tenger teljes medencéjéből szállították. Az utóbbiakat mind amforába csomagolva (ugyanakkor úgynevezett halszószt, de gyümölcsöt, sőt még sózott húst is csomagoltak amforába). Az amfora anyaga vastag falú égetett agyag, így gyakorlatilag elpusztíthatatlan, ezért az egykori hajótörések helyszínén az edények, illetve töredékeik több ezer évvel később is észlelhetőek (míg a hajó faanyaga vagy szerves rakománya szinte nyom nélkül eltűnik). Ha mindez nem volna elég, a tengerek sekélyebb, felszíni vizeiben a látótávolság általában meghaladja a 10 métert, ezért szép fényképek, illetve filmfelvételek készülhetnek, amelyek tovább segíthetik az anyagi források megszerzését a kutatásokhoz.

A lelőhelyek és leletek egyre bővülő körének köszönhetően ezek a felfedezések ma már nem csupán illusztrációk vagy múzeumokban bemutatott kuriózumok. Így egyre pontosabb képünk van például a hajóépítészet történetéről.

Többet tudunk az ókori mediterrán varrott, illetve csapolásos faszögeléses palánkolási technika változásáról is, ami az ókor végén és a középkor elején ment végbe. Ennek során a palánkra épülő elvet (ebben az esetben a hajó oldalát alkotó palánkdeszkákat rögzítették először egymáshoz, majd ebbe a szerkezetbe kerültek be utólagos merevítésnek a bordák) felváltotta a vázra épülő szerkezet (ennél először a gerincet és a bordákat helyezik el, majd erre a „csontvázra” kerül rá a palánk.

mondjuk Angliában épült. A hajók faanyagának vizsgálata, például az évgyűrűk elemzése az évgyűrű alapú keltezés (az úgynevezett dendrokronológia) kiterjesztéséhez és pontosításához járul(t) hozzá. Speciális vizsgálatok révén megtudhatjuk, hogy a hajókhoz felhasznált fákat azonos területen vágták-e ki, avagy kereskedelem révén, egymástól távoli területekről kerültek a hajóépítő műhelyekbe. Mindez már elvezet minket az úgynevezett környezetrégészethez és a klímakutatáshoz is. Az utóbbiban fontos szerep jut az éghajlatváltozás miatt víz alá került lelőhelyek és környezetük elemzésének is (ilyen pl. Doggerland mezolitikus tája Anglia és Hollandia között). A víz alatti régészeti felderítés során többnyire roncsolásmentes technikákat használunk, mint a magnetométer, oldalpáztázó szonár vagy különböző radarok. A dokumentálásban is élen jár ez a szakterület az úgynevezett fotogrammetria és a 3D szkennerek alkalmazásával. A robotika a felderítő és dokumentáló drónokon keresztül szintén korán lejutott a víz alá. Napjainkban a különféle technikák

Tájékozódás a Drávában víz alatti régészeti kutatás közben





A szerző merülés előtt ipari felszerelésben

továbbfejlesztése és „összefésülése” zajlik (például meg kell oldani, hogy a különböző eljárásokkal, standardokkal készült mérések együttesen is könnyen értelmezhetőek legyenek), emellett a búvárbiztonság (*diver-safety*) meglehetősen fontos témakörében is zajlanak a kutatások. A régészetről összességében is elmondható persze, hogy nyitott az új technológiákra, de a víz alatti régészet ezen belül is kimagaslóan technológiagiaényes, interdiszciplináris és nemzetközi terület (a tengerek és folyók ugyanis „nem ismerik” a határokat, a nemzetközi kereskedelemben résztvevő hajók és a kapcsolódó infrastruktúra szintén távoli területeket köt össze, így alkalmas a nemzetközi tudományos együttműködésre).

A tengerek mellett a folyók és a tavak is fontos víz alatti örökséget rejtnek, hiszen a vasút, autópálya előtti világban a kontinensek belső területein utat nyitottak a szállításnak, kereskedelemnek, valóságos kulturális folyosók jöttek létre a folyamok mentén, amelyek ivó- és öntözővizet, élelmet, esetenként energiát nyújtottak a partjukon élőknek. Az alpesi tavak bronzkori cölöpfalvainak kutatása a 19. századig nyúlik vissza (ez lett az első víz alatti UNESCO Világörökség helyszín), a szlovéniai Kulpa folyóban pedig a 19. század végén az Osztrák–Magyar Monarchia katonai bűvárai is „régészkedtek”, de a tavak és folyók régészete mindmáig meglehetősen elhanyagolt szakterület. A látótávolság az édesvizek többségében ugyanis minimális, még az „ideális” egyméteres látótávolság is eltölpül a tengerben tapasztalható élmény mellett, így a fotózás és filmezés gyakran szóba sem jöhet.

A folyókban a sodrás is gyakorta megkeseríti a bűvárok életét. A folyami régészetnek az 1990-es évek végén, a 2000-es évek elején a francia kollégák kiemelkedő munkássága adott lendületet. Louis Bonnamournak a Saône folyóban és Annie Dumont-nak a Charente folyóban végzett kutatásait kell itt megemlítenünk. Rossz látási viszonyok és erős sodrás mellett végeztek igen precíz feltárást és dokumentálást. Módszereik, „trükkjeik” átkerültek a folyami régészek eszköztárába, így mi is használjuk ezeket a hazai folyókban.

Hazánkban Bölcskénél végezték az első víz alatti régészeti kutatást az 1980-as évek közepén. A Duna medrében található Bölcskei-szikláról hamar kiderült, hogy egy római kori kikötőerőd maradványa, amelynek alapozásába római kori faragott, feliratos köveket (így oltárokot) is bedolgoztak. A Soproni Sándor szakmai felügyeletével, Gaál Attila és Szabó Géza régészek vezetésével végzett kutatásokban önkéntes bűvárok vettek részt. A projektet a korabeli MHSZ is felkarolta Csepregi Oszkár vezetésével. Az 1990-es évek strukturális és társadalmi változásai azonban nem kedveztek az intézményes víz alatti régészet létrejöttének, a civil önkéntesség modellje pedig akkoriban még nem működött. Bár 1993-ban a Magyar Régészeti és Művészettörténeti Társulat keretein belül létrejött a Búvárrégészeti Szakosztály, csak a 2000-es évek elejétől kezdődtek el újra a magyarországi víz alatti régészeti kutatások.

A Duna Európa egyik legfontosabb kulturális folyosója, tíz ország területén folyik keresztül, s ma is négy főváros található a partján. Vízyűjtő területe, amely magában foglalja a mellékfolyókat is 817 ezer négyzetkilométer, változatos földrajzi és kulturális régiókat kötött össze már az őskortól fogva. Nem véletlen tehát, hogy ez a folyó a magyar víz alatti régészet fő helyszíne. Emellett persze merültünk már a Tiszában, Drávában, Rábában és a Sajóban is. 2012-es megszűnéséig a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal szervezte a magyar kutatásokat, támaszkodva a Magyar Régészeti és



Az első magyarországi víz alatti régészeti kutatás Bölcskénél az 1980-as évek közepén

Művészettörténeti Társulat Búvárrégészeti Szakosztályára, majd 2011-től az Argonauta Kutatócsoportra. 2015 óta a ráckevei Árpád Múzeum szervez együttműködési hálót hazai múzeumokkal és önkéntesekkel, s ad hoc támogatókkal próbáljuk feltérképezni hazánk víz alatti régészeti lelőhelyeit, valamint kérésre segítünk a határon túli örökségünk megismerésében is (a Maros és az Aranyos folyókban korábban is volt már kisebb projektünk, de már tervezzük a romániai együttműködés folytatását is). E rövid áttekintés nem teszi lehetővé az elmúlt csaknem 20 év minden eredményének ismertetését, ezért néhány általunk fontosnak tartott jelenségre, projektekre szeretnénk fókuszálni.

Talán mind közül Mária királyné 1526-os „kincses hajói” iránt nyilvánul meg a legnagyobb hazai érdeklődés. A mohácsi csatavesztés után a budai menekülők egy része, illetve maga a királyi udvar is, mozgatható vagyonát, „kincseit” hajóra rakva menekítette az érkező törökök elől. Esztergomnál, a szervezetlenül, védtelenül érkező hajók egy részén a helyi őrségből kiváló fosztogatók rajtaütöttek. Több (vontatott) hajó kötele elszakadt, ezek elsodródtak, elsüllyedtek. Sajnos nincs a helyszínről készült kortárs térképünk, mint ahogyan részletes beszámoló vagy rakományjegyzék sem. 2006 óta több alkalommal, s egyre fejlettebb technikával vissza-visszatérünk a Dunára az említett „kincses hajókat” felkutatni. A dunai zátonyok oldala folyamatosan változik, ezért van esély rá, hogy a roncsok és a leletek legalább egy kis részét idővel észrevegyük, így azonosítsuk egy, vagy több hajó lelőhelyét. Eddig mintegy 10 kilométert vizsgáltunk meg, s több mesterséges jelenséget is észleltünk. Ezek között van hajómaradvány is, noha az eddig talált két roncs a 18. századból származik. Emellett őskori, római és középkori kerámialeleteket is találtunk, de ezek egyike sem köthető hajóroncsokhoz. A helyzetet nehezíti, hogy a meder egy része Szlovákia fennha-



Anjou-kori hajómalom maradványa Dunaföldvár mellett

tósága alá tartozik, a hajózóút esetenként pedig leszűkül. A további munkához az általunk használnál nagyobb hajóra és több időre lenne szükség, ezzel pedig a 20 éve alkalmazott, társadalmi munkán alapuló kutatás a határaihoz érkezett. Álláspontunk szerint a megyényi területet kitevő hazai vizekre „20. megyeként” saját régészeti szervezetet kellene létrehozni, összhangban a 2001-es UNESCO-konvencióval.

A fenti „kincses hajókra” vonatkozó kutatásaink mellett további izgalmas eredmények is születtek. Így Dunaföldvár mellett egy 14. század eleji, Anjou-kori hajómalom alsó része bukkant a felszínre alacsony vízállásnál. A roncs vizsgálata során megállapítottuk, hogy a hajó oldalának és aljának találkozását egyetlen, L keresztmetszetűre faragott fatörzselemmel oldották meg (ezt kiterjesztett monoxyl technikának nevezzük). A hajónak nem volt gerince, hanem a lapos aljat alkotó vastag tölgypalánkok adták a hosszanti stabilitását. Az egyetlen fából faragott L alakú bordákat (az L hosszabbik szára a hajó aljára fektült, a rövidebbik szár a test egyik oldalán tartotta a palánkdeszkákat) faszegek erősítették a palánkhöz. Hasonló monoxyl hajók Franciaországtól Lengyelorszáig ismertek a kontinens belső vizeiről. A dunaföldvári mellett hajóma-

Hajómalom-maradvány Ordasnál (19. sz. eleje)



lom-maradvány Százhalombattánál (16. század közepe) és Ordasnál (19. század eleje) került még elő. Mindkét hajó kiterjesztett monoxyl technikával készült, ami váratlanul ért minket, ugyanis a 15. századtól a többi európai folyón hát-terbe szorult, illetve eltűnt ez a technika, helyébe a tisztán deszkákból épült folyami hajók léptek. E korai technika továbbé- lése egyrészt felveti a magyar ha- jójépítési hagyomány török koron átívelő folyamatosságát, valamint összefüggésbe hozható a 18. szá- zad végéig jelentős magyar tölgy- faállománnyal, amely megfelelő nyersanyagot nyújthatott ennek a technikának. A hajómalmok a térképek, metszetek és leírások



Víz alatti cölöpmaradvány
Muhi környékén

Hajómalom-maradvány
Százhalombattánál (16. sz. közepe)



szerint hozzátartoztak a hagyományos dunai tájképhez. Evlia Cselebi török utazó kifejezetten dicsérte a magyar hajómalmokat az 1660-as években. Leletek nélkül azon- ban eddig nem tudtuk, hogyan is nézhetett ki pontosan egy késő középkori vagy török kori hajómalom.

A konfliktusrégészethez kapcsolódó víz alatti régészet a régészettudomány határterülete. A hadihajók régészete a tengereken jelentős múlttal rendelkezik (pl. az 1588- as spanyol Armada roncsainak kutatása), de újabban a földrajzilag kiterjedt (pl. a Kr. e. 241-es Aegetas-szigeteki pun-római tengeri csata „tájképének” vizsgálata, tucatnál is több letört döfőorral, a fegyverek, a felszerelés térképre helyezésével) és időben hozzánk közel álló helyszínek (pl. a jütlandi csata) vizsgálatával új dimenziókat nyert el a

kérdéskör. Hazánkban a Hadtörténeti Intézet és Múzeum bevonásával (Polgár Balázs közreműködésével) zajlottak sikeres kutatások Komáromnál (itt egy Napóleon korabeli hídfo került elő) és Gönyűnél (itt pedig egy, az 1848–49-es szabadságharcban felrobbantott osztrák hadianyag-szál- lító hajó). De ide sorolható a Drávában, Drávata- másinál, a horvát–magyar határon áthúzódo rönk- hajókból épült török kori pontonhíd elemeinek felderítése is. Laszlovszky József révén kutatócso- portunk segített víz alatti cölöpmaradványokat is térképezni az 1241-es muhi csata helyszínének azonosítása során. A modern helyszínek közül a második világháborús ercsi átkelés emlékeinek kutatása, a dunaújvárosi szovjet átkelés, a Dunába és Balatonba zuhant repülőek felkutatása kecsegtet eredményekkel. 1992-ben az Amphora Búvárklub közreműködésével került kiemelésre egy ritka, II–2-es szovjet repülő is a Balatonból. Az elmúlt években Kulcson és Tökölön is kerültek felszínre víz alatti repülőroncsok. Szegednél egy lánctal- pas jármű, a feltételezések szerint egy szovjet tank fekszik a Belvárosi híd alatt.

Az újabb kutatások közül a ráckevei Duna-ág- ban zajló kiterjedt szonáros és búvárfelderítés hoz- hat eredményeket a közeljövőben. A Balatonban végzett szonáros felderítés, valamint néhány fel- derítő merülés alapján úgy látjuk, hogy a tó ko- rábbi, alacsonyabb vízszintjére utaló partvonalak, térszintek találhatóak a víz alatt, egyes esetekben régészeti leletekkel egyetemben. Eddig két helyen is találtunk hasonló közegben bronzkori kerámiát. A tó vízszintváltozásainak dokumentálása, a par- ton élő közösségek nyomainak vizsgálata nem- csak régészeti szempontból fontos, hanem a klímaválto- zások kutatásához is hozzájárulhat.

Ahogy egyre több országban terjedt el a búvárkodás, s folyamatosan jelentek meg és váltak megfizethetővé az új technikák, úgy korábban megközelíthetetlennek tartott helyeken és mélységekben vált lehetővé leleteket keresni. Mindezzel viszont olyan súlyos problémák jelentek meg, amelyeket nemzetközi szinten kellett kezelni. A 2000-es évek elején végzett nemzetközi felmérésből kiderült, hogy akár ugyanannak a tengernek a partjain elterülő országok is meglehetősen eltérő módon kezelik a víz alatti öröksé- get. Van, ahol külön intézmény felügyeli, illetve végzi a kutatást, a leletek pedig szigorúan a múzeumokba kerül- nek, máshol akár pénzért is koncessziót lehetett vásárolni,



Török kori pontonhíd elemeinek felderítése a Drávában (Drávamási)

a leletek egy részének tulajdonjogáért (így a víz alól előkerült örökség a szabadpiacon szóródhatott szét), de volt olyan ország is, ahol semmiféle érdemi szabályozás nem volt. Külön problémát jelent, hogy a tengerek és óceánok területe jogilag is eltérő kategóriákra oszlik, eltér például a felségvizek, a kizárólagos gazdasági övezetek és a nyílt tengeri területek szabályozása egymástól. A *Titanic* roncsa például Robert Ballard érkezésekor még érintetlenül hevert az Atlanti-óceán mélyén, de évekkel később már látszott, hogy a későbbi expedíciók kevésbé voltak érzékenyek a tragikus katasztrófa emlékeire. A *Titanic*-ról származó tárgyak később aukciókon is felbukkantak, ami az elhunytak rokonai mellett a jóérzésű nemzetközi közvéleményt is sokként érte, és rávilágított egy sor komoly jogi problémára. Ki engedélyezi a kutatásokat? Ki alkalmas víz alatti feltárás vezetésére? Mi történjen a lelőhellyel és a leletekkel? Az UNESCO, az ENSZ oktatási, tudományos és kulturális világszervezete ezért 2001-ben egy egyezményt szövegezett meg a víz alatti kulturális örökség védelméről. E nemzetközi egyezményhez Magyarország 2014-ben csatlakozott. A vonatkozó törvény számos felületen elérhető, itt csupán néhány általunk fontosnak tartott elemét emelnénk ki:

Minden, ami 100 évnél korábbi és víz alatt található (kivéve a ma is használt hidak, csővezetékek stb.) a víz alatti kulturális örökség elemének tekintendő (itt tehát a konvenció korszakhatára jelentősen eltér a hazai jogban meghatározott 1711-es régészeti korszakhatártól).

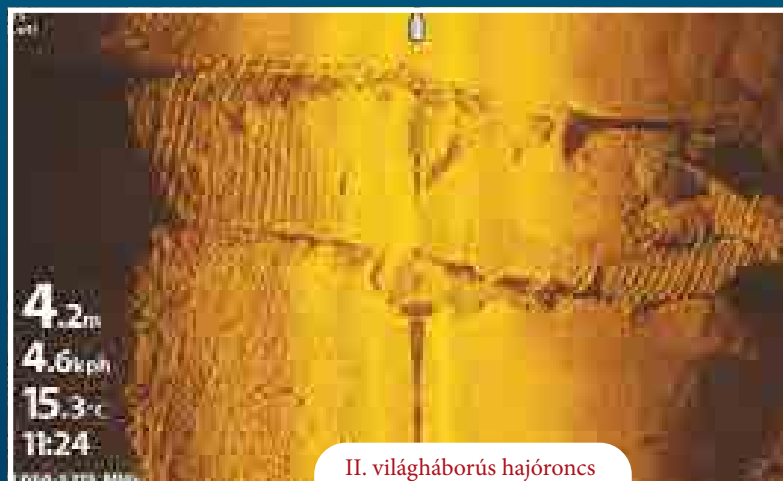
A víz alatti kulturális örökség elemeit lehetőség szerint eredeti helyükön kell megőrizni.

Víz alatti örökséget csak szakképzett víz alatti régész vezetésével lehet feltárni (az ilyen projekt egyes elemeire is szabályokat rögzít az egyezmény).

A víz alatti örökség feltárása nem irányulhat profitszerzésre, a leleteket tilos eladni.

A résztvevő államok polgárai kötelesek betartani az egyezményt más államok vizein, valamint nemzetközi vizeken is, és szankciók alkalmazhatóak a jogszabályt megszegők ellen (tehát 2014 óta nem lehetséges magyar kincskereső víz alatti expedíciót szervezni a Föld egyetlen távoli pontjára sem).

Magyar szempontból fontos, hogy az egyezmény ismeri az igazolható kapcsolat elvét, tehát egy résztvevő állam bejelentheti, hogy szeretne részt venni egy nem a területén található víz alatti örökségi elem védelmében, amennyiben tudja igazolni a hozzá fűződő kapcsolatát. A gyakorlatba ültetve az Osztrák–Magyar Monarchia magyar vonatkozású hadihajóroncsai is ebbe a kategóriába esnek. A *Szent István* csatahajó, a *Zenta* cirkáló és más kortárs roncsok estében korábban is történtek már korlátozott magyar kutatások. Ezek közül a Czákó László bűvár szerve-



II. világháborús hajóroncs Adony és Ráckeve között

zésében és munkájával megvalósult azonosító merülések és fotódokumentációs projektek a legismertebbek.

Az egyezmény felkéri a részes államokat a tudományos és oktatási együttműködésre, így nyitott az elvi lehetőség, hogy a régészetten keresztül meginduljon a magyar tengerkutatás, amely hozzáférést, szervezeti és technológiai háttérrel biztosíthatna hazánkknak. S mivel a magyar víz alatti régészet képviselve van az ICOMOS nemzetközi víz alatti régészeti munkacsoportjában ezért az elmúlt évtizedekben is nemzetközi együttműködések keretében kutathattunk Szlovákiában, Romániában, Szerbiában és Horvátországban is. Remélhetőleg ezen együttműködések sora folytatódni fog majd!

