

Újabb késő rézkori kocsimodell a Kárpát-medencéből

BONDÁR MÁRIA

MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont Régészeti Intézet
H-1014 Budapest, Úri u. 49., e-mail: bondar.maria@btk.mta.hu

BONDÁR, M.: *A newly found Late Copper Age Wagon Model from the Carpatian Basin.*

Abstract: This study offers a brief overview of the main directions in the research of prehistoric wagon models and presents a new Late Copper Age model.

Keywords: Late Copper Age, settlement finds, prehistoric wagon models, chronology

Az emberiség történetében a tűz felfedezéséhez mérhető, hasonlóan nagy jelentőségű innováció a kerék és a kocsi megalkotása volt. A kerék a földművelésben is óriási változásokat hozott, az ökrök vontatta kerekes ekével könnyebben, gyorsabban lehetett a korábbinál nagyobb földterületet megművelni, így a természetnyiség, a terület eltartó képessége is jelentősen megnövekedett.

A kerék alapvető fontosságú volt a kocsi innovációjához is. A korai Y, majd A formájú csúszkák (amelyeket egyszerűen elkészíthető technikájuk és praktikusságuk miatt még napjainkban is változatlan formában használnak),¹ majd az ezekre helyezett ládák vezettek a tömör fakerekű nehézszekerek megalkotásához. Az „igazi” kocsi (true chariot) a küllős kerekű, könnyű mozgású két vagy háromkerekű szállítóeszköz, valamint a modernkor hintói: megannyi megjelenési formája az állatok vontatta kerekes járműnek, amelyek más-más technikai kivitel, fogatolási módozatot és egyéb kellékeket igényelnek. Különböznek a kocsi elé fogott igavonó állatban is: a nehézszekereket egy vagy két ökör vagy szamar húzta, míg a könnyedebb kocsik elé lova(ka)t fogtak. A mitológiában vízimadarak röpitik az égi járművet a szakrális szférába.

A szekér a közlekedésben, a szállításban, a szomszédos és távoli közösségek egymás közötti kapcsolatában, a gazdasági és kulturális egymásra hatásban, szokások, anyagi javak, különleges termékek átvételében is óriási jelentőségű volt. Nem véletlen, hogy a kerék és a kocsi szimbolikus tartalommal is bírt és a mitológiában is komoly szerepet játszott a világ szinte minden táján. Nemcsak a mondákban találkozunk ezekkel a jelképekkel, hanem különböző ábrázolásokon is nyomon követhetjük meglétüket. A legkorábbi kerék és kezdetleges kocsibrázolások sziklarajzokon találhatók Európában, elsősorban a mai Svájc, Németország és Olaszország területéről ismertek. A leletanyagban megtalálhatók a

járumba fogott ökröcskék agyagból vagy fémből elkészített miniatűr kisplasztikai és az agyag kerékmodellek is. A késő rézkorban megjelennek az agyagból készített kocsimodellek, amelyek telepről és temetkezésekből egyaránt ismertek, kultikus tartalmuk vitathatatlan. A korai és középső bronzkori kultúrákban a szakrális jelentőség mellett megjelenik a hétköznapi funkció (gyerekjáték) is és új elemként feltűnik a madár-ember-kocsi metafora. A korábban csak a kocsira és a kocsit húzó igavonó állatokra kiterjedő ábrázolások mellett feltűnik a mitológiai tartalmú madár, amely az égbe, a szakrális szférába repíti a kocsit és vele az élő vagy már halott embert.² A késő bronzkorban változik a korábbi tartalom, a kocsi tömegárúvá válik, szakrális jelentősége nem a miniatűr változatok megalkotásában jelenik meg, hanem a kiváltságosok valós kocsitemetkezéseiben ölt testet. Ez a szokás a vaskorban is megmarad, de megtaláljuk az edényekre rajzolt vagy kerékre helyezett urna formájában ábrázolt kocsikat is, csakúgy, mint a híres napszekereket.

A kocsi jelentősége a mindennapi életben vitathatatlanná vált az évszázadok során. A kezdeti misztifikáció után széles körben elterjedt használati, kereskedelmi vagy éppen harci eszközzé vált.

Nem feledkezhetünk el azonban arról a tényről, hogy e különleges tárgyak (az agyagból vagy fémből megformált kocsiszobrocskák, vagy a protoméhoz tartozó állatalakok) és az igazi kocsik fából készült kerekei, vagy a valós kocsik, kocsitemetkezések, a keréknyomok, az útmaradványok stb. előkerülése esetleges, elsősorban a véletlennek köszönhető, így ismereteink ugyancsak mozaikosak, az egykori valóságnak csak csipkeszerű rajzolatát kapjuk, amelyből különböző tendenciákat próbálunk megállapítani.

E napjainkig ható és fejlődő innováció régészeti emlékei sokrétűek, könyvtárnyi mennyiségű szakirodalom foglalkozik a téma különböző aspektusaival (tárgyi emlékek és típus leírások, közlekedési, kereskedelmi, archaeozoológiai vonatkozások, társadalmi fejlettség, közösségek kapcsolatai, eredetkérdés, irodalmi, nyelvészeti és mitológiai vonatkozások, halottkultusz, nomádok és városiakok kapcsolata, harcászat, szórakoztatás, ábrázolásmódok stb.), felsorolni is nehéz lenne valamennyit.

1 NADLER 2002. Nadler, M. 1991. nyarán K-Törökországban fotózta le több faluban is a szénahordáshoz használt, ökrök vontatta, A alakú, kétkerekű, fából készült szállítóeszköz használatát és készítési fázisait.

2 A középső bronzkorban kialakult madárkultusz nemcsak a madarak által húzott kocsibrázolásokban (bird-chariot) hanem önállóan is megjelenik madár alakú aszkoszok és csörgők is nagy számban kerültek elő a különböző telepeken és temetőkben.

A négykerekű szekér felfedezésének időpontjával, első megjelenési helyének meghatározásával, szélesebb körű elterjedésével, az egykori életben betöltött szerepével, jelentőségével könyvek és tanulmányok sora foglalkozott már. Míg a 20. század második felében inkább a kultikus vonatkozások és az elterjedés topográfiája foglalkoztatta a kutatókat, napjainkban a kocsikereskedelem-állattartás-gazdasági változások vizsgálatára vannak kísérletek, amely témaköröket az utóbbi évtizedben több konferencián és tematikus kötetben is bemutatták a különböző szakterületek kutatói.³ Hangsúlyossá vált a „másodlagos termékek forradalma (Secondary Products Revolution)”⁴ kapcsán az állatok húsának, tejének vagy bőrének és igavonó ereje többszöri felhasználhatóságának felismerése, és olvashatjuk ennek az elméletnek a kritikáját is.⁵ A kocsikutatás napjainkban a nyelvészet és az indoeurópai eredetkérdésben is fontos tényezővé vált.⁶

Az elmúlt évtizedekben számos kérdésre igyekezett választ találni a kutatás. A különböző szekérábrázolások, a valós kocsimaradványok előkerülése és a leletek radiocarbon keltezése napjainkra jelentősen módosította a korábbi kronológiát, s újabb problémákat vetett fel. Mágig nem eldöntött, hogy egy centrumból terjedtek-e el a kocsik vagy a poligenetikus fejlődés a valószínűbb. Nyitott kérdés még az is, hogy a Közel-Keletről vagy a Pontus-vidékről került-e Európába e jelentős innováció, a négykerekű nehézszekér, avagy éppen fordítva, Európából terjedt dél felé a nyersanyag-kereskedelemmel és az állatok másodlagos hasznosításával is összefüggésbe hozható jármű. A szekér széleskörű elterjedését egyre inkább a gazdasági élet által kikényszerített innovációnak tartja a legújabb kutatás, amely csak ott honosodott meg, ahol erre megvolt a társadalmi-gazdasági igény.⁷ Míg a Kr. e. 4. évezredben a kocsik még valószínűleg presztízstárgy vagy kultikus kellék volt, a 3. évezred közepétől már a közel-keleti urbanizációval összefüggésbe hozható, a kereskedelemben nélkülözhetetlen szállítóeszközként funkcionált.

A tömör kerekű nehézszekerek előfordulása alapján három, közel egykorú nagy centrum rajzolódik ki a térképen: a Közel-Kelet, az eurázsiai sztyeppe-vidék valamint Európa középső része, elsősorban a Kárpát-medence. A kocsival összefüggésbe hozható egyéb bizonyítékok egészen az Északi-tengerig vezetnek és időben ma már korábbra helyezik a kerék és kocsik ismeretét. Ma már a neolitikum végétől egyre több jól keltezhető adat (tömör fakerekek, fatengelyek, kerékvágásnyomok, fából készített kocsiút maradványok stb.) bizonyítja, hogy a két- vagy négykerekű szekér már Kr. e. 4. évezred közepétől ismert volt Európa nagy részén.

A kocsikorai ismerete Európában több adattal is bizonyítható. Az ikonográfiai adatok (sziklarajzokon megjelenített kerek járművek Svájc, Németország, Olaszország szikláján), a fakerekek (Dánia, Németország, Horvátország), a nemrégiben előkerült flintbeki (Németország) keréknyom, a hollandiai fatörzsekből kirakott útmaradvány, az agyagból készített kerék és kocsimodellek, a kocsik elé fogott állatok kisplasztikái egyértelművé teszik e fontos innováció széles körű európai elterjedését és korai meglétét ebben a térségben.

A rézkori kerekek feldolgozása A. Dinunak köszönhető, aki közreadta a 4. évezrednél korábbi (Cucuteni, Gumelnița, Petrești) kultúrák kocsikerék leleteit Románia területéről.⁸ Dinu már ekkor bizonyítottan látta, hogy a kerek kocsik jóval korábbi, mint azt általában feltételezi a kutatás, véleménye azonban sokáig nem talált követőkre. A szíriai (Aruda) és törökországi (Arslantepe) miniatűr agyagkerekek ¹⁴C-es keltezése megerősítette Dinu véleményét, az említett kocsikerék ugyanis a közismert bronocicei edényre karcolt kocsiabrázolással egykorúak, azaz korábbiak, mint az ismert agyag kocsimodellek.⁹ Az új adatokat közlő szerzői team a késő rézkori Kárpát-medencéből is említ még néhány kocsikeréket: Ózd-Kőaljatétról Banner nyomán, valamint a coțofeni kultúrából Tebea lelőhelyről és több kocsikeréket Vučedol-Várhegyről.¹⁰

2001-ben Ilon Gábor publikált egy, a kocsik ismeretének általánosan elfogadott időpontjánál korábbi, a késő lengyeli-Balaton-Lasinja kultúra telepén előkerült agyag kocsikerék töredéket Szombathelyről.¹¹

2002-ben Lubljana környékén látott napvilágot egy fa kocsikerék és tengely maradványa. A leletek a Kr. e. 4. évezredből származnak, a Retz-Gajary és a badeni kultúra közötti időszakból, radiocarbon és dendrokronológiai keltezési eredményeik az előzetes beszámoló megjelenésekor még nem voltak meg,¹² a kísérő kerámialeleteket tipokronológiai alapon A. Velušček a badeni kultúra letelejére keltezte.¹³

2009-ben az Olzreuter Ried (Baden-Württemberg tart. Németo.) lelőhelyen végzett ásásokon találtak négy fából készült keréktöredéket. A legnagyobb 58 cm átmérőjű volt. Ezek a kerekek a kétkerekű, A formájú szénaszállító eszközkhöz tartozhattak. Az elsődleges dendrokronológiai eredmények alapján a fakerekek Kr. e. 2897-ből származnak. Az Alpoktól északra jelenleg ez a legkorábbi fakerék maradvány az ásatók szerint. A leletek között egy kis agyag kerék töredéke is előkerült, amely négykerekű, a Kárpát-medencéből ismert agyag kocsimodellre utal. A fakerekek keltezése jól illeszkedik a kocsimodellek keltezéséhez, amelyet a badeni kultúrához köt a kutatás.¹⁴ Az ásáson előkerült agyag kerékmodell töredéke bizonyítja, hogy a valós kerekek mellett megformálták azok miniatűr mását is.

3 SHERRATT 1983, Achse, Rad und Wagen 1986, GREENFIELD et al. 1988, WOYTOWICH 1995, ANTHONY-VINOGRADOV 1995, SHERRATT 2003, WEGZEITEN 2004, Rad und Wagen 2004, Premiers chariots, premiers araires 2006, RAHMSTORF 2006, Between the Aegean and Baltic Seas 2007, ANTHONY 2007, PRIMAS 2007, BAKELS 2009.

4 SHERRATT 1983, GREENFIELD et al. 1988, DUERR 2007.

5 Összefoglaló áttekintés a témáról: VOSTEEN 1996.

6 ANTHONY 1990, ANTHONY 1995, RAULWING 2000, ANTHONY 2007, KUZ'MINA 2007.

7 RAHMSTORF 2006, 76, RUOFF 2006, 139-140.

8 DINU 1981.

9 BAKKER et al. 1999, 781.

10 BAKKER et al. 1999, 781.

11 ILON 2001, 476, I. t., ILON 2004, VI. t. 1.

12 VELUŠČEK 2002.

13 VELUŠČEK 2006, 44.

14 SCHLICHTERLE 2010

Nemrégiben egy újabb lelet bizonyította a kerek járműnek a bolerázi időszaknál korábbi ismeretét: 2008-ban a Vatikánban bemutatott „Cucuteni-Tripolje: az ősi Európa nagy civilizációja” c. kiállításon szerepelt egy szarvasmarha stilizált szobrocskája, amely négy tömör keréken gördülő, lábait a két tengelyhez rögzített ökör vontatta szekér sajátos egyvelege.¹⁵

Jelen tanulmányban egy új kocsimodellt mutatunk be, amely nemrégiben került elő Kaposvár közelében (Somogy m.) egy nagyfelületű ásatáson. A telepődorból származó makett a kísérőleletek alapján – jelen ismereteink szerint – a legkorábbi agyag kocsimodellek közé tartozik a Kárpát-medencében, amelyet a bolerázi időszakra keltezhetünk.¹⁶

1999–2000-ben a 61. sz. út Kaposvárt elkerülő szakaszának toponári csomópontjában az ún. 61/2. sz. lelőhelyen (korábban Toponár-Lovaspálya néven ismert hely) Bárdos Edith és Gallina Zsolt végzett megelőző feltárásokat. Az átkutatott 53 000 m²-en 3300 különböző korú objektum került elő (lengyeli kultúra, Balaton-Lasinja kultúra, badeni kultúra, kora bronzkor, mészbetétes edények népe kultúrája, kelta, Árpád-kor).¹⁷ A lelőhely a csomópont délnyugati negyedében, a Kaposvárról Szántódra vezető út nyugati oldalán, a PATE lovardájától dél-délnyugatra kb. 100–150 m-re, a Deseda-pataktól keletre 3–400 m-re, egy észak-déli irányú, hosszú dombhát keleti lejtőjén helyezkedett el. A feltárt nagyterjedésű területen több korszak objektumait bontották ki. Az 597. objektumból egy kocsimodell töredékei láttak napvilágot.¹⁸ A rekonstruált agyag kocsi fotója – tévesen – „Balatonőszöd” lelőhellyel szerepel a kaposvári múzeum centenáriumi kiadványában egy színes képen.¹⁹

A kocsimodell

Vöröses barna színű, szögletes kocsiszekrény négy töredékéből rekonstruálták a kocsimodellt (1. kép) a kaposvári múzeum restaurátorai. A töredékek a kocsiszekrény alsó részéből származnak, a kocsi négy sarkát és teljes magasságát valamint az alján lévő bütykök indítását adják meg biztosan. Egy töredék a kocsiszekrény sarkát is megőrizte, a felcsúcsosodó peremmel és a kocsi elején lévő applikáció letört maradványával. Oldalai

trapéz alakúak, alja téglalap formájú. A kocsimodell alján lévő bütyöklábak kiegészítések a hasonló kocsimodellek alapján, amelyeket az eredeti darabokon megfigyelhető ívek, és az applikációt tartalmazó saroknál megmaradt töredékrész teljesen alátámaszt.

A kocsimodell felülete kissé elnagyolt, égetése sem tökéletes. Három oldala biztosan díszített, a negyediknél ez csak valószínűsíthető. Alja díszítetlen. A kocsiszekrényt borító díszítés három vízszintes sorba bekarcolgatott függőleges vonalakkal állt össze.

Méreték: hosszabbik oldala fölül: 9,5 cm, alul 8,3 cm. Rövidebb oldala fölül: 8,5 cm, alul 7 cm. Magassága (a lábak nélkül) 5 cm. Egyedi azonosítója: 98/102.597.264.

A kísérőleletek

Az 597. objektumból és a vele egybeásott 1020. objektumból a lengyeli kultúra és a bolerázi csoport leletei kerültek elő. Az 597. objektumot a késő rézkorban beleásták az 1020. objektumba (lengyeli kultúra). Az 597. objektum a felszínen 293×220 cm, alja 267×210 cm. 130 cm mély volt. A leleteket ásóymonként csomagolták, a két különböző korú objektum egymásba ástsága miatt az egyes ásóymokban is vegyesen vannak a lengyeli és bolerázi leletek.

A bolerázi csoport jellegzetes töredékei az alábbi típusokhoz tartoznak:

Tálak: tölcséres nyakú, fordított csonkakúpos testű, peremük alatt fényezett, hasukon durvított felületű, a perem belső oldalán széles sávban vagy ferdén kannelúrozott tálak (2. kép 7, 9). Ugyanilyen típusú díszítetlen változatok (3. kép 1-2). Gömbszelet alakú, fényezett felületű tálak töredékei, a peremen függőlegesen benyomkodott pontsordísszal (2. kép 8).

Fazekak: peremük alatt kettős, bevagdosott bordával díszített, durvított hasú fazekak (2. kép 5) és egy füles fazék töredéke is előkerült, a fül két oldalán a perem alatt bevagdosással, ez alatt benyomott pontokkal díszítve (3. kép 6).

Hombárok: sötétszürke, a vállukon kettős, benyomkodott vékony bordával díszített lombárok.

Amforák: sötétbarna, vékony falú, rövid nyakú, hordó testű amforák töredékei, peremük alatt kétsoros, bevagdosott bordadísszal, testükön bekarcolt halszálkamintával díszítve (2. kép 1-2, 4). Egy másik változatnál a nyakon van körbefutó, bevagdosott bordadísz (2. kép 3).

Bögrék, korsók, kancsók: nagyon kevés bögre, korsó vagy kancsómaradvány került elő az objektumból (3. kép 5). Néhány vékony falú, díszítetlen oldaltöredék és kancsóhoz tartozó széles szalagfűl (3. kép 3-4) jelzi ezeknek az edényeknek az előfordulását a gödörben.

Miniatűr edény: fordított csonkakúp alakú miniatűr tálka, vállán körbefutó, bevagdosott díszítéssel, d: 6 cm (2. kép 6).

A késő rézkori és kora bronzkori kocsimodellekkel már több tanulmányban is foglalkoztam,²⁰ a késő rézkori kocsikról – éppen egy Somogy megyei (Balatonberény)

15 <http://scribalterror.blogspot.com/2008/09/a-cucuteni-tripolje...>

16 A Szombathelyről közölt agyag kerékmodell ugyan korábbi a szekér makettekénél, de a kerékről önmagában nem dönthető el, hogy kocsialkatrészek vagy kerekese eke tartozéka volt-e.

17 Bárdos Edith szíves szóbeli közlése. A lelőhelyről mindössze Gallina Zs. rövid ismertetése állt rendelkezésemre (GALLINA 2000, 251). Ezúton köszönöm Honti Szilviának a lelőhely leírásában és a leletanyag és dokumentáció előkeresésében nyújtott mindennemű segítségét.

18 Ezúton is szeretnék köszönetet mondani Bárdos Edithnek, hogy engedélyezte a kocsimodell közlését.

19 A centenáriumi kötet „Jubileumi kötet. 1909-2009. 100 éves a Múzeum” c. kiadvány az SMK 19 (2010). köteté, ennek 59. oldalán, számozatlan színes fotón látható a jelen tanulmány témáját adó kocsimodell, a boglárlellei (a kötetben Balatonlelle) és balatonberényi (a kötetben tévesen Balatonendrénd képaláírással szereplő) példányokkal együtt.

20 BONDÁR 1990, BONDÁR 1992, BONDÁR 2004, BONDÁR 2006. A jelen kézirat leadása után (2011. eleje) egy magyar és egy angol nyelvű kimonográfiában részletesen feldolgoztam a témát BONDÁR 2012, BONDÁR 2012a.

kocsimodell apropóján – nemrégiben írtam nagyobb áttekintést.²¹ Ezt követően Kovács Tibor publikált egy újabb késő rézkori (bolerázi) kocsimodellt,²² majd Kövecses Varga Etelka adott közre három makett töredéket és egy kerékmardványt Esztergom-Szentkirály lelőhelyről, klasszikus badeni időszakból.²³

A fent részletesen leírt kaposvári kocsimodell a bolerázi időszakhoz köthető, jellegzetesen ahhoz a típushoz tartozik, amelyen kerekeket még nem ábrázoltak, de a kocsi húzására használt igavonó állat szimbolikusan megjelent az előlapon. Sajnos, ennek csak a helye van meg, a letört állatfej nem került elő.

Az ismert kocsimodellek alapján már korábban is megállapíthattuk, hogy a késő rézkoriak a Kárpát-medence középső részén fordulnak elő koncentráltan.²⁴ Pest, Komárom-Esztergom és Somogy megyéből több darab is ismert, egyetlen példányt sem közöltek viszont még az Alföldről vagy Észak-Magyarországról. Az agyag kocsik többsége egyelőre a bolerázi időszakra keltezhető.²⁵ Az immáron 18 ismert kocsiszoborból 11 makett a bolerázi csoport (Balatonberény,²⁶ Balatonlelle/korábban Boglárlelle,²⁷ Kaposvár (1. kép), Moha,²⁸ Mödling,²⁹ Pilismarót,³⁰ Plessing,³¹ Radošina,³² Chorvátsky Grob,³³ és Pezinok³⁴), 6 pedig (Budakalász 2 db,³⁵ Szigetszentmárton,³⁶ Esztergom 3 db³⁷) a klasszikus badeni, 1 a Cofjefeni kultúra lelete.

A késő rézkori agyag makettek nyitott tetejűek, szögletes kocsiszekrényük van, általában rombusz oldalakkal, ahol a felső él hosszabb, mint az alsó. Eltérő díszítésük, peremkiképzésük arra utal, hogy a valós kocsik nem voltak egyformák, különböző technikával és anyagból készültek. Korábban az agyagmodellek és a logika segített abban, hogy következtessünk az igazi szekerek anyagára, készítmény technikájára. Ma már az időközben előkerült faleletek alapján könnyű megállapítani, hogy a való életben használt kocsik alkatrészeinek (kocsiszekrény, tengely, kerekek) legfőbb anyaga valamilyen fa volt. Nyilvánvaló, hogy a tengelyt és a tengellyel ekkor még együtt forgó kerekeket deszkából készítették, de a kocsikast többféle módon is megformálhatták: fából (hosszabb-rövidebb deszkadarabokból), lécekre erősített vesszőfonatból, vagy e kettő kombinációjából. Az sem elképzelhetetlen, hogy a kas oldala kisebb agyag-

téglákból készült, és azt fával, vesszőfonattal egybeszerkesztve alakították ki a kocsiszekrényt.

A bolerázi időszak legtöbb kocsimodelljénél a kocsiszekrény alja egyenes, kerékre vagy tengelyre utaló jelzést nem találunk rajtuk (Boglárlelle, Mödling, Pilismarót, Plessing, Radošina). Mindössze két makettnél jelölték a tengelyeket tartó szerkezeti elemet is (Balatonberény, Moha). Valószínű, hogy az egyik pezinoki töredék és a kaposvári darab is ebbe a típusba tartozik, a makett töredéken található bütyökindítás alapján. A klasszikus badeni időszak kocsibrázolásainál már egyértelműen megjelenik a tengely és a kerék jelzése különböző módon. A budakalászi 177. sír modelljénél³⁸ a füles kocsiszekrény alsó része összeillesztett deszkalapokból áll, amely a bekarcolt vonalak alapján egyértelmű. A kerekeket tartó tengelyt is bekarcolt vonalakkal jelölték. Hasonlóak az esztergomi darabok is,³⁹ de itt a tengelyt egy kis borda imitálja.⁴⁰ A budakalászi 158. sír ugyancsak füles kocsiedénye kis bütyöklábakon áll,⁴¹ valószínűleg ezek voltak a tengelyre utaló jelzések. Az esztergomi makettek egyike is ebbe a típusba sorolható.⁴² A szigetszentmártoni kocsimodellnél két, külön rá-tett, kerékben végződő henger jelenti a tengelyeket.⁴³ A kerék és tengely illesztéséről, valós megformálásról biztos adatokat szolgáltat a Ljubljana mellett talált valós kocsialkatrész.⁴⁴

A bolerázi modelleken a kocsiszekrény díszítése nem egységes. Többségükön többsoros, bekarcolt zezugmintát találunk (Boglárlelle,⁴⁵ Mödling,⁴⁶ Pleissing,⁴⁷ Balatonberény,⁴⁸ Pezinok⁴⁹). A Mohán előkerült példányon⁵⁰ kisebb négyzet, háromszög illetve rombusz alakú mezőkbe rendezett, bekarcolt vonalak adják a gazdag díszítést. Hasonlóan díszített egy pezinoki töredék is.⁵¹ A kaposvári makettet három párhuzamos sorban bekarcolt rövid vonalak díszítik (1. kép), csakúgy, mint a Chorvátsky Grobon talált töredéken.⁵² A Radošinán előkerült protomén csak a peremen fut körbe három pontsorból álló díszítés.⁵³ Díszítetlen a Pilismarót-basaharci példány.⁵⁴ A klasszikus badeni időszak modelljei is különböző díszítésűek, egyedül a budakalászi 158. sír bütyöklábakon álló makettje díszítetlen.⁵⁵ Bekarcolt farkasfogminta található a budakalászi temető 177. sírjának kocsimodelljénél⁵⁶ és a szigetszentmártoni példány peremén.⁵⁷ Ez utóbbinál a rövidebb és hosszabb olda-

21 BONDÁR 2004. (a kutatástörténet és a legfontosabb irodalom áttekintésével)

22 MOHA lelőhelyről került elő egy gazdagon díszített darab. Magánygyűjteményben van. KOVÁCS 2006, Abb. 1.

23 KÖVECSES VARGA 2010. (A kötet egyelőre csak egy példányban látott napvilágot, a cikk elektronikus változatát ezúton is köszönöm a kötet szerkesztőjének Tari Editnek.)

24 BONDÁR 2004, 15. kép

25 BONDÁR 2004, 15. o.

26 BONDÁR 2004, 5. kép 1, 6. kép

27 ECSEDY 1982, 8. kép

28 KOVÁCS 2006, Abb. 1.

29 RUTTKAY 1995, Abb. 7. 3.

30 BONDÁR 1990, Abb. 7. 3.

31 RUTTKAY 2000, Taf. 5. 63.

32 PAVUKOVÁ-BÁRTA 1977, Abb. 7.

33 FARKÁŠ 2010, Fig. 4.

34 FARKÁŠ 2010, Figs 2-3.

35 SOPRONI 1954, 6. t. 5. (158. sír), 6. t. 1. és 7. t. 1-2 (177. sír)

36 KALICZ 1976, Fig. 3.

37 KÖVECSES VARGA 2010, 14-15. kép

38 BONDÁR 2004, 1. kép 1c

39 KÖVECSES VARGA 2010, 14. kép 1-2.

40 KÖVECSES VARGA 2010, klny. 4. o.

41 BONDÁR 2004, 1. kép 2.

42 KÖVECSES VARGA 2010, 15. kép

43 BONDÁR 2004, 1. kép 3b

44 VELUŠČEK 2006, Fig. 3- Fig. 5.

45 BONDÁR 2004, 3. kép

46 BONDÁR 2004, 4. kép 1.

47 BONDÁR 2004, 4. kép 2.

48 BONDÁR 2004, 6. kép

49 FARKÁŠ 2010, Fig. 3.

50 KOVÁCS 2006, Abb. 1.

51 FARKÁŠ 2010, Fig. 2.

52 FARKÁŠ 2010, Fig. 4.

53 BONDÁR 2004, 2. kép 1a-b.

54 BONDÁR 2004, 2. kép 3a-c.

55 BONDÁR 2004, 1. kép 2.

56 BONDÁR 2004, 1. kép 1c.

57 BONDÁR 2004, 1. kép 3a.

lak találkozásánál lévő éleknél farkasfog és bekarcolt „létraminta” található.⁵⁸ Ugyanilyen mintát láthatunk az egyik esztergomi darabon is,⁵⁹ míg a két másik esztergomi töredéken bekarcolt farkasfogminta van.⁶⁰

A kocsiszekrények peremének kiképzése is eltérő a bolerázi modelleken. A radošini darab előlapján félköríves végződés van, talán hasonló lehetett a pilismaróti is.⁶¹ A boglárlelle, mödlingi, pleissingi és mohai darabok, a kaposvárihoz hasonlóan felcsúcsosodó peremben végződnek, míg a balatonberényi kocsiszekrény egyenes peremű. A badeni modellek kocsiszekrényeknek oldala ívelt, ezáltal felcsúcsosodó sarkúak.

Négy bolerázi kocsin a kocsit húzó, igavonó állatok (Radošina,⁶² Boglárlelle,⁶³ Moha,⁶⁴ Kaposvár) plasztikus ábrázolásként jelennek meg. Ezek a kocsikon az előlap teljesen eltér a többi oldaltól, a későbbi harciszekerek mellvédszerű előlapjára emlékeztet. Sajnos, a mödlingi, pleissingi, balatonberényi, pilismaróti, pezinoki és a Chorvátsky Grobon talált makettek töredékei nem elegendők annak eldöntéséhez, vajon ezek is protoméként értelmezhetőek-e.

A klasszikus badeni időszak modelljeinek közös jellemzője a négyszögletes kocsiszekrény rövidebb oldalán lévő, a perem fölé emelkedő nagyívű fül, amely véleményem szerint a kocsi élé fogott igavonó állatok fogatolásának módjára is utalhat, nemcsak füles edényként értelmezhető, ahogyan ezt eddig tettük.⁶⁵

A Kárpát-medencében előkerült késő rézkori agyagmodellek kultikus tartalmát nem vitatjuk.⁶⁶ Ha megvizsgáljuk még azt is, hogy e kocsimodellek és az egyéb különleges kultikus tárgyak (pl. idolkok, kebles edények)

elterjedése hogyan viszonyul egymáshoz, azt tapasztaljuk, hogy bizonyos területeken – nagyjából hasonló mértékben kutató térségekben – koncentráltabban jelentkeznek ezek a ritka leletek, mint máshol. Ez a tény azt jelezheti, hogy ezek a régiók fontosabb szerepet kaptak a badeni kultúra életében, azaz a települések között valamiféle hierarchia, státuszbeli különbség volt. Lehetséges, hogy a kultikus leletek koncentráltabb előfordulása hatalmi vagy kultikus központra, gazdasági centrumra utal, ahol – a közel-keleti településekhez hasonlóan – nagyobb létszámú közösségek éltek, itt zajlott a kereskedelem, és a közösségi összetartozás rendszeres szertartásai, ünnepei is.⁶⁷ Egyelőre nem tudjuk bizonyítani, hogy a Közel-Kelet fejlett városállamaihoz hasonló települések lettek volna már a badeni kultúra idején térségünkben is, a különleges leletek (ritka, kultikus tartalmú vagy presztízstárgyak és jelenségek) előfordulásában megfigyelhető koncentráció azonban valószínűleg nem a véletlen műve.⁶⁸ Természetesen ez a felvetés további elmélyült kutatást igényel. A településhálózat és temetkezések elemzése, a környezet által meghatározott gazdasági keretek, kereskedelmi kapcsolatok pontos feltérképezése, a földművelés és állattartás arányának meghatározása, demográfiai következtetések levonása, további presztízis elemek kimutatása közelebb vihet bennünket a késő rézkori közösségek egymáshoz viszonyított státuszának pontosabb körvonalazásához, egy-egy, a kutatás szempontjából szerencsés kontextusú leletegyüttes pedig a hitvilág, a kognitív szféra újabb mozaikjának helyreállításához is hozzásegíthet. A jövőben talán a nagyfelületű ásatások feldolgozása választ adhat arra a kérdésre, hogy megvoltak-e a Kárpát-medencében azok a társadalmi-gazdasági igények, amelyek minden új befogadására alkalmassá tették az itteni közösségeket vagy épp ellenkezőleg, az itteni közösségek különleges innovációi jutottak el távolabbi vidékekre, ahol a gazdasági fejlettség már készen állt ezen felfedezések integrálására.

58 BONDÁR 2004, 2. kép 3b.

59 KÖVECSES VARGA 2010, 12. kép

60 KÖVECSES VARGA 2010, 9-10. és 15. kép

61 BONDÁR 2004, 2. kép 3c

62 BONDÁR 2004, 2. kép 1a-b

63 BONDÁR 2004, 3. kép

64 KOVÁCS 2006, Abb. 1.

65 LITTAUER-CROUWEL 1996, Fig. 2.: Közép-Anatóliából, Külteperől ismert egy a II. évezred elejéről származó kocsiábrázolás, amelynek alapján ezt az ötletet felvettem. A domborművön négyszögletes, kétkerekű (küllős) kocsin áll a kocsihajtó. A kocsiszekrény aljából induló kocsirúdhoz két lovat fogtak be, a lovak szájához rögzített kötőfék a kocsihajtó kezébe kunkorodik vissza. Ezt a fogatolási módot láthatjuk esetleg leegyszerűsítve a füles kocsiedényeken.

66 A bronzkorban már a gyerekjáték funkció is elfogadható lehetőség a kis agyagmodelleknél (BONDÁR 1990, OLEXA 1983).

67 BONDÁR 2007.

68 BONDÁR 2008, 180.

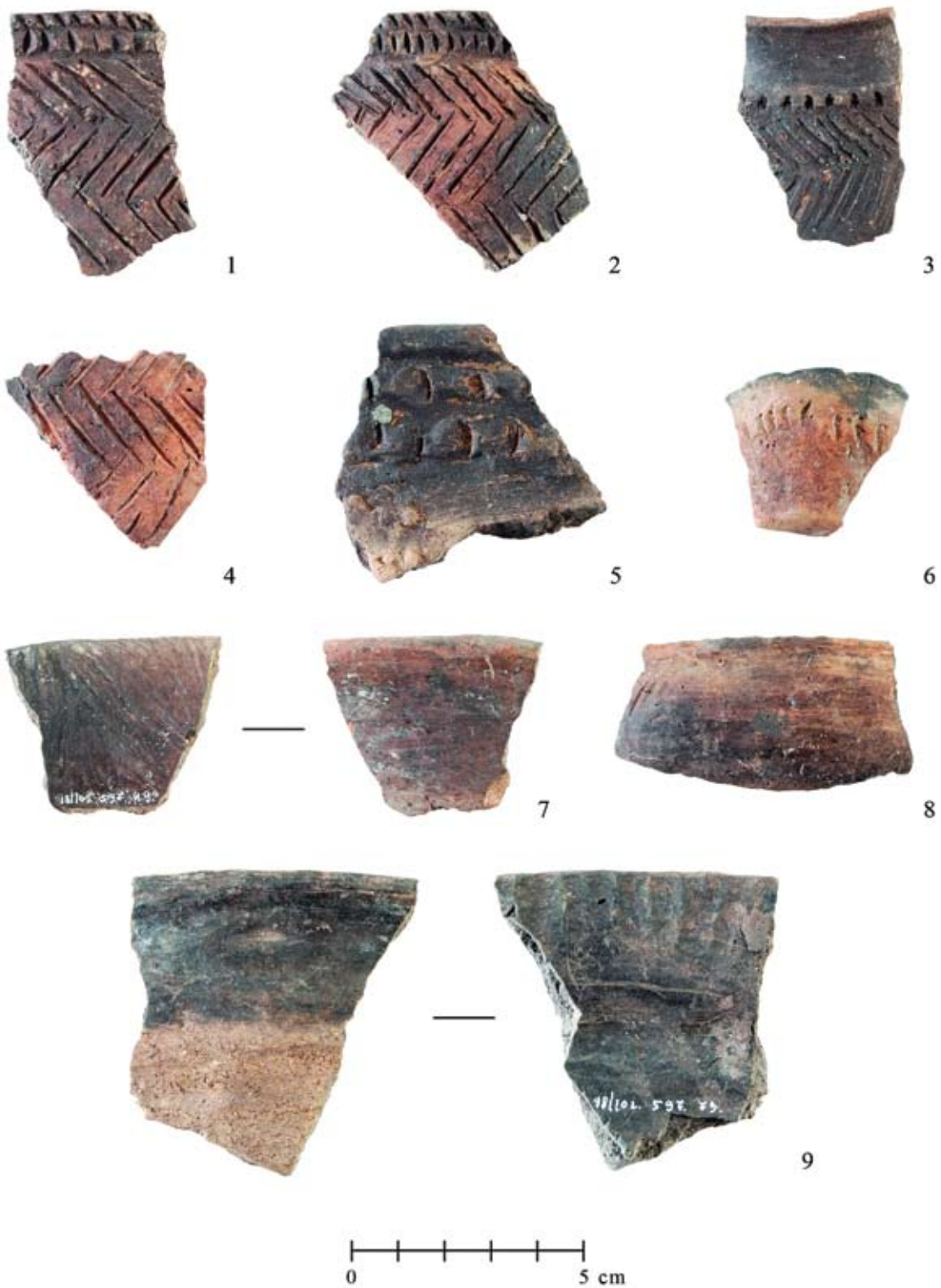
Irodalom

- Achse, Rad und Wagen 1986: Fünftausende Jahre Kultur- und Technikgeschichte. (Hrsg. Treue, W.) Göttingen 1986.
- ANTHONY, D. W. 1990: The Baby and the Bathwater. *American Anthropologist*. New Series 92/4: 895-914.
- ANTHONY, D. W. 1995: Horse, wagon and chariot: Indo-European languages and archeology. *Antiquity* 69: 554-565.
- ANTHONY, D. W. 2007: Horse. *The Wheel and Language. How Bronze-Age riders from the Eurasian Steppes shaped the Modern World*. Princeton and Oxford.
- ANTHONY, D. W. & VINOGRADOV, N. B. 1995: Birth of the Chariot. Excavations east of the Ural Mountains reveal traces of the first two-wheeled high-performance vehicles. *Archaeology* 48/2: 36-41.
- BAKELS, C. C. 2009: *The Western European Loess Belt. Agrarian History, 5300 BC – AD 1000*. Heidelberg.
- BAKKER, J. A., KRUK, J., LANTING, A. E. & MILISAUSKAS, S. 1999: The earliest evidence of wheeled vehicles in Europe and the Near East. *Antiquity* 73: 778-790.
- BETWEEN THE AEGEAN AND BALTIC SEAS 2007: *Prehistory across borders. Proceedings of the International Conference. Bronze and Early Iron Age Interconnections and Contemporary Developments between the Aegean and the Regions of the Balkan Peninsula, Central and Northern Europe*. University of Zagreb, 11-14 April 2005. (Eds GALANAKI, I., TOMAS, H., GALANAKIS, Y. & LAFFINEUR, R.) Liège. (Aegeum 27)

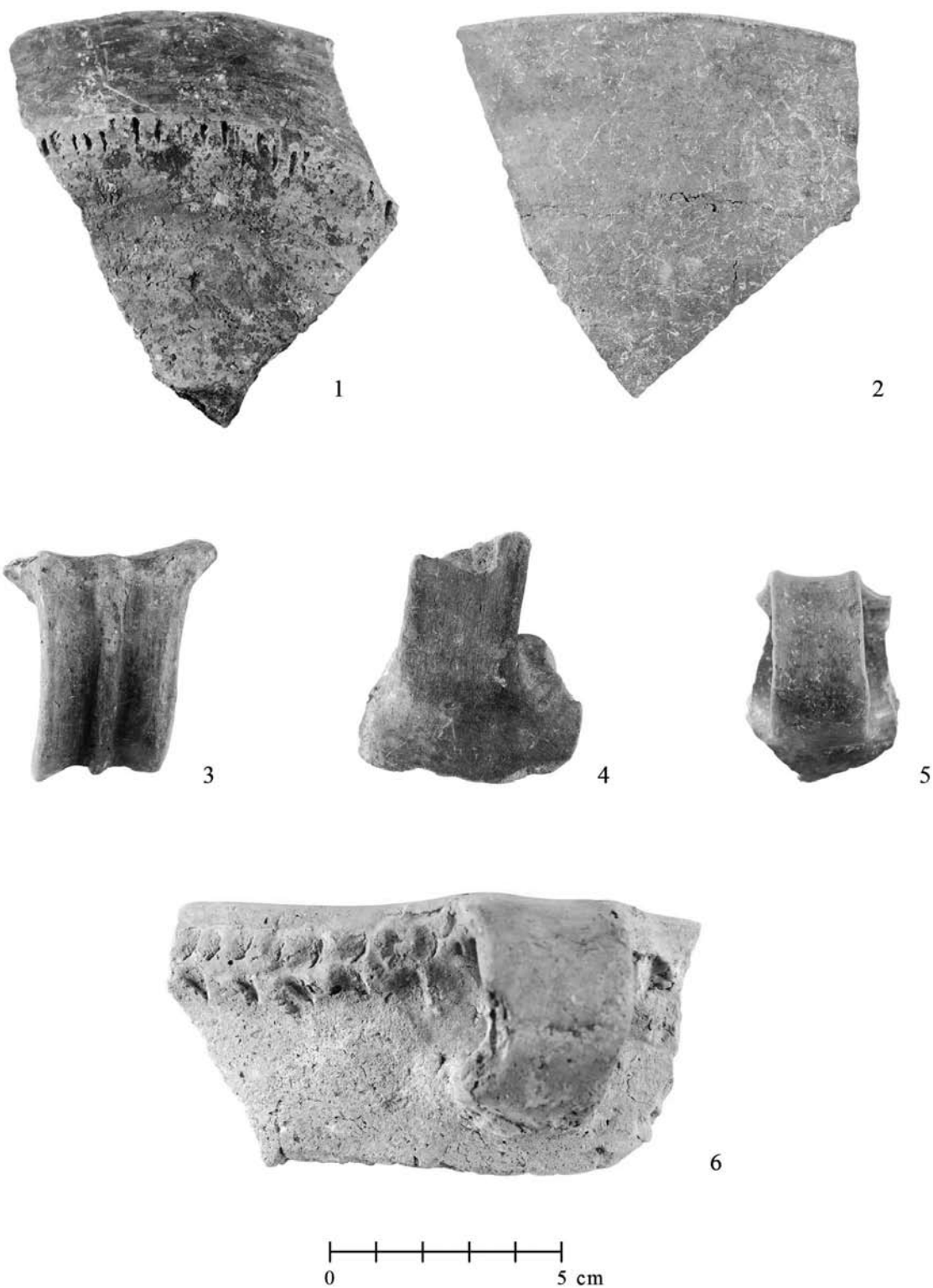
- BÓNA, I. 1960: Clay Models of Bronze Age Wagons and Wheels in the Middle Danube Basin. *Acta Archaeologica Academiae Scientiarum Hungaricae* 12: 83-111.
- BONDÁR, M. 1990: Das frühbronzezeitliche Wagenmodell von Börzönce. *Communicationes Archaeologicae Hungariae* pp. 77-91.
- BONDÁR, M. 1992: Kora bronzkori kocsimodell Börzöncéről. – Das frühbronzezeitliche Wagenmodell von Börzönce. *Zalai Múzeum* 4: 113-127.
- BONDÁR, M. 2004: A kocsí a késő rézkori Európában. – Der Wagen im spätkupferzeitlichen Europa. *Archaeologiai Értesítő* 129: 5-34.
- BONDÁR, M. 2006: Le chariot en Europe au Chalolithique récent. In: *Premiers chariots, premiers araires. La diffusion de la traction animale en Europe pendant les IV^e et III^e millénaires avant notre ère.* (Sous la direction de Pétrequin, P. – Arbogast, R. M. – Pétrequin, A. M. – Willigen, S. – Bailly, M.) Paris, pp. 225-237.
- BONDÁR, M. 2007: A kultuszélet kellei a késő rézkorban. *Előadás az Ős-koros Kutatók V. Összejövetelén.* Debrecen 2007. márc. 12-14.
- BONDÁR, M. 2008: The Paraphernalia of Cult Life in the Late Copper Age. *Acta Archaeologica Academiae Scientiarum Hungaricae* 59: 171-181.
- BONDÁR, M. 2012: Agyag kocsimodellek a Kárpát-medencében (Kr. e. 3500-1500) Budapest.
- BONDÁR, M. 2012a: Prehistoric wagon models in the Carpathian Basin (3500-1500 BC). Budapest. (*Archaeolingua. Series Minor* 32).
- CHILDE, G. 1954: The Diffusion of Wheeled Vehicles. *Ethnographisch-Archäologische Zeitschrift* 2: 1-17.
- DINU, M. 1981: Clay Models of Wheels discovered in Copper Age Cultures of Old Europe mid-fifth Millenium B.C. *The Journal of Indo-European Studies* 9: 1-14.
- DUERR, J. von 2007: Zum Beginn der Milchnutzung in Mitteleuropa. *Ethnographisch-Archäologische Zeitschrift* 48: 335-373.
- ECSEDY I. 1982: Későrézkori leletek Boglárlelléről. – Late Copper Age finds from Boglárlelle. *Janus Pannonius Múzeum Évkönyve* 26 (1981) 73-95.
- FANSA, M. & BURMEISTER, S. 2004: Rad und Wagen. Der Ursprung einer Innovation Wagen im Vorderen Orient und Europa. Ausstellung vom 28. März bis 11. Juli 2004. (Hrsg.: Fansa, M. – Burmeister, S.) Mainz am Rhein. (Beiheft der Archäologische Mitteilungen aus Nordwestdeutschland 40.)
- FARKÁŠ, Z. 2010: Rectangular vessels (wagon models) of the Boleráz group from Pezinok and Chorvátsky grob. pp. 435-447. In: *Panta rhei. Studies on the Chronology and Cultural Development of south-Eastern and Central Europe in earlier Prehistory.* Presented to Juraj Pavúk on the Occasion of his 75th Birthday. (ed Šuteková, J. – Pavúk, P. – Kalábková, P. – Kovár, B.) Comenius University in Bratislava and Archaeological centre, Olomouc. Bratislava.
- GALLINA Zs. 2000: Előzetes jelentés a Kaposvárt elkerülő 61-es számú főút 2. és 3. leelőhelyének régészeti feltárásáról. *Somogyi Múzeumok Közleményei* 14: 251-258.
- GREENFIELD, H. J., CHAPMAN, J., CLASON, A. T., GILBERT, A. S., HESSE, B. & MILISAUSKAS, S. 1988: The Origins of Milk and Wool Production in the Old World: A Zooarchaeological Perspective from the Central Balkans [and Comments]. *Current Anthropology* 29/4: 573-593.
- ILON G. 2001: Újabb adat a réz- és bronzkori kocsik Kárpát-medencei történetéhez. *Vasi Szemle* 55: 474-485.
- ILON G. 2004: Szombathely őskori településtörténetének vázlata. Avagy a római kor előtt is volt élet. – Outline of the pre-historic settlement of Szombathely or life before the Roman Age. Szombathely. (Ős-korunk 2)
- KALICZ, N. 1976: Ein neues kupferzeitliches Wagenmodell aus der Umgebung von Budapest. *Festschrift für R. Pittioni zum siebzigsten Geburtstag.* *Archaeologia Austriaca.* Beiheft 13: 188-202.
- KOVÁCS, T. 2006: Bisher Unbekannte kupfer- und bronzezeitliche Wagenmodelle aus Ungarn. *Acta Archaeologica Academiae Scientiarum Hungaricae* 57: 35-45.
- KÖVECSES VARGA E. 2010: Kocsimodell-töredékek Esztergom-Szentkirályról. In: *Tanulmánykötet Horváth István 70 éves születésnapjára.* (szerk.: Lázár Sarolta – Tari Edit) Esztergom. 61-71.
- KUZ'MINA, E. F. 2007: The Origin of the Indo-Iranians. Leiden-Boston. (Leiden Indo-European Etymological Dictionary Series Vol. 3.)
- LITTAUER, M. A. – CROUWEL, J. H. 1996: The origin of the true chariot. *Antiquity* 70: 934-939.
- NADLER, M. 2002: Anatolische Impressionen. In: *Rad und Wagen. zur Frage früher Transportmittel nördlich der Alpen.* (Hrsg. Königer, J. – Mainberger, M. – Schlichtherle, H. – Vosteen, M.) Freiburg i Breisgau, pp. 93-98. (Hemmenhofener Skripte 3)
- NĚMEJCOVÁ-PAVŮKOVÁ, V. & BARTA, J. 1977: Áneolitische Siedlung der Boleráz-Gruppe in Radošina. *Slovenská Archeológia* 25: 433-447.
- PREMIERS CHARIOTS, PREMIERS ARAIRES 2006: La diffusion de la traction animale en Europe pendant les IV^e et III^e millénaires avant notre ère. (Ed.: P. Pétrequin, R-M. Arbogast, A-M. Pétrequin, S. van Willigen, M. Bailly). Paris. (Collection de Recherches Archéologiques. Monographies 29.)
- PRIMAS, M. 2007: Innovationstransfer von 5000 Jahren. Knotenpunkte an Land- und Wasserwegen zwieschen Vorderasien und Europa. In: *Eurasia Antiqua.* Mainz am Rhein, pp. 1-19. (Zeitschrift für Archäologie Eurasiens 13.)
- RAD UND WAGENSEE FANSA – BURMEISTER 2004
- RAHMSTORF, L. 2006: Zur Ausbreitung vorderasiatischer Innovationen in die frühbronzezeitliche Ägäis. *Prähistorische Zeitschrift* 81: 49-96.
- RAULWING, P. 2000: Horses, Chariots and Indo-Europeans. Foundations and Methodes of Chariotry Research from the Viewpoint of Comparative Indo-European Linguistics. Budapest. (*Archaeolingua. Series Minor* 13)
- RUOFF, U. 2006: Roues et chars: les plus anciennes découvertes de Suisse. In: *Premiers chariots, premiers araires* 2006, pp. 133-140.
- RUTTKAY, E. 1995: Boleráz-Gruppe. In: *Lenneis, E. – Neugebauer-Maresch, C. – Ruttkay, E.: Jungsteinzeit im Osten Österreich. St. Pölten-Wien,* pp. 145-160. (Forschungsberichte zur Ur- und Frühgeschichte 17).
- RUTTKAY, E. 2000: Siedlungsfunde der Boleráz-Gruppe aus Wien und dem nordtransdanubischen Niederösterreich. *Fundberichte aus Österreich* 38: 609-622.
- SHERRATT, A. 1983: The secondary exploitation of animals in the Old World. *World Archaeology* 15/1: 90-104.
- SHERRATT, A. 2003: The Horse and the Wheel: the Dialectics of Change in the Circum-Pontic Region and Adjacent Areas, 4500-1500 BC. In: *Prehistoric steppe adaptation and the horse* (eds by Levine, M. – Renfrew, C. – Boyle, K.) Cambridge, pp. 233-252. (McDonald Institute Monographs)
- SCHLICHTERLE, H. 2010: Als die ersten Räder rollten ... Räder der Jungsteinzeit aus dem Olzreuter Ried bei Bad Schussenried. *Denkmalpflege in Baden-Württemberg* 3, 140-144.
- SOPRONI S. 1954: A budakalászi kocsí. *Folia Archaeologica* 6: 29-36.
- VELUŠČEK, A. 2002: Ostanski eneolitskega voza z Ljubljanskega barja. – The remains of an Eneolithic cart from Ljubljana Marshes. *Archeološki Vestnik* 53: 51-57.
- VELUŠČEK, A. 2006: Une roue et un essieu néolithiques dans le marais de Ljubljana (Slovénie). In: *Premiers chariots, premiers araires* 2006, pp. 39-45.
- VOSTEEN, M. 1996: Unter die Räder gekommen. Untersuchungen zu Sherratts „Secondary products revolution“. Bonn. (*Archäologische Berichte* 7)
- WEGZEITEN 2004: Archäologie und Strassenbau. Begleitbuch zur Ausstellung des Bundesdenkmalamtes, Abteilung für Bodendenkmale in Kooperation mit der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Straße in der Kartause Mauerbach, 20. Mai bis 30. September 2004. Wien 2004. (Fundbericht aus Österreich Materialhefte Reihe A. Sonderheft 1)
- WOYTOWITSCH, E. 1995: Die Wagen der Schweiz in der europäischen Bronzezeit. *Helvetica Archaeologica* 26: 83-351.



1. kép



2. kép



3. kép

