

HATÁRTALAN

# Réggészeti

ára: 890 Ft  
előfizetve 750 Ft



ARCHEOLÓGIAI

MAGAZIN

II. évfolyam 3. szám – 2017

[www.hatartalanregeszeti.hu](http://www.hatartalanregeszeti.hu)

## NÉGY KERÉKEN

### A kocsi evolúciója

- ◆ A trundholmi napszekér
- ◆ A kerék és a kocsi
- ◆ A kelta kocsi
- ◆ Kocsimodellek az őskorból



Pattintott világ

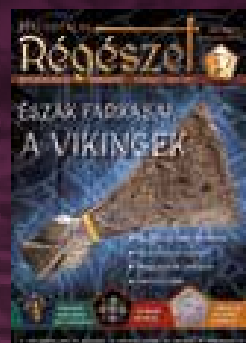
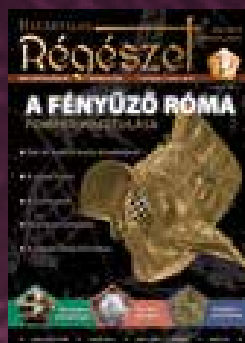
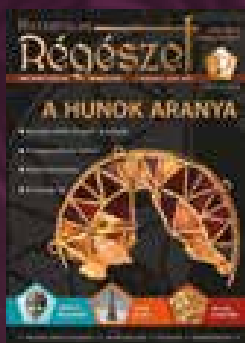


Aranypárták

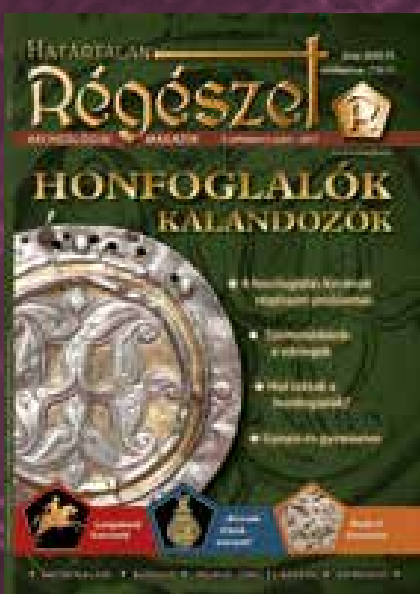


Sakk-matt

## EDDIG MEGJELENT LAPSZÁMAINK:



## FIZESSEN ELŐ A KÖVETKEZŐ LAPSZÁMOKRA!



### Honfoglalók – kalandozók

Mintegy ezer évvel ezelőtt sorsfordító évtizedeket élt meg egy keletről jött népcsoport itt, a Kárpát-medencében. A magyarság egy bő évszázad leforgása alatt a Kárpátoktól keletre eső steppevidékről nem csak beköltözött a Kárpát-medencébe, de ez idő alatt felforgatta a tőle nyugatra és délre található keresztény Európa nyugalmát, egészen a mai Spanyolországig. Sőt mi több, pár évtizeddel később viharos gyorsasággal lezajló és gyökeres vallási, kulturális, gazdasági és társadalmi változásokat követően egy erős keresztény államot is képes volt létrehozni itt, Közép-Európában. Egy olyan királyságot, mely az oszmánok térhódításáig valóban Európa egyik vezető nagyhatalmává vált. Ez a bő évszázad a hazai régészeti kutatás által vizsgált egyik legizgalmasabb periódus, melyben olyan meghatározó kérdések kapnak szerepet, mint a magyarság eredetének, vándorlásainak problémaköre, a honfoglalók megtelepedésének kérdései, a kalandozó hadjáratok zsákmányának további sorsa vagy az államalapítást megelőző, a nagyközönség által még alig-alig ismert „nagy széttelepítés” problémaköre. Ezek csokrát nyújtja a *Határtalan Régészet* év végi utolsó száma.

Megjelenés: 2017. december.

**Előfizetve** a magazin 890 Ft helyett **csak 750 Ft**-ba kerül, ami évente mindössze 3.000 Ft!

Az éves előfizetés négy lapszámra vonatkozik, a befizetés banki átutalással lehetséges.

Számlatulajdonos neve: Móra Ferenc Múzeum

Számlaszám: 12067008-01374152- 00100004

A közlemény rovatban kérjük, tüntesse fel: Határtalan Régészet, valamint nevét és címét

Címünk: 6720 Szeged, Roosevelttér 1–3.

E-mail: hatartalanreg@gmail.com

Telefonszám: +36-62-549-040



## Határtalan Régészet

Régészeti ismeretterjesztő magazin

Megjelenik: negyedévente

Ára: 890 Ft

Előfizetésben: 750 Ft

Főszerkesztő, szerkesztőségvezető  
Felföldi Szabolcs

Szerkesztőségi referens, szakmai koordinátor  
Bácsmegi Gábor

Szerkesztő  
Szilágyi Kata

Olvasószerkesztő, korrektor  
Széll Katalin

Grafika, nyomdai előkészítés  
Magyar Milán (Móra Ferenc Múzeum)  
Donka Gergely (Móra Ferenc Múzeum)

Szerkesztőség

Cím: 6720 Szeged, Roosevelt tér 1–3.

Telefon: +36-62-549-040

Fax: +36-62-549-049

E-mail: info@mfm.u-szeged.hu

A magazin hivatalos weboldala  
www.hatartalanregeszett.hu

A magazin Facebook-oldala  
www.facebook.com/hatartalanregeszett

Kiadja

Móra Ferenc Múzeum, 6720 Szeged, Roosevelt tér 1–3.

Felelős kiadó

Fogas Ottó igazgató

Nyomdai kivitelezés

Generál Nyomda Kft., 6728 Szeged, Kollégiumi út 11/h

Felelős vezető

Hunya Ágnes

Terjesztés

LAPKER Zrt. országos hálózatán keresztül,  
Relay, Imedio üzletekben, hipermarketekben és üzletláncokban,  
kiemelt postahivatalokban

Terjesztés gondozása

HÍRVILÁG Press Kft.

Telefon/fax: +36-1-411-0491

E-mail: hirvilag.press@hirvilagpress.com

Előfizetésben terjeszti

Magyar Posta Zrt. Hírlap Igazgatóság,  
Postacím: 1900 Budapest

Előfizethető az ország bármely postáján,  
a hírlapot kézbesítőknél, valamint megrendelhető:

e-mailben a hirvilag@postai.hu címen  
és telefonon a +36-80-444-444-es számon.

továbbá a szerkesztőségben:

e-mailben a hatartalanreg@gmail.com címen  
és telefonon a +36-20-310-8707-es számon.

Észrevételeiket a +36-1-767-8262-es számon jelenthetik be.

Éves előfizetési díj: 3.000 Ft

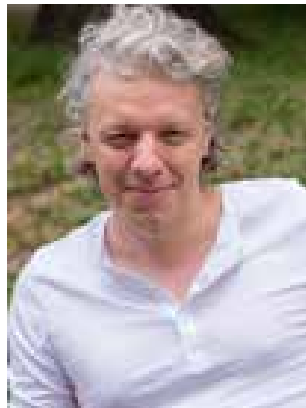
Hirdetéssel kapcsolatos információ

+36-20-221-9299

Terjesztéssel és előfizetéssel kapcsolatos információ

+36-20-310-8707

ISSN 2416-3074



## Előszó

Az őskori ember talán az egyik legzseniálisabb találmánya a kerék volt. S hogy miért volt ez ennyire komoly teljesítmény? Például a fegyverek vagy szerszámok kapcsán a természet ilyen-olyan jelenségét (hegyes ágak, vadállatok fogai stb.) másolhatták le ősünk, de a tengelyen forgó kerékhez hasonló szerkezet alapvetően nincs a természetben, így ennek

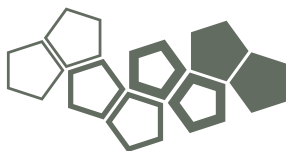
feltalálása az ember találékonyságának, elképesztő absztrakciós képességének bizonyítéka. A kerék forradalmasította és alapjaiban változtatta meg az utazást és a szállítást, majd ennek köszönhetően a mezőgazdaságot, az ipart, a kereskedelmet, a harcászatot, lényegében az élet minden területét. Az emberiség a kereknek is köszönhetően jutott el a Föld olyan tájaira, amelyek korábban megközelíthetetlenek voltak. A kerek és a kocsik hozzájárultak az áruk felhalmozásához, s így módon a társadalmak differenciálódásához (a kocsival rendelkező személyek eleinte mindenhol az elithez tartoztak), de az első nagy birodalmak létrejöttéhez, majd ezek működtetéséhez is. A kerék és a kocsik kiemelkedően fontos szerepét jól jelzi, hogy hosszú évezredekig nem csupán egy egyszerű használati tárgyként kezelték ezeket, de szinte vallásos áhítattal övezték őket. Szimbólumként, sőt gyakorta különféle absztrakt fogalmak – például a halál, az elmúlás – metaforájaként is értelmezték őket. Nem véletlen tehát, hogy ennyire komplex szerepük miatt egyes időszakokban és népek körében gyakorta a temetkezési szertartás részét képezte a halott kocsijának sírba helyezése is.

A kerek és a rajtuk gördülő járművek – az utóbbiak motorizált változatai révén – máig hatóan és alapvetően meghatározzák életünket, e tárgyak több ezer éves története pedig egy olyan izgalmas kaland, mely a rézkori kocsimodellektől az rómaiak sok könyvben és filmben is főszerepet játszó kocsijain át a vadnyugat ekhós szekereiig, sőt a mai személygépkocsikig vezet. E kaland rekonstruálására viszont csak a régészet modern eredményeinek felhasználásával nyílik igazán lehetőség.

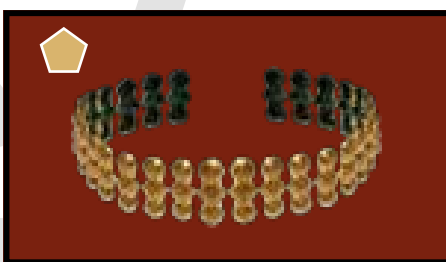
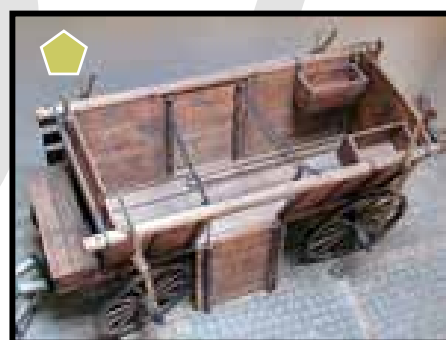
Tarts hát velünk s őszi számunkkal, amelyben a „négy kerék” evolúciójának különösen izgalmas nyomába eredünk!

Felföldi Szabolcs  
Főszerkesztő





<b>◆ Címlapsztori</b> .....	5
Napjainkig létező késő rézkori innovációk – BONDÁR MÁRIA .....	5
Kocsimodellek az őskorból – HAJDÚ ZSIGMOND .....	10
Különös alkatrészek és rituálék a késő bronzkori Kárpát-medencéből – TARBAY JÁNOS GÁBOR .....	14
A kozmosz bővületében: a trundholmi napszekér – GUBA SZILVIA .....	19
Ősi nomádok négy keréken – A szkíta kocsik – F. KOVÁCS PÉTER .....	24
A kelta kocsi – TANKÓ KÁROLY .....	29
Fogatos kocsik a Római Birodalom útjain – MRÁV ZSOLT .....	32
Az avarok szekerei – FELFÖLDI SZABOLCS – KÜRTI BÉLA .....	36
<b>◆ Kontextus</b> .....	41
Ekhós szekérrel a vadnyugatra – KÖKÉNY ANDREA .....	41
Postakocsik a vadnyugaton – KÖKÉNY ANDREA .....	45
<b>◆ Lelő-hely</b> .....	50
Bronzkori kocsikerék modellje Kunszentmárton határából – F. Kovács Péter – Csányi Marietta .....	50
Magyar ásatás egy közép-itáliai császárkori villában – GABLER DÉNES – REDŐ FERENC	53
<b>◆ „Fegyvert, s vitézt”</b> .....	57
Szekerek és szekérvárak a középkori Magyarországon – FOGAS OTTÓ .....	57
<b>◆ Kincsásás halottal</b> .....	62
Aranypárták Derecskéről – DEÁK RITA – SZABÓ LÁSZLÓ .....	62
<b>◆ Archeokaland</b> .....	67
Késő középkori és reneszánsz ételek rekonstrukciója – KOHÁRI GABRIELLA .....	67
Sakk-matt a középkorban – LUKÁCS NIKOLETTA .....	70
„Életre kelt avarok” – VIDA TIVADAR .....	74
<b>◆ Helló, tudomány!</b> .....	77
Pattintott világ – SZILÁGYI KATA .....	77
Kerámiavizsgálatok a régészetben – KREITER ATTILA .....	81
A tudomány és az oktatás szolgálatában – PÁNCZÉL SZILAMÉR – PINTÉR-NAGY KATALIN – VASS LÓRÁNT .....	86
<b>◆ Mizújs?</b> .....	90
Rövid hírek ... a világból – BÁCSMEGI GÁBOR .....	90
<b>◆ Blogoló</b> .....	92
A pocsjai kocsi új megjelenése – HAJDÚ ZSIGMOND .....	92
<b>◆ Indiana Jones és barátai</b> .....	94
A téridő vándorai – FELFÖLDI SZABOLCS – FEKETE BRIGITTA .....	94
Árnyékvadászat .....	96
Ókori fidget spinner .....	97
Recept .....	98





# NAPJAINKIG LÉTEZŐ KÉSŐ RÉZKORI INNOVÁCIÓK

5



## A KERÉK ÉS A KOCSI

BONDÁR MÁRIA

**Az** írást még nem ismerő őskori társadalmakban több olyan felfedezés született, amely az úrkorszakban is része az életünknek. Ezek közül a kerek jármű talán az egyik legfontosabb.

A kocsi különböző formában több ezer éve jelen van életünkben, kitalálása és megalkotása – számítógépek és ipari háttér nélkül – hosszú folyamat eredménye volt: lépésről lépésre, tapasztalati úton, aprólékos munkával kellett tökéletesíteni az új szerkezetet a földrajzi körülményekhez igazítva, és a közösség elvárásait, igényeit is kielégítve.



A budakalászi kocsimodell



# Napjainkig létező késő rézkori innovációk – A kerék és a kocsi

Az ős-kori innovációk hosszasan sorolhatók: a tűz felfedezése; a különböző anyagokból készített szerszámok (pl. nyílhegy, kés, balta stb.); a növények termesztése; egyes állatfajok háziasítása; az edénykészítés technológiája; az élelemtárolás módjai; a tartósítás és feldolgozás technológiái; az öltözködés elemei (gyapjú- és bőrfeldolgozás, textilkészítés, cipő, ékszerek); a házépítés; a fémöntés és az ötvözetek felfedezése; a sóbányák kiaknázása; a közösségek közötti kommunikáció stb.

Először az egyszerű, kétkerekű csúszkákat és az A betűre hasonlító terményszállító eszközöket alkothatták meg fából elődeink. Ez utóbbiak annyira praktikusak, hogy még napjainkban is változatlan formában használják Anatóliában vagy a Pireneusokban. Az egy deszkából vagy három lapból összeillesztett, csapolással a tengelyre rögzített, fakerekekkel előállított négykerekű jármű már a tökéletesített változat volt, és még ma is gyakori kordék, paraszti szekerek formájában. A korai nehéz szekereket ökrök húzták. A későbbi kétkerekű könnyű kocsi elé lovakat fogtak be. A miniatűr ábrázolásoknál a kocsit húzó állatok köre kontinensenként, nagyobb földrajzi egységeként eltérő volt (szamár, teve, kutya és oroszlán is előfordul).

A középső bronzkorban például madarak röpítik az égbe a kocsikat.

A régészeti keltezésben a szén 14-es izotópjának mennyiségmérésére épülő úgynevezett radiokarbon forradalom a Chicagói Egyetemen 1949-ben kidolgozott módszernek köszönhetően robbant ki. A kémiai Nobel-díjas Willard Frank Libby által 1952-ben publikált <sup>14</sup>C keltezési lehetőség egyrészt új alapokra helyezte a régészeti korhatározást, másrészt teljességgel felborította a korábbi időkereteket. A történeti (rövid) és a radiokarbon (hosszú) kronológia között mintegy ezeréves „törés” keletkezett. Csak napjainkban kezd ismét konszenzus kialakulni Európa és a közel-keleti, egyiptomi térségek keltezésének szinkronizálásában. A korábban használt, a különböző királylisták alapján kidolgozott történeti kronológia a Kárpát-medence késő rézkorát Kr. e. 2100–1900 közé helyezte. Ez az időszak Egyiptomban az Óbirodalom kora, Mezopotámiában az óbabiloni kor előtti III. uridinasztia korszaka. Trója települési rétegei közül a III–V.-kel párhuzamosítható. A radiokarbon kronológia szerint viszont a késő rézkor a Kárpát-medencében Kr. e. 3600/3500–3000 (újabbban 2800) közé keltezhető. Egyiptomban ez a predinasztikus kor kezdete, Mezopotámiában a korai és középső Uruk-korszak, Trója ekkor még nem is létezett. Európában pedig különböző őskori közösségek éltek. A korábbi (történeti) és a jelenleg elfogadott radiokarbon-kronológiák szinkronizálását több tényező is nehezíti. A <sup>14</sup>C-vizsgálatok különböző anyagokból (karbonát, fa, faszén, állatsont, emberi csont) készültek, eltérő felszereltségű laboratóriumokban. A helyzetet nehezíti még a fa évgyűrűk keltezésével (dendrokronológia) való összevetés, a nagy térségekenként és országokonként is eltérő korszakfelosztás és a régészeti egységek, komplexumok (kultúrák) sokfajta elnevezése is.

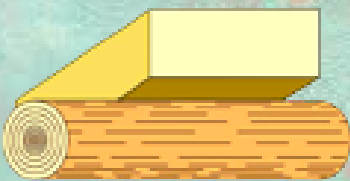
Kerekes állat (Bondár 2012. Fig. 17. nyomán)



6

A köztudatban ma is az él, hogy minden jelentős felfedezés Mezopotámiából származik. Annak ellenére, hogy az elmúlt évtizedekben más területekről is előkerültek egészen korai leletek a szekerezés témaköréből, az *ex oriente lux* tétel [azaz „keletről jön a fény”, tehát keletről származnak Európába az új találmányok – a szerk.] szilárdan tartja magát. De vajon tényleg mindig keletről jött a fény?

Fahenger



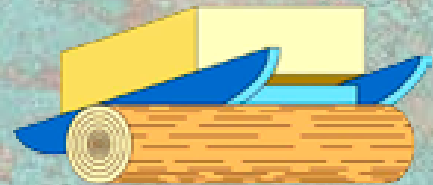
A fahengeren elhelyezett szánkó miatt a fahenger a használat során barázdálttá vált!

Szánkó



A kerekek és a tengely egy elemből álltak; a tengelyt faékekkel rögzítették

Szánkó a fahengeren



A kerekek a tengelyhez illeszkedtek, a tengelyt pedig nyers csapágyba illesztve rögzítették



A kocsi megalkotásának elképzelt lépései (Bondár 2012. Fig. 34.)



A budakalászi kocsi betonmásolata a budakalászi körforgalomban



A kocsira utaló vagy ahhoz tartozó régészeti bizonyítékok a világ számos pontján előkerültek az őskor különböző időszakából Afrikától Indiáig, Kínától Spanyolországig, Észak-Európától Közép-Európán át Anatóliáig, a Kaukázustól Szibériáig. Elsőként 1951-ben Vere Gordon Childe (1892–1957), ausztrál régészprofesszor gyűjtötte össze a kocsira utaló emlékeket az őskor különböző időszakából. A nagy területről ismert, különböző korú, kevés leletet (piktogramok, néhány kerék- és kocsimodell, vázára festett harci jelenetek, mezopotámiai királysírokba temetett kocsik és steppei kocsitemetkezések) az akkor ismert kronológia szerint keletkeztek.

Gordon Childe megállapította, hogy a legkorábbi kocsira vonatkozó adatok Mezopotámia bronzkorából ismertek, tehát – véleménye szerint – ott is fedezték fel a kocsit, amely ebből az egyetlen centrumból terjedt el hosszú évszázadok alatt szerte a világon. 1953-ban viszont, épp Magyarországon, előkerült egy olyan régészeti lelet, amely jóval korábbra volt keltezhető, mint ahogyan azt Childe ebben a térségben feltételezte. Ez volt a ma már közismert budakalászi kocsimodell (a 436 síros temetőben két kocsit ábrázoló makett is előkerült). Ám a tárgyak magyar nyelvű publikációja nem hozott tudományos áttörést.

Az elmúlt évtizedekben azonban közismertté és általánossá vált a radio-karbon-kronológia, és jelentősen bővült

A kutatók szerint ezek a miniatűr tárgyak (agyagból készült miniatűr kocsik és kerekek vagy a kicsiny állatfigurák) a hiedelemvilághoz kapcsolódó kellékek (kultikus tárgyak) lehetnek vagy egyszerű gyerekjátékok voltak, valójában nem tudjuk, miért készítették el a valódi kocsik és tartozékaik kicsinyített mását.

a kocsikutatásba bevonható leletek köre (a különböző ábrázolásokon és miniatűr kocsik- vagy állatszobrocskákon kívül előkerültek valódi fakerekek, keréknyomok, kocsikutak, és az állatsontanyagban is kimutatták a járom okozta elváltozásokat).

A dél-európai nagy neolitikus telepek leletanyagában a zoológusok azt figyelték meg, hogy az úgynevezett első házi-asítási hullámban domesztikált állatok (a juh, a kecske és a sertés) csontjai zömében néhány hónapos egyedekhez tartoznak, azaz az állatot felnőtt kora előtt levágták a húsaért. Ezzel szemben a kocsit már használó közösségeknél idősebb szarvasmarhák csontjai is előkerültek, igazán csak négyévesnél idősebb herélt szarvasmarhát jármolhattak. Ez azt jelzi, hogy az állattartás más dimenzióba lépett: az állatok értéke megnőtt, hasznosítási lehetőségük kiszélesedett, alapvetően megváltozott! Az a felismerés, hogy nem kell az állatot rögtön leölni, a tudatos állattartáshoz vezetett, amelynek jelentős állomása az állat erejének felhasználása, a jármolás, amely egy idő után az állat csontozatán is fellelhető nyomot hagy.

Ezek után ahhoz, hogy megmondhassuk, hol „találták fel” a kocsit, nemcsak meg kellene találni a legkorábbi előfordulását, de e leletek pontos keltezésére is szükség lenne. A régészet egyik alapproblémája a kronológia, amely az elmúlt évtizedekben jelentős változásokon



Kocsimodell állatokkal (Rad und Wagen 2004, 112. ábra nyomán)



Sumer szekerábrázolás





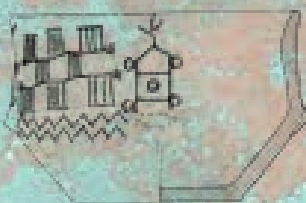


Farönkökből rakott kocsit (Rad und Wagen 2004. Abb. 52. nyomán)

ment át, s napjainkban is formálódik. Egyre több a természet-tudományos módszerrel keltezhető lelet.

A kocsikutatásban az áttörést végül az 1992-ben a németországi Flintbeknél 20 méter hosszan megmaradt kerékvágásnyomok előkerülése hozta meg. Ezeket egy úgynevezett megalit (azaz nagy kőtömbökből épített) sírban rögzítették, amelyet abszolút évszámokkal Kr. e. 3650–3400 közé kelteztek a <sup>14</sup>C-minták. Ez a hihetetlennek tűnő dátum arra készítette a kutatókat, hogy ellenőrző méréseket végezzenek a korábban előkerült leleteken, és újabb és újabb minták keltezését publikálják.

Ennek eredményeként kiderült, hogy a legkorábbi európai és mezopotámiai leletek közel egyidősek.



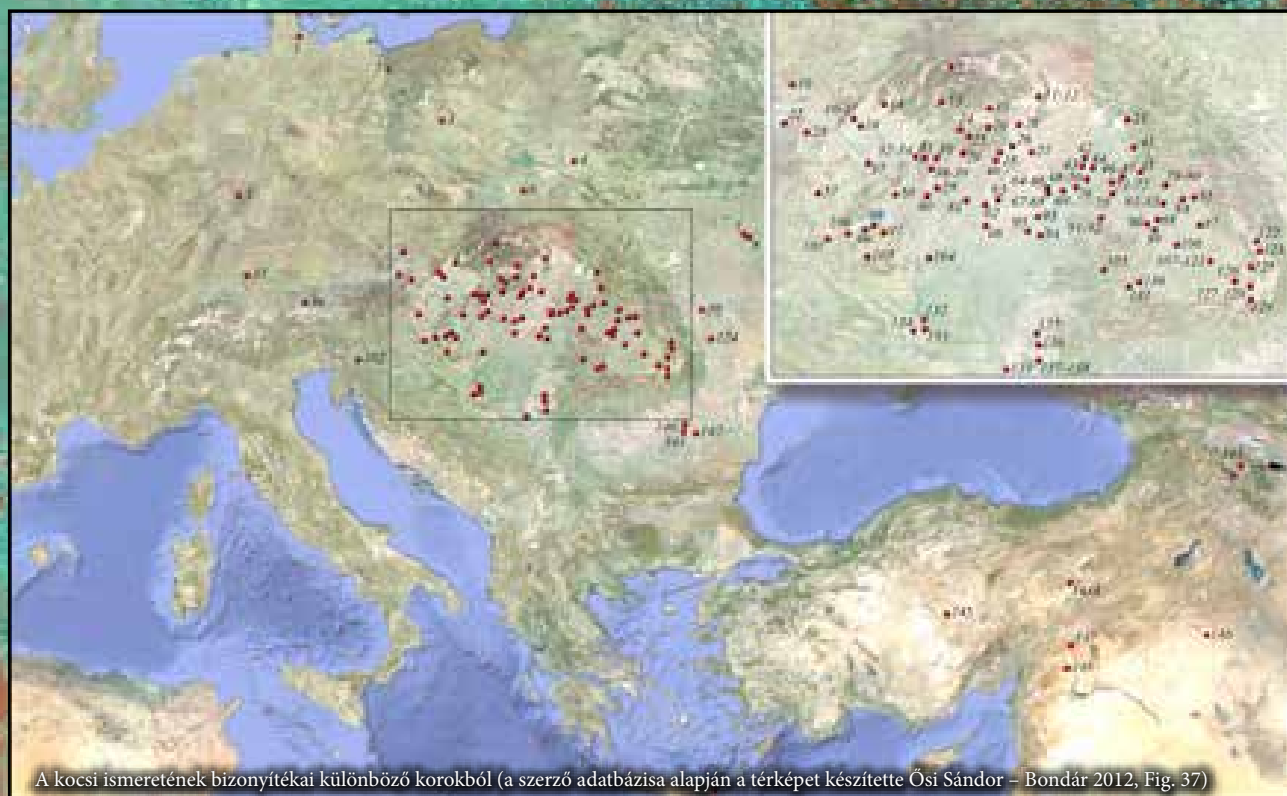
Edényre karcolt négykerékű szekér (Milisauskas-Kruk 1982, 8. tábla nyomán)

A jelenlegi keltezési módszerekkel persze nem lehet évre pontosan meghatározni egy-egy lelet korát, ezért minden korai kocsilelet egykorúnak tűnik. Ez pedig vagy azt jelenti, hogy egy centrumból nagyon gyorsan terjedt el az új ismeret, vagy egymástól függetlenül több helyen is megalkották ezt a jelentős innovációt. Ha a legelsőként megépített kocsit nem is tudjuk jelenleg meghatározni, az mindenképpen bizonyos, hogy a négykerékű jármű több centrumban, közel egyidőben jelent meg, még ha ez az idő kb. 200 évet (azaz mindössze 7–8 generációt) ölel is fel. Ez a többcentrumú (polygenetikus) fejlődés sokkal valószínűbb, mint az egy központból, robbanásszerű gyorsasággal történő elterjedés.

Ha megnézzük a legkorábbi leletek földrajzi előfordulását, azt látjuk, hogy csomópontok rajzolódnak ki a térképen.

A Kr. e. 4. évezred közepén (vagy annál kicsit korábban) Mezopotámia mellett a Fekete-tenger északi partvidékén és Európa egyes régióiban olyan közösségek éltek, amelyeknél az igény és a gazdasági feltételrendszer már adott volt jelentős újítások befogadására. Az egyik ilyen centrum Közép-Európa volt, ahonnan jelenleg 18 kocsimodellt is ismerünk, ebből 11 a mai Magyarország területén került elő. Ha mindehhez hozzáadjuk az ugyancsak kis méretű kerékmodelleket, és Európa különböző területein nemrégiben előkerült, igazi fa kocsialkat-

részeket, farönkökből rakott kocsitokat, továbbá a sziklaművészet újabb ábrázolásait, ma már az is biztosnak látszik, hogy a kocsi megalkotásának egyik korai centruma Európa volt.



A kocsis ismeretének bizonyítékai különböző korokból (a szerző adatbázisa alapján a térképet készítette Ősi Sándor – Bondár 2012, Fig. 37)

A kerék és a kocsi innovációja olyan társadalmi és gazdasági folyamatokat indított el e korai időszakban, amelyek a közösségek szervezettségét, szoros együttműködését, és a települések közötti hierarchikus rendszert is szükségszerűen kialakították. De a kocsi használata kikényszerítette az utak építését is. Ez – a leletek tanúsága szerint – elsősorban a hegyvidékeken volt indokolt, ahol az eső mosta talajon csak úgy tudott közlekedni a kerekes jármű, ha farönkökből utakat vagy legalábbis útszakaszokat építettek. Mindehhez nagyobb mennyiségű fát kellett kivágni, legallyazni, összeilleszteni, ami a korabeli szerszámokkal nem is volt egyszerű. Ez egyrészt feltételezi a közösségen belüli munkamegosztást, másrészt szervezettségre és bonyolult ismeretekre utal. Nem mindegy ugyanis, hogy milyen fából rakják ki a kocsizáshoz szükséges utat, mikor és hogyan építik meg azt.

A hegyeken is átvezető közlekedési folyosók szélesebbre tárták a kereskedelmi és kommunikációs lehetőségeket és megteremtették a rendszeres árucseré út vonalait is. Nem számított már a távolság, közvetítő kereskedelemmel minden elérhetővé vált belátható időn belül. Ez a hallatlan lehetőség az emberek közötti információcserét is nagymértékben segítette. A korábbiaknál jóval nagyobb távolságra jutottak el elődeink, újabb és újabb ismereteket gyűjtve messzi területek adottságairól, az ott élők életmódjáról, szokásairól, világképéről. Nemcsak információkat szereztek, életük során emberi kapcsolatokat is óhatatlanul kialakítottak (barátság, házasság,

áttelepülés stb.). A késő rézkori felfedezés, a kerék és a kocsi, tehát egyfajta korai „ipari forradalmat” indított el. A hozzájuk kapcsolódó további újítások (tejtermékek, gyapjúfeldolgozás, bőrcserezés, az állati erőt használó szállítás és ekés földművelés) pozitív hatással voltak a gazdaság fejlődésére.

A jobb életkörülmények következtében kialakult a módosabb személyekhez kötődő vagyon- és presztízstárgyak köre, ily módon láthatóvá váltak a közösségen belüli különbségek, amelyek ezekben a tárgyakban is kifejeződtek. A kocsi kezdetben csak a kiváltságosoké volt, hosszú évszázadok teltek el, míg a mindennapokban használt közlekedési és szállítási eszközzé vált a kerekes jármű.

Késő rézkori elődeink kíváncsisága, csavaros észjárása, kitartása nélkül nem létezhetnének a mai hibrid és napelemes autók, a korszerű mezőgazdasági gépek. Találmányaik hosszú idő alatt születtek meg, de maradandót alkottak. Még ma is változatlan formában használják az öt és fél ezer éve megalkotott taligát, kereket, kordét. Napjainkig megmaradt az állatok hasznosításának észszerű, sokféle módzata is. Megváltozott viszont a kocsi funkciója, szakrális szerepe. Szakrálisból profánná, presztízstárgyból tömegáruvá, munkaeszközzé vált, luxusjellege azonban ma is létezik.



Kocsi - Dupljaja

A Kárpát-medencében talált legkorábbi kocsimodellek elterjedése (a szerző adatbázisa alapján a térképet készítette Ősi Sándor – Bondár 2012, Fig. 19)

Az állatok másfajta hasznosításának felismerését Sir Andrew Sherratt angol régészprofesszor 1981-ben jelent meg nagyhatású tanulmányában a „másodlagos termékek forradalma” néven írta le. Ennek lényege, hogy az állatok teje, gyapja, igavonó ereje megújuló forrás, ismétlődően felhasználható, így a közösség élete könnyebbé és kiszámíthatóbbá válik. A vadászat eredményessége már nem döntő jelentőségű a húsfogyasztásban, csak gazdagítja a választékot. A bármikor leölhető, tenyésztett állatok húsmennyisége előmozdította a sütés, főzés, tartósítás, fűszerezés technológiáinak kitalálását, fejlesztését. A bőr- és csontmunkálás különböző módszerei is gazdagodtak. Az állatok tejének tudatos felhasználása további tejalapú élelem előállítását tette lehetővé: a sajt és a vaj már nem ismeretlen ekkor.

E jelentős találmány kezdetben csak keveseknek adatott meg. Tulajdonosa különleges státuszt élvezett a közösségben. A kocsik birtokosai ezt a helyzetet szakrális tartalommal is gondosan alátámasztották. A kerék és a szekér misztikus jelképként a földi létet és az égiek világát összekötő kapocs volt, birtokosaik a misztikus hatalmakkal kapcsolatot tartó vezető személyek voltak. Jól ismertek a mitológiából és a későbbi vallásokból is az istenek hintói, a madarak által égbe röpített járművek, a napkultuszt jelképező kocsik vagy az elhunytat a túlvilágra juttató halottas szekerek a különböző népek mondáiból.



# Kocsimodellek az őskorból

Az értelmezési lehetőségek folyamatáról

Hajdú Zsigmond

10

**Az agyagból készült kocsimodellek népszerűségben sokáig nem tudták felvenni a versenyt az őskorból származó állatot, embert vagy esetleg ember formájú isteneket ábrázoló szobrokkal, idollokkal. Önmagukban nem képeztek olyan esztétikai és/vagy misztikus értéket, amely a kutatókon kívül a külső érdeklődő figyelmét is felkelthette volna. Problémát jelentett az is, hogy – néhány különösen szépen díszített kocsiszekrénytől és kerékdarabtól eltekintve – nehéz volt a különböző, erősen töredékes darabokból az eredeti formát összerakni.**

A kocsimodellek jelentőségét idővel az növelte meg, amikor az őskor kutatói rávilágítottak arra a megújult életformára, amely látványosan átalakította a Kr. e. 4. évezred folyamán az emberi társadalom életét. A megújulást az egy, majd két tengelyre tett tároló szekerek és az ember szállítására is alkalmas két- és négykerekű kocsik feltalálása és alkalmazása jelentette, ami a kőkort követő rézkori, majd bronzkori világ fokozottabb mobilitásához vezetett.

Egyes kutatók ennek a felfedezésnek az emberiség történetében hasonló jelentőséget tulajdonítanak, mint a paleolitikumban (a „pattintott kőkorban”) a tűz alkalmazásának vagy az első városi kultúrák létrejöttét az írás megjelenésének.

Az agyagból formált kocsimodellek azonban természetesen nem azért készültek, hogy az utókor számára hírt adjanak a kocsi és szekér alkalmazásának tényéről és jelentőségéről. E tárgyak a korabeli kollektív gondolkozás és közösségi hagyományok tárgyi emlékei. Írásos források híján ugyanakkor igen nehéz az őskor emberének gondolkodását megérteni. Az őskorkutatás a történelemtudomány különböző ágazatait (néprajz, kulturális antropológia, régészet, szociológia stb.), vagy akár a pszichológia és a biogenetika egyes tételeit hívja segítségül, hogy minél pontosabb képet alkothasson az őskor szellemi életéről. A néma emlékek rendszerében csak közvetett módon, széles körű – időben és térben igen tág – áttekintéseken és összehasonlításokon keresztül lehet következtetni a kocsimodelleket megalkotó ember szándékára és világképére.



A pocsaji kocsi

(fotó: Jurás Ákos, Déri Múzeum)



A  
szim-  
bólumalkotás

az emberi gondolkodás-  
módnak az a sajátossága, amellyel  
az egyes konkrét jelenségeket elvont tartal-  
makkal tudja összevonni, formai hasonlóságok alap-  
ján. Pl. a piros okker festék a testre kenve életadó  
szerepet tölt be, a vér színével való azonossága  
alapján. Az absztrakció képessége pedig azt  
jelenti, hogy bizonyos dolgokat egyszerű-  
sített ábrákkal megjelenítve is értelmezni  
tud a korabeli közösség. Pl. a bekarcolt  
cikcakkvonal vizet jelent – vagy szim-  
bolikus áttétellel akár az életet.

A csontból, kőből faragott  
vagy agyagból formált kicsinyített  
embert, állatot vagy használati  
tárgyat utánzó szobrok megjele-  
nése mögött az emberi gondolko-  
dás szimbólumalkotó képességét  
és az ábrázolás absztraktív formáinak  
megszületését érhetjük tetten.

Az agyag kocsiszobrok a Kárpát-me-  
dencében a Kr. e. 3500–1500 közötti időszak  
régészeti emlékeivel együtt kerülnek elő;  
néha egészen épen, sírok mellékleteiként,  
de legtöbbször töredékesen, a te-  
lepülések valamelyik hulladékgöd-  
réből. (E tárgyak szélesebb térbeli  
vonatkozásairól – eredet, elterjedés,  
régészeti társjelenségekkel való kap-  
csolat, őskori gazdasági és technikai  
elemek stb. – lásd Bondár Mária cik-  
két ebben a lapszámban.)

Az egyre nagyobb számban  
előkerülő kocsiszobrok közül itt  
most kettőt emelünk ki, amelyek  
szinte teljes épségben maradtak  
meg, s formájukat és díszítésüket tekintve gondos mű-  
vészi alkotásoknak minősülnek. Ez utóbbi kritérium meg-  
határozásában az őskori tárgyakat tekintve nincs ugyan  
egységes álláspont a kutatók között, ebben az esetben  
azonban a különlegesen igényes formatervezésben, a gon-  
dos kivitelezésben és a felületdíszítésben felismer-  
hető esztétikai igény alapján kétség kívül művészi al-



Kerék ábrázolása  
egy sumer táblán

kotásnak tarthatjuk e tárgyakat,  
függetlenül attól, hogy milyen  
rituális vagy szakrális folyamatnak  
voltak az eszközei vagy kellékei.

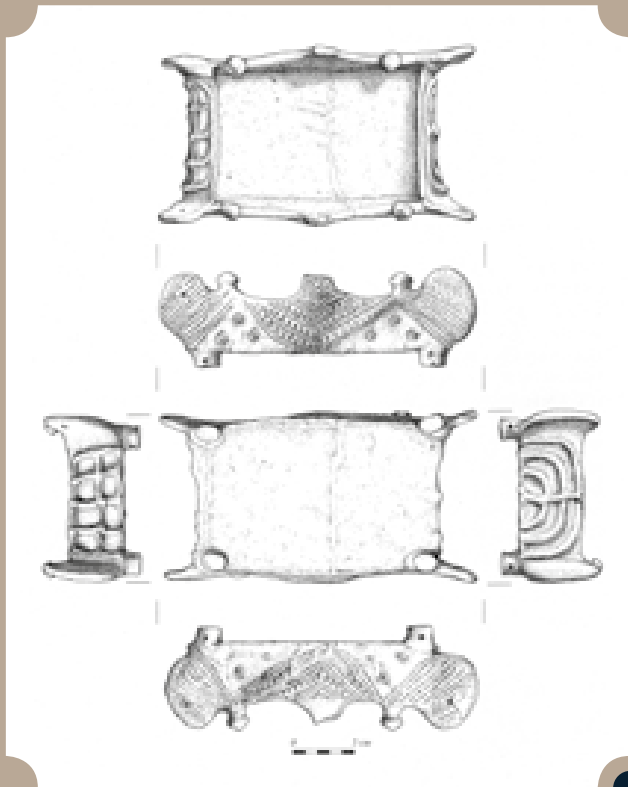
A pocsjai kocsi (méretei: hossza  
14 cm, szélessége 8 cm, kerékátmérő-  
je 4,5 cm) 1966-ban került elő, szórvány  
leletként, a Pocsaj határában található Le-  
ányvár nevű, középső bronzkori (ottományi  
kultúra) földvár területéről. Jelentéktelen  
sérülésektől eltekintve a fordított  
csonka gúla alakú kocsiszekrény,  
alul talpával, jól illeszkedik a négy,  
középen átfúrt kocsikerékhez. Mind  
a kocsiszekrény, mind a négy ke-  
rék külső felülete gondosan kivi-  
telezett, bekarcolt mintákkal, je-  
lekkel díszített. A kocsi hosszanti  
oldalainak sávosan bekarcolt cik-  
cakkmintarendje időben és tér-  
ben közeli és távoli párhuzamok  
alapján feltételezhetően vízre vagy  
levegőre utalhat. A szélen körbe-  
húzott keret mögött kozmologikus (világalkotó) szándékot  
tétélezhetünk fel az alkotó részéről. A rövidebb végeken  
bekarcolt négyosztatú kerékmotívumokat pedig még in-  
kább gondolhatjuk világalkotó szimbólumoknak. A kerék  
vagy annak bármilyen szimmetrikusan megosztott formája  
a legtöbb kultúrában napszimbólumként szerepel.  
A négyfelé osztott koncentrikus kör ugyanakkor idő-

A nemesnádudvari kocsi előkerülése



szimbólum is lehet a négy évszakkal. A négyes osztás azonban akár égtájakat is jelölhet, akkor pedig egyetemes térszimbólumként is értelmezhetjük. A kocsiszekrényhez tartozó négy kocsikerék önmagában is jelentheti a fenti négyes osztás tér- és időrendszerét, de külön-külön is lehetnek égitestek – leginkább a Nap és a Hold – szimbólumai. (Itt a bekarcolt díszek inkább csak a küllőkre utalnak, és kevésbé tétélezhetünk fel mögötte bármilyen absztrakt utalást.)

A másik kocsimodell Nemesnádudvar határában került elő 2009-ben, egy bronzkori (nagyrévi kultúra) telepásatás során, egy hulladékgyűjtőből. A téglalap alakú kocsiszekrény (méretei: hossza 26,3 cm, szélessége 14,9 cm, magassága 8,8 cm) négy sarkánál átfúrt, 2,2 cm magasságú, kerek lábakon áll. Oldalfalának alakja és díszítése is különleges, amely különösen egyedivé teszi az eddig előkerült darabok között. A fűlszerűen kiemelkedő, lekerekített sarkok külső felületét bekarcolt, ferdén futó, párhuzamos vonalakkal díszítették. A két hosszanti oldal síkjából középen kiemelkedés látható, amelynek „feje” letört – így nem tudjuk eldönteni, hogy állatot (lovat, madarat?) vagy embert ábrázolt-e. A külső felületen lévő, bekarcolt vonalak és pontsorok által kirajzolt mintát a kutatás más – főleg edények testén található hasonló – ábrázolások alapján, ruha, illetve ékszerrel díszített emberi nyak formájára utaló mintának tartja. Így feltételezhetjük, hogy a különleges formájú



A nemesnádudvari kocsi szerkezeti rajza (Vida Ágnes rajza, In: Bondár Mária, *Agyag kocsimodellek a Kárpát medencéből* (Kr. e. 3500-1500). Budapest 2012, 65.)



A nemesnádudvari kocsimodell (fotó: Kiss Béla)

kocsin két – vagy csak egy? – díszes ruhájú előkelő személyt is ábrázolt az alkotó. A hosszanti végek és a már említett, előreugró fülszerű sarki végződés közé beszorítva, szintén szimmetrikus rendszerben, de bordaszerűen kihúzott vonalakkal tagolták a felületet. Az egyik oldalt rácsszerű mintákkal, a másikat félköríves sávdíszek rendszerével díszítették.

Az őskori kocsimodelleket a kutatás háromféle elképzelés szerint próbálja értelmezni: vagy valamilyen rituális/szakrális szertartás kellékei lehettek, esetleg mesterjegyek, avagy gyerekjátékok. Mivel általános, szabványos formát nem ismerünk, ezért mindegyik egyedi alkotásnak minősül. A lelőkörmények sokfélesége és a hagyományozás töredékessége miatt, valamint írásbeliség híján a korabeli gondolkodás közvetlen ismerete nélkül ezeket a kérdéseket nem tudjuk egyértelműen eldönteni. Közvetve azonban jó alapunk van feltételezni, hogy ezek a kocsimodellek a korabeli közgondolkodásban egyértelmű jelentéssel bírtak, s lehetnek bármilyen helyi rituális szertartásnak a kellékei, az emberiség kollektív emlékezetében ezek az absztrakt formák olyan általános szimbólumokat képeznek, amelyek ma is felfejthetőek.

A kocsi egyúttal az utazás szimbóluma is. Az utazás az emberi kultúrában, mint őskép, a változást, a helyelhatást jelenti. A halotti kultuszokban egyértelmű: a halott

visszafordíthatatlanul eltávozik egy másik világba. (Amikor egy sírból mellékletként kerül elő egy kocsimodell, az egyértelműen erre utal.) De az élők világában is lehet jelentése:

a lovas kocsival való közlekedés a korabeli emberek számára a világ kinyílását, kiszélesedését jelenthette; egyes személyekre levetítve pedig a gazdagságot és a hatalmat.

A pocsaji kocsi a rajta látható idő-tér-nap ábrázolásokkal, akár egy világok közötti utazásnak a szimbóluma – vagy egy ilyen szertartás kelléke – is lehetett. A nemesnádudvari különleges kocsin pedig valamilyen illusztris, javakkal rendelkező vagy egyéb hatalommal bíró személyek utaznak valahová – akik akár (ókori párhuzamok alapján) még istenek is lehetnek, égi kocsijukon.

C. G. Jung szociálpszichológus nevéhez köthető az úgynevezett archetípusok („*ősképek*”) fogalma, amik az ember egyéni és kollektív gondolkodásának olyan állandó pontjait képezik, amelyek lényegüket tekintve mindig jelen vannak, csak külső megjelenési formájukban térnek el. Ilyenek pl. a megkapaszkodás – otthonépítés, vagy a visszatérés – megújulás *ősképe*-ink. Ebben a gondolkodási körben válik igazán érthetővé pl. Kisfaludi Strobl Zsigmond Gellért-hegyi szobra, a pálmát tartó nő alakja a szabadság szimbólumaként, vagy Picasso békegalambja, ez a néhány absztrakt vonallal megrajzolt repülő madár, amely világszeret a szabadság, ártatlanság, béke egyetemes szimbólumává vált.



Bronzkori kultikus kocsimodell



# KÜLÖNÖS ALKATRÉSZEK ÉS RITUÁLÉK

## A KÉSŐ BRONZKORI KÁRPÁT-MEDENCÉBŐL

Madáralakokkal díszített miniatűr küllős kerék dr. Repkényi Zoltán budapesti magángyűjteményéből (fotó: Tarbay J. G.)

Napjaink presztízsautóit a gyorsaság és a kényelem jegyében tervezik. Tökéletesen kidolgozott formájuk egyediséget és erőt sugároz mind vezetőjük, mind pedig a hasonló luxust megfizetni képtelen többség számára. A késő bronzkorban (Kr. e. 1500/1400–1000/900) sem lehetett ez másképp, eltekintve attól, hogy a korszak „Maseratija” nem műanyagból, acélból, vasból és alumíniumból, hanem döntőrészt fából épült. Fémből csupán főbb alkatrészeit és díszítőelemeit (pl. kerékagyborítás, tengelysapka, tengelyszög, rúdvégek, szegek, díszveretek) készítették el. A bronz alkatrészek öntése a szekér létrehozásának csak egy részfázisa lehetett. Az autógyárak tervező- és műszaki csapataihoz hasonlóan egy bronzkori „kocsit” is több specialista – bognár, bronzműves, bőr- és textilműves – együttműködése teremthetett meg, nem is beszélve a korszak „motorját” biztosító lótenyésztők munkájáról.

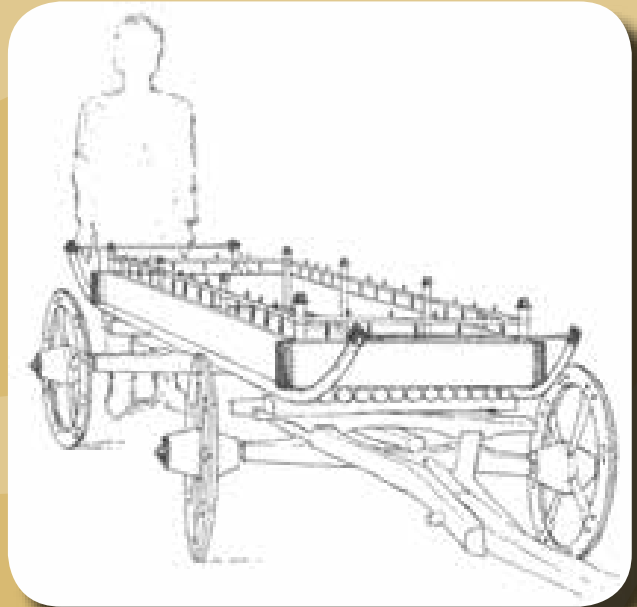


TARBAY JÁNOS GÁBOR



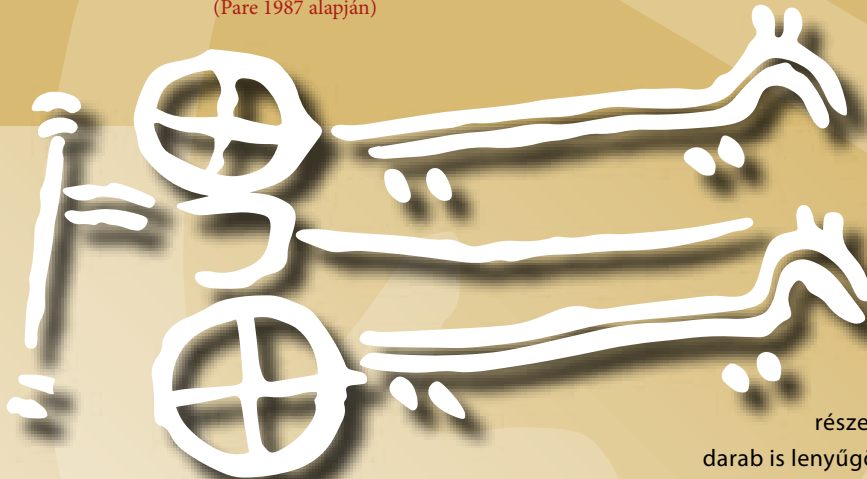
A nagybobróci tengelysapkák (Magyar Nemzeti Múzeum, fotó: Vágó Ádám)

A bronzból öntött alkatrészek nem gyárakból, hanem a kimagasló tudású bronzművesek műhelyeiből kerültek ki. Megfigyelhetünk közöttük hasonló stílusú darabokat, de formatervezésük, méretük és díszük alapján mindegyik egy önálló produktumnak tekinthető, különös formavilágukkal versenyre kelnek bármelyik modern műalkotással. Egyediségük a megrendelők igényein kívül elsősorban készítéstechnológiájukban kereshető. Míg az egyszerűbb darabok mintáit (pl. madáralakos kocsiszekrénydíszek) kétrészes kő- vagy kerámiaformákba karcolták bele, addig a tengelysapkákhoz és kerékagyborításokhoz hasonló, nagyobb méretű példányokat már a modern köztéri szobrokkal megegyező módon, viaszveszejtéses öntéssel készíthették el. Csak egy-egy bonyolultabb forma többnapos tervezést és előkészítést igényelhetett. Ezt követően az alkatrész modelljét egy nagy méretű viasztömbből a lehető legnagyobb gonddal faragták ki. A kész formát plasztikus elemekkel, tagolásokkal, esetenként égitesteket (pl. csillag) megjelenítő díszekkel látták el. A időt és fáradságot nem kí-



A poingi (Németország) szekér rekonstrukciója (Winghart 1999 alapján)

Kétkerekű szekérábrázolás a nagyráskai edényről (Pare 1987 alapján)



méló munka gyümölcse – a szekér konstrukciójától függően – akár 40, az ujjnyi méretű daraboktól a fél méter hosszúságot is elérő alkatrészszett lehetett. A régészeti leletek tanúsága alapján az alkatrészeket olyan tökéletesen „polírozták”, hogy a kész tárgy csillogó fémfelülettel bírhatott. Habár a végeredmény eltörpült az egyiptomi fáraók pompázatos, arannyal borított szekereihez képest, egy bronz alkatrészekkel teljesen felszerelt Kárpát-medencei darab is lenyűgöző látványt nyújthatott.



Ismeretlen nyugat-európai eredetű lószerszámzat- és kocsiszekrénydíszekből álló együttes a Hermann Historica GmbH aukciójáról



A zsujtai áttörtre öntött, madárfejes kocsidisz (Fotó: British Museum)

Késő bronzkori szekéralkatrészeket Európa területén, az Atlantikumtól Kelet-Európáig, Skandináviától Itáliáig tárt fel a régészeti kutatás, ugyanakkor meglehetősen alacsony számuk miatt kétséget kizárólag exkluzív termékek voltak. Mi sem példázta ezt jobban, mint hogy leszámítva az Égeikumot, Európa teljes területéről mindösszesen öt bronzküllős kerék ismert: egy Franciaországból (Cannes-Écluse), egy másik darab Németország északi részéről (Kemnitz), kettő az erdélyi Árokaljáról (Arcalia, Románia), egy pedig a szlovákiai Abosról (Obišovice). Ugyancsak ritkaságszámba mennek a tengelysapkák és kerékagyborítások is, előbbi 5, utóbbi 12 lelőhelyről került elő a Kárpát-medence területéről. Ennek ellenére szekér- és kerékábrázolásokkal gyakran találkozhatunk. A kerámia- és bronzmodelleken kívül, szekeret szimbolizáló küllős kerekeket láthatunk bronzcsüngőkön, tűfejekon és poncolt lemezöveken is.

A Kárpát-medencében a szekerakonstrukciója nem maradt fenn, az alkatrészeket a helyi lakosság szétszerelve, legtöbbször kincsletekben deponálta. Ennek okán a késő bronzkori régészet egyik legnagyobb rejtélye, hogy az innen származó látványos tengely- és kocsiszekrénydisek vajon kétkerekű vagy négykerekű járművek részei lehettek-e.



Kerékagyborítás töredéke az 1971-ben eke által kifordított Nádudvar-Halomzugról származó késő bronzkori kincsletből (Déri Múzeum, Debrecen, fotó: Tarbay J. G.)



A tarcali kerékagyborítás (Magyar Nemzeti Múzeum, fotó: Vágó Ádám)



A kétkerekű Kárpát-medencei harci szekerek megléte mellett, egyelőre csak kevés konkrét bizonyíték sorakoztatható fel. Az árokaljai és abosi küllős kerekek előkerülési körülményeiről szinte semmilyen információval nem rendelkezünk, ebből adódóan pontos keltezésük és történeti értékelésük is meglehetősen problematikus. A kétkerekű szekerek meglétére, egyedül a késő bronzkor elejére tehető nagyráskai (Vel'ké Raškovce, Szlovákia) edény ábrázolása utalhat. A Kárpát-medencében négykerekű, bronzdíszekkel ellátott szekerekre elsősorban nyugat-európai analógiák alapján következtethetünk, melyek legjobb példái a Kr. e. 13–12. századra tehető, észak-alpi, úgynevezett Hart an der Alz-csoport körébe sorolt, mellékletekkel gazdagon ellátott kocsiszekerkezésekből ismertek. A német régészeti leletkör alapján bronz alkatrészekkel ellátott négykerekű, rituális alkalmakkor használt díszszekerekkel számol. Ezek fa kerékagyát bronzborítás fedte, amit kívülről egy díszített fejű szöggel ellátott tengelysapka zárt le. Öntött bronzlemez boríthatták a küllőket és a kerék további felületeit is. A kocsiszekerény felépítményén öntött veretek és díszek sokasága lehetett, a szekrény korlátjának végei, a zsujtai depó madárfejű öntvényéhez hasonló díszekkel lehettek lezárva. A Kárpát-medencében egy hasonló rekonstrukció me-



17

Kerékagyborítás a szentgyörgyvári bronzkincsből  
(Balatoni Múzeum, fotó: Horváth Lilla Éva)



A szentgyörgyvári bronzdepó (Balatoni Múzeum)



rész vállalkozás lenne, hiszen mindössze egyetlen olyan lelet ismert, melyet sírmelléklet részeként lehetett azonosítani; ez az 1952-ben a Magyar Nemzeti Múzeum gyűjteményébe került tarcali kerékagyborítás. Az unikális formájú alkatrész előkerülési körülményei homályba veszttek, Mozsolics Amália, a lelet első közlője, mindössze annyit tudott kideríteni, hogy a földművelés által bolygatott és egy karperecekkal eltemetett csontvázas rítusú temetkezésből származott, melynek további leletei, az esetleges szekér szerkezete a hitelesítő ásítás hiányában már akkor teljesen elvesztek.

A rekonstrukciók lehetőségeken kívül érdemes a talány eredetére, magára a depónálásra is kitérnünk. A késő bronzkor elejétől kezdve, különböző okoknál és motivációknál fogva ugrásszerűen megnőtt a kincsletek száma, mely során a helyi lakosság a bronzból készült munkaeszközeit, fegyvereit, ékszereit, fémedényeit és nem utolsósorban a kocsialkatrészeit rejtette el. Az elrejtéshez legtöbbször a modern ember számára zavarba ejtő rituálék is társultak, melyek során a tárgyakat szándékosan megrongálták vagy összetörték, ami alól az alkatrészek sem számítottak kivételnek. Az egyik legrégebb óta ismert alkatrészeket tartalmazó bronzkincs, a 19. század végén talált nagybobróci (Bobrovec, Szlovákia) kincslelet. A lélegzetelállító leletegyüttes három bronzkardot, hat tokos baltát, tíz bronzsarlót, egy több mint 30 cm hosszú paszományos fibulát, öt karspirált és két bronzgrács töredékét tartalmazta. A leletegyüttes koronája mégis az a két tökéletesen megegyező formájú, aprólékosan díszített tengelysapka, melyek közepébe három irányba tekintő madáralakos szeptet illesztettek.

Paszományos fibula: egy sajátos ruházat összekapcsolására alkalmas tárgy, amit szinte a teljes késő bronzkorban használtak. A kutatásban számos példát találunk arra, hogy korábban tekercselt, sújtásos vagy vezérkorongos fibulának hívták, ezek az elnevezések talán jobban utalnak a tárgy összképét erősen meghatározó nagy spirális díszítésre. Ezek a fibulák döntő többségükben kincsletekből ismertek, csupán egy-két példát találunk, ami sírból származik.

Különleges felfedezések napjainkban is történnek, ezek közül az egyik legjelentősebb a Havasi Bálint által 2011-ben, Szentgyörgyvár-Felsőmánd B lelőhelyen feltárt új bronzkincs. A lelet a Dunántúl területén is unikálisnak mondható, magas technológiai színvonalon elkészített, ritka bronztárgyai miatt, melyek között két úgynevezett Uzsavölgy típusú paszományos fibula, öt bronzedény, továbbá két szekéralkatrész, egy kerékagyborítás és egy tengelysapka említhető. A dokumentált kontextusnak köszönhetően a tárgyak helyzetéből és állapotából egy egyedülálló rituálé maradványait lehet kikövetkeztetni. A depónálás során ezeket a mestermunkákat szándékosan rongálták, szétszerelték és összetörték. Ennek a pusztító rituálénak esett áldozatul a két szekéralkatrész is; a kerékagyborítást félbe törték, a tengelysapka peremét egy erős csapással leütötték, majd a két megcsonkított tárgyat a depozitum kiemelt pontján, középen helyezték el. Nagyon valószínű, hogy a többi, korábban előkerült, dokumentálatlan kontextusú Kárpát-medencei kocsialkatrész is hasonló módon lehetett földbe helyezve.

Bármi is volt ennek a különös rituálénak az oka, elgondolkodtató, hogy Kr. e. 1000 környékén a késő bronzkori Kárpát-medencében éltek olyan gazdag emberek, akik megtehették, hogy a kor „Maseratiját” szétszedjék, darabjait pedig egy rítus keretében összetörjék, majd más tárgyakal együtt a földbe helyezték.



Tengelysapka a szentgyörgyvári bronzkincsből (Balatoni Múzeum, fotó: Horváth Lilla Éva, rajz: Ambrus Edit)

GUBA SZILVIA

# A kozmosz

bűvöletében: 19

a trundholmi napszekér

A trundholmi napszekér (Dán Nemzeti Múzeum, Koppenhága)



**A** 20. század elején Dánia-szerte korábban földművelésre alkalmatlan mocsaras, lápos területeket vettek művelés alá. 1902-ben a Sjaelland szigeten lévő Trundholm falu határában elterülő láp lecsapolására is sor került, mely során a helyi erdőgazdaság Frederik Willumsen gazdát bízta meg a kiszáritott földterület beszántásával. A nehéz és meglehetősen monoton munka során egy nap az eke furcsa tárgyát fordított ki a földből: egy bronzból készült, kb. 25 cm-es kis lófigura került elő. A gazda kis időre abbahagyta a szántást, hogy a tárgyat szemügyre vehesse, majd folytatta a munkát. A következő barázda kiszántásakor egy fényes korong fordult ki a földből, valamint úgy 20–25 db bronztárgy töredéke. A megtaláló a tárgyakat még aznap hazavitte, és a kincs egy részét a padlásra vitte. Willumsen gazda úgy gondolta, hogy régi játékokat talált, ezért a lovacskát oda is adta a gyerekeinek. A szomszédságban hamar híre ment a dolognak, míg nem az erdőgazdaság tudomására jutott. Végül egy erdész felismerve a tárgyak egyedi voltát, értesítette a koppenhágai nemzeti múzeumot, ahova nem sokkal később a teljes leletegyüttes bekerült. A tárgyak előkerülését követő esztendőben a dán régészet kiemelkedő alakja, Sophus Müller részletesen közzétette az általa napábrázolásnak tartott leletet.

A műtárgy előkerülésének története 1998-ban vett új fordulatot, amikor egy helyi lakos újonnan vásárolt fémkereső műszerét próbálta ki a mocsár területén, közel a tárgyak korábbi lelőhelyéhez. A régészek meglepetésére újabb bronz-töredékek kerültek elő, amelyek pontosan illeszkednek a kocsi korábban megtalált bal első kerekéhez. Ezt követően aprólékos restauratori munkával illesztették össze az új és régi darabokat, így végül az előkerülés centenáriumát a megújult napszekérrel ünnepelték.

A napszekér valójában három részből áll: a lószobrocskából és a napkorongból, melyet egy hatkerekű szekérvázra rögzítettek. A lófigurát viaszveszejtési technikával készítették el, majd apró vésésekkel gazdagon díszítették, így alakították ki a ló pofáját, szemét, sörényét. A nyakán futó sávos

A lelet előkerülésének története még évtizedekre meghatározta a trundholmi közösség mindennapjait. A Willumsen család például több generációval később is nagy büszkeséggel tartotta számon a felfedezést és az érte kapott elismerő oklevelet. Olyannyira, hogy amikor az 1940-es években, a mezőgazdasági modernizációs hullámmal egy időben nyugdíjazták a leletet kiforgató ekét, akkor közösségi összefogással elérték, hogy a szántóeszközt a dán állam megvásárolja a Mezőgazdasági Múzeum számára. Így ma az északi bronzkor egyik legmeghatározóbb lelete és megtalálásának eszköze is közgyűjteménybe került.

A viaszveszejtési technika egy, a mai napig használt és évezredek óta ismert ötvöstechnikai eljárás. A módszer kiindulópontja egy szilárd mag, amelyet viasszal fednek be, miközben a viaszt az önteni kívánt formává alakítják. Az elkészült viaszformát agyagköpennyel borítják be, a magot és az agyagburkot egymáshoz rögzítik. Az égetés során a mag és a köpeny közül kiolvad és kifolyik a viasz, és az így keletkezett üregbe öntik bele az olvasztott fémeket. Ennek megszilárdulása után az agyagköpényt eltávolítják, és elkészül a nyers bronztárgy. Ezt követően már csak az öntés által keletkezett hibákat és az öntés során használt összefogató elemeket, öntőcsatornákat kell eltávolítani. Az elkészült tárgyat végül véséssel, polírozással vagy patinázással tették esztétikusabbá.

A napkorong aranyozott oldalának nagyított rajza (Klavns Randsborg dán kutató nyomán)







A napkorong hátoldalának nagyított rajza (Klavs Randsborg dán kutató nyomán)

díszítés a gyepelő vagy kantár jelképes megjelenési formája is lehet. A napkorongot is több részből készítették: két domború bronzlemezt helyeztek egymásra, majd széleik mentén egy bronzabronccsal a két lemezt összefogatták. A korong mindkét oldala díszített: az előlap, az aranyozott felület a „nappali” oldal. A ló a korong jobb oldalán áll, vagyis azt ábrázolja, amikor a Nap keletről halad az égen nyugat felé. A nyers bronz hátoldal a nap útját nyugatról keletre ábrázolja; ez az éjszaka, így a napkorong „sötét” felével fordul a Föld felé. Az aranyozott oldal külső szélén, párhuzamosan poncolt rövid vonaldíszeket látunk, amelyek a nap sugarait szimbolizálják. A korong belseje felé haladva a következő sávban 27 koncentrikus kör látszódik, melyet egy gazdagon díszített sáv választ el a középső, egymásba kapcsolódó, koncentrikus köröket tartalmazó sáv-tól. A korong mértani közepén kilenc: egy nagyobb és nyolc kisebb koncentrikus körből álló csoportot helyeztek el. A hátoldal mintázata nagyon hasonlít az aranyozott felületéhez, azonban több kisebb, ám annál lényegesebb különbséget mutat. A korong szélének rovátkolása például a hátoldalon hiányzik, hiszen éjszaka nem süt a nap, ezért a napsugarak sem látszódnak. A kettős minta esetében az előoldalon a koncentrikus köröket egy végtelenített spirálszalag fogja körbe, míg a hátoldalon két spirálist kapcsol össze egy ívelt szalagminta. A motívum többi része a korong két oldalán szinte azonos, csupán a koncentrikus körök száma kevesebb a bronzos oldalon, mind a külső, mind a középső sávban.

A kerek jármű is két részből áll, egy 2x2 kerek, a tengelyek középpontjában egy kis bronzrudacskaival összeerősített első, illetve egy kétkerekű hátsó részből. Az első rész tartja a lovat, a hátsó kerekű szerkezet pedig a napot, a kettőt pedig szintén egy bronzrudacska tartja össze. Ma a tengelyek nem forognak, de a régészeti vizsgálatok azt mutatják, hogy eredetileg szabadon foroghattak, tehát a kis méretű modell a jármű elsődleges funkciójának tökéletesen megfelelt.

A ló és a napkorong együttesét már a korai kutatás is különválasztotta a járműtől: vagyis a szent ló kíséri, pontosabban húzza a napkorongot az égen, a nap pedig a gyep-

A Nap járása az év és a nap hosszát határozza meg, a Hold járása pedig a hónapét, így 29,5 nap ad ki egy holdhónapot. Ha a trundholmi napkorong koncentrikus körábrázolásaihoz középről kifelé haladva szorzókat rendelünk (1, 2 és 3), majd összeszorzuk az adott sávban lévő szimbólumok számával, s végül az így kapott eredményt összeadjuk, a következők derülnek ki. Az aranyozott oldalon  $9 \times 1 + 16 \times 2 + 27 \times 3 = 122$ , amely 4 szoláris hónapnak felel meg (ahol 1 hónap 30,5 nap). A hátoldalon ugyanez az érték  $5 \times 1 + 8 \times 2 + 20 \times 3 + 24 \times 4 = 177$ , vagyis 6 holdhónap (29,5 nappal számolva).

Régészeti szaknyelven hitelesítő feltárásnak azt a régészeti terepi tevékenységet nevezzük, amely során egy korábban nem régész szakember által felfedezett lelet előkerülési helyén régészeti módszerekkel vizsgálják meg a területet. Ez történhet pl. műszeres felméréssel, fémdetektor használatával vagy egy kisebb terület feltárásával. A lelőhely pontos helyének és a lelet pontos előkerülési körülményeinek megállapítása fontos információkat szolgáltat a régész számára. Ugyanakkor a hitelesítés során újabb régészeti leletek is előkerülhetnek, amelyek kiegészítik a leletegyüttest.

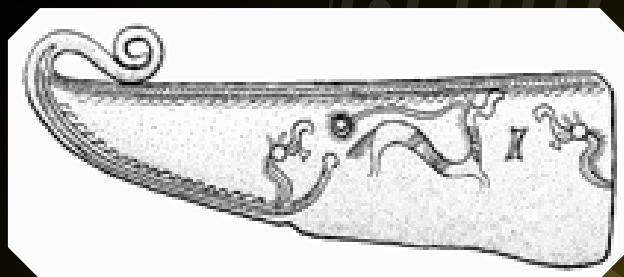
## A kozmosz bővületében: a trundholmi napszekér

Ló segítségével irányítja a lovat. Ennek nyomát viseli a korong szélén található kis furat, valamint a ló nyakán elhelyezett kis bronzfülecske. Vagyis a napkorongot nem a szekér, hanem a ló mozgatta, a kerek szerkezet ily módon önmagában nem része a mitológiai elképzelésnek. Ma leginkább úgy vélik, hogy a kocsit egy-egy szertartás során, a nap mozgásának utánpótlásához használták. Akárhogy is értelmezzük az alkotást és a rajta fellelhető díszítéseket, az európai bronzkor kozmológiájának hihetetlenül fontos tárgyi emlékééről van szó.

22

A napkorong díszítése rendkívül összetett, az egyes motívumok mérete és egymáshoz viszonyított távolsága szinte azonos, így a kutatók joggal feltételezik, hogy a napkorong készítője bizonyos geometriai ismeretekkel rendelkezhetett. A díszítőmotívumok értelmezésében azonban megoszlik a kutatás. Néhányan úgy képzelik, hogy a díszítés csupán magas színvonalú esztétikai felületkezelés, vagyis egy látványos dekoráció. Más elképzelés szerint az aranyozott oldal a Napot, a bronzoldal pedig a Holdat jelképezi. A legutóbbi vizsgálatok a bronzkori ember fejlett matematikai és csillagászati tudását emelik ki. Klavs Randsborg dán kutató szerint a korong aranyozott oldala a nap járását követő szoláris naptár, míg a korong hátoldala a holdhónapok megtestesítője.

A mitológiai esemény ábrázolása, az igen részletgazdagon megformált napkorong és a tárgy szimbolikája mellett a kerek szállítóeszköz kevés figyelmet kapott a régészeti kutatásban. Csupán a skandináv sziklavészetek elemzése és az azokon



A szent ló ábrázolása az északi bronzkor egyéb megnyilvánulásaiban is szerepet kap, így számos használati tárgyon, főként bronzborotvákön, is megjelenik (Kaul Flemming dán kutató nyomán)



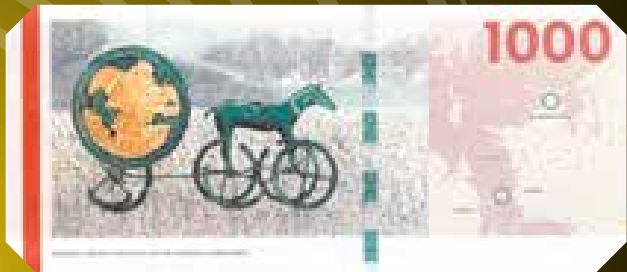
Napszekér ábrázolása a Brastad mellett legkorábban felfedezett sziklavészetek egyikén (a szerző felvétele)



Négykerekű jármű ábrázolása sziklavészetén (Brastad, Svédország, a szerző felvétele)



Kétkerekű jármű ábrázolása sziklavéseten  
(Brastad, Svédország, a szerző felvétele)



A 2009–2011 között kiadott új dán bankjegyek egyikén a trundholmi napszekér ábrázolása jelent meg

Kerekes járművön ábrázolt szimbolikus  
napkorong Gamleby városából



ábrázolt két- és négykerekű kocsik, szekerek kapcsán kerül időnként a kutatás látóterébe. A véseteken számszámra fedezhetjük fel a küllős kerékábrázolást, és számos példa van az állati erővel húzott kerek járműre is. Egyértelműen napszekér-ábrázolásaként értelmezhető vésetet azonban eddig csupán néhány lelőhelyen azonosítottak. Az egyik legrébben felfedezett lelőhelyen, Svédország nyugati partjának Brastad elnevezésű városa mellett egy szépen kidolgozott, három korong alakú vésetből összeállított napszekeret ismerünk. 2010-ben eddig egyedülálló módon a Skandináv-félsziget keleti partján (Gamleby) is felfedeztek egy sziklába vésett napszekérmotívumot: egy kétkerekű járműre szerelt napkorong-ábrázolást.

A trundholmi napszekér már első pillantásra is arról árulkodik, hogy elkészítése rendkívül körültekintően kivitelezett ötvöseljárásokat igényelt, a díszítés és mintakincs kialakítása pedig pontosan megtervezett, matematikai-geometriai számításokon alapuló előkészületeket feltételez. A kozmológiai tartalom, a tárgy kultúrtörténeti, régészeti értéke mellett a nap örökös égi vándorlásának szimbolikája egyfajta duális világnézetet is jelképez: a keletről nyugatra haladó égitest kapcsolja össze a nappalt az éjszakával, a fényt a sötétséggel, a múltat a jelennel. A tárgy készítésének idejét a szakemberek ma Kr. e. 1400 körülre helyezik, amely egyúttal a trundholmi napszekeret az északi bronzkor egyik legkiemelkedőbb alkotásává emeli.





# Ősi nomádok négy keréken

F. Kovács Péter

– A szkíta kocsik

24

Szkíta lovas ábrázolása a délorosz sztyeppéről



**A** szkíták sztyepei eredetű kelet-európai, illetve ázsiai lovas-nomád nép, akik a vaskor folyamán érték el a Kárpát-medencét. A mai Magyarország területén a legkorábbi keleti eredetű hatások a Kr. e. 9. században jelennek meg, ezt az időszakot nevezi a hazai régészeti kutatás preszkíta korszaknak. A Kr. e. 8. századtól pedig mind dominánsabbá válik egy szkíta arculatú kultúra az Alföld területén. Az ekkoriban itt megjelenő csoportok életmódjáról a következőket írja Hérodotosz görög történetíró:

„A szküthákat nem számítva a világ legtudatlanabb népei az Euxeinosz-tenger körül élnek, ahová Dareiosz hadseregét vezette. Mert a Pontoszon inneniek közül egyetlen okos népet, egyetlen bölcs férfiút sem említhetnénk, kivéve a szküthákat [...]. A szküthák rendkívül leleményesek az általunk ismert legfontosabb dolgokban, különben azonban nem érdemelnek csodálatot. Nos, azt a fontos dolgot eszelték ki, hogy aki megtámadta az országukat, az többet nem tud elmenekülni, továbbá, hogy ha nem akarják, soha senki nem tudja megtalálni őket. Nem emeltek ugyanis városokat, sem erődtímenyeket, hanem mindig van

A szkíták a magyar historikus hagyományban, illetve részben a népi emlékezetben úgy élnek, mint a magyarság közvetlen elődei. A magyar kútfők közül elsőként Anonymus az 1210 táján írt művében eredeztette a magyarokat a szkítáktól. A magyarság szkítiai őshazájának ismertetését Kézai Simon 1282–1285 között született munkájában a hun származás mondájával egészítette ki. A hun eredet hagyományát több középkori krónika (*Bécsi Képes Krónika*, *Budai Krónika*, Thuróczi János, Bonfini krónikája), valamint Werbőczy István 1517-ben megjelent *Hármas-könyve* is átvette, így plántálva át a szkítiai őshaza és a hun eredet téves mítoszát a magyar nemesség származástudatába.



Övlemez a szaka kultúrából, I. Péter szibériai gyűjteményéből

a házuk. Valamennyien lovas íjászok, nem földművelésből, hanem állattenyésztésből élnek, lakni meg a kocsijukban laknak. Hogyne volnának hát legyőzhetetlenek és megközelíthetetlenek?”

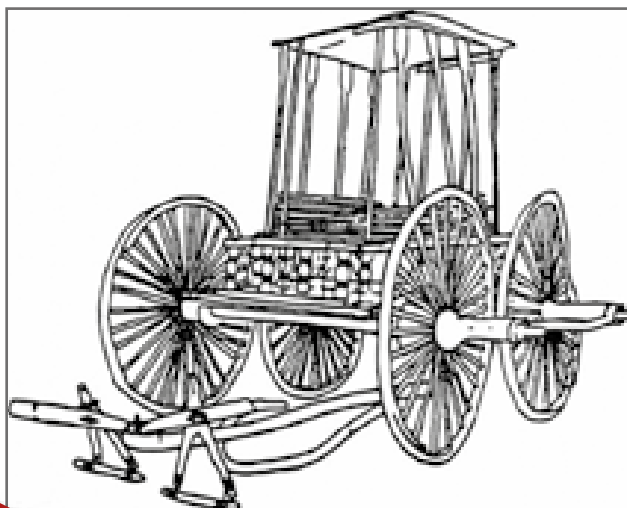
A fenti forrásrészlet egy gyorsan és könnyen mozgó életmódot folytató csoport leírását adja meg, amiknek az életében a szekér láthatóan meghatározó szerepet játszott. De a kocsik nem csak szállítási/utazási/használati eszközként, hanem a gazdagságot és hatalmat kifejező szimbólumként, sőt szakrális tárgyként is megjelenik e sztyeppei kultúrkör temetkezéseiben és művészeti ábrázolásaiban.

E tekintetben írott forrásaink, így Hérodotosz beszámolója mellett a legkülönlegesebb forráscsoportot az úgynevezett kocsitemetkezések képezik. Ez a szokás az európai területen a vaskor folyamán terjedt el az úgynevezett Hallstatt-kultúra és a szkíta jellegű kultúra által dominált térségekben, míg a sztyeppei régióban egészen a Kr. e. 3. évezredig vezethető vissza (a Tobol-folyó vidékén kialakuló Szintasta-Petrovka kultúra idejéig).

Ugyanakkor feltételezhető, hogy a szokás már korábban is létezett, hiszen az úgynevezett Majkop-kultúrába sorolható, a Kr. e. 4. évezredre korhatározható egyik Kubán-folyó vidéki kurgánban is leltek már kocsikereket.

Konkréten a szkítáknál a kocsitemetkezések szokása egészen a Kr. e. 8. századra nyúlik vissza. E temetkezések egyik kiemelkedő példája a paziriki egyes számú, fejedelmi gazdagságú sírban talált 3 méter hosszú négykerékű kocsi, mely különlegesen jó állapotban maradt meg a szerencsés klimatikus feltételek miatt.

Míg a paziriki sírban talált kocsi kerekeinek átmérője 150 cm, addig a kocsi rúdjának hossza 3,1 méter. A fejedelmi temetkezésben nagy mennyiségű nemesfém, szőttesek, fatárgyak és bőrök voltak elhelyezve. A megfelelő környezeti viszonyok miatt az elhunyt egész teste mumifikálódott, bőrén még a tetoválásai is ki-vehetőek voltak. Mindez alapján a kutatók feltételezik, hogy a kocsitemetkezések leginkább a társadalmi hierarchia magasabb szintjein álló személyekhez köthetőek. A társadalmi reprezentáción túl a kocsiknak feltehetően szakrális szerepe is lehetett a vaskori sztyeppe népek körében.



A paziriki kocsi rajza

A Hallstatti-kultúra a késő bronzkori urnamezős kultúrát követően alakult ki a Kr. e. 8. és az 5. század között az Alpok északi térségében. Magyarország területén a Duna vonaláig terjedt el, ezt a kutatás keleti Hallstatt-körnek nevezi.

A magyarországi kocsitemetkezések emblemikus példája a szentes-vekerzugi temetőben feltárt 13. sír. A temető Szentes határában helyezkedett el, a mára kiszáradt Veker folyócska egyik magaspartján. Az első régészeti kutatásokat a szentesi múzeum akkori igazgatója, Csallány Gábor 1937-ben végezte a hely-

Négy ló vonatatta aranszekér az úgynevezett Oxus-kincsből





színen, majd 1941-ben ismét visszatért a temető területére. A két alkalommal összesen 11 emberi vázat, illetve lótemetkezést hozott a felszínre. A ásatás további folytatására 1950–1954 között került sor, melyet a magyar régészet egyik legendás alakja, Párducz Mihály végzett el. Összesen 151 sír került feltárássra, melyek a temetkezési szokások alapján egy igen színes összetételű népeségről árulkodnak. Négy alapvető temetkezési rítust lehet elkülöníteni: csontvázak temetkezéseket, melyek között voltak háton fektetett nyújtott pozícióban sírba tett halottak, illetve oldalt fektetett felhúzott lábakkal eltemetett halottak, valamint szórt hamvas és urnás temetkezések.

Ezekon kívül előfordulnak önálló lótemetkezések és a négy alapvető típustól eltérő temetkezések: pl. kettős temetkezések, csonkítások vagy hasra fordítva történő temetés is. A szentes-veker-

zugi temető talán legkülönlegesebb sírja a 13. számú volt, ebben ugyanis két felszerszámozott ló mellett kocsialkatrészek is előkerültek. Ezek egy négykerékű kocsi vas kerékabroncsai voltak, de a kocsihoz tartozó kerékagyakat is sikerült megfigyelni. A kerékről korábban azt gondolták, hogy küllös szerkezetű lehetett, melyet a vasabroncs tett erősebbé. Az újabb eredmények azonban inkább egy tömör szerkezetű keréktípusra engednek következtetni. A tömör fakerekek metszete a széles kerékagyi és az elvékonyodó kerékszéli rész jellemző. Az eredeti állapotában, egyben azaz *in situ* módon kiemelt sír teljes

A paziriki kultúrában (Altaj hegység, Oroszország) a különleges körülmények szerencsés együttállásának köszönhetően olyan leletek maradtak meg a sírokban, melyek érzékenységük miatt rövid idő alatt megsemmisülnek. Az erős magashegyvidéki klíma és a halomsírok speciális kialakítása miatt a halmok belsejében, lényegében a sírkamrában és környékén állandó jéglencse tud kialakulni, mely képes átvészelni a rövid melegebb évszakokat. Ennek köszönhetően szerves eredetű tárgyak maradhatnak meg úgymint: fa, textil, bőr stb. Néhány esetben a jég megőrizheti az elhunytak mumifikálódott testét, tetoválásokkal, hajviselettel.

Hérodotosz ír a szkíták kocsikban történő elégetéséről is: *„Ezeket aztán így végzik ki. Megraknak rőzsével egy szekeret, ökröket fognak elébe, a jósokat pedig megbilincsel lábbal, hátrakötött kézzel, betömött szájjal odaültetik a rőzserakások közé. Aztán meggyújtják a rőzsét, és nagy kiabálással az ökrök közé csapnak. Nem egy ökröt odaéget a jósokkal együtt, van, amelyik csak megpörkölődik, amikor a kocsi elég. De más vádak alapján is végeznek így ki jósokat, amikor rájuk bizonyítják, hogy álpróféták. Akit így megölnek, azoknak a gyermekeit sem kíméli a király: a fiúkat mind kivégezteti, a leányokat azonban nem bántja.”*



A paziriki kocsi a szentpétervári Hermitage-ban





Szkíta bronzszobrocska

kibontására csak 1999-ben került sor. A munkát a Magyar Nemzeti Múzeum munkatársai végezték. Ekkor számos új megfigyelésre nyílt lehetőség, melyeket Vörös István ír le az *Archaeológiai Értesítő* lapjain.

Ő a következőképpen rekonstruálja a temetés eseményeit. A sír aljára fapallók kerültek lefektetésre; ezt a két lócsontváz alatt előkerült szenült maradványok bizonyítják. Ezt követően kerülhetett sor a sír mellett leölt, felkantározott lovak egymás után történő behúzására a sírgödörbe. Először a jobb oldali lovat a jobb oldalára fektetve, majd a bal oldali lovat rogyasztva helyezték el, mert már csak így fért el a kiásott gödörben. A lovak fejről lehúzták a kantáratot,

illetve kihúzták a szájukból a zablát. Ezt követően a szétszedett kocsi két-két kerekét a lovakra hordott 25–30 cm vastag földrétegre, a bal oldali ló fölé rakták. A hátulsó – alsó – törött kerékabroncs már sérülten került a sírba.

Érdekes kérdés, hogy vajon milyen lovak húzhatták ezeket a szekereket. Ismét Hérodotoszt érdemes itt idézni:

„Bozontos lovaiknak, amelyeket állítólag öthüvelyknyi szőr borít, termete kicsi, orra tömpe, s egy embert ugyan nem bírnak el, de kocsiba fogva páratlanul gyorsak, s ezért az ott lakók mind kocsinjárnak.”

A zoológiai vizsgálatok révén szerencsére megbízható információkra is támaszkodhatunk. A szentes-vekerzugi szkíta lovak altáji eredetű tarpán származékok. A legújabb vizsgálatok – az Aržan 2 Kurgan lovain végzett DNS-vizsgálatok – egyértelműen igazolták, hogy a szkíta házi lovak nem a keleti vadló (taki, azaz a przewalski ló) leszármazottai. Ezek a lovak igen alacsony magasságúak voltak, a Szentes-Vekerzugon feltárt 16 lóból 13 magassága 136 cm-nél alacsonyabb volt.

Hérodotosz és a szkíta kocsitemetkezések alapján azt mondhatjuk, hogy a tarpán típusú lovak egy négykerékű kocsitípust húzhattak a szkíták korában, egy olyan kocsit, mely nem csupán szállítóeszközként, de a hatalom, a gazdagság kifejezőjeként is funkcionált, nem pusztán a szkíta előkelők életében, de halálában is.

◇ ◇ ◇

A szórt hamvas temetkezések esetében a maradványok a sírgödör alján kerülnek elhelyezésre. Több „forgatókönyve” is létezik ennek a rítusnak: előfordul, hogy a hamvakat egy halomba helyezik el, vagy a sír alján szabálytalanul, de az is megeshet, hogy a sírgödör visszatemetése közben szórják bele a sírba a hamvakat. Ilyenkor a feltárás közben a földdel keverednek emberi maradványok, hamu, szén stb. Urnás temetkezések esetében a hamvak egy speciális edényben kerülnek eltemetésre.



Lovak a vekerzugi sírból



A szentes-vekerzugi szkíta kocsitemetkezés

# A kelta kocsi

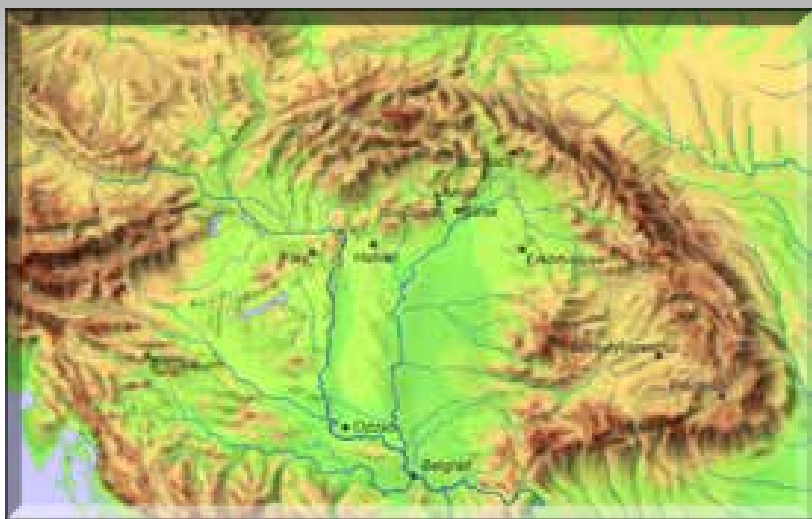
Tankó Károly

29



**A** kétkerekű kocsi az ókori keltákkal azonosítható úgynevezett La Tène-kultúra egyik fontos régészeti leletcsoportja, amely zömmel a közelmúltban feltárt kocsitelemekből került napvilágra. Habár a kelta kocsitelemek a skóciai Edinburgh melletti Newbridge-től a török határtól alig néhány kilométerre található bulgáriai Mezekig, a La Tène-kultúra szinte egész területén előfordulnak, mégis ezek a leletek nagyobb számban csak alig néhány területen koncentrálódnak.





Kelta kocsitemetkezések lelőhelyei a Kárpát-medencében (készítette: Tankó Károly)

A legtöbb kocsimaradvány a németországi Közép-Rajna-vidéken, a franciaországi Champagne-ban, Belgium és Hollandia területén, valamint Kelet-Angliában került napvilágra. Ugyanakkor a felsorolt területeken feltárt kocsis temetkezések között jelentős különbségek vannak, amelyek nemcsak térben, hanem időben is jelentkeznek. Egy markáns rítusbeli változás például, hogy amíg kezdetben a csontvázak mellett akár egészben eltemetett kocsik is előfordulnak, addig később – a hamvasztásos rítus elterjedté válásával – az elhunytal együtt a kocsi is a máglyára került.

Utóbbi eredményeképpen az emberi maradványok mellé általában már csak néhány égett és deformált alkatrész került. Sőt, idővel a kocsit már csak néhány alkatrész jelenítette meg a temetkezési rítusban. Az erre irányuló törekvés legszembetűnőbb megnyilvánulásai Északkelet-Fran-ügye-

a Közép-Rajna-vidékre és franciaországra jellemző zett *pars pro toto* vagyis „szimbolikus kocsitemetkezések”, ahol a kocsi maga már nem, csupán a lószerszámzat és néhány szíjfejtő, esetleg egy-két vasszőg került az elhunyt mellé.

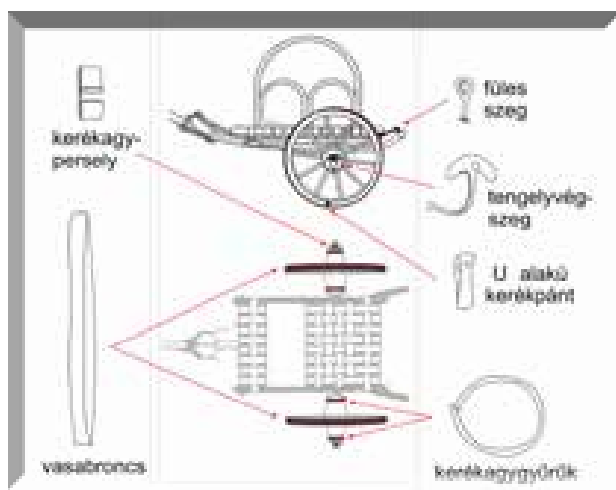
Kocsira utaló alkatrészek azonban nem csupán sírokból kerültek napvilágra.

Julius Caesar beszámolója a kelták harcmódoráról: „A harciszekér-alakulatok harcmódja az, hogy először dárdát hajigálva előrevágtatnak a csatatér teljes szélességében (ilyenkor többnyire már a lovaik által okozott félelem és a kerekek dübörgése is megzavarja az ellenséges hadsorokat), mikor pedig befurakodtak a lovasosztagok közé, leugrálnak a szekerekről és gyalogosan küzdenek tovább. Közben a kocsihajtók lassanként elhagyják a közelharc színterét, és úgy helyezik el szekerüket, hogy bajtársaik könnyűszerrel visszatérhessenek hozzá, ha netán túlerőben lévő ellenség szorongatná őket. Így a lovasok mozgékonyágát és a gyalogosok szívós helytállását egyesítik az ütközetekben, s mindennapos edzéssel és gyakorlatozással odáig viszik, hogy lejtős, meredek terepen is urai maradnak a száguldó lovaknak, pillanatok alatt váltanak át lépésre, vagy kanyarodnak el velük; sőt, megtanulnak a kocsirúdon futni, szilárdan állni a jármon, s onnan vilámgyorsan ismét a szekérben teremni.” (Szepessy Tibor fordítása)

E tekintetben fontos leletnek számít a La Tène-kultúra névadó lelőhelyén, Svájcban előkerült kocsikerék, de hasonló lelet ismert a németországi Kelheimből is.

Számos ismertté vált alkatrész, valamint egykorú képi ábrázolások és több szerencsés leletszituáció tette lehetővé a régészek számára a kelta kocsi rekonstrukcióját. A különböző elképzeléseket összehasonlítva megállapítható, hogy az alkonstrukció kérdésében tudományos konszenzus van: a kelta kocsi fából, vas alkatrészekkel megerősítve készült. A jármű alvázat a tengely és a hozzá merőlegesen rögzített kocsi-rúd jelentette. Ehhez a kocsitestet – az út egyenetlenségeiből adódó vibráció csökkentése végett – valószínűleg rugalmas kötéssel rögzítették, a fix tengelyen pedig két szabadon futó küllős kerék volt. Ezt az egyszerű fakonstrukciót elsősorban az erős igénybevételnek kitett szerkezeti elemeknél (ilyen a tengely és kerék), illetve a kocsitest rögzítésénél (pl. füles szegek) különböző vasalásokkal erősítették meg.

Mind a kocsi, mind alkatrészei ritka leletnek számítanak a kelták által is lakott Kárpát-medencében. Az eddig napvilágra került, alig több mint fél tucat lelet fényében elmondható, hogy a temetkezések mellékletei között többnyire megtalálhatók a fakerék záródását biztosító U alakú vaspántok, valamint a kerék-ágy vasalásai, az úgynevezett kerékágygyűrűk



A kelta kocsi elméleti rekonstrukciója és a régészeti leletként leggyakrabban előforduló vas alkatrészei (készítette: Tankó Károly)

és a kerékagyperselyek. Az utóbbiak széles vaslemezgyűrűk, amik a kerékagyfurat belső megerősítését szolgálták, és belső átmérőjük nagyjából a tengely külső átmérőjével megegyező. A tengelyvégszög a tengelyen forgó kerék oldalirányú elmozdulását gátolta meg, a fűles szegeknek pedig – a kutatás jelenlegi állása szerint – a kocsi-test aljának a tengelyhez való kapcsolásában lehetett szerepe. Ezzel ellentétben az ugyancsak párosával előforduló, bemetszett fűles szegek valószínűleg biztosítószegeként funkcionálhattak.

A kelta kocsi-temetkezésekben a lószerszámzat elemei is gyakran megtalálhatók. A jelenkorban is használt karikás zabla például a kora vaskori oldalpálcás zablát felváltó késő vaskori újítás, amelynek elterjedése a Kárpát-medencében a keltákhoz köthető, és számos La Tène-kori kocsi-temetkezésben is előfordul.

A Kárpát-medencéből ismert sírleleteket áttekintve két temetkezés esetében feltételezhető, hogy „szimbolikus kocsi-temetkezések” voltak, mivel azokban csupán meghatározott elemekre utaló alkatrészek kerültek elő. Amennyiben a régi közléseket hitelesnek fogadjuk el, Balsáról vas kerékabroncsok, Hatvan-Boldogról abroncs-töredékek és zablák kerültek elő.

Egy másik lényeges aspektus, hogy a Kárpát-medence keleti felében eddig feltárt kocsi-

Különböző kocsi-alkatrészek kerültek elő a walesi Llyn Cerrig Bach nevű lelőhelyről is, miközben az ausztriai Oberndorf-Ebene/Unterradlberg és az írországi Dunmore East lelőhelyekről pedig tengelyszöveket publikáltak.

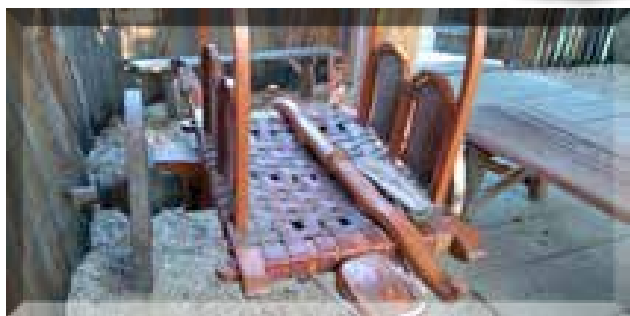
Érkörtvényesen (Curtuiseni – RO) kerékabroncs és lószerszámok, Székelykeresztúron (Cristuru Secuiesc – RO) kerékabroncs-töredékek, Prázsmáron (Prejmer vagy Toarcia – RO) pedig lószerszámok és vasabroncs-töredékek voltak. Ezekkel szemben az arnóti sírban kerékpánt, kerékagygyűrű, tengelyvégszög, fűles szegek és övvezetők is voltak, viszont a vasabroncsok hiányoztak belőle. Ugyancsak kocsihoz tartozhatott a Munkács (Munkačevo – UA) melletti Gallis-hegy (Gališ – UA) és Lovácska-hegy (Lovačka – UA) meredélyes lejtőin a 19. század végén gyűjtött késő vaskori leletek között található félholdfejű, ívelt tengelyvégszög három példánya, ám itt a pontos lelet-körülményekre vonatkozó adatok nem ismertek.

Kelta kocsi rekonstrukciója (MAMUZ Asparn an der Zaya – Ausztria) (fotó: Tankó Károly)

temetkezések elsősorban Északkelet-Magyarországon (Hatvan, Balsa, Arnót és Sajópetri), valamint Erdélyben (Érkörtvényes, Székelykeresztúr és Prázsmár) koncentrálódnak. Mindez azért lényeges, mivel a kelta temetkezésekben előforduló kocsi, a társadalmat irányító harcos elit hatalmi szimbólumaként fontos információkkal szolgál a késő vaskori társadalom tagolódásáról. E tekintetben azonban további kutatások szükségesek.

◇ ◇ ◇

Hajtott kocsi ábrázolása kelta ezüstérem hátlapján lándzsát és pajzsot tartó harccsal (Kr. e. 1. század)



Kelta kocsi rekonstrukciója (MAMUZ Asparn an der Zaya – Ausztria) (fotó: Tankó Károly)



Kétkerekű terményszállító kocsi. Santa Constanza, Róma

## FOGATOS KOCSIK A RÓMAI BIRODALOM ÚTJAIN

MRÁV ZSOLT

A Római Birodalom hatalmas területét behálózó utak és a nagy távolságok miatt a szárazföldi közlekedésnek és ezáltal az akkori legkényelmesebb szárazföldi közlekedési eszközöknek, a fogatos kocsiknak különösen nagy szerep jutott. Ennek ellenére a kocsigyártásban és a különböző kocsitípusok kialakításában a rómaiaknak nem volt kezdeményező vagy feltaláló szerepe. A római korban használt legtöbb kocsit ugyanis a meghódított vagy leigázott népek – köztük különösen az etruszok és a kelták – fejlesztették ki, a rómaiak a technikai újításokat azok tökéletesítésével csak hasznosították a maguk javára. Az egyes kocsitípusok alakját, megjelenési formáit elsősorban rendeltetésük, funkciójuk határozta meg. A kocsikat a mindennapi élet számtalan területén alkalmazták, ami természetszerűen együtt járt a járművek nagy változatosságával is.





Egy pannoniai kocsisírban talált utazókocsi rekonstrukciója (rekonstrukció: Mráv Zsolt)

### A teherszállításra használt kocsitípusok

A rómaiak a kocsit a mindennapi életben leginkább teherszállításra, fuvarozásra használták. A legegyszerűbb és legrégebb római teherkocsi a *plaustrum* volt, amely nem állt másból, mint kerekekből és a rájuk támaszkodó rakodó lapból. A nehéz, főleg mezőgazdasági célokra (termény és élőállat szállítására) alkalmazott, ökrök által húzott kocsi küllő nélküli tömör korongkerekeken gördült, amelyeket általában csapolásokkal rögzítettek. Ez a technikai megoldás a kerék forgásakor ékellen nyikorgást eredményezett. Alkalmazták két- (*plaustrum minus*) és négykerekű (*plaustrum maius*) változatban is. Hátránya a lassúság, előnye a nagy teherbírás volt. A *plaustrum*-nál lényegesen fejlettebb és könnyebb *carrus* már küllős kerekeken gurult, és leginkább két vagy három öszvért fogtak elé. Alakját elsősorban a nagyszámú ábrázolás és néhány szerencsés lelet alapján pontosan rekonstruálhatjuk. Az ábrázolások alapján a *carrust* alkalmazták a bor szállítására is (*carrus vinarius*), úgy, hogy vagy egy 4-500 liter űrtartalmú hordót helyeztek rá, vagy pedig egy ívelt falécekből összeállított tartószerke-



*Carpentum* Agrippina császárnét ünneplő pénzérmén



Utazókocsi ponyvával. Maria Saal, Ausztria

zetre nagy méretű bőrtömlőt akasztottak. *Carrust* használtak a hadsereg málhás osztagai is, sőt ugyanerre a kocsitípusra még könnyű hadigépet is erősítettek (*carroballista*). A *Codex Theodosianus* szigorú szankciók mellett maximálta a szállításra használt kocsik terhelését. A *carrusra* például csak 198 kg terhet rakodhattak, de a felső súlyhatár a nehéz *angaria* esetében sem volt magasabb 500 kg-nál. Az igen kis terhelhetőséget valószínűleg az utak kímélése céljából vezették be.

Julius Caesar Kr. e. 45-ben kiadott és később más császárok által többször is megújított városi törvényében (*lex Iulia municipalis*) néhány kivétellel megtiltotta, hogy a nap első tíz órájában kocsik közlekedjenek Róma utcáin. A kivételek között ott találjuk a középítkezésekről származó építési törmelék és a szemetet elszállító kocsikat. A forgalom lebonyolítására Rómában tehát csak az éjszaka állt rendelkezésre. Az áruszállító kocsik hangos dübörgése, amely együtt járt a kocsisok trágár szitkozódásával, sok Rómában lakó éjszakai nyugalomát keserítette meg. Az esték fülsértő hangzavara keltette bosszúság számos költőt, köztük Iuvenalist, Vergiliust és Ovidiust is „megihlette”. Az intézkedés oka a közlekedési káosz elkerülése mellett a fokozott balesetveszély lehetett.

### Az utazókocsik

Az etruszkoktól vették át a rómaiak a *carpentum*-nak nevezett kétkerekű dízkocsit, amely elsősorban reprezentációs funkciót töltött be. A könnyű kétkerekű kocsi elöl nyitott, ház formájú szekrényét boltíves tető fedte, amelyet sokszor szobrok vagy oszlopok tartottak. A Kr. e. 4–3. században engedélyezték a római matróknak, hogy ünnepek alkalmával a város-



Kétkerekű utazókocsi ábrázolása egy pannoniai síremléken

ban *carpentumot* használnak. A római nők ezt a kiváltságukat annak köszönhették, hogy Róma megvédelése érdekében arany ékszereiket felajánlották. A nők kocsihasználati jogait később azonban erősen korlátozták. A császárkorban már csak a Vesta-szüzek, a papok és a császári szolgálatban álló magas rangú személyek, mint például a *praefectus praetorio* utazhattak Rómában *carpentumon*. A császári ház néhány nőtagja a *senatus* külön engedélyével ugyancsak igénybe vehette Rómában ezt a közlekedési eszközt. Augustus (Kr. e. 27 – Kr. u. 14) felesége, Livia volt az első, akit a *senatus* megtisztelt azzal, hogy nappal a város határain belül *carpentumon* utazhatott. Claudius (41–54) 44-ben tartott britanniai *triumphusa* alkalmából hírhedt felesége, Valeria Messalina is jogot kapott a *carpentum* használatára. Claudius következő felesége, Agrippina sem adta alább, ő ugyancsak kiharcolta magának ezt a különleges megtiszteltetést.

A *carpentum* mellett a birodalom útjain más típusú kétkerekű utazókocsik is futottak. Ilyen volt például az *essedum*, ami eredetileg a kelták harci kocsiját jelentette. A rómaiak azonban ezt a típusmegnevezést főleg egy kétkerekű, kétfogatú, elegáns megjelenésű, nyitott kocsihoz alkalmazták, amelyre háttámlás ülést helyeztek. Szélesebb körben terjedt el az egyszerűbb, de ugyancsak kelta eredetű *cisium*, amelynek háttámla nélküli ülése minden oldalról nyitott volt. A *cisiumot* már jelentősebb mennyiségű csomag szállítására is alkalmassá tették. Ábrázolások alapján a kocsi elé általában egy vagy két öszvért fogtak. A szállítási vállalkozók (*cisiarii*) között ez a típus vált a legnépszerűbbé.

Elég Iuvenalist idéznünk, hogy megtudjuk, milyen következményei lehettek egy nehéz teher szállító kocsi nagyvárosi forgalomban bekövetkező tengelytörésének:

„Mert ha Liguria tömbje alatt elreccsen a tengely, / és rádönti e nagy hegységet a nép tömegére, / testükből mi marad? Csontot, testrészt ki talál ott? / Teste a szétaposott népnek mint pára enyészik / semmi-be...” (Iuvenalis, 3, 254–261)



Carballista ábrázolása a Traianus-oszlopról

A hosszabb utazásra szánt négykerékű utazókocsik közül a legerjedtebb a kelta eredetű *reda* és a *carruca* volt. A *reda* egy nyitott kocsi volt, amit kettő, négy, sőt esetenként akár több ló vagy öszvér húzott. A kocsiszekrényen a kocsihoz kívül akár 4–6 személy is utazhatott. A *reda* volt az állami postaszolgálat legáltalánosabban használt kocsitípusa is, ami nagyban hozzájárult a típus elterjedéséhez. A *carruca*



Életutat szimbolizáló utazókocsi egy Róma városi szarkofágon. Museo Nazionale Romano, Róma



Borkereskedő hordót szállító ökrösfogata. Relief Augsburgból

sokban hasonlított a *redához*, de eltért magasabb felépítésében és díszesebb kivitelében. Kezdetben arannyal és ezüsttel ékesített *carrucán* csak a főbb tisztviselők utazhattak. Később Severus Alexander császár (222–235) „minden senatornak megengedte, hogy Rómában ezüsttel díszített *raedat* és *carrucat* tartson, úgy vélte, emeli Róma tekintélyét, ha egy ilyen nagyváros senatorai ilyeneket használnak”. Aurelianus császár (270–275) pedig „engedélyezte, hogy magánszemélyek ezüstverettel ékesített kocsikat tarthassanak...”. A kocsitípus legismertebb variánsa a *carruca dormitoria*, amin utazás közben akár aludni is lehetett. Az utak által keltett rázkódást a kocsiszekrény kötéllal vagy bőrszíjakkal történt felfüggesztésével igyekeztek tompítani.



Négykerekű utazókocsit ábrázoló mozaik Antiochiából. San Diego Museum of Art



I. Constantinus császár díszes utazókocsija. Róma, Constantinus diadalív

A császárok hosszabb útjaikat ugyancsak kocsin tették meg, bár utazásuk mindig nagy ceremóniával járt. Nero (54–68) kísérete ezer kocsiból állt. Heliogabalus császárt (218–222) azonban „mindössze” 60 kocsi kísérte, viszont a személyes használatára készült császári utazókocsit gemmákkal és drágakövekkel díszítették. Commodus (177–192) hagyatékában meg olyan kocsit találtak, amelynek ülését „egyetlen fordítással hol a nap, hol a szellő irányába lehetett állítani”. A kocsik olyan szerkezettel is el voltak látva, amelyek alkalmasak voltak a megtett út hosszának a mérésére. A *hedometron* működési elve az volt, hogy a szerkezet minden kerékfordulat után egy golyót ejtett egy fémtartályba, így a kerék kerületét beszorozva a golyók számával megkapták a megtett távolságot.

A kiépített, minden évszakban járható úthálózatnak és a kocsik római kori technikai fejlettségének köszönhetően a távolságok legyőzhetővé váltak. A kényelmes ülésekkel és felfüggesztett kocsiszekrényekkel az utazás fáradságai is elviselhetőbbek lettek, ezért hosszabb utakra is egyre többen vállalkoztak. A Római Birodalom bukása után azonban nemcsak az úthálózat ment tönkre, hanem hosszú időre feledésbe merültek a kocsik bevált szerkezeti újításai is, olyannyira, hogy azokat a középkor folyamán újra fel kellett találni.





# AZ AVAROK

## SZEKEREI

FELFÖLDI SZABOLCS – KÜRTI BÉLA

Az Úr 567–568. évében rendkívüli népmozgások zajlottak le a Kárpát-medencében. A vidéket a korábbi évtizedekben alapvetően két germán nyelvű csoport tartotta a kezében. Míg a Dunától keletre zömmel a gepidák, addig attól nyugatra zömmel a longobárdok szállásterületei húzódtak. A két nép gyilkos háborújába a messzi, keleti pusztákról ideérkező nomád avarok is bekapcsolódtak a longobárdok oldalán, ezzel el is döntve a háború kimenetelét. A longobárdok azonban hiába szerezték meg így a győzelmet, nem várták meg a minden korábbinál harciasabbnak tűnő új szomszédok térfoglalását, még abban az évben elhagyták a Kárpát-medencét, és Észak-Itáliába vonultak. Az avarok és a korábban nekik alávetett, a Kárpát-medencétől keletre meghódított népek, néptöredékek tehát birtokba vehették a térség stratégiai fontos pontjait. Arról azonban, hogy ez a beköltözés miképpen is zajlott le, a korszakról beszámoló, zömében bizánci görög forrásaink sajnos hallgatnak. Erről pedig a több mint 250 évig tartó folyamatos Kárpát-medencei avar uralom egyébként valóban rendkívül gazdag régészeti hagyatéka is alig valamit árul el nekünk.



Kizárólag fa alkatrészekből konstruált kocsikerék

A görög *hamaxobiosz* („szekéren élő”) olyan melléknév, amely általában a nomád népekre vonatkozik.

Egy másik szerző, Theophánész leírásából ugyanakkor az derül ki, hogy az avarok a bizánciaktól kértek kocsikat. De a szövegből az is valószínűsíthető, hogy nem azért történt mindez, mert az avarok nem ismerték volna a szekereket, sokkal inkább azért, mert nem volt elegendő számú ilyen alkalmatlansága az avarok fejedelmének, a kagánnak. „*Midőn beköszöntött a húsvét ünnepe és a rómaiak az éhségtől sorvadoztak, hallva ezt a kagán kinyilvánította Priskosznak [a bizánci hadvezérnek]: küldjön el szekereket hozzá, hogy ő ellátást juttasson nekik, hadd töltsék vidáman ünnepüket. Megrakotva négyszáz szekeret, elküldte hozzájuk.*”

Ennek alapvetően két oka van: egyrészt a beköltöző avar csoportok (azaz az első Kárpát-medencei avar generáció) régészeti hagyatékának beazonosítása mindmáig roppant nehéz (a 7. század első harmadától már jól körülírható, meghatározható az avar leletanyag, de az ezt megelőző évtizedekkel kapcsolatban sajnos nem ez a helyzet); másrészt vannak olyan tárgyak/tárgytípusok, melyek nem pusztán a 6. század végi Kárpát-medencei régészeti hagyatékából, de a negyed évezredes avar korszak, sőt az egész népvándorlás kor hagyatékából hiányoznak.

Meglepő módon ilyenek a szekerek, kocsik, illetve ezek alkatrészei, de még az igavonó állatok (ökrök, lovak) fogatolására utaló bármilyen régészeti nyom sem került mindeddig elő (a régészeti lelőhelyeken feltárt lócsontvázak ilyen szempontú rendszeres archeozoológiai vizsgálata egyelőre ugyancsak várat magára). Ez azért is roppant különös, mert a rézkortól kezdve egészen a római császárkorig bezárólag a Kárpát-medencéből kocsimodellek, vaskori és római kori kocsitemetkezések és kocsibrázolások stb. formájában számos bizonyítékkal rendelkezünk a különböző két- és négykerékű kocsik, szekerek, szállítóeszközök használatára. A népvándorlás korából viszont egyetlenegy ilyen régészeti nyomot sem ismerünk. Vajon létezhet, hogy a középkori kocsik megjelenéséig az itt élő emberek ne használták volna a kocsit? Vajon létezhet,

hogy a fent említett Kárpát-medencébe költözés során az avarok csak lovaikon és/vagy gyalogszerrel foglalták volna el későbbi szállásterületeiket? Aligha!

Annak oka pedig, hogy ezt ilyen határozottan jelenthetjük ki, nem más, minthogy – bár az avarok régészeti hagyatékából valóban nem ismerünk erre utaló tárgyakat – írott források egész sora számol be arról, hogy bizony az avaroknak igenis voltak kocsijaik/szekerei.

A bizánci Euagriosz így ír az avarokról: „*Az avarok szkíta nép. Ama szekéren élők közül való, akik a Kaukázus felett a túloldali síkságokat lakják. A szomszédos türköktől futottak el mindenestül, miután azok részéről bajt kellett elszenvedniük.*”

Egy másik bizánci történétíró, Theophülaktosz Szimokattész ugyancsak több ízben is beszámol az avarok szekereiről:

„*Miután a barbárok Singidunum [Szávaasztendemeter, a mai szerbiai Sremska Mitrovica] körül azt látták, hogy a római [azaz a bizánci] haderők hajókat készítettek, szekereiket a helység előtt egymás mellé állították, és így sáncolták el a várost*”, illetve „*A kagán élelemmel megrakott szekereket küldött az ínségtől szenvedő rómaiaknak.*”

Az egyik jóval későbbi forrásunk, a *Régmúlt idők elbeszélése* című orosz öskronika nem fest éppen hízelgő képet az avarokról, kocsijaik emlegetése kapcsán: „*Ezek az avarok*”



Emberalakot formázó korai avar kori aranytárgy egy rákóczifalvai sírból (fotó: Dankó Szabolcs)



Bizánc 626-os avar–perzsa ostroma  
a Manassész-krónikában



rok harcoltak a szlovénekkal, s szorongat-  
ták a dulebeket, akik szintén szlovének  
voltak. Erőszakosan bántak a duleb  
asszonyokkal; ha egy avar kocszini  
kívánt, sem lovat, sem ökröt nem  
fogott be, hanem (helyette)  
három, négy vagy öt asszonyt,  
s így húzatta magát.”

Az avar történelem egyik  
legkésőbbi ismert epizódja  
a frank Nagy Károly korában ját-  
szódott, amikor is Erik friauli herceg  
és a szláv Voinimir behatoltak az avar kagá-  
ni székhelyre (ami valahol a mai Magyarország  
területén lehetett), és sikeresen kirabolták azt.  
A 795. évnél az egykori angliai krónikás ezt jegyzi fel:  
„...a legderekkab Károly erős csapatával fegyverrel pus-  
títva hatalma alá hajtotta a hunok népét; s miután a fejedelmü-  
ket megszalasztotta, annak seregét legyőzte vagy éppenséggel  
elpusztította; és tizenöt, arannyal, ezüsttel és értékes tiszta se-  
lyem köntösökkel megrakott, négy ökrrel vontatott  
szekeret hozott el onnan.”

A passzusból az is kiderül, hogy  
magukat a szekereket is az avar ka-  
gáni székhelyről vitték el az ögróf  
emberei. A kérdés csak az, hogy  
feltételezhetjük-e akár analógiák  
alapján a szekerek mintegy „ké-  
szenléti jelenlétét” a kagáni ud-  
varban, és ha igen, akkor miképp  
képzeltük el azok kinézetét,  
szerkezetét.

Ismét egy bizánci történetíró, Me-  
nandrosz, egy az avarokkal egy korban  
élő, és hasonlóan hozzájuk, nomád életmó-

A türk kagán ud-  
varában – Menandrosz leírása  
szerint legalább még egy kétkerekű esz-  
közzel (járművel?) számolnunk kell: „Eljutot-  
tak oda, ahol akkor Szizavulosz [a türk fejedelem]  
tartózkodott, az úgynevezett Aranyhegynek egyik  
völgyébe. Miután Zémarkhoszék odaértek, hívatván,  
tüstént Szizavulosz színe elé léptek. Ő egy sátorban volt,  
kétkerekű aranszéken ült, amelyet, ha kellett, egy ló húzott.”  
Az sem kizárt, a türk fejedelem aranszéke egy olyan, részben  
trónussá alakítható kétkerekű, aranyozott kocsi volt, amely-  
nek vonórúdjai kivehetőek voltak, s így közlekedésre is  
alkalmas volt. Ugyanakkor mindeddig a türkök  
belső-ázsiai birodalmának területén  
még csak hasonlóra sem  
leltek a régé-  
szek.

dot folytató, bár épp az avarok-  
kal nem túl baráti viszonyt ápo-  
ló, a mai Mongólia területén  
birodalmat alapító türkök fe-  
jedelmi táborában járt bizánci  
követ, Zémarkhosz úti jelen-  
tését így idézi: „...A következő  
napon egy másik helyiségben  
voltak, ahol arannyal bevont  
faoszlopok, továbbá arany-  
nyal bevont kerevet volt,  
melyet négy aranypáva tar-  
tott. A helyiség előtt hosszú sor-  
ban kocsik álltak, amelyeken nagy tömeg  
ezüsthalmi volt, tálak és kosarak, s azonkívül  
még sok állatfigura, szintén ezüsthalmi készítmény, melyek  
semmiképpen sem maradtak el a mieink mögött. Ilyen fényűzés  
van a türkök fejedelménél.”

A bizánci követek itt minden bizonnyal a türk kagáni kincs-  
tár egy részét láthatták, nagy valószínűséggel annak eredeti  
tárolási formájában, azaz kocsikra pakolva.

Menandrosz fenti passzusa alapján  
feltételezhetjük, hogy az Erik dux ál-  
tal elrabolt szekerek az avar kagáni  
háztartás, köztük a kincstár tárgyait,  
eszközeit tartalmazhatták, s az  
sem kizárt, hogy ezek folyama-  
tos jelleggel a kagáni lakóhely  
épületei (jurtái?) között álltak,  
s a rablóportyán részt vevőknek  
az örök legyőzése után szinte  
más dolga nem is volt, mint be-  
fogni az igás állatokat, és a lehető  
leggyorsabban távozni a zsákmánnyal.



Egyetlen fából kifaragott kocsikerék





A vrapi avar kori leletegyüttes

A fentiek alapján feltételezhető, hogy az avaroknál, keletről történő 6. századi elvándorlásuktól kezdődően egészen a 8–9. század fordulójáig folyamatosan használatban volt legalább egy olyan szekér- vagy kocsi típus, amelyet még a 20. században is dokumentáltak Mongóliában, de ami egyúttal Közép-Ázsiában, sőt Magyarországon is egészen a 19. századig – ugyan technikailag eltérő változatokban – használatban volt. Ennek a kocsinak az alapja egy tengelyre egymással párhuzamosan helyezett két rúd volt. Ezek közé fogták a vontató állatot (normál esetben mindig egyet). A tengely fölött alakították ki a volta-képpeni kocsi testét, ami lehet egy egyszerű rács vagy annak különféle módon befont, belécezett, illetve valamilyen módon fedett változata. Ez olykor teljesen zárt ládává, szekrénné alakulhatott, amelyben zárható módon voltak tárolhatóak a benne elhelyezett vagyontárgyak. A kocsi kereke Mongóliában keresztgerendás, Közép-Ázsiában, illetve a Kárpát-medencében küllös volt. Az előbbi esetben viszonylag alacsony a tengelymagasság (de az igavonó állatok is kisebbek), az utóbbiak kifejezetten magas tengelyűek.

Úgy gondoljuk, egyáltalán nem meglepő, hogy az avar kincstár elrabolt részét szállító ládakocsikat négy-négy ökör volt kénytelen húzni. Nagy a valószínűsége, hogy nem a bennük felhalmozott kincs súlya, sokkal inkább a középkori útviszonyok miatt kellett ezt a megoldást alkalmazni. A vontatás módja egyébként lényegét tekintve (két rúd közé fogott egy szál igásállat) mindenütt azonos. Eltérések mutathatók ki

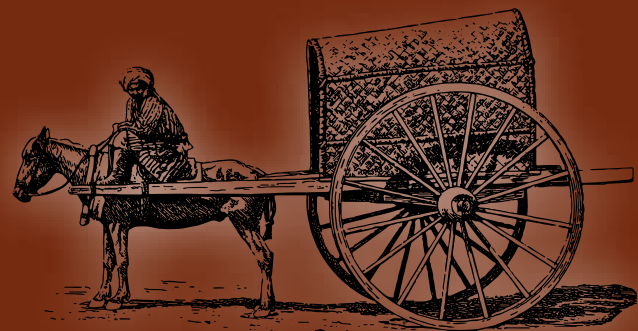
viszont a fogatolás módjában: míg keleten a kumetszerű eszközök az elterjedt (régészeti anyagból már a Kr. e. 1. évezred közepéről ismerünk ilyet a paziriki 5. számú kurgánból, lásd e számban F. Kovács Péter cikkét), addig hazánkban a vontató állatot a négykerekű szekerek mintá-

jára kialakított hámba fogták. Itt a ló (vagy szamár) hátára „nyereg” került a súlytartásának céljából, a keleti talyigák súlyát viszont maga a vontató állat viselte.

Végül talán arra is választ kaphatunk, hogy miért nem találjuk meg az avarok kocsjainak régészeti nyomait hazánk földjében. A mongóliai, közép-ázsiai és a hazai néprajzi anyagból ismert

fenti kocsik ugyanis – szemben például a fent említett vaskori vagy római császárkori kocsikkal – gyakorta

H a -  
sonló leírást  
hagyott ránk a több  
száz évvel később a mongol nagy-  
káni udvarban megforduló nyugat-európai  
szerzetes, Rubruk is: „Ezenfelül vékonyra hasított vesszőkből  
négyzögeket is készítenek egy-egy nagy láda méretére, utána az  
egyik végétől a másikig erő fedelet emelnek rá ugyanilyen vesszőkből, az  
elülső oldalába kis ajtót csinálnak, majd beborítják ezt a ládát vagy házikót  
faggyúba vagy juhtejbe áztatott fekete nemezzel, hogy az eső ne hatoljon át  
rajta, s ezt is díszítik rátétmunkával. Ilyen ládákban tárolják minden házi esz-  
közüket és értéküket; jó erősen felkötik tevék vontatta, magas taligákra,  
hogy a folyókon átkelhessenek velük. Ezeket a ládákat sohasem veszik  
le a taligákról. Amikor a hálásra szolgáló jurtát a földre állítják, be-  
járatával mindig délnek fordítják, azután a taligás ládákat helye-  
zik el a házon innen és túl fél kőhajtásnyira oly módon, hogy  
a jurta úgy áll a két taligasor között, mintha két fal között  
volna.” Ezeket az úgynevezett ládakocsikat egyébként  
egészen napjainkig használják Mon-  
góliában!



Arbak





„Nomád lakókocsi”. Az ökrök vontatta nagy méretű kocsi egy teljes jurtát képes szállítani



Máig használt jellegzetes kétkerekű szállítóeszköz Mongóliában

egyetlenegy fém alkatrész felhasználása nélkül készültek, sőt készülnek a mai napig is (úgy a kerekek, mint a „kocsiszekrény”). A Kárpát-medence éghajlati és talajviszonyai között a fából készült tárgyak, így a feltehetően ugyancsak kizárólag fa alkatrészekből konstruált kocsik ép állapotban történő előkerülésének esélye tehát roppant csekély. Így lényegében az lenne a meglepő, ha régészeink már nagyobb számban találtak volna az avarokhoz kapcsolható kocsi- vagy szekér-

„Az asszonyok gyönyörű szép taligákat készítenek maguknak [...]. Egy-egy gazdag mongolnak, azaz tatárnak jó száz-kétszáz ilyen ládás taligája is van. Batu huszonhat feleséget tart, mindegyiknek van egy nagy jurtája [...] és minden egyes jurtához jó kétszáz taliga tartozik. [...] Egy asszonyszemély egymaga képes húsz vagy harminc taligát elhajtani, hiszen sík a föld. Az ökrös vagy tevék taligákat egyiket a másik után kötik, az ökröt hajtó asszony a legelsőn ül, s az összes többi egyforma lépésben követi. Ha úgy adódik, hogy valami rossz útszakaszhoz érnek, szétoldják a taligákat, és egyesével vezetik át. Lassú lépésben haladnak, ahogy a juh vagy az ökör ballag.”  
(Rubruk)

maradványokat. De természetesen vannak különleges körülmények, s a régészetben szinte „bármilyen” előfordulhat, így akár már holnap is előkerülhet egy avar lelőhelyről származó szekér...

◇ ◇ ◇



Nagy Károly 814-ben Bizáncban készült selyemleple kvadriga, azaz négy ló vontatta kocsi ábrázolásával



Mongóliai sziklarajz kétkerekű kocsik ábrázolásával

# EKHÓS SZEKÉRRREL A VADNYUGATRA

Kökény Andrea

41



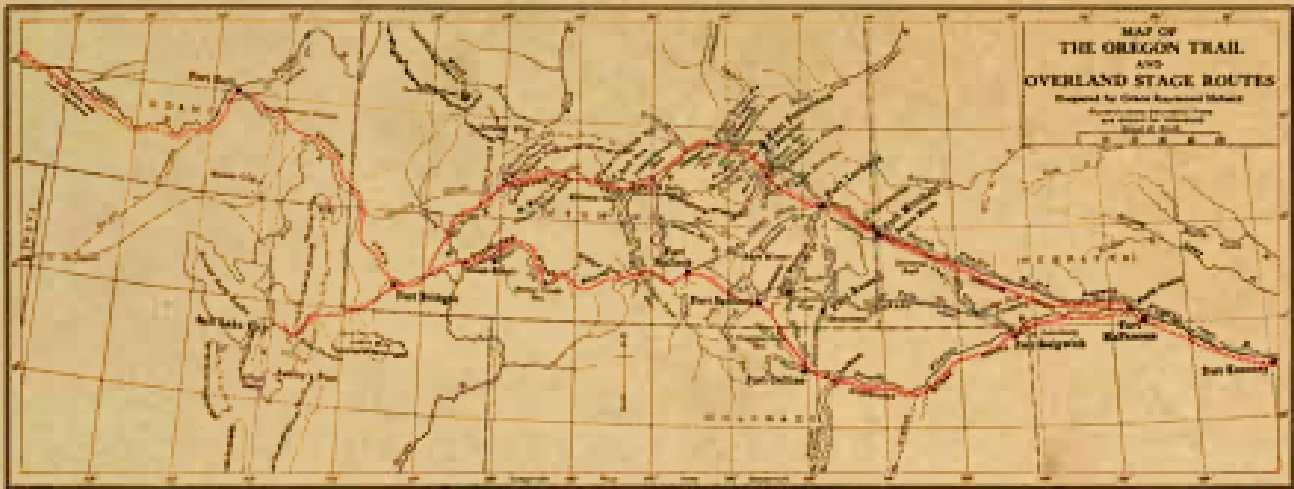
Amikor Nagy-Britannia 1783. szeptember 3-án a párizsi békében elismerte az Amerikai Egyesült Államok függetlenségét, az új állam határait északon Kanada, keleten az Atlanti-óceán, délen az Új-Spanyolországhoz tartozó Florida, nyugaton pedig a Mississippi folyó alkotta. Ezt megelőzően, 1763-ban III. György angol király megtiltotta az Appalache-hegységtől nyugatra történő letelepedést, s bár néhányan ezt a tiltást nem vették figyelembe, nagyobb számban csak a békekötést követően indult meg az átköltözés a hegységen túli területekre. A korábbi angol gyarmatokon élők számára így a „nyugat” és a „vadnyugat” eleinte az Appalache és a Mississippi folyó közti területet jelentette.

A 19. század első felében az Egyesült Államok fokozatosan kiterjesztette fennhatóságát a ma ismert kontinentális területre. 1803-ban Thomas Jefferson elnöksége idején Bonaparte Napóleontól megvásárolták a Mississippi nyugati vízgyűjtő medencéjét, Louisianát, majd 1819-ben a napóleoni háborúk miatt meggyengült Spanyolországtól pedig Floridát. A spanyol gyarmatból 1821-ben függetlenné váló Mexikótól 1836-ban elszakadt Texas, majd 1845-ben felvételt nyert az Egyesült Államokba. Ennek nyomán háború tört ki a két ország között, melynek végén újabb területek (pl. a mai Kalifornia, Új-Mexikó, Nevada, Utah) kerültek amerikai birtokba. Ezzel egy időben északnyugaton a brit kormányval történt megegyezést követően Oregon vidék is az Egyesült Államoké lett.

Az amerikai kormányzat diplomáciai tevékenysége és katonai sikerei mellett a nyugati területek benépesítésében elsődleges szerep jutott a telepeseknek. A korai időkben nagyrészt gyalogszerrel vagy lóháton, később már ekhós szekereken keltek útra. Még a gyarmati korszakban vált ismertté az úgynevezett *Conestoga-szekér*, melyet elsősorban teherszállításra alakítottak ki, de arra is alkalmas volt, hogy a telepesek kisebb távolságokra, korábbi lakóhelyük közelében lévő területekre tovább költözzenek vele. Nevét a Pennsylvániában élő német telepesektől kapta a közelükben élő őslakos indián törzs neve és a róluk elnevezett Conestoga folyó nyomán.







Copyright 1845, by George Raymond Roberts and E. J. Robinson

Az Oregon-ösvény és a postakocsi-útvonalak

A Conestoga-szekér körülbelül 5,5 méter hosszú, 3-3,5 méter magas és 120 centiméter széles volt. Üresen több mint egy tonnát nyomott, s két-három, de akár hat tonna terhet is elbírt, ezért 4-6 ló vagy 8-10 ökör tudta csak elhúzni. A fából készült vázra vászontető került. Padlózata U alakban meghajlott, a két vége felfelé görbült, hogy megakadályozza a rakomány elmozdulását. Oldalára általában vízeshordókat és szerszámokat ládákat erősítettek, hátuljára pedig az állatok etetőládáját. Kocsisa legtöbbször nem volt, a hajtó a szekér mellett gyalogolt, s néha felült egy kihúzható deszkára vagy a bal első ló hátára, melyről el tudta érní a szekér bal oldalán a két kerék között lévő kéziféket. Tulajdonképpen a jobboldali közlekedés is a Conestoga-szekerekkel kezdődött meg Észak-Amerikában.

A 18. század folyamán a tizenhárom észak-amerikai angol gyarmat középső területeitől (pl. Pennsylvaniától) délre,



A szekérkaraván átkel a Nagy-síkságon

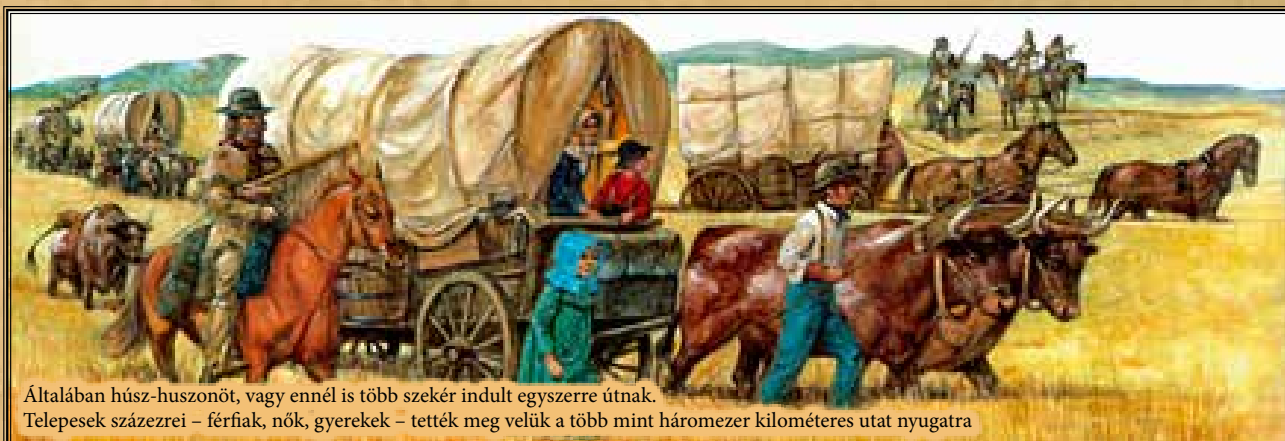
egészen Virginiáig és Georgiáig jutottak el vele, illetve nyugat felé, az Appalache-hegységen átkelve az Egyesült Államok középső részére, a mai Ohio, Illinois és Missouri állam vidékére. A telepeseken kívül a kereskedők is előszeretettel használták.

Az 1830-as, 1840-es években a területgyarapodással párhuzamosan újabb telepes hullámok indultak útnak, még távolabbi területek felé. A sokszor több ezer kilométeres út megtételére a Conestoga-szekér mérete miatt már nem volt alkalmas, új típust kellett kifejleszteni. Voltak ugyan külön szekérgyártásra specializálódott cégek, de egy új jármű 85-170 dollárba került. Ennél egyszerűbb és olcsóbb megoldásnak tűnt, ha a farmon használt szekereket alakították át. Ponyvával fedték be ezeket, mely egyaránt védett az eső, a por és a szél ellen. Ehhez a vásznot lenolajjal kezelték, hogy jobban szigeteljen. A fából készült kerékre vaspánt került.

Az így kialakított úgynevezett préri szkúner (*prairie schooner*) a Conestoga-szekereknek körülbelül a fele volt. Üresen 590 kg-os és hozzávetőlegesen



Conestoga-szekér rekonstrukciós rajza



Általában húsz-huszonöt, vagy ennél is több szekér indult egyszerre útnak. Telepesek százazrei – férfiak, nők, gyerekek – tették meg velük a több mint háromezer kilométeres utat nyugatra

1100 kg teherbírású jármű. 3,5 méter hosszú, 120 centiméter széles, 60 centi magas volt, mintegy nyolc négyzetméteres rakodó felülettel. Erre a vízszintes padlózatú „dobozra” erősítették fel a vázszonponyvát, mellyel a szekér magassága elérte a 3 métert, de még mindig viszonylag könnyen el tudta húzni 4-6 ökör vagy 6-10 öszvér.

A szekérkaravánok összeállítása, felszerelése gondos előkészületeket kívánt. Legtöbbjüket részletesen kidolgozott szabályok szerint szervezték meg. Meghatározták a vezetők kiválasztásának szempontjait és az úton haladók viselkedési normáit is. Minden expedíciónak volt egy kapitánya, aki felelősséggel tartozott az út szervezéséért, és egy kalauza (lehetőleg olyan személy, aki korábban már járt a vidéken), aki mutatta az utat, és ha szükséges volt, tárgyalta az őslakos indiánokkal.

Általában húsz-huszonöt szekér indult egyszerre útnak, de előfordult, hogy akár hatvan is. A férfiak hajtották

a szekeret, látták el az állatokat, és védtek az utazókat az indiánoktól. Meghatározták az indulás idejét, az útvonalat, a napi tempót, s hogy hol keljenek át a folyókon vagy hol táborozzanak le. A nők látszólag a szokásos, hagyományos feladatokat látták el, de sokszor

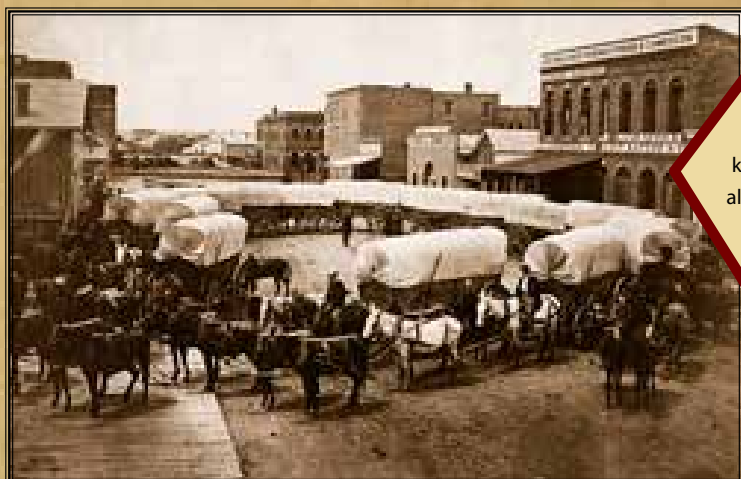


A *The covered wagon* című 1923-as néma westernfilm plakátja

korántsem hagyományos módon. Ők készítették el az ételt, de legtöbbször nyílt tűzön és sokszor magaslati viszonyok között. Az ő feladatuk volt gondoskodni a gyerekekről, s megvédeni őket a veszélyektől: nehogy

megtámadja őket egy csörgőkígyó vagy valamilyen vadállat, nehogy alákerüljenek a szekérkeréknek, vagy az átkelésnél a vízbe vesszenek, esetleg más balesetet szenvedjenek. Viszonylag kevés alkalmuk adódott a többi családdal való érintkezésre, hiszen leginkább valamelyik különálló szekéren utaztak, a déli és esti pihenőidőben pedig általában főztek, mostak.

Egy szekér általában hat hónapra elegendő élelmet tudott szállítani 4-5 fő számára, s néhány háztartási eszközt és luxuscikket is. Becslések szerint a szekerek 70 százalékát ökrök húzták, 20-30 százalékukat öszvérek, s kezdetben szinte egyáltalán nem használtak lovat. Bár az ökrök lassabbak voltak, mint az öszvérek, de olcsóbbak, s könnyebben betaníthatók. Ráadásul jobban tűrték a sokszor kopár



A szekérkaraván indulásra kész

A körülbelül hat hónapos útra egy felnőtt számára ajánlott élelmiszerek a következők voltak: 68–70 kg búzaliszt, 9 kg kukoricaliszt, 23 kg szalonna, 18 kg cukor, 4,5-5 kg kávé, kb. 7 kg szárított gyümölcs, 2,5 kg só, 20–25 dkg sütőpor, 1 kg tea, 2,5 kg rizs, 7 kg bab. Ezeket legtöbbször vízhatlan edényekben vagy hordókban tartották, s a szekér padlózata alatt kialakított részben úgy próbálták elhelyezni, hogy a fedél egyben alkalmas legyen fekvő felületnek is. Az étrend nem volt túl változatos, általában szalonna, bab, kávé, kétszersült vagy kenyér volt a szokásos reggeli, ebéd, vacsora. Négy személyre és hat hónapra az élelem körülbelül 150 dollárba került. Kevesebb élelmet kellett szállítani, ha marhát, birkát vagy kecskét lábón tudtak magukkal hajtani. Szerencsés esetben vadászszákmányra is szert tettek, s bölény-, antilop-, szarvas- vagy medvehúst szereztek, vagy a patakokban lazacot, pisztrángot fogtak.





A hosszú, monoton úton az időjárás viszontagságaival is meg kellett küzdeni

területek viszontagságait, megélték a gyér fűvön, s nem kellett szemes takarmányt beszerezni számukra. Ezenkívül éjszakára szabadon lehetett engedni őket, s reggel viszonylag könnyen összeterezni. Előnyük volt még, hogy az indiánok nem nagyon tudták mire használni őket, így kevesebb volt a lopás.

A felszerelés fontos részét jelentették a különböző főzőedények, ónból készült fazekak, lábasok, evőeszközök. Bár voltak, akik kisebb tűzhelyt is magukkal vittek, de többségében nyílt tűzön főztek, melyet fa hiányában a bölények ürülékével tápláltak. Fa híján nehéz volt megjavítani a kerekeket és a tengelyeket is, ha csak nem találtak az út mentén elhagyott szekereket vagy kisebb bútordarabokat.

Fontos volt, hogy minden utazónál legyen legalább két váltás ruha, több pár cipő, szappan a fürdéshez és a mosáshoz, valamint sátor és vékony, összehajtható matracok, takarók, párnák az alváshoz. Számos olyan használati tárgy és szerző is a felszereléshez tartozott, ami nem csupán útközben, de a megérkezés után is elengedhetetlen volt. Kés, olló, ár, tű, céma, fűrész, balta, valamint az eke mind-mind fontos kellék volt, akárcsak a különböző térképek, útikalauzok, könyvek, no és a Biblia.

A napok sokszor elég monotonon teltek. Hajnali kelés, táborbontás, mindig ugyanaz az étel, nem egyszer harminc-negyven kilométeres út, s a megpróbáltatások által okozott fizikai és lelki gyötrelém. A szekereknek nem volt rugója, ezért legtöbbször inkább min-



A szekerek közel kétharmadát ökrök húzták, a többiit öszvérek, s néha lovak

denki gyalogolt, hisz a szekér túl rázós, túl poros, túl kemény volt, ráadásul rajta utazva pluszterher nehezedett volna az igásállatokra is.

Az útnak indulók féltek az indiánoktól, de azok nem mindig voltak ellenségesek, sőt, gyakran segítettek. Ismerték az utat, az ösvényeket, a gázlókat, így nem egyszer alkalmi vezetőként szolgáltak, vagy éppen üzeneteket vittek egyik

csoporttól a másikig, a vadonból a civilizált településekre. Élelmiszert, ruhát, mokaszint adtak vagy cseréltek el, s ha szükséges volt, menedéket nyújtottak.

A Conestoga-szekerek által rótt út az Appalache-hegység völgyeiben haladt, elnevezése „Nagy Szekérút” (*Great Wagon Road*) volt. Az Egyesült Államok középső részéről, Missouri állam Independence nevű városából indult nyugat felé az Oregon-ösvény, a Kalifornia-ösvény és a Santa Fe-ösvény. Előbbieken a Nagy-síkságon és a Sziklás-hegységen átkelve egészen a Csendes-óceán partvidékéig el lehetett jutni, utóbbi pedig az Új-Mexikó kereskedelmi csomópontjának számító Santa Fe városáig vezetett, mely a Mexikóvárosból induló *El Camino Real de Tierra Adentro* (Belső

területek királyi útja) végpontja is volt. Ezek az utak és a rajtuk végighaladó szekerek végül nagyban hozzájárultak e fiatal, erős nemzet hatalmas és egységes országának megteremtéséhez.



A 244 méter magas Scotts Bluff az egyik legfontosabb tájékoztatósi pont volt a Nebraska területén keresztül utazók számára

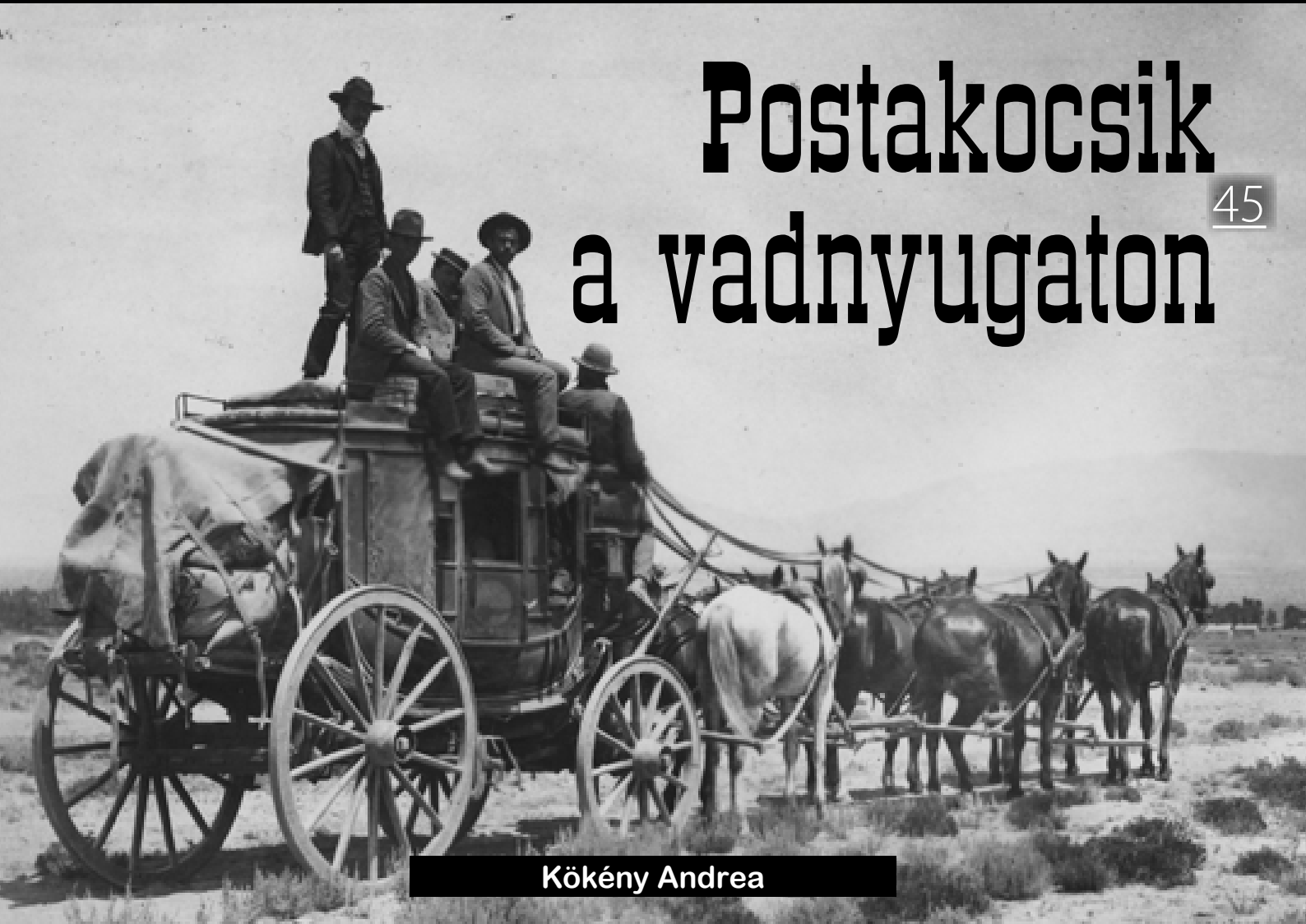
(Nevét Hiram Scotttól kapta. A fiatal prémvadász 1828-ban, 23 évesen vesztette életét a szikla/hegyfok közelében)



Az Oregon-ösvény egy része ma már védett terület. A nemzeti parkokban megtekinthetők és kipróbálhatók az ekhós szekerek is



# Postakocsik a vadnyugaton<sup>45</sup>



Kökény Andrea

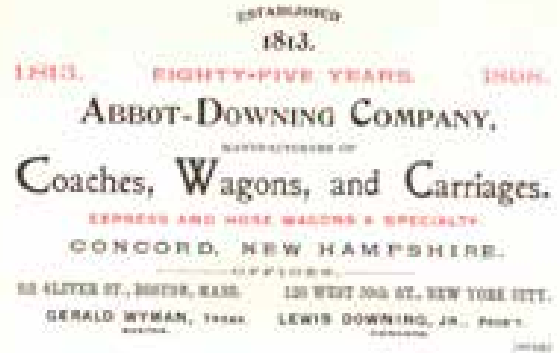
Postakocsi egy korabeli fotón

**A** vadnyugati filmek szinte elengedhetetlen kelléke s egyik legismertebb közlekedési eszköze a postakocsi, amin a poros, rázós utak és az időjárás viszontagságait legyőzve, az indiánok és az útonállóak támadásaival dacolva rótták a mérföldeket az utasok, miközben kocsisa a postai küldeményeket is kézbesítette a címzetteknek. A korszakot megidéző, John Wayne, Bing Crosby vagy éppen Paul Newman főszereplésével készült westernfilmek jórészt a 19. század második felében játszódnak, de a postakocsi története sokkal korábbra nyúlik vissza.



Egy John Wayne-westernfilm plakátja

Angliában a 16. század elejétől, az észak-amerikai angol gyarmatok területén a 18. század közepétől kezdtek el utasokat szállítani egyik városból a másikba. Először az északi, úgynevezett új-angliai gyarmatokon, majd a „középső” területeken, New York és Philadelphia között. Utóbbi szakaszon az 1756-ban megtett első utakhoz képest tíz évvel később már három nap helyett kettő is elegendő volt a közel 150 km-es távolság megtételére. A 18–19. század fordulóján a levelek és csoma-



Az Abbot-Downing Company plakátja

gok szállítását és kézbesítését is megszervezték a járatokon, sőt gyakran üzeneteket vagy pénzt is eljuttattak a címzetteknek. Az 1820-as évek végén csak Bostonból hetvenhét postakocsivonal indult, az 1830-as években pedig már több mint száz.

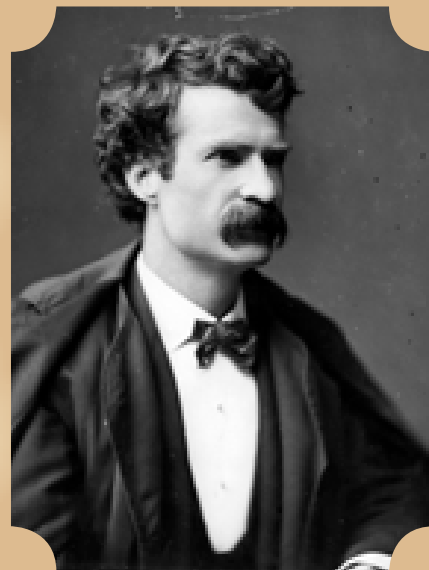
A gyártók igyekeztek különféle újításokat alkalmazni, s az utasok kényelmét és biztonságát is növelni. Az első Concord postakocsit 1827-ben építették. A korábbi rugós felfüggesztést bőrpántokkal váltották fel, így a rázkódás helyett hintázó mozgás jött létre. Az Abbot-Downing Company több mint tízféle postakocsit és több mint negyvenféle különböző kocsit és szekeret fejlesztett ki New Hampshire-ben, Concord városában, s a cég 1847-es felbomlásáig több mint hétszáz postakocsit készítettek. A Concord járművek építése és eladása ezután is folytatódott, 1865-ben pedig a régi cégtársak ismét közös vállalkozásba kezdtek. A 19. század folyamán ezt a típust Észak- és Dél-Amerikában, Ausztráliában és Afrikában is használták. Mark Twain, aki a bátyjával maga is postakocsin utazta be a vadnyugatot, *Egy önéletrajz vázlatja* (Roughing It) című 1872-ben készült regényében arról írt, hogy a Concord postakocsi olyan volt, mintha „kerekeken guruló bölcső” lett volna. Az a hír is járta, hogy ezek a járművek olyan jól voltak megépítve, hogy sosem robbantak le, legfeljebb el-



A Mail Route keresztül a vadnyugaton



Wells Fargo postakocsi



Az ifjú Mark Twain

A postakocsikat általában hat ló húzta, súlyuk több mint egy tonna volt, s korabeli áron 1500–1800 dollárba kerültek. Háromszor három ülés volt a kocsi belsejében, így bár szorosan, de egyszerre kilenc személy is tudott bennük utazni. Legtöbbször elkelt a bakon, a kocsis és a vele ülő (fegyveres) kísérő melletti hely is, sőt előfordult, hogy a jármű tetején is ültek néhányan. Az angol *stagecoach* elnevezésben a *stage* eredetileg a két állomás közötti távolságra utalt, hisz minden kocsi stációkban, szakaszokban haladva tette meg az utat.



Az utazók számára összeállított etikett

nyúni lehetett őket. Igaz, az is gyakran előfordult, hogy a sok rázkódás és zötykölődés miatt utasai tengeri-betegségre panaszkodtak.

Az észak-amerikai kontinens keleti partjáról hosszú ideig azonban nagyrészt vízi úton juttatták el a küldeményeket a nyugati területekre. A Mississippin lehajóztak a Mexikói-öbölig, onnan a panamai földszoroson keresztül szárazföldön vitték tovább a postát, majd a Csendes-óceán partvidékén főlhajóztak egészen Kaliforniáig. A szekérványok megjelenése előtt nagyon sok nyugatra költöző telepes is így érte el a kontinens „túlsó” felét. Így azután a vasútvonalak megépítéséig az ekhós szekerek és a postakocsik számítottak a legfontosabb közlekedési eszköznek.

**Postakocsi-etikett**

1. Kérjük, tartózkodjon a szeszesitalok fogyasztásától, vagy ha innia kell, ossza meg üvegét másokkal. Ha másként tesz, önzőnek és udvariatlannak tűnhet.
2. Ha hölgyek is jelen vannak, az urakat arra kérjük, tartózkodjanak a szivarozástól és a pipázástól, hisz ezek szaga visszataszító a Gyengébbik Nem számára. Dohányt rágni szabad, de a széllel MEGEGYEZŐ irányba köpjék, és ne szembe.
3. Az urak tartózkodjanak a durva szavak használatától hölgyek és gyermekek társaságában.
4. Hideg idő esetén kényelmük érdekében bölényszőrből készült köpenyt biztosítunk. Sertésszőr köpenyt nem tűrünk meg, s a szabály megszegője a kocsis mellett kell, hogy utazzon.
5. Alvás közben tilos hangosan horkolni vagy az utastárs vállát párnának használni; a hölgy vagy úr lehet, hogy nem veszi jó néven, és súrlódás támadhat.
6. Tűzfegyvert tarthatnak maguknál, de csak vészhelyzetre. Ne süssék el szórakozásból, és ne lövöldözzenek a vadon élő állatokra, mert a fegyver hangja ingerli a lovakat.
7. Tiltott beszédtema a postakocsirablás és az indián felkelések.
8. Azokat az urakat, akik lovagiatlanul viselkednek a hölgyutasokkal, leszállítjuk a kocsiról. Hosszú az út visszafelé. Egy szóból is ért az okos.







Egy swing station



Postakocsizás ma

Az Egyesült Államok területén számos postakocsi-útvonal jött létre a különböző keleti parti városok között és a nyugati terjeszkedéssel párhuzamosan. A vállalkozók egymással versengtek az utasokért, a szállítandó árukért és legfőképpen azért, hogy megszerezzék a nagy haszonnal kecsegtető állami megrendeléseket a postaszolgálat ellátásának megszervezésére. Az egyik legismertebb vállalkozás az egyik tulajdonosa nevét viselő *Butterfield Overland Mail Company* – Butterfield Szárazföldi Postaszolgálat Vállalat – volt. 1857-ben kilenc pályázó közül nyerte el az évi hatszázezer dolláros állami szerződést a postai küldemények szállítására Missouri és Kalifornia között, és 1858 szeptemberében indította útnak a heti kétszeri postajáratát. Minden hétfőn és csütörtökön a Missouri állambeli St. Louis városából, illetve a Tennessee állambeli Memphisből indulva huszonöt nap alatt vagy még ennél is gyorsabban tették meg az Arkansas, Texas, Új-Mexikó és Arizona területén is átvezető több mint 2800 mérföldes (közel négy és fél ezer kilométeres) utat a kaliforniai San Franciscóig. Egy jegy 200 dollárba került.

Az útvonal mentén állomásokat alakítottak ki. A körülbelül húsz kilométerenként elhelyezkedő úgynevezett váltóállomás (*swing station*) általában egy kis kunyhóból és egy istállóból vagy karámból állt, ahol mindössze tíz percre állt csak meg a kocsi, hogy lovakat cseréljenek, s az utasok egy kicsit kinyújtózhassanak. A körülbelül 80 kilométerenként kialakított nagyobb, úgynevezett „otthonállomás”-okat (*home station*) általában egy házaspár

vagy egy család működtette, akik az utazók számára egyszerű szállást és ételt is biztosítottak. Az istállóban lovakat válthattak, s a közelben rendszerint volt egy kovácsműhely is, ahol a szükséges javításokat elvégeztethették. Amikor egy-egy állomáshoz közeledett a postakocsi, hajtója kürtszóval vagy trombitaszóval jelezte érkezésüket, hogy a pihenőhely működtetője elő tudjon készülni.

A postakocsi utasai számára elkészítettek egy etikettet is, melynek legfőbb mottója a következő volt: „Tartsa be a szabályokat, vagy gyalogoljon!”

A *Butterfield Overland Mail Company* közel nyolcszáz alkalmazottjával, száznegyven állomásával és kétszázötven postakocsijával sikeres vállalkozás volt, de a polgárháború kitörésének közeledtével fel kellett függesztenie működését. 1861 tavaszán az amerikai kongresszus bizottságnak ítélte meg, ha a postakocsik útvonalát az ország középső területeire helyezik át. Működtetését a korábban John Butterfield cégében is társ *Wells Fargo* részvénytársaság vette át jellegzetes piros színű, aranyozott feliratú járműveivel. A postakocsi-szolgálat így tovább üzemelt, egyes vidékeken egészen a századfordulóig. Az 1860-as évek végétől azonban a megépülő transzkontinentális és egyéb vasútvonalak fokozatosan háttérbe szorították jelentőségét a posta és az utasok szállításában. Ma már csak néhány állomás emlékét őrzik a különböző történelmi emlékhelyek és nemzeti parkok, de annál többet a filmek és a vadnyugati történetek.





A North Creek-i home station 1888-ban



Egy képkocka a Stagecoach című filmből

No. 1.]

[Sep. 16th, 1888.

# OVERLAND MAIL COMPANY.

THROUGH TIME SCHEDULE BETWEEN

ST. LOUIS, MO., MEMPHIS, TENN. } & SAN FRANCISCO, CAL.

GOING WEST.

GOING EAST.

LEAVE	DATE	Hours	Distance in Miles	Time allowed	Days en route	LEAVE	DATE	Hours	Distance in Miles	Time allowed	Days en route
St. Louis, Mo., Ark.	Every Monday & Thursday.	8:00 A.M.	Miles	24	34	San Francisco, Cal.	Every Monday & Thursday.	8:00 A.M.	Miles	24	34
Memphis, Tenn.	" Monday & Thursday.	8:00 P.M.	140	10	34	Frishteach's Ferry, "	" Tuesday & Friday.	11:00 A.M.	163	27	4
Springfield, "	" Wednesday & Saturday.	1:45 A.M.	142	31	32	Viadito, "	" Wednesday & Saturday.	5:00 A.M.	82	18	4
Fayetteville, "	" Thursday & Sunday.	10:15 A.M.	100	24	32	Yl Tejon, (on the mountain)	" Thursday & Sunday.	9:00 A.M.	127	28	4
Fort Smith, Ark.	" Friday & Monday.	3:30 A.M.	63	17	32	San Bernardino, "	" Friday & Monday.	5:30 P.M.	150	32	4
Sherman, Texas	" Sunday & Wednesday.	11:30 A.M.	205	45	4	Fort Yuma, "	" Sunday & Wednesday.	1:30 P.M.	200	44	4
Fort Belknap, "	" Monday & Thursday.	3:00 A.M.	144	32	4	Gila River,* Arizona	" Monday & Thursday.	7:30 P.M.	135	30	4
Fort Chadbourne, "	" Tuesday & Friday.	3:15 P.M.	136	30	4	Tucson, "	" Wednesday & Saturday.	3:00 A.M.	141	31	4
Pecos River, (on the river)	" Thursday & Sunday.	3:45 A.M.	165	34	4	Soldier's Farewell, "	" Thursday & Sunday.	8:00 P.M.	184	41	4
El Paso, "	" Saturday & Tuesday.	11:00 A.M.	285	55	4	El Paso, Tex.	" Saturday & Tuesday.	5:30 A.M.	250	33	4
Soldier's Farewell	" Sunday & Wednesday.	8:30 P.M.	150	33	4	Pecos River, (on the river)	" Monday & Thursday.	12:45 P.M.	248	50	4
Tucson, Arizona	" Tuesday & Friday.	1:30 P.M.	184	41	4	Fort Chadbourne, "	" Wednesday & Saturday.	1:15 A.M.	193	39	4
Gila River,*	" Wednesday & Saturday.	3:00 P.M.	141	31	4	Fort Belknap, "	" Thursday & Sunday.	7:30 A.M.	136	30	4
Fort Yuma, Cal.	" Friday & Monday.	3:00 A.M.	135	30	4	Sherman, "	" Friday & Monday.	4:00 P.M.	140	32	4
San Bernardino	" Saturday & Tuesday.	11:00 P.M.	200	44	4	Fort Smith, Ark.	" Sunday & Wednesday.	1:00 P.M.	200	45	4
Yl Tejon, (on the mountain)	" Monday & Thursday.	7:30 A.M.	150	32	4	Fayetteville, Mo.	" Monday & Thursday.	8:15 A.M.	63	17	3
Viadito, "	" Tuesday & Friday.	11:30 A.M.	127	28	4	Springfield, "	" Tuesday & Friday.	8:45 A.M.	100	24	3
Frishteach's Ferry, "	" Wednesday & Saturday.	5:30 A.M.	82	18	4	F. E. R. Terminal,*	" Wednesday & Saturday.	10:30 P.M.	143	32	3
San Francisco,	" Thursday & Sunday.	8:00 A.M.	163	27	4	(St. Louis, Mo., & Memphis, Tenn.)	" Thursday & Sunday.	1:00	10	14	

This schedule may not be exact—Superintendents, Agents, Business men, Conductors, Drivers and all employees are particularly directed to use every possible exertion to get the stages through in quick time, even though they may be ahead of this one.

If they are behind this time, it will be necessary to urge the animals on to the highest speed that they can go without injury.

Remember that no allowance is made in the time for broken, changing teams, etc. It is therefore necessary that each driver increase his speed over the average per hour enough to gain the necessary time for such changing teams, crossing bridges, etc.

Every person in the Company's employ will always bear in mind that each minute of time is of importance. If each driver on the route loses fifteen (15) minutes, it would make a total loss of time, on the entire route, of twenty-five (25) hours, or, more than one day. If each one loses ten (10) minutes it would make a total loss of sixteen and one half (16 1/2) hours, or, the best part of a day.

On the contrary, if each driver gains that amount of time, it leaves a margin of time against accidents and other delays.

All hands will see the great necessity of promptness and dispatch; every minute of time is valuable as the Company are under heavy bonds if the mail is behind time.

Conductors must note the hour and time of departure from business, the means of delay, if any, and all particulars. They must also report the same fully to their respective Superintendents.

\* The Station referred to in this item, is at the river end of Mariposa Falls.

JOHN BUTTERFIELD,

Pres't.

A Butterfield Overland Mail Company hivatalos menetrendje

# BRONZKORI KOCSIKERÉK MODELLJE KUNSZENTMÁRTON HATÁRÁBÓL

50

F. KOVÁCS PÉTER – CSÁNYI MARIETTA



A bronzkori kerékmodell egyik oldala

PéNZ előkerülése az ásátáson

I dén tavasszal Szolnok megyében is elkezdődtek az M44-es út építéséhez (beruházó: Nemzeti Infrastruktúra Fejlesztő Zrt.) kapcsolódó régészeti munkák. Mivel az érintett szakaszokon 2015-ben a szolnoki Damjanich János Múzeum már végzett próbaásatásokat, ezért a most megindult feltárások nagyjából már ismert körülmények között zajlottak. Így volt ez az

úgynevezett 16-os lelőhely esetében is, mely Kunszentmárton határában, a Holt-Körös partján, a Csengedi-dűlőben fekszik. A tavalyelőtti kutatás során ugyanitt már 11 középkori épület/ház maradványait tártuk fel. A munkálatok ekkor a lelőhely intenzitásának, korának, jellegének a pontos meghatározására irányultak, ezért a területen a Forster Gyula Nemzeti Örökségvédelmi és Vagyongazdálkodási Központ munkatársai 10 darab 4 és 2 méter széles árkot jelöltek ki. Már ezekben az árkokban is jól látszódtott, hogy a környék középkori történetének szempontjából kiemelkedő jelentőségű ez a településrészlet, hiszen csak ekkor 128 különböző régészeti jelenséget tártunk fel. Ezért 2017 tavaszán nagy reményekkel vágtunk neki a munkálatoknak, mivel most már egy egybefüggő területen lehetett megkutatni a lelőhelyet.



A lelőhely régi térképen





Középkori épület kemenceomladékkal

Várakozásainknak megfelelően két kor-szak emlékei voltak markánsan felfedezhetőek. A legdominánsabbak az Árpád-kori tanyavilág nyomai voltak. Összesen 13 épületet tártunk fel, ebből 4 esetben az épületek 1/3 részét már a próbaásatás során megkutattuk. Ezek az épületek többnyire igen egyszerű konstrukciók voltak. Közös jellemzőjük, hogy padlószintjük a föld felszíne alá lett süllyesztve, lakógödrük 50–60 cm mélyen került kialakításra. Alakjuk lekerekített négyzet alakú. Többnyire az épületek sarkaiban voltak megfigyelhetőek a tető megtartására szolgáló cölöpök helyei. Szinte minden épületben sikerült dokumentálnunk tűzrakó helyet is. Ezek a sütésre/főzésre szolgáló fűtő alkalmazások igen hevenyészett módon kerültek kialakításra, az épületek sarkaiban a földből kialakított falakba bevájva. Az Árpád-koron kívül a területen szórányosan megjelentek török kori épületek is. Ezek sokkal robusztusabb, nagyobb méretűek voltak, kemencéik is sokkal masszívabb konstrukciók lehettek. Méretük 2-szer, 3-szor nagyobb volt Árpád-kori társaikénál. A leletanyagról elmondható, hogy a török kori épületekben alig-alig volt említésre méltó tárgy, csupán egy-egy cserép- és/vagy pipatöredék szolgált segítségül a kormeghatározáshoz.



Csontból készült dobókocka



A bronzkori áldozati gödör bontás közben

Az Árpád-kori leleteink között több érdekes edénytöredék is megtalálható volt, például a távolsági kereskedelemre utaló úgynevezett fenék-bélyeges töredékek. A fémkeresős kutatásoknak köszönhetően a lelőhelyen érmék is előkerültek. Ezeket Könyves Kálmán és Salamon királyaink verették. A mindennapok tevékenységeire olyan eszközök utalnak, mint a kőből kialakított kalapácsfej, különböző tűk, szegek, csiholók, kések, illetve a csonteszközök változatos palettája. Arra, hogy nem csak dolgoztak az egykor itt élők, egy nagyobb méretű, igényes kivitelű csont dobókocka utalt, mely az első ilyen lelet Jász-Nagykun-Szolnok megyében.

Régész szakmánk igazi ajándéka ugyanakkor, hogy az ásások során egy-egy váratlan meglepetés még egy ismert lelőhely esetében sem marad el szinte soha. Nem volt ez másként ezzel a Körös-parti lelőhellyel kapcsolatban sem.

Akkor még nem fogtunk gyanút, amikor a középkori falu kellős közepén a szokásos szűk szájnylású, ámbár mély és öblös gabonatarló vermek felszínén kirajzolódó sötét foltjaihoz hasonló beásás kibontásába kezdtünk. Ahogy azonban az első fél edények kifordultak a földből, bizonyossá vált, hogy nem a szokásos hulladékgyödör véletlenszerű tartalma került a fel-

Török kori pipa töredéke



Árpád-kori épület

Épület lépcsővel



színre, sőt a megtalált objektumnak még a középkori faluhoz sincs semmi köze. Az itt talált leletek ugyanis több mint 3000 évvel korábban, a kelet-magyarországi bronzkor kezdeti időszakában kerültek a földre. A kihajló peremű, öblös testű, széles szalagfüllel ellátott, kézzel formált kerámia zömében díszítetlen vagy rücskös felületű darabjai megbízható keltezéssel szolgáltak.

Nem a kora bronzkor kezdetén feltűnő úgynevezett Makó-Kosihy-Čaka emlékanyaghoz tartozó, hanem a közvetlenül azt követő időszak tárgyai láttak itt napvilágot. Feltűnő volt a leletek nagy száma, valamint a deponálás [azaz elraktározás – a szerk.] módja, mely szándékosságra vallott: több rétegben, állatsontokkal vegyítve helyezték a gödörbe az égetett agyagtárgyakat, és az egykori, talán ünnepi lakoma során lerágott csontokat. Úgy véljük, az objektum nem csupán az összetört vagy használaton kívüli tárgyak, csontok eltüntetésére szolgált, hanem az egykor itt élő emberek hitvilágának talán soha meg nem fejthető elképzeléseire, gondolatiságára utalhat.

A gödörben nagyobb méretű fazekak, csupok hiányos darabjai mellett előkerült egy kis, ép füles bögre, valamint egy valóban különleges tárgy. Ez utóbbi egy agyagból készült kerékmodell volt, a közepén lévő furatnál agyagperemmel, mely a kerékbe egykor illeszkedő küllőt vette körül. Ez ugyan nem ismeretlen, de mindenképp ritkának tartható tárgy ebből a korszakból, és a fenti kultikus magyarázatot erősíti. A hasonló időhorizontból származó agyag kocsimodell Börzöncérről és kis agyagkerekek funkcióját szemlélteti, anélkül, hogy azok elvont tartalmára utalhatna.

Kunszentmárton mellett, a Holt-Körös partján feltárt kis kora bronzkori gödör azonban még egy talányt hordoz. Ez ugyanis az egyetlen, e korszakból származó objektum a lelőhelyen. Közel s távol egyetlen hasonló korú régészeti objektumot nem leltünk fel. Tehát körülötte/mellette nincs meg az egykori bronzkori közösség települése! Vajon akkor miért éppen itt akarták örökre föld alá rejteni titkaikat?

Természetesen azt nem zárhatjuk ki, hogy a kora bronzkori település kissé távolabb, a feltárással nem érintett területen található. Viszont a Tiszazugban eddig egyetlen ilyen korú településrészlet látott napvilágot, Tiszakürt határában; de az olyan távolságra fekszik a szóban forgó leletegyüttesünktől, hogy a kapcsolat közöttük kizárható. A rejtély megfejtése tehát további nyomozást kíván még a jövőben...



A pekingi és a szegedi egyetem régészhallgatói a bronzkori áldozati gödör feltárása közben



Árpád-kori érem



A bronzkori kerékmodell másik oldala



# MAGYAR ÁSATÁS EGY KÖZÉP-ITÁLIAI CSÁSZÁRKORI VILLÁBAN

53

**K**özép-Itáliában, az Appenninek hegylánc egyik észak–déli irányú völgyében, San Potitóban magyar régészként 1983 és 2009 között tártunk fel egy nagyobb méretű római villát. Feltárásainkat a helyi önkormányzat is támogatta, de arra is sor került, hogy az ásatásokat lelkesen pártoló helyi plébános lutrit szervezett a munka támogatására. Mi is vettünk szelvényt, ugyanakkor drukkoltunk, hogy ne nyerjük meg a főnyereményt, ami egy élő bárány volt, mert ennek repülőgépen történő hazaszállítása nem lett volna könnyű.



San Potito helye és környéke

A területen korábban csak belga régészek folytattak ásatásokat az egyik legkorábbi itáliai *colonia*, a Kr. e. 303-ban alapított Alba Fucens központjában. Ásatásaink során egy 2 hektár alapterületű, négyperiódusú római villát és annak egyes helyiségeiből a középkorban kialakított templomot és a hozzá tartozó temetőt tártunk fel. Lényegében ez volt az első magyar ásatás Itáliában, ha eltekintünk attól a kutatástól, amelyet Garibaldi magyar légiójának egyik tisztje folytatott még 1860-ban.

Az Adria szintje felett 1053 méter magasan fekvő völgybe épített kb. 200×100 méter alapterületű villa déli része az erózió és a mezőgazdasági művelés következtében olyan mértékben pusztult el, hogy kiterjedését is csak a nyomokban megmaradt alapfalak alapján határozhattuk meg. A villagazdaság helyiségei három nagy udvar köré épültek. A két északi udvar körül sorakozó, egy korábbi épületet is magába foglaló helyiségek nagyjából egyidősek. A déli traktust építették a legkésőbb a villához, amelynek összesen 60 helyiségét tártuk fel. Az egyes építési korszakok falazási technikája különböző volt. Az első periódusban a villa kőből épült, csak elnagyoltan faragott kövekből kialakított falakkal. A legkorábbi épület déli részén egy apszisos [félkörös, fülke alakú résszel ellátott – a szerk.] helyiséget tártunk fel. Az első villának az egyik leghangsúlyosabb



Kőből épült fal az első periódusból





Apszis (opus reticulatum technikával) és környéke az első villaperiódusból



Apszis

építészeti eleme egy kelet felé néző exedra [félkör alaprajzú, többnyire negyedgömb kupolával fedett bővítmény – a szerk.] volt, amelyet a következő periódusban le is zártak. Az exedrától délre fürdőhöz tartozó helyiségek sorakoztak. Mind az exedra, mind az apszisos helyiség olyan méretű, amelyhez más, kiszolgáló épületrészeknek kellett volna tartoznia; ilyenek azonban nem kerültek elő. Ez azt jelenti, hogy itt az építkezést nem fejezték be, valószínűleg földrengés miatt szakadt félbe.

Az első építkezést követte a legnagyobb mértékű átalakítás, amelynek során a két északi udvar köré rendezett helyiségek sorát építették. A villa tengelyét 90 fokkal elfordították. Az északi udvar közepén, ugyanebben a főtengelyben mély víztározó medencét építettek. Az északi udvart osztatlan folyosó vette körül, tőle keletre és nyugatra sorakoztak – csaknem tökéletes szimmetriát mutatva – az egyes helyiségek és kisebb folyosók. Csak a délnyugati sarokban épített nagyobb fürdőszárny bontotta meg az építészeti egységet kiugró tömbjével.

A második periódus építkezései során a téglá használata általánossá vált. Az északi részt a későbbiekben a hegyekből lezúduló víz vastag agyagréteggel és kőgörgeteggel borította be, ennek köszönhetően a falak itt jobb állapotban maradtak meg. Ennek vastagsága dél felé csökkent, míg a déli részt a villára épített középkori templom falai védték meg. Elpusztult viszont az északi udvar nyugati szárnya. Míg az északi rész a legutóbbi időkig legelő volt, a déli részt intenzíven művelték. A villának ezt a részét a szántás tönkretette, így padlószintet

itt sehol sem találtunk. A középső udvartól nyugatra fekvő helyiségek feltehetően ipari célokat szolgálhattak. Az itt feltárt csatorna egy talán gyapjúmosóként használt kád vizét vezethette el, míg az udvar feltöltésében a salak és az amorf üvegolvadékok helyi üveggyártásra utaltak. A keleti részen a korai villához 8,5 m átmérőjű kör alakú helyiséget építettek, amelyet a fürdőépítészetből jól ismert szaunával azonosíthatunk.

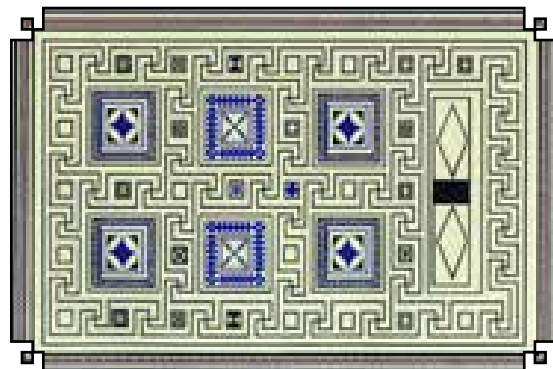
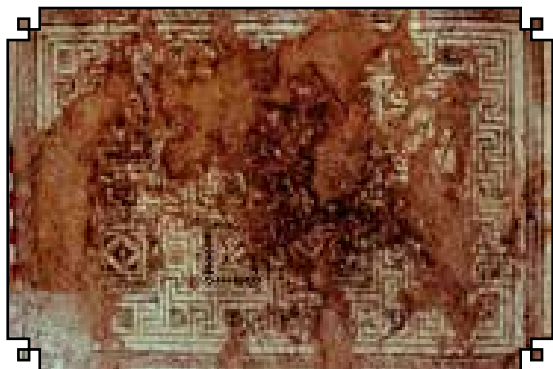
A következő periódusban a keleti szárnyat kibővítették, hogy átvehesse a nagyrészt tönkrement nyugati szárny egyes funkcióit. Bejáratok áthelyezésére, elfalazására, padlók javítására, szintemelésére került sor ebben az időszakban.

Az épületegyüttes déli szárnyából, amelyet a villa utolsó periódusában emeltek, csak a keleti oldalon tudunk feltárni egy helyiségsort. A legtöbb kerámia, amfora a déli részen került elő, így arra gondolhatunk, hogy a raktárak, gazdasági rendeltetésű helyiségek, személyzeti szállások itt lehettek.

Bár a korai villát is igényes kivitelűre tervezték, az épületegyüttes mégis a II. periódusban nyerte el luxusjellegét. Az északi szárny 13 helyiségében volt mozaikpadló; közülük a legigényesebb kivitelű az V. helyiségben volt, amely a Dionüszosz-kultusz ikonográfiai elemeit sorakoztatta fel; emblémájában egy kentaurral. Az egész ásatási területen fellelhető kék, üvegpaszta mozaik kockák nagy száma arra enged következtetni, hogy többségük falmozaikhoz tartozhatott. Kék üvegpaszta tömböket az északi udvar déli részén is találtunk; ezekből vághatták helyben a mozaikkockákat.



Mozaikpadló emblémája a lakóudvar keleti helyiségsorából



A II. helyiség geometrikus mozaikja és annak rekonstrukciós rajza

A villa lakórészén és a középső udvar körüli helyiségekben sok helyen találtunk falfestménytöredékeket. Eredeti helyzetben általában csak a legkésőbbi periódusok falfestményei maradtak meg. Ezek közé tartozik az egyik helyiség elfalazott bejáratánál talált, hattyút ábrázoló részlet is. A min-tás falfestmények legnagyobb része az épületen kívüli törmeléklerak-tában került elő. Ebbe a II. és III. építési periódus különböző technikával készített falfestményeit hordták ki. Egy részük geometrikus mintájú, esetleg építészeti elemek stilizált változatait mutatják. A másik csoport florális elemekből, girlandokból, füzérek-ből áll, míg a harmadik csoportba figurális ábrázolású töredékeket sorolhatunk; ezeken állatok vagy istenek láthatók. A falfestmények alapszíne fekete, sárga, kék vagy pompeji vörös.

Az ott talált érmék alapján is a Kr. u. 20–40 közötti években épülhetett a villa, tulajdonosa egy Alba Fucens helyi arisztokráciájához tartozó személy lehetett. A Flavius-korra tehető egy olyan tulajdonosváltás, amely az eredeti építési koncepciót teljesen megváltoztatta, az épület fő tengelyét 90 fokkal elfordította, és a villaegyüttest méretben is lényegesen megnövelte. Az 1. század végére tehető egy nagyszabású átépítés, amelynek során luxusingényeket is kielégítő villaépület készült mozaikkal, falfestményekkel, márványburkolatokkal. Ez az átépítés feltehetően a császári birtokok közeli terjeszkedésével hozható kapcsolatba. A változásra engednek következtetni a távoli területekről importált áru-faj-

A humanisták óta folyamatosan él egy hagyomány, amely szerint San Potitóban volt Lucius Verus császár villája, aki szembaját gyógyította itt. Ha a császár személyéhez kötődő hagyományról lehámozzuk a legendás elemeket, azt tudjuk meg, hogy a villa, illetve a hozzá tartozó birtok császári kézbe került. Nincs kizárva, hogy a többi 1. századi épület esetleg egy nagyobb mérvű birtokkoncentráció során hagyhatták el.

ták: atlanti halkészítmények, kisázsiai és észak-afrikai kerámia, rodoszi bor, Itálián kívüli márványok is.

Az Antoninusok korában újabb földrengés miatt a villa ismét újjáépítésre szorult. A leginkább sérült részeket felhagyhatták, más részüket átépítették. A villa legkésőbbi, déli szárnyát egy 195-ben vert Septimius Severus-érem alapján keltezhetjük. Ez a szárny gazdasági rendeltetésű építményeket foglalt magába.



Hattyút ábrázoló freskótöredék a lakó udvar keleti helysége-sorából



Festett vakolattöredékek



Az épület a 3. század utolsó negyedében tűzvész következtében pusztult el véglegesen. Újjá sohasem épült; a 4. században már csak alkalmanként laktak a villa romjai között.

A villa gazdasági bázisa a legelőváltásos állattenyésztés lehetett. A villa égsrétegében és a vízvezető csatornában talált magleletek lencse, számoca és dió termesztésére engednek következtetni. Bár gabonaféle, sőt szőlőmag is megtalálható a botanikai leletanyagban; ezek feltehetően Itália más területeiről kerülhettek a több mint 1000 méter magasan fekvő villa lakóihoz. A mezőgazdasági termékek tehát javarészt Itália más területeiről vagy távoli provinciákból jutottak a villa lakóihoz. Nem véletlen, hogy ásatásaink során egyetlen mezőgazdasági eszköz sem került elő, és nagyon csekély a nagy méretű tárolóedények vagy az őrlőkövek száma is. Kiterjedt állattenyésztésre utalnak ugyanakkor az állatsontok; ezek alapján marha- és sertésnyésztésre következtethetünk. Az épületegyüttesen belül viszont istálló, ól vagy állattartással kapcsolatba hozható eszköz (kolomp, béklyó stb.) nem került elő.

A legenda szerint az itt tartózkodó Lucius Verus (161–169) három keresztény mártírt végeztetett ki San Potitóban; a terület ezért kapta a Piano dei Santi nevet. A marsusi püspök éppen a le-

A villagazdaságok felhagyása általános jelenségnek tekinthető Itáliában a 3. században. Az exportlehetőségek beszűkülése és a mezőgazdaságot sújtó válság miatt több területen kimutatható a birtokközpontok számának drasztikus csökkenése. Valószínűleg a San Potitó-i villához tartozó birtok sem lehetett többé rentábilis.

genda valóságtartalmát akarta ellenőrizni, amikor „ásatást” rendelt el már a 18. század közepén a területen, amelyet magyar régészek folytattak egészen a közelmúltig egy sikeres ásatás keretei között.



A villa középső részén, egy korábbi fürdőépítmény helyén, annak alapfalait felhasználva, csak több mint 500 év múlva épült fel egy kb. 19×13 méteres alapterületű templom, kis félkör alakú apszissal, amely feltehetően a betelepülő, romanizált longobárd lakosság településéhez tartozhatott. Egy 1074-es forrás még egyúttal említi a vár és a korábbi villa területén épült templomot. A völgyben épült templom körül létesült temetőnek mintegy 60 sírját tártuk fel, ezenkívül az osszarium [csontház, emberi csontok gyűjtőhelye – a szerk.] még megszámlálhatatlan csontot rejtett. A temető a 9. századtól legalább a 13. századig használatban lehetett. A sírok sokszor a villa falai felett kerültek elő, azok nagy részét tehát már kiszedhették, így a középkorban már nem láthaták. Leletek alapján még 14–15. századi megtelepedéssel is számolhatunk a területen. A villa köveit a tőle aránylag messze lévő vár építésére is felhasználták.



Olaj (zöld), bor (bordó) és garum (barna) legjelentősebb importhelyei a Római Birodalom területén



# Szekerek és szekérváarak a középkori Magyarországon

Fogas Ottó

57

**Szekér szavunk még a honfoglalás előtt, iráni eredetű jövevényszóként került a magyar nyelvbe. A középkorban ezen a néven már kizárólag csak négykerekű járműveket értettek, míg a szintén használatban lévő kétkerekű járműveket taligának nevezték.**

A kerek járművek történeti alakulását, funkcionális és formai változatosságát bizonyítja a középkorból fennmaradt számos járműelnevezés is. Már 1255-ben szerepel a budai vámtarifában a négy, hat vagy akár nyolc ökör (esetleg ló) által vont mázsaszekér – más néven társzekér – ami nyilvánvalóan a távolsági fuvarozás és kereskedelem járműve lehetett. Nevét onnan kapta, hogy a rajta szállított árut a vámhelyeken megmérték, azaz mázsálták. A négy ígással vont társzekér egyébként már csak közepes méretűnek számított. A másik igen gyakori szekérnév az úgynevezett rudas szekér, ami 1370-ben tűnik fel először az írott forrásokban. A középkorban ez az egyrúdú szekér neve, ami elé két ökröt vagy lovat fogtak. Magyarországon inkább ez volt túlsúlyban, míg Nyugat-Európában inkább a kétrúdú szekereket használták.

Szent Gellért legendája az első olyan középkori Kárpát-medencei szövegünk, amely kerek járművekről is megemlékezik. A forrás alapján már ekkor léteznie kellett egy akár 10–12 személy szállítására is alkalmas szekérnek, hiszen a leírás megemlíti, hogy „Csanád comes a tíz presbitert saját kocsjára vette fel”. (Szent Gellértet a ma már róla elnevezett hegyről azonban nem ezen, hanem egy kétkerekű taligán gurították le.)

Ekkor a kocsit még nem a bakról, hanem az ökrök mellett sétálva vagy az egyik lovon ülve hajtották.

A szekér – ahogyan ma ismerjük – egy nagyon gondosan szerkesztett szállítóeszköz, semmi fölösleges nincs rajta, mégis mintegy 100 főbb alkatrészből áll. A néprajzi anyag alapján feltételezhetjük, hogy már a középkorban is többféle, a terepviszonyokhoz, de legfőképp a szállítandó áruhoz átalakított szekértípus létezett.

Alapvető formájukban azonban nem tértek el egymástól, mindegyiket ökör vagy ló vontatta, hátul nagyobb, elől kisebb kerekkel és létrafokokra emlékeztető – úgynevezett ritka- vagy sűrűzápos – oldalal voltak ellátva. Személyszállítás esetén az oldalakat fonott kassal egészítették ki. Ha földet vagy esetleg sódert, illetve más hasonlót





szállítottak, akkor mindezt még deszkapalánkkal is megtöltötték. A középkorban a legfőbb – és gyakorlatilag az egyetlen – szárazföldi szállítóeszköz volt. A rossz minőségű utak ellenére a 12–13. századtól kezdődően egyre több és több kocsi járta Európa országútajait, olyannyira, hogy egy 1275-ben keletkezett német jogkönyvben már rendelkeznek a forgalom szabályozásáról is!

Magyarországon már a középkor folyamán kialakult egy speciális, személyszállításra

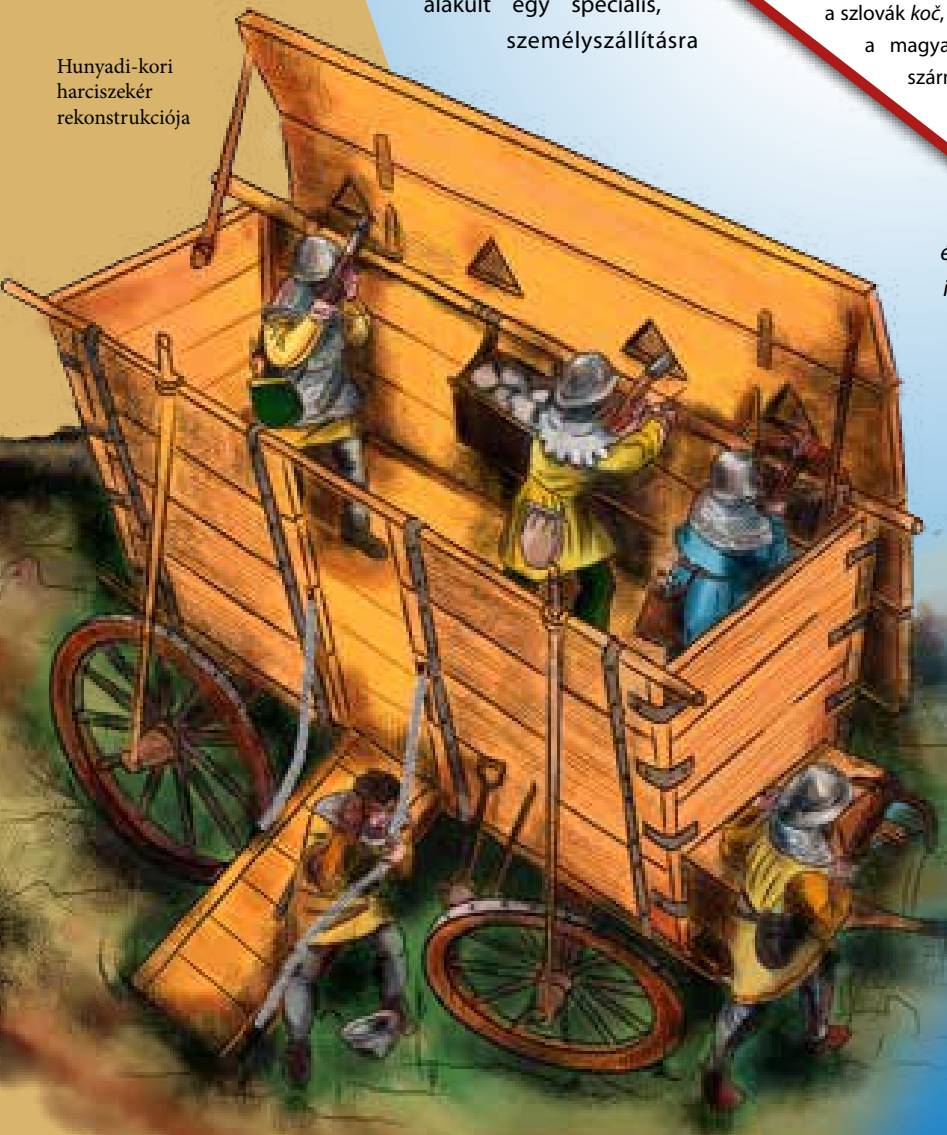
*Kocsi* szavunk a Komárom megyei Kocs község nevéből ered, ahol személy szállítására alkalmas szekereket is készítettek. A szó először 1493-ban szerepel a magyar írásos emlékekben, II. Ulászló számadáskönyveiben *kochy* alakban. Azon kevés magyar szó közé tartozik, mely más nyelvekbe is átkerült: pl. az angol *coach*, a német *Kutsche*, a spanyol *coche*, az olasz *cocchio*, a lengyel *kocz*, a cseh és a szlovák *koč*, *kočiar* egyaránt a magyar *kocsiból* származik.

használt szekér is – ez volt a kocsi – mely ekkor még unikálisnak számított Európában.

A kocsiról 1433-ban a Szentföldről épp hazafelé tartó és Magyarországon is keresztülutazó francia lovag, Bertrandon de la Broquière számolt be először: „Magyarországi utamon találkoztam szekerekkel, amelyeken hat, hét vagy nyolc egyén ült, és mindezt egyetlen ló húzta, ugyanis ha nagy útra indulnak, csak egy lovat szoktak befogni. És a hátsó kerekek sokkal magasabban vannak, mint az első. Igen jó alvás és pihenés esik benne. Fedelük igen szép, az ilyen fedeles kocsik oly könnyűek, hogy kerekkel együtt akárki egymaga vállára veheti és elviheti. Az ország róna lévén, a lovak mindenütt üetve mehetnek.” A magyar kocsi tehát több ponton is eltért az európai szekerektől, elsősorban abban, hogy szinte teljesen fából készült, vasalatot nem, vagy csak alig tartalmazott, így futása gyors és könnyű volt.

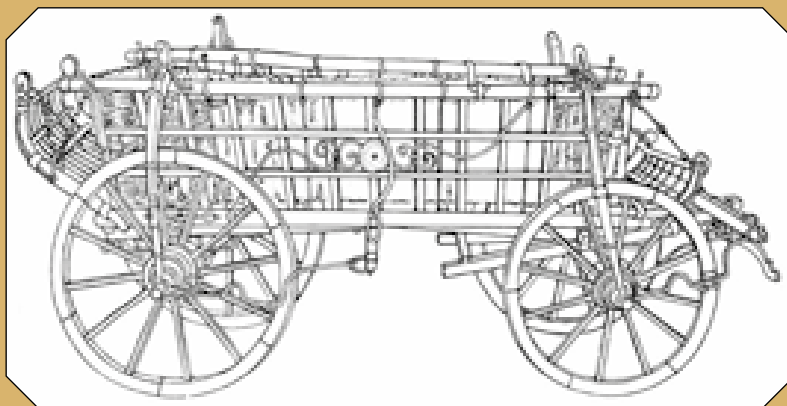
A szekér egyébként a középkori Magyarország két igen fontos történelmi pillanatában nemcsak az áru- vagy a személyszállításban, hanem a hadászatban is komoly szerepet kapott. Erre először a muhi csatában került sor. A muhi csatában: „Mikor a magyarok látták, hogy az ellenséges hadak a folyón túl megszállottak, ők is tábort ütöttek a folyón innen. Ekkor a király úgy rendelkezett,

Hunyadi-kori harciszekér rekonstrukciója





A 16. századra Magyarországon annyira népszerűvé vált a kocsíhasználat még a köznemesség körében is, hogy sokan hadba hívásra is kocsival mentek. Ez annyira általánossá vált, hogy külön rendelkezést kellett hozni a hadba vonulók számára, mely előírta, hogy „*mint többen szokták, nem kocsin kell bevonulni*”, hanem táborozók módjára lovon avagy gyalog.



19. századi szekér



Magyar utazókocsi a 16. században. Weimann Márton metszete Jeremias Schemel rajza nyomán 1568-ból

*hogy ne szanaszét,  
hanem összetömörülve  
üssék fel sátraikat. Úgy rendeződtek el tehát, mintha valamilyen szűk karámban volnának mindnyájan, körös-körül állítva szekereiket és pajzsait, mintegy a tábor védelméül.* Az így kialakított, védett tábor nemcsak a váratlan rajtaütésektől nyújtott védelmet, hanem a csatában biztos támpontot is jelentett a harcoló egységeknek, amik ide visszavonulva újra rendezhették soraikat. Nem véletlen, hogy a csata folyamán a táborba többször is visszatérnek az ellenség támadásainak hosszabb ideig kitett csapatok.

Muhihoz érve a magyarok tudták, hogy a Sajó másik oldalán már a mongol főszereg állomásozik. A hadvezetés terve a megerősített tábor létrehozásával tehát az lehetett, hogy a sereg a szekértábor és a Sajó hídja közötti területen vívjon csatát, mert ez a terület a magyar seregek hadrendbe állításához még elegendő volt, de a tatárok lovas-nomád taktikájának alkalmazásához már nem. A megerősített tábor pedig nemcsak lezárta a leendő csatater végét, de szükség szerint pihenőhelyként és végső esetben erődként is szolgált. Sajnos azonban a mongolok is ismerték a megerősített szekértáborok elleni harc csínját-bínját és, 1241. április 10–11. éjszakáján, a Sajón átkelve több irányból is rárontottak a magyarok táborára. A magyar sereg így már nem tudott onnan kivonulni,

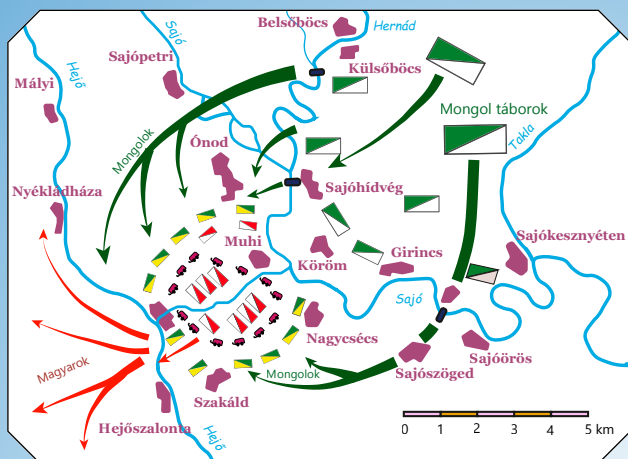
Nemcsak Magyarországon, de számos más európai országban is használták a középkor folyamán a szekérvárat: a franciák az 1214-es bouvines-i csatában, a flamandok 1304-ben a monz-en-pelve-i ütközetben, vagy a legismertebbek, a cseh husziták, akik 3600 szekérből építettek táborot 1427-ben a tachowi csatában

hogy hadrendbe állva, nyílt csatában ütközzön meg

a mongolokkal, amiben a keresztény nehézlovasság sokkal komolyabb erőt képviselt volna, mint a tatár könnyűlovások. IV. Béla részéről tehát a csatater kiválasztása és a megerősített szekértábor létrehozása kiváló ötlet volt, azonban a későbbi rosszul megválasztott taktika miatt éppen ez utóbbi okozta a magyar sereg veszét: „*A sátrak tehát úgy összezsúfolódtak, a sátorkötelek úgy összefonódtak, kölcsönösen úgy összefogóztak, hogy az út teljességgel be volt hálózva, a táborban nem is lehetett járni-kelni, olyanok voltak, mintha mindnyájukat valamiféle háló tartaná fogva. Ezt tartották a magyarok erős védelemnek, pedig legfőképpen ez okozta vesztüket.*”







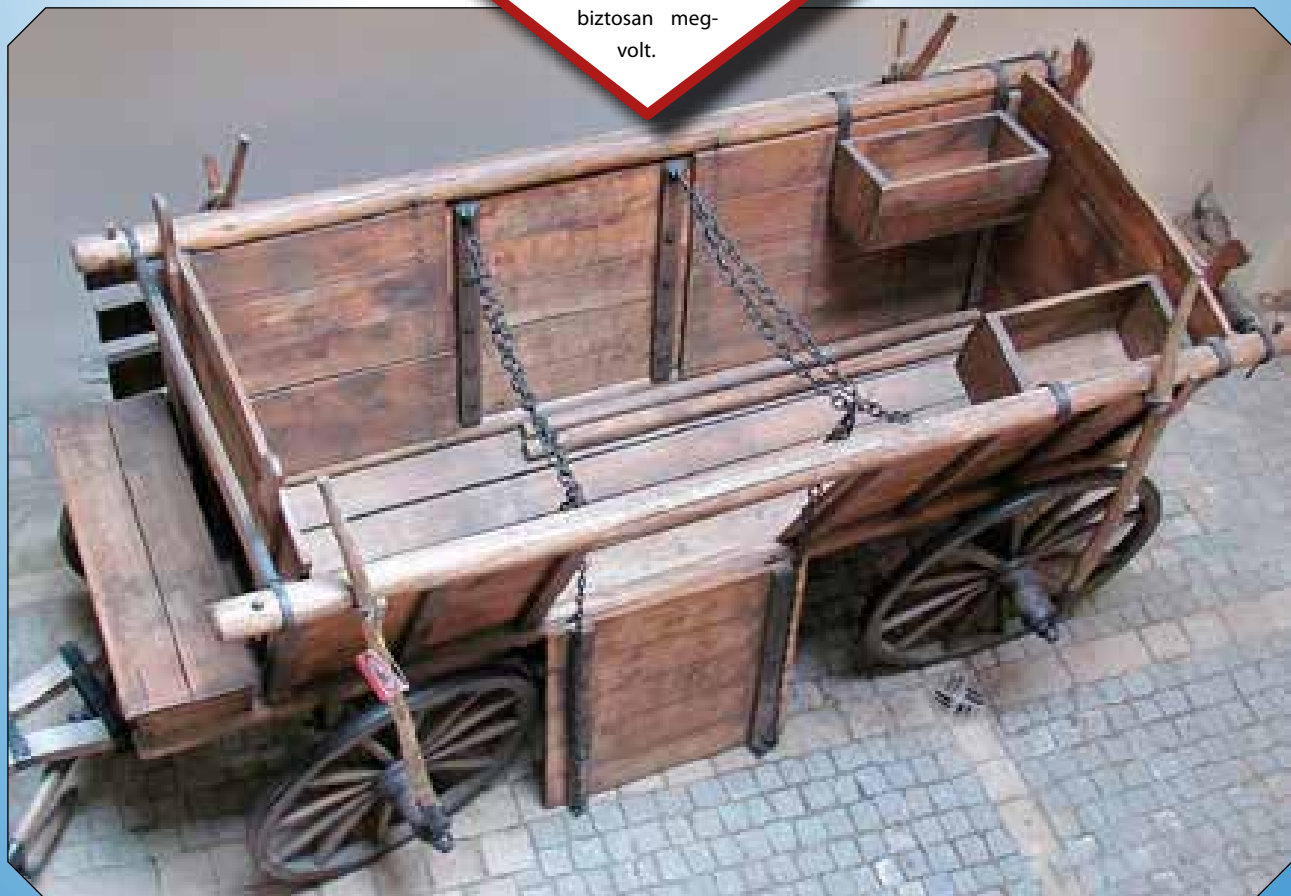
A muhi csata vázlatja, középen a szekérvár

Majdnem kétszáz évvel később, Hunyadi János a huszita háborúk során ismerkedett meg a harci szekérral – nem véletlen, hogy ezeken elsősorban cseh gyalogos zsoldosokat alkalmazott –, ráadásul ezt kiválóan be is tudta illeszteni a többi feyvernem közé. A szekérvár vagy szekértábor (*Wagenburg*) nem csupán passzív, védekező szerepet töltött be nála, hanem aktív feladatokat is ellátott.

A fém alkatrészt nem tartalmazó szekereket fakószekérnek (fakó = fából való) hívták. Azonban ha a szekér élet-tartalmát és terhelhetőségét növelni akarták, akkor elsősorban a kereket és a tengelyt mégis csak vasalni kellett. A középkori ásatások közül pl. az ozorai várkastély vagy a türkeve-mórici középkori település feltárása során is kerültek elő szekéralkatrészek – tengely-, rúd- és hámfavégvasalások –, melyek azonban formai kialakításukban nem térnek el a néprajzi anyagból már ismert vasszerelésektől. Ez alapján megállapítható, hogy a 19. században használt szekereink előképe a középkorban már biztosan megvolt.

tott. A szekérvár különösen alkalmas volt a tartalék, a málha biztosítására, de fedezékként is kiválóan működött, mintegy „mozgó pajzsként” védte az átcsoportosításra váró csapatokat. Így hatékonyabban tudta kihasználni a rajtuk elhelyezett tűz- és lőfegyvereket is. Számszerűsége pedig ezeken a mozgó szekereken az ellenség gyalogos sorait is megfutamodásra tudták kényszeríteni. A szekérváron Hunyadi néha ágyút, sőt ostromgépeket is elhelyezett a tüzes nyílvevesszőktől egészen a hajítógépekig. E harci szekerek személyi állománya a tüzéségen túl szálfegyverekkel felszerelt gyalogosokból is állt, így azok a csata alakulásától függően akár erősítésként vagy önálló gyalogos egységként – a szekérről le szállítva – is harcba vethetők voltak. Hunyadi 1442-ben a Jalomica menti ütközetben a törökök bekerítésére is a szekereit használta.

Az 1442–43-as hosszú hadjáratára 3000 olyan – puskákkal és ágyúkkal felszerelt – szekeret vitt magával, melyet brassói cseh mesterekkel alakított át, hogy még jobban megfeleljenek a harctéri elvárásoknak. 1448-ban a 2. rigómezei csatában is elkísérte legalább 800, harci szekérré átalakított, tüzéséggel megerősített „harcokcsija”. Ha a szekérvárat nem támadásra, hanem védelemre állította fel – mint pl. ebben az utóbbi csatában is –, akkor a szekere-



A középkori források alapján rekonstruált harci szekér

ket láncokkal kötötték össze, és mind rájuk, mind közéjük tábori ágyúkat rakatott. Jól mutatja ezen elképzelés hatékonyságát, hogy a vesztes csata után ide visszavonulókat még háromszoros túlerejük ellenére is csak több mint egy napig tartó, elkeseredett kézitusában tudták felőrölni a törökök.

De hogyan is néztek ki ezek a szekerek? A muhi csatában a társzekereken a csapatok ellátmányát és felszerelését szállították, és csak esetlegesen és nem tudatosan vetették be őket, a terpviszonyokhoz alakítva a taktikát. Éppen ezért ezek a szekerek semmiben sem tértek el a korszak egyéb szállító járműveitől, így nagy valószínűséggel mázsa- és rudas szekerek lehettek, melyeket a források szerint csak pajzsokkal erősítettek meg. Hunyadi ezzel szemben már csináltatta, illetve tovább is fejlesztette a harci szekereit, melyeken ekkor már a tűzfegyverek is komoly szerepet kaptak. A kiegészítések elsősorban a kocsis oldalát érinthették: a kasznál jobb fedezéket biztosító deszkapalánkok, illetve az azokon elhelyezett lőrészek valóban erősítővé tették az így összeláncolt szekértábor.

De vajon hol vannak ezeknek a szekereknek a régészeti nyomai? Mind az Árpád-kori, mind a középkori falvaink feltárása során számtalan vastárgy kerül elő. Azonban a nagy tömegben előkerülő vas alkatrészek azonosítása sem mindig lehetséges, hiszen egy Árpád-kori gödörből előkerülő vasabroncsdarabról ma már nehéz megmondani, hogy az egy szekér kerekének a vasa-

lása, avagy egy hordó abroncsa volt eredetileg. Ráadásul, ahogy az a korabeli leírásokból is kiderül, pont a szekérekészítéshez alig használtak vasalkatrészeket az általunk vizsgált időszakban, így a szekerek régészeti megfigyelése is igen nehézkes.

A 13–15. században használt szekerek régészeti rekonstrukciója éppen ezért csupán a korabeli ábrázolások, leírások, valamint a néprajzi hagyományok együttes segítségével alkotható meg.

◊ ◊ ◊



Szekéralkatrészek a Túrkeve-Móric középkori falu feltárásának anyagából



1480-ban készült metszet a szekérvárról. Hausbuch Wolfegg

DEÁK RITA — SZABÓ LÁSZLÓ

# ARANYPÁRTÁK DERECKSKÉRŐL

**A** debreceni Déri Múzeum az M35-ös autópálya nyomvonalán 2015 és 2017 között közel 20 lelőhelyen, megközelítőleg 40 hektáron

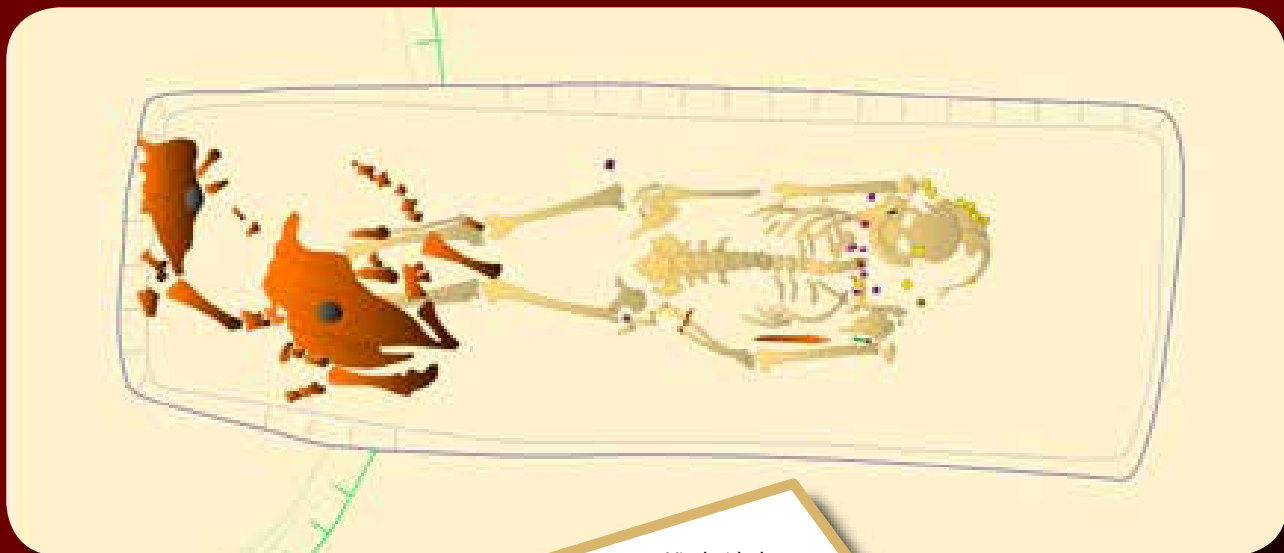
folytatott az útépitést megelőző régészeti feltárásokat. Az egyik

legizgalmasabb lelőhelyünk, Derecske-Kösely (Tekeres) II. lelőhely Derecske

nyugati határában helyezkedett el, egy, a Dél-Nyír-

ségből kinyúló löszös homokháton. A területet északról a szabályozott medrében futó Kösely folyó határolja, míg délről időszakosan víz borította terület. Régészeti kutatás ezen a területen az autópályával kapcsolatos terepbejárások előtt nem folyt. Az autópálya nyomvonala észak-déli irányban, teljes hosszában kettészeli a lelőhelyet, így szerencsés módon a feltárás annak teljes keresztmetszetét érintette, illetve egy felüljárónak köszönhetően nyugat-keleti irányban is folytathattunk ásatást.





A fiatal, pártával eltemetett nő sírja, lábánál a két részleges szarvasmarhavázzal

A lelőhelyen összesen három kor-szak objektumait tudtuk elkülöníteni. Hat urnasíros temetkezés a vaskorból származott, de a feltárás nagyobbik részét a római császárkori település és temető tette ki. Közel 1500 objektumot keltezhetünk erre a korszakra, ebből 120 objektum bizonyult sírnak. Az objektumok harmadik (s egyben legkésőbbi) csoportja, az avar korba volt sorolható.

A lelőhely északi felén – a korábbi patakmeder által határolt területen – helyezkedett el összesen hat, a kora avar korra keltezhető temetkezés (Kr. u. 6. század közepe – 7. század közepe). Közülük két sírban pedig egészen kiemelkedő leletanyagot tártunk fel.

Az elsőként előkerült 6–8 éves kislány koponyája a humuszolt felszíntől mindössze 6 cm mélyről került elő, itt bukkantunk a viseleti helyzetben lévő, arany- és bronzlemezből préselt háromkaréjos pártaveretekre.

Az első veret teljesen a felszínről, egy állatjáratból került elő, a munkagép ezt meg is hajlította. A kislány csontjai egyébként rossz állapotban voltak, feltehetően a koponya felső része is csak a rajta lévő fémveretek miatt maradhatott meg, az arckoponya ugyanakkor teljesen megsemmisült. A koponyán végül viseleti helyzetben összesen 29 veret ma-

Viseleti helyzetnek nevezzük, amikor a tárgyakat funkciójuknak megfelelő helyzetben és helyen tárjuk fel. A pártaveretek esetében ez a homlokokon való előkerülést jelenti. Kiemelkedő fontosságát az adja, hogy ez az első, eredeti helyzetében előkerült fejdísz ebből a korszakból.

Az avarok 567-ben, a longobárdokkal szövetségben meghódították a gepida területeket, majd – a longobárdokat is elűzve – a következő évben birtokba vették az egész Kárpát-medencét. Innentől kezdve az Avar Kaganátus a 9. század elejéig a térség meghatározó hatalma lett. A 8. század közepéig folyamatosan hadjáratokat vezettek a Bizánci Birodalom ellen, amely évi adófizetéssel is próbálta távol tartani őket. Ebből az aranyból származhatnak az aranylemezes, illetve aranyozott pártaveretek, de az aranypézn is.

radt, 6 darabot pedig állatjáratokban találtunk meg, ezek a felsőtest környékén szóródtak szét. Az aranylemezes fejdíszén kívül ezüstlemezgyöngyököt is feltártunk a sírban, amelyek a ruha díszítésére szolgálhattak, avagy



Extrém sírbontás (fotó: Czinegéné Kiss Ilona)



az előkerült színes pasztagyöngyökkel együtt egy nyakláncot alkothattak. A test bal oldalán ólom orsógomb feküdt, amely önmagában is ritkaságnak számít a kora avar kori leletanyagban.

Az itt előkerült háromkaréjos pártaveretek típusát szerte az országban eddig alig több mint 10 lelőhelyről ismerjük. Ezek közös jellemzője, hogy függőlegesen összekapcsolódó három körből állnak, így kialakítva a három karéjt. A formája leletegyüttesenként mindegyiknek azonos, de a minta mindig eltér, két egyforma típus két különböző lelőhelyről még nem került elő. Tudomásunk szerint a Derecskén feltárt temetkezés előtt a legtöbb egy sírban talált háromkaréjos pártaveret száma nem haladta meg a 20-22-t, így a derecskei avar kislány sírjában feltárt 35 darab kiemelkedően soknak számít.

A háromkaréjos pártaveret  
(fotó: Jurás Ákos)



A *solidus*, közvetlenül a sírból való felszedés után (fotó: Janka Edvárd)



CT-felvétel az in situ kiemelt koponyáról  
(fotó: Debreceni Egyetem KEK Radiológia)

Fontos hangsúlyoznunk azonban azt is, hogy attól, hogy a homlokon kerültek elő ezek a veretek, még nem tudjuk a pontos funkciójukat meghatározni. Ezek lehetnek párta vagy hajleszorító pánt részei is, de a sapka szegélyét díszítő veretek is akár. Reméljük, a derecskei avar kislány sírjából viseleti helyzetben előkerült veretsor további vizsgálata közelebb visz idővel bennünket ennek a kérdésnek a megválaszolásához.

Ennek érdekében a koponyát, a rajta lévő veretekkel in situ [tehát „eredeti helyzetében” – a szerk.] emeltük ki a földből, s így mielőtt megkezdődött volna a restaurálás, a debreceni Kenézy Gyula Egyetemi Kórház Radiológiai Osztályán CT-vizsgálatot végeztünk rajta. Már ekkor láttuk, hogy a kislány koponyáján sokkal több veret maradt meg valójában, mint amire az ásatáson számítottunk. Csak a CT-vizsgálat után kezdődhetett el végül a veretek restaurálása. Restaurátorunk, Pelles Edit kitarató és alapos munkával megközelítőleg rekonstruálni tudta, hogy melyik veret melyik után következett, illetve a felvarrás módját is meg tudta állapítani: a felvarrás a felső és alsó karéj szélébe ütött kis lyukon keresztül történt. Az előzetes konzerválás során sikerült anyagvizsgálatra alkalmas cérnaszálakat és anyagmaradványokat is találnia. Ezeken még nem történt konkrét anyagvizsgálat, de mikroszkóppal a szakember azt is megállapította, hogy a vereteket textillel bevont vastag bőrre erősítették fel.

A négyzet alakú pártaveret  
(fotó: Jurás Ákos)



Az ásatás azonban itt még korántsem ért véget. A pártás kislány sírjától mindössze 7 méterre ugyanis Bacskai István műszeres leletfelderítés közben az egyik gödörből kidobott földben egy újabb pártaveretre lelt, ez azonban a kislány vereteitől eltérően egy négyzet alakú, préselt, aranyozott ezüstveret volt. Mint kiderült a veret a közeli, 2 méter mélyen fekvő női sírból származott. A Marcsik Antónia antropológus embertani meghatározása

alapján szájáni típusú mongol antropológiai jegyeket mutató – 18–20 év körüli nő sírjának bontása igen nehéz munkának bizonyult. Szeptember lévén a talajvíz magasan állt, ezért a szokásos finombontó szerszámok (spakli, ecset, szike) mellett és néha helyett szívacsot és vízpumpát kellett használnunk, hogy a csontvázat és a mellette lévő tárgyakat megtisztítsuk a rajta lévő sártól. A vizes környezetnek negatív és pozitív hatásait egyaránt megtapasztaltuk. Pozitív volt, hogy sikerült a koporsó nyomait is észlelnünk, koporsószegekre utaló vastörredékeket azonban nem találtunk, így lehetséges, hogy a fiatal nőt rönkkoporsóban temették el. A vizes környezetnek hála a váz mellé helyezett vaskés fából készült hüvelyét is ki tudtuk emelni. Sajnálatos azonban, hogy a koponya a víz miatt szétcsúszott, egy darab kivételével nem

Spirálos végű lemezgyűrű a fiatal nő sírjából (fotó: Jurás Ákos)



A felvarrás módját megőrző cérmaszálak a veret hátoldalán (fotó: Pelles Edit)

maradtak meg viseleti helyzetben a pártaveretek (itt összesen 14 darab került elő belőlük), mint a kislány esetében.

A vereteken kívül is érdekes és értékes leleteket tártunk fel a sírban: 8 db ezüst lemezgyöngyöt, pasztagyöngyöket a nyak körül, átfúrt bizánci aranypénzt, azaz *solidust*, két ezüstgyűrűt a jobb és bal kéz egy-egy ujján (az egyik egy sima karika, a másik egy spirálos végű lemezgyűrű), vas karperecet a bal csuklón, a jobb kezénél tojáshéjat, a bal kar mellett vaskést és bronzcsipeszt, illetve a lábnál orsó gombot és orsókarikát. Szintén a lábhoz helyezték el túlvilági útravaló gyanánt két szarvasmarha részleges csontvázat is.



Pelles Edit restaurátor munka közben



Viseleti helyzetben előkerült pártaveretek (fotó: Pelles Edit)



A Bizánci Birodalomból származó aranypénz, az úgynevezett *solidus* a fiatal nő bal vállánál, a koponya mellett került elő. Somogyi Péter meghatározása alapján egy 616–625 között Bizáncban vert Herakleiosz-érmével van dolgunk, mely érmetípus a leggyakoribb a kora avar kori leletanyagban. A Derecskén előkerült darab egy úgynevezett könnyű *solidus*, mert a szokásos 4,5 gramm helyett csak 3,7-3,8 gramm súlyú, és 20 karátos aranyból készült. Erősen kopott példányról van szó, ezért a betűk nehezen olvashatóak rajta. A felfüggesztésre szolgáló lyukat az előlap felől, hegyes eszközzel ütötték be, ezért azt feltételezzük, hogy a fiatal nő ékszerként, nyakláncra fűzve viselte.

A felnőtt nő sírjából előkerült pártaveretek eltérnek a kislány vereteitől. A verettípus – melyből 13-at a koponya körül szétszóródva, egyet pedig viseleti helyzetben a homlokon találtunk – pontos meghatározása szerint: négyzet alakú, fonatdíszes, aranyozott ezüst, préselt pártaveret. A háromkaréjos típusnál egy picivel gyakoribb, hiszen 12 lelőhelyről ismerünk hasonló darabokat. Ennél a fajtánál is elmondhatjuk, hogy lelőhelyenként a formájuk azonos, a díszítésük viszont eltérő. A felvarrást a négy oldal közepén kiképzett lyukkal oldották meg. Sajnos ennél a pártánál az aprólékos restaurálás ellenére sem sikerült szövet-, cérna- vagy bőrmaradványokat találnunk. Ennek ellenére azt feltételezzük, hogy a kislányéhoz hasonló módon, textillel bevont bőrre varrták fel ezeket a négyzet alakú vereteket is.

Sajnos több gazdag avar sírt nem találtunk Derecske-Köcsely (Tekeres) II. lelőhelyen, annak ellenére sem, hogy kutatószondákat húztunk a sírgödrök szélétől, sőt munkagéppel is végeztünk óvatos kutatást, sikertelenül.

Azonban jó hír, hogy a nagy sajtóvisszhang miatt több intézet, többek között az MTA Atommagkutató Intézete is felajánlotta, hogy többféle vizsgálatot (így pl. radiokarbon-vizsgálatokat) is szívesen elvégezze a tárgyakon és a csontvázakon.

Az előkerülésük óta több sikeres múzeumi eseményen is részt vettek a párták. Óriási érdeklődés fogadta a 2016 novemberében megtartott debreceni avar napot, illetve a tavalyi évi múzeumi szerzemények kiállításán is szerepeltek a tárgyak. 2017. július 12. óta pedig az *Ősi arany- és ezüstkincsek Romániából* című kiállítás keretében, a Déri Múzeum saját aranytárgyait bemutató vitrinben kaptak helyett. Ezek után reméljük, hogy hamarosan a Déri Múzeum állandó kiállításában is megtekinthetőek lesznek.

◇ ◇ ◇



Felvarráásra szolgáló lyukak (fotó: Pelles Edit)



A kislány koponyája a 2016 augusztusában tartott sajtótájékoztató középpontjában (fotó: Jurás Ákos)

# KÉSŐ KÖZÉPKORI ÉS RENESZÁNSZ ÉTELEK REKONSTRUKCIÓJA A KÍSÉRLETI RÉGÉSZET EREDMÉNYEI MAGYARORSZÁGON II. RÉSZ

Kohári Gabriella

2007 októbere óta szakmai irányításom mellett kísérleti régészeti tevé-  
kenység zajlik Visegrádon, egy Mátyás-kori magánkonyhában, melyet  
a feltárás során előkerült leletek alapján, korhű módon rekonstruáltak.



A kutatás során elsődleges célunk, hogy a fellelhető források segítségével a lehető legnagyobb pontosságra törekedjünk. Az ételeket – többek között – a 16. század végéről való *Szakács tudomány* című kéziratos szakácskönyvben fellelhető receptek alapján készítjük el. A rendelkezésünkre álló forrásokból elsődlegesen a királyi, főúri udvarok konyháiban használt nyersanyagok, ételek, ételkészítési technológiák ismerhetőek meg.

Első lépésként a 16. századi szövegek elolvasására, értelmezésére kell hangsúlyt fektetni, hiszen számos olyan alapanyag, konyhafelszerelési eszköz, ételkészítési technológia leírását tartalmazzák, amelyekről csak korlátozottan vagy egyáltalán nem rendelkezünk információval.



A 14. század óta használatban lévő, ún. bécsi grafitos fazekak jobb hőátadó képességgel rendelkeztek, és az étel is hamarabb elkészült és egyenletesebben puhult meg bennük. A máz nélküli fazekakban azonban könnyebben odakapott az étel, tisztításuk is nehezebb volt. A zsiradéktól, a besűrűsödött ételtől egyáltalán nem lehetett maradéktalanul megtisztítani őket. A mázatlan vörös fazekak bírták legkevésbé a közvetlen hőhatást, közülük több megrepedt, a további használatra alkalmatlanná vált. A leghigiénikusabb edények a fémedények és a mázzal bevont fazekak voltak.

A hitelességgel kapcsolatban elengedhetetlenül szükséges megjegyezni, hogy a kísérleti régészet során elkészített ételek nagy valószínűséggel más jellegű, állagú, textúrájú és ízű alapanyagokból készültek a középkorban, még abban az esetben is, ha ugyanazt a növény- vagy állatfajt használjuk fel. Ennek oka az ételek elkészítéséhez használt állati és növényi fajok genetikai állományának változása, ami bizonyos mértékben megváltoztatta azok jellegzetességeit, tulajdonságait. Ezáltal még a természet közeléből származó alapanyagok (vaddisznó, erdei gomba, kistermelőktől beszerzett háztáji alapanyagok stb.) felhasználása ellenére is módosul(hat) az elkészített étel íze napjainkra.

Az ételek elkészítése négy különféle helyen történt, ami konyhatechnológiailag is más-más megoldásokat kívánt, valamint más ízvilágot, más textúrát eredményezett: 1. kemencében, 2. üstben (szabad tűz felett), 3. parázsban (rostélyon/háromlábban), 4. Parázsban (fazékban/„pinnatában”). Ezen kívül vegyes technológiával is készültek ételek.

Kísérleteink során a főzésre minden egyes alkalommal 7–21 féle étellel készültünk, a munkafolyamatokat (a kemence befűtésével) reggel 8–9 óra között kezdtük. A teendők megbeszélése, a főzéshez és a tisztaság fenntartásához szükséges meleg víz biztosítása, a nyersanyagok előkészítése, az ételek elkészítési idejének felmérése, szakaszolása, mind összehangolt, összpontosítást igénylő feladat. Nagy gondot kell fordítani a megfelelő munkaszervezésre annak érdekében, hogy a párhuzamosan kivitelezhető munkafázisokat összehangoltan végezhessük.

A tényleges munkát az ételsor összeállítása előzi meg, ami egy közel nyolcszáz receptet tartalmazó, négyszáz oldalas szakácskönyvből kerül kiválasztásra.

Az ételek fajtája, a receptekben történő ételkészítésre vonatkozó utasítások határozzák meg az ételek készítésének módját és eszközszükségletét. Figyelemmel kell lennünk arra, hogy a rendelkezésünkre álló korhű eszközök mennyisége és fajtája is behatárolja a tevékenységünket.

Nem véletlenül alkalmaztak fűtő mestereket sem, ugyanis a fa minősége, a kemence felfűtése, a tűz életben tartása, a parázkészítés és -pótlás „külön tudomány”, amit számtalanszor



megtapasztaltunk. (Túlfűtés esetén ugyanis odakapott az étel, és gyakran tönkrementek a fazekak is.)

2016. május 14-én Visegrádon kb. harminc főre készítettünk ételeket. A 13-féle elkészített ételhez tizenöt fő munkájára volt szükség.

A csapat egy főszakácsból (a késő középkorban külön mestere volt a hú-soknak, mártásoknak, sülteteknek, tészták-nak és a fűszerezésnek is!), két tűzmesterből, kézilányokból (húsok, zöldségek, gyümölcsök tisztításához, cukrásztermékek készítéséhez), valamint vízherdó, mosogató, takarító és világításért felelős személyzetből állt, sőt, még egy „futkosószolgára” is szükségünk volt.

„Tésztamíves” szakemberünk nem lévén, így az előzetes elképzelések ellenére – korabeli képi forrással rendelkezünk a gyöngytyúk kinézetéről – az amúgy kiváló ízű étel kissé „mókásra” sikeredett.

Az ételek készítése folyamán a rendelkezésünkre álló valamennyi ételkészítési technológiát (kemence, szabad tűz, rostély, parázsban és parázsban történő főzés-sütés) alkalmaztuk. Megállapítottuk, hogy mind a női, mind a férfi munkaerő szükséges a munkafolyamatok elvégzéséhez. A konyhai feladatoknál a késő középkorban a férfi munkaerőt preferálták még a mosogatásnál is. Tapasztalataink szerint a különböző forrásokban fellelhető ételkészítési módok reprodukálhatóak voltak.

Az ételek ízvilágával kapcsolatosan megállapíthatjuk, hogy a napjainkban néhány fűszerre redukálódott – só, bors, paprika, esetleg kakukkfű – ízekkel szemben egy teljesen más jellegű, de hihetetlenül gazdag és kellemes élményben volt részünk.

A különböző forrástípusok feldolgozásával árnyaltabban, és helyhez vagy akár személyhez (Mátyás király, Nádasdy Tamás, Kanizsai Orsolya stb.) kötődően rajzolhatunk képet az udvari főúri étkezési szokásokról, az ételkészítés körülményeiről, eszközeiről, alapanyagairól, az ételkészítési technológiákról.

A több éve tartó, hagyományos forráskutatásra alapuló kísérleti régészeti tevékenységnek köszönhetően 2016 decemberéig a 16. század második feléből származó szakácskönyv mintegy nyolcszáz felsorolt ételreceptje közül megközelítőleg háromszázféle étel elkészítésére került sor.

A komplex vizsgálat eredményeképpen egy adattár kialakítására kerül sor, amely megkönnyítheti a régészeti feltárásokon előkerülő leletanyag beazonosítását, a hozzá köthető nyelvészeti, képzőművészeti adatokat.

A kísérleti régészeti tevékenységgel a kutatás által felszínre hozott eredményeket közelebb vihetjük a hallgatósághoz, így nemcsak a szakma, hanem a szélesebb társadalmi rétegek számára is elérhetővé válnak a tudományos eredmények.

Az elfogyasztott ételek kalóriatartalma nagyon magas volt. Az igen laktató, nehéz ételek igazolják, hogy a régészeti feltárások során előkerült főzőedények mérete és a felszolgált ételek mennyisége összefüggésbe hozható egymással. A forrásokból tudjuk, hogy több fogást, és a fogásokon belül több ételt szolgáltak fel, amiből egyéni igény szerint ki-ki neki megfelelő mennyiséget fogyasztotta el.



A kutatás eredményeképpen rekonstruálhatóvá válik a reneszánsz udvari és főúri konyhakultúra egy része, fontos adalékot szolgáltatva hazánk késő középkori életmódtörténet-kutatásának egyik legérdekesebb, legkézzelfoghatóbb, legízletesebb szegmenséhez.



# Sakk-matt a középkorban

LUKÁCS NIKOLETTA

70

A sakk egy ősidők óta ismert játék, bonyolultsága és meg-unthatatlansága mellett misztikuma talán abból is ered, hogy kialakulásának pontos helyét és időpontját nem tudjuk, mégis mindenki játszott már vele, de legalábbis hal-lott már róla. Valószínűleg Indiából származik, egy legenda szerint egy *rádzsa* (király, uralkodó) nagyon unatkozott, ezért egy *brahmin* (pap, tudós) megalkotta számára a sakkjátékot. A *rádzsa* jutalmat ajánlott a *brahmin*nek, aki ravasz módon „csak” annyi fizetséget kért, amennyi búzaszem a sakkta-bla négyzeteire fér, de úgy, hogy az első kockára egy, a má-sodikra kettő, a harmadikra négy búzaszem stb. kerüljön, vagyis a következő mezőn elhelyezett szemek száma mindig az előző mezőn elhelyezett szemek duplája legyen. A *rádzsa* egészen addig csak mosolygott az ötleten, amíg rá nem jött, hogy az utolsó, 64. négyzetre már annyi búza-szemet kellene raknia, amennyi búza az egész földkerekségen nincs, sőt több, mint amennyit valaha megtermeltek a Földön. A le-gendában szereplő *brahmin* tehát kiváló matematikus volt.

A játékot Indiában *csaturangának* ne-vezték, majd a perzsák *satrang* néven játszották a Kr. u. 6. századtól. Firdau-szi, a perzsák világhírű költője volt az, aki a *Sáhnáme*, azaz a „Királyok könyve” című művében először írta le részletesen a játék szabá-lyait a 10. század végén. A perzsáktól az arabok, majd a törökök vették át, akiknek köszönhetően Európába is át-került a középkor folyamán, de már *sakk* néven. Először a mai



Indiai sakk-készlet

1497-ben Luis Ramírez de Lucena, egy spanyol sakk-nagymester sakkról szóló könyvet adott ki, amelyben le-írja a régi és az új szabályokat is. Ez utóbbiak gyorsan terjedtek, 1512-ben Rómában a portugál sakkjátékos, Pedro Damiano már csak az új meg-nyitásokat és végjátékokat említi saját mű-vében.

Spanyolország területén volt népszerű, majd a keresztes hadjáratok lezárultát követően Közép- és Nyugat-Európát is meghódította. Főként a királyi családok, főurak és egyházi méltóságok kedvelt szórakozásává vált.

A 15. században a játék nagymérték-ben átalakult, ugyanis az arab típusú bá-bukat és szabályokat is megváltoztat-ták. Az „eredeti” arab játékban ugyanis egy-egy király, egy-egy vezír, egy-egy elefánt, egy-egy torony és egy-egy ugró volt, akik előtt nyolc paraszt állt, sőt a játéktá-bla is egyszínű volt. A figurák stilizáltak és egyszerűek voltak, hiszen az iszlám tiltotta az élőlények ábrázolását. Az európaiak által végrehajtott változtatások először a mai

Felsorakoztatott lewsi sakkfigurák





Iráni sakkfigurák megközelítőleg az Kr. u. 1040 és 1196 közötti időkből



Perzsa bronz sakkfigurák a Kr. u. 6–7. századból

Spanyol-, Olasz- és Franciaország területén jelentek meg. A sakk ekkorra minden szempontból (nemcsak külsőleg, de a szabályokat tekintve is) átalakult: a futó és a vezér menetmódját kiterjesztették.

A korábbi egyszerűbb figurák Európában jóval díszítettebbé és megszemélyesítetté váltak. A vezír helyett megjelent a királynő, az elefánt helyett a futó, és az ugró helyett pedig a ló vagy huszár.

Kezdetben íjas vagy köresztergával készítették a bábukat, azonban az új, bonyolultabb formákat már nem tudták így előállítani, ezért egyenként faragták ki őket. A technikát a 13. századi *Alfonso-kódexből* ismerjük, ahol egy miniatúrán két sakkjátékot készítő mestert is láthatunk. Az egyik a táblát festi, a másik pedig esztergával vágja ki a figurákat. Az ilyen nagyobb példányszámban elkészült figurák zömmel nem a királyi készletekbe, hanem a főurakhoz jutottak el. Anyaguk lehetett fa, csont, féldrágakő, nemesfém vagy akár porcelán is. A saktábla is változott: fekete-fehér színűvé vált. Legtöbbször asztalba illesztették. Készülhetett márványból, teknőchéjből, ében-

fából és gyöngyházból is. Magyarországon több írott forrás igazolja a sakk népszerűségét, mint régészeti lelet. Thuróczy János

*A magyarok krónikája* című művében írja, hogy 1335-ben Károly Róbert a visegrádi találkozón egy csodálatos saktáblát ajándékozott János cseh királynak. A saktábla négyzeteit aranyba foglalt jáspisok és smaragdok díszítették. A figurák is aranyból készültek, amiken drágakövek voltak. Mátyás történetírója, Bonfini említi, hogy Mátyás felesége, Beatrix királyné a lengyel királyfival, Ulászlóval az olmützi találkozón 1469-ben több játszmat is lejátszott. Az is bizonyítja a sakk népszerűségét Mátyás és Beatrix udvarában, hogy egy ízben az újévi lakoma nyolcadik fogása egy mandulatejből és cukorból készült, fekete-fehér saktáblatorta volt. Zsigmond, lengyel herceg 16. század eleji budai számadáskönyvében található egy saktábla kifizesését igazoló tétel. A tábla ezüst volt, és gyöngyberakásos figurák tartoztak hozzá. 1557-ben egy olasz sakkmeister, Giovanni Oliver a Magyar Királyság területére utazott, hogy megmérkőzzön Batthyány Ferencsel, aki akkor a leghíresebb magyar mester volt.



Diósgyőri sakkbábu







Lewsi sakkfigurák a 13. századból

A legkorábbi magyarországi sakkbábulelet a diósgyőri várból került elő. A várban különböző félkész, megmunkált és hulladék állatcsontból készült tárgyakat is találtak. Ezek egyértelműen egy csontmegmunkáló műhelyre utalnak. A csonttárgyak közt egy szarvasagancsból készült sakkfigura is volt, amely a 14. századra keltezhető. Mivel az egyik fele sérült, így nem lehet pontosan tudni, hogy a bábu feje miképp nézett ki, így sajnos azt sem lehet megállapítani, hogy bástya vagy futó volt-e. Ugyancsak a 14. századra korhatározható a budai vár házi kápolnájában előkerült szürkére égetett, terrakotta lovas figura. Sajnos hiányzik a lovas feje és karja, va-

lamint a ló feje és lába is, de ennek ellenére megállapítható, hogy anatómiailag és ruházatát tekintve is precízen elkészített darab. A huszárt nem geometriai formák díszítik, hanem élethű mása egy valódi lovasnak. Analógiák alapján kétség kívül sakkbábunak tarthatjuk, ugyanis az angol elefántcsont figurák méretben és formában is roppant hasonlóak. A ló éppen ugrásra vagy ágaskodásra készül, a lovas pedig ennek megfelelően ül a lovon. Míg a budai leleten a sakkreform európai jellemzői megfigyelhetők, addig a Visegrádon talált 15. századi csontból faragott huszár még az arab bábuábrázolás jegyeit viseli magán. Időben a következő sakkbábulelet Nagyvázsony-



Yvory kőből és csontból készült perzsa vagy egyiptomi játékgépek a 11. századból

ban került elő, ahol három szarvasagancsból készült darabot találtak, amelyekkel a 15–16. század fordulóján játszhattak. Az egyik egy futó, a másik egy királynő, a harmadik pedig egy bástya. Készítésükre eszterganyomok utalnak a talpaikon és a tetejükön. Mindegyiknek geometrikus alakja van, ugyanakkor talpátmérőjében, stílusában és készítési módjában eltér a másik kettőtől a futó. Az eltérések alapján valószínűleg nem egy készletbe tartozhattak eredetileg. A játékot feltehetően a közeli pálos kolostorban készíthették. Magyarországon egyedülálló leletnek számít a diósgyőri várban talált sakkasztal-öredék. A 15. századi rétegből került elő a 29×39 cm-es, vörösmárványból faragott, erősen átégett kőleptöredék. 5 centiméteres oldalú, mélyebben bevágott négyzetek váltakoznak a lap síkjával egymagasságú, azonos méretű négyzetekkel. A mélyebb négyzeteket eredetileg más anyag tölthette ki intarziászerűen. Érdekessége, hogy bekarcolt nevek és évszámok is találhatóak rajta. A Chanad (Csanád) és Bornemissza nevek kivételével a többi sajnos olvashatatlan.

Magyarországon tehát kevés sakkjátékkal kapcsolatos lelet került mindeddig elő, azonban az írott források alapján kétség kívül igazolható, hogy itt is népszerű játék volt a királyi család és a jómódú emberek körében. Az itthon fellelt sakkfigurák keltezési idejük és formájuk alapján is többnyire az európai sakkreform előtt készülhettek, leszámítva talán a budai vár egyetlen huszáriját. Az első teljes magyarországi készlet viszont már nem a középkorban, hanem az 1760-as években egy meissenai műhelyben készült.



Egy hatalmas Fátimida hegyikristályból készült sakkfigura a 11. századi Egyiptomból



10–11. századi perzsa sakkfigurák

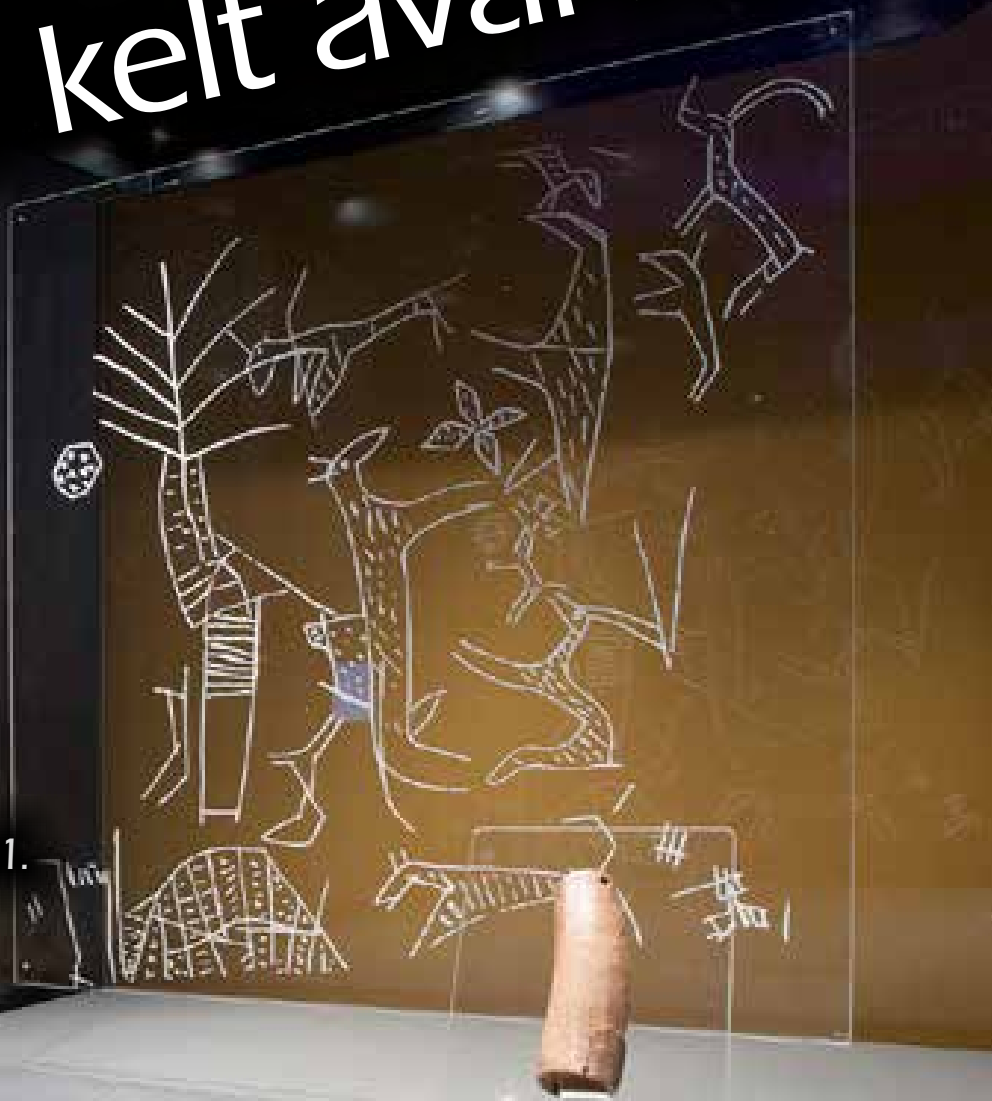
## VIDA TIVADAR

74

## „Életre kelt avarok”

# Kiállítás a Magyar Nemzeti Múzeumban

2017. március 3. – április 21.



A homokrévi csonttégely és mögötte kiterített rajza, a kiállítás jelképe (MNM©2017)

**A** mai igényes kiállításlátogató a múltat

átélhető élményként akarja befogadni, s a bemutatott tárgyak segítségével hiteles, emberi történeteket szeretne megismerni. A kérdés nemcsak a hazai, hanem az európai muzeológiát is foglalkoztatja, és éppen ezért indulhatott el a *Creative Europe Program* keretében a *Connecting Early Medieval European Collection* projekt, aminek a Magyar Nemzeti Múzeum kutatói is résztvevői lettek, társulva az ELTE Régészettudományi Intézetének oktatóival (<http://cemec-eu.net/partners.php>). A projektben nyolc európai ország régészei, muzeológusai működnek együtt, hogy új módszerekkel közös kiállítási stratégiát állítsanak fel és alkalmazzák a legújabb digitális módszereket. S mindeközben arra is ügyeljenek, hogy a mai kultúrpolitikai elvárásoknak megfelelően a múzeum mint üzleti modell is sikeres legyen.



Az „Éltre kelt avarok” kiállítás egy kísérlet, a magyar hozzájárulás a kora középkori régészet és történelem területén az európai muzeológia új útjainak kereséséhez, és része egy 2017 őszétől Amszterdamban, Bonnban, majd Athénban megrendezendő, az egész vállalkozás végeredményeit bemutató nagyobb kiállításnak.

A kiválasztott korszak a korai középkor, mert a 20–21. század fordulóján az ókor után a kora középkor vált az európai identitás mélyebb megismerésének színterévé. Nem véletlen, hiszen az ókor vége és a kora középkor sorsdöntő időszak Európa történetében, mert ekkor jöttek létre a mai nemzetállamok kezdeményei, ekkor zajlottak le a nagy területfoglalások, s a különböző eredetű barbár népek ekkor szembesültek először a mediterrán antik-bizánci civilizációval.

Az „Éltre kelt avarok” című kiállítás a korábbi statikus etnikus képet igyekszik az avarok esetében árnyalni, és három avar kori előkelő tárgyainak bemutatásával megeleveníteni a háttérben zajló dinamikus társadalmi és kulturális folyamatokat. A kiállítás ezáltal egy új, 21. századi értelmezési kísérletté válik, amelynek a középpontjában az egyén helyezkedik el a maga sokféle, tudományos módszerekkel csak részben megismerhető identitásával, a szűkebb és távolabbi kulturális és társadalmi közegéhez, az épített és a természetes környezethez fűződő viszonyával, a történelmet alakító szándékaival.

A projektben közreműködő olasz és holland műszaki partnerek jóvoltából a kiválasztott avar kori előkelőt a 21. század legkorszerűbb technikája kelti életre. A kiállítást interaktív panoramikus idővonal, holografikus kivetítések, 3D modellek, fény- és hangeffektek teszik teljessé.

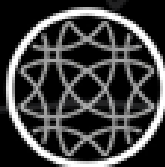
A kunágotai avar előkelő például egy jól sikerült rövid animációs film főszereplőjeként tekint vissza életére, mesél – türk és bizánci szövegeket is idézve – kalandos

életének főbb állomásairól: a Bizánci Birodalommal folytatott csatáiról, valamint a Kárpát-medence birtokba vételének körülményeiről. Történetét hallgatva és az egykor a tulajdonát jelentő tárgyakat szemlélve elevenednek meg az avar harcosok sztyepei eredetű hagyományai és a bizánci világgal történő találkozások emlékei.

Első látásra feltűnik, hogy a kaftánba öltözött, türk módon hajfonatokat viselő férfin díszes bizánci öv van, olyan, amilyen Bizáncban a magas rangú hivatalnokok és katonatisztek derekát ékesítette. A büszke avar előkelőt tehát a legfőbb ellenségéhez kötődő jelképpel együtt temették el, a bizánci aranyöv az avar előkelő önképének részévé vált. A politikai rivális kultúrája egyes elemeinek átvétele ismert Kína és a türkök viszonylatában is. A jelenség mögött szociálpszichológiai okok keresendők, amelyek szerint egy kevésbé kifinomult kultúra képviselői a kulturálisan domináns partnerre utaló jelképekkel fejezték ki az elithez tartozásukat, és így azonosították magukat más idegen hatalmak és saját társadalmuk tagjai előtt.

A kunágotai előkelő sírjában az öv mellett további bizánci tárgyakat is találunk. Justinianus császár (527–565) aranszolidusa mellett egy késő antik dionüszikus jelenetsorral: szatírral, menádokkal és Pánnal, valamint vadászcenékkel ékesített aranylemezek tűnnek fel az eltemetett kunágotai avar előkelő díszkardjának markolatán és a kard hüvelyén.

Ezek a veretek a Bollók Ádám és Szenthe Gergely által tervezett rekonstrukció alapján eredetileg egy bizánci ládikát díszíthettek, amely diplomáciai ajándékként vagy hadizsákmány részeként kerülhetett az avarokhoz. Remek ötlet, hogy ezt az egész történetet – vagyis azt, hogy miként kerülhetett az ékszeres ládika a bizánci palotából az avarokhoz, majd a ládika aranyveretei a kunágotai előkelő kardjára – egy többrészes kisfilm meséli el Bizánc és az avarok viszonyára történő számos



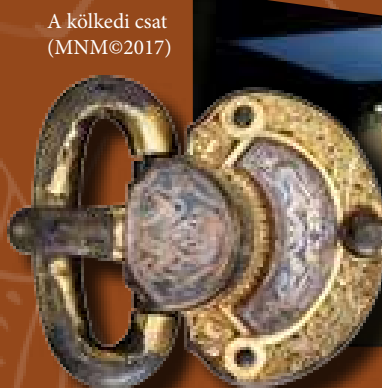
A *Connecting Early Medieval European Collection* logója



A rajzfilm főszereplője, a kunágotai avar előkelő



A kiállítás egy részlete: avar fémdevények és kamennaja babák (MNM©2017)



A kölkedi csat (MNM©2017)



A kölkedi csat a holoboxban (MNM©2017)



vizuális utalással, tömör, filmhíradószerű jelenetekkel. A ládikát egyébként a római *Consiglio Nazionale delle Ricerche* kutatócsoportja virtuálisan újjá is alkotta.

A mediterrán–bizánci befolyást tükröző külsőségek sem fedték el azonban az avar társadalom szerkezetének nem európai voltát, amely leginkább az életmód és a hitvilág bemutatásával szemléltethető. Így a kunágotai és más avar előkelők fémedényei, az ezüstkorsók és -kelyhek a sztyeppe népek étkezési és italozási szokásaiba engednek bepillantást. Közép-ázsiai freskókon gyakran láthatók nomád előkelők közösségi alkalmakon, diplomáciai vagy rituális eseményeken történő italozás közben. Hasonló edények láthatók a türk kori antropomorf sírszobrokon, a kamennaja babákon is.

Ennél is szemléletesebben villantják fel a sztyeppe hagyományokat az avar kori hitvilágra utaló leletek. A homokrévi csonttégely képi világa László Gyula rajzán a sztyeppe népek samanisztikus világképét idézi. Az avar kori írott és régészeti források az égisten kultuszából és a samанизmus elemeiből álló vallási rendszert mutatnak, amelyben helyet kaptak a különböző babonás hiedelmek, a bajelhárító amulettek, állatáldozatok és az őskultusz is. A földi és az égi, az anyagi és a szellemi világ közötti kapcsolatot a „lélekvezető” sámánok teremtették meg.

Mindez arra figyelmeztet bennünket, hogy az avarság csak a felszíni jegyekben, az anyagi kultúráját és az életmódjának bizonyos elemeit tekintve vált európaivá. Ősi keleti szokásait nem adta fel, s valószínű, hogy végül az avar politikai alakulat, illetve az azt fenntartó sztyeppe eredetű elit eltűnését is ez a konzervativizmus okozta.

A kiállítás másik története az avar kori germán közösség két előkelő asszonyának világát mutatja be. A Kölkeden előkerült ékszerek és a viseleti tárgyak minőségüket tekintve a korabeli Európa fejedelemszonyainak magas színvonalú ötvösművészeti emlékeivel vetekszenek. Az aranyozott ezüstcsaton mitikus állatalakok küzdelme látható, és egy férfi kezében két karddal nyakában kígyóval feltehetően a germán harci kultuszt szimbolizálja. Az sem zárható ki, hogy az ábrázolt harcos a csatot viselő hölgy számára ismert és kedves személy volt. A másik hölgy egy nagy méretű arany ruhakapcsolóval (fibulával) fogta össze köpenyét. A korong alakú fibulán fonatmintába rejtett maszk és állatalakok láthatók. A kiállítás eredeti tárgyai mellett az úgynevezett holoboxokban az egyes motívumokat további hologramok emelik ki.

E rendkívüli ékszerekhez fűzött értelmező kisfilm bemutatja az avar kori germán kultúrájú közösség térbeli elhelyezkedését, illetve kulturális kapcsolatrendszerét. Először itt láthatjuk Hajnal Zsuzsanna kiváló rekonstrukcióját, amely a kölkedi előkelők lakóközösségét és életmódját eleveníti meg. A földfelszínre épített, nagy méretű, magas oszlopos épületet földbe mélyített házak, műhelyek sora veszi körül, s mint egykor a római villák közelében, nem messze az udvarháztól található a család temetkezései is. A település kerámialeletei – mécsek, amforák, sütőharangok – arra mutatnak, hogy e germánok már több elemét vették át a helyi késő antik kultúrának, mint a keleti eredetű avarok.

E kis kiállítás érzékelteti a továbblépés lehetőségeit is, hiszen számos felvillantott utalást találunk a klímaváltozás és az avar településterület változásának lehetséges összefüggésére, a szerteágazó kereskedelmi kapcsolatokra, a migrációs és az akkulturációs folyamatokra, avagy a bioarchaeológiai vizsgálatok sokat ígérő új eredményeire.



A bizánci ládika rekonstrukciója (MNM©2017)



A kardhüvely aranylemez borítása (MNM©2017)

# Pattintott Világ

Szilágyi Kata

Dániában előkerült kovából készült török



Pattintott  
kőeszközöket az ember több mint 3  
millió éve készít és használ, ennek legkorábbi példáit a sokszor  
az emberiség bölcsőjének nevezett Afrikában találjuk (Oldowayen/Olduvai-kultúra), ezért a pat-  
tintott kőeszközök vizsgálata gyakorlatilag egyszerre vette kezdetét az előemberek  
kutatásával.

Csupán egy árnyalatnyinak tűnik a különbség az eszközhasználat és az eszköz-készítés között, mégis hatalmas lépést jelentett az emberiség kialakulásában. Annak a kérdésnek a vizsgálatában, hogy az eszközkészítés hogyan jöhetett létre a legkorábbi emberelődöknél, a régészet gyakorta fordul az etológia tudományához.

Gondoljunk csak arra, mennyire más, amikor egy csimpánz egy kavics segítségével feltöri a pálmadiót, mint amikor a Homo habilis a hosszúcson-

Az etológia az élőlények (elsősorban állatok) magatartásának – azaz a megfigyelhető reakcióknak és mozgásoknak – törvényszerűségeivel foglalkozik. A viselkedési elemeket az etológusok három nagy csoportba sorolják aszerint, hogy az adott viselkedési forma: 1. öröklött vagy tanult, 2. egyedi vagy társas, 3. a létfenntartáshoz vagy szaporodáshoz kapcsolódik. Az etológia egy mondatban összefoglalva a viselkedést, a magatartások elemzésének tudományát jelenti.

tok feltöréséhez a kavicsból egy speciális alakú hasítót (*chopper*) vagy hasogatót (*chopping tool*) készített. Az utóbbi esetben az eszközkészítésnek tudatosan végrehajtott szakaszai voltak a megfelelő nyersanyag kiválasztásától az elkészítésig. Ezt az eszközt az ember (szemben a csimpánzzal) megtartja és a későbbiekben is használja.

A 19. század derekán Christian Jürgensen Thomsen a koppenhágai múzeum régészeti gyűjteményének kiállítása





kapcsán a tárgyakat anyaguk és technológiai fejlődésük alapján csoportosította. 1836-ban dán nyelven, majd 1848-ban angolul is megjelent, *Guide to the Northern Antiquities* („Útmutató az északi régiségekhez”) című munkájában felállította az őskor háromperiódusos rendszerét: kőkorszak, bronzkorszak és vaskorszak. Figyelemre méltó, hogy már Thomsen is kiemelt jelentőségűnek tartotta a kőkorszak kutatását.

Magyarországon a két lelet, amelyet a pattintott kőkorszak

kapcsán talán a legtöbbben ismernek, az 1891-ben Miskolcon előkerült Bársony-házi szakócák és a Vértesszőlősen 1965-ben napvilágot látott tarlócsont („Sámuel”).

A méretükben és alakjukban igen változatos pattintott kőkorszakot azonban nem csupán a kőkorszakban használtak, hiszen a későbbi periódusokban, így a réz- és a bronzkorszakban is fontos szerepet tölthettek be. Sőt, pattintott kőkorszakot találnak a régészek szarmata vagy avar kori tűzkészletek tartozékaként is. A római császárkorszakban vagy a népvándorlások korában élő emberek vélhetően ismerték azokat az őskori lelőhelyeket, a „tűzköves halmokat”, ahonnan ilyeneket gyűjthettek össze. E kövek funkciója azonban ekkoriban már csupán a csipológóval történő összeütéskor keletkezett szikra kinyerése volt.

A *Homo habilis* a legkorábbi emberi faj, amely Kelet-Afrikában élt. 2,4 millió évvel ezelőtt jelent meg, és 1,5 millió évvel ezelőtt halt ki. A kutatás sokáig őt tekintette az első eszközkészítő embernek. Néhány évvel ezelőtt azonban 3,3 millió éves kőkorszakra bukkantak Etiópiában.

Az őskori régészeti lelőhelyek között nagyon sok olyan példát találunk, amelyek nevükben is utalnak kőeszközre, kovás vagy tűzköves jellegükre. Ezek jellemzően késő neolitikus (újkor), úgynevezett tell települések vagyis halmok, ahol már a felszínen is sok pattintott kőkorszakot lehet találni. Példaként említhető Öcsöd-Kováshalom, Szegvár-Tűzköves és Mórág-Tűzködomb is.

### Milyen kőzetből készítették az eszközöket?

Erre a kérdésre nem annyira a régészet, mint inkább a geológia tudománya adhat választ. A pattintásra alkalmas kőzetek kiválasztásának okaira azonban már valóban a régészet nyújthat magyarázatot, ugyanis az őskori kőkorszak-készítő mesterek/specialisták a jól megmunkálható kőzeteket választották ki, s bátran állíthatjuk: tökéletesen ismerték is e kőzetek tulajdonságait. Kőkorszak céljaira a magas szilícium-dioxid tartalmú, döntő többségben magmás és üledékes kőzetek, mint a kovák, tűzkövek, limno- és hidrokarcitok stb. voltak a leginkább alkalmasak. A kiválasztá-



Hasító (*chopper*)



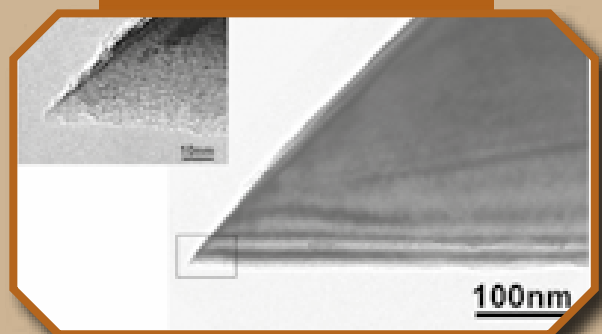
Hasogató (*chopping tool*)



Christian Jürgensen Thomsen



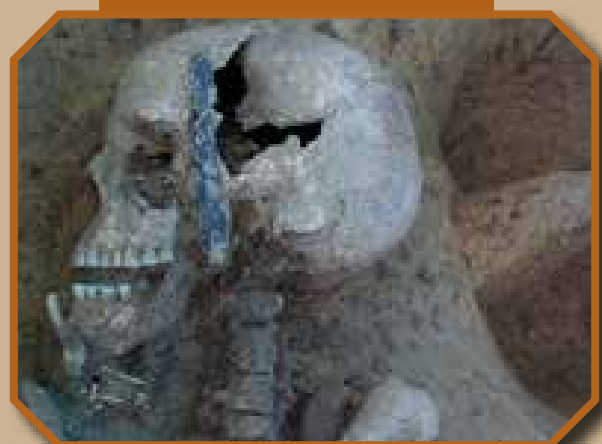
Nyírlugoson előkerült obszián pengemagkődepó



Obsziánpenge és orvosiacél szike élének mikroszkópi képe



Obsziánhegyű szike



Koponyára helyezett volhíniai tűzkő penge

suk legfontosabb indokai között olyan fizikai tulajdonságok szerepeltek, mint a jó hasadási képesség és a homogén belső szerkezet, így jól tervezhető volt, hogy egy adott követ mi képp kell pattintani ahhoz, hogy a megfelelő alakú eszközt lehessen belőle kialakítani. Az őskorban használt nyersanyagok közül az obszián – amelyet vulkáni üvegnek is neveznek – számított az egyik legjobb minőségű kőzetnek, ugyanis tökéletesen éles pengéket lehet belőle készíteni.

E kőzetféleség népszerűségének jó bizonyítéka a Nyírlugoson előkerült obszián pengemagkődepó (azaz „lerakat”) is. Magköveknek azokat az eszközöket nevezzük, amelyeket úgy alakítanak ki, hogy azokról pattintással további eszközöket lehet leválasztani, így a pengemagkövek esetében speciálisan pengéket választanak le.

Nem csupán az őskor, s különösen a neolitikum időszakában volt nagyon értékes nyersanyag az obszián. Napjainkban operációk során is alkalmaznak obsziánpengét, amit szív- és szemműtétekkor, illetve bőrgyógyászati beavatkozásokkor használnak. Ennek oka az obsziánpenge tökéletes élességében áll, ugyanis sokkal élesebb és egyenletesebb a felülete, mint az orvosi acélból készült szikének, így a bemetszés sebéi sokkal hamarabb gyógyulnak.

#### Hol található a kőzet nyersanyagforrása?

Amennyiben ismerjük a kőzetet, amiből az adott kőeszközt készítették, úgy a geológusok által készített földtani térképek és a korábbi terepi kutatások révén gyakorta megtalálható a kőzet nyersanyagforrása is. Ez az a hely, ahol a kőzethez hozzájuthattak az őskori emberek, s itt akár egész hegységekre is gondolhatunk, ahol az eredeti helyzetében vagy ahhoz közel ma is megtalálható az adott kőzetféleség. A nyersanyagforrások jelentik egy lelőhely beszerzési zónáját, vagyis azt a körzetet, ahonnan a pattintásra szánt nyersanyagokat megszereshették. Ezen források meghatározása az őskori közösségek kapcsolatrendszerének vizsgálatában mára elengedhetetlen fontosságúvá vált. A pattintónak tehát nem feltétlenül kellett akár több száz kilométert is gyalogolnia, hiszen a kövek csere/kereskedelem útján is eljuthattak hozzá.



Elképesztően nagy, több száz kilométeres távolságokról is beszélhetünk egy olyan időszakban, amikor még nem létezett sem székér, sem térkép, s egy nagyobb folyón történő átkelés is veszélyt jelenthetett. Mégis a késő neolitikum időszakában, amikor még a településeken belül úgynevezett sírcsoportokba temetkeztek – csak az ezt követő korszakban, a kora rézkorban találunk először a településektől elkülönült temetőket a Kárpát-medencében –, már a társadalmi egyenlőtlenség nyomai is tetten érhetőek, amit a legmarkánsabban a sírba helyezett úgynevezett presztízstárgyak jeleznek (pl. márványbuzogány, Spondylus kagylóból készített karperec, csiszolt kőbalta). Ilyen presztízstárgy lehetett a koponyára helyezett nagy méretű volhíniai tűzkő penge is, Alsónyék egyik késő neolitikus sírjában. Ez a tűzkőfajta a Dnyeszter felső folyása mentén található (légvonalban 800 km), így ritka és nehezen beszerezhető, különösen értékes nyersanyag lehetett, melynek elkészítése speciális szakértelmet követelt. Sírba tétele az elhunyt gazdagságának szimbólumaként értelmezhető.

Thomsen rendszere a szeged-szilléri rézkincs értelmezését követően a neves magyar régész, Pulszky Ferenc munkájának köszönhetően változott meg. A kőkor és a bronzkor közé beiktatta a rézkort.

és bronztőröket. Európa északi felén – így a mai Dánia és Norvégia területén – a bronzöntés technológiája azonban lassabban és később jelent meg, ami egy érdekes megoldást eredményezett. Ugyan a bronztőrök formavilágát átvették a helyi mesterek, de azokat még a jól megszokott kovából, pattintással készítették.

### Mire használhatták?

Erre a kérdésre a kőeszközök felületén látható nyomok elemzésével kaphatunk választ. Gondoljunk csak egy egyszerű konyhakésre, aminek a használatától idővel kicsorbul az éle. Azért, hogy ismét használni tudjuk, újra kell éleznünk, egészen addig, amíg ismét használhatatlanná nem válik, míg végül kidobjuk. Ez a folyamat a régészeti leleteken is megfigyelhető. Egy pattintott penge vagy kaparó éle is idővel kicsorbul, s ez jól felismerhető, csakúgy, mint az esetleges újraélezésük. Attól függően, hogy egy eszközzel fát, csontot, esetleg bőrt munkáltak meg, vagy éppen húst vágtak, más-más használati nyomokat ismerhetünk fel rajta. Ily módon a mikroszkóp segítségével meghatározható az eszköz eredeti funkciója.

### Hogyan készültek a pattintott kőeszközök?

A kőeszközökön számtalan jel árulkodik arról, hogyan alakították ki őket, ugyanis más-más nyomot hagy, ha kőütővel, vagy ha agancsból készült szerszámmal munkálják meg őket. De az is látszik, ha nem lepattintották, hanem nagyobb nyomással érték el a leválasztást. Ezt a kérdést a kőeszköz kutatás technológiai szempontból vizsgálja, ilyenkor az eszközkészítés folyamatának a megértése és rekonstruálása a fő cél. A jelentős technológiai újítások általában egyben egy-egy új korszakot is jeleznek.

A bronzkorban Európa-szerte elterjedt a bronzöntés ismerete, az új technológiai innováció új eszköztípusokat is eredményezett, s nagy mennyiségben találunk például bronzkardokat

E pár milliméteres vagy akár ökolnyi méretű kőeszközök tehát számos izgalmas információt hordoznak nyersanyagukról, a kőzetet kibányászó, esetleg elszállító emberekről, a kialakításuk módjáról és felhasználási funkciójukról, sőt az őket felhasználó közösségek technológiai és kulturális tradíciójáról, vagy esetleg e közösségekben betöltött társadalmi (rangjelölő) szerepükről. A kutatás szempontjából ez egy önálló, egy pattintott világ...



Miként alakítja életünket a technológiai innováció?

Erre egy igen jó és szinte mindenkit érintő példa a mobiltelefon és a hüvelykujj finommotorikájának összefüggése. Akik a negyvenes-ötvenes éveikben kezdtek el mobiltelefont használni, javarészt a mutatóujjukkal nyomkodják a gombokat, míg a fiatalokban mobilhoz szokott személyek könnyedén, egy kézzel és csupán hüvelykujjal irányítják a készüléket. A hüvelykujj funkciója és finommotorikus képessége az elmúlt években rohamosan fejlődött ennek a technológiai innovációnak köszönhetően. Nem volt ez másként az őskorban sem: ahogy az emberi test, úgy a kultúra is alkalmazkodik a környezeti hatásokhoz, s fordítva is igaz, hiszen az ember is alakítja környezetét. Ez a tény a technológiai innovációkra is érvényes.



Penge készítése



# Kreiter Attila

## Kerámiavizsgálatok a régészetben

81

**A** régészeti lelőhelyek többségén a leletanyag legnagyobb része mindig kerámia, így mennyiségénél fogva is nagyon sok információt hordoz az adott közösségekről és a különböző közösségek közötti kapcsolatokról.

A kerámiákat több módon is vizsgálhatjuk. Vannak rajtuk szabad szemmel is tanulmányozható jellegzetességek, de a legtöbb információt mikroszkópos vagy egyéb kémiai vizsgálattal nyerjük. A szabad szemmel elemezhető jegyek a kerámiák formája, díszítése, színe és a készítésükre utaló nyomok összessége (korongolás vagy részekből való felépítés nyomai). De a kerámiák természetudományos vizsgálata is egyre elterjedtebb Magyarországon.

Jelen cikkünkben a kerámiából készített úgynevezett vékonycsiszolatok mikroszkópos vizsgálatát és az abban rejlő kutatási lehetőségeket mutatjuk be. Ezeket a vizsgálatokat kerámiai petrográfiai, vagyis kőzettani vizsgálatnak is nevezzük. Ez egy roncsolásos módszer, mely során a kerámiából egy pici

darabot „fel kell áldoznunk” a cél érdekében. Ebből a kis darabból egy 0,03 mm vékony csiszolatot készítünk. A vékonycsiszolatban a kerámiában található ásvány- és kőzettörlemékeket vizsgáljuk, illetve megpróbáljuk meghatározni, hogy mely alkotóelemek természetesek és melyek azok, amelyeket a fazekas adott a nyersanyaghoz. A nyersanyag „kinézetéből”

azt is rekonstruáljuk, hogy a kerámia készítése hogyan történhetett, figyelt-e a fazekas az összetevők megfelelő eloszlására, vagy hogyan illesztett össze részeket. A vékonycsiszolatok vizsgálatához úgynevezett polarizációs mikroszkópot használunk.



Bátaszék-Körtvélyes-dűlő: szkíta griffes pecsételő granitoid soványítással

### Sokatmondó hagyomány

A kerámia készítésben nagyon fontos szerepe volt és van a kulturális hagyományoknak. Ugyanazt a típusú, tökéletesen funkcionáló edényt számtalan módon el lehet készíteni, de a fazekasok elsősorban azokat a módozatokat választják, amelyeket a hagyományuk diktál. A fazekasoknak tehát megvolt a lehetőségük a választásra, de a sok rendelkezésre álló lehe-



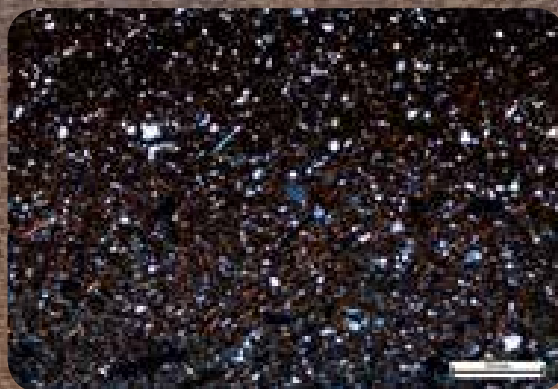
Becsehely-Bükkaljai-dűlő: a nagyon finom szemcsés idegen eredetűnek vélt Malo Korenovo (1.) kerámia nyersanyaga megegyezik a vonaldíszes helyi kerámiáéval (2)



tőség közül (mind a nyersanyag/soványító anyag, mind a készítési mód tekintetében) azokat választották, amelyeket a kerámiakészítés tanulása során elsajátítottak, és amelyek a technológiai hagyományuk részévé váltak. A rendelkezésre álló eszközök, nyersanyagok és a technológiai tradíció együttesen részei a kulturális hagyományoknak, ezért az edények formája, funkciója, valamint az elkészítésük során hozott technológiai döntések között bonyolult kapcsolat lehet. Mindezek fényében a kerámiavizsgálat összetett társadalmi folyamatok és kapcsolatrendszerek feltérképezésére is alkalmas.

### Nyomozás a kerámiák belsejében

A kerámiák vékonycsiszolatainak vizsgálatával olyan információkat nyerünk, amelyek segítenek megérteni többek között a kerámiakészítés fejlődését, hiszen különböző hagyományokat és a közöttük lévő kapcsolatokat azonosíthatunk. Ezen kívül azonban számos régészeti probléma megértésében is segítségünkre van. Az alapvető kérdések



Maroslele-Panahát: nagyon finom szemcsés Vinča-kerámia mikroszkópi képe



Szakmár-Kisülés: pelyvával soványított Kőrös-kerámia mikroszkópi képe

mellett, mint hogy helyi volt-e a kerámia nyersanyaga, illetve hogy mivel soványították a nyersanyagokat, komplexebb kérdésekre is választ kaphatunk. Például információt szolgáltat az adott közösség kézművesiparának fejlettségéről és szerveztségéről is. Megtudhatjuk, hogy voltak-e szakosodott fazekasok egy kerámiatípuson, vagy akár különböző típusokon belül, ami szintén sokat elárul az adott közösség társadalmi szerveztségéről, kereskedelmi vagy kulturális kapcsolatairól.

A lelőhelyeken gyakran kerülnek elő olyan kerámiák is, amelyek kinézetük alapján más területekről származhatnak. Ilyen esetekben alapvető kérdés a kerámiák származásának meghatározása, vagyis hogy az adott kerámiát helyben készítették-e, vagy máshonnan hozták a lelőhelyre. A nyersanyag vizsgálatához ismerni kell a lelőhely környezetének földtani viszonyait, amiket szakirodalmi adatok alapján gyűjthetünk össze, illetve mintákat gyűjthetünk helyi agyagokból is, amelyek összetételét összehasonlíthatjuk a kerámiák összetételével. Ha



Grafitos fényezési kísérlet



Grafitos fényezési kísérlet



a vizsgálat során kiderül, hogy a kerámia nyersanyaga, avagy soványító anyaga nem található meg helyben, esetleg a lelőhely közvetlen környezetében, akkor feltételezhetően nem helyben készült. A kerámiák eredetvizsgálata azonban más szempontból is tanulságos lehet, hiszen az is bebizonyosodhat, hogy az idegennek vélt kerámiák valójában helyi termékek, valószínűleg másolatok, és csak formájuk, esetleg díszítésük mutat távolabbi területek felé. Olykor azonban az is kiderül, hogy bár az idegennek tűnő kerámiák az adott lelőhelyen készültek, vagyis nem kereskedelem útján kerültek oda, a készítésük mégis teljesen eltér a helyi közösség kerámiakészítési hagyományaitól. Ilyen jelenséget figyeltünk meg Maroslelén, ahol a neolitikus vonaldíszes kultúra lelőhelyén az úgynevezett Vinča-kultúrába sorolható kerámiák kerültek elő, de ezek a helyi hagyományoktól eltérő módon készültek. Az eredmények alapján arra következtettünk, hogy a Vinča-kultúra emberei is éltek a vonaldíszes kultúra maroslelei lelőhelyén, akik a korábbi hagyományuknak megfelelően folytatták a kerámiakészítést. A kerámiavizsgálat segítségével tehát összetettebb kapcsolatokat fedeztünk fel különböző kultúrák között.

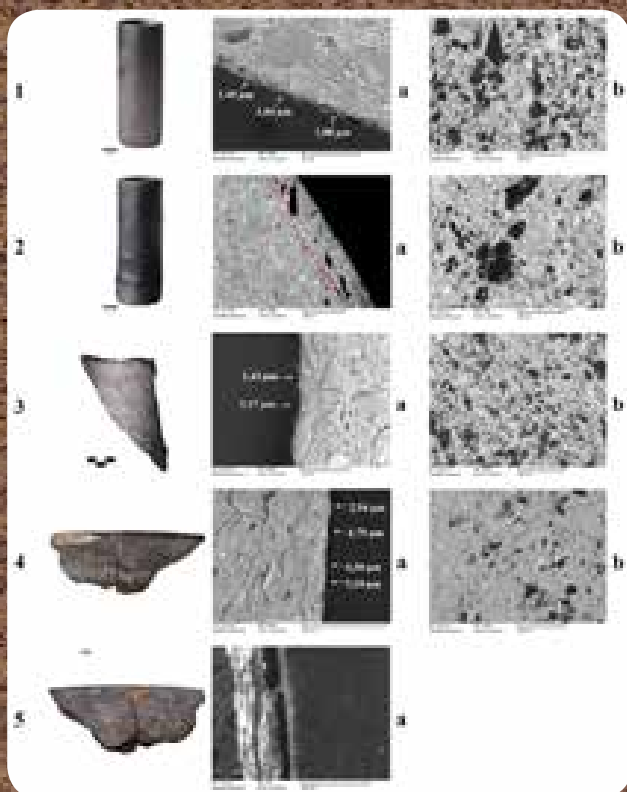
A kerámiák nyersanyaga mellett a soványító anyagok vizsgálata is nagyon fontos részét képezi az elemzéseknek. Soványításkor a fazekasok különböző anyagokat adhatnak az agyaghoz. A fazekasok gyakran használtak soványító anyagot azért, mert a helyi nyersanyag természetes állapotában nem volt alkalmas kerámiakészítésre vagy éppen annak a kerámiatípusnak az elkészítésére, amit szerettek volna. A soványítás módja azonban nagyrészt a hagyományból, vagyis kul-



Dunaszentgyörgy 6. számú főút: kelta grafittal soványított kerámia és mikroszkópi képei



Grafitos fényezési kísérlet



Grafitos fényezési kísérlet

A grafit-használat egy másik érdekes módja a grafitos fényezés. Ez az eljárás a késő bronzkorban és a vaskorban volt elterjedt, és vélhetően azt a célt (is) szolgálta, hogy a kerámiák úgy nézzenek ki, olyan szépen csillogjanak, mint a korabeli fémedények. A közelmúltig nem tudtuk, hogyan is készíthették ezt a nagyon szép fémes csillogást, de kísérleti úton rekonstruáltuk és meghatároztuk a grafitos fényezés receptúráját. Az ily módon készített kerámiákat újabb vizsgálattal ellenőriztük, és az eredményeket összehasonlítottuk a régészeti kerámiákon tapasztaltakkal. A kísérleteink alapján bátran kijelenthetjük, hogy a korabeli fazekasok nagyon professzionális szinten űzték a kerámiakészítést.



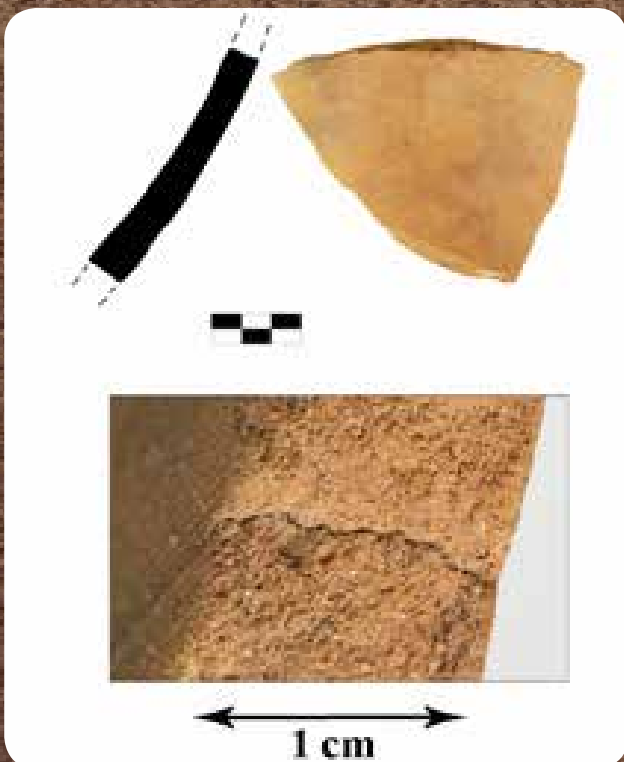




Paks-Gyapa TO 16: homokkal soványított római fazék (A nyilak a fazék építési egységeinek összeillesztési pontjait jelölik.)



Paks-Gyapa TO 16: homokkal soványított római fazék (A nyilak a fazék építési egységeinek összeillesztési pontjait jelölik, illetve a mikroszkópos felvételen a kerámia hullámzó nyersanyaga figyelhető meg.)



Zalakomár-Alsó-csalit: laptechnikával készült kelta fazék, a törésfelületén megfigyelhető repedés a két lap összeillesztését jelöli

turális elvárásokból fakad. Például a neolitikumban pelyvával soványították a kerámiák legnagyobb részét, ez az egyik leg-erősebb hagyomány az őskori Kárpát-medencében, ami majd 1000 évig fennállt.

Egy, a mai gondolkodással szintén nehezen megérthető hagyomány a grafitos soványítás, amely a keltákra (vaskor) volt jellemző. A grafitos soványítás okai máig tisztázatlanok, annyi bizonyos, hogy Közép-Európában terjedt el, és ha nem volt helyi grafit, távoli területről szerezték be, csak azért, hogy a kerámiákat azzal soványíthassák. Dunaszentgyörgy kelta grafitos kerámiáinak vizsgálata kiderítette, hogy a kerámiák helyben készültek, de az ahhoz adott grafit kereskedelmi kapcsolatok révén Dél-Csehországból származhat. Ebben az esetben tehát információt kaptunk a távolsági kereskedelemről, illetve a kereskedelem módjáról is (nem késztermékkel, hanem nyers grafittal való kereskedelem), vagyis a vizsgálatok segítségével jóval árnyaltabb régészeti értelmezés vált lehetővé.

### Mit árul el az építéstechnika?

A kerámiák formázási technikájának vizsgálata szintén fontos a régészeti értelmezésben. Az építéstechnikai megfigyelés alapvető, hiszen az edény törésfelületéből, felszíni egyenetlenségekből, korongolásnyomok sűrűségéből és mikrorepedésekből próbáljuk rekonstruálni, hogy miképp is készülhettek az edények. Gyakori jelenség, hogy egy edény elkészítése során több építési technikát is alkalmaztak. Például Paks-Gyapa Szelelő-hegy lelőhely római kerámiáin korongolásnyomokat figyeltünk meg, ugyanakkor azonban az edényeken szabályosan, vízszintesen elhelyezkedő egyenetlenségek (kidudorodások) is láthatók. Az edények legnagyobb része laptechnikával készült, vagyis lapos agyagcsíkokat illesztettek össze, amelyeket aztán lassú korongon finomítottak tovább. A vékonycsiszolatban megfigyelhető szövet hullámzása a lassú korongolás nyomán alakult ki. Az építéstechnika vizsgálatának jelentősége, hogy a korábbi ismereteinkkel ellentétben a kerámiák készítésében összetett technikákat is azonosítottunk, amelyek a többi technológiai jegyet és a kerámiák formai változatosságát is figyelembe véve szintén segítségünkre lehetnek esetleges műhelykörzetek lehatárolásában, vagyis a kerámiakészítés szervezettségének megértésében.

A fentiek alapján látható, hogy kerámiavizsgálatokkal nagyon sok részletkérdés tisztázható, amelyek hatékonyan segítik a régészeti értelmezést, és olyan részleteiben ismerhetjük meg a régészeti kerámiákat, ami a hagyományos régészeti módszerekkel nem lehetséges. Az elmúlt időszakban számos régészeti kultúra közötti kapcsolatot térképeztünk fel a kerámiatechnológia segítségével, amely alapvetően változtatja meg korábbi elképzeléseinket régészeti kultúrák és korszakok közötti kapcsolatokról és a kerámiakészítés fejlődéséről.



## *Stílus és elegancia* AZ ALFÖLD SZÍVÉBEN

Élje át a 30-as évek  
nemesi életének hangulatát

Kóstolja meg bisztró  
konyhánk ételremekeit

Tapasztalja meg a végtelen  
nyugalmat a Körös partján



**HERCEGASSZONY BIRTOK**  
WELLNESS & GARDEN

*Veled lesz teljes...*

5400 Mezőtúr, Hercegasszony útja 1.  
Telefon: +36 56 200 166 info@hercegasszony.hu

[WWW.HERCEGASSZONY.HU](http://WWW.HERCEGASSZONY.HU)



**PRINTDEKOR**

Printdekor, a Móra Ferenc  
Múzeum kiállítási anyagainak  
digitális nyomtatási partnere.



 **GENERÁL  
NYOMDA  
SZEGED**

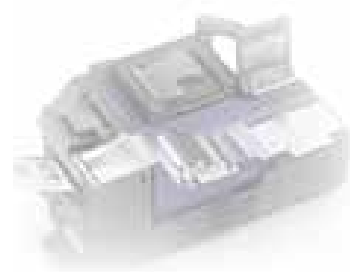
6728 Szeged  
Kollégiumi út 11/H  
[www.generalnyomda.hu](http://www.generalnyomda.hu)  
[info@generalnyomda.hu](mailto:info@generalnyomda.hu)  
Tel.: +36-62-814-110  
Fax: +36-62-445-003

Önben megszületett a gondolat, amely méltó arra,  
hogy megossza másokkal.

Mi megmutatjuk, hogyan lehet ezt  
professzionálisan megvalósítani.

Vállaljuk

- könyv,
- brosúra, prospektus,
- jegyzetömb,
- levélpapír, névjegykártya,
- szórólap,
- katalógus,
- magazin,
- dosszié, mappa



legyártását 1-10.000 példányig akár egy nap alatt!

**AHOL A GONDOLATOK  
FORMÁT ÖLTENEK**



Helló, tudomány!

# A tudomány és az oktatás szolgálatában

## A régész Buday Árpád (1879–1937) élete és munkássága

Pánczél Szilamér – Pintér-Nagy Katalin – Vass Lóránt

86

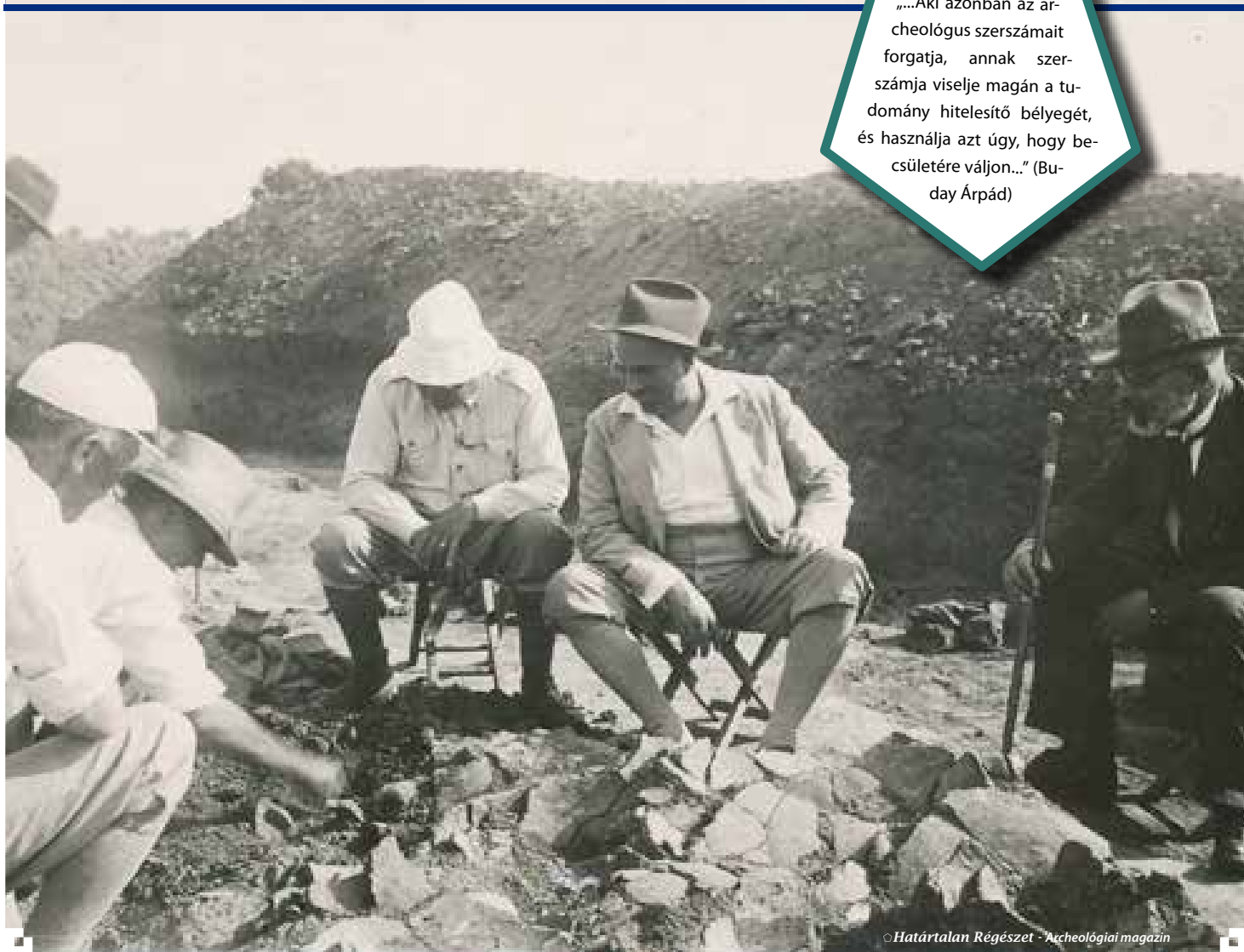
Marosludastól Szegedig

Buday Árpád római koros régész, egyetemi tanár 1879-ben született Marosludason, a vasúti pályamunkás, Buday János gyermekeként. Tehetsége korán megmutatkozott, középfokú tanulmányait a nagy hírű nagyenyedi Bethlen-kollégiumban folytatta. A nagyenyedi évek meghatározóak voltak mind a világsképe kialakulásában, mind a pályaválasztása szempontjából. Az érettségi után 1898 őszén a kolozsvári egyetem történelem–latin szakára iratkozott be.



Buday Árpád marosludasi (Luduş) szülőháza

„...Aki azonban az archeológus szerszámaikat forgatja, annak száma viselje magán a tudomány hitelesítő bélyegét, és használja azt úgy, hogy becsületére váljon...” (Buday Árpád)



©Határtalan Régészet - Archeológiai magazin



Már másodéves hallgatóként bekapcsolódott a Pósta Béla által újjászervezett régészeti intézetben és a régiségértárban folyó munkákba. Az évek során mestere „jobbkeze” lett, és a tudományos ranglétra szinte minden lépcsőfokát kijárta. 1905-ben házasodtak össze menyasszonyával, Hilf Margittal. A családban „Édinek” becézett felesége hűséges társa volt Budaynak, biztos, harmonikus családi hátteret teremtett számára. Házasságukból négy gyermek született, köztük az ismert grafikus- és fametszőművész, György.

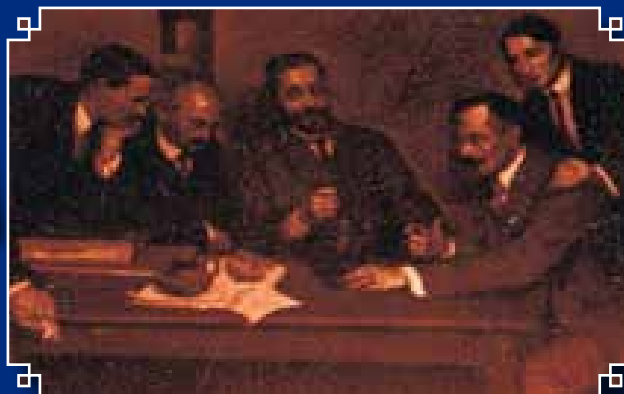
A latin szerzők a *limes* szót a megjelölt vagy megerősített határszakasz megnevezésére használták. A modern kor történészei e kifejezést a Római Birodalom határvédelmi rendszerével tették egyenértékűvé.

Erdély 1918-as román megszállása a Buday család életét is gyökeresen megváltoztatta. Pósta halálát követően, 1919-ben átvette az intézet és a múzeum irányítását, azonban még ebben az évben letartóztatták. A hadbíróság – bár az ügyész a halálra ítélésére tett indítványt – fél év után felmentette. Buday Árpádot alacsonyabb beosztásban, de visszavették az intézetbe, viszont addigi munkája teljesen ellehetetlenült.

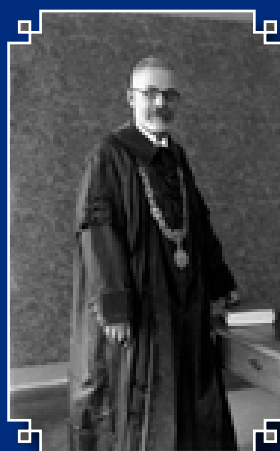
Budayt 1924 májusában nevezték ki a Kolozsvárról áttelepült szegedi egyetem Régészeti Intézetének élére, és még ebben az évben át is költözött a családjával a dél-alföldi városba, ahol haláláig vezette az intézetet, de emellett számos egyetemi tisztséget is betöltött (így a bölcsészkar dékánja is volt). Buday kiemelt fontosságúnak tartotta, hogy felkeltse tudománya iránt a nagyközönség figyelmét. Ezért számos ismeretterjesztő előadást tartott, főként a szegedi éveit során. A Buday házaspár számára történész fiuk, Kálmán 1936-os tragikus halála hatalmas csapást jelentett. Feltehetőleg ez is hozzájárult Buday betegségének felgyorsulásához, aki végül 1937-ben, 58 évesen, hosszas szenvedés után hunyt el Szegeden.



Buday Árpád a szegedi intézet professzori szobájában (1930)



A kolozsvári régészeti intézet alapítója, Pósta Béla és tanítványai (balról jobbra: Kovács István, Roska Márton, Buday Árpád, Pósta Béla, Létay Balázs)



Buday Árpád dékáni talárban (1931–1932)

### Buday, a római koros régész

Buday Árpád erdélyi római koros régészeti kutatásai mindössze egy rövid, de annál intenzívebb időszakra terjednek ki. Legkorábbi tudományos publikációi a római felirattanhoz kötődnek, melyekben főként az Erdély területéről előkerült feliratos emlékeket közölte le. 1912-ben pedig megjelentette a *Római felirattan* című kézikönyvét.

A Pósta Béla által vezetett kolozsvári régészeti iskolában a római *limes* tanulmányozása kiemelt szerepet kapott. Ennek megszervezésével, gyakorlati lebonyolításával és kivitelezésével Buday Árpádot bízták meg.

Akárcsak Torma Károly, Buday Árpád is Dacia északnyugati *limes*szakaszával kezdte meg a munkát. 1911 júliusában bejárta a *limes* Sebesvár (Kolozs megye) és Tihó (Szilágy megye) közötti szakaszát, majd az ókori Porolissum (Mojgrád, Szilágy megye) környékét vizsgálta át a római határvédelem szempontjából. Bár megfigyelései sok esetben helyesnek bizonyultak, a meszesi töltésrendszerrel a későbbi kutatások egyértelműen bebizonyították, hogy az nem volt folytonos, hanem számos örtonyból állt. Buday vitathatatlan érdemei között szerepel azonban, hogy kísérletet tett a limesrendszer relatív időrendjének megállapítására, és az erődítési rendszer elemeinek pontos megfigyelései is az ő nevéhez fűződnek.

Buday fő életcélját a teljes daciai *limes* kutatásában látta. Behatóbban foglalkozott Dacia délkeleti határának elméleti problémáival, a daciai határvédelem többlépcsős, fokozatos kiépítésével, valamint a Dacia és Pannonia között lévő Duna–Tisza köze déli végében elhelyezkedő római töltésrendszer beazonosításával is. Ásatási jelentései és eredményeinek közlései alapos, rendszeres és mai szemmel nézve is korszerű feltárásokról árulkodnak.



Az ifjú házas Buday és felesége, Hilf Margit (Kolozsvár, 1906)

Buday egy előzetes terepbejárást követően, 1908-ban kezdte meg nagyléptékű feltárásait az ókori Porolissum területén, ahol kisebb-nagyobb megszakításokkal egészen 1914-ig dolgozott. Eredményei és módszertana mindmáig referenciavértékkel bírnak a lelőhely kutatásában. A négy éven át folytatott feltárások minden kétséget kizáróan egy jelentős római település meglétét igazolták. Ásatásai során Buday különböző háztömbökbe tagolódó, a Kr. u. 2–3. századra keltezhető lakóépületeket tárt fel. Az addig csupán a középkori oklevelekből ismert meszesi monostortemplom feltételezhető épületdíszait és temetőrészletét is beazonosította a római település déli részén. Bár főként a római határvédelmi rendszer érdekelte, ásatásai szinte kivétel nélkül polgári épületeket érintettek. 1912-ben Magyarosdon (Hunyad megye) egy 12 helyiségből álló, padlófűtéses római vidéki lakóházat tárt fel nagy műgonddal, majd 1913-ban Csákigorbón (Szilágy megye) egy magánfürdővel ellátott 9 helyiséges római kori lakóépületet kutatott. Vizsgálatai nagymértékben hozzájárultak Dacia tartomány településhálózatának alaposabb feltérképezéséhez.

A katonai szolgálat alól felmentett Budayt az első világháború idején az Osztrák–Magyar Monarchia hadserege által megszállt, ma Koszovóhoz tartozó Metochia és Hasi terület „őskori és ókori emlékeinek számbavételére” kérték fel. A megbízatást a Magyar Tudományos Akadémia Keleti Bizottságától kapta, és 1917. májustól júliusig ennek eleget is tett. Jelentésében részletesen kitért a térség ókori és középkori történetére, és elsőként sikerült beazonosítania számos régészeti lelőhelyet.

Buday szegedi munkásságának egyik fő témája a trák lovas isten kultuszához kötődik. 1926 és 1930 között több publikációja jelent meg e témában a szegedi intézeti évkönyvben, reagált a téziseit ért kritikákra, reflektált a kutatás során előkerült újdonságokra. Tézisét, miszerint a kultuszhoz kötődő ikonográfiai ábrázolásokon megjelenő központi istenalak kísérelként kell értelmezni a lovasisteneket, a legújabb kutatások is megerősítették.



Buday Árpád a koszovói expedícióján, Pećben (1917)

#### Az intézetalapító Buday

Buday Szegedre történő áttelepülése alapjaiban változtatta meg szakmai munkásságának az irányvonalát. Buday Árpád kutatási területe szempontjából Erdély ideális terep volt. Szeged, az egykor a római *limes* „túloldalán” fekvő Partiscon a lehető legrosszabb választásnak bizonyulhatott a számára.

Buday ennek fényében legfőbb feladatának azt tekintette, hogy előteremtse szegedi intézete számára a színvonalas oktatáshoz és kutatásokhoz szükséges megfelelő anyagi és infrastrukturális hátteret.

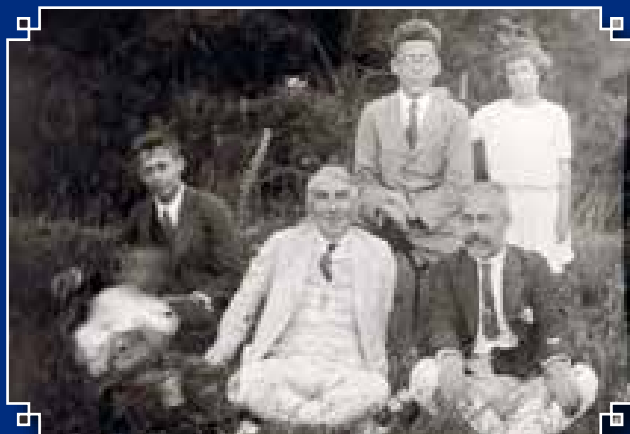


A szegedi intézet gyűjteménye az 1930-as években

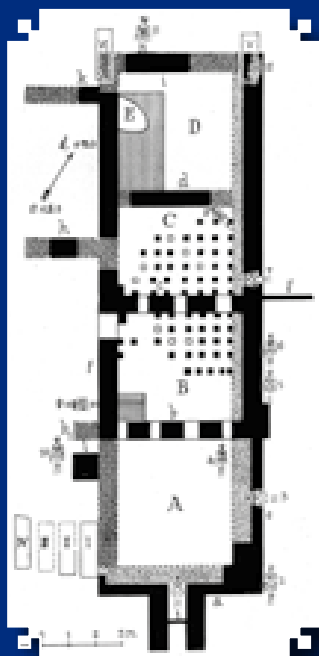
Buday Árpádnak és munkatársának, Banner Jánosnak alapjától kellett felépíteni a Régészeti Intézetet. Ekkor az „intézet” egy helyiségből és két íróasztalból állt a Dugonics téri épületben. Buday tekintélyének és eltökéltségének köszönhetően az intézet azonban hamarosan jelentős területeket kapott az egyetem kezelésébe kerülő egykori Leszámloló Palotában (a szegedi bölcsészettudományi kar ma is használt épületében). Emellett elengedhetetlenek bizonyult a legfontosabb hazai és külföldi szakirodalmat magába foglaló könyvtár és a régészeti gyűjtemény létrehozása is. Buday szintén kolozsvári mintára alapította meg az intézet folyóiratát, a *Dolgozatokat*, mely cserealapot képzett a könyvtár gyarapítása számára.

Buday igyekezett kiszélesíteni a szegedi régészeti oktatás palettáját az őskortól a középkorig. Saját kurzusainak változatosága is jól mutatja ezt a törekvést, az ókori régészet mellett tartott órákat többek között például őskorból, de népvándorlás korból is. A képzés lényeges eleme volt a gyakorlati ismeretek elsajátítása is, mind az intézet gyűjteményében, mind ásatásokon tapasztalatoakat szerezhettek a hallgatók.

Buday Árpád munkásságának egyik hangsúlyos eleme volt az egyetem hallgatóinak védelmében folytatott tevékenysége. Az egykori nagyenyedi diák, akinek a létfenntartását a református kollégium anyagilag támogatta, fontosnak tartotta, hogy a kevésbé jómódú hallgatóik ellátásáról is gondoskadjon. Szegeden szinte az összes szegény sorsú diák támogatására létrejött szervezet tagja, illetve vezetője volt.



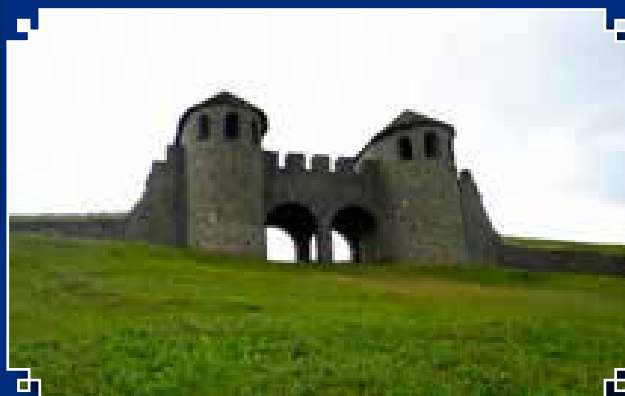
Móra Ferenc és a Buday család közös nyaralása Balatonbogláron (1926)



Buday által 1914-ben feltárt római épület és középkori temetőrészlet Porolissumon



Porolissum alaprajza: 1. vámépület, 2. szentélyek, 3. segédcsapattábor (Citera-domb), 4. segédcsapattábor (Pomet-domb), 5. vicus és municipium, 6. középkori temető, 7. amfiteátrum, 8. forum, 9. római temető (Ūrsoieş-domb)



A porolissumi segédcsapattábor rekonstruált kapuja a Pomet-dombon

Buday Árpád kolozsvári éveit tehát jelentős eredményeket ért el a római *limes* és Dacia tartomány településeinek kutatása terén. A római felirattannal foglalkozó munkája mindmáig rendkívül hasznos kiadványnak tartható. A koszovói régészeti kutatások egyik úttörőjeként tartják számon. Szegedre áttelepülve azonban az oktatói, közéleti tevékenysége vált hangsúlyosabbá.

Életének csak egy kis szeletét, 13 évét töltötte Szegeden, ennek ellenére nem csak az egyetem, de a város egyik jelentős közéleti személyiségévé vált. Emellett lényegében a semmiből vette meg Szegeden egy európai szinten is kiemelkedő régészeti intézet alapjait. Erdély azonban mindvégig meghatározó szerepet töltött be életében, annak ellenére, hogy soha nem tért vissza szülőföldjére, s ma is a szegedi református temetőben nyugszik.





# Rövid hírek...

90

Gombászás közben bukkantak egy összehajtogatott aranylemezre Szeged határában. A kihajtogatás során kiderült, hogy egy igazi ritkaság került napvilágra. A tárgy ugyanis egy aranyból készült késő bronzkori (kb. Kr. e. 1200–900) lábvért egy darabja. A Móra Ferenc Múzeum munkatársai a helyszín átvizsgálása során megtalálták a vért hiányzó elemeit is. Hasonló lábvértéket az Égeikumtól egészen Franciaországig használtak, azonban a Dunától keletre ez az első példány, ráadásul aranyból készült, ami szintén nem túl gyakori.



Világraszóló régészeti ritkaság Szeged határából

## Új мүkenéi sírkamra



Újabb мүkenéi (Kr. e. 13–12. század) sírt találtak Salamina-sziget (Görögország) fővárosának központjában. A szennyvízhálózat javításának kapcsán bukkantak az újabb kamrára. A sír egy korábban felfedezett temetőben található, és legalább 5 személyt temettek el benne. A sírkamrát sziklába vájták, és többször is elöntötte a víz. A leletek közül kiemelkedőnek számítanak a rendkívül jó állapotban megmaradt, gazdagon díszített edények.

A Nagy-Küküllő mentén 2007-ben egy gót település (Kr. u. 3–4. század) feltárását kezdték el. 2016-ban és 2017-ben egy építkezés miatt ismét ásások folytak a lelőhelyen. Eddig mintegy 2 hektárnyi területet kutattak meg a Haáz Rezső Múzeum munkatársai, melynek során 35 lakóépületet és több száz gödröt tártak fel. A házak általában 3×4 méteres alapterületűek, négy sarkukon oszlopok álltak, melyek közeit vesszővel fonták be, majd sárral tapasztották. Általában egy-egy kemence is tartozott a házakhoz. A kutatók szerint a település temetője az egykori patak túloldalán, a mai gyárépületek alatt lehetett.

## Gót falu Székelyudvarhely határában



# ..... a világból

Bácsmezi Gábor

91

Kínában, a Jangce folyó mellett lévő Shangshan lelőhelyen a 2000-es évek eleje óta kutatnak kínai régészek. Az ásatás különböző helyszíneiről vett földmintákban rizsből származó fitolitok (a növények szöveteiből származó kovaszemcsék) kerültek elő. Az azonos rétegekből származó radiokarbon-vizsgálatok alapján a legidősebb leletek mintegy 10.000 évesek. A kutatók szerint a település lakosai már nemcsak gyűjtögettek a rizst, hanem termesztették is. Természetesen ez az ősi rizs kevésbé hasonlított a ma termesztett rizsfajtákra.

## 10.000 éves lehet a rizstermesztés



## Honfoglaló sír Békésszentandrás határában



Az M44-es autót megépítéséhez kapcsolódóan a Szegedi Tudományegyetem Régészeti Tanszékének munkatársai végeztek megelőző feltárásokat Békésszentandrás határában, melyek során egy honfoglaló harcos maradványait találták meg. A magányos honfoglaló melletti padkán fekvő lovának koponyáján és lábszárcsontjain kívül zabla, vascsat és kengyelpár került elő. A harcos mellől pedig vaskés, valamint ezüst- és bronztöredékek, illetve egy jó állapotban maradt bronzszereléses szablya maradványait is feltárták.

Szarvástól Kondorosig az M44-es autót megépítéséhez kapcsolódóan végeztek feltárást a Munkácsy Mihály Múzeum munkatársai. Az egyik kardosi, Árpád-kori lelőhelyen az egyik gödör alján egy kettévágott kutya maradványai és egy ló láb csontjai feküdtek. A kettévágott kutyára tett eskü az egyik legerősebb volt a keleti nomád népek között (erről bővebben a *Határtalan Régészet* 3–4. számában olvashatnak), azonban a kardosi lelőhelyet a 11–12. századra keltezhetjük. Nem zárható ki, hogy ez a lelet az 1046-os, békési Vata által, avagy az 1063-as Vata fia János által vezetett pogánylázadásokhoz köthető, ugyanis a régi valláshoz visszatérni kívánók követeléseivel közt szerepelt – többek között – a lóhúsevés tilalmának feloldása is. Ki tudja, talán ezzel a kutyára tett esküvel csatlakozott a falu népe a lázadókhöz...

## Pogány szertartás a keresztény Magyarországon?



## HAJDÚ ZSIGMOND

## A pocsaji kocsi új megjelenése

## Egy régészeti műtárgy másodlagos felhasználásáról

2015 végén Debrecenben megnyílt a Déri Múzeum új állandó kiállítása. Az ennek részét képező, *A csillagos ég lakói* című régészeti kiállítás a halotti kultusz és a temetkezés témáját járja körül. A kiállítás alsó, középső és felső egységre tagolva három fő részből áll. Az érkező látogató egy hajnali fényben derengő erdei tisztásra lép elsőként, amelynek közepén nagy életfa áll.



A terem közepén álló életfa

A lenti erdei séta során, a nyári napforduló éjszakai égboltjának látványa alatt, a látogató a Hajdú-Bihar megye területén a földből előkerült régészeti leletek révén ismerkedhet meg a temetkezés és a halál körüli egykori szertartásokkal. A kiemelt témakörök: lakóhely és temetkezéshely viszonya az újkőkorból és a rézkorból, temetkezési formák a bronzkorból, a halotti kultusz emlékei az avarok és honfoglaló magyarok időszakában.

A terem közepén álló életfa belsejében, a hengeres, pirosra festett térben, a halál „egyetemes szentélyét” jelképező helyszín közepén, egy áttetsző kockában a pocsaji kocsi lebeg, négy tárgytól körülveve – a halál létélményének időtlenségét érzékeltetve. A „szentélyben” elhelyezett további tárgyak olyan egyetemes „ősképeket” hívnak elő, mint az előkészítés a halotti útra, a kapcsolattartás a halotti világot felügyelő istenekkel vagy természetfeletti lényekkel, emlékezés a halottra.



A pocsaji kocsimodell installálása a Déri Múzeum *A csillagos ég lakói* című állandó régészeti kiállításában (fotó: Jurás Ákos, Déri Múzeum)





Az egyiptomi sírkamra (fotó: Lukács Tihamér, Déri Múzeum)

Innen, a halál szentélyéből az életfa koronájába, az égi világba felvezető lépcső végül egy egyiptomi sziklasírba visz. Ez az égi világ, kiállításunknak az egyiptomi *Halottak könyvéből* választott címének megfelelően, a csillagos égből felköltözött halottaink allegóriája; maga a sírkamra pedig a Déri Múzeum egyiptomi gyűjteményéből válogatott tárgyak segítségével idézi fel az emberiség történetében talán legjobban rekonstruálható, legmonumentálisabb és leghosszabb ideig fennmaradó ókori civilizáció halotti kultuszát.



Az egyiptomi sírkamra (fotó: Lukács Tihamér, Déri Múzeum)

A kiállítás koncepciója arra az Eliade-féle tételre épül, miszerint „a Halálnak megvan a maga világalakító ereje”. Ez a világ persze sok mindenben hasonlít az élők világához, bár annak sokszor fordítottja/tükröképe, de az emberiség tudatában e két szféra elszakíthatatlan egységet alkot. Lényegét tekintve tehát egy időtlen és egyetemes jelenségről van szó.

A fentiek szellemében felépített kiállításunk centrumába, az életfa belsejében lévő „halálszentély” mértani középpontjába tehát a pocsjai kocsimodellt állítottuk. A pocsjai kocsi mint hiteles műtárgy (részletes leírását lásd az őskori kocsimodellekről szóló cikkünkben) jeleníti meg leginkább – felfogásunk szerint – az utazást/eltávozást mint a halál talán legegységesebb metaforáját. Így lett a különleges műgonddal megalkotott bronzkori műtárgy a kiállítás emblémája is.



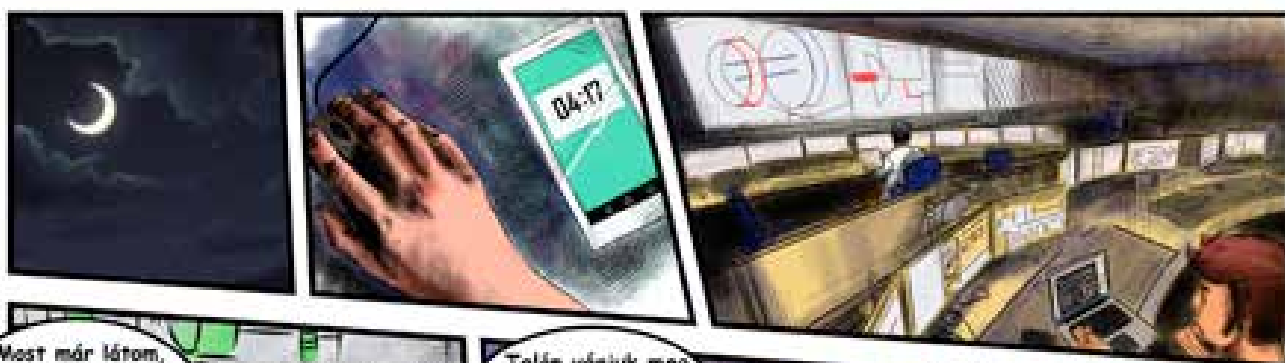
Az utazás/eltávozás metaforája (fotó: Jurás Ákos, Déri Múzeum)

Mircea Eliade (1907–1986) világhírű román vallástörténész, filozófus volt. A nagy világvallások mellett foglalkozott a szamanizmussal és az okkultizmussal is.

# A TÉRIDŐ VÁNDORAI

94

szöveg: Felföldi Szabolcs  
rajz: Fekete Brigitta



Most már látom,  
mi a gond  
...  
zárlatos lett  
az egyik panel!

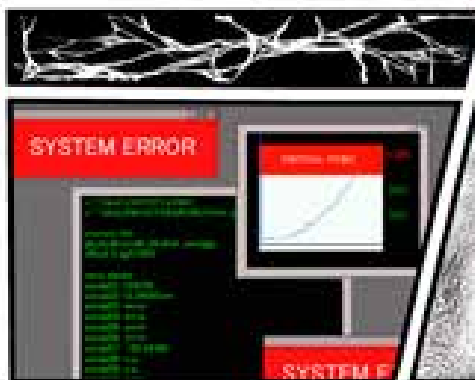
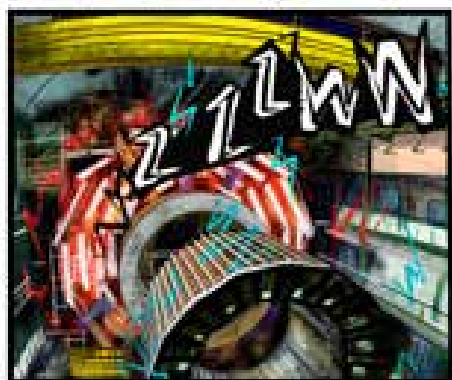
Be kell  
menjek  
a gyorsítókörbe,  
hogy  
kicseréljem!

Talán várjuk meg  
ezzel a  
reggeli műszakot!



Most  
indítsd el,  
Adam!

Professor,  
valami baj van! Túl tölt a gép!  
Nem tudom leállítani!  
Már 132% !!







# ÁRNYÉKVADÁSZAT

Párosítsd össze a kocsik sziluettjének betűjelét azzal az évszázaddal, amikor használhatták őket!

A megfejtéseket (a kocsik betűjelét és a melléjük rendelt évszázad számát) 2017. november 10-ig a [hatartalanreg@gmail.com](mailto:hatartalanreg@gmail.com) vagy a Móra Ferenc Múzeum címére (6720 Szeged, Roosevelt tér 1-3.) kérjük elküldeni. A rejtvény megfejtői között három egyéves magazin-előfizetést sorsolunk ki!

96



B



C

E



D



F



G



H



I



- ..... 1. Kr. e. 2. évezred
- ..... 2. Kr. e. 8. század
- ..... 3. Kr. u. 2. század
- ..... 4. 16. század
- ..... 5. 17. század
- ..... 6. 19. század
- ..... 7. 18. század
- ..... 8. 19. század
- ..... 9. 20. század

A „Rejtvény” nevű játékunk nyertesei:  
Lang Tünde, Papp József és Stoll Ildikó.

Gratulálunk!

# Ókori fidget spinner

Készítsd el saját pörgettyűdet! A kocsik, szekerek kerekéhez hasonlatos egyszerű pörgő-forgó gyermekjátékok számtalan kultúrában megtalálhatóak. Segítünk, hogyan is készítheted el otthon természetes anyagokból az egyedi tervezésű pörgettyűdet.

97

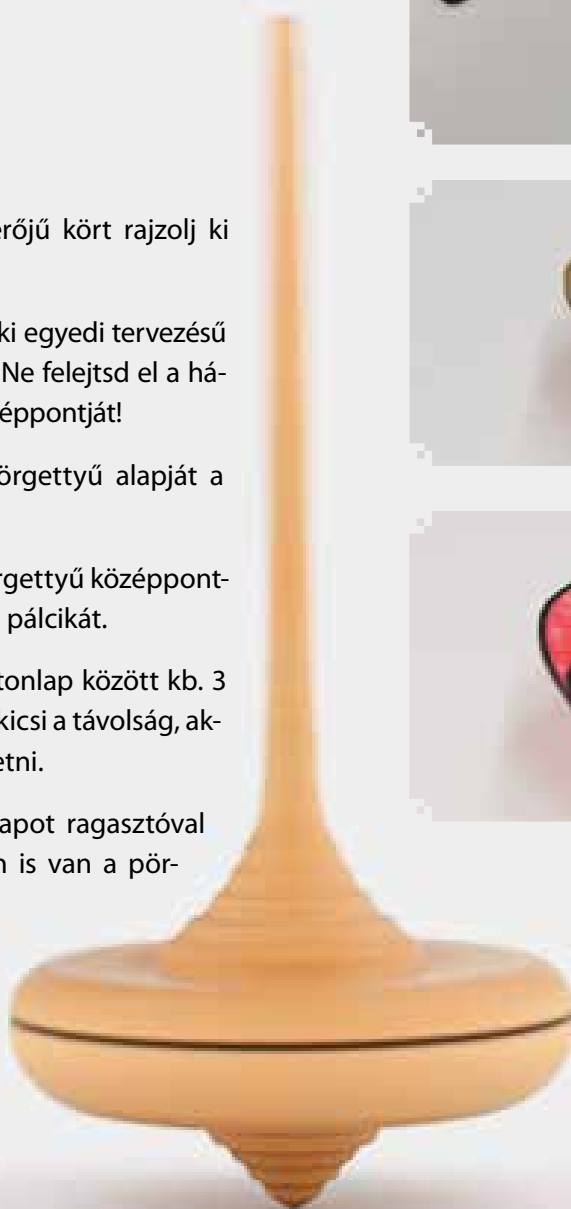
## Hozzávalók:

hurkapálcika vagy saslikpálcika  
kartonpapír  
színes ceruza, festék, zsírkréta (tetszés szerint)  
ragasztó  
olló  
körző



## Elkészítés:

1. Körülbelül 10 cm átmérőjű kört rajzolj ki a kartonpapíron.
2. Rajzold meg és színezd ki egyedi tervezésű mintádat a körön belül. Ne felejtse el a hátoldalán jelölni a kör középpontját!
3. Vágd ki az elkészült pörgettyű alapját a kartonpapírból.
4. Ollóval lyukaszd ki a pörgettyű középpontját, majd szúrd át rajta a pálcikát.
5. A pálcika vége és a kartonlap között kb. 3 cm távolság legyen. Ha kicsi a távolság, akkor tovább tudod pörgetni.
6. A pálcikát és a kartonlapot ragasztóval rögzítsd, és már készen is van a pörgettyűd!



Búgócsiga Pompejiből








# Recept

98








Az ekhós szekerek Amerikájához hozzá tartozik a sült pulyka és az almás pite is. Azonban a mára már tradicionális amerikai süteménynek számító pite nem az Újvilág szüleménye, ezt az édességet a 17-18. századi brit, holland és svéd telepeseknek köszönhetik az amerikaiak. A pite eredetileg sós, húsos töltelékkel készült, és már a középkorban is ismerték. Az eredeti almás pite angol, ami Robert Greene brit költő verésében is felbukkan („úgy lélegzik, mint egy gőzölgő almás pite”). Az első édes pite pedig tökkel ízesített volt, ennek írásos emlékét egy 1675-ben megjelent szakácskönyv őrzi.





## A tésztához

-  230 g finomliszt
-  140 g vaj
-  1 citrom héja
-  90 g porcukor
-  1 csipet só
-  2 db tojássárgája
-  1 evőkanál víz

## A töltelékhez

-  1 kg alma
-  1 dl víz
-  fél citrom leve
-  1 kávéskanál fahéj
-  3 evőkanál barna cukor
-  1 teáskanál gyömbér
-  fél citrom héja

## A pite tetejére

-  1 evőkanál barna cukor
-  1 db tojásfehérje

## Elkészítés

A lisztet és a vajat összedolgozzuk, míg morzsás alapot nem kapunk. Hozzáadjuk a többi alapanyagot. Összegyúrjuk, és (minimum) 1 órát a hűtőben pihentetjük.

Ez idő alatt elkészítjük a tölteléket, az almát a többi alapanyaggal egy lábasba tesszük, és puhára pároljuk, majd hagyjuk kihűlni.

A tészta felét kinyújtjuk, és a kivajazott formába tesszük, ezt követően a tölteléket szépen egyenletesen eloszlatjuk rajta.

A tészta másik felét két (lisztes) sütőpapír közé tesszük, és kinyújtjuk. Az egyik sütőpapírt eltávolítjuk, és egy határozott mozdulattal a pite tetejére helyezük a kinyújtott tésztát. A kinyújtott tésztát vékonyabb csíkokra is vághatjuk, és azokat egymást keresztezve, szépen rácsmintaként is lefektethetjük a sütemény tetejére.

A tojásfehérjével vékonyan megkenjük a pite tetejét, és egy kevés cukorral megszórjuk. Néhány helyen bevagdossuk, és 40-50 percig 180 fokon sütjük.





# Híd a múltba

programunk keretében támogatott kezdeményezések:

Múzeumi, régészeti kiadványok

Régészeti és képzőművészeti kiállítások

Orosz–Magyar Uráli Régészeti Expedíció

Szíriai magyar régészeti misszió

1000 éves sólyi templom

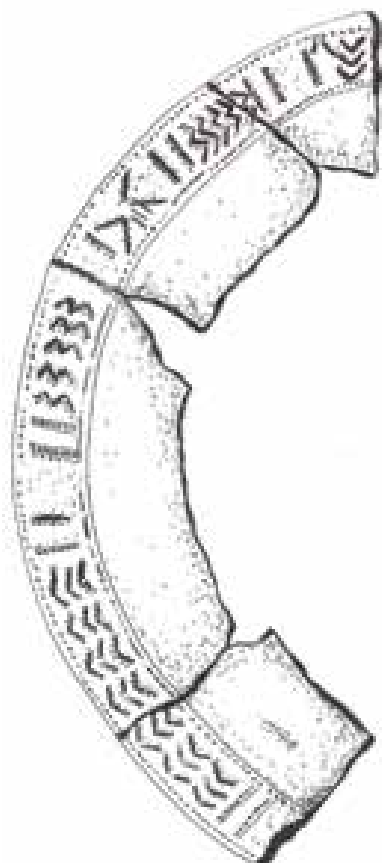
Egyetemi ösztöndíjak

Gyermekprogramok

# VICVS TEVTO

Ö \ Ö É É . . . . . Í Á . . . . .

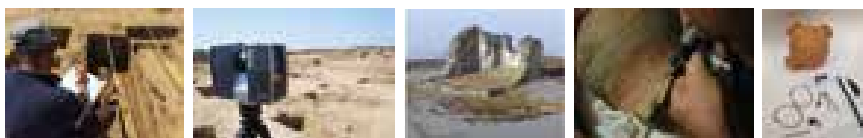
Kérjük, támogasson adójának 1%-val! Adószámunk: 18714784213



A Salisbury Kft. a régészet és műtárgyvédelem terén hazánk egyik legrégebben működő magánvállalkozása.

Országosan akkreditált vállalkozásként a régészeti munkák valamennyi fázisához és az örökségvédelem területeihez kapcsolódva a legkorszerűbb technológia segítségével nyújt szolgáltatásokat.

[www.salisbury.hu](http://www.salisbury.hu)



# PLAKART

Vizuális művészet  
a számítógépes grafika előtt (1890–1956)

2017. április 12. – december 31.

Látogasson el időszaki  
kiállításainkra egész évben!

## Páratlanok

A szegedi papucs története

2017. április 22. – december 31.

Móra Ferenc Múzeum  
Szeged, Roosevelt tér 1–3.



MORAMUZEUM.HU



MORAMUZEUM

A magazin támogatója

