

**BONDÁR MÁRIA**

**AGYAG KOCSIMODELLEK  
A KÁRPÁT-MEDENCÉBŐL**

**(Kr. e. 3500–1500)**



**ARCHAEOLINGUA**

*„ s mire tizedszer jött fel a hold, készen állt a két hatalmas kerék s a  
tengely, kis agyag taligám óriás mása. Rákötöztük a rönköt, és nem  
maradt tenyérszi szabad hely se már rajta, húzta-tolta a törzs minden  
otthon-maradtja, fordultak a behemót kerekek,  
s kúszni kezdett a rönk föl a dombra.  
Micsoda öröm volt!”*

*(Kányádi Sándor: Apokrif ének)*

**Bondár Mária**

**Agyag kocsimodellek a Kárpát-medencéből  
(Kr. e. 3500–1500)**



**BUDAPEST 2012**

A mű kiadása az Océ Gemini digitális technológiával valósult meg.  
A kiadást a Gemini technológia fejlesztője és forgalmazója,  
az Océ-Hungária Kft. támogatta, a papírt a Budapest Papír Kft. biztosította, a  
könyv komplett nyomdai kivitelezését a Prime Rate Kft. végezte.

Borítókép:

Stilizált rézkori kocsimodell a *Cucuteni-Tripolje* kultúrából.  
Platar gyűjtemény, Ukrajna (CUCUTENI TRYPILLIA 2008, 185)

Hátsó borító:

Bronzkori kocsimodell, Nemesnádudvar (fotó: Kiss Béla)

ISBN 978-963-9911-32-1

© A szerző és az Archaeolingua Alapítvány

Felelős kiadó: Jerem Erzsébet  
Borítóterv: Jerem Erzsébet és Hős Gergely  
Tördelés: Kovács Rita  
Nyomdai előkészítés:  
Archaeolingua Alapítvány  
1014 Budapest, Úri u. 49  
[www.archaeolingua.hu](http://www.archaeolingua.hu)

# Tartalom

1. Bevezetés .....	7
2. Kutatástörténet .....	11
3. Rézkor .....	21
3.1. A kerék és a kocsi innovációjának legkorábbi régészeti bizonyítékai .....	21
3.2. Mit is tekinthetünk kocsimodellnek? .....	26
3.3. Késő rézkori kocsimodellek .....	29
3.4. A késő rézkori kocsimodellek elemzése .....	43
3.5. Késő rézkori zoomorf ábrázolások .....	48
4. Bronzkor .....	57
4.1. A bronzkori kerékmodellek problémája .....	57
4.2. Korai és középső bronzkori kocsimodellek .....	58
4.3. A korai és középső bronzkori kocsimodellek elemzése .....	75
4.4. Zoomorf ábrázolások .....	84
5. Összegzés .....	91
6. Katalógus .....	99
6.1. Késő rézkori kocsimodellek .....	99
6.2. Bronzkori kocsimodellek .....	102
7. Irodalom .....	107
8. Függelék .....	131



## 1. Bevezetés

A kerék és a kocsi felfedezése az emberiség életében máig ható innováció volt. A kerék, a kezdetleges terményszállító eszközök, a négykerekű nehézszekér felfedezésének helye és időpontja mindmáig nem lezárt kutatási téma. Az iskolai oktatás anyagában és a művelt nagyközönség általános ismeretei szerint a kocsit Mezopotámiában fedezték fel és innen terjedt el hosszabb-rövidebb idő alatt szerte a világon.

A kocsibrázolások (sziklákra vésett piktogramok, agyag kocsi- és kerékmodellek) első összegzését a magyar olvasók által is jól ismert angol régész, Gordon Childe írta meg 1951-ben. Eredményeit már néhány év múlva cáfolhatta a tudomány, Budakalászon ugyanis előkerült a szinte mindenki által ismert, minden tankönyvben, népszerűsítő munkában szereplő négykerekű agyag kocsimodell, amely a bronzkornál korábbi időből származott, a mezopotámiai adatoknál régebbi és közép-európai.

Ezt követően a kocsikutatásban jelentős tanulmányok és könyvek születtek, de nagy változás jó ideig nem történt: a kocsik formai jegyeit, elterjedésük topográfiáját és a kialakulás helyét vizsgálták a kutatók. Elsősorban a tárgyak funkciójával, szakrális szerepével foglalkozott a régészeti kutatás. Magyarázatok kerestek az agyag modellek funkciójára, rituális szerepére, a különböző történeti népek vallásából vett példákkal mutatták be az istenekkel vagy a túlvilággal való kapcsolatot. Ezek az érdekes tanulmányok ma már a kutatástörténet könyvespolcára kerültek.

1981-ben egy elmélet látott napvilágot, Andrew Sherratt angol régész teóriája, amely már nem a tárgyakat vizsgálta, hanem a kocsi gazdasági jelentőségére mutatott rá. A „másodlagos termékek forradalma, *Secondary Products Revolution*” néven ismertté vált elmélet lényege: az állatok elsődleges hasznosításakor a húst, zsiradékot, bőrt és esetenként a szarvat használhatták fel az emberek, amikor az állatot megölték. Forradalmi felismerés volt a Kr. e. 4. évezredben az a tény, hogy az állatokból többször is „termékek” (tej, gyapjú, igavonó erő) nyerhetők, nem kell azonnal megölni őket, az állattartás sokkal kifizetődőbb. Sherratt később továbbfejlesztette elméletét, amely évtizedekig meghatározta, szinte „bebetonozta” a régészeti kutatásokat is, mert számos kérdésre elfogadható, de nem minden tekintetben bizonyítható válaszokat adott. A tudomány azonban örök mozgásban, változásban van, így már korán megfogalmazódtak kritikák is e nagy ívű elképzeléssel szemben, meggyőző bizonyítékok azonban az egyes

állítások cáfolatára csak az utóbbi néhány évben születtek a természettudományos vizsgálatoknak köszönhetően.

Míg a 20. század második felében inkább a kultikus vonatkozások és az elterjedés topográfiája foglalkoztatta a kutatókat, napjainkban a kocsikereskedelem–állattartás–gazdasági változások vizsgálatára vannak kísérletek, amely témaköröket az utóbbi évtizedben több konferencián és tematikus kötetben is bemutatták a különböző szakterületek képviselői. A szekér széleskörű elterjedését egyre inkább a gazdasági élet által kikényszerített innovációnak tartja a legújabb kutatás, amely csak ott honosodott meg, ahol erre megvolt a társadalmi-gazdasági igény.

Ma már nemcsak a sziklákra vagy edényekre rajzolt kerékábrázolások, agyagból megformált, leegyszerűsített makettek és miniatűr állatszobrok jelzik a kocsi ismeretét. Számos új bizonyítéka van e fontos innováció széles körű európai elterjedésének: fából készített valódi kerekek, fa-kocsitengely, ásatáson megtalált kocsikeréknyomok, fából lerakott kocsiutak, a járom okozta csontelváltozások a szarvasmarhákban, stb. A modern módszerekkel feltárt, jól keltezhető faleleteket a dendrokronológiai elemzések megbízhatóan keltezik, így egyre több biztos adat van arra, hogy a kerék és a kocsi már a Kr. e. 4. évezred első felében létezhetett a világ több pontján is.

A kocsi megalkotása jelentősen hatott az egykori közösségek életére, láthatatlan kapcsolati hálót hozott létre a *centrum* és *periféria* között. Óriási jelentőségű volt a közlekedésben, a szállításban, a szomszédos és távoli közösségek egymás közötti kapcsolatában, kommunikációjukban, a gazdasági és kulturális egymásra hatásban, szokások, anyagi javak, különleges termékek stb. átvételében is. Ez a technikai vívmány – ritkasága, különlegessége, a kiváltságokat demonstráló presztízis szerepe miatt – kultikus tartalommal is bír, s hamar bekerült a hiedelemvilágba, majd a mitológiába is, magyarázatot adva arra, hogy miért vannak egy-egy közösségben a többiekénél jóval gazdagabb, hatalmasabb vezető egyéniségek.

A kocsi jelentősége a mindennapi életben vitathatatlanná vált az évszázadok során. A kezdeti misztifikáció után széles körben elterjedt használati, kereskedelmi vagy éppen harci eszközzé vált. A szakralizált jelképek (miniatűr kerék- és kocsimodellek, kocsit húzó állatkák) és az ezeket ihlető, valós kocsik használata természetesen párhuzamosan létezett.

E napjainkig ható és fejlődő innováció különböző aspektusaival (tárgyi emlékek és típusleírások, közlekedési, kereskedelmi, archaeozoológiai vonatkozások, társadalmi fejlettség, közösségek kapcsolatai, eredetkérdés, irodalmi



és nyelvészeti vonatkozások, mitológiai vetületek, ikonográfiai ábrázolások, halottkultusz, nomádok és városlakók kapcsolata, harcászat, szórakoztatás stb.), könyvtárnyi szakirodalom foglalkozik, felsorolni is nehéz lenne valamennyit.

Az elmúlt évtizedekben számos kérdésre igyekezett választ találni a tudomány. A különböző szekérábrázolások elemzése, a valós kocsimaradványok előkerülése és az új leletek modern módszerű (radiocarbon, dendrokronológia, termolumineszcencia) keltezése napjainkra jelentősen módosította a korábbi kronológiát, s újabb problémákat vetett fel. Máig nem eldöntött, hogy egy centrumból terjedtek-e el a kocsik nagy területen (Anatólia, Közel-Kelet, Egyiptom, Szahara, Közép- és Észak-Európa, Mediterráneum vidéke, Közép-Ázsia, India, Kína), vagy a poligenetikus fejlődés a valószínűbb.

A kötetben ezt a több évtizedes kutatási folyamatot igyekeztem röviden bemutatni. Aszékalkiteiktől a kocsimodellig a kutatástörténeti fejezet után részletesen foglalkoztam a kocsik ismeretét bizonyító legkorábbi leletekkel, majd a kárpát-medencei késő rézkori és bronzkori agyag kocsimodelleket elemeztem,<sup>1</sup> s bemutatom a legújabb, egy minden eddigőtől eltérő díszítésű bronzkori kocsimodellt is.

\*\*\*

Ezúton szeretnék köszönetet mondani Bánffy Eszternek, aki e kismonográfia megírására bátorított. A kézirat lektorálásért Bartosiewicz Lászlónak tartozom köszönettel, aki hasznos tanácsaival, konkrét észrevételeivel segítette munkámat. Köszönetet mondok Bárdos Edithnek a kaposvári és V. Székely Györgynek a nemesnádudvari kocsimodellek feldolgozási lehetőségéért. Köszönöm Koós Juditnak, Rajna Andrásnak, Dani Jánosnak és Kisfaludi Júliának az újabb kocsimodellek adatait. Köszönettel tartozom Kövecses Varga Etelkának, hogy engedélyezte az eddig egy példányban megjelent tanulmánykötetben lévő cikke képanyagának felhasználását. Köszönöm Vida Ágnes, Gucsi László és Ősi Sándor szép rajzait, Ősi Sándor számítógépes grafikai munkáját. Köszönöm Ősi Sándor, Kiss Béla és Jurás Ákos fotóit.

Hálás köszönetem Jerem Erzsébetnek és az Archaeolingua Kiadó valamennyi munkatársának a kötet megjelentetéséhez nyújtott munkájáért.

---

<sup>1</sup> A kárpát-medencei lelőhelyeket az első közlésben szereplő néven említem. A történeti Magyarországi területén levő helynevek mai elnevezését a Függelékben közlöm.



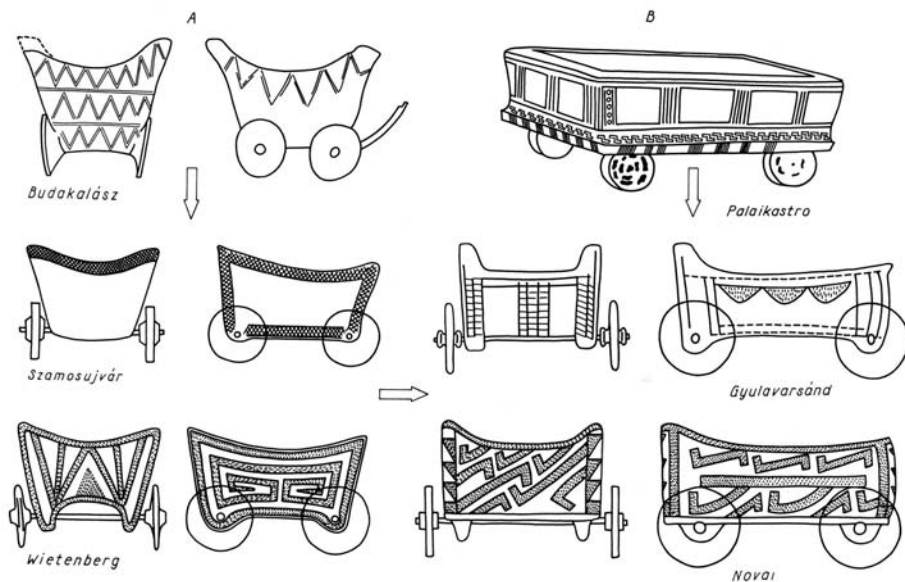
## 2. Kutatástörténet

A kocsimodellek első feldolgozása Gordon Childe érdeme, akinek munkái a mai napig alapvető jelentőségűek az őskorkutatásban (CHILDE 1935, 1950, 1951, 1954). A legkorábbi kocsimodellek és miniatűr kerekek Childe kutatásai szerint a bronzkorból származtak, és Mezopotámia területén kerültek elő. Logikus volt tehát a következtetés, hogy Mezopotámiában fedezték fel (alkották meg, találták fel) a kerek járművet, ami innen terjedhetett el szerte a világon különböző időpontokban. Childe szerint az ókori Keleten a Kr. e. 3. évezredben már a mindennapi élet része volt a kocsi. Ezzel szemben Görögországban és a Kaukázus északi részén csak a 2. évezred közepe táján, míg Itáliában, Közép- és É-Európában Kr. e. 1100–1000 körül jelentek meg a kerek járművek (CHILDE 1951, 188). Elképzelése szerint tehát földrajzilag nagy területen elég hosszú idő alatt vált általánossá a szekér ismerete. A kocsikereket feldolgozó munkájában ez a kekezés már némiképp módosult: a kocsi megjelenését Ukrajnában és az Alsó-Volga-vidéken a 3. évezred végére valószínűsítette, míg a Középső-Volga-vidéken és Közép-Németországban Kr. e. 2200–1800 között már ismertnek tartotta. A kelet-európai sztyeppéken, továbbá Ausztriában és Itáliában a kocsi általános használatát Kr.e. 1750–1250 közé kelesztte (CHILDE 1954).

Childe munkájával egyidőben jelent meg az első kárpát-medencei kocsimodell közlése (SOPRONI 1954). A hiteles körülmények között, ásatáson előkerült, jól keltezhető budakalászi lelet új lendületet adott e kutatási területnek, s jelentősen módosította a kocsi használatának keztetését is: egyértelművé vált, hogy már a bronzkor előtt ismert volt a szekér. A késő rézkori badeni kultúra mindmáig egyedülálló sírszámú temetőjének két sírjában (158. és 177. sír) talált kocsiedények közlésekor Soproni Sándor részletesen foglalkozott a tárgy lehetséges funkciójával és kapcsolataival. A kocsi eredetének kérdését vizsgálva felvetette a keletről való származás lehetőségét is, mert a Balkánon nem talált összekötő leleteket Mezopotámia és a Kárpát-medence között (SOPRONI 1954). Soproni S. magyarul megjelent közlése csak lassan vált ismertté, a budakalászi kocsit Foltiny István cikke tette közismertté (FOLTINY 1959).

G. Childe munkái után a Kárpát-medencében talált kocsimodelleket és agyag kocsikerekeket Bóna István gyűjtötte össze és elemezte egy mindmáig sokat idézett tanulmányában. A kataszterében szereplő 73 lelőhelyből – térképe

alapján<sup>2</sup> – mindössze 9-ről került elő teljes kocsimodell vagy annak töredéke, a többi lelőhelyen miniatűr kerekeket találtak (BÓNA 1960, 92, 104, Fig. 7). Bóna I. a késő rézkortól a korai vaskorig terjedő gyűjtésének értékelésekor foglalkozott a kocsi kialakulásának és Kárpát-medencébe kerülésének problémájával is, és fejlődési sort állított fel a kocsik között (BÓNA 1960, 87–89, Fig. 3, 1. kép).<sup>3</sup> Tanulmányában a bronzkorra helyezte a hangsúlyt, hiszen rézkori kocsimodellt Európából csak a budakalászi temetőből ismerhetett még ekkor a kutatás. Bóna is arra a konklúzióra jutott, hogy a kocsi a Közel-Keleten Mezopotámia, Szíria, Anatólia civilizációiban alakult ki, s a 3–2. évezred fordulóján terjedt el innen észak felé (Krétáig és a Kaukázus vidékéig). A Kárpát-medencében megjelenő kéttengelyes, a tengellyel együtt forgó négykerekű nehézszekeret a Balkán felől érkező találmánynak tartotta, lehetséges elterjedési útvonalként a Marica-Morava völgyet, illetve a Fekete-tenger – Al-Duna utakat jelölte meg (BÓNA 1960, 110).



1. kép. Rézkori és bronzkori agyag kocsimodellek (BÓNA 1960, Fig. 3).

<sup>2</sup> BÓNA 1960, Fig. 7. Sajnos, a lelőhelyeket is feltüntető képaláírás nincs a térképhez. A térképen szereplő számok és a katalógusban felsorolt lelőhelyszámszámok nem korrelálnak, így a lelőhelyeket nehéz azonosítani.

<sup>3</sup> BÓNA 1960, Fig. 3. A gyulavarsándi (Vârşand), novaji, szamosújvári (Gherla), wietenbergi (Sighișoara), budakalászi kocsimaketteket és a görögországi Palaikastra agyagmodelljét közli.

Childe-hoz hasonlóan Bóna is nagy jelentőséget tulajdonított az agyagból készített kocsikerekeknek, amelyeket kocsialkatrészeknek tekintett. Bóna tanulmánya ebben a vonatkozásban is nagyon jelentős. Ezeket a kis kerek agyagkorongokat ugyanis különböző funkcióval ruházta fel a korábbi kutatás: hol orsógombnak, hol egyszerű korongnak, hol kisméretű fedőnek, vagy éppen Napkorongnak határozták meg a szakemberek. Bóna István az egyetemi tanulmányait követő években országos anyaggyűjtést végzett, szinte minden vidéki múzeumba eljutott, s kézbe véve minden egyes leletet, biztonsággal különítette el a kerékagyat is jelölő kocsikerék-modelleket az egyéb agyagkorongoktól. Az agyagkerekek Kárpát-medencei összegyűjtése eredményeként Bóna bizonyítottan látta, hogy sokkal több kocsi létezett, mint amennyit makettek formájában megtaláltak.

A hatvanas években megélenkülte vallástörténeti kutatások a régészetre is hatással voltak. A kutatók magyarázatokat kerestek a kocsiedények funkciójára, a kocsiszobrocskák rituális szerepére, a különböző történeti népek vallásából említettek példákat az istenekkel vagy a túlvilággal való kapcsolatra. Ezek az érdekes tanulmányok ma már a kutatástörténet könyvespolcára kerültek.

Childe és Bóna máig alapműnek tekinthető munkái után a kocsikutatásban jelentős tanulmányok és könyvek születtek, de nagy változás jó ideig nem történt: a kocsik formai jegyeit, a kialakulás valószínűsíthető helyét és elterjedésük topográfiáját vizsgálták a kutatók. Évtizedekig elfogadott volt az a feltételezés, hogy a kocsit Mezopotámiában „találták” fel, s innen terjedt el hosszabb-rövidebb idő alatt más területekre is. Ez az elképzelés híven tükrözi a hatvanas-nyolcvanas évek kutatási szemléletét, amely nagyon sok esetben a tárgyakat „vándoroltatta”, s nem kereste az okokat, a közösségek életében végbement gazdasági-társadalmi folyamatokat és főként nem kereste ezek régészeti bizonyítékait.

A kocsik elterjedési területén – közel egykorú – három nagy centrumot határozhatunk meg (Közel-Kelet, eurázsiai sztyeppe vidék, Európa középső része),<sup>4</sup> néhány kutató nevéhez egy-egy térség kutatása asszociálható, amellyel kiemelten foglalkoztak munkásságuk során.

Emmanuel Anati a mezopotámiai eredetet elfogadva, a bronzkori kétkerekű, európai harci kocsikat tanulmányozta elsősorban (ANATI 1960).

Stuart Piggott (PIGGOTT 1974, 1979, 1983, 1987, 1992) több művében vizsgálta a kocsik előfordulását. Ő elsősorban a lovakkal húzott közel-keleti kocsikkal foglalkozott, a kereket Childe-hoz hasonlóan nagyon fontos innovációnak tartotta.

<sup>4</sup> Jelen munkánkban nem foglalkozunk az indiai, kínai és afrikai kocsileletekkel, a Kárpát-medence kocsimodelljeinek tanulmányozásához ezek a területek ugyanis nem kapcsolhatók szervesen.

Véleménye szerint a Közel-Keleten az írást már ismerő városi civilizációkban a kocsi adoptációja és fejlődése a 2. évezrednél korábbra tehető, amelyet a helyiek átvettek az északi, nem városi lakóktól (PIGGOTT 1978, 42).

A közel-keleti kocsik kutatása Mary A. Littauer – Joost H. Crouwel szerzőpáros (LITTAUER – CROUWEL 1974, 1979, 2002: a korábbi cikkek gyűjteményes kötete) munkáival jellemezhető. Ugyanezt a térséget vizsgálta még Wolfram Nagel és Peter Roger Stuart Moorey is több tanulmányában (NAGEL 1966, 1986; MOOREY 1986; NAGEL 1992).

A sztyeppe-vidéken előkerült kocsikról főként Alexander Häusler (HÄUSLER 1978, 1981, 1984, 1985, 1986, 1992) munkáiból tájékozódhattunk, újabban Renate Rolle (ROLLE 1991), Elena F. Kuz'miná (KUZ'MINÁ 2007) és Philip Kohl (KOHLE 2009) tanulmányaiból ismerhetjük a terület legújabb leleteit, kutatási eredményeit. Közép-Ázsia legújabb rézkori kocsimodelljeit a türkmenisztáni Altyn-Depéről publikálták nemrégiben (KIRTCHO 2009).

A kocsi és ló kapcsolata régóta kutatott kérdés, a ló házasítási helyének és időpontjának régészeti bizonyítékai még korántsem adnak választ minden kérdésre. A ló domesztikálásának és az indoeurópai (továbbá az indoiráni) népek genezisének könyvtárnyi irodalma van, így csak néhány gyakran idézett művet említenék (ANTHONY 1995; ANTHONY – VINOGRADOV 1995; RAULWING 2000; ANTHONY 2007; KUZ'MINA 2007, legutóbb Alan Outram teamje foglalkozott a problémával (OUTRAM *et al.* 2011).

A kocsikutatás fontos állomása volt a valódi szekérmaradványok, kocsi-alkatrészek előkerülése. A Svájcban talált, az ottani neolitikum idejéből származó fa-kerékmaradványok feldolgozása kapcsán Eugen Woytowitsch összegyűjtötte a bronzkori kerekeket és kocsimodelleket is (WOYTOWITSCH 1995). E kis számú lelet alapján jóval szélesebb kitekintésben foglalkozott a szekérábrázolásokkal és azok jelentőségével. Munkájában – teljességgel új megközelítésben – azokat a tárgyakat is áttekintette, amelyek valamilyen módon összefüggésbe hozhatók a kocsikkal (pl. kerékábrázolások ékszereken, fegyvereken). Megkísérelte a kerék szent jelként, szimbólumként való értelmezését, az Istenhez és az éghez kötődő attribútumnak tekintve e tárgyat. Ennek megfelelően nagy területről, széles időhatárok között összegyűjtötte a legkülönbözőbb régészeti leleteket is. Véleménye szerint a kocsi elterjedése a fémművesség térnyerésével párhuzamosan történt (WOYTOWITSCH 1995, 118). Ugyanő dolgozta fel a késő bronzkori–kora vaskori itáliai kocsiadatokat is (WOYTOWITSCH 1978).

A Kárpát-medencében – elsősorban a Magyarországon – előkerült kocsikról több kutató írt tanulmányt. Bóna István már említett, nagy jelentőségű

munkája (BÓNA 1960) után Fettich Nándor részletesen elemezte az általa karosszéria-modelleknek nevezett tárgyakat. Foglalkozott a kocsiszekrényen előforduló díszítések értelmezésével, szimbolikájával és meghatározta azokat a kritériumokat, amelyeknek alapján számára egyértelműen definiálhatók a kocsiábrázolások (FETTICH 1969, 32). Bónával ellentétben Fettich a kerék meglétét vagy hiányát azért nem tartotta egyértelmű szekér-kritériumnak, mert a kerek kocsin kívül az őskorban csúszkás vagy szántalpas kocsit is használtak, ahogyan ezt az általa említett skandináviai példák is alátámasztják (FETTICH 1969, 31). Másik ellenérve az volt, hogy a kerekeket urnák alá téve is alkalmazták (pl. kányai urna). E gondolat jegyében Fettich a neolitikumtól a középső bronzkorig terjedő időszakból több négyszögletes, díszített edényt kocsiként határozott meg.<sup>5</sup> Véleménye szerint ezek a tárgyak a halotti kocsit ábrázolják, amelyeken a kocsiba ültetett elhunytat szállítják az utolsó útján. Fettich az istennőt és fásligetes részt is ábrázoló szelevényi négyszögletes tárgyat is kocsinak tartotta (FETTICH 1969, 37, Pl. I. 1–3). E leletnek azonban sem a kormeghatározása, sem eredeti rendeltetésének kérdése nem zárult le még megnyugtatóan. Nemrégiben Rezi Kató Gábor foglalta össze az edénnyel kapcsolatos kutatástörténetet. A tárgyat a javarézkorra, a késő Bodrogkeresztúr-Hunyadi-halom átmenet idejére keltezte (REZI KATÓ 2001, 120), funkciójának meghatározását, szimbolikájának feloldását azonban nem tekinti befejezettnek. Horváth Tünde másfajta értelmezést és keltezést tart valószínűnek. Részletesen elemzi a szelevényi agyagtárgy négy oldalán található ábrázolásokat. E kultikus tárgyhoz egy új analógiát, a Gomolaván talált, ugyancsak négyszögletes agyagtárgy töredékét mutatja be, amely jól keltezhető kontextusban került elő. Ennek alapján a szelevényi edény keltezését a késő rézkor vége – kora bronzkor eleje közötti átmeneti időszakra, a kostolaci kultúrába javasolja „áttenni” (HORVÁTH 2009, 133; HORVÁTH 2011a, 229). Jelenleg ez a három vélemény ismert, a tárgy funkciója és keltezése azonban továbbra sem zárható le egyértelműen.

Az elmúlt évtizedekben sorra jelentek meg a Kárpát-medence ill. Közép-Európa területén előkerült kocsimodelleket közlő újabb és újabb publikációk a késő rézkori (KALICZ 1976, Fig. 3; NĚMEJCOVÁ-PAVÚKOVÁ – BÁRTA 1977, Abb. 7; ECSEDY 1982, Fig. 8; BONDÁR 1990, 1992; RUTTKAY 1995, Abb. 7. 3; RUTTKAY 2000, Taf. 5. 63; BONDÁR 2004, 2006) és a bronzkori kocsikről (KALICZ 1968, 154. Taf. 113. 8; ORDENTLICH – CHIDIOȘAN 1975; MESTERHÁZY

<sup>5</sup> Fettich N. cikkében több olyan szögletes tárgy (oltár? házmodell? edény?) is szerepel, amelyet a kutatók jelentős része nem tart kocsimodelleknek.

1976; NEUGEBAUER 1979; Abb. 8. 2; OLEXA 1983, Obr. 1. 7; MÁTHÉ 1984, Pl. 6. 1a–c; BONDÁR 1990, 1992; BÓNA 1992, 1994; OLEXA 1996; JAKAB – OLEXÁ – VLADÁR 1999, Abb. 27. 2).

A magyarországi bronzkori tell-kultúrákat bemutató összefoglalásban Bóna külön fejezetet szentelt a kocsimodelleknek, áttekintette az egyes kultúrákban való előfordulásukat (BÓNA 1992, 1994).

A romániai középső bronzkori agyagmodellek teljes inventáriumát nemrégiben Nikolaus Boroffka adta közre monográfiájában (BOROFFKA 1994). Nem sokkal ezután jelent meg Christian Schuster összegzése, aki további tárgyakat is publikált (SCHUSTER 1996).

A közép-európai kocsikkal Markus Vosteen foglalkozott több munkájában (VOSTEEN 1996, 1998). Monográfiájában (VOSTEEN 1999) – az eddigi kutatók áttekintésén túl – részletesen tárgyalta a kocsik vallási szerepét, keltezését. Katalógusában különböző csoportosításban szerepelnek a kocsimodellek a rézkortól a vaskorig terjedő időből. Korábbi időszakból, a késői neolitikumból is említett kocsikra utaló leleteket, amelyek elsősorban karcolt rajzocskák a Kr. e. 4000–3000-ből (VOSTEEN 1999, 42).

A Kárpát-medencei bronzkori kocsimodellekről legutóbb N. Boroffka írt rövid összefoglalást (BOROFFKA 2004).

Az elmúlt évtizedekben – amint már több helyen is utaltam rá – új lendületet kapott a kocsikutatás.

A Kárpát-medencében elsősorban a leletek közlése hozott új eredményeket, a publikációkban elsősorban tipológiai elemzéseket és különböző értelmezéseket olvashatunk a kocsik funkciójáról és a rajtuk lévő díszítésről.

A nyugat-európai és tengerentúli kutatás ezzel szemben egészen másképp közelített a témához. Az indoeurópai népek genezise és az ezzel szorosan összefüggő probléma, a ló háziasításának helye és ideje a kocsi felfedezéséhez és elterjedéséhez is szorosan kapcsolódó téma, amely a történeti-gazdasági folyamatok vizsgálatánál rendszeresen felmerült.

1981-ben új, nagyhatású elmélet látott napvilágot: Andrew Sherratt ún. „másodlagos termékek forradalma (Secondary Products Revolution = SPR)” néven ismertté vált koncepciója (SHERRATT 1981). Az elmélet lényege: az állatok elsődleges hasznosítása (a *leölt állat* húsa, zsírja, bőre, szarva) után nagy változás, fejlődés volt az állatok háziasítását követően az *élő állatok többszöri hasznosítása* a másodlagos termékek (tej, gyapjú, igavonó erő) révén. E felismerés széles körű elterjedése az őskori Európában a gazdaság és társadalom átalakulásához is vezetett. Sherratt szerint az SPR innovációk először a Közel-Keleten jelentek



meg (Old World), s a 4. évezred folyamán terjedtek el Európában (New World) és Ázsia más részein. Elképzelése szerint a Childe által megfogalmazott neolit forradalomhoz hasonló folyamat játszódott le: innovációk, újítások adoptálása (eke, állati erőre alapozott közlekedés), új, házasított fajok (ló, szamár, gyapjas juh) elterjedése. Ez a nagy területen végbement változás különböző gazdasági stratégiák kialakítására inspirálta vagy kényszerítette a közösségeket. Ez a folyamat előidézte a népesség növekedését, a települések terjeszkedését, az állattenyésztési szokások változását, s lehetővé tette a távolsági közlekedést. Sherratt később újabb tényezőkkel egészítette ki elméletét (SHERRATT 1997a, 2003). *Secondary Product Scenario* (SPS) világképe már nagy távlatokban, szinte gigászi méretű ipari társadalmakként képzelte el az őskori közösségeket.

Sherratt forradalmi elmélete jelentős élénkülést hozott a kutatásban. A koncepciót illető kritikákon túl (GREENFIELD *et al.* 1988; VOSTEEN 1996) több tematikus kiállítás és konferencia is foglalkozott e fontos innováció számos aspektusával (RAD UND WAGEN 2002; WEGZEITEN 2004; RAD UND WAGEN 2004; PREMIERS CHARIOTS, PREMIERS ARAIRES 2006; BETWEEN THE AEGEAN AND BALTIC SEAS 2007).

2004-ben az Oldenburgban rendezett kiállításához kapcsolódó tanulmánykötetben (RAD UND WAGEN 2004; FANSA – BURMEISTER 2004) olvashatók a legújabb kutatási eredmények, amelyek jelentős szemléletváltozást tükröznek, és számos ponton új megvilágításba helyezik az addig általánosan elfogadott axiómákat.

A már ismert agyagmodelleken, edényekre vagy sziklákra rajzolt kocsipiktogramokon és állatábrázolásokon túl a kilencvenes évektől fából készült kocsikerekek, egyéb, a szekér használatát bizonyító faleletek láttak napvilágot. Az új fa-leletekből nyert radiocarbon adatok alapján több, egymástól távoli területen immáron kimutatható lett a kocsi egyidejű ismerete. A korábbi elképzelés – mely szerint Mezopotámia déli részén, a korai városi civilizációk (early urban cultures) területén fedezték fel a kocsit – már erősen kérdőjelessé vált. A kutatók egy része szerint egymástól függetlenül, több centrumban született meg a kocsi (BURMEISTER 2004).<sup>6</sup> Andrew Sherratt (SHERRATT 2004) és Joseph Maran (MARAN 2004) ennél jóval bonyolultabban látja a problémát. Két lehetséges modellt vázoltak fel, amelyekben több közös pont van, de eltérnek a kocsi elterjedési irányának megrajzolásában. A 4. évezredet, különösen annak második felét mindketten a területek felett (supra-regional) átívelő változások és kapcsolatok időszakának

---

<sup>6</sup> A különböző vélemények áttekintése: BURMEISTER 2004.

tartják. Ők nem egy tárgy átvételét vizsgálják, hanem a mögötte levő társadalmi fogadókészséget is. Mai kifejezéssel Sherratt és Maran a „technológiai transzfert”, mint csomagot elemzik. Mindketten kulcsfontosságúnak tartják a kerekes jármű technológiai újításának elterjedésében az „Uruk Expansion” folyamatát. Sherratt szerint az állatok vontatta szekér használata csak ott volt lehetséges, ahol több dolog is koncentráldott: állatállomány, javak és emberi erő; ennél fogva a szekér az elit használatában volt. Úgy véli, hogy ez a forráskoncentráció csak Dél-Mezopotámia korai városi civilizációiban volt lehetséges, tehát a technológia – amely magában foglalta a „csomagot”: az állatok vontatta ekét és a kerekes kocsi – délről terjedt észak felé az elit körében (SHERRATT 2004, 421–423). Joseph Maran ezzel szemben úgy véli, hogy a kerekes jármű felfedezése a Fekete-tenger északi partvidékén történt, és innen terjedt el (MARAN 2004, 436–438). Véleménye szerint a Kaukázusban a középső és késői Uruk periódussal egyidejű Maikop kultúra volt a közvetítő a kerekes jármű-technológia elterjesztésében déli irányba, amely technológiát csak az elit volt képes befogadni. Hasonló megállapításra jutott Lorenz Rahmstorf is a korai bronzkor különböző kereskedelmi termékeinek és innovációinak (depas amphikypellon, szíriai palack, díszített csonthengerek, pecséthengerek, nehezékek, spulnik, mérlegek stb.) elterjedését vizsgálva. Az ún. második városi forradalom idején a közel-keleti, anatóliai fogyasztási termékek és felfedezések nagyon hamar megjelentek a keleti Mediterráneumban is. Ennek magyarázatát a szerző abban látja, hogy hasonló fejlettségű volt az égeikumi lakosság, így fogyasztási igényei hamar befogadták az újat (RAHMSTORF 2006, 76). Úgy tűnik tehát, hogy az első és második „városi forradalom” idején olyan társadalmi átalakulások mentek végbe, amelyek megmagyarázhatják egyes termékek, tárgyak – így a kerekes jármű – mozaikszerű elterjedését is.

Azzal mindenképpen egyetérthetünk, hogy az innovációk csak ott születhettek meg vagy ott voltak adoptálhatóak, ahol erre megvolt a társadalmi igény, feltételrendszer és a fogadókészség. A szekér széleskörű elterjedését is egyre inkább a gazdasági élet által kikényszerített innovációnak tartja a legújabb kutatás. Sherratt SPR és SPS elmélete mára már több ponton is erősen vitatott. A tej és tejtermékek (sajt) készítése idejét, illetve a ló háziasításának helyét illetően fogalmazódott meg már nagyon korán kritika (GREENFIELD *et al.* 1988; VOSTEEN 1996). Az archaeozoológusok és az emberi táplálkozással foglalkozó biológusok a tejfogyasztást a 4. évezrednél jóval korábbra teszik (GREENFIELD *et al.* 1988; CRAIG *et al.* 2003; VIGNE – HELMER 2007; DUERR 2007; EVERSHED *et al.* 2008, GREENFIELD 2010). Megcáfolták Sherrattnak azt az elméletét is, amely szerint

a ló házasítása a Közel-Keleten történt volna (összefoglalóan ld. ANTHONY – BROWN 2007). A kocsi kialakulási helyéről alkotott elképzelése is vitatható.

Összefoglalásként elmondhatjuk, hogy jelen ismereteink szerint a kerék és a kocsi innovációja nagy valószínűséggel *nem Mezopotámia felől* érkezett Európába. E két eszköz egyik lehetséges felfedezési helye a Fekete-tenger vidéke lehet, de a késő neolitikumra keltezhető legújabb észak- és nyugat-európai leletek alapján az sem zárható ki, hogy egymástól függetlenül, több ponton is megalkották e fontos szállító és közlekedési eszközt. Éppen ezért ezek részleteikben, kivitelezésükben eltérőek voltak és a társadalomban vagy a hitvilágban betöltött szerepük szerint is különböztek egymástól Anatóliában és Európában.



### 3. Rézkor

#### 3.1. A kerék és a kocsi innovációjának legkorábbi régészeti bizonyítékai

A rövid kutatástörténeti áttekintésből is látható, mennyit változott, milyen széles spektrumban vizsgálható a kerék és a kocsi problémaköre Childe alapvető művének megjelenése óta.

Az egykor használt kocsikat ma már nemcsak a sziklákra karcolt piktoqramokból és néhány agyag kocsimodellből vagy edényekre karcolt kocsi-ábrázolásokból ismerjük. A régészeti bizonyítékok köre több elemmel bővült. A kocsikutatás ma már minden olyan leletet (agyag kerékmodellek, állatábrázolások, valódi kocsik maradványai, kerekek, tengelyek stb.) és a kocsikkal összefüggő jelenséget (keréklenyomatok, fából rakott kocsiutak, szarvasmarhák csontelváltozásai stb.) próbál természettudományos módszerekkel (radiocarbon és termolumineszcensz korhatározás, dendrokronológia stb.) is vizsgálni, amelyekből egyre komplexebb és egyre helytállóbb képet kaphatunk a kocsi ismeretének földrajzi és időbeli koordinátáiról. A kocsival kapcsolatban a kutatás központi problémája ugyanis mindmáig az első innováció időpontjának és helyének, valamint az elterjedés irányának pontos meghatározása. A négykerékű jármű több szempontú vizsgálatába bevonható egyre több bizonyíték jelentősen módosította a korábban feltételezett időpontot, s számos részletben változtak a felfedezés helyéről és a kocsi terjedési irányáról alkotott elképzelések is. A természettudományok nemcsak a keltezésben segítenek. Ma már az igavonáshoz használt szarvasmarhák csontjain vizsgálják a járom okozta genetikai elváltozásokat is, amelyre számos bizonyítékot talált az archaeozoológia.

Az egyre komplexebb kutatásoknak köszönhetően mára egyértelművé vált, hogy a kerék (akár valódi fakerék, akár miniatűr agyagmodell) önmagában nem bizonyíték arra, hogy kocsi alkatrésze volt, lehetett más típusú kerekes eszköz fontos szerkezeti eleme is.

Az alábbiakban röviden bemutatom azokat az adatokat, amelyek napjainkra megváltoztatták a kocsi ismeretének korábban feltételezett időpontját. Részletesebben foglalkozom a Kárpát-medence területén előkerült kocsi-modellekkel és a kocsit húzó állatok ábrázolásával.

A rézkori **agyag kerékmodellek** feldolgozása Marin Dinunak köszönhető, aki közreadta a 4. évezrednél korábbi (Cucuteni, Gumelnița, Petrești) kultúrák kocsikerék leleteit Románia területéről (DINU 1981). Dinu már ekkor bizonyítottan látta, hogy a kerek kocsival jóval korábbi, mint azt általában feltételezi a kutatás, véleménye azonban sokáig nem talált követőkre. A szíriai (Aruda) és törökországi (Arslantepe) miniatűr agyagkerekek  $^{14}\text{C}$ -es keltezése megerősítette Dinu álláspontját: az említett kocsikerekek ugyanis a közismert bronocicei edényre karcolt kocsibrázolással egykorúak (BAKKER *et al.* 1999, 781), azaz korábbiak, mint a kocsival addig feltételezett ismeretének ideje. Az új adatokat közlő Jan Bakker és szerzőtársai a késő rézkori Kárpát-medencéből is említenek még néhány kocsikereket: Ózd-Kőaljatetőről Banner nyomán, valamint a coțofeni kultúrából Tebea lelőhelyről és több kocsikereket Vučedol-Várhegyről (BAKKER *et al.* 1999, 781).

2001-ben Ilon Gábor publikált egy, a kocsival ismeretének általánosan elfogadott időpontjánál korábbi, a késő lengyeli–Balaton-Lasinja kultúra telepén előkerült agyag kocsikerék töredéket Szombathelyről (ILON 2001, 476, Pl. I), amelyet akkor még nagy kétkedéssel fogadott a kutatás.

Az **edényre karcolt kerek járműbrázolás** talán legismertebb lelete – a sztyeppéken feltárt hasonló példányokon kívül – a már említett bronocicei (Lengyelország) edény (KRUK – MILISAUSKAS 1982, Abb. 1), amelynek előkerülése új fejezetet nyitott a kocsival európai történetében. Az edényen jól látható a négykerékű, négyszögletes kocsival is, amelyet kerékaggal ábrázoltak. Ez a jelzés a fogatolás módjára utal. A szekér közepén egy újabb kerék látható. Albert Lanting szerint ez pótkerék vagy szent tárgy képe lehetett (Bakker *et al.* 1999, 784). E rajzocska alapján a fogatolás módját is rekonstruálták (KRUK – MILISAUSKAS 1991, Fig. 2). Mint köztudott, e nehézszekerek esetében, ahol a kerék a tengellyel együtt fordult, az igavonó állat a szarvasmarha, illetve az ökör volt. Az edényen egyéb szimbólumokkal is találkozunk (víz?, fa?, épületek?). Településen került elő egy gödörből, jól keltezhető, a  $^{14}\text{C}$  adatok alapján korábbi, mint a badeni kultúra, a Trichterbecher (Funnel Beaker) kultúra emléke. A modern módszerekkel keltezett bronocicei edény tehát bizonyítja, hogy a négykerékű jármű ismerete Európában a badeni kultúránál korábbi időre tehető (KRUK – MILISAUSKAS 1978, 1981, 1982; BAKKER *et al.* 1999, Fig. 7).

1989-ben Németországban, Kiel közelében, Flintbek lelőhely megalit sírjában a kocsival európai használatának újabb bizonyítékát találták meg (ZICH 1992, 1993, 2006). A feltárással került kettős megalit sírban 20 m hosszú, 5–6 cm széles **kerékvágás nyomokat** fedeztek fel a régészek, amelyekből az eredeti szekér

méretére is lehetett következtetni. Eszerint a szekér 1,10–1,20 m magas volt. A lelőhely a Trichterbecher kultúrába tartozik, Kr. e. 3650–3400 közé keltezhető, csakúgy, mint Bronocice (BAKKER *et al.* 1999, 784). A nemrégiben közzétett részletes publikáció kalibrált AMS adatai (faszénből, csontból és egyéb szerves maradványból végzett korhatározás) szerint a flintbeki keréknyom 3460–3385 cal. BC korú (MISCHKA 2010, Fig. 52). Doris Mischka szerint jelenleg Flintbek a legjobban keltezett adat a kerék és kocsí ilyen korai létezésére (MISCHKA 2010, 10).

2002-ben Lubljana környékén látott napvilágot egy **fa kocsikerék és fatengely** maradványa. A leletek a Kr. e. 4. évezredből származnak, a Retz-Gajary és a badeni kultúra közötti időszakból, radiocarbon és dendrokronológiai keltezési eredményeik a cikk megjelenésekor még nem voltak meg (VELUŠČEK 2002). A kísérő kerámialeleteket tipokronológiai alapon Anton Velušček a badeni kultúra legelejére keltezte (VELUŠČEK 2006, 44). A nemrégiben publikált, több mint 2500 famintából nyert dendrokronológiai és radiocarbon adatok alapján a lelőhely 3600–3332 közötti időre, a fakerék maradványa pedig a 32. század második felére vagy korábbra keltezhető („second half of the 32<sup>nd</sup> century or earlier”) a szerzők szerint (ČUFAR *et al.* 2010, 2031, 2034).

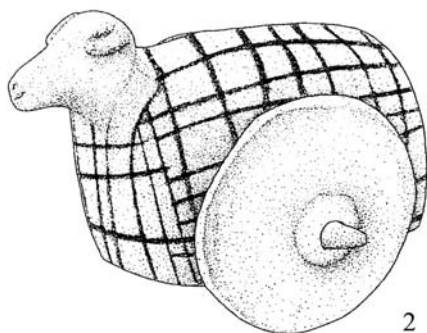
2009-ben az Olzreuter Ried (Baden-Württemberg tartomány, Németország) lelőhelyen végzett ásatásokon találtak négy, fából készült **keréktöredéket**. A legnagyobb 58 cm átmérőjű volt. Ezek a kerekék a kétkerekű, A formájú szénaszállítóeszközhöz tartozhattak. Az elsődleges dendrokronológiai eredmények alapján a fakerek Kr. e. 2897-ből származnak. Az Alpoktól északra jelenleg ez a legkorábbi fakerék maradvány az ásatók szerint. A leletek között egy kis agyag kerék töredéke is előkerült, amely négykerekű, a Kárpát-medencéből ismert agyag kocsimodellre utal. A fakerek keltezése jól illeszkedik a kocsimodellek keltezéséhez, amelyet a badeni kultúrához köt a kutatás (SCHLICHATHERLE 2010). Az ásatáson előkerült agyag kerékmodell bizonyítja, hogy a valós kerekék mellett megformálták azok miniatűr mását is.

Nemrégiben egy újabb lelet tanúsította a kerekes járműnek a bolerázi időszaknál korábbi ismeretét: 2008-ban a Vatikánban bemutatott „Cucuteni-Tripolje: az ősi Európa nagy civilizációja” c. kiállításon szerepelt egy **szarvasmarha stilizált szobrocskája** (2. kép 1), amely négy tömör keréken gördülő, lábait a két tengelyhez rögzített ökör vontatta szekér sajátos allegóriája is lehet.<sup>7</sup> A tárgy a Kr. e. 3950–3650 közötti időszakra keltezhető (CUCUTENI TRYPIILLIA 2008, Cat.

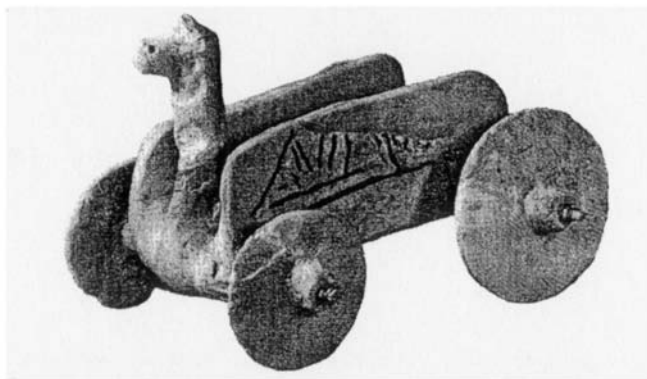
<sup>7</sup> <http://scribalterror.blogspot.com/2008/09/a-cucuteni-tryp.html>



1



2



3

2. kép. Stilizált rézkori kocsimodellek. 1: Cucuteni–Tripolje kultúrából ([http://scribalterror.blogs.com/scribal\\_terror/2008/09/a-cucuteni-tryp.html](http://scribalterror.blogs.com/scribal_terror/2008/09/a-cucuteni-tryp.html));

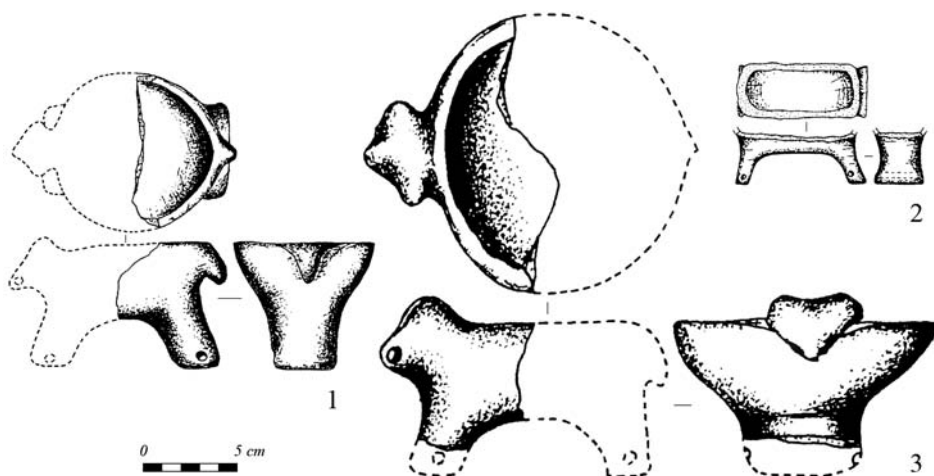
2: Chanudaro, Pakisztán (BOROFFKA 2004, Fig. 1);

3: Altyn-Depe, Türkmenisztán (BOROFFKA 2004, Fig. 11).



U-102, 263). Hasonló ábrázolásokat több helyről ismerünk, létezésük egészen hosszú időn keresztül kimutatható, ahogyan ezt a Pakisztánban talált, a Kr. e. 3–2. évezredből származó kétkerekű kocsis(?) ábrázolás is mutatja (BOROFFKA 2004, Abb. 1, 2. kép 3). Egyértelműen négykerekű járművet ábrázol az a lelet, amelyet Türkmenisztánból ismerünk a Kr. e. 4. és 3. évezred fordulójáról (BOROFFKA 2004, Abb. 11, 2. kép 2). Úgy tűnik tehát, hogy a kocsimodellek legkorábbi változata a kerék és igavonó állat kombinációja lehetett.

A kerek járművekhez asszociálható állatábrázolások kapcsán kell megemlíteni azokat az edénykéket, amelyeket korábban hajómodellnek tekintett a kutatás, újabban viszont kocsibrázolásként interpretálnak egyes kutatók (MATUSCHIK 2006, 279). Ezek a tárgyak is a Tripolje kultúrkörben fordulnak elő, Matuschik szerint kocsiként értelmezhetőek (MATUSCHIK 2006, Fig. 2, 3. kép). Jellegzetességük az ovális test, az állat felsőtestével egybekombinált elülső rész, az állat mellső lábainak átfúrása a keréktartó tengely számára, és az állat szája alatti rész átlukasztása a fogatoláshoz. Három ilyen ismerünk Ukrajnából a Tripolje B2–C1 időszakból, amelyek a legújabb radiocarbon adatok alapján a 4. évezred első felére keltezhetőek (MATUSCHIK 2006, 280, Fig. 2). Ennél korábbi időből, a Precucuteni kultúrából is közöltek nemrégiben egy hasonló darabot Romániából (URSULESCU – BOGHIAN – COTIUGĂ 2005, Fig. 12. 1), egy ovális testű, peremén marhafejben végződő, lapos aljú tárgy két darabját, amelynek értelmezését nyitva hagyták a szerzők (URSULESCU – BOGHIAN – COTIUGĂ 2005, 238). Az 1990-ben kezdett feltárásokról  $2\sigma$  (2 szigma) kalibrációs dátumot közölnek, eszerint a telep



3. kép. Stilizált kocsimodellek a Tripolje kultúrából (MATUSCHIK 2006, Fig. 2).

4940–4470 BC, illetve 3700–3600 bc [sic]. A tárgy értelmezésével foglalkozó munkájában Dumitru Boghian elveti a hajómodell lehetőséget, s a korábbi közléstől eltérő, új rekonstrukciót közöl (BOGHIAN 2008–2009, Fig. 3. 2). Eszerint két marhafej van az edényen, amely Boghian szerint szállítóeszközt reprezentáló protomé volt. Véleménye szerint az állatok másodlagos hasznosításának egyik legkorábbi bizonyítéka lehet ez az edény (BOGHIAN 2008–2009, 170).

Napjainkban a kocsi ismeretének időpontja – amint ezt igyekeztem bemutatni – egyre korábbra helyeződik. A kocsi használatával összefüggésbe hozható bizonyítékok ma már egészen az Északi-tengerig vezetnek, több, jól keltezhető adat is egyértelművé teszi, hogy a két- vagy négykerekű terményszállító eszköz és az ún. nehézszekér a Kr. e. 4. évezred *közepétől* már használatban volt Európa nagy részén. A svájci, olaszországi és németországi **sziklarajzok**, a természetes nagyságú **fakerekek** Dániából, Németországból (WOYTOWITSCH 1995; FEDELE 2006; PÉTREQUIN *et al.* 2006, Fig. 3, Fig. 7. 1; LOUWE KOIJMANS 2006, Figs 4–5; RUOFF 2006, Fig. 1, Fig. 4; SCHLICHTERLE 2006, Fig. 1), a **fából készült tengely** töredéke Szlovéniából a Ljubljana környéki mocsarokból (VELUŠČEK 2002, 2006), a **fatörzsekből** kirakott **útmaradvány** (Hollandia, PÉTREQUIN *et al.* 2006, Fig. 6; LOUWE KOIJMANS 2006, Figs 7–8), az **agyagból** készített **kerekek és kocsimodellek**, a kocsik elé fogott **állatok** kispasztikái reprezentálják e fontos innováció korai létezését Európában.

Az egyre több hiteles adat alapján ma már egyértelműen bizonyítottnak tekinthetjük, hogy a kereket a Kr. e. 4. évezred első felétől már ismerték Európa nagyobb részén és Anatóliában is. A kerék és az egyszerű terményhordó eszköz egybekapcsolásával létrejött egy kis távolságokon használható szállítóeszköz (A vagy Y formájú szerkezet). A hosszabb távra is használható, embert is szállító kocsi megjelenése jelen ismereteink szerint a Kr. e. 4. évezred közepére keltezhető.

### 3.2. Mit is tekinthetünk kocsimodellnek?

A kutatástörténeti fejezetből is kiderült, nincs egyértelmű definíció, nem született még konszenzusos megállapodás erről a kérdéstről a régészettudományban. A néprajzi irodalom pontosan meghatározza a kocsi fogalmát, különböző típusait, a kocsi szerkezeti elemeit, célszerű tehát ebből kiindulni.

A magyar néprajzi irodalom meghatározása szerint a szekér és a kocsi nem szinonima, hanem eltérő funkciójú szállító eszközök megnevezése. Eszerint a **szekér** igaerővel vontatott és **teherszállításra használt**, fából készült, négykerekű jármű. Az ökör által húzott járművet általában szekérnek nevezik, jeléül annak,

hogy nehéz terhek szállítására rendelt eszköz. Általános típusának négy fő része van: mindenekelőtt a két részből álló félszekér vagy szekéralj, a szekérderekat alkotó két szekéroltal vagy lajtorja, a négy löcs, a négy kerék és a szekérrúd.

A **kocsi** könnyű, négykerékű jármű, amelyet minden esetben ló húz. A *kocsi személyszállító és könnyű teherhordó eszköz*. Szerkezetileg azonos a szekérral, csak könnyebb, finomabb kidolgozású. A paraszti kocsi alváza éppen úgy két részből: kocsielőből és kocsiutóból áll, mint a szekér, szekérelőből és szekérrutóból. Oldalait is négy löcs tartja, bár vannak olyan változatai is, amelyeknek csak hátul van két löcsük, elöl pedig két erős rakoncájuk. A kerekei is azonosak a szekér kerekeivel. A kocsikra általában jellemző, hogy finoman megmunkált fa alkatrészekből szerkesztették, és finom a vasból készített részük is azért, hogy könnyűek, de ugyanakkor erősek is legyenek. A teherszállításra szánt járművet akkor is szekérnek nevezik, ha azt ló húzza. (Magyar Néprajzi Lexikon).

A régészeti leletek – a néprajzi tárgyakkal ellentétben – csak egy-egy kisebb egységet fednek le (kerék, tengelytöredék, agyagból megformált, leegyszerűsített kocsiszekrény), amelyekből a valódi szerkezet sem rekonstruálható pontosan, ezért más szempontok alapján próbáljuk definiálni a kocsit. Lényegében két nagy csoportra oszthatók a régészeti leletek: kétkerekű vagy négykerékű járművekre. Feloszthatók a kerék alapján is: tömör vagy küllős kerékű kocsikra. Kategorizálhatunk a szekeret húzó állat szerint is: egy vagy két ökör, esetleg számár vontatta a négykerékű nehézszekereket, s ló húzta a kétkerekű kordékat.

A szekér és kocsi nem létezhet kerekek nélkül, a kerék viszont nemcsak szekérhez, kocsihoz tartozhat, más tárgynak is lehet kereke. Ma már egyre nagyobb hangsúlyt kap ez a megállapítás, s egyre több ábrázolás és lelet bizonyítja a kerekes eke és a kerekes csúszka, kerekes járgány használatát egészen napjainkig. 1991. nyarán K-Törökországban fotózta le Martin Nadler több faluban is a szénahordáshoz használt, ökrök vontatta, A alakú, kétkerekű, fából készült szállítóeszköz használatát és készítési fázisait (NADLER 2002, Fig. 1; PÉTREQUIN *et al.* 2006, Fig. 4, 4. kép). E kétkerekű taligák csak termények rövid távon történő mozgatására, szállítására voltak használatosak. A négykerékű kocsi már komolyabb távolságok megtételét tette lehetővé, tárgyak, termények és emberek szállítására is alkalmas volt.

Mint látjuk, a definíció egyszerűnek látszik, régészeti megfeleltetése azonban korántsem az. A valós méretű szekerek, mint leletek nem képezik vita tárgyát. A miniatűr szögletes agyagtárgyak és agyagkerék modellek önmagukban azonban már nem ennyire egyértelműek. Ha csak kerék kerül elő, akkor hajlamosak vagyunk azonnal kocsihoz asszociálni, pedig, mint láthattuk, csak a *szállítóeszköz*



4. kép. Kétkerekű szállítóeszköz napjainkban Anatóliából (NADLER 2002, Fig. 1).

kategória a biztos. Mind a valós fakerekek, mind az agyag miniatűrök tartozhattak kocsihoz, szénahordó járgányhoz vagy ekéhez.

Fettich Nándor vetette fel, hogy a kerék már csak azért sem lehet a kocsit kizárólagosan definiáló tényező, mert görgőkre bármit tehetek, attól az még nem vált kocsivá. Ismerünk kerek urnákat is, amik szintén nem tekinthetők kocsinak (FETTICH 1969, 31).

Az agyag kocsimodellek meghatározása tehát nem annyira egyszerű, mint amennyire hajlamosak vagyunk szögletes tárgyakat kocsiként aposztrofálni. A kerék – mint láttuk – nem egyértelmű bizonyíték, ahogyan a szögletes test sem. A neolitikumtól a bronzkorig több régészeti kultúrában is ismertek különböző szögletes edények, amelyeket senki sem tekint kocsinak. Fettich N. több neolitikus és bronzkori edényt is kocsinak határozott meg (FETTICH 1969, 33–37, 43–48, 51–55, 57–65), ez a véleménye azonban nem talált a későbbiekben követőkre.

Melyek tehát azok az ismérvek, elemek, amelyek egyértelművé teszik, hogy kocsimodellt találtunk?

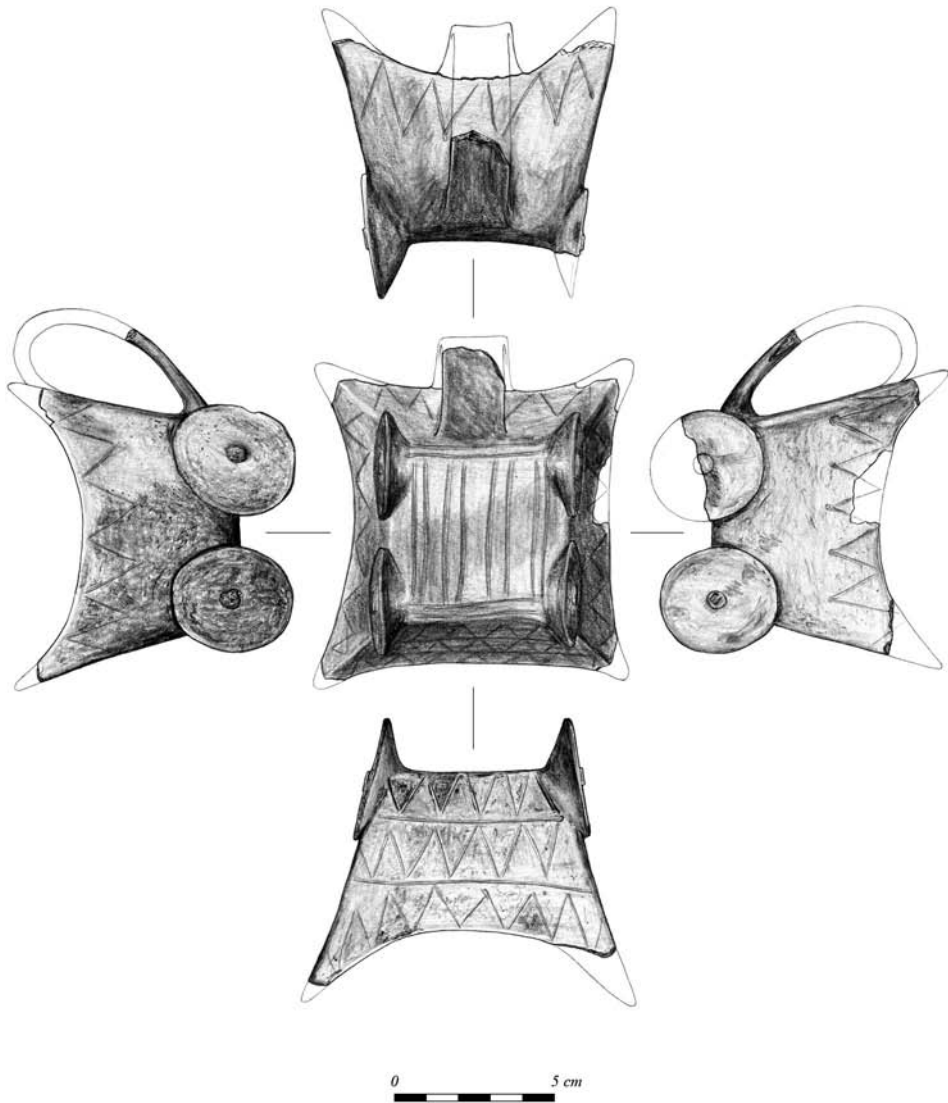
Véleményem szerint **több technikai részlet együttes előfordulása és a már ismert analógiák alapján lehet kijelenteni egy-egy tárgyról, hogy agyagmakett.** Ilyen elemek: a szögletes kocsitest és a tengely helyét jelző átfúrás; kocsiszekrény

és a tengelyt jelző bütyök vagy egyéb kitüremkedés a kocsiszekrény alján; a kocsitest és a kerék; a szögletes kocsiszekrény és a kocsit húzó állatok szimbolikus jelzése; illetve a felsorolt elemek bármilyen kombinációja. Kocsira utal még a kocsi alján az egymáshoz szegelt deszkák, a kocsirúd jelzése, vagy a hámra, járomra utaló ábrázolások is.

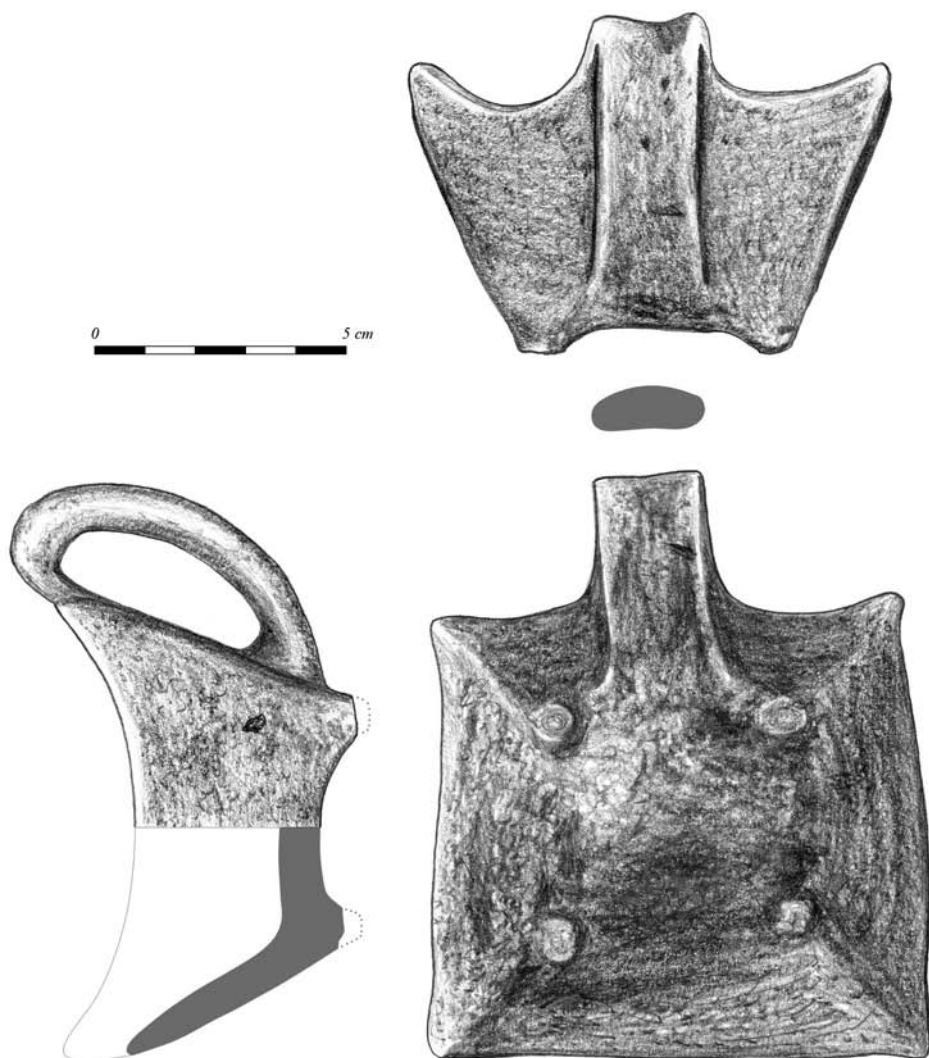
### 3.3. Késő rézkori kocsimodellek

Európában a rézkori kocsikat sokáig a görögországi Palaikastro kocsimodellje, a közismert budakalászi négykerekű jármű (BÓNA 1960, Fig. 3, *1. kép*) és a németországi züscheni sziklán lévő karcolt ábrázolás (BÓNA 1960, 84) jelentette. Ezeket a kutatók nagyjából egykorúnak tekintették, pontosabban szólva a hiteles körülmények között előkerült, jól keltezhető budakalásziival keltezték a másik kettőt is, a késő rézkori badeni kultúra akkor elfogadottnak tekintett abszolút időrendje szerint a Kr. e. 2200–1800. közé. Az elmúlt évtizedekben – természettudományos keltezési módszerek régészeti alkalmazásának köszönhetően – jelentősen változott a kronológia. Az ún. rövid (az egyiptomi királylistákhoz és mezopotámiai írott forrásokhoz igazított, az ott és a Kárpát-medencében is előforduló ugyanolyan edénytípusokkal szinkronizált) keltezés felváltotta a hosszú kronológia, ami kb. ezer éves kronológiai törést eredményezett. Ennek áthidalása, kitöltése számos tudományos vitát eredményezett, és még ma sem került teljességgel nyugvópontra. E téma részletesebb bemutatása nem a jelen kötet témája, így itt csak annyit jegyeznénk meg, hogy a legtöbb kutató által jelenleg elfogadott abszolút időpont a késő rézkorban élő badeni kultúrára a Kr. e. 3600/3500–3000/2800 közti időszakra esik. Az alábbiakban az ebbe az időintervallumba sorolható késő rézkori kocsimodelleket tekintjük át.

A badeni kultúra máig legnagyobb, teljesen feltártnak tekinthető, nagy sírszámú budakalászi temetőjében két kocsiedény került elő 1953-ban, a 177. sírból származó közismert darab (SOPRONI 1954, 7. t.; BONDÁR 2004, 1. kép 1a–c, 5. kép 2; BONDÁR – RACZKY 2009, Pl. LXXIX, 177/3, *5. kép*) és egy csaknem teljesen elfeledett kocsiedény a 158. sírből (SOPRONI 1954, 6. t. 5; BONDÁR 2004, 1. kép 2; BONDÁR – RACZKY 2009, Pl. LXVI. 158/2, *6. kép*). Az ásató, Soproni Sándor közölte is (SOPRONI 1954, 6. t. 5) ám ezt követően alig néhányan hivatkoztak a cikkére (pl. BÓNA 1960; FOLTINY 1959; FETTICH 1969; KOREK



5. kép: Rézkori kocsimodell. Budakalász, 177. sír (Gucsi László rajza).



6. kép: Rézkori kocsimodell. Budakalász, 158. sír (Gucsi László rajza).

1973).<sup>8</sup> A 177. sír kocsijához hasonlóan ez is füles edény volt, kívül-belül pirosra festve. A 177. sír kocsijával ellentétben viszont ez a darab díszítetlen és kerekei sincsenek, alján négy kis bütyök utal a tengelyre.

A budakalászi kocsi előkerülése után 20 évvel, 1972-ben látott napvilágot egy újabb késő rézkori modell. Szigetszentmártonban, a badeni kultúra sírjában került elő egy négykerekű kis szekér (KALICZ 1976, Fig. 3; KALICZ 1976a, Abb. 2, 15. kép).

Nem sokkal ezután vált ismertté a szlovákiai Radošináról egy protomé<sup>9</sup> (NĚMEJCOVÁ-PAVÚKOVÁ – BÁRTA 1977, Abb. 7, 7. kép, 8. kép 1a–b). A radošinai modell a budakalásziaknál korábbra keltezte a kocsi európai megjelenését: a telepanyag a bolerázi csoporthoz köthető, így bizonyítottá vált, hogy a szekér már a bolerázi csoport embere számára ismert volt. A radošinai lelet nemcsak a keltezés szempontjából alapvető. Fontos emlék azért is, mert a többi modelltől eltérő szerkezetű kocsi, amelynek előoldalán a kocsit húzó igavonó állatokat is ábrázolta a modell készítője. Viera Němejcová-Pavúková és Juráj Bárta szerint a protomé kutyát, kost vagy medvét ábrázol (NĚMEJCOVÁ-PAVÚKOVÁ – BÁRTA 1977, 443).

Újabb makett 1982-ben Boglárlelléről vált ismertté (ECSEDY 1982, 8. kép, 8. kép 2a–b). Ez is állatok vontatta, bolerázi kocsimodell, amelynek a korábbiánál részletesebb rajzát adtuk közre (BONDÁR 2004, 3. kép, 9. kép).<sup>10</sup>

Pilismarót-Basaharcról, a bolerázi csoport temetőjéből közölt egy újabb kocsiszekrényt a szerző (BONDÁR 1990, Fig. 7. 3, 8. kép 3a–c), amelyet azonban az ásató, Torma Istvánn nem tart kocsimodellnek.

Ausztriából két lelettel gazdagodott a bolerázi csoport szekér-inventáriuma: Mödling-Jennyberg lelőhelyről (RUTTKAY 1995, Abb. 7. 3; BONDÁR 2004, 4. kép 1, 10. kép 1) és Plessing-Holzfeldről (RUTTKAY 2000, Taf. 5. 63; BONDÁR 2004, 4. kép 2, 10. kép 2) publikálta egy-egy modell töredékét Elisabeth Ruttkay.

A késő rézkori és kora bronzkori kocsimodellekkel már több tanulmányban is foglalkoztam (BONDÁR 1990, 1992, 2004, 2006, 2010; BONDÁR – SZÉKELY 2011), a késő rézkori kocsikról – egy Somogy megyei (Balatonberény) új kocsimodell apropóján (11. kép) – nemrégiben írtam nagyobb áttekintést (BONDÁR 2004). Ezt

<sup>8</sup> Ilon G. hívta fel ismét a kutatás figyelmét Fettich munkájára (ILON 2001), köszönet érte e helyen is.

<sup>9</sup> A leletet a badeni symposium kötetben közölte már Pavúková, a Sonderformen kategóriában mindössze ennyit írt róla: „... wagenförmiges Gefäß, vierkantig, mit zwei plastischen Tierfiguren (Abb. 3).” NĚMEJCOVÁ-PAVÚKOVÁ 1973, 299, Abb. 2.

<sup>10</sup> Ezúton is köszönöm Ősi Sándornak (MTA Régészeti Intézete) a szép rajzot.





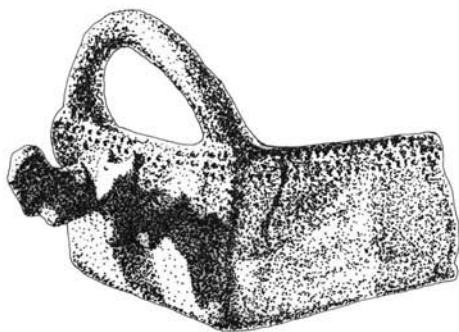
7. kép: Rézkori kocsimodell. Radošina (fotó: Chropovský, B (ed.), Symposium über die Entstehung und Chronologie der Badener Kultur. Bratislava 1973. kötet borítójáról).

követően Kovács Tibor publikált magángyűjteményből egy újabb késő rézkori (bolerázi) kocsimodellt (KOVÁCS 2006, Abb. 1, 12. kép.), majd Kövecses Varga Etelka adott közre három makett-töredéket és egy kerékmaradványt Esztergom-Szentkirály lelőhelyről, klasszikus badeni időszakból (KÖVECSES VARGA 2010, 13. kép).<sup>11</sup>

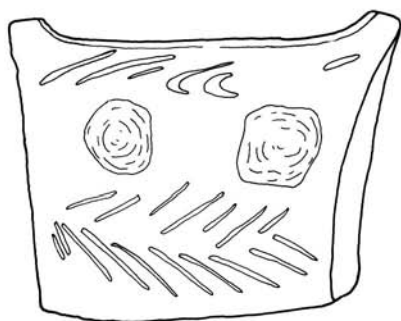
<sup>11</sup> KÖVECSES VARGA 2010. (A kötet egyelőre csak egy példányban látott napvilágot, a cikk elektronikus változatát ezúton is köszönöm a kötet szerkesztőjének Tari Editnek.)



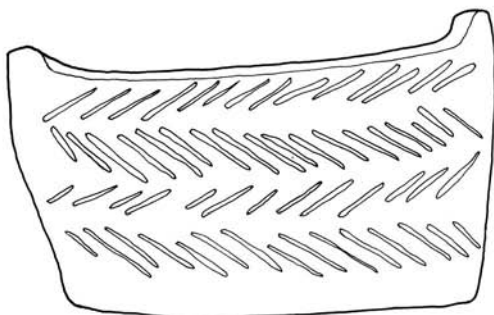
1a



1b



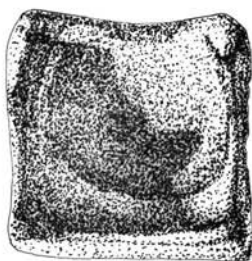
2a



2b



3a



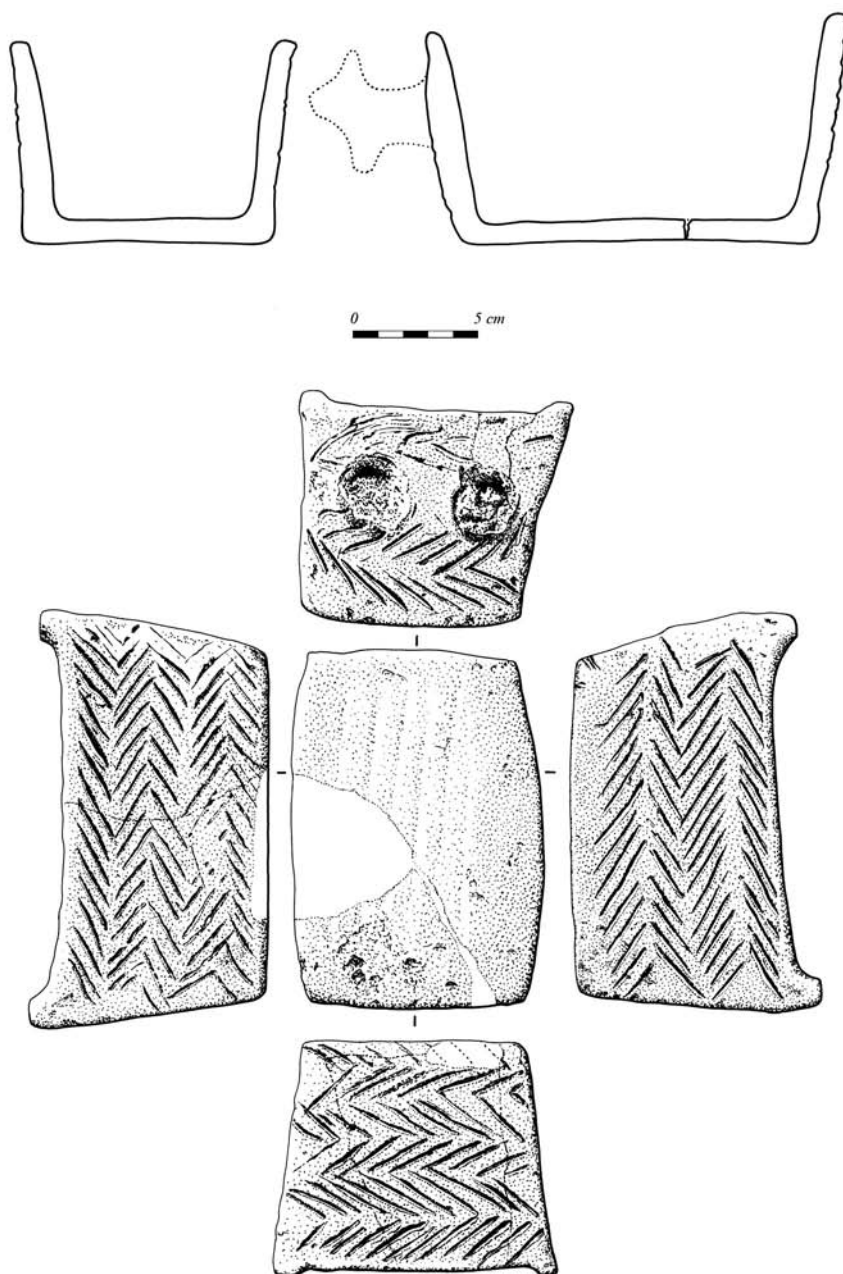
3b



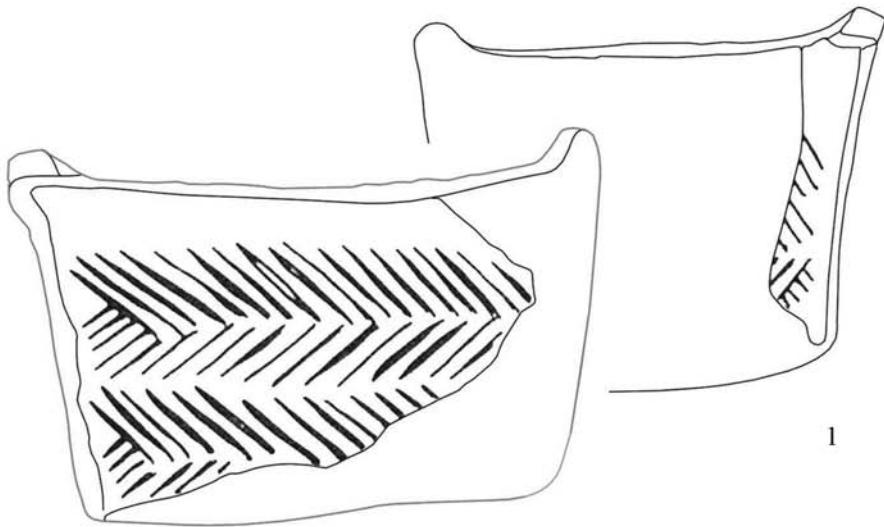
3c



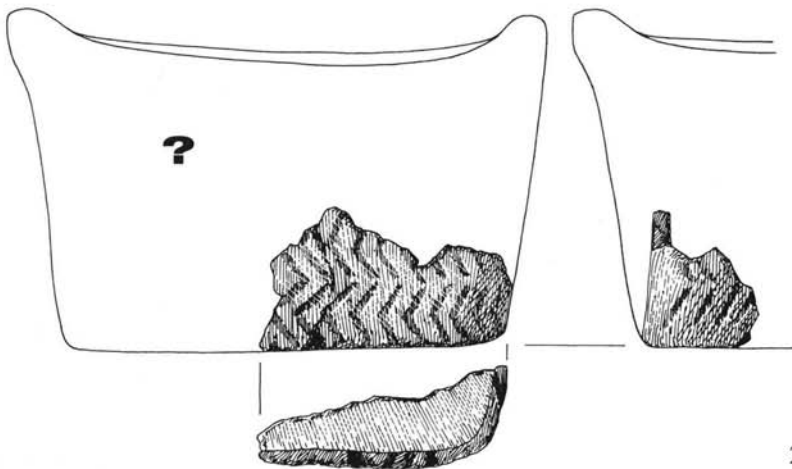
8. kép. Rézkori kocsimodellek. 1a–b: Radošina (NĚMEJCOVÁ-PAVÚKOVÁ – BÁRTA 1977, Abb. 7); 2a–b: Boglárlelle (ECSEDY 1982, 8. kép 9a–b); 3a–c: Pilismarót 445. sír (BONDÁR 1990. 30-c).



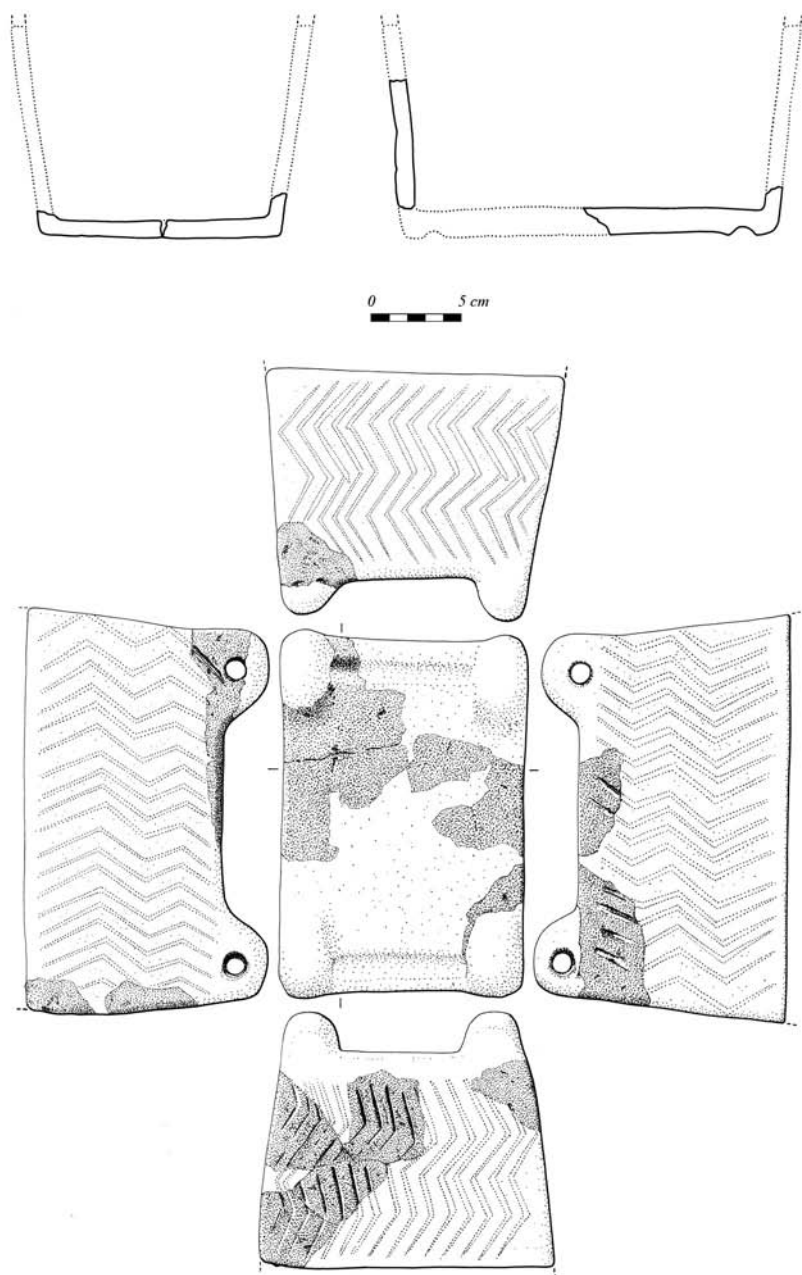
9. kép. Rézkori kocsimodell. Boglárlelle (BONDÁR 2004, 3. kép, Ósi Sándor rajza).



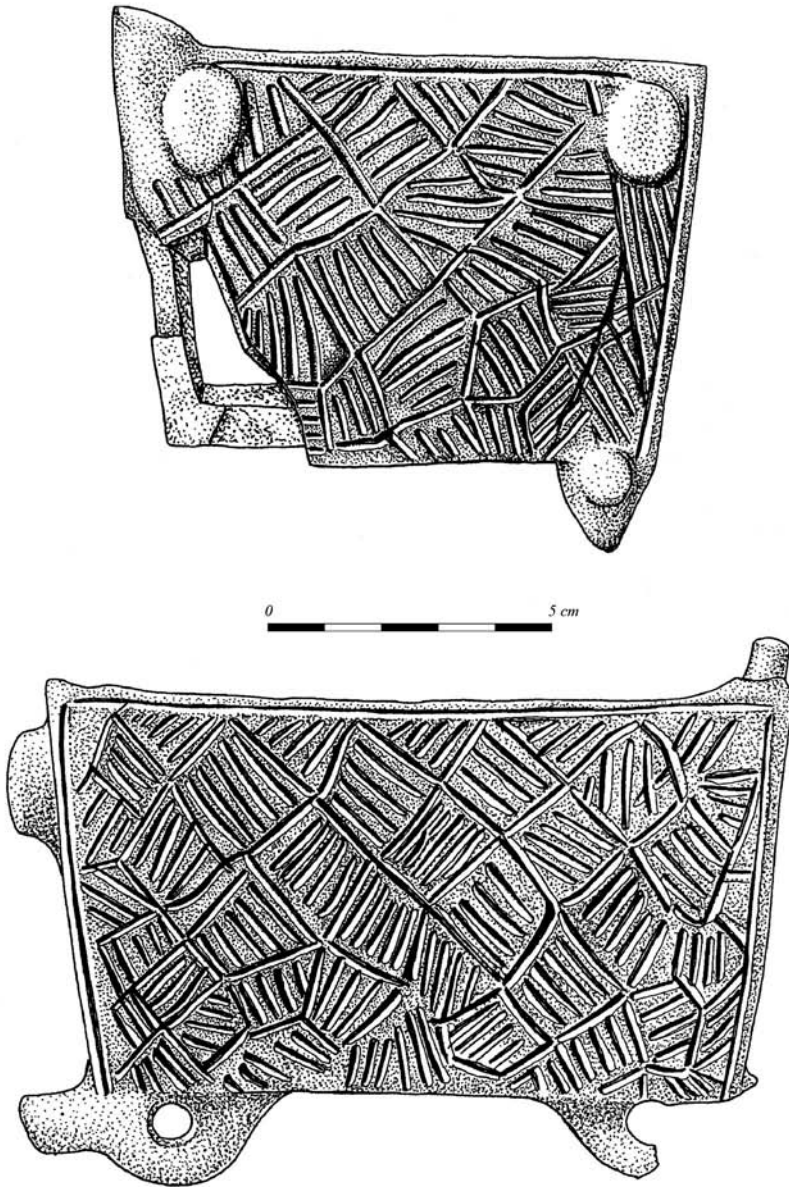
0 5 cm



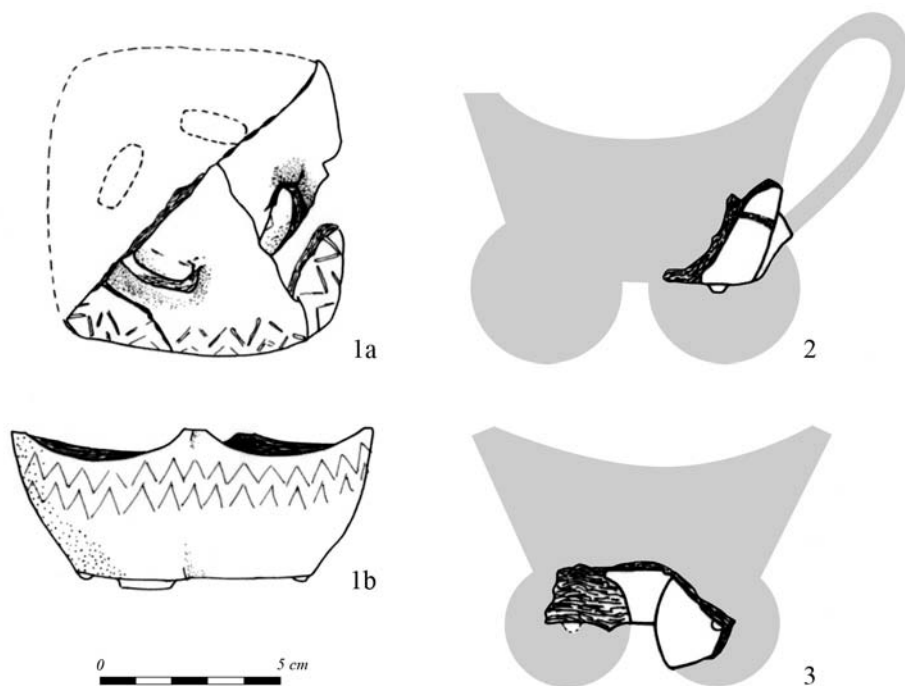
10. kép. Rézkori kocsimodellek. 1: Mödling-Jennyberg (RUTKAY 1995, Abb. 7. 3);  
2: Pleissing (RUTKAY 2000, Taf. 5. 63).



11. kép. Rézkori kocsimodell. Balatonberény (BONDÁR 2004, 6. kép, Ősi Sándor rajza).



12. kép: Rézkori kocsimodell. Moha (KOVÁCS 2006, Abb. 1).



13. kép: Rézkori kocsimodellek. 1a–b: Esztergom (KÖVECSES VARGA 2010, 15. kép); 2–3: Esztergom (KÖVECSES VARGA 2010, 14. kép 1–2).

Három újabb modell töredékét találta meg terepbejárásán Zdeněk Farkaš Szlovákiában. Egy töredék Chorvátsky Grob (Magyargurab, FARKAŠ 2010, Fig. 4, 16. kép 1), kettő Pezinok (Bazin, FARKAŠ 2010, Figs 2–3, 16. kép 2–3) lelőhelyen került elő.

Somogy megyéből közölhettük a legújabb kocsimodellt (BONDÁR 2012, Fig. 1, 14. kép), amely nemrégiben került elő Kaposvár közelében egy útépitést megelőző feltáráson.<sup>12</sup> A rekonstruált agyag kocsi fotója – tévesen – „Balatonöszöd” lelőhellyel szerepel a kaposvári múzeum centenáriumi kiadványában egy színes képen.<sup>13</sup> A telepődörből származó makett a kísérőleletek

<sup>12</sup> Ezúton is szeretnék köszönetet mondani Bárdos Edithnek, hogy engedélyezte a kocsimodell közlését.

<sup>13</sup> A centenáriumi kötet „Jubileumi kötet. 1909–2009. 100 éves a Múzeum” c. kiadvány az SMK 19 (2010). kötete, ennek 59. oldalán, számozatlan színes fotón látható a jelen tanulmány témáját adó kocsimodell, a boglárlelleli (a kötetben Balatonlelle) és balatonberényi (a kötetben tévesen Balatonendréd képaláírással szereplő) példányokkal együtt.

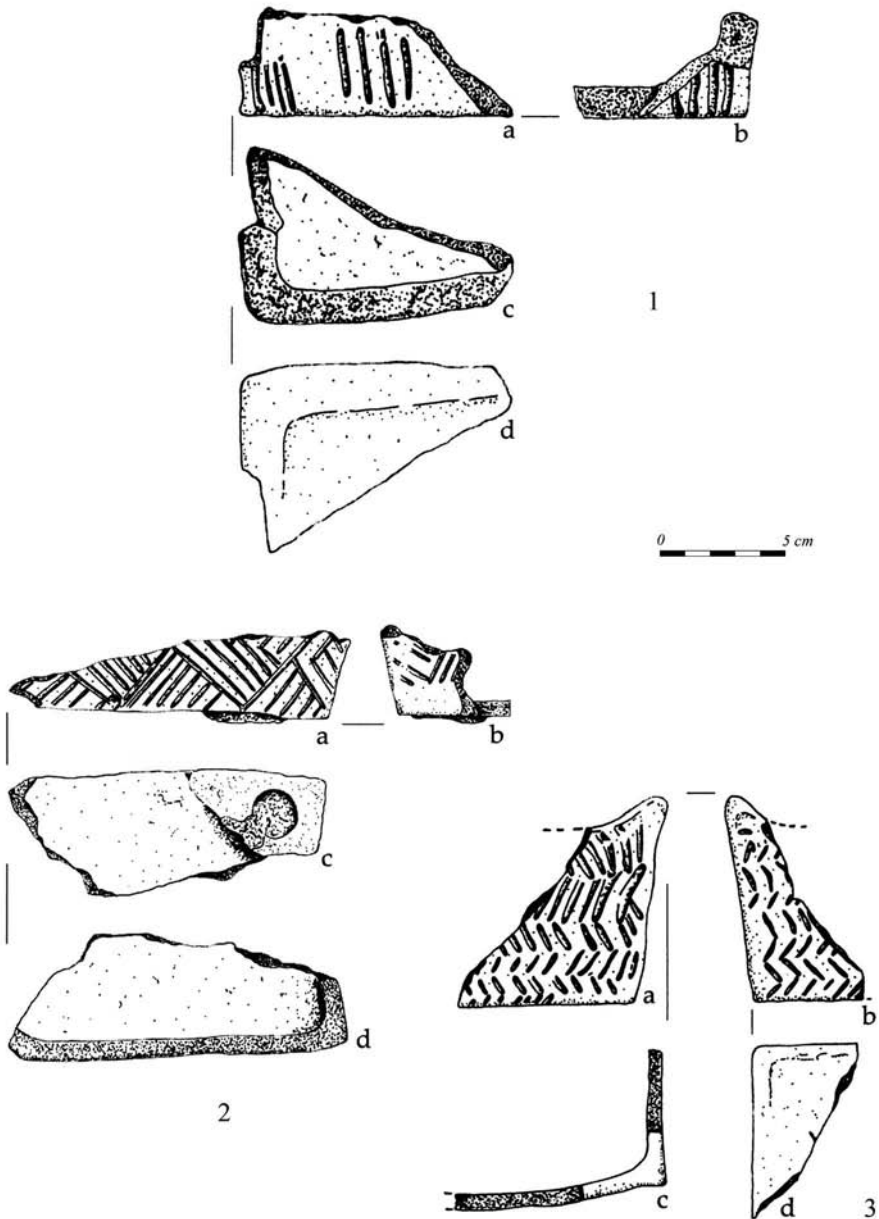


14. kép: Rézkori kocsimodell. Kaposvár (Fotó: Ősi Sándor).





15. kép: Rézkori kocsimodellek. 1: Tepe Gavra (LITTAUER – CROUWEL 1974, Fig. 2); 2: Szigetszentmárton (KALICZ 1976, Abb. 3); 3: Anatólia (LITTAUER – CROUWEL 2002, Pl. 165b); 4: Anatólia (LITTAUER – CROUWEL 2002, Pl. 159c).



16. kép: Rézkori kocsimodellek. 1: Chorvátsky Grob (FARKAŠ 2010, Fig. 4);  
2–3: Pezinok (FARKAŠ 2010, Figs 2–3).

alapján jelen ismereteink szerint a legkorábbi agyag kocsimodellek közé tartozik a Kárpát-medencében, amelyet a bolerázi időszakra keltezhetünk.<sup>14</sup> A kocsimodellel előkerült jellegzetes bolerázi leleteket egy másik tanulmányban közöltem (BONDÁR 2012, Figs 2–3).

A kaposvári makett jellegzetesen ahhoz a típushoz tartozik, amelyen kerekeket még nem ábrázoltak, de a kocsi húzására használt igavonó állat szimbolikusan megjelent az előlapon. Sajnos, ennek csak a helye van meg, a letörött állatfej nem került elő.

### 3.4. A késő rézkori kocsimodellek elemzése

Az ismert rézkori agyag makettek a badeni kultúra korai (bolerázi csoport) és klasszikus idősakára keltezhetőek. A kései idősakából kocsimodellel egyelőre nem ismerünk, mindössze a pilinyi csoport lelőhelyén, Ózd-Kőaljatetőn előkerült egyetlen (bizonytalan korú) kocsikerék (BANNER 1956, Taf. 75. 8) jelzi a szekér folyamatos használatát.<sup>15</sup>

Az ugyancsak késő rézkori coțofeni kultúrából (Coțofen III) korábban csak kocsikereket ismertünk Țebea lelőhelyről (ROMAN 1977, Pl. 52. 40), nemrégiben Bădăcinról publikáltak egy kocsimodellel töredéket is (BĂCUET 1998, Pl. 1).

A kostolaci kultúrából egyelőre nincs tudomásunk kocsimodellel. Horváth Tünde a szelevényi edényt egy gomolavai párhuzam alapján a kostolaci kultúrába javasolja keltezni (HORVÁTH 2009, 133; HORVÁTH 2011a, 229), a tárgy funkciójának meghatározása és időrendi besorolása azonban még számos bizonytalanságot, nyitott kérdést vet fel.

A kutatók egy része által még késő rézkorinak tartott vučedoli kultúrából, a névadó lelőhelyről írt le egy agyagból készített miniatűr szekértöredéket Alexander Durman (DURMAN 1988, 19, 47. Kat. 24), képet sajnos nem közölt róla. Durman szóbeli közlésére hivatkozva említ Albert Lanting egy Borinciből (Horvátország) származó kocsit is ugyancsak a vučedoli kultúrából (BAKKER *et*

<sup>14</sup> A Szombathelyről közölt agyag kerékmodell ugyan korábbi a szekér makettekénél, de a kerékről önmagában nem dönthető el, hogy kocsialkatrész vagy kerekese eke tartozéka volt-e.

<sup>15</sup> Bóna I. az Ózd-Kőaljatetői kereket a hatvani kultúra leletei között említi (BÓNA 1960, 92. Késő rézkori keltezése – Banner munkájára hivatkozva – 1999-ben került ismét előtérbe, amikor Lanting professzor különböző kollégáknak írott leveleiben érdeklődött újabb kocsimodellekről, anyagot gyűjtve az Antiquity cikkhez (BAKKER *et al.* 1999).

al. 1999, 788). Richard Rudolf Schmidt nyomán kocsikerekekre hivatkozik Bóna I. a vučedoli Várhegyről (BÓNA 1960, 90; SCHMIDT 1945, 103).

Az ismert kocsimodellek alapján már korábban is megállapíthattuk, hogy a késő rézkoriak a Kárpát-medence középső részén fordulnak elő koncentráltan (BONDÁR 2004, Fig. 15, *19. kép*), Pest, Komárom-Esztergom és Somogy megyéből több darab is ismert, egyetlen példányt sem közöltek viszont még az Alföldről vagy Észak-Magyarországról. Az agyag kocsik többsége egyelőre a bolerázi időszakra keltezhető (BONDÁR 2004, 15). Az immáron 18 ismert kocsiszoborból 11 makett a bolerázi csoport, (Balatonberény (*11. kép*), Balatonlelle/korábban Boglárlelle (*9. kép*), Kaposvár (*14. kép*), Moha (*12. kép*), Mödling (*10. kép 1*), Pilismarót (*8. kép 3a–c*), Plessing (*10. kép 2*), Radošina (*7. kép, 8. kép 1a–b*), Chorvátsky Grob (*16. kép 1*) és Pezinok (*16. kép 2–3*), 6 modell (Budakalász 2 db (*5–6. kép*), Szigetszentmárton (*15. kép 2*), Esztergom 3 db, *13. kép 1–3*) a klasszikus badeni kultúra lelete. A Bădăcinből közölt töredék a Coțofeni kultúrához köthető.

A sorra vett leletek között határozottan elkülöníthetők a kerékkal és/vagy tengely-jelzéssel ábrázolt darabok (Balatonberény, Budakalász 158. és 177. sír, Esztergom, Kaposvár, Moha, Szigetszentmárton, Pezinok) és a kocsira emlékeztető négyszögletes edények (Radošina, Boglárlelle, Pilismarót, Mödling, Pleissing, Chorvátsky Grob és Pezinok). Azt is megállapíthatjuk, hogy kétfajta tengely és kerékábrázolást találunk ezeken a modelleken.

Nézzük először a lapos kerékkal és tengely-jelzéssel megformált agyagmodelleket. A budakalászi 177. sír kocsimodelljének kerekei lapos korongok, töredékesek voltak, de megvannak (*5. kép*), a tárgyat kerekeire állítva tették a jelképes sírba. Esztergom-Szentkirály két kocsimodellje is (*13. kép 2–3*) a budakalászi 177. sír modelljére hasonlít szerkezetileg.

A balatonberényi kocsinál a fűlszerűen lekerekített, átfűrt tengelytartók jelzik a kerék külön alkatrészként való alkalmazását. (*11. kép*).

A mohai modellen is lekerekített fülben végződik a kocsiszekrény, ez a tengelytartó (*12. kép*).

A kaposvári modell négy kis bütyöklábon áll (*14. kép*), ahogyan a budakalászi 158. sír edénykéje (*6. kép*) és a harmadik esztergomi modell (*13. kép 1*) is.

A szigetszentmártoni kocsin nem korong alakú kerekek, hanem a henger alakú tengely végeiből kihúzott és ellapított agyagból megformált, görgőszerű kerékábrázolással találkozunk, amelynek közepén – a budakalászi kerékhez hasonlóan – ellapított gomb jelzi a tengely rögzítését (*15. kép 2*). Ennél a darabnál a budakalászi 177. sír és a két esztergomi modelltől eltérő kerékábrázolást találunk: a tengelyt nem a kocsiszekrényen keresztül rögzítették. Nem tömör,

önálló kereket alkalmaztak, hanem két egymás mellé helyezett, hosszúkás tengelyen ülő, kerékként befejezett görgőt tettek a szögletes kocsi alá, s erre helyezték a négyszögletes kocsiszekrényt. A tengely és kerekek egybeépítésével egy csúszkaszzerű szerkezeti egységet készítettek, amelyre ráhelyezték a négyszögletes kocsi-kast. A mindennapi használatban, a valódi kocsi-kastól ez a megoldás valószínűleg nem volt túlságosan praktikus és hosszú élettartamú. A kocsimodellek azonban – a kutatók döntő többségének véleménye szerint – a késő rézkorban még a szakrális élet kellékei voltak, ilyen funkcióban a kocsiszekrény és a külön alátett tengely-kerék elem egyszerű és szellemes innováció.

Hasonló megoldást látunk egy mezopotámiai modellnél is (BONDÁR 2004, 13. kép 4, 15. kép 1), itt is jól látható, hogy két kerékkal ellátott agyagtengelyre ültették rá a fedett kocsi-kast. Ugyanezt figyelhetjük meg egy másik anatóliai plasztikánál is (BONDÁR 2004, 14. kép 2b, 15. kép 3): itt a bronzból készült modellen a két-két kereket tartó tengelyekre helyezték a kocsiszekrényt, csakúgy, mint egy ugyancsak anatóliai bronzkocsinál, ahol az alulnézetet bemutató fényképen (BONDÁR 2004, 14. kép 3b, 15. kép 4) jól látszik ez a megoldás. Két, nemrégiben ismertté vált délkelet-anatóliai, Abamor lelőhelyen talált bronzmodellen (KULAKOĞLU 2003, Figs 2, 7) is a tengelyre tett kocsi-kastal találkozunk. E nagyméretű (54–55 cm hosszú) makettek alapján – talán minden eddig ismertnél jobban – követhetjük az egykori kocsi-kast szerkezeti elemeit, és készítési technikáját: a kocsihúzó rúd és a tengely rögzítését, valamint a kerék és a tengely összekapcsolását. A lelőhelyen talált harmadik kocsimodell echós szekeret ábrázol (KULAKOĞLU 2003, Fig. 1).

Ezek a példák érthetővé teszik, hogy miért nincs tengely-jelzés a kerék nélküli modelleken. Azt is megmagyarázzák, miért találunk a bolerázi lelőhelyeken különböző méretű „spulnit”, gurigát, amelynek funkcióját eddig vagy nem tárgyalta a kutatás vagy egyszerűen spulniként, határozta meg, s ezáltal a háziipari tevékenység (szövés-fonás) körébe sorolta, és a kocsiábrázolások kapcsán nem is vizsgálta e tárgyakat.<sup>16</sup> Kocsimodell és „spulni”/guriga együttes előfordulása több lelőhelyen is megtalálható. A magyarországi leletanyagban a pilismarót-basaharci és a budakalászi temetőben is volt guriga, ahogyan kocsimodellek is. Mödling-Jennyberg és Plessing leletanyagában is előfordul a kocsimodell és a guriga is, éppen ezért fenti feltevésünket nem tartjuk teljességgel lehetetlennek.

Ha a szigetszentmártoni és anatóliai kocsiábrázolások technikai megoldását elfogadjuk kerékként, akkor az eddig nem kellő figyelemmel kezelt spulnik egy

<sup>16</sup> Az ún. „spulni” lehetséges funkcióját külön tanulmányban vizsgáltam behatóan (BONDÁR in print). Legutóbb Horváth T. foglalta össze sommásan a tárgyak funkciójával kapcsolatos korábbi nézeteit (HORVÁTH 2011, 40).

része új értelmezést nyerhet. Természetesen e szempont szerint át kell majd vizsgálni a szóban forgó tárgyakat, s meg kell állapítani, lehettek-e görgőszerűen alkalmazott kerekek.

A késő rézkori kocsimodellek között néhánynál az igavonó állat ábrázolása is utal a tárgy kocsifunkciójára: Radošina (7. kép, 8. kép 1a–b), Boglárlelle (8. kép 2a–b, 9. kép), Kaposvár (14. kép), Moha (12. kép). Az ausztriai kocsifunkcióknál (10. kép), a pilismaróti példánynál (8. kép 3) és a szlovákiai töredékeknél (16. kép 1–3) sem kerék-, sem állatábrázolás nincs az agyagtárgyon. Alakjuk, méreteik és analógiák alapján azonban – nagy valószínűséggel – e szögletes edények is kocsikat ábrázoltak. Ha elfogadjuk a kerék másfajta ábrázolásmódjának lehetőségét, akkor ezek a tárgyak is ábrázolhattak kocsikat.

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

A kocsiszekrényeket vizsgálva azt látjuk, hogy a bolerázi és klasszikus badeni időszak makettjei különböznek egymástól. A bolerázi időszak legtöbb kocsimodelljénél a kocsiszekrény alja egyenes, kerékre vagy tengelyre utaló jelzést nem találunk rajtuk (Boglárlelle 8. kép 2a–b, 9. kép, Mödling: 10. kép 1, Pilismarót: 8. kép 3a–c, Pleissing: 10. kép 2 és Radošina: 7. kép, 8. kép 1a–b). Mindössze két makettnél jelölték a tengelyeket tartó szerkezeti elemet is (Balatonberény: 11. kép, Moha: 12. kép). Valószínű, hogy a kaposvári (14. kép) és az egyik pezinoki darab (16. kép 2) is ebbe a típusba tartozik, a töredékeken található bütyökindítás alapján. A klasszikus badeni időszak kocsifunkcióainál már egyértelműen különböző módon jelenik meg a tengely és a kerék jelzése. A budakalászi 177. sír modelljénél a füles kocsiszekrény alsó része összeillesztett deszkalapokból áll, amely a bekarcolt vonalak alapján egyértelmű. A kerekeket tartó tengelyt is bekarcolt vonalakkal jelölték (5. kép). Hasonlóak az esztergomi

darabok is (13. kép 1–2), de itt a tengelyt egy kis borda imitálja (KÖVECSES VARGA 2010, p. 4). A budakalászi 158. sír ugyancsak füles kocsiedénye kis bütyöklábakon áll, valószínűleg ezek voltak a tengelyre utaló jelzések (6. kép). Az esztergomi makettek egyike is ebbe a típusba sorolható (13. kép 3). A szigetszentmártoni kocsimodellnél két, külön rátett, kerékben végződő henger jelenti a tengelyeket (15. kép 2). A kerék és tengely illesztéséről, valós megformálásról biztos adatokat szolgáltat a Ljubljana mellett talált valós kocsialkatrész (VELUŠČEK 2006, Fig. 3, Fig. 5).

A bolerázi modelleken a kocsiszekrény díszítése nem egységes. Többségükön többsoros, bekarcolt zeg-zugmintát találunk (Boglárlelle: 8. kép 2a–b, 9. kép), Mödling (10. kép 1), Pleissing (10. kép 2), Balatonberény (11. kép) és Pezinok (16. kép 3). A Mohán előkerült példányon (12. kép) kisebb négyzet, háromszög, illetve rombusz alakú mezőkbe rendezett, bekarcolt vonalkák borítják a felületet. Hasonlóan díszített egy pezinoki töredék is (16. kép 2). A kaposvári makettet (14. kép) három párhuzamos sorban bekarcolt rövid vonalkák díszítik, csakúgy, mint a Chorvátsky Grobon talált töredéket (16. kép 1). A Radošinán előkerült protomén (7. kép, 8. kép 1a–b) csak a peremen fut körbe három pontsor. Díszítetlen a Pilismarót-basaharci példány (8. kép 3a–c). A klasszikus badeni időszak modelljei is különböző díszítésűek, egyedül a budakalászi 158. sír bütyöklábakon álló makettje díszítetlen (6. kép). Bekarcolt farkasfogminta található a budakalászi temető 177. sírjának kocsimodelljén (5. kép) és a szigetszentmártoni példány peremén (15. kép 2). Ez utóbbinál a rövidebb és hosszabb oldalak találkozásánál lévő éleknél farkasfog és bekarcolt „létraminta” van. Ugyanilyen mintát láthatunk az egyik esztergomi darabon is (13. kép 2), míg a két másik esztergomi töredéket bekarcolt farkasfogminta díszíti (13. kép 1a–b).

A radošinai makett szerkezete eltér a többi agyagmodelltől: elöl félkörívben végződik, kereke nincs, előoldalán két állatfej van (7. kép, 8. kép 1a–b). Az Alacahüyük kultúrából egy rézből készített kocsimodell a radošinai szerkezetének jó értelmezését teszi lehetővé (NAGEL 1992, Abb. 8, 18. kép 1): a radošinaihoz nagyon hasonló előoldalú kocsi ábrázol, amelynél a kocsi-kast egyszerűen rátették a tengelyekre.

A kocsiszekrények peremének kiképzése is eltérő a bolerázi modelleken. A boglárlellei, mödlingi, pleissingi és mohai darabok, a kaposvárihoz hasonlóan felcsúcsosodó peremben végződnek, míg a balatonberényi kocsiszekrény egyenes peremű. A badeni modellek kocsiszekrényeinek oldala ívelt, ezáltal felcsúcsosodó sarkúak (Budakalász, Szigetszentmárton. Az esztergomi töredékek rajzi kiegészítése is ilyen változatot képzel el).

Négy bolerázi maketten a kocsit húzó, igavonó állatok (Radošina: 7. kép, 8. kép 1a–b, Boglárlelle: 8. kép 2a–b, 9. kép, Moha: 12. kép, Kaposvár: 14. kép) egykoron plasztikus ábrázolásként jelentek meg.

A mödlingi (10. kép 1), pleissingi (10. kép 2), balatonberényi (11. kép), pilismaróti (8. kép 3a–c), pezinoki (16. kép 2–3) és Chorvátsky Grobon talált (16. kép 1) makettek töredékei – sajnálatos módon – nem elegendők ahhoz, hogy eldönthessük, vajon ezek is protoméként értelmezhetőek-e.

A klasszikus badeni időszak modelljeinek közös jellemzője a négyszögletes kocsiszekrény rövidebb oldalán lévő, a perem fölé emelkedő nagy ívű fül, amely véleményem szerint a kocsik elé fogott igavonó állatok fogatolásának módjára is utalhat, nemcsak füles edényként értelmezhető, ahogyan ezt eddig tettük. Közép-Anatóliából, Külteperől ismert egy, a 2. évezred elejéről származó kocsiábrázolás (LITTAUER – CROUWEL 1996, Fig. 2, 18. kép 2), amelynek alapján ezt az ötletet felvetem. A domborművön négyszögletes, kétkerekű (küllös) kocsin áll a kocsihajtó. A kocsiszekrény aljából induló kocsirúdhoz két lovat fogtak be, a lovak szájához rögzített kötőfék a kocsihajtó kezébe kunkorodik vissza. Ezt a fogatolási módot láthatjuk esetleg leegyszerűsítve a füles kocsiedényeken.

### 3.5. Késő rézkori zoomorf ábrázolások

A kocsi ismeretének bizonyítékokkal alátámasztott új keltezésének fényében új értelmezést nyerhetnek bizonyos állatábrázolások is.

Régóta ismert publikációból (FILIP 1966, 643) két, tarkójánál keresztúddal rögzített állatka töredéke a lengyelországi Lublin közelében lévő **UHQED-DD** lelőhelyről, amelyet Marin Dinu már 1981-ben kapcsolatba hozott a kocsikkal, ez a felvetése azonban sokáig nem kapott kellő figyelmet (DINU 1981, Fig. 9. 1; VOSTEEN 1999, Taf. CVII. 62; BONDÁR 2004, 8. kép 2, 17. kép 6). A plasztikán jól látható, hogy a két állatot igavonásra használták, nyakukon a fogatoláshoz szükséges, letört keresztúrd van. A lelet, csakúgy, mint a már említett, kocsirajtot megőrző bronocicei edény, a Trichterbecher kultúra emléke.

Fémből is készült hasonló állatábrázolás. A XIX. század végén már ismert volt Poznan környékéről, Bytyn lelőhelyről (Lengyelország) származó két, fémből készült állatszobrocska (ŠTURMS 1955, 23. Abb. 1. 4; VOSTEEN 1999, Taf. CVII. 61; BONDÁR 2004, 8. kép 4, 17. kép 8). Az állatkák nyakán körkörös járom, tarkójukon a fogatolást bizonyító keresztúrd maradványa figyelhető meg. Az egyik állat törzsének közepén átfúrás látható, amely szintén a két állat egymáshoz való rögzítésének bizonyítéka.



Két, egymáshoz kapcsolt, rézből készített állatka került elő a németországi Dieburgban is (MATUSCHIK 2006, Fig. 8. 1, *17. kép 4*).

Az észak-szlovákiai Lisková barlangban találták azt a rézplasztikát (STRUHÁR 1999, Tab. II. 10; BONDÁR 2004, 8. kép 5; STRUHÁR – SOJÁK 2009, Fig. 7, *17. kép 7*), amely egy átfúrt testű ökröcskét formáz, tarkóján kereszttrúd maradványával. Az állat testének átfúrása nyilvánvalóan az egymás mellé befogott két állatot összekötő rúd helyét jelzi.

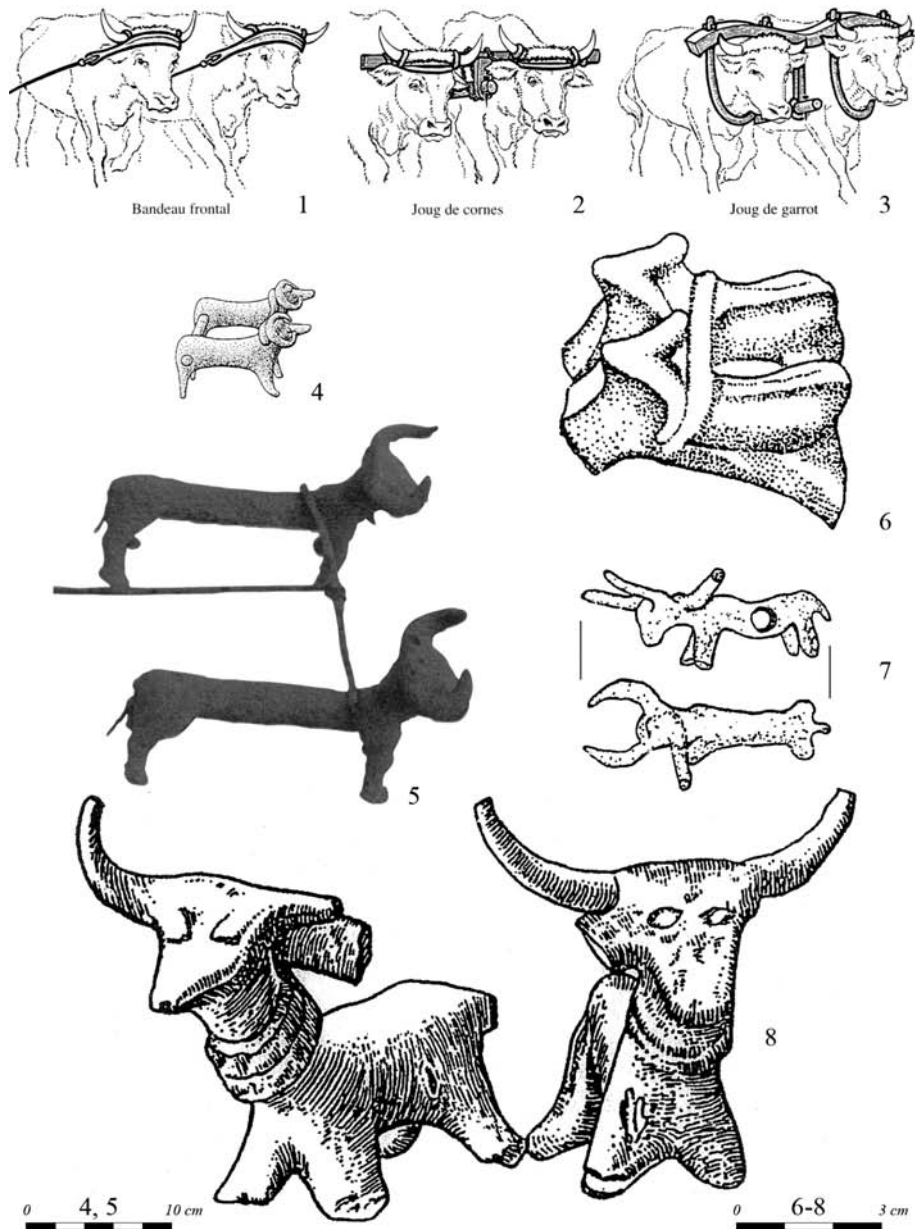
A szarvasmarhák járomba fogásának három módját ismeri a szakirodalom: homlokra, szarvra vagy nyakra helyezett iga (GANDERT 1966; RUOFF 2006, Fig. 8. és PÉTREQUIN – PÉTREQUIN – BAILLY 2006, Fig. 3, *17. kép 1–3*). Mindezek a rézkorba keltezhető állatszobrocskákon is jól követhetők: a kreznicai állatpár (*17. kép 6*) és liskovai jobb oldali állatkát (*17. kép 7*) nagy valószínűséggel szarvra helyezett járomba, a bytýni állatkákat (*17. kép 8*) egyértelműen a nyakra feltett igába fogták, ez utóbbiaknál jól látszik a nyakon lévő kettős gyűrű.

Az igavonásnak egy újabb módjára találtam példát az Abamor (délelet-Anatólia) lelőhelyről közölt bronz állatkáknál. Itt egyértelműen a mellső lábak mögé, az állat hátára feltett hámról van szó (KULAKOĞLU 2003, Fig. 9, *17. kép 5*). Természetesen felmerülhet a kérdés, hogy nem ekehúzáshoz rögzítették-e így a két állatot. Az említett lengyelországi és szlovákiai leletek alapján erre nem lehetne egyértelmű választ adni, hiszen különböző rajzocskákról ismert ilyen szántási mód ábrázolása (BALASSA 1973, 17. ábra; BASSI – FORNI 1988, 8–11; GIMBUTAS 1991, 10–14; FORNI 2002). Az abamori lelet azonban egyértelműen kocsi elé fogott ökröcskét ábrázol.

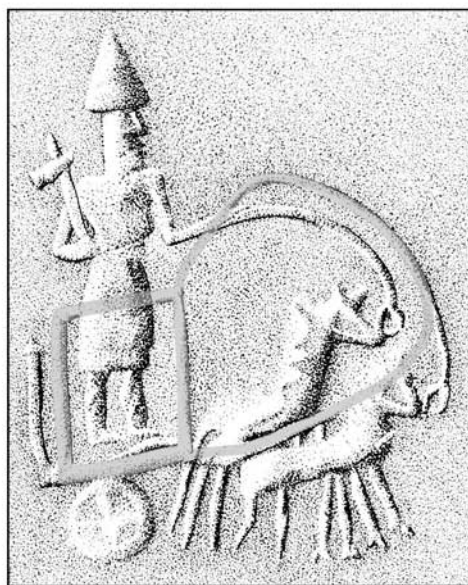
Nem önálló állatszobrot, hanem egy tárgyról letört töredéket közölt Horváth Tünde Balatonöszödről. Véleménye szerint a boglárlelei kocsimodellhez hasonló protomé lehetett és kocsimodellhez tartozhatott vagy állatfejjel díszített amfora része volt (HORVÁTH 2010, 19, Abb. 7. 1; HORVÁTH 2010a, 10. kép 3)). Az ismert, protoméval ábrázolt kocsimodellek közül egyedül a radošinainak maradt meg az állatfej (*7. kép, 8. kép 1.*), ez azonban nem hasonlít a balatonöszödi lelet kocsimodell vagy amfora díszé volt-e, magam az utóbbit tartom valószínűbbnek.

A felsorolt kevés zoomorf leletből is jól kirajzolódik a kocsimodellekkel kapcsolatba hozhatóan egyfajta kettősség: az állatábrázolások között vannak a kocsiszekrényre applikált állatfigurák és előfordulnak önálló szobrocskák, amelyek között igavonó állatábrázolások is lehetnek.

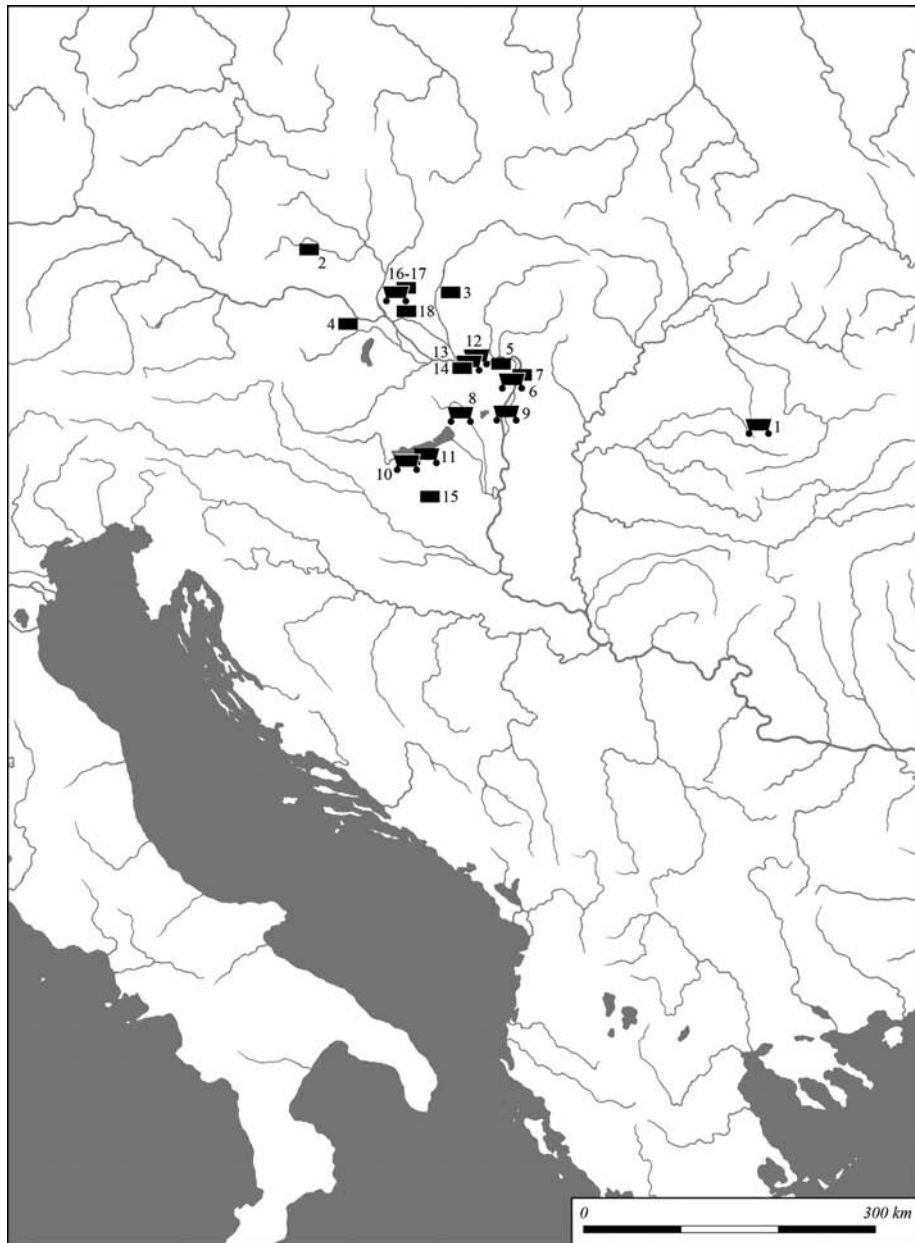
Az első csoportba, az applikációk körébe, a radošinaihoz hasonló, eredetileg két állatfejjel díszített agyag makettek tartoznak (Radošina, Boglárlelle, Moha,



17. kép: 1-3: A fogatolás lehetséges módjai (PÉTREQUIN – PÉTREQUIN – BAILLY 2006, Fig. 3); 4: Dieburg (MATUSCHIK 2006, Fig. 8. 1); 5: Abamor (KULAKOĞLU 2003, ) II . УЊQED ' INU 1981); 7: Lisková (STRUHÁR 1999, Tab. 2. 10); 8: Bytýn (ŠTURMS 1955, Abb. 1. 4).



18. kép: 1: Fogatolás ábrázolása (NAGEL 1992, Abb. 8);  
2: Karum II, Kültepe (LITTAUER – CROUWEL 1996, Fig. 2).



19. kép: Rézkori agyagmodellek a Kárpát-medencében (Ősi Sándor rajza). 1: Bădăcin;  
 2: Plessing; 3: Radošina; 4: Mödling; 5: Pilismarót; 6–7: Budakalász; 8: Moha;  
 9: Szigetmonostor; 10: Balatonberény; 11: Boglárlelle; 12–14: Esztergom;  
 15: Kaposvár; 16–17: Pezinok; 18: Chorvátsky Grob.

Kaposvár). Sajnos, a radošinai kivételével az állatfejek letörtek a kocsiszekrényről, így erről többet nem tudunk megállapítani. A radošinain megmaradt fej szarv nélküli állatot ábrázol, amely leginkább birkára hasonlít (7. kép).

Az önálló állatfigurákat keresve azt tapasztaljuk, hogy a badeni kultúrában nagyon kevés az egyedi plasztika. Ezek kisméretű, eléggé stilizált agyaghurka darabkákból gyúrt szobrocskák, általában birkát (Ózd: BANNER 1956, Taf. 68. 3–6; Salgótarján-Pécskö: KOREK 1968, 57, Taf. XII. 4, Taf. XIII. 1–7; Piliny: PATAY 1999, 53, Fig. 7; Stránska: NEVIZÁNSKY 2009; Lieskovca: MALČEK 2010, Tab. 1–2) vagy sertést ábrázolnak (Kánya: BANNER 1956, Taf. 21. 15). A Pilismarót-Basaharcon feltárt bolerázi temetőből előkerült állatszobrok nagy méretükkel és realiztikus megformálásukkal egészen különlegesek a zoomorf ábrázolások körében. Az összesen öt figurából az egyik birkát, két másik talán kutyát ábrázolhat a szakirodalom szerint (TORMA 1972, Abb. 11; TORMA 1973, Abb. 5. 2, KALICZ – RACZKY 2002, 21. kép). Horváth Tünde az állattemetkezésekről írott tanulmányban több szempontból is vizsgálja ember és állat kapcsolatát (HORVÁTH 2006), így az állatábrázolásokat is.<sup>17</sup>

A badeni kultúrára jellemző szarvasmarha-kultuszt ismerve – gondoljunk csak az emberekkel együtt eltemetett állatokra pl. Alsónémedi temetőjében (KOREK 1951, Abb. 1), a telepeken megtalált szarvasmarha-temetkezésekre (KOREK 1984, 24; BONDÁR 2002, 12. 30. jegyzet; HORVÁTH 2006; AARHUS – LAURSEN 2010), a különleges rítusokkal megölt, gödrökbe, kútba dobált marhatetemekre (HORVÁTH 2006, 2010, 2010a) – azt gondolnánk, hogy számos önálló szarvasmarha-ábrázolást is készítettek. A leletanyag azonban nem támasztja alá a ma emberének a korszakra visszavetített feltételezését. Épp ellenkező tendenciát látunk: a szarvasmarha ugyan nagyon jelentős szerepet töltött be a késő rézkori közösségek életében, de mindössze egy ilyen ábrázolást ismerünk a leletanyagban: egy különleges szépségű, tehén formájú edényt (KÖVÁRI 2010, Figs 3–7). Ez a minden részletében realiztikusan megformált mestermunka a szarvasmarhakultusz egy újabb megnyilvánulásának emléke, amely nem a halálhoz, az öldökléshez kapcsolódik, hanem épp ellenkezőleg, az élettel függ össze. Kővári Klára szerint az edény az istenanya kultusszal hozható kapcsolatba (KÖVÁRI 2010, 397). Véleményem szerint az edény egy beavatási rítussal, az újjászületés ceremóniájával is összekapcsolható. Ez az ősi szertartás Indiában még a 19. században is létezett. A szertartás szerint a jelöltet bebújtatták egy

<sup>17</sup> Horváth Tünde szerint a pilismaróti 364. sírból disznó, a 359. sírból kutya, a 416. és 418. sírokban juh szobrocskák töredékei kerültek elő (HORVÁTH 2006, 126, 128, 129).

tehén formájú aranyedénybe, s amikor kibújt belőle, úgy tekintettek rá, mint egy újszülöttre. A tehén a Nagy Anya egyik epifániája, amikor is a tehén az anyaméh formájú edénnyel azonosul, így utalva a mitikus újjászületésre (ELIADE 1999, 111–112). Természetesen ezek a „megfejtések” is csak feltételezések, amelyek talán igazak is lehetnek, bizonyítani vagy cáfolni egyelőre nem tudjuk egyiket sem.

A ránk maradt késő rézkori állatábrázolásokból és az állatkultusz egyéb megnyilvánulásából is arra következtethetünk, hogy e közösségek életében más-más szerepe, jelentősége volt az egyes állatfajtáknak – a birkának, a szarvasmarhának, a sertésnek, a kutyának és a kagylóknak is –, a mindennapi életben, a gazdasági berendezkedésben és a hitvilágban.

Itt jegyezném meg, hogy a késő rézkori agyag kocsimodelleknél véleményem szerint tanúi lehetünk a Mezopotámiában háziasított gyapjas juh és a kocsi szimbolikus összekapcsolásának. J. Maran hívta fel a figyelmet arra, hogy a 4. évezredben a Kárpát-medencében megjelenik a gyapjas juh, mint új kereskedelmi termék (MARAN 1998, 516). A rézkori kocsik elemzésekor már utaltam arra a meglepő tényre, hogy a mindennapi életben a szarvasmarhát számos tekintetben kultikus tiszteletben részesítő badeni közösségek kocsihúzóként nem formázták meg ezt az állatot. Ebből a korszakból a kocsival együtt ábrázolt állatfigurákat egyedül a radošinai maketről ismerjük. A leletet közlő Němejcová-Pavúková – Bárta szerzőpáros szerint az állat kutya, kos vagy medve lehetett (NĚMEJCOVÁ-PAVÚKOVÁ – BÁRTA 1977, 443). Az állatfajok nevesítésénél a szerzőpáros valószínűleg nem arra gondolt, hogy a felsorolt állatok valamelyike kocsihúzó szerepet töltött volna be. Az erősen stilizált radošinai állatfejekről nekem egy másik állat, a gyapjas juh jut eszembe. Ha megnézzük a ma élő gyapjas juh fejét és összevetjük a radošinai ábrázolással, meglepő hasonlóságot látunk. Ha ehhez még a stilizálás miatti változtatásokat is hozzáadjuk, az eredmény véleményem szerint egyértelmű! Tudjuk, hogy az ilyen leegyszerűsített megformálásoknál nem a realisztikus vonások, jellegzetességek visszaadása a cél, hanem annak a karakternek a megragadása, amely az egykori közösség számára teljesen világos üzenetet hordoz, azaz mindenki érti, hogy az adott agyagdarab mit ábrázolt. Utaltam már a badeni kultúra állatplasztikáinál arra a szembetűnő tényre, hogy a kevés ismert késő rézkori állattól mennyire eltérnek a pilismarót-basaharci temetőben talált „birkák”. Ez utóbbiak ugyanis nagyok, esetlenek, bumfordiak, nagyon messze vannak a valós állat testarányaitól, jellegzetességeitől. Feltételezésem szerint ennek az az oka, hogy valami olyat jelenítettek meg, amit nem ismertek alaposan, „testközelből”. A gyapjas juh a Kr. e. 4. évezredben új állatfajtként

jelenik meg a Kárpát-medencében. A Mezopotámiában kitenyészített állat nyilván nemcsak gyapjú formájában került a Kárpát-medencébe, élő állatként is elhozhattak néhány egyedat, de az is lehetséges, hogy a különleges gyapjat adó állatot emlékezetből ábrázolta a bumfordi birkaszobrok készítője.<sup>18</sup> Az „aranygyapjú” legendája is alátámasztja, hogy menyire értékes volt ez a juh fajta, mennyire miszticizálódott a társadalomban. A radošinai protomé és a pilismarót-basaharci állatszobrok talán ehhez hasonló jelentéssel bírtak egykoron. Ha ezt elfogadható axiómának vesszük, közelebb jutottunk annak megértéséhez, hogy a kocsi és a különleges (értsd ritka, tehát értékes) kereskedelmi cikk, a gyapjú és a gyapjat adó állat összekapcsolódása e korai időszakban, a Kr. e. 4. évezred közepén még misztikus színezetet hordozott, a régóta ismert és hasznosított szarvasmarha pedig más jelentőséggel bírt. A szarvasmarhák rituális öldöklése inkább közösségi összejövetelekhez köthető gyakori esemény, míg a miniatűr kocsik és a feltételezésem szerinti szakrális juh ábrázolások ritka szertartások kellékei lehettek.

A Kárpát-medencében és tágabb körzetében mindaddig nem került elő olyan lelet, amely a kocsimodellt és az eléje fogott, de önállóan megformált igavonó állatot együttesen ábrázolta, egy „csomagban” tartalmazta volna. A Közel-Keletről és Anatóliából többségükben rézből, illetve főként bronzból készült, önálló állatszobrocskák ismertek, amelyek keceses ökröcskéket ábrázolnak, s megvan a hozzájuk köthető kocsimodell is több lelőhelyen.

Az eddigiekből láthatjuk, hogy a kerék és kerekés jármű ismerete – a kutatásban bekövetkezett kronológiai változásokat is figyelembe véve – ma már a Kr. e. 4. évezred első felére keltezhető Európában és Anatóliában is. Az agyag kerékmodellek nem szükségszerűen tartoztak kocsimodellekhez, lehettek szállítóeszköz alkatrészei is. Az agyagból készített kocsimodellek legkorábbi változatai a kerékkel kombinált állatfigurák lehettek, amelyek edény formában is előfordulhattak. A késő rézkori agyag kocsimodellek a Kárpát-medence körzetére jellemzőek. A kárpát-medencei makettek és a mezopotámiai, közel-keleti hasonló darabok jelentős eltéréseket mutatnak.

---

<sup>18</sup> Bartosiewicz László nem ért egyet ezzel az elképzeléssel.





## 4. Bronzkor

### 4.1. A bronzkori kerékmodellek problémája

A miniatűr agyag-kerékmodellekről korábban feltételezték, hogy azok kocsi-modellekhez tartoztak. A felvetés logikus, de nem számolt azzal a lehetőséggel, hogy a kerék többfajta tárgy része is lehetett. A kerék innovációja a kocsi megalkotásának alapfeltétele, de – amint azt az előzőekben is próbáltam bemutatni – a kerék=kocsi asszociáció nem mindig helytálló. Láttuk, hogy a kerekre helyezett csúszkával terményszállító eszköz is létrejött, amely praktikussága miatt egészen napjainkig használatban maradt. A kerék az ekével is társítható. A régészeti leletanyagban előkerülő agyag kerékmodellek tehát önmagukban nem jelentik azt, hogy kizárólag kocsira kell gondolnunk.

A miniatűr agyag kerek/korongok eltérő formájúak, a felületes szemléző nem is határozza meg pontosan a tárgy funkcióját. Ebbe a kategóriába tartoznak a lapos orsókorongok és a tengelyre történő rögzítés miatt középen kiszélesedő igazi kerékábrázolások is. A kutatók egy része kezdetektől napszimbólumnak tekintette a korongokat/kerekeket, ezt az elképzelést ma sem hagyhatjuk figyelmen kívül. A kerékmodellek között díszített darabok is előfordulnak már a rézkortól kezdve, amelyeknek a bronzkorban számos szép változatát ismerjük. Mindezeket azért vetettem fel, hogy felhívjam a figyelmet arra, milyen nehéz eldönteni egy általában keréknek nevezett tárgyról, hogy tényleg az volt-e. Nem minden lapos korong kerék, és a tényleg kereket mintázó agyagtárgyakról sem dönthető el biztosan, hogy kocsialkatrészek voltak-e.

A rézkori kerekkel azért foglalkoztam részletesebben, mert a tárgyak keltezése segítette a kutatást a kocsi innovációjának, legkorábbi megjelenésének meghatározásában.

A bronzkorban már nincs kronológiai jelentősége a kerékleteknek, hiszen ekkor már több mint ezer éve ismert a négy tömör kerékkel közlekedő nehézszekér. A középső bronzkorban egy újabb innováció, a küllős kerék jelent meg, amely lehetővé tette a könnyebb szerkezetű kocsik megalkotását.

A bronzkori kerek száma jóval nagyobb, mint a rézkoriaké, ami nyilvánvalóan arra utal, hogy a kerék ekkor már nem volt újdonság. A kocsimodellek összegyűjtése során azt tapasztaltam, hogy a Kárpát-medence területén csaknem valamennyi korai és középső bronzkori kultúrában megtalálható az agyag kerékmodell.

Az alábbi táblázatban a kocsimodellek és kerekek előfordulása szerepel az egyes régészeti kultúrákban.

<b>Régészeti kultúra</b>	<b>kocsimodell</b>	<b>kerék</b>
Vučedol	2	van
Makó	nincs	van
Somogyvár-Vinkovci/Glina III	3	van
Nyírség	1	??
Harangedény	nincs	van
Hatvan	6	van
Füzesabony	4	van
Nagyrév	2	van
Kisapostag	nincs	??
Mészbetétes	nincs	van
Vatya	nincs	??
Ottomány	16	van
Gyulavarsánd	5	van
Wietenberg	43	??
Magyarád	nincs	van
Veteřov	1	van
Monteoru	1	??
Tei	1	??
Suciu de Sus	1	??

1. táblázat: Kocsimodellek és agyagkerekek a korai és középső bronzkori kultúrákban.

Jelen kötetben a kocsimodellekkel foglalkoztam, s a fentiekben jelzett bizonytalanságok miatt nem gyűjtöttem össze a bronzkori kerekeket.

#### 4.2. Korai és középső bronzkori kocsimodellek

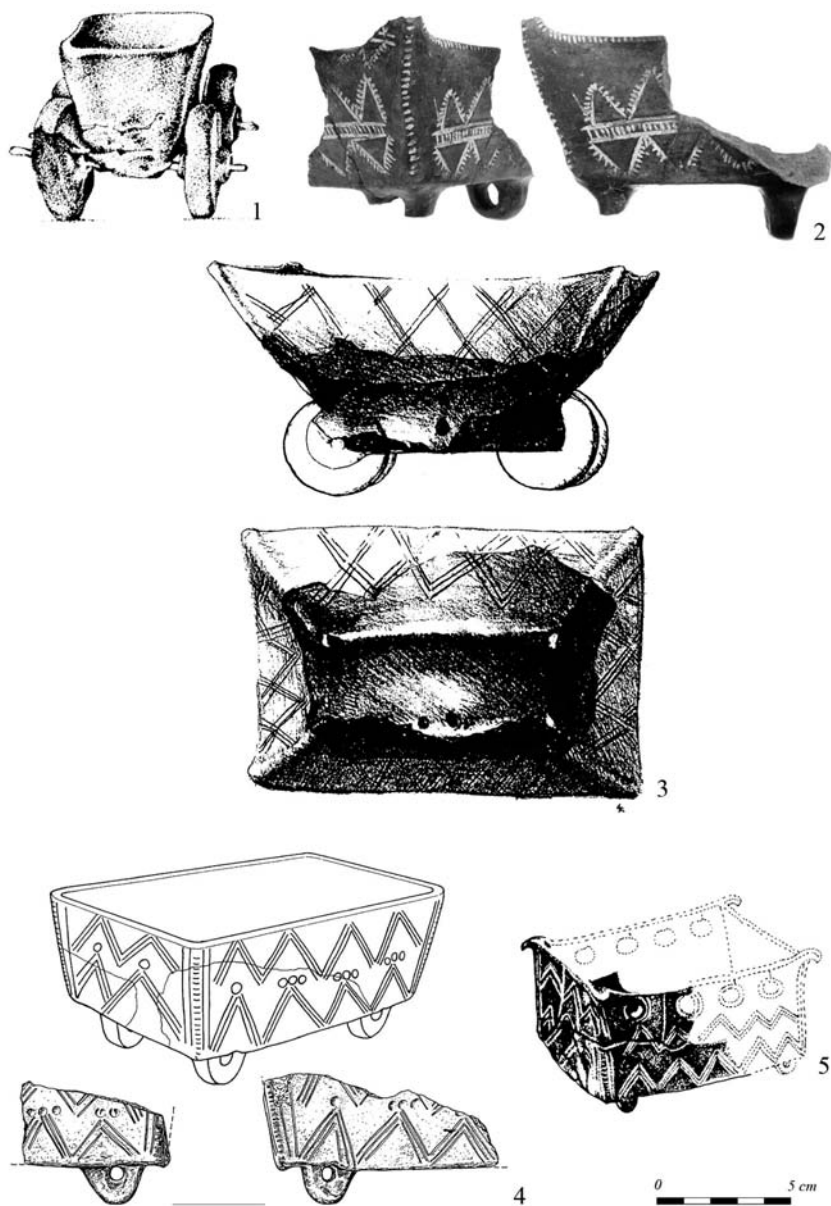
A kutatástörténeti fejezetben már felvázoltam a téma kutatásának fontosabb állomásait, így alább a Kárpát-medence bronzkori kocsijai szempontjából fontos műveket említtem.

Bóna István összefoglalását követően (BÓNA 1960) az elmúlt évtizedekben sorra jelentek meg a Kárpát-medencében ill. a tágabb térségben, Közép-Európa területén előkerült bronzkori kocsimodelleket közlő publikációk: Alsóvadász-Várdomb (KALICZ 1968, 154. Taf. 113. 8, 20. kép 5), Szalacs (Sălacea, Románia.

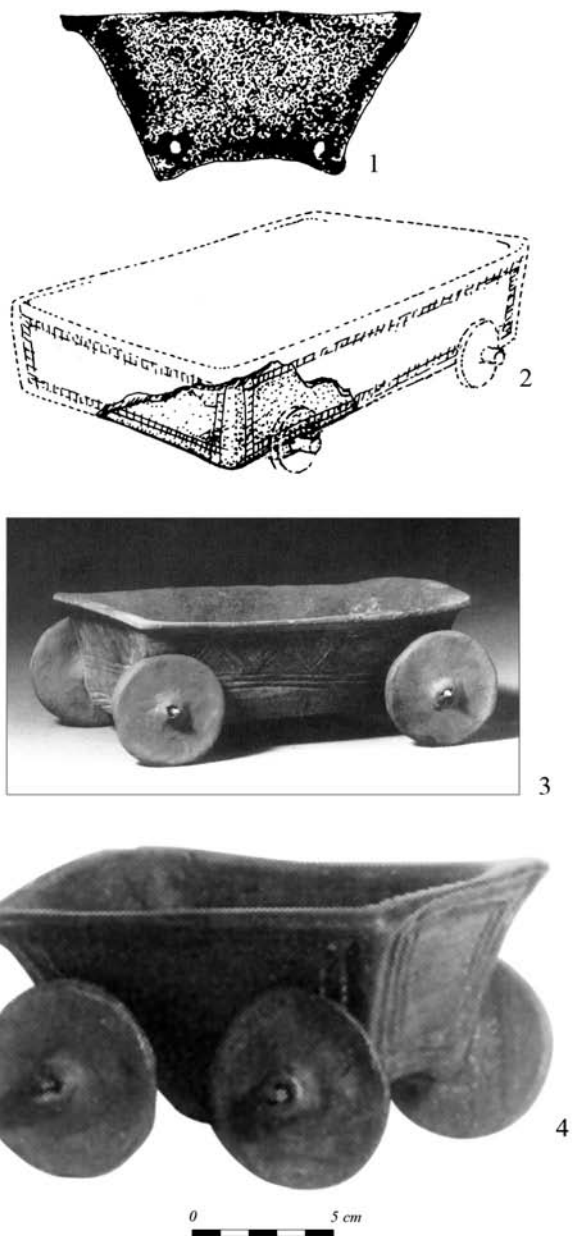
ORDENTLICH – CHIDIOŞAN 1975), Pocsaj-Leányvár (MESTERHÁZY 1976, 22. kép 2), Böheimkirchen (Ausztria, NEUGEBAUER 1979, Abb. 8. 2, 31. kép 1), I lãQi 0 \ã'ã (Alsómislye, Szlovákia, OLEXA 1983, Obr. 1. 7; OLEXA 1996; JAKAB – OLEXÁ – VLADÁR 1999, Abb. 27. 2; OLEXA 2003, Obr. 11; OLEXA – PITORÁK 2004, Obr. 2, 31. kép 2), Berettyóújfalu-Herpály (MÁTHÉ 1984, Pl. 6. 1a–c, 21. kép 1), és Börzönce (BONDÁR 1990, 1992, 20. kép 1). A börzöncei töredék kapcsán foglalkoztam a késő rézkor és a korai bronzkor közötti addig hiányzó láncszemmel, s összegyűjtöttem a közölt késő rézkori és bronzkori modelleket is. A bronzkori tell-katalógusban két újabb kocsimodellt közöltek Berettyószentmárton (BRONZEZEIT 1992, Kat. No. 330; LE BEL AGE 1994, Cat. 330.) és Vésztő-Mágor lelőhelyről (BRONZEZEIT 1992, Kat. No. 425; KOVÁCS 1992, 1994, 38; LE BEL AGE 1994, Cat. 425).

A magyarországi bronzkori tell-kultúrákat bemutató katalógusban Bóna I. külön fejezetet szentelt a kocsimodelleknek, áttekintette az egyes kultúrákban való előfordulásukat (BÓNA 1992, 1994).<sup>19</sup> Bóna hiátust látott a késő rézkor és a bronzkor között a kocsimodellek előfordulását illetően, mert nem volt makett a késői badeni időszakból, a vučedoli és a makói kultúrából (BÓNA 1994, 73). A helyzet azóta változott (BONDÁR 2004, 15), Coţofeni III. időszakból Bădăcin lelőhelyről publikáltak egy töredéket (BĂCUET 1998, Pl. 1), s a vučedoli kultúrából, a névadó lelőhelyről is ismerjük egy agyagkocsi maradványának leírását (DURMAN 1988, 19. Cat. no. 24), egy másiknak pedig az említését Borinciből (BAKKER *et al.* 1999, 788). Bóna szerint a Somogyvári időszak díszítetlen, kéttengelyes modelljei mindössze két helyről, az elterjedési terület keleti (Cuciulata/Kucsuláta) és nyugati végéből (Börzönce) ismertek, miközben a kerékmodellek ennél jóval több kocsiszoborra engednek következtetni (BÓNA 1994, 73). A dunántúli modellek eltűnnek a Somogyvári kultúrával, a Schneckenberg kultúrába tartozó kocsik viszont Erdélyben a Wietenberg kultúrában élednek újra. A kutatás feltételezi a miniatűr kocsik meglétét a Gyula-Roşia kultúrában is az Alföldön, amelyre a Sanislăun (Szaniszló) előkerült, Nyírség II. korú modell (BADER 1978, Pl. VII. 15) alapján lehet következtetni. Bóna ezt a darabot díszítés nélküli prototípusnak tartja, amely az ottományi kultúrában jelenik meg (Berettyóújfalu-Földvár, Otomani/Ottomány-Várhegy) és a gyulavarsándi kultúrában terjed el (Vărşand/Gyulavarsánd-Várdomb, Békés,

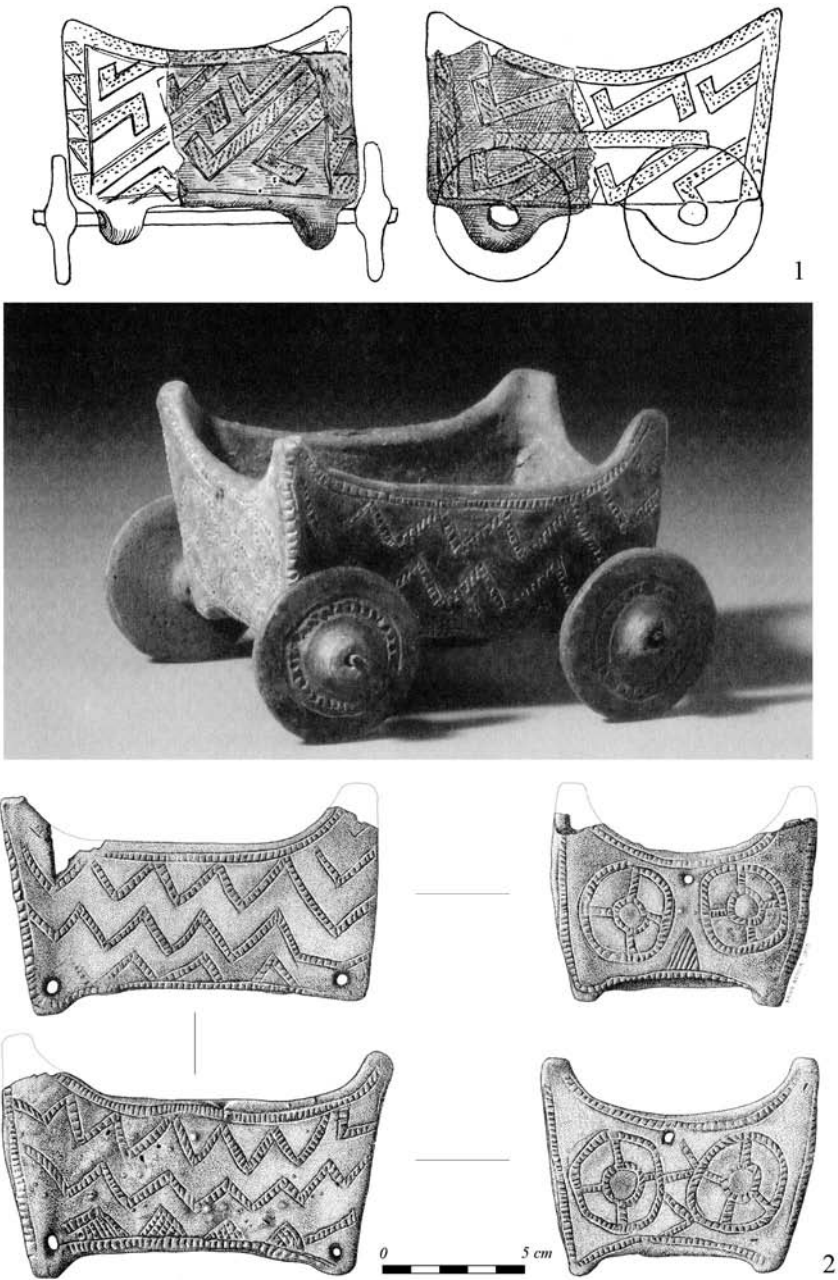
<sup>19</sup> BÓNA 1992, 1994. A katalógusban két újabb kocsimodellt közöltek a szerzők: Berettyószentmárton (BRONZEZEIT 1992, Kat. No. 330; LE BEL AGE 1994, Cat. 330.) és Vésztő-Mágor lelőhelyről (BRONZEZEIT 1992, Kat. No. 425; KOVÁCS 1994, 38; LE BEL AGE 1994, Cat. 425.)



20. kép: Bronzkori kocsimodellek. 1: Börzönce (BONDÁR 1990, Fig. 5. 6);  
 2: Polgár–Kenderföldek (fotó: Jurás Ákos); 3: Törökszentmiklós (TÁRNOKI 1999, Pl. 2);  
 4: Ismeretlen lelőhely (KOVÁCS 2006, Abb. 4);  
 5: Alsóvadász (KALICZ 1968, Taf. CXIII. 2).



21. kép: Bronzkori kocsimodellek. 1: Berettyóújfalu-Herpály (MÁTHÉ 1984, Pl. 6. 1);  
 2: Füzesabony (KOVÁCS 2006, Abb. 3); 3: Vésztő-Mágó (KOVÁCS 1994, Fig. 38);  
 4: Berettyószentmárton (LE BEL AGE 1994, Cat. no. 330).



22. kép: Bronzkori kocsimodellek. 1: Novaj (FETTICH 1969, Pl. V. 1);  
2: Pocsaj (DANI 2005, Fig. 3).

Vésztó, Pocsaj, Săcuieni/Székelyhíd, Tiream/Terem, Pir/Pér, Sălacea/Szalacs-Várdomb gyulavarsándi rétegében közel 10 modell. BÓNA 1994, 74). Bóna szerint az agyag kocsimodellek csak a Tiszától keletre léteztek, az alsóvadászi (hatvani kultúra telepén került elő) szerinte az ottománi kultúra elterjedési területéről NHWRGDD 1 IâQi 0 ă ľai (Alsómislye) példányhoz hasonlóan, amit a korai füzesabonyi kultúrába tartozó gyereksírban találtak.<sup>20</sup> Bóna szerint Füzesabony-Öregdombon ugyan számtalan kerékmodell előkerült, kocsimodell azonban egy sem, ezért a novaji (klasszikus füzesabonyi kultúra) makettet az erdélyi késői Wietenberg kultúrából származó importnak tekinti (BÓNA 1994, 74).<sup>21</sup> A hatvani kultúra ugyancsak nagyszámú kerékmodelljét úgy értelmezi Bóna, hogy csak a kerek volt agyagból, a hozzájuk tartozó miniatűr kocsik fából vagy vesszőből készülhettek, ezért nem ismerünk még a hatvani kultúrába tartozó kocsiszobrot (BÓNA 1994, 74).<sup>22</sup> Bóna foglalkozott a kocsimodellek és az eredeti szekerek közötti kapcsolattal is. Véleménye szerint a leegyszerűsített modellek nem adnak elegendő információt a tengelyek (fix vagy kerékkel forgó) milyenségére, a kocsi eredeti anyagára (valószínűleg deszkából készültek, de a rácsoszatszerű karcolt díszek a kosárfonatokra utalnak). A modelleken nincs nyoma kocsirúdnak, így a fogatolásra sem tudunk következtetni (BÓNA 1994, 74).

A környező országokból is több tanulmány és monográfia született a témakörből (BOROFFKA 1994; SCHUSTER 1996; VOSTEEN 1996, 1998, 1999; BOROFFKA 2004).

A magyarországi kocsik lajstromát három további töredékes darab gyarapította: Törökszentmiklós-Terehalom (TÁRNOKI 1999, 20. kép 3), Polgár-Kenderföldek-Kiscsósshalom (RACZKY – ANDERS 2001, Fig. 13, 20. kép 2)<sup>23</sup> lelőhelyről, valamint „Magyarország” megjelöléssel, ismeretlen lelőhelyről (KOVÁCS 2006, Abb. 4; SZATHMÁRI 2007, 20. kép 4)<sup>24</sup> és Füzesabony-

<sup>20</sup> Ez a megállapítás is tarthatatlan ma már, hiszen a középső bronzkorból a Dunántúlról is ismerünk agyag kocsikerekeket a mészbetétes kultúra bonyhádi temetőjéből (SZABÓ 2009, 48; KISS 2009, 161, Fig. 2. 1: Type E1).

<sup>21</sup> A nemrégiben Füzesabony-Öregdombról publikált kocsimodell (KOVÁCS 2006, Abb. 4) ezt a feltételezését cáfolta.

<sup>22</sup> A Törökszentmiklós-Terehalomról származó kocsi közzétételével ez a hiány is megszűnt (TÁRNOKI 1999, 20. kép 3).

<sup>23</sup> RACZKY – ANDERS 2001, 13. kép. A leletről 1991-ben Máthé M. már említést tett rövid ásatási jelentésében (MÁTHÉ 1991, 13). A jelen cikkben szereplő fotót Dani János kollégának és Jurás Ákos fotósnak köszönöm.

<sup>24</sup> SZATHMÁRI 2007, 22. o. színes fotón. A két kocsi lelőhelye Kovács T. cikkében felcserélődött, a díszített modell ismeretlen lelőhelyű, ahogyan Szathmári I. közléséből

Öregdombról (KOVÁCS 2006, Abb. 3, *Fig. 21. kép 2*) publikáltak újabb kocsimodell maradványokat.

2009-ben egy, az eddig ismertektől teljesen eltérő stílusú kocsimodell került elő Nemesnádudvaron (Bács-Kiskun m.), V. Székely György ásatásán (SZÉKELY 2010, 36).

A lelőhelyen korabronzkori és szarmata település gödreit tárták fel, az egyik bronzkori gödörben egy nagyméretű, összenyomódott kocsimodell volt bronzkori jellegű edénytöredékekkel és állatsontokkal (BONDÁR – SZÉKELY 2011, Fig. 2).

A kocsimodellt (BONDÁR – SZÉKELY 2011, Fig. 3, Pl. 3, 23–25. *kép*) apróra tört kerámiazúalékkal soványított agyagból formázták meg, barnásszürkére égett ki. Téglalap alakú, két hosszanti oldalának végei fülszerű lekerekített nyúlványban végződnek. Hosszanti oldalainak felső széle ívelt, középen nyakszerű kiemelkedéssel, kétoldalt egy-egy kúpos végű nyúlvánnyal. A rövidebb oldalak kissé befelé ívelődnek. Aljának négy sarkán rövid hengeres lábak. A két hosszanti oldal díszítése hasonló: egy képzeletbeli függőleges középtengely mentén szimmetrikus. A középtengely vonalában álló nyakat mindkét oldalon bekarcolt félkörös díszítés fogja közre, amely alul az oldal aljánál, felül kétoldalt a gomboknál végződik. A hosszanti oldalak fülszerű végződéseiben ferdén bekarcolt párhuzamos vonalak láthatók, a díszítések közötti háromszögben 3–3 benyomott kör van. Az egyik rövidebb oldalon egy függőleges bordából 3–3, egymással párhuzamos ívelt borda fut le. A másik rövidebb oldalon az ívelt borda által közrefogott részt keresztirányú vízszintes és függőleges bordák hálószerűen nyolc részre osztják. A hosszanti oldalak végei és alul a lábak eredetileg keresztirányban át voltak fúrva. Méretek: hosszúság: 26,3 cm, legnagyobb szélesség: 14,9 cm, magassága: 8,8 cm, a lábak nélkül 6,6 cm.

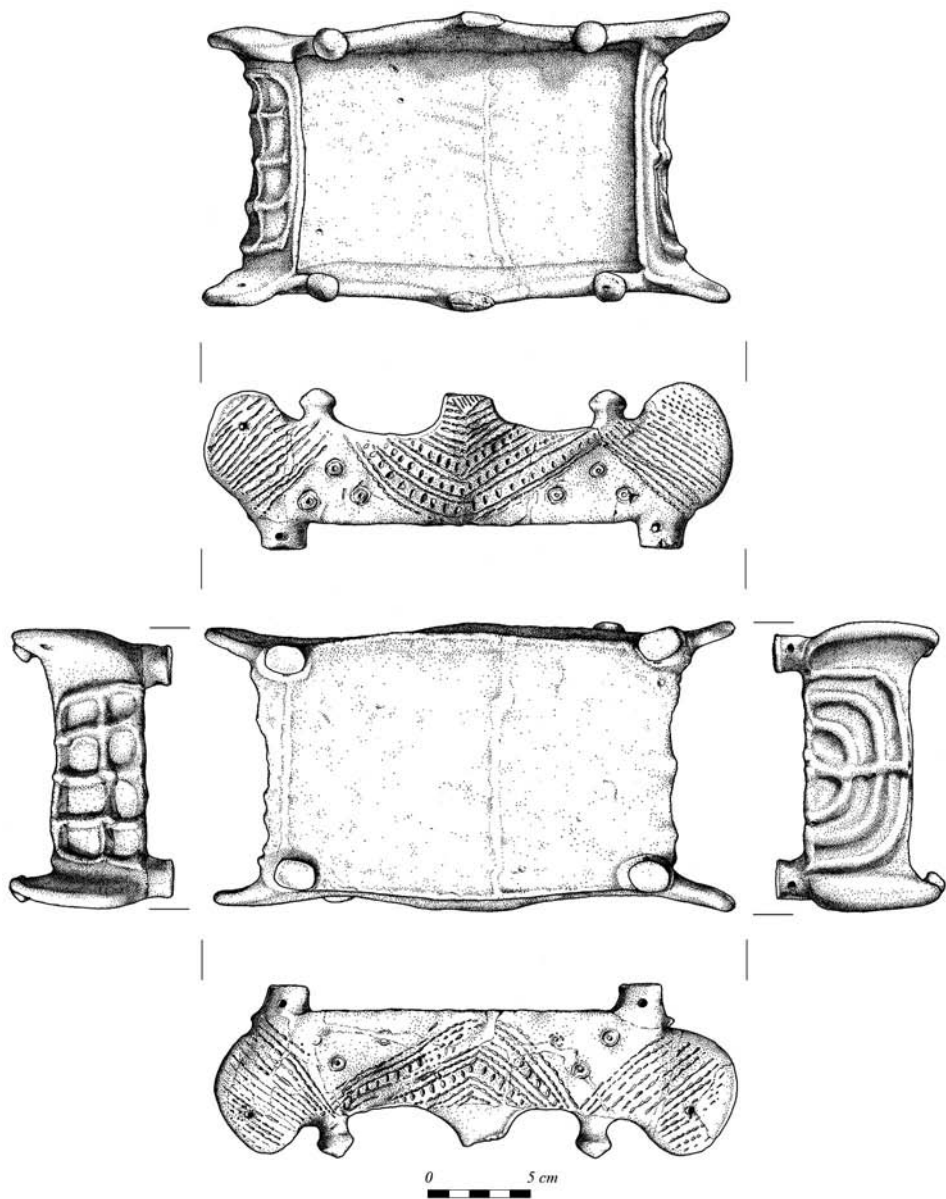
Az ismert modellektől különböző tárgy feldolgozásakor alapvetően két problémára kellett választ találni: a kocsi keltezése és az ábrázolás lehetséges magyarázata.

A kocsi keltezéséhez először a tipológiát (a tárgyak formai és díszítési jegyeit összehasonlító módszert) hívtam segítségül. Az ismert európai, közel-keleti és ázsiai kocsik között nem találtam hasonló kivitelű szekérmodelleket, csak egyes részletekhez sikerült néhány analógiát felfedezni, mindezek alapján a középső bronzkori Wietenberg kultúrához kapcsolódott leletünk.

---

kiderül, a tengelytöredéket tartalmazó darab Füzesabonyról származik. Ezúton is köszönöm Szathmári Ildikó segítségét a két darab lelőhelyének tisztázásában.





23. kép: Bronzkori kocsimodell. Nemesnádudvar (Vida Ágnes rajza)  
(BONDÁR – SZÉKELY 2011, Fig. 3).



24. kép: Bronzkori kocsimodell. Nemesnáudvar  
(fotó: Kiss Béla, számítógépes grafika: Ősi Sándor).

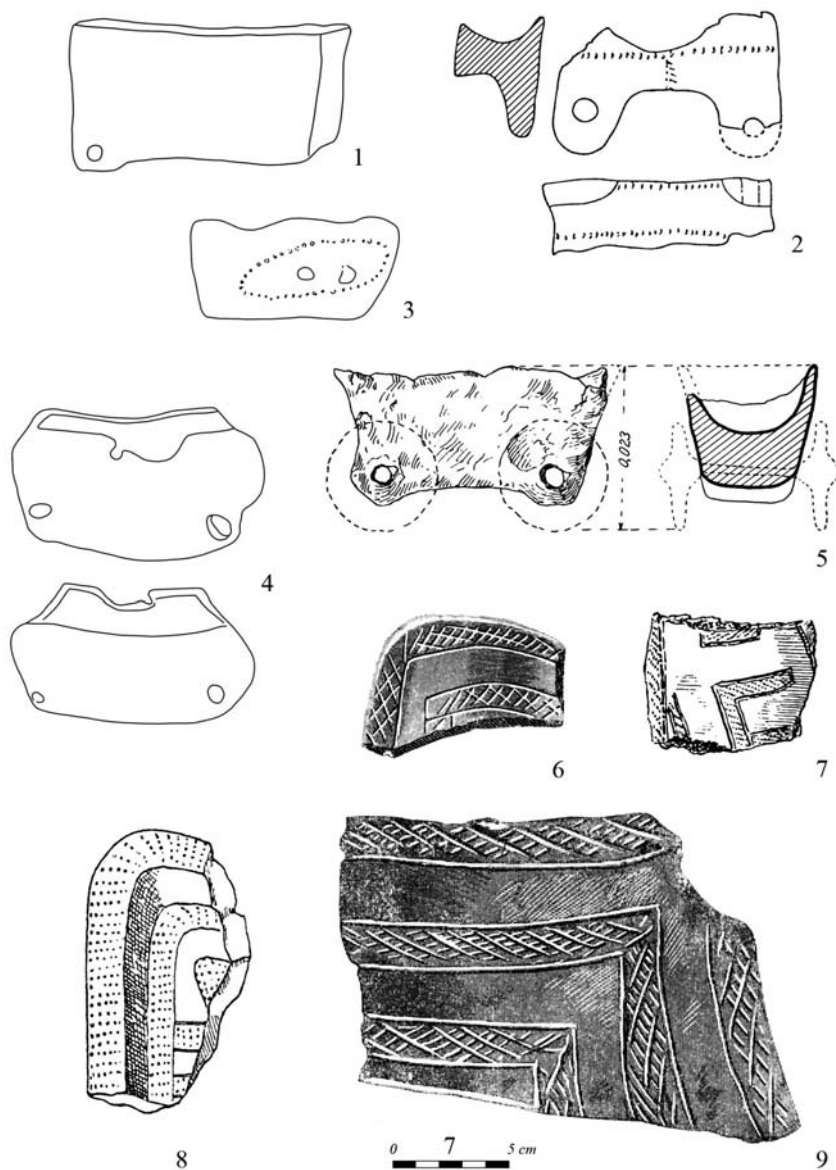


25. kép: Bronzkori kocsimodell. Nemesnáduvvar (fotó: Kiss Béla).  
1: BONDÁR – SZÉKELY 2011, Pl. 3.

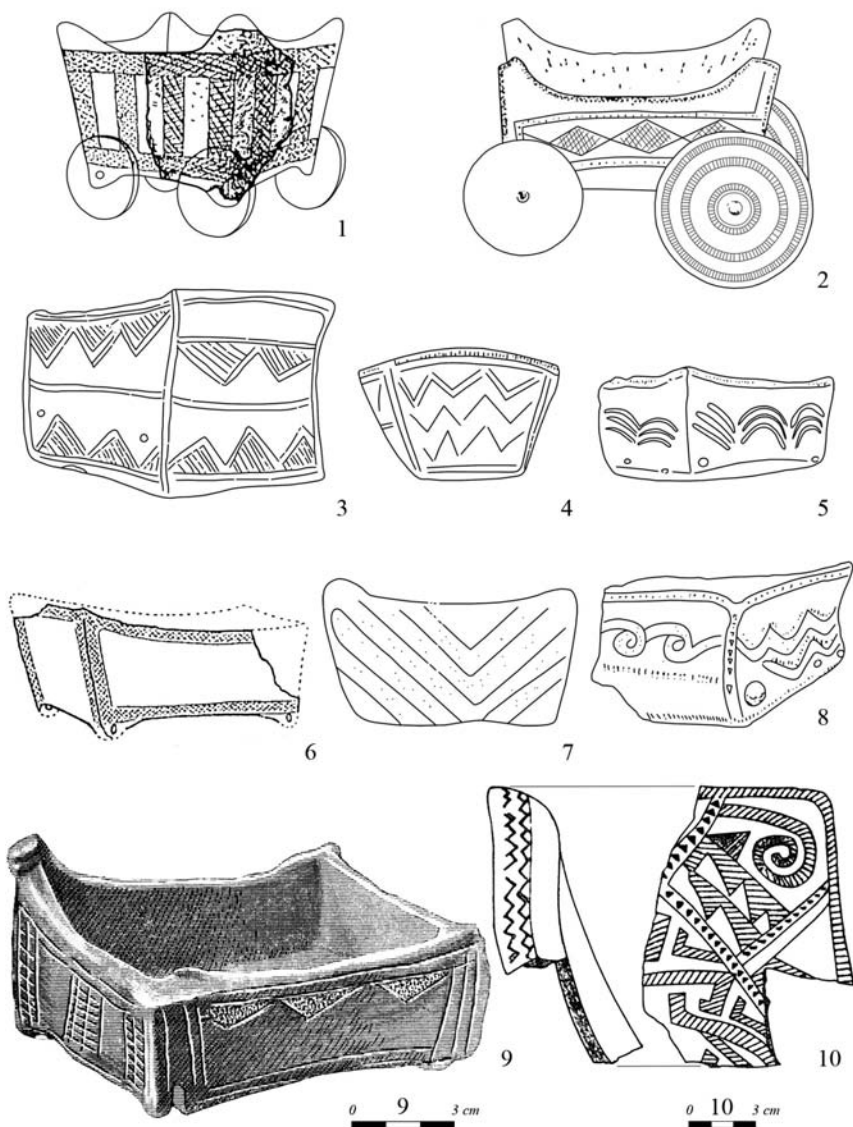
A nemesnádudvari kocsimodell díszítés-kompozíciójában és allegorikus jelképrendszerével is teljesen új típust képvisel az eddig ismert kocsimodell inventáriumában. A nemesnádudvari kocsi – mint a kézzel formált szakrális tárgyak mindegyike – egyedi alkotás, így minden részletében hasonlító analógiát nem találhattunk hozzá, egyes elemei azonban más modelleknél is feltűnnek. Sajnos, a publikációkban a majdnem ép, vagy kiegészített daraboknál is ritkán szerepel az agyagmodell minden oldaláról rajz vagy fotó, így csak elvétve találhattunk példákat az oldalak egymástól eltérő díszítésére. A nemesnádudvari kocsiszekrény egyes részleteihez a Wietenberg kultúra deršidai és lechintai makettjei hasonlítanak. A „hagymafejes” peremvégződés egy deršidai töredéken is megtalálható (30. kép 3). A peremből kiemelkedő stilizált madárfejben záródó peremkicsúcsosodás egy másik deršidai modellnél tűnik fel (30. kép 4). Sajnos, a csak rajzról ismert tárgyról nem derül ki, hogy ez a díszített madárfej a kocsi sarkánál vagy egyenes oldalánál található. A Lechintă-Mureș lelőhelyű töredéken ez egyértelmű: a kocsi elején a rövidebb oldal két marhafejben végződve felcsúcsosodik (30. kép 1). A nemesnádudvari kocsi lekerekített „füleihez” hasonlóak a lekerekített oldalú deršidai töredékek (28. kép 5–6), amelyek egyikénél hasonló a tengelykiképzés is (28. kép 3). Ugyancsak erre emlékeztet az Otomani (Ottomány) lelőhelyen előkerült csaknem ép kocsimodell oldalkiképzése is (26. kép 4). A két rövidebb oldalon található eltérő díszítés a gyulavarsándi kultúra pocsaji kocsiszobrán, és a kultúra névadó lelőhelyén előkerült darabon is megfigyelhető (22. kép 2).

A nemesnádudvari kocsimodell – amint bemutattuk – a részlet-analógiák alapján a középső bronzkor felé mutat. A tárggyal előkerült edénytöredékek (BONDÁR – SZÉKELY 2011, Fig. 4) és a telep egy másik objektumában talált belső díszes táltöredék azonban a korai bronzkorba keltezi a zárt gödör edényanyagát, amelyet a természettudományos keltezés is alátámaszt.

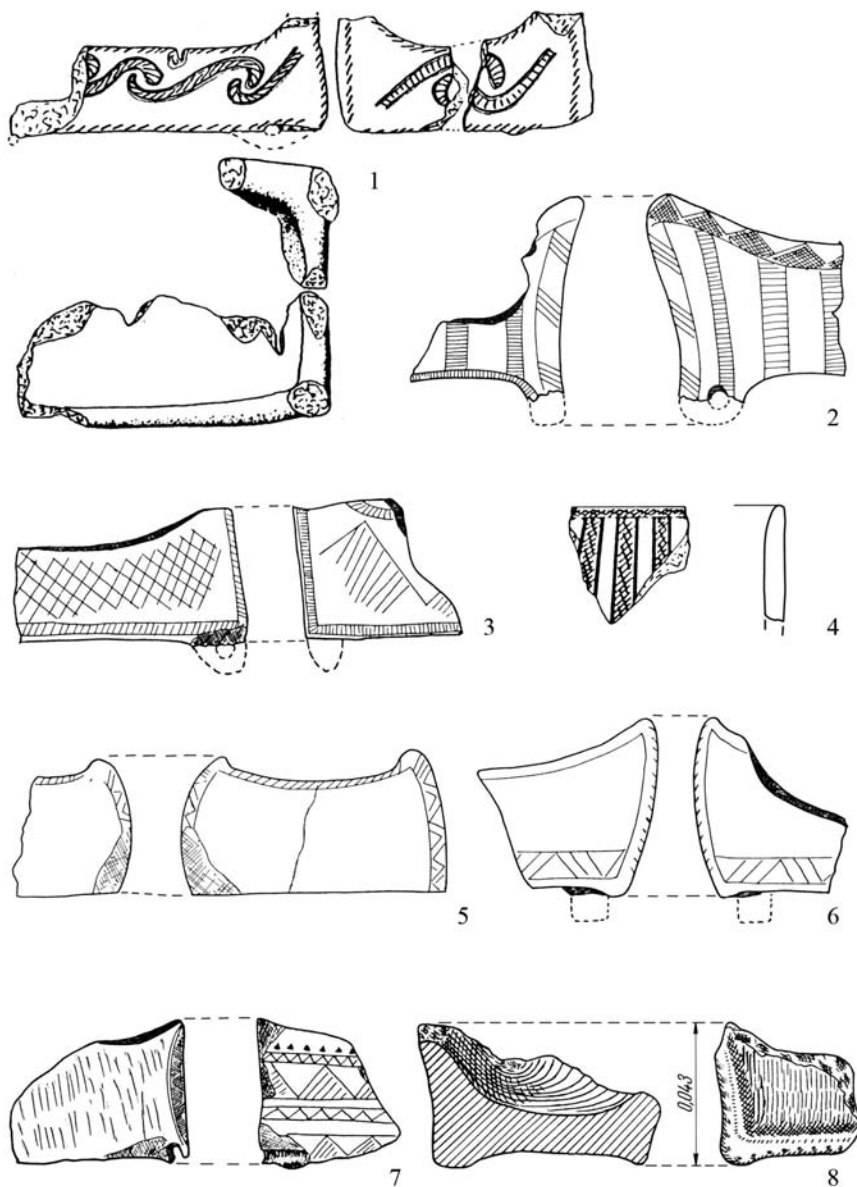
A kocsimodellből vett minta termolumineszcensz (TL) vizsgálata 2420±620 BC naptári kort adott. A gödörben vele együtt talált két másik edénytöredékből vett minta azonos módszerű kormeghatározásának eredménye: 2010±560, illetve 1670±520 BC naptári kor. (A méréseket Sípos Györgynek köszönjük (Szegedi Tudományegyetem, Természeti Földrajzi és Geofizikai Tanszék). A gödör 2190 és 1450 BC közé keltezhető, a gödörben talált leletek TL eredménye alapján. Ez az időszak a kora bronzkor II–III időszakának felelhet meg, a térségben ekkor a nagyrévi kultúra népe élt. A nagyrévi kultúrából egy kocsimodell sarok-töredéke



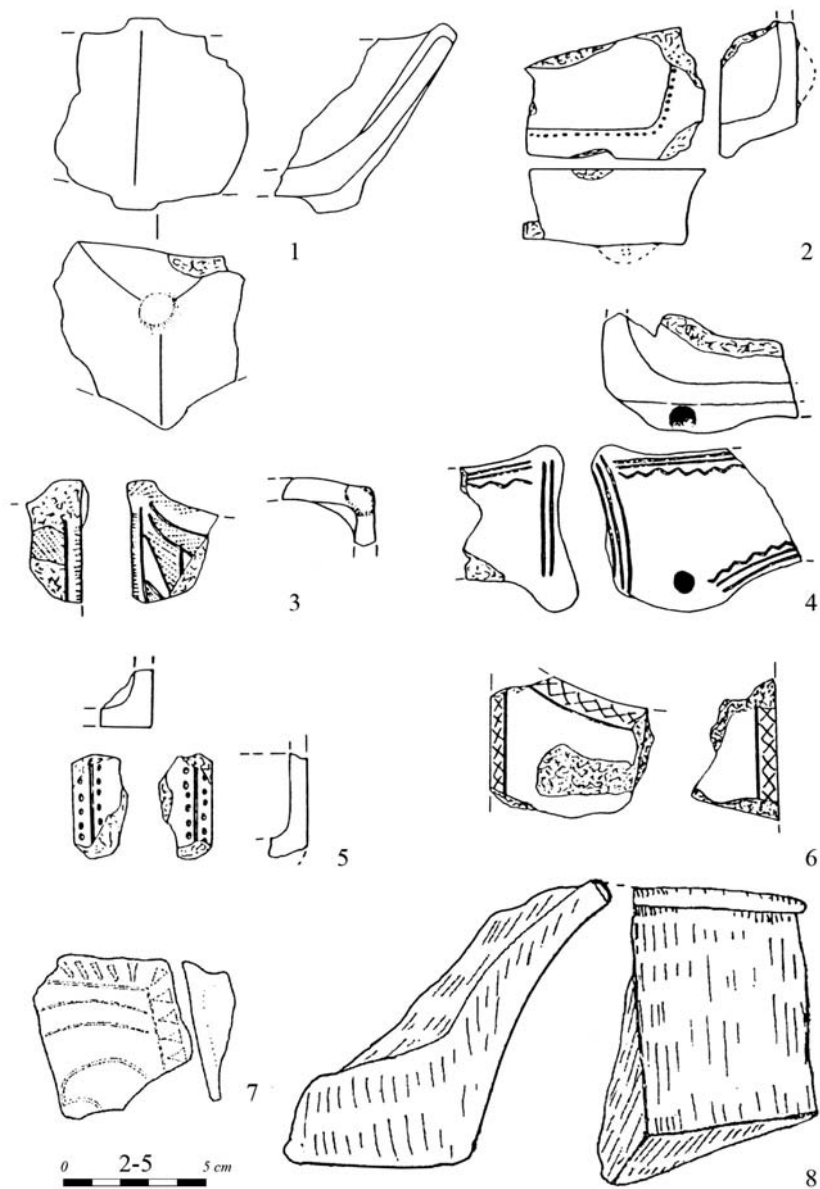
26. kép: Bronzkori kocsimodellek. 1: Sălacea (SCHUSTER 1996, Pl. 7. 9);  
 2: Sanislăun (SCHUSTER 1996, Pl. 6. 3); 3: Sălacea (SCHUSTER 1996, Pl. 7. 10);  
 4: Otomani (SCHUSTER 1996, Pl. 7. 7); 5: Cuciulata (BICHR 1964, Fig. 1–2);  
 6, 9: Szamosújvár (OROSZ 1901, Fig. 111; OROSZ 1904, Fig. 9);  
 7: Ottomány (ROSKA 1925, Fig. 3. 4); 8: Algyógy (ROSKA 1942, Abb. 4. 7).



27. kép: Bronzkori kocsimodellek. 1: Baraolt (SCHUSTER 1996, Pl. 3. 1); 2: Tiream (SCHUSTER 1996, Pl. 7. 2); 3: Sălăcea (SCHUSTER 1996, Pl. 7. 4); 4: Sălăcea (SCHUSTER 1996, Pl. 7. 6); 5: Sălăcea (SCHUSTER 1996, Pl. 7. 8); 6: Szamosújvár (SCHUSTER 1996, Pl. 3. 6); 7: Sălăcea (SCHUSTER 1996, Pl. 7. 5); 8: Săcuieni (SCHUSTER 1996, Pl. 7. 3); 9: Gyulavarsánd (DOMONKOS 1908, Pl. II. 6); 10: Voivodeni (PETICĂ 1981, Abb. 8. 3).

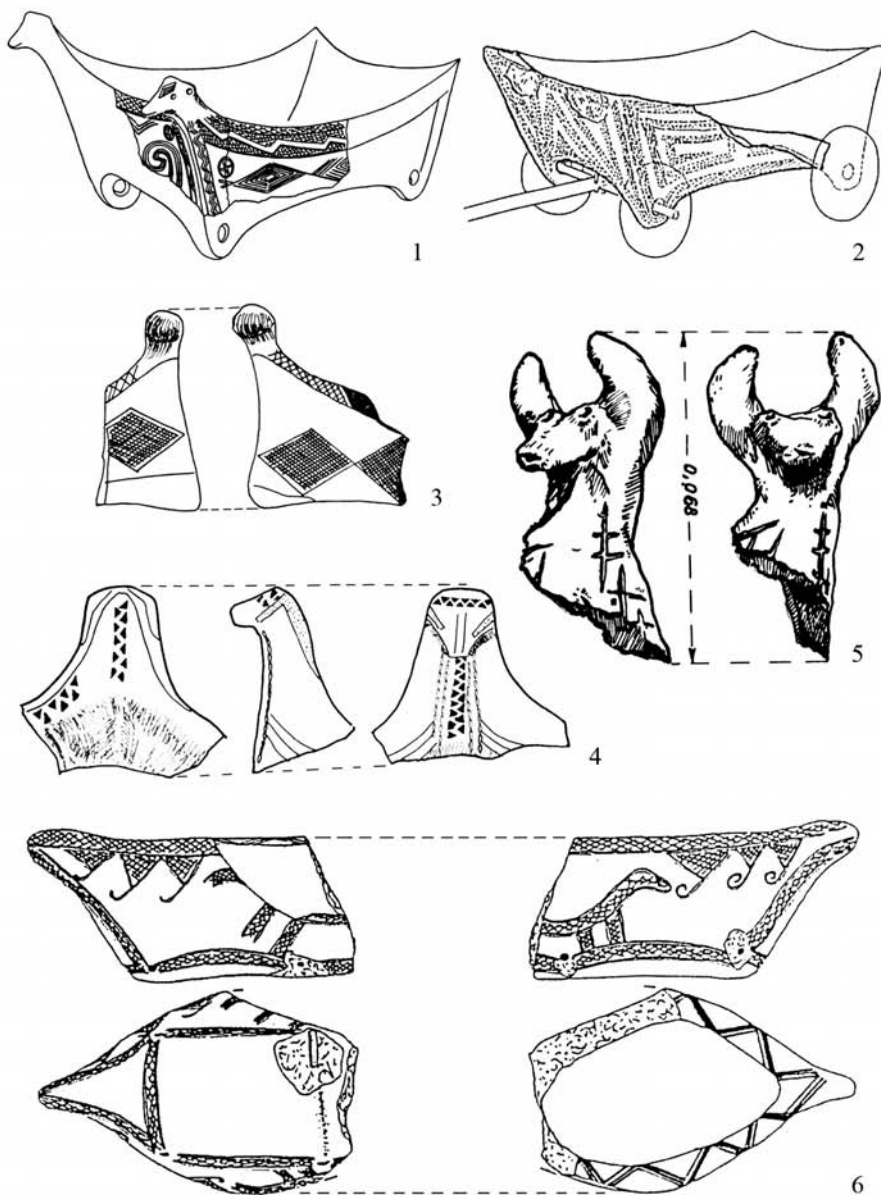


28. kép: Bronzkori kocsimodellek. 1: Feldioara (BOROFFKA 1994, Taf. 76. 1);  
 2: Derşida (CHIDIOŞAN 1980, Taf. 25. 1); 3: Derşida (CHIDIOŞAN 1980, Taf. 25. 3);  
 4: Feldioara (BOROFFKA 1994, Taf. 76. 2); 5: Derşida (CHIDIOŞAN 1980, Taf. 25. 2);  
 6: Derşida (CHIDIOŞAN 1980, Taf. 25. 4); 7: Derşida (CHIDIOŞAN 1980, Taf. 25. 5);  
 8: Bistriţa (DĂNILĂ 1971, Abb. 2. 3).



29. kép: Bronzkori kocsimodellek. 1: Ciceu Corabia (BOROFFKA 1994, 168. Taf. 56. 5);  
 2: Corpadea (BOROFFKA 1994, Taf. 63. 9); 3: Cluj (BOROFFKA 1994, Taf. 62. 7);  
 4: Braşov (BOROFFKA 1994, Taf. 19. 5); 5: Aiton (BOROFFKA 1994, Taf. 1. 5);  
 6: Şieu (BOROFFKA 1994, Taf. 127. 4); 7: Boineşti (SCHUSTER 1996, Pl. 6. 5);  
 8: Bărboasa (SCHUSTER 1996, Pl. 5. 1).





30. kép: Bronzkori kocsimodellek. 1: Lechința-Mureș (SCHUSTER 1996, Pl. 3. 7);  
 2: Sighișoara (SCHUSTER 1996, Pl. 3. 2); 3: Derșida (CHIDIOȘAN 1980, Taf. 25. 7);  
 4: Derșida (CHIDIOȘAN 1980, Taf. 25. 9); 5: Jigodin (SZÉKELY 1959, Fig. 2);  
 6: Ciceu Corabia (BOROFFKA 1994, Taf. 59. 5).

került elő 2005-ben Rajna A. ásatásán, Cegléden (Pest m.).<sup>25</sup> A darab közöletlen, ásatási jelentésből ismerjük (RAJNA 2005, 219), így a nemesnádudvari kocsi-modell már nem egyedüli kocsiadat a nagyrévi kultúrából.

A keltezés megoldása után nézzük a díszítés lehetséges magyarázatait.

Makettünk minden oldalán különböző díszítés van (23–25. *kép*). Két hosszanti lapján első ránézésre azonosnak tűnik az ábrázolás, figyelmesebben megnézve azonban azt látjuk, hogy apró részletekben eltérő a két oldalon lévő kompozíció. A szögletes kocsitest négy sarkában egy-egy lapos, átfúrt „fül” van, a rajta lévő díszítés egybefüggő felületet képez a kocsitesten lévő ornamentikával. A két hosszanti oldalon V alakban, „nyakékszerűen” bekarcolt díszítősáv és annak folytatása a fülön, egy eredetileg talán textilből készített, a kocsira terített drapéria ábrázolása lehet, amelyet négy ponton, a négy „hagymafejes” gombbal kötöttek össze. Feltételezésünk szerint a díszítő *drapériával* borított kocsi különleges alkalom fontos ceremónia kelléke lehetett.

Egy másik magyarázat lehet a *nyaklánc* ábrázolása a modellen, ami a *kocsi és idol összekapcsolása* ebben az értelmezésben. A két hosszanti oldal közepén lévő, a peremből felnyúló, valószínűleg lekerekített végződésű ornamentika teteje letörött, így nem lehet megállapítani, mi is lehetett a hiányzó részen: ember- vagy állatfej, vagy csak egyszerű lekerekítés. A nyakékszerű díszítés először a középső bronzkori idoloikat juttatja eszünkbe. Az ismeretlen lelőhelyű Al-Duna vidéki (KOVÁCS 1972, 49. 3. kép), továbbá a Dalj-i (KOVÁCS 1972, 49. 4. kép), cîrnai (KOVÁCS 1972, 48. 2. kép; KALEGEROPOULUS 2007, Pl. LXVII. a–b), vattinai (PRAISTJUGZEM IV. 82.1), vinçai (KOVÁCS 1972, 48. 1. kép), vrsaci (PRAISTJUGZEM IV. 84. 2, 2a) idoloik nagyon hasonlóak. A gazdagon díszített gallérszerű ruhadarab (?) már ennél korábbi időszakban is felsejlik. A kora bronzkori hatvani kultúra antropomorf plasztikai lekerekített vállúak, csapott vagy kissé felcsúcsosodó fejben végződő darabok, amelyeken ugyancsak nyakék jellegű díszítés van, testüket pedig a ruházat elnagyolt jelzése fedi (pl. Szurdokpüspöki: KOVÁCS 1977, 8–9. kép). A Nir (Nyírség) kultúrából ismert romániai Berea idolván is ugyanilyen díszítést találunk (BADER 1978, Pl. 8. 7).

A két rövidebb oldalon lévő motívumok szembevetően különböznek egymástól. Itt csak benyomott mintázat van, amelynek stílusa teljesen eltér a két hosszanti oldal finom kivitelű, gondosan megtervezett, mészbetétes díszítésétől. A nyolc-cellás egyik oldal és a leginkább fordított menőrára emlékeztető

<sup>25</sup> Ezúton is köszönöm Rajna Andrásnak, hogy a leletet megnézhettem, és engedélyével az adatot felhasználhattam a könyvemben. Ugyancsak köszönöm Patay Róbertnek a töredékről készített munkafotókat.

szemközti oldal határozott, erőteljesen benyomott mintázata arra utal, hogy ezek a motívumok nyilvánvaló jelentéssel bírtak az egykori közösség számára. A kocsimodell kis bütyöklábain egy-egy átfúrás van, amely a tengelyek helyét hivatott jelezni. Ugyancsak egy-egy átfúrás található a „füleken” is, amely arra enged következtetni, hogy ezt a tárgyat esetleg felfüggesztve is használhatták (ebben az esetben nem a kocsi funkció volt a lényeges) vagy a füleken lévő átfúrások a fogatolás részeire utalnak.

A nemesnádudvari kocsimodellen az *idol és a kocsi szimbolikájának egyesítését* véljük felfedezni, az értelmezést azonban nehezíti, hogy – amint erre már utaltunk – nem tudjuk, mit ábrázolt eredetileg a letört nyúlvány: ember- vagy állatfejben végződött-e vagy csak lekerekített volt. Véleményem szerint az antropomorf tartalom látszik legkézenfekvőbbnek a nyakék jellegű díszítés miatt. Így tehát az emberalak a kocsin a későbbi korok harciszekerein megjelenő kocsihajtót, esetleg a kocsin utazó földi vagy égi lényt (szakrális őst, valamiféle istenséget) ábrázolhatja, ahogyan ezt a későbbi egyiptomi, mezopotámiai, hettita és görög darabokon látjuk (CASKEY 1978, Fig. 23; HAYDEN 1991, Fig. 11. 36; NASHEF 1992, Fig. 18; CAUBET 2000, 219). A „kocsihajtó” ábrázolásának ellentmond az a tény, hogy az „antropomorf” oldal a két hosszanti oldal, az átfúrt tengelyek viszont a két rövidebb oldalnál tették lehetővé a kerekek felhelyezését, a kocsi haladási iránya tehát a rövidebb oldal volt, következésképpen a fogathajtó ábrázolását a rövidebb oldalon kellene keresnünk. Valószínű tehát, hogy a kocsin utazó alakot, alakokat ábrázolták a hosszanti oldalon.

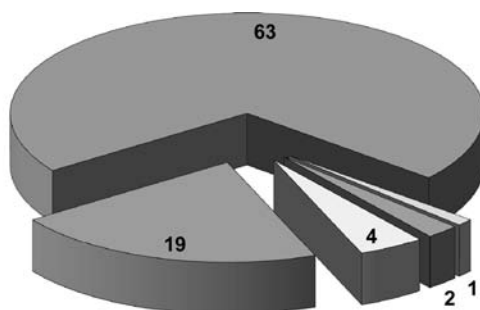
#### 4.3. A korai és középső bronzkori kocsimodellek elemzése

A korai és középső bronzkori kultúrák abszolút kronológiája – ha lehet – még bonyolultabb, mint a rézkori keltezés jelen állapota. A Kárpát-medence bronzkorában Reinecke fokozatai a legismertebbek, ezek azonban ma már nem korrelálnak a teljes bronzkorral. A Reinecke-féle keltezést árnyalja Tompa Ferencnek a tószegi tellre alapozott időrendi megfeleltetése, továbbá Mozsolics Amália, Bóna István és az újabb generációs kutatók abszolút időrendben tett finomításai. A képet tovább bonyolítja a magyarországi bronzkor és a környező országok párhuzamos kultúráinak „egyéni” szinkronizálása. Az olvasó tájékoztatására egy tankönyvként használt, a *Magyar régészet az ezredfordulón c.* tanulmánykötet kronológiai táblázatát mellékeljük (35. kép).

A korai és középső bronzkor különböző régészeti kultúráiból, a Kárpát-medencéből és kissé tágabb körzetéből származó agyagmodellek száma ma már –

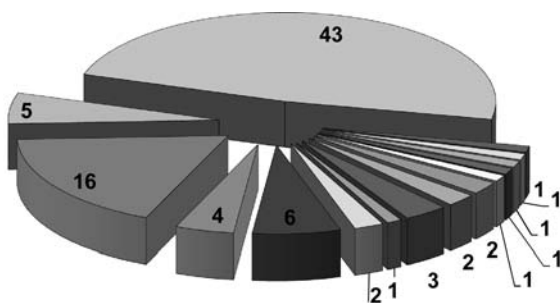
a kerékmodellek nélkül – 89 darab. Legtöbbjük a mai Románia (63 db) és hazánk (19 db) területéről származik, Szlovákiából 2, és a volt Jugoszláviából 4 modelltől tudunk, Ausztriából 1 madár alakú négykerekű makettet publikáltak eddig ebből a korszakból (*Diagram 1*). Ez a mennyiség már elegendőnek látszik ahhoz, hogy megvizsgáljuk: van-e kultúrához köthető jellegzetessége a kocsimodelleknek. A kultúrák szerinti megoszlást a 2. ábra mutatja be (*Diagram 2*)

A késő rézkor/kora bronzkor határára keltezett *vučedoli kultúra*ból két töredékről tudunk. Az egyik Vučedolon került elő 1984-ben, katalógusbéli



□ Ausztria   ■ Szlovákia   □ Volt Jugoszlávia   ■ Magyarország   ■ Románia

*Diagram 1: A bronzkori kocsimodellek a Kárpát-medencében országok szerinti megoszlásban.*



□ Vučedol   ■ Somogyvár-Vinkovci/Glina III   ■ Nyírség/Nir  
 □ Nagyrév   ■ Hatvan   ■ Füzesabony  
 ■ Ottomány/Otomani   □ Gyulavarsánd/Varşand   □ Wietenberg  
 ■ Veteřov   □ Monteoru   □ Tei  
 ■ Suciu de Sus   □ Middle Bronze Age   ■ Zuto Brdo

*Diagram 2: A bronzkori kocsimodellek a Kárpát-medencében régészeti kultúrák szerinti megoszlásban.*

leírása szerint a kocsiszekrény halszákamintával és vonalkázással volt díszítve (DURMAN 1988, Cat. no. 24). A másik darab Borinciből származik, csak említését ismerjük (BAKKER *et al.* 1999, 788).

A korai bronzkori *Somogyvár-Vinkovci* és a vele közel egykorú *Glina III kultúrából* 3 makettet közöltek: a cuciolatai (Kucsuláta, BICHIR 1964, Fig. 1–2; BONDÁR 1990, Fig. 9. 1a–b, 26. kép 5) és a börzöncei (BONDÁR 1990, Fig. 5, 20. kép 1) díszítetlen, kis méretű, a Crivăton (SCHUSTER 1996, 118, note 57) talált darabról nincs információnk.

A *Nir (Nyírség) kultúrából* mindeddig egyetlen kocsimodell ismert Sanislăun (Szaniszló) lelőhelyről (BADER 1978, Pl. 7. 15; SCHUSTER 1996. Pl. 6. 3, 26. kép 2). A téglatest alakú kocsiszekrényt rovátkolt sáv díszíti, a tengelyek fülszerűen lekerekítettek.

A *hatvani kultúra* 6 makettje téglatest (Alsóvadász: KALICZ 1968, Taf. 113. 2, 20. kép 5, ismeretlen lelőhely: KOVÁCS 2006, Abb. 4, 20. kép 4) vagy fordított csonka gúla alakú (Polgár: RACZKY – ANDERS 2001, Fig. 13, 20. kép 2, Törökszentmiklós: TÁRNOKI 1999, Fig. 2, 20. kép 3). A tószegi darab csak említésből ismert (BÓNA 1960, 17), közelebbit nem tudunk róla. Zeg-zug vonal kötegek vannak a kocsi oldalain, éleiket bekarcolt vonalkázás díszíti (Alsóvadász, Polgár és ismeretlen lh.). A felcsúcsosodó sarkok letörtek, így eredeti állapotuk nem rekonstruálható. A tengelytartó rudakat a koci alján fülszerűen kiképzett, átfűrt bütykök tartották (Alsóvadász és ismeretlen lh.). A törökszentmiklósi darab alján két hosszanti borda végén van a furat. Egy újabb, díszítetlen kocsimodell töredéke 2009-ben került elő Vatta-Testhalom (más néven Vatta-Dobogó) lelőhelyen, Koós Judit ásatásán (KOÓS 2009, 379), a hatvani kultúra telepéről.<sup>26</sup>

A *füzesabonyi kultúrából* a novaji töredéket (BÓNA 1960, Abb. 3; FETTICH 1969, Pl. 5. 1, 22. kép 1) és a Füzesabonyról nemrégiben közölt (KOVÁCS 2006, Abb. 3, 21. kép 2) darabot ismerjük. A novaji egy szögletes kocsiszekrény sarka, felcsúcsosodó peremmel. Felületét ferde meander, sarkát egymás mellé helyezett háromszögek díszítik. Hosszanti oldalát egy vízszintes lécsosztja ketté. Tengelytartója a kocsiszekrény alatt van, félköríves bütyök jelzi. A füzesabonyi modell téglatest alakú, lapos kocsiszekrényű darab, amelynek éleit és oldalait vonalkázott sávok díszítik keretezi.

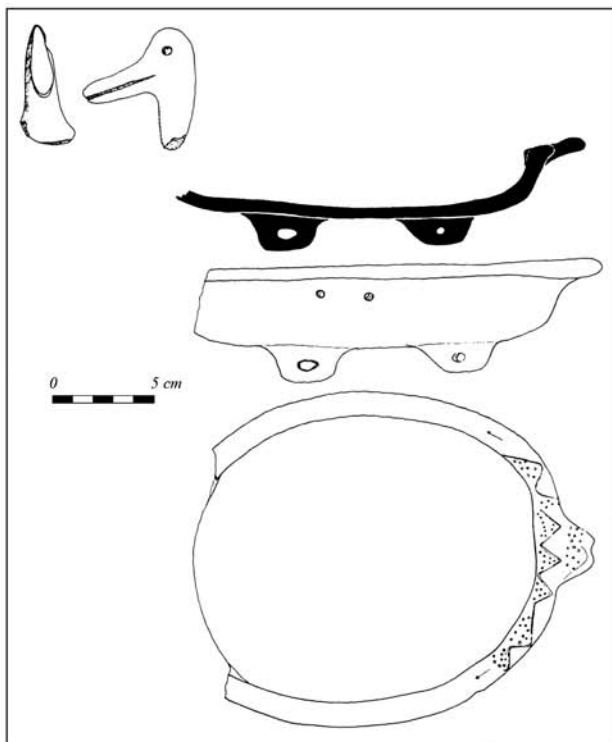
A *késő füzesabonyi időszakra* kelteznek a szerzőND1 IăQ 0 \ ăfán (Alsómislye) talált két kocsimodellt. A gyereksírból előkerült makett kocsiszekrénye

<sup>26</sup> Ezúton is szeretném megköszönni Koós Juditnak, hogy a leletről készített fotóit elküldte nekem, s hozzájárult ahhoz, hogy az adatot a könyvemben felhasználhassam.

fordított csonka kúp alakú, pereme alatt körbefutó vonalkázott sáv, alatta vonalkázott zeg-zug minta, ez alatt 5 benyomott pont van. Lekerekített sarkainál szintén vonalkázott sáv díszíti. Alján a rövidebb oldalon zeg-zug vonal, a hosszabb oldalon bevagdosott vonalkák. Tengelykiképzését a kocsiszekrényen túlnyúló, lekerekített végződésű, átfúrt borda adja (OLEXA 1983, Obr. 1. 7; JAKAB – OLEXÁ – VLADÁR 1999, Abb. 27. 2, 31. kép 2). A telepen előkerült másik modell (OLEXA 2003, Fig. 11; OLEXÁ – PITORÁK 2004, Obr. 2, 31. kép 3) téglatest alakú, lekerekített oldalakkal. Hosszabb oldalain egysoros, bekarcolt ferde vonalkák díszítik. Tengelyei bordaszerűen kialakítva, lekerekített végződésűek, átfúrtak. Peremén az egyik sarkánál átfúrt bütyökfül van.

*A nagyrévi kultúrából* sokáig nem ismertünk kocsimodellt. 2005-ben Cegléd, Intézeti- és Bába-Molnár-dűlő lelőhelyen Rajna András ásatásán látott napvilágot egy 5×8 cm-es töredék (RAJNA 2005, 219). 2009-ben került elő a részletesen bemutatott nemesnádudvari modell (23–25 kép).

Az *ottományi kultúra* 16 kocsimodellje között vannak díszített és ugyanazon a lelőhelyen előkerült díszítetlen darabok. A mintázat nélküli ottományi (Otomani, Románia BICHIR 1964, Fig. 2. 1; SCHUSTER 1996, Pl. 7. 7, 26. kép 4) négyzetes testű, sarkai megnyújtottak, oldalai fülszerűen végződnek. Alján bordaszerű megvastagodás jelzi a tengelyek helyét. A sálaceai (Szalacs, Románia. ORDENTLICH – CHIDIOȘAN 1975, Pl. 3. 1–4; SCHUSTER 1996, Pl. 7. 9, 26. kép 1) példány téglatest alakú, alján a sarkai íveltek és átfúrtak; ez a fülszerű végződés a tengelytartó. A berettyóújfalui (MÁTHÉ 1984, Pl. 6. 1a–c, 21. kép 1) díszítetlen modell csonka gúla alakú, tengelytartója a szalacsihoz hasonló. A díszített példányok változatos mintázatúak. A két berettyóújfalui közöletlen töredékről azt tudjuk, hogy karcolt díszítésűek és – a pocsajihoz hasonlóan – felső sarkain eredetileg négy átfúrt volt (MÁTHÉ 1984, 148). Az ottományi töredéken sáv díszítés van (ROSKA 1925, Fig. 3. 4, 26. kép 7). A szalacsi maradványok közül 9 díszített. Mintázatuk különböző, jól példázva azt, hogy ugyanolyan funkciójú, egyazon lelőhelyen előkerült, azonos korú tárgyak mennyire eltérőek lehetnek. Az egyik makett hosszanti és rövidebb oldalain V alakban besimített kannelúra jellegű minta van, belsejében – amennyire ez a fotó alapján megítélhető – koncentrikus körökben bemélyített árkolás figyelhető meg (ORDENTLICH – CHIDIOȘAN 1975, Pl. 5. 1–4; SCHUSTER 1996, Pl. 7. 5, 27. kép 7). Több kocsimodell határozott élű, téglatest alakú kocsiszekrényvel készült (ORDENTLICH – CHIDIOȘAN 1975, Pl. II. 1–2, Pl. I. 1–3, Pl. II. 3–6, Pl. VI. 1, Pl. VI.2, Pl. VIII.1–2), több darabon a peremen körbefutó, vonalkázott dísz van (ORDENTLICH – CHIDIOȘAN 1975, Pl. II. 1–2, Pl. II. 3–5, Pl. VIII. 1). Az egyik maketten a kocsiszekrény hosszanti



1



2

3

31. kép: Bronzkori kocsimodellek. 1: Böhheimkirchen (SCHAUER 1988–1989, Abb. 5),  
 ± 1 L&QD0\~œ 2 LEXA 2003, Fig. 11).

oldalán vízszintesen bekarcolt vonallal elválasztott, kétsoros zeg-zug minta látható. A rövidebb oldalon háromsoros zeg-zug motívum. A kocsiszekrény hosszanti és rövidebb oldalain bekarcolt vonalak foglalják keretbe a díszítést (ORDENTLICH – CHIDIOŞAN 1975, Pl. II. 1–2; SCHUSTER 1996, Pl. 7. 6, 27. kép 4). Ugyancsak kétsoros, sraffozott háromszögekkel kialakított mintázat van egy másik darab hosszanti és rövidebb oldalán is (ORDENTLICH – CHIDIOŞAN 1975, Pl. I. 1–2; SCHUSTER 1996, Pl. 7. 4, 27. kép 3). Egy további modellen futókutya-szerű hullámköteg díszítést találunk (ORDENTLICH – CHIDIOŞAN 1975, Pl. II. 3–5; SCHUSTER 1996, Pl. 7. 8, 27. kép 5). Az ottománi díszítetlen modellre emlékeztet egy alig díszített makett, amelynek hosszanti oldalán és egyik sarkában benyomkodott pontokból kialakított kör van, míg rövidebb oldalát hosszú ellipszis alakban bepontosított minta díszíti, amelyben két átfúrás is van (ORDENTLICH – CHIDIOŞAN 1975, Pl. IV. 1–2; SCHUSTER 1996, Pl. 7. 10, 26. kép 3). A kocsi alján két körülponozott ellipszis látható, egy-egy bepontosított körívszakasszal (ORDENTLICH – CHIDIOŞAN 1975, Pl. IV. 4). Egy másik darabon a kocsiszekrény élein és oldalán bekarcolt vonalkákkal díszített, függőleges sávok alkotják a díszítést (ORDENTLICH – CHIDIOŞAN 1975, Pl. VI. 1). Sűrűn bekarcolt, hálószerű díszítés látható egy következő töredék elmosódott fotóján (ORDENTLICH – CHIDIOŞAN 1975, Pl. VI. 2). Egy felcsúcsosodó peremtöredékből nem tudjuk rekonstruálni a kocsiszekrényt (ORDENTLICH – CHIDIOŞAN 1975, Pl. VI. 3). Több modellenél megfigyelhető, hogy a korábbiakkal ellentétben, nem a szokásos, fülszerűen végződő átfúrt bütyök jelzi a tengelytartót, hanem a kocsiszekrény sarkait fúrták át, így a kocsiszekrényen megy keresztül a tengely, és nem a tengelyen ül a kocsi-kas (ORDENTLICH – CHIDIOŞAN 1975, Pl. I. 3, Pl. II. 1–2, Pl. IV. 1).<sup>27</sup>

A săcuieni (Székelyhíd) modell lekerekített élű, a pereme alatt, az élein, valamint középen és alul is vonalkázott sávokkal díszített kocsiszekrényű, egyik oldalán futóspirállal díszített. Rövidebb oldalát két zeg-zug vonalköteg díszíti (ORDENTLICH – CHIDIOŞAN 1975, Pl. VIII. 1–2; SCHUSTER 1996, Pl. 7. 3, 27. kép 8).

A Tireamról (Terem) ismert modell fordított csonka gúla testű kocsiszekrényének hosszanti oldalán egymásba kapcsolódó, sraffozott rombuszokból álló mintasor van. A rajzos rekonstrukcióból nem derül ki, hogy ép makettről vagy töredékről készült-e. Kerekeinek mérete aszimmetrikus, nagyobbik kerekén

---

<sup>27</sup> Sajnos, metszetrajzok hiányában ennél pontosabb megfigyelések nem tehetők.



koncentrikus díszítés van (BADER 1978, Pl. 36. 26, SCHUSTER 1996, Pl. 7. 2, 27. kép 2).

A *gyulavarsándi kultúrából* négy, csaknem ép agyag makettet ismerünk. Mindegyik díszített. A kocsiszekrények fordított csonka gúla alakúak, a tengelyeket a kocsiszekrény alatti fülszerűen kiképzett, átfúrt bütyök tartotta. A legismertebb a pocsaji kocsimodell (MESTERHÁZY 1976, Figs 1–5; DANI 2005, Fig. 3, 22. kép 2), amelynek két hosszanti oldalát háromsoros vonalkázott díszű zeg-zug sáv van, két rövidebb oldalát pedig két-két küllős kerék rajza díszíti. Kerekei is díszítettek. Mind a két hosszabb, mind a két rövidebb oldal díszítése apróbb részletekben eltér egymástól, amely nyilván az egykoron még értelmezhető jelentéstartalom, üzenet miatt fordul elő. A véstői modell (KOVÁCS 1994, Fig. 38, 21. kép 3) hosszúkás, lapos kocsiszekrényének közepén bekarcolt vonalköteg díszítés, fölötté zeg-zug vonalköteg. A berettyószentmártoni kocsiszekrény (BRONZEZEIT 1992, Cat. no. 330, 21. kép 4) oldalain keretszerűen bekarcolt vonalköteg van. A kultúra névadó lelőhelyén, Gyulavarsándon talált kocsiszobor hosszabb és rövidebb oldalain is keretezett díszítés van, hosszabb oldalain a keret felső részéből lelógó, vonalkázott háromszögek díszítik. Pereme az egyik hosszanti oldalon felcsúcsosodik, de ez a végződés letörött, így nem tudható, hogy protomé volt-e vagy csak lekerekített peremvégződéssel fejezték be a készítők ezt a darabot (DOMONKOS 1908, Pl. II. 6; BONA 1960, Abb. 3, ORDENTLICH – CHIDIOŞAN 1975, Pl. 7, 27. kép 9). Rövidebb oldalain eltérő számú, vonalkázott függőleges sávok láthatóak (FETTICH 1969, Pl. 3. 2b, 2c, ORDENTLICH – CHIDIOŞAN 1975, Pl. 7. 3). Alján jól látszik a két tengelynek kialakított vájat (FETTICH 1969, Pl. 3. 2e). Az ötödik modellről, a békési töredékről közelebbit nem tudunk.

A *Wietenberg kultúra* agyagmodelljei – az ottományi kultúrához hasonlóan – több kategóriába sorolhatók. Díszítetlen és díszített példányok vannak, ez utóbbiak jóval nagyobb számban. Két közöletlen töredékről (Oarta de Sus/Felsővárca: BOROFFKA 1994, 167) nem tudunk semmi közelebbit. A Bistriţán (Beszterce) előkerült darabot említésből ismerjük (BOROFFKA 1994, 167), a töredék rajzát az itt hivatkozott publikációban találhatjuk (DĂNILĂ 1971, Abb. 2. 3, 28. kép 8). Több, különböző darab is előkerült ugyanazon a lelőhelyen.<sup>28</sup> A díszítetlen makettek kocsiszekrénye szögletes, téglatest alakú (Ciceu Corabia/Csicsóújfalú (BOROFFKA 1994, 168. Taf. 56. 5, 29. kép 1; Sighişoara/Segesvár

<sup>28</sup> Ciceu Corabia (Csicsóújfalú) 2 db, Derşida (Kisderzsida) 7 db, Feldioara (Földvár) 2 db, Gherla (Szamosújvár) 3 db, Oarta de Sus (Felsővárca) 2 db, Sighişoara (Segesvár) 15 db.

(HOREDT – SERAPHIN 1971, Abb. 17. 27, Abb. 39. 1–2, 5, 7, 10). A díszített modellek is csoportosíthatóak, a kocsiszekrények szögletesek, téglatest alakúak, vagy trapéz oldalai miatt, fordított csonka gúla formájúak. A töredékek rajza, fotója alapján csak az éleiken díszített egy derşidai (Kisderzsida, CHIDIOŞAN 1980, Taf. 25. 2, 28. *kép* 5), és négy Sighişoara (Segesvár) lelőhelyről származó darab (HOREDT – SERAPHIN 1971, Abb. 39. 6, 9, 13–14). A kocsiszekrényen keretezett díszítésű az Aiton (Ajtony, BOROFFKA 1994, Taf. 1. 5, 29. *kép* 5), a Braşov (Brassó, BOROFFKA 1994, Taf. 19. 5, 29. *kép* 4), a Corpadea (Kolozsokorpád, BOROFFKA 1994, Taf. 63. 9, 29. *kép* 2), egy derşidai (Kisderzsida, CHIDIOŞAN 1980, Taf. 25. 4, 28. *kép* 6), a szamosújvári (Gherla, OROSZ 1901, Fig. 123; BÓNA 1960, Fig. 3; SCHUSTER 1996, Pl. 3. 6, 27. *kép* 6), a Şieu (BOROFFKA 1994, Taf. 127. 4, 29. *kép* 6) és egy Sighişoara (Segesvár, HOREDT – SERAPHIN 1971, Abb. 39. 16) lelőhelyű kocsimodell töredéke. A keretet adó díszítés körbefutó bepontozás (Aiton, Corpadea), hálóminta (Gherla, Şieu) vagy zeg-zug vonal (Braşov, Derşida, Sighişoara). Függőleges sávokba rendezett hálóminta van a Baraolt (Barót, SZÉKELY 1988, Fig. 1. 1; SCHUSTER 1996, Pl. 3. 1, 27. *kép* 1), egy derşidai (Kisderzsida, CHIDIOŞAN 1980, Taf. 25. 1; BOROFFKA 1994, 167, 28. *kép* 2), egy Feldioara (Földvár, BOROFFKA 1994, Taf. 76. 2, 28. *kép* 4), két szamosújvári (Gherla, OROSZ 1901, Fig. 111, OROSZ 1904, Fig. 9, 26. *kép* 6, 9)<sup>29</sup> és egy sighişoari (Segesvár, HOREDT – SERAPHIN 1971, Abb. 39. 4) töredéken. Egy Algyógy (Geoagiu) lelőhelyű darabon bepontozott díszítés van a sávokban (ROSKA 1942, Abb. 4. 7, BOROFFKA 1994, 167, 26. *kép* 8). „Barokkos” díszítésűnek tekinthetjük azokat a darabokat, amelyekeken spiráldísz (Sighişoara/Segesvár. HOREDT – SERAPHIN 1971, Abb. 39. 12), futókutya (Feldioara/Földvár. BOROFFKA 1994, Taf. 76. 1, 28. *kép* 1), vagy a modell egész felületét különböző geometrikus rajzolatokkal borító díszítés van: Cluj/Kolozsvár (BOROFFKA 1994, Taf. 62. 7, 29. *kép* 3), Derşida/Kisderzsida (CHIDIOŞAN 1980, Taf. 25. 3, 5, 28. *kép* 3, 7), Sighişoara/Segesvár (HOREDT – SERAPHIN 1971, Abb. 39. 15), Voivodeni/Vajdaszentiván (PETICĂ 1981, Abb. 8. 3, 27. *kép* 10). A Wietenberg kultúra kocsimodelljeinél a tengelytartó rúd számára átfúrt bütyök vagy lekerekített fűlszerű végződés szolgál, amely minden esetben a kocsiszekrény alatt van, tehát nem hatol át a tengely a kocsiszekrényen, amint ezt az ottományi kultúra kocsijainak egy részénél megfigyelhettük.

<sup>29</sup> OROSZ 1901, 111. *kép*, OROSZ 1904, 9. *kép*. Ez a két töredék nem azonos a számtalanszor idézett szamosújvári rekonstruált kocsival.

A Wietenberg kultúrában – a késő rézkor után – ismét feltűnik a kocsira applikált, a szekeret húzó állat jelzése.

A *Věteřov kultúrából* egy madár alakú díszített kocsimodellt ismerünk Böheimkirchenből (NEUGEBAUER 1979, Abb. 8. 2; SCHAUER 1988–1989, Abb. 5, 31. kép 1).

A *Monteoru kultúrából* jelenleg egy kocsimodellt ismerünk Bărboasa lelőhelyről, egy szögletes kocsiszekrény alsó sarkának töredékét (CĂPITANU – FLORESCU 1969, Fig. 7; SCHUSTER 1996, Pl. 5. 1, 29. kép 8).

A *Tei kultúrából* is egyetlen adatunk van kocsiábrázolásra Bucureștiből (Bukarest), (SCHUSTER 1996, 118, note 59).

A *Suciu de Sus (Felsőszőcs) kultúra* is egy, Boineștiről (Bujánháza), (SCHUSTER 1996, Pl. 6. 5, 29. kép 7) származó díszített töredékkel gazdagítja a kocsi inventáriumot.

Nem ismerjük a kulturális besorolását annak a közöletlen kocsimodellnek, amelyet C. Schuster Adunații Copăceni lelőhelyről említ, de egyebet nem ír róla (SCHUSTER 1996, 127).<sup>30</sup>

Az áttekintett agyag kocsimodellek alapján világosan látszik, hogy vannak kultúrához köthető tipológiai jegyek, pl. a tengely helyének kialakítása (kocsiszekrény alá helyezett vagy azon áthaladó tengely), az edényeken is visszaköszönő díszítőmotívumok, a díszítéstechnika, a modellek anyaga, készítési módja stb. tekintetében. Azt is látjuk azonban, hogy ha ezek az egyedi alkotások az eredeti környezetükből kiragadva, leletösszefüggések, kísérő anyag nélkül, önmagukban kerülnek elő, egyáltalán nem biztos, hogy meg tudjuk határozni kulturális besorolásukat. Figyelembe kell vennünk azt a tényt is, hogy egyazon kultúrában előfordulnak díszített és díszítetlen darabok is, így nem nyilatkoztathatjuk ki, hogy bizonyos bronzkori kultúrákban nem alkalmaztak díszítést az agyag kocsimodelleken. Az összegyűjtött anyag azt mutatja, hogy egyes bronzkori kultúrákból – egyelőre – hiányzik a kocsiábrázolás (pl. Makó, harangedényes, Kisapostag, mészbetétes, Vátya, Gáva), más kultúrákban kevés, vagy épp ellenkezőleg, sok modell van (ottományi, wietenberg kultúra).

Ennek lehet tartalmi oka, de lehetséges, hogy csak a véletlennek tudható be, hogy ennyi került elő. Nem feledkezhetünk el arról, hogy e különleges tárgyak (az agyagból vagy fémből megformált kocsikerekek és -szobrocskák, vagy a protoméhoz tartozó állatalakok) továbbá a fából készült kerekek, kocsik,

<sup>30</sup> SCHUSTER 1996, 127. o. Pl. 10. 6. képaláírásban, de ilyen kép nincs.

kocsitemetkezések, keréknyomok, útmaradványok stb. előkerülése esetleges, elsősorban a szerencsének köszönhető, így ismereteink ugyancsak mozaikosak, az egykori valóságnak csak csipkeszerű rajzolatát kapjuk, amelyből különböző tendenciákat próbálunk megállapítani.

#### 4.4. Zoomorf ábrázolások

A késő rézkori kocsiknál bemutattam azokat az állatábrázolásokat, amelyek közvetve vagy közvetlenül összefüggenek a kocsiábrázolásokkal. Kettősséget figyelhettünk meg: vagy kocsiszekrényre applikált stilizált állatfejeket ábrázoltak, vagy önálló állatszobrocskákat készítettek. A Kárpát-medencében elsősorban kis agyaghurkákból gyúrt, végletekig leegyszerűsített állatkákat, többnyire meghatározhatatlan állatfajtából, többnyire juhot, sertést, esetleg kutyát ábrázoltak. Meglepő, hogy a késő rézkori sajátos szarvasmarha-kultuszban ezt az állatot önálló szoborként nem jelenítik meg.

A korai bronzkorban változik az állatkultusz, a Kárpát-medencében előtérbe kerülnek a madarak (SCHAUER 1988–1989; GUBA – SZEVERÉNYI 2007: részletesen a Kárpát-medencei leletekről), s csak a középső bronzkorban találunk ismét igavonó állatábrázolást a leletek között. A késő rézkor után – jelen ismereteink szerint – a Wietenberg kultúrában tűnik fel ismét a kocsira applikált, a szekeret húzó állat jelzése. A Lechința-Mureșről ismert makett egyik rövidebb oldalának töredékén egy marhafej emelkedik a „barokkos” díszítésű kocsiszekrény pereme fölé (BICHIR 1964, Fig. 4. 3; SCHUSTER 1996, Pl. 3. 7, 30. kép 1). A legismertebb segesvári (Sighișoara) kocsimodell-töredék rövidebb oldalán a két letört állatfej nyoma látható (BICHIR 1964, Fig. 4. 2; SCHUSTER 1996, Pl. 3. 2, 30. kép 2).<sup>31</sup> Két zoomorf darabot ismerünk még, amelyek stílusuk alapján mindenképpen az említett két kocsihoz hasonló protomé részei lehetnek. Az egyik Jigodinről (Zsögöd, Románia. BICHIR 1964, 82, note 86; SZÉKELY 1959, Fig. 2, 30. kép 5)<sup>32</sup> származik, a másik Derșidán (Kisderzsida, CHIDIOȘAN 1980, Taf. 25. 9; BOROFFKA 1994, 168, 30. kép 4) került elő. Egy további derșidai darab rajzáról nem dönthető el, hogy állatfejben végződő kocsiszekrény sarka vagy csak egy gömb van a kocsiszekrényen (CHIDIOȘAN 1980, Taf. 25. 7, 30. kép 3).

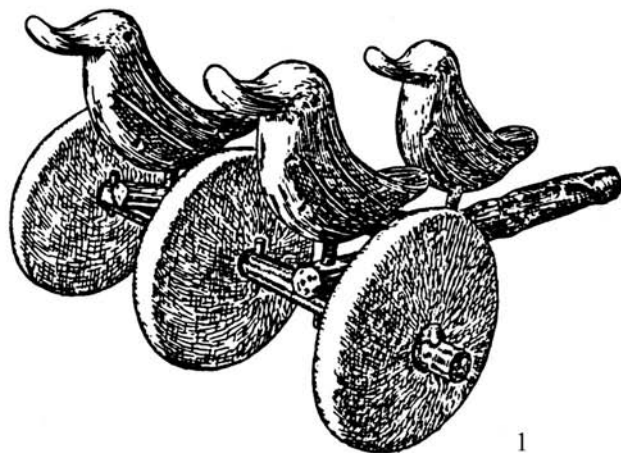
<sup>31</sup> BICHIR 1964, Fig. 4. 2. Bóna közismert rajzán a letört állatfejek helye nem szerepel (BÓNA 1960, Fig. 3. Wietenberg megjelöléssel).

<sup>32</sup> BICHIR 1964, 82. o. 86. jegyzet, SZÉKELY 1959, Fig. 2. Itt jegyezzük meg, hogy a szakirodalomban tévesen hagyományozódik egy rossz adat, amely szerint ez a lelet a Materiale II. kötetben szerepelne. Valójában a Materiale V-ben találtuk meg.

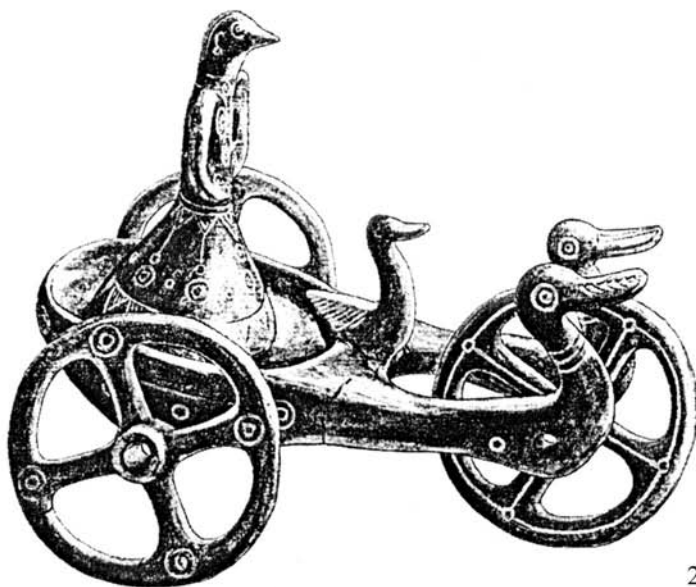
A középső bronzkorban a madárkultusz különböző emlékei (madár alakú csörgők, askosok, madár alakú kocsik, madár-húzta kocsi, madárfejű ember stb.) található meg a leletanyagban. A Wietenberg kultúrában megjelenik a madártestű-kocsi ábrázolása is, egy gazdagon díszített példányát Ciceu Corabia (Csicsóújfalú) lelőhelyről ismerjük (BOROFFKA 1994, Taf. 59. 5, 30. kép 6). A középső bronzkorban a vízimaradarak is húzzák/repítik a kocsit. A 20. század elején Dupljaján talált két különleges példány kalandos sorsát és a velük kapcsolatban felmerülő, máig megoldatlan kérdéseket legutóbb R. Vasić foglalta össze. A Dupljajáról származó két kocsi egyike kétkerekű (VASIĆ 2004, Fig. 1), egy madárfejű, hosszú ruhás alak áll a kocsikasban. A másik modell háromkerekű, a kocsiban madárfejű, hosszú ruhás alak áll, a kocsit három madár húzza (VASIĆ 2004, Fig. 2, 32. kép 2). A tárgyak eredetisége, keltezése, értelmezése sok vitára adott alapot. R. Vasić szerint a középső bronzkori *äXW%AGR' XE DFWRE Woz* tartozik. A „kocsi–ember–madár” összekapcsolásának ez az első megformálása a régészeti anyagban. A háromkerekű, három madárral röpített kocsi Brzeźniak lelőhelyről (Lengyelország) is ismert (VOSTEEN 1998, Taf. 132, 226–1 és 226–2, két korábbi közlésből átvéve, 32. kép 1). Feltételezhetjük tehát, hogy a „három”, mint mennyiség és a „madár”, mint szimbólum együtt is jelentett valamit.

A *Věteřov kultúrából* is ismerünk madár alakú díszített kocsimodellt az ausztriai Böhleimkirchenből (NEUGEBAUER 1979, Abb. 8. 2; SCHAUER 1988–1989, Abb. 5, 31. kép 1).

A tipológiai jegyeknél jelentősebb a korábbi időszakhoz viszonyított tartalmi gazdagodás, amely már a mitológia területére vezet bennünket. A késő rézkori és kora bronzkori egyszerű kivitelű, díszítetlen modellek jelentését, eszmei tartalmát nehéz meghatározni. A mitológiából és a későbbi korok mondavilágából visszakövetkeztethetünk ugyan valószínűsíthető jelentéstartalmukra (a szekér/kocsi/kerék az ég szimbóluma, halottak szállítója, hatalmi jelkép, Napszimbólum, az Ég és Föld közötti összeköttetés biztosítója, a háború diadalszekere stb.) mindez azonban bizonytalan és utólag a tárgyra erőltetett magyarázat. Az állatok vontatta kocsi szimbolikája is hasonló: az őskor korai időszakában talán a különleges szerepet betöltő, ritka együttest akarták ábrázolni s csak később kötődtek ehhez a képhez állandósult, szakrális tartalmú jelentéselemek. A madarak húzta kocsik már valószínűleg ebbe a „kanonizált” körbe tartoznak, s talán a későbbi mitológiai szereplők attribútumainak korai bizonyítékait láthatjuk bennük. A görög mitológiában pl. Apollónt, mint a fény istenét hatyúk röpítették a sötétségbe borult hónapok idejére kedvelt népéhez Hyperboreába, a kontinens méretű mítikus szigetre. Zeusz és a Sors istennőjének (Nemesis vagy Léda)



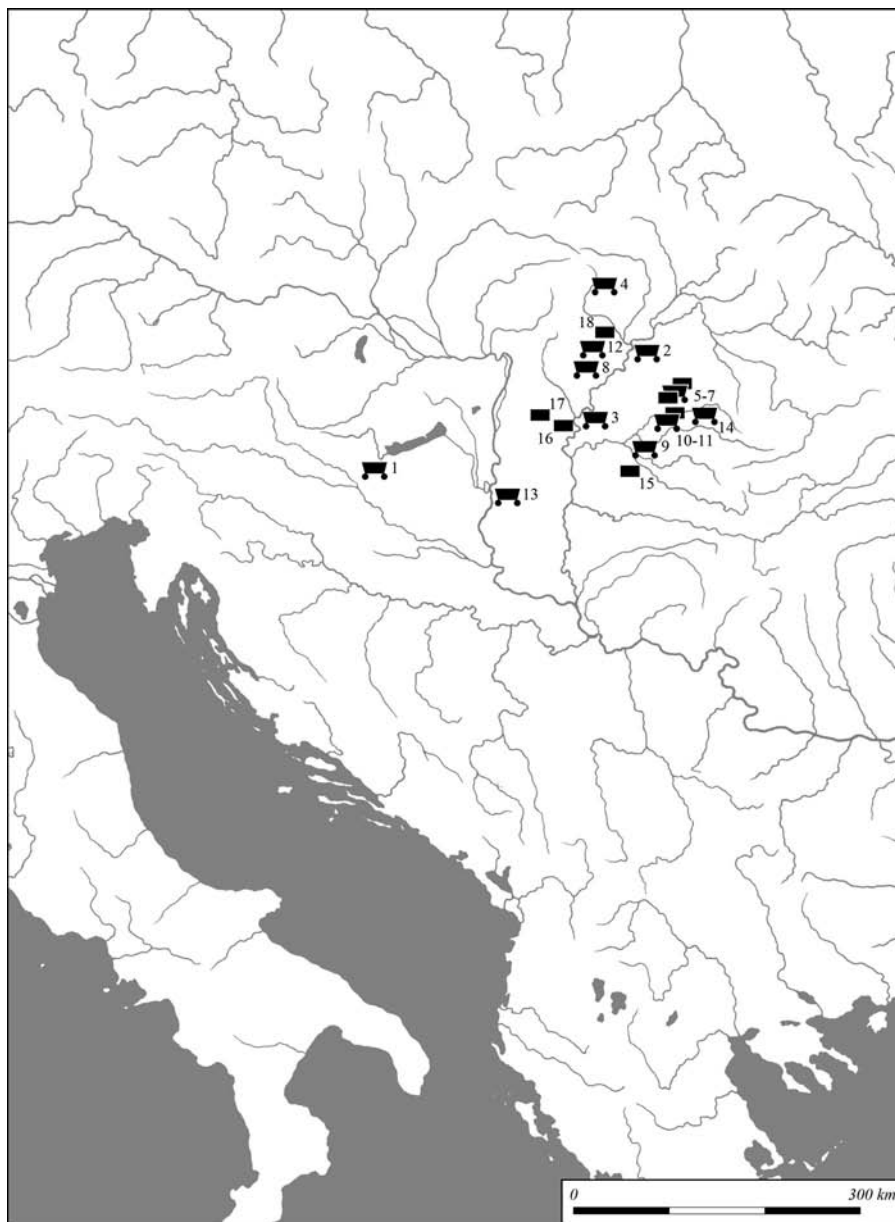
1



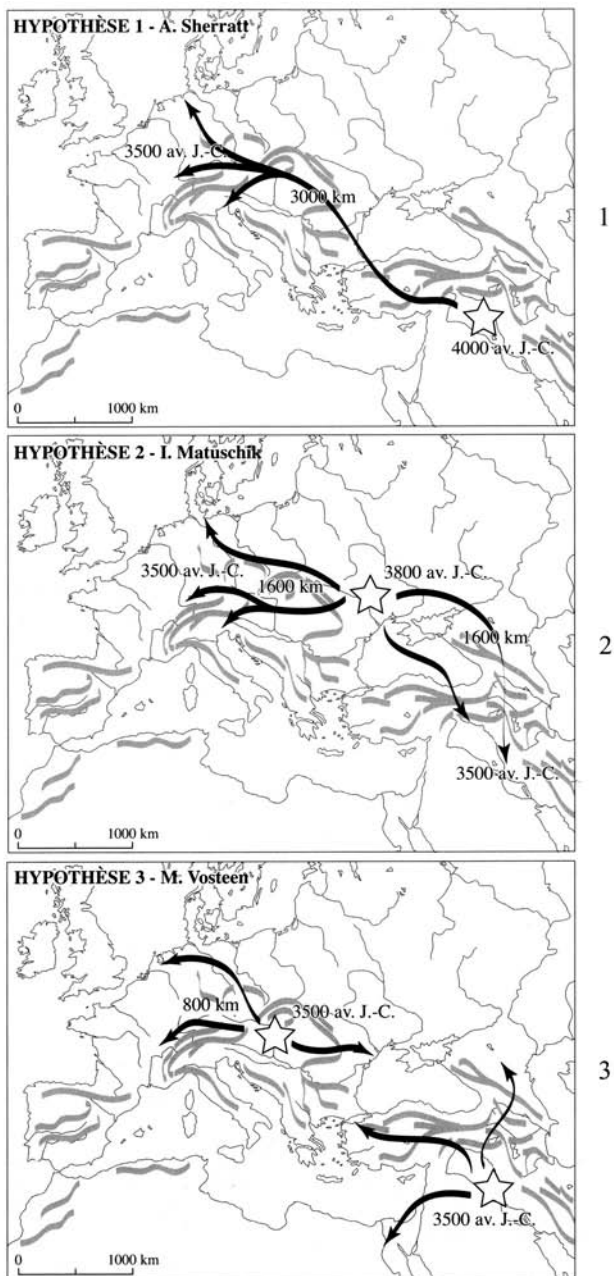
2

0 5 cm

32. kép: Bronzkori kocsimodellek. 1: Brzeźniak (VOSTEEN 1998, Taf. 132, 226);  
2: Dupljaja (VASIĆ 2004, Fig. 2).

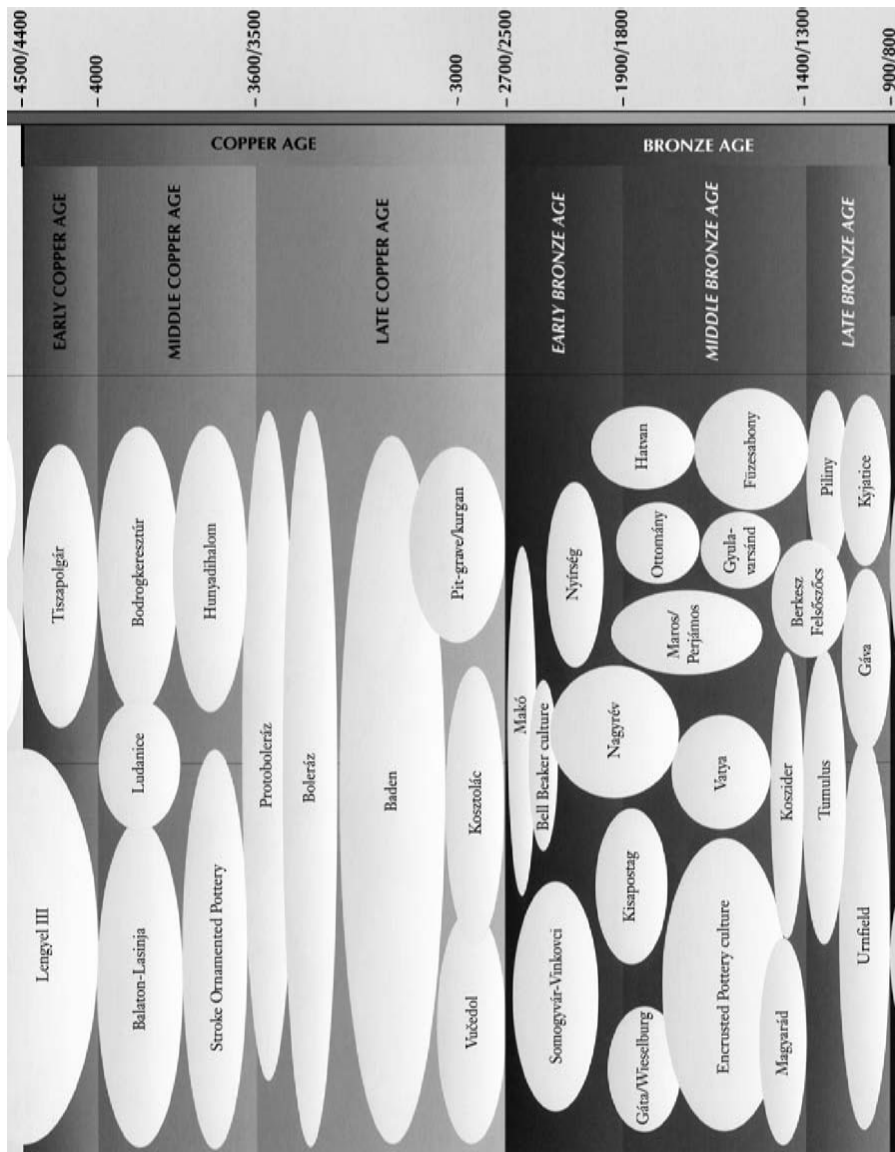


33. kép: Bronzkori agyagmodellek Magyarország területén (Ősi Sándor rajza).  
 1: Börzönce; 2: Polgár; 3: Törökszentmiklós; 4: Alsóvadász; 5–7: Berettyóújfalu;  
 8: Füzesabony; 9: Vésető; 10–11: Berettyószentmárton; 12: Novaj;  
 13: Nemesnádudvar; 14: Pocsaj; 15: Békés; 16: Tószeg; 17: Cegléd; 18: Vatta.



34. kép: A kocszi kialakulása és elterjedésének hipotézisei (PÉTREQUIN – PÉTREQUIN – BAILLY 2006. Fig. 4)





35. kép: Kronológiai tábla. In: MRE 2003, 474–475.

románcához ugyancsak köze volt a hattyúnak. Számos példát sorolhatnánk még a különböző népek mitológiájából, de nem tartjuk szükségesnek. A szárnyas lények ugyanis szinte minden nép mondavilágában az égiekhez való kötődés jelképei. Történeti forrásokból és a nagy világvallásokból is tudjuk, hogy komoly szerepük volt a jóslásnál, különböző áldozatok bemutatásánál. A hinduizmusban pl. az áldozópapokat és a szertartási táncosnőket is madaraknak nevezik, a keresztény vallásban a szárnyakkal felruházott angyalokkal valósul meg az égi és földi létezés közötti összeköttetés. A madár-kocsi-ember együttes ábrázolása az őskori kultúrákban minden bizonnyal már ehhez az absztrakcióhoz köthető.

## 5. Összegzés

A kocsi felfedezésének helyéről és elterjedésének útvonaláról is több elképzelés született az elmúlt évtizedekben. A korai kutatási időszakban, Gordon Childe nyomán az „egy helyen fedezték fel, innen terjedt el lassan világszerte” elv alapján értékelték a kutatók e jelentős innováció különböző előfordulási helyeit. A legkorábbi és mennyiségileg is a legtöbb kocsimodell miatt sokáig Kis-Ázsiát tekintették a kerek jármű kialakulási helyének. Európai elterjedésére három útvonalat tartottak lehetségesnek: a Fekete-tenger északi részén lévő sztyeppe vidéket; a Balkán-félszigetet illetően a Mediterráneum és Itália közvetítő szerepének tulajdonították a nehéz szekerek európai megjelenését. Stuart Piggott több jelentős munkájában foglalkozott a kocsi felfedezésével és európai elterjedésével. A kialakulás helyül Mezopotámiát jelölte meg, európai megjelenését a dél-oroszországi sztyeppék felől képzelte el, és az indoeurópai törzsek mozgásával hozta összefüggésbe (PIGGOTT 1979, 1983, 1987).

Az Észak-Pontus vidékén nagy számban előkerült, a gödörsíros kurgánok népéhez köthető halmokban feltárt valódi kocsik ismeretében a nyolcvanas évek elején új vélemény fogalmazódott meg: Alexander Häusler nem tartotta levezethetőnek ezeket a kocsikat a mezopotámiai és transzkaukázusi szekerekből. A közép- és nyugat-európai szekereket sem tartotta sztyeppe eredetűnek. A népmozgások helyett az európai helyi fejlődésnek tulajdonította itteni jelenlétüket (HÄUSLER 1978, 1981, 1984, 1985, 1986, 1992).

Az európai kocsimodelleket és a velük közel egykorú kis-ázsiai modelleket összehasonlítva megállapítható, hogy ez utóbbiak jelentősen eltérnek egymástól formában és díszítésben is.

Az anatóliai és közel-keleti példányok közös jellemzőjének tekinthető a határozott négykerék ábrázolás, erőteljes tengelyeken ülő kerekkel. Díszítésük bekarcolt minta, főként halszálla vagy zeg-zugdísz. Az európaiakkal ellentétben ezek vagy a későbbi harci szekerek előképei vagy echós szekér jellegű, ponyvával fedett kocsiábrázolások.

Az európai ismert kocsimodellek nyitott tetejű, szögletes szekeret mintáznak. A pilismaróti az egyetlen, amely talán echós szekeret ábrázolhatott (vagy a radošinaihoz hasonlóan, ívelt fogantyúja volt).

Joggal tehetjük fel a kérdést: ha ennyire különböznek egymástól az európai és közel-keleti kocsik, lehetett-e valaha is származási kapcsolat közöttük? Érdekes az is, hogy Anatólia, Szíria, Mezopotámia és a Kárpát-medence közötti nagy területről hiányoznak az elterjedési útvonalat kirajzoló leletek.

A kocsi kialakulási helyéről és elterjedésének módjáról nemrégiben újabb teória látott napvilágot. Joseph Maran több munkájában foglalkozott egy nagy területen megjelenő, különleges tárgytypussal, az ún. „bratislavai típusú” tálakkal. Elterjedésük irányát északról (Közép-Európa) dél felé (Balkán, Görögország) valószínűsíti, és kereskedelmi kapcsolatokkal magyarázza ennek az edénytípusnak egymástól távollévő területeken történő megjelenését (MARAN 1998, 509, 512; MARAN 1998a.). Véleménye szerint a kocsinak nagyon fontos szerepe volt a kereskedelemben. A távoli területek között gazdát cserélő árucikkeket áttekintve, kizárja a fémmel való kereskedést, mert a badeni kultúra idején a korábbi fémgazdagság erőteljesen visszaesett. A fémgazdagság hanyatlásának okát a könnyen kitermelhető fémlelőhelyek kimerülésével és a magasabb színvonalú bányászati ismeretek hiányával magyarázza. Két új szempontot vet fel a kereskedelmi lehetőségek skáláján: az obszidiánt, mint nyersanyagot és a gyapjút. Az anyagvizsgálatok során megállapítást nyert, hogy a görögországi obszidián az ottani késő neolitikum és chalcolitikum idején az észak-magyarországi és szlovákiai obszidiánnal hozható kapcsolatba, azaz valószínűleg innen származik. Hasonló a helyzet a kora bronzkorból vizsgált két mintánál is. Tehát az 5. évezredben már létező és a 3. évezredben még kimutatható cserekapcsolatok a badeni kultúra idején is léteztek (MARAN 1998, 515–516). A birka fontossága még ennél is valószínűbb. A 7–5. évezredben egy olyan birka fajta alakult ki a Közel-Keleten (az ún. gyapjas birka, Wollschafe), amely a 4. évezred második felétől az állatsontanyagban is nagy mennyiségben kimutatható Közép- és Délkelet-Európában, éppen ezért J. Maran felveti a juh- illetve gyapjúkereskedelem lehetőségét is (MARAN 1998, 516). A badeni kultúra 4. évezred második felére történő keltezése mellett a kocsi is bizonyítékként szolgál J. Maran érvrendszerében. A kocsi a 4. évezred közepétől már bizonyíthatóan létezett Észak- és Közép-Európában, a Pontus-vidéken és Mezopotámiában is. Gazdasági hasznossága mindennapi használati eszközzé tette, ennek köszönhette gyors elterjedését e nagy területen. Maran megkérdőjelezi a kocsi mezopotámiai eredetét, s felveti annak lehetőségét, hogy a kerek szállítóeszköz a Kárpát-medencéből jutott volna délre. A probléma megoldásához nagyon fontosnak tartaná a közel-keleti és görögországi kocsimodellek, kocsiábrázolások pontos keltezhetőségét. Véleménye szerint a kocsi – felfedezését követően – futótűzszerűen terjedt el (MARAN 1998, 521). A kocsik keltezését illetően hasonló eredményekre jutott Jan Albert Bakker és szerzőtársai is. Az általuk összegyűjtött kerékmodellek, a bronocicei edényen lévő kocsiábrázolás, az észak-németországi Flintbek megalit sírjában talált keréknyomok, valamint az Urukban talált

kocsikat ábrázoló piktogramok  $^{14}\text{C}$  adatai alapján megállapították, hogy a kocsi vagy szinte egyszerre jelent meg Európában és Mezopotámiában, vagy nagyon gyorsan terjedt el Mezopotámiából Európába (BAKKER *et al.* 1999, 778). Ők ez utóbbit tartották valószínűnek.

Több kutató is megfogalmazta a polygenetikus fejlődés lehetőségét, amely szerint egymástól függetlenül, több helyen is megalkothatta az ember a kerekes járművet.

A kocsi születésének helyéről és terjedésének irányáról három markáns véleményt szemléltetnek a fransois-i konferencia-kötetben megjelent térképek (PÉTREQUIN – PÉTREQUIN – BAILLY 2006, Fig. 4; 34. kép). A szerzők röviden összefoglalják a három kutató (Sherratt, Matuschik és Vosteen) elképzelését a szállítóeszközök és a kocsi elterjedéséről. Sherratt szerint Mezopotámiában alakult ki a kocsi Kr. e. 4000-ben, és innen terjedt el Európába mintegy 500 év alatt. Matuschik szerint a Fekete-tenger északi partvidékén jelent meg először a jármű, Kr. e. 3800 táján, s innen terjedt két irányba: Európa és Mezopotámia felé 300 év alatt. Vosteen szerint Mezopotámiában és a Kárpát-medencében egyidőben, Kr. e. 3500-ban alkották meg a kocsit, s e két centrumból terjedt el több irányba ez a felfedezés (PÉTREQUIN – PÉTREQUIN – BAILLY 2006, 363–366).

Az elmúlt évtizedben ismét előtérbe kerültek az indoeurópai népekkel kapcsolatos kutatások, a ló, a kocsi és az indoeurópai törzsek kapcsolata, vándorlásai, s ennek különböző vonatkozásai, az alapkérdések megoldásában azonban nem hoztak változást.

A kocsik keltezése az újabb leletek és a kerekes jármű létezését alátámasztó, az utóbbi években előkerült újabb és újabb bizonyítékok ismeretében egyre korábbi időre helyezhető. Ma már nemcsak az ábrázolás elemeit, a szakrális és mitológiai vonatkozásokat vizsgálja a kocsik elemzésekor a kutatás. Napjainkban egyre jobban előtérbe kerül a mindennapi életben betöltött szerepük, gazdasági jelentőségük, és az egyes őskori kultúrák fejlettsége, új iránti fogékonysága: az „innovációs transzfer” kérdésköre. Az „állatok másodlagos hasznosításának forradalma” elmélet megfogalmazása (SHERRATT 1981, 1983) szemléletbeli változást hozott a kutatásban.

Mint láttuk, G. Childe tanulmányainak megjelenése óta jelentősen nőtt a kocsiszobrok száma. A badeni kultúra  $^{14}\text{C}$  és dendrokronológia alapú újabb keltezése miatt változott a kocsi ismeretének időpontja is: ma már jóval korábbra keltezhető ez a fontos innováció. Az új szempontok és adatok a kocsi európai elterjedésének egy új, hipotetikus útvonalát is felvetik: az északról dél felé haladó elterjedés lehetőségét. Nyitott kérdés azonban, hogy miért csak dél felé

indultak volna a kocsi használói? Miért nem hálózták be Európa minden szegletét felfedező útjaikon? Megoldatlan a mai napig a genesis és diffúzió kérdése is csakúgy, mint az elterjedés iránya és ennek gyorsasága. E fontos találmányt, a kocsit, nyilván nem felejtették el az emberek, a modellek és kerekek csekély száma azonban talán a kocsi különleges szerepére utalhat. A felfedezés körüli szenzáció, az akkor vélhetően csak keveseknek megadatott csoda, lassacskán a hétköznapok és a gazdasági élet részévé vált, így már nem volt értelme miniatűr változatban elkészíteni a mágikus tárgyat. Remélhetőleg az elkövetkező évek ásatásain – hiteles körülmények között – kerülnek majd elő olyan adatok, amelyek hozzásegítenek bennünket e sok kérdés megnyugtató megválaszolásához.

Az utóbbi években előkerült egyre több valódi fakerék maradvány, keréknyom, fából kirakott kocsiút, és a sírokba temetett faszekerek feltárása jóval szélesebb körben engedik vizsgálni a kocsi és az egyszerű szállítóeszközök kérdéskörét.

A valós fakerekek és fából készült szekerek mellett egyidejűleg létezett az agyagból elkészített miniatűr kerék- és kocsimodell is a késő rézkortól a középső bronzkorig. Eddig ez csak az egyes leletek előfordulása alapján feltételezett jelenség volt. Ma már bizonyíték is van erre: a Federsee közelében, Olzreuder Ried (Németország) lelőhelyen valódi fakerekek és egy agyagmodell kereke is előkerült (SCHLICHTERLE 2006, 2010). Egyértelmű tehát, hogy párhuzamosan létezett a valódi kocsi és leegyszerűsített, agyagból kiégetett változata is. A fából készült és a miniatűr agyagkocsi más célra, más tartalom kifejezésére szolgált. A valódi szekér a közösség mindennapjainak fontos része volt. A miniatűr agyagváltozat inkább a szakrális szférához tartozhatott, a mágia része lehetett, talán ilyen praktikákkal próbálták a szállítmányt sikeresen célba juttatni.

Egyértelművé vált, hogy nem minden kerék köthető kocsihoz. Ma már különbséget tehetünk állattal húzott, kétkerekű szállítóeszköz és/vagy ugyancsak kétkerekű eke illetve a négykerekű kocsik között. Az archaeozoológusok az állatsont anyagon vizsgálják a fogatolás vagy járom okozta csontelváltozásokat, amelyek nem egyik pillanatról a másikra alakulnak ki.

Az agyagmodellek funkciójáról mindmáig csak feltételezéseink vannak, egykori használatukról nem tudunk biztosat. Ritkaságuk miatt általában szakrális, ceremoniális tárgynak, napszimbólumnak tartják a kutatók, de számos esetben lehettek egyszerű gyerekjátékok is.

A kocsimodelleken lévő díszítés általában összhangban van az adott kultúra edényein is megtalálható mintakinccsel, ami valószínűsíti, hogy az edényeken alkalmazott motívumoknak legalább egy része valamilyen szimbolikus

jelentéstartalommal bírt, amely más tárgyakon (idol, kocsimodell) is megjelent. Gondoljunk pl. az ún. harangszoknyás idOLOKON és a mészbetétes díszű edényeken meglévő motívumokra.<sup>33</sup> Az ismert kocsimodellek alapján bizonyos, hogy léteztek, létezhetek díszítetlen és díszített modellek is egyazon kultúrában, s mindezek eléggé eltérőek is lehetnek egymástól. Ez a sokszínűség meglepő módon nem különböző kultúrákat, hanem egyazon régészeti művelődésen belüli más-más tartalmat jelezhet, ahogyan ezt már a késő rézkori idOLOKNÁL is bizonyíthattuk (BONDÁR 2007; BONDÁR 2008, 174).

A tárgyakból szinte lehetetlen megfejteni azokat a hiedelmeket, azt a szellemi tartalmat, amit későbbi korok írott forrásai alapján már hozzájuk társíthatunk. Egy-egy szokás, rítus vagy a hitvilág egyes elemei nagyon hosszú időn keresztül élnek, még akkor is, ha állandó változáson mennek keresztül. Gondoljunk csak a kelták máig élő, itt-ott még fellelhető mitikus hagyományaira vagy a kereszténység több mint 2 ezer éves múltjára, szimbólumrendszerére. Mindezek alapján talán kellő óvatossággal segítségül hívhatjuk különböző népek mondakincsét, a mitológiában fellelhető utalásokat, hogy értelmezzük az őskor korai időszakának különleges tárgyait. Ily módon talán kimutathatjuk azokat az összefüggéseket tárgyak és a hozzájuk kapcsolódó elvont tartalom között, amelyek a szakrális gondolkodás, szimbólumalkotás kezdeti stációit, a formálódó, olykor egymástól távoli vidékeken meglévő hasonló gondolati elemeket jelentik, amelyekből a későbbi korokban már vallássá terebélyesedett, kanonizált hitvilágban a szimbólumok sokasága adja a mitológia, a vallás alapelemeit. Mindezek az elemzések azonban messzire vezetnének a régészettől.

A leletek az előkerülésük időpontjában már nem az eredeti összefüggésben, hanem másodlagos kontextusban figyelhetők meg, rendszerint telepek hulladék-gödrében találják meg a modellek törött darabjait. A sírba tett tárgyak a temetési ceremóniához tartozó kellékek lehettek, amelyet a szertartás után el is temettek az elhunytal. Halotti ajándék volt vagy az elhunyt életéhez tartozó státuszszimbólum? Nem tudjuk. A sírba temetett valós szekerek alapján feltételezhető, hogy a korai időszakban misztikus tartalmú volt a négykerekes eszköz, amelyet csak kivételes alkalmakkor és csak a közösség meghatározott tagjai vehettek igénybe, státuszukat kifejezve.

A „dark age” agyag kocsimodelljei lehettek egyszerű gyerekjátékok, lehettek a gazdagságot, rangot jelképező presztízstárgyak megtestesítői, de lehettek

<sup>33</sup> Hasonló következtetésekre jutott Szabó Géza is a bonyhádi mészbetétes temető gazdag leletanyagát elemezve (SZABÓ – HAJDU 2011, 100–105).

az ekkortájt már formálódó és nemzedékről nemzedékre hagyományozott vallási hiedelmekben Nap szimbólumok, vagy a későbbi istenségekhez tartozó ikonográfiai jelek előfutárai is, egykori jelentésüket – kellő fantáziával – egyelőre csak találgatni tudjuk. A kocsimodellek előfordulása jóval kisebb területen mutatható ki, mint amekkorán valójában ismerték és használták a kocsit. Mezopotámia, Görögország, Itália és a Kárpát-medence, valamint a Pontus-vidék, India és Kína számos agyagmodellje bizonyítja, hogy a miniatűr változatoknak bizonyos területeken jelentése, jelentősége volt. Az elterjedési területük alapján nem meglepő, hogy a prehistorikus korok fejlett civilizációiban találkozunk e tárgyakkal. Más területeken, pl. Hollandia, Németország, Svájc a makettek – jelen ismereteink szerint – hiányoznak, előkerültek viszont a valós kocscik famaradványai. A kocsi jelentőségének, a közösségek közötti kommunikációban betöltött szerepének nagyívú, újabb összefoglalása nemrégben jelent meg (BURMEISTER 2011).

Az egyszerű (redukált) modellek mellett az igavonó állatot is ábrázoló protomék majd a különleges kategória, a „madár-kocsik” (bird-chariot) tükrözik azt a szellemi fejlődést, amit ez a találmány másodlagos szerepben betöltött az egykori közösségek életében. A „nagy mű”-től, azaz a felfedezés egyszerű megörökítésétől a mitikus absztrakcióig, majd a hétköznapiakban immáron általánossá, azaz különösebb jelentőséget nem hordozó, egyszerű tárggyá vált kocsikon a fétisből profánná válás folyamatát kísérhetjük nyomon a különböző régészeti és történeti korszakokban.

Sajnos, e történelem előtti kor szokásának értelmezése megfejthetetlen a mai ember számára, de néhány kutatói magyarázatot azért megemlítnék.

Soproni S. a budakalászi jelképes sírból (177. sír) előkerült modellt a halottkultusszal hozta összefüggésbe, a későbbi kocscitemkezések korai előzményét látta benne (SOPRONI 1954, 35). Bóna I. a budakalászi kocsimodell sírba kerülését azzal magyarázta, hogy a valószínűleg kultikus rendeltetésű tárgy másodlagos funkciót kapott, a sírba már használaton kívüli edényként került (BÓNA 1960, 109). Makkay J. votív tárgynak tartotta, amelyet valamely istennőnek szánt áldozat során használtak az egykori közösség tagjai (MAKKAY 1963, 1965). Fettich N. szerint a kocsimodellek a halottat a túlvilágon lévő istennőhöz szállító halottas szekerek voltak (FETTICH 1969, 51). Kalicz N. is kultikus tartalmúnak tekinti a kocsimodelleket: egy mezopotámiai párhuzam alapján, véleménye szerint a szertartások során használt szent olaj tárolására szolgálhattak (KALICZ 1976a, 117). A felsorolt néhány példából is látszik, mennyire nehéz elképzelni e tárgyak egykori rendeltetését.



A Kárpát-medencében előkerült késő rézkori agyagmodellek kultikus tartalmát nem vitatjuk.<sup>34</sup> Ha megvizsgáljuk még azt is, hogy e kocsimodellek és az egyéb különleges kultikus tárgyak (pl. idolk, kebles edények) elterjedése hogyan viszonyul egymáshoz, azt tapasztaljuk, hogy bizonyos területeken – nagyjából hasonló mértékben kutató térségekben – koncentráltabban jelentkezők ezek a ritka leletek, mint máshol. Ez a tény azt jelezheti, hogy ezek a régiók fontosabb szerepet töltek be a badeni kultúra életében, azaz a szállásterületek, a települések között valamiféle hierarchia, státuszbeli különbség volt. Lehetséges, hogy a kultikus leletek koncentráltabb előfordulása hatalmi vagy kultikus központra, gazdasági centrumra utal, ahol – akár csak az anatóliai és a Kaukázus-vidéken a Cucuteni-Tripolje kultúra nagyméretű, városias településeihez hasonlóan – nagyobb létszámú közösségek éltek, s egyben helyszínei voltak a kereskedelem, és a közösségi összetartozás rendszeres szertartásainak, ünnepeinek is (BONDÁR 2007). Egyelőre nem tudjuk bizonyítani, hogy a fejlett városállamokhoz hasonló települések lettek volna már a badeni komplexum idején térségünkben is, a különleges leletek (ritka, kultikus tartalmú vagy presztízstárgyak és jelenségek) előfordulásában megfigyelhető koncentráció azonban valószínűleg nem a véletlen műve (BONDÁR 2008, 180). Természetesen ez a felvetés további elmélyült kutatást igényel. A településhálózat és temetkezések elemzése, a környezet által meghatározott gazdasági keretek, kereskedelmi kapcsolatok pontos feltérképezése, a földművelés és állattartás arányának meghatározása, demográfiai következtetések levonása, további presztízsz elemek kimutatása közelebb vihet bennünket az egykori közösségek egymáshoz viszonyított státuszának pontosabb körvonalazásához, egy-egy, a kutatás szempontjából szerencsés kontextusú leletegyüttes pedig a hitvilág, a kognitív szféra újabb mozaikjának helyreállításához is hozzásegíthet. A jövőben talán a nagyfelületű ásatások feldolgozása választ adhat arra a kérdésre, hogy megvoltak-e a Kárpát-medencében azok a társadalmi-gazdasági igények és feltételek, amelyek minden új befogadására alkalmassá tették az itteni közösségeket vagy épp ellenkezőleg, az itteni közösségek különleges innovációi jutottak el távolabbi vidékekre, ahol a gazdasági fejlettség már készen állt ezen felfedezések integrálására.

A kocsizeleteket még számos más szempont szerint is lehetne vizsgálni. Ebben a munkámban elsősorban azt kívántam röviden áttekinteni, hol tart jelenleg a kocsikutatás. Felvázoltam, mennyit változott a kronológia, a genezis kérdése.

<sup>34</sup> A bronzkorban már a gyerekjáték funkció is elfogadható lehetőség a kis agyagmodelleknél (OLEXA 1983; BONDÁR 1990).

Összegeztem azt, hogy milyen új leletek, jelenségek, vizsgálati anyagok vonhatók be a komplex elemzésbe. Az újabb magyarországi modellek közreadásával igyekeztem elemezni az ismert Kárpát-medencei kocsikat, megkíséreltem néhány új szempontot is felvetni.

Az egyre több kocsimodell és kocsira utaló egyéb adat, valamint a remélhetőleg egyre több, hiteles előkerülési körülmény lehetővé teszi, hogy újabb és újabb szempontok szerint gondolkodjunk, újabb és újabb problémákat vessünk fel, egyre szélesebb kitekintésben vizsgáljuk az emberiség életében máig meghatározó szerepet betöltő innováció régészeti leleteit.

## 6. Katalógus

A Katalógusban a mai Magyarország területén előkerült késő rézkori, korai és középső bronzkori agyag kocsimodellek rövid leírását adjuk. A lelőhely neve és a megye után a kötetben szereplő kép számát tüntettük fel. A szakirodalomból az első közlést idézzük, ezen kívül csak azt az irodalmat említjük, amelyikben új illusztráció szerepel a tárgyról. A méreteket a szakirodalomból vettük át, ezért nem egységesek a paraméterek.

### 6.1. Késő rézkori kocsimodellek

A Kárpát-medencében jelenleg 18 késő rézkori kocsimodellt ismerünk, ezek közül 11 a mai Magyarország területéről származik (*19. kép*)

#### 1. **Balatonberény, Ady E. u. 22.** (Somogy m.) (*11. kép*)

Bolerázi csoport – Ajándék.

Világosbarna, vastag falú, nagyméretű, téglatest alakú kocsiszekrény alj- és oldaltöredékei. Oldalait összefüggő, függőleges állású, bekarcolt zeg-zugminta díszíti. Alja díszítetlen. Két hosszabb oldala lekerekített végződésű, a rövidebb oldalra merőlegesen átfűrt, ily módon jelezve a tengely helyét. Pereme letörött. Eredeti részein nincs nyoma applikációnak. Nagymértékben kiegészített. Magassága 12,5 cm, a hosszabb oldal hossza fölül 23 cm, alul 20 cm. A rövidebb oldal hossza fölül 16,5 cm, alul 13 cm. Kaposvár, Rippl Rónai Múzeum, gyarapodási napló: 02/04). (BONDÁR 2004, 5. kép 1, 6. kép).

#### 2. **Boglárlelle, Úszó u. 74–76.** (Somogy m.)<sup>35</sup> (*8. kép 2a–b, 9. kép*)

Bolerázi csoport – Telepről.

Szürkésvörös, vastag falú, nagyjából téglatest alakú kocsiszekrény töredéke. Négy sarka lapos gombszerű végződéssel zárul. Minden oldalán függőleges állású, bekarcolt zeg-zugminta díszíti. A kocsiszekrény pereme ujjbenyomkodásokkal eldolgozva. Alján gyékénylenyomat. Egyik rövidebb oldalán, nagyjából közepén két letörött applikáció helye látható. Csaknem teljesen ép, alján kisebb kiegészítés. Egyik sarka (a hosszanti és vele szomszédos rövidebb oldalon) kis mértékben pótolva, néhány helyen ragasztva. Magassága 10 cm, a hosszabb oldal hossza fölül

---

<sup>35</sup> Balatonlelle és Balatonboglár egy időben egy települést alkotott Boglárlelle néven, ma ismét két település. A kocsimodell lelőhelye Balatonlelle területén van.

16 cm, alul 14 cm. A rövidebb oldal hossza fölül 11 cm, alul 9 cm. Kaposvár, Rippl Rónai Múzeum, gyarapodási napló: 76/18. (ECSEDY 1982, 8. kép 9a–b; HONTI – KÖLTŐ – NÉMETH 1988, II. tábla 1–2; BONDÁR 2004, 3. kép, GÖRDÜLŐ IDŐ 2007, 25. o. 13. kép).

**3. Budakalász-Luppa csárda, 158. sír (Pest m.) (6. kép)**

Badeni kultúra – Csontvázas sírból.

Trapéz oldalú füles edény, kívül-belül pirosra festett, díszítetlen. Peremén a sarkok kicsúcsosodnak. Alján négy kis bütyöktalp utal a kocsitengelyre. Magassága 5,5 cm, a felső rész átmérője 9,3 cm, aljának átmérője 5,5 cm. Szentendre, Ferenczy Múzeum. Ltsz: 61.2.27.2, Soproni S. ásatása 1953. (SOPRONI 1954, VI. t. 5; BONDÁR 2009, Pl. LXVI. 158/2).

**4. Budakalász-Luppa csárda, 177. sír (Pest m.) (1. kép A, 5. kép)**

Badeni kultúra – Szimbolikus sírból.

Négyszögletes, négykerékű szalagfüles agyagedény. Három oldalát a perem alatti zeg-zugvonalak díszítik. A füllel szemközti oldalon három sorban elrendezett zeg-zugvonalak díszítik. Alján bekarcolt vonalak, amelyek a tengelyeket és az alját alkotó deszkát jelzik. Kerekei lapos korongok, amelyek nem voltak átlukasztva, hanem a kerékagyat jelző kidudorodásban végződtek. Kívül-belül pirosra festve. Magassága 8 cm, a felső rész átmérője 9 cm, aljának átmérője 6 cm. Szentendre, Ferenczy Múzeum. Ltsz: 61.2.35.5. Soproni S. ásatása 1953. (SOPRONI 1954, Pl. VII. 1–2; BANNER 1956, Pl. 120; BONDÁR 2009, Pl. LXXIX. 177/3)

**5. Esztergom – Szentkirály (Komárom-Esztergom m.) (13. kép 1a–b)**

Badeni kultúra – Telepről.

Négyszögletes, pereme alatt kettős zeg-zugmintasorral díszített makett 5 darab töredéke. A kocsiszekrény alján eredetileg négy bütyökláb lehetett. Kívül-belül vörösre festve (festékbe mártva). Magassága 3,5 cm, az átló mérete a felső szélén 11 cm, alján 7 cm. Esztergom, Balassa Múzeum, ltsz.: 2000.78.18./a. Kövecses Varga Etelka ásatása 1988. (KÖVECSES VARGA 2010, 4–8, 15. kép)

**6. Esztergom – Szentkirály (Komárom-Esztergom m.) (13. kép 2)**

Badeni kultúra – Telepről.

A töredék egy kocsi edény hátsó végének alsó sarkából származik, rajta a bekarcolt cikk-cakk minta részlete, és a szalagfül csonkjá, a két letört kerék tapadásának helye. A kocsi alján egy kis borda látható, amely valószínűleg a hátsó kerék

tengelyét jelzi. A töredék magassága 2,6 cm, szélessége a fülcsonk alatt 3,3 cm. Esztergom, Balassa Múzeum, ltsz.: 2001.21.95. Kövecses Varga Etelka ásatása 1988. (KÖVECSES VARGA 2010, 9–11, 14. kép 1)

**7. Esztergom – Szentkirály** (Komárom-Esztergom m.) (13. kép 3)

Badeni kultúra – Telepről.

Kocsimodell hosszanti oldalának töredéke az aljrésszel együtt. Festésnek nincs nyoma. Kereke, a megmaradt rész szerint, kb. 4 cm átmérőjű lehetett. A töredék alján négy, megközelítőleg párhuzamosan bekarcolt vonallal határolt sáv részlete látható, amely valószínűleg a tengelyt jelzi. A töredék magassága 2 cm, belső hosszúsága 3,5 cm, külső hosszúsága 4,8 cm, szélessége 3,1 cm. Esztergom, Balassa Múzeum, ltsz.: 2001.29.60. Kövecses Varga Etelka ásatása 1988. (KÖVECSES VARGA 2010, 12–13, 14. kép 2).

**8. Kaposvár, 61-es elkerülő út 2. lh.** (Somogy m.) (14. kép)

Bolerázi csoport – Telepről.

A kocsimodell felülete kissé elnagyolt, égetése sem tökéletes. Három oldala biztosan díszített, a negyediknél ez csak valószínűsíthető. Alja díszítetlen. A kocsiszekrényt borító díszítés három vízszintes sorba bekarcolgatott függőleges vonalakból állt össze. Magassága (a lábak nélkül): 5 cm, hosszabbik oldala fölül 9,5 cm, alul 8,3 cm. Rövidebb oldala fölül 8,5 cm, alul 7 cm. Kaposvár, Rippl Rónai Múzeum, egyedi azonosítója: 98/102.597.264. Bárdos Edith ásatása 1999 (BÁRDOS – GALLINA 1999). (Somogy Megyei Múzeumok Közleményei 19 (2010) 59. o. színes kép: téves lelőhelymegjelöléssel szerepel. BONDÁR 2012, Fig. 1)

**9. Moha-Homokbánya** (Fejér m.) (12. kép)

Bolerázi csoport – Szórvány.

Négyszögletes kocsiszekrény, egyik rövidebb oldalán letört applikáció helyével. Minden oldala sűrűn vonalkázott, egymáshoz illesztett rombuszokkal díszített. A tengelytartót fülszerűen kiképzett lábak jelzik. Majdnem ép. Magassága: 11,5 cm, hosszabbik oldala fölül 14,5 cm, alul 14 cm, rövidebb oldala fölül 12,2 cm, alul 10,5 cm. Magángyűjteményben. (KOVÁCS 2006, Abb. 1).

**10. Pilismarót-Basaharc 445. sír** (Komárom-Esztergom m.) (8. kép 3a–c)

Bolerázi csoport – Hamvasztásos sírból.

Négyszögletes, sarkainál felcsúcsosodó peremű kocsiszekrény. Alján gyékénylenyomat. Díszítetlen. Magassága 4,9 cm, a hosszabbik oldala fölül 7,5 cm, alul

8,5 cm, rövidebb oldala fölül 7,5 cm, alul 8,5 cm. Esztergom, Balassa B. Múzeum, ltsz.: 88.102.2. Torma István ásatása 1971. (BONDÁR 1990, Abb. 7. 3a–c).

**11. Szigetszentmárton, Dózsa Gy. út 13.** (Pest m.) (15. kép 2)

Badeni kultúra – Csontvázas sírból.

Szögletes, négy kerekű füles kocsiedény. Az egyik hosszabb és az egyik rövidebb oldalon perem alatt és az éleinél bekarcolt zeg-zugminta. Kerekeit tömör henger köti össze, amely a tengelyt jelzi. A kerékagyat a kerekeken levő kidudorodás érzékelteti. Magassága 7,2 cm, szélessége 7,3 cm, hossza 7,6 cm. Magyar Nemzeti Múzeum, ltsz.: 72.19.1. Kemenczei T. hitelesítő ásatása 1972 (KALICZ 1976).

## 6.2. Bronzkori kocsimodellek

Amint a fentiekből láthattuk, a kárpát-medencei korai és középső bronzkori kocsimodellek mennyisége jelentősen gyarapodott, számuk – a kerékmodellek lelőhelye nélkül – ma már 89-re tehető, ebből a mai Magyarország területéről származik a leletek 20 %-a, az alábbi 19 tárgy (33. kép).

**1. Alsóvadász–Várdomb** (Borsod-Abaúj-Zemplén m.) (20. kép 5)

Hatvani kultúra – Telepről.

A kocsimodell téglatest alakú, egyik rövidebb oldala, és a csatlakozó hosszabb oldal töredéke maradt meg belőle. Vélhetően minden oldala hasonló díszítésű volt. Kiegészített rajzát Kalicz N. közli (KALICZ 1968, Taf. CXIII. 2; BONDÁR 1992, 8. kép 2). Fettich N. Kalicz értelmezésével szemben a megmaradt rövidebb oldalban a kocsi előoldalát, a két felső sarkon lévő nyúlványban a fogatolás maradványát látja. Az ő értelmező rajzán tehát nincs minden sarkon felcsúcsosodó peremrész (FETTICH 1969, XI. t. 3). Fettich szerint a kocsi lelőhelye a Kalicz által hivatkozott adatközlő szerint Felsővadász volt (FETTICH 1969, 55, 39. jegyzet).

**2. Békés** (Békés m.)

Gyulavarsándi kultúra – Szórvány.

Bóna I. a kocsimodelleket és kerekeket közreadó tanulmányában említi egy kocsimodell felső sarkának töredékét. „... *We may suspect such in two flat, angularly ending sherds from Szamosújvár and a fragment from Békés, reminding us most of all of the upper rim or the corner ending of a car.*” (BÓNA 1960, 86. ltsz: 1631) A

békési modellt a bronzkori katalógusban is kocsiként említi, de nem közli a tárgyat (BÓNA 1994, 74).<sup>36</sup>

3. **Berettyószentmárton** (Hajdú-Bihar m.) (21. kép 4)  
Gyulavarsándi kultúra – Szórvány.  
Fordított csonka gúla alakú kocsiszekrény, díszített. A töredék magassága 8 cm, hossza 15 cm. (BRONZEZEIT 1992, Kat. no. 330; LE BEL AGE 1994, Cat. 330)
4. **Berettyóújfalú-Herpály** (Hajdú-Bihar m.) (21. kép 1)  
Ottományi kultúra – Telepről.  
Fordított csonka gúla alakú kocsiszekrény, alján átfűrt sarkokkal. Díszítetlen. Méreteit, pontos leírását nem közölte az ásató. (MÁTHÉ 1984, 6. tábla 1).
5. **Berettyóújfalú-Herpály** (Hajdú-Bihar m.)  
Ottományi kultúra – Telepről.  
Kocsimodell töredékét említi Máthé M. Képet nem közöl a tárgyról, leírása szerint karcolt díszű töredék, amely a pocsjai típust képviseli, azaz a felső sarkain eredetileg négy ferde átfűrés volt. (MÁTHÉ 1984, 148–149).
6. **Berettyóújfalú-Herpály** (Hajdú-Bihar m.)  
Ottományi kultúra – Szórvány.  
Kocsimodell töredékét említi Máthé M. Képet nem közöl a tárgyról, leírása szerint karcolt díszű töredék, amely a pocsjai típust képviseli, azaz a felső sarkain eredetileg négy ferde átfűrés volt. (MÁTHÉ 1984, 148–149).
7. **Börzönce-Temetői dűlő** (Zala m.) (20. kép 1)  
Somogyvár-Vinkovci kultúra – Telepről.  
Fordított csonka gúla alakú kocsiszekrény töredéke, alsó részén tengelytartóul szolgáló, lekerekített, átfűrt sarkokkal. Díszítetlen. A töredék magassága 2 cm, hossza 5,4 cm, szélessége 3,9 ill. 3,2 cm. (BONDÁR 1990, 5. kép)

---

<sup>36</sup> BÓNA 1994, 74. Sajnos, nem tudtam megtalálni az említett töredéket, bár mindent megtettem ennek érdekében: átnéztem a békési publikációkat, a Magyarország Régészeti Topográfiája vonatkozó kötetét és segítséget kértem a Békés Megyei Múzeumok igazgatójától, Szathmári Imrétől is. Ezúton is köszönöm a kedvességét, hogy utánanézett a régi leltári számnak, de a tárgyat nem találják.

- 8. Füzesabony-Öregdomb** (Heves m.) (21. kép 2)  
Késő hatvani kultúra – Telepről.  
Téglatest alakú kocsiszekrény töredéke, alul a sarkai átfúrva. Díszített. A töredék magassága 4,8 cm, hossza 5,6 cm, szélessége 5 cm. (KOVÁCS 2006, Abb. 4. A képaláírás a cikkben téves, helyesen: Abb. 3)
- 9. Nemesnáduvar** (Bács-Kiskun m.) (23–25. kép)  
Nagyrévi kultúra – Telepről.  
leírását ld. SZÉKELY 2010 és a jelen tanulmányban.
- 10. Novaj** (Borsod-Abaúj-Zemplén m.) (1. kép, 22. kép 1)  
Füzesabonyi kultúra – Telepről.  
Téglatest alakú, alul a sarkain átfúrt kocsimodell töredéke. Díszített. A töredék magassága 6,6 cm, hossza 5,5 cm, szélessége 6,1 cm. Bóna közli a kiegészített rajzot. (BÓNA 1960, Abb. 3. Pl. LXII. 1–3. ). Fettich N. a kocsis részletes leírását és Bónától némileg eltérő rekonstrukciós rajzát közli (FETTICH 1969, 41–43, V. t. 1, 1a, 1b)
- 11. Pocsaj-Leányvár** (Hajdú-Bihar m.) (22. kép 2)  
Ottományi kultúra – Szórvány.  
Majdnem ép modell. Fordított csonka gúla alakú modell, alul a sarkai átfúrva. Díszített. Hossza 13,5 ill. 14 cm, szélessége 8 cm. Mesterházy K. a tárgy részletes leírását, rajzát, fotóját közli (MESTERHÁZY 1976). Színes fotóját Bóna I. közölte (BÓNA 1994, Fig. 34). Bóna a gyulavarsándi kultúrába sorolta a tárgyat, ma már az Erdélyben feltárt tellen talált analógiák alapján inkább az ottományi kultúrához köthető. A kocsimodell legújabb rajzát Dani J. adta közre (DANI 2005, 306. o. Fig. 3)
- 12. Polgár-Kenderföldek-Kiscsözshalom** (Hajdú-Bihar m.) (20. kép 2)  
Késő hatvani kultúra – Telepről.  
Töredék. (MÁTHÉ 1991, 13. o.) Csak a tárgyról készült rajzot közlik a szerzők, nincsenek méretek (RACZKY – ANDERS 2001, 13. kép: színes fotó). A kocsis mérethelyes fotóját és kiegészítő adatait (mely szerint a kocsitöredékek 2 objektumból kerültek elő) Dani Jánosnak ezúton is köszönöm. Ugyancsak köszönet a felvételeket készítő Jurás Ákosnak.



**13. Tószeg** (Szolnok m.).

Hatvani kultúra – Szórvány?

Bóna I. a kocsimodelleket és kerekeket közreadó tanulmányában említi egy kocsimodell alsó sarkának töredékét. „*A fragment from Tószeg (stratum B, Hatvan settlement) seems to be the lower corner of a quadratic wagon with a low rim.*” (BÓNA 1960, 86. fragment no. 133 of the 1912 excavation). Sajnos, erről a kocsimodellről – bár Bóna a bronzkori kiállítási összefoglalóban is említi (BÓNA 1994, 75) – csak ennyit tudunk.

**14. Törökszentmiklós-Terehalom** (Szolnok m.) (20. kép 3)

Hatvani kultúra – Telepről szórvány lelet.

Töredék. Fordított csonka gúla alakú kocsiszekrény, sarkai alul átfúrva. Díszített. A töredék hossza 12,9 cm, szélessége 4,8 cm. (TÁRNOKI 1999, 2. tábla)

**15. Vésztő-Mágor** (Békés m.) (21. kép 3)

Gyulavarsándi kultúra – Telepről.

Fordított csonka gúla alakú kocsiszekrény. Sarkai alul átfúrva. Díszített. Magassága 6 cm, hossza 18 cm. (KOVÁCS 1994, 38. kép: színes fotó; LE BEL AGE 1994, Cat. no. 425; KOVÁCS 1994, 76. o.; MAKKAY 2004, 54. 12. kép)

**16. Ismeretlen lelőhely.** (20. kép 4)

Késő hatvani kultúra – Szórvány.

Téglatest alakú kocsiszekrény töredéke, a tengelyt átfúrt bütykök tartják. Díszített. A töredék magassága 5,5 cm, hossza fölül 11 cm, alul 5,8 cm, szélessége fölül 3,2 cm, alul 3,7 cm. (KOVÁCS 2006, Abb. 4. A képaláírás téves, helyesen Abb. 3, ld. SZATHMÁRI 2007, 22. színes fotón)

**17. Berettyószentmárton** (Hajdú-Bihar m.)

Középső bronzkor – Telepről?

Kocsimodell töredéke. Felszíni gyűjtés 2000. Dani J. szíves szóbeli közlése.

**18. Cegléd, Intézeti- és Bába-Molnár-dűlő.** (Pest m.)

Nagyrévi kultúra – Telepről.

Kocsimodell aljának és oldalfalának töredéke. Hossza 8 cm, szélessége 5 cm. Rajna András ásatása 2005. (RAJNA 2005, 219)

**19. Vatta-Testhalom, Dobogó** (Borsod-Abaúj-Zemplén m.)

Hatvani kultúra - Telepről.

Majdnem ép, díszítetlen kocsimodell. Hossza 13,5 cm, szélessége 8 cm. Koós Judit ásatása 2009. (Koós 2009, 379).

## 7. Irodalom

AARHUS, N. J. – LAURSEN, S. 2010

Routes and Wheeled Transport in late 4<sup>th</sup>–Early 3<sup>rd</sup> Millennium Funerary Customs of the Jutland Peninsula: Regional Evidence and European Context. *Prähistorische Zeitschrift* 85, 15–58.

ACHSE, RAD UND WAGEN 1986

W. Treue (Hrsg.), *Fünftausende Jahre Kultur- und Technikgeschichte*. Vandenhoeck and Ruprecht. Göttingen.

ANATI, E. 1960

Bronze Age Chariots from Europe. *Proceedings of the Prehistoric Society* 26, 50–62.

ANTHONY, D. W. 1995

Horse, wagon and chariot: Indo-European languages and archaeology. *Antiquity* 69, 554–565.

ANTHONY, D. W. 2007

*The Horse, the Wheel and Language: How Bronze-Age Riders from the Eurasian Steppes shaped the Modern World*. NJ: Princeton University Press. Princeton.,

ANTHONY, D. W. – VINOGRADOV, N. B. 1995

Birth of the Chariot. Excavations east of the Ural Mountains reveal traces of the first two-wheeled high-performance vehicles. *Archaeology* 48, 36–41.

ANTHONY, D. W. – BROWN, D. R. 2007

The Secondary Products Revolution, Horse-Riding and Mounted Warfare. In: Bauer, A. (ed.) *Horses and Humans in Antiquity. Harnessing horsepower*. Session in honour of Andrew Sherratt at the Society for American Archaeologists annual conference in Austin, 10, April 2007.

BĂCUET, S. 1998

Un cărucior de lut descoperit la Bădăcin (Jud. Sălaj) – A clay wagon discovered at Bădăcin (Sălaj County) *Apulum* 35, 37–41.

BADER, T. 1978

*Epoca bronzului în nordvestul Transilvaniei*. Editura științifică și enciclopedică. București.

- BAKKER, J. A. – KRUK, J. – LANTING, A. E. – MILISAUSKAS, S. 1999  
The earliest evidence of wheeled vehicles in Europe and the Near East. *Antiquity* 73, 778–790.
- BALASSA, I. 1973  
*Az eke és a szántás története Magyarországon*. Akadémiai Kiadó. Budapest.
- BANNER, J. 1956  
*Die Pécelser Kultur*. Akadémiai Kiadó. Budapest. *Archaeologia Hungarica* 35.
- BÁRDOS, E. – GALLINA, ZS. 1999  
Kaposvár, 61-es út elkerülő szakasz, 2. és 3. számú lelőhely. In: E. Marton (szerk.), *Régészeti Kutatások Magyarországon – Archaeological Investigations in Hungary*. 214. Kulturális Örökségvédelmi Hivatal, Budapest.
- BASSI, G. – FORNI, G. 1988  
*Gli stumenti di lavoro tradizionali lodigiani e la loro storia*. Museo Lombardo di Storia dell'Agricoltura. Milano.
- BETWEEN THE AEGEAN AND BALTIC SEAS 2007  
I. Galanaki – H. Tomas – Y. Galanakis – R. Laffineur (eds), *Prehistory across borders. Proceedings of the International Conference. Bronze and Early Iron Age Interconnections and Contemporary Developments between the Aegean and the Regions of the Balkan Peninsula, Central and Northern Europe*. University of Zagreb, 11–14 April 2005. Liège. *Aegeum* 27.
- BICHIR, G. 1964  
Autour du problème des plus anciens modèles de chariots découverts en Roumanie. *Dacia* 8, 67–86.
- BOGHIAN, D. 2008–2009  
Cu privire la unele vase eneolitice cu protome perechi. – Considérations sur les quelques vases énéolithiques avec protomés paires. *Memoria Antiquitatis* 25–26, 159–170.
- BÓNA, I. 1960  
Clay Models of Bronze Age Wagons and Wheels in the Middle Danube Basin. *Acta Archaeologica Academiae Scientiarum Hungariae* 12, 83–111.
- BÓNA, I. 1992  
Wagen und Wagenmodelle in der Tell-Kulturen. In: *BRONZEZEIT 1992*, 73–75.

BÓNA, I. 1994

Voitures et maquettes de voiture dans les cultures des tells. In: LE BEL AGE 1994, 73–75.

BONDÁR, M. 1990

Das frühbronzezeitliche Wagenmodell von Börzönce. *Communicationes Archaeologicae Hungariae* 1990, 77–91.

BONDÁR, M. 1992

Kora bronzkori kocsimodell Börzöncéről. – Das frühbronzezeitliche Wagenmodell von Börzönce. *Zalai Múzeum* 4, 113–127.

BONDÁR, M. 2002

A badeni kultúra kutatási helyzete Magyarországon (Vázlat) – Der Forschungsstand der Badener Kultur in Ungarn (Abriß). *Móra Ferenc Múzeum Évkönyve – Studia Archeologica* 8, 7–30.

BONDÁR, M. 2004

A kocsi a késő rézkori Európában. – Der Wagen im spätkupferzeitlichen Europa. *Archaeologiai Értesítő* 129, 5–34.

BONDÁR, M. 2006

Le chariot en Europe au Chalcolithique récent. In: PREMIERS CHARIOTS, PREMIERS ARAIRES 2006, 225–237.

BONDÁR, M. 2007

Késő rézkori idolkok Balatonszemes–Szemesi-berek lelőhelyéről. In: K. Belényesy – Sz. Honti – V. Kiss (szerk.), *Gördülő idő. Régészeti feltárások az M7-es autópálya Somogy megyei szakaszán Zamárdi és Ordacsehi között. – Rolling time. Excavations on the Motorway in County Somogy between Zamárdi and Ordacsehi.* 133–135. A Somogy Megyei Múzeumok Igazgatósága – MTA Régészeti Intézete. Budapest.

BONDÁR, M. 2008

The Paraphernalia of Cult Life in the Late Copper Age. *Acta Archaeologica Academiae Scientiarum Hungariae* 59, 171–181.

BONDÁR, M. in print

Utilitarian, artistic, ritual or prestige articles? The possible function of an enigmatic artefact. *Ősrégészeti Tanulmányok*. in print

BONDÁR, M. 2009

Catalogue of graves. In: BONDÁR – RACZKY 2009, 31–196.

BONDÁR, M. 2012

A new Late Copper Age wagon model from the Carpathian Basin. In: P. Anreiter – E. Bánffy – L. Bartosiewicz – W. Meid – C. Metzner-Nebelsick (eds), *Archaeological, Cultural and Linguistic Heritage. Festschrift for Erzsébet Jerem in Honour of her 70<sup>th</sup> Birthday*. 79–91. Archaeolingua, Budapest.

BONDÁR, M. – RACZKY, P. 2009

M. Bondár – P. Raczky (eds), *The Copper Age cemetery of Budakalász*. Pytheas, Budapest.

BONDÁR, M. – V. SZÉKELY, GY. 2011

A New Early Bronze Age Wagon Model from the Carpathian Basin. *World Archeology* 43/4, 538–553.

BOROFFKA, N. 1994

*Die Wietenberg-Kultur. Ein Beitrag zur Erforschung der Bronzezeit in Südosteuropa*. I–II. Rudolf Habelt. Bonn. UPA 19.

BOROFFKA, N. 2004

Bronzezeitliche Wagenmodelle im Karpatenbecken. In: FANSA – BURMEISTER 2004, 347–354.

BRONZEZEIT 1992

I. Bóna (Hrsg.), *Bronzezeit in Ungarn. Forschungen in Tell Siedlungen an Donau und Theiss. Ausstellungskatalog*. Museum für Vor- und Frühgeschichte. Frankfurt am Main.

BURMEISTER, S. 2004

Der Wagen im Neolithikum und in der Bronzezeit: Erfindung, Ausbreitung und Funktion der ersten Fahrzeuge. In: FANSA – BURMEISTER 2004, 13–40.

BURMEISTER, S. 2011

Innovationswege – Wege der Kommunikation. Erkenntnisprobleme am Beispiel des Wagens im 4. Jt. v. Chr. In: Hansen, S. – Müller, J. (Hrsg.), *Sozialarchäologische Perspektiven: Gesellschaftlicher Wandel 5000–1500 v. Chr. zwischen Atlantik und Kaukasus*. 211–240. Internationale Tagung 15.–18. Oktober 2007 in Kiel. Deutsches Archäologisches Institut Eurasien-Abteilung Berlin und Christian-Albrechts-Universität Kiel Institut für Ur- und Frühgeschichte Kiel. Verlag Philip Zabern. Berlin-Kiel. Archäologie in Eurasien Band 24.

CĂPITANU, V. – FLORESCU, M. 1969

Așezarea din epoca bronzului de la Podul Morii–Bărboasa, com. Oncesti – La station Monteoru de Podeu Morii–Bărboasa. *Carpica* 2, 23–34.

CASKEY, M. E. 1978

News Letter from Greece. *American Journal of Archaeology* 82/3, 339–353.

CAUBET, A. 2000

Ugarit at the Louvre Museum. *Near Eastern Archaeology* 63/4, 216–219.

CHIDIOȘAN, N. 1980

*Contribuții la istoria tracilor din Nord-Vestul României. Așezarea Wietenberg de la Derșida. – Contributions à l'histoire des Thraces du Nord-Ouest de la Roumanie. L'établissement de la culture Wietenberg de Derșida.* Muzeul Țării Crișurilor. Oradea.

CHILDE, G. V. 1935

*L'Orient Préhistorique.* Éditions Payot. Paris.

CHILDE, G. V. 1950

*Prehistoric Migrations in Europe.* Instituttet for Sammenlignende Kulturforskning. Oslo. H. Aschehoug & Co.; Otto Harrassowitz; Société d'Édition "Les Belles Lettres"; Kegan Paul, Trench, Trubner and Co. Ltd.; Harvard University Press. Oslo, Leipzig, Paris, London, Cambridge Mass.

CHILDE, G. V. 1951

The First Waggon and Carts from the Tigris to the Severn. *Proceedings of the Prehistoric Society* 17, 177–194.

CHILDE, G. V. 1954

The Diffusion of Wheeled Vehicles. *Ethnographisch-Archäologische Zeitschrift* 2, 1–17.

CRAIG, O. E. – CHAPMAN, J. – FIGLER, A. – PATAY, P. – TAYLOR, G. – COLLINS, M. J. 2003

'Milk jugs' and other myths of the Copper Age of Central Europe. *European Journal of Archaeology* 6, 251–265.

ČUFAR, K. – KROMER, B. – TOLA, T. – VELUŠČEK, A. 2010

Dating of 4<sup>th</sup> millennium BC pile-dwellings on Ljubljansko barje, Slovenija. *Journal of Archaeological Science* 37, 2031–2039.

## CUCUTENI TRYPILLIA 2008

Stratulat, L. (ed.), *Cucuteni Trypillia: A Great Civilization of Old Europe*. Palazzo della Cancellaria, Rome–Vatican 16 September – 31 October 2008. “Cucuteni pentru Mileniul III Foundation & Hers Consulting Group. Rome.

## DANI, J. 2005

The Pocsaj Area in the Bronze Age. In: E. Gál – I. Juhász – P. Sümegi (eds), *Environmental archaeology in north-eastern Hungary*. 301–308. Archaeological Institute of the Hungarian Academy of Sciences. Budapest. *Varia Archaeologica Hungarica* 19.

## DĂNILĂ, S. 1971

Săpturile arheologice din 1962 de la Bistrița. *Sesiunea de comunicări științifice a Muzeilor de Istorie. Decembrie 1964. Vol. 1*. 151–162.

## DINU, M. 1981

Clay Models of Wheels discovered in Copper Age Cultures of Old Europe mid-fifth Millennium B.C. *The Journal of Indo-European Studies* 9, 1–14.

## DOMONKOS, J. 1908

A Lopós-halom (Arad m.). *Archaeologiai Értesítő Új f.* 28, 55–78.

## DUERR, J. 2007

Zum Beginn der Milchnutzung in Mitteleuropa. *Ethnographisch-Archäologische Zeitschrift* 48, 335–373.

## DURMAN, A. 1988

The Vučedol Culture. In: Durman, A. (ed.), *Vučedol. Three thousand years B.C.* Catalogue of the exposition 21. 07–31.08.1988. Muzejski dokumentacioni centar, Zagreb.

## ECSÉDY, I. 1982

Későrézkori leletek Boglárlelléről. – Late Copper Age finds from Boglárlelle. *Janus Pannonius Múzeum Évkönyve* 26, 73–95.

## ELIADE, M. 1999

*Misztikus születések*. Európa. Budapest. (after *Naissances mystiques. Essai sur quelques types d'initiation*. Edition Gallimard 1959).

EVERSHED, R. P. – PAYNE, S. – SHERRATT, A. G. – COPLEY, M. – COOLIDGE, J. – UREM-KOTSU, D. – KOSTAS, K. – ÖZDOGAN, M. – ÖZDOGAN, A. – NIEUWENHUYSEN, O. – AKKERMANS, P. M. – BAILY, D. – ANDAESCU, R.-R. – CAMPBELL, S. – FARID, S. – HODDER, I. –



YALMAN, N. – ÖZBASARAN, M. – BYCAKY, E. – GARFINKEL, Y. – LEVY, T. – BURTON, M. M. 2008

Earliest date for milk use in the Near East and southern Europe linked to cattle herding. *Nature* 455, 528–531.

FANSA, M. – BURMEISTER, S. 2004

*Rad und Wagen. Der Ursprung einer Innovation; Wagen im Vorderen Orient und Europa.* Ausstellung vom 28. März bis 11. Juli 2004. Verlag Philipp von Zabern. Mainz am Rhein. Beiheft der Archäologische Mitteilungen aus Nordwestdeutschland 40.

FARKAŠ, Z. 2010

Rectangular vessels (wagon models) of the Boleráz group from Pezinok and Chorvátsky grob. In: J. Šuteková – P. Pavúk – P. Kalábková – B. Kovár (eds), *Panta rhei. Studies on the Chronology and Cultural Development of south-Eastern and Central Europe in earlier Prehistory. Presented to Juraj Pavúk on the Occasion of his 75<sup>th</sup> Birthday.* 435–447. Comenius University in Bratislava and Archaeological centre, Olomouc, Bratislava.

FEDELE, F. 2006

La traction animale au Val Camonica et en Valteline pendant le néolithique et le Chalcolithique (Italie). In: PREMIERS CHARIOTS, PREMIERS ARAIRES 2006, 47–61.

FETTICH, N. 1969

Újabb adatok az őskori kocsizhoz a Kárpát-medencében. *Ethnographia* 90, 29–71.

FILIP, J. 1966

*Enzyklopädische Handbuch zur Ur- und Frühgeschichte Europas.* I. Academia, Prague.

FOLTINY, S. 1959

The Oldest Representations of Wheeled Vehicles in Central and Southeastern Europe. *American Journal of Archaeology* 63, 53–58.

FORNI, G. 2002

Palaeo-soils and prehistoric Agriculture in Central and Southern Italy. In: P. Attema – G-J. Burgers – E. van Joolen – M. van Leusen – B. Mater (eds), *New Developments in Italian Landscape Archaeology. Proceedings of a three-day conference held at the University of Groningen. April 13–15. 2000.* 196–199. British Archaeological Reports, International Series 1091.

GANDERT, O-F. 1966

Zur Frage der Rindenanschirrung im Neolithikum. *Jahrbuch des Römisch-Germanisches Zentralmuseum Mainz* 11, 34–56.

GIMBUTAS, M. 1991

*The Civilisation of the Goddess*. HarperCollins Publishers, San Francisco.

GREENFIELD, H. J. – CHAPMAN, J. – CLASON, A. T. – GILBERT, A. S. – HESSE, B. – MILISAUSKAS, S. 1988

The Origins of Milk and Wool Production in the Old World: A Zooarchaeological Perspective from the Central Balkans [and Comments]. *Current Anthropology* 29/4, 573–593.

GREENFIELD, J. H. 2010

The Secondary Products Revolution: the past, the present and the future. *World Archaeology* 42/1, 29–54.

GUBA, SZ., SZEVERÉNYI, V. 2007

Bronz Age bird representations from the Carpathian Basin. *Communicationes Archaeologicae Hungariae* 75–110.

HÄUSLER, A. 1978

Migration oder autochtone Entwicklung? *Ethnographisch-Archäologische Zeitschrift* 19, 243–256.

HÄUSLER, A. 1981

Zu ältesten Geschichte von Rad und Wagen im nordpontischen Raum. *Ethnographisch-Archäologische Zeitschrift* 22, 581–647.

HÄUSLER, A. 1984

Neue Belege zur Geschichte von Rad und Wagen im nordpontischen Raum. *Ethnographisch-Archäologische Zeitschrift* 24, 629–668.

HÄUSLER, A. 1985

Die Anfänge von Rad und Wagen in der Kulturgeschichte Europas. In: F. Horst – B. Krüger (Hrsg.), *Produktivkräfte und Produktionsverhältnisse* 121–133. Akademie Verlag, Berlin.

HÄUSLER, A. 1986

Rad und Wagen zwischen Europa und Asien. In: ACHSE, RAD UND WAGEN 140–154.

HÄUSLER, A. 1992

Der Ursprung des Wagens in der Diskussion der Gegenwart. *Archäologische Mitteilungen aus Nordwestdeutschland* 15, 179–190.

HAYDEN, B. 1991

Terracotta Figures, Figurines and Vase Attachments from Vrokastro, Crete. *Hesperia* 60, 103–144.

HONTI, SZ. – KÖLTŐ, L. – NÉMETH, P. 1988

Boglárlelle az őskortól a honfoglalásig. In: A. Laczkó (ed.), *Tanulmányok*. 5–42. Községi Tanács VB, Boglárlelle.

HOREDT, K. – SERAPHIN, C. 1971

*Die prähistorische Ansiedlung auf dem "Wietenberg" bei Sighișoara-Schässburg*. Rudolf Habelt, Bonn.

HORVÁTH, T. 2006

Állattemetkezések Balatonöszöd-Temetői dűlő Badeni lelőhelyen. – Animal burials in the Late Copper Age Baden Site: Balatonöszöd-Temetői dűlő. *Somogy Megyei Múzeumok Közleményei* 17, 107–152.

HORVÁTH, T. 2009

Új szempontok a szelevény-vadasi kultuszdedény kulturális besorolásához és keltezési problémáihoz. – New aspects of the cultural attribution and dating of the cult vessel from Szelevény-Vadas. *Ősrégészeti Levelek* 11, 129–134.

HORVÁTH, T. 2010

Manifestation der Transzendenten in der Badener Siedlung von Balatonöszöd-Temetői-dűlő – Zeremoniengefäße. *Acta Archaeologica Academiae Scientiarum Hungaricae* 61, 1–48.

HORVÁTH, T. 2010A

A szárazföldi szállítás kezdete és hatása a Boleráz/Baden kultúrák életében. *A nyíregyházi Jósa András Múzeum Évkönyve* 52, 95–139.

HORVÁTH, T. 2011

A késő rézkor időszaka más szemszögből: tipo-kronológiai megfigyelések a Balatonöszöd-Temetői dűlői késő rézkori Boleráz/Baden település leletanyagán. *Gesta* 10, 3–135. <http://tortenelemszak.uni-miskolc.hu/gesta/gesta2011.html>

HORVÁTH, T. 2011A

Die kulturelle Einordnung und Datierung des Kultgefäßes von Szelevény-Vadas. *Das Altertum* 56, 223–230.

ILON, G. 2001

Újabb adat a réz- és bronzkori kocsik Kárpát-medencei történetéhez. *Vasi Szemle* 55, 474–485.

JAKAB, J. – OLEXÁ, L. – VLADÁR, J. 1999

( IQ. XOXEMNWHU2 WPDQL XOXUQ1 LãQi 0 ã Pa. *Slovenská Archeológia* 47, 91–127.

KALEGEROPOULOS, K. 2007

Miniature clay anthropomorphic representations in Greece and Europe through the Late Mycenaean Period: similarities and differences. In: BETWEEN THE AEGEAN AND BALTIC SEAS 257–268.

KALICZ, N. 1968

*Die Frühbronzezeit in Nordost-Ungarn.* Akadémiai Kiadó, Budapest. *Archaeologia Hungarica* 45.

KALICZ, N. 1976

Ein neues kupferzeitliches Wagenmodell aus der Umgebung von Budapest. Festschrift für R. Pittioni zum siebzigsten Geburtstag. *Archaeologia Austriaca. Beiheft* 13, 188–202.

KALICZ, N. 1976A

Novaja nahodka modeli povozki epohi eneolita iz okrestnoctej Budapesta. – Découverte d'un modèle de chariot énéolithique dans les environs de Budapest. *Sovetskaja Arheologija* 106–117.

KALICZ, N. – RACZKY, P. 2002

Az újkőkor és a rézkor (Kr. e. 6000–Kr. e. 2800). In: Kovács, T. (szerk.), *Kelet és Nyugat határán. A magyar föld népeinek története Kr. e. 400 000 – Kr. u. 804.* 31–46. A Magyar Nemzeti Múzeum régészeti kiállításának vezetője. Helikon Kiadó, Budapest.

KIRTCHO, L. B. 2009

The earliest Wheeled Transport in Southwestern Central Asia: new Finds from Altyn-Depe. *Archaeology, Ethnology & Anthropolgy of Eurasia* 37, 25–33.

KISS, V. 2009

A bronzkori kerámia-készlet változásairól (A mészbetétes kerámia kultúrája tipológiai vázlata) – Über die Veränderung der bronzezeitlichen Keramik-Inventare (Typologischer Abriß der Inkrustierten Keramik). *Tisicum* 19, 155–174.

KOHL, P. 2009

*The Making of Bronze Age.* Cambridge University Press, Cambridge. Cambridge World Archaeology.

KOÓS, J. 2009

Vatta-Dobogó. In: Kisfaludi, J. (szerk.), *Régészeti Kutatások Magyarországon – Archaeological Investigations in Hungary 2009*. 379–380. Kulturális Örökségvédelmi Hivatal, Budapest.

KOREK, J. 1951

Ein Gräberfeld der Badener Kultur bei Alsónémedi. *Acta Archaeologica Academiae Scientiarum Hungaricae* 1, 35–79.

KOREK, J. 1968

Eine Siedlung der spätbadener Kultur in Salgótarján-Pécskö. *Acta Archaeologica Academiae Scientiarum Hungaricae* 20, 37–58.

KOREK, J. 1973

*Der älteste Wagenfund Europas. Helms-Museum*. Hamburgische Museum für Vor- und Frühgeschichte, Hamburg.

KOREK, J. 1984

Ásatások Szigetcsép-Tangazdaság lelőhelyen I. A későbronzkori település leletei. – Ausgrabungen auf dem Fundort Szigetcsép-Tangazdaság I. – Funde der spätkupferzeitlichen Siedlung. *Communicationes Archaeologicae Hungariae* 5–30.

KOVÁCS, T. 1972

Bronzkori harangszoknyás szobrok a Magyar Nemzeti Múzeum gyűjteményében. – Bronze Age bell-skirted statuettes in the collection of the Hungarian National Museum. *Archaeologiai Értesítő* 99, 47–52.

KOVÁCS, T. 1977

*Die Bronzezeit in Ungarn*. Corvina, Budapest. Hereditas.

KOVÁCS, T. 1992

Glaubenwelt und Kunst. In: BRONZEZEIT 1992, 76–82.

KOVÁCS, T. 1994

Les croyances et l'art figuratif. In: LE BEL AGE 1994, 76–82.

KOVÁCS, T. 2006

Bisher unbekannte Kupfer- und Bronzezeitliche Wagenmodelle aus Ungarn. *Acta Archaeologica Academiae Scientiarum Hungaricae* 57, 35–45.

KÖVÁRI, K. 2010

Late Copper Age vessel with cattle head decoration from Vác. *Acta Archaeologica Academiae Scientiarum* 61, 381–399.

KÖVECSES VARGA, E. 2010

Kocsimodell-töredékek Esztergom-Szentkirályról. In: S. Lázár – E. Tari (szerk.), *Tanulmánykötet Horváth István 70 éves születésnapjára*. 61–71. Esztergom.

KRUK, J. – MILISAUSKAS, S. 1978

A Neolithic Settlement in Southeastern Poland. *Archaeology* 31, 44–52.

KRUK, J. – MILISAUSKAS, S. 1981

Chronology of Funnel Beaker, baden-like, and Lublin-Volynian Settlements at Bronicice, Poland. *Germania* 59, 1–19.

KRUK, J. – MILISAUSKAS, S. 1982

Die Wagendarstellung auf einem Trichterbecher aus Bronocice in Polen. *Archäologisches Korrespondenzblatt* 12, 141–144.

KRUK, J., MILISAUSKAS, S. 1991

Utilization of cattle for traction during the later Neolithic in southeastern Poland. *Antiquity* 65, 562–566.

KULAKOĞLU, F. 2003

Recently discovered bronze wagon models from Şanlıurfa, Southeastern Anatolia. *Anatolia* 24, 63–77.

KUZ'MINA, E. F. 2007

*The Origin of the Indo-Iranians*. Brill, Leiden. Leiden Indo-European Etymological Dictionary Series Vol. 3.

LE BEL AGE 1994

*Le Bel Age du Bronze en Hongrie*. Catalogue de l'exposition, Musée Archéologique de la Ville Dijon, du 19 mars au 16 mai 1994. (Dir. sc. et conception I. Bóna) Centre Européen d'Archéologie du Mont Beuvray. Pytheas Éditions.

LITTAUER, M. A. – CROUWEL, J. H. 1974

Terracotta Models as Evidence for Vehicles with Tilts in the Ancient Near East. *Proceedings of the Prehistoric Society* 40, 20–36.

LITTAUER, M. A. – CROUWEL, J. H. 1979

*Wheeled Vehicle and Ridden Animals in the Ancient Near East*. Brill, Leiden.

LITTAUER, M. A. – CROUWEL, J. H. 1996

The origin of the true chariot. *Antiquity* 70, 934–939.

LITTAUER, M. A. – CROUWEL, J. H. 2002

P. Raulwing (ed.), *Selected writings on Chariots and other Early Vehicles Riding and Harbess*. Brill, Leiden. Culture and History of the Ancient Near East 6.

LOUWE KOOIJMANS, L. P. 2006

Les débuts de la traction animale aux Pays-Bas et ses conséquences. In: PREMIERS CHARIOTS, PREMIERS ARAIRES 2006, 191–206.

MRE 2003

Visy Zsolt *et al.* (szerk.), *Magyar régészet az ezredfordulón* Nemzeti Kulturális Örökség Minisztériuma – Teleki László Alapítvány, Budapest.

MAKKAY, J. 1963

Adatok a péceli (badeni) kultúra vallásos elképzeléseihez. – Data to the religious Beliefs of the Pécel (Baden) Culture. *Archaeologiai Értesítő* 90, 1–14.

MAKKAY, J. 1965

What was the Copper Age Clay Wagon model of Budakalász. *Alba Regia* 4–5, 11–15.

MAKKAY, J. 2004

*Vésztfő-Mágor. Ásatás a szülőföldön*. Békés Megyei Múzeumok Igazgatósága, Békéscsaba.

MALČEK, R. 2010

Zvieracia plastika badenskej kultúry z Lieskovca. *Zborník Slovenského Národného Múzea* 104, 11–15. *Archeológia* 20.

MARAN, J. 1998

Die Badener Kultur und der ägäisch-anatolische Bereich. Ein Neubewertung eines alten Forschungs-problems. *Germania* 76, 497–525.

MARAN, J. 1998A

*Kulturwandel auf dem griechischen Festland und den Kykladen im späten 3. Jahrtausend v. Chr. Studien zu den kulturellen Verhältnissen in Südosteuropa und dem zentralen sowie östlichen Mittelmeerraum in der späten Kupfer- und frühen Bronzezeit*. Rudolf Habelt, Bonn. UPA 53.

MARAN, J. 2004

Kulturkontakte und Wege der Ausbreitung der Wagentechnologie im 4. Jahrtausend v. Chr. In: FANSA – BURMEISTER 2004, 429–442.

MÁTHÉ, M. 1984

Preliminary report on the 1977-1982 excavations at the Neolithic and Bronze Age settlement of Berettyóújfalu-Herpály. Part II. Bronze Age. *Acta Archaeologica Academiae Scientiarum Hungaricae* 36, 137–159.

MÁTHÉ, M. 1991

Polgár-Kenderföldek, Kis-Csőszhalom. *Régészeti Füzetek* Ser. I. 43, 13.

MATUSCHIK, I. 2006

Invention et diffusion de la roue dans l'Ancien Monde: l'apport de l'iconographie. In: PREMIERS CHARIOTS, PREMIERS ARAIRES 2006, 279–297.

MESTERHÁZY, K. 1976

Agyag kocsimodell Pocsajról. – Clay Cart Model from Pocsaj. *Archaeologiai Értesítő* 103, 223–229.

MISCHKA, D. 2010

Flintbek LA 3, biography of a monument. [www.jungsteinSITE.de/article from20.12.2010](http://www.jungsteinSITE.de/article/from20.12.2010).

MOOREY, P. R. S. 1986

The emergence of the light, horse-drawn chariot in the Near-East c. 2000–1500 B. C. *World Archaeology* 18/2, 196–215.

NADLER, M. 2002

Anatolische Impressionen. In: RAD UND WAGEN 93–98.

NAGEL, W. 1966

*Der mesopotamische Streitwagen und seine Entwicklung im ostmediterranen Bereich*. Bruno Hessling Verlag, Berlin. Berliner Beiträge zur Vor- und Frühgeschichte 10.

NAGEL, W. 1986

Die Entwicklung des Wagens im frühen Vorderasien. In: ACHSE, RAD UND WAGEN 9–34.

NAGEL, W. 1992

Die Wagentypen des zentral-vorderasiatischen Frühdynastikums und der Bremsbügel. *Archäologische Mitteilungen aus Nordwestdeutschland* 15, 167–178.

NASHEF, K. 1992

Archaeology in Iraq. *American Journal of Archaeology* 96/2, 301–323.



NĚMEJCOVÁ-PAVÚKOVÁ, V. 1973

Zu Ursprung und Chronologie der Boleráz-Gruppe. In: B. Chropovský (ed), *Symposium über die Entstehung und Chronologie der Badener Kultur*. 297–316. Verlag der Slowakischen Akademie der Wissenschaften, Bratislava.

NĚMEJCOVÁ-PAVÚKOVÁ, V. – BÁRTA, J. 1977

Äneolitische Siedlung der Boleráz-Gruppe in Radošina. *Slovenská Archeológia* 25, 433–447.

NEUGEBAUER, J.-W. 1979

Die Stellung der Věteřov-Kultur bzw. ihrer Böheimkircher Gruppe am Übergang von der frühen zur mittleren Bronzezeit Niederösterreichs. *Archäologisches Korrespondenzblatt* 9, 35–52.

NEVIZÁNSKY, G. 2009

Zvieracia plastika badenskej kultúry zo Stránskej. – Zoomorphe Plastik der Badener Kultur aus Stránska. *Zborník Slovenského Národného Múzea* 103, 17–36. *Archeológia* 19.

OLEXA, L. 1983

6tGONi DSRKHEINi ] GRE\ERQRYNY 1 lãQMO ã ľi. – Siedlungen und \*UEHIHGDKVGH%URQH HWQ 1 lãQi 0 ã ľa. *Archeologické Rozhledy* 35, 122–129.

OLEXA, L. 1996

*1 lãQi 0 \ã'la v dobe bronzovej. – Siedlungen und Gräberfeld aus der %ARQH HWQ 1 lãQi 0 \ã'la. – Ergebnisse der archäologischen Ausgrabungen 1977–1995. Collegium Myssle. Košice.*

OLEXA, L. 2003

*1 lãQi 0 \ã'la. Osada a pohrebisko z doby bronzovej. – 1 lãQi 0 \ã'la. Siedlung und Gräberfeld aus der Bronzezeit. Archeologický ústav SAV Nitra, Košice. Archeologické pamätníky Slovenská 7.*

OLEXA, L. – PITORÁK, M. 2004

Parohové bočnice zubadiel z NižQEMO ã OH ± \*HZHKWQVQ DKVI lãQi Myšľa. In: J. Bátor – V. Furmánek – L. Veliačik (eds), *Einflüsse und Kontakte alteuropäischer Kulturen. Festschrift für Jozef Vladár zum 70. Geburtstag*. 309–318. Archäologisches Institut der Slowakischen Akademie der Wissenschaften, Nitra.

ORDENTLICH, I. – CHIDIOȘAN, N. 1975

Cărucioare miniaturale din lut aparținând culturii Otomani (Epoca bronzului) de pe teritoriul României. *Crisia* 1975, 28–44.

OROSZ, E. 1901

A “petrisi” őstelep Szamosújvártt. [sic!] *Archaeologiai Értesítő Új f.* 21, 17–28, 146–163, 220–234.

OROSZ, E. 1904

A “petrisi” őstelep Szamosújvártt [sic!]. *Archaeologiai Értesítő Új f.* 24, 227–234.

OUTRAM, A. K. – STEAR, N. A. – KASPAROV, A. – USMANOVA, E. – VARFOLOMEEV, V. – EVERSLED, R. P. 2011

Horses for the dead: funerary foodways in Bronze Age Kazakhstan. *Antiquity* 85, 116–128.

PETICĂ, M. 1981

Descoperiri Wietenberg la Voivodeni (Jud. Mureș) – Archäologische Entdeckungen in Voivodeni, Kreis Mureș. *Acta Musei Porolissensis* 5, 131–135.

PÉTREQUIN, P. – ARBOGAST, R.-M. – PÉTREQUIN, A.-M. – VAN WILLIGEN, S. – BAILLY, M. 2006

La traction animale au Néolithique: diversité des documents, diversité des approches. In: PREMIERS CHARIOTS, PREMIERS ARAIRES 2006, 11–20.

PÉTREQUIN, P. – PÉTREQUIN, A.-M. – BAILLY, M. 2006

Vues du Jura Français, les premières tractions animales au Néolithique en Europe Occidentale. In: PREMIERS CHARIOTS, PREMIERS ARAIRES 2006, 361–398.

PIGGOTT, S. 1974

Chariots in the Caucasus and in China. *Antiquity* 48, 16–24.

PIGGOTT, S. 1978

Chinese chariotry: an outsider’s view. In: P. Denwood (ed.), *Arts of the Eurasien Steppelands* 32–51. Percival David Foundation Of Chinese Art, London.

PIGGOTT, S. 1979

The First Wagons and Chariots: twenty-five years later. *University of London Institute of Archaeology Bulletin* 16, 3–17.

PIGGOTT, S. 1983

*The Earliest Wheeled Transport. From the Atlantic Coast to the Caspian Sea.*  
Thames and Hudson, London.

PIGGOTT, S. 1987

*Az európai civilizáció kezdetei.* [after Ancient Europe from the beginnings of agriculture to the classical antiquity. Edinburgh 1965] Gondolat. Budapest.

PIGGOTT, S. 1992

*Wagon, Chariot and Carriage. Symbol and Status in the History of Transport.*  
Thames and Hudson, London.

PRAISTJUGZEM 1983

B. Čović (ed.), *Praistorija Jugoslavenskih Zemalja*. IV. Bronzanoi doba. "Svjetlost". Sarajevo.

PREMIERS CHARIOTS, PREMIERS ARAIRES 2006

P. Pétrequin – R. M. Arbogast – A. M. Pétrequin – S. Willigen – M. Bailly (eds), *Premiers chariots, premiers araires. La diffusion de la traction animale en Europe pendant les IV<sup>e</sup> et III<sup>e</sup> millénaires avant notre ère.* CNRS, Paris.

RACZKY, P. – ANDERS, A. 2001

*Régészetünk jelentős feltárásai 1975–2000.* ELTE Régészettudományi Intézete, Budapest.

RAD UND WAGEN 2002

J. Königer – M. Mainberger – H. Schlichtherle – M. Vosteen (eds), *Rad und Wagen. Zur Frage früher Transportmittel nördlich der Alpen.* Janus Verlag, Freiburg i Breisgau. Hemmenhofener Skripte 3.

RAD UND WAGEN 2004

M. Fansa (ed.), *Der Ursprung einer Innovation Wagen im Vorderen Orient und Europa. Sonderausstellung.* Landesmuseum für Natur und Mensch Oldenburg vom 28. März bis 11. Juli 2004. Isensee Verlag Oldenburg. Archäologischen Mitteilungen aus Nordwestdeutschland, Heft 41.

RAHMSTORF, L. 2006

Zur Ausbreitung vorderasiatischer Innovationen in die frühbronzezeitliche Ägäis. *Prähistorische Zeitschrift*, 81, 49–96.

RAJNA, A. 2005

Cegléd, Intézeti- és Bába-dűlő. In: J. Kisfaludi (ed.), *Régészeti Kutatások Magyarországon – Archaeological Investigations in Hungary 2005.* 219–220. Kulturális Örökségvédelmi Hivatal, Budapest.

RAULWING, P. 2000

*Horses, Chariots and Indo-Europeans. Foundations and Methods of Chariotry Research from the Viewpoint of Comparative Indo-European Linguistics.* Archaeolingua, Budapest. Series Minor 13.

REZI KATÓ, G. 2001

Adalékok a középső rézkor hitvilágához. – Contributions to Our Perception of the Body of Beliefs in the Middle Copper Age. In: J. Dani – Zs. Hajdú – E. Gy. Nagy – L. Selmeczi (szerk.), *ΜΩΜΟΣ I. Fiatal őskoros kutatók összjövételének konferenciái I. Debrecen 1997. november 10–13.* 119–127. Debrecen.

ROLLE, R. 1991

Städte auf Rädern. Zur Entwicklung des nomadischen Wohnwagens. In: R. Rolle – M. Müller-Wille – K. Schietzel (eds), *Gold der Steppe. Archäologie der Ukraine.* 185–192. Buch zur Ausstellung: Archäologisches Landesmuseum der Christian-Albrechts-Universität Schleswig und Archäologisches Institut der Akademie der Wissenschaften der Ukrainischen SSR Kiev. (Zusammenarbeit mit dem Seminar für Ur- und Frühgeschichte der Georg-August-Universität Göttingen und dem Institut für Ur- und Frühgeschichte.) Neumünster, Wachholtz.

ROMAN, P. 1977

*The Late Copper Age Coțofeni Culture of South-East Europe.* Academiei Republicii Socialiste România. București. British Archaeological Reports, Suppl. 32.

ROSKA, M. 1925

Rapport préliminaire sur les fouilles archéologiques de l'année 1925. *Dacia* 2, 400–416.

ROSKA, M. 1942

*Erdély régészeti repertórium.* – *Thesaurus antiquitatum Transsilvanicum* 1. tom.: Praehistorica. Erdélyi Tudományos Intézet. Kolozsvár.

RUOFF, U. 2006

Roues et chars: les plus anciennes découvertes de Suisse. In: PREMIERS CHARIOTS, PREMIERS ARAIRES 2006, 133–140.

RUTTKAY, E. 1995

Boleráz-Gruppe. In: E. Lenneis – C. Neugebauer-Maresch – E. Ruttkay (eds), *Jungsteinzeit im Osten Österreich.* 145–160. Verlag Niederösterreichisches

- Pressehaus, St. Pölten – Wien. Forschungsberichte zur Ur- und Frühgeschichte 17.
- RUTTKAY, E. 2000  
Siedlungsfunde der Boleráz-Gruppe aus Wien und dem nordtransdanubischen Niederösterreich. *Fundberichte aus Österreich* 38, 609–622.
- SCHAUER, P. 1988–1989  
Mittelbronzezeitliche Vogelplastik. *Mitteilungen der Anthropologischen Gesellschaft in Wien* 118–119, 45–59.
- SCHLICHOTHERLE, H. 2006  
Chemins, roues et chariots: innovations de la fin du néolithique dans le Sud-Ouest Allemeqne. In: PREMIERS CHARIOTS, PREMIERS ARAIRES 2006, 165–178.
- SCHLICHOTHERLE, H. 2010  
Als die ersten Räder rollten. Räder der Jungsteinzeit aus dem Olzreuter Ried bei Bad Schussenried. *Denkmalpflege in Baden-Württemberg* 3, 140–144.
- SCHMIDT, R. R. 1945  
*Die Burg Vučedol* + ~~УДНЛ УДЫОБ КИРГАНД ХИЖП= ДУЕ~~
- SCHUSTER, C. 1996  
Despre cărucioarele din lut ars epoca bronzului de pe terrioriul României. – Über die Tonwagenmodelle auf dem Gebiete Rumâniens in der Bronzezeit. *Thraco-Dacica* 17, 117–137.
- SHERRATT, A. 1981  
Plough and pastoralism: aspects of the secondary products revolution. In: I. Hodder – G. Isaac – N. Hammond (eds), *Pattern of the Past: Studies in honour of David Clarke*. 261–305. Cambridge University Press, Cambridge.
- SHERRATT, A. 1983  
The secondary exploitation of animals in the Old World. *World Archaeology* 15/1, 90–104.
- SHERRATT, A. 1997  
*Economy and Society in prehistoric Europe*. Changing Perspectives. University Press, Edinburgh. Digital version: University Press, Princeton 2004.
- SHERRATT, A. 1997a  
The secondary exploitation of animals in the Old World (1983, revised). In: SHERRATT 1997, 199–228.

SHERRATT, A. 2003

The Horse and the Wheel: the Dialectics of Change in the Circum-Pontic Region and Adjacent Areas, 4500–1500 B.C. In: M. Levine – C. Renfrew – K. Boyle (eds), *Prehistoric steppe adaptation and the horse*. 233–252. McDonald Institute for Archaeological Research, Cambridge McDonald Institute Monographs.

SHERRATT, A. 2004

Wagen, Pflug, Rind: ihre Ausbreitung und Nutzung – Probleme der Quelleninterpretation. In: FANSA – BURMEISTER 2004, 409–28.

SOPRONI, S. 1954

A budakalászi kocsi. [The Wagon of Budakalász] *Folia Archaeologica* 6, 29–36.

STRUHÁR, V. 1999

( QIRQVNĚ NRĚNYQ\ KRE ] -DNQHSUL/ DNRYMNRNU5 XĀRPEHRN ± . XSHJHWEFKHNRONWJUEKXGHI+ KOHEH/ DNRYi. UHV5 XĀRPEHRN In: I. Kuzma (ed.), *Otazky neolitu i eneolitu našich Krajín 1998*. 203–216. Archeologický Ústav Slovenskej Akadémie Vied. Nitra.

STRUHÁR, V., SOJÁK, M. 2009

Liskovská jaskyňa – prehistorické sanktuárium v Chočskom Podhori. *Aragonit* 14, 45–50.

ŠTURMS, E. 1955

Die neolithische Plastik im nordischen Kulturkreis. *Jahrbuch des Römisch-Germanischen Zentralmuseums* 2, 21–27.

SZABÓ, G. 2009

*Pannónia kincse. a mészbetétes edények népének bonyhádi temetője. – Schatz von Pannonien. Das Gräberfeld der inkrustierten Keramik von Bonyhád.* Jazyg Kutató és Fejlesztő KFT, Szekszárd.

SZABÓ, G. – HAJDU, T. 2011

A mészbetétes edények díszítésének szimbolikája a bonyhádi vegyes rítusú bronzkori temető embertani leleteinek feldolgozása tükrében. *Anthropológiai Közlemények* 52, 85–108.

SZATHMÁRI, I. 2007

Úton-útfélen. Az emberi és kereskedelmi kapcsolatok eszközei az őskorban. In: É. Hoppál (szerk.), *Végtelen utazás. Utak térben és időben*. 20–28.

Kiállítás a Magyar Nemzeti Múzeumban. 2007. október 6. – 2008. január 6.  
Magyar Nemzeti Múzeum, Budapest.

SZÉKELY, Z. 1959

Raport preliminar asupra sondajelor executate de muzeul regional din SF. Gheorghe în anul 1956. – Sondages exécutés en 1956 par le musée régional de Sfântul Georghe. Rapport préliminaire. *Materiali și Cercetări Archeologice* 5, 231–247.

SZÉKELY, ZS. 1988

Contribuții la răspîndirea cărucioarelor de lut în epoca bronzului în sud-estul Transilvaniei. – Contribution to the spreading of clay models of Bronze Age waggons in Transilvania. *Aluta* 17–18, 189–196.

SZÉKELY, V. GY. 2010

Amikor az istenek is szekéren utaztak ... (Gondolatok egy bronzkori kultikus tárgy kapcsán). *Múzeumőr* 8/1, 35–36. Kecskemét.

TÁRNOKI, J. 1999

Bronzkori kocsimodell Törökszentmiklós-Terehalomról. – Das bronzzeitliche Wagenmodell von Törökszentmiklós-Terehalom. *Savaria/Pars Archaeologica* 4/3, 165–175.

TORMA, I. 1972

Die Tierstatuetten der Boleráz Gruppe von Pilismarót-Basaharc. In: *Idole. Prähistorische Keramiken aus Ungarn. Ausstellung des Ungarischen Nationalmuseums Budapest im Naturhistorischen Museum Wien vom 11. November 1972 bis 21. Jänner 1973.* 24–26. Verlag Naturhistorisches Museum, Wien.

TORMA, I. 1973

Die Boleráz gruppe in Ungarn. In: B. Chropovský (Hrsg.), *Symposium über die Entstehung und Chronologie der Badener Kultur.* 483–512. Verlag der Slowakischen Akademie der Wissenschaften, Bratislava.

URSULESCU, N. – BOGHIAN, D. – COTIUGĂ, V. 2005

Problèmes de la culture Précucuteni à la lumière des recherches de Târgu Frumos (Dép. de Iași). *Scripta praehistorica.* In: V. Spinei – C-M. Lazarovici – D. Monah (eds), *Miscellanea in honorem nonagenarii magistri Mircea Petrescu-Dîmbovița oblata.* 217–260. Trinitas. Iași.

VASIĆ, R. 2004

The Dupljaja cart again. In: P. Rogozea – V. Cedică (eds), *Festschrift für Florin Medeleț*. 155–162. Editura Minton, Timișoara. Bibliotheca historica et archaeologica Banatica 32.

VELUŠČEK, A. 2002

Ostanki eneolitskega voza z Ljubljanskega barja. – The remains of an eneolithic cart from the Ljubljana Marshes. *Archeološki Vestnik* 53, 51–57.

VELUŠČEK, A. 2006

Une roue et un essieu néolithiques dans le marais de Ljubljana (Slovénie) In: PREMIERS CHARIOTS, PREMIERS ARAIRES 2006, 39–45.

VIGNE, J-D. – HELMER, D. 2007

Was milk a “secondary product” in the Old World Neolithisation process? Its role in the domestication of cattle, sheep and goats. *Anthropozoologica* 42, 9–40.

VOSTEEN, M. 1996

*Unter die Räder gekommen. Untersuchungen zu Sherratts “Secondary products revolution”*. Holos Verlag, Bonn. Archäologische Berichte 7.

VOSTEEN, M. 1998

Zum Gebrauch der ältesten Wagen in Mitteleuropa. In: B. Fritsch – M. Maute – J. M. Matuschik – C. Wolf (eds), *Tradition und Innovation. Prähistorische Archäologie als historische Wissenschaft. Festschrift für Christian Strahm*. 107–118. Verlag Marie Leidorf, Rahden.

VOSTEEN, M. 1999

*Urgeschichtliche Wagen in Mitteleuropa. Eine archäologische und religionswissenschaftliche Untersuchung neolithischer bis hallstattzeitlicher Befunde*. Verlag Marie Leidorf, Rahden. Freiburger Archäologische Studien Bd. 3.

WEGZEITEN 2004

*WegZeiten. Archäologie und Strassenbau*. Begleitbuch zur Ausstellung des Bundesdenkmalamtes, Abteilung für Bodendenkmale in Kooperation mit der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Straße in der Kartause Mauerbach, 20. Mai bis 30. September 2004. Wien. Fundberichte aus Österreich Materialhefte Reihe A. Sonderheft 1.

WOYTOWITSCH, E. 1978

*Die Wagen der Bronze- und frühen Eisenzeit in Italien*. C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung. München. Prähistorische Bronzefunde Abt. 17. Bd. 1.



WOYTOWITSCH, E. 1995

Die Wagen der Schweiz in der europäischen Bronzezeit. *Helvetica Archaeologica* 26, 83–351.

ZICH, B. 1992

Frühneolithische Karrenspuren in Flintbek. *Archäologie in Deutschland* 8, 58.

ZICH, B. 1993

Die Ausgrabungen chronisch gefährdeter Hügelgräber der Stein- und Bronzezeit in Flintbek, Kreis Rendsburg-Eckenhörde. Ein Vorbericht. *Offa* 49–50, 15–31.

ZICH, B. 2006

Ornières de véhicules néolithiques à Flintbek (Allemagne du Nord) In: PREMIERS CHARIOTS, PREMIERS ARAIRES 2006, 215–224.



## 8. Függelék

lelőhelynév	magyar név	közigazgatási egység	ország
Adunații Copăceni	nincs	jud. Giurgiu	Románia
Aiton, “Locul lui poțu”	Ajton	jud. Cluj	Románia
Bădăcin	Szilágybadacsony	jud. Sălaj	Románia
Baraolt	Barót	jud. Covasna	Románia
Bărboasa	nincs	jud. Bacău	Románia
Bistrița	Beszterce	jud. Bistrița-Năsăud	Románia
Boinești	Bujánháza	jud. Satu Mare	Románia
Borinci	nincs	XS 9 XNR <del>UDR</del> Srijemska	Horvátország
Böheimkirchen	nincs	Alsó-Ausztria tartomány	Ausztria
Brașov	Brassó	jud. Brașov	Románia
București	Bukarest		Románia
Chorvátsky Grob	Magyargurab	okr. Senec	Szlovákia
Ciceu-Corabia	Csicsóújfalú	jud. Bistrița-Năsăud	Románia
Cîrna	Maroskarna	jud. Alba	Románia
Cluj	Kolozsvár	jud. Cluj	Románia
Corpadea	Kolozskorpád	jud. Cluj	Románia
Crivăț	nincs	jud. Călărași	Románia
Cuciulata	Kucsuláta	jud. Brașov	Románia
' <del>DM</del>	' i <del>Φ</del>	XS( <del>V</del> pN % <del>UDQD</del>	Horvátország
Derșida	Kisderzsida	jud. Sălaj	Románia
Dupljaja	nincs	Dél-Bánát distr.	Szerbia
Feldioara	Földvár	jud. Brașov	Románia
Geoagiul de Jos	Algyógy	jud. Hunedoara	Románia
Gherla “Petriș”	Szamosújvár	jud. Cluj	Románia
Jigodin	Zsögöd	jud. Harghita	Románia
Lechința “Podei”	Maroslekence	jud. Mureș	Románia
Lieskovec	Újmogyoród	okr. Zvolen	Szlovákia

lelőhelynév	magyar név	közigazgatási egység	ország
Lisková barlang (Jaskine közelében)	/ IŃNyDŃ	RNŮ XŔPEHŮN	6JŔYND
Mödling	nincs	Alsó-Ausztria tartomány	Ausztria
l IŃQiŃ Ń Ńa	Alsómislye	okr. Košice	Szlovákia
Oarța de Sus	Felsővárca	jud. Maramureș	Románia
Otomani	Ottomány	jud. Bihor	Románia
Pezinok	Bazin	okr. Pezinok	Szlovákia
Pir	Pér	jud. Satu Mare	Románia
Pleissing	nincs	Alsó-Ausztria tartomány	Ausztria
Radošina	Radosna	okr. Topol'čany	Szlovákia
Săcuieni	Székelyhíd	jud. Bihor	Románia
Sălacea	Szalacs	jud. Bihor	Románia
Sanislău	Szaniszló	jud. Satu Mare	Románia
Șieu „Magheruș”	Árokalja	jud. Bistrița-Năsăud	Románia
Sighișoara “Wietenberg”	Segesvár	jud. Mureș	Románia
Stránska	Oldalfala	okr. Rimavská Sobota	Szlovákia
Țebea	Cebe	jud. Hunedoara	Románia
Tiream	Mezőterem	jud. Satu Mare	Románia
Vărșand	Gyulavarsánd	jud. Arad	Románia
Vattina	Versecvát	Vajdaság	Szerbia
Vinča	nincs	Belgrád	Szerbia
Voivodeni	Vajdaszentivány	jud. Mureș	Románia
Vrsac	Versec	Vajdaság	Szerbia
Vučedol	nincs	ŃXS 9 XNRŮNR Srijemska	Horvát- ország