

Kocsimodellek az őskorból

Az értelmezési lehetőségek folyamatáról

Hajdú Zsigmond

10

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

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

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

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



A pocsaji kocsi

(fotó: Jurás Ákos, Déri Múzeum)

A
szim-
bólumalkotás

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

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

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

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

Kerék ábrázolása
egy sumer táblán



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

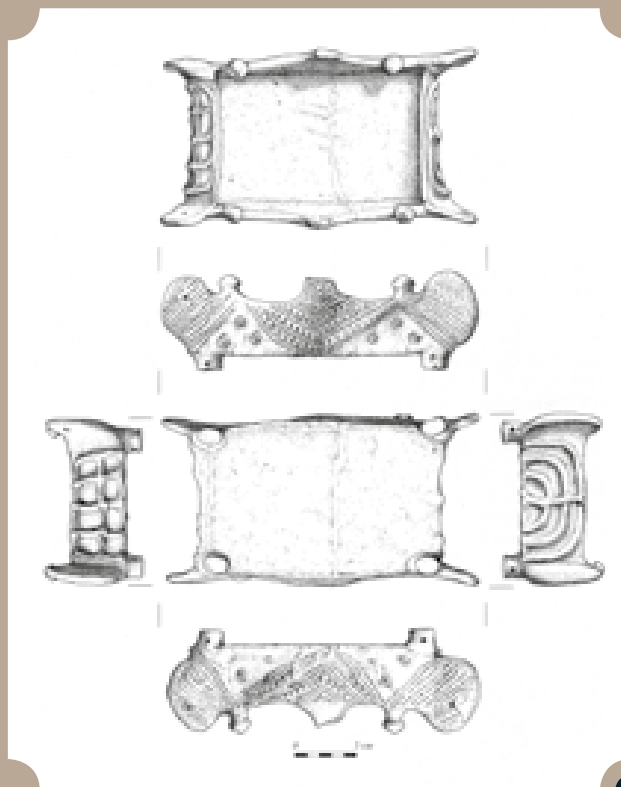
A pocsjai kocsi (méretei: hossza
14 cm, szélessége 8 cm, kerékátmérő-
je 4,5 cm) 1966-ban került elő, szőrvány
leletként, a Pocsaj határában található Le-
ányvár nevű, középső bronzkori (ottományi
kultúra) földvár területéről. Jelentéktelen
sérülésektől eltekintve a fordított
csonka gúla alakú kocsiszekrény,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

A nemesnádudvari kocsi előkerülése



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

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



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



A nemesnádudvari kocsimodell (fotó: Kiss Béla)

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

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

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

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

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

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

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



Bronzkori kultikus kocsimodell