

KÜLÖNÖS ALKATRÉSZEK ÉS RITUÁLÉK

A KÉSŐ BRONZKORI KÁRPÁT-MEDENCÉBŐL

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

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

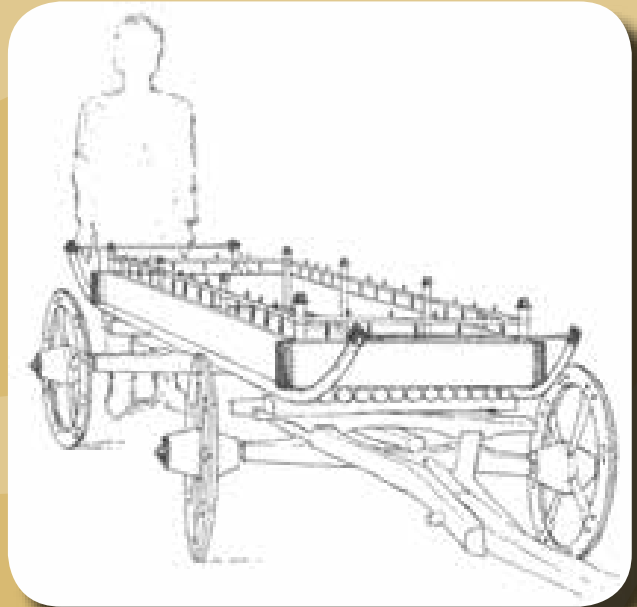


TARBAY JÁNOS GÁBOR



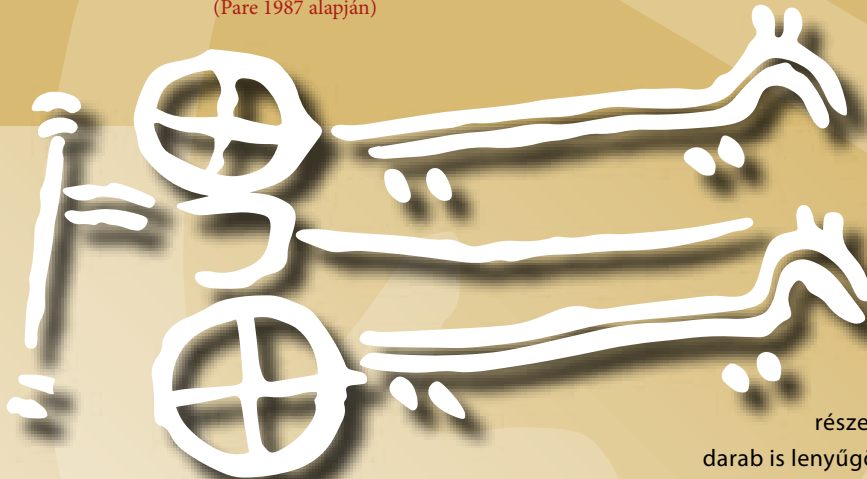
A nagybobróci tengelysapkák (Magyar Nemzeti Múzeum, fotó: Vágó Ádám)

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



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

Kétkerekű szekérábrázolás a nagyráskai edényről (Pare 1987 alapján)



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



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



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

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

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



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



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

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



17

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



A szentgyörgyvári bronzdepó (Balatoni Múzeum)

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

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

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

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

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



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