

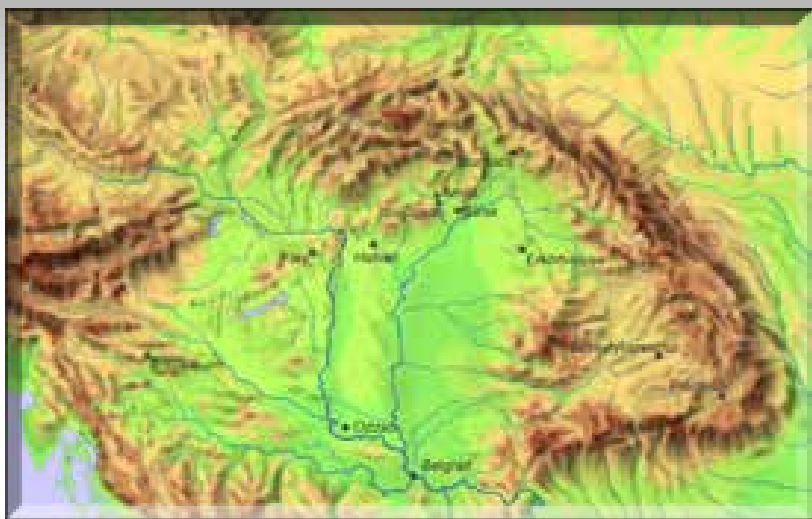
A kelta kocsi

Tankó Károly

29



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



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

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

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

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

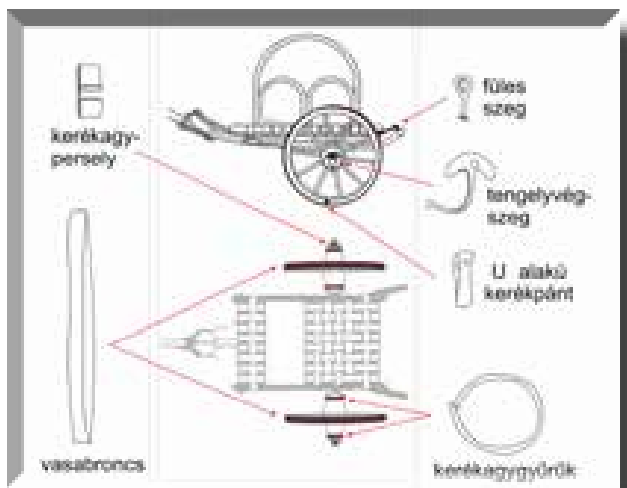
Kocsira utaló alkatrészek azonban nem csupán sírokból kerültek napvilágra.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

◇ ◇ ◇

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



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