



Kétkerekű terményszállító kocsi. Santa Constanza, Róma

## FOGATOS KOCSIK A RÓMAI BIRODALOM ÚTJAIN

MRÁV ZSOLT

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



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

### A teherszállításra használt kocsitípusok

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



*Carpentum* Agrippina császárnét ünneplő pénzérmén



Utazókocsi ponyvával. Maria Saal, Ausztria

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

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

### Az utazókocsik

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



Kétkerekű utazókocsi ábrázolása egy pannoniai síremléken

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

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

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

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



Carroballista ábrázolása a Traianus-oszlopról

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



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



Borkereskedő hordót szállító ökrösfogata. Relief Augsburgból

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



Négykerekű utazókocsit ábrázoló mozaik Antiochiából. San Diego Museum of Art



I. Constantinus császár díszes utazókocsija. Róma, Constantinus diadalív

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

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

