

Szekerek és szekérváarak a középkori Magyarországon

Fogas Ottó

57

Szekér szavunk még a honfoglalás előtt, iráni eredetű jövevényszóként került a magyar nyelvbe. A középkorban ezen a néven már kizárólag csak négykerekű járműveket értettek, míg a szintén használatban lévő kétkerekű járműveket taligának nevezték.

A kerek járművek történeti alakulását, funkcionális és formai változatosságát bizonyítja a középkorból fennmaradt számos járműelnevezés is. Már 1255-ben szerepel a budai vámtarifában a négy, hat vagy akár nyolc ökör (esetleg ló) által vont mázsaszekér – más néven társzekér – ami nyilvánvalóan a távolsági fuvarozás és kereskedelem járműve lehetett. Nevét onnan kapta, hogy a rajta szállított árut a vámhelyeken megmérték, azaz mázsálták. A négy ígással vont társzekér egyébként már csak közepes méretűnek számított. A másik igen gyakori szekérnév az úgynevezett rudas szekér, ami 1370-ben tűnik fel először az írott forrásokban. A középkorban ez az egyrúdú szekér neve, ami elé két ökröt vagy lovat fogtak. Magyarországon inkább ez volt túlsúlyban, míg Nyugat-Európában inkább a kétrúdú szekereket használták.

Szent Gellért legendája az első olyan középkori Kárpát-medencei szövegünk, amely kerek járművekről is megemlékezik. A forrás alapján már ekkor léteznie kellett egy akár 10–12 személy szállítására is alkalmas szekérnek, hiszen a leírás megemlíti, hogy „*Csanád comes a tíz presbitert saját kocsjára vette fel*”. (Szent Gellértet a ma már róla elnevezett hegyről azonban nem ezen, hanem egy kétkerekű taligán gurították le.)

Ekkor a kocsit még nem a bakról, hanem az ökrök mellett sétálva vagy az egyik lovon ülve hajtották.

A szekér – ahogyan ma ismerjük – egy nagyon gondosan szerkesztett szállítóeszköz, semmi fölösleges nincs rajta, mégis mintegy 100 főbb alkatrészből áll. A néprajzi anyag alapján feltételezhetjük, hogy már a középkorban is többféle, a terepviszonyokhoz, de legfőképp a szállítandó áruhoz átalakított szekértípus létezett.

Alapvető formájukban azonban nem tértek el egymástól, mindegyiket ökör vagy ló vontatta, hátul nagyobb, elől kisebb kerekkel és létrafokokra emlékeztető – úgynevezett ritka- vagy sűrűzápos – oldalal voltak ellátva. Személyszállítás esetén az oldalakat fonott kassal egészítették ki. Ha földet vagy esetleg sódert, illetve más hasonlót





szállítottak, akkor mindezt még deszkapalánkkal is megtöltötték. A középkorban a legfőbb – és gyakorlatilag az egyetlen – szárazföldi szállítóeszköz volt. A rossz minőségű utak ellenére a 12–13. századtól kezdődően egyre több és több kocsi járta Európa országújtait, olyannyira, hogy egy 1275-ben keletkezett német jogkönyvben már rendelkeznek a forgalom szabályozásáról is!

Magyarországon már a középkor folyamán kialakult egy speciális, személyszállításra

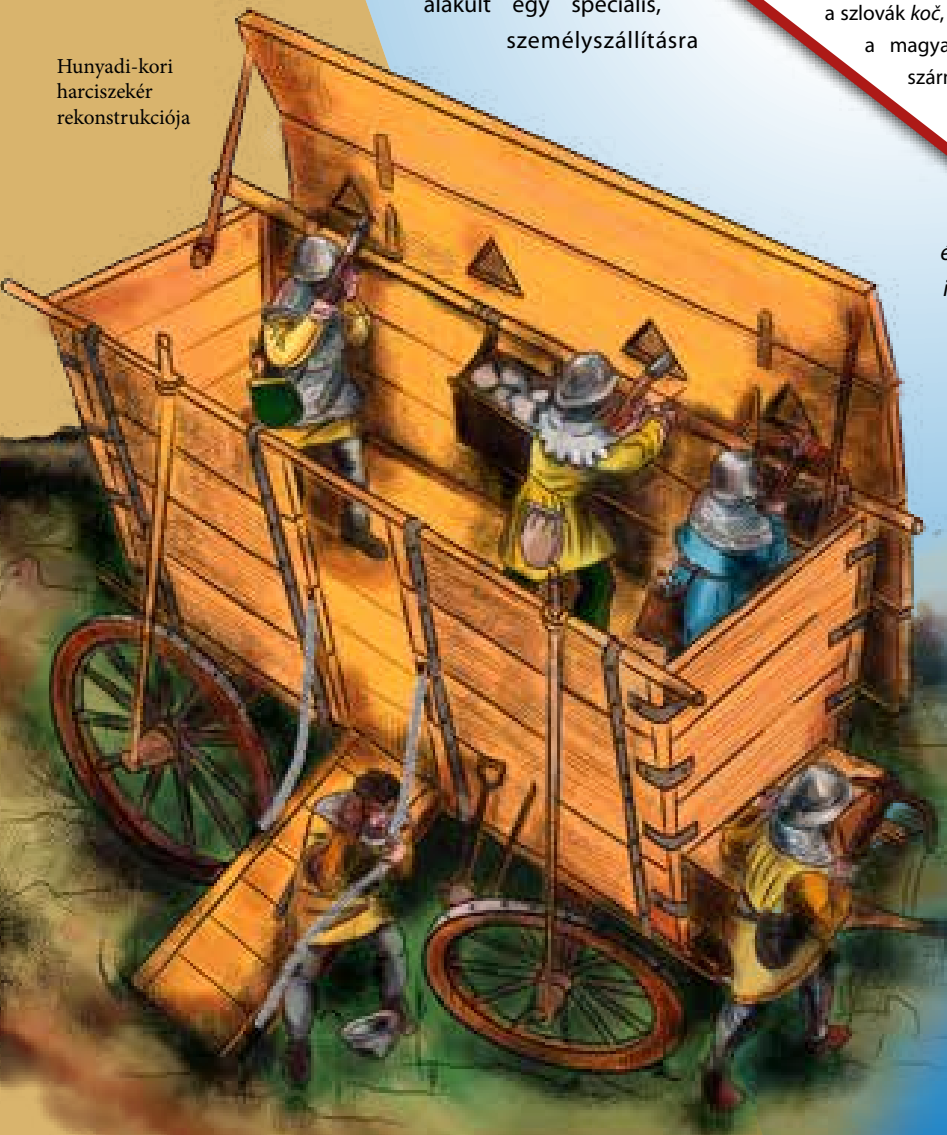
Kocsi szavunk a Komárom megyei Kocs község nevéből ered, ahol személy szállítására alkalmas szekereket is készítettek. A szó először 1493-ban szerepel a magyar írásos emlékekben, II. Ulászló számadáskönyveiben *kochy* alakban. Azon kevés magyar szó közé tartozik, mely más nyelvekbe is átkerült: pl. az angol *coach*, a német *Kutsche*, a spanyol *coche*, az olasz *cocchio*, a lengyel *kocz*, a cseh és a szlovák *koč*, *kočiar* egyaránt a magyar *kocsiból* származik.

használt szekér is – ez volt a kocsi – mely ekkor még unikálisnak számított Európában.

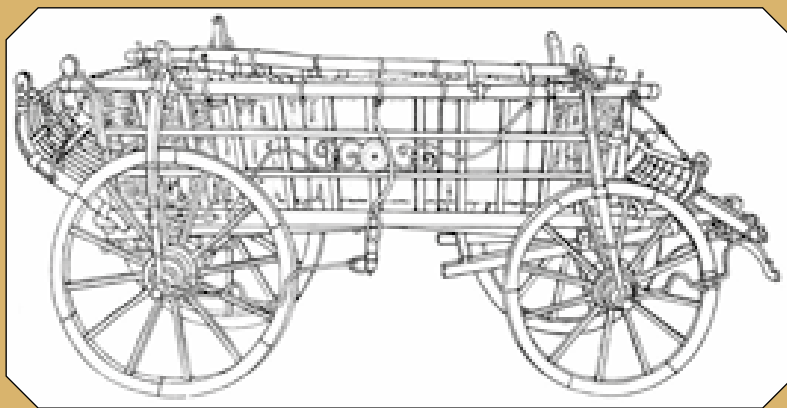
A kocsiról 1433-ban a Szentföldről épp hazafelé tartó és Magyarországon is keresztülutazó francia lovag, Bertrandon de la Broquière számolt be először: „Magyarországi utamon találkoztam szekerekkel, amelyeken hat, hét vagy nyolc egyén ült, és mindezt egyetlen ló húzta, ugyanis ha nagy útra indulnak, csak egy lovat szoktak befogni. És a hátsó kerekek sokkal magasabban vannak, mint az elsőek. Igen jó alvás és pihenés esik benne. Fedelük igen szép, az ilyen fedeles kocsik oly könnyűek, hogy kerekkel együtt akárki egymaga vállára veheti és elviheti. Az ország róna lévén, a lovak mindenütt üetve mehetnek.” A magyar kocsi tehát több ponton is eltért az európai szekerektől, elsősorban abban, hogy szinte teljesen fából készült, vasalatot nem, vagy csak alig tartalmazott, így futása gyors és könnyű volt.

A szekér egyébként a középkori Magyarország két igen fontos történelmi pillanatában nemcsak az áru- vagy a személyszállításban, hanem a hadászatban is komoly szerepet kapott. Erre először a muhi csatában került sor. A muhi csatában: „Mikor a magyarok látták, hogy az ellenséges hadak a folyón túl megszállottak, ők is tábort ütöttek a folyón innen. Ekkor a király úgy rendelkezett,

Hunyadi-kori harciszekér rekonstrukciója



A 16. századra Magyarországon annyira népszerűvé vált a kocsíhasználat még a köznemesség körében is, hogy sokan hadba hívásra is kocsival mentek. Ez annyira általánossá vált, hogy külön rendelkezést kellett hozni a hadba vonulók számára, mely előírta, hogy „mint többen szokták, nem kocsin kell bevonulni”, hanem táborozók módjára lovon avagy gyalog.



19. századi szekér



Magyar utazókocsi a 16. században. Weimann Márton metszete Jeremias Schemel rajza nyomán 1568-ból

hogy ne szanaszét,
hanem összetömörülve
üssék fel sátraikat. Úgy rendeződtek el tehát, mintha valamilyen szűk karámban volnának mindnyájan, körös-körül állítva szekereiket és pajzsait, mintegy a tábor védelméül.” Az így kialakított, védett tábor nemcsak a váratlan rajtaütésektől nyújtott védelmet, hanem a csatában biztos támpontot is jelentett a harcoló egységeknek, amik ide visszavonulva újra rendezhették soraikat. Nem véletlen, hogy a csata folyamán a táborba többször is visszatérnek az ellenség támadásainak hosszabb ideig kített csapatok.

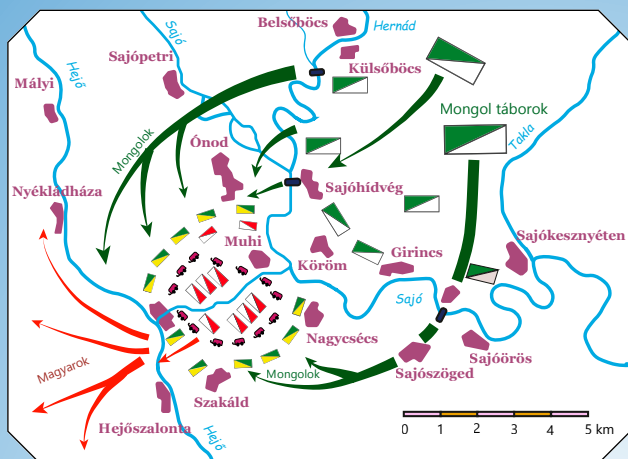
Muhihoz érve a magyarok tudták, hogy a Sajó másik oldalán már a mongol főszereg állomásozik. A hadvezetés terve a megerősített tábor létrehozásával tehát az lehetett, hogy a sereg a szekértábor és a Sajó hídja közötti területen vívjon csatát, mert ez a terület a magyar seregek hadrendbe állításához még elegendő volt, de a tatárok lovas-nomád taktikájának alkalmazásához már nem. A megerősített tábor pedig nemcsak lezárta a leendő csatater végét, de szükség szerint pihenőhelyként és végső esetben erődként is szolgált. Sajnos azonban a mongolok is ismerték a megerősített szekértáborok elleni harc csínját-bínját és, 1241. április 10–11. éjszakáján, a Sajón átkelve több irányból is rárontottak a magyarok táborára. A magyar sereg így már nem tudott onnan kivonulni,

Nemcsak Magyarországon, de számos más európai országban is használták a középkor folyamán a szekérvárat: a franciák az 1214-es bouvines-i csatában, a flamandok 1304-ben a monz-en-pelve-i ütközetben, vagy a legismertebbek, a cseh husziták, akik 3600 szekérből építettek táborot 1427-ben a tachowi csatában

hogy hadrendbe állva, nyílt csatában ütközzön meg

a mongolokkal, amiben a keresztény nehézlóvaság sokkal komolyabb erőt képviselt volna, mint a tatár könnyűlóvasok. IV. Béla részéről tehát a csatater kiválasztása és a megerősített szekértábor létrehozása kiváló ötlet volt, azonban a későbbi rosszul megválasztott taktika miatt éppen ez utóbbi okozta a magyar sereg veszét: „A sátrak tehát úgy összezsúfolódtak, a sátorkötelek úgy összefonódtak, kölcsönösen úgy összefogóztak, hogy az út teljességgel be volt hálózva, a táborban nem is lehetett járni-kelni, olyanok voltak, mintha mindnyájukat valamiféle háló tartaná fogva. Ezt tartották a magyarok erős védelemnek, pedig legfőképpen ez okozta vesztüket.”





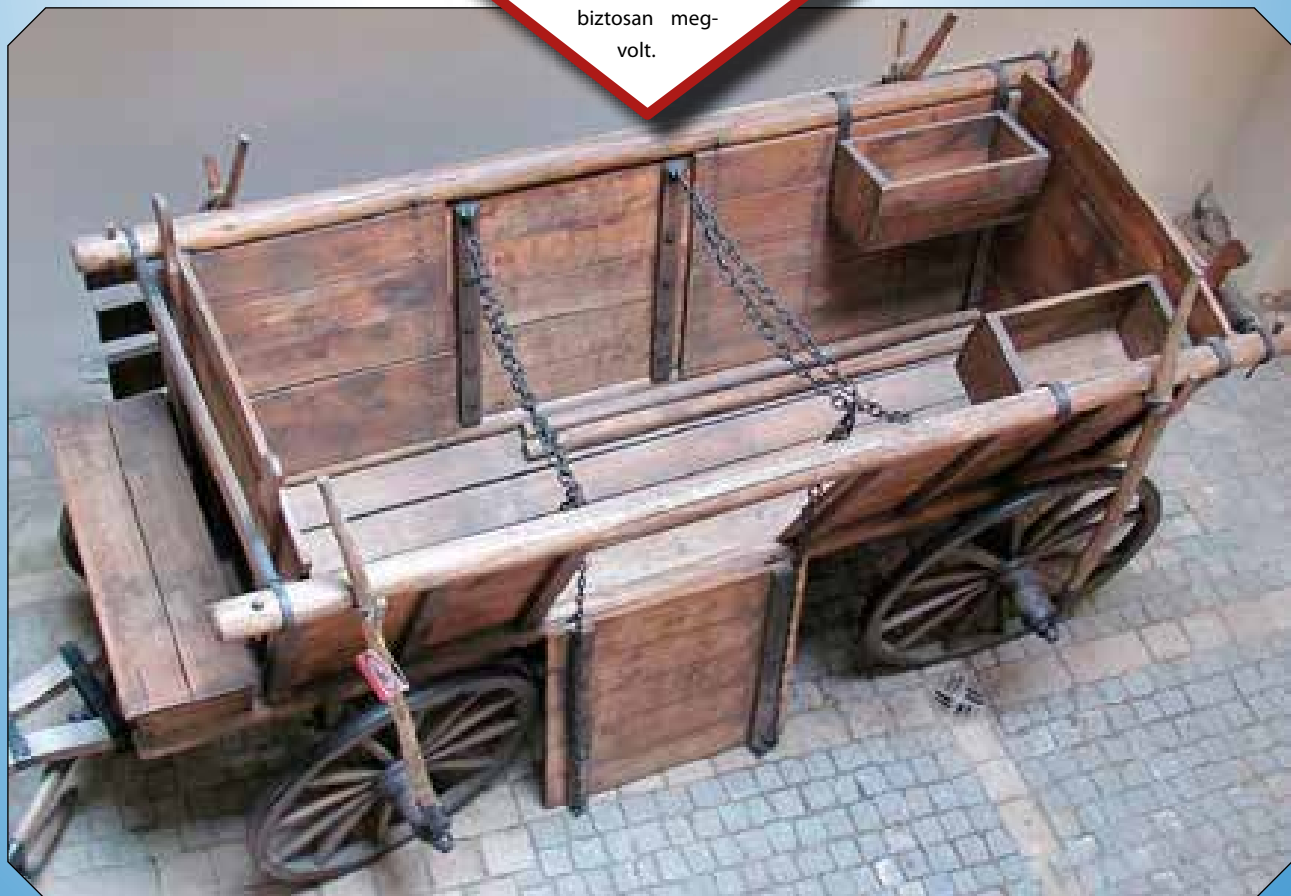
A muhi csata vázlatja, középen a szekérvár

Majdnem kétszáz évvel később, Hunyadi János a huszita háborúk során ismerkedett meg a harci szekérral – nem véletlen, hogy ezeken elsősorban cseh gyalogos zsoldosokat alkalmazott –, ráadásul ezt kiválóan be is tudta illeszteni a többi feyvernem közé. A szekérvár vagy szekértábor (*Wagenburg*) nem csupán passzív, védekező szerepet töltött be nála, hanem aktív feladatokat is ellátott.

A fém alkatrészt nem tartalmazó szekereket fakoszekérnek (fakó = fából való) hívták. Azonban ha a szekér élet-tartalmát és terhelhetőségét növelni akarták, akkor elsősorban a kereket és a tengelyt mégis csak vasalni kellett. A középkori ásatások közül pl. az ozorai várkastély vagy a türkeve-mórici középkori település feltárása során is kerültek elő szekéralkatrészek – tengely-, rúd- és hámfavégvasalások –, melyek azonban formai kialakításukban nem térnek el a néprajzi anyagból már ismert vasszerelésektől. Ez alapján megállapítható, hogy a 19. században használt szekereink előképe a középkorban már biztosan megvolt.

tott. A szekérvár különösen alkalmas volt a tartalék, a málha biztosítására, de fedezékként is kiválóan működött, mintegy „mozgó pajzsként” védte az átcsoportosításra váró csapatokat. Így hatékonyabban tudta kihasználni a rajtuk elhelyezett tűz- és lőfegyvereket is. Számszerűsége pedig ezeken a mozgó szekereken az ellenség gyalogos sorait is megfutamodásra tudták kényszeríteni. A szekérváron Hunyadi néha ágyút, sőt ostromgépeket is elhelyezett a tüzes nyílvevesszőktől egészen a hajítógépekig. E harci szekerek személyi állománya a tüzéségen túl szálfegyverekkel felszerelt gyalogosokból is állt, így azok a csata alakulásától függően akár erősítésként vagy önálló gyalogos egységként – a szekérről le szállítva – is harcba vethetők voltak. Hunyadi 1442-ben a Jalomica menti ütközetben a törökök bekerítésére is a szekereit használta.

Az 1442–43-as hosszú hadjáratára 3000 olyan – puszkákkal és ágyúkkal felszerelt – szekeret vitt magával, melyet brassói cseh mesterekkel alakított át, hogy még jobban megfeleljenek a harctéri elvárásoknak. 1448-ban a 2. rigómezei csatában is elkísérte legalább 800, harci szekérré átalakított, tüzéséggel megerősített „harcokcsija”. Ha a szekérvárat nem támadásra, hanem védelemre állította fel – mint pl. ebben az utóbbi csatában is –, akkor a szekere-



A középkori források alapján rekonstruált harci szekér

ket láncokkal kötötték össze, és mind rájuk, mind közéjük tábori ágyúkat rakatott. Jól mutatja ezen elképzelés hatékonyságát, hogy a vesztes csata után ide visszavonulókat még háromszoros túlerejük ellenére is csak több mint egy napig tartó, elkeseredett kézitusában tudták felőrölni a törökök.

De hogyan is néztek ki ezek a szekerek? A muhi csatában a társzekereken a csapatok ellátmányát és felszerelését szállították, és csak esetlegesen és nem tudatosan vetették be őket, a terpviszonyokhoz alakítva a taktikát. Éppen ezért ezek a szekerek semmiben sem tértek el a korszak egyéb szállító járműveitől, így nagy valószínűséggel mázsa- és rudas szekerek lehettek, melyeket a források szerint csak pajzsokkal erősítettek meg. Hunyadi ezzel szemben már csináltatta, illetve tovább is fejlesztette a harci szekereit, melyeken ekkor már a tűzfegyverek is komoly szerepet kaptak. A kiegészítések elsősorban a kocsis oldalát érinthették: a kasnál jobb fedezéket biztosító deszkapalánkok, illetve az azokon elhelyezett lőréses valóban erősítővé tették az így összeláncolt szekértábor.

De vajon hol vannak ezeknek a szekereknek a régészeti nyomai? Mind az Árpád-kori, mind a középkori falvaink feltárása során számtalan vastárgy kerül elő. Azonban a nagy tömegben előkerülő vas alkatrészek azonosítása sem mindig lehetséges, hiszen egy Árpád-kori gödörből előkerülő vasabroncsdarabról ma már nehéz megmondani, hogy az egy szekér kerekének a vasa-

lása, avagy egy hordó abroncsa volt eredetileg. Ráadásul, ahogy az a korabeli leírásokból is kiderül, pont a szekérekészítéshez alig használtak vasalkatrészeket az általunk vizsgált időszakban, így a szekerek régészeti megfigyelése is igen nehézkes.

A 13–15. században használt szekerek régészeti rekonstrukciója éppen ezért csupán a korabeli ábrázolások, leírások, valamint a néprajzi hagyományok együttes segítségével alkotható meg.

◊ ◊ ◊



Szekéralkatrészek a Túrkeve-Móric középkori falu feltárásának anyagából



1480-ban készült metszet a szekérvárról. Hausbuch Wolfegg