

MOLNÁR ERZSÉBET

Kerekek és kocsik ábrázolása nem papír alapú tárgyakon

Az ember legkorábbi tevékenységei közé tartozik, hogy valahogy kifejezze magát, megörökítsen a maga vagy mások számára valami szépet, értékeset. Esetleg különleges célja lehet a rajzolt, festett ábrákkal, amelyeket a barlangok falára alkotott. A legkorábbi képi forrásaink az ősembertől származnak, olyan távoli múltból, hogy értelmezésük mindenképpen csak spekuláció lehet. A szerző kiterjedten foglalkozik az ősi ábrázolásokkal, majd kitér a mai emberhez (időben is) közelebb álló képi megjelenítésekre.

A képi ábrázolások régóta fontos elemei a történeti kutatásoknak, bár megbecsülésük korántsem volt oly mértékben kiemelt, mint a szöveges, okleveles forrásoknak. Ha régi tudományos műveket veszünk a kezünkbe, megfigyelhetjük, hogy a képek teljesen hiányoznak belőlük. Kivételt képeznek a természettudományos könyvek, hiszen ott elengedhetetlen a szövegek mellett az ábrák megjelenítése. Talán túl komolytalannak tekintették a „képes könyveket” a tudósok, vagy a képek nagyon megdrágították a kiadást.¹ A vizuális források kutatása, értékelése, elismertetése csak az utóbbi néhány évtizedben történt meg. Bizonyítékul szolgálnak erre a néhány évvel ezelőtt megjelent forráskönyvek, amelyek kizárólag képeket tartalmaznak, régi fényképeket, képeslapokat.²

A képi forrás jelentőségét úgy gondolom, mindenki érti, legyen az metszet vagy festmény, és különösen jelentős a fénykép, mint forrás. 2014-ben lesz 175 éve annak, hogy a fénykép létezik. Bár a 19. századból sok fotográfiát ismerünk, mégis igazi jelentőségét a 20. században érte el a fényképezés. A lehetséges hamisítások (csalások) ellenére a fényképek még mindig a leghitelesebb dokumentumnak tekinthetők.

A papíron megjelenített ábrázolások mellett azonban még számos egyéb forrás is rendelkezésére áll a kutatóknak. Ez utóbbiak leginkább a múzeumokban található meg. A különböző anyagokon megmaradt minták, motívumok, vagy éppen maga a tárgy az, amely információt kínálhat számunkra.

A korai ember nemcsak a barlangok falára rajzolt, hanem szobrokat faragott kőből, csontból, majd formált agyagból. A konkrét és elvonatkoztatott ábrázolások bármit is jelentsenek, mindig a mester vagy művész környezetére utalnak, az akkori valóságot örökítették meg. A tárgyak megformálása a valóságot tükrözte, csak jelentésük, szerepük vitatott. A valódi jelentés valószínűleg soha nem fog kiderülni azokról az ábrázolásokról, amelyek még az írást megelőző korokban születtek.

¹ A régi latin nyelvű természettudományi könyvek például nemcsak régiségük okán nagyon értékesek, hanem a bennük található művészi illusztrációk miatt is. Tekintetbe kell venni azt is, hogy a nyomdatechnika az ábrák sokszorosításra viszonylag új dolog.

² Például: A Budapest Anno, Volt egyszer egy Magyarország. Ide sorolhatjuk azokat a kiadványokat is, amelyekben a szöveg és a kép azonos hangsúlyt kap, vagy az utóbbi talán még nagyobb: Így utaztunk anno, és a különböző „krónikája” végű vaskos kötetek: Magyarország krónikája, A technika krónikája, stb.

Ez meghatározza, mit várunk el egy kor forrásától. A több ezer éves tárgyaknál nem kereshetünk teljesen hű képet például egy kocsirol, több okból sem: A megmunkálendő felületek durvák, finom részletek ábrázolására nem alkalmasak. Az ősember és az ókori ember számára az ábrázolás jelentése volt nyilvánvalóan fontos, nem pedig a részletekbe menő kidolgozás. Ugyanakkor fontos lehetett, hogy a tárgy jól felismerhető legyen. Például befogott állapotban van-e a kocsi vagy nem.



Korban előrehaladva azonban a kocsi fejlődése mellett, és azzal párhuzamosan is, az ábrázolások minősége, jellege is változik. A kerék és a jármű jelentőségének növekedése már nemcsak a közlekedés javulását eredményezte, hanem az élet más területeire is bekerült, mint tárgy, azaz az elvont gondolkodás részévé lett. Mire gondolok? Mind a kocsi, mind pedig a kerék nagyon korán szimbólummá vált. Ennek egyik megnyilvánulási formája, pontosabban tárgyasult megjelenése az agyagkocsi-modell, és ezt témánk szempontjából szintén ábrázolásnak kell tekintenünk. A rézkorból, bronzkorból nagyon sok agyag kocsi-modellt ismerünk, különösen gazdag a magyarországi leletanyag. A néhány centiméteres kis kocsik funkciója pontosan nem ismert, áldozati, rituális szerepet tulajdonítanak nekik, hiszen hamut találtak bennük, és eltemették. Mindenképpen valamilyen tároló edények lehettek, és fontosnak tartották, hogy kerékekkel lássák el őket. Természetesen csak következtethetünk arra – más forrás nem lévén – hogy valódi járművek is hasonlóak lehettek.

A későbbi korokban egyre pontosabb ábrázolásokkal találkozunk, ahol már nemcsak a kerék jellegzetességeit tudjuk szemügyre venni, hanem a kocsi felépítését is. A sumerek és más keleti civilizációk, majd a görögök és a rómaiak számára mindennapos dolognak számított a kocsi, a harcias asszíroknál pedig különösen pontos ábrázolásokat találunk.³

A művészeti és forrásértéket ezekben a korokban nehéz elválasztani. Az összehasonlító vizsgálatok azt mutatják, hogy megbízható képet mutatnak a kőrajzok, reliefek, vázák, stb., mindamelllett kidolgozásuk, arányuk miatt magasrendű művészi értéket képviselnek. Ha az ábrázolások anyagát, funkcióját vizsgáljuk, rendkívül széles skálát találunk.

³ Mennyire változik az ember hozzáállása ugyanazokhoz a dolgokhoz. Az asszír király vagy főnemes nem járt gyalog, nem is örökítették meg gyalogosan. A középkor korai szakaszának nemesei viszont semmi pénzért nem ültek volna kocsira, mert azt nem tartották férfihoz és nemes emberhez méltónak.

Kövek

A kövek, a csontok, a barlangok falai eredendően rendelkezésre álltak az embernek. A primitívnek tűnő rajzocskák, amelyek jelzés-szerűen utalnak a konkrét tárgyakra, így járművekre, elegendők arra, hogy megtudjunk fontos információkat: például két- vagy négykerekű kocsit használtak-e, hány állatot fogtak be, használtak-e egyáltalán kerekes járművet, stb.

Terjedelmes, a valósághoz erősen közelítő rajzok maradtak ránk a nagy folyó menti civilizációkból, közülük a legismertebbek az asszír birodalomból származnak. Az asszír nép igen harcias volt. Uralkodóik, ha éppen nem vadásztak, akkor hódítottak. A csaták elengedhetetlen tartozéka, a harci kocsi már megszokottnak számított. Az uralkodót rendszerint kocsin ábrázolták, csatában vagy vadászat közben – természetesen királyi vadra, oroszlánra vadászott – de ismerünk hétköznapi eseményekről készült rajzokat is. A kapukon, emlékműveken, megmaradt falakon megjelenő képek igényesek, a járművek teljes felépítése is látható. A művész mindenképpen arra törekedett, hogy valósághűen ábrázolja a történéseket. Mivel a fenti események ábrái maradtak meg, legjobban a kétkerekű harci kocsiról kapunk pontos képet.

A kocsi ábrázolások jelentős részét találjuk meg a római sírköveken, sokuk Pannóniából került elő.⁴ A Római Birodalom hatalmas kiterjedésű terület volt, amelyet katonailag, gazdaságilag, közigazgatásilag kellett megszervezni és működtetni. Ennek egyik alapja a jó minőségű úthálózat és fejlett járműállomány volt. A Római Birodalomban mindenütt teljesült a két feltétel. A római polgárok voltak az elsők, akik nemcsak hivatalosan, kötelességből utaztak, hanem kedvtelésből is.⁵ A járművek több típusa is közlekedett az országutakon, és igazi „világvárosi” forgalom uralkodott Róma utcáin rendszeres dugókkal, ahogy azt láthatjuk mi is nap, mint nap. Két- és négykerekű kocsik, utazó és teherszállító kocsik, nyitott és fedett járművek sokasága rőtta az utakat. Nem meglepő tehát, hogy a sírköveken gyakran ábrázolták a kocsikat, általában utazó kocsit, utassal vagy utasokkal.

Agyag



⁴ Visy Zsolt. Die Wagendarstellungen der pannonischen Grabsteine. Pécs, én.

⁵ Lásd az itineráriumokat és térképeket

Az emberiség történetében korszakalkotó lépésnek tekintjük a letelepedést, mert ezen alapul egész mai civilizációnk. Régészetileg legfontosabb hozadéka ennek az életmódnak az agyagművesség. Témánk szempontjából a réz- és bronzkor a legfontosabb, mivel ebből az időből nagyon sok, kocsira utaló lelet került elő. Az agyagkocsi-modelleket is ábrázolásoknak tekintem, hiszen nagy valószínűséggel valódi járműről, illetve annak alapján készült megformálásról van szó. Az agyagkocsi modellek egykor edények lehettek, mert több esetben füllel látták el őket. Lényegesebb azonban az, hogy a modellek azt tanúsítják, hogy a valóságban hasonló járműveket használtak.⁶ A Kárpát-medencében előkerült modellek száma eléri a hatvanat.⁷ A nálunk talált kocsik jellemzően trapéz vagy négyzet alakúak, négykerekűek, sokszor a kocsiszekrényre karcolt vonalas mintákkal. A hasonló korú, főként keleti területeken, mint Anatóliában, a kocsi modelleken szintén megjelennek a karcolt minták. Ott azonban nagyon sok esetben, mint fogatot mintázták meg a járművet, tehát a befogott állattal együtt készültek a minták. Nyitott és fedett kocsikat egyaránt készítettek.

Nemcsak a modellek léte, formája utal a kocsira. Előkerültek olyan edények, amelyekre kocsit rajzoltak, köztük a legismertebb egy Bronocice nevű lengyelországi településről származik, és a rajz alapján rekonstruálták is a kocsit. Ez utóbbi tény egyik bizonyítéka annak, hogy létező járműveket mintáztak meg a korabeli mesterek, és mind a modelleket, mind a rajzokat hiteles forrásokként kell kezelnünk.

A kocsi modellek egyébként Európában és Ázsia szerte egyaránt előfordulnak.

A kifinomult, magas kultúrák művészei is szívesen örökítették meg járműveket edényeiken, amire a legjobb példákat a görög vázákon találjuk meg. A vázafestményeken is rendszerint kétkerekű kocsikkal találkozunk. Ennek oka, hogy a jelenetekben arisztokraták, istenek jelennek meg, akikhez ez a könnyű, győzelmi kocsiként is használt jármű illik.

Jellegzetesen bronzkori tárgyak a pecsételő, pecsételő hengerek, amelyek a kereskedelem tárgyai. A rajtuk lévő ábrák, szimbólumok különös fontossággal bírtak – tulajdonjog igazolása – és köztük felbukkan a kerék is. Ezek a tárgyak természetesen azokban a kultúrákban jelentek meg, ahol a kerék és kocsi a mindennapi élet részeként működött, így leginkább Mezopotámiában és az Indus-völgyi civilizációban. Ismert, hogy a tudomány jelenleg Mezopotámiát tartja a kerék születési helyének, továbbá a két Indusvölgyi civilizáció és Mezopotámia élénk kereskedelmi kapcsolatot tartott fenn, különösen a sumer korszakban.

Fémek

A fémek megmunkálása a szerszámok készítését forradalmasította, a harcászatban teljesen új stratégiát követelt, és a mindennapi életben is döntő változást hozott. A kocsi-készítés anyagai között is megjelent fém, igaz lassan, mert akár bronzról, akár vasról volt szó, nagyon drága anyagról beszélünk. Éppen drágasága, ritkasága miatt terjedtek el viszont a réz, bronz és vas ékszerek, amulettek, asztali díszek és egyéb dísz tárgyak, és ezeken, illetve ezek között is fellelhetjük a kerékmotívumot vagy kerékformát. Nagyobb felületek is akadnak bronzból, mint a gazdagság jelképeként is tekinthető belawati bronzkapu (Irak), amelyen szintén kétkerekű kocsik láthatók. Hasonlóan a köreliefekhez a bronz edényeken is az uralkodó életéből vett jeleneteket ábrázoltak.

A fémtárgyak igen jelentős csoportját alkotják a pénzérmék, amelyeken többször is megjelenik a kocsi vagy a kerék, mint motívum. Főként a római pénzekben találkozunk velük, de más kultúrákban is előfordulnak.

Eddig a nagyon távoli korok és kultúrák hagyatékát elemeztük vázlatosan. Az ókor után nagyon hosszú szünet következik témánk szempontjából. A középkor ábrázoló művészetében – akár

⁶ Az ásatásokon találtak például keréknyomokat is.

⁷ Bondár Mária: A kocsi a késő rézkori Európában. Arch.Ért. 2004. 1-2. sz. 7.p.



papírról akár más anyagról van szó – a kerék és a kocsi nagyon ritkán fordul elő Európában. Nem így Indiában, ahol a kerék még az állam címerébe és zászlajára is felkerült. Mindenesetre néhány európai darabról azért van tudomásunk.

A könyvkiadás elterjedésével, a nyomdatechnika fejlődésével ritkulnak a kőbe, fába, fémbe vésett ábrázolások, és egyre többféle képi technika jelenik meg. A 18. századtól a kerék és kocsi ábrázolások legtöbbször a falusi élet, a kézműipar területén találjuk meg. A céhjelvénnyel mindegyikén megjelenik az adott szakma/szakmák legjellemzőbb szerszáma vagy terméke. A bognároké mi más lehetne, mint a kerék, de kerék jelezheti a molnár céhet is, igaz ott már fogaskerékről van szó. Korsó, láda, zászló, céhbehívó tábla, pecsét tartalmazza a céh jelvényét.

A továbbiakban néhány képen szeretném illusztrálni az elmondottakat, megjegyezve, hogy a csak számomra rendelkezésre álló anyagból is ez nagyon szűk válogatás.

Képek

A megjelenés helye szerint mutatok be néhány kocsi- és kerékábrázolást.

A Kr.e. 1. évezredből származnak a **sziklarajzok**, amelyeken tárcsakerekes és küllős kerekes járművet látunk. Norvégiában illetve Olaszországban találhatók ezek a rajzok.

Az alsó Volga mentén került elő az az edény, amelybe egy kétkerekű, küllős kocsit karcoltak, A lelet a Kr.e. 2. évezredből származik

Más jellegű tárgy, és jóval későbbi az a **táblácska, amely a knósszoszi palotából** került elő, rajta egy kétkerekű küllős kocsi ábrájával. Harci kocsi lehetett, a szöveg is erre utal. A tábla ugyanis a Lineáris B írást tartalmazza, amelyet az A-val ellentétben sikerült megfejteni.

Érdekesek, és titokzatosak a **kocsi alakú edények**. Említettem, hogy leginkább rituális funkciót tulajdonítanak nekik, hiszen általában temetőkből kerültek elő, és az elhunytak hamvait tartalmazták.

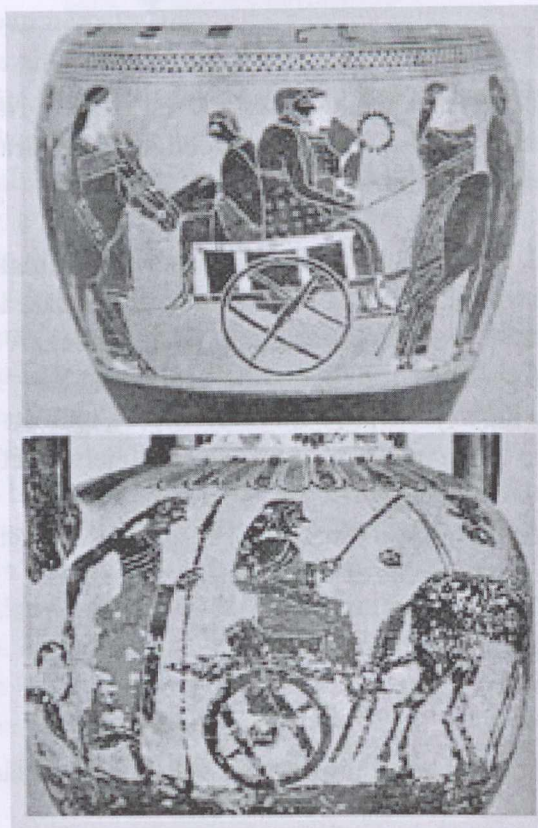
A sokak által ismert budakalászi kocsi, pontosabban annak másolata jelenleg is megtekinthető a magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum közúti kiállításában.

Talán többeknek ismerős lehet a **kányai**, bronzkori kocsiumna, amely Szekszárdon található, és ugyancsak Szekszárdon látható egy másik, a Kr.e 7. századból származó kocsiedény, amelyet

Fertőendréden találtak. Mindkettőt négy küllős kerékkel látták el. Az utóbbit jól megfigyelhetők a kerék részei, a tengely és rögzítése.

A következő tárgy akár szobor is lehetne, amely kerekeken gurul. Ez az **etruszk fűtőserpenyő**, amelynek „alváza” a valódi kocsi alvázának pontos mása.

Az edényeknél maradva még, nemcsak a formájuk, hanem a díszítésük szolgálhat információval a kocsikat illetően. A bemutatott **görög vázák** a Kr. e. 7. és 8. századból származnak, harci kocsit és utazó, kétkerekű kocsit figyelhetünk meg rajtuk. Érdeemes megnézni a különös keresztküllős kerekeket.



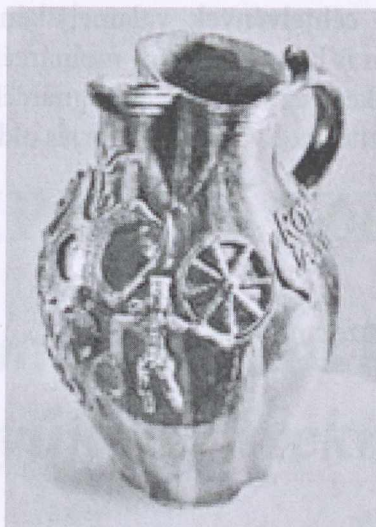
A következő kép egy un. **situla**, amelynek oldalán és tetején is kocsit láthatunk. (A situla a vaskortól használatos nagyobb méretű edény, vödör, amelyet vízmerítésre használtak, agyagból, bronzból készülhetett.)

Kerék-jeleket ábrázoltak a következő két **pecsételőn**, amelyek Mohendzsodaróból származnak. A babiloni **pecsételő hengeren** viszont kocsit fedezhetünk fel. (Kr.e. 2. évezred vége, 1530-1160)

A világ néhány szerencsés múzeuma hatalmas mennyiségű ókori keleti emlékekkel rendelkezik, melyek közül a legismertebbek közé tartoznak az **asszír harci jelenetek**, vadászatokot tartalmazó reliefek. Közülük egyiken a ninivei Assurbanipalt látjuk, a Kr.e. 600-as években. Különlegessége a szögekkel kivert kerekek.

A Pannóniában talált számos római sírkő közül két példány Szentendréről és Pilisszántóról.

Mind mai napig **Indiában** található a legtöbb olyan épület, amelyen vagy amelyben kocsi, de leginkább kerék fedezhető fel. Egy régebbi, Kr. u. 2. századi kalkuttai ábrázolást, a tan kerekét, és a 13. századi konaraki templom falát mutatom be.



A ritka középkori ábrázolások egyike az **amiens-i kórusülés** domborműve, amelyen egy szekeret örökített meg a művész.

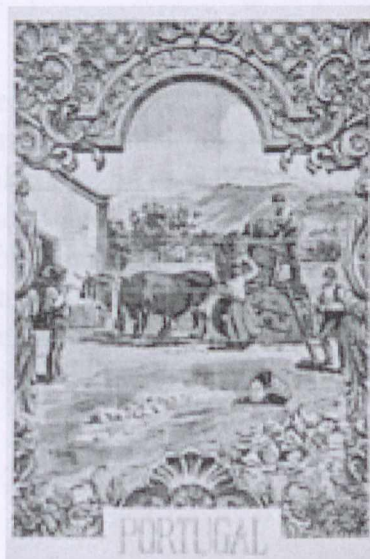
A **Chartres-i katedrális** csodálatos üveglakainak egyikén kétkerekű, hordószállító kocsit hajt egy ifjú.

Kelta és római **pénzek**en láthatók harci kocsik vágató lovakkal, hasonlóak a szürakúzi tetradrachmán látható kocsikhoz. A következő kelta pénzen látható ló és kerék egyértelműen attribútum, a két dolog fontosságát jelzi a kelta társadalomban.

A későbbi érmeiken – már nem pénzen – is találkozunk kocsival. A **művészek**, különösen az éremkészítők szívesen nyúltak a diadalkocsi motívumhoz a 19./20. század fordulóján, sőt az már a historizmus időszakában is kedvelt motívumnak számított. Az itt bemutatott érem Esseő Erzsébet 1923-ban készült munkája, a Konrad Lorenz emlékérem hátlapja.

Utolsó csoportomat egy kakukktojással kezdem. Érdekességként mutatom be, sokan talán ismerik is. Rejtélynek számít a mai napig, hogy a **Mexikóban** talált kerek **gyerekjáték** mi is valójában.

A kelták kocsi kultuszát erősítik a **kerékamulettek**. (Szárzd-regölyi aranykincs)
Díszítőmotívumként, életképként is megjelennek, mint például ezen a portugál **azulejón**



Az újkori ábrázolások legtöbbje **céhjelvények** valamelyikén látható, közülük néhány, két céhbehívótábla, melyek egyike nem is bognár, hanem molnárcéh. A malmok fogaskerekére utal, mint azt az ábra is mutatja. A következő egy kovács- és bognárcéh kancsója 1821-ből, és végül egy **habán korsó**, amelyen pusztán díszítő motívum egy lajtorjás oldalú szekér.

A szerző elérhetősége_

Dr. Molnár Erzsébet

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum

e-mail: molnarerzsebet@mmkm.hu