

Bondár Mária:

Korabronzkori kocsimodell Börzöncéről*

1988-ban az Országos Tudományos Kutatási Alapból finanszírozott településkutatási program keretében ásátást kezdtünk Börzönce — Temetői dűlő (Zala m.) lelőhelyen. A topográfiai terepbejáráson felfedezett településen (HORVÁTH L. terepbejárása 1979.) a Somogyvár — Vinkovci kultúra népe lakóhelyének maradványait tártuk fel három szezón alatt.

Lelőhelyünk Nagykanizsa és Zalaegerszeg között kb. félúton lévő, mintegy 140 lakosú, festői szépségű kis település határában egy hosszan elnyúló, csónak alakú, 5,5 km hosszú, 1,4 km széles, kb. 80 m magas domb déli lejtőjén helyezkedik el (1. kép). A dombot egy mélyút szeli ketté, amelyet rendszeresen dózerolnak. A mélyút metszetében jól kivehetők a megbolygatott gödrök. A szántásban megfigyelhető, hogy a domb tetején Árpád-kori, déli lejtőjén, a mélyút mindkét oldalát magába foglalóan nagy kiterjedésű, korabronzkori telep van.

A három szezónban végzett ásátás során eddig 410 m²-t tártunk fel. Ez az egykori telep teljes nagyságának csak töredéke. Eddig 15 korabronzkori és 2 Árpád-kori objektumot bontottunk ki. A település szerkezetére a feltárt terület nagysága miatt még nem tudunk következtetni, megállapítható viszont, hogy a gazdag leletanyagot tartalmazó gödrök a domb alján helyezkednek el, egymástól kb. 20—30 m távolságra.

Munkánk során szeméttel kitöltött mélyebb, illetve kevés leletanyagot tartalmazó sekélyebb munkagödröket tártunk fel.

1989-ben egy agyag kocsimodell töredékét találtuk meg az ún. J gödörben. A gödör méhkas alakú, ovális szájú, kb. 150—180 cm átmérőjű, 120 cm mély objektum volt, betöltése zsiros — fekete, paticsos volt (2. kép). Háztartási hulladékkal, használatra már alkalmatlan tárgyakkal és kevés állatcsonttal töltődött be. Esetleges különleges rendelkezésére semmi nem utalt. A gödörben talált leletek a korabronzkori Somogyvár — Vinkovci kultúra jellegzetes kerámiaművességének emlékei: kavicsos soványítású, durva seprőzészű fazekak; éles törésvonalú tálak; ujjbenyomkodásos bordával díszített tárolóedények; jellegzetes egyfűlű korszók maradványai voltak (3. kép). A gödörből

előkerült még egy mészbetéttel kitöltött, belső díszes tál töredéke (4. kép), egy erősen kopott felületű, kissé deformálódott kör alakú kocsikerék (4. kép 6), két másiknak töredéke (4. kép 3, 5. kép 5), egy kettős kúpos alakú, három helyen egymás melletti három-három rovátkával díszített orsógomb (4. kép 4), egy henger alakú, rossz kidolgozású, függőlegesen átfúrt agyagnehezék (4. kép 5), egy kis bikaszobor (4. kép 2) és két karcolt díszű edénytöredék¹ (4. kép 7—8).

A gödörben talált legérdekesebb lelet a kocsimodell töredéke volt: lekerekített sarkú, szabálytalan négyszög alakú, erősen kopott felületű, elnagyolt kidolgozású kocsiszobor alsó része, az ún. kocsiszekrény maradványa volt (5. kép). Hossza 5,4 cm, szélessége 3,9 illetve 3,2 cm, a töredék magassága 1,6 cm. Két rövidebb oldala alatt a tengelyek helyét hosszanti átfúrás jelzi. A kocsiszekrény alja eléggé aszimmetrikus, bár a tengelyek helye azonos magasságban van. A koci alsó részének ferdesége azt sugallja, hogy az első és hátsó kerekek mérete egymástól eltérő volt. Ennek minden bizonnyal statikai okai lehettek. A megmaradt töredék egyik hosszanti és egyik rövidebb oldalán nem folyamatos, bekarcolt vízszintes vonal van (5. kép 1). A modellen semmi nem utal a valóságban használt, a kocsiszobor mintájául szolgált szekér eredeti anyagára. Ugyancsak hiányzik a kocsihúzó rúd jelzése is. A kis kocsimodell különösebb összefüggés nélkül került elő a gödör aljáról. Az objektumból előkerült három kocsikerékmaradvány közül az egyik arányai alapján lehetett a kocsimodell kereke, így a rekonstrukciónál ezt is felhasználtuk (5. kép 5).

A kárpát-medencei modelleket és kocsira utaló maradványokat Bóna I. gyűjtötte össze (BÓNA AAH. 1960). A későbronzkortól a koravaskorig terjedő időszak kocsijait sorra véve a szerző elemzi a kocsik kialakulásának és Kárpát-medencébe kerülésének problémáit. Bóna fejlődési sort állít fel a kocsitípusok között (6. kép). Eszerint az ún. budakalászi típusú koci a rövid, nehéz szekereket tes-

tesíti meg, amelyek a rézkorban és a korai bronzkorban voltak használatban (Uott 89.). Ez a típus fejlődött át a szerző szerint Erdély területén az ún. középső bronzkori típusba, amit a novaji példány jelenít meg.² Bóna nagy jelentőséget tulajdonított a kocsikerekeknek, mint a kocsik meglétét bizonyító, korábban általában tévesen kezelt (orsógomb, napkorong, mécses fedő stb.) leleteknek. Összegyűjtötte a tömör fakerekek agyagból készített megfelelőit. Leleghelykataszterében a korai bronzkorból 12, a középső bronzkorból 41 leleghelyről, a későbbi korszakokból további 20 helyről gyűjtött kocsikerekeket. A felsorolásban szereplő 73 leleghelyből mindössze 9 azoknak a száma, ahol kocsimodell vagy annak töredéke került elő (BÓNA 1960. fig. 7).

Bóna gyűjtését 1968-ban megjelent könyvében Kalicz N. egészíti ki egy díszített kocsimodell töredékkel Alsóvadász—Várdomb leleghelyről (8. kép 2), a hatvani kultúra telepéről (KALICZ 1968, 154, Taf. CXIII. 8). Véleménye szerint ez a modell is összekötő kapocs a hatvani és gyulavarsándi kultúra között.

A romániai kocsimodelleket és kocsikra utaló maradványokat G. Bichir gyűjtötte össze (BICHIR 1964). Leleghelykataszterében 48 leleghelyről említ kocsikerekeket a Gumelnita kultúrától a Vattina korszakig (Uott 80—81, fig. 8). Részletesen elemzi az ottományi kultúra eredetét, kapcsolatát az előzménynek tekinthető Glina III — Schneckenberg kultúrával. Foglalkozik a kocsi Romániába kerülésének útvonalával is. Bár néhány ponton vitatja Bóna elemzéseit, vele ért egyet abban, hogy Románia területére is a Közel-Keletről balkáni közvetítéssel jutottak el a tömör, négykerekű kocsik. Arra a végkövetkeztetésre jut, hogy az Al-Duna és középső Duna-vidékre egyidőben és egyazon területről érkezhettek a kocsik (Uott 84).

1975-ben megjelent munkájában az Ordentlich—Chidioşan szerzőpáros további kocsimodelleket közöl Románia területéről (ORDENTLICH—CHIDIOŞAN 1975). Az ottományi II. időszakból a Salacea (Szalacs) leleghelyű darab még erősen emlékeztet a Börzöncén talált kocsimadványra (Uott pl. III. 1—4).

A hazai kocsik arzenálját egy újabb modell gazdagítja. 1972-ben Szigetszentmártonban csontvázas sírokat talált egy helyi lakos. A leletbejelentést regisztráló Kemenczei T. az 1. számú csontvázas sír mellékleteként említi az agyag kocsimodellt és a vele együtt talált kétosztású tálat (KEMENCZEI 1973. 17). A leleteket feldolgozó Kalicz N. szerint ez a kocsimodell a budakalászi kocsiedény pontos analógiája, mindkettő a temetkezéssel kapcsolatos kultikus tartalmú tárgy (8. kép 1 a, b). A budakalászi önálló sírba tették, míg a szigetszentmártoni egy zsugorított csontvázas sír melléklete volt. Kalicz N. behatóan foglalkozott a kocsinak a badeni kultúrában való megjelenésével, származásával. Nagyon valószínűnek tartja, hogy a kocsi a Balkánon át Anatóliából került a Kárpát-medencébe, nem zárja ki azonban a sztyepei közvetítés lehetőségét sem (KALICZ 1976).

Az őskori kocsi funkciójával, szerkezeti sajátosságai-
val, a kocsimodellek eredetkérdésével Mesterházy K. foglalkozott behatóan a Pocsaj—Leányvár leleghelyen (8. kép 4 a, b) talált kocsimodell apropóján (MESTERHÁZY 1976). Munkájában elsősorban a kocsi funkciója szempontjából vizsgálja a problémát. Részletesen elemzi a kocsi különböző részeit, a tengely, a kerekek és a kocsiszekrény közötti technikai összefüggéseket. Foglalkozik a kocsik fajtájával, a vontatás kérdésével. Elemzi az őskori szekerek eredetével kapcsolatos véleményeket, értelmezni próbálja a díszített darabok jelképrendszerét, kultikus mivoltát.

1977-ben Němejcová—Pavúková—Bárta szerzőpáros szarvasmarhákkal vontatott, stilizált kocsimodellt közöl a bolezai csoport telepéről, Radošina leleghelyről (7. kép 1 a, b), az ilyen típusú, kerék nélküli kocsiedények analógiái Mezopotámiában találhatók meg. (PAVÚKOVÁ—BÁRTA 1977).

Hasonló kocsiedényt közöl Boglárlelléről Ecsedy I. (ECSEDY 1982. 8. kép), amelyről azonban a kocsit húzó szarvasmarhák valószínűleg letörték (7. kép 2). A lelet feldolgozása kapcsán a szerző röviden érinti a kocsi Kárpát-medencébe kerülésének lehetséges útvonalát, itteni legkorábbi megjelenésének valószínűsíthető idejét (UOTT 25).

Az elmúlt néhány évben elsősorban S. Piggott és A. Häusler foglalkozott mélyrehatóan a kocsikkal, kocsibrázolásokkal kapcsolatos problémákkal. Mindketten több jelentős munkában elemezték a kocsik kialakulásának helyét és idejét, vizsgálták a szekerek fajtáit, Európába kerülésének módját és lehetséges útvonalát, a kocsibrázolások jelentését, kultikus tartalmát.

Piggott a kocsi kialakulási helyül Mezopotámiát jelöli meg, Európába kerülését a dél-országi sztyepek felől az indoeurópai törzsek mozgásával összefüggő népmozgásokkal hozza kapcsolatba (PIGGOTT 1979, 1983, 1987).

Häusler munkáiban elsősorban a gödörsíros kurgánok népéhez köthető kocsikat vizsgálja, s elemzi a kocsikat is tartalmazó kurgántemetkezéseket, amelyeket nagy számban találtak az észak Pontus vidékén (HÄUSLER 1981, 1984). Az itt talált kocsikat és kocsibrázolásokat — Piggottal ellentétben — nem tartja levezethetőnek az előázsiai és transzkaukázusi szekerekből. A közép- és nyugat-európai kocsikat sem tartja sztyepei eredetűnek, s nem népmozgásokkal magyarázza megjelenésüket, hanem az európai helyi fejlődés lehetőségét veti fel ezzel kapcsolatban (HÄUSLER 1978, 1981). (A téma részletes kutatástörténeti áttekintését ld. HÄUSLER 1985).

Legutóbb Máthé M. közölt Berettyóújfalú—Herpályról egy díszítetlen kocsimodellt (8. kép 3), amelyet a korai bronzkori hatvani—ottományi kultúrkörbe keltezett. (MÁTHÉ 1984. fig. 6.1 és 1986. Taf. VI. 1).

Máthé M. Polgár—Kenderföldek—Kiscsősshalom lelőhelyről is említ egy későhatvani kocsimodellt. (MÁTHÉ, Rég. Füzet. Ser. I. 43/1991. 13. o.)

Jelen dolgozatunkban két újabb darabbal szeretnénk gyarapítani a kocsimodellek számát.

A Pilismarót—Basaharcon Torma I. által feltárt bolerázi temető 445. sírjából került elő egy díszítetlen, felcsúcsosodó sarkú, négyzetes edényke, amely feltételezésünk szerint szintén kocsibrázolás (7. kép 3). Felcsúcsosodó sarkai, összeszűkülő felsőrésze ugyan eltér a korábbi ismert modelljeitől, mégsem zárható ki azonban, hogy kocsibrázolás, a Kárpát-medencéből eddig modell formájában hiányzó másik típus, az ún. echós szekér megformálása lehetett. Felcsúcsosodó sarkai ez esetben véleményünk szerint a szekeret borító ponyva tartórúdjaikat jeleznek. A basaharcitól szerkezetében eltérő típusú, de ponyvával borított echós szekérmodellek a Közel-Keletről is ismertek (LITTAUER—CROUWEL 1974. fig. 1). (A leletanyag közlési jogának átengedéséért ezúton is köszönetet mondok az ásatónak, Torma Istvánnak).

A kocsibrázolások sorában a legújabb darab a Börzöncén előkerült kocsimodell (5. kép), amely pillanatnyilag az egyetlen ismert kocsiszobor a korabronzkori Somogyvár—Vinkovci kultúrából. A börzöncei darab tömör, egyszerű kivitelű, díszítetlen megformálása faszekér megmintázását tételezi fel, amely tengellyel együtt forgó tömör fakerekeivel a nehéz szekerek kategóriájába sorolható. A kerekeknek a tengelyhez való rögzítésére a kerekek kúpszerű kiképzése utal. A kocsimaradványon nem található semmilyen jelzés, amely a vontatás módjára engedne következtetni. Feltehetően szarvasmarha húzta az eredeti szekeret, ahogy ez a nehéz szekerek kategóriájában általános volt. Bár mozgása a kerékkel együtt forgó tengely miatt nehézkes volt, fordulásához, irányváltatásához sok hely kellett, mégis megkönnyítette használóinak mindennapi életét a közlekedésben és a szállításban egyaránt.

A kocsik kialakulásával kapcsolatban az általánosan elfogadott nézet a közel-keleti eredetű (Mezopotámia, Szíria, Anatólia), mert erről a területről ismertek mennyiségileg a legtöbb és időben a legkorábbi ábrázolások és különböző anyagból készített modellek.

A kocsik Európába kerülésének útvonalát illetően már nem ilyen egységesek a vélemények. Lényegében három útvonal jöhet szóba: 1. a Fekete-tenger északi részén levő szeptember vidékről, 2. a Balkán-félsziget felől, 3. a Mediterrán és Itália közvetítésével került volna a kocsik Európába.

Kocsimodellünk legközelebbi analógiáját Romániában, a Glina III—Schneckenberg kultúrában találtuk meg Cuculata (Kucsuláta) lelőhelyen (BICHIR 1964. fig. 1, PETRESCU—DIMBOVIȚA 1974. fig. 2). Ennek a darabnak is hasonló a kivitele, a kocsiszekrény és tengelyek kiképzése. Bichir a kucsuláti modellt a legkorábbi romániai kocsimodellnek tartja, amelyet a Schneckenberg A. időszakra keltez (BICHIR 1964. 71). (9. kép 1). Későbbi időszaktól közöl egy másik kocsiszobrot Otomani—Cetatuie (Ottomány) lelőhelyről (Uott fig. 2.1). Ez is díszítetlen, négyzetes kocsiszekrény maradványa, a tengelyek helyének jelzésével, tömör kerekkel (9. kép 2). Ezt a modellt az ottományi kultúra I. fázisára datálja (Uott 72). Az ottományi kultúra II. fázisából származó szalacsi példány is még ezt az egyszerű kivitelű szekeret mintázza meg (ORDENTLICH—CHIDIOȘAN 1975. fig. 3). (9. kép 3).

A későbbi időszaktól Podei—Lechința de Mures lelőhelyről a Wietenberg-kultúrából közöl Bichir állatfejben végződő kocsimodell töredéket (BICHIR 1964. fig. 4/3).

Az utóbbi évek irodalmából érdekes módon Jugoszláviából csak a későbronzkorból találtunk a témát érintő irodalmat (MARKOVIĆ 1988). Tekintve, hogy Romániában a Glina III—Schneckenberg kultúrában, valamint a hazai Somogyvár—Vinkovci anyagban is létezik az agyagból megformált kocsimodellje, logikus a feltételezés, hogy a Vinkovci kultúra törzsterületén is léteznie kellett valamilyen formában. Sajnos, a jugoszláv kutatás leletközlési hiányosságai e témában is érezhetők, így a jelenlegi hiányt elsősorban a közölt leletek hiányával magyarázzuk.

A kocsikkal foglalkozó irodalomban tallózva megállapíthatjuk, hogy az utóbbi évtizedekben öröndetesen gyarapodott az őskori kocsiszobrok száma. Jelen munkánkban nem vettük sorra a kocsikerekek lelőhelyeit, amelyeknek száma szintén gyarapodott az elmúlt években, elsősorban a korai és középső bronzkorból.

Célunk a gyors közléssel a börzöncei kocsik helyének és jelentőségének meghatározása volt. Egyúttal szeretnénk volna a kutatás figyelmét ráirányítani a múzeumokban lapangható, még közöletlen anyagok ilyen szempontú átvizsgálására is.

A börzöncei kocsimodell jelentőségét elsősorban abban látjuk, hogy jelenleg ez a legkorábbi bronzkori kocsiszobor hazánk területéről, az eddig hiányzó láncszem a későréz- és középső bronzkor között.

A kocsimodellek a különleges tárgyak kategóriájába tartoznak, s mint ilyenek, a kultikus funkciókkal is gyakran összefüggésbe hozhatók. Véleményünk szerint a börzöncei modell nem sorolható a kultikus tartalmú tárgyak körébe. Egyszerű kivitele, a település egyik személgödéből való előkerülése, valamint az a tény, hogy ugyanabból a gödörből még három másik, különböző méretű kocsike-

rék került elő, arra enged következtetni, hogy itt semmiképpen sem kultikus tárgyról, hanem a mindennapi élet egyszerű és természetes velejárójáról, egy szállító és közlekedési eszközzel van szó, amely — horribile dictu — gyerekjátékként is előfordulhatott a telepen. A börszöncei kocsimodell előkerülési körülménye is amellet szól, hogy ezek az ábrázolások nem szükségszerűen voltak kultikus tartalmúak.

A börszöncei kocsimodell közlésével újabb adattal kívántunk hozzájárulni a korabronzkori kocsik elterjedési térképének megrajzolásához. Leletünk jelentőségét fentiek túl növeli még az is, hogy hiteles körülmények között, „in situ” került elő; a kocsimoddell egy gödörből szár-

mazik egy valószínűleg hozzá tartozó kerék töredéke, valamint két másik kerék, ezzel is bizonyítva összetartozásukat. Leletünk szervesen illeszkedik abba a fejlődési sorba, amely a bolerázi csoporttól nyomon követhető a Kárpát-medencében is.

A börszöncei modell önmagában kevés ahhoz, hogy a kocsik európai elterjedésének útvonalát illetően határozottan állást foglaljunk egyik vagy másik vélemény mellett, annyit azonban megkockáztatunk, hogy a legújabb bulgáriai okkersíros temetkezések közlésének ismeretében (PANAJOTOV—DERGAČOV 1984) a dél-orosz sztyepéknél valószínűbb útvonalnak tűnik a Balkán felőli elterjedés.

Irodalom:

- BICHIR 1964 G. BICHIR, Autour du problème des plus anciens modèles de chariots découverts en Roumanie. *Dacia* 8 (1964) 67—86.
- BÓNA 1960 I. Bóna, Clay Models of Bronze Age Wagons and Wheels in the Middle Danube Basin. *Acta ArchHung* 12 (1960) 83—111.
- ECSEDY 1982 I. ECSEDY, Későbronzkori leletek Boglárlelléről. *ComArchHung* 1982. 15—26.
- HÄUSLER 1978 A. HÄUSLER, Migration oder autochthone Entwicklung? *EAZ* 19(1978) 243—256.
- HÄUSLER 1981 A. HÄUSLER, Zu ältesten Geschichte von Rad und Wagen im nordpontischen Raum. *EAZ* 22(1981) 581—647.
- HÄUSLER 1984 A. HÄUSLER, Neue Belege zur Geschichte von Rad und Wagen in nordpontischen Raum. *EAZ* 24 (1984) 629—68.
- HÄUSLER 1985 A. HÄUSLER, Die Anfänge von Rad und Wagen in der Kulturgeschichte Europas. Produktivkräfte und Produktionverhältnisse. Berlin, 1985, 121—133.
- KALICZ 1968 N. KALICZ, Die Frühbronzezeit in Nordost-Ungarn. Bp. 1968, 202 old. (*ArchHung* 45).
- KALICZ 1976 N. KALICZ, Ein neues kupferzeitliches Wagenmodell aus der Umgebung von Budapest. *Festschrift für R. Pittioni...* Wien 1976, 189—202.
- KEMENCZEI 1973 T. KEMENCZEI, *RégFüz* Ser. I. 26. (1973).
- KOVÁCS 1977 T. KOVÁCS, A bronzkor Magyarországon. Bp. 1977, 100 old. (*Hereditas*).
- KOVÁCS 1984 T. Kovács, Die Füzesabony-Kultur. In: *Kulturen die Frühbronzezeit das Karpatenbeckens und Nordbalkans*. Beograd 1984, 235—256.
- LITTAUER—CROUWEL 1974 M. LITTAUER—J. CROUWEL, Terracotta Models as Evidence for Vehicle with Tilts in the Ancient Near East. *PPS* 40 (1974) 20—36.
- MARKOVIĆ 1988 Z. MARKOVIĆ, Model kotača iz Miklinovca kod Koprivnice. *Muzejski Vjesnik* 12 (1988) 21—23.
- MÁTHÉ 1984 M. MÁTHÉ, Preliminary Report on the 1977—1982. Excavations at the Neolithic and Bronze Age settlement of Berettyóújfalú—Herpály. *Acta ArchHung* 36 (1984) 137—159.
- MÁTHÉ 1986 M. MÁTHÉ, Ásatások Berettyóújfalú—Herpály neolitikus és bronzkori tell településén 1977—1982 között. *A Bihari MÉ* 4—5 (1986) 129—149.
- MESTERHÁZY 1976 K. MESTERHÁZY, Agyag kocsimodell Pocsajról. *ArchÉrt* 103 (1976) 223—229.
- NĚMEJCOVÁ—PAVÚKOVÁ—BÁRTA 1977 V. NĚMEJCOVÁ—PAVÚKOVÁ—J. BÁRTA, Äneolithische Siedlung der Boleraz Gruppe in Radošina. *SlovArch* 25 (1977) 433—448.
- ORDENTLICH—CHIDIOȘAN 1975 I. ORDENTLICH—N. CHIDIOȘAN, Carucionare miniatură din lut apartinând culturii Otomai (Epoca bronzului) de pe teritoriul României. *Crisia* 1975. 27—44.
- PANAJOTOV—DERGAČOV 1984 I. PANAJOTOV—V. DERGAČOV, Die Ockergrabkultur in Bulgarien. *StudPrachist* 7 (1984) 99—116.
- PETRESCU—DIMBOVIȚA 1974 M. PETRESCU—DIMBOVIȚA, La civilisation Glina III — Schneckenberg à la lumière de nouvelles recherches. *PreistAlp* 10 (1974) 227—289.
- PIGGOTT 1979 S. PIGGOTT, The First Wagons and Carts: Twenty-Five years later. *BInstA London* 16 (1979) 3—17.
- PIGGOTT 1983 S. PIGGOTT, The Earliest Wheeled Transport. From the Atlantic Coa to the Caspian Sea. London 1983, 272 old.
- PIGGOTT 1987 S. PIGGOTT, Az európai civilizáció kezdetei. Bp. 1987, old.

Jegyzetek:

* Azonos M. Bondár: Das frühbronzezeitliche Wagenmodell von Börzönce. Com Arc Hung 1990. 77–91. o. megjelent tanulmányal.

¹ A leletanyag részletes leírását lásd a függelékben.

² Az újabb kutatások a meander mitívum megjelenését korábban keltezik, így a novaji kocsimodell a későfüzesabonyi népcsoporttal köthető, akikhez Erdélyből a késői Wietenberg kultúrkörből került ez a darab importként (KOVÁCS 1984, 240–241).

Függelék:

Börzönce — Temetői dűlő, J gödör leletei

FEDŐ(?): téglavörös színű, kopott felületű, vízszintesre vágott, széles peremű, tömör, hengeres fogantyújú, díszítetlen fedő(?). Ragasztott, kiegészített. Szá: 8,2; fá: 5,0; m: 2,8 cm (3. kép 1).

KORSÓ: sötétszürke, csillámos kavicssal soványított, rövid, hengeres nyakú, ívelt hasú, fordított csonkakúpos aljú, gömbölyded korszó, peremből induló rövid füllel. Füle és testének egy része kiegészítés. Szá: 8,5; fá: 5,5; m: 10,5 cm (3. kép 2).

KORSÓ: sötétszürke, csillámos anyaggal soványított, kissé ívelt, hosszú, hengeres nyakú, kettős kúpos testű korszó, peremből induló keskeny szalagfüllel. Füle, feneke és testének egy része kiegészítés. Szá: 9,0; fá: 9,5; m: 17,5 cm (3. kép 3).

BÖGRE: szürkés vöröses színű, kopott felületű, kissé ívelt, hengeres nyakú, kettős kúpos testű, „nehéz” bögre, peremből induló füllel. Vállát bemélyített vízszintes vonal hangsúlyozza. Ép. szá: 7,5; fá: 8,0; m: 11,0 cm (3. kép 4).

KORSÓ: sötétszürke, kavicsos soványítású, kissé ívelt, hosszú, hengeres nyakú, kettős kúpos testű korszó, peremből induló füllel. Vállán bekarcolt vízszintes vonal fut körbe. Nyakának egy része és füle kiegészítés. sz: 10,5; fá: 8,0; m: 18,5 cm. (3. kép 5).

FAZÉK: vörösesbarna, rövid, hengeres nyakú, nyújtott kettős kúpos testű fazék, hasán a vizes agyagra ferdén felvitt, erőteljes, seprűzéshez hasonló díszítéssel. Erősen kiegészített. (A kiegészítés miatt az edény teste is aszimmetrikus.) Szá: 12,5; fá: 11,0; m: 23,5 cm (3. kép 6).

TÁLTÖREDÉK: szürkés-fekete, vastag falú, széles szájú, gömbszelet alakú, külső és belső oldalán díszített tál töredékei. Külső oldalán a vállon körbefutó, bemélyített, vékony vonaldíszítés, alatta ferde, valószínűleg háromszögeket alkotó, erőteljes bemélyítések, ezekben mészbetét maradványa. A tál vállán egy helyen kerek, átfúratlan bütyökfogó. Kissé befelé lejtő peremén szakaszokban elhelyezett, függőlegesen benyomkodott, mészbetéttel kitöltött pontok díszítik. Belső oldalán háromsoros, körbefutó párhuzamos vonalköteg keretezi a díszítést. Ebből szintén három vonalköteges sávok futnak az edény belseje felé, több mezőre osztva a tál belső felületét. Az egyik mezőben háromszögbe rendezett, kisebb, vonalkázott díszítésű háromszögek és üres négyszögek váltakozása adja a mintát. Az ilyen díszített mező mellett másik terület üres, majd ismét díszített mező következik, amelyet vonalkázott háromszögek és üres területek kombinálásával alakítottak ki. A vonalkázott és pontozott díszeket mészbetét tölti ki. A tál teljes belső díszítése a töredék nyújtotta információk alapján nem lehetséges. Átm: kb. 18 cm; tör. m: 3,0 cm (4. kép 1).

ÁLLATSZOBROCSKA: sötétszürke, csillámos kavicssal soványított agyagból készült, töredékes állatszobor. Két mellső lába

és szarvai letörtek. Hátsó lábai a testéből kicsit kiemelkedően a farkával együtt ívelt, tömör háromszöget alkotnak, a lábakat alig jelezték. H: 3,2; m: 1,9 cm (4. kép 2).

KOCSIKERÉK: világosbarna, erősen kopott felületű, erősen deformálódott, kettős kúpos testű, vékony agyag kocsikerék. Átm: 4,5; m: 1,7 cm (4. kép 3).

ORSÓGOMB: sötétszürke, kavicsos soványítású, kettős kúpos testű orsógomb függőleges átfúrással, karimáján három helyen egymás melletti három-három függőleges rovátka. M: 2,6; átm: 4,5 cm (4. kép 4).

SZÖVŐSZÉKNEHEZÉK TÖREDÉKE: fordított csonkakúpos testű, vöröses barna, kopott felületű, kavicssal és kagylóhéjjal soványított, agyagból készített, függőlegesen átfúrt nehezék alsó részének töredéke. Átm: 7,4; tör. m: 6,1 cm (4. kép 5).

KOCSIKERÉK TÖREDÉKE: világosbarna, erősen kopott felületű kocsikerék töredéke az átfúrással helyével. 3,5x2,3 cm (4. kép 6).

TALPAS TÁL (?) TÖREDÉKE: sötétszürke, csillámos kavicssal soványított, kopott felületű, kívül-belül díszített edény oldaltöredéke. Külső oldalán hullámvonalban bepontosított pontsor, alatta bekarcolt, folyamatos, fordított V minta. Belső oldalán több ívelten bekarcolt vonal indítása. (A kisméretű töredékhez nem találunk pontos analógiát, így csak feltételezzük, hogy egy talpas tálnak a talp indításához közeli töredékről lehet szó.) (4. kép 7).

TÁLTÖREDÉK (?): vöröses barna, csillámos kavicssal soványított, erősen kopott felületű tál (?) oldaltöredéke, belső oldalán függőlegesen és ferdén bekarcolt vonalkázással díszítve. A töredék díszítéséből a tál belső díszítésének teljes motívumrendszere nem rajzolható meg. 2,7x5,1 cm (4. kép 8).

A gödörből fentiekén kívül nagy számú edénytöredék került még elő, amelyekből azonban nem lehetett további edényeket kiegészíteni.

A Somogyvár—Vinkovci kultúra kevés hiteles telepének számát gyarapítja Börzönce — Temetői dűlő, amely az eddigi három ásatási szezon alatti eredmények alapján kiemelkedő jelentőségűnek tekinthető az új típusokat is eredményező, jól rekonstruálható, nagy számú edénykészlet, az egycdülálló állatplasztika, a kocsiszobor és a ritkaságszámba menő agyag öntőminta miatt. A lelőhely jelentősége miatt az ásatást folytatni kívánjuk, így a leletanyag teljes feldolgozása csak az ásatás lezárása után várható.

Das frühbronzezeitliche Wagenmodell von Börzönce

1988 begann die Verfasserin eine Ausgrabung auf dem Fundort Börzönce — Temetői dűlő (Friedhofsflur), der bei den früheren topographischen Geländebegehungen entdeckt wurde, im Rahmen des im Komitat Zala durchgeführten Siedlungsforschungsprogrammes von OTKA. In den bisherigen drei Ausgrabungssaisons wurde eine 410 m² große Fläche der Siedlung der frühbronzezeitlichen Somogyvár—Vinkovci—Kultur freigelegt (Abb. 1).

Es wurden 15 frühbronzezeitliche und zwei árpádenzeitliche Gruben erschlossen.

1989 kam das Bruchstück eines tönernen Wagenmodells in der sog. Grube J (Abb. 5) zum Vorschein. Die Grube war mit Haushaltsabfall, unbrauchbaren Gegenständen und wenigen Tierknochen ausgefüllt. Auf eine vermutete besondere Funktion wies nichts hin. Das in der Vergesellschaftung des Wagenmodells vorgekommene Keramikmaterial vertritt die charakteristische Keramikunst der Somogyvár—Vinkovci—Kultur (Abb. 3—4; die Beschreibung s. im Anhang!).

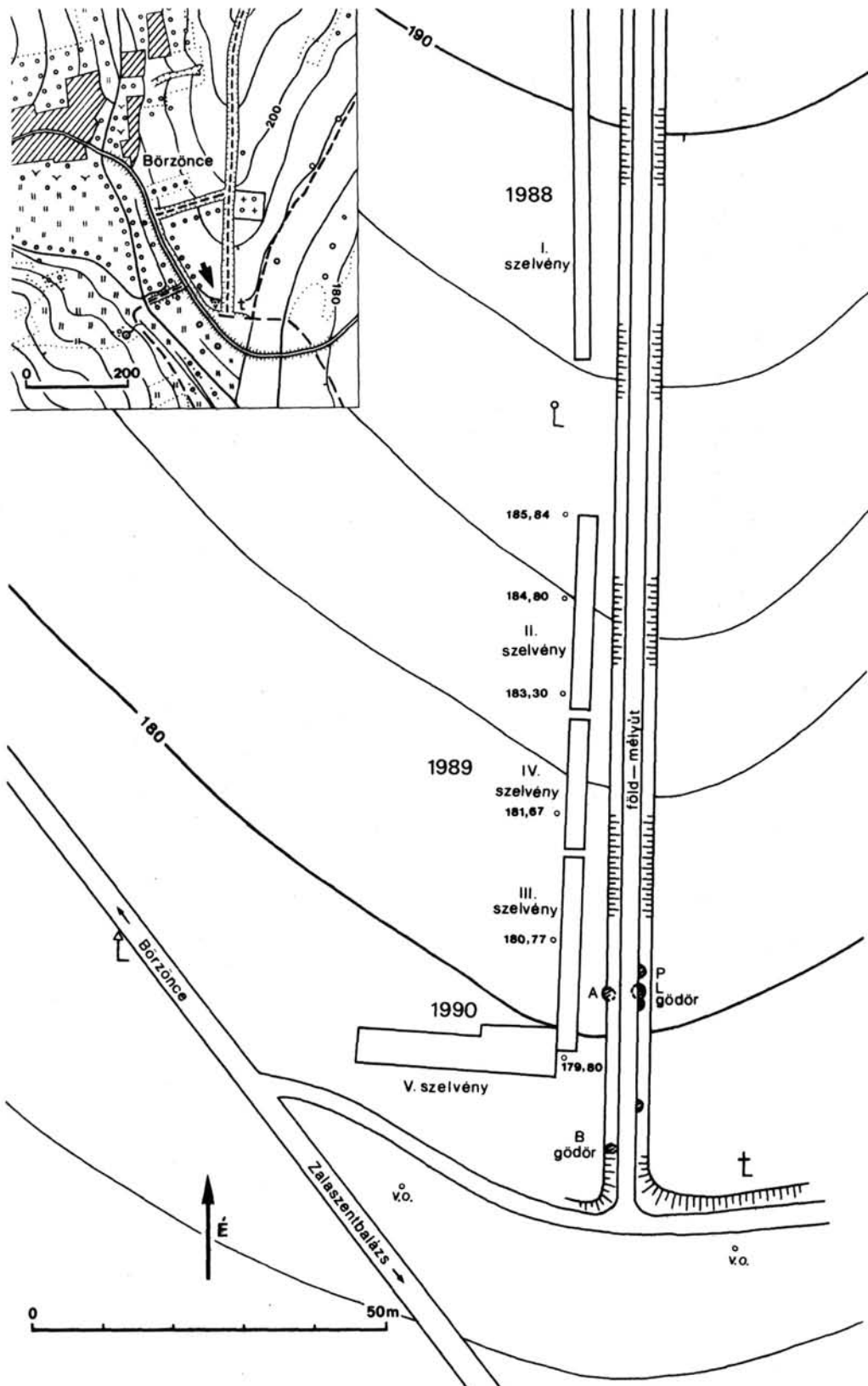
In Beziehung mit der Analyse des Wagenmodells wurden die im Karpatenbecken gefundenen und publizierten Modelle von der Spätkupferzeit bis zur Mittelbronzezeit von der Verfasserin aufgesammelt.

Seit der Erscheinung der zusammenfassenden Studie von István Bóna im Jahre 1960 (Abb. 6) wurden elf neue Exemplare aus dem erwähnten Zeitabschnitt bekannt (Abb. 7—9).

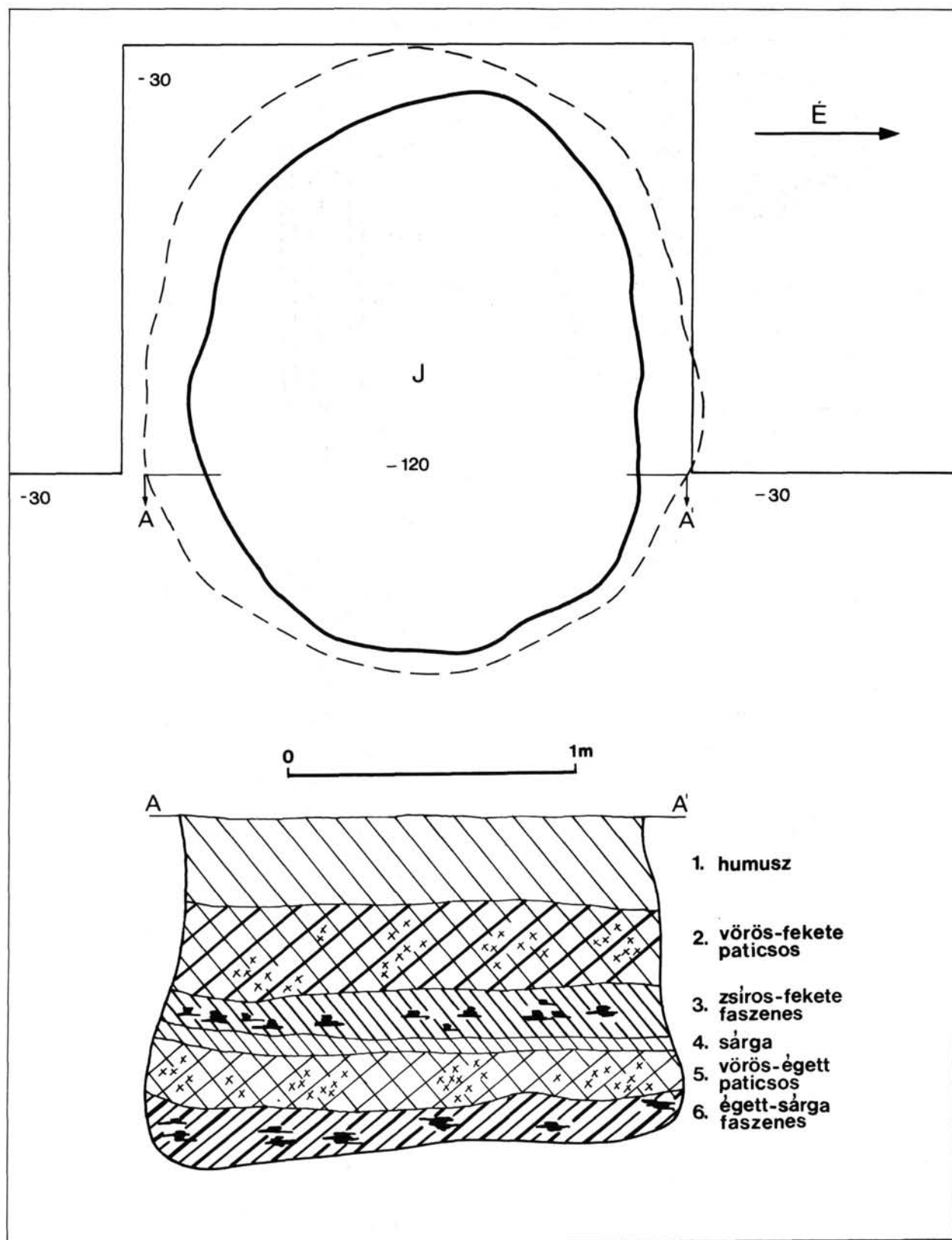
Die Bedeutung des Wagenmodells von Börzönce besteht nach der Verfasserin darin, daß diese die in Ungarn gegenwärtig bekannte früheste bronzezeitliche Wagenstatue ist, die das bis dahin fehlende Bindeglied zwischen der Spätkupferzeit und der Mittelbronzezeit vertritt.

Die Wagenmodelle sind der Kategorie der besonderen Gegenstände zuzuordnen, darum können sie häufig mit kultischen Funktionen in Verbindung gebracht werden. Die Verfasserin ist der Meinung, daß das Modell von Börzönce dem Kreis der Gegenstände von kultischem Charakter nicht zugeordnet werden kann. Die einfache Ausführung, das Vorkommen in einer der Abfallgruben der Siedlung und die Tatsache, daß noch drei andere Wagenräder von verschiedener Größe in derselben Grube zum Vorschein kamen, lassen uns darauf schließen, daß es hier um einen einfachen und natürlichen Gegenstand des Alltagslebens, um ein Transport- und Verkehrsmittel geht, welches — *horribile dictu* — auch als Kinderspielzeug in der Siedlung vorgekommen sein dürfte.

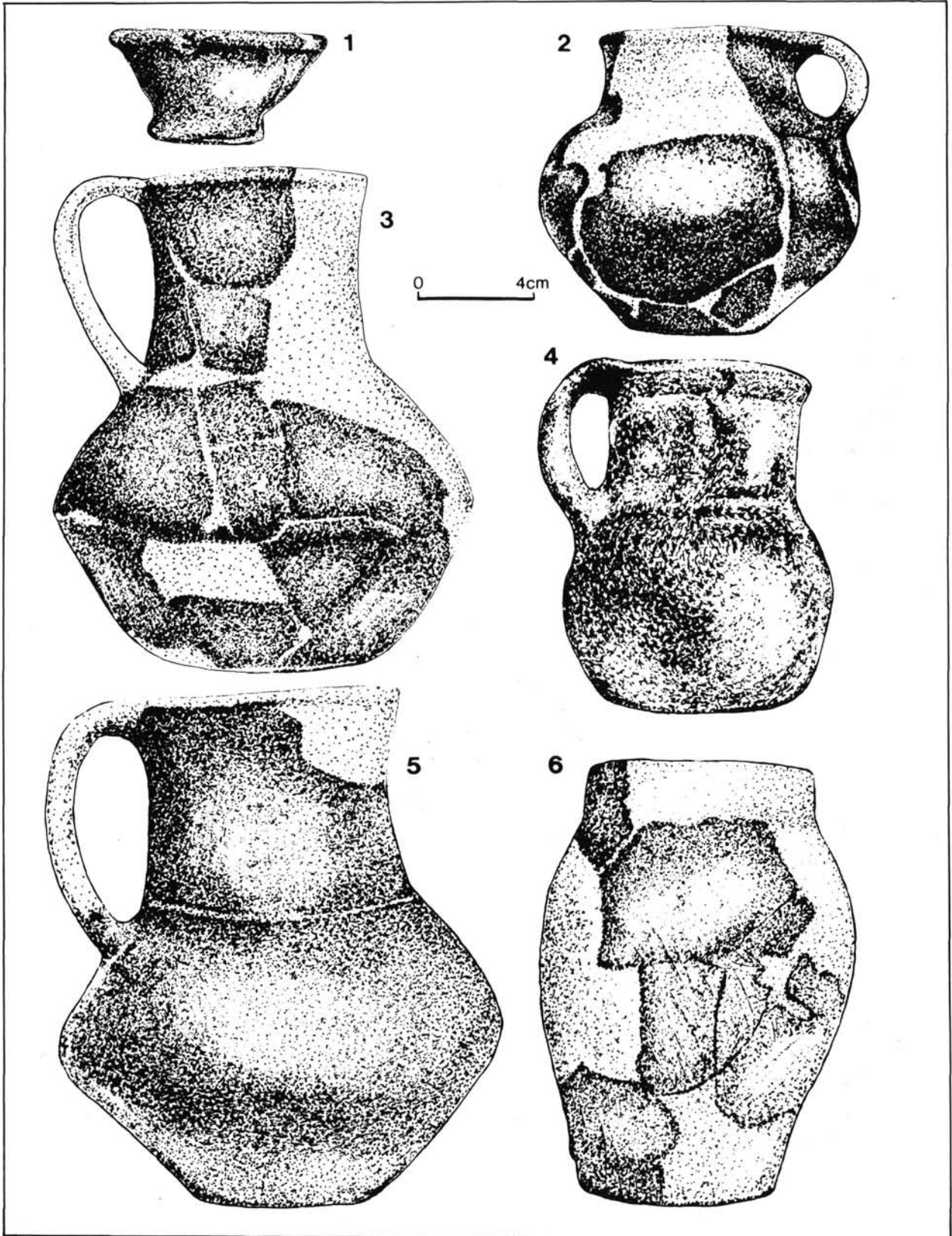
Bondár M.



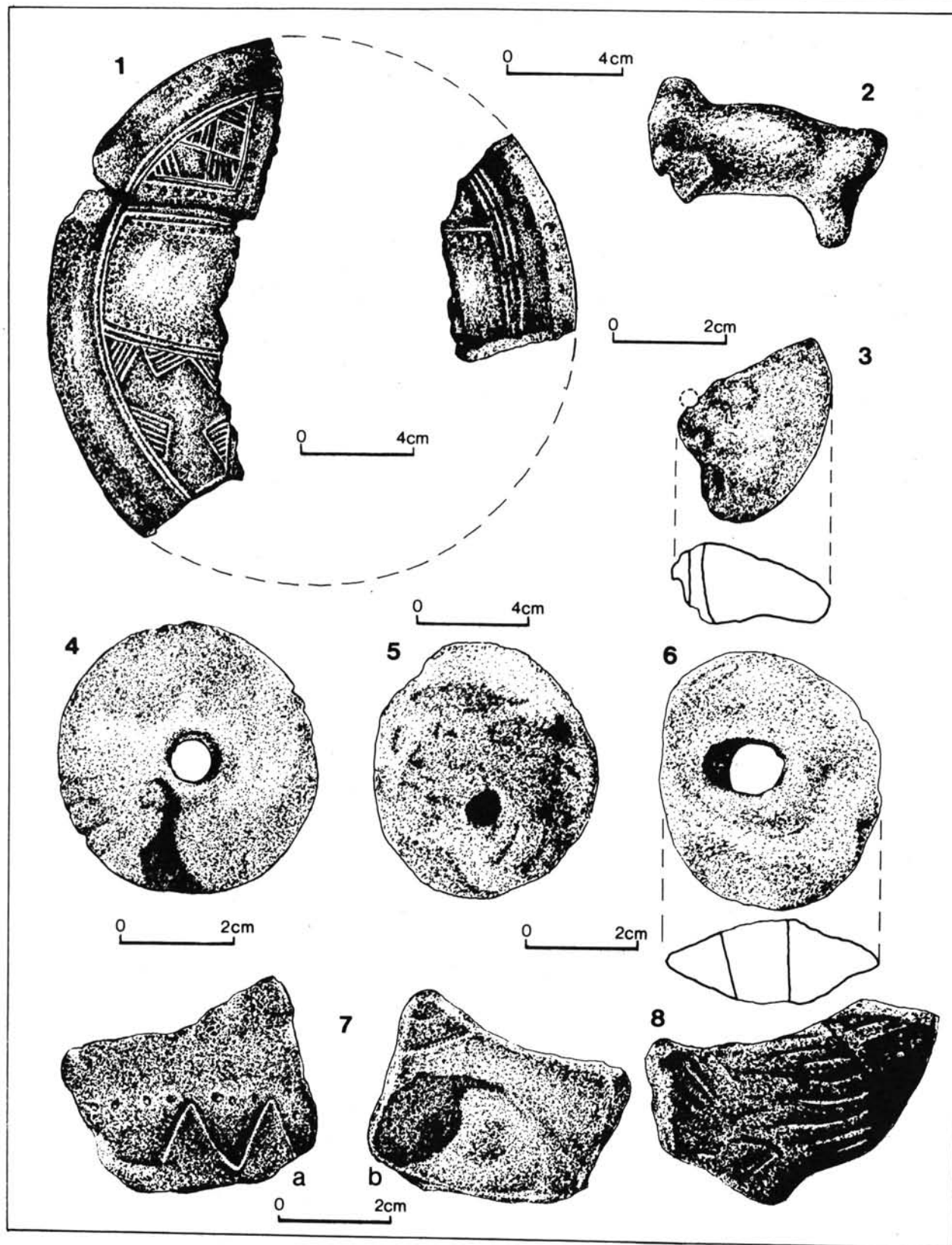
1. kép: Börzönce — Temetői dűlő, az ásátás helyszínrajza.
Börzönce — Temetői dűlő (Friedhofsflur) Grabungsplan.



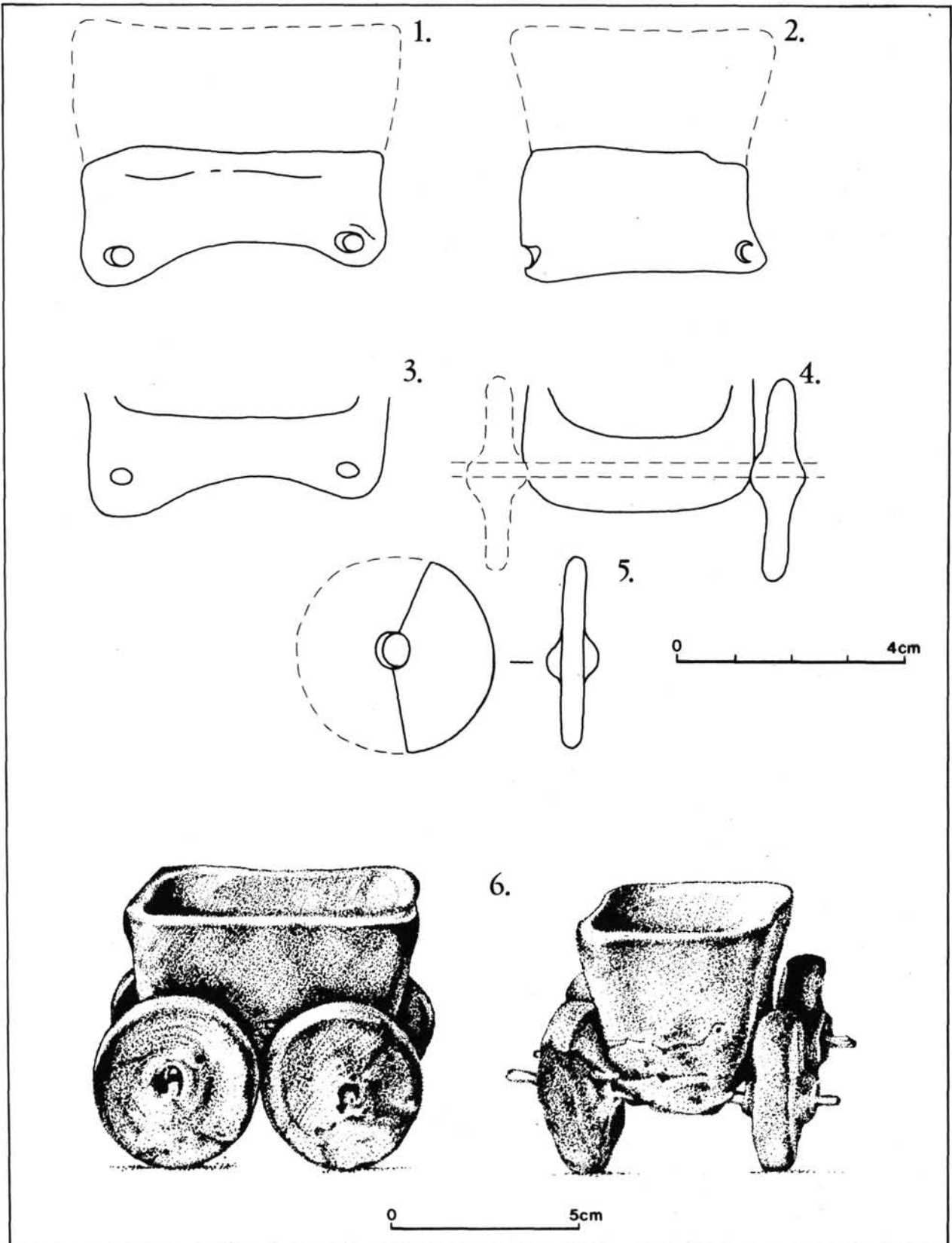
2. kép: Börzönce — Temetői dűlő, J gödör.
Börzönce — Temetői dűlő, Grube J.



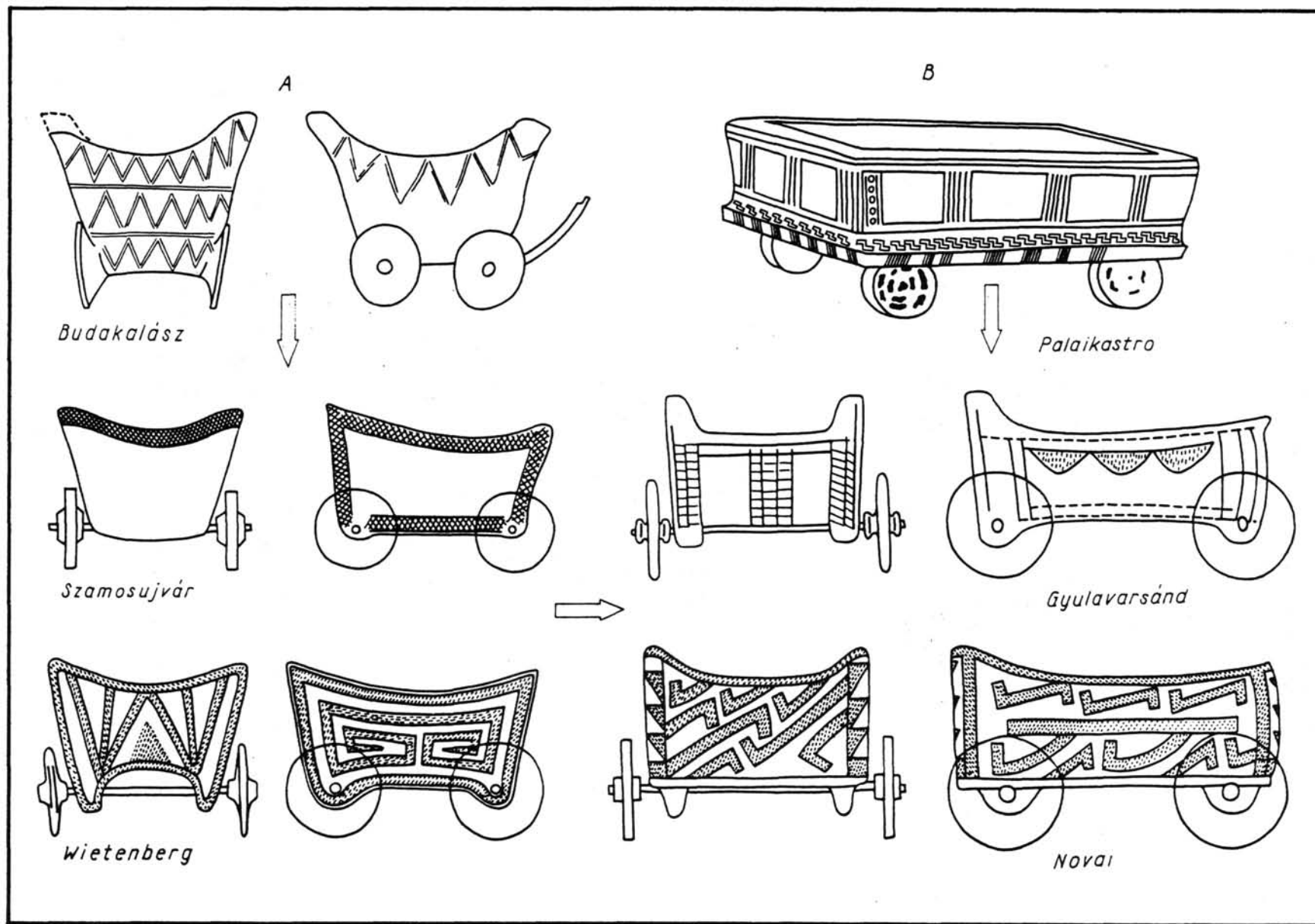
3. kép: Börzönce — Temetői dűlő, leletek a J gödörből.
Börzönce — Temetői dűlő, Funde der Grube J.



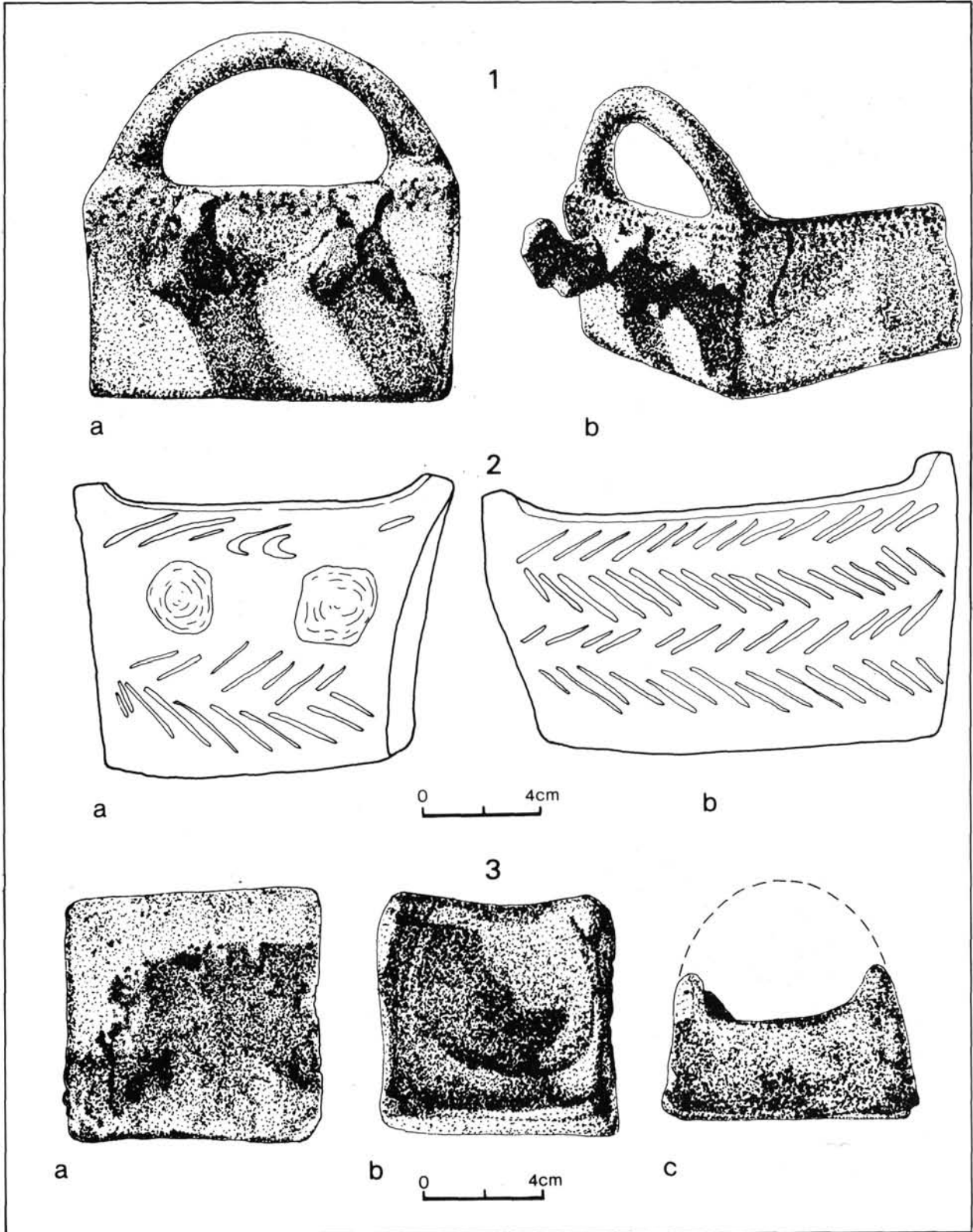
4. kép: Börzönce — Temetői dűlő, leletek a J gödörből.
Börzönce — Temetői dűlő, Funde der Grube J.



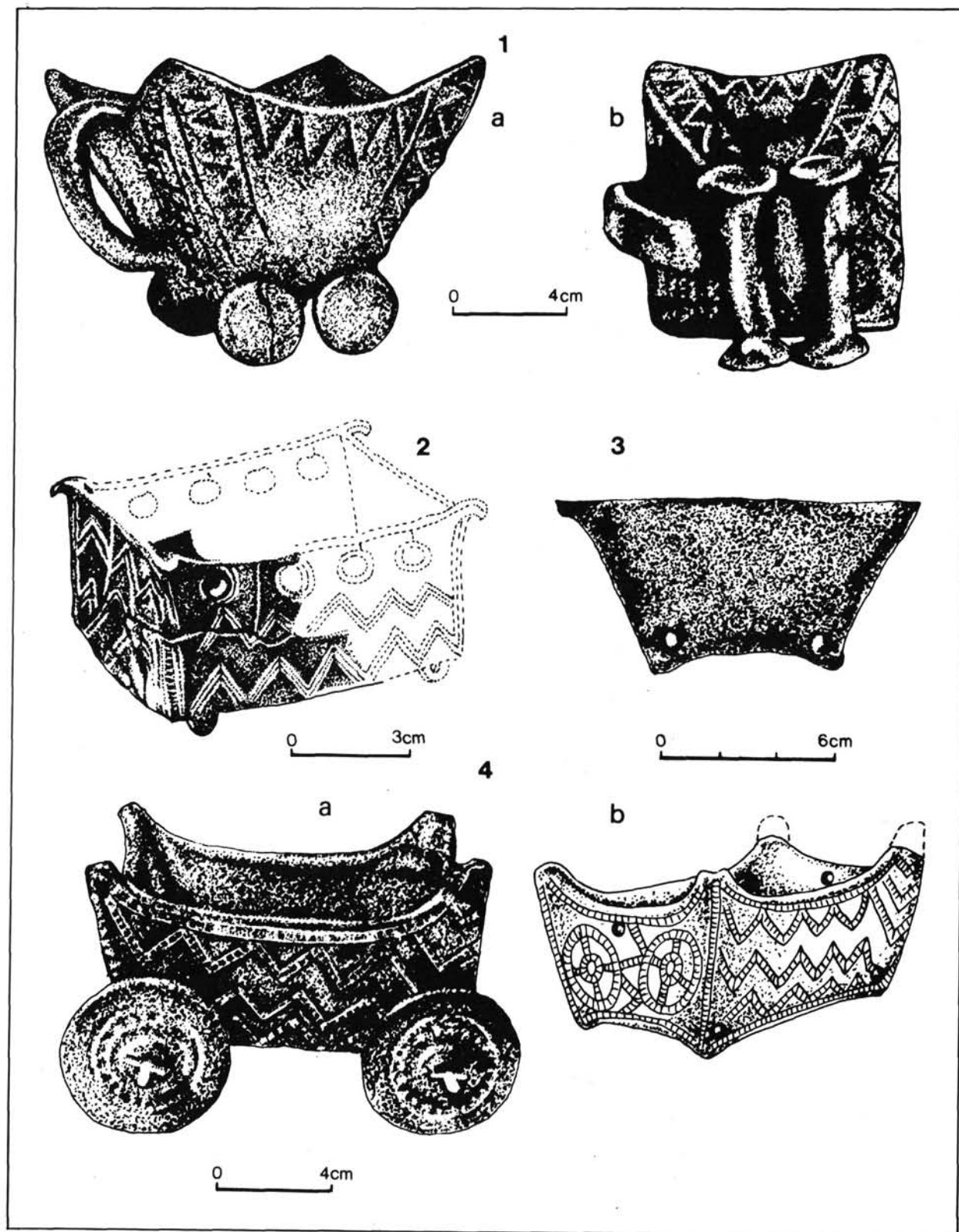
5. kép: Börzönce — Temetői dűlő, a kocsimodell és rekonstrukciója.
 Börzönce — Temetői dűlő, das Wagenmodell und seine Rekonstruktion.



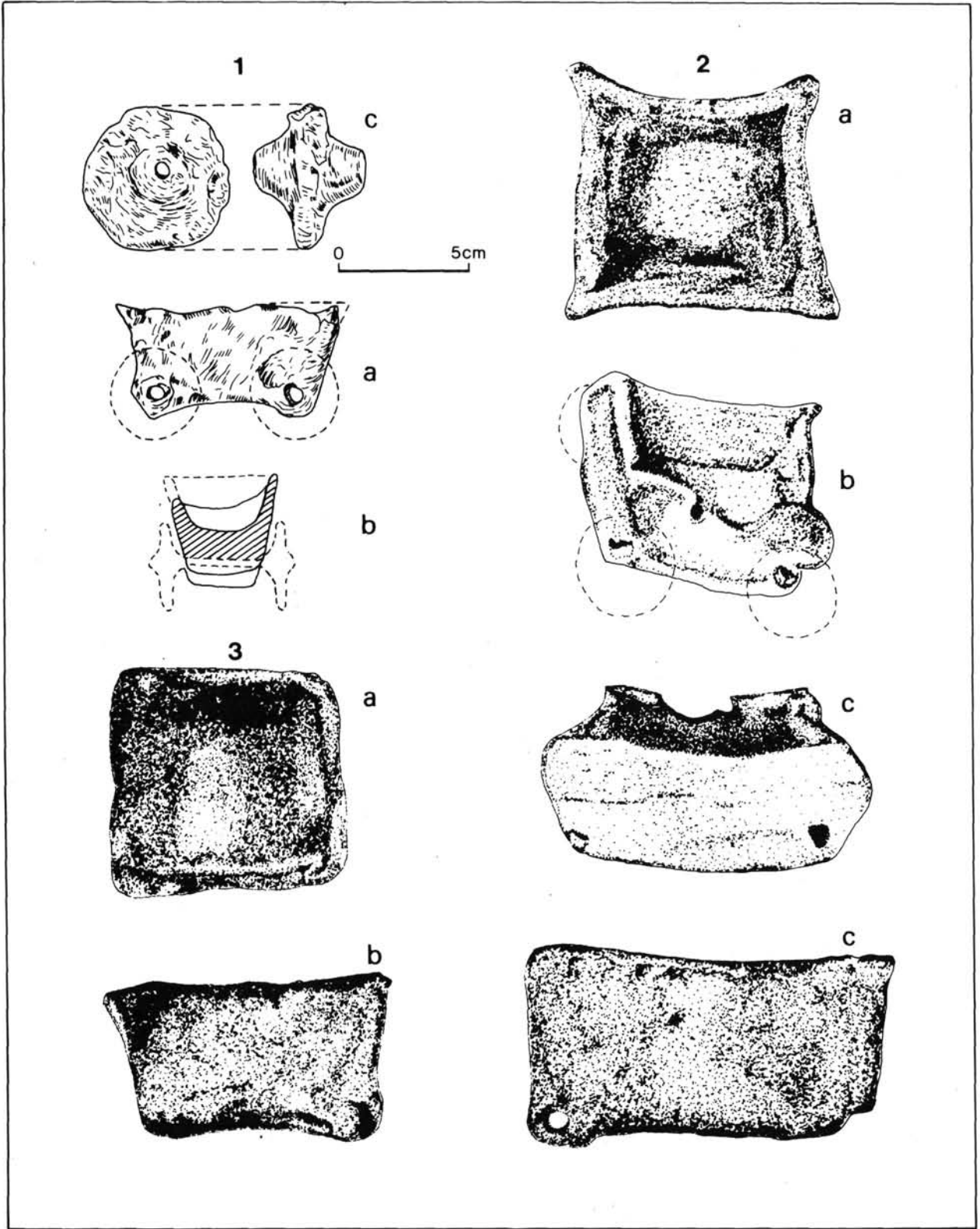
6. kép: Bronzkori kocsimodellek (BÓNA 1960 nyomán).
 Bronzezeitliche Wagenmodelle (nach Bóna 1960).



7. kép: 1 — Radošina (NĚMEJCOVÁ—PAVÚKOVÁ—BÁRTA 1977 nyomán); 2 — Boglárlelle (ECSEDY 1982 nyomán);
 3 — Pilismarót — Basaharc 445. sér.
 1 — Radošina (nach NĚMEJCOVÁ—PAVÚKOVÁ—BÁRTA 1977); 2 Boglárlelle (nach ECSEDY 1982);
 3 — Pilismarót — Basaharc, Grab 445.



8. kép: 1 — Szigetszentmárton (KALICZ 1976 nyomán); 2 — Alsóvadász (KALICZ 1968 nyomán);
 3 — Berettyóújfalu — Herpály (MÁTHÉ 1984 nyomán); 4 Pocsaj — Leányvár (PIGGOTT 1983 és KOVÁCS 1977 nyomán).
 1 — Szigetszentmárton (nach KALICZ 1976); 2 — Alsóvadász (nach KALICZ 1968);
 3 — Berettyóújfalu — Herpály (nach MÁTHÉ 1984); 4 — Pocsaj — Leányvár (nach PIGGOTT 1983 und KOVÁCS 1977).



9. kép: 1 — Cuciulata (Kucsuláta) (PETRESCU—DÎMBOVITA 1974 nyomán);
 2 — Otomani (Ottomány) (BICHIR 1964 nyomán); 3 — Salacea (Szalacs) (ORDENTLICH—CHIDIOȘAN 1975 nyomán).
 1 — Cuciulata (Kucsuláta) (nach PETRESCU—DÎMBOVIȚA 1974);
 2 — Otomani (Ottomány) (nach BICHIR 1964); 3 — Salacea (Szalacs) (nach ORDENTLICH—CHIDIOȘAN 1975).

