

Kora dinasztikus kocsi mellékletes temetkezések

2024. január

Tartalomjegyzék

I. Bevezetés	3
II. Abū-Šalābīh	4
II.1. 162. sír	5
II.2. 234. sír	6
III. További kora dinasztikus temetkezések kocsi melléklettel	7
III.1. Uri királysírok	7
III.1.1. PG 789	8
III.1.2. PG 800	9
III.1.3. PG 1232	10
III.2. Kiš Y temető	10
III.2.1. 1. kocsi mellékletes temetkezés	11
III.2.2. 2. kocsi mellékletes temetkezés	12
III.2.3. 3. kocsi mellékletes temetkezés	13
III.3. Párhuzamok	14
III.3.1. Susa	14
IV. Kocsik a kora dinasztikus korban	14
IV.1. Kocsi típusok funkció szerint	17
IV.1.1. Ismeretlen funkciójú kocsik	17
IV.1.2. Harci-, és vadász kocsik	17
IV.1.3. Kultuszhoz köthető kocsik	19
IV.1.4. Teher-, és személyszállító kocsik	20
IV.2. Kocsihúzó állatok	20
IV.2.1. Szamarak, vadszamarak	20
IV.2.2. Ökrök	21
IV.2.3. Lovak	21
IV.3. Összegzés	22
V. Kora dinasztikus kori temetkezések kocsi mellékletei	22
V.1. Abū-Šalābīh – 162. sír	22
V.2. Abū-Šalābīh – 234. sír	22
V.3. Ur 'Royal Cemetery' – PG 789	22
V.4. Ur 'Royal Cemetery' – PG 800	23
V.5. Ur 'Royal Cemetery' – PG 1232	24
V.6. Kiš – 1. kocsi mellékletes temetkezés	24

V.7. Kiš – 2. kocsi mellékletes temetkezés.....	25
V.8. Kiš – 3. kocsi mellékletes temetkezés.....	25
V.9. Összegzése.....	25
VI. Sírban elhelyezett kocsik lehetséges funkciói	26
VI.1. Halottas kocsik	27
VI.2. Státusz szimbólum	27
VI.5. Ceremoniális	28
VI.6. Kocsi, mint a túlvilági utazás eszköze	29
VI.7. Interpretációk összegzése	30
VII. Kocsi mellékletes temetkezések társadalmi jelentősége	31
VII.1. Temetkezések összértéke	31
VII.1.1. Abū-Šalābīḥ – 162. sír	33
VII.1.2. Abū-Šalābīḥ – 234. sír	33
VII.1.3. Kiš – 1. kocsi mellékletes temetkezés	34
VII.1.4. Kiš – 2. kocsi mellékletes temetkezés	34
VII.1.5. Kiš – 3. kocsi mellékletes temetkezés	35
VII.2. Összehasonlítás más kora dinasztikus temetkezésekkel	35
VII.2.1. Abū-Šalābīḥ – 60. sír	36
VII.2.2. Abū-Šalābīḥ – 62. sír	36
VII.2.3. Abū-Šalābīḥ – 83. sír	36
VII.2.4. Temetkezések összehasonlítása.....	37
VII.3. Összegzés	38
VIII. Összegzés.....	38
IX. Bibliográfia	40

Kora dinasztikus kocsi mellékletes temetkezések

I. Bevezetés

A kora dinasztikus kor¹ legismertebb temetkezései közé tartozik a Ur királysírhaj, valamint Kiš temetői. Ezzel szemben a kisebb méretű települések sírhaj a temetkezések kutatása során nem élveznek, akkora figyelmet, mint az előző két példa. Annak ellenére, hogy az itt talált sírok több érdekességet is rejtenek magukban, Abū-Šalābīh temetkezéseivel az elsődleges publikáció megjelenése óta nem foglalkozott a kutatás. Ezek a temetkezések a település háztartásaiból kerültek elő, különböző szobák, udvarok alól. Az itt talált sírok közül lehetséges, hogy kettő kocsiat tartalmazott egykoron. Ez azért is érdekes, mert csak az uri királysírok, és Kiš Y temetője esetén ismerünk kocsi mellékletes temetkezéseket, ezek kifejezetten temetőkből kerültek elő. Valamint ezek a települések méretük és fontosságuk alapján is kiemelkedőbbek voltak, mint Abū-Šalābīh.

A kocsiak, mint temetkezések mellékletei a mai napig több problémát is felvetnek. Alapvetően a kocsiak, mint témakör kis túlzással Littauer és Crouwel² teljes életművét jelentik. Ezeknek a járműveknek az interpretáció ez esetben a státusz szimbólumként való megjelenésük. Legvalószínűbb, hogy ezek uralkodók, és azok családtagjaik temetkezései során jelennek meg. Ez adhat magyarázatot a kevés ismert kocsi mellékletes temetkezésre. Viszont ennek ellenére is meglepően kevés ilyen sírt ismerünk. A városállamok vezetőinek a temetkezései során számíthatnánk ilyen mellékletekre, ennek ellenére Mezopotámiában az uri királysírok és Kiš Y temetőjén kívül más kocsi mellékletes temetkezést nem ismerünk. Míg Elámból is csak Susából ismerünk párat.

A következőkben ezeket a temetkezéseket, továbbá a kocsiak, kocsi mellékletes temetkezések interpretációs lehetőségeit fogom bemutatni.

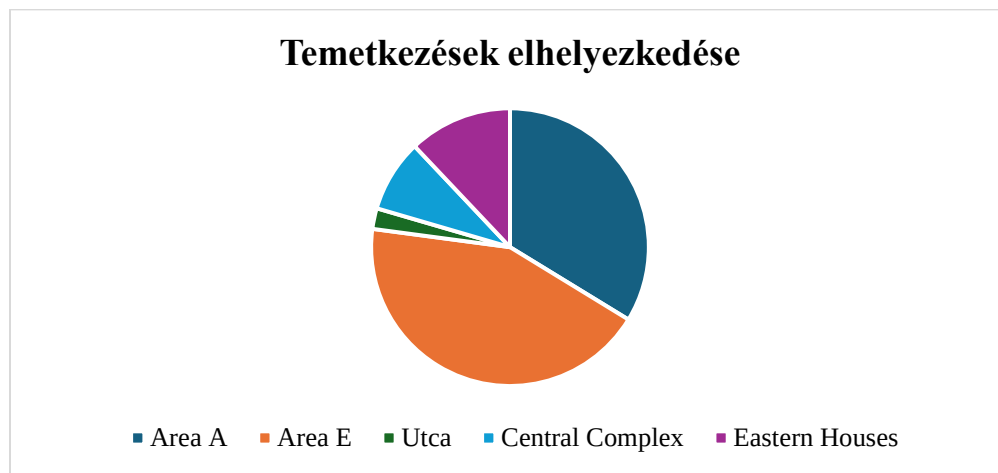
¹ Kr. e. 2900-2334.

² *Equids and Wheeled Vehicles in the Ancient World* c. kötet magába foglalja kettejük fontosabb kutatásait, ezen kívül az általuk írt *Wheeled Vehicle* c. kötet az, ami a legfontosabb szakirodalmak közé tartozik a kora dinasztikus kocsiak esetén.

II. Abū-Šalābīh

A települést 1957-ben fedezték fel.³ Az első ásatások Donald P. Hansen vezetésével zajlottak 1963-ban, akkor találták meg a könyvtárnak elnevezett épületet is.⁴ A továbbiakban az ásatás Postgate kezébe került, ami 1973-tól 1990-ig tartott. Több ízben is megpróbálták újramezteni az ásatásokat, de különböző okok miatt ez soha nem történt meg.⁵

A Postgate-ék által vezetett ásatás során évenkénti jelentést tettek az *Iraq* folyóiratban. A főbb eredmények az *Abu Salabikh Excavations* c. (ASE) kötetekben jelentek meg, míg a legújabb összefoglaló kötet 2024-ben jelent meg City of Culture néven. Annak érdekében, hogy minél jobban megismerjék a város településföldrajzát a lehető legkevesebb ásatással a dombok felszínének a felülső rétegeit eltávolították, hogy az épületek feltárásán az alaprajzokat megismerhessék, ez a módszer a Surface Clearing. Aminek a módszere és eredményei a *West Mound Surface Clearance* c. kötetben jelentek meg.⁶ Ez alapján a West Mound nagy része meg lett tisztítva, aminek köszönhetően a megtalált temetkezések nagyrészt ismerjük.⁷ A város területén talált első 99 temetkezést az *Graves 1 to 99* c. kötetben írták le.⁸ Ezek a temetkezések a legtöbb esetben a háztartások területén helyezkedtek el, különböző szobák, udvarok alatt. Ezeknek a temetkezéseknek a döntő többsége az Area A-n és E-n került elő (1. kép).



1. kép: Temetkezések elhelyezkedése város régióként (MARTIN – MOON – POSTGATE 1985 nyomán)

³ CRAWFORD 1957, 7.

⁴ BIGGS – HANSEN 1974, 5.

⁵ POSTGATE, 2024, XVI.

⁶ POSTGATE 1983.

⁷ POSTGATE 1983, 11.

⁸ MARTIN – MOON – POSTGATE 1985.

A sírok közelebbi tanulmányozása során a többiek közül kitűnik 162-es és 234-es számú. A két temetkezés során igavonó állatok, síronként egy-egy pár lófélé volt az elhunytak mellé helyezve. De ezek kocsikat nem tartalmaztak, a 162-es sír esetén viszont előkerülnek olyan szögek, melyeket kifejezetten kocsikhoz alkalmaztak.⁹ Míg méreteit tekintve a 234-es sír kiemelkedik a település sírjai közül, Postgate szerint ez feltételezhetően a család egy fontos tagjáé lehetett, ami egyben magyarázza a lófélék jelenlétét is.¹⁰ A szögek ellenére, az állatok szűkös elhelyezése alapján kérdéses, hogy valaha is kocsit tartalmazott volna a depozitum, de így is fennáll a részsögek kérdése. Ezeket a sírokat leszámítva a területen csak kocsi-, és kerékmodellek kerültek elő.¹¹ Ennek a két temetkezésnek kérdései keltették fel az érdeklődésem a kora dinasztikus kori kocsikkal, azon belül pedig kifejezetten a kora dinasztikus kocsi mellékletes temetkezések és azok interpretációjával kapcsolatban.

A következőkben bemutatott két sír mellett fontos még a lelőhely kapcsán megjegyezni, hogy lófélék csontvázai még legalább két helyen kerültek elő, viszont ezekhez köthető sírok, emberi csontok nem voltak megtalálhatóak.¹²

II.1. 162. sír

Ez a temetkezés a 'South-Eastern Complex' területén helyezkedik el. A háznak, melynek területén található két fő építési fázisa volt, de ezek datálása a későbbi korok bolygatásai miatt nem lehetségesek, így stratigráfiai keltezés a sír esetén sem lehetséges.¹³ Ami bizonyos, hogy a sír a Courtyard 50 alatt található (*1. tábla 1. kép*). Ezen az udvaron található volt egy tűzhely, amely alatt elhelyezkedő rétegben egy korábbi tűzhely nyomai voltak megtalálhatóak. Maga a sír a régebbi tűzhely idején került kialakításra, azután, hogy a közeli folyosó fala megépült. Az elhunyt sírba helyezése után az udvar kövezetét újra lerakták, valamint kerámiatöredékeket helyeztek itt el, feltételezhetően vízelvezetés céljából. A sír mélysége 1,7 méter volt. A szélesség és hosszúság megállapítása problémás, ugyanis a sírkamra szélein bolygatás nyomai találhatóak, de legalább 1,5x1,5 méteres lehetett a kamra. A kamrához tartozott két lófélé, melyek egymás mellé lettek elhelyezve. Az egyik állat fejénél egy beazonosíthatatlan réz lemez töredéke volt elhelyezve., valamint egy organikus, de azonosíthatatlan anyagból készült gömbszerű tárgy. Postgate-ék nem zárják ki annak a lehetőségét,

⁹ POSTGATE 2024, 67.

¹⁰ POSTGATE 2024, 59.

¹¹ POSTGATE 2024, 66-67.

¹² POSTGATE 2024, 66.

¹³ POSTGATE – MOON 1982, 132.

hogy ez az igának és a hámnak a maradványai lennének, de az ezt jobban alátámasztó faanyag nem került elő a sírból.¹⁴ Ezen kívül előkerült még három darab rézből készült szög, melyet kifejezetten kocsikhoz szokás kötni.¹⁵ Az állatok és az emberi csontváz közötti részen 5 kónikus edény volt található, melyek tartalmát nem sikerült megállapítani. A kamra többi részén más sírmelléklet nem került elő, feltételezhető, hogy a bolygatás során távolították el a sírból.¹⁶ Másik ezzel a temetkezéssel kapcsolatos probléma, hogy itt található egy másik sír is, amely kialakítását tekintve részlegesen fedi a 162. sírt. Viszont a probléma ezzel az, hogy a két sírkamra határait nem ismerjük. Postgate-ék nem zárják ki azt a lehetőséget, hogy a kettő temetkezés igazából egy, de a másik depozitum a cikk írásakor még nem került feltárássra.¹⁷ Viszont a későbbiekben a déli részen egy másik emberi csontváz is előkerült, így már bizonyos, hogy két sírkamrát helyeztek itt el, nem pedig a 162-es sír folytatásáról van szó.¹⁸

II.2. 234. sír

A 234-es számmal jelölt temetkezés a 6H ház területén volt található (*1. tábla 2. kép*).¹⁹ A 162 sírhoz hasonlóan az udvaron volt elhelyezve, ez esetben az IC udvar területén. Ennek oka a sír méreteiből adódott, a ház más részén nem fért volna el. A sír 3,40x5,50 méteres volt, míg mélysége körülbelül 2,5 méter.²⁰ Feltételezhetően a családfőhöz tartozhatott ez a temetkezés is. A temetkezés kiugró méretének másik oka az itt elhelyezett 2 lófélének a csontváza volt. Postgate feltételezi, hogy kettőnél több állat is lehetett itt elhelyezve, ugyanis az azok körül maradt helyen még legalább két másik állat is elfért volna. Valamint a csontok nagyon rossz megtartásúak voltak, teljes csontvázakról nem is lehet beszélni. A legpontosabb meghatározás ezek esetén, hogy legalább két lóféle volt ide elhelyezve. A lelőhely többi temetkezéséhez hasonlóan ez is bolygatott volt, valamint utólagosan a sírmellékletek egy része el lett távolítva. Aminek érdekessége, hogy ez a deponálás után röviddel zajlott le, ugyanis a rablógödörre lett ráépítve az IB nyugati fala, mely már a ház egy későbbi építési fázisához tartozik. A rablógödör betöltése pedig nem tartalmaz építési törmeléket. A sírból a bolygatás ellenére több lelet is előkerült: egy-egy kőedény és kötél, két kerámia edény, valamint a sírkamra sarkából ékszerek. Az ékszerek közé tartozott két réztű, egy nyaklánc, mely

¹⁴ POSTGATE – MOON 1982, 133.

¹⁵ POSTGATE 2024, 67.

¹⁶ POSTGATE – MOON 1982, 133.

¹⁷ POSTGATE – MOON 1982, 135.

¹⁸ POSTGATE 2024, 84.

¹⁹ POSTGATE 2024, 49.

²⁰ MATTHEWS – POSTGATE 1987, 96.

lazúrkő, karneol és hegyikristály gyöngyöket tartalmazott, valamint ezüst hajkorongok.²¹ Ezeken kívül előkerült még egy agyagtábla töredéke, mely egy özvegyasszony hagyatéklistáját tartalmazta. Ez feltételezhetően a betöltésből származhatott, erre utal az is, hogy a korhoz képest archaikusabb formában íródott a szöveg.²²

III. További kora dinasztikus temetkezések kocsi melléklettel

Ebben a fejezetben más kora dinasztikus kori kocsi mellékletes temetkezéseket fogok bemutatni. Fontos leszögezni, hogy ezek Abū-Šalābīhkal szemben ezek nem házak területén helyezkedtek el, hanem temetők részei voltak.

III.1. Uri királysírok

A legismertebb kocsi mellékletes temetkezések Ur városából kerültek elő. Woolley 1926-ban talált rá Ur temetőjére, melyek közül a 16 leggazdagabbat nevezte el Royal Tombs of Ur-nak. Maga a temető három évszázadon keresztül volt használatban. A királysírok azért is különlegesek, mert a temető többi sírjával szemben önálló sírkamrával rendelkeztek.²³ Valamint ezeknek a síroknak az esetén a halotti rituálé több szakasza is jól megfigyelhető volt, többek közt a leglátványosabban a 'Death pit'-ek jelensége, vagyis az emberek kivégzése, és azok deponálása. A teljes temető kutatását nehezíti, hogy az évszázadok során bolygatott, részlegesen vagy teljesen fosztott sírokról beszélhetünk. Maguk a királysírok mind egy viszonylag szűk időintervallumban kerültek kialakításra, a kora dinasztikus II²⁴ végén, kora dinasztikus III²⁵ elején, vagyis Kr. e. 2600-2400 körül.²⁶ A Woolley által feltárt sírok között a kiemelkedő „Royal Tombs”²⁷ fejezetbe leírtak átlag mélysége 10 méter volt. Ezek közül a sírok közül 3 tartalmazott kocsi mellékletet.²⁸ Ezeknél megfigyelhető, hogy a királysírokhoz képest is nagyobb dimenziókkal rendelkeztek. Ennek egyik nyilvánvaló oka a kocsik jelenléte, melyeknek nemcsak helyet kellett kialakítani, de le is kellett azokat juttatni a sírokba. Valamint a síroknak a kialakítása során látható, hogy dromossal látták el ezeket, a kocsik elhelyezése végett. Az elhunytakat sok esetben nem egyedül temették el, hanem szolgálóikat

²¹ MATTHEWS – POSTGATE 1987, 97.

²² MATTHEWS – POSTGATE 1987, 100.

²³ READE 2003, 93.

²⁴ Kr. e. 2750-2600.

²⁵ Kr. e. 2600-2334.

²⁶ READE 2003, 94.

²⁷ WOOLLEY 1934a, V. fejezete.

²⁸ PG 789, 800, 1232.

urukhoz vagy úrnőjükhöz helyezték el.²⁹ A királysírokban eltemetett személyek kiléte és rangjuk máig vitatott. Viszont jelenleg valószínűnek tűnik, hogy itt tényleg az uralkodói család/családok tagjait temették el.³⁰ Valamint előljáróban meg kell említeni, hogy a sírokban elhelyezett szolgálók csontvázain égés, hőhatás nyomait találták, feltételezhetően haláluk után tartósították a testeket.³¹

III.1.1. PG 789

A 789-es és 800-as sír nagyjából egy időre datálható.³² A Woolley által is csak 'The King's Grave'-nek nevezett sír, már méreteiben is kiemelkedő volt. A sír szélessége 10 méter, míg hosszúsága 5 méter volt, a valódi mélységet nem sikerült megállapítani. Ezt azért is fontos megjegyezni, mert a későbbiekben is látni fogjuk, hogy a kocsikat tartalmazó sírok méreteiket tekintve kiemelkednek a többiekhez képest.³³ A temetkezés PG 800-zal kapcsolatba hozható stratigráfiaia szempontból.³⁴ A temetkezés rítusa magába foglalta még hat katonának a csontvázát, akik felszerelésükkel lettek eltemetve, ez jelenti lándzsájukat és réz sisakjukat is.³⁵ Ők feltételezhetően a király testőrei voltak, egyrészt ez tűnik a legnyilvánvalóbb oknak sírban való elhelyezésüket és felszerelésüket tekintve, másrészt a lándzsájukra egy bikaláb volt vésve, ami az uralkodó testőrségét jelképezte. A sírkomplexum bejáratánál két kocsit fedeztek fel az ásatók (2. kép). Mindkét kocsi esetén 3-3 ökröt találtak. Magukat a kocsikat helyezték el, hogy a dromoson felfelé néztek. A kocsik pontos alakjáról kevés információval rendelkezünk, mivel azoknak a faanyagának java része megsemmisült. A kocsik tartozékaként került elő az állatokhoz tartozó díszes gyeplővezetők. Ezek közül az egyik ezüsből készült, valamint egy ökörnek ábrázolása is megjelenik ezen. Egy másik karika rézből készült, és viszonylag nagy, datolya alakú ezüst gyöngyökkel díszítették, melyeknek sorát lazúrkő gyöngyök törték meg.³⁶ Az első kocsiban egy díszes tört is találtak az ásatók. A tört pengéje bronzból készült, míg a keresztvasa aranyból. Markolata ezüsből készült, és aranyban végződött. A gomb arany részét lazúrkő berakás díszítette. Valamint egy aranyláncról lógó lazúrkő „fenőkö” is a fegyverhez tartozott. Ezzel a szemben a másik kocsiban egy ezüst tál volt elhelyezve. A

²⁹ WOOLLEY 1934a, 33.

³⁰ MARCHESI 2004.

³¹ BAADSGAARD – MONGE – ZETTLER 2012, 144-145.

³² READE 2003, 94.

³³ WOOLLEY 1934a, 62.

³⁴ READE 2003, 96.

³⁵ WOOLLEY 1934a, 63.

³⁶ WOOLLEY 1934a, 64.

szekerektől északkeletre található helyen több embernek a csontváza is elhelyezésre került. Összesen 63 személy volt megtalálható a teljes temetkezés során (2. tábla).³⁷



2. kép: PG 789 kocsierek lenyomata (WOOLLEY 1934b, Pl. 34.)

III.1.2. PG 800

Ahogy az az előző alfejezetben is szerepelt a sír stratigráfiai összefüggést mutat a PG 789-cel.³⁸ A sír rámpájánál 5 ember holteste került elő réztőrökkel. Collins szavait idézve „mintha a sír bejáratát őriznék”.³⁹ Ennél a rámpánál volt megtalálható maga a szán is (3. tábla), két ökör csontvázával és négy emberi csontvázal. A sírkamra közepén egy faláda maradványai voltak megtalálhatóak, melyek lazúrkő és kagyló berakással voltak díszítve. A láda oldalához egy férfi csontváza volt támasztva.⁴⁰ A sírban talált csontváz azonosításában segítette az akkori ásatókat, hogy mellé helyezve egy lazúrkő pecséthengeren nemcsak az elhunyt rangja, de a neve is szerepelt. Ez alapján egy Pu’abi nevezetű királynő sírjáról van szó.⁴¹ A sír maga két fő részből állt, a sírkamrából, és a ’Death Pit’-ből. A sír hosszúsága 11,75 m, szélessége 4 m volt, míg a mélység az ásatáskori talajhoz képest

³⁷ WOOLLEY 1934a, 65.

³⁸ READE 2003, 96.

³⁹ COLLINS 2003, 108.

⁴⁰ COLLINS 2003, 108.

⁴¹ MARCHESI 2004, 175.

7 méter mély volt.⁴² A szán elhelyezését tekintve a dromos alján került elhelyezésre, de összességében a sír középső részénél helyezkedett el.⁴³ A szánhoz tartozott továbbá még az azt húzó ökrök csontjai,⁴⁴ amit eredetileg Woolleyék számárnak gondoltak.⁴⁵ Ezeken kívül több szolgáló is lett helyezve a sírban. Három szolgáló a királynő körül volt, kettő mellette térdelve, egy pedig kicsit távolabb fekvő pozícióban került elő.⁴⁶ A sírkamra déli részében 10 szolgáló két sorban egymással szemben volt elhelyezve. A közelükben ezeknek a szolgálóknak a különféle hangszerei voltak elhelyezve.⁴⁷ Magának a teljes temetőnek az egyik leghíresebbé vált darabja is ebben a sírban található. Ez a díszes hárfa, melynél közvetlenül egy nő csontváza volt megtalálható, valamint itt volt még két sorba helyezve 9 nő csontváza.⁴⁸ A királynő gazdag viseleti elemeivel lett elhelyezve. Ez többek közt magába foglalja a méltán híres fejdíszét, fülbevalóit, egyéb hajdíszeket, valamint nyakékének és ruházatának rengeteg gyöngyét.⁴⁹

III.1.3. PG 1232

Az előbbiektől eltérően ez egy kisebb sírkamra volt. A feltárást és a sír közelebbi megismerését nehezítette, hogy erősen bolygatott volt, valamint rablógödrök nyomai is felfedezhetőek voltak (4. tábla).⁵⁰ A sír dromossal rendelkezett, melynek alján eredetileg egy kocsi volt, viszont ez többek közt a bolygatás miatt nem maradt fent egészében. A kocsinak csak két kerekét sikerült megtalálni, más része nem maradt fent. A kocsi mellett, vagy benne, két réz főzőedényt helyeztek el.⁵¹

III.2. Kiš Y temető

A sírok kialakításából arra lehet következtetni, hogy a kocsikat nem a dromoson. Ugyanis a sírok mérete ezt nem tette volna lehetővé, kivétel ez alól a 2. kocsitemetikkezés.⁵² Moorey meghatározása és a stratigráfia alapján ezek a temetkezések a kora dinasztikus II fázisára tette, ezen belül is ennek a második felére.⁵³ A stratigráfia alapján valamikor a kora dinasztikus II időszak végén alakították

⁴² WOOLLEY 1934a, 74.

⁴³ WOOLLEY 1934a, 74.

⁴⁴ RECHT 2022, 14.

⁴⁵ WOOLLEY 1934a, 74.

⁴⁶ WOOLLEY 1934a, 34.

⁴⁷ READE 2003, 108.

⁴⁸ WOOLLEY 1934a, 74.

⁴⁹ WOOLLEY 1934a, 84-87.

⁵⁰ WOOLLEY 1934a, 107-108.

⁵¹ WOOLLEY 1934a, 109.

⁵² MOOREY 1978, 104.

⁵³ MOOREY 1978, 105.

ki a sírokat, még a kora dinasztikus III kezdete előtt, mivel a sírok fölé építették a város zikkuratját.⁵⁴ A kora dinasztikus II időszakra való datálást támasztja még alá a 3. kocsitemetkezésben talált festett kerámiák, melyek kifejezetten ebben a korban voltak jellemzőek.⁵⁵ Ezeknek a további érdekessége, hogy ilyen típusok Urban nem kerültek elő, viszont Kišben más sírokban is előkerültek, nemcsak az Y temetőben és nemcsak az előkelőbb sírokban. Maguk az itt található kocsi mellékletes temetkezés a sírmellékletek tekintetében az Y temető többi sírjától nem feltétlenül tűnnek ki.⁵⁶ Ezek a sírok időben nagyon közel helyezkedhettek el egymáshoz. Moorey feltételezése szerint ezek a személyek valószínűleg nem az uralkodói réteghez, hanem a felső „nemesi” réteg valamely tagjaihoz tartozhattak. Ezt szerinte a leletanyagok homogenitása is alátámasztja.⁵⁷ Ezzel szemben Field az ásatás során egyértelműen az uralkodói réteghez köti a kocsikat, így magukat a sírokat is.⁵⁸

Az Y temető kocsi mellékletes temetkezései esetén nem rendelkezünk a sírok pontos méreteivel, Moorey szerint viszont ezek nagyobbak voltak a temető többi sírjához képest, mélységük pedig 4-5 méteres lehetett.⁵⁹

III.2.1. 1. kocsi mellékletes temetkezés

Ez a kocsi mellékletes temetkezés a többi sírhoz képest mélyebben helyezkedett el. A sírt egy alacsonyabb agyagtégla fal két részre választotta. Az egyik félben helyezkedett el a csontváz, míg a másikban a kocsi és a hozzátartozó igásállat (3. kép). Maga a kocsi környezete olyan szinten tele volt kerámiával, hogy még annak két oldalán, és kerekei között is találtak kerámiatöredékeket, melyek a feltárást, és a kocsi előzetes megismerését is hátráltatták. Valamint a jármű méreteinek felmérését is gátolták. De végül sikeresen megállapították, hogy ténylegesen csak két kereke volt, vagyis csak egytengelyű volt az itt talált kocsi.⁶⁰ Ez azért is hangsúlyos, mivel a feltárást elején még kérdéses volt, hogy a kerámiatöredékek elborították-e két másik kereket is.⁶¹ Ehhez a temetkezéshez, és konkrétan magához a kocsihoz kötnek egy gyeplőgyűrűt, melyet egy vadszamár alakja díszíti.⁶²

⁵⁴ MOOREY 1978, 106.

⁵⁵ MOOREY 1966, 42.

⁵⁶ MOOREY 1978, 105.

⁵⁷ MOOREY 1978, 106.

⁵⁸ FIELD 1929, 20.

⁵⁹ MOOREY 1966, 41.

⁶⁰ MOOREY 1978, 106-107.

⁶¹ MOOREY 1978, 107.

⁶² MOOREY 1978, 106.



3. kép: 1. kocsi mellékletes temetkezés fotója (ZAINA 2020, Pl. XXII)

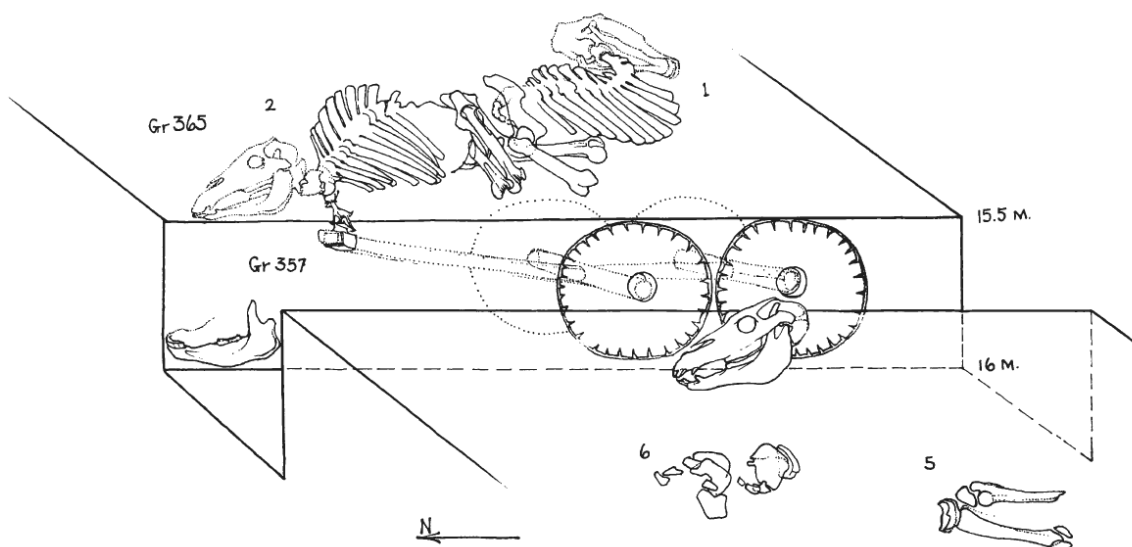
III.2.2. 2. kocsi mellékletes temetkezés

A temetkezés feltárásának már a korai szakaszában kerültek elő olyan tárgyak, melyek már előre sejtették, hogy kocsi mellékletes temetkezésről beszélhetünk. Ezek közé a tárgyak közé tartoztak a különböző nagysága rézszőgek, melyeket gyakran használtak a kocsik készítésénél. Valamint a sírban kerültek még elő famegmunkáláshoz használatos rézfűrészek is. A sír maga több ember csontvázát is tartalmazta, az egyikük ezek közül a sír bejáratánál helyezkedett el.⁶³ Langdon és Watelin feltételezése szerint az öt emberi test szolgálóként helyeztek a sírba.⁶⁴ 15,5 méter mélyen került elő két oldalt egy-egy pár igavonó állat, melyek elhelyezésének az eredeti mélysége 5,5 méter volt a sír kialakításakor. Ehhez képest fél méterrel mélyebbről került elő maga a kocsi, mely ez esetben 4 kerékkal, vagyis két tengelyű volt (4. kép). A kocsit magát egy plánkonvex téglából kialakított téglaplatformra volt elhelyezve. A sír kialakítása alapján, és méreteiből arra következtethetünk,

⁶³ MOOREY, 1978, 108.

⁶⁴ WATELIN 1934, 30.

hogy itt egy dromos lett kialakítva, melyen magát a kocsit a későbbiekben leölt állatok hozták le.⁶⁵ A rámpa megerősítése során fát is alkalmaztak, melynek egy része fent maradt.⁶⁶ Míg magukkal az állatokkal még részben magán a rámpán végeztek, ebből is adódik a kocsi és az állatok közötti szintkülönbség.⁶⁷



4. kép: 2. kocsi mellékletes temetkezés kocsija (GIBSON 1972, 310.)

III.2.3. 3. kocsi mellékletes temetkezés

Ez a sír a 2. kocsitemetkezéshez hasonlóan nagyjából 15 méter mélyről került elő. A sírból egy csontváz került elő, mely a 529-es sorszámot kapta, valamint Moorey feltételezése szerint három kocsi került elő.⁶⁸ Ennél a kijelentésnél fontos megjegyezni, hogy mivel rossz állapotban kerültek elő a kocsik, valamint a rájuk nehezedő földtömeg nyomását nem bírták, lehetséges, hogy két kocsi volt itt eredetileg, egy darab egy tengelyű, valamint szintén egy darab két tengelyű. Melyek így kiadják a megtalált hat darab keréknek a számát.⁶⁹ A temetkezés maga, ahogy a második számúnál is láthattuk, tartalmazott egy igavonó állatot.⁷⁰

⁶⁵ MOOREY 1978, 108.

⁶⁶ WATELIN 1934, 30.

⁶⁷ MOOREY 1978, 108.

⁶⁸ MOOREY 1978, 109.

⁶⁹ WATELIN 1934, 30.

⁷⁰ MOOREY 1978, 109.

III.3. Párhuzamok

III.3.1. Susa

A kocsi mellékletes temetkezések esetén Mezopotámián kívül nem szabad elmenni az Elámban talált kocsik mellett. Ezek kifejezetten Susában koncentrálnak. A Susa IV⁷¹ időszakra kelteznek ezeket, melyek időben a Kišben talált kocsi mellékletes temetkezésekhez állnak legközelebb. Itt a 322 sír esetén beszélhetünk kocsi mellékletes temetkezésről. Ennek esetén is kerültek elő réztárgyak, több beazonosíthatatlan lemez, valamint rézpengék. Kerültek elő itt még ezüstartágyak, melyek meghatározása szintén problémás azok állapota miatt.⁷²

Másik Susában talált kocsi mellékletes temetkezés a Donjon területéről került elő, az időben szintén Susa IV periódusra keltezhető. Ez a sír a 280 számú. Itt is kerültek elő kifejezetten kocsi mellékletes temetkezéshez köthető tárgyak, balták, török, és egyéb magasrangot jelölő fémtárgyak. Ennél a sírnál szintén csak részlegesen került elő maga a kocsi. Csak a kocsi két kereke maradt ép állapotban.⁷³

Ezeknek a temetkezéseknek az esetén arra a megállapításra jutottak a régészek, hogy ezek a kocsik az elhunytak magas státuszát jelölték többek között.⁷⁴ Hasonlóan a mezopotámiai példák esetén.

IV. Kocsik a kora dinasztikus korban

Az első kocsik régészeti nyomai a Kr. e. 4. évezred közepére tehetőek. Ez Európa esetén a németországi Flintbekben talált keréknyomokat jelenti.⁷⁵ A kocsik korai elterjedésével kapcsolatban a terrakotta modellek kerülnek elő legnagyobb számban. A kárpát-medencei kocsikkal Bondár Mária foglalkozott.⁷⁶ Kutatásai során a korai kocsik és állatok kapcsolatával is foglalkozott. Mely szélesebb perspektívába helyezi ezeknek a modelleknek a szerepét nemcsak térben, de időben is.⁷⁷ Ennek a két munkának a jelentősége a kocsik, kocsi modellek európai elterjedésében rejlik. Mely rámutat arra, hogy ez nemcsak elő-ázsiai szokás volt, de Európa minden vidékén megjelent, sőt valószínűleg még előbb is, mint a Közel-Keleten.⁷⁸ A korai kocsik esetén megfigyelhető, hogy

⁷¹ Kr. e. 2700-2340.

⁷² CARTER 1985, 43.

⁷³ CARTER 1985, 45.

⁷⁴ CARTER 1985, 45.

⁷⁵ BURMEISTER 2017, 69.

⁷⁶ BONDÁR 2012.

⁷⁷ BONDÁR 2006.

⁷⁸ BONDÁR 2006, 225.

különböző technológiával készültek, aminek egyik oka lehet, hogy egymással párhuzamos területeken alakultak ki a többi régiótól függetlenül, feltételezhetően nagyjából egy szűk időintervallumban.⁷⁹

Az első régészeti nyomai annak, hogy kerekeket közlekedési eszközhöz használták volna Mezopotámiában a késő Uruk kori Irak területéről származnak. Ezek agyagtáblákon megjelenő pikto-grafikus ábrázolások. De ezzel párhuzamosan és nagyjából egy időben jelennek meg hasonló ábrázolások Tell Uqairból is.⁸⁰ A kocsik, majd így később a szekerek, feltételezhetően szánokból alakultak ki. Erre utalnak ezek az Uruk-ból származó ábrázolások is, melyeken a szánok és korai kocsik közötti ábrázolásbeli különbség egyedül a kerekek jelenlétében rejlett (5. kép). A két közlekedési eszköz ezt leszámítva egyezik, még a ház/sátor szerű építmény is megjelenik mindkettő esetén.⁸¹ Ezek során sokáig fennállt az a kérdés, hogy itt mennyire beszélhetünk kerekekről. Ugyanis előfordulhat, hogy ezek inkább a szán alá helyezett rönkök lennének, melyeken mozgatták ezeket a szánokat. Viszont Burmeister szerint ezek valószínűbbek, hogy kerekek lennének, mivel minden esetben csak kettő ábrázolták, valamint minden esetben ugyan ott jelentek meg, ahol normál esetben a kerekek lennének. Továbbá ezeket a rönköket folyamatosan előrébb kellett volna helyezni a szán mozgatása végett, mely során két rönk túl kevés lett volna erre a feladatra.⁸² Ezzel szemben Littauer úgy gondolta, hogy ezek ténylegesen rönkök. A probléma ellenére, ez egy kiváló példa a kocsik korai fejlődéstörténetéhez. Melyben azt láthatjuk, hogy eleinte valószínűleg rönkökön görgetett szánokból fejlődtek ki a kerékkal rendelkező korai közlekedési eszközök.⁸³

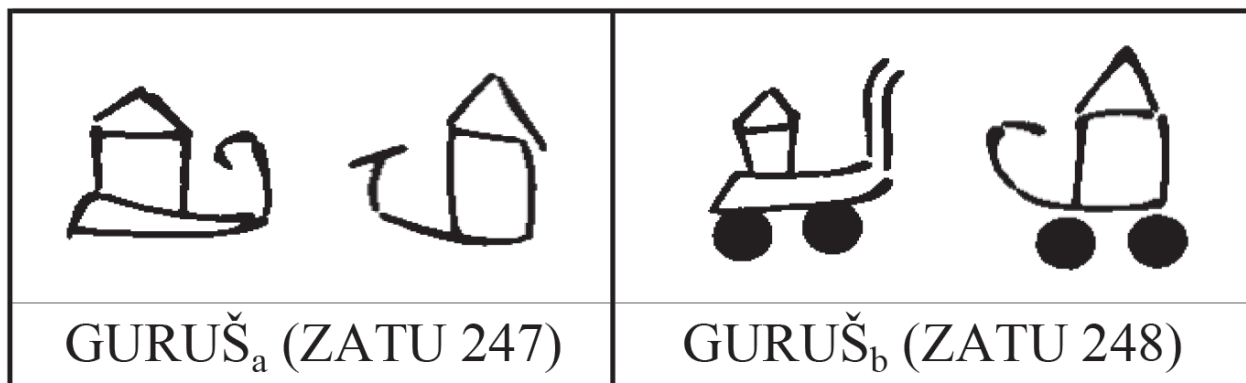
⁷⁹ BURMEISTER 2017, 70.

⁸⁰ CROUWEL 2019, 29.

⁸¹ BURMEISTER – KRISPJIN – RAULWING 2019, 54-55.

⁸² BURMEISTER – KRISPJIN – RAULWING 2019, 57.

⁸³ LITTAUER 1983, 335.



5. kép: Szán és feltételezhetően korai kocsí ékírási jelei (BURMEISTER – KRISPJIN – RAULWING 2019, 65.)

A továbbiakban felsorolt kocsitípusok esetén mindegyik kerekekkel rendelkező kocsira igaz, hogy a kerekek három deszkából lettek kialakítva. A korábbi korokban gyakran megpróbálták ezeket egy darabból elkészíteni. Valamint az egy deszkából készült kerekek esetén korlátozott méretben lehetett a kerekeket kialakítani, míg több deszka esetén az átmérő növelhető volt.⁸⁴ Ez esetben 60-100 cm átmérőjű kerekek voltak létrehozhatóak.⁸⁵ Maguknak a kocsiknak a tengelye rögzítve került fel a kocsikra, a kerekek forogtak ezek esetén, nem pedig a tengely. A kerekeket tengelyszögek segítségével tartották a helyükön. Néhány esetben a kerekek felületébe szögeket vertek, ezek feltételezhetően a durvább terepviszonyok és tapadás növelése végett kerültek fel a kocsikra, valamint egyfajta díszítési elemként is funkcionálhattak. Ezeket a szögeket továbbá bőrrel vonták be, hogy élettartamukat növeljék.⁸⁶ Ez a módszer Susában is megjelenik, valamint a Susában talált kocsik maradványai esetén még jobban kivehetőek ezek a tulajdonságok, mint a mezopotámiai példák esetén.⁸⁷

Az egyik legfontosabb kijelentés ezeknek a Kr. e. 3. évezredbeli kocsiknak az esetén, hogy ezek nem egyeznek meg a későbbi korokban használt szekérnek nevezett eszközökkel. Ezek a kocsik jóval nehezebbek voltak a tényleges szekereknél, továbbá más technikával készültek. Valamint ezek esetén nem lovakat alkalmaztak a kocsik vontatására, hanem ökröket, szamarakat és vadszamarakat. Megnevezésbeli különbség kifejezetten ezekre a különbségekre hívja fel a figyelmet. A kocsik elé a legtöbb esetben négy állat van bekötve, ettől eltér egy ábrázolás, mely során 5 lóféle

⁸⁴ CROUWEL 2019, 30.

⁸⁵ LITTAUER 1983, 340.

⁸⁶ CROUWEL 2019, 30.

⁸⁷ KAWAMI 2019, 98.

látható. Mivel az ötödik állat miatt az egyik oldalon eggyel több igásállat lenne, így a kocsik elvesztenék egyensúlyukat. Valószínűleg ezeknél az ötödik állat csak tartalék.⁸⁸

Adásvételi szövegek esetén is megjelennek a különböző kocsik említései. Ilyen például Maništušu obeliszkjén található felsorolás, melyben egy ^{GIŠ}GIGIR NIG.SU nevezetű tárgy jelenik meg. Ez esetben a ^{GIŠ}GIGIR továbbra is a szekeret jelenti, míg a NIG.SU jelentése kérdéses, ez feltételezhetően a kocsi típusát jelöli.⁸⁹ Valamint ez a szöveg esetén fontos megjegyezni, hogy nem a kora dinasztikus korban járunk, hanem az azt követő akkád korban.

A kocsi típusok meghatározásának legfőbb segítői a képi ábrázolások és a terrakotta modellek. Ezeknek a segítségével Bollweg állított fel egy tipológiai rendszert azok osztályozása kapcsán. Két fő-típus van, az egy tengelyű és két tengelyű kocsik. Ezek a modellek a kora dinasztikus kortól az óbabilóni korig voltak jellemzőek.⁹⁰ A következőkben csak a kora dinasztikus korra jellemző típusokat fogom felsorolni azok funkciója szerint.

IV.1. Kocsi típusok funkció szerint

A fejezet beosztása során a legeggyértelműbbnek tartom, ha a terrakotta modellek esetén azokat funkciójuk szerint csoportosítom nem pedig forma alapján, mivel a formák funkcióbeli különbséget is jelentenek. Viszont egy funkció szerinti kategóriába több modelltípus is beletartozik.

IV.1.1. Ismeretlen funkciójú kocsik

Az egyik ilyen Bollweg féle altípus az elülső fallal rendelkező kocsik (5.tábla 1. kép). Ezeknek van egy és két tengelyű változata is. A kocsiknak az oldalsó falai ülésre alkalmasak voltak. Ábrázolásaik Kišben és Urban is jelen vannak.⁹¹ Funkciójuk ismeretlen.

IV.1.2. Harci-, és vadászkocsik

Egy másik altípus az elülső fallal rendelkező, és hátsó állványzatos kocsik (5.tábla 2. kép). Ezeknek két típusa van az egy tengelyű kocsik esetén, a különbség abban rejlik, hogy nem mindegyiknek van kialakított padlózata. A kocsimodellek közül ez a leggyakoribb típus. Ezeknek a további érdekessége, hogy néhány esetben nemcsak a hajtó, de az utas is ábrázolásra került.⁹² Másik nagyobb csoportot alkot az elülső fallal rendelkező, üléssel nem rendelkező kocsik, ami szintén egy tengelyű

⁸⁸ RECHT 2022, 79.

⁸⁹ GELB – STEINKELLER – WHITING 1991, 126, 127,130, 133, 134.

⁹⁰ BOLLWEG 1999, 1.

⁹¹ BOLLWEG 1999, 18.

⁹² BOLLWEG 1999, 19-20.

volt (5.tábla 3. kép). Ez a típus a vázafestészet során is megjelenik.⁹³ A harmadik ezen belüli csoport az egy tengelyű kocsik esetén az elülső, és oldalsó fallal rendelkező kocsik (5.tábla 4. kép). Csak egy modell került elő, ami ebbe a kategóriába tartozna, viszont a két tengelyű kocsik esetén is megjelenik ez a típus (5.tábla 5. kép).⁹⁴ Az elülső fallal rendelkező, hátsó állványzatos kocsik a két tengelyűek esetén is megjelenik (5.tábla 6. kép). Viszonylag kevés ilyen modell került elő. Ilyeneket találtak például Kişben is.⁹⁵

Ezek a kocsik az ábrázolások során hajítódárdákkal kerülnek ábrázolásra. Viszont a továbbiakban fennmaradó kérdés, hogy egy egyszemélyes kocsik esetén mennyire kivitelezhető a lovak hajtása és a dárdák hajtása, mindeközben a kocsik hajtása.⁹⁶ Ilyen ábrázolások közé tartozik például az uri jelvény, melyen négy lóféle van bekötve a kocsik elé (6. kép). A hajtó és az utas pedig védelmi felszerelésben került ábrázolásra. Az egyik esetben a hajtó mögött álló személy dárdával látható dobásra készen. A másik kocsik esetén a hajtó mögött álló személy nem is a harcikocsin helyezkedik el, hanem a mögött, valamint az ő kezében egy balta látható, mely esetén a közelharchoz szállított ember került ábrázolásra.⁹⁷ Kísérletek során sikerült megállapítani, hogy ilyen szekerekből percenként körülbelül 30 dárda hajítható el nagyjából 60 méteres távolságra. Míg a kocsik pedig 16-20 km/h sebességre is képesek voltak.⁹⁸



6. kép: Uri jelvény harcikocsi ábrázolásai (LITTAUER – CROUWEL 1979, Pl. I.)

Ezekon kívül a harcikocsik esetén valószínűsíthető volt még a csapatmozgások megkönnyítése. Ezek során a szekerek személyszállításra voltak használva a csaták során. Így az átcsoportosítás

⁹³ BOLLWEG 1999, 25-26.

⁹⁴ BOLLWEG 1999, 23.

⁹⁵ BOLLWEG 1999, 24.

⁹⁶ LITTAUER – CROUWEL 1979, 34.

⁹⁷ CROUWEL 2019, 33.

⁹⁸ LITTAUER – CROUWEL 2002a, 27.

lehetett felgyorsítani, de az is előfordulhatott, hogy a csapatmozgások koordinálása során használták a kocsikat. Ez által a gyorsabb mozgásnak köszönhetően a csapategységek csatatéren való elhelyezkedésüket gyorsabban fel lehetett mérni, és ha szükségessé vált az egységek mozgatása, akkor ezeket a folyamatokat meg lehetett gyorsítani.⁹⁹

Más ábrázolások során a kocsival megjelenő kutyáknak az ábrázolása vadászatot feltételez. E során a hajtó a prédát az előre felállított csapda felé hajtja. Az utóbbit támasztja még alá az is, hogy a hajtók, ha fegyverrel vannak ábrázolva, nem rendelkeznek védekezésre alkalmas pajzzsal, valamint páncélzattal sem.¹⁰⁰

IV.1.3. Kultuszhoz köthető kocsik

Ebbe a típusba tartozik a két tengelyű, elülső fallal, hátsó állványzattal rendelkező két tengelyes kocsi (5. tábla 6. kép).¹⁰¹ Az egy tengelyes kocsik esetén a nyerges kocsik tartoznak ebbe a csoportba (6. tábla 1. kép). Ez a típus kifejezetten Dél-Mezopotámiára jellemző. Nevüket arról kapták, hogy sok esetben a tengelyen van egy nyeregpre emlékeztető struktúra.¹⁰² Ezek a kocsik egy személyesek, középen vagy egy álló, vagy pedig egy ülő alak látható. Az álló helyzet esetén az is feltételezhető, hogy nagyobb sebességre is képesek voltak, ugyanis álló helyzetben könnyebb navigálni a kocsit. Az ülő helyzet esetén pedig a tömegközéppont alacsonyabban van, így stabilabbá válik a kocsi.¹⁰³ Míg az állás során a nagyobb sebesség esetén az emberi test ízületei elnyelik a kocsi által generált rázkódásokat. Így a boka, térd és a csípőcsontok segítségével stabilabbá válik a hajtó helyzete.¹⁰⁴ A harmadik évezred végén több istenséggel kapcsolatban jelennek meg a kocsik. Kronológiailag ezek nem köthetőek a kora dinasztikus korhoz, kifejezetten a III. uri dinasztia¹⁰⁵ idején jelennek meg. Ezek közé az istenségek közé tartozik például Bau, Ištaran, Ningirsu, Ninlil, Enlil... A kocsikkal rendelkező istenségek esetén ezeknek az említése himnuszok esetén is megjelenik. Sőt Išme-Dagan még Enlil számára készített egy kocsit. Az isteni kocsiknak áldozatot is szokás volt bemutatni.¹⁰⁶

⁹⁹ FARBER 1980, 336.

¹⁰⁰ LITTAUER – CROUWEL 1979, 34.

¹⁰¹ BOLLWEG 1999, 45.

¹⁰² BOLLWEG 1999, 23.

¹⁰³ BURMEISTER – KRISPJIN – RAULWING 2019, 66.

¹⁰⁴ LITTAUER – CROUWEL 2002c, 40.

¹⁰⁵ Kr. e. 2112-2004.

¹⁰⁶ CIVIL 1968, 3.

IV.1.4. Teher-, és személyszállító kocsik

Bollweg külön kategóriába helyezte, de mindkét főtípus esetén megjelenő a forma fedett kocsik (6. tábla 2-3. kép). Viszont a két tengelyű típus esetén, ezek inkább az akkád korra datálhatóak, nem pedig a kora dinasztikus korra.¹⁰⁷ Ez a fedett tetővel rendelkező forma feltételezhetően a teherszállító kocsikat jelöli. Ezek esetén valószínűbb, hogy ökrök húzták őket, ugyanis itt a gyorsaság nem volt annyira hangsúlyos szerepben, mint a harcikocsik esetén.¹⁰⁸

IV.2. Kocsihúzó állatok

A kocsihúzó állatok esetén már fontos az elején leszögezni, hogy a korban legelterjedtebb ebbe a kategóriába tartozó állatok a szamarak és vadszamarak. Ezen kívül ennek a két állatnak keverékei is léteztek, ami az állatcsontanyag pontos meghatározását nehezíti, mivel ezeknek az állatoknak a csontozata egymáséhoz hasonló.¹⁰⁹ Az ígásállatok koordinálása gyeplő, ösztöke és/vagy ostor segítségével zajlott. A gyeplő egy gyeplőgyűrűn keresztül futott az állat fejénél. Maguk a gyeplőgyűrűk sok esetben díszítéssel rendelkeztek, ahogy azt az előző fejezetekben is láthattuk.¹¹⁰

IV.2.1. Szamarak, vadszamarak

Az ígásállatokat az ANŠE szóval illeték, ezen kívül használták még a ŠAKAN kifejezést is.¹¹¹ Az utóbbi valószínűleg egy régebbi kifejezés, mint az ANŠE, így feltételezhető, hogy ez a szó a vadszamarakra használt kifejezés volt. De fontos itt kiemelni, hogy az ANŠE jelentése továbbra is vitatott.¹¹² A kora dinasztikus IIIB¹¹³ időszakából származó szövegek során megjelenik még továbbá az ANŠE.DUN.GI is.¹¹⁴ Viszont a kocsihúzó szamarak, számárhíbridek az ANŠE.BAR.AN szóval lettek leírva.¹¹⁵ A vadszamarakra használt szó feltételezhetően az ANŠE.EDIN.NA volt. A szamarakhoz képest jóval kevesebb említés figyelhető meg a vadszamarak esetén. Valamint az ő esetükben említés sincs, hogy mire használták volna őket.¹¹⁶ A lovak sokáig tartó háttérbe szorulását többek közt az is okozta, hogy a kora dinasztikus Mezopotámiában őshonos állat volt az ázsiai vadszamar, valamint a domesztikált házi szamár is. Ennek két állatnak az esetén fontos megjegyezni, hogy a kettőt

¹⁰⁷ BOLLWEG 1999, 28-29.

¹⁰⁸ CROUWEL 2019, 33.

¹⁰⁹ LITTAUER – CROUWEL 1979, 23.

¹¹⁰ RECHT 2022, 76.

¹¹¹ ZARINS 1978, 3.

¹¹² LITTAUER – CROUWEL 1979, 27.

¹¹³ Kr. 2450-2334.

¹¹⁴ MAEKAWA 1979, 35.

¹¹⁵ MAEKAWA 1979, 36.

¹¹⁶ LITTAUER – CROUWEL 1979, 28.

sok esetben keresztezték egymással, amivel egy steril faj jött létre.¹¹⁷ A szamarakra jellemző, hogy magas fájdalomtűrő képességgel rendelkeznek. Többek közt ez teszi őket kiváló málhás állattá. Ennek köszönhetően testsúlyukhoz képest nagy terhet képesek akár hosszú távon át is cipelni.¹¹⁸ Egyes számítások szerint ez akár 90 kilónyi súlyt is jelenthet akár napi 20 kilométernyi távolságon is.¹¹⁹ A szamarak mellett szól még továbbá, hogy nemcsak kevesebb táplálékra van szükségük, de kevésbé válogatósak, a sztyeppe növényzetével is beérik. Valamint tovább is bírják víz nélkül a többi igásállathoz képest. Nem olyan gyorsak, mint a lovak, de cserébe nehezebb terepen könnyebben képesek közlekedni.¹²⁰

IV.2.2. Ökrök

A korban és nemben különböző állatokat más-más célokra használták. A herélt bikákat például igavonásra, mely nemcsak a mezőgazdasági feladatokat jelentette, de a teherszállítást is.¹²¹ Így a lovak elterjedése előtt viszonylag sok ábrázoláson és ékírásos szöveg során jelennek meg. Viszont nem szabad elmenni amellett, hogy konkrét forrás és bizonyíték sincs arra, hogy a harmadik évezredben elkezdtek volna a bikák herélését. De így is feltételezhető, hogy ez megtörtént már a kora dinasztikus korban, ugyanis a bikáknál engedelmesebb és jobb igavonó állatokról van szó, és ebben a korban már erősen elterjedt a bika vagy ez esetben pontosabban az ökör, mint állat.¹²² A források során a GU4 jel a legelterjedtebb.¹²³ Az állatok ára változó volt, Eblában 2,34 šiklumnyi ezüstdől kezdve, akár 60 šiklumnyi ezüstig is terjedhetett.¹²⁴ A kocsihúzásra alkalmas testalkattal rendelkező állatokat már kétéves korukban kiválasztják, és elkezdik őket hozzá szoktatni az ígához, és a teherhúzáshoz. Ez a folyamat kérdéses ideig tart, de nagyjából négyéves korukban már tényleges munkásállatként vannak kezelve.¹²⁵

IV.2.3. Lovak

A lovak kora dinasztikus korban való megjelenése és használatuk kérdéses. Mezopotámiában nem őshonos állatról beszélhetünk, melyeket a későbbi korokban is inkább importáltak. Megjelenésük a Kr. e. 3. évezred második felére tehető, vagy a kora dinasztikus III végén, vagy pedig az akkád

¹¹⁷ GRIGORIEV 2023, 163.

¹¹⁸ RECHT 2022, 27-28.

¹¹⁹ STRECK 2008, 301.

¹²⁰ RECHT 2022, 28.

¹²¹ CROUWEL 2019, 31.

¹²² WAETZOLDT 2008, 377.

¹²³ WAETZOLDT 2008, 375.

¹²⁴ WAETZOLDT 2008, 376.

¹²⁵ WAETZOLDT 2008, 378.

kor idején jelennek meg. Ami bizonyos, hogy a lovak első lovaglásra való használata a III. uri dinasztia idejére tehető. A lovakkal való kereskedelem korai nyomai homályosak. Az első kereskedelemmel kapcsolatos szövegek az óbabilóni korra tehetőek.¹²⁶

IV.3. Összegzés

Az ábrázolások során megjelenő kocsik tekintetében sokrétű funkció látható, melyek nem minden esetben interpretálhatóak. Viszont a modellek és ábrázolások mellett nem rendelkezünk egészében fennmaradó kocsikkal, melyeket ezekhez a funkciókhoz lehetne kötni. Ezeknek egyik oka, hogy a fennmaradó kocsik faanyagának az állapota miatt nem lehet a terrakotta modellekhez hasonló csoportokat létrehozni.

V. Kora dinasztikus kori temetkezések kocsi mellékletei

V.1. Abū-Šalābīh – 162. sír

Az előbbieken leírtak szerint lehetséges, hogy a sír tartalmazott volna legalább egy kocsit, de ez esetben a kocsinak semmilyen része nem maradt fent, így annak leírása lehetetlen. Sőt a legújabb Abū-Šalābīhkal kapcsolatos szakirodalomban Postgate már kizárja ennek a lehetőségét.¹²⁷

V.2. Abū-Šalābīh – 234. sír

Az előzőhöz hasonlóan itt sem beszélhetünk kocsiról annak fizikai hiányában. De a sír méreteiből adódóan a 162 sírral ellentétben itt elfért volna egy kocsi.¹²⁸ Valamint Postgate kifejezetten arra hívja fel a figyelmet, hogy az állatok mögötti helyen semmiféle sírmelléklet nem került elő, így a fenn nem maradt kocsi feltételezett helye is meglenne. Viszont amellet sem szabad elmenni, hogy a sírkamra ezen része erősen bolygatott, ami már önmagában is magyarázza az üres teret.¹²⁹

V.3. Ur 'Royal Cemetery' – PG 789

Ahogy azt az előző fejezetekben is leírtam, az ebben a sírban talált szekerek meghatározását erősen hátráltatja állapotuk. Ennek ellenére a földben viszonylag jó lenyomatot hagytak maguk után. Amik biztosak ezeknek a szekereknek az esetén, hogy mindkét kocsi 3-3 ökörrel került a sírba, valamint, hogy ezek 2-2 tengellyel rendelkeztek. Az első kocsi első kerekei kisebbek voltak, mint a hátsók. Az első pár kerék átmérője 60 cm, míg a hátsóké 80 cm volt. A két tengely átmérője 10 cm volt, a

¹²⁶ WESZELI 2003, 471.

¹²⁷ POSTGATE 2024, 66.

¹²⁸ POSTGATE 2024, 66.

¹²⁹ MATTHEWS – POSTGATE 1987, 97.

tengely hossza pedig 70 cm. Maga a kocsi szélessége 56 cm-es volt, melyre a tengelyeket részsögekkel erősítették fel. Míg a hossza körülbelül 120 cm. A kerekek felszíne bőrrel volt bevonva, ami ennek a sírnak az esetén itt volt a legjobban látható. Mindkét kocsi esetén megfigyelhető volt, egy a kocsiból előre nyúló 2,7 méter hosszú rúd, melyhez az állatok voltak hozzá kötve.¹³⁰

A másik kocsi kerekei mind 1 m átmérőjűek voltak, valamint a két tengely is 1 m hosszúságú volt. Ennek ellenére úgy néz ki, hogy ez egy kicsivel kisebb kocsi volt a másikhoz képest. Ez nagyjából fél méter széles testtel rendelkezett. Viszont ez hosszabb, nagyjából 180 cm hosszú kocsi volt. A kerekekre abroncs gyanánt bőrt helyeztek fel, ami ennek a kocsinak az esetén nehezen volt kivehető.¹³¹ Az állatok bekötésére használt fa rúd hossza itt is 2,7 méter volt.

A két kocsihoz tartozó ökrök marmagassága nem volt kifejezetten nagy. Az állatok orrában egy-egy ezüst karika volt helyezve, mely a vezetősár részeként funkcionált. Valamint mindegyik állat nyakában egy-egy díszes ezüst hám volt felhelyezve.¹³²

V.4. Ur 'Royal Cemetery' – PG 800

Az itt talált szán abban tér el a többitől, ez szán volt nem pedig kocsi. Viszont én fontosnak tartottam ennek a bemutatását is, mivel ennek az ismerete könnyíti az interpretációk megértését és bemutatását. A szánnal együtt volt elhelyezve két lóféle csontváza, melyek más állatok csontjaival keveredtek össze.¹³³ A két állat egy-egy réz hámot viselt a nyaka körül. A szánhoz tartozó gyeplőgyűrűt egy elektronból készült számárfigura díszítette. A két állat szintén egy rúdhhoz volt erősítve, ami 45 fokos szögben folytatódott a szán alól, viszont a szán rossz állapota miatt ennek a hosszúsága nem volt megállapítható. Valamint az is feltételezhető, hogy ez eltörött, miután a két állatot leölték. A szán favázának restaurációját segítette, hogy a díszítése fennmaradt, így a szán dimenzió nagyjából felmérhetőek voltak. A szán oldalait körben mozaik díszítés övezte, a mozaik darabok lazúrkőből, vörös homokkőből, és kagylókból készültek. Viszont itt nyilvánvaló, hogy egy minimális hibahattárral kell számolni, Woolleyék nagyjából 1,8 cm-re becsülték.¹³⁴ A földben található lenyomatok alapján arra a következtetésre jutottak Woolleyék, hogy a szánnak nem voltak kerekei, tehát teljesen egy szánról beszélhetünk. Valamint a szán díszítéséhez tartozott két arany oroslánfej. Ezen

¹³⁰ WOOLLEY 1934a, 64-65.

¹³¹ WOOLLEY 1934a, 64.

¹³² WOOLLEY 1934a, 64.

¹³³ WOOLLEY 1934a, 74.

¹³⁴ WOOLLEY 1934a, 78-79.

kívül a mozaiksorok segítségével az is megállapítható volt, hogy a szán elejétől 40 cm-re egy fa rúd volt felhelyezve, amin az előbb említett mozaikok voltak felhelyezve.¹³⁵

V.5. Ur 'Royal Cemetery' – PG 1232

A kocsi pontos helyzetét nem lehetett megállapítani a bolygatottsága valamint a kocsi állapota miatt. A kocsi vagy a dromos alján, vagy a sírkamra belsejében helyezkedett el. Két kerék maradt fent, melyek egymás mellett voltak egy sorban, vagyis ez egy négy kerekű kocsi lehetett. A kerekek mellett két rézedény volt található, melyek lehetséges, hogy a kocsi belsejében voltak elhelyezve. Viszont ez valószínűbb, hogy a fal mellett voltak elhelyezve a kocsi mellett. A kerekek nagyjából 65 cm átmérőjűek voltak, ennek megállapítását nehezítette, hogy az első kereket a munkások eleinte nem vették észre, így annak egy része megrongálódott. A 789-es sírral szemben ezen nem voltak abroncsok felhelyezve, vagy legalábbis nem maradtak megállapítható állapotban.¹³⁶ A tengely átmérője 10 cm-es lehetett, legalábbis a kereken található tengely-lyukak erre engednek következtetni. A kocsi környezetébe helyezett edények helye kérdéses. Ha úgy kezeljük, hogy a kocsi volt helyezve, akkor a kocsi szélessége legalább 55 cm lehetett. Ebben az esetben a tengely hosszúsága közel 90 cm-es lehetett. Valószínűbb, hogy ezek a kocsi mellé helyezték. Így ennek a szélessége ismeretlen. A kamrában volt továbbá még két lóféle csontváza, akik a kocsit húzhatták. Pontos helyzetük a csontok állapota miatt nem ismert, de az egyik koponya egy méterre a másik előtt volt megtalálva. A csontok környékén gyeplőgyűrűk maradványai kerültek elő, melyek nem maradtak egészükben meg, viszont az azokat díszítő gyöngyök megmaradtak.¹³⁷

V.6. Kiš – 1. kocsi mellékletes temetkezés

A kocsi állapota miatt számadattal ennek a kocsi mellékletes temetkezésnek az esetén nem rendelkezünk, valamint ez nem is rekonstruálható az előzőekkel ellentétben. Ami feltételezhetően bizonyos, hogy ide egy egy-tengelyű kocsit helyeztek el, mivel két kerék került elő. De ennek az adatai ismeretlenek, valamint a kocsi többi adata is kérdéses a sírban lévő kerámiatöredékek szétszórtsága miatt.¹³⁸

¹³⁵ WOOLLEY 1934a, 79.

¹³⁶ WOOLLEY 1934a, 108-109.

¹³⁷ WOOLLEY 1934a, 109.

¹³⁸ MOOREY 1978, 106-107.

V.7. Kiš – 2. kocsi mellékletes temetkezés

Maga a kocsi négy kerékkel, vagyis két tengellyel rendelkezett. A feltárás során fény derült arra, hogy a kocsi első fele nem maradt meg olyan állapotban, hogy rekonstruálni lehessen. Ami bizonyos, hogy egy három méter hosszú rúd nyúlt ki előre, melyhez az igavonó állatok voltak bekötve. Maga a rúd egy rézsapkában végződött. Ami mellett egy gyeplővezetőt találtak. Ez szintén rézből készült, valamint egy ágaskodó szarvassal díszítették mindezt. A sírban találtak még egy hasonló rézből készült gyeplővezetőt.¹³⁹ A kocsi kerekei fél méter átmérőjűek voltak, míg a tengelyek 90 cm hosszúak, melyeknek az átmérője 8 cm volt. A kocsi szélessége 45 cm, míg hosszúsága 80 cm volt. A rúd, melyhez az állatokat kötötték be nagyjából 3 m hosszú lehetett. A fennmaradó részeit a kocsinak faszögekkel erősítették össze. A kocsi kerekein körben rézsögek sora volt a fába verve, ezek között a távolság nagyjából 5 mm volt, hosszúságuk pedig 2 cm.¹⁴⁰ Feltételezhetően ezzel valamiféle bőrt erősítettek a kerekre, hogy az abroncsot és a szögeket védjék.¹⁴¹

V.8. Kiš – 3. kocsi mellékletes temetkezés

Keveset tudni az itt talált kocsikról, de ami biztos, hogy a kocsi kerekének az átmérője, nagyjából 58 cm-es lehetett. A 2. kocsitemetkezéshez hasonlóan a kerekeken rézsögek mentek körbe, amit szintén bőrral vontak be többek közt azok védelme miatt.¹⁴²

V.9. Összegzése

Az előbbieken leírtak alapján több probléma is fennáll a temetkezések kocsijaival kapcsolatban. A szervesanyag nem állta ki az idők próbáját, így nem minden esetben rendelkezünk a kocsik pontos adataival, sőt a kocsik tengelyeinek a száma is sok esetben megállapíthatatlan. Ezzel szemben Abū-Šalābīh esetén az látható, hogy az is kérdéses, hogy egyáltalán a sírok tartalmaztak-e kocsikat, ez valószínűleg a 162. és 234. sír esetén már nem is fog kiderülni.

Összeségében megállapítható az ismert kocsi mellékletes temetkezések alapján, hogy egy sír tartalmazhatott több kocsit is. Ez nem csak a 'Royal Cemetery' esetén volt igaz, de Kišben is megjelenő jelenség volt. Viszont Kiš egy olyan problémát is hordoz magában, hogy teljes bizonyossággal nem állapítható meg a kocsik számai, így az is lehetséges, hogy egy sírban akár 3 kocsi is lehetett, ha egy tengelyes kocsikat tartalmazott az.

¹³⁹ MOOREY 1978, 107.

¹⁴⁰ WATELIN 1934, 33.

¹⁴¹ MOOREY 1978, 108.

¹⁴² WOOLLEY 1934a, 64.

Az igahúzó állatokról sem lehet általános igazságot írni, előfordul, hogy azokat ökrök, vagy lófélék húzzák. Ami bizonyos, hogy ekkor még lovakat nem használtak kocsihúzásra, mivel a lovak kora dinasztikus kori jelenlétére nincs bizonyítékunk. Az állatok elhelyezkedése viszont minden esetben a kocsi előtt volt, tehát normál rendeltetési helyükön kerültek elhelyezésre.

A problémák ellenére általános adatok a legtöbb esetben megállapíthatóak. A kocsik kerekei minden esetben három deszkás kialakítással készültek, melynek köszönhetően nagyobb méretben lehetett őket kialakítani, mint az azt megelőző korokban. Ez ezek esetén azt jelentette, hogy Kiš 2. kocsi mellékletes temetkezése esetén 50 cm átmérőjű, míg az uri királysírok PG 789-es temetkezése esetén 100 cm átmérőjű kerekkel is rendelkeztek ezek a kocsik. Sőt a PG 789-nél maradvány az is előfordulhat, hogy a két tengelyű kocsik elülső és hátsó kerekeinek a méretei nem egyeztek. A másik itt talált jármű egyik tengelyén 50 cm-es, míg a másik tengelyén 60 cm-es kerek voltak felhelyezve. A kerek tengelyei szintén változó méretűek voltak. Hosszúságuk 70-100 cm között mozgott. Míg ezeknek a tengelyrudaknak a vastagsága nagyjából ugyan akkora volt. A kerek csatlakozásánál ez a méret általában 10 cm körül volt, míg a 2. kocsi mellékletes temetkezése esetén csak 8 cm-ről beszélhetünk. De itt fontos megjegyezni, hogy bizonyos esetekben a tengelyek végeinek az átmérője kisebb lehetett, mint a tengely többi része.

A kocsik kialakítása nem egyezett a tengelyek hosszával. A szállításra kialakított rész minden esetben kisebb volt a tengelyhosszágnál. A legkisebb ismert szélesség 45 cm volt, míg a legszélesebb 56 cm. Ezzel szemben ezeknek a hosszúságának esetén már jóval nagyobb különbségek is előfordulhattak. Kiš 2. kocsi mellékletes temetkezése esetén a kocsi hosszúsága körülbelül 80 cm lehetett, míg a PG 789 nagyobbik kocsijának hosszúsága egy méterrel volt nagyobb, nagyjából 180 cm hosszú volt.

A mérhető ismert adatok során még az állatok bekötésére használt rúd adatai ismertek néhány esetben. Ezek esetén viszonylag kis szórásról beszélhetünk. A legrövidebb ismert rúd nagyjából 270 cm hosszú volt, ez az uri királysírok 789-es temetkezését jelenti. Míg a leghosszabbak az Kiš 2. kocsitemetkezésében talált kocsi rúdjai körülbelül 300 cm-es lehettek.

VI. Sírban elhelyezett kocsik lehetséges funkciói

A kora dinasztikus kori sírokból elhelyezett kocsik pontos funkciója még ma is kérdéses. Ebben a fejezetben ezeknek a temetkezések mellékleteiként előforduló kocsiknak az interpretációs

lehetőségeit sorolom fel. Ebben a fejezetben a legnagyobb hangsúlyt azok az elméletek kapták, melyek Bollweg rendszerében nem lehetett terrakotta modellhez kötni.

VI.1. Halottas kocsik

Littauer és Crouwell a négykerekű kocsikat Kiš esetén halottaskocsinak is interpretálták.¹⁴³ E szerint a feltételezés szerint ezeket az elhunytak sírhoz való szállítására használhatták. Itt Crouwell kifejezetten a bronzkori görög világ hőszainak a párhuzamaival él. Viszont Kiš és Ur esetén előkerült kocsik egyike se rendelkezik a megfelelő hosszúsággal, hogy azokra koporsókat, vagy legalábbis elhunytakat lehessen felfektetni. Valamint az a kérdés továbbra is fennáll, hogy az Y temető többi sírja esetén miért nem került elő több kocsi, ha leletanyagukat tekintve nem feltétlenül gazdagabbak a kocsi melléklettel rendelkező sírokhoz képest.¹⁴⁴ Ezen kívül fontos megjegyezni, hogy a halotti rítus során ábrázolt kocsik ökrök jelennek meg, amik az írott források során is megjelennek.¹⁴⁵ Valamint a továbbra is fennálló probléma, hogy a görög párhuzam ellenére Mezopotámia esetén nem tudunk ilyen funkcióról.

VI.2. Státusz szimbólum

Az előző fejezethez kapcsolódóan a kocsik feltételezhetően státuszsztimbólumként is megjelentek a mindennapok során. Készítésük, használatuk és a hozzájuk szükséges eszközök és állatok fenntartása költséges volt. Ebből kifolyólag a hierarchia felső rétegei engedhették meg maguknak azok használatát. Ebből adódik, hogy a temetkezések során, miért rendelkezünk kevés kocsi mellékletes temetkezés. Viszont ez nem ad teljes körű magyarázatot arra, hogy miért csak Urban és Kišben kerültek elő szekerek temetkezések során. Valamint arra se ad választ, hogy ezen a két temetőn belül is miért csak ennyi kocsi került elő.¹⁴⁶

A kocsik, mint sírmelléklet részei ékírással szövegek során is megjelennek. Ilyen agyagtábla került 1930-ban az University of California gyűjteményébe is. Ennek egyik problémája, hogy a tárgy eredeti előkerülési helye ismeretlen, feltételezhetően Adabból származik. Ezt a szövegben megjelenő városi vezetőik nevének azonosítása miatt feltételezik. A szöveg kontextusát tekintve egy elhunyt személynek és feleségének szánt sírmellékleteket sorolja. Ebben a szövegben jelenik meg a ^{GIŠ}GIGIR GAM.MA kifejezés is. A ^{GIŠ}GIGIR jelentése kocsi, a szövegben kocsira vonatkozó GAM.MA

¹⁴³ LITTAUER – CROUWEL 1979, 31.

¹⁴⁴ LITTAUER – CROUWEL 1979, 34.

¹⁴⁵ CROUWEL 2019, 31.

¹⁴⁶ CROUWEL 2019, 35.

szó jelentése kérdéses, ez valószínűleg a kocsi fajtáját határozza meg. A szöveg alapján az figyelhető meg, hogy a kocsik szövegek során is megjelennek a sírmellékletek között. Sőt kifejezetten érdekes ennek a szövegnek az esetén, hogy itt nem uralkodóhoz köthető személyről van szó, hanem a templom adminisztráció egyik szereplőjéé volt.¹⁴⁷

A szöveges források mellett általában a sírokban megjelenő leletek egyrésze nyilvánvalóan az elhunyt személyes tárgyai közé tartoztak. Ezek közé tartoztak olyan tárgyak is, melyek az elhunyt személy rangját, társadalomban betöltött szerepét is jelölte. Ezek közé tartozhatott a kocsi is. Ezek esetén az is feltételezhető, hogy a tárgyak az elhunytakkal együtt a túlvilágba kerülnek. Melyek az illető rangját jelölhették továbbra is a túlvilágon, és azonosító tárgyként is megjelenhetnek.¹⁴⁸

VI.5. Ceremoniális

A Pu'abi sírjában megjelenő szánszekér esetén egyértelműen ceremoniális kocsiról beszélhetünk (7. kép). A szánokat eleinte mezőgazdasági és ceremoniális események során használták. A királynő trónszék szerű szánja, viszont egyértelműen státuszjelvény, mely ceremoniális események során is alkalmazható volt. Normál esetben ezek a szánok egyszerű kialakításúak voltak, a leggyakrabban pár deszkából készültek.¹⁴⁹ Az első erre a szánszekérre hasonlító ábrázolások az Uruk korból származnak, hasonlóan a kerékkel rendelkező kocsikhoz. Az ilyen és ehhez hasonló ábrázolások során megjelennek házra, vagy legalábbis sátrakra hasonlító ábrázolások, melyek a kocsikra vannak helyezve.¹⁵⁰ Ezeket a szánokat az ábrázolások során ökrök húzták, minden esetben csak egy állat került ábrázolásra. Szemben a kocsikkal, ahol más igásállatok is megjelennek, valamint az esetek túlnyomó többségében párosan.¹⁵¹ Ehhez hasonló egy ismeretlen lelőhelyű plakett, melyen hasonló jelenet látható. Itt is egy ökör húzta szán látható egy baldachinos emelvénnnyel, melyet egy álló ember alak hajt. Mindkét ábrázolás a Kr. e. IV. évezredre tehető. Feltételezhetően az ülő alakok valamilyen magasrangú személyek. Ezt támasztja alá a reliefen látható ülő alak fej ábrázolása, mely leginkább a papkirályokhoz hasonlóan került elkészítésre.¹⁵² Az arslantaši ábrázoláson a hajtó kezében egy lapátnak interpretált eszköz látható. A lapát jelenlétére adhat magyarázatot, hogy a szánokat sok esetben cséplésre is használták. E során a gabonát egy kupacba helyezték, és a szánt

¹⁴⁷ FOXVOG 1980, 67.

¹⁴⁸ KATZ 2007, 172.

¹⁴⁹ STRECK 2011, 228.

¹⁵⁰ CROUWEL 2019, 29.

¹⁵¹ CROUWEL 2019, 30.

¹⁵² LITTAUER – CROUWEL – STEINKELLER 1990, 16.

súllyal megrakva általában ökrök, de néha ló által körbe húzták a gabonakupacon, így elválasztva a magvakat a növény száráról. Maga a lapát pedig a magvak és az egyéb növényi maradványok szétválasztására alkalmazhatták volna. Viszont ez nem ad magyarázatot a baldachinos építményben ülő alakra. Egy esetleges megfejtés lehet, hogy egy szüreti rituálé látható az ábrázoláson, melyen a papkirály személye is látható.¹⁵³ Pu'abi szánja esetén viszont nem található baldachinra utaló nyomok. Valamint ez a szán zárt oldalakkal rendelkezett a két Uruk kori ábrázolással szemben. Továbbá ezekre a cséplőszánokra kovapengéket helyeztek fel a cséplés könnyítése végett, viszont Pu'abi szánjának közelében sem voltak kovaeszközök.¹⁵⁴



7. kép: Pu'abi rekonstruált szánja (BM 121200)

VI.6. Kocsi, mint a túlvilági utazás eszköze

A kora dinasztikus kocsik nem feltétlenül csak az evilágban szolgálhatták tulajdonosukat. Halál után az alvilágba való eljutás nem automatikus, el kell jutni oda. Ištar alvilágjárásának esetén csak annyival rendelkezünk több információval, hogy a szöveg 6. sorában az alvilágba vezető út jelenik meg, melyről visszafordulni nem lehetséges.¹⁵⁵ Az utazás meggyorsítása, kényelmesebbé tételének az eszközei is lehettek a különböző járművek. Az alvilággal kapcsolatos ékirásos források során több esetben került megörökítésre ez az utazás, viszont ezek közül csak Ur-Namma esetén jelenik meg a kocsi. Ez esetén megint csak fontos megjegyezni, hogy itt nem a kora dinasztikus korban,

¹⁵³ LITTAUER – CROUWEL – STEINKELLER 1990, 17.

¹⁵⁴ LITTAUER – CROUWEL – STEINKELLER 1990, 19.

¹⁵⁵ ETCSL 1.4.1

hanem a III. uri dinasztia idején járunk, maga a szöveg pedig Nippurból származik.¹⁵⁶ Viszont ez alapvetően nem zárja ki, hogy az előző korokra ne lenne igaz a továbbiakban leírt adatok, ugyanis a halállal, alvilággal kapcsolatos rítusokat korlátozottan ismerjük. A szöveg 74. és 75. sora tartalmazza a kocsit említő szövegrészletet. Azt ezt megelőző sorokban felsorolásra kerül a királlyal együtt eltemetett tárgyak, állatok. Majd a szöveg szerint megérkezik az alvilágba, és már nem a kocsival folytatja tovább az útját. A leírásban nem szerepel konkrétan, hogy a kocsi az utazás eszköze lett volna, de feltételezhető az előbb említett két sorból, hogy erről lehet szó. Ezt követően az alvilági istenségek köszöntése és az ajándékok átadása következett, tehát itt már ténylegesen megérkezett az alvilágba.¹⁵⁷

A kocsi, mint a túlvilági utazás eszköze esetén fennáll egy olyan probléma, hogy csónakmodellek is megjelennek a mezopotámiai sírokban. Sőt a kocsi mellékletes temetkezések esetén is van, hogy csónakmodell is megtalálható ezekben. A csónakok is feltételezhetően az utazás eszközeként jelennek meg. Így a probléma, hogy bizonyos esetekben kocsi és csónak is található a sírokban. Ez ugyancsak megjelenik Ur-Namma esetén is, aki egy csónakot ad át Namtarnak.¹⁵⁸ Viszont így kérdéses, hogy alapvetően a csónakmodellek ajándékként jelennek-e meg a sírokban a túlvilág valamely isteneinek.

A kocsimodellek sírmellékletként való megjelenésének a magyarázata lehet, hogy egy tényleges kocsinak a temetkezésbe való helyezése túlságosan is költséges lenne.¹⁵⁹

VI.7. Interpretációk összegzése

Az interpretációs lehetőség során azt láthatjuk, hogy a felsorolt lehetőségek közül több esetben inkább a mindennapok eszközeként jelenik meg a kocsi. Míg a halottas kocsi esetén egy olyan magyarázat kerül bemutatásra, mely a mezopotámiai világ pereméről származik, viszont a régióban ismeretlen szokás. Ezekkel szemben a ceremóniális kocsi, szánok használata elterjedt volt, viszont azok sírmellékletként való megjelenésük kérdéses Pu'abi sírját leszámítva.

Két fő oka lehet a kocsik temetkezésekben való használatának. Az egyik azok státuszszimbólumként való megjelenésük, melyek esetén királyok, esetleg az uralkodói család tagjai vannak

¹⁵⁶ ETCSL 2.4.1.1

¹⁵⁷ 76-132. sorig.

¹⁵⁸ 106-109. sorig.

¹⁵⁹ BOLLWEG 1999, 47.

megkülönböztetve. Ugyan akkor ezek feltételezhetően a túlvilágra való jutás tényleges eszközeiként is megjelenhettek, hogy az előkelő elhunytakat eljuttassa az alvilágba.

VII. Kocsi mellékletes temetkezések társadalmi jelentősége

VII.1. Temetkezések összértéke

A modernkori régészetben megjelenő új módszerek során a temetkezések, és azokba helyezett elhunytak társadalmi helyzetének meghatározása egyre inkább előtérbe kerül. Ez alapvetően a jelenkori szociológiai, gazdasági elemzésekből nőtt ki, melyek során mérhető adatok rendelünk a temetkezésekhez. Ennek célja, hogy ezáltal a társadalomszerkezet változásait bemutassuk. Erre használható például a Gini index, amely a vagyoneeloszlás alapján mutatja be a társadalmi különbségeket. Hasonló Basri és Lawrence cikke is, melyben a Gini index segítségével határozzák meg a különböző háztartások értékei. Ez alapvetően a háztartások közötti társadalmi különbségek vizsgálatára alkalmas.¹⁶⁰ Maga a kutatás célja a házak, háztartások gazdasági jelentősége az adott társadalmon belül.¹⁶¹ Ebben a kutatásban a Gini index problémája, hogy ez nem vetíthető le a temetkezésekre, mivel itt egyénenként, nem pedig háztartásokról beszélünk. A temetkezések estén lehetséges egy olyan összehasonlító elemzés, melyben az adott sírmellékletekhez értékeket rendelünk. Ilyen értékrendszert használ például Creamer,¹⁶² melyben újasszír temetkezéseket hasonlít össze.¹⁶³ Ebben a rendszerben ő egy relatív értékrendszert alakított ki. Ez a nullától tízig terjedő skála nem minden esetben mutatja ki a temetkezések közötti tényleges különbségeket. Creamer cikke kifejezetten az újasszír sírokban elhelyezett személyek társadalmi helyzetére, valamint a társadalom alsó rétegeinek a különböző nyersanyagokhoz való hozzáférésére fókuszál.¹⁶⁴

Egy másik, objektívabb módszer segítségével a temetkezések során előkerülő sírmellékletek értékeit határozom meg. Az alábbiakban egy kísérletet szeretnék bemutatni, amit még temetkezések értékeléshez nem alkalmaztak. E során ókori szövegekben dokumentált árak segítségével határozom a sírmellékletek, így a sírok értékét.

¹⁶⁰ BASRI – LAWRENCE 2020, 689.

¹⁶¹ BASRI – LAWRENCE 2020, 690.

¹⁶² CREAMER 2024, 920-935.

¹⁶³ CREAMER 2024, 922.

¹⁶⁴ CREAMER 2024, 921.

Ennél a módszernél a különböző problémákat már az elején fontos leszögezni. Sok esetben nem rendelkezünk az adott korból származó forrásokkal, de későbbi korok árai valószínűleg közel álltak a korábbiakéhoz, így az esetemben a III. uri dinasztia, és az óbabilóni kor forrásait is alkalmaztam. További probléma, hogy a fémtárgyak esetén nem rendelkezünk a tárgy értékével. Ezek esetén az előállításhoz szükséges fémek súlyának az árát adtam meg, ezek alapvetően is egy valósághoz közeli értékeket adnak meg, erre például a réz.¹⁶⁵ Az általános problémák mellett a különböző tárgyaknak típusonként is vannak különböző szintű problémái. Ilyen például a különböző tárolásra alkalmazott tárgyak esetén, hogy azok tartalmát a legtöbb esetben nem ismerjük, így az esetleges ételmellékletek, olajok, pigmentek hiányoznak az értékrendszer felsorolásaiból. Vagyis ezek biztos, hogy drágábbak voltak, itt inkább minimum értékekről beszélünk.

A kerámiák esetén három kategóriát állapítottam meg. Kis, közepes, és nagy méretű kerámiákra osztottam fel őket. Így megkönnyítve az azonosítást és értékbecslést. Ez esetben a nagyméretű kerámiák értéke 1/4 šiklum lehetett.¹⁶⁶ Míg a közepes és kis méretű kerámiák esetén ilyen értékeket nem ismerünk, így azokat a nagy méretű kerámiákhoz viszonyítottam. Ezáltal a kis méretű kerámiák 1/8, míg a közepes méretű kerámiák 1/6 šiklumot értek. Valamint az agyag kispasztikák értékénél a kis méretű kerámiák árát alkalmaztam.

Az értékek megadásánál a Mezopotámiában is használt mértékegységeket használtam. Ezeknél az értékeknél itt šiklumról és še'umról beszélünk, melyek ezüstben vannak megadva. A šiklum a régióban és korban használt mértékegység volt. Egy šiklum 8,2 g-t, míg a še'um pedig 44 mg-t jelent. Ez a két mértékegység alapvetően régióként eltérő volt, amit ez esetben használok az babilóni mértékegység, mivel erről a területről ismerjük a legtöbb árat. Viszont a régiók közötti eltérések nem voltak lényegesen nagyok, valamint ezek alapvetően is csak egy hozzávetőleges értékek, tehát ez nem jelent a számításokban problémát.

Továbbá ebben az értékrendszerben nem szerepelnek az uri királysírok három sírja, ugyanis azok a kor messze leggazdagabb temetkezései közé tartoznak.

¹⁶⁵ REITER 1997, 179.

¹⁶⁶ KALLA 2009, 127.

VII.1.1. Abū-Šalābīh – 162. sír

A 162-es sír értékének majdnem teljes egészét a két lóféle teszi ki, összesen 60 šiklum volt.¹⁶⁷ Ez esetben én szamarakkal számoltam. Nem valószínű, hogy lovak lettek volna, ugyanis a korra nem jellemző állatról beszélhetünk. A vadszamar, vagy más szamarhibridek lehetségesek ebben az esetben, ugyanis az állat pontos fajtája nem lett meghatározva. A réztárgyak pontos adatainak hiányában azoknak csak egy hozzávetőleges értéket lehet megadni. A rézlemez, valamint a három rézszőg feltételezhetően 1/5 šiklumnyi nyersanyagot tehettek ki.¹⁶⁸ Míg a kerámiák esetén azok összértéke körülbelül 7/10 šiklum lehetett. A kerámiák esetén a bennük tárolt anyag ismeretlen, így azok a számolásban nem szerepelnek. A felsorolt értékek alapján ennek a temetkezésnek az összértéke hozzávetőlegesen 61 šiklum lehetett. Viszont mivel bolygatott temetkezésről van szó, ezért az eredeti sírmellékletek és azok pontos száma ismeretlen.

VII.1.2. Abū-Šalābīh – 234. sír

A másik abū-šalābīhi temetkezés az előzőhöz képest magasabb értékkel rendelkezett. Ennek oka a sír sarkában talált ékszerek. A két lófélén kívül a temetkezés nagyobb részét teszik ki az itt talált ékszerek, annak ellenére, hogy azok pontos ismerete, és adatai kérdésesek. Az ezüst tárgyak összértéke nagyjából 1 šiklum lehetett. Ezek alatt két gyűrűt, és két hajkorongot értünk. Az ékszerek közé tartozik még két réz tű, melyek értéke összesen 1/10 šiklum volt.¹⁶⁹ Ezek mellett egy nyaklánc gyöngyeit is megtalálták. Itt 29 lazúrkő gyöngyről van szó, melyek értéke 58 šiklum volt.¹⁷⁰ Ezen kívül a gyöngysorba tartozott még 7 karneol gyöngy, melyek értéke 7/50 šiklum.¹⁷¹ Ezeket leszámítva kerültek itt még elő más kőből készült gyöngyök is, viszont azok anyaga, így értéke is kérdéses. Kérdéses továbbá még egy itt talált köedény és kő tál anyaga, így azok értékét sem sikerült meghatározni. Ezeken kívül még előkerült itt két kagyló is, melyek valószínűleg illatszerek, olajok, vagy pigmentek tárolására szolgálhattak. Ezek értéke 2/10 šiklum.¹⁷² Viszont ezek esetén fontos megjegyezni, hogy az érték meghatározásnál az erről szóló szövegesetén kérdéses, hogy kagylóról van szó, és nem más állatpáncéljáról. A szövegben leírt állat lehetséges, hogy teknős. Ezek mellett előkerült két kiskerámia, melyek értéke 2/8 šiklum.¹⁷³ A 234. sír ezek alapján feltételezhetően

¹⁶⁷ STIEGLITZ 1979, 17.

¹⁶⁸ REITER 1997, 179.

¹⁶⁹ REITER 1997, 179.

¹⁷⁰ HERMANN - MOOREY 1983, 488.

¹⁷¹ STIEGLITZ 1979, 18.

¹⁷² AAICAB 1/1, pl. 67-68

¹⁷³ KALLA 2009, 127.

értéke 119 šiklum és 16 še'um. Ebben a számban a kérdéses, és azonosítatlan anyagú tárgyak nem szerepel, így valószínű, hogy magasabb számról beszélhetünk.

VII.1.3. Kiš – 1. kocsi mellékletes temetkezés

Az 1. kocsitemetkezés Abū-Šalābīhkal szemben lóféléket nem tartalmazott, de az elhunyt mellett 5 szolgáló csontváza került elő. Az ő esetükben rabszolgák értékével számoltam, ez nem feltétlenül jelenti, hogy ők rabszolgák lettek volna. De így az emberi életnek egy viszonyítási alapja lehetséges. Így az 5 szolgáló összesen 100 šiklumot jelent.¹⁷⁴ Míg sírban talált igahúzó állat, ez esetben az ökör, pont annyit ért, mint egy szolgáló, 20 šiklumot.¹⁷⁵ Az egyetlen nemesfémű készült tárgy az itt talált réz gyepőlővezető, mely súlyából adódóan nagyjából 1/7 šiklumot ér.¹⁷⁶ Ezeken kívül 4 kerámia edény volt ebben a sírban, 2-2 közepes és nagy méretű kerámia. A közepes méretű kerámiák összértéke 2/6 šiklum, míg a nagy méretű kerámiáké 2/4 šiklum.¹⁷⁷ Ezek alapján ennek a kocsi melléklettel rendelkező temetkezésnek az összértéke közel 120 šiklum és 15 še'um lehetett.

VII.1.4. Kiš – 2. kocsi mellékletes temetkezés

Az itt vizsgált kocsi mellékletes temetkezések közül a legmagasabb értékkel a 2. kocsitemetkezés rendelkezett. Itt 4 lóféléről beszélhetünk összesen 120 šiklum értékben, valamint 5 szolgálóról, akik értéke nagyjából 100 šiklum lehet.¹⁷⁸ Itt találtak még egy ökröt, aminek az értéke 20 šiklum.¹⁷⁹ A nemesfém tárgyak ebben a sírban kerültek elő legmagasabb számban. Találtak itt egy funkcióját tekintve azonosítatlan rézeszközt, rézfűrész és egy rézvésőt. Ezek összértéke 3/11 šiklum. Valamint egy a másikkal képest nagyobb rézfűrész, mely értéke 1/5 šiklum, valamint egy réztűt, aminek az értéke 1/20 šiklum. A nagyobb réztárgyak közé tartozik még két rézbalta, melyek összértéke 2/5 šiklum. A többi Kišben talált kocsi mellékletes temetkezéshez hasonlóan itt is kerültek elő gyepőlővezetők. Itt is rézből készültek, viszont itt két darab volt, ezek értéke 2/5 šiklum.¹⁸⁰ A sírhoz tartozott még egy mozsártörő és egy mozsárkő, ezeknek az értéke 1/2 šiklum.¹⁸¹ Találtak itt még továbbá 3 kis méretű edényt, ezek 3/8 šiklumot értek, Valamint 2 közepes méretű edényt,

¹⁷⁴ STIEGLITZ 1979, 17.

¹⁷⁵ STIEGLITZ 1979, 17.

¹⁷⁶ REITER 1997, 179.

¹⁷⁷ KALLA 2009, 127.

¹⁷⁸ STIEGLITZ 1979, 17.

¹⁷⁹ STIEGLITZ 1979, 17.

¹⁸⁰ REITER 1997, 179.

¹⁸¹ KALLA 2009, 100.

melyek 2/6 šiklumba kerülhettek.¹⁸² A sírhoz tartozott továbbá még egy agyag csónakmodell, 3 terrakotta csörgő, valamint egy terrakotta szobor. Ezeknek a pontos értékét nem jegyezték le, feltételezésem szerint értéküket tekintve nagyjából egy kis méretű kerámiának az értékével rendelkezhetek. Így ezek 5/8 šiklumba kerültek számításom szerint, Ezeken kívül az itt talált bitumenből készült csónakmodellnek is ezt az értéket adtam, így ennek az értéke 1/8 šiklum. Találtak továbbá még itt 5 kagylót, melyek összértéke 5/10 šiklum, viszont ennél továbbra is fennáll az a már említett probléma.¹⁸³ Ezeken kívül a második kocsi mellékletes temetkezés kerültek még elő gyöngyök, melyek pontos anyagát nem közölték, így azok értékének a meghatározása sem lehetséges. Ennek a kocsi mellékletes temetkezésnek az összértéke a gyöngyök nélkül nagyjából 234 šiklum és 15 še'um lehetett, ami majdnem 2 kg-nyi ezüstnek felel meg.

VII.1.5. Kiš – 3. kocsi mellékletes temetkezés

A kocsi mellékletes temetkezések közül „legszegényesebb” volt a 3. kocsi mellékletes temetkezés. Ennek egyik oka, hogy itt a többivel ellentétben nem kerültek elő szolgálók, valamint csak egy lófélé csontváza került elő, aminek értéke 30 šiklum.¹⁸⁴ Emellett viszonylag több réztárgy is előkerült. Volt itt egy rézfűrész, mely értéke 1/5 šiklum, egy réz gyeplővezető 1/7 šiklum értékben, egy 1/9 šiklumot érő rézkanál, egy azonosítatlan funkciójú rézeszköz 1/11 šiklum értékben, két feltételezhetően ösztökeként használt rézrúd 2/10 šiklum értékben, egy 1/20 šiklumba kerülő réztű, egy hasonlóan 1/20 šiklumot érő réztőr, valamint egy 1/11 šiklum értékkel rendelkező rézvéső. Ezeken kívül került még elő 2 rézedény, ezek értéke 1 šiklum, valamint egy réz ivócsésze, aminek az értéke 1/2 šiklum.¹⁸⁵ Ezeken kívül került még elő egy feltételezhetően kőkalapácshoz tartozó csiszolt kalapácskő, ennek az esetén a kőmozsarak árával számoltam, vagyis 1/2 šiklumot érhetett.¹⁸⁶ Találtak még itt továbbá 2 kis méretű kerámia edényt, melyek értéke 2/8 šiklum.¹⁸⁷ Ennek a temetkezésnek az összértéke 33 šiklum és 8 še'um volt.

VII.2. Összehasonlítás más kora dinasztikus temetkezésekkel

Az előbbieken bemutatott módszer alapján ezeknek a kocsi mellékletes temetkezéseknek az értéke összehasonlítható, más kora dinasztikus korra datálható sírokkal. A kocsi mellékletes

¹⁸² KALLA 2009, 127.

¹⁸³ AAICAB 1/1, pl. 67-68

¹⁸⁴ STIEGLITZ 1979, 17.

¹⁸⁵ REITER 1997, 179.

¹⁸⁶ KALLA 2009, 100.

¹⁸⁷ KALLA 2009, 127.

temetkezéssel rendelkező településeknél maradványként véletlenszerűen kiválasztottam három sírt Abū-Šalābīh területéről. Ez a három a 60, 62, és 83-as. A 60-as ID-val rendelkező sír az Area E területén helyezkedett el,¹⁸⁸ a stratigráfia alapján ez a 162. és 234. sírral nagyjából egy időben jött létre. Ezzel szemben a 62. sír kronológiája ismeretlen, ez egy két épület között húzódó utcán elhelyezett sír. Míg a 83. sír a Mound A-n található, valószínű, hogy az itt felsorolt sírok közül a legrégebbi.

VII.2.1. Abū-Šalābīh – 60. sír

Ez a sír nagyrészt kerámiákat tartalmazott. Itt előkerült 4 kis méretű kerámia 4/8 šiklum értékben, valamint egy közepes méretű kerámia 1/6 értékben.¹⁸⁹ Valamint a tárolásra alkalmas tárgyak közé tartozik még egy kagyló, melynek értéke 1/10 šiklum.¹⁹⁰ Ennek ellenére a sírmellékletek értékének nagy részét egy lazúrkő gyöngy tette ki, melyek összértéke 2 šiklum.¹⁹¹ Így ennek a sírnak az összértéke 2 és 3/5 šiklum volt.

VII.2.2. Abū-Šalābīh – 62. sír

A 62-es számmal rendelkező sír az előzőhöz hasonló leleteket tartalmazott. Előkerült itt három kis méretű kerámia, 3/8 šiklum értékben.¹⁹² Valamint két lazúrkő gyöngy, 4 šiklum,¹⁹³ és egy kalcedon gyöngy 1/50 šiklum értékben.¹⁹⁴ Így ez valamivel többet ért, mint a 60. sír, megközelítőleg 4 és 2/5 šiklum értékű temetkezésről beszélhetünk.

VII.2.3. Abū-Šalābīh – 83. sír

Az előző kettőhöz képest ez a temetkezés tartalmazta a legtöbb sírmellékletet, viszont értékét tekintve nem ez érte a legtöbbet. Itt került elő a legtöbb edény, összesen 11 közepes méretű kerámia, 11/6 šiklum, valamint 4 kis méretű kerámia, 4/8 šiklum.¹⁹⁵ Tárolóeszközként találtak még itt két kagyló, 2/10 šiklum értékben.¹⁹⁶ Ezek mellett itt megjelennek réz tárgyak töredékei, viszont a töredékesség miatt azok funkcióját nem lehet beazonosítani. Ezek jelenleg állapotukban 2 rézlemezt és egy réz darabot jelent, 3/10 šiklum.¹⁹⁷ Kőből készült tárgyak is megjelentek itt, előkerült egy

¹⁸⁸ MARTIN – MOON – POSTGATE 1985, 4-5

¹⁸⁹ KALLA 2009, 127.

¹⁹⁰ AAICAB 1/1, pl. 67-68

¹⁹¹ HERMANN - MOOREY 1983, 488.

¹⁹² KALLA 2009, 127.

¹⁹³ HERMANN - MOOREY 1983, 488.

¹⁹⁴ STIEGLITZ 1979, 17.

¹⁹⁵ KALLA 2009, 127.

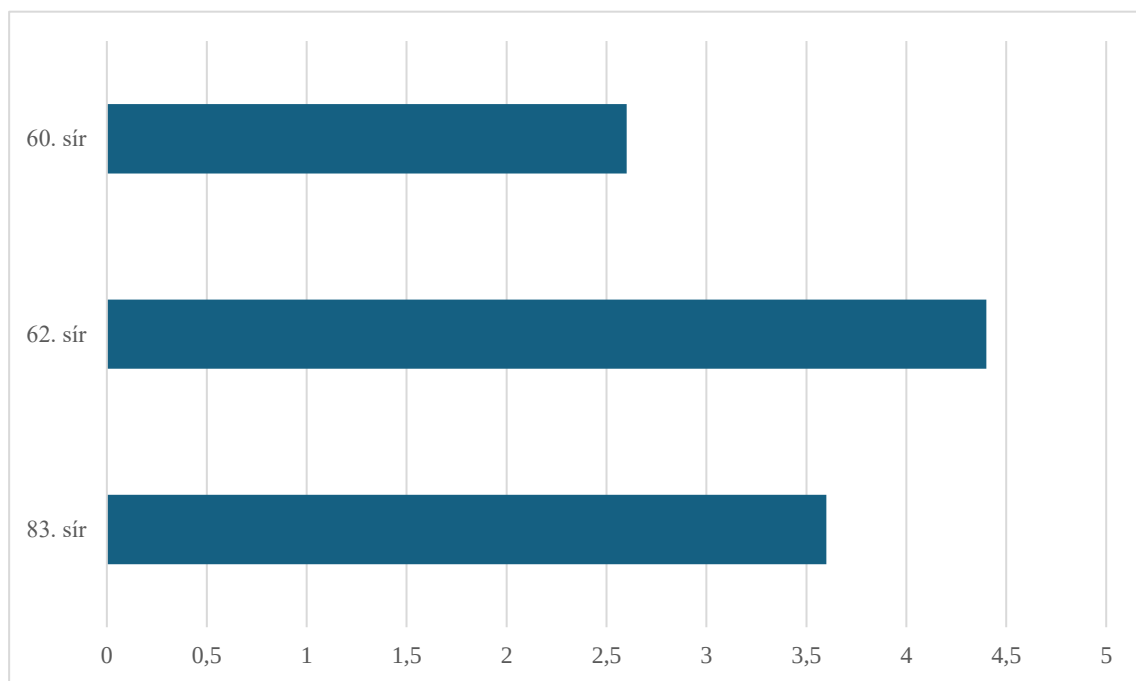
¹⁹⁶ AAICAB 1/1, pl. 67-68

¹⁹⁷ REITER 1997, 179.

feltételezhetően kőmozsár és mozsártörő töredéke, melyek együttes értéke 1/2 šiklum volt.¹⁹⁸ A sír tartalmazott még egy terrakotta pecséthengert, és egy gömb alakú égetett agyagtárgyat. Mivel ezeknek a pontos értékét nem tudjuk, ezért ezeknél is a kis kerámiák értékével számoltam, így ezek 2/8 šiklumba kerültek ebben az esetben.¹⁹⁹ A 83. sír összértéke így közel 3 és 7/12 šiklum lehetett.

VII.2.4. Temetkezések összehasonlítása

Az átlagosabb sírmelléklettel rendelkező sírok értékrendi vizsgálata még jobban kiemeli nemcsak az alapvető társadalmi különbségeket, de a kocsi mellékletes temetkezés magas értékét. A három vizsgált alsóbb társadalmi rétegbe tartozó egyén temetkezése csak pár šiklumot ért (8. kép). Ezzel szemben a kocsi mellékletes temetkezés értéke a legbolygatottabbak esetén is legalább tízszeres. A leletanyag tekintetében bizonyos tárgyak hiánya a figyelemre méltó. Ilyen például a szolgálok, állatok hiánya, ami a kocsi mellékletes temetkezés esetén is azoknak a legértékesebb sírmellékletei. Valamint a nemesfém tárgyak vagy nincsenek az alsóbb rétegek sírjaiban jelen, vagy jelentősen ritkábbak. Ez igaz az ékszerek, gyöngyök számában is.



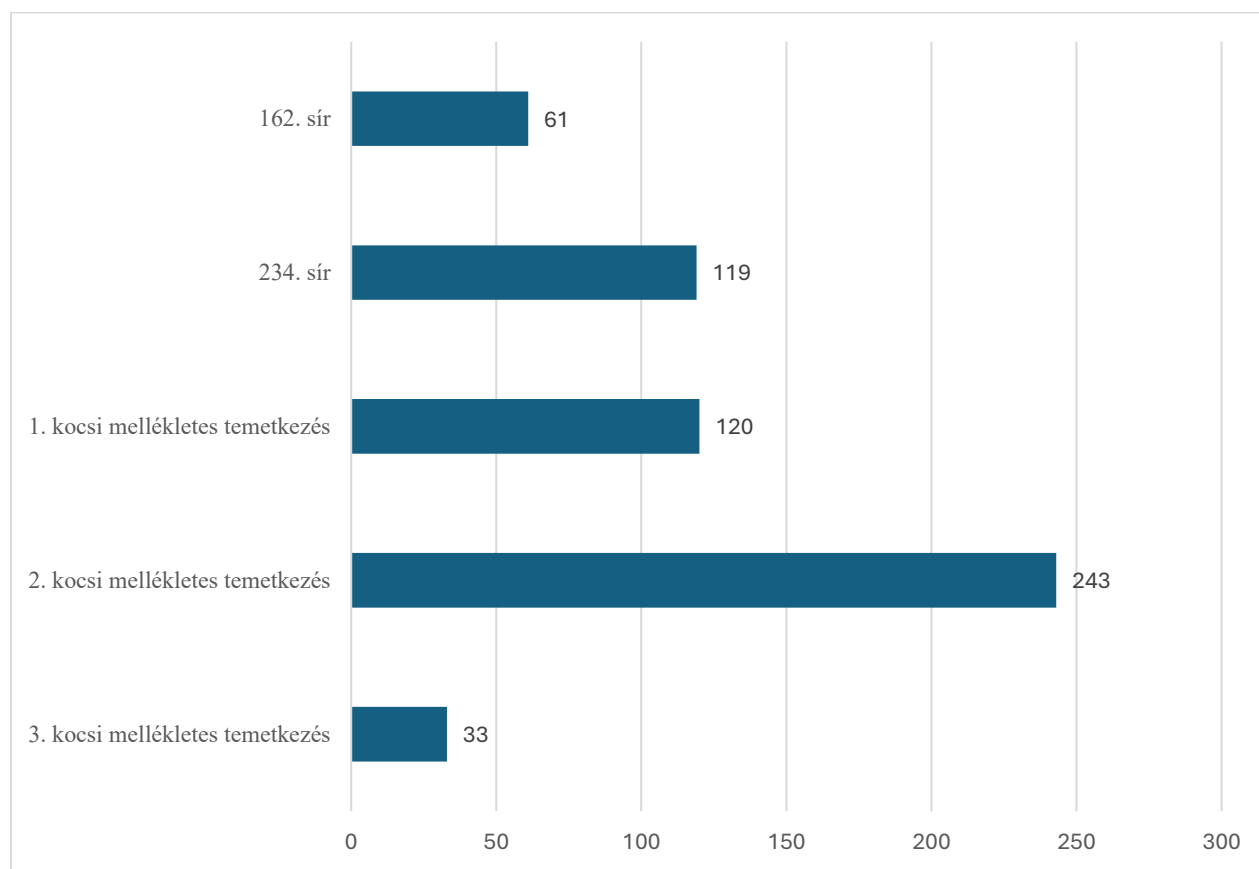
8. kép: Kocsi melléklettel nem rendelkező temetkezések értékei (60.; 62.; 83. sír)

¹⁹⁸ KALLA 2009, 100.

¹⁹⁹ KALLA 2009, 127.

VII.3. Összegzés

A kocsi mellékletes temetkezés esetén viszonylag nagy szórás vehető észre azok értékét tekintve (9. kép). A legalacsonyabb értékű temetkezés 33 šiklum, míg a legmagasabb ugyan ezen a lelőhelyen 243 šiklum. Mindegyik temetkezés esetén igaz, hogy a bolygatottság korlátozza a kutatást, ami leginkább az alacsonyabb értékű sírok esetén kirívó. Ezek feltételezhetően jóval magasabb értékkel rendelkeztek, mint jelenlegi formájukban. Mivel mindegyik sír esetén az uralkodói réteghez tartozó személyt feltételezünk, így a 2. kocsitemetkezés gazdagsága is alátámasztja az előbbi állítást. Ezek mellett az is látható, hogy a két abū-šalābīhi temetkezés értékük alapján nem sokban térnek el a kocsi mellékletes temetkezésektől. Sőt a 234-es sír értéke meglepően közeli érték a Kišben talált 1. kocsi mellékletes temetkezéshez.



9. kép: Kocsi mellékletes sírok értékei

VIII. Összegzés

A kora dinasztikus kori terrakotta kocsimodellek esetén szerteágazó használati módokat láthatunk. Viszont ezek nem vezethetőek le minden bizonyossággal a kocsi mellékletes temetkezések

kocsijaira. A kocsik a temetkezések során feltételezhetőan státusz szimbólumként jelennek meg, ez esetben az uralkodó és családjának a járműje volt. Ugyanis a kocsik elkészítése, állatok betanítása és fenntartása nagyon költségigényes volt, csak egy szűk elit engedhette meg magának ezt a fajta sírmellékletet. E mellett valószínű, hogy a túlvilágra való utazás eszközének is számítottak. Valamint bizonyos esetekben akár ceremoniális eszközként is megjelenhettek. Ezek ellenére meglepően kevés tényleges kocsi mellékletet ismerünk a korból. Ennek egyik problémája, hogy a szervesanyag valószínűleg sok esetben nem maradhatott fenn, így a kocsik temetkezésekben való jelenlétét sem lehetett megállapítani. Abū-Šalābīh esetén is látható ez a probléma.

A 162. és 234-es sír esetén méretben és értékben egyezés látható a kocsi mellékletes temetkezésekkel, viszont kocsik itt fizikai formájukban nem maradtak fent. A kocsi mellékletes temetkezések esetén megállapítható, hogy a „hétköznapiabb” temetkezésekkel szemben legalább tízszeres gazdagságról beszélhetünk az újfajta értékrendszer alapján. Ennek a ciklusban megadott értékrendszernek a továbbiakban való használata pedig nemcsak a kora dinasztikus korban alkalmazható. Valamint ezek a relatív értékeknél könnyebben felfogható számokkal rendelkező rendszernek a segítségével többféle statisztikai elemzés is alkalmazható a temetkezések vizsgálata során.

A dromosnak a jelenléte nem minden esetben jellemző a kocsi mellékletes temetkezések esetén, ahogy ez Kiš esetén is látható. Ugyan ezek igazak Az abū-šalābīhi temetkezések esetén is, viszont itt a bolygatottság olyan szintű, hogy az már utólag nem megállapítható, hogy valaha voltak itt dromosok. Ezek alapján az látható, hogy a fizikai maradványok hiányában is fennállhat az az eshetőség, hogy itt egykoron kocsik lettek volna. A két temetkezés elhelyezését tekintve is olyan helyen lettek kialakítva, amiket a család legfontosabb, legjelentősebb tagjainak szoktak fenttartani. Így minden bizonyossággal nem lehet megállapítani, hogy ezek tényleges kocsi mellékletes temetkezések lennének, de több jel is erre a következtetésre mutat.

IX. Bibliográfia

BAADSGAARD, A. – MONGE, J. – ZETTLER, R. L. 2012: Bludgeoned, Burned and Beautiful: Reevaluating Mortuary Practices in the Royal Cemetery of Ur. In: Porter, M. A. – Schwartz, G. M. (eds.): *Sacred Killing The Archaeology of Sacrifice in the Ancient Near East*. Winona Lakes.

BASRI, P. – LAWRENCE, D. 2020: *Wealth Inequality in the Ancient Near East: A Preliminary Assessment Using Gini Coefficients and Household Size*. Cambridge Archaeological Journal 30, 689-704.

BIGGS, R. D. – HANSEN, P. D. 1974: *Inscriptions from Tell Abū-Šalābīkh*. Oriental Institute Publications 99. Chicago – London.

BOLLWEG, J. 1999: *Vorderasiatische Wagentypen: im Spiegel der Terracottaplastik bis zur Altbabylonischen Zeit*. Freiburg – Göttingen.

BONDÁR, M. 2006: Le Chariot en Europe au Chalcolithique Récent. *CRA Monographies* 29, 225-237.

BONDÁR, M. 2012: *Agyag kocsimodellek a Kárpát-medencéből*. Budapest.

BURMESITER, S. 2017: Early Wagons in Eurasia: Disentangling an Enigmatic Innovation. In: Stockholm, P. W. – Maran, J. (eds): *Appropriating Innovations Entangled Knowledge in Eurasia, 5000–1500 BCE*. Oxford – Philadelphia, 69-77.

BURMEISTER, S. – KRISPJIN, T. J. H. – RAULWING, P. 2019: Some Notes on Pictograms Interpreted as Sledges and Wheeled Vehicles in the Archaic Texts from Uruk. In: Raulwing, P. – Linduff, K. M. – Crouwel, J. H. (eds.): *Equids and Wheeled Vehicles in the Ancient World*. Oxford, 49-70.

CARTER, E. 1985: Notes on archaeology and the social and economic history of Susiana. *Paléorient* 11, 43-48.

CIVIL, M. 1968: Išme-Dagan and Enlil's Chariot. *Journal of the American Oriental Society* 88, 3-14.

COLLINS, P. 2003: The Tomb of Pu'abi. In: Aruz, J. – Wallenfels R. (eds.): *Art of The First Cities*. New York, 108-119.

CRAWFORD, V. E. 1957: Report of the Director of the School at Baghdad. *Bulletin of the American School of Oriental Research* 148, 6-8.

- CREAMER, P. M. 2024: Inequalities in Wealth Distribution within Imperial Assyrian Graves. *Antiquity* 98, 920-935.
- CROUWEL, J. H. 2019: Wheeled Vehicles and their Draught Animals in the Ancient Near East - an Update. In: Raulwing, P. – Linduff, K. M. – Crouwel, J. H. (eds.): *Equids and Wheeled Vehicles in the Ancient World*. Oxford, 29-48.
- FARBER, W. 1980: Kampfwagen A. *Reallexikon der Assyriologie und Vorderasiatischen Archäologie* 5, 336-344.
- FIELD, H. 1929: *The Field Museum - Oxford University Expedition to Kish, Mesopotamia 1923-1929*. Anthropology Leaflet 28. Chicago.
- FOXVOG, D. A. 1980: Funerary Furnishings in an Early Sumerian Text from Adab. *Mesopotamia* 8, 67-75.
- GELB, I. J. – STEINKELLER, P. – WHITING, R. M. JR. 1991: *Earliest Land Tenure Systems in the Near East: Ancient Kudurrus*. Oriental Institute Publications 104. Chicago – London.
- GIBSON, M. 1972: *The City and Area of Kish*. Miami.
- GRIGORIEV, S. 2023: Horse and Chariot: Critical Reflections on one Theory. *Archaeologia Austriaca* 107, 159-189.
- HERMANN, G. – MOOREY, P. R. S. 1983: Lapislazuli. *Reallexikon der Assyriologie und Vorderasiatischen Archäologie* 6, 488-492.
- KALLA, G. 2009: Óbabilóni lakóházak és háztartások. Régészeti és írásos források. Habilitációs dolgozat. ELTE, Budapest.
- KATZ, D. 2007: Sumerian Funerary Rituals in Context. *Oriental Institute Seminars* 3, 167-188.
- KAWAMI, T. S. 2019: That Strange Equid from Susa. In: Raulwing, P. – Linduff, K. M. – Crouwel, J. H. (eds.): *Equids and Wheeled Vehicles in the Ancient World*. Oxford, 97-106.
- LITTAUER, M. A. 1983: Les Premiers Véhicules à Roues. *La Recherche* 14, 334-345.
- LITTAUER, M. A. – CROUWEL, J. H. 1979: *Wheeled Vehicles and Ridden Animals in the Ancient Near East*. Leiden – Köln.

- LITTAUER, M. A. – CROUWEL, J. H. 2002a: Kampfwagen (Streitwagen) B. Archäologisch. In: Raulwing, P. (ed): *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*. Leiden – Boston – Köln, 26-37.
- LITTAUER, M. A. – CROUWEL, J. H. 2002c: The Vulture Stela and an Early Type of Two-Wheeled Vehicle. In: Raulwing, P. (ed): *Selected Writings on Chariots, other Early Vehicles, Riding and Harness*. Leiden – Boston – Köln, 38-44.
- LITTAUER, M. A. – CROUWEL, J. H. – P. STEINKELLER 1990: Ceremonial Threshing in the Ancient Near East. *Iraq*, 52, 15-23.
- MAEKAWA, K. 1979: The Ass and the Onager in Sumer in the Late Third Millennium B.C. *Acta Sumerologica* 1, 35-62.
- MARCHESI, G. 2004: Who Was Buried in the Royal Tombs of Ur? The Epigraphic and Textual Data. *Orientalia* 73, 153-197.
- MARTIN, H. P. – MOON, J. – POSTGATE, J. N. 1985: *Graves 1 to 99*. Abu Salabikh Excavations 2. London.
- MATTHEWS, R. J. – POSTGATE, J. N. 1987: Excavations at Abu Salabikh, 1985-1986. *Iraq* 49, 91-119.
- MOOREY, P. R. S. 1966: A Re-Consideration of the Excavations on Tell Ingharra (East Kish), 1923-33. *Iraq* 28, 18-51.
- MOOREY, P. R. S. 1978: *Kish Excavations 1923-33*. Oxford.
- POSTGATE, J. N. 1983: *West Mound Surface Clearance*. Abu Salabikh Excavations 1. Hertford.
- POSTGATE, J. N. 1992: *Early Mesopotamia Society and Economy at the Dawn of History*. London.
- POSTGATE, J. N. 2024: *City of Culture 2600 BC, Early Mesopotamian History and Archaeology at Abu Salabikh*. Oxford.
- POSTGATE, J. N. – MOON, J. A. 1982: Excavations at Abu Salabikh, 1981. *Iraq* 44, 103-136.
- READE, J. 2003: The Royal Tombs of Ur. In: Aruz, J. – Wallenfels R. (eds.): *Art of The First Cities*. New York, 93-107.

- RECHT, L. 2022: *The Spirited Horse: Equid – Human Relations in the Bronze Age Near East*. London.
- REITER, K. 1997: *Die Metalle im Alten Orient unter besonderes Berücksichtigung altbabylonischer Quellen*. *Alter Orient und Altes Testament* 249.
- STIEGLITZ, R. R. 1979: Prices at Ugarit. *Journal of the American Oriental Society* 99, 15-23.
- STRECK, M. P. 2008: Reisen. *Reallexikon der Assyriologie und Vorderasiatischen Archäologie* 11, 301-303.
- STRECK, M. P. 2011: Schlitten. *Reallexikon der Assyriologie und Vorderasiatischen Archäologie* 12, 228-230.
- WAETZOLDT, H. 2008: Rind. *Reallexikon der Assyriologie und Vorderasiatischen Archäologie* 11, 375-389.
- WATELIN, L. C. 1934: *Excavations at Kish*. Oxford Field Museum Expedition 4. Paris.
- WESZELI, M. 2003: Pferd A. I. *Reallexikon der Assyriologie und Vorderasiatischen Archäologie* 10, 469-481.
- WOOLLEY, C. L. 1934a: *Ur Excavations Volume II – The Royal Cemetery*. New York.
- WOOLLEY, C. L. 1934b: *Ur Excavations Volume II – The Royal Cemetery Plates*. New York.
- ZAINA, F. 2020: *The Urban Archaeology of Early Kish. The 3rd Millennium BCE Phases at Tell Ingharra*. OrientLab Series Maior 5. Bologna.
- ZARINS, J. 1978: The Domesticated Equidae of Third Millennium B.C. Mesopotamia. *Journal of Cuneiform Studies* 30, 3-17.