

Mária Bondár

DAS FRÜHBRONZEZEITLICHE WAGENMODELL VON BÖRZÖNCE

1988 begann eine Ausgrabung in Börzönce-Teme-tői-dúló (Komitat Zala) im Rahmen des Siedlungsforschungsprogrammes von OTKA.

In der, bei den Geländebegehungen entdeckten Siedlung (Geländebegehung von L. Horváth 1979) wurden die Reste des Wohnplatzes der Bevölkerung der Somogyvár-Vinkovci-Kultur in drei Ausgrabungssaisons erschlossen.

Der Fundort befindet sich in der Gemarkung des bildschönen, kleinen, mittwegs zwischen Nagykanizsa und Zalaegerszeg liegenden Dorfes mit 140 Einwohnern, am Südhang eines langgestreckten, bootförmigen 5,5 km langen, 1,4 km breiten und ca. 80 m hohen Hügels (Abb. 1). Der Hügel ist durch einen Hohlweg zwiesgespaltet, wo Scubarbeiten regelmäßig getrieben werden. Im profil des Weges sind die Umrisse der Gruben gut sichtbar. Auf der geackerten Erde ist es zu beobachten, daß ein árpádenzeitliches Dorf auf dem Hügelrücken und eine frühbronzezeitliche Siedlung großen Umfangs am Südhang, beiderseits des Hohlweges liegen.

Während der, in drei Kampagnen durchgeführten Ausgrabungen wurde eine Fläche von 410 m² aufgedeckt, was nur ein kleiner Teil der vollkommenen Ausdehnung der einstigen Siedlung ist. Bis dahin wurden 15 frühbronzezeitliche und zwei árpádenzeitliche Objekte freigelegt. Wegen des kleinen Umfangs der aufgedeckten Fläche ist es auf das Siedlungssystem noch nicht zu schließen, soviel ist es aber schon jetzt zu wissen, daß die fundreichen Gruben am Fuß des Hügels voneinander ungefähr 20–30 m weit entfernt liegen.

Während der bisherigen Ausgrabungen wurden tiefe, fundreiche bzw. seichte Arbeitsgruben erschlossen.

1989 fanden wir das Bruchstück eines tönernen Wagenmodells in einer 120 cm tiefen, bienenkorb-förmigen, in Aufsicht ovalen Grube (sog. "J"-Grube). Der Durchschnitt dieser Grube betrug 150–180 cm, und sie hatte eine seifige, schwarze, mit veriegelten Lehmstücken gemischte Ausfüllung (Abb. 2). Sie wurde mit Haushaltsabfällen, unbenutzbaren Gegenständen und mit wenigen Tierknochen ausgefüllt. Auf eine Sonderfunktion wies nichts hin. Die in der Grube vorgefundenen Gegenstände gehören zum charakteristischen Bestand der Keramik der Somogyvár-Vinkovci-Kultur: mit Kiesel- gemagerte Rauh-töpfe, Schalen mit scharfem Bauchumbruch, Spei-

chergefäße mit, durch Fingereindrücke verzierten Leisten, die Bruchstücke von charakteristischen Einhenkelkrügen (Abb. 3) kamen hier vor. In der Grube kamen noch das Bruchstück einer innenverzierten, inkrustierten Schale (Abb. 4), ein Wagenrad von stark abgewetzter Oberfläche und leicht deformierter Kreisform (Abb. 4.6), die Bruchstücke von zwei ähnlichen Gegenständen (Abb. 4.3; Abb. 5.5) ein bikonischer, an drei Stellen nebeneinander mit dreifachem, gekerbtem Linienbündel verzierter Spinnwirtel (Abb. 4.4), ein zylindrisches, senkrecht durchbohrtes Tongewicht von grober Ausführung (Abb. 4.5), eine kleine Tierstatue (Abb. 4.2) und zwei Gefäßbruchstücke mit Ritzverzierung (Abb. 4.7–8) zum Vorschein. (Die Beschreibung siehe im Anhang!)

Der bedeutendste Fund der Grube war das Bruchstück eines Wagenmodells. Es ist ein Wagenkastenfragment, d.h. der Unterteil einer Wagenstatue mit abgerundeten Enden, von unregelmäßiger Viereckform, stark abgewetzter Oberfläche und derber Ausführung (Abb. 5). Hier handelt es sich um ein 5,4 cm langes, 3,9 bzw. 3,2 cm breites und 1,6 cm hohes Bruchstück. Auf den beiden Kurzseiten wurde die Stelle der Achsen durch Durchbohrungen gedeutet. Der Unterteil des Kastens ist ziemlich asymmetrisch, obwohl sich die Stelle der Achsen in gleicher Höhe befindet. Die "Schiefheit" des Wagenunterteils gibt ein, daß die Vorder- und Hinterräder von unterschiedlicher Größe waren, was ganz gewiß auf statische Gründe zurückzuführen ist. Auf einer der Längs- und auf einer der Kurzseiten ist je eine nicht fortlaufende, waagerechte eingeritzte Linie zu sehen (Abb. 5.1). Das Modell weist nichts auf, was auf den Stoff des, in der Wirklichkeit benutzten Wagens, der als Vorbild für eine Wagenstatue gedient haben könnte, hindeutete. Es fehlt ebenso die Veranschaulichung der Deichsel. Das Wagenmodell lag auf der Sohle der Grube ohne besondere Fundzusammenhänge. Eines der drei Wagenradfragmente, die ebenso in dieser Grube gefunden wurden, könnte aufgrund seiner Größe zu diesem Modell gehören, darum wurde es bei der Wagenrekonstruktion in Betracht gezogen (Abb. 5.5).

* * *

Mit den, im Karpatenbecken vorgekommenen Wagenmodellen und mit den, auf solche hinweisenden

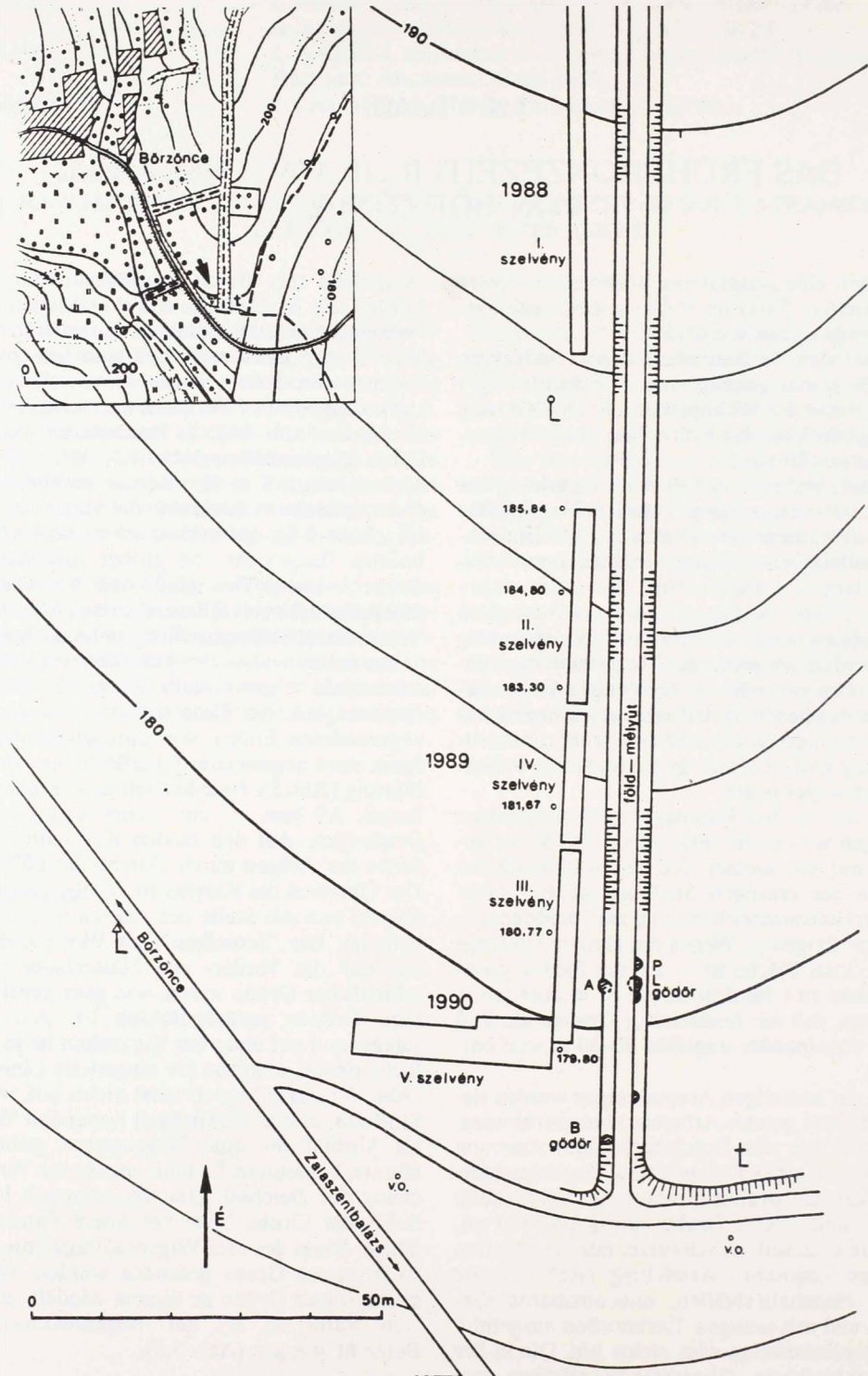


Abb. 1. Börzönce-Temető-dűlő, Grabungsort

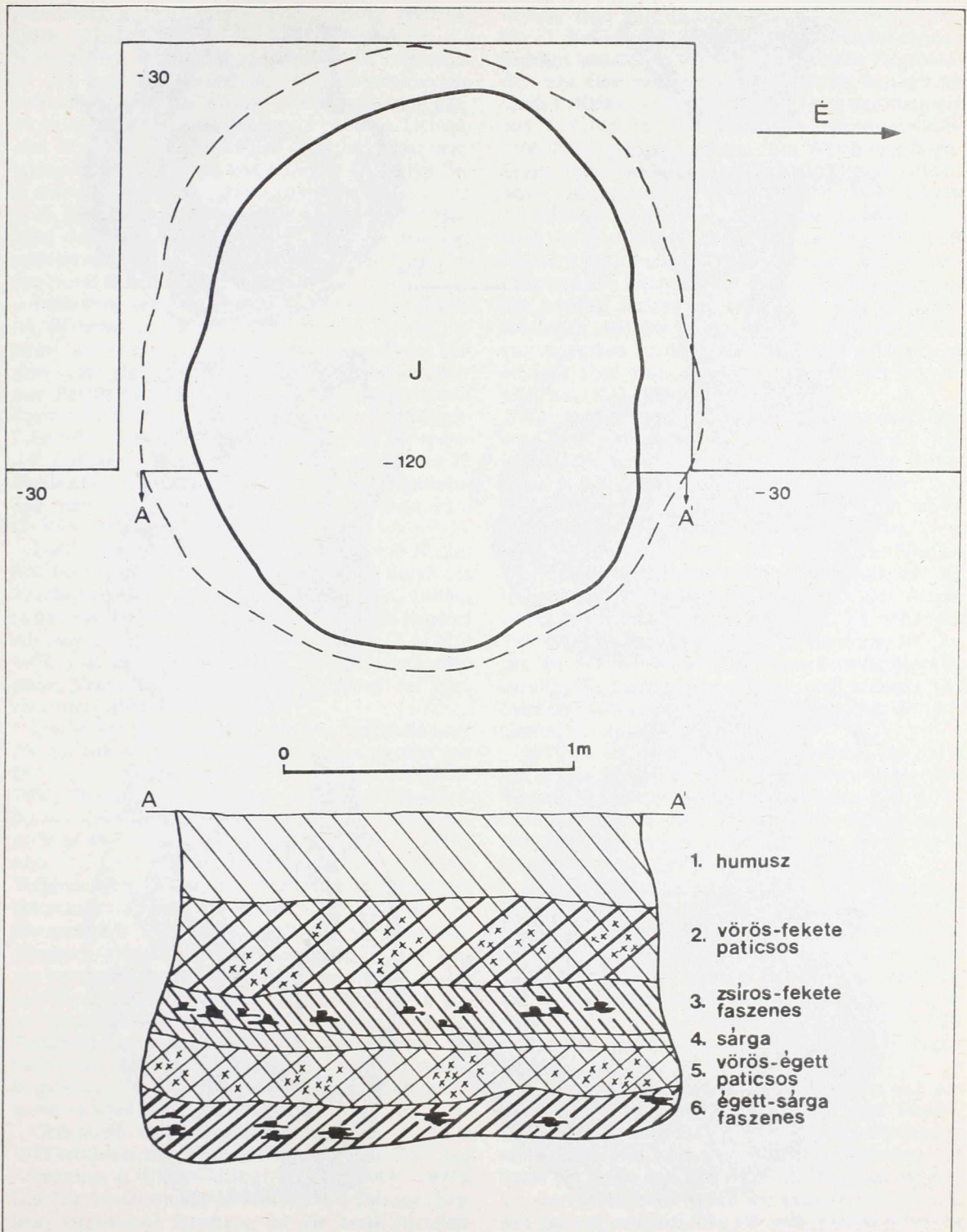


Abb. 2. Börzönce-Temetői-dűlő, Grube J

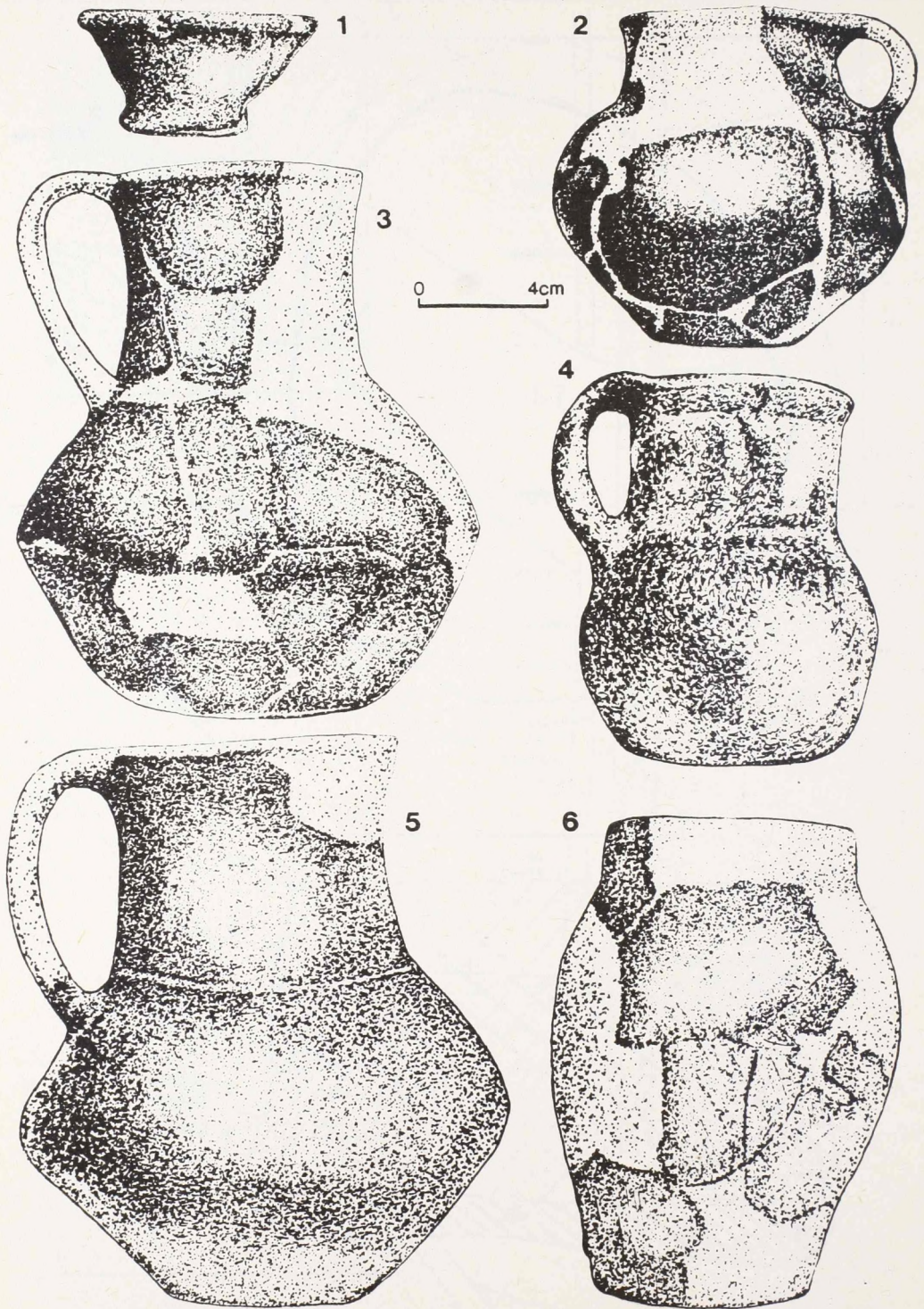


Abb. 3. Börzönce-Temetői-dűlő, Funde der Grube J

Bruchstücken beschäftigte sich I. Bóna (BÓNA, 1960). Die Wagen von der Spätkupferzeit bis zur Früheisenzeit aufzählend, analysiert er die Problematik der Entwicklung und des, ins Karpatenbecken führenden Weges der Wagen. Bóna nimmt eine Entwicklungslinie unter den Wagen an (Abb. 6). Demgemäß wäre der, durch den Fund von Budakalász vertretene Wagen ein kurzer und schwerer Wagentyp, der in der Kupfer- und der Bronzezeit im Gebrauch war (*ibid.*, 89). Dieser Typ entwickelte sich, nach der Meinung des Verfassers, in Siebenbürgen in den sog. mittelbronzezeitlichen Typ, der durch das Exemplar von Novaj demonstriert wird.¹

Bóna legte den Wagenrädern, die früher oft Flasch (als Spinnwirtel, Sonnenscheibe, Funsel, Deckel) interpretiert wurden, als Beweise der Kenntnis des Wagens einen großen Wert bei. Er sammelte die tönernen Parallelen der massiven Holzräder. In seiner Fundliste kommen 12 früh- und 41 mittelbronzezeitliche bzw. 20 weitere Wagenräder vor, die aus späteren Zeitaltern stammen. Unter den aufgezählten 73 Fundstellen gibt es nur 9 solche, wo ein Wagenmodell oder dessen Bruchstück zum Vorschein kam (BÓNA 1960, fig. 7).

Die Fundaufzählung von Bóna wurde von N. Kalicz, in seinem 1968 veröffentlichten Buch durch das Bruchstück eines verzierten Wagenmodells, welches in der Siedlung der Hatvan-Kultur auf dem Fundort Alsóvadász-Várdomb vorkam, ergänzt (KALICZ 1968, 154, Taf. CXIII.8). Seiner Meinung nach wäre dieses Exemplar ein Bindeglied zwischen der Hatvan- und Gyulavarsánd-Kultur.

Die in Rumänien gefundenen Wagenmodelle oder die, auf solche hinweisenden Fragmente wurden von G. Bichir zusammenfassend bearbeitet (BICHIR 1964). In seinem Fundkatalog erwähnt er Wagenräder von der Gumelnița-Kultur bis zu der Vattina-Periode an 48 Fundstellen (*ibid.*, 80–81, fig. 8). Er analysiert den Ursprung der Ottomány-Kultur und ihre Verbindungen zu der, als vorangehende Verwandte betrachteten Glina III-Schneckenberg-Kultur. Er bestimmt den Weg, auf dem der Wagen in Rumänien gelangten. Obwohl er einige von Bónas Behauptungen bestreitet, darin sind sie völlig einverstanden, daß die Wagen mit massiven vier Rädern vom Nahen Osten durch Vermittlung des Balkans auch ins Gebiet Rumäniens gelangten. In seiner schlußfolgerung behauptet er, daß die Wagen im unteren Donaugebiet in gleicher Zeit und vom gleichen Territorium übernommen werden dürften (*ibid.*, 84).

Ordentlich und Chidioşan publizieren in ihrem 1975 erschienenen Werk weitere Wagenmodelle aus Rumänien (ORDENTLICH-CHIDIOŞAN 1975). Das aus der Ottomány II-Periode von Salacea (Szalacs) stammende Exemplar ist die beste Parallele des Wagens von Börzönce (*ibid.*, pl. III. 1–4).

Die Zahl der in Ungarn vorgekommenen Wagen wurde durch ein neues Modell erhöht. Ein Ortsbe-

wohner fand 1972 in Szigetszentmárton Skelettgräber. T. Kemenczei, der nach der Fuldmendung den Fundort besichtigte, erwähnt ein tönernes Wagenmodell und eine zweigeteilte Schüssel als Beifund im Grab 1 (KEMENCZEI 1973, 17). Nach der Meinung von N. Kalicz, der diese Funde bearbeitete, sei dieses Modell die genaue Analogie zum Wagen von Budakalász, und beide seien mit dem Grabritual verbundene Kultgegenstände (Abb. 8.1 a, b). Der Wagen von Budakalász wurde in ein Sondergrab gelegt, während der von Szigetszentmárton die Beigabe eines Hockergrabes war. N. Kalicz analysierte das Auftauchen und den Ursprung der Wagen in Beziehung mit der Badener Kultur tiefgreifend. Er hält für wahrscheinlich, daß der Wagen über die Balkanhalbinsel aus Anatolien in das Karpatenbecken gelangte, er schließt aber auch die Vermittlerrolle der Steppe nicht aus (KALICZ 1976).

Mit der Funktion und Konstruktion der urzeitlichen Wagen sowie mit der Ursprungsfrage der Wagenmodelle beschäftigte sich K. Mesterházy eingehend im Zusammenhang mit dem Wagenmodell von Pocsaj-Leányvár (MESTERHÁZY 1976). In seiner Analyse untersucht er das Problem in erster Linie hinsichtlich der Funktion des Wagens. Ausführlich analysiert er die einzelnen Teile des Wagens, d.h. die technischen Zusammenhänge zwischen der Achse, den Rädern und dem Wagenkasten. Er zählt die Typen der Wagen auf und berührt die Frage des Zuges. Er behandelt die Meinungen betreffs des Ursprungs der urzeitlichen Wagen und versucht das Symbolsystem und den kultischen Charakter der verzierten Exemplare zu interpretieren.

1977. publizierten Němějcová-Pavúková und Bárta das stilisierte Modell eines von Rindern gezogenen Wagens, der in der Siedlung der Boleráz-Gruppe in Radošina vorkam (Abb. 7, 1a, b). Die Analogien der radlosen Wagentöpfe dieses Typs sind in Mesopotamien bekannt (PAVÚKOVÁ - BÁRTA 1977).

Ein ähnliches, in Boglárlelle vorgekommenes Exemplar, von dem aber die, den Wagen ziehenden Rinder wahrscheinlich abgebrochen wurden, wurde von I. Ecsedy (ECSEDY 1982, Abb. 8) publiziert (Abb. 7.2). Bei der Analyse erwähnt der Verfasser kurz den vermuteten Weg des Wagens, auf dem er in das Karpatenbecken gelangen sein dürfte und er bestimmt den glaubhaften Zeitpunkt seines hiesigen Auftauchens (*ibid.*, 25).

In den vergangenen Jahren beschäftigten sich vor allem S. Piggott und A. Häusler mit dem Problemkreis der Wagen und der Wagendarstellungen eingehend. In bedeutenden Werken analysierten alle beide die Stelle und Zeit der Entfaltung der Wagen; sie untersuchten die Typen der Fuhrwerke, und das, wie und auf welchem Weg sie nach Europa gelangen konnten. Sie erörterten auch den Sinn und kultischen Charakter der Wagendarstellungen.

Piggott bestimmt Mesopotamien als Ursprungsge-

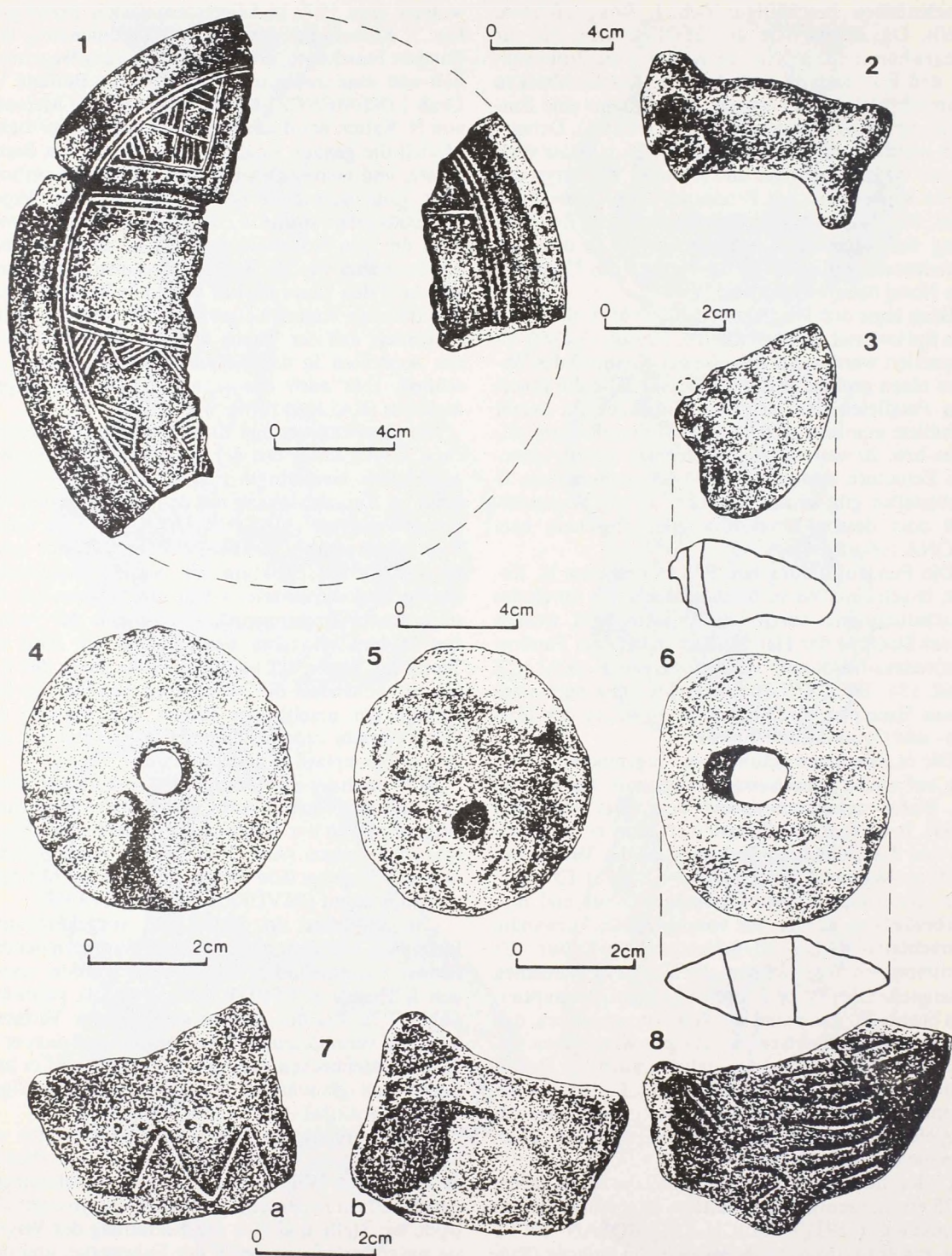


Abb. 4. Börzönce-Temetői-dűlő, Funde der Grube J

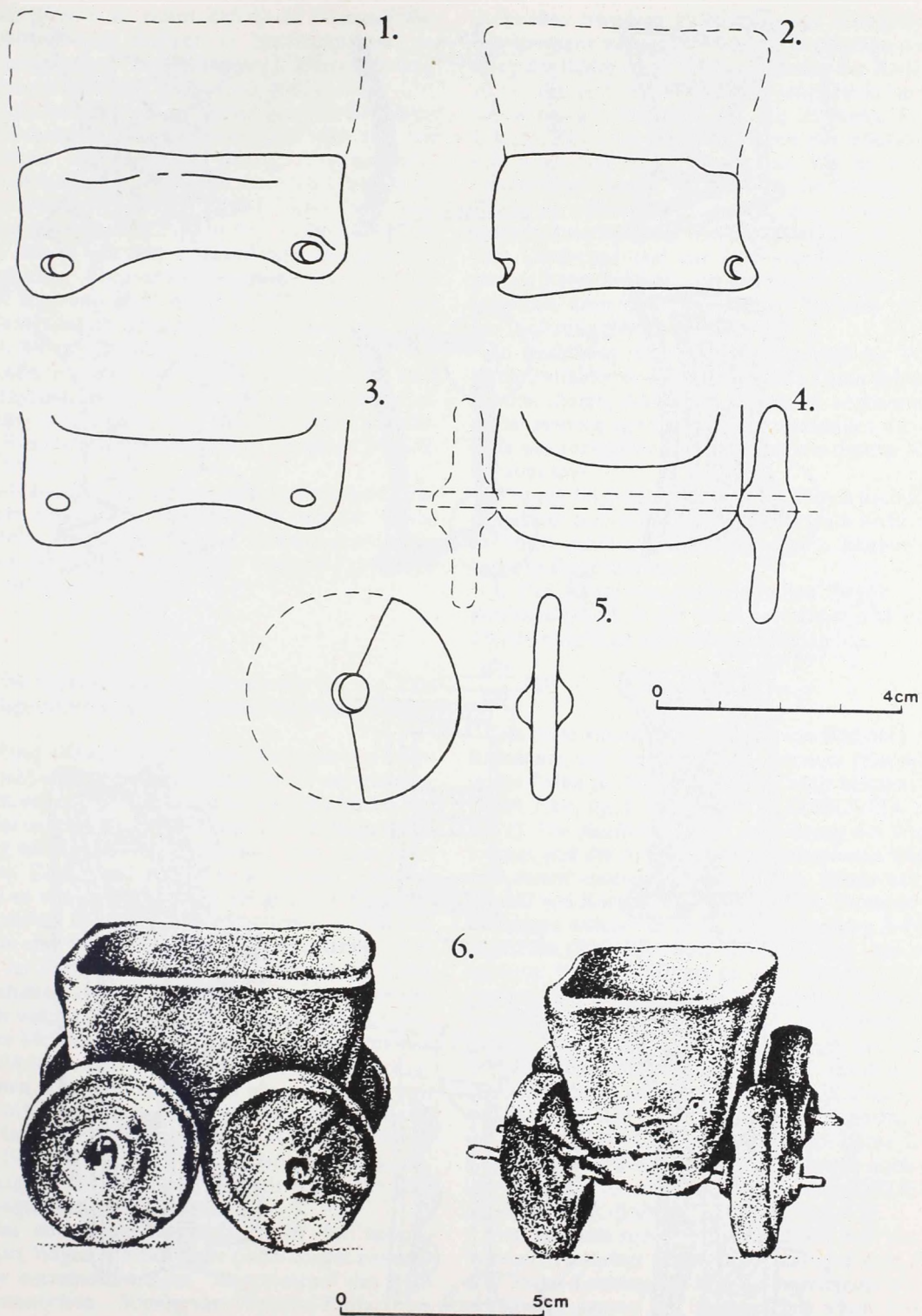


Abb. 5. Börzönce-Temetői-dűlő, das Wagenmodell und seine Rekonstruktion

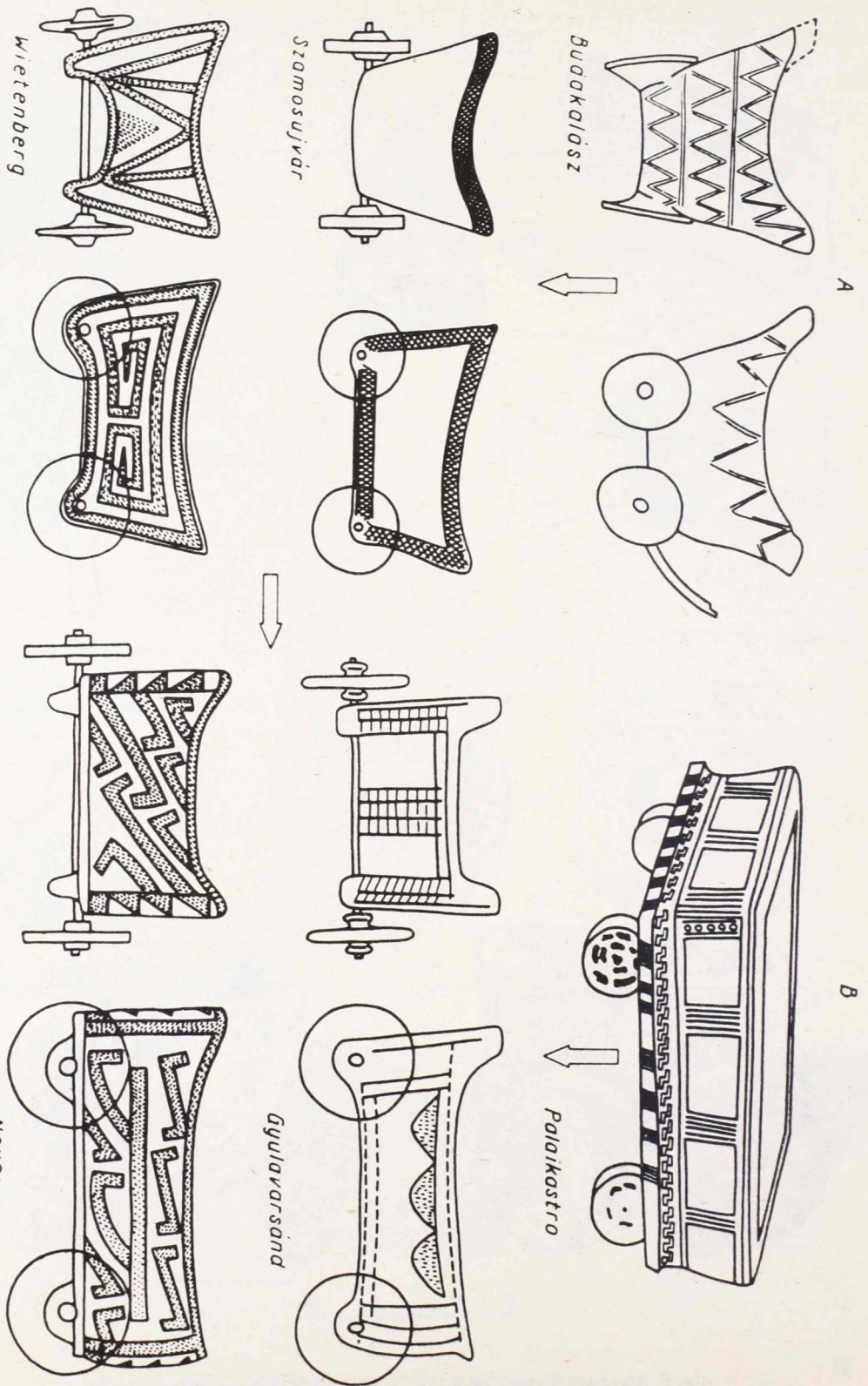


Abb. 6. Bronzezeitliche Wagenmodelle (nach BÖNA 1960)

biet des Wagens. Er meint, daß dieses Fahrzeug über die südrussischen Steppen in Verbindung mit der indoeuropäischen Wanderung nach Europa gelangt sein könnte (PIGOTT 1979, 1983, 1987).

A Häusler bespricht in seinen Werken die Wagen der Grubengrableute und analysiert die auf dem nördlichen Pontusgegend häufig vorkommenden Kurganbestattungen, in denen meist auch Wagen gefunden wurden (HÄUSLER 1981, 1984). Im Gegensatz zur Meinung von Piggott hält er die hier gefundenen Wagen von den vorderasiatischen und transkaukasischen Fuhrwerktypen nicht für ableitbar. Seiner Meinung nach haben auch die mittel- und westeuropäischen Wagen ihr Ursprungsgebiet nicht auf der Steppe und ihr Auftauchen sei nicht mit Völkerwanderungen in Verbindung zu bringen. Er wirft die Möglichkeit der autochthonen europäischen Entwicklung auf (HÄUSLER 1978, 1981). (Die ausführliche Forschungsgeschichte dieses Themas s. HÄUSLER 1985).

Neulich wurde ein unverziertes, in Berettyóújfalu-Herpály gefundenes Wagenmodell von M. Máthé publiziert, welches sie in den frühbronzezeitlichen Hatvan-Ottomány-Kulturkreis datierte (MÁTHÉ 1984, fig. 6.1 und 1986, Taf. VI.1).

* * *

In der vorliegenden Arbeit möchte ich die Zahl der Wagenmodelle mit zwei neuen Exemplaren erhöhen.

Im Grab 445 des im Pilismarót-Basaharc von I. Torma erschlossenen Gräberfeldes kam ein unverziertes, kleines, viereckiges Gefäß mit zugespitzten Enden vor, welches unseren Erachtens ebenfalls eine Wagendarstellung wäre (Abb. 7.3). Betrachtet man seine zugespitzten Ecken und seinen eingezogenen Oberteil, weicht es von den bekanntesten zeitgleichen Modellen ab, trotzdem ist es nicht auszuschließen, daß es sich hier um eine Wagendarstellung handelt, die die Form eines, im Karpatenbacken in Modellform bis dahin unbekannteren Typs, also die des sog. Flechtwagens widerspiegelt. Die zugespitzten Enden wären, unserer Meinung nach, die Tragstangen der, den Wagen deckenden Blache. Die von dem in Basaharc gefundenen Exemplar strukturell abweichenden, aber mit Blache bedeckten Flechtwagenmodelle sind von dem Nahen Osten bekannt (LITTAUER – CROWELL 1974, fig. 1). (Für die Überlassung des Publikationsrechtes und des Fundmaterials danke ich dem Grabungsleiter István Torma).

Unter den Wagendarstellungen ist der neueste Fund der Wagen von Börzönce (Abb. 5), der momentan die einzelne bekannte "Wagenstatue" der frühbronzezeitlichen Somogyvár-Vinkovci-Kultur ist. Die massive, einfache, unverzierte Ausstattung des Fundes von Börzönce deutet einen Holzwagen als Vorbild an, der mit seinen, mit der Achse gemeinsam

drehenden massiven Holzrädern der Kategorie der Schwerwagen zuzuordnen ist. Die kegelartige Ausbildung der Räder weist auf die Fixierung der Räder zur Achse hin. Auf dem Wagenbruchstück ist keine Spur zu sehen, aus der man auf die Zugweise folgern könnte. Der ursprüngliche Wagen war höchstwahrscheinlich von Rindern gezogen, wie es bei den Schwerwagen üblich war. Obwohl die Bewegung der Fahrzeuge dieses Typs wegen der mitdrehenden Achse schwerfällig war und darauffolgend der Wagen zum Umdrehen und zur Richtungsänderung einen großen Raum brauchte, verleichterte er doch das Alltagsleben ihrer Benutzer bei dem Verkehr und bei der Lieferung gleicherweise.

In Beziehung mit der Ursprungsfrage der Wagen ist die Herableitung von dem Nahen Osten (Mesopotamien, Syrien, Anatolien) allgemein angenommen, da die meisten und frühesten Darstellungen und Modelle aus verschiedenem Material von diesem Raum bekannt sind.

Betreffs des Weges, auf dem der Wagen nach Europa gelangt sein könnte, sind die Forscher nicht mehr so einig. Alles zusammengenommen können drei Wege in Frage kommen:

1. Der Raum der nordpontischen Steppe, 2. die Balkanhalbinsel, 3. der Mittelmeerraum und Italien dürften eine Vermittlerrolle gespielt haben.

* * *

Die beste Parallele des Wagens von Börzönce ist in Rumänien, auf dem Fundort Cuculata (Kuculáta) in der Glina III-Schneckenberg-Kultur bekannt (BICHIR 1964, fig. 1, PETRESCU-DIMBOVIȚA 1974, fig. 2). Die Ausführung und Ausbildung des Wagenkastens und der Achsen des hier gefundenen Wagens sind denen unseres Modells ähnlich. Bichir hält das Modell von Kuculáta für das früheste Exemplar aus Rumänien welches er in die Schneckenberg A-Periode datiert (BICHIR 1964, 71) (Abb. 9.1). Aus einer späteren Phase publiziert er eine andere, auf dem Fundort Otomani-Cetatuie (Ottomány) vorgekommene Wagenstatue (*ibid.*, fig. 2.1). Auch dieser Fund ist das Bruchstück eines unverzierten, viereckigen Wagenkastens mit massiven Rädern, auf denen die Stelle der Achse gedeutet ist (Abb. 9.2). Dieses Modell wird von ihm in die Phase I der Ottomány-Kultur datiert (*ibid.*, 72). Auch der, in die Phase II der Ottomány-Kultur datierbare Fund vertritt noch diesen Wagentyp von einfacher Ausführung (ORDENTLICH-CHIDIOȘAN 1975, fig. 3). (Abb. 9.3).

Ein, aus dem späteren Zeitabschnitt, d.h. aus der Wietenberg-Kultur stammendes und auf dem Fundort Podei-Lechința de Mureș vorgekommenes Wagenmodellfragment mit Tierköpfende wurde von Bichir veröffentlicht (BICHIR 1964, fig. 4/3).

Es ist beachtenswert, daß einschlägige Aufsätze in Jugoslawien in den letzten Jahren nur betreffs der

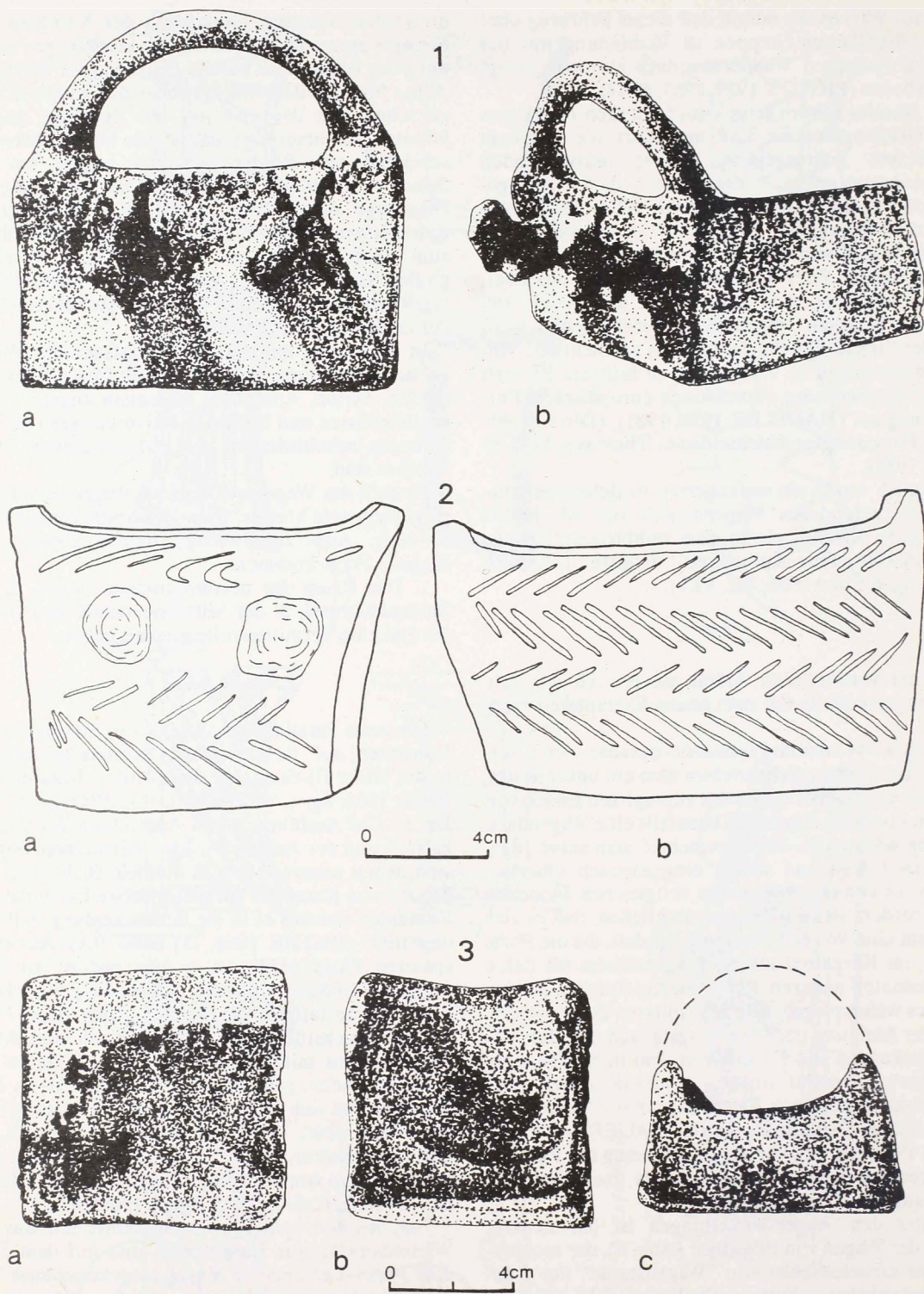


Abb. 7. 1: Radošina (nach NĚMĚJCOVÁ-PAVÚKOVÁ-BÁRTA 1977); 2: Boglárlelle (nach ECSEDY 1982); 3: Pilismarót-Basaharc, Grab 445

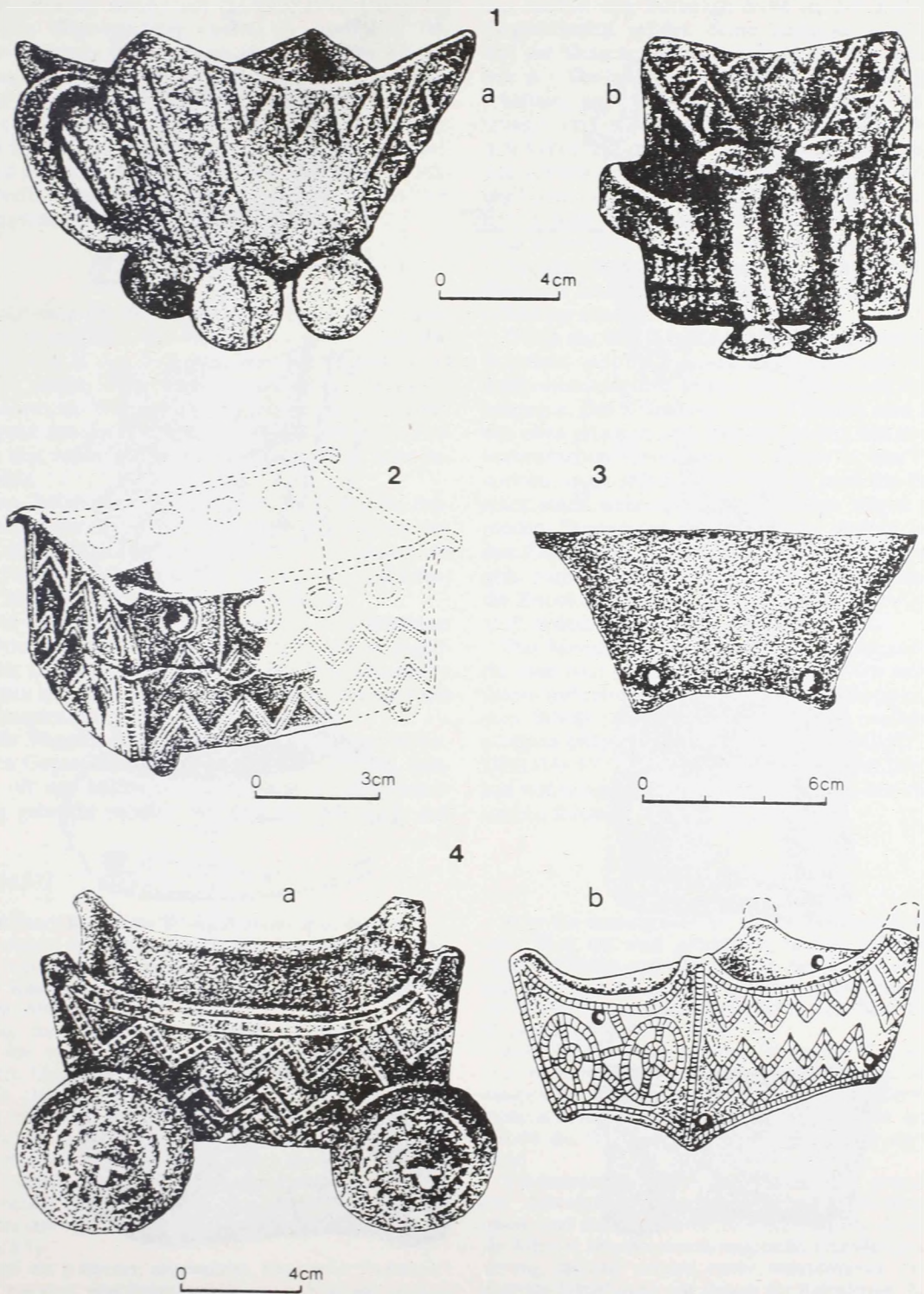


Abb. 8. 1: Szigetszentmárton (nach KALICZ 1976); 2: Alsóvadász (nach KALICZ 1968); 3: Berettyóújfalu-Herpály (nach MÁTHÉ 1984); 4: Pocsaj-Leányvár (nach PIGGOTT 1983 und KOVÁCS 1977).

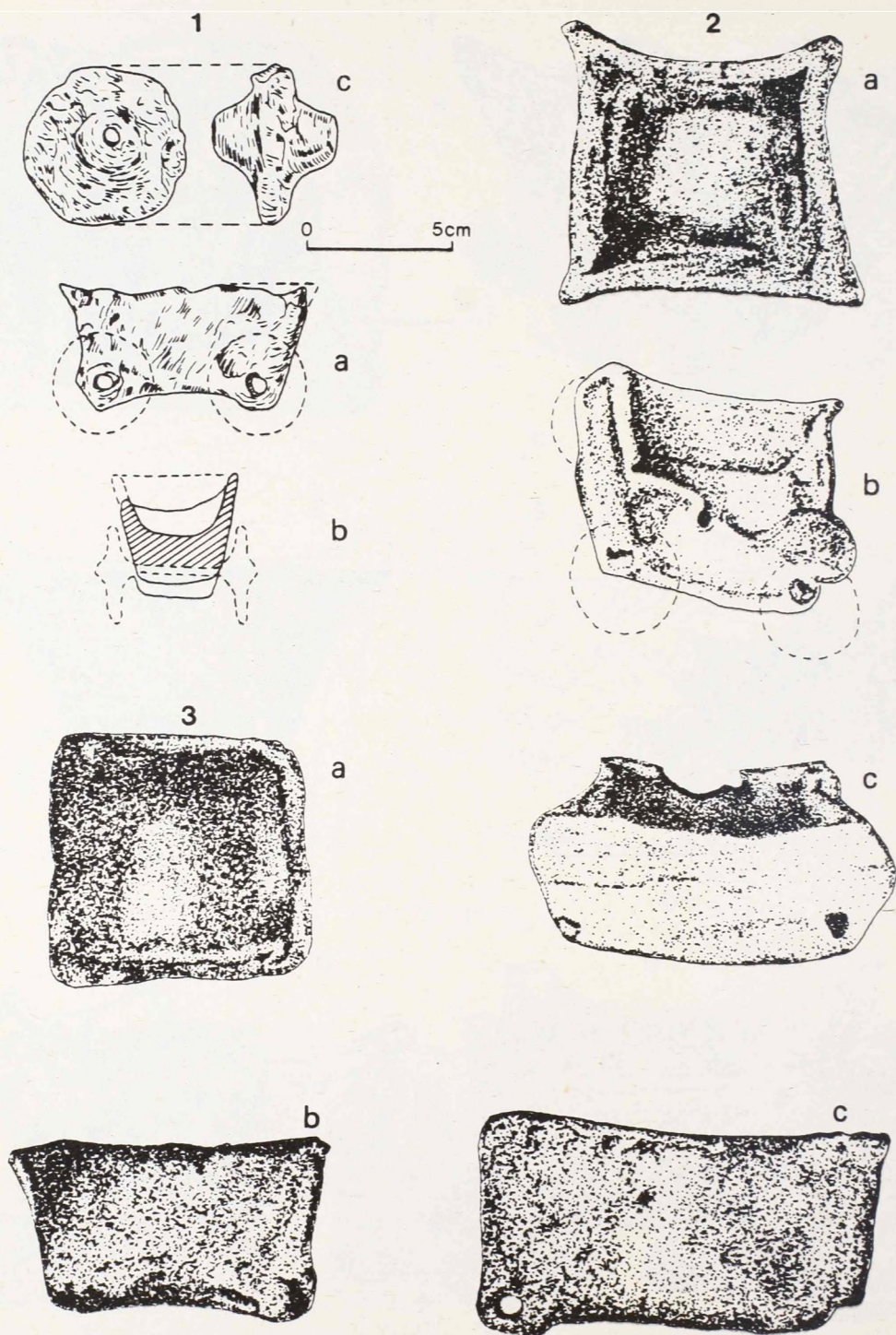


Abb. 9. 1: Cuculata (Kucsuláta) (nach PETRESCU-DIMBOVIȚA 1974); 2: Otomani (Ottomány) (nach BICHIR 1964); 3: Salacea (Szalacs) (nach ORDENTLICH-CHIDIOȘAN 1975)

Spätbronzezeit erschienen (MARKOVIC 1988). Da tönerner Wagenmodelle sowohl in der Glina III-Schneckenberg in Rumänien als auch in der ungarischen Somogyvár-Vinkovci-Kultur vorhanden sind, ist es logisch darauf zu schließen, daß solche auf dem Kerngebiet der Vinkovci-Kultur ebenfalls vorkommen sollten. Die Publikationstätigkeit der jugoslawischen Forscher ist leider auch in dieser Hinsicht lückenhaft, darum kann diese Fundlücke durch den Mangel an Publikationen erklärt werden.

* * *

Liest man die Fachliteratur bezüglich der Wagen, ist es festzustellen, daß die Zahl der urchenzeitlichen Wagenstatuen in den letzten Jahrzehnten bedeutend größer wurde. In der vorliegenden Arbeit wurden die Fundorte, wo Wagenräder in der letzten Zeit, überwiegend aus der Früh- bzw. Mittelbronzezeit vorkamen und deren Zahl sich ebenfalls erhöhte, nicht behandelt.

Das Ziel der Publikation dieser Funde war die Bestimmung der Stelle und Bedeutung des Wagens von Börzönce. Zugleich wollten wir die Aufmerksamkeit der Forscher auch auf die, in den Museen auffindbaren, unpublizierten Gegenstände lenken.

Die Bedeutung des Wagenmodells von Börzönce besteht unserer Meinung nach darin, daß es gegenwärtig die früheste bronzezeitliche Wagenstatue in Ungarn ist und es gilt als das Bindeglied zwischen der Spätkupferzeit und der Mittelbronzezeit.

Die Wagenmodelle sind der Kategorie der besonderen Gegenstände zuzuordnen und als solche, können oft mit kultischen Funktionen in Zusammenhang gebracht werden. Wir sind der Meinung, daß

das Modell von Börzönce nicht zu den kultischen Gegenständen gehört. Seine einfache Ausführung und die Tatsache, wonach es in einer der Abfallgruben der Siedlung und noch dazu in der Vergesellschaftung von drei anderen Wagenrädern von verschiedener Größe vorkam, sprechen dafür, daß es hier keinesfalls um einen kultischen, sondern um einen einfachen und natürlichen Gegenstand des Alltagslebens bzw. um ein Verkehrsmittel geht, welcher bzw. welches – *horribile dictu* – auch als Kinderspielzeug in der Siedlung gedient haben könnte. Auch die Umstände des Vorkommens des Wagenmodells von Börzönce bestätigen, daß diese Darstellungen nicht unbedingt einen kultischen Sinn tragen.

Durch die Veröffentlichung des Wagenmodells von Börzönce wollten wir zur Verbreitungskarte der frühbronzezeitlichen Wagen mit einer neuen Angabe beitragen. Die Bedeutung unseres Fundes wird außer den oben gesagten auch dadurch erhöht, daß es unter authentischen Umständen, in einer "in situ"-Lage vorkam. In derselben Grube kamen noch das Bruchstück eines, wahrscheinlich zu diesem Wagen gehörenden Wagenrades und noch zwei andere Räder, den Zusammenhang der Funde auch dadurch bezeugend zum Vorschein. Unser Fund paßt organisch in die Entwicklungsreihe, die von der Boleráz-Gruppe auch in dem Karpatenbecken verfolgbare ist.

Das Modell von Börzönce allein ist ungenügend, für eine oder andere Meinung betreffs des europäischen Verbreitungsweges des Wagens Stellung zu nehmen. Soviel ist es aber zu sagen, daß die neulich freigelegten bulgarischen Ockergräber (PANAJOTOV-DERGACOV 1984) die Verbreitung über den Balkan wahrscheinlicher machen als die von den südrussischen Steppen.

ANHANG

Die Funde der Grube "J" in Börzönce-Temetői dűlő

Deckel (?) ziegelrot, abgewetzt, mit waagrecht geschnittenem, breitem Rand. Unverziert; mit massivem, zylindrischem Griff. Restauriert, ergänzt. Mdm: 8,2 cm; Bdm: 5,0 cm; H: 2,8 cm (Abb. 3.1).

Krug: dunkelgrau, mit glimmerhaltigen Kieselsteinen gemagert. Auf dem zylindrischen Hals sitzt ein ansetzender, kurzer Henkel. Umgekehrt stumpfkegelförmiger Boden, kugelförmiger Bauch. Der Henkel und ein Teil des Gefäßkörpers sind ergänzt. Mdm: 8,5 cm; Bdm: 5,5 cm; H: 10,5 cm (Abb. 3.2).

Krug: Ein dunkelgrauer, mit glimmerhaltigem Material gemagert, bikonischer Krug mit einem bischen gewölbtem, langem, zylindrischem Hals und randansetzendem, schmalen Bandhenkel. Der Henkel, der Boden und ein Teil des Gefäßkörpers sind ergänzt. Mdm: 9,0 cm; Bdm: 9,5 cm; H: 17,5 cm (Abb. 3.3).

Napf: ein grau-roter, abgewetzter, bikonischer "schwerer" Napf mit sanft gewölbtem, zylindrischem Hals und randansetzendem Henkel. Die Schulter ist durch eine eingetiefte, waagerechte Linie betont. Unbeschädigt. Mdm: 7,5 cm; Bdm: 8,0 cm; H: 11,0 cm (Abb. 3.4).

Krug: Ein dunkelgrauer, mit Kieselsteinen gemagert, bikonischer Krug mit sanft gebogenem, langem, zylindrischem Hals und randansetzendem Henkel. Auf der Schulter läuft eine eingeritzte, waagerechte Linie herum. Der Henkel und ein Teil des Halses sind ergänzt. Br: 10,5 cm; Bdm: 8,0 cm; H: 18,5 cm (Abb. 3.5).

Topf: Ein rotbrauner, gestreckt bikonischer Topf mit kurzem, zylindrischem Hals. Auf dem Bauch ist eine, auf den weichen Ton schief aufgetragene, der Besenstrichverzierung ähnliche kraftvolle Musterung zu sehen. Meist ergänzt. (Durch die Ergänzung wurde der Gefäßkörper asymmetrisch).

Schalenbruchstück: Die Bruchstücke einer grauschwarzen, dickwandigen, weitmündigen, kugelabschnittförmigen, innen- und außenverzerrten Schüssel. Auf der Außenseite der Schulter herumlaufende, eingetiefte, schmale Linienverzierung, darunter schräge, starke, wahrscheinlich Dreiecke bildende Eintiefungen mit Resten der Kalkeinlage. Auf der Schulter befindet sich eine runde, undurchbohrte Griffknospe. Auf dem, nach innen leicht absteigenden Rand ist eine, in Abschnitte geteilte, senkrecht eingetiefte inkrustierte

Punktverzierung zu finden. Auf der Innenseite wird die Musterung durch ein herumlaufendes, dreifaches, aus parallelen Linien bestehendes Bündel umrahmt. Daraus verzweigen sich ebenfalls aus dreifachen Linienbündeln bestehende Streifen nach dem Inneren des Gefäßes, wodurch die innere Fläche der Schüssel in mehrere Felder geteilt wird. In einem der Felder wechseln sich die größere Dreiecke bildenden schraffierten Dreiecke und die leeren Vierecke. In diesem Fall bleibt das daneben liegende Feld unverziert, dann kommt aber wieder ein verziertes Feld, welches wieder aus schraffierten Dreiecken und leeren Feldern besteht. Die schraffierten und durch Punkte ausgefüllten Verzierungen wurden inkrustiert. Die vollständige Innenverzierung der Schüssel ist mit Hilfe des verfügbaren Bruchstückes nicht zu rekonstruieren. Dm: ca. 18,0 cm; erhaltene H: 3,0 cm (Abb. 4.1).

Tierfigur: Torso einer dunkelgrauen, mit glimmerhaltigen Kieselsteinen gemagerten, tönernen Tierstatuette. Die Vorderbeine und die Hörner wurden abgebrochen. Die aus der Gestalt leicht emporgelagerten Hinterbeine und der Schwanz bilden ein leicht gebogenes, massives Dreieck. Die Beine sind kaum gedeckelt. L: 3,2 cm; H: 1,9 cm (Abb. 4.2).

Wagenrad: Ton hellbraun, Oberfläche stark abgewetzt. Form schmal, deformiert, doppelkonisch. Dm: 4,5 cm; H: 1,7 cm (Abb. 4.3).

Spinnwirtel: dunkelgrau, mit Kieselsteinen gemagert, doppelkonisch, senkrecht durchbohrt. Auf dem Rand befinden sich je drei nebeneinander liegende senkrechte Kerbungen an drei Stellen. H: 2,6 cm; Dm: 4,5 cm (Abb. 4.4).

Bruchstück eines Webstuhlgewichtes: Das Bruchstück des unteren Teiles eines bikonischen, rotbraunen, mit Kieselsteinen und Muschelschalen gemagerten, senkrecht durchbohrten, abgewetzten Tongewichtes. Dm: 7,4 cm; erhaltene H: 6,1 cm (Abb. 4.5).

Bruchstück eines Wagenrades: hellbraun, stark abgewetzt, mit der Stelle der Durchbohrung. 3,5x2,3 cm (Abb. 4.6).

Bruchstück einer Fußschale(?): Seitenbruchstück eines dunkelgrauen, mit glimmerhaltigen Kieselsteinen gemagerten, abgewetzten, innen- und außenverzerten Gefäßes. Auf der Außenseite ist eine, in Wellenlinie ausgeführte Punktreihe zu sehen und darunter eine eingeritzte zusammenhängende Musterung in umgekehrter V-Form. Auf der Innenseite beginnen mehrere eingeritzte Bogenlinien. (Zu diesem kleinen Bruchstück wurde keine gute Analogie gefunden, so ist es nur anzunehmen, daß es hier um ein dem Fußansatz nahe liegendes Bruchstück einer Fußschale handelt). (Abb. 4.7)

Bruchstück einer Schüssel: Seitenbruchstück einer rotbraunen, mit glimmerhaltigen Kieselsteinen gemagerten, stark abgewetzten Schüssel (?). Die Innenseite ist mit senkrechten, schrägen eingeritzten Linien verziert. Aufgrund der Verzierung des Bruchstückes kann die ganze Musterung des Schüsselinneren nicht rekonstruiert werden. 2,7x5,1 cm (Abb. 4.8)

In der Grube kamen noch viele Gefäßbruchstücke vor, die aber für eine Rekonstruktion nicht geeignet sind.

* * *

Durch die Freilegung der Siedlung von Börzönce-Temetői dűlő wird die geringe Zahl der authentisch identifizierten Siedlungen der Somogyvár-Vinkovci-Kultur weiter erhöht. Die bisherigen, in drei Kampagnen durchgeführten Grabungen sind aufgrund der Ergebnisse – das, auch neue Typen aufweisende, gut rekonstruierbare Geschirr, die einzigartige Tierplastik, die Wagenstatuette, die seltene Gußform – von außerordentlicher Bedeutung.

Wegen der Bedeutung des Fundortes möchten wir die Ausgrabung fortsetzen, darum ist eine vollständige Bearbeitung des Fundmaterials nur nach dem Abschluß der Grabungstätigkeit zu erwarten.

Anmerkungen

1 Die neuen Forschungen datieren das Auftauchen des Mäandermotivs in eine spätere Phase, so ist der Wagen von Novaj an die späte Bevölkerung der Füzesabony-

Kultur zu knüpfen. Dorthin könnte es aus Siebenbürgen als Import aus dem späten Wietenberg-Kulturkreis geraten sein. (KOVÁCS 1984, 240–241).

BIBLIOGRAPHIE

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, *Késő rézkori leletek Boglárlelléről*. – Late Copper Age Finds from Boglárlelle. ComArchHung 1982, 15–29.

HÄUSLER 1978

A. HÄUSLER, *Migration oder autochtone 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 1985

A. HÄUSLER, *Neue Belege zur Geschichte von Rad und Wagen in nordpontischen Raum*. EAZ 24 (1984) 629–668.

- KALICZ 1968
KALICZ 1976
KEMENCZEI 1973
KOVÁCS 1977
KOVÁCS 1984
LITTAUER-CROUWEL 1974
MARKOVIĆ 1988
MÁTHÉ 1984
MÁTHÉ 1986
MESTERHÁZY 1976
NĚMĚJCOVÁ-PAVÚKOVÁ-
BÁRTA 1977
ORDENTLICH-CHIDIOȘAN
1975
PANAJOTOV-DERGAČOV
1984
PETRESCU-DIMBOVIȚA 1974
PIGGOTT 1979
PIGGOTT 1983
PIGGOTT 1987
- N. KALICZ, *Die Frühbronzezeit in Nordost-Ungarn*. Bp. 1968, ArchHung 45.
N. KALICZ, *Ein neues kupferzeitliches Wagenmodell aus Umgebung von Budapest*. Festschrift für R. Pittioni... Wien 1976, 189–202.
T. KEMENCZEI, *RégFüz Ser. I. 26 (1973) 17*.
T. KOVÁCS, *A bronzkor Magyarországon*. Bp. 1977.
T. KOVÁCS, *Die Füzesabony-Kultur*. In: *Kulturen der Frühbronzezeit das Karpatenbeckens und Nordbalkans*. Beograd 1984, 235–256.
M. LITTAUER–J. CROUWEL, *Terracotta Models as Evidence for Vehicle with Tilts in the Ancient Near East*. PPS 40(1974) 20–36.
Z. MARKOVIĆ, *Model kotača iz Miklinovca kod Koprivnice*. Muzejski Vjesnik 12 (1988) 21–23.
M. MÁTHÉ, *Preliminary Report on the 1977–1982. Excavations at the Neolithic and Bronze Age settlement of Berettyóújfalu–Herpály*. Acta ArchHung 36 (1984) 137–159.
M. MÁTHÉ, *Ásatások Berettyóújfalu–Herpály neolitikus és bronzkori településén 1977–1982 között*. BiMÉ 4–5 (1986) 129–149.
K. MESTERHÁZY, *Agyag kocsimodell Pocsajról*. ArchÉrt 103 (1976) 223–229.
V. NĚMĚJCOVÁ-PAVÚKOVÁ–J. BÁRTA, *Äneolitische Siedlung der Boleraz-Gruppe in Radošina*. SlovArc 25 (1977) 433–448.
I. ORDENTLICH–N. CHIDIOȘAN, *Cărucionare miniatura din lut aparținând culturii Otomani (Epoca bronzului) de pe teritoriul României*. Crisia 1975. 27–44.
I. PANAJOTOV–V. DERGAČOV, *Die Ockergrabkultur in Bulgarien*. SP 7 (1984) 99–116.
M. PETRESCU–DIMBOVIȚA, *La civilisation Glina III – Schneckenberg à la lumière de nouvelles recherches*. PreAlp 10 (1974) 227–289.
S. PIGGOTT, *The First Wagons and Carts: Twenty-Five Years later*. BInstA London 16 (1979) 3–17.
S. PIGGOTT, *The Earliest Wheeled Transport. From the Atlantic Coast to the Caspian Sea*. London 1983.
S. PIGGOTT, *Az európai civilizáció kezdetei*. Bp 1987.

M. Bondár
MTA Régészeti Intézete
Budapest, Űri u. 49.
H-1014

