

# ŐSI MŰVELTSÉGÜNK RÉTEGEI (IV/37.), MŰVE- LŐDÉSTÖRTÉNETI ÁT- TEKINTÉS (VII.)

*Csihák György:*

## **Kocsi**

*Jelen elmélkedésem során két olyan kérdés merült fel bennem, ami megítélésem szerint az egész magyar történelemkutatás számára fontos lehet, megválaszolni pedig nem tudom. Igaz, a tudományos kutatásnak nem elsődleges feladata a kérdőjelek szaporítása, szabad legyen mégis előadnom.*

*Az egyik, hogy egyetlen adatot, de még ábrázolást sem találtam Árpád honfoglaló népének kocsijáról, se igásállataik szerszámáról. Pedig mindmáig, bizonyos történelemírásban rablókként szerepelnek. Viszont egyetlen írott forrás sem emlékezik arra, hogy ezek az eleink szekerekkel vonultak volna, például nyugati hadjárataik során. A sok rablott holmit, már akkoriban is kocsikon hordták.*

*A másik, hogy az eurázsiai lovasnépek igásállatairól és felszereléséről bő adattárral szolgálhatok, beleértve a keltákat és hozzávéve a rómaiakat is. Viszont feltűnő, hogy szinte egyidőben a tehervontatásra alkalmazott állatok szerszámozása – a most általam kettévágott Euráziában – keleten teljesen eltér a nyugatitól. Miként lehet ez, amikor a kelták azt állítják magukról, hogy a Kaukázusból indultak Nyugatra szárazon és vizen. A régészek fel is tárták emlékeiket Anatóliában, a Kárpát-medencében, a Noricumban és végül a Brit szigeten.*

Ez az a két – szerintem igen fontos – kérdés, amire nem találtam feleletet és felhívom rá a kutatók figyelmét. Kezdjük az elején.

Gyermekkoromban tanultam, hogy a kocsi magyar találmány, szülőfalúja a magyar Kocs község. Egyesületem tagja, a Szatmári Múzeum néhai kitűnő néprajzos igazgatója Farkas József, az első, benidormi őstörténeti találkozónkon szerepelt „Kigyóábrázolások szatmári szekereken” című előadásával (Acta

Historica Hungarica Turiciensia I/1, 51. old.). Dolgozatában óvatosan utalt igen ősi összefüggésekre. A vitából egyértelműen kiderült, hogy azok a bizonyos kigyók kapcsolódhatnak az Ecsedi-láphoz, de lehetnek távolabbi összefüggéseik is. Annyi minden esetre kiderült, hogy *van magyar kocsi*, és Farkas múzeuma udvarán ma látható, a mindmáig egyetlen magyar szekérgyűjtemény.

A magyar kocsi-hitet továbbtáplálta, a budakalászon talált pici agyagkocsi, amit a régészek a bronzkorba helyeztek. Ez igen régi dolog, kivált, ha hozzávesszük, hogy egyes kutatók feltételezik, hogy a bronzkor a Kárpát-medencében előbb kezdődött, mint a világ többi részén. Ezekután már nem tűnik véletlennek, hogy ennek a járműnek „kocsi” neve ma Európa-szerte fellelhető: megtalálható az u.n. szláv nyelvekben, a német Kutsche, az angol coach, a francia chariot, az olasz carro szóban.

Ha lehet, a képet még élesebbé teszi, hogy a Nyugat-római Birodalom bukása után, a parányi Bizánc kivételével Európában, a szó szoros értelmében minden összeomlott. Az akkori indoeurópaiak, a magukhúzza kétkerekű talyigáival össze-vissza kóboroltak és azt is pusztították, ami még élt. A földrajzi és etnikai „Európa” keletkezésétől Árpád népének honfoglalásáig eltelt mintegy négy évszázad alatt egész Európában egyetlen említésre méltó épület jött létre, Cara-ulu (Nagy Károly) által az avaroktól összerabolt „30 szekeret megtöltő arany és drágaság” egy részéből, Aachenben emelt dóm 807 és 814 között. Halálával abba is maradt a munka és ezután 150 évig nincs jelentős építkezés. Európa a 9. század végéig nem tud felmutatni egyetlen szobrot, egyetlen festményt, egyetlen új várost, egyetlen eredeti irodalmi alkotást.

De később is. Hiányzik a ló az egész lovagkor művészetéből. Van képi ábrázolás, de nincs szobor. Egyet találtam Bamberg katedrálisában, amely, amint egy dolgozatomban igazoltam (Acta XIV/4, 44-47. old.) a mi derék Sztefanosz, későbbi nevén István királyunkat ábrázolja olyan lovon, mint amilyeneket régészeink ábrázolnak Árpád népének honfoglalói anyaga alapján, s mint amilyenek a Sanszi agyaghadzsereg hun lovai, Kr. előtt 246 tájáról – amint azt szintén egy dolgozatomban bizonyítottam (Acta XV/4).

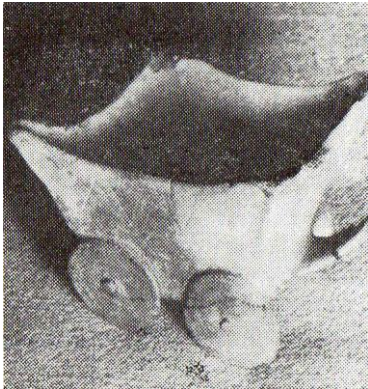
Nincs vita a kutatók között atekintetben, hogy az állat megszelidítése a két folyamköz (Turáni-Alföld és Mezopotámia) népének teljesítménye. Ezek lettek a nagyállattartók, az üngürüszök, más néven hunok illetve szkíták, vagyis a lovasműveltség népe. Ezt a műveltséget Marx is kiemelte az általa meghatározott termelési módok, vagy társadalmi formák közül és „ázsiai termelési mód”-nak nevezi. Minden eredeztetési elmélet szerint a mi népünk biztosan ebbe a körbe tartozik. Márpedig a kocsi a nagyállattartók találmánya, így biztosan a miénk is.

Ezzel dolgozatom be is fejezhetném, mert a továbbiakban főleg kocsikat mutatok – amik sokak számára ismertek. Nem mutatom az indoeurópaiak kétkerekű talyigáit, mert nincs korabeli ábrázolása, csak elképzelések, de az biztos, hogy kerék gyanánt egy henger alakú fátörzs egy szelete szolgált, két kereke volt és többnyire ember húzta. De, azért a képsor végére tartok egy meglepetést.

Minden esetre, a képek beszélnek. Ezt nemcsak azért említtem, mert az eddig ismert valamennyi ősi írás képirással kezdődött. Említtem, a kitűnő Baráth Tiborra hivatkozva is, aki ezidáig, a magyarok közül egyedülként tanította, hogy miként kell nemcsak a képeket, de a szobrokat is olvasni. László Gyula írta nekem amikor panaszolám, hogy első magyar őstörténeti találkozónkra mily kevesen jelentkeztek: „A legjobb őstörténeti találkozókat Kolozsvárt, Baráth Tiborral kettesben tartottuk.” A szixtuszi kápolna festőjét bezárták a kápolnába amíg dolgozott, s csak akkor engedték ki, amikor a bizottság a munkáját átvette. A szerencsétlen flótás egész addig nem tudta, hogy megégetik, vagy megfizetik?

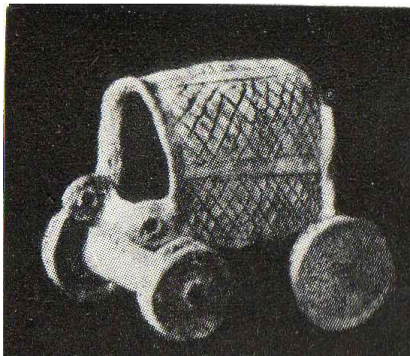
És most nézzük a képeket.

A nevezetes budakalászi agyagkocsi



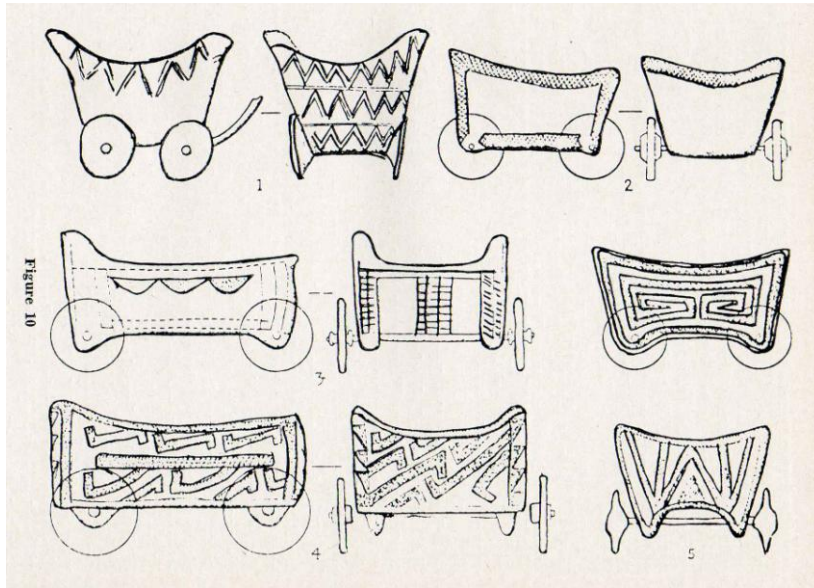
1. Agyagkocsi Magyarországon.

alig különbözik szumér testvérkéjétől.



2. Agyagkocsi Szumérban kb. Kr. e. 2500.

Találtak ott több ilyent is.



3. Úr királysírból való kocsik rajza. Kb. Kr. e. 2500.

Szabad feltételezni, hogy utazásra is használták, amit egy Kerics-i lelet igazol,



4. Szarmata kocsi, rajta jurta, agyag, 17x18 cm. Kerics (Krim) Kr. u. 1-2 század.

sőt: Rubruk Willelmus ferences barát, a középkor egyik legjelentősebb utazója és útleírója, IX. Lajos francia király környezetéből – talán küldötte, esetleg

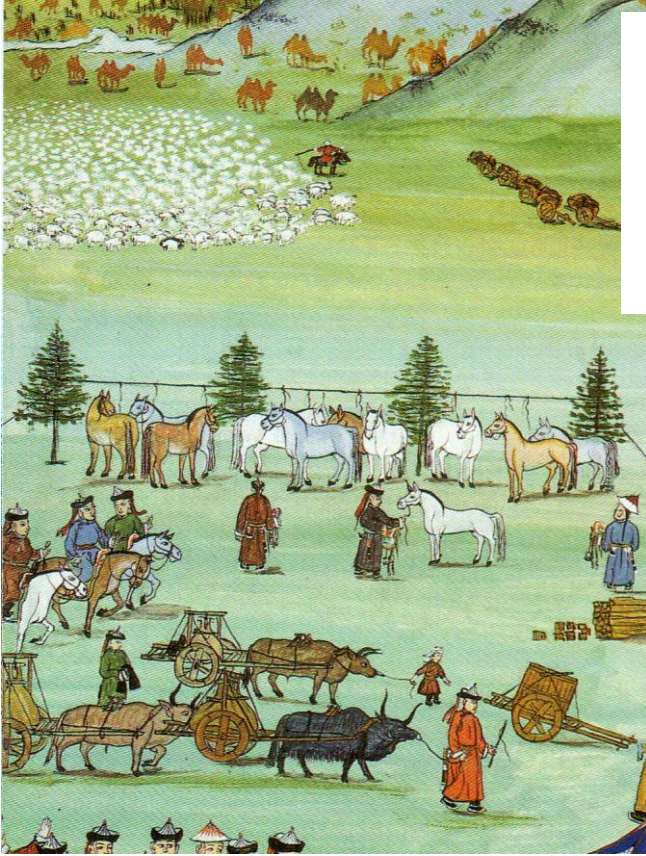
kémje – 1255-ben írt jelentésében olvashatjuk: „X.1. Másnap reggel szembetalákoztunk Csagatáj (*Dzsingisz egyik fia. Csihák*) jurtákat vivő szekereivel; olyannak látszott, mintha egy nagy város közelített volna felém. Elámultam a barmok, ökrök, lovak, juhnyájak sokaságán”. „II.4. Az asszonyok gyönyörű szép talyigákat készítenek maguknak, de nem tudnám leírni őket felségednek, legfeljebb lefesteni.” (Gy. Ruitz Izabella fordítása. In: Juliánus barát és Napkelet fölfedezése. Budapest, 1986. 225. és 208. old.) Amiből az is kiderül, hogy voltak a lovas népeknek is városaik, amiket – amíg lehetett – tetszés szerint áttelepíthettek. Szemben a magukat büszkén városépítőnek nevező indoeurópaiak koszos, bűdös, patkánnyal, pestissel, élőködőkkel teli városaival.

Jurta=Vándor Ger-kör (kerek). A jurta a hagyományos lakása a mongol nomádoknak. Ez kör alakú, egy összecsucskozható fakeretből áll és gyapjú fedí. Mongóliában a „jurta” neve „ger”. A 12. és a 13. században a kánok és a törzsfők ger-kereket (jurták szekereken) építettek. A szekér hatalmas méretű tengelyeinek vasperselyeit ásatások során találták Karakorumban. A távolság a kerek között ilyen szekénnél több lenne, mint 6 méter és 22 ökör nem tudná húzni. Ezeket a ger-kerekeket említi a Mongolok Titkos Története.

Amint megállapodtak, nyilván elrendezték városukat a többhelyen leírt, szigorú rendben.

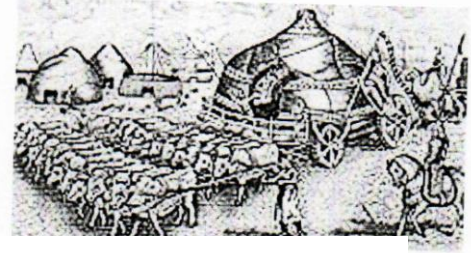


5. Egy kalmük település 1700 táján, közöttük kocsi két nagy keréssel.

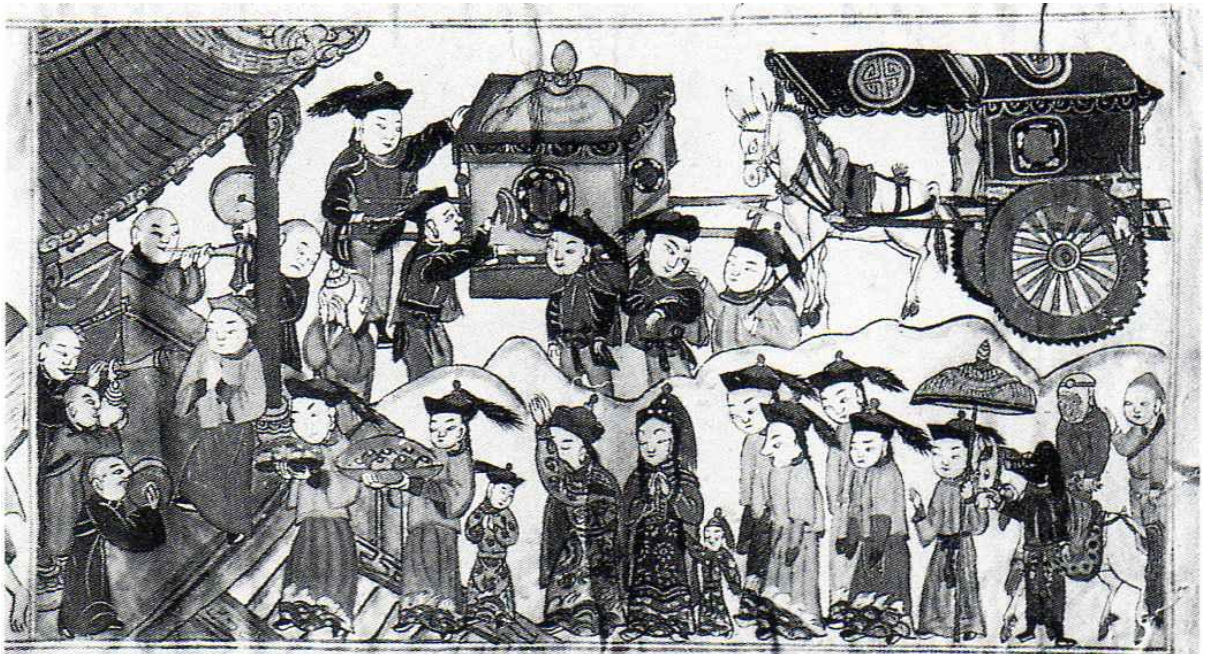


7. Kétkerekű kocsi – egy mai festményen.

Találtam képet az utazási kocsiról is,

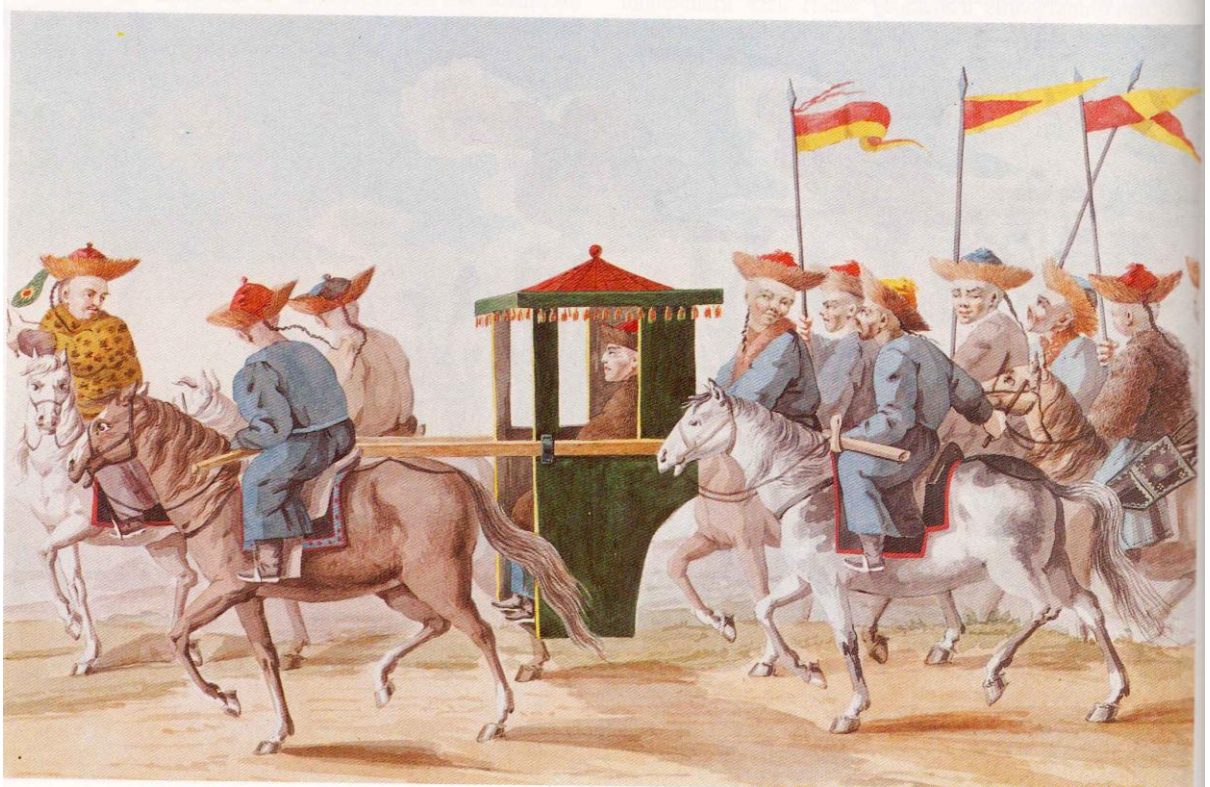


6. A „ger” régen.



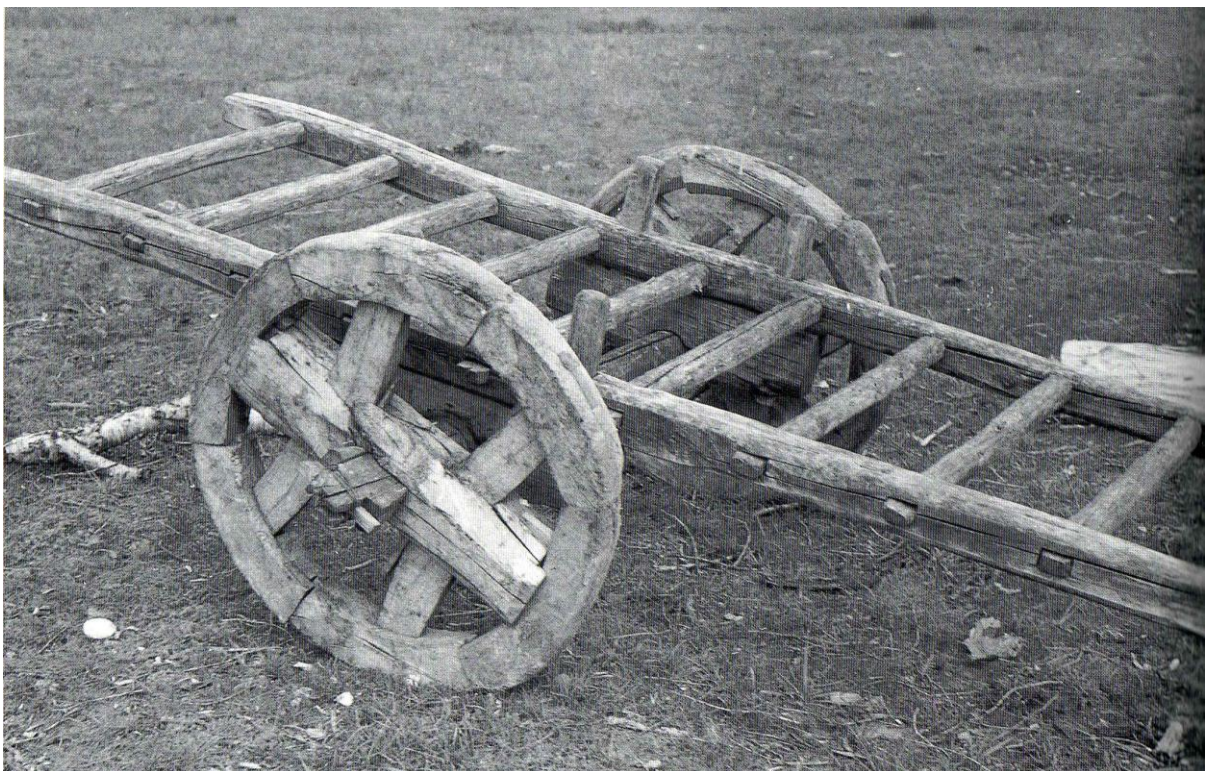
8. Utazási kocsinak is használták.

sőt, a hordszéket is föltalálták – éppencsak lovakkal vitették.



9. Hordszék – lovakkal. Kr u. 1800 táján.

A kocsikészítésben is nagy találékonyságot mutattak



10. Maga készítette kocsi fából, hajlítás nélkül – ma.

és mutatnak mindmáig



*11. Maga készítette kocsi fából, küllős kerekekkel. Ilyeneket írtak le a mongolok titkos történetében a 13. században*

– a generátor és az acélkerék korában,



*12. Ma is él a generátor és az acél kerék korában.*

amikor a küllők a kocsikerék egyes részeit erősítik, akárcsak az előbbi, egyszerűbb változatnál.



*13. Mongol sakkfigura.*

Találtam egy ilyen négylovas utazókocsit a Dunhuang-i barlangképek között.



*14. Hun kocsí Dunhuangban, Kr. u. 4. sz.*

A kínaiak „hun kocsí”-nak nevezik, külön írásjele is van:

𠂇 𠂈

15. Hun kocsi kínai írásjele

Tökéletes változata a Sanszi hun sereg harckocsija:



16. Hun harckocsi, Kr. e. 246. Kerekének 32 küllője van. Sanszi. Ez is négylovas,



17. Egy másik hun harckocsi Sansziból. Figyeljük meg a lovak szerszámzatát. Tökéletesen hasznosítja a ló erejét.

a lóhajtó teljes bőr páncélban van, az ülésen mögötte a bronz nyílvevő. A kiállításon magam is meggyőződtem, hogy ezek nem tollazott nád, hanem valódi bronz vesszők.

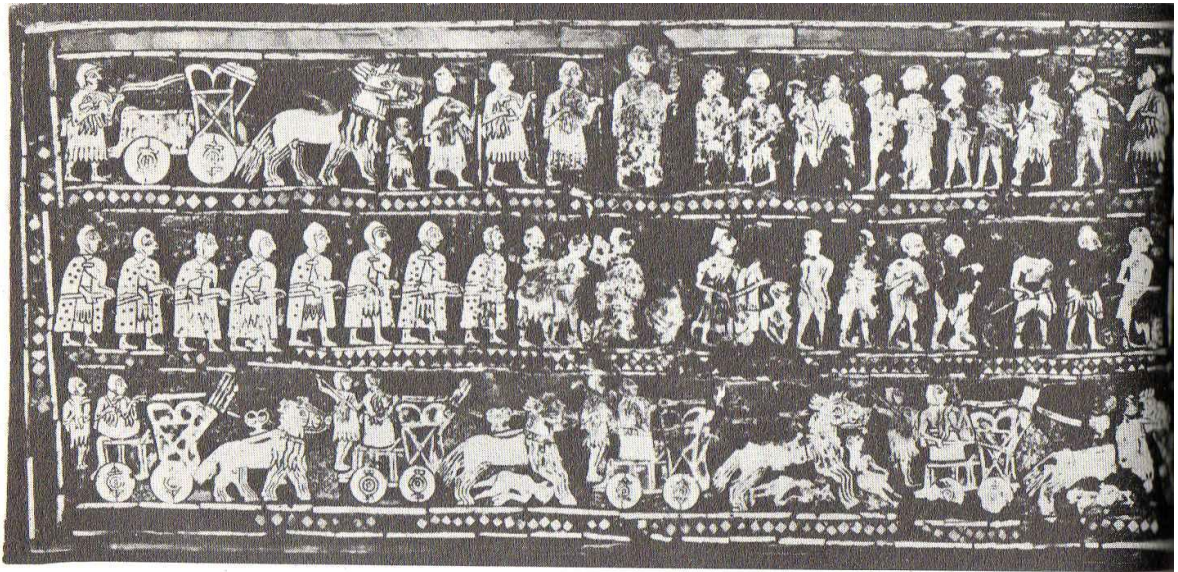


*18. A lóhajtó bőrpáncélban, fegyvere a hátracsapó számszerij, amivel kétféle bronz nyílvevőt (az ülés mögött látható) tud lőni.*

Csak aki a hajtó melletti fegyverben felfedezi a számszerij hátracsapó változatát, az érti ezt meg. Félelmetes fegyver. A számszerij Európában a 12-13. században jelent meg, de hátracsapó sohasem volt. Ezek szemléletében lehet igazán megérteni a lovasműveltség viszonyát a többihez.

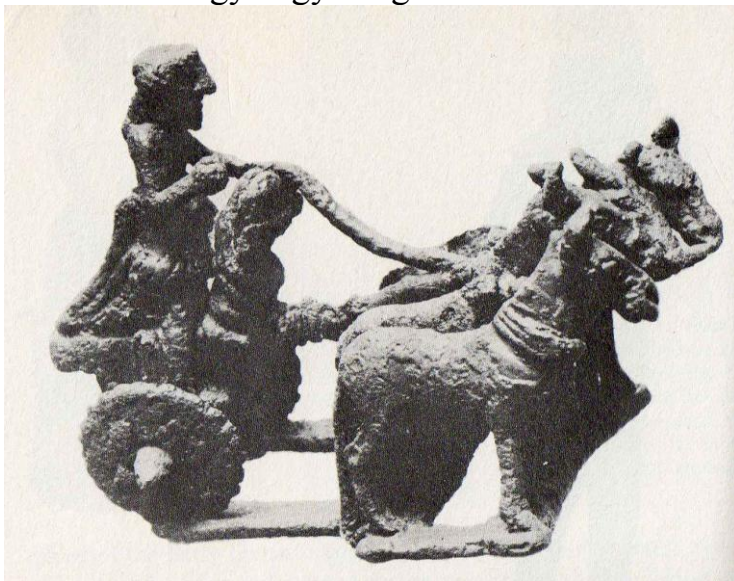
Milyen ipari, mezőgazdasági, kereskedelmi, oktatási erkölcsi és filozófiai háttérrel jelentenek ezek a tények!

Az első tatár kocsik pontosan azt a képet mutatják, mint az első, a nevezetes királlysírból való kocsik.



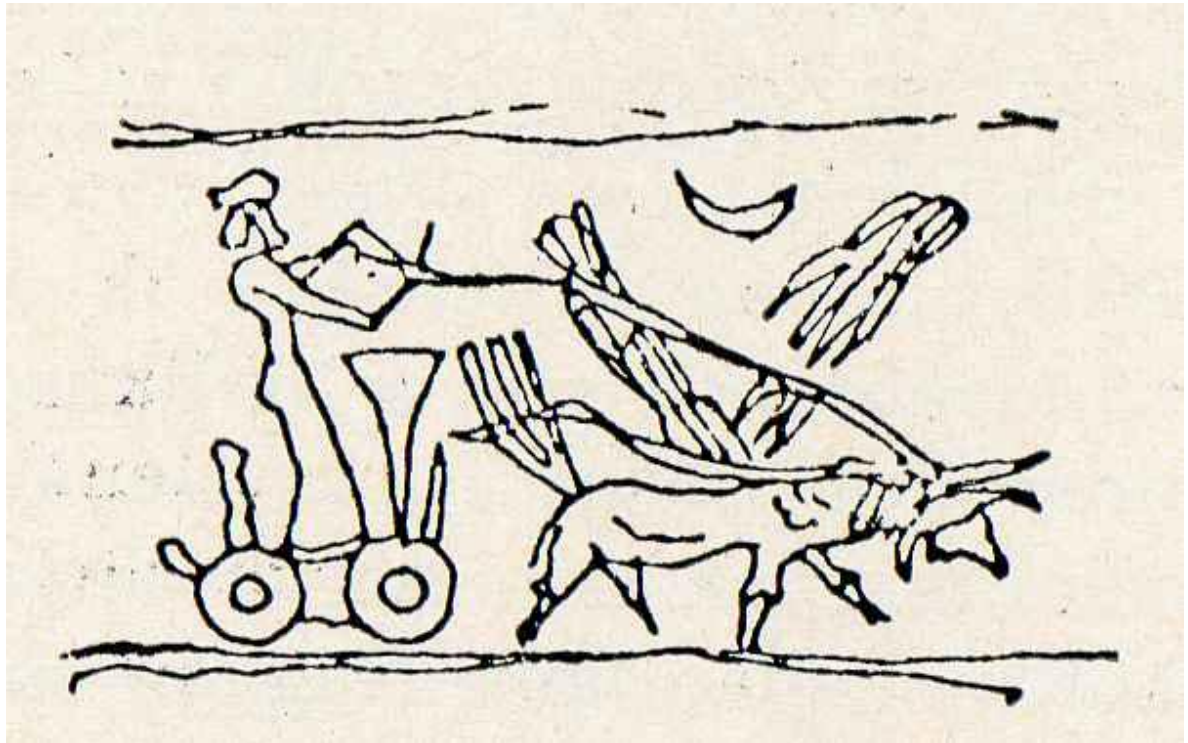
19. Úr királysír az első dinasztia korából, Kr. e. 2500 táján. Berakásos mozaik tábla. Négykerekű szállító és harci kocsik amiket szelídített szamarak húznak.

A felső sorban szállító, az alsóban harci kocsik. Azt írják, hogy vadszamarak húzzák. Lehet, de előzőleg valakik azért rábeszéltek őket erre a szelíd foglalkozásra. Van egy négyesfogat szobra is:



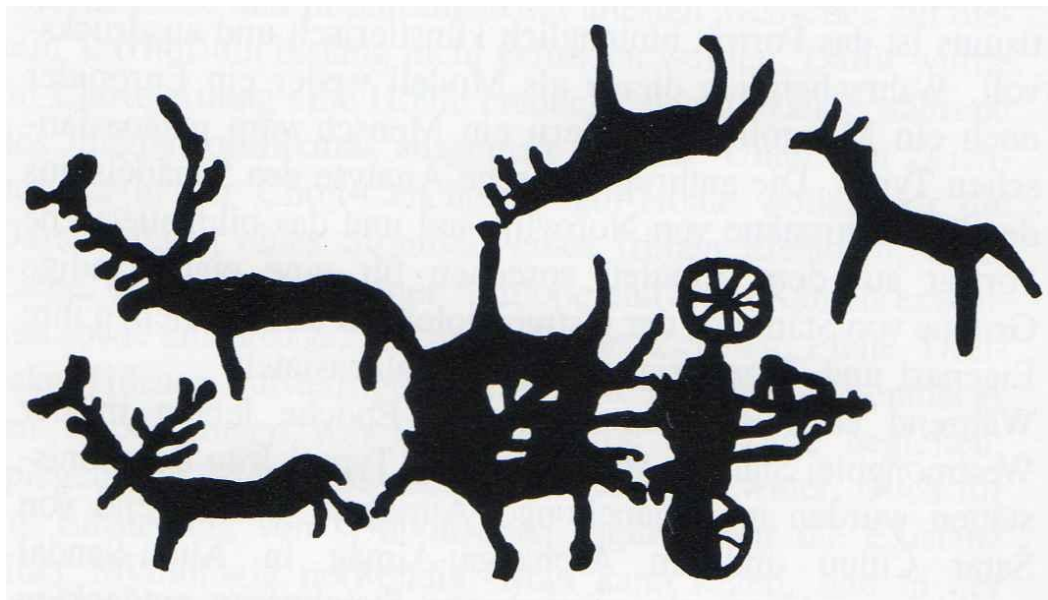
20. Ugyanebből az ásatásból, a Tell Agrab-ból.

Ezek után vessünk egy pillantást, a talán legrégibb kocsibrázolásra – Kramer professzor találta egy pecséten:



21. Az emberiség legrégebb vetőgépe. Szumér pecsét Kr. e. 3. évezred.

A legrégebb mongol ábrázolást ezer évvel fiatalabbnak tartják, de kereke küllös. Állítólag misztikus jelentése is van, mert szarvasok is, meg lovak is húzzák:



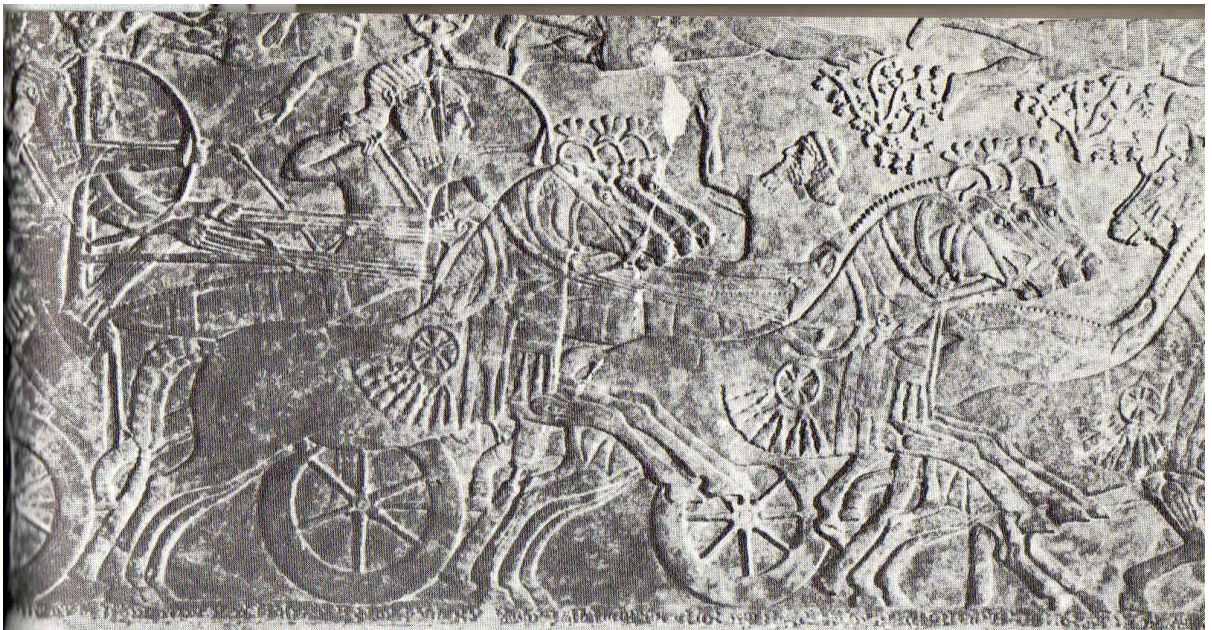
22. Petroglif: sziklába vésett történelem előtti rajz. Mongólia – bronzkor karasukkor, Kr.e. 2. évezred.

A turáni emberfajta állítólag úgy lett, hogy a mongolid népesség és a szanszkritot beszélő nép a két folyamközben összeolvadt. Nézzünk hát egy kicsit Azerbajdzsánból:



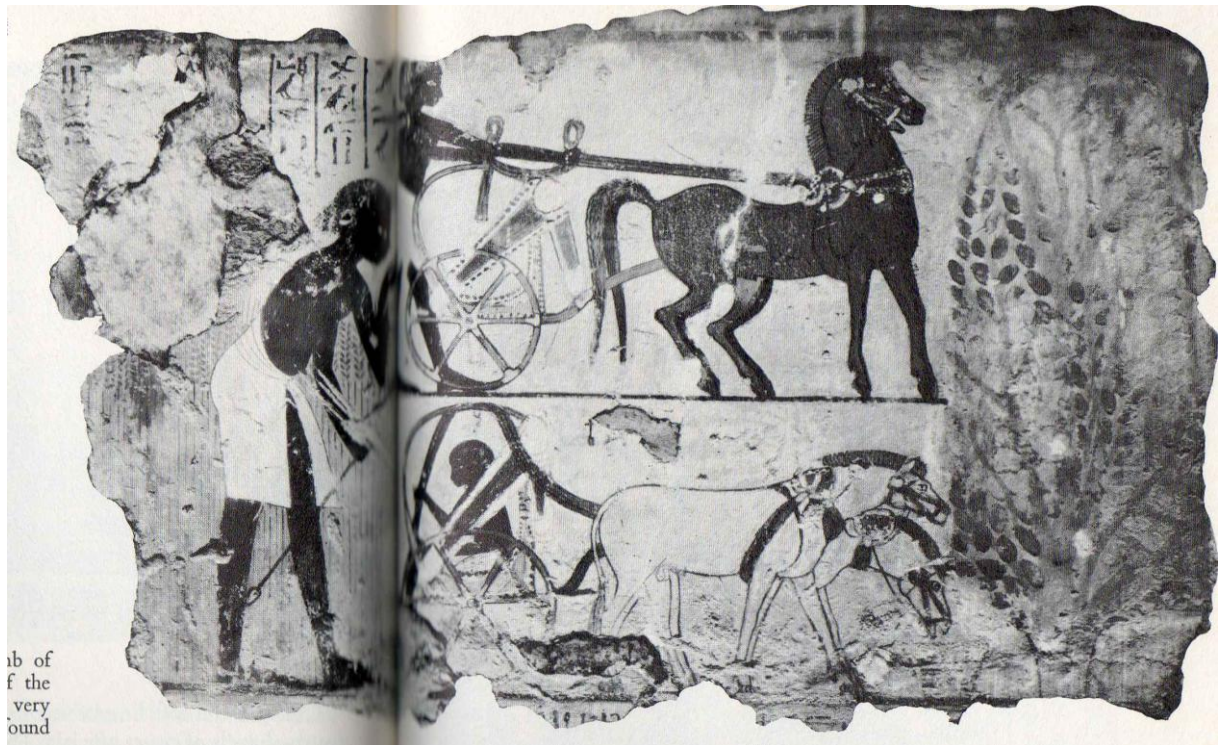
23. Arany edényen, Azerbajdzsán, kb. Kr. e. 900.

Ezen a képen már a szerszám az állat nyakán van, de a szügyén is. Talán ilyen az asszír szerszámozás is:



24. Asszír csatajelenet Kr. e. 1000 táján.

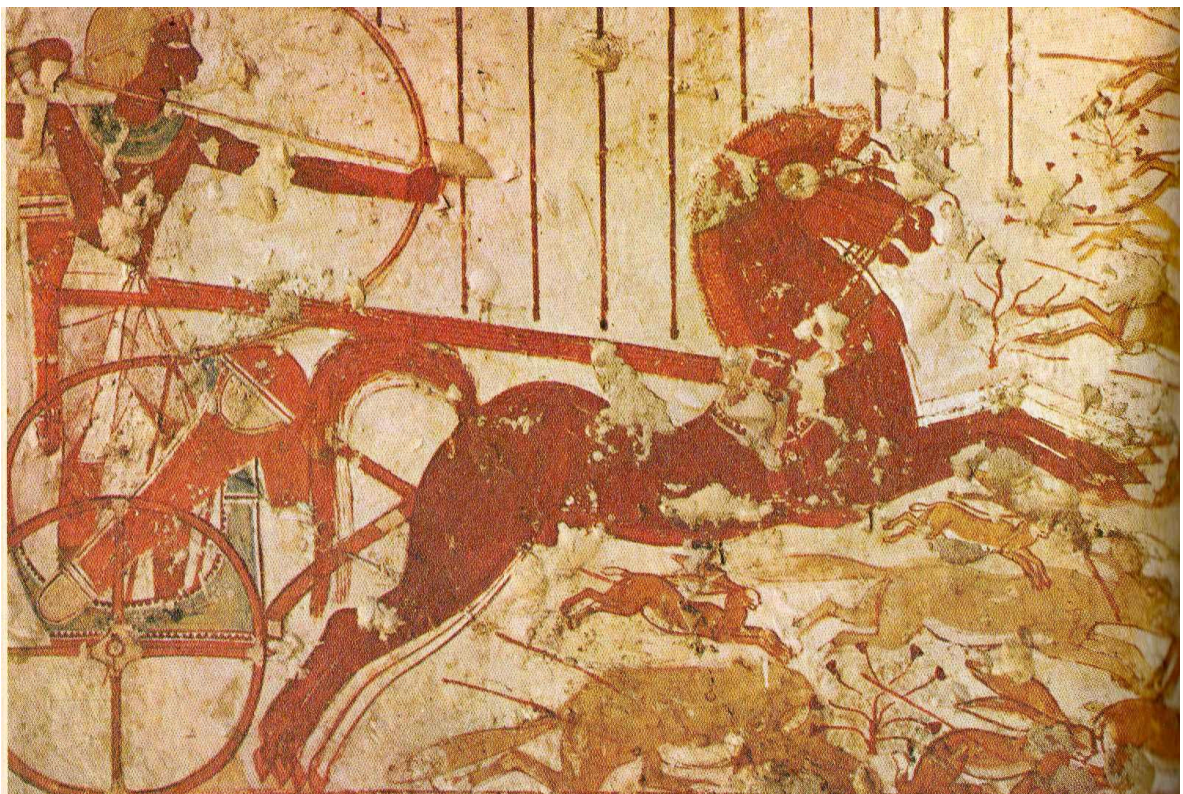
De Tuth-Auch-Amon kocsisa már „nyakonfogott” lovat hajt,



ib of  
f the  
very  
ound

25. Tut-Auch-Amon sírjából, Kr. e. 1350 körül.

egy másik valami igen könnyű harci és vadász kocsin is:



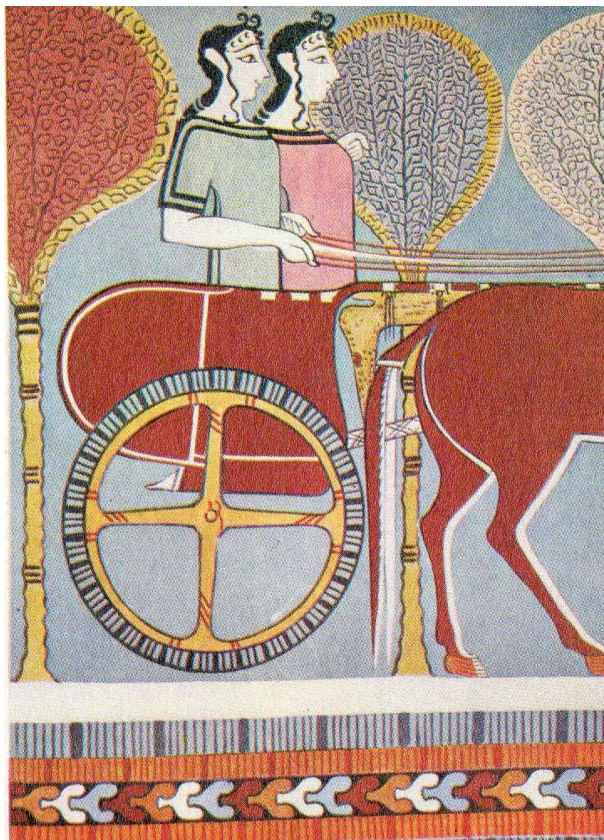
26. Vadászjelenet Egyiptomból.

A csodaszarvast űző hettita testvérpár kocsiján is,



27. Hettita dombormű: Csodaszarvast űző testvérpár? Kr. e. 1800-700-ig.

és a „mikénei ikrek”-én,



28. Kocsi Mikénéből Kr. e. 1300 táján.

valamint a triumphalo imperator-én is Rómában.



29. Valamely császár a kapitóliumi múzeumban.

Érdekes, hogy a kocsi formája mennyire maradi – az évezredek során alig változott,



30. Franciaországban ma is ilyen kocsit használ a földműves. Ez homokkő, Kr. u. 3. sz. Arlon, Belgium/kelta.

legfeljebb a vonóállat vidékenként eltérő.



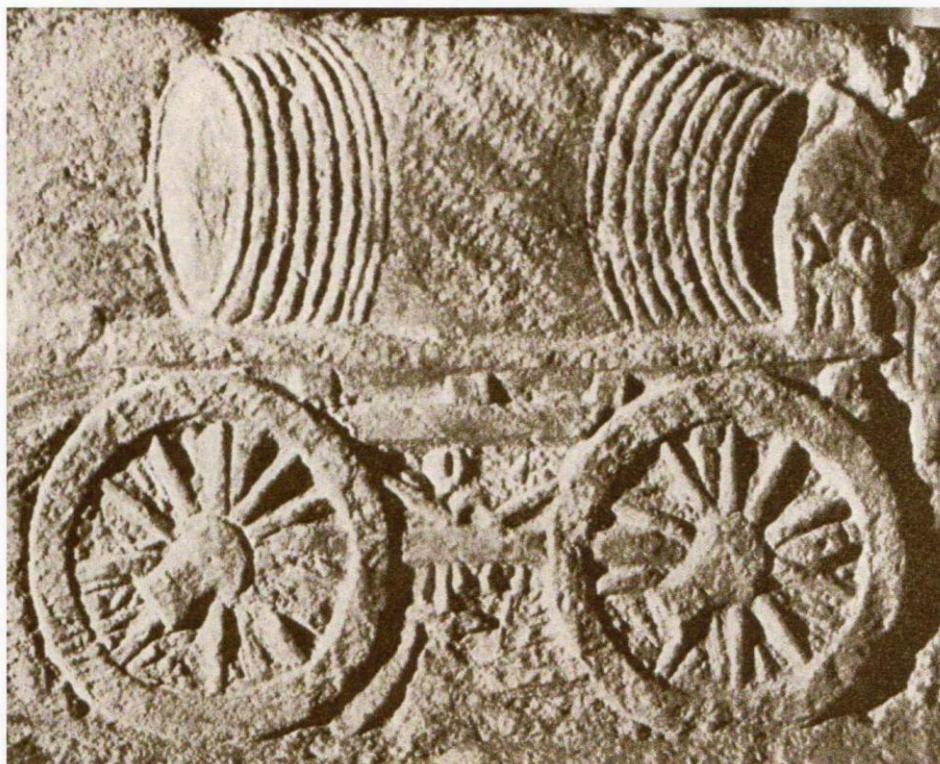
31. Hun-kelta kocsi – tevével.

A keltákkal megjelent Európában a forgó tengelyű kocsi.

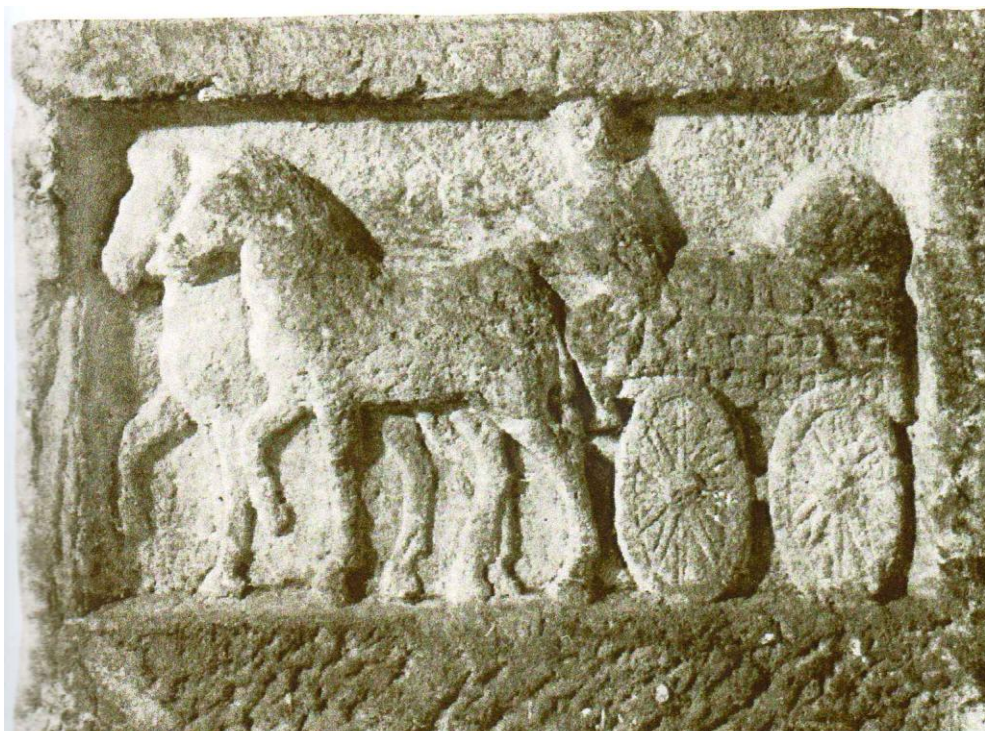


32. Gall (kelta) bort szállító kocsi, 2 tehénnel, homokkő, Kr. u. 200-300.

Velük terjedt a fejlett mezőgazdaság is, így nem véletlen, hogy a fennmaradt kocsibrázolások nem a rablott holmi szállítását mutatják.

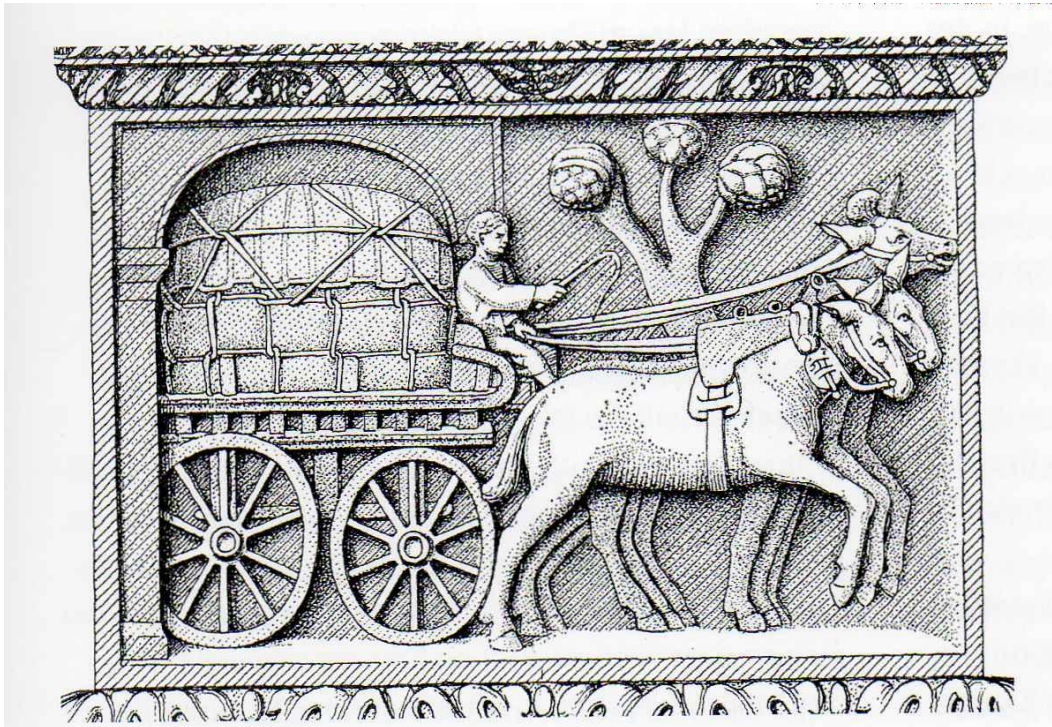


33. Szállító kocsi, Franciaország, Langres/kelta, homokkő, Kr. u. 3. sz. első fele.



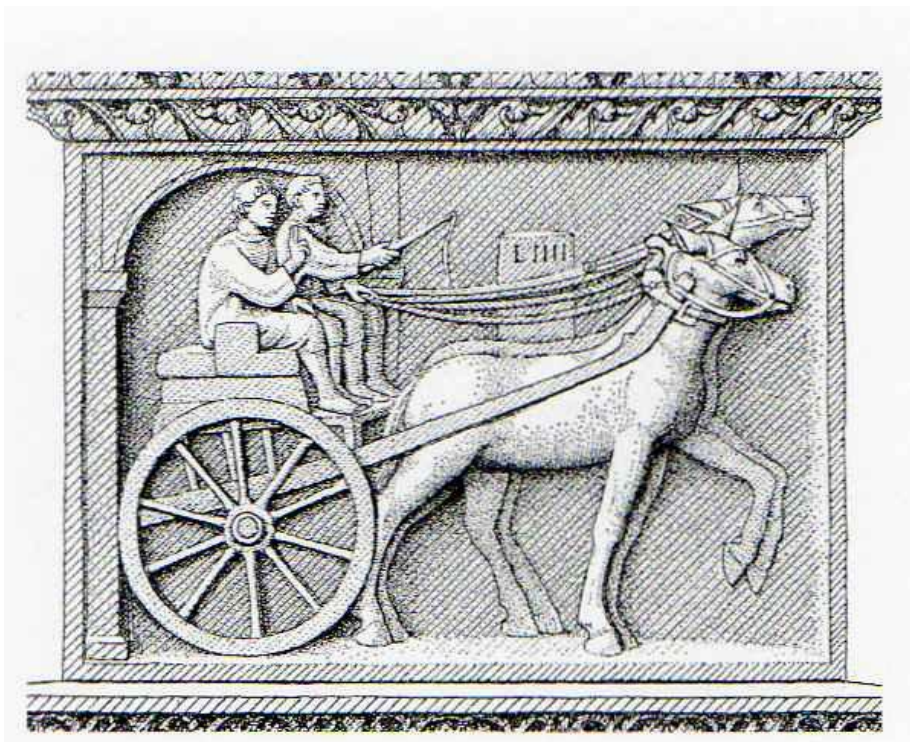
34. Németország, Baden Baden/kelta, homokkő ca. Kr. u. 70-90.

A rajzokon jobban látható a vonóállat szerszámozása:



35. Egy ilyen háromlovas kocsi rajza.

Volt nemcsak szállító, hanem utazó kocsi is – hun-szkíta mintára:



36. Ugyanez a kétkerékű, de utazó kocsi rajza.

A kocsi lehetett többszörösen fogatolt is,



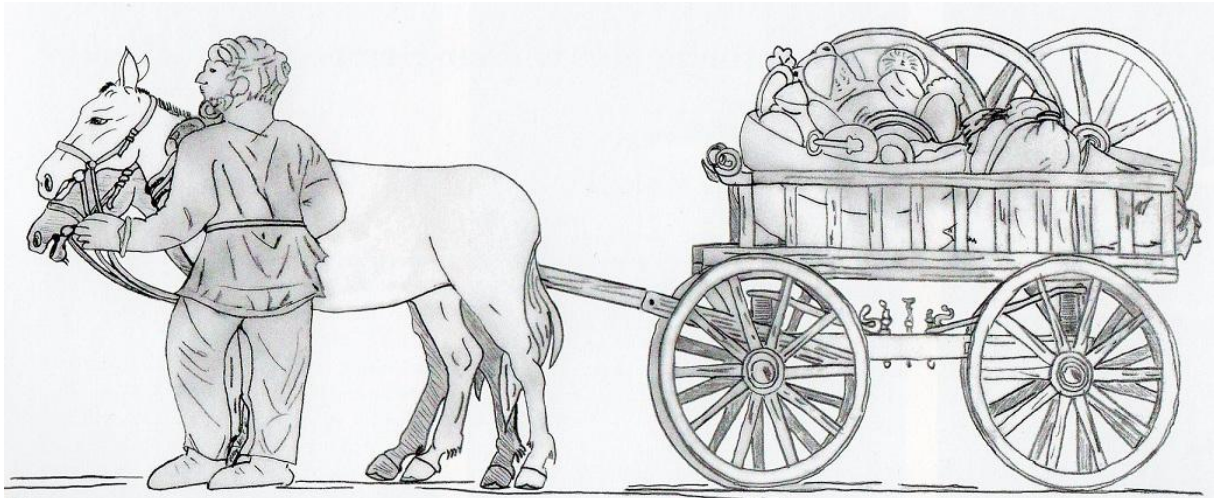
37. Fogatok, homokkő, római. Kr. u. 2. sz. vége.

akár terhet, akár utast szállított.



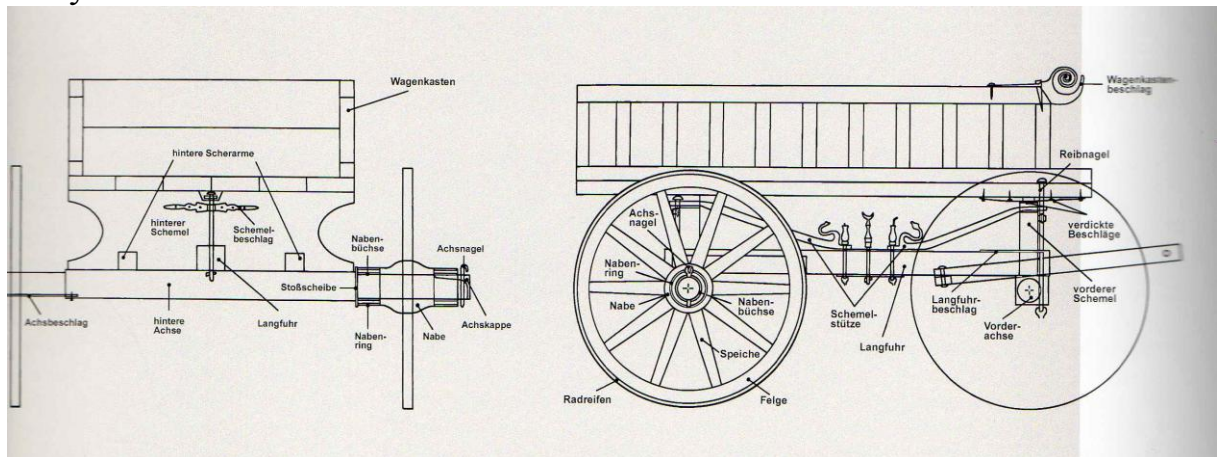
38. Négykerekű utazó kocsijának rajza. Kr. u. 3. sz. Marne, Franciaország/kelta.

Így nézett ki egy ilyen kocsi



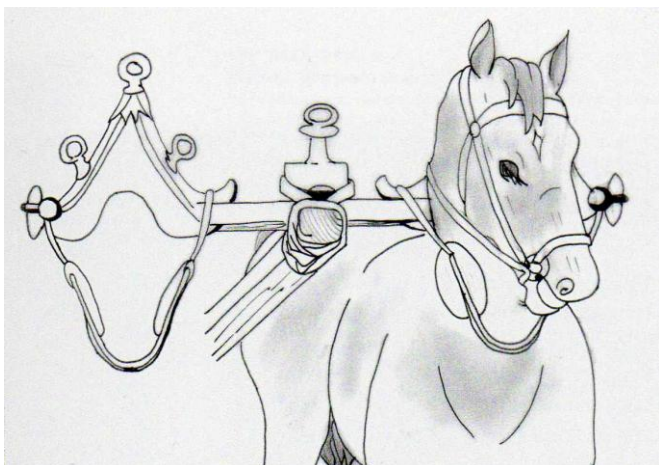
39. Egy ilyen kocsi rajza .

és ilyen volt a szerkezete:



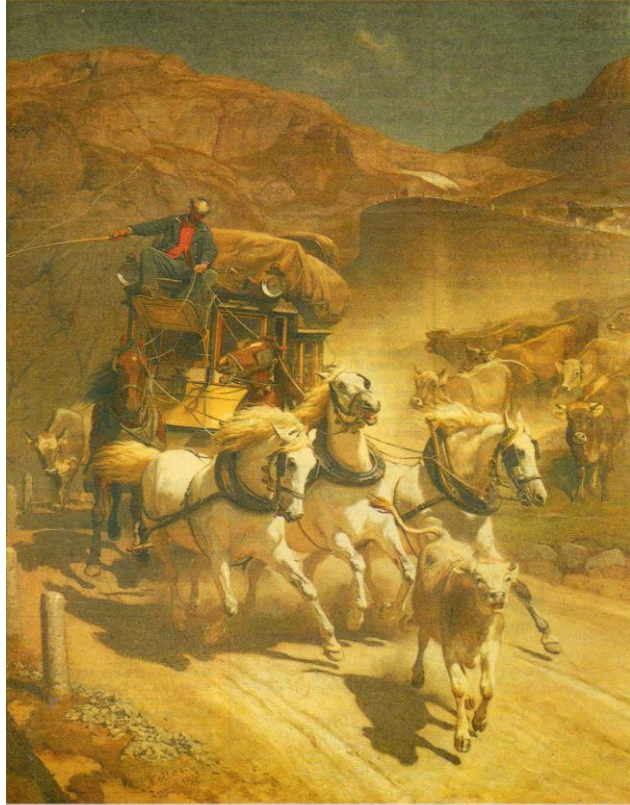
40. Kocsi rajza.

A szerszám pedig „nyakravaló” volt:



41. Lófogatra kettős iga (rajz) római korból, Kr. u. 3. sz. első fele .

Európában mégis, a hun-szkíta fogatolás terjedt el, amit a híres Gotthárd postakocsi is mutat.



Gotthardpost, 1873, Öl auf Leinwand, von Rudolf Koller. Kunsthau Zürich

42. A svájci Gotthárd póstakocsi.

Lehet, hogy éppen a mi népünk és szokásának hatására? A kocsi Zürichben ma is látható a Landesmuseum bejáratánál az alábbi menetrenddel (1653):

Flüelen	8.00 (Luzern)	Fraiolo	19.15	
Altdorf	8.30	Osogno	21.40	
Intschi	10.05	Belinzona	23.05	
Andermatt	13.05		23.20	
	13.30	Biromico	1.35	
Gotthard Hospiz	16.05 (2186 m)	Lugano	3.25	
Airolo	17.20	Mendrisio	5.10	
	17.40	Camerlata	7.00	(Milánó)

Végezetül az ígért meglepetés, ami egy kérdéssel kezdődik: hol találták a régészek a világ eddigi legrégebb kocsikerekeit?



43. Az eddig feltárt legrégebb kocsikerék. 54 cm átmérőjű, 5183-5438 éves. Landesmuseum Zürich.

Zürich város területén, 1979-ben. Juharfa, átmérője 54 cm, dendokronológia szerint 5183-5438 éves. C 14-et csinálni nem lehet, mert buzgó kezek túl hamar konzerváltak. Én ezt is a lovasműveltség kulturkörébe sorolom, de erről egy másik dolgozatomban lesz szó. Tegyük hozzá, hogy Ljubjana mellett, 2002-ben, egy mocsárban szintén találtak egy kocsikereket tengellyel. Tölgy- és kőrisfa, korát 5010-5510 évesre mondják. Tehát mindkettő régebbi, mint a legrégebb ábrázolás Folyamközből.

Viszont ide talál a genetika tudomány megállapítása, mely szerint a ma élő legrégebb európai ember génje 40-35000 éves, a jégkorszak idején három menedéke volt: Ukrajna, az Ibér-félsziget és a Balkán – és ezzel meg is érkezünk Szlovéniába, azaz a Kárpát-medencébe, illetve a genetikusok által emlegetett „Balkán”-ra. Tudvalévő, hogy a jég a Kárpátoknál – megállt.

## Melléklet

### „Kocsi” szavunkról

’Kocsi’ szavunk töve a ’kocs’ szó. Több helységnevünkben előfordul: „**Kocs** ’helység Komárom megyében Tatától délnyugatra’ [1237 – 40: *Ruch* (☉: *Kuch*): Györffy 3: 426; *Kwch*: uo] Puszta szn.-ből keletkezett magyar névadással; vö. 1217/1550: *Koch* szn. (VárReg.29.)”

„**Nemeskocs** ’helység Vas megyében Celldömölk-től dél-délkeletre’ [1907: *Nemeskocs*: Hnt. 748, de l. 1409: *Koch*: Csánki 2: 766 is]. A *Kocs* hn. sz.-névi előzményéhez l. a Tatától délnyugatra lévő *Kocs* szócikkét. A megkülönböztető szerepű *Nemes*- előtag az egykori lakosság köznemesi voltára utal.”

„**Pusztakócs** ’Egyekhez tartozó település’ [1857: *Pusztakócs*: Száz Móric kéz-iratos térképe, de l. 1388: *Kowch*: ZsigmOkl. 1: 39 és 1349: de villa *Kooch*: BánffyOkl. 1: 164 is]. A *Kócs* hn. szn. –i előzményéhez l. *Kocs* szócikkét. A *Puszta*- előtag megkülönböztető szerepű.”

„**Szamoskócs** ’romániai helység Erdélyben Déstől (Dej) kelet-északkeletre; Cociu’ [1913: *Szamoskócs* Hnt. 1148, de l. 1329: *Kach* MagyRom. 1: 261 is]. A *Kócs* hn. pusztaszn. –ből keletkezett magyar névadással. Az alapjául szolgáló szn. –hez l. a Komárom megyei *Kocs* szócikkét. A *Szamos*- előtag a folyó mellékére utal. — A rom. *Cociu* ’Szamoskócs’ a magyarból való” (Kiss Lajos: Földrajzi nevek etimológiai szótára, Ak. Kiadó Budapest, 1978)

„**Kocsi** 1493: „Item Curriferis *kochiensibus* qui de Buda huc Agriam cum familia mea duxerant dedy den. IIIC” (MNY 61: 487, latinositott szóalakban): **1494**: „Unum Currum *Kochy*” (Oklsz.); 1494 – 5: *Kwchy* szn. (Oklsz.). **J: A** mn. 1493: ’Kocs községbe való <kocsis>; <Kutscher> aus dem ungarischen Dorf Kocs’ (l. fent); B) fn. 1. 1494: ’könnyű, gyors járású személyszállító lófogat, hintó; Kutsche’ # (l. fent); 2. 1494: - 5: ’kocsis; Kutscher’ (l. fent); 3. 1544: ’lővontatású teherszállító jármű; Pferdewagen’ # (Oklsz. *Konyha-kocsi* a.); 4. 1835: ’keréken gördülő, kézi vagy gépi erővel mozgó kisebb szállítóeszköz; Karren’ ” „5. 1847: ’sínen gördülő közjármű; auf Schienen, Geleisen rollendes Fahrzeug | közjárműszerelvénynek egy eleme; Eisenbahnwagen, Waggon’ # 6. 1924/1926: ’autó; Kraftwagen’ # ”

„Magyar nyelvi fejlemény: tapadással jött létre főnévi 1. jelentésében *kocsi szekér*-féle, 2.-ban föltehetően *kocsi szekeres* -féle szókapcsolatokból, illetőleg a jelzett főnév odaértésével;”

„A kifejezések *kocsi* előtagja származékszó; -i melléknévképzővel alakult az ismeretlen eredetű *Kocs* helységnévből, amely egy Komárom megyei községet jelöl. *Kocs* község a Mátyás korában Buda és Bécs között létesített kocsijáratnak egyik állomása volt, s feltehetően szekérgyártásáról és szekereiről nevezetes hely. 15 – 16. századi külföldi és hazai történelmi adatok egybehangzó vallomása szerint a kerekeken gördülő, lővontatású járműnek személyszállításra legal-

kalmasabb fajtája Magyarországon alakult ki, s innen terjedt nyugatra. Esetleges történeti összefüggése a honfoglalás előtt itt lakó népek függőkocsi típusú személyszállító járműfajtaival további vizsgálatot kíván.

A magyar kocsi a középkor végén könnyű, gyors járású, vékony fa vázánál vagy felfüggesztéses szerkezeténél fogva kényelmes, esetleg párnázott, fedett személyszállító jármű volt, két hátsó kereke nagyobb volt az elsőnél, szekrényrészre hátul magasodott, s rendszerint három ló húzta. Neve idegen népek nyelvbe átkerülve ott később hintőféle függő szerkezetű vagy rugós alvázú személyszállító jármű jelölőjévé vált. A szó hazai jelentésfejlődése részben jelentésbővüléssel (3., 4. jelentés), részben tárgy történeti fejlődéssel, a személy- és teherszállító járművek újabb típusainak megjelenésével kapcsolatos. A 6. jelentés jelzős kapcsolatokból már korábban kimutatható; vö. *gép kocsi* (1. ott), *autó mobil kocsi* (1900: BH. Márc. 20. 10: NSz.) stb. 7. jelentése hasonlóságon alapuló névátvitel eredménye.”

„A kocsi a magyar szókincs nemzetközivé vált elemei közé tartozik; vö. pl ang. *coach*; ném. *Kutsche*; svéd *kusk*; olasz *cocchio*; fr. *coche*; sp. *coche*; R., N. *cocie*; szb.-hv. *kôčija*; szl. *koč*; le. *kocz*; oszm. *koçu*; R. *koçi*; ’könnyű személyszállító lófogat’. — Török és szláv származtatása téves.” (TESz)

A magyar nyelv szomszédságában létrejövő szlovák nyelvben a *koč* (-a) ’kocsi, hintó’ szón kívül még az alábbi kifejezések származnak a *koč* szó átvételéből:

*kočik* (-a) ’gyerekkocsi’;  
*kočiš* ’kocsis’;  
*kočovaf* ’vándorol’;  
*kočovnik* ’vándor, nomád’;  
*kočovný divadlo* ’vándorszínház’.


Szekeres István


### **A „kocsi”, illetve a „szekér” szó a káld-sumir nyelvben**


1. A „kocsi” szó Kocs községről kapta a nevét. A magyar középkorban (XV. sz.) a korabeli világ (Európa) szerint is elismert, különlegesen jó szekereket a Komárom-megyei Kocs községben készítettek. Erről emlékezik meg a „kocsi szekér, kocsi szán” c. magyar népdal is.
2. A „kocsi”, mivel településnévből származik nemigen lehet meg a káld-sumir nyelvben. Ti. a „kocsi szekér”, a Kocs községben készített szekér kifejezésből elmaradt a szekér, és a „kocsi” jelző lépett a jelzett szó helyére, vagyis a kocsi melléknév átvette a főnév szerepét. A magyar nyelvben erre sok példa van: beteg ember = beteg, dolgozó ember = dolgozó, stb.

3. Inkább a „szekér” kifejezést kell megnézni a káld-sumir nyelvben, amit meg is találtam. A káld-sumir vonalas jelek helyett a könnyebbség kedvéért az új-asszír szótári jeleket használtam. Ti. mind a Labat-, mind a Deimel-féle lexikon a vonalas jeleket új-asszír ékjelekké alakítja át, s eszerint adja meg a szótári alakot.

Első kifejezés:

 MAR (?) (csak a Labat-lexikon hangzósítja), szekér,  
L.307

 fa-szekér; (A Deimel szótárból hiányzik a hangzósítás!)  
D.307/29


 GIS – fa; Jelen esetben szócsoporthatározó. Minden fából készült tárgy előtt v. után szerepel, még akkor is, ha a vonatkozó tárgyat pl. aranyból készítették.


A szócsoporthatározót nem mindig ejtették.

Szövegkörnyezetben:

- Meißner: Assyrologische Forschungen, I. 21. 1.
- Delitzsch: Assyrische Lesestücke, Hinrichs' Buchhandlung, Leipzig, 1876., 89-89. pp.

Második kifejezés:


 GIR.GIR - alapjelentés: szekér  
D. 486/1

 GIR.GIR - fa-szekér (A második jel a szócsoporthatározó; ld. mint fent) D.486/2

Szövegkörnyezetben:

- Cuneiform Texts from Babylonian Tablets in the British Museum, Plate 12/25.b., Reprinted the Trustees of the British Museum, London, 1962.
- Clay: Miscellaneous Inscriptions in the Yale, Babyl. Collection, 39.

Megjegyzés:

A  D.483 sz. jel többek között forgást, körforgást, korongot (kör?) jelent. Hangzósítása: GUR, GIR, KIR, KIRIM, Minden bizonyosan a magyar „szekér” (a Czuczor-Fogarasi szerint „szeker”-nek is ejtették) szó második szótagja a „-ker” csak magánhangzóban (i ~ e-é) különbözött a káld-sumir KIR szótól. A magyar nyelvben főleg a mássalhangzók a jelentéshordozók, a magánhangzók kevésbé. Eszerint a „szekér” szavunk utolsó szótagja a körforgásra, a kerékre

utalhat, miként a káld-sumir GUR(iga), KIR (kör). S valóban a szekérnek kerekei vannak. Az első szótag, a „sze-„ eredetének kibogozása hosszabb munkát igényel; nem foglalkoztam az „a kocsi” határozott névelőjével sem.

Győr, 2010. szept. 4.

*Marton Veronika*