

RAFAL MAŁECKI

MAGICZNO-RELIGIJNA FUNKCJA STAROŻYTNYCH WOZÓW

Jak odnieść znaleziska archeologiczne do żywej kultury duchowej dawnych społeczeństw? Badania takie wymagają posługiwania się dodatkowymi źródłami: mitami oraz opisami etnograficznymi. Zdarza się, że ich nieumiejętne wykorzystywanie jest przyczyną błędnej interpretacji pradziejów. Nie można jednak omijać tak ważnego zagadnienia.

W mitologii indoeuropejskiej wozy pojawiały się dość często. Były zwykłe pojazdami bogów, władców i legendarnych bohaterów – postaci, stojących najwyżej w hierarchii społecznej. Wydaje się, że wóz podnosił rangę i prestiż tego, kto na nim zasiadał. Dlatego w mitologii greckiej Faeton, syn Heliosa i kobiety śmiertelnej, pragnie bez względu na konsekwencje zasiąść przynajmniej na jeden dzień w rydwanie słonecznym ojca i przejechać się nim po nieboskłonie. Dlatego Salmoneus, król Elidy, naśladując Zeusa gromowładnego, jeździł rydwanem wśród ogromnego hałasu i ciskał wokół płonące pochodnie. Obydwaj śmiałkowie zostają zresztą ukarani za swoje ambicje i giną od boskiego pioruna (M. Pietrzykowski 1985, s. 32, 166–168; zob. też R. Ranke-Graves 1955, 68a).

Wielu bogów w mitach greckich pojawia się na rydwanach, ale niektórzy byli szczególnie związani z tym pojazdem. Są to: Zeus, Posejdon, Helios i Selene. Jakie cechy charakteryzowały te postaci?

Najważniejszy bóg Greków, Zeus, był przede wszystkim bogiem burzy czy też, w szerszym ujęciu, zjawisk atmosferycznych, więc również i deszczu. Można go zatem traktować jako patrona roślinności. W czasach archaicznych wiązał się z kultem urodzaju w jeszcze większym stopniu, był bowiem partnerem Wielkiej Bogini (M. Pietrzykowski 1985, s. 34–36; zob. też R. Ranke-Graves 1955, 16c–16e).

Inny z bogów, Posejdon, tradycyjnie podróżował po morzach rydwanem. Pozornie zachodzi tu sprzeczność, jego wehikulem powinien być okręt. Dlaczego ulubionym zwierzęciem tego boga jest nie tylko delfin, ale i koń? Okazuje się, że Posejdon był pierwotnie związany z wodą, wilgocią w ogóle, mógł np. sprowadzać suszę (M. Pietrzykowski 1985, s. 52–55). Jego funkcje

nie różniły się więc zasadniczo od funkcji Zeusa. Także koń, zwierzę często występujące w dawnych religiach ludów indoeuropejskich, odgrywał poważną rolę w kulcie płodności i urodzaju (A. Kempniński 1993, s. 230–231).

Helios, bóg Słońca. Wizerunek „rydwanu słonecznego” zakorzenił się trwale w europejskiej tradycji kulturowej. Jak doszło do skojarzenia Słońca i wozu? Główna bogini Hetytów, Wurunzimu, wywodząca się bezpośrednio od Wielkiej Bogini, prezentowana była symbolem solarnym (M. Popko 1980, s. 26). Czyżby zatem bóg Słońca również wiązał się z kultem płodności? Przepuszczenie takie uzasadnia wpływ Słońca na cykle wegetacyjne w przyrodzie.

Tradycja, która przypisała rydwan Księżycowi, mogła powstać na zasadzie prostej analogii ze Słońcem. Jednak wóz jako symbol lunarny sięga prawdopodobnie czasów znacznie dawniejszych niż starożytna Grecja. Niektóre znajdowane w Europie i na Bliskim Wschodzie koła tarczowe z półksiężycowatymi wycięciami wokół osi pochodzą z epoki brązu (E. Woytowitsch 1985, s. 42). Cykl księżycowy został przez człowieka dostrzeżony już w paleolicie, a jego symbolizm pozwolił powiązać w jeden system elementy pozornie różne takie, jak woda, roślinność, kobieta, płodność, śmierć, odrodzenie (M. Eliade 1988, s. 18; szerzej tenże 1993, s. 155–184).

Bogowie, których w mitologii greckiej szczególnie wiązano z wozem, byli także przedmiotem kultu płodności i urodzaju. Również w sumeryjskim Eposie o Gilgameszu bogini Isztar, chcąc uwieść Bohatera, gotowa jest podarować mu piękny, złoty wóz (J.B. Pritchard 1955, s. 83–84).

Czym wytłumaczyć więc tak duże znaczenie pojazdów kołowych w religii Greków? Może to nieco zaskakiwać, ponieważ transport kołowy nie odgrywał tam aż do XIX wieku istotnej roli ze względu na warunki fizjograficzne. Większe znaczenie miała zawsze żegluga (C. Renfrew 1972, s. 355).

W Egipcie, gdzie najważniejszą arterią komunikacyjną stanowił Nil, przedstawiano bogów w łodziach. Egipcjanie wierzyli, iż Słońce podróżuje po niebie barką; władcy odbywali swą ostatnią podróż statkiem lub łodzią. Dopiero od czasów XII Dynastii trafiają się wyobrażenia wozów transportujących mumie faraona (M. Saleh, H. Sourouzian 1986, nr kat. 123).

Wozy występowały bardzo często nie tylko w religii, ale w całej kulturze greckiej. Przepuszczać należy, że łączy się to z pierwotną siedzibą ich przodków. Ludy związane z „inwazją Dorów” przybyły na tereny dzisiejszej Grecji około 1200 roku przed Chr., najprawdopodobniej z Kotliny Karpackiej, kładąc kres cywilizacji mykeńskiej (Z. Bukowski 1981, s. 114, 140–141; zob. też H.-G. Hüttel 1982, s. 39 nn. oraz M. Gedl 1985, s. 30). Protoplaści Greków byli więc ludem żyjącym w środku kontynentu, na obszarach, gdzie pojazdy odgrywały większą rolę niż łodzie. Należałoby się zatem zastanowić nad znaczeniem wozu w wierzeniach społeczeństw środkowej i północnej Europy.

Z południowej Skandynawii pochodzą ryty naskalne datowane na epokę brązu (O. Almgren 1934). Niektóre z nich przedstawiają pojazdy kołowe.

Archeologowie łączyli je tradycyjnie z kultem słońca. Ich symbolika jest w istocie znacznie głębsza, nawet jeśli niektóre istotnie ukazują „wozy solarne”. Jak starałem się wykazać, wóz, a także rydwan słoneczny, wiązały się ze znacznie starszymi kultami płodności i urodzaju. Skandynawskie wyobrażenia przedstawiają zapewne obrzędy związane z cyklami kalendarzowymi, wegetacyjnymi, zwłaszcza że wśród rysunków przedstawiona jest również scena zaślubin. Może miały one miejsce w dniach przesileni czy równonocy? Niektóre ryty można interpretować jako tarcze słoneczne na wozach. Takie wyjaśnienie sugeruje znalezisko brązowego wózka tzw. słonecznego z Trundholm (Dania), datowanego na lata ok. 1300-1200 przed Chr., pochodzącego więc z tego samego okresu. Udział Słońca w obrzędach nie dziwi; jest ono przecież główną siłą sprawczą życia na Ziemi.

Archaiczne obrzędy, zaprezentowane na południowoskandynawskich skałach, przetrwały w Europie Zachodniej aż do początków XX wieku. Etnografowie i historycy opisywali zwyczaj wożenia kół solarnych na łodziach i wozach, staczania, w dniu przesilenia letniego, płonących dysków z pagórków. Na ich podstawie przepowiadano m.in. urodzaj. Uroczystości przybierały też formę karnawału. Nazwa ta kojarzy się z terminem „carrus navalis”, czyli „wóz morski”. W średniowieczu, a nawet w czasach nowożytnych, w korowodzie uczestniczył statek na kołach. Jest to bardzo dawna tradycja, bowiem przedstawienia łodzi na kołach znano już w epoce brązu, co prezentuje np. zawieszka z Charroux we Francji (O. Almgren 1934, s. 21, ryc. 20b) i niektóre ryty skandynawskie. Jak doszło do wykształcenia się tak dziwnej hybrydy? Wóz i łódź mogły pełnić podobne funkcje religijne w społeczeństwach związanych albo z tradycją kontynentalną, albo też z morsko-rzeczną. W pewnym momencie doszło do połączenia elementów tych tradycji. Tak powstał statek na kołach – szczególny symbol odrodzenia i urodzaju, który przejął i wzmocnił znaczenie obydwu części składowych. Podobną rolę spełniał on w mitologii greckiej jako pojazd Dionizosa, a także egipskiej – jako wehikuł Ozyrysa, znany np. z grobu królowej Ahhotep w Tebach z XVI w. przed Chr. (M. Saleh, H. Sourouzian 1986, nr 123).

Jaki cel przyświecał twórcom rytów naskalnych? Może chcieli przedłużyć i pogłębić magiczne działanie obrzędów, dzięki ich uwiecznieniu? Przypuszczalnie treść tych uroczystości stanowiła istotę ówczesnej religii, oddającej cześć cykliczności przyrody, traktującej następstwo i powtarzanie się pór roku, śmierci i odrodzenia jako warunek życia na Ziemi i trwania świata. Czy zatem wśród rysunków znajdują się uniwersalne symbole religijne, wspólne dla całej ludzkości? Jest w nim niewątpliwie koło o czterech szprychach (krzyżowo-szprychowe), rozpowszechnione nie tylko na Bliskim Wschodzie, ale i w Europie. W północnych rytach naskalnych koła takie bywają elementem konstrukcyjnym wozów, występują również samodzielnie. Wiele brązowych i ceramicznych miniaturowych modeli z tego okresu posiada właśnie takie koła (Ch. Pare 1987, s. 29 nn. i ryc. 7). Natomiast koła o normalnym wymiarze zazwyczaj miały większą liczbę szprych; z młodszej

epoki brązu i wczesnego okresu halsztackiego pochodzi kilka kół tego typu całkowicie odlewanych z brązu, zapewne również o przeznaczeniu sakralnym (tamże, s. 49 nn.). Interpretowanie ich jako symboli solarnych jest dużym uproszczeniem. Koło podzielone krzyżem na cztery części, zespoły kół koncentrycznych (znane np. z Hjulatorp) i inne podobne rysunki – to mandale, symbole kosmogoniczne, spotykane w wielu kulturach świata już od paleolitu. Na niektórych przedstawieniach twórcy usiłowali odzwierciedlić ruch obrotowy. W ten sposób mogła powstać np. swastyka (zob. też Z. Krzak 1981, s. 135–137). Czyż koło, a szczególnie koło szprychowe, nie było doskonałym zmaterializowaniem leżącej w głębi psychiki człowieka idei kosmosu, bóstwa, czasoprzestrzeni? Jakże zrozumiałe stałoby się wówczas znaczenie wozu jako atrybutu bogów i bogom równych władców!

W młodszych fazach epoki brązu i okresie halsztackim pojawiły się w Europie środkowej i zachodnio-środkowej liczne pochówki wyposażone w czterokołowe pojazdy (J. Biel 1985, s. 95–97; Ch. Pare 1987, s. 25 nn., tenże 1991, s. 3; P. Schauer 1987, s. 7 nn.). Występowały one także w początkach okresu lateńskiego i były charakterystyczne dla bogatych grobów celtyckich, zapewne arystokracji. O ich obecności świadczą najczęściej brązowe i żelazne okucia – zwykle jedyne elementy zachowane do dnia dzisiejszego. Celtowie powszechnie użytkowali pojazdy cztero- i dwukołowe w gospodarce i taktyce wojennej (F. Schlette 1987, s. 121–122). Fakt, iż znajdowane bywają również w kurhanach, dowodzi ich większego znaczenia niż tylko praktyczne lub prestiżowe. Na funkcję religijną wskazują typy wozów składanych ze zmarłymi. Nie były to rydwany bojowe, lecz czterokołowe wehikule kultowe lub paradne (*Vierrädrige Wagen...*, 1987, *passim*). Niezwykle bogatą symbolikę wozu w obrzędach pogrzebowych ilustruje przykład grobowca z Hochdorf, Kr. Ludwigsburg (Badenia-Wirtembergia), pochodzącego z późnego okresu halsztackiego (ok. 550–500 r. przed Chr.) (J. Biel 1985, s. 97–103 i ryc. 109–119; tenże 1987, s. 125–128). Znaczną część darów grobowych złożono na czterokołowym wozie, okutym niemal w całości zdobioną blachą żelazną. Jego konstrukcja świadczy, iż został wykonany właśnie dla celów obrzędowych. Magiczno-religijną funkcję wozu w omawianym pochówku podkreślają jeszcze inne zabytki. Otóż wśród pierwszoplanowych motywów ornamentacyjnych, zdobiących oparcie łoża zmarłego, odkryto wizerunek dwuosioowego wozu zaprzęzonego w parę koni, na którym stoi uzbrojona postać ludzka. Koła na tym rysunku mają konstrukcję krzyżowo-szprychową, powszechną w ikonografii prahistorycznej Europy, natomiast nader rzadko spotykaną w praktyce. Trzecim wreszcie nawiązaniem do symboliki pojazdu kołowego w kurhanie z Hochdorf jest kształt ozdobnych nóżek, na których stało łożo zmarłego. Miały one formę wyprostowanych figurek ludzkich z uniesionymi rękami, stojących okrakiem na sześcioszprychowych kołach, z nogami opartymi na piaście. Zwłoki spoczywały więc na dziwnym, wielokołowym wehikule, którym w istocie było łożo, ozdobione dodatkowo wyobrażeniami wozu z zaprzęgiem. Z opisanego pochówku moż-

na wyciągnąć wniosek, że motyw pojazdu kołowego dominował w symbolice związanej z przejściem w zaświaty i, być może, przyszłym życiem.

Nie wiadomo czy bogato chowani, wyposażani w wozy Celtowie należeli do władz plemiennych, czy też wypełniali dodatkowo ważne funkcje religijne. Ponadpraktyczne znaczenie wozu dla tego ludu uzupełnia mitologia celtycka. Analogicznie do greckiego Posejdona, celtycki bóg morza, Mannanan, przemierzał oceany rydwanem zaprzężonym w fale-rumaki, nie zaś, jak można by przypuszczać, łodzią (J. Rosen-Przeworska 1971, s. 115).

Kosmogoniczne znaczenie wozu można uzupełnić symboliką gwiazdowego Wielkiego Wozu. Siedem głównych gwiazd konstelacji Ursa Maior znano pod nazwą „wozu” na ogromnych obszarach – od Azji Wschodniej po zachodnie krańce Europy. Często kojarzony był z wozem bogów lub legendarnych bohaterów i władców. Na przykład w Chinach wierzono, że pojazdem tym podróżuje ważny dygniatarz niebiański. Egipcjanie pod wpływem greckim nazywali go „wozem Ozyrysa”. Wśród narodów germańskich jest to „wóz Karola”, w Anglii – Artura, w Irlandii – króla Dawida (R.H. Allen 1963, s. 426–429, 434–435).

Kiedy po raz pierwszy utożsamiono ten gwiazdozbiór z wozem? Homer znalazł dwie nazwy: „Niedźwiedzicę” i „Wóz”. W sumeryjskich tekstach astronomicznych mul-Apin „Wozem” nazwano siedem gwiazd Ursa Maior. Badacze doszukali się nawet analogii pomiędzy czterokołowymi wozami bojowymi z królewskiej nekropoli w Ur (2600–2450 r. przed Chr.) a kształtem Wozu na niebie (E.C. Krupp 1991, s. 230–231).

Jakie są więc cechy charakterystyczne konstelacji Wielkiej Niedźwiedzicy? Z punktu widzenia obserwatora znajdującego się na półkuli północnej cały firmament obraca się wokół Gwiazdy Polarnej. Ursa Maior, łatwy do odnalezienia, znajduje się bardzo blisko „środką wszechświata”. Oznacza to, że promień jego obrotu względem bieguna jest mały. Dzięki temu gwiazdozbiór pozostaje stale widoczny na niebie nawet z szerokości geograficznej Egiptu (oraz, oczywiście, na wszystkich obszarach leżących dalej na północ). Bliskość Gwiazdy Polarnej sprawia, iż Wielki Wóz miał duże znaczenie w dawnej nawigacji. Położenie gwiazd względem linii horyzontu zmienia się podczas nocy, a także w zależności od pory roku. Ta cecha umożliwiała posługiwanie się Wielkim Wozem jako astronomicznym kalendarzem oraz zegarem.

Warto się zastanowić, jakie konsekwencje pociągają za sobą powyższe właściwości. Nieustanny ruch obrotowy doskonale symbolizował wieczność. Ciągła zmiana położenia względem horyzontu wyrażała cykliczność, przemiany „kontrolowane”, wieczne powracanie do stanu wyjściowego. Wzmocnieniem takiej symboliki była „nieśmiertelność” gwiazd Ursa Maior, ich stała obecność na niebie, fakt, iż nigdy nie schodziły do „podziemi”, czyli za linię horyzontu.

Interpretacja Wielkiego Wozu nie kłóci się z interpretacją wozów rzeczywistych, przeciwnie – poszerza ją i umacnia. Wydaje się, że nazwa

gwiazdozbioru wynika z symbolicznego podobieństwa, jakie zachodzi pomiędzy nim a wozem. Podobieństwo wizualne odgrywało chyba rolę drugorzędną. Konstelację znano pod różnymi nazwami, jak choćby Wielkiej Niedźwiedzicy czy Nogi Byka, ale w odległych nawet kulturach, np. w Ameryce Północnej, miała podobne znaczenie magiczno-religijne: symbolizowała wieczność, uporządkowanie wszechświata, odradzanie się przyrody. Nazwa „Niedźwiedzica” pochodzi również z symbolicznej analogii między Ursa Maior a niedźwiedzicą, która w dawnych wierzeniach ucieleśniała dziką Naturę wraz z jej przemianami i rządzącymi nią prawami (E.C. Krupp, s. 229 nn.). Religijnego znaczenia wozu nie należy rozważać z pominięciem faktów astronomicznych.

Przy omawianiu kultowego znaczenia dawnych wozów nie sposób pominąć też zastosowania pojazdów w obrzędach pogrzebowych. Ich obecność zaznacza się rozmaicie: wóz pochowany wraz z człowiekiem, model złożony do grobu obok zwłok, wyobrażenie wozu na kamieniach grobowych lub popielnicach. Użycie pojazdów kołowych w ceremoniach grzebalnych poświadczono jest również przez dawne źródła pisane. Jaką więc funkcję spełniały one w tych uroczystościach?

Najprostszym wyjaśnieniem udziału wozu w pogrzebie jest jego praktyczne wykorzystanie. Stanowił on jeden z najwygodniejszych sposobów transportowania zwłok. Taka odpowiedź nie wyjaśnia, dlaczego pojazdy chowano wraz ze zmarłym. Niektórzy traktują wóz jako bogaty dar grobowy, wyposażenie na przyszłe życie. Tak chowano naczelników plemion i wodzów wypraw wojennych – osoby o najwyższej randze społecznej (S.Z. Pustovalov, N.N. Čeredničenko 1991, s. 213–214). Z kolei palenie zmarłego wraz ze środkiem transportu, którym został on przywieziony na cmentarz, miało podkreślić jednokierunkowy charakter ostatniej drogi i zapobiec powrotowi ducha na świat (J. Gąssowski 1978, s. 158).

Wydaje mi się, że powyższe przypuszczenia nie oddają całej treści obrzędu. Przytoczone w nich znaczenia są zapewne wtórne; wóz jako symbol rangi społecznej był rezultatem coraz wyraźniejszego wyodrębniania się stanowiska wodza, co mogło mieć miejsce już we wczesnobrązowej kulturze katakumbowej na stepach wschodnioeuropejskich, zaś w wyraźniejszej formie – w okresie późniejszym (zob. też S.Z. Pustovalov, N.N. Čeredničenko 1991, s. 215; P. Schauer 1987, s. 23).

Warunkiem odtworzenia pierwotnego znaczenia takich pochówków jest uwzględnienie wszystkich wcześniej wymienionych funkcji religijnych dawnych pojazdów. Istota kultu zmarłych nie odbiega faktycznie od innych aspektów kultu płodności i urodzaju. Sprowadza się przecież do cyklu: życie–śmierć–odrodzenie, opartego na obserwacjach przyrody. Wóz pełnił ważną rolę w uroczystościach z okazji przesilenń słonecznych lub równonocy, symbolizujących nieustanne odradzanie się Natury; nadawał się więc idealnie do obrzędów pogrzebowych. Doskonale pasuje do nich również solarny aspekt wozu: słońce umiera co wieczór, by następnego ranka zmartwych-

wstać. Przedstawienia na płytach grobowych w Kivik (płd. Szwecja), interpretowane jako zobrazowanie uroczystości pogrzebowych, wzmacniałyby działanie odprawianych wówczas obrzędów i stanowiłyby pewnego rodzaju „katechizm”, ułatwiający przejście do świata zmarłych (O. Almgren 1934, s. 162). Ważniejsze od złożenia w grobie rzeczywistego wozu było pozostawienie jego „idei”, o czym świadczą także ich wizerunki wyryte na popielnicach z epoki brązu oraz halsztackich. Na marginesie warto zauważyć, iż niektóre mają czterodzielne koła (np. urna z Darżlubia na Pomorzu Gdańskim) (A. Uzarowiczowa 1975, s. 9 rys. 4).

Najstarsze groby, które mogły pierwotnie zawierać wóz, pochodzą z eneolitu, z obrębu kultury badeńskiej. Zawierały człowieka wraz z krową lub parą wołów. Układ szkieletów sugeruje symbolikę zaprzęgu. Niektórzy badacze sądzą nawet, że kiedyś znajdował się tam pojazd, który uległ całkowitemu rozkładowi (w kulturze badeńskiej dotychczas nie znaleziono przedmiotów drewnianych) (J. Banner 1956, s. 207; N. Kalicz 1976, s. 110). Podobnych odkryć dokonano na ziemiach polskich w kulturze amfor kulistych. Szkielety występowały tu czasami w obudowie kamiennej, zgodnie z tradycją megalityczną. Obok leżały szkielety zwierzęce (S. Nosek 1967, s. 276–278).

Ustalenie, czy w grobach ludzko-zwierzęcych z początku III tysiąclecia przed Chr. rzeczywiście znajdowały się pierwotnie wozy, nie jest sprawą najistotniejszą dla niniejszego artykułu. Układ szkieletów wyraźnie świadczy o tym, że chodziło tu przynajmniej o zaznaczenie idei pojazdu; jego fizyczna obecność nie była konieczna.

Pełna interpretacja opisanych obrzędów pogrzebowych wymaga uwzględnienia roli zwierząt, konkretnie bydła oraz koni i ofiar zwierzęcych w dawnych rytuałach. W kulturze materialnej i duchowej ludów indoeuropejskich koń miał duże znaczenie. Służył jako siła pociągowa oraz do jazdy wierzchem od epoki brązu. Wizerunki koni znajdowano wśród rytów naskalnych i nagrobnych. Powiązany był z kultem płodności, kultami solarnymi oraz światem zmarłych. Na przykład celtycka bogini Epona, Wielka Matka i opiekunka „zaświatów”, przedstawiana była wraz z koniem (J. Rosen-Przeworska 1971, s. 86; F. Schlette 1987, s. 72). Koń bywał chowany w grobach od neolitu (D. Anthony, D. Brown, D.J. Telegin 1992, s. 49–50).

Początki chowu konia w środkowej Europie sięgają przypuszczalnie dopiero późnego eneolitu. Jaki gatunek zwierząt zajmował jego miejsce we wcześniejszym okresie? Taką rolę mogło spełniać bydło. Wykorzystywane jako zwierzęta pociągowe, dostarczało ludziom także mięsa i mleka. Musiało należeć do najcenniejszych zwierząt ofiarnych.

Z obrębu kultury badeńskiej pochodzą interesujące zabytki: naczynia czworokątne, rozszerzające się ku wylewowi, posiadające 4 koła tarczowe. Pod Budapesztem znaleziono 2 okazy, prawie nie różniące się między sobą. Jeden z nich złożony był w grobie w Szigetszentmárton wraz z innymi przedmiotami kultowymi – miseczkami z przegrodą, dzbankami i czerpakami (N. Kalicz 1986, s. 108–109 i ryc. 3 oraz 4). Obiekt ten interpretowany jest

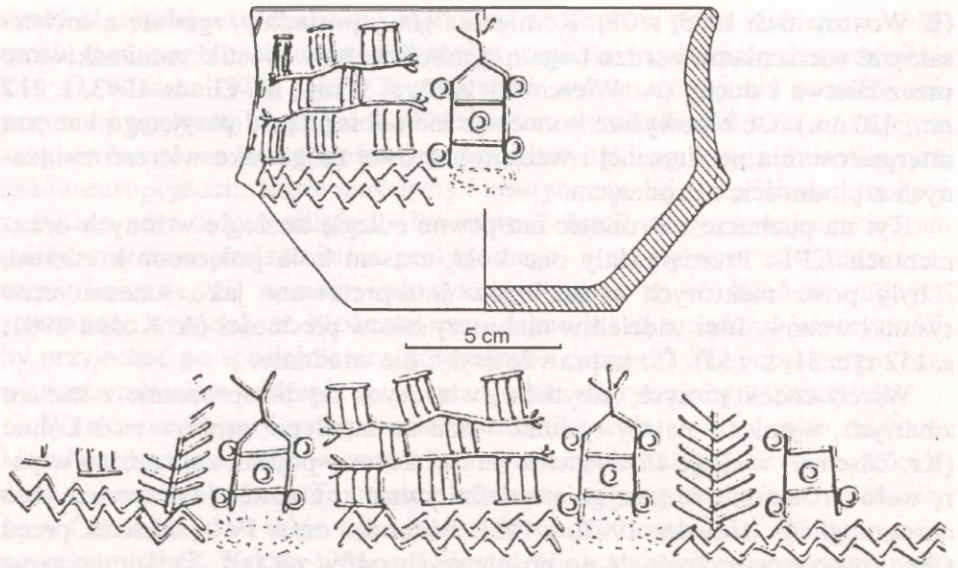
jako pochówek człowieka spełniającego za życia funkcje religijne. Złożona wraz z nim ceramika byłaby więc atrybutem szamana (tamże, s. 112). Natomiast grób nr 177 z Budakalasz w ogóle nie zawierał szczątków człowieka. Niewykluczone, że znajdowały się tam pozostałości ciałopalenia, nie rozpoznane w trakcie prac wykopaliskowych. Istnieje jednak i druga możliwość: odkryte naczynie stanowiło główny obiekt pochówku (J. Banner 1956, s. 209; N. Kalicz 1970, s. 86; tenże 1976, s. 111).

Pucharki na kołach z kultury ceramiki promienistej łączą w sobie magiczno-religijne cechy naczyń i wozów. Powinny być jednak rozpatrywane przede wszystkim jako naczynia, w których zawarta jest symbolika wozu, a nie jako modele pojazdów. Pierwotzory takich naczyń można odnaleźć w innych typach badeńskiej ceramiki kultowej. Ich górna część była identyczna jak w znaleziskach spod Budapesztu, ale zamiast kół miały nóżki lub dużą stopkę (N. Kalicz 1976, s. 112–113).

Forma łącząca symbolikę wozu z symboliką naczynia miała trwale miejsce w obrzędowości ludów pradziejowych i wczesnohistorycznych. W III tysiącleciu przed Chr. miniaturowa ceramika na kołach występowała również w Mezopotamii (H. Müller-Karpe 1974, tabl. s. 210: 13). W Europie rozpowszechniły się analogiczne figurki gliniane i brązowe w epoce brązu i okresie halsztyckim (P. Schauer 1987, s. 17–19 i ryc. 9; Ch. Pare 1987, s. 57–58). Często odkrywano je w grobach; w co najmniej jednym przypadku (na stanowisku Skallerup w Danii) naczynie takie zawierało szczątki ciałopalenia. Ich kultowe funkcje należy rozpatrywać w szerokim aspekcie wegetacyjnego znaczenia symboliki dawnych wozów i naczyń.

Odmianę wyżej opisanej formy, spełniającą zapewne podobną rolę w dawnych wierzeniach, stanowiły naczynia zdobione wizerunkiem pojazdu kołowego. Niewątpliwie związane były ze światem zmarłych lub drogą w zaświaty, skoro rysunek wozu występuje niekiedy na popielnicach. Trzeba jednak podkreślić, że rytuał grzebania zwłok to tylko jeden z elementów obrzędowości religijnej, stosunkowo dobrze uchwytny w źródłach archeologicznych. Powinno się rozszerzyć pole interpretacyjne i podjąć próbę wyjaśnienia treści, które zawiera ornament na najstarszym na świecie zabytku potwierdzającym znajomość pojazdu kołowego – pucharze z osady KPL w Bronocicach, pochodzącym z ok. połowy IV tysiąclecia przed Chr. (ryc. 1) (zob. S. Milisaukas, J. Kruk 1982, s. 141–144; 1991, s. 562–566). Czy jesteśmy w stanie rozszyfrować, jakie treści ukryte zostały ponad 5000 lat temu w wspomnianym naczyniu? Obecność wizerunków trzech wozów nie budzi wątpliwości. Frapujące jest zwłaszcza piąte koło w samym środku każdego z nich. Czyżby procesje dysków słonecznych z okazji przesilen, poświadczone dla epoki brązu, odbywały się już w drugiej połowie IV tysiąclecia przed Chr.? (porównaj P. Schauer 1987, s. 5–6).

Ludy megalityczne, do których należała również kultura pucharów lejkowatych, prowadziły obserwacje słońca i księżyca. Świadczy o tym choćby orientacja astronomiczna wielu konstrukcji (A. Burl 1989, s. 204 n.; G. Daniel



Ryc. 1. Ornament na naczyniu KPL z Bronocic (Polska), pochodzącym z około połowy IV tysiąclecia przed Chr.

Lit.: S. Milisauskas, J. Kruk 1991, s. 565 ryc. 3.

Fig. 1. Ornament on a FBC vessel from Bronocice (Poland) of the mid fourth millennium BC. After S. Milisauskas and J. Kruk 1991, p. 565 Fig. 3.

1989, s. 187–188; Z. Krzak 1992, s. 215; tenże 1994, s. 316–332). Społecznościom KPL mógł być też znany kalendarz słoneczny (T. Wiślański 1979, s. 260). Wydaje się, że słońce traktowano jako siłę zapładniającą ziemię, co ilustruje przykład grobowca z New Grange i wiele innych obiektów megalitycznych. Ciała niebieskie odgrywały zatem ważną rolę w religii płodności i urodzaju.

Za astronomicznymi, kalendarzowymi elementami ornamentu na naczyniu z Bronocic świadczyć mogą także inne jego cechy. Pomiedzy wizerunkami wozów znajduje się w trzech poziomych rzędach 30 pionowych kresiek. Czyżby liczba dni w miesiącu? Dwie długie, poziome linie rozwidlają się na każdym końcu na trzy rozgałęzienia, dając w sumie $3 \times 4 = 12$. Czyżby liczba miesięcy w roku? Uniwersalność tego ornamentu uzupełnia przedstawienie dwóch drzew, posiadających przecież bardzo bogatą symbolikę drzewa kosmicznego lub też cyklicznego odradzania się przyrody (szerzej zob. O. Almgren 1934, s. 190; M. Eliade 1988, s. 31; tenże 1993, s. 261–269; A. Kempniński 1993, s. 116–117). Ostatni element ryty – to pozioma podwójna linia zygzakowata w sąsiedztwie podstawy naczynia. W świecie śródziemnomorskim zygzak symbolizował wodę, urodzaj. Niewykluczone, że ta symbolika również ma charakter uniwersalny (T. Wiślański 1979, s. 260).

„Piąte koło u wozu” z Bronocic nie musi przedstawiać dysku solarnego, chociaż taka interpretacja wydaje się bardzo prawdopodobna. Mogła to być schematycznie zaznaczona misa kultowa lub monolit na wozie

(E. Woytowitsch 1985, s. 38). Kamienie i głazy posiadały, zgodnie z uniwersalnymi wierzeniami, bardzo bogatą symbolikę, były również zamieszkiwane przez bóstwa i duchy (A. Wierciński 1992, s. 31 nn.; M. Eliade 1993, s. 212 nn., 420 nn.). Obie powyższe koncepcje nie odbiegają od przyjętego kanonu interpretowania neolitycznej i wczesnobrązowej religii jako wierzeń związanych z płodnością i urodzajem.

Ryt na pucharze z Bronocic ma pewne odległe analogie w innych ornamentach KPL. Przedstawiały one koła, czasem koła połączone kreskami, i były przez niektórych archeologów interpretowane jako schematyczne rysunki wozów. Inni widzieli w nich oczy bóstw płodności (A. Koško 1981, s. 152 ryc. 31, s. 153). Co naprawdę kryły, nie wiadomo.

Wśród eneolitycznych zabytków, wiążących się bezsprzecznie z kultem zmarłych, wymienić należy rysunek wozu na kamieniu grobowym z Lohne (Kr. Züschen) w Hesji. Przedstawia on dwukołowy pojazd, zaprzężony w parę wołów. Ostatnio rozstrzygnięto definitywnie kontrowersje dotyczące jego chronologii (A. Häusler 1992, s. 185). Pochodzi on z IV tysiąclecia przed Chr., stanowi więc analogię do późniejszych rytów z Kivik, świadcząc zarazem, że ukryta w nich ideologia sięga znacznie wcześniejszych czasów niż do epoki brązu.

W roku 1991 dokonano w Szlezwiku-Holsztynie niezwyklego odkrycia. Pod nasypem wczesnoneolitycznego grobowca dolmenowego w Flintbeck, Kr. Rendsburg-Eckernförde, znaleziono ślady pozostawione przez wóz dwukołowy, biegnące na odcinku ok. 20 metrów. Wozu użyto do budowy komory grobowej, datowanej na fazę C KPL. Wózek ciągnęli przypuszczalnie ludzie, podstawiali go do wykopu, ładowali wydobytą glinę i odprowadzali tą samą drogą, nie zawracając w miejscu budowy (B. Zich 1992, s. 58 i ryc.). Jakie względy przemawiały za użyciem pojazdu przy wznoszeniu grobowca – czy tylko praktyczne? Sądzę, że stawianie domu zmarłym miało od samego początku charakter sakralny, dlatego wóz, użyty do odtransportowania ziemi wydobytej z dołu pod komorę grobową, mógł dla ówczesnych budowniczych mieć znaczenie kultowe.

Odrębny problem stanowią liczne znaleziska fragmentów eneolitycznych wozów w strefie alpejskiej z osad nadjeziernych Szwajcarii i południowych Niemiec. Koła tych pojazdów, zbudowane z jednej, dwóch lub trzech części, z racji swej kilkunastokrotności, wykazują pewne podobieństwa do kół z obszarów stepowych Europy. Różni je podstawowy element konstrukcyjny: otwór na oś kół alpejskich jest czworokątny, w przybliżeniu kwadratowy. Oznacza to, że koła obracały się wraz z osią, do której były przymocowane. Wynalazek taki ma najbliższe chronologicznie analogie w Indiach, ale o żadnym przepływie myśli technicznej na taką odległość w początkach III tysiąclecia przed Chr. nie może być mowy (E. Woytowitsch 1985, s. 7 i 37).

Czym wytłumaczyć tę dziwną konstrukcję w czasie, gdy inne ludy europejskie od dawna już stosowały wozy o nieruchomych osiach? Obrotowa oś była mniej korzystna ze względów użytkowych. Budowniczowie wozów

strefy alpejskiej – to doskonali fachowcy, stosowane przez nich sposoby łączenia poszczególnych części kół budzą uznanie współczesnych rzemieślników (J. Winiger 1987, s. 83). Trudno sobie wyobrazić, by nie potrafili oni, przy swej ogromnej wprawie w obróbce drewna, zbudować koła z okrągłym otworem na oś, zwłaszcza że istniały przykłady takiego rozwiązania u innych ludów europejskich. Może narodziny i kontynuacja tej niecodziennej tradycji związana więc była z religią i wierzeniami? Jeżeli wozy „szwajcarskie” nie miały większego zastosowania praktycznego, a mogły mieć natomiast znaczenie kultowe, nie musiały być wykorzystywane na co dzień w trudnych warunkach terenowych. Może wyprowadzano je tylko podczas uroczystości, by przyjechać po specjalnie przygotowanych drogach? Wówczas gorsze rozwiązanie z punktu widzenia technicznego nie odgrywałoby większej roli.

Warto przy okazji przypomnieć symbolikę koła u wozu jako mandali. Mandalę przedstawiano w rozmaitych postaciach, także jako koło w kwadracie i kwadrat w kole. Te ostatnie warianty stały się szczególnie powszechne w Chinach, gdzie takie wyobrażenie kosmosu dominowało aż do czasów nowożytnych (Z. Krzak 1981, s. 137 nn.). Nie należy chyba odrzucać możliwości interpretowania kół wozów strefy alpejskiej jako lokalnych symboli kosmogonicznych, które – ze względu na to właśnie znaczenie – nie ustępowały przez długi okres kołom obracającym się na osi, dominującym i lepszym pod względem użytkowym.

Niekiedy wozy lub koła składano w jeziorach czy bagnach jako dary wotywnie. W ten sposób interpretowane są nieco późniejsze znaleziska kół z torfowisk Europy północnej. Niektóre wiązane są z późną fazą KPL, inne należą do epoki brązu. Mielibyśmy tu do czynienia ze znaczeniem wozów jako przedmiotów ofiarnych.

Możliwe, że wóz, wraz ze swoim bogatym znaczeniem religijnym i obrzędowym, przyspieszył personifikację dawnych bóstw. Na początku wożono święte dyski solarne, święte naczynia. Na wóz wsiadały również wybitniejsze osobistości czy kapłani, których szybko zaczęto utożsamiać z bogami. Szczególnie miejsce w tych przeobrażeniach zajmują figurki zoomorficzne na kołach, znane z Bliskiego Wschodu, a nawet z Ameryki Łacińskiej (T. Heyerdahl 1983, s. 73–74 i ryc. 9). Czyżby symbolizowały bożków pod postacią zwierząt lub stworzenia poświęcone bogom? Sądzę, że znaczenie religijne wozu przez tysiące lat przewyższało jego znaczenie użytkowe.

Zanim koło popchnęło naprzód rozwój gospodarczy ludzkości, odgrywało istotną rolę w jej rozwoju duchowym.

WYKAZ CYTOWANEJ LITERATURY

Allen R.H.

1963 *Star names and their meanings*, New York.

Almgren O.

1934 *Nordische Felszeichnungen als religiöse Urkunden*, Frankfurt/Main.

- Anthony D., Brown D., Telegin D.J.
1992 *Początki jeździectwa*, „Świat Nauki”, nr 2, s. 48–54.
- Banner J.
1956 *Die Pèceler Kultur*, „Archaeologia Hungarica S.N.”, Budapest.
- Biel J.
1985 *Die Ausstattung des Toten*, [w:] *Der Keltenfürst von Hochdorf. Methoden und Ergebnisse der Landesarchäologie. Katalog zur Ausstellung Stuttgart Kunstgebäude vom 14. August bis 13. Oktober 1985*, Stuttgart, s. 78–105.
1987 *Der Wagen aus dem Fürstengrabhügel von Hochdorf*, [w:] *Vierrädrige Wagen...*, s. 121–128.
- Bukowski Z.
1981 *Europa od połowy II do połowy I tysiąclecia p.n.e.*, [w:] *Kultury i ludy dawnej Europy*, (S.K. Kozłowski red.), Warszawa, s. 111–194.
- Burl A.
1989 *Liegende Steinkreise: Zeugen des alten Mondkultes*, [w:] *Siedlungen der Steinzeit*, Heidelberg, s. 204–211.
- Daniel G.
1989 *Megalithische Monumente*, [w:] *Siedlungen der Steinzeit*, Heidelberg, s. 180–191.
- Eliade M.
1988 *Historia wierzeń i idei religijnych*, Warszawa.
1993 *Traktat o historii religii*, Łódź.
- Gąssowski J.
1978 *Mitologia Celtów*, Warszawa.
- Gedl M.
1985 *Epoka brązu i wczesna epoka żelaza w Europie*, Kraków.
- Häusler A.
1992 *Der Ursprung des Wagens in der Diskussion der Gegenwart*, „Archäologische Mitteilungen aus Nordwestdeutschland”, t. 15, Oldenburg, s. 179–190.
- Heyerdahl T.
1983 *Z kontynentu na kontynent*, Gdańsk.
- Hüttel H.-G.
1982 *Zur Abkunft des danubischen Pferd – Wagen – Komplexes der Altbronzezeit*, [w:] *Südosteuropa zwischen 1600 und 1000 v. Chr.*, Prähistorische Archäologie in Südosteuropa, t. 1, Berlin, s. 39–63.
- Kalicz N.
1970 *Götter aus Ton. Das Neolithikum und die Kupferzeit in Ungarn*, Budapest.
1976 *Novaja nachodka modieli povozki epoki eneolita iz okriesnostiej Budapesta*, „Sovetskaja archeologija”, nr 2, s. 106–117.
- Kempiński A.
1993 *Słownik mitologii ludów indoeuropejskich*, Poznań.
- Kośko A.
1981 *Udział południowo-wschodnich wzorców kulturowych w rozwoju niżowych społeczeństw KPL*, Poznań.
- Krupp E.C.
1991 *Beyond the blue horizon*, New York.
- Krzak Z.
1981 *Kosmogram-krzyż-bóstwo*, „Wiadomości Archeologiczne”, t. 46, s. 135–144.
1992 *Kim była elita megalityczna?*, „Archeologia Polski”, t. 37, z. 1–1, s. 215–224.
1994 *Megality Europy*, Warszawa.
- Milisauskas S., Kruk J.
1982 *Die Wagendarstellung auf einem Trichterbecher aus Bronocice in Polen*, „Archäologisches Korrespondenzblatt”, t. 12, s. 141–144.

- 1991 *Utilization of cattle for traction during the later Neolithic in southeastern Poland*, „Antiquity”, t. 65, s. 562–566.
- Moscatti S.
1966 *Kultura starożytnych ludów semickich*, Warszawa.
- Müller-Karpe H.
1974 *Handbuch der Vorgeschichte*, t. III: *Die Kupferzeit*, München.
- Nosek S.
1967 *Kultura amfor kulistych w Polsce*, Wrocław – Warszawa – Kraków.
- Pare Ch.
1987 *Der Zeremonialwagen der Urnenfelderzeit – seine Entstehung, Form und Verbreitung*, [w:] *Vierrädrige Wagen...*, s. 25–67.
- 1991 *Swords, wagon-graves, and the beginning of the Early Iron Age in Central Europe*, „Kleine Schriften aus dem Vorgeschichtlichen Seminar der Philipps-Universität Marburg”, z. 37.
- Pietrzykowski M.
1985 *Mitologia starożytnej Grecji*, Warszawa.
- Popko M.
1980 *Mitologia hetyckiej Anatolii*, Warszawa.
- Pritchard J.B.
1955 *Ancient Near Eastern texts relating to the Old Testament*, Princeton.
- Pustovalov S.Z., Čeredičenko N.N.
1991 *Bojevyje kolesnicy i kolesnicyje w obščestvie katakombnoj kultury*, „Sovetskaja archeologija”, nr 4, s. 206–216.
- Ranke-Graves R.
1955 *Griechische Mythologie*, t. 1.
- Renfrew C.
1972 *The emergence of civilisation. The Cyclades and the Aegean in the 3. Millenium B.C.*, London.
- Rosen-Przeworska J.
1971 *Religie Celtów*, Warszawa.
- Saleh M., Sourouzian H.
1986 *Das Ägyptische Museum Kairo. Offizieller Katalog*, Mainz.
- Schauer P.
1987 *Der vierrädrige Wagen in Zeremonialgeschehen und Bestattungsbrauch der orientlich-ägäischen Hochkulturen und ihrer Randgebiete*, [w:] *Vierrädrige Wagen...*, s. 1–23.
- Schlette F.
1987 *Celtowie*, Łódź.
- Uzarowiczowa A.
1975 *Ornament na naczyniu kultury pucharów lejkowatych z Ostrowca Świętokrzyskiego*, „Wiadomości Archeologiczne”, t. 40, z. 1, s. 3–12.
- Vierrädrige Wagen...*
1987 *Vierrädrige Wagen der Hallstattzeit*, Mainz.
- Wierciński A.
1992 *Ewolucja magii i religii. (Materiały do wykładów – cz. II)*, Warszawa.
- Winiger J.
1987 *Das Spätneolithikum der Westschweiz auf Rädern*, „Helvetia Archaeologica”, nr 71/72, s. 78–109.
- Wiślański T.
1979 *Kształtowanie się miejscowych kultur rolniczo-hodowlanych. Plemiona kultury pucharów lejkowatych*, [w:] *Prahistoria ziem polskich*, t. II: *Neolit*, W. Hensel, T. Wiślański red., Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk, s. 165–260.

Woytowitsch E.

1985 *Die ersten Wagen der Schweiz: die ältesten Europas*, „*Helvetia Archaeologica*”, nr 61, s. 2–45.

Zich B.

1992 *Frühneolithische Karrenspuren in Flintbeck*, „*Archäologie in Deutschland*”, nr 1, s. 58.

RAFAŁ MAŁECKI

THE MAGICO-RELIGIOUS FUNCTION OF ANCIENT WHEELED VEHICLES

Summary

The wheel, invented over 5000 years ago in the later Neolithic, was one of the most important inventions of human history. In common with many of the products of the culture of early man, ancient vehicles had not only a utilitarian aspect, but also a religious one.

In the mythology of European and Near Eastern societies mainly from the first millennium BC, wheeled vehicles appear relatively often. They were connected with figures which played an important role in fertility cults, or with deities having such connotations.

The “Solar Vehicle” (a vehicle carrying a disc which symbolized the solar disc) had an especial significance in ancient religions. These have often been interpreted as indicators of a solar cult, but they should be seen in a wider context, in connection with the broader phenomenon of vegetational cults, of which the solar cult undoubtedly formed part. Such a vehicle was utilized during ceremonies at the solstices and equinoxes in western Europe even at the beginning of the twentieth century. Together with this appeared a specific form, linking the symbolism of a boat and waggon, in the shape of a ship on wheels. From these ancient rituals promoting fertility, bountyfulness and good luck, taken into the Christian liturgical calendar, probably comes the modern name of such festivals, carnival (from “*carrus navalis*”).

Solar vehicles and ships on wheels were used for ceremonial purposes in Europe and neighbouring areas already by the Bronze Age, which is shown by many rock-engravings (among them from southern Scandinavia), miniature models (for example the solar vehicle from Trundholm in Denmark – about 1300–1200 BC, or the wheeled ship from the grave of Ahhotep in Egypt – about the middle of the second millennium BC) or in myths (for example the vehicle of Dionysus or Osiris).

Wheeled vehicles also were used as grave-offerings, from the Bronze Age, usually in the graves of a social elite. They had here the symbolic function of taking the spirit (body?) of the dead into the “other” world. This seems to be understandable in the light of present interpretations of their religious function, they aided the rebirth of the dead in the new dimension.

The custom of placing vehicles, or symbolic representations of them (e.g., models or other representations) in graves appeared over wide areas of Europe already by the fourth millennium BC. This demonstrates the ritual meaning of wheeled vehicles even among populations inhabiting the area before the expansion of the Indoeuropeans.

It is from precisely this period that oldest vessels on wheels come, linking the symbols of vehicles with that of the vessel (which due to the shape, function and the gender of those who made and used them, may be linked with the female element). Two such objects have been found in cremation graves of the Baden Culture. These allow us to suggest that the close link between the vegetational cults and wheeled vehicles comes from at least the late Stone Age.

The oldest known evidence in the world of the existence of wheeled vehicles is a drawing on a Funnel Beaker Culture (FBC) pot from Bronocice in southern Poland (Fig. 1). This dates to the middle of the fourth millennium BC and shows three waggons, in the centre of each is shown a regular circle. Does this mean that the Bronze Age rituals which used “solar vehicles” had a beginning in the later part of the Neolithic?

The Megalithic peoples, to which FBC belonged, carried out observations of the sun and moon (demonstrable by the astronomic orientation of many of their constructions). The sun was regarded as a source of the power which fertilized the Earth, and these societies probably used a solar calendar.

Other features of the Bronocice drawing suggest its astronomic or calendaric significance. Between the drawings of waggons are found three horizontal rows of 30 dashes, perhaps the number of days in a month? Two long horizontal lines have at each end three "prongs", giving in total $3 \times 4 = 12$, perhaps the number of months in a year? The universal nature of the drawing is reinforced by the representation of a tree, which may be linked with the rich symbolism of the Cosmic Tree and the cyclic rebirth of nature. The last element of the drawing is a double zigzag line near the base of the vessel. In the Mediterranean world the zigzag represented water, fertility. It is not out of the question that such a symbol had a universal character.

The "fifth wagon wheel" at Bronocice does not necessarily represent the solar disc, though such an interpretation seems to be very likely. It could also be the symbolic representation of a cult vessel or a monolith on the waggon – stones and rocks generally fulfilled a specific magico-religious role, thus such an interpretation would not conflict with what we know about ancient beliefs.

The above remarks show that already in the distant past wheeled vehicles played an important role in fertility cults, the most important element of Neolithic and Early Bronze Age religion. This was because of the linking of the ability to carry people and objects, linked with the symbolism of the wheel, with circular movement. The Earth turns, thus for an observer on the planet, the whole Universe revolves, but returning to the place of origin. Time also returns to a beginning each year. The wheel thus forms a symbol of the idea of time and space. The wide significance of wheeled vehicles in this context is evidenced also by the name of the most easily recognizable constellation in the northern hemisphere (and the most important for orientation in time and space), Ursa Major, also known in some cultures as the "Great Waggon" at least from the third millennium BC.

Translated by Paul Barford

Adres Autora:
Rafał Małecki
ul. Pogodna 8
05-080 Laski Warszawskie

