

- ☐ KÖRÖSÉNYI ANDRÁS: A kortárs liberalizmus és konzervativizmus ütközőpontjai In *A magyar konzervativizmus*. Szerk.: Tőkéczy László. Bp., 1994, Batthyány Lajos Alapítvány, 49–57. p.
- ☐ MANNHEIM KÁROLY: *A konzervativizmusról*. Bp., 1994, Cserépfalvi.
- ☐ NISBET, R.: *Konzervativizmus: álom és valóság* [Tanulmány]. Bp., 1996.
- ☐ PACZOLAY PÉTER: A történelmi alkotmány és a konzervatív jogi gondolkodás In *Magyar konzervativizmus*. 29–36. p.
- ☐ SCRUTON, R.: *Mi a konzervativizmus?* Bp., 1995, Osiris.

### Jegyzetek

- <sup>1</sup> Mannheim: i. m. 67. p.
- <sup>2</sup> Burke: i. m. 104. p.
- <sup>3</sup> Hayek említett művére támaszkodik a fejezet
- <sup>4</sup> Ez az elv nem más, mint Plautus homo homini lupus (az eredetiben: i. m. lupus est homo homini) elvének aktualizált változata. Ez egyben azt is példázza, hogy az emberiség a társadalmi problémákra az alapvető válaszokat, válaszlehetőségeket már régóta ismeri. *Nil novum sub sole...*
- <sup>5</sup> Nisbet: i. m. 44–45. p.
- <sup>6</sup> Paczolay: i. m.
- <sup>7</sup> Körösényi: i. m.
- <sup>8</sup> Burke: i. m. Gondolatok és töredékek a szűkölködéstről. Idézi Nisbet: i. m. 53. p.
- <sup>9</sup> Burke: i. m. 328–329. p.
- <sup>10</sup> Churchill, idézi Nisbet: i. m. 61. p.
- <sup>11</sup> Nisbet: i. m. 68., 71. p.
- <sup>12</sup> Burke, idézi Nisbet: i. m. 72. p.
- <sup>13</sup> Burke: i. m. 211. p.
- <sup>14</sup> Bonald, idézi Nisbet: i. m. 83. p.
- <sup>15</sup> Scruton: i. m. 33. p.
- <sup>16</sup> Tocqueville, idézi Nisbet: i. m. 90. p.
- <sup>17</sup> Chesterton, idézi Nisbet: i. m. 91. p.
- <sup>18</sup> Southey, idézi Nisbet: i. m. 83. p.

Szegfű László Péter

## A késő római kocsijai a Vulgata tükrében

### Bevezetés

Az emberiség mindmáig legnagyobb felfedezése a kerék volt, amely a régebbi korokban legszembeötlőbben a közlekedési eszközök területén nyilatkozott meg. Mivel magam is közlekedési szakközépiskolában érettségiztem, érthetően érdeklődésem körébe tartoznak a közlekedési eszközök, kiváltképp a kerekeken gördülők.

Annak tudatában, hogy a felfüggesztett szekrényű hintó, a *kocsi*<sup>1</sup> olyan jelentős hazai találmány, amelynek alapelvét a vasút is felhasználta, úgy gondoltam, vasútról írandó dolgozatomban elejére írok egy rövid történeti áttekintést a *kocsikról*. Belefogva két meglepetés is ért, egyrészt a kocsik középkori története közel sincs olyan jól kidolgozva, mint az ókori, másrészt magyarul erről szinte csak utalásszerű rövid tudósítások olvashatók.

Csak néhány példa: a technika történetét bemutató, 1961-ben megjelent, oroszról fordított nagymonográfia több mint 500 oldalából mindössze három bekezdésnyit ír.<sup>2</sup> Ami ehhez képest többlet, az néhány Marx-idézet interpretálása.<sup>3</sup> A két évvel később megjelent, magyar szerzők által összeállított ugyancsak monografikus kötet<sup>4</sup> több mint 1100 oldalából is csak néhány oldal szól erről.<sup>5</sup> A Móra kiadónál megjelent – szemléltetés célját is szolgáló – könyvecske a középkori európai életről csak oldalnyit fogalmaz meg a kocsikról, kocsival való közlekedésről.<sup>6</sup> A *szakócától a dinamóig* nagymonográfia is mindössze négy oldalt szentel e témának.<sup>7</sup>

Az az óriási összefoglalás, amely *Az emberiség krónikája* címet kapta,<sup>8</sup> alig néhány szót fordít ennek ismertetésére csakúgy, mint a hasonlóan terjedelmes technikatörténeti összefoglaló,<sup>9</sup> mely zömmel fülszövegeiben ad egy-egy mondatnyi információt.<sup>10</sup> A főiskolai jegyzet is elnagyolja e téma kifejtését.<sup>11</sup>

Valójában csak Tarr László 1968-ban kiadott,<sup>12</sup> majd 1978-ban bővítve újra fogalmazott<sup>13</sup> műve, illetve Ürögdi György könyve a régi rómaiak utazásáról<sup>14</sup> a két hozzáférhető munka, amelyek viszonylag bő adatbázist szolgáltatnak,<sup>15</sup> de teljesnek ezek sem mondhatók. Úgy döntöttem tehát, hogy megkísérlem egy teljesebb anyag összeállítását. Ekkor azonban gondot okozott, hogy honnan merítsem a példaadatokat. Arra gondoltam – bármennyire furcsán hangzik is –, hogy a Biblia ebben segítségemre lehet. A Szentírásban ugyanis számtalan helyen szerepelnek a legkülönbözőbb funkciókban kocsik, szekerek, ugyanakkor az egyház által is jóváhagyott latin nyelvű bibliafordítást, a Vulgátát éppen akkoriban, az V. század elején készítette el Szent Jeromos (348–420),<sup>16</sup> amikor a Római Birodalomban már kialakulóban voltak a középkori változások csirái. Arra is számítottam, hogy az ellenőrzéshez felhasználhatom a másfél évszázaddal később keletkezett „lexikont”, Sevillai Izidor (560–636) *Ethymologiarum libri XX* című művét.<sup>17</sup>

Amikor mindezt elképzelve nekirugaszkodtam a munkának, újabb meglepetés ért! Erről szól ez a dolgozat.

## Kocsik a Római Birodalomban

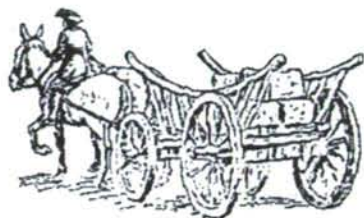
A Nyugat-Római Birodalomban nagyon sokféle kocsit használtak, egyrészt a sokféle feladat specializálódó igényeinek megfelelően, másrészt a birodalom földrajzi helyzete, ebből fakadó gazdasági és társadalmi normatívák miatt. A változásokat igen nehéz nyomon követni, mivel a soknemzetiségű, soknyelvű impériumban számolni kell azzal, hogy ugyanazon funkciójú járműveket helyi nyelv vagy nyelvjárás szerint nevezték el különféle neveken, máskor pedig a különféle kocsikat ugyanazon névvel illették, esetleg csak hozzákapcsolt jelző különbözteti meg az egyik kocsitípust a másiktól. Máskor névátvitel történik, megint máskor – főleg költői gyakorlatban – a funkció vagy alkatrészt váltik a jármű nevévé a „*pars pro toto*” elve alapján, megint máskor nem is lehet pontosan eldönteni, hogy a szóban forgó jármű megfelel-e a kocsi alapvető feladatának, fogalmának. Az elkövetkezőkben megkísérlem ABC-sorrendben bemutatni az egyes kocsi-, vagy helyesebben járműtípusokat, hogy aztán a biblikus kocsikra térhessek rá.



## 12

## 1. Angaria

Eredetere talán neve utal, amely görög eredetű; kezdetben a „szállítási robot” a „fuvarral való szolgálat”, az „országúti szállítási kötelezettség” volt a jelentése és csak később vált a nagy terhek szállítására alkalmas szekér nevévé.<sup>18</sup> A szállítóeszközöket is szabványosító *Codex Theodosianus* szerint az *angaria* 1500 római libra (közel ötszáz kilogramm) teher szállítására volt alkalmas. Gyakorta használták a légiók sebesültjeinek szállítására, tehát „mentőkocsi” szerepe is volt.<sup>19</sup> Hajtója az *angarius*, de ez a szó lovasfutárt is jelentett olykor.



ANGARIA

## 2. Baianula

Előfordul tájszóban *baionula* alakban is. Eredetileg „hordszék” lehetett, amelyet rabszolgák cipeltek rudakon, esetleg egyiptomi szokás szerint vállon hordott póznákon. A korai időszakban nem fordul elő kocsi jelentésben. A *baiulare* ige jelentése, „terhet emelni; nehéz terhet háton vagy vállon” vinni. A neolatin nyelvekben (olasz: bagaglio, fr.: bagages) azonban a spanyol alak már lóval hozza kapcsolatba az eredeti [talán: bag-ulo]<sup>20</sup> alakot: equipaje. Isidorus pedig már azt mondja, hogy a „*baiula* ágy, amelyet utazásokon cipelnek, s nevét a cipelésről vagy hordozástól nyerte”.<sup>21</sup>

Hajtóját nem annyira a konkrét terhek hurcolását végző szolga *bajulator* nevével illették, hanem inkább a *bajulus* szóval, amely olyan embert jelentett, aki pénzért poggyászt, málhát elvisz, célba juttat. (Ezért később a levélhordót vagy a halottvivőt is említik így.)



BAIANULA

## 3. Basterna

Bizonyos feltevések szerint, a Meroving-kor uralkodóit szállító kocsi neve volt, ha egyáltalán kerekeken mozgó jármű volt, ugyanis mások egyszerűen csak „hordszéknek” tartják.<sup>22</sup> Lehetett olyan zárt, hordozható szék, amelyet öszvérek vittek. Neve lehet görög eredetű, de az sem kizárt, hogy egy makedóniai népről vagy a hispániai Basti városáról nyerte nevét. Isidorus püspök mindenesetre a kocsikról szóló fejezetében azt írja: „a basterna útikocsi, mintegy az út egyengetésére kényelmes gyékényszalmával megalkotva és két állat által vontatva.”<sup>23</sup>

A „hordszékert” cipelő, vagy az útikocsit vontató öszvérek hajtóját, aki az első változat esetén bizonyosan csak az állatok mellett haladt *basteruarius*nak nevezték.

## 4. Bigae

A középkorban előfordul *biga* alakban is. Valójában nem kocsitípust jelölő szó, hanem kettősfogatot értettek alatta, tehát a szekérbe egymás mellé fogott két lovat, öszvért, szamarat (onagert) vagy ökröt. A szó származtatása szerint is összetétel, amelyet a *bis*

(kettős) és a *jugum* (iga) szavakból alkottak. Később is használják a *biugis* melléknévi alakot, ha ki akarják emelni a fogatolást (*biugis currus*, *biugis reda* stb.)<sup>24</sup> Isidorus szerint „a négyes-, kettes-, hármás- és hatosfogatokat a lovak számáról és az igáról nevezték el.” A cirkuszi játékokon azért szentelték „a bigákat a Holdnak, mivelhogy a Nappal ikerfutásúnak tartották, vagy mivel éjjel és nappal is látható. Igáztak pediglen egyszer fekete lovat, máskor hófehéret”.<sup>25</sup>



BIGAE

Érdekességként megemlíthető, hogy azt az ezüstpénzt, amelynek a veretképén kettősfogat volt, a köznyelvben *bigatus*-nak mondták (a *numus bigatus* = dénár rövidüléseként). A kettősfogat, *bigae* vagy *biugae* hajtóját *bigarius*-nak nevezték.

Bigán a cirkuszi játékokat megelőző menetben a városi magisztrátus tagjai ülhetek csak, ám kizárólag akkor, ha a császár hatlovas fogaton (*seiugae*) jelent meg.<sup>26</sup>

## 5. Birota

Neve összevonással keletkezett a *bis* (kettős) és a *rota* szavakból, eredeti jelentése „kétkerekű”, s a szekér szó jelzője volt: „*vehiculum birotum*”, „*reda birota*”. Valószínűleg az utóbbiból önállósult a könnyű kétkerekű kocsik jelölésére.<sup>27</sup>

## 6. Capsus

Hasonlóan a birotához, amely a „kerék” szóból keletkezett, a *capsus* is a „*pars pro toto*” elv alapján jött létre. Kezdetben csak fonott kast, a kocsi kasát jelentette vagy olyan ketrecet, amelyekben a vad állatokat tartották vagy szállították. Isidorus szerint „A *capsus*, hasonlóan egy szekrényhez, minden oldalról befedett négykerekű szekér.”<sup>28</sup>



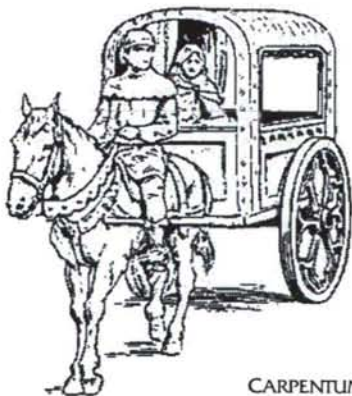
CAPSUS

## 7. Caracutum

Kevésbé ismert jármű, alig említik. Isidorus világítja meg milyenségét és nevének eredetét amikor ezt írja: „a *caracutum* igen magas kerekű szekér, mintegy magas kocsi”.<sup>29</sup> Magyarul nehezen adható vissza, hogy ezzel az elnevezést is megadja a *carrus* és az *acutus* (hegyes, magas stb.) szavak összetételeként. Hogy hány kereke lehetett ennek a kocsinak, arra majd a *carrus* tárgyalásakor térek ki.

## 8. Carpentum

Rómában nem nagyon kedvelték a városbeli kocsi-kázást. Amikor egy gall támadás elhárításában – a monda szerint – oroszlánrészt vállaltak a római nők, hálából Camillus i. e. 390-ben engedélyezte a harcokban résztvevő hölgyek számára a kocsik e típusának



CARPENTUM



használatát.<sup>30</sup> A kétkerekű, fedett *carpentumot* – amely nevét a galliai *Carpentoracte* városról vagy *Carpetania* hispániai tartományról nyerhette – aztán a papság is igénybe vette díszmenetekhez. Éppen mert úri nők és köztisztviselőben álló papok kedvenc járműve volt, sőt Julius Caesar után – kb. i. e. 45-től – a nyilvános felvonulások fontos eszközévé vált, gyorsan alakult át díszkocsivá.<sup>31</sup> Négykerekű változatát, amelynek négy sarkába szobrokat vagy oszlopokat helyeztek, hogy a fölé kifeszített tetőt tartsák, olykor az üléseket is szíjakra függesztették, csak a császár és a legfőbb magistratusok használhatták.<sup>32</sup> Hogy minő súlyt kellett elbírnia, az adott: 1000 római librát (330 kg).<sup>33</sup> *Carpentum pompatikum*. Ez már a díszkocsi Isidorusnál, aki így ír: „A pompázatos kocsi szekérfajta, amely díszkocsi.”<sup>34</sup> *Carpentum mortuarium*. Díszkocsi volt, amely temetési menetekben a halotti urnát szállította.<sup>35</sup>

## 9. Carruca

Előfordul *caruca* alakban is. Isidorus a *capsus* leírásakor említi, hogy az voltaképpen olyan *carruca*, amely minden oldalról fedett.<sup>36</sup> Négykerekű szekér volt, amelyet elsősorban szenátorok és más magas rangú császári tisztségviselők kezdtek használni a 3. századtól, s természetesen rangjuknak megfelelően dekorálták is bronzsal, ezüstlemezekkel, a kérédek arany vagy elefántcsont lapokkal. Így tehát a *carruca* díszkocsivá vált: a szabályok szigorának felengedése után a sznob előkelők, tehető magánemberek is készíttettek ilyen státusszimbólumokat maguknak.<sup>37</sup>

*Carruca dormitoria*: e kocsitípus olyan kényelmessé tett változata, amelyben aludni is lehetett, azaz hosszabb utazásokon „hálókocsiként” szolgált.<sup>38</sup> Hajtóját *carrucarius*nak nevezték.

## 10. Carrus

Négykerekű gall típusú szállítókoscsinak tartják. Isidorus a *currus*nak majdhogynem szinonimájaként emlegeti, amikor ezt írja: „a *carrus* [nevű kocsi] a kerekek forgásáról nevezték el, azért *currus* is a nevük, mert láthatni, kerekeik vannak!”<sup>39</sup> „Vagy egy másik helyen: „A *currus* [nevű kocsi] a futásról nevezték el, vagy mivel látható: sok kereke van; ahonnan a *carrus* is, mintegy a *currus* elnevezték.”<sup>40</sup> Olykor kassal felszerelt málháskocsinak írják le ezeket.<sup>41</sup> Előfordul *carrum* alakban is. Kicsinyítőképzős változata, „kis szekér”, „szekerecske” „kézikocsi” jelentéssel a *carrulus*.

## 11. Cisium

Könnyű, gyorsjáratú, kétkerekű kocsi, amelyet gyakran futárszolgálatra vettek igénybe,<sup>42</sup> később gyorspostát, majd – bérkocsi jelleggel – embereket is szállított.<sup>43</sup> Megbecsültségére utal, hogy külön színekben, *cisariumban* tárolták. Hajtóját, aki a kétszemélyes kocsin ült, hajtott, *cisarius*nak nevezték.<sup>44</sup>

## 12. Clabulare

Nagy teherbírású, nyitott, rácsos vagy fonott oldalú társzekér, gyakran használták katonai felszerelések, eszközök szállítására, máskor pedig a gyalogság gyorsabb mozgása, szállítása érdekében.<sup>45</sup> A *Codex Theodosianus* a kifejezetten nagy, 1500 római libra (fél tonna) terhelhetőségű járművek között említi.<sup>46</sup> A *clabula* a *clabulare* rövidült alakja volt. E kocsi hajtója a *clabularius*.

### 13. Covinus

Írják *covinus* alakban is.<sup>47</sup> Ezt a kocsitípust a rómaiak a belgáktól vették át, akik kaszákkal és sarlókkal felszerelt kisebb, könnyű harci kocsiként használták.<sup>48</sup> A rómaiaknál a békésebb idők beköszöntével utazókocsivá vált, amelyet maga az utas hajtott. Ezt igazolja, hogy a *covinarius* sohasem jelentette az ilyen kocsi hajtóját, hanem megmaradt „kaszás harci szekérről harcoló katona” jelentésben.<sup>49</sup>

### 14. Curriculum

Eredeti jelentése, „futás, versenyfutás, verseny” – a kocsiversenyek térhódításával a „kocsiversenyek futama”, majd arról a versenykocsik nevévé is vált, bár ritkán használják ebben a jelentésben, s csak a középkorban.<sup>50</sup>



CURRICULUM

### 15. Currus

Kocsi a legáltalánosabb formában. Sokszor az sem derül ki pontosan hány kerekű; fogatolása lehetett *bigae*, *trigae*, *quadrigae* ritkán *seiuigie*. Szerkezeti módosításokkal sokféle funkciójú lehetett – ettől függött kerekeinek száma (kettő vagy négy) is. Változó feladatait gyakran jelzőkkel írják körül. A Codex Theodosianus szerint nem nagy terhelésű kocsi, súlyhatára 600 római libra (198 kg).<sup>51</sup> Leggyakrabban mégis harci szekeret vagy versenykocsit értettek rajta ill. a vadászatnál is használt harci kocsi.

*Currus quadriparus*: a négyesfogat külön elnevezése, ami talán arra utal, hogy a *bigae* volt az általános, vagy pedig arra, hogy ez esetben a fogatolás eltért a hagyományos *quadrigae*-től.<sup>52</sup>

*Currus arcuatus*: ekhós kocsi, amelyre – főleg a napsugarak ellen – védőfedeleket helyeztek el, amely funkcióját nem befolyásolta.<sup>53</sup>

*Currus eburneus*: elefántcsont lemezekkel dekorált díszkocsi, kezdetben a diadalmenetekben volt szerepe, később, amikor a kocsi általános státusszimbólumává lett a tehetőseknek, egyszerűen csak díszes kocsiává vált.<sup>54</sup>

*Currus triumphalis*: diadalkocsi, a triumphatorok használhatták gyakran arannyal, ezüsstel, elefántcsont és bronz lemezekkel ékesítették, fogatolása legtöbbször *quadrigae*, de olykor a *seiuigae* is előfordult.<sup>55</sup>

*Currus mortuarius*: halotti kocsi, amelyen a magasabb tiszttségviselők tetemét vagy urnáját a temetési menetben szállították.<sup>56</sup> Isidorus, mint láttuk a *carrus* elnevezését is a *currusra* vezeti vissza,<sup>57</sup> erről pedig így szól: „A *currus* [nevű kocsi] a futárról (*cursum*) nevezték el, vagy mivel látható: sok kereke van...”<sup>58</sup> A szekérhez való tartozást is legtöbbször e kocsinévből képzett melléknévvvel jelölik: *currilis* vagy *currulis* (pl. *equi curriles* = hámos lovak) vagy *curulis* (pl. *triumphus curulis* = a kocsi végrehajtható diadalmenet, *equi curules* = *quadriga*, amelyet a cirkuszi játékokra közkölségen állítottak ki; lásd még: *sella curulis*).

### 16. Desultores

A *desultor* voltaképpen műlovar, olyan akrobata, aki vágató lovak hátán adja elő mutatványait egyikről a másikra ugorva, vagy leszökkenve és így pattanva a másik lóra. Női partnere a *desultrix*. Isidorus igen furcsán sorolja be a cirkuszi áldozat bemutatásakor A lovakról, melyekkel kocsiunk című fejezetében. „A *quadrigákat*, a *bigákat* és *trigákat* és a *seiuigákat* is a lovak



## 16

számáról és az igáról nevezték el. Ezek közül a quadrigákat a Napnak (Soli), a bigákat a Holdnak (Lunae), a trigákat az alvilág isteneinek (Inferis), a hatosfogatokat Jupiternek (Iovi) a váltakozókat (desultores) pedig Lucifernek és Hesperusnak szentelték.<sup>59</sup> Nem lehetetlen tehát, hogy esetleg a *hatnál több lóval fogatolt* kocsi alkalmi neve volt, de valószínűbb, hogy a lovakon és kocsikon egyaránt művészkedő akrobatákról nyerte a nevét.

17. *Essedum*

Eredetileg talán, a nevéből ítélve gall (kelta) harci kocsi lehetett: könnyű felépítésű, kétkerekű, nyitott, eredetileg két személlyel közlekedő jármű volt.<sup>60</sup> A rómaiaknál futárszolgálatra is használták,<sup>61</sup> majd utazó kocsivá minősült. Ekkor már előfordultak kényelmi szempontok szerint átalakított négykerekű változatai is, amelyekben lehetett inni, enni, kockázni, olvasni, írni és aludni is,<sup>62</sup> bár továbbra is megmaradt „kétkerekű kerti taliga”, „gazdasági taliga” jelentése.<sup>63</sup> Ritkán *essedae* alakban is használták.

18. *Harmamaxa*

Görögből átvett szó, helyesen armamaxa (ἄρμαμαξα) alapalakja az arma (ἄρμα) *harci szekér* jelentésű szavakból. A középkorban a fedett perzsa típusú utazószekeret hívták így, elsősorban a keleti területeken.<sup>64</sup>

19. *Lectica*

Eredeti jelentésében gyaloghintó, hordszék, szállítóágy.<sup>65</sup> Itt nem valami hordágyról lehet szó, erre utal Isidorus, aki így határozza meg: „A *lectikák* mozgatható ágyak. Amelyekről Rutilius Rufus az életéről [írván] így szól: Először a császárok szokásaival ellenkezően ő maga használt ágy helyett hordozható pamlagokat.”<sup>66</sup>

Kezdetben gyaloghintóvivők, *lecticari*, cipelték e pamlagokat, ami nem lehetett valami előkelő foglalkozás, ugyanis egy nőre nézve gyilkos gúnynak számított, ha *lecticariola* (gyaloghintót cipelő szeretője) jelzővel illették. Később nyilván megoldották az öszvérekre málházást, illetve a kocsira helyezést. Lehetett valami ilyen neve a szállítójárműnek, hogy *reda lecticaria*, amiből aztán *lecticává* egyszerűsödött.<sup>67</sup>

20. *Petorritum*

Isidorus azonosnak veszi a *pilentummal*. „A *pilentum* vagy *petorritum* négykerekű kocsik, amelyeket hajdan a tiszteletre méltó hölgyek (matronae) használtak. Vergilius: Anyák lassan mozgó kocsikkal (*pilentis*).<sup>68</sup> Horatius (sat. 1,6,104): nagyszámú lovászfűt, s legelésző igáslovakat, s hogy vonják szekereiket (*petorrita*)<sup>69</sup> [kellene beszereznem].<sup>70</sup> Gall eredetű ez a kocsinév is, amely tehát négykerekű, nyitott kocsit jelent, melyet általában csak a szegényebb népréteg használt többféle rendeltetéssel, de elsősorban málhásszekérként.<sup>71</sup> Nem lehetetlen tehát, hogy azonos kocsitípus volt az említett kettő, csak a *pilentumot* az előkelőbb hölgyek és a papok használták.<sup>72</sup>

21. *Pilentum*

Eredetileg szakrális kocsi volt, amelyen istenszobrokat, szent tárgyakat, áldozati adományokat szállítottak. Ezért aztán a Vesta-szűzek és a papok (flamenek) kedvelt kocsijává vált.<sup>73</sup> Hispániai eredetű, négykerekű, magas felépítményű, nyitott oldalú, napvédő sátortetővel ellátott, gazdagon díszített, az ünnepi menetekben használatos jármű

volt.<sup>74</sup> Csak a teljesség kedvéért idézzük ismét Isidorust: „A *pilentum* vagy *petorritum* négykerekű kocsik (*vehicula*), amelyeket hajdan tiszteletre méltó hölgyek (*matronae*) használtak. Vergilius: Anyák lassan mozgó kocsikkal (*pilentis*). Horatius: nagyszámú lovásziút, s legelésző ígáslovakat, s hogy vonják szekereiket (*petorrita*). A *pilentumok* pediglen azelőtt égszínkékek voltak, nem vörösek úgy, ahogyan most; amelyeket azonfelül erkölcstelen nők nem használhattak, ahogyan főkööt sem.”<sup>75</sup> A *pilentumok* egyébként már Vergiliusnál is megjelennek: Aeneas pajzsára Vulcanus képeket kovácsol, közöttük „a városon áthaladó párnázott *pilentumok*” is szerepelnek.<sup>76</sup>

## 22. *Plaustrum*

Kifejezetten nehéz terhek szállítására, legtöbbször ökrökkel fogatolt négykerekű szekér:<sup>77</sup> valójában vízszintes lap, melynek „kerekei nem tengely körül forognak, hanem tengelyestül a kocsi oldalfalainak meghosszabbításában lévő lyukakban vagy csapok között.”<sup>78</sup> Marcus Porcius Cato a *De agri culturá*ban már említi.<sup>79</sup>

*Plaustrum maius*: nagy szállítókocsi, társzekér, amelyet elsősorban hordók szállítására használtak.<sup>80</sup>

*Plaustrum mortuarium*: ez járt ki az egyszerű halottnak, amikor holttestét vagy urnáját a temetési menetben vitték.<sup>81</sup> Hajtója, kocsisa, szekeresze a *plaustrarius* volt.

Tájszóként – gall területen – előfordul *Plostrum* alakban is. Annál érdekesebb, hogy Isidorus így ír: „A *plaustrum* kétkerekű szekér (*vehiculum*), amelyen terheket szállítanak; és azért mondják *plaustrum*nak mivel gördül mondhatni nagy súllyal nyomottan (*pilastrum*).”<sup>82</sup>

## 23. *Plostellum*

A *plaustrum* vagy *plostrum* kicsinyítőképzős változata, jelentése „kicsiny kocsi”, „kocsika”, s talán gyermekjáték vagy halott mellé adandó modell céljából készült.<sup>83</sup>

## 24. *Quadrigae*

Eredetileg a fogatolásnak az a módja volt, amikor négy lovat fogtak egy kocsi elé, majd az egész fogat (lovak és kocsi) nevévé vált. A *quattuor* (négy) és a *iugum* (iga) összetételéből keletkezett e név. A középkorban a *quadriga* alak is használatos. Isidorus – kicsit következtetlenségig ugyan – e kocsitípusról ír a legtöbbet.

„Ericthoniusz Trójában igazott először négyesfogatot”.<sup>84</sup> Majd: „Ericthoniuszról pedig, aki Athénben uralkodott, azt tartják, hogy ő fogott be először négy lovat, amiképpen Vergilius tanúsítja, mondván: „Elsőként Ericthoniusz vállalkozott arra, hogy a kocsiba négy lovat fogjon és gyors kerekkel győztessé lépjen elő. Ő pedig Minerváé volt, és Vulcanus földre ejtett ondójából – ahogyan a mesékben elmondják – nemzett démoni lény volt, sőt ördög, aki először ajánlott fel kocsit Junónak. Ilyen alkotó készítette a négyesfogatot”.<sup>85</sup> „A négyes-, kettes-, hármás- és hatosfogatokat a lovak számáról és az igáról nevezték el. Ezek közül a négyesfogatot... a Napnak szentelték. A négyesfogatot pedig azért igazták a Napnak, mert az esztendő négy évszakra tagolódik: tavaszra, nyárra, ősze és télre”<sup>86</sup> E felszentelések – mint már az előzőekben említettem – a cirkuszi kocsiversenyek előtt történtek. „A *quadrigákat* pedig azért mondták kerekkel futóknak, vagy mert a Föld maga is igen gyorsan futja be az ő köreit, vagy a Nap miatt, mivel az gördülő körüljárással forog; ahogyan Ennius mondja: Megvilágítja majd a csillogó kerék sugaraival az eget”.<sup>87</sup>



„A négyesfogatok pedig egykor dupla stabil rúdú kocsik voltak, amelyeken valamennyi lóhoz hozzákötötték az igát. Először Clisthenes Sicyonius igazta csak a középsőket, és hozzájuk mindkét oldalról egyet-egyet egyszerű kötéllel odakötött, ezeket a görögök szeiraforosz-nak, a latinok pedig funarius-nak [szélhámosnak, lógósnak] nevezték el a kötél fajtájáról, amellyel korábban odakötötték ezeket”.<sup>88</sup> A fentiekből is következő fontos eleme tehát e fogatolásnak, hogy a négy ló egy sorban van fogva akár *currus*, akár *carpentum*, amit vontatnak. A győztes császár (imperator) aranyozott diadalszekerét húzta négyesfogat.<sup>89</sup>



QUADRIGAE

Nagyon sok fogalom kapcsolódik a circusi játékokkal kapcsolatosan is a *quadrigae*-hez: *quadrigarius* a kocsiversenyző, *quadrigarius habitus* a fogathajtó versenyző öltözeke (kék vagy zöld volt, amelyek Bizáncban egymással rivalizáló pártok színévé is váltak!) *Quadrigati* [numi]-nak nevezték a veretképén négyesfogatot ábrázoló ezüst pénzeket. Az ilyen veretképeket *quadrigulának* is mondták (jelentése: „kis kocsi”, „kocsika”), s erről a kicsiny négyesfogatokat „alkotókat” – festőket, vésnököket, grafikusokat – kicsit ironikusan *quadrigularius* jelzővel illették. Szinonimája a *quadriugae* (négyesfogat) vagy helyesebben *quadriugi*, *-orum* (négyesfogatú kocsi). Népszerűségére jellemző, hogy Boeótiában egy várost neveztek el *Quadrigának*, Sulla egyik kortársa, egy történetíró pedig *Quadrigarius* néven vált ismertté.

## 25. Raeda

Írják *rheda* és *reda*, sőt *reta* formában is. Gall eredetűnek tartott négykerekű, teher- és személyszállításra egyaránt használt szekér.<sup>90</sup> A legáltalánosabb kocsi az V. században, amelyet utazásra használtak. Isidorus szerint: „A *reda* [nevű kocsi] a négykerekű szekerek egy fajtája. Ezeket a régiek *retának* mondták amiatt, hogy kerekeik voltak.”<sup>91</sup>

A Codex Theodosianus szerint közepes méretű típus volt 1000 római libra súlyhatárral (330 kg).<sup>92</sup> Hosszabb távú utazások miatt fedeles változatát nagy kényelemmel építették ki, ilyen volt például a *rheda dormitoria*, hálókocsi, amely az alvás céljaira is megfelelt; *rheda meritoria*, a bérelhető kocsi, magánszemélyek is igénybe vehették.<sup>93</sup> Hajtója a *rhedarius* volt.

## 26. Rota

Tipikusan a „pars pro toto” elv alapján keletkezett elnevezés, alapjelentése „kerék”, amely előbb a „szekér kerekét”, majd átvittén az egész szekeret (sőt a fogatot is) jelölhette.<sup>94</sup> Elsősorban költők használták így e szót, de Isidorus is ezt írja: „A *rota* [nevű kocsi] pedig arról nevezték el, hogy gördül, a *rotundum* is a kerékről nyerte nevét.”<sup>95</sup> Előfordul kicsinyítő képzős változata a *rotula* vagy *rotulus* alak is, de nem egyértelmű, hogy ez esetben „kicsi kocsi”, vagy „kis kerék”, esetleg „kis kerék (pénz)” a jelentése. (Olyan pénz, amelyen kocsit ábrázoltak. Ezeken a veretképeken a kerekek a valóságos arányoknál nagyobbak, így lehetett a pénz egyik zsargon szava is.)

## 27. Rotundum

Valószínűleg ez a szó is egy nagykerékű kocsifajta, vagy annak egy névváltozata (tájszava) lehetett. Isidorus mindenesetre – mint idéztük – említi: „A rotát pediglen arról nevezték el, hogy gördül, a *rotundum* [nevű kocsi?] is a kerékről nyerte nevét.”<sup>96</sup> Lehet, hogy egyszerűen csak egy szekér specialitás jelzője például: *plaustrum rotundum*, olyan fedett szekér, ahol a fedél kör alakot formáz elől vagy hátulnézetből.

## 28. Sarracum

Szálfák és gerendák szállítására használatos szekér, feltehetőleg hosszított derékka, oldalfal nélkül, oldalsó tartóoszlopokkal (rakoncákkal).<sup>97</sup> Nevét valószínűleg a galloktól nyerte: a Rajna egyik mellékvízával a szálfærdőket átszelő *Saravus* (ma Saar) folyóval függhet össze.<sup>98</sup> Olykor a Göncölszekér csillagképre is utal: „*saracca frigida Bootae*”. A *Bootész* [Bwth] csillagkép magyarul Ökörpásztor, Ökörhajcsár emberalakot formáz a Kis- és Nagyöncöl szekere [αρκτοσ] mellett, ezért néha *Arctophylax* [αρκτοφυλαξ] „Ökörhajtó,” „Szekeresz” is a neve.<sup>99</sup>

## 29. Seiugae

Hatosfogat neve, eredetileg a fogatolás módjára utalt, később ebben az alakban, vagy *seiuges*, *-ium* formában a kocsira is alkalmazták.<sup>100</sup> Ha a cirkuszi felvonulás menetében a császár kegyesen megengedte a magistratusok tagjainak, hogy *bigák*on vonuljanak, ő maga *seiugae*-ra szállt.<sup>101</sup> A hat ló egymás mellé volt befogva. Összetett szó a *sex* (hat) és a *iugum* (iga) összevonása. Isidorus ezt írja a cirkuszról szólván: „A négyes-, kettős-, hármas- és hatosfogatokat (*seiugae*) a lovak számáról és az igáról nevezték el. Ezek közül... a hatosfogatokat (*seiugas*) Jupiternek... szentelték. A hatosfogat (*seiuga*) a legnagyobb kocsi (*maximus currus*) Jupiternek kocsizik [versenyez] azért, mert az istenek közül őt hiszik a legnagyobbbnak.”<sup>102</sup>

A *seiuges* alak is a *currus* (kocsi) és a *seiugis* (hatosfogatú) szavak összevonásából keletkezett.

## 30. Sella curulis

Eredetileg hordszék volt, erre utal másik neve, a *sella gestatoria* (hordozható szék) is. Azaz valójában kocsira helyezett, gyakran díszes (elefántcsont borítású) bírói székek voltak.<sup>103</sup> Isidorus így ír erről: „*Sella curulis* volt az, amelyeken ülve a hivatalnokok (magistrati) jogot szolgáltattak. Azért mondják pediglen szekereseknek (*curules*), mivel az öreg prétorokat és konzulokat törvénykezésre az utazások hosszadalmassága miatt kocsival (*curru*) vitték. Székeknek (*sellae*) pedig, azután, mert ezeken ülve szoktak ítéletet mondani; a kocsiról (*a curru*) nevezték ezeket kocsizó székeknek (*curules sellae*).”<sup>104</sup> A szó szoros értelmében tehát „kocsizó ítélőszék” volt, (Rabomobilnak azért nem nevezhető, mert az elitélteket vagy helyben büntették, vagy gyalog hajtották e kocsi után.)

## 31. Tensa

Nagy, négykerékű díszkocsik, amelyeken a cirkuszi játékok (ludi circenses) előtti körmenetben az istenszobrokat vitték. Rendszerint fehér lovakat, öszvéreket, ökröket, elefántot vagy (albino ill. szőke) rabszolgákat fogtak elé.<sup>105</sup> Hajtójuk a *tensarius* gyalog ment a kocsi mellett. Ritkán használják köznapi értelemben.



## 32. Tribulum

Használják *tribulaként* is, a köznép nyelvében pedig *trivolum* alakban is előfordul. Alapszava nyilván a *tribulare* = sajtolni, nyomtatni (gabonát) ige lehetett. Amennyiben egyáltalán kocsinak nevezhetjük ezt a szerszámot, akkor cséplőszekér lehet a neve: kis, szekér formájú szerkezet széles kerekekkel vagy egyszerűen csak bordás henger, amelyet a kalászon végighúztak, hogy a magot kiverje.<sup>106</sup>

Isidorus erről azt írja: „A *tribula* a kocsi (*vehiculi*) egy fajtája, amivel gabonát nyomtatnak, és erről nevezik így”.<sup>107</sup>

## 33. Trigae

Hármasfogat, eredetileg csak a fogatolás módját jelölte. A *tres* (három) és a *iugum* (iga) összetételéből keletkezett szó.<sup>108</sup>

Isidorus – már többször idézett helye – szerint: „A négyes-, kettes-, hármast (*trigae*) és hatosfogatokat a lovak számára és az igáról nevezték el. Ezek közül...a trigát az alvilági isteneknek...szentelték. Azért igázták a trigát az alvilág isteneinek, mert az alvilág az embereket három életkor szerint ragadja magához, azaz gyermekkorban, ifjúkorban és a vénségben.”<sup>109</sup>

Hajtója a *trigarius* volt.

Rómában létezett egy olyan cirkusz, ahol a lovakat képezték ki versenyek céljára, ezt nevezték *trigariumnak*.

## 34. Vehiculum

A szekerek és kocsik olyan általános elnevezése, hogy például Isidorus az e témáról szóló fejezetének „De vehiculis” (A kocsikról) címet adta, ám magáról a *vehiculumról*, mint kocsifajtáról egyáltalán nem is ír.<sup>110</sup> Neve a *vehere* = húzni, vinni, szállítani, utazni stb. jelentésű igeire vezethető vissza.

Általában azonban szállítószekér az első jelentése, a Codex Theodosianus szerint súlyhatára 1000 római libra (330 kg) volt.<sup>111</sup>

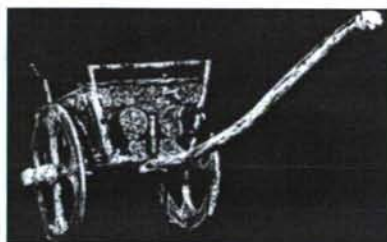
A római posta (*cursus publicus*) külön szolgáltatása volt a szekérposta (*cursus vehicularis*), ma úgy mondanánk „poggyászkocsi”. Az egyes tartományok kötelezettségét a szekérposta továbbítására *vehiculationak*, magát a fuvarszolgálatot *munus vehicularenak* nevezték, a gyorspostát már fogatolt kocsi (*vehiculum iunctum*) várta, s a megrakott szekér (*vehiculum onustum*) azonnal indult tovább.

A szekérszet felügyelője a *vehicularis* vagy *vehiculorum praefectus* volt.<sup>112</sup>

A *vehiculum*ból egyszerűsödött műszó, a *vehes*, mint mérték, jelentése: „szekérnyi”, „szekérrakományi”.

## 35. Vereda

Olykor *veraeda* alakban, meglehetősen homályos jelentésű szó. Annyi biztos, hogy futárszolgálattal kapcsolatos.<sup>113</sup> Sokan lovaspostának tartják. Az tény, hogy a futár, postaküldölc neve *veredarius*, a futárló, postaló, gyors futású, könnyű ló (vadásziparipa) *veredus*, amely nyilván az *equus veredus*ból egyszerűsödött. De éppen ez a szó mutatja, hogy eredetileg nem lovas, hanem kocsis



VEREDA

gyorspostáról lehetett szó, ugyanis alapos a gyanú, hogy ez az elnevezés a *vehere* (húzni, vonni, szállítani, utazni) ige és *areda* (kocsi) névszó összetételéből keletkezett, tehát az *equus veredus* a „postakocsi húzó” vagy „futárkocsi húzó” ló volt.

Annál is inkább gondolhatunk futárkocsira, mivel a Codex Theodosianus is könnyű, kis súlyhatárú kocsik közé sorolja (300 római libra = 99 kg).<sup>114</sup>

### Összegzés

Összegezve az elmondottakat, a Római Birodalom kései korszakából, elsősorban a latin nyelvterületről sikerült – a teljesség igénye nélkül – harmincötféle kocsira vonatkoztatható alapterminust összegyűjtenem, igaz ebből öt fogatolásra utal, de ahogyan nálunk is a fogat szóba gyakran beleértik a vontatványt is, szükségesnek tartottam idesorolásukat. Ha ehhez hozzávesszük a funkciókat behatároló jelzőkkel szereplő változatokat és a névvariációkat is, számuk meghaladja az ötvenet.

Úgy gondoltam tehát, hogy a Bibliát latinra fordító személyeknek jelentős, félszáznál nagyobb szókészlet állhatott rendelkezésére e szűkebb témakörben, amikor munkájukba kezdtek. Ennek ismeretében vettem kézbe a Bibliát (Vulgatát) abban a reményben, hogy a IV–V. század fordulóján készült fordítás a Szentírás gazdag tartalmát precíz korabeli terminológiával adja vissza.

### Jegyzetek

- <sup>1</sup> Bozsik 1986.
- <sup>2</sup> Zvorikin és társa 1964, 42. p.
- <sup>3</sup> Uo. 131. p. – vö. Marx 1961, 357–358. p.
- <sup>4</sup> Lukács 1966.
- <sup>5</sup> Uo. 872., 888–889. p.
- <sup>6</sup> Biró és társa 1985, 72. p.
- <sup>7</sup> Ville 1988, 69–72. p.
- <sup>8</sup> Haremborg 1990.
- <sup>9</sup> Paturi 1991.
- <sup>10</sup> Uo. ókori 12–13., 20., 26., 31., 36.; középkori: 64., 94. p.
- <sup>11</sup> Endrei és társa 1990, 140–141, 173–174, 202. p.
- <sup>12</sup> Tarr 1968.
- <sup>13</sup> Tarr 1978.
- <sup>14</sup> Ürögdi 1979.
- <sup>15</sup> Tarr 1978, 130–151. p.
- <sup>16</sup> Buchwald und Kamm. 215–216. p.
- <sup>17</sup> Uo. 235. p.
- <sup>18</sup> Paulys 1/2 (1894) 2184–2185. p.
- <sup>19</sup> Tarr 1978, 141. p.; Ürögdi 1979. 45. p.
- <sup>20</sup> Ürögdi 1979, 39–40. p.
- <sup>21</sup> Isidorus 1911, 20: 11, 2.
- <sup>22</sup> Tarr 1978, 150. p.
- <sup>23</sup> Isidorus 1911, 20:2,5.
- <sup>24</sup> Tarr 1978, 141. p.
- <sup>25</sup> Isidorus 1911, 18:36, 1–2.



- <sup>26</sup> Paulys 3/1 1897, 445–467. p.; Pecz 1902. 2:876. p.  
<sup>27</sup> Tarr 1978, 141. p.; Ürögdi 1979, 45. p.  
<sup>28</sup> Isidorus 1911, 20:12,3.  
<sup>29</sup> Isidorus 1911, 20:12,3.  
<sup>30</sup> Paulys 3/2. (1899), 1606–1607. p.; Pecz 1902, 2:876. p.  
<sup>31</sup> Paturi 1991, 64. p.; Tarr 1978, 143. p.  
<sup>32</sup> Tarr 1978, 134. p.; Domanovszky 1917, 63. p.  
<sup>33</sup> Tarr 1978, 141.; Ürögdi 1979, 40–41., 45–46. p.  
<sup>34</sup> Isidorus 1911, 20:12,3.  
<sup>35</sup> Tarr 1978, 135. p.  
<sup>36</sup> Isidorus 1911, 20:12,3.  
<sup>37</sup> Paulys 3/2 (1899), 1614. p.; Ürögdi 1979, 41., 43–44. p.  
<sup>38</sup> Pecz 1902, 2:876. p.; Ürögdi 1979, 44. p.  
<sup>39</sup> Isidorus 1911, 20:12,1.  
<sup>40</sup> Isidorus 1911, 18:35,1.  
<sup>41</sup> Paulys 3/2 (1899), 1615. p.; Paturi 1991, 64. p.; Ürögdi 1979, 44. p.  
<sup>42</sup> Paturi 1991, 64. p.  
<sup>43</sup> Paulys 3/2 (1899), 2588–2589. p.; Tarr 1978, 138–140.; Ürögdi 1979, 41–42. p.  
<sup>44</sup> Fejér 1926, 198. p.  
<sup>45</sup> Paulys 3/2 (1899), 2625. p.; Tarr 1978, 141. p.  
<sup>46</sup> Ürögdi 1979, 45. p.  
<sup>47</sup> Paulys 4/2 (1901), 1679–1680. p.  
<sup>48</sup> Ürögdi 1979, 42. p.  
<sup>49</sup> Finály 1884, 508. p.  
<sup>50</sup> Finály 1884, 532. p.  
<sup>51</sup> Tarr 1978, 141. p.  
<sup>52</sup> Ürögdi 1979, 45. p.  
<sup>53</sup> Tarr 1978, 133–134. p.  
<sup>54</sup> Tarr 1978, 138., 143. p.  
<sup>55</sup> Pecz 1902, 2:875. p.; Tarr 1978, 134., 141., 143. p.  
<sup>56</sup> Tarr 1978, 143. p.  
<sup>57</sup> Isidorus 1911, 20:12,1.  
<sup>58</sup> Isidorus 1911, 18:35,1.  
<sup>59</sup> Isidorus 1911, 18:36,1.; Domanovszky 1917, 70. p.  
<sup>60</sup> Pecz 1902, 2:876. p.  
<sup>61</sup> Paturi 1991, 64. p.  
<sup>62</sup> Tarr 1978, 138. p.; Domanovszky 1917, 64. p.  
<sup>63</sup> Ürögdi 1979, 42. p.  
<sup>64</sup> Paulys 7/2 (1912),. 2369–2371. p.  
<sup>65</sup> Fejér 1926, 197. p.  
<sup>66</sup> Isidorus 1911, 20:11,4.  
<sup>67</sup> Paulys 12/1 (1924), 1056–1108. p.; Domanovszky 1917, 65. p.  
<sup>68</sup> Vergilius 1850, 250. Aeneis 8:665–666.  
<sup>69</sup> Horatius 1961, 402–403. (sat. 1:6, 104)  
<sup>70</sup> Isidorus 1911, 20:12,4.

- <sup>71</sup> Pecz 1902, 2:876. p.; Domanovszky 1917, 64-65. p.  
<sup>72</sup> Paulys 19/1 (1937), 1163-1164.; Paturi 1991, 64. p.  
<sup>73</sup> Paturi 1991, 64. p.  
<sup>74</sup> Pecz 1902, 2:876. p.  
<sup>75</sup> Isidorus 1911, 20:12,4.; Domanovszky 1917, 63-64. p.  
<sup>76</sup> Vergilius 1850, 250. Acneis 8:665-666.  
<sup>77</sup> Paturi 1991, 64. p.  
<sup>78</sup> Ürögdi 1979, 44-47. p.  
<sup>79</sup> Tarr 1978, 133. p.  
<sup>80</sup> Tarr 1978, 146. p.  
<sup>81</sup> Tarr 1978, 143. p.  
<sup>82</sup> Isidorus 1911, 20:12,3.  
<sup>83</sup> Finály 1884, 1513. p.  
<sup>84</sup> Isidorus 1911, 5:39,10.  
<sup>85</sup> Isidorus 1911, 18:34,1-2.  
<sup>86</sup> Isidorus 1911, 18:36,1.  
<sup>87</sup> Isidorus 1911, 18:36,3.  
<sup>88</sup> Isidorus 1911, 18:35,1-2.  
<sup>89</sup> Pecz 1902, 2:876. p.  
<sup>90</sup> Paulys<sup>2</sup> 2(1919), 41-42. p.; Fejér 1926, 198. p.; Ürögdi 1979, 41-47. p.  
<sup>91</sup> Isidorus 1911, 20:12,2.  
<sup>92</sup> Tarr 1978, 141. p.  
<sup>93</sup> Tarr 1978, 138-140.; Domanovszky 1917, 64. p.  
<sup>94</sup> Finály 1884, 1729. p.  
<sup>95</sup> Isidorus 1911, 20:12,1  
<sup>96</sup> Isidorus 1911, 20:12,1.  
<sup>97</sup> Paturi 1991, 64. p.; Ürögdi 1979, 44. p.  
<sup>98</sup> Paulys<sup>2</sup> 4(1921), 49-50. p.  
<sup>99</sup> Finály 1884, 1755-1759. p.  
<sup>100</sup> Paulys<sup>2</sup> 4(1921), 1120-1121. p.; Domanovszky 1917, 61., 63., 70. p.  
<sup>101</sup> Pecz 1902, 2:876. p.  
<sup>102</sup> Isidorus 1911, 18:36,1-2.  
<sup>103</sup> Tarr 1978, 133.; Paulys<sup>2</sup> 6(1923), 1309-1315. p.  
<sup>104</sup> Isidorus 1911, 20:11,11.  
<sup>105</sup> Paulys<sup>2</sup> 9(1934), 533-536. p.; Tarr 1978, 144. p.  
<sup>106</sup> Paulys<sup>2</sup> 6(1937), 2426-2428. p.  
<sup>107</sup> Isidorus 1911, 20:14,10.  
<sup>108</sup> Tarr 1978, 141. p.  
<sup>109</sup> Isidorus 1911, 18:36,1-2. p.; Domanovszky 1917, 56-63. p.  
<sup>110</sup> Isidorus 1911, 20:12.  
<sup>111</sup> Tarr 1968, 145. p.; Domanovszky 1917, 64. p.  
<sup>112</sup> Fejér 1926, 198. p.  
<sup>113</sup> Tarr 1978, 141. p.  
<sup>114</sup> Ürögdi 1979, 45. p.