AUTOUR DU PROBLÈME DES PLUS ANCIENS MODÈLES DE CHARIOTS DÉCOUVERTS EN ROUMANIE

La découverte d'un modèle de chariot en terre cuite du type Schneckenberg sur la hauteur de Pleşiţa Pietroasă, située sur le territoire de la commune de Cuciulata (district de Rupea), nous fournit l'occasion de nous occuper du problème des plus anciens véhicules à roues connus en Roumanie.

Le modèle de chariot de Cuciulata a été découvert en 1959, dans le niveau I d'habitat, qui appartient à l'étape Schneckenberg A [1]. Cette miniature de chariot a été modelée plutôt grossièrement, surtout à l'intérieur, dans une pâte sablonneuse, contenant des paillettes de mica et cuite uniformément jusqu'au rouge brique. Elle est de forme rectangulaire, plus large à sa partie supérieure et légèrement arquée à sa base. Le bord supérieur du coffre est droit et ébréché *ab antiquo* (fig. 1). Aux extrémités antérieure et postérieure de la base, on relève deux orifices représentant les points de fixation des essieux (fig. 1/2). Ces orifices sont parfaitement cylindriques et ont un diamètre de 0,5 cm [2]. Ce modèle de chariot, le plus petit connu jusqu'à ce jour, était certainement pourvu de roues en terre cuite et d'essieux en bois. La fouille n'a pas livré les roues mêmes du modèle en question, mais d'autres modèles de roues ont été découverts dans les deux niveaux d'habitat (fig. 5/1—2 et 6/2,4,6).

On connaît sur le territoire de la Roumanie quelques modèles de chariots, provenant de découvertes plus ou moins anciennes et appartenant à l'âge du bronze. Certains d'entre eux sont encore inédits, les autres ont d'abord été considérés comme des vases faits pour être suspendus [3].

Ainsi, en 1901, E. Orosz a publié un modèle de chariot à l'état fragmentaire, provenant de l'établissement de type Wietenberg de Pietriş-Gherla, le présentant comme un vase fait pour être suspendu [4]. Les orifices pratiqués pour les essieux ont été considérés par l'auteur comme servant à la suspension.

[1] Gh. Bichir, *Beitrag zur Kenntnis...*, dans « Dacia », N. S., VI, p. 110. Pour les fouilles de Cuciulata, voir aussi les rapports de fouilles dans « Materiale », VII, pp. 351—359 et VIII, pp. 283—290.

[2] Les dimensions du modèle de chariot sont les suivantes: hauteur, 2,3 cm; longueur, 4,5 cm; largeur, 2,2 cm.

[3] C'est à peine en 1960 que ceux-ci ont été interprétés correctement, par I. Bóna, *Clay models...*, dans ActaArch-Budapest, 12, 1960, pp. 84—87.

[4] E. Orosz, dans AÉ, XXI, IV, 1—2, 1944, p. 35, fig. 20/3.

https://biblioteca-digitala.ro / http://www.daciajournal.ro

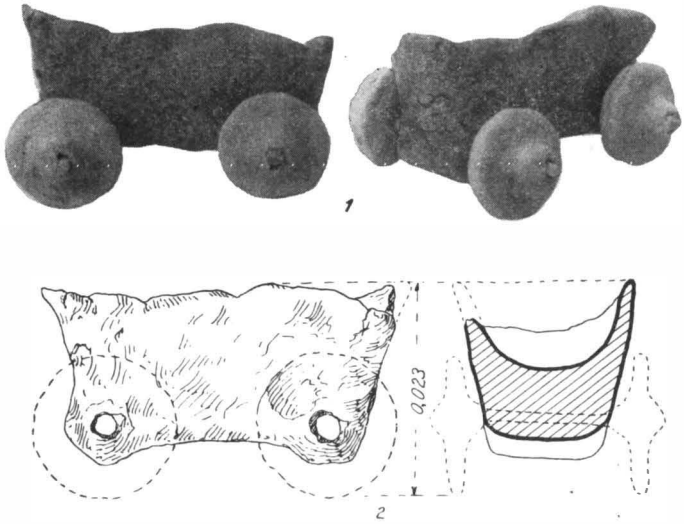

Fig. 1. — Cuciulata-Pleşiţa Pietroasă.

La pièce que nous présentons est un modèle de chariot dont les 2/3 environ se sont conservés. Les bords du coffre présentent un décor réticulé fait de bandes de hachures, caractéristique de la civilisation de Wietenberg (fig. 4/1). D'après la portion conservée et la forme de l'ornement, on constate que le bord supérieur des ridelles était arqué [5].

Le second modèle de chariot que nous publions provient de la station de Vărşand — Movila dintre Vii (Laposhalom). J. Domonkos estimait qu'il pouvait s'agir d'une lampe ou d'un vase pour sacrifices, fait pour être suspendu par une ficelle passant par les trous que présentent ses extrémités [6]. La pièce, légèrement déformée par le feu, est de forme rectangulaire et presque intégralement conservée. Elle est travaillée grossièrement, surtout à l'intérieur et à sa base, en terre cuite de couleur brun-gris parsemée de taches rougeâtres. Les ridelles du chariot présentent un décor incisé constitué de lignes et de triangles remplis de piqûres (fig. 2/2—4) [7].

Un autre modèle de chariot, représentant de même une découverte plus ancienne, se trouve, à l'état fragmentaire, au Musée de Sighişoara (inv. I 14); il provient de l'établissement éponyme de Wietenberg (Dealul Turcului), proche de cette ville. Tout comme Orosz et Domonkos, H. Schroller le considérait comme un vase fait pour être suspendu [8].

Le fragment trouvé dans la station sise sur la colline de Wietenberg représente la partie antérieure d'un modèle de chariot modelé dans une pâte fine, de couleur brun-gris et présentant des traces de slip à l'intérieur et à l'extérieur, surtout sur le fond. Le modèle est de forme rectangulaire et plus étroit vers sa base, où l'on remarque deux prolongements en forme d'anneaux par lesquels passait l'essieu. Le coffre du chariot, dont 1/3 environ est conservé, présente des bords arqués, aux angles proéminents. Le décor, caractéristique pour la civilisation de Wietenberg, consiste en bandes de lignes et de triangles remplies d'encoches (fig. 3); on trouve des lignes incisées jusque sur la marge des ridelles. A égale distance des

[5] Collection E. Orosz; celle-ci est entrée dernièrement dans le patrimoine du Musée d'Histoire de Cluj.

[6] J. Domonkos, dans AÉ, XXVIII, 1908, p. 66, pl. 11/5; D. Popescu, *Die frühere und mittlere Bronzezeit in Siebenbürgen*, Bucarest, 1944, p. 97, fig. 43/6.

[7] Voir la description détaillée qu'en fait I. Bóna, *op. cit.*, p. 84. Les dimensions de la pièce sont: côté long, en bas, 10,8 cm; le même, en haut, 11 cm; côté court, en bas, 9,7 cm; le même, en haut, 10,5 cm; largeur de la face antérieure, en haut, 7,9 cm; largeur de la face postérieure, en bas, 8,2 cm; de même, en haut, 8,6 cm; hauteur de la face antérieure, au milieu, 4,3 cm; hauteur de la face postérieure, au milieu, 4,3 cm; de même, à gauche, 6,5 cm.

[8] H. Schroller, *Die Stein- und Kupferzeit Siebenbürgens*, Berlin, 1933, p. 18, pl. 9/6.

https://biblioteca-digitala.ro / http://www.daciajournal.ro

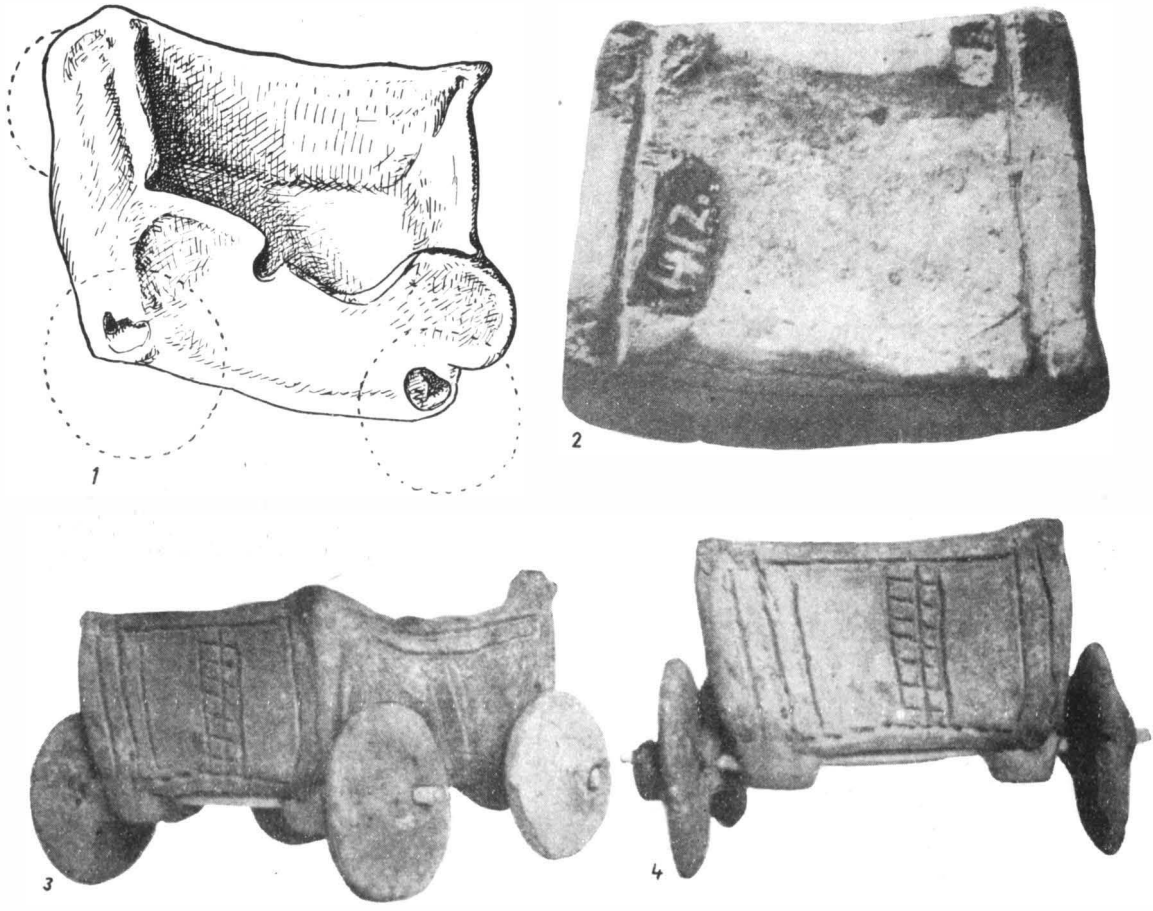

Fig. 2. — 1, Otomani-Cetăţuie; 2—4, Vărşand-Movila dintre Vii.

deux anneaux à travers lesquels passait l'essieu, la base du chariot présente deux orifices représentant le point de fixation du timon (fig. 3/4). Au haut de la face antérieure du coffre, on relève la trace laissée par deux protomés rompus *ab antiquo*, qui représentaient peut-être la tête de l'animal utilisé pour la traction du chariot [9].

Le dernier modèle de chariot provenant de fouilles anciennes, mais encore inédit, est conservé au Musée d'Histoire de Cluj (inv. I 14473) et a été découvert dans la couche inférieure de l'établissement situé sur la « Cetăţuie » d'Otomani [10].

Le modèle est de forme rectangulaire, presque carrée. Ses parois sont minces, grossièrement modelées dans une pâte habituelle, bien cuite, de couleur rougeâtre parsemée de taches grises. Les faces du coffre sont presque droites, aux angles

[9] Pour des analogies, voir l'exemplaire de Lechinţa de Mureş que nous avons reproduit. Dimensions du fragment de modèle de chariot de Wietenberg: côté antérieur: hauteur au milieu, 3,8 cm; hauteur dans les coins (y compris les « anneaux » de soutien des essieux), 7 cm; largeur en haut, 10,5 cm; largeur à la base, 8 cm; longueur du fragment à l'état actuel, 10,4 cm; épaisseur des parois, 0,6 cm.

[10] Nous remercions encore M. Rusu de nous avoir autorisé à publier cette pièce, identifiée par lui dans le lot de matériaux anciens d'Otomani.

https://biblioteca-digitala.ro / http://www.daciajournal.ro

soulignés par « pincement » de la pâte avant la cuisson. L'un des côtés présente à sa partie supérieure une ébréchure de date ancienne, ainsi qu'une petite perforation cylindrique (fig. 2/1) [11].

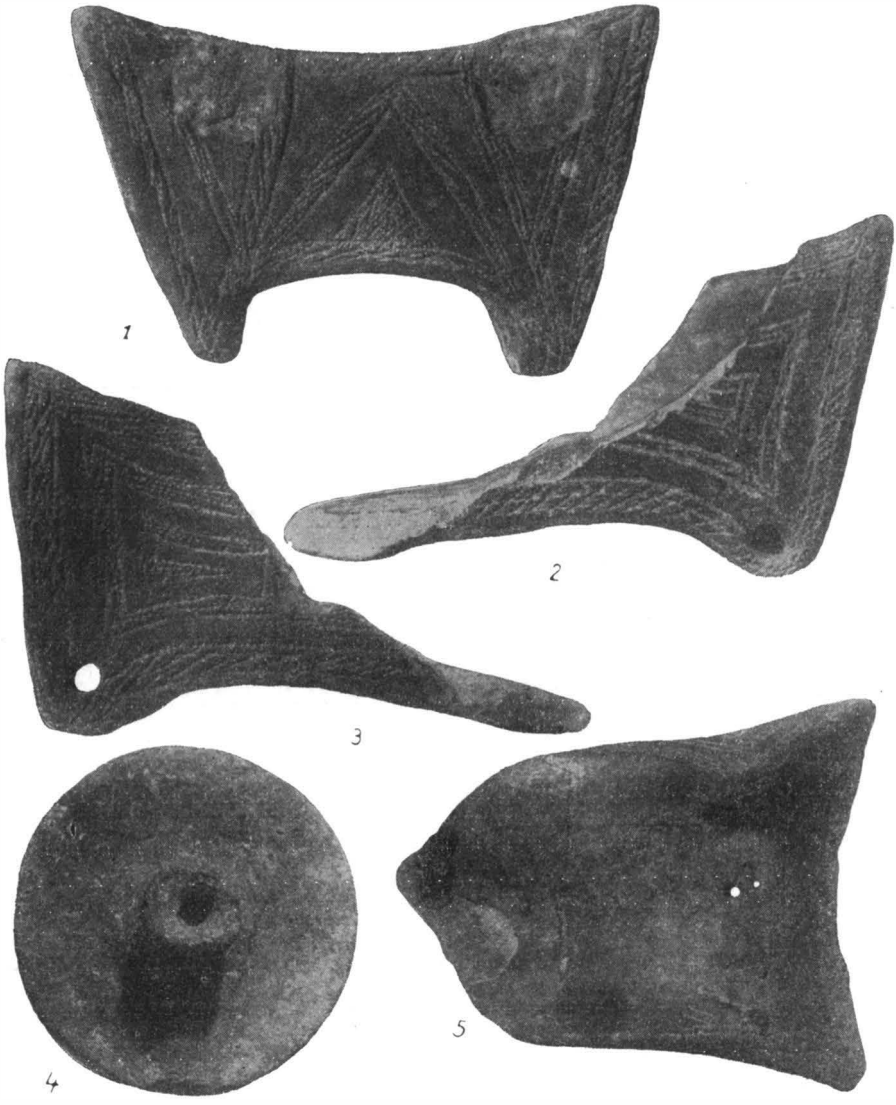

Fig. 3. — Sighişoara-colline de Wietenberg.

Quant aux fouilles de date plus récente, l'établissement Wietenberg de Lechinţa de Mureş a livré un fragment représentant probablement le coin de gauche d'un modèle de chariot [12], cassé à sa base et terminé à sa partie supérieure par un

[11] Dimensions: longueur, 6,5 cm; largeur, 5,4 cm; hauteur, 3 cm. Nous remercions notre collègue N. Vlassa, qui a bien voulu mettre à notre disposition, pour étude, des matériaux du Musée de Cluj.

[12] K. Horedt, *Die Wietenbergkultur*, dans « Dacia », N. S., IV, p. 124, fig. 12/j — 7 et I. Crişan, *Săpături şi sondaje în valea mijlocie a Mureşului*, fig. 7/17, dans « Acta Musei Napocensis » (en préparation).

https://biblioteca-digitala.ro / http://www.daciajournal.ro

protome représentant une tête d'animal (fig. 4/3). La pièce est modelée dans une pâte relativement fine, parvenue par cuisson à une teinte uniforme gris-noir; l'intérieur présente encore des traces de slip [13]. Il ressort de ce fragment que le modèle de chariot qu'il représentait avait une forme presque identique à celle du modèle de Wietenberg; son décor est, de même, caractéristique de cette civilisation (fig. 4/3)

Le protomé représente une tête de bovidé, modelée de façon réaliste, sans aucun doute celle de la bête de trait utilisée à cette époque. Cette pièce constitue le dernier modèle de chariot de l'âge du bronze découvert sur le territoire de la R. P. Roumaine.

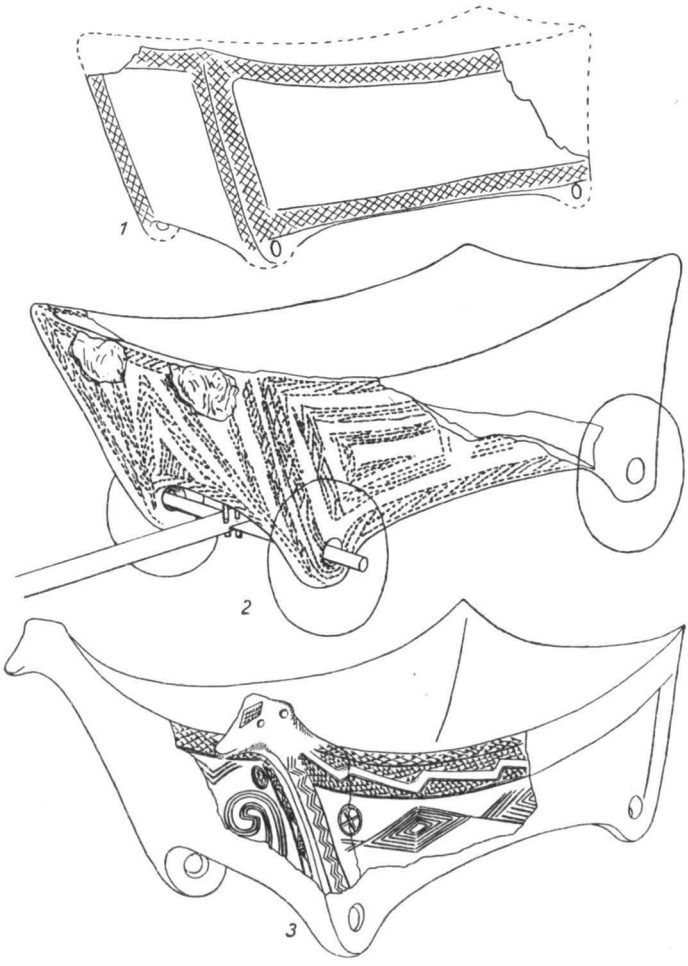

Fig. 4. — 1. Pietriş-Gherla; 2, colline de Wietenberg-Sighişoara (reconstitution); 3, Podei-Lechinţa de Mureş (reconstitution).

De tous les modèles de chariot découverts jusqu'à ce jour sur le territoire de la Roumanie, le plus ancien est l'exemplaire de Cuciulata, qui appartient à l'étape Schneckenberg A, pouvant selon toutes les probabilités être daté autour de l'année 1850 av. n.è., au début de la phase Reinecke A. Il est plus difficile d'assigner une date aux autres exemplaires, vu le manque de données stratigraphiques précises pour les uns, ou même — dans le cas de la pièce de Vărşand — l'incertitude quant au lieu de la découverte [14]. Un point bien établi est que tous les exemplaires datent de l'âge du bronze et sont postérieurs à celui de Cuciulata; ils peuvent être assignés à la période comprise entre 1800—1300 av.n.è. Parmi eux, le plus ancien est le modèle de chariot d'Otomani, découvert — ainsi qu'il est spécifié dans l'inventaire du Musée d'Histoire de Cluj — dans la couche inférieure de l'établissement de la «Cetăţuie» et appartenant, par conséquent, à la

[13] Dimensions: côté long: hauteur, 4,7 cm; hauteur au niveau du protome, 7,5 cm; longueur, 7,6 cm; côté court: longueur, 6 cm; hauteur, 4,6 cm (inv. 9183).

[14] I. Bóna, *op. cit.*, p. 86.

https://biblioteca-digitala.ro / http://www.daciajournal.ro

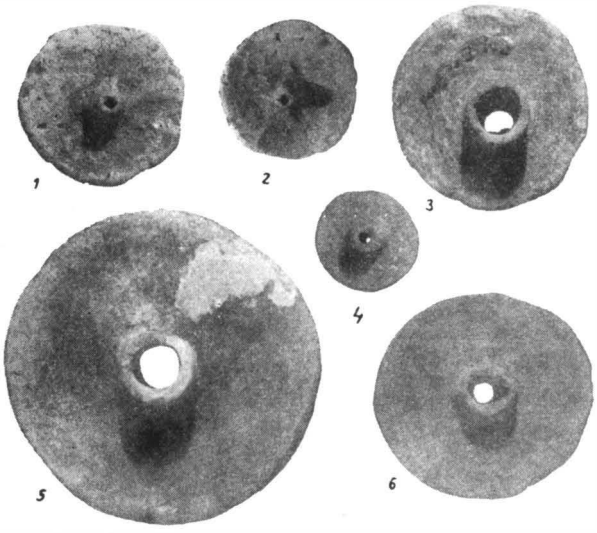

Fig. 5. — Modèles de roues en terre cuite: 1, 2, Cuciulata (civilisation Glina III-Schneckenberg); 4, 5, 6, Vărşand (civilisation d'Otomani).

couche de culture Otomani I [15]. Cette datation, postérieure à celle de la pièce de Cuciulata, est fondée sur l'horizon culturel dans lequel le modèle d'Otomani a été découvert et est confirmée par les caractères de sa pâte et la facture grossière du modèle. A la suite de l'examen de matériaux encore inédits de type Otomani I, nous estimons que la phase Otomani I peut être considérée comme synchrone de la fin de la phase Schneckenberg A et de la phase Schneckenberg B [16]. Le modèle de chariot en question appartient au niveau Otomani I le plus ancien, par conséquent à l'horizon contemporain de la fin de la phase Schnekkenberg A et du début de la phase Schneckenberg B. Ainsi que nous le montrerons plus loin, il est antérieur à l'exemplaire de Vărşand (Movila dintre Vii).

Au sujet de la date de l'exemplaire de Vărşand, I. Bóna fait remarquer que le décor de la pièce apparaît fréquemment au cours de la période la plus ancienne (A) du groupe, mais que, tenant compte du fait que l'établissement de Movila dintre Vii (Laposhalom) n'est attesté qu'à la fin de cette période, la pièce doit être datée de la fin des périodes 1 et 2 du bronze moyen (1600—1500 environ av. n. è.) [17]. Il ressort toutefois du texte du chercheur hongrois que celui-ci, se fondant sur le décor, serait porté à assigner à la pièce une date plus reculée, 1650—1600 environ av. n. è., au cas où le lieu de la découverte — « Moşia Livadia » — ne correspondait pas à Movila dintre Vii (Laposhalom) [18]. En ce qui nous concerne, nous n'avons aucune raison de mettre en doute le lieu de découverte de la pièce, tout en lui assignant une date plus ancienne, étant donné que la poterie provenant de ce site, publiée par Dorin Popescu [19], contient une série de vases qui, tant par les caractères de leur pâte et la technique du travail que par leurs formes, doivent être assignés à une date antérieure à celle qui leur a été attribuée jusqu'à présent [20], l'horizon auquel ils appartiennent étant contemporain de la phase avancée de la civilisation Glina III-Schneckenberg, autrement dit à la

[15] Pour les périodes d'évolution de la civilisation d'Otomani, voir Ivan Ordentlich, *Поселения в Отомани...*, dans «Dacia», N.S., VII, pp. 115—138, et K. Horedt, M. Rusu et I. Ordentlich, dans « Materiale », VIII, pp. 322—333.

[16] Nous reviendrons sur ce point à l'occasion de la rédaction de notre rapport définitif sur les fouilles de Cuciulata.

[17] I. Bóna, *op. cit.*, p. 86. Chronologie reproduite d'après le système employé par l'auteur (voir I. Bóna, *Geschichte der frühen und mittleren Bronzezeit in Ungarn und im mittleren Donauraum*, Budapest, 1961, p. 4).

[18] I. Bóna, *Clay models . . .*, p. 86.

[19] Dorin Popescu, dans « Materiale », II, pp. 89—152.

[20] La phase Reinecke B; voir les opinions des chercheurs à ce sujet chez Dorin Popescu, *op. cit.*, pp. 84—86 et 123; Idem, dans ActaArch-Budapest, VII, 1956, pp. 302—306, 312, 314; K. Horedt, M. Rusu et I. Ordentlich, dans « Materiale », VIII, p. 323 et I. Ordentlich, *op. cit.*

https://biblioteca-digitala.ro / http://www.daciajournal.ro

phase Schneckenberg B. Des exemplaires de cette céramique sont reproduits — pour ne citer que des pièces entières — dans l'ouvrage de Dorin Popescu *Cercetări arheologice în Transilvania*, fig. 62/1, 7, 8, 10; fig. 65/7, 8, 10; fig. 67/4, 5; fig. 70/13 et fig. 73/3; ils comprennent à la fois de la céramique grossière et de la céramique fine. Pour les rapprochements auxquels ils donnent lieu, nous nous bornerons à mentionner des matériaux déjà publiés. Le vase de la fig. 62/1, fait en pâte grossière, peut être rapproché d'exemplaires de la phase Schneckenberg B [21]. Celui à petites protubérances au niveau de son diamètre maximum, fait en pâte plus fine (fig. 62/10 chez D. P.) présente des affinités avec la céramique du niveau II de Cuciulata [22]. De même, des vases à petites anses comme ceux reproduits à la fig. 65/7 (D.P.) sont connus toujours dans la phase Schneckenberg B [23]. Quant à l'existence dans le bronze ancien des orifices que l'on relève sur le fragment reproduit par Dorin Popescu dans la fig. 73/3, nous estimons qu'il n'y a pas lieu d'insister. Ces observations nous autorisent à soutenir l'existence d'une phase ancienne de la civilisation d'Otomani — Movila dintre Vii, contemporaine de la phase Schneckenberg B et correspondant, dans la chronologie de la civilisation d'Otomani, à l'étape plus avancée Otomani I. C'est, à notre avis, à cette période qu'il convient d'assigner le modèle de chariot de Vărşand. Compte tenu de l'aire de diffusion des civilisations de Pécel et d'Otomani, bien que celles-ci ne soient pas contemporaines et que leurs modèles de chariots ne se prêtent pas à des rapprochements étroits, on pourrait être tenté de considérer le chariot de la civilisation d'Otomani comme un héritage des porteurs de la civilisation de Pécel, s'il n'y avait pas le modèle de chariot de Cuciulata.

En nous fondant sur les rapprochements typologiques auxquels donnent lieu les modèles de chariots d'Otomani et de Cuciulata [24], sur le synchronisme partiel des ensembles dans lesquels ceux-ci ont été découverts et sur les liens qui, d'après des recherches encore inédites, semblent avoir existé entre la civilisation d'Otomani, la phase Otomani I et le sud-est de la Transylvanie, zone d'habitat des tribus Schneckenberg, nous estimons que le véhicule à roues de type Otomani a pu venir du milieu Schneckenberg, non sans avoir subi de nouvelles influences d'origine méridionale et occidentale.

Avec le temps, les représentants de la civilisation d'Otomani ont apporté à leur chariot une série d'améliorations, ainsi que l'atteste l'exemplaire de Vărşand qui, par sa forme comme par la technique de son travail, continue celui d'Otomani. On y constate, en effet, une ébauche de courbement du bord du coffre (fig. 2/3) et le relèvement des coins de son bord postérieur. Il est, en outre, pourvu d'un décor et d'une ébauche d'« anneaux » pour les essieux; I. Bóna constatait lui-même que le modèle de Vărşand ne dérive pas du type Budakalász, mais de celui de Palaikastro [25].

[21] A. Prox. *Die Schneckenbergkultur*, Braşov, 1941, pl. XXVI/4.

[22] Gh. Bichir, *op. cit.*, dans « Dacia », N. S., VI, fig. 11/1; Idem, dans « Materiale », VIII, p. 286, fig. 4/2.

[23] A. Prox, *op. cit.*, pl. XXI/9 et pl. XXVI/1. Pour la fig. 65/10 (D.P.), voir A. Prox, pl. XV/10.

[24] Ces deux exemplaires sont les plus petits modèles de chariot connus; les deux sont d'une facture plutôt grossière; les deux ont des ridelles minces, au bord supérieur droit, et non arqué comme le modèle de Budakalász; enfin, les deux exemplaires ont les orifices de passage des essieux « masqués » et le point d'attache du timon non indiqué. Au contraire, le modèle de Budakalász; est un vase en forme de chariot, aux hautes parois arquées et à roues fixes attachées plus haut sur le coffre.

[25] I. Bóna, *op. cit.*, p. 89, fig. 3.

https://biblioteca-digitala.ro / http://www.daciajournal.ro

Mais si notre hypothèse sur la pénétration du chariot dans l'aire de la civilisation d'Otomani à partir d'un milieu Schneckenberg peut encore prêter à discussion, il nous semble hors de doute que ce sont les tribus Schneckenberg qui l'ont transmis à la civilisation de Wietenberg. L'opinion selon laquelle les tribus Schneckenberg ont contribué à la genèse de la civilisation de Wietenberg est, en effet, admise aujourd'hui par les chercheurs [26]. Typologiquement, la forme rectangulaire, à la base plus étroite, du chariot se retrouve dans tous les exemplaires : ceux de Cuciulata, de Gherla et de Wietenberg. L'examen minutieux des modèles de chariots découverts dans les établissements de Pietriş-Gherla, de Podei-Lechinţa de Mureş et de Wietenberg-Sighişoara permet d'assigner ces pièces à une étape plus tardive de la civilisation de Wietenberg (Bronze, Reinecke B_2—C). Entre le type de Cuciulata et celui de Gherla s'interpose le type Novaj, que I. Bóna considère à juste titre comme un produit Wietenberg, parvenu de Transylvanie sur le versant méridional des montagnes de Bükk, probablement par la vallée du Someş et la région de la Haute-Tisa. Ce même auteur mentionne que l'établissement de Novaj a constitué l'habitat d'une ancienne population Hatvan, dont la culture matérielle ne peut être à l'origine ni du décor ni de l'exécution technique du chariot, et que l'établissement Hatvan de Novaj prend fin au début de la seconde période du bronze moyen, lors de la pénétration des tribus Füzesabony, d'où il conclut que les liens entre les civilisations de Hatvan et de Wietenberg doivent être datés de la première période de l'époque moyenne du bronze, soit entre les années 1650 et 1550 av. n. è. Il faut donc admettre que, du double point de vue typologique et culturel, le chariot de type Novaj a existé lors de la phase ancienne de la civilisation de Wietenberg. Il est à mentionner que le type Novaj est plus évolué que celui de Vărşand, tant par l'apparition des « anneaux » que par la forme plus arquée du bord du coffre, forme qui va s'accentuant au cours de la phase finale de la civilisation de Wietenberg.

A en juger d'après certains détails typologiques, tels que le degré de courbure du coffre, le caractère peu prononcé des « anneaux » et le décor, il est permis de conclure que le modèle de chariot de Pietriş-Gherla est quelque peu plus ancien que celui de Wietenberg et que celui de Lechinţa de Mureş. Les modifications qui caractérisent les types successifs de chariots représentent des innovations imposées par les nécessités pratiques et par les progrès techniques réalisés par la métallurgie du bronze. Au perfectionnement du chariot durant la civilisation de Wietenberg ont pu contribuer aussi, assurément, des influences occidentales qui ont continué les traditions du type Budakalász.

La découverte du modèle de chariot de Cuciulata rend peu plausible l'hypothèse selon laquelle les modèles de Gherla et de Wietenberg seraient des variantes de celui de Budakalász [27]. Cherchant à établir un rapport entre les types de chariots de Budakalász et de Wietenberg, I. Bóna se demandait si le modèle de chariot de Pietriş-Gherla ne devait pas être considéré comme appartenant à l'établissement de type Cîlnic (« Furchenstich ») de Pietriş, et non à l'établissement Wietenberg. Mais les arguments qu'il apporte ne peuvent être retenus. Ainsi, le décor du modèle de chariot de Gherla se rapproche de celui de l'askos découvert dans l'établisse-

[26] I. Nestor, dans *Istoria României*, I, p. 112 et Gh. Bichir, dans « Dacia », N. S., VI, pp. 109—110.

[27] I. Bóna, *op. cit.*, p. 87.

https://biblioteca-digitala.ro / http://www.daciajournal.ro

ment situé sur la colline de Wietenberg, qui appartient à la civilisation de Wietenberg, et non à l'époque ancienne du bronze. Il n'y a pas lieu, d'autre part, de le rapprocher du décor de l'askos de Cîrna publié par nous [28], étant donné que celui-ci présente un décor consistant en bandes de hachures obliques, et non réticulées comme dans le modèle de Gherla. Le décor de celui-ci est caractéristique pour la civilisation de Wietenberg et, par conséquent, la possibilité d'attribuer la pièce à la civilisation de Cîlnic doit être exclue [29].

Une relation directe entre le type de chariot de Budakalász, trouvé dans un milieu Baden-Pécel (Budakalász M. 117), et ceux appartenant à la civilisation de Wietenberg (Gherla, Wietenberg) ne peut être établie pour une autre raison encore: parce qu'entre ces deux types éloignés dans le temps [30] s'interposent les types Otomani et Vărşand, qui présentent une différence de structure par rapport au type Budakalász.

Le laps de temps écoulé entre la phase Schneckenberg A et le début de la civilisation de Wietenberg a été assez long pour permettre l'apparition du type Novaj, dont dérive le type Wietenberg développé. Le modèle de Vărşand, qui appartient à un horizon Otomani I, contemporain de la phase Schneckenberg B, se rapproche comme type de celui de Novaj (Hatvan tardif-Wietenberg ancien). Il est permis de déduire de ces données que, au cours de la période correspondant à la phase Fundeni-Schneckenberg B [31], les tribus Glina III-Schenckenberg ont employé un type de chariot plus ou moins semblable à celui de Vărşand. De cette manière, la thèse de I. Bóna, selon laquelle le type Wietenberg développé (Gherla-Wietenberg) dériverait de celui de Budakalász et le type Vărşand du modèle de Palaikastro [32], peut être interprétée dans le sens que nous avons indiqué. Tous les modèles de chariots de Transylvanie étaient pourvus d'essieux en bois et reproduisent les véhicules dont se servaient les porteurs des civilisations respectives.

Si certains modèles de chariots, surtout ceux trouvés dans les tombes, peuvent avoir un caractère votif, d'autres, trouvés dans les limites des établissements et reproduisant de vrais chariots, doivent être considérés comme des modèles, des maquettes à l'usage des charrons. Il n'est pas exclu non plus que certaines pièces aient servi de jouets.

Le fait que dans les modèles de chariots de Cuciulata et d'Otomani les essieux traversent la base de part en part prouve qu'à cette époque les roues étaient fixes et tournaient avec les essieux lorsque le chariot était en marche. Pour cette raison, la surface d'appui des essieux devait être plus grande, d'où la nécessité de leur faire traverser complètement la base du chariot. A mesure que les outils se perfec-

[28] Gh. Bichir, dans SCIV, 1, 1958, pp. 101–112, fig. 1; Idem, dans « Materiale », V, 1959, pp. 275–282, fig. 5/1.

[29] Chez I. Bóna, civilisation de Coţofeni-Korpad, *op. cit.*, pp. 87–89. Pour la civilisation de Cîlnic, voir certaines données chez Gh. Bichir, dans « Dacia », N. S., VI, pp. 108–109 et 114.

[30] Le modèle de Budakalász peut être daté autour de l'an 1900 av.n.è., tandis que ceux de Transylvanie (Gherla, Lechinţa de Mureş et colline de Wietenberg) ne peuvent l'être avant la phase Reinecke B_1 ou la fin du bronze moyen (3e phase), d'après la chronologie de I. Bóna. Du reste, les différences entre le chariot de Budakalász et ceux de type transylvain ont été reconnues par I. Bóna lui-même (*op. cit.*, p. 89).

[31] Pour certaines données sur les périodes d'évolution de la civilisation Glina III-Schneckenberg, voir Gh. Bichir, dans, «Dacia», N. S., VI, pp. 105–114.

[32] I. Bóna, *op. cit.*, fig. 3, avec les différents types de chariots.

https://biblioteca-digitala.ro / http://www.daciajournal.ro

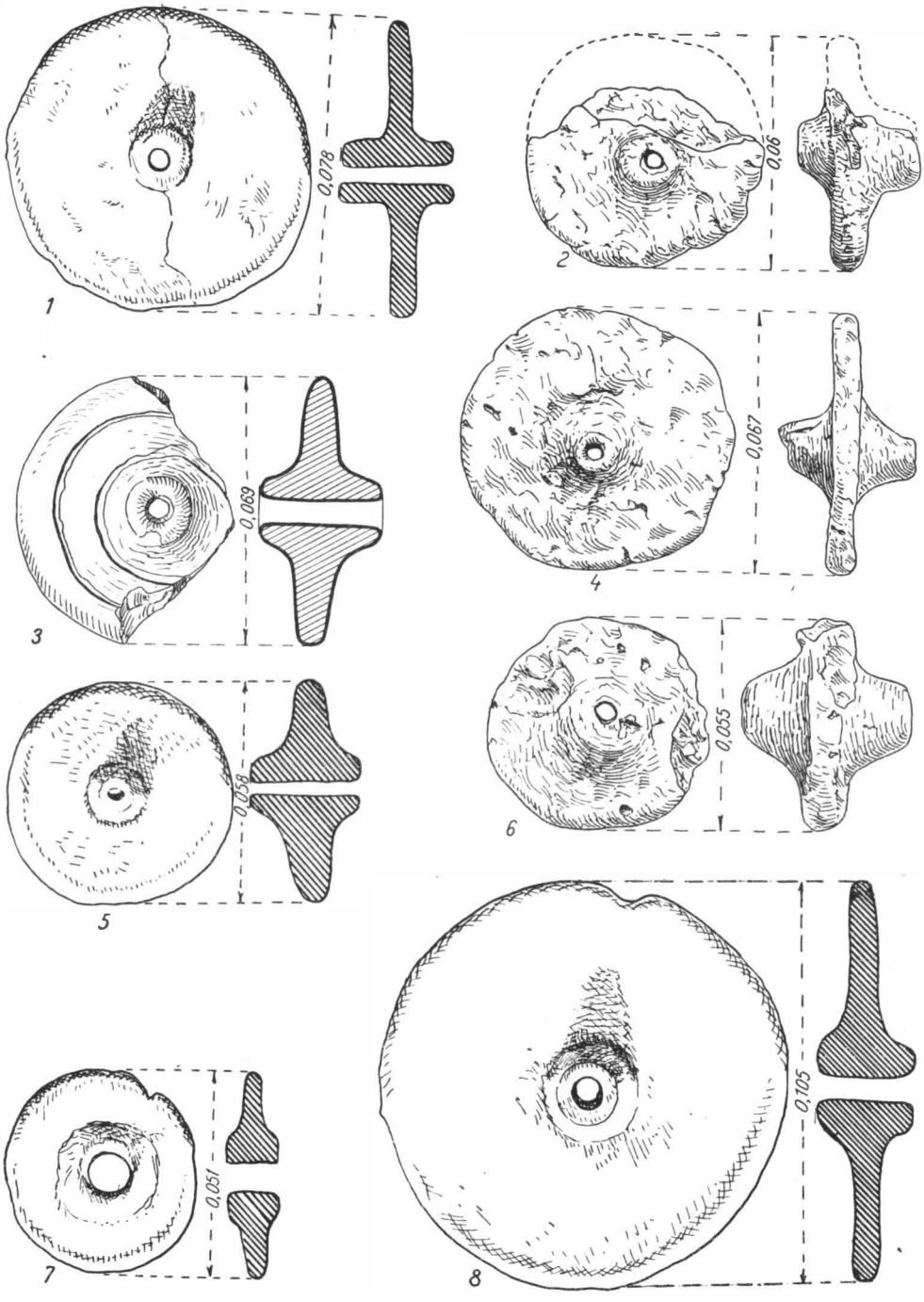

Fig. 6. — Modèles de roues en terre cuite: 1,5, Otomani-Cetăţuie (civilisation d'Otomani); 2,4,6, Cuciulata (civilisation Glina III-Schneckenberg); 3, Socodor (civilisation d'Otomani); 7,8, Vărşand (civilisation d'Otomani).

https://biblioteca-digitala.ro / http://www.daciajournal.ro

tionnaient et que les charrons gagnaient en expérience, ce système était abandonné, pour faire place aux chariots à roues mobiles. Archéologiquement, on constate que les chariots, au lieu d'avoir la base traversée de part en part, présentent dans

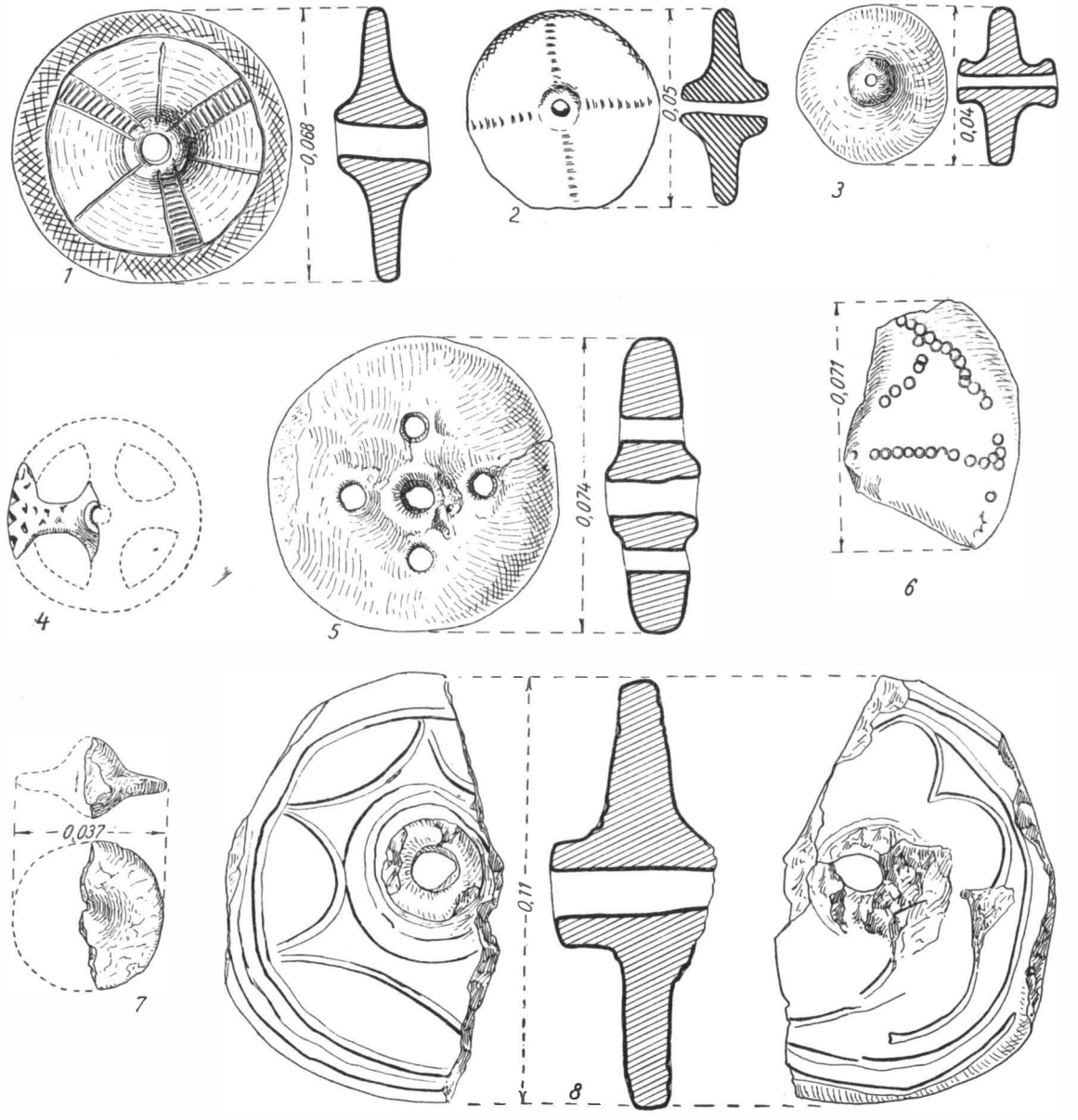

Fig. 7. — Modèles de roues en terre cuite; 1, 5, 6, lac de Tei (civilisation de Tei); 2, Otomani (civilisation d'Otomani); 3, Pecica (civilisation de Periam-Pecica); 4, Miercurea Ciuc (civilisation de Wietenberg); 7, Cuciulata (civilisation Glina III—Schneckenberg); 8, Socodor (civilisation d'Otomani).

leurs coins inférieurs des sortes d'« oreilles », ou d'« anneaux » destinés à supporter les essieux (voir les exemplaires de Novaj, de Wietenberg, etc.). Le passage des modèles de chariots aux essieux « masqués » mobiles (Cuciulata, Otomani, fig. 1

https://biblioteca-digitala.ro / http://www.daciajournal.ro

et 2/1) à ceux à essieux fixes et à « anneaux » de support (fig. 4) de type Wietenberg est représenté par le modèle de Vărşand, pourvu d'« anneaux » ébauchés et chez lequel les essieux ne sont que partiellement logés dans le plancher du chariot, sans s'y appuyer (fig. 2/2).

Ainsi que nous l'avons déjà mentionné, on n'a pas trouvé de modèles de chariots en dehors de la région carpatique, mais leur existence est pourtant attestée par la présence de modèles de roues en terre cuite. Ce sont de minces disques, pourvus de proéminences bilatérales marquées, représentant les moyeux (fig. 5, 6, 7); les disques à imitation de moyeu unilatérale sont moins fréquents [33]. Il existe aussi, dans la civilisation de Tei, des modèles de roues sans moyeux. Certains modèles de roues présentent un décor consistant en une ligne en zigzag (Socodor) [34], en une ou deux incisions circulaires (Vărşand) [35] ou, parfois même, en lignes incisées simples tracées au hasard (Lăpuşul Romînesc) [36].

Le but de ces disques a donné lieu, jusqu'à présent, à des opinions variées, dont la plus répandue était celle les considérant comme des fusaïoles. Les recherches archéologiques permettent d'écarter cette hypothèse grâce aux arguments suivants :

a) On a trouvé dans les mêmes établissements et les mêmes couches de culture des disques à proéminences en forme de moyeux, en association avec des fusaïoles caractéristiques de forme tronconique ou bitronconique. A cet égard, nous nous contenterons de mentionner que les deux niveaux de type Schneckenberg de Cuciulata ont livré à la fois des disques à imitation de moyeux et des fusaïoles de forme bitronconique ou tronconique à base légèrement concave [37].

b) Les dimensions considérables de certains de ces disques, qui peuvent atteindre jusqu'à 12,5 cm, sont incompatibles avec le rôle de fusaïoles qui leur a été attribué. Ion Nestor a mentionné pour la première fois dans notre pays, dans *Istoria României*, que ces disques sont en réalité des modèles de roues [38].

c) Ces disques n'apparaissent pas avant le néolithique tardif.

Sur le territoire de la Roumanie, les modèles de roues les plus anciens ont été trouvés, en Munténie, à Tangîru, dans le niveau Gumelniţa III a [39], et à Căscioarele, site daté de la phase Gumelniţa IV (D) [40], cependant qu'en Moldavie septentrionale on en rencontre à Horodiştea et à Darabani, dans des établissements du

[33] V. Leahu, *Săpăturile de salvare de la Giuleşti-Sîrbi*, dans *Cercetări arheologice în Bucureşti*, 1962, p. 224, fig. 36/2,7, reproduit deux modèles de ce genre.

[34] Matériaux inédits, consultés avec l'autorisation de Dorin Popescu, ce pour quoi nous le remercions encore, par cette voie. Nous avons pu examiner, de même, les matériaux provenant de Vărşand, Pecica, Semlac, ainsi que la collection Ardos, conservés dans les dépôts ou l'exposition permanente de l'Institut d'Archéologie.

[35] D. Popescu, *op. cit.*, dans « Materiale », II, p. 123, fig. 76/4–5.

[36] M. Roska, dans Közlemények-Cluj, IV, 1–2, 1944, p. 31, fig. 15/5. Le modèle de roue appartient à la civilisation de Cilnic (« Furchenstich »).

[37] Gh. Bichir, dans « Dacia » N.S., VI, p. 92, fig. 7/6. Les mêmes types de fusaïoles et de disques avec représentation du moyeu se rencontrent dans les matériaux provenant de l'établissement éponyme de Schneckenberg.

[38] *Istoria României*, I, p. 117.

[39] D. Berciu, *Contribuţii la problemele neoliticului în România, în lumina noilor cercetări*, Bucarest, 1961, p. 466, fig. 241/8. Pour les types de fusaïoles de cette époque, voir p. 469, fig. 243.

[40] Gh. Ştefan, dans « Dacia », II, 1925, p. 150, fig. 26/6. La présence à Căscioarele de poterie du type Gumelniţa D a été relevée par I. Nestor, dans SCIV, II, 1, 1950, p. 217.

https://biblioteca-digitala.ro / http://www.daciajournal.ro

type Gorodsk-Horodiştea [41]. La présence de modèles de roues en terre cuite dans l'établissement Cucuteni A de Bonţeşti [42] doit être mise en relation avec l'établissement Monteoru voisin [43] et non, comme on l'a soutenu, avec les restes d'habitat cucuténiens.

Les modèles de roues, qui apparaissent de façon sporadique au cours du néolithique tardif et de transition, se rencontrent fréquemment dans les établissements de l'âge du bronze. Ainsi, des exemplaires appartenant à la civilisation Glina III-Schneckenberg ont été découverts dans les établissements éponymes de Glina [44] et de Schneckenberg [45], dans différents points de Bucarest (Fundeni, Pantelimon, Ciurelu, Mihai Vodă, etc.) [46], à Cuciulata (fig. 5/1—2) [47], Jigodin [48], Ariuşd [49] et Feldioara [50]. Des exemplaires appartenant à la civilisation de Cîlnic (« Furchenstich ») ont été trouvés à Ighiel-Piatra Poenii [51], Cacova (Vládhaza) [52] et Lăpuşul Romînesc [53]. Les modèles de roues du néolithique tardif et du bronze ancien sont d'une facture plus maladroite (fig. 5/1—2) que ceux de la période d'épanouissement de l'âge du bronze (fig. 5/4—6).

Si les modèles de roues ne commencent à apparaître, sporadiquement, qu'à la fin du néolithique et jamais auparavant, c'est que l'existence de véhicules à roues était liée à l'emploi d'outils perfectionnés en cuivre. Même à l'époque où de tels outils seront connus, la construction d'un chariot — particulièrement des roues, des essieux et des ridelles — représentera, vu les possibilités offertes par ceux-ci, un effort considérable. A cet égard, V. G. Childe écrivait en 1950: « I very much doubt whether the metal implements used by Baden or Glina people were delicate enough to fashion a wheel » [54]: opinion sur laquelle cet auteur devait revenir en 1954 [55]. Aujourd'hui, des modèles de chariots sont attestés autant pour la civilisation de Baden, à Budakalász, que pour la civilisation Glina III-Schneckenberg, à Cuciulata.

Il ressort des recherches archéologiques que la connaissance et l'emploi des outils en bronze ont constitué un facteur important de progrès technique, facilitant par là la construction des chariots. Ce fait explique le nombre accru des

[41] Hortensia Dumitrescu, dans « Dacia », IX—X, 1941, p. 155, fig. 17/18, 19; 16/5 et Ceslav Ambrojevici, dans « Dacia », III—IV, 1927—1932, p. 30, fig. 2/5, 6, 7.

[42] Vladimir Dumitrescu, dans « Dacia », III—IV, 1927—1932, p. 99, fig. 8—11. Ce modèle de roue est également mentionné, avec les réserves qui s'imposent, par I. Bóna (voir *Clay models* . . . , p. 99, note 120).

[43] Gh. Bichir, dans « Materiale », V, pp. 259—260.

[44] Ion Nestor, dans « Dacia », III—IV, fig. 15/17, 18.

[45] Matériaux inédits, conservés au Musée de Braşov (inv. 779).

[46] Sebastian Morintz et Dinu V. Rosetti, *Bucureştii de odinioară în lumina cercetărilor arheologice*, Bucarest, 1959, chap. I, pl. XV/2. D'autres modèles de roue, inédits, sont conservés dans les dépôts du Musée d'Histoire de la Ville de Bucarest.

[47] Fouilles menées par l'auteur.

[48] Székely Zoltán, dans SCIV, 3—4, 1955, p. 849, fig. 4/9.

[49] László Ferencz, dans DolgCluj, 1911, p. 237, fig. 77/2—3, reproduit deux modèles, mais ceux-ci appartiennent aux matériaux Schneckenberg, et non à l'établissement de type Ariuşd.

[50] Modèle de roue inédit, conservé au Musée de Braşov (inv. 5388) et provenant du terrain de l'Ecole d'Agriculture.

[51] D. et I. Berciu, dans « Apulum », II, p. 44, fig. 34/41.

[52] M. Roska, « Repertorium », I, Cluj, 1942, p. 307, fig. 370/7; Idem, dans « Közlemények-Cluj », I, 1941, p. 84, fig. 33/5, 7.

[53] Idem, dans « Közlemények-Cluj », IV, 1—2, 1944, p. 31, fig. 15/5.

[54] G. Childe, *Prehistoric migrations in Europe*, Oslo, 1950, p. 148.

[55] Idem, *The diffusion*. . ., dans EAF, 2, 1954, pp. 14, 17.

https://biblioteca-digitala.ro / http://www.daciajournal.ro

modèles de chariots, et surtout de roues, présents dans presque toutes les civilisations de l'âge du bronze de Roumanie.

Il résulte tant des matériaux publiés que de ceux encore inédits, conservés dans les dépôts de l'Institut d'Archéologie, du Musée d'Histoire de la Ville de Bucarest et d'autres musées de Roumanie que nous avons pu visiter, que des modèles de roues ont été trouvés dans les localités suivantes:

I. *Civilisation de Gumelniţa*

1. Tangîru (Gumelniţa III a)
2. Căscioarele (Gumelniţa IV)

II. *Complexe Gorodsk-Horodiştea*

3. Horodiştea
4. Darabani

III. *Civilisation de Cîlnic (« Furchenstich »)*

5. Ighiel-Piatra Poenii
6. Cacova (Vládhaza)
7. Lăpuşul Romînesc

IV. *Civilisation de Cernavoda*

8. Cernavoda [56]

V. *Civilisation Glina III-Schneckenberg*

9. Glina
10. Bucarest-Fundeni
11. Bucarest-Pantelimon
12. Bucarest-Mihai Vodă
13. Bucarest-Ciurelu
14. Braşov-Schneckenberg
15. Jigodin
16. Ariuşd
17. Feldioara
18. Cuciulata

VI. *Civilisation de Monteoru*

19. Sărata Monteoru [57]
20. Bonţeşti [58]
21. Mîndrişca [59]
22. Răcăciuni [60]

VII. *Civilisation de Tei*

23. Bucarest-Giuleşti-Sîrbi
24. Bucarest-Tei [61]
25. Bucarest-Băneasa (La Stejar)
26. Bucarest-Cernica [62]
27. Bucarest-Fundeni
28. Bucarest-Pantelimon [63]
29. Grădiştea [64]
30. Popeşti-Novaci [65]

VIII. *Civilisation de Verbicioara*

31. Verbicioara [66]

IX. *Civilisation de Periam-Pecica*

32. Pecica [67]
33. Semlac [68]

X. *Civilisation d'Otomani*

34. Otomani-Cetăţuie [69]
35. Otomani-Cetatea de pămînt (l'île) [70]

[56] Information de D. Berciu.

[57] Information de Ion Nestor et d'Eugenia Zaharia.

[58] Fouilles de l'auteur.

[59] Fouilles de l'auteur.

[60] Al. Vulpe, dans « Arheologia Moldovei », I, 72, fig. 4/16–17.

[61] Dinu V. Rosetti, *Civilizaţia tip Bucureşti*, Bucarest, 1936, pl. X, fig. 55. D'autres exemplaires inédits au Musée d'Histoire de la Ville de Bucarest.

[62] Information de Gh. Cantacuzino et Sebastian Morintz.

[63] Recherches de l'auteur, partiellement publiées dans « Materiale », VI, pp. 817–824.

[64] D. Berciu, dans « Materiale ». II, p. 498, fig. 10 et fig. 9/3.

[65] Information d'Al. Vulpe. On a également trouvé à Novaci, dans un habitat-cendrier (« zolniki ») appartenant à la civilisation de Tei, un fragment de roue aux rayons découpés.

[66] Information de D. Berciu.

[67] D. Popescu, *Bronzezeit...*, p. 71, fig. 25/4; ainsi que dans les dépôts de l'Institut d'Archéologie (inv. IV, 8218, inv. 8219, IV, 521).

[68] Une moitié de modèle de roue, dans les dépôts de l'Institut d'Archéologie (inv. IV 8463).

[69] Matériaux inédits, au Musée d'Histoire de Cluj (inv. IV 6853, modèle de roue à quatre rayons figurés par des traits fins. IV 6901 et 14541). Un modèle de roue est publié par M. Roska, dans « Közlemények-Cluj » IV, 1–2, p. 33, fig. 17/4.

[70] M. Roska, dans « Dacia », II, 1925, p. 402, fig. 2/2, 2a.

https://biblioteca-digitala.ro / http://www.daciajournal.ro

36. Vărşand [71]
37. Socodor [72]

XI. *Civilisation de Wietenberg*

38. Sighişoara-colline de Wietenberg [73]
39. Feldioara [74]
40. Sfîntu Gheorghe-Bedeháza [75]
41. Miercurea Ciuc-Köcsükländ [76]
42. Cetea
43. Cioara
44. Ranta [77]
45. Coldău (Várkudu) [78]
46. Gherla-Pietriş [79]
47. Lechinţa de Mureş [80]

XII. *Civilisation de Vatina-Gîrla Mare*

48. Gîrla Mare [81]

Dans l'état actuel des recherches, les modèles de roues font défaut dans les civilisations — moins bien connues — de Coţofeni, Bilîi-Potik-Costişa et Suciul de Sus. Les exemplaires les plus nombreux ont été découverts dans les civilisations Glina III-Schneckenberg et Wietenberg, où l'on rencontre également des modèles de chariots; viennent ensuite les civilisations de Tei, Otomani et Monteoru.

Les modèles de roues massives (pleines) du type le plus ancien ont été identifiés pour la première fois par Childe d'après des représentations de chariots (Ur, Suse), d'après des roues en bois trouvées intactes (Suse, Tri Brata) et d'après un modèle de chariot en cuivre (Syrie). C'est à Childe que revient le mérite d'avoir réuni et étudié tous les modèles de chariots et de roues connus jusqu'en 1954, dont il a dressé la carte, complétée en 1960 par I. Bóna avec de nouvelles données concernant la région du Moyen-Danube [82].

Les modèles en terre cuite exhumés par les fouilles reproduisent certainement les roues en bois en usage aux époques respectives.

Des roues pleines avec ou sans imitation du moyeu, on arrive, vers la fin de l'âge du bronze moyen, aux roues à rayons. Au début, les rayons étaient figurés par de simples incisions sur une des faces du disque (fig. 7/1—2) ou par des lignes pointillées (fig. 7/6), puis apparaissent des modèles aux rayons découpés (Miercurea Ciuc (fig. 7/4) et Popeşti-Novaci). Des modèles de roues aux rayons incisés ou pointillés ont été découverts jusqu'à présent dans des établissements Tei (fig. 7/1) et Otomani (fig. 7/2). L'apparition des roues à rayons est une consé-

[71] D. Popescu, dans « Materiale », II, pp. 122—123, fig. 75/6—9 et fig. 76/4—6; Idem, *Bronzezeit* . . ., p. 95, fig. 41/1—2 et I. Nestor, dans *Istoria României*, I, 1960, p. 91, fig. 17/6.

[72] Pièces provenant de fouilles, encore inédites, menées par Dorin Popescu (inv. IV 7403; IV 7406; IV 7407).

[73] K. Horedt, *op. cit.*, p. 126, fig. 13/11.

[74] Pièces inédites, trouvées sur le terrain de l'Ecole d'Agriculture de Feldioara et conservées dans les dépôts du Musée de Braşov, inv. 5383, 5384 et 5385, que nous avons pu étudier grâce à l'aimable concours de notre collègue I. Pop.

[75] K. Horedt, dans « Materiale », II, p. 24, fig. 10/8.

[76] R. Vulpe, dans SCIV, VI, 3—4, 1955, p. 566, fig. 5/1. Le fragment de roue, sur lequel on distingue un rayon, appartient à la période finale de la civilisation de Wietenberg.

[77] Pour Cetea, Cioara et Ranta, voir D. et I. Berciu, dans « Apulum », II, fig. 5/8, fig. 23/27 et fig. 27/39.

[78] M. Roska, dans « Közlemények-Cluj », p. 39, fig. 27/4.

[79] E. Orosz, *op. cit.*, fig. 32, 33, 36.

[80] Information de K. Horedt et de I. H. Crişan.

[81] Matériaux inédits du Musée de Turnu Severin. En échange, on connaît les deux chars votifs, appartenant à cette même civilisation, trouvés à Dupljaja, en Yougoslavie (J. Petrovič et F. Mileker, dans « Starinar », V, p. 20 et pp. 27—28).

[82] V. G. Childe, *The diffusion* . . ., pp. 9—10, 15; I. Bóna, *Clay models* . . ., pp. 95—99.

https://biblioteca-digitala.ro / http://www.daciajournal.ro

quence normale du développement et du perfectionnement de la technique, en l'espèce des outils en bronze; elle est un témoignage du niveau élevé atteint par la société humaine à cette époque. Cette innovation correspond à l'adoption du cheval comme animal de trait: pour le cheval, plus faible comme puissance de traction, mais plus rapide que le bœuf, il fallait un chariot plus léger [83]. L'opinion selon laquelle les chariots à roues pleines étaient tirés par des bœufs et des ânes est, archéologiquement, fondée [84]. Plus tard, ces mêmes animaux seront attelés à des chariots pourvus de roues à rayons [85].

En ce qui concerne la Roumanie, il est prouvé qu'à l'époque dont nous nous occupons c'est le bœuf qui est utilisé comme bête de trait. Ainsi, il ressort de l'analyse des os d'animaux trouvés dans l'établissement de type Schneckenberg de Cuciulata où l'on a mis au jour le modèle de chariot décrit que les os de cheval font défaut, tandis que les os de bœuf sont les plus nombreux. Ces os correspondent à des bêtes qualifiées par l'expertise de Al. Paul-Bolomey comme étant de taille moyenne à tendance vers la taille réduite. Il semble que le refroidissement marqué du climat à cette époque ait eu comme conséquence une diminution considérable de la taille de tous les animaux domestiques, et en premier lieu du bœuf. On a également constaté qu'aucun des 73 os de bœuf ne peut être attribué à un animal juvénile, sans que les animaux jeunes fassent pourtant défaut. Ce fait peut être interprété comme un indice que les habitants de l'établissement élevaient surtout des bêtes adultes, pour le lait et comme animaux de trait [86].

Quant à l'âne, il est attesté en Roumanie dès le néolithique, soit par des restes osseux découverts dans différents établissements [87], soit par la plastique [88], sans qu'il soit toutefois possible de préciser la mesure dans laquelle il a été utilisé comme bête de trait.

Compte tenu de ces observations, l'opinion selon laquelle il serait prouvé que le cheval aurait été employé comme animal de trait dès l'époque de transition du néolithique au bronze ne peut plus être soutenue [89].

[83] Cf. I. Bóna, *op. cit.*, p. 104.

[84] André Parrot, *Sumer*, 1960, p. 21, fig. 31; p. 146, fig. 175; p. 152, fig. 181; p. 153, fig. 182 et Franz Hančar, *Das Pferd in prähistorischer und früher historischer Zeit*, Vienne-Munich, 1955, pl. XXVI, b et pl. XXII.

[85] André Parrot, *Assur*, 1961, p. 14, fig. 17 et p. 44, fig. 53.

[86] A ce sujet, on peut citer encore la tête de bovidé reproduite sur le protomé du fragment de Lechinţa de Mureş. Une représentation de tête de bovidé, provenant probablement d'un protomé de modèle de chariot et non d'une écuelle, a été trouvée, de même, par Z. Székely, en 1956, dans l'établissement Wietenberg de Jigodin (voir « Materiale », II, p. 243, fig. 2). Z. Székely croyait que l'animal représenté était un cerf. Parmi les os de bovins exhumés de la couche Vădastra II, V. Gheţie a identifié un humérus de bovin qui avait été employé comme bête de trait (voir Corneliu N. Mateescu, dans « Materiale », VII, p. 59, note 1). Etant donné qu'à cette époque les véhicules à roues n'étaient pas connus dans ces régions, il est à supposer que l'animal en question avait été attelé à un traîneau, véhicule attesté à cette époque dans le territoire de diffusion de la civilisation de Tripolje (voir Fr. Hančar, *op. cit.*, p. 73). Ce sont, peut-être, également des traîneaux que l'on trouve représentés sur la base de certains vases du type Turdaş (voir M. Roska, *Die Sammlung Zsófia von Torma*, Cluj, 1941, pl. CXXXVI, 3, 9); une base de vase de type Turdaş nous a été signalée, au Musée de Cluj (inv. IV 6736), par M. Rusu.

[87] Nous nous contenterons de mentionner les établissements de type Hamangia de Cernavoda et de Techirghiol (voir Olga Necrasov et collaborateurs, dans « Materiale », V, pp. 111—112 et Olga Necrasov et Sergiu Haimovici, dans « Materiale », VIII, pp. 176, 179—180), même si l'animal en question n'avait pas encore été domestiqué à cette époque.

[88] Une tête d'âne en albâtre (Turdaş tardif ou Petreşti I), provenant des fouilles anciennes de Turdaş et conservée au Musée d'Aiud, sera publiée prochainement par M. Rusu.

[89] I. Nestor, dans *Istoria României*, I, 1960, p. 117. Nous nous proposons d'examiner le problème de l'emploi du cheval comme animal de trait et de selle dans une prochaine étude.

https://biblioteca-digitala.ro / http://www.daciajournal.ro

L'attelage des chevaux n'a pu avoir lieu avant l'apparition des roues perforées et à rayons. Tant en Roumanie qu'en d'autres régions de l'Europe, les couches de culture où apparaissent les modèles de ce type ne peuvent être datées qu'à partir du bronze Reinecke C et D[90]. Les «roues solaires» représentées sur les

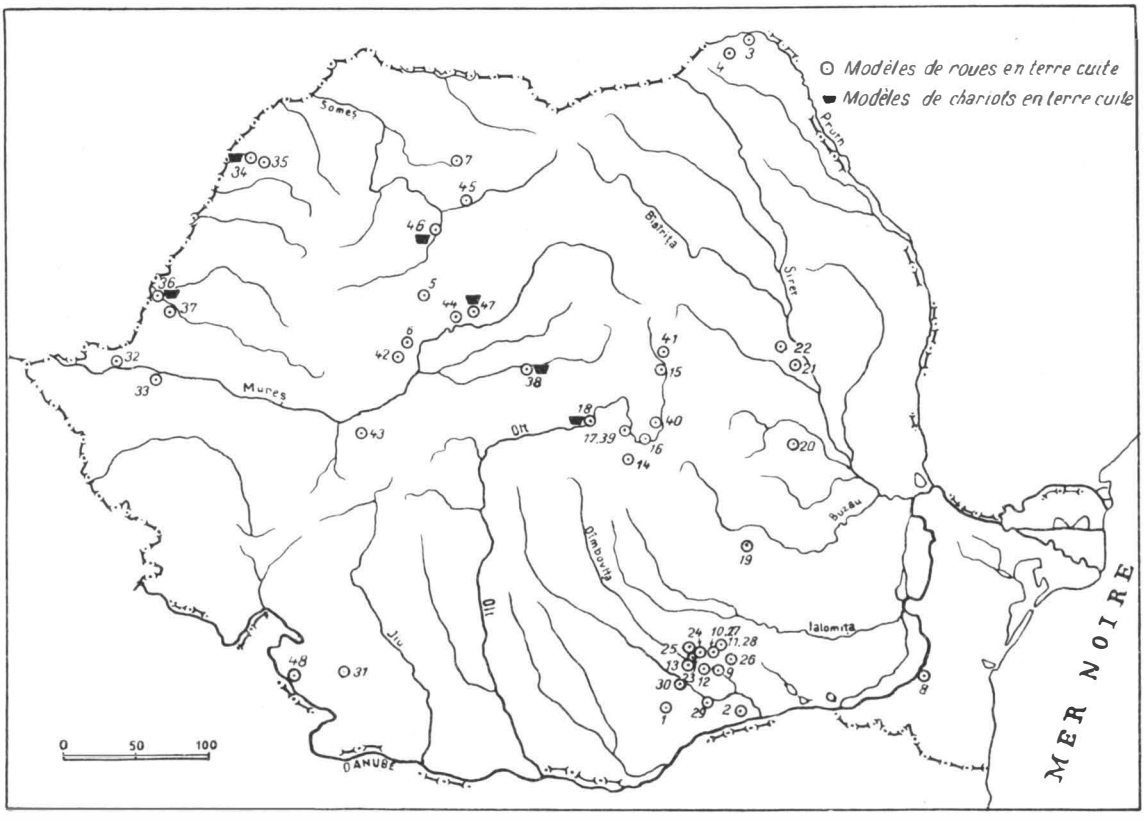

Fig. 8. — Schéma de la diffusion des modèles de chariots et des modèles de roues sur le territoire de la Roumanie à l'âge du bronze. Les numéros correspondent aux numéros d'ordre du tableau indiquant les découvertes, par civilisations, des modèles de chariots et de roues.

ceintures en bronze des dépôts d'Uioara [91] et de Guşteriţa [92] sont des copies des roues à rayons en usage à cette époque et attestent la généralisation du chariot pourvu de telles roues au cours du Hallstatt A.

Le char de combat est attesté à cette même époque, comme le prouvent la roue de char d'Arcalia (Hallstatt A) et les moyeux découverts,

[90] Au sujet des modèles de roues découpées et à rayons du Moyen-Danube, voir. I. Bóna, *Clay models...*, p. 102 sqq.; Karel Tihelka, dans PA, XLV, 1—2, 1954, pp. 219—224; Idem, *The question of datation...*, dans AR, XIII, 1961, 4, pp. 580—583. En ce qui concerne la datation des modèles de roues découverts dans les établissements de Věteřov (Moravie) et de Maďarovce (Slovaquie), nous sommes d'accord avec I. Bóna lorsqu'il conteste la date, antérieure à 1500 av.n.è., proposée par Tihelka. Nous mentionnerons également que les deux chars votifs de Dupljaja, dont les roues sont pourvues de rayons, ont été datés, dès leur publication, de la fin de l'âge du bronze et du début de l'âge du fer (voir J. Petrović, dans « Starinar », V, 1928—1930, Belgrade, 1930, pp. 27—28 et F. Mileker, dans « Starinar », V, p. 20).

[91] Friederich Holste, *Hortfunde Südosteuropas*, Marburg, 1951, pl. 41/1, 1 a, 3, 4. Les roues reproduites ont 4, 6 ou 8 rayons.

[92] V. Pârvan, *Getica*, p. 317, fig. 206.

https://biblioteca-digitala.ro / http://www.daciajournal.ro

toujours en Transylvanie, à Sălard, Archiud, Mera, Vişţea, Periceu, Vurpăr et Fizeşul Gherlei [93].

Un autre problème qui se pose est celui de la voie de pénétration du chariot sur le territoire de la R. P. Roumaine. Tous les chercheurs sont d'accord sur le fait que les premiers véhicules à roues ont pris naissance dans le Proche Orient (Anatolie, Syrie, Mésopotamie), où on en trouve les plus anciens témoignages, et que de là ils se sont répandus en Europe. Les modalités de la diffusion en Europe des chars ont fait l'objet de multiples discussions et les avis sont encore partagés. Se fondant sur les découvertes faites en U.R.S.S. (Storojevaia-Moghila, Ulsk, Tri Brata, Balanovo), Childe en 1954 et Fr. Hančar en 1955 ont soutenu que cette diffusion a eu lieu en Europe centrale, par les steppes du nord de la mer Noire [94]. De même, au sujet de l'origine du chariot de Budakalász, Soproni et Foltiny ont soutenu que ce véhicule à roues est arrivé dans l'aire de la civilisation de Pécel de l'Orient, par l'intermédiaire des tribus de pasteurs [95].

Le problème de la diffusion des véhicules à roues en Europe a été réexaminé par I. Bóna, avec des résultats nouveaux. Cet auteur montre que trois voies d'accès de l'Orient en Europe sont à envisager : la voie est, par le nord du Caucase et les steppes pontiques, une voie du sud-est, par les Balkans et le Bas-Danube, et une troisième voie, enfin, par la Méditerranée et la Péninsule italique [96]. En ce qui concerne le chariot de Budakalász, Bóna estime — avec raison, à notre avis — qu'il a pénétré dans la zone Baden-Pécel venant du sud, par les Balkans, et non des steppes pontiques, comme le supposaient Soproni et Foltiny. Le chariot de la civilisation de Schneckenberg, dont le modèle a été mis au jour à Cuciulata, a, de même, son origine dans le Proche Orient, et il est parvenu dans la région du Bas-Danube par les Balkans. A l'appui de cette opinion, nous pouvons invoquer les arguments suivants : les tribus Schneckenberg sont entrées dans le sud-est de la Transylvanie par les Carpates méridionales, de la Munténie, où a pris naissance, à partir de la civilisation de Gumelniţa [97], la civilisation Glina III-Schneckenberg et où les modèles de roues de chariots sont connues dès la IIIe période de la civilisation de Gumelniţa (phase Gumelniţa III a), par conséquent au cours d'une phase antérieure aux tombes à ocre [98]. Il n'y a pas lieu d'insister sur les liens étroits unissant les porteurs de la civilisation de Gumelniţa et le Midi, ce point étant admis par tous les chercheurs. De même, il ressort des matériaux archéologiques que, pendant la civilisation Glina III-Schneckenberg, les éléments d'origine méridionale sont plus fréquents que ceux venus du nord de la mer Noire. La situation est différente en Moldavie, où ce sont les éléments venus de l'est et du nord-est qui prédominent. Un autre argument en faveur de notre opinion résulte du fait, déjà souligné par d'autres chercheurs, que les restes de véhicules décou-

[93] Données complètes et bibliographie chez M. Rusu, dans « Dacia », N. S., IV, pp. 161—180. Le char de combat est attesté chez les Thraces du sud du Danube par Homère (*Iliade*, X, 420—427). L'origine doit en être cherchée dans le Proche Orient (V. G. Childe, *op. cit.* et Fr. Schachermayer, dans « Anthropos », XLVI, 1951, pp. 705—753).

[94] V. G. Childe, *op. cit.*, pp. 1—17; Fr. Hančar, *op. cit.*, p. 553.

[95] Soproni Sándor, dans FoliaArch, 1954, pp. 29—36 et Stephen Foltiny, dans AJA, 63, 1, pp. 56—58.

[96] I. Bóna, *op. cit.*, pp. 110—111.

[97] Cf. I. Nestor, dans *Istoria României*, I, 1960, p. 98 et Gh. Bichir, *op. cit.*, dans « Dacia », N. S., IV, pp. 106—110.

[98] D. Berciu, *op. cit.*, p. 148.

https://biblioteca-digitala.ro / http://www.daciajournal.ro

verts dans les steppes du sud de l'U.R.S.S. appartiennent à un type de charrette à deux roues et à bâche [99], tandis que le chariot de Cuciulata — comme, en général, tous ceux découverts en Roumanie—était à quatre roues. Nous rappellerons encore un fait qui n'est pas dépourvu d'importance: dans aucune tombe à ocre de Roumanie on n'a trouvé des restes de chariot. D'autre part, les différences typologiques entre le modèle de Cuciulata et celui de Budakalász, ainsi que l'existence de modèles de roues datant de la fin du néolithique en Munténie et dans la R. P. de Bulgarie [100], excluent la possibilité que le chariot de Cuciulata soit venu de l'aire de la civilisation de Baden-Pécel.

Toutes ces observations nous mènent à la conclusion que les véhicules à roues ont pénétré dans les régions du Bas-Danube et du Moyen-Danube à peu près à la même époque et venant de la même direction.

Ainsi que nous l'avons déjà montré, les chariots du type Otomani-Vărşand ne peuvent non plus être considérés comme dérivant du type Budakalász; ils sont probablement venus de l'aire de la civilisation de Schneckenberg.

La diffusion du chariot de la Transylvanie vers l'ouest est également attestée au cours de la civilisation de Wietenberg. Ainsi, le modèle de chariot découvert dans l'établissement Hatvan de Novaj est venu de la civilisation de Wietenberg, par-dessus l'aire de la civilisation d'Otomani, qui aura connu à cette époque un chariot de type semblable. La conclusion historique qui semble s'imposer est que, grâce à sa richesse en minerais de cuivre, c'est en Transylvanie que s'est développée le plus intensément la métallurgie du bronze et aussi, par conséquent, la construction de chariots; de là, ceux-ci se répandent également dans les régions limitrophes. C'est ainsi que s'explique l'existence des sept modèles de chariots connus jusqu'à ce jour, création des habitants anciens de la Transylvanie.

Si pour les régions du sud, du centre et de l'ouest de la Roumanie il est avéré que les véhicules à roues sont venus du sud, il est possible que dans la zone nord-orientale de notre pays ils soient venus de l'est, comme semblent le prouver les modèles de roues en terre cuite découverts dans les établissements de type Gorodsk-Horodiştea de Darabani et de Horodiştea. Quant au type des véhicules respectifs, nous ne pouvons le définir.

★

Comme moyen de locomotion et de transport, le chariot à quatre roues a joué dans l'histoire de l'humanité un rôle de premier plan, qu'ont relevé tous ceux qui se sont occupés de ce problème. Il a contribué dans une large mesure au déve-

[99] Au sujet des chariots découverts en U.R.S.S., voir: I. V. Sinitzyne, dans SA, X, 1948, pp. 143—160, fig. 9, 13, 14, 16 et 17; Al. Mongait, *Arheologia în U.R.S.S.* (éd. roumaine), Bucarest, 1961, pp. 112, 120, 124, 125, 239; A. I. Térénojkine, dans KS, XXXVI, 1961, pp. 117—118, fig. 416; Idem, dans KS, LXIII, 1956, pp. 70—75, fig. 28; O.N. Bader, dans SA, VI, 1940, p. 78, fig. 21/5—6; B. B. Piotrovski, dans SA, XI, 1949, p. 174; V. D. Marcovine, dans SA, XX, 1954, p. 329, fig. 4b; A. P. Krouglov, dans MIA, 68, 1958, pp. 142—144, fig. 68—69; V. M. Masson, dans MIA, 73, 1959, p. 13, fig. 3; B. A. Latynine, dans KS, LXX, 1957, pp. 3—13; V. G. Childe, *op. cit.*, pp. 1—17 et Ana Matrosenco, dans SCIV, X, 1, 1959, pp. 164—165.

[100] H. Djambazov, dans « Izvestiia-Institut », XXII, Sofia, 1959, p. 24, fig. 8; P. Detev, dans « Godišnik-Plovdiv », 1954, p. 186, fig. 74; *ibidem*, III, 1959, p. 38, fig. 55/a.

https://biblioteca-digitala.ro / http://www.daciajournal.ro

loppement de l'agriculture, de l'élevage et des échanges. Grâce au chariot, les établissements humains sont devenus plus stables et leur surface cultivable s'est accrue, les habitants ayant la possibilité de transporter la semence à des distances parfois considérables et de charrier la récolte à domicile. D'autre part, le chariot a permis aux éleveurs de se déplacer plus facilement, avec leurs troupeaux, à la recherche de pâturages. En un mot, aussi bien dans les régions propices à l'agriculture qu'à l'élevage, les véhicules à roues ont permis aux communautés respectives de mettre à profit pour le mieux les conditions géographiques environnantes, favorisant, par les échanges de produits auxquels ils donnaient lieu, la spécialisation en fonction du milieu géographique des uns et des autres.

GH. BICHIR

https://biblioteca-digitala.ro / http://www.daciajournal.ro