

*Hajózás, tengeri konfliktusok és információáramlás Jean le Bel krónikájában**

Bevezetés

A SZAKIRODALOMBAN ELFOGADOTT nézet, hogy a középkori lovagi értékrend első-
sorban a szárazföldi haditetteket ismerte el, és a tengeri hadviselésben aratott si-
kereknek kisebb volt a presztízse.¹ Jean le Bel liège-i krónikás maga is lovagi életmódot
folytatott, és a nemesség gondolkodásmódját képviselte. Művében több leírás is erről ta-
núsodik:² a lovagi tornákon a békeidőben is egymással gyakran élet-halál harcot vívó
kardforgatók dicsőítése volt az elsődleges. Ugyanakkor az angol íjászokkal – tehát az
alacsonyabb társadalmi rétegből kikerülő harcosokkal – szemben a lovagság és a késő lo-
vagkor krónikásai rendszerint ellenszenvvel viseltettek.³ A modern történettudomány
Jean le Belt leginkább saját társadalmi rétegének történetírójaként tartja számon, hiszen
krónikájában főként a lovagi hőstettek bemutatása és a háború idealizálása kerül elő-
térbe. Bár liège-i kanonok lévén maga is egyházi ember volt, mégis van rá példa, hogy
apátságok lerombolását és apácák megerőszakolását csupán azzal magyarázza, hogy a
háborúban az ilyen jellegű veszteségek elkerülhetetlenek.⁴ Mivel ő is részt vett hadjárat-
ban, így a fegyveres konfliktusoknak nem kizárólag az idealizált, lovagi irodalomban is
megjelenő formáját ismerte, hanem annak veszteségeit, a lovagi és keresztény ideálokkal
nehezen összeegyeztethető oldalát is.

* Köszönet illeti Csernus Sándort, aki értékes megjegyzéseivel külső lektorként hozzájárult a tanulmány megszületéséhez.

¹ Norman Longmate: *Defending the Island: From Caesar to the Armada*. London, 1989. 273.

² Nigel Bryant (trans.): *The True Chronicles of Jean le Bel, 1290–1360*. Woodbridge, 2011. (A továbbiakban: TTCoJIB) 4.

³ Az angol lovagság, illetve krónikások esetében ez kevésbé lehet igaz, hiszen a hosszúíjászok fontos szerepet töltöttek be az angol hadászatban.

⁴ „Es deux bous de celle bonne ville avoit moult grandes abbayes et moult riches, l'une de noirs moynes et l'autre de noires dames, qui sont et doivent estre toutes gentilles femmes, vi^{xx} par compte et par nombre, XL converses à demie prébende, lesquelles furent violées, et furent les abbayes presque toutes arses avecques grande partie de la ville. A celle ville fut gaagnié grand trésor qui onques ne vint à clarté, ce poeut chascun sçavoir, et y furent faiz moult grands dommages qui ne firent nul proffit; maiz ce sont fait d'aventure de guerre, si les convient passer et sy y furent sauvez, et retenus...” – Jules Viard – Eugène Déprez (ed.): *Chronique de Jean le Bel*. I–II. Paris, 1904–1905. (A továbbiakban: CdJIB) II. 83.

Jean le Bel kiterjedt információs hálózattal rendelkezett, a szakirodalom jól tájékozott krónikásként tartja számon. Udvertartásában parancsba adta szolgálóinak, hogy a városba érkező – feltehetőleg a korszak nagyobb eseményeit is megelőző vagy szemlélő – utazókat hívják meg asztalához, tehát komoly anyagi forrásokat áldozott az információszerzésre.⁵ A történetíró Jean de Hainaut kérésére kezdte el írni művét. Ez fontos tényező a mű vizsgálatakor, hiszen a megrendelő közeli kapcsolatban állt az angol udvarral. Jean de Hainaut Guillaume de Hainaut flamand gróf fiatalabb testvére,⁶ III. Edward angol király feleségének, Philippe de Hainaut-nak a nagybátyja volt. Jean le Bel francia nyelven írta krónikáját, francia nyelvterületen élt, ugyanakkor művében jól érezhető az angol uralkodó iránti szimpátia és a személyéhez való kötődés. Munkájában kritikus, leírásainak egyes elemeire gyakran ő maga is magyarázatot ad.⁷ Saját bevallása szerint törekszik a történesek pontos megörökítésére, csak olyan eseményekről ír, amelyet személyesen ő vagy az egyik forrása látott.⁸

Bár keveset tudunk Jean le Bel életéről, de ezek az adatok több szempontból is fontosak a krónikaelemzésben. A történetíró liège-i patríciuscsaládba született 1290 körül, 1315-től a Saint-Lambert katedrális kanonokja volt. Krónikájában 1326-tól 1361-ig beszél el az eseményeket. A mű 1352 és 1361 között született.⁹ A szerző élete jelentős részét Liège-ben töltötte, az egyetlen ismert utazása az volt, amikor elkísérte Jean de Hainaut-t III. Edward 1327-es skótok elleni hadjáratába.¹⁰ Az út hatással lehetett a krónikás tengerrel kapcsolatos leírásaira is, hiszen legalább kétszer biztosan átkelt a La Manche csatornán, megtapasztalva a szigetországba való átutazás körülményeit. Figyelemre méltó az is, hogy noha Jean le Bel nyilván maga is látott hajókat, krónikájában nem tér ki a különböző hajótípusokra, még a korszak két alapvető hajótípusát, a nagy testű, magas oldalalú vitorlást és a jobbra evezővel hajtott gályát sem különbözteti meg.¹¹ A St. albansi¹² szerzetes, Thomas Walsingham például, aki a *Chronica Maiora* című munkájában 1376 és

⁵ Diana B. Tyson: Jean le Bel: Portrait of a Chronicler. *Journal of Medieval History*, 12 (1986) 316.

⁶ TTCoJIB 1., 2. jegyzet.

⁷ Jó példa erre, amikor elmondja, hogy III. Edwardra miért hivatkozik gyakran „nemes Edward királyként” (le roy d’Angleterre le noble roy Edowart), míg fő ellenségére csak „Fülöp francia királyként” (le roy Philippe de France). A forrásban a Plantagenet uralkodó azzal érdemelte ki a jelzőt, hogy szerette embereit, megvédte földjét és vagyonát áldozta népéért, míg ellenfele hagyta országát feldúltni, miközben ő Párizs kényelmét élvezte és rossz tanácsokat fogadott meg országa klerikusaitól és előljáróitól. CdJIB II. 65.

⁸ TTCoJIB 9, 22.

⁹ Az 1–39. fejezetek (1326–1340) 1352 márciusa és 1356 márciusa között, a 40–102. fejezetek 1358-ban, a 103–109. fejezetek 1359 és 1361 között íródhattak. Tyson, D. B.: Jean le Bel, 315–316.

¹⁰ Tyson, D. B.: Jean le Bel, 316.

¹¹ Jean le Bel korában a gálya a Mediterráneumtól északra már egy jól ismert hajótípus lehetett. A 13. századtól kezdve a Gibraltáron egyre gyakrabban haladtak át a Földközi-tengeren főként gályákat használó itáliai városállamok hajói, továbbá már 1276-ban I. Edward elrendelte Bayonne lakosainak, hogy építsenek 24 gályát. J. T. Tinniswood: English Galleys, 1272–1377. *The Mariner’s Mirror*, 35 (1949) 276.

¹² St. Albans – földrajzi fekvéséből is adódóan – ugyanakkor átlagon felüli információs hálózattal rendelkezett, az apátság történetírói tehát tájékozottabbak lehettek, mint kortársaik.

1422 között tárgyalja az eseményeket,¹³ feltételezhetően egyszer sem hagyta el a szigetországot, mégis több hajótípust is megnevez.¹⁴

Arról, hogy a szárazföldi hadviselésben meghatározó lovagi gondolkodásmód a szerző világról alkotott képének az egyik legmeghatározóbb eleme, munkájában több leírás is tanúskodik (például a lovagi tornák iránti fokozott érdeklődés). A lovagi hadviselés értékrendjében a tengeren aratott győzelmeknek köztudottan kisebb presztízse volt, hiszen sok fontos eleme – például a lovagi erények, az egyéni lovagi hősiesség, a megadás és a kiváltás lehetősége – kevésbé érvényesülhetett. Mégis arányaiban sok tengerrel kapcsolatos részlettel találkozhatunk Le Bel munkájában. A krónikás ritkán használ földrajzi neveket, személyekre – a korszak szokásai szerint – leginkább az általuk betöltött hivatal szerint (*prévôt des marchands*,¹⁵ *roi de France* stb.) utal, általában kerüli a tulajdonneveket.¹⁶ Ennek ellenére a kalózkodásból élő személyeket mégis gyakran megnevezi (például Marant, Maistrel,¹⁷ Barbevaire¹⁸).

Az alábbiakban megkísérlem bemutatni, hogy Jean le Bel milyen módon és kiktől szerezhetett híreket a korszak eseményeiről. A krónikaelemzésben lényegesnek tartom megvizsgálni, hogy milyen információtorzulások esetében feltételezhetünk szándékoságot a krónikairó részéről a hírek hiányos mivolta és az esetleges bizonytalanságok miatt, valamint ezeknek a lehetséges okait is igyekszem feltárni. Számomra szintén kérdésként merült fel a krónika olvasásakor az is, hogy a történetíró miért csak ritkán tett különbséget a hajók típusai között.

Konfliktusok nyílt vízen és a partok mentén – Egy sokak által látott tengeri csata: Écluse

Értelemszerűen kevesebb fegyveres konfliktust tudunk megnevezni a tengeren, mint a szárazföldön. Az információ szűkösebb mivolta, valamint a viszonyítási pontok hiánya egyaránt meghatározó tényező abban, hogy mind a kortársak, mind pedig a mai történészek kevesebb összecsapást nevesítettek. Az elbeszélő forrásokat olvasva ugyanakkor szembesülhetünk a nyílt vízen zajló – földrajzi névhez nem kapcsolt – harcok sokaságával, ám ezekben gyakran csak néhány hajó vett részt. Jean le Bel munkája alapján is kiténik, hogy a százéves háború katonai szempontból leginkább aktív szakaszában –

¹³ A történetíró munkásságára és életére vonatkozóan lásd: David Preest (transl.): *The Chronica maiora of Thomas Walsingham, 1376–1422*. (With introd. and notes by James G. Clark.) Woodbridge [etc.], 2005. (A továbbiakban: TCmoTW) 4–10.

¹⁴ Angol nyelven: TCmoTW 46, 415. Latin nyelven: *Thomae Walsingham, Quondam Monachi S. Albani Historia Anglicana*. (Ed. Henry Thomas Riley.) I–II. London, 1863–1864. I. 342., II. 316.

¹⁵ CdJIB II. 249.

¹⁶ TTCoJIB 11.

¹⁷ CdJIB II. 112.

¹⁸ CdJIB I. 152.

hadműveletektől függetlenül – még télen is jellemző volt a fosztogatás a tengeren és a partok mentén.¹⁹ Annak, hogy jelentős méretű hajóhadak között miért csak ritkán került sor összecsapásra, több oka lehet. A nagy flották, amelyek rendszerint az expedíciós seregeket szállítottak, általában sok kisméretű hajóból álltak, ami sebezhetővé tette őket,²⁰ így lehetőség szerint a támadók igyekeztek nem harcba bocsátkozni, hanem minél előbb partra szállni. Az egyes hatalmak, elsősorban az angolok és a franciák, valamint a La Manche déli partján fekvő bretagne-i hercegség és a flandriai grófság tengeri haderejének mértéke nagyságrendileg különbözött egy-egy időszakban, így a gyengébb fél nem kockáztatta meg az összecsapást és hajói elvesztését. Úgy tűnik, a felek ritkán rendelkeztek elegendő információval egymás terveit illetően. A széljárás kiszámíthatatlansága pedig gyakran a legkörültekintőbb előkészületek ellenére is rögtönzésre készíthette a védekezőt és a támadót egyaránt, így a hajóhadak elkerülték egymást.

Más azonban a helyzet akkor, amikor a szakirodalom által kiemelt jelentőségű tengeri csatákra vonatkozóan tehetünk észrevételeket. Az écluse-i (1340), a winchelsea-i (1350) és a La Rochelle-i (1372) ütközetek nevüket egyaránt a legközelebbi kikötővel rendelkező városról kapták. Ezek az akár több száz hajót is felvonultató fegyveres harci cselekmények a partok közelében zajlottak. A nyílt tengeren, a szárazföldtől messze történt konfliktusok leírása esetében sokkal zártabb jellegű információval dolgozhattak a történetírók. Az ilyen harcokban nem volt jelen pártatlan szemtanú, általában mindenkinek részt kellett vennie az összecsapásban, a vesztes fél emberei pedig rendszerint kivétel nélkül meghaltak. Ennek eredményeképpen a történetírókhoz kevesebb, még inkább szubjektív álláspontra épülő, gyakran csak a győztesektől érkező hír juthatott csak el.

Ezzel szemben a partközeli történések esetében az információ áramlásának a tere nyitottabbá válik. Jean le Bel is megjegyzi, hogy az écluse-i összecsapás látható volt a partról is,²¹ tehát olyan szemlélőtől is szerezhetett információkat a csatáról, aki abban nem vett részt. Több ezer ember volt jelen mindkét oldalon, a szárazföld közel volt, tehát bizonyos, hogy mindkét félnek maradtak túlélői. Köztudott volt, hogy III. Edward maga is az angol flottával tartott, tehát a korabeli emberek is biztosra vehették, hogy a királyt több, hozzá közel álló lovag is kíséri.

Jean le Bel részt vett az 1327-es skóciai hadjáratban, de legtöbbször szülővárosában tartózkodott, mint említettem. Noha nem utazott sokat, az ugyancsak elképzelhető, hogy látogatta a közeli lovagi tornákat.²² Ezek mind alkalmat nyújtottak arra, hogy több – akár a harci eseményeket is irányító – előkelő lovagot közvetlenül, de legalább név szerint is megismerjen. Ez azért is kézenfekvő következtetés, mert az Écluse-nél zajlott csatában nagy számban voltak jelen a korábbi skóciai hadjáratok veteránjai is,²³ akikkel a króni-

¹⁹ TTCoJIB 83.

²⁰ J. W. Sherborne: *The Hundred Years' War. The English Navy: Shipping and Manpower, 1369–1389. Past & Present*, 37 (1967) 170.

²¹ TTCoJIB 86.

²² Tyson, D. B.: *Jean le Bel*, 316.

²³ Charles D. Stanton: *Medieval Maritime Warfare*. Barnsley, 2015. 263.

kás talán azóta is kapcsolatban állt. Bárány Attila is kiemeli az angol arisztokrácia száz-
 éves háborúban való részvételét tárgyaló tanulmányában, hogy III. Edward az 1330-as
 években gyakorlatilag új vezető elitet emelt fel a régi mellé, és főleg olyanokat helyezett
 magas pozícióba, akik részt vettek a skót hadjáratokban.²⁴ Így okkal feltételezhető, hogy
 a krónikásnak személyes kapcsolatai, ismerősei is voltak a társadalmi hierarchiában ké-
 sőbb magasra emelkedő lovagok között.

A hajóknak nyílt vízén rendszerint kellő terület áll rendelkezésükre a manőverezésre.
 Egy túlerőben lévő hajóhad többnyire megkísérelte bekeríteni a kisebb flottával rendel-
 kező ellenséget, így gyakorlatilag az összes résztvevő egyidejűleg harcolt, vagy próbálta
 kihasználni a széljárást és előnyös pozícióba kerülni. Az écluse-i csata esetében azonban
 a francia flotta egy körülbelül 5 km széles öbölben várta az angolokat. A franciák a te-
 rületről a Cadzand szigete képezte akadály miatt csak III. Edwardot legyőzve juthattak
 volna ki, illetve északon egy szűkebb szoroson keresztül, ami fokozottan veszélyes le-
 hetett, főleg erős szél idején.²⁵ A két fél hajóhada több sorban állt fel a keskeny kikötő-
 bejárat miatt, így egyik oldal sem tudta egyszerre bevetni az összes hajóját. Ebből arra
 következtethetünk, hogy a közelharcra specializálódott lovagok és nehézpáncélt viselő
 katonák – különösen az első hajósor mögött tartózkodók – hosszú ideig a konfliktus
 alakulásának csupán tétlen szemlélői voltak, várva, mikor avatkozhatnak be. Valószí-
 nűleg így alaposabban megfigyelhették az események menetét, mint azok, akik egyéb
 tevékenységeket is végeztek. Az alacsonyabb fedélzetű hajókon evezni kellett, a harci
 gépeket²⁶ már nagy távolságból lehetett használni, valamint az íjások minden bizony-
 nyal a konfliktus egészének ideje alatt igyekeztek meggyengíteni a másik fél haderejét.²⁷
 Ugyanakkor jelen esetben voltak olyan szemlélők is, akik a tengeren várakoztak, és lehe-
 tőség szerint igyekeztek elkerülni a csatát. Az angol sereggel több nemes hölgy is utazott
 azzal a céllal, hogy a királynéval találkozzanak Ghentben. III. Edward a védelmükre 300
 fegyveres katonát²⁸ – és Jean Froissart szerint további 500 íjászt²⁹ – utasított.³⁰ A király
 minden bizonnyal igyekezett kivonni ezeket a hajókat a harcból, ezért valószínűleg a

²⁴ Bárány Attila: The Participation of the English Aristocracy in the First Phase of the Hundred Years' War, 1337–1360. *Hungarian Journal of English and American Studies (HJEAS)*, 3 (1997) 214–216.

²⁵ A várakozás és a szél eredményeképpen a franciák arra kényszerültek, hogy a korábban sorfalként összekötött hajók között lévő láncot levegyék. Azok ugyanis túlzottan összetorlódtak, és nem maradt elegendő helyük. Nicholas Harris Nicolas meglátása szerint bár a tengeri csata a tengeri taktikák alkalmazása szempontjából nem mutat új elemet, a fényviszonyok és a széljárás kihasználásának mégis egy igen jó példája. Jonathan Sumption: *The Hundred Years War. I. Trial by Battle*. London, 1990. 325., Nicholas Harris Nicolas: *A History of the Royal Navy from the Earliest Times to the Wars of the French Revolution*. II. London, 1847. 66.

²⁶ Nyíl- és követgépeket (ballista, springald) használtak a csatában. Stanton, C. D.: *Medieval Maritime Warfare*, 266.

²⁷ Stanton, C. D.: *Medieval Maritime Warfare*, 264–266.

²⁸ Man-at-arms.

²⁹ Siméon Luce (ed.): *Chroniques de Jean Froissart*. II. 1340–1342. Paris, 1870. (A továbbiakban: CdJF) 35.

³⁰ Nicolas, N. H.: *A History of the Royal Navy*, II. 51–52.

flottán belül biztonságos pozícióba helyezte őket, így ők az eseményeknek ténylegesen csak a megfigyelői voltak.³¹

Jean le Bel mindkét harcoló féltől szerezhetett információt az Écluse-nél történekről. A hírek terjedése szempontjából ugyanakkor lényeges, hogy a francia katonai elit jelentős része nem vett részt az összecsapásban.³² Figyelembe véve a történetíró ismert forrásait, az eseményeket illetően feltehetőleg főként lovagoktól tájékozódott, de a legyőzött oldal nézőpontját jelen esetben valószínűleg inkább alacsonyabb rangú személyektől ismerhette meg.

Az ütközet korai szakaszában a francia – különösen az első sor mögött álló – hajósok eseményekre való rálátását több dolog is gátolhatta. Egyrészt III. Edward délután 3 óra körül indította meg a támadást,³³ amikor a nap állása neki kedvezett, ami így elvakíthatta ellenségeit. Másrészt a francia első sor utolsó hajói már sötétedés után kerültek III. Edward katonáinak a kezére.³⁴ A délutáni nyári nap – helyzetéből kifolyólag – nyilvánvalóan rontotta a franciák, az esti félhomály pedig mindkét fél látási viszonyait. Harmadrészt fontos tényező, hogy a franciák az első sorban helyezték el a legnagyobb hajóikat, mögöttük pedig a kisebbeket.³⁵ Az első vonalban valószínűleg 19 hajó volt,³⁶ ha pedig figyelembe vesszük a francia flotta hozzávetőleges méretét³⁷ és a felállított sorok számát,³⁸ akkor bizonyos, hogy több vízi jármű volt az első mögötti sorokban, tehát a második vonalban nem mindegyik hajó előtt állt egy másik. Ennek ellenére valószínű, hogy a várakozó flotta második és harmadik sorának látóterét valamilyen mértékben az első vonalban felsorakozó nagyobb méretű hajók is gátolták. Az elsőként harcba bocsátkozó járművek fedélzetének nagy részére pedig egyáltalán nem láthattak rá az ott tartózkodó harcosok. Ebből jó okkal következtethetünk arra, hogy az első sor mögötti hajókon kevesebb lehetett a hitelesnek tekinthető szemtanúk száma.

Az écluse-i tengeri konfliktusról szóló hírek viszonylagos sokasága és a szemlélők helyzetének különbözősége azt eredményezheti, hogy a fegyveres konfliktus történéseit illetően a korabeli forrásokban és a mai szakirodalomban is sok a bizonytalanság. Például a csatát követően olyan információk is eljutottak egyes történetírók-

³¹ Ian Mortimer: *The Perfect King. The Life of Edward III, Father of the English Nation*. London, 2008. 174.

³² Andrew Ayton – Philip Preston: *The Battle of Crécy, 1346*. [Conference at Crécy-en-Ponthieu in October 1998.] With additional contributions from Françoise Autrand, Michael Prestwich, Bertrand Schnerb. Woodbridge, 2007. 35., 2. jegyzet.

³³ Henry S. Lucas: John Crabbe: Flemish Pirate, Merchant and Adventurer, *Speculum*, 20 (1945) 347.

³⁴ A francia első sor feltehetőleg 8 óra védekezés után került az angolok kezére. Charles de la Ronciere: *Histoire de la marine française*. I. *Les origines*. Paris, 1899. 451.

³⁵ Sumption, J.: *The Hundred Years War*, I. 326–327.

³⁶ Sumption, J.: *The Hundred Years War*, I. 325.

³⁷ Az angol flotta nagyságrendileg 120–160, a francia hajóhad kb. 200 hajót számlálhatott. Stanton, C. D.: *Medieval Maritime Warfare*, 263.

³⁸ Az újabb munkák szerint valószínűleg három sorban álltak fel a franciák, de vannak olyan művek is, ahol a szerző négyről ír. Lásd még: Stanton, C. D.: *Medieval Maritime Warfare*, 264., Sumption, J.: *The Hundred Years War*, I. 325., Nicolas, N. H.: *A History of the Royal Navy*, 52.

hoz³⁹ – és így több modern munkába, például Charles D. Stanton tengeri hadviselésel⁴⁰ és Ian Mortimer III. Edward életével foglalkozó monográfiájába⁴¹ is –, hogy III. Edward combját súlyosan megsebesítette egy lándzsa vagy egy számszeríjlövedék. Ez nehezen elképzelhető annak fényében, hogy még az uralkodó maga sem számol be efféle sérülésről a legidősebb fiának a csata után négy nappal írott levelében.⁴²

Jean le Bel a konfliktusról szóló leírásban egyszer sem említi meg az íjászok szerepét. Érdeemes elgondolkodni azon, hogy miért hagyja őket figyelmen kívül, hiszen Jean Froissart, aki köztudottan felhasználta a liège-i krónikás művét, részletesen beszámolt elhelyezésükről. Ennek egyik oka az lehet, hogy Froissart később írta meg krónikáját, amikor az íjászok már további győzelmeket arattak a lovagseregek fölött, így jelentőségük a kortársak számára is világosabbá vált. Másrészt a tenger ellenőrzésének a fontossága egyre inkább felértékelődött, így a történetíró szükségesnek érezhette a csata menetének alaposabb bemutatását. Froissart-nak több forrása volt, további hírekhez juthatott a konfliktusról, valamint le Bel munkáját is felhasználta. Le Bel nagyobb figyelmet szentelt III. Edward és néhány nemese tetteinek, noha tényleges cselekedeteket nem közöl, csupán megemlíti, hogy bátran küzdöttek, ezzel is buzdítva a többi harcost.⁴³

A leírásban lévő hangsúlyeltolódásra magyarázat lehet a forrás szerzőjének az íjászokhoz való viszonya és a róluk kialakított képe is. Az 1327-es skót hadjárat előtt York utcáin a lovagokat kísérő hainaut-i közrendű katonák és az angol íjászok között tettelegességig fajuló konfliktus alakult ki, ahol Jean le Bel is nagy veszélyben volt.⁴⁴ Krónikáján keresztül érződik, hogy emiatt egész szigetországbéli tartózkodása alatt tartott az angol közrendűektől, különösképpen az íjásztól. Befolyásolhatták őt e téren is a lovagi eszmék, melyek a hadviselésben a lovagságnak kiemelkedő, a közrendűekből álló katonaságnak pedig azokkal össze nem egyeztethető megítélését eredményezték. Érdekes párhuzam-

³⁹ Például Raphael Holinshed is felveti a lehetőségét annak, hogy az uralkodó megsérülhetett a combjánál. *Holinshed's Chronicles of England, Scotland, and Ireland. II. England.* London, 1807. 615.

⁴⁰ Stanton, C. D.: *Medieval Maritime Warfare*, 266.

⁴¹ Mortimer, I.: *The Perfect King*, 176.

⁴² Nicolas, N. H.: *A History of the Royal Navy*, 58. A hercegnek írt levelet lásd: Uo., 61–62.

⁴³ „Maiz le roy Edowart se maintint sy vassaument, et faisoit de si grands proesses de son propre corps que il resbaudissoit et donnoit cuer à tous les aultres, siques par la proesse de luy, et du conte Derby, et de messire Watier de Manny, qui très bien s’y porta, aussy firent plusieurs aultres que je ne sçay nommer, et par la grâce de Dieu principalement, les François, Normans, Gascons, Bretons, Genevoys furent au desrain mors, noyez et desconfitz, et petit en eschappa.” – CdJlB I. 179.

⁴⁴ A konfliktust a hainaut-i lovagokat kísérő közrendűek és az angol íjászok között egy kockajáték váltotta ki. A harcnak végül több száz halottja lett, Jean le Bel leírásában hangsúlyt fektet az íjaktól kapott halálos sebekre, valamint a folyamatosan érkező hírekre, miszerint meg akarják ölni őket az angolok. TTCoJlB 4, 36–37. „Mais, tantost aprez disner, commença ung grand hustin entre les garchons des Haynuiers et les archiers d’Angleterre...” „Du trait y eust aucuns des nostres navrés jusques à la mort, et au derrenier les archiers furent desconfits, et y en eust bien mors, que là en la place que aux champs, iii^e et xvi, qui tous estoient de l’evesque de Lincolle.” „...car ilz sçavoient bien vi^m Angles assemblez en une ville qui nous vendroient tous tuer et murdrir par nuit ou par jour, et ne trouverroient nos gens personne de par le roy ne son conseil qui les osast aider ne secourir.” CdJlB I. 43–45.

ba állítani az 1340-es écluse-i és az 1346-os crécyi csata leírását.⁴⁵ Az 1340-ben történt összecsapásról szóló epizódot a krónikás 1352 és 1356 tavasza között írhatta, miután a lovagi harcmódot követő francia sereg egyszer már megsemmisítő vereséget szenvedett az angoloktól Crécynél. A krónikás az összecsapás leírásakor az angol íjászok nyílzáporának hatékonyságára és a rohamozó franciák szervezetlenségére helyezi a hangsúlyt, a lovagok nevei szinte csak az áldozatok felsorolásánál szerepelnek. Feltehetően az 1350-es évekre már egyre inkább világossá vált a kortársak számára az íjászok értéke a hadászatban, ami fontos eleme lehetett ennek a Jean le Belnél is megjelenő a hangsúlyeltolódásnak.

A történetíró az 1346-os fegyveres konfliktus bemutatásához felhasznált adatokat személyesen Jean de Hainaut-tól és lovagjaitól hallotta.⁴⁶ Jean le Bel a crécyi csatáról olyan információkkal rendelkezett, amelyek valóságtartalmában nem kételkedett. Feltehetőleg ezért az esemény bemutatásánál kevesebb részletet kellett a saját elképzelései alapján kiegészítenie – szemben az écluse-i tengeri konfliktus minden bizonnyal töredékes, számára kevésbé megbízható híreivel –, így hangsúly került az íjászok hatékonyságára a tényyszerűség érdekében. A történetíró Écluse esetében szintén jól informált lehetett, de forrásait valószínűleg nem tartotta annyira megbízhatónak, mint Jean de Hainaut-ét és lovagjait. Elképzelhető, hogy az íjászok eredményességét nehezen tudta összeegyeztetni a szárazföldhöz köthető lovagi hadviselés addig kevésbé megkérdőjelezett dominanciájával. Lehetséges, hogy a krónikás a számára bizonytalan részleteket tartalmazó epizódok bemutatásakor – például az écluse-i csata esetében – szándékosan nem írt az íjászok jelentőségéről, és inkább az uralkodó és nemeseinek a szerepét domborította ki. Ezáltal művében nagyobb hangsúlyt tudott fektetni a lovagi erények szerint elfogadott küzdelem –például a közelharc – kiemelésére.

III. Edward hajója francia szolgálatban – a *Christopher*

Jean le Bel munkáját olvasva ritkán találkozunk a hajók neveivel vagy típusaiknak megkülönböztetésével. Ahogyan már fentebb jeleztem, a történetíró több hajót is látott, ennek ellenére csak ritkán nevezte meg vagy csoportosította azokat, holott sajátosságaik harcértékük szempontjából is jelentősek. Az écluse-i csatában például a franciák komoly hátrányba kerültek, miután az angolok elfoglalták az első sorban lévő hajókat, hiszen azok magas fedélzete miatt a későbbiekben III. Edward serege már a magaslati előnyt is élvezte a kisebb francia hajókkal szemben. A nagyrészt evezőkkel hajtott hajótípus viszont lényegesen gyorsabb volt, nem véletlen, hogy a francia flottából kizárólag gályák tudtak elmenekülni.⁴⁷

⁴⁵ A crécyi csata leírása a 72. fejezetben található, tehát a részlet valószínűleg 1358 folyamán íródott. Bővebb információért lásd a 9. jegyzetet.

⁴⁶ TTCoJIB 181.

⁴⁷ Barbanera gályáival elmenekült, valószínűleg miután a francia első sor veresége már biztosnak tűnt. Stanton, C. D.: *Medieval Maritime Warfare*, 266.

Érdekes, hogy az *écluse*-i ütközet leírása kapcsán Jean le Bel és a művét felhasználó Jean Froissart⁴⁸ egyaránt megnevezi a *Christopher* hajót, de az uralkodó nevét viselő *Cog Edwardot*, vagy III. Edward zászlóshajóját; a *Cog Thomast* viszont nem. Graham Cushway kutatásai alapján kiderül, hogy a *Christopher* és a *Cog Edward* 240 tun⁴⁹ szállítókapacitással rendelkezhetett, a *Cog Thomas* pedig a 280-at is elérhette.⁵⁰ A korabeliek – valószínűleg szemmérték alapján – is közel ugyanakkorának értékelték ezeket a hajókat, ez kiderül III. Edward fiának írt leveléből is, amelyben a király említést tesz arról, hogy az angolok visszaszerezték a *Christophert*, továbbá 3–4 közel azonos méretű tengeri járművet.⁵¹

Több oka is lehet annak, hogy a fentebb említett krónikások és az angol uralkodó is egyaránt a *Christophert* nevezik meg, holott szállítókapacitását tekintve valószínűleg több ehhez hasonló hajó is részt vehetett az *écluse*-i ütközetben. Jean le Bel a fegyveres konfliktus leírásában a „*la grosse nave*” kifejezést használja a *Christopher* bemutatásakor.⁵² A történetíró a hajó egyik fő tulajdonságaként is érthette ’a nagy hajó’ szókapcsolatot, ugyanakkor elképzelhető, hogy a hajótípus megnevezéseként használta. Jean Froissart leírásában is többször szerepel a „*le grand vaisseau*” a *Christofle* név mellett,⁵³ így az utóbbi lehetőség valószínűbb. Az angol szakirodalomban és a hajókról készült összeírásokban létezik *ship* és *great ship* a különböző típusok között. Bár ezek az elnevezések kifejezik azt is, hogy nagyobb méretű hajókról van szó, valószínűleg a *great ship*nek tartott járművek fizikai méretükön kívül más szempontból is kiemelkedőek voltak.⁵⁴ A *Cog Edward* és a *Cog Thomas* esetében már a nevükben is megjelenik egy hajó kategória neve, így kézenfekvő ebből következtetni a típusukra is. A három hajó szállításra használatos úrtartalmának összehasonlításából jól látszik, hogy a *great ship* hajótípus elnevezése nem kizárólagosan az adott hajók szállítókapacitásától függött.

Abban, hogy melyik hajót tartották nagy hajónak és melyiket csupán karakknak, bárkának vagy koggénak, valószínűleg közrejátszott a járműveknek a harcokban való stratégiai jelentősége is, amit a hajók alakján kívül több más tényező is befolyásolt. A tengeri

⁴⁸ Froissart: *Chronicles*. (Selected, translated, and edited by Geoffrey Brereton.) London, 1978. 62–63.

⁴⁹ A későközépkori angol hajók szállítókapacitásának felmérésére a Bordeaux wine tunt (bordeaux-i boroshordó) vagy tunnage-t szokás használni. Egy bordeaux-i boroshordó 252 gallon bornak felel meg. Ian Friel: *Henry V's Navy. The Sea-Road to Agincourt and Conquest, 1413–1422*. Stroud, 2015. 9.

⁵⁰ Graham Cushway: *Edward III and the War at Sea. The English Navy, 1327–1377*. Woodbridge–Rochester, 2011. 227–228.

⁵¹ Nicolas, N. H.: *A History of the Royal Navy*, 61–62.

⁵² CdJIB I. 179.

⁵³ A *Christopher* ilyen kontextusokban fordul elő az *écluse*-i csata leírásakor: „... et conquis Christofle, son grant vaissiel ...” „Et ordonnèrent Christofle, le grant vaissiel ...” „Là fu Christofles, cilz grans vaissiaus ...” „... Christofle, ce biel et grant vaissiel” CdJF II. 35–37.

⁵⁴ Több ilyen példával találkozunk a későbbiekben V. Henrik flottáját vizsgálva is. Egy karakk vagy bárka méretét tekintve akár meg is haladhatja egy *great ship* szállítókapacitását. A Trinity Royal *great ship* típusú hajó 500–540 tun teherbírású jármű lehetett, míg a George karakk 600, igaz, utóbbinak a feltételezett legénysége valószínűleg csak fele az előbbiének. Friel, I.: *Henry V's Navy*, 166., 176.

hadviselésben – a szárazföldihez hasonlóan – a létszámon kívül a magasabban fekvő pozíciók birtoklása (jelen esetben a magas építés) komoly előnyt jelentett. A kereskedőktől elkobzott hajókat ezért egy emelvényrel látták el, amiket a fedélzetre építettek. Ezeket az építményeket rendszerint uralkodói utasítás szerint egy-egy hadjáratra, időszakosan helyezték a járművekre, a 15. századtól kezdve váltak a nagyobb hajók állandó részeivé.⁵⁵ A hajótípusok elnevezésének⁵⁶ folyamatos változásai⁵⁷ és a hajók rendszeres átépítésének a gyakorlata miatt nincsenek éles határvonalak sem a kereskedőhajók és a hadihajók, sem pedig a legtöbb hajóra használt megjelölés között.

A *Christopher*, a *Cog Thomas* és a *Cog Edward* egyaránt fontos stratégiai szereplők lehettek az écluse-i csatában. Jean le Bel egy korábbi esemény kapcsán már megemlíti a *Christophert*⁵⁸ – szintén több jeles, de nem megnevezett hajó egyikeként –, amikor 1338-ban harcok eredményeképpen az a franciák kezére került egy kikötőben.⁵⁹ A krónika meglátása szerint ez különösen feldühítette az angolokat,⁶⁰ a szakirodalom pedig az esetet az uralkodó személyes megalázásaként értékeli, ugyanis a hajó III. Edward tulajdonában volt.⁶¹ A *Christopherről* köztudott lehetett, hogy III. Edward birtokában volt, és ilyen formában az eltulajdonítását a legtöbb angol sértésnek élhette meg. Lehetséges, hogy a franciák is tisztában voltak a *Christopher* szimbolikus jelentőségével, ezért is helyezték csatasoruk első vonalának közepére a korábban zsákmányolt hajót, így emlékeztetve az angol uralkodó alattvalóit a korábbi fosztogatásokra.

Jean le Bel Louis de La Cerda francia admirális⁶² Redon kikötője felé menekülésének leírásakor kiemeli az egyik hajót, amit *ling*nek nevez.⁶³ Nigel Bryant, a krónika angol nyelvű kiadója arra következtetésre jut, hogy a *ling* valószínűleg a *lougre*, egy régi breton szó félreolvasásának az eredménye. Ő maga a hajót az angol *lugger*rel azonosítja. Az adott hajó egy kisméretű helyi jármű lehetett, amely bár az összes menekülő utaztatására nem volt a legmegfelelőbb, de gyorsaságának köszönhetően az admirális elmenekült

⁵⁵ Jill Eddison: *Medieval Pirates. Pirates, Raiders and Privateers, 1204–1453*. Stroud, 2013. 44.

⁵⁶ Például J. W. Sherborne is felhívja rá a figyelmet, hogy valószínűleg a korabeli emberek is bizonytalanok voltak a bárka és a balingerek megkülönböztetésében. J. W. Sherborne: *English Barges and Balingers of the Late Fourteenth Century. The Mariner's Mirror*, 63 (1977) 111.

⁵⁷ Susan Rose: *Digs and Documents: Gaps in our Knowledge of Medieval Shipping. The Mariner's Mirror*, 97 (2011) 68–69.

⁵⁸ „Le roy de France fist durement renforcer son armée sur mer, dont messire Hues Kyrès estoit mareschal et gouverneur, avecques ung marinier que on appelloit Barbevaire, et firent plusieurs envayes et escharmuches sur les Anglois, et souvent perdirent et gaignerrent de belles naves que le roy d'Angleterre avoit fait faire par grand devis, entre lesquelles en y avoit une que on appelloit Cristofle, et d'autres plusieurs plaines de laines et d'autres marchandises que le roy envoyoit par deçà, dont les François furent moult joyeux et en firent très grande feste à grandes parolles, et tant en furent les Anglois plus courouchiez.” CdJlB I. 169–170.

⁵⁹ Cushway, G.: *Edward III and the War at Sea*, 227.

⁶⁰ TTCoJlB 83.

⁶¹ Cushway, G.: *Edward III and the War at Sea*, 227.

⁶² IX. Lajos (1226–1270) dédunokája. TTCoJlB 115., 2. jegyzet.

⁶³ TTCoJlB 140., 1. jegyzet.

vele.⁶⁴ A krónikás az esemény bemutatásának egy egész fejezetet szentel, amiben több helységnevet is megemlít,⁶⁵ tehát minden bizonnyal bőséges információkkal rendelkezett az eseményekről.⁶⁶ Lehetséges, hogy Jean le Bel ebben az esetben részletesebb leírásokkal rendelkezett a hajóról, és így hitelesnek értékelte a hajókatégória használatát az elbeszélésben. Elképzelhető az is, hogy forrásai között volt olyan személy is – jelen esetben egy breton – aki tudatosan használta a kifejezést. Ezek szerint Le Bel a különböző részeket másoktól hallhatta, és feltehetőleg nem voltak olyan ismeretei, hogy hajóelnevezések tekintetében harmonizálja a krónika szövegét.

Tenger és toposzok – Szél és isteni akarat

Jean le Bel munkájában több tengerrel kapcsolatos leírásnál találkozhatunk különböző toposzokkal. Ezek közül az egyik leggyakoribb, amikor a történetíró a szelet és a viharokat Isten által elrendelt sorsszerűségként mutatja be. Az egyes elbeszélések esetében – valószínűleg szándékosan – torzítja azok valóságtartalmát. Talán a legszembetűnőbb ilyen jellegű tengerrel kapcsolatos történet II. Edward fogságba eséséről szól. Az angol király néhány emberével kis csónakokkal próbált Walesbe menekülni. Az uralkodó és kísérete kilenc napon át próbált elmenekülni, de a szél folyamatosan visszafújta őket, így a királyné embereinek látóterében maradtak. Végül elfogták őket a tengeren, majd Bristol városába vezették őket. A krónikás olyan történetet mutat be, amiben a szelet az isteni akarral azonosítja.⁶⁷ A valóságban azonban Lancaster grófja nyílt területen, Llantrisant közelében, a víztől távolabb ejtette fogságba II. Edwardot.⁶⁸

Elbeszélését érdemes párhuzamba állítani Izabella királyné és Edward herceg Angliába való utazásának részletével, mely a szél megjelenését ugyancsak isteni beavatkozásként értelmezi. A szigetországba tartó flotta nagy viharba keveredett, aminek eredményeként a szél elfújta a hajókat, azonban a királyné seregének végül komolyabb veszteségek nélkül sikerült partra szállnia. Ezt a történetíró csodaként értelmezi.⁶⁹ Mindkét leírásban egyaránt kulcsfontosságú szerepe van az isteni akaratnak. Az elbeszélések ilyen jellegű – isteni akarral és tengeri viharral egybekötött – drámai keretbe foglalása nem egyedi jelenség a középkori krónikairódalomban, például Thomas Walsinghamnál is megjelenik a sikertelen francia inváziók bemutatásakor.⁷⁰ A tenger és a szél mindig is az

⁶⁴ Uo.

⁶⁵ Például: port de Garlande, port de Campreli, Campecornetin stb. CdJIB I. 325–333.

⁶⁶ A nemes egyetlen hajón menekült, nyilván az összes üldözőjének a figyelmére összpontosult, egészen addig, ameddig el nem tűnt a látóterükből, így azt jól megfigyelhették. A történetírónak valószínűleg több leírás alapján csupán egyetlen – másikkal nem összetéveszthető – hajót kellett bemutatnia.

⁶⁷ TTCoJIB, 30.

⁶⁸ Mortimer, I.: *The Perfect King*, 50.

⁶⁹ TTCoJIB 27–28.

⁷⁰ Walsingham leírását lásd: TCmoTW 244.

isteni akarat megnyilvánulásának a kedvelt területe volt és maradt az irodalmi és a történeti alkotások szerzői körében. A Brit-szigetek esetében pedig a toposz alkalmazása – a földrajzi meghatározottság okán – talán még gyakoribb is, mint máshol.

Összegzés

A tanulmány egyes konklúziói más-más irányba mutatnak, amelyek további kutatások alapját képezhetik, de a felmerülő kérdéseket és a lehetséges magyarázatokat fontosnak tartom kiemelni. Jean le Bel krónikájának jelentősége a mai történettudományban némiképpen alulértékelt, hiszen sok esetben az ő munkájára is nagyban alapozó Jean Froissart részletesebb leírást közöl egy-egy eseményről. Jean le Belnél rendre megjelentek és egyaránt számottevő tényezők voltak a korszak lovagi viselkedésmintái. Elbeszéléseit befolyásolták a saját tapasztalatai, tartalmát pedig – mint a tenger megjelenésének esetében látjuk – rendre, de egyenetlenül gazdagították a hozzá érkező hírek. A krónikás legtöbb forrását nem ismerhetjük meg, hiszen nincsenek adatok arról, hogy kikkel beszélgetett a skót hadjárat ideje vagy a meglátogatott lovagi tornák alatt. Nem tudhatjuk meg, hogy milyen gyakran találkozott Jean de Hainaut-val, akitől a korszak főbb diplomáciai kérdéseiről, az angol udvar belső ügyeiről és egy-egy csatáról is részletes beszámolókat hallhatott. Figyelembe véve, hogy a flamand gróf testvére kérte fel Jean le Belt a krónika megírására, feltételezhetően ő maga is igyekezett minél több információt eljuttatni a történetíróhoz.

Jean le Bel a háború első évtizedeinek történéseit valószínűleg nehezen tudta összegegyeztetni saját ideáljaival, annak ellenére, hogy ő és ura egyaránt az akkor folyamatosan győzelmeket arató III. Edward oldalán állt. A crécyi csatáról számára hiteles személyektől hallott részleteket, akiktől közeli képet kaphatott arról, hogy az általa sokra tartott lovagi hadviselés hogyan szenvedett vereséget az angol íjászokkal szemben. Mivel a forrásaitól hallott információkat feltehetően nem kérdőjelezte meg, így a történetíró kötelességének érezhette az íjászok szerepének kihangsúlyozását – személyes ellenszenv ellenére – a konfliktus élethű bemutatásának érdekében. Jean le Belt a hitelességre való törekvés igényével összefüggésben az is befolyásolhatta, hogy a híreket urától hallotta, aki a krónika megírására is felkérte. Az écluse-i csata elbeszéléséhez minden bizonnyal az ütközetet különböző helyről, más helyzetből és nézőpontból szemlélő emberek elbeszéléseire támaszkodhatott. Ezek közül a csatornák közül ugyanakkor bizonyosan egyik sem lehetett számára olyan autentikus, mint Jean de Hainaut-é és lovagjaié. Nehezen elképzelhető, hogy a történetíró ne hallott volna az íjászok kulcsfontosságú szerepéről az 1340-ben történt tengeri konfliktus kapcsán. Lehetséges, hogy Jean le Bel szándékosan nem írt róluk, és inkább az uralkodó és néhány nemesének hősiességére helyezte a hangsúlyt. Jean le Bel munkájában a tengeri hadszíntér másodlagosnak számított, ehhez hozzájárult az is, hogy ő maga is a lovagi viselkedésmintákat tartotta a konfliktusok rendezéséhez ideális alpnak, amelyek a szárazföldi harcokban tudtak igazán kibontakozni.

Az écluse-i és a crécyi csata bemutatásában ugyanakkor megfigyelhető egy óvatos változás, amely kapcsán az íjások harcban betöltött szerepére már hangsúly kerül a szárazföldi összecsapás leírásakor. Froissart munkájában ezzel szemben az écluse-i konfliktusról szóló elbeszélésben azzal szembesülhetünk, hogy a tengeri hadszíntér már valamelyest felértékelődött, noha továbbra is másodlagos maradt.

A különböző hajók típusainak megnevezésére vagy tulajdonságaik bemutatására Jean le Bel munkájában ritkán találunk példát. Természetesen ez nem feltétlenül jelenti azt, hogy a krónikás nem ismerte ezeket fogalmi kategóriákat, főleg miután maga is utazott a tengeren. A megkülönböztetés csekély mivoltára kézenfekvő magyarázat lehet az, hogy a forrás szerzője maga is tisztában volt az egyes típusok közötti határok gyakran elmosódó jellegével, ezért a pontatlanságok elkerülése érdekében nem kísérelte meg csoportosítani őket. Felmerülhetne az a lehetőség is, hogy a történetíró evidenciaként kezelte a hajók ismeretét. De akkor miért nem tartotta fontosnak olyan stratégiai tényezők megemlítését, mint a magas oldalfalú hajókon utazó katonák helyzeti előnye egy-egy fegyveres konfliktusban? A magasabb pontok birtoklása ugyanis mind a szárazföldi, mind a tengeri hadviselésben nagy előnyhöz juttatja a harcosokat.

A *ling* terminust minden bizonnyal azért használta a krónikájában, mert bőséges információval rendelkezett a tárgyalt hajóról, vagy forrása beszámolójában így szerepelt az adott hajótípus. Louis de La Cerda menekülésének leírásához a történetíróhoz meglehetősen sok információ juthatott el, ezt jól mutatja az is, hogy egy egész fejezetet szentelt az epizód bemutatásának. A több forrás oka az lehet, hogy sokan követték egyetlen hajót, tehát minden üldöző célja egyetlen tengeri jármű megszerzése volt, ami így a figyelmük középpontjában lehetett.

A *Christopher* kiemelt szerepeltetése a többi nagyméretű hajóhoz viszonyítva bizonyosan nem csak szállítókapacitásának és harci értékének köszönhető. III. Edward leveleiből és a modern szakirodalomból is kiderül, hogy az Écluse-nél folyt csatában mindkét oldalon voltak legalább akkora, vagy nagyobb belső űrtartalommal rendelkező járművek, mint a *Christopher*. A hajónak nagy jelentőségű zsákmányként szimbolikus jelentősége is lehetett. Azzal, hogy első soruk közepére helyezték a *Christophert*, a franciák célja valószínűleg a zavarkeltés lehetett, hiszen az angolok szégyenként élhették meg III. Edward tulajdonának korábbi elvesztését. Ezzel a lépéssel ugyanakkor azt is megkockáztatták, hogy a hajó látványa feltűzeli az angolokat annak visszaszerzésére.

A krónikást elsősorban a szárazföldi harcokban jeleskedő lovagok megmozdulásai foglalkoztatták, de figyelmét mégiscsak megragadta a tenger és annak kiszámíthatatlansága, érdeklődése ráirányult a tengeren zajló eseményekre is, és több szempontból is kezdte felismerni a fontosságukat.⁷¹

⁷¹ Erre utal II. Edward menekülésének bemutatása, de ide sorolhatjuk Walter Mauny tengeren való vesztéglésének leírását is, miközben Bretagne-i Johanna várta megérkezését. (Az elbeszélést lásd: TTCoJIB 129–130.). Jean le Bel tengerrel kapcsolatos elbeszélésében II. Edward menekülése és Edward herceg Angliába való érkezése azt a hatást kelti, mintha ő maga is siettetné III. Edward trónra lépését.

**NAVIGATION, NAVAL CONFLICTS AND INFORMATION FLOW IN
THE CHRONICLE OF JEAN LE BEL**

In this paper I analyse narratives of Jean Le Bel related to naval conflicts and navigation, focusing especially on the possible sources of the chronicler, how he arranged them in his accounts and in which cases we are to assume conscious additions and omissions. It is widely accepted that medieval chivalric values mainly concentrated on victories won on land. Triumphs achieved at sea were less prestigious. We have fewer sources on conflicts fought on water because of the special nature of the information. Jean le Bel lived his life as a knight; he believed in the ideals of the nobility and chivalry as we can see in many of his narratives. However, in the chronicle there are several accounts written about events that happened at sea. It is obvious that he was interested in affairs which took place near the coastline and on open water. He travelled to England, and so personally experienced the circumstances of navigation and crossing the Channel. According to his own statement he tried to be as accurate as he could in order to tell the readers the truth. However, he differentiates less among the types of ships than other well informed chroniclers who did not even board a ship. Sometimes he added extra elements to his narratives, often giving them new meaning.

Keywords: Jean le Bel, historical narrative, information flow, navigation, naval conflicts, Écluse