

## A LOIRE HAJÓSAI ÉS AZ ORLÉANS-I HÍD A SZÁZÉVES HÁBORÚ VÉGÉN

A középkori folyamvidék közlekedésének két eltérő karakterű, de meghatározó szereplője a híd és a hajós. A Loire-völgy késő középkori történetében mindkettő gazdag dokumentációt hagyott hátra, amit a 19. század második felétől a francia történetírás igyekezett összegyűjteni és keresztbe-kasul, teljes történetre törekedve, megírni valamint forrásait közreadni. A hidak vizsgálatához sokszor gazdag műszaki dokumentáció és elemzés is tartozik. Így Orléans hídjának történetét a történeti kérdések iránt rendkívül fogékony Alexandre Collin 19. századi építőmérnök-polihisztor, a Loire-vidék néhai építész főfelügyelője írta meg rendkívüli alaposággal. Az utóbbi időben a régészet eredményeit hasznosítva születtek új és helyenként nagyon részletes munkák, például Tours vagy Angers hídjairól.<sup>1</sup> Ami pedig a Loire-on zajló hajózás történetét illeti, az a 19. században két forráskötettel társítva lett közreadva és sok szempontból máig meghatározó munkának számít. Ilyen előzmények mellett tettük fel magunknak azt a kérdést, hogy a korabeli hajósok miként viszonyultak a Loire hídjaihoz. Kérdésünk abból a szempontból fogalmazódott meg, hogy a százéves háború, azaz egy súlyos konfliktusokkal járó időszak végén milyen közösségek voltak képesek megerősödni, és ennek milyen konkrét és szimbolikus vetületei maradtak ránk. Jól érzékelhető, hogy egy új korszak rendje, a királyi hatalom és a helyi szereplők (városok, testületek) szempontjából is, már jóval a fegyveres és politikai konfliktus lezárulta előtt (1453, 1475) körvonalazódott. Az alábbiakban igyekszünk sorra venni a kérdés számunkra legfontosabb elemeit.

A Loire-on zajló kereskedelem mértéke a 15. század közepétől látványosan növekedett, ami hosszabb távon egészen a 17. század végéig érzékelhető maradt. Ennek az élénkülésnek nem pusztán a hadműveletek megszűnése és a visszanyert biztonság az egyetlen oka. A forgalom növekedéséhez hozzájárult a Loire középső és alsó folyásán az agrárium, így a bortermelés megerősödése valamint a Tours-ban berendez-

---

<sup>1</sup> LE MENÉ, M.: „Les ponts de la Loire en Anjou á la fin du Moyen Age”. in *La construction en Anjou au Moyen Age*. Éd. TONNERRE, N.-Y.–PRIGENT, D. Angers 1998, 177–188. COMTE, F.: „Les piles des moulins du grand pont d’Angers (c. 1440?): apport et contradiction de l’archéologie des textes et de la dendrochronologie”. in *Uo*, 189–215. BOISSEUIL, D.: *Le pont sur la Loire á la fin du Moyen Age*. (Laboratoire d’archéologie urbaine. Recherches sur Tours 6.) Tours 1992. Ld. még a 303 című helytörténeti kulturális folyóirat különszámát: „La Loire. Numéro spéciale”. 303. janvier, 2003.

kedő királyi udvar ellátásának szükségletei. Ehhez adódott hozzá két fontos kikötő megerősödése: Orléans Párizs felé kínálkozott ideális lerakatnak és kikötőnek, míg Nantes javarészt a part menti összeköttetéseinek köszönhetően prosperitását és az óceán felől érkező áruforgalom, így mindenekelőtt a só növelte a jelentőségét.<sup>2</sup> A kereskedelem lebonyolításában kulcsszerepet vállalt az a hajós közösség, mely a Loire-t és mellékfolyóit használta és a 14. század elejétől egyre feltűnőbb pozícióba került.

Franciaországban a hajós társaságok születését, a kutatás szorosan összekapcsolta a 12. század elejétől megélnkülő észak-franciaországi és flandriai városfejlődéssel.<sup>3</sup> A Loire esetében azonban erről az egymást erősítő kapcsolatról kevésbé beszélhetünk, márcsak azért is, mert a meghatározónak számító 12–13. századi periódusban nem igazán hallunk a szövetségről. Az, hogy hajós szövetségek valamilyen formában ebben a korban már léteztek az aligha vitatható, ugyanakkor legrégebbi előjogaik 18. századi másolatokból is csupán IV. Szép Fülöpig (1285–1314) vezethetők vissza.<sup>4</sup> Ettől az időszaktól viszont elsőrendű feladatuknak tekintették a hajózás szabadságának fizikai és jogi szempontú biztosítását, a vizeket érintő szabadságjogok megőrzését, valamint ebből fakadóan a helyi birtokosok önkényének és visszaéléseinek megszüntetését.<sup>5</sup>

Az, hogy a királyi hatalom igyekezett a folyami közlekedést szabadabbá és átláthatóbbá tenni, oly módon, hogy abból jól kiszámítható haszna maradjon, az már a százéves háború előtt nyilvánvaló volt a Szajna-vidéken. X. Lajoshoz (1314–1316) kötődik az a rendelet (1315), amely a tenger és a párizsi hidak közötti hajózás vámtevételeit tartalmazza a Szajrán.<sup>6</sup> Hasonlóra ugyanakkor a Loire-vidéken még nem akad példánk.

Mindezek mellett a Loire-on és mellékfolyóin működő hajós-kereskedő szövetségnek (*marchans fréquentans la rivière de Loire et autres fleuves descendants en icelle*) a 14. század közepétől jelentős szerepe volt a folyami vámok és egyéb Loire-hoz köthető *peagium*ok működtetésében. A királyi hatalom jól láthatóan számított rájuk és számos esetben döntéseibe és azok ellenőrzésébe is bevonta a hajósokat. Köz-

---

<sup>2</sup> MANTELLIER, PH.: *Histoire de la communauté des Marchands fréquentant la rivière de Loire et fleuves descendants en icelle*. Tom. I-III. Orléans 1864–1869, Tom. I. 331–332. Köztes területeken – így Anjouban – ugyanakkor igen komoly zavarok figyelhetők meg szinte végig a 15. század folyamán. LE MENÉ, M.: *Les campagnes angevines à la fin du Moyen Age (vers 1350–vers 1530). Étude économique* 2 vols., Nantes 1982, Vol. I., 223–270.

<sup>3</sup> MANTELLIER, I. 22–23; magyar nyelven ld. SZ. JÓNÁS I.: „A »vízi kereskedők« szövetsége és a város élmezéséhez kapcsolódó foglalkozások a 13–14. századi Párizsban”. in *Sokszínű középkor. Természet-társadalom-kultúra a középkori Európában*. Szerk. NAGY B.–NOVÁK V. Budapest 2010, 347–378.

<sup>4</sup> MANTELLIER, II. No. 150, p. 209.

<sup>5</sup> MANTELLIER, II. No. 151, p. 210.

<sup>6</sup> *Ordonnances des Rois de France de la troisième race*. Tom. I. Éd. DE LAURIERE, M. Paris 1723, 598–602.

reműködésük nélkül aligha lehetett volna hatékonyan beszedni a folyami közlekedést terhelő vámokat. A hajósok ugyanakkor az uralkodó mellett a helyi hatalmakkal is megállapodtak. Így például Anjouban két igen fontos városerődítési különvám, az Angers és Saumur megerősítését szolgáló úgynevezett Cloison, nélkülük szintén nem lett volna érvényesítve.<sup>7</sup> Azt is fontos látnunk, hogy a korszak, a százéves háború utolsó szakasza, nem igazán segítette a folyami vámok átláthatóbbá tételét. A királyi hatalom közvetlenül vagy az úgynevezett *bonne ville*ek, azaz jó városain keresztül közvetve számos kiegészítő adót vetett ki a lakosságra. Ezek egész kavalkádja érintette a Loire-t, és kezelésükben nagy segítséget jelentett egy olyan szervezet, mely ezt képes volt átlátni és a várt összeget a király asztalára tenni. A hajós-kereskedő szövetség érdeke viszont értelemszerűen az volt, hogy az ad hoc, spontán megjelent vámokat és illetékeket megszüntesse. Ebben számíthatnak a király segítségére. VII. Károly (1429–1461), reims-i koronázását követően, 1430-ban hatvan évre visszamenőleg törölte a Loire új vámjait, és ez az intézkedés maradt később is a kiindulási alap.<sup>8</sup> A tiltás gyakori megújítása azt jelentheti, hogy azért ennek foganatosítása nem ment olyan egyszerűen. Összességében a hajósszövetség kulcsszerepet vállalt a helyi hatalmak, az uralkodó és maguk a kereskedők közötti párbeszédben. Állandó és ismételt fellépésével, – ha szükséges volt – jogászok megfizetésével már korábban is következetesen próbált harcolni az önkényes vámok ellen.<sup>9</sup> Ezáltal a királyi hatalom egy különleges képviselőjeként lépett fel a folyón, és képes volt a helyi birtokosok visszaéléseit is szankcionáltatni, míg maga a királyi hatalom, úgy tűnik, a Loire esetében egyáltalán nem óhajtott közvetlen ellenőrzést és adminisztrációt kiépíteni.<sup>10</sup>

Ez némiképp érthető is, hiszen a Loire-vidék több grófságot, régi nagyfeudumot, illetve apanázt is magába foglalt (a folyamotorkolattól számított Bretagne-on kívül, Anjou, Touraine, Orléanais, Berry stb.), és a százéves háború végétől a királyi hatalom itt apró lépésekkel igyekezett a helyi fejedelmek fölé kerekedni, kompetenciájukat és mozgásterületüket korlátozva.<sup>11</sup> Ha alaposabban megvizsgáljuk, akkor

---

<sup>7</sup> MANTELLIER, I. 82–85.

<sup>8</sup> MANTELLIER, III. No. 424 és következők, XII. Lajosig No 425–445. pp. 1–20. Az Orléans város leírásában Daniel Polluche megemlíti, hogy VI. Károly (1380–1422) 1380-ban Fülöp Ágostig visszamenőleg törölte a Loire-on szedett péage-okat, ám ennek később semmi nyoma nem akad. *Description de la ville et des environs d'Orléans*. Éd. POLLUCHE, D. Orléans 1736, 25/h jegyzet.

<sup>9</sup> Egyik első, látványos perükre vonatkozóan a 14. század végéről (1383) ld. MANTELLIER, II. No. 131, pp. 192–196.

<sup>10</sup> MANTELLIER I. 89, 154–155. A helyi birtokosok önkényes vámszedése a 15. században végig probléma maradt, amit az ismételt királyi oklevelek is igazolnak. MANTELLIER, II. No. 291, p. 418.

<sup>11</sup> Ennek jó példája a nagy múlttal rendelkező Anjou, ahol XI. Lajos (1461–1483) lassú, de határozott fellépése a 1463-as Angers-i bevonulásától, az Angers-i városi önkormányzat megszületéséig (1475), valamint az Angers-i püspök jelölése, a komoly szimbolikus jelen-

épp ez a diszkrét és a helyi formációkra épített politika nyomait találjuk meg a királyi stratégiában, amely a hajós-kereskedők közreműködésével próbált akarátának érvényt szerezni.

Ami magát a Loire-on történő hajózást illeti, az a nagyobb franciaországi folyamatokkal összevetve is kockázatos vállalkozásnak bizonyult. A folyó viszonylagosan nagy esése miatt kifejezetten gyorsnak mondható, annak ellenére, hogy legnagyobb részben nem hegyvidéken halad keresztül. Emellett a Loire kifejezetten vízszegény és ezen csak a nagyobb áradások időszakai képesek változtatni, amikor azonban épp az említett nagyobb esése miatt örvényes és pusztító tud lenni. A vízhozam változásának nagyobb amplitúdója miatt a hajózható főágak is megváltozhatnak, illetve szezonálisan, különösen nyári hónapokban, a hajózás leállhat. Mindezt súlyosbíthatja az a tény, hogy a Loire nagyon sok homokot és üledéket szállít, amit az alsóbb szakaszokon lerakva számos változó méretű homokpadot és szigetet képez.<sup>12</sup> Ezekhez az instabil tényezőhöz járult a hosszúhidak sajátos problémája.

Vizsgálódásunk másik eleme, a híd a középkorban, és sok esetben azt követően is, a hajósok számára a szárazföldi hatalmak és –világ ujjja nyoma, gyakran félelmetes, mert hatalmas, veszélyes, ám mégis törekeny építmény, ami egyszerre rivális, konkurencia és akadály. Tekintélye mégis megkérdőjelezhetetlen. A híd ugyanakkor jól láthatóan egy olyan szakaszhatárt is jelöl a folyón, amihez a közlekedés, a vámszedés vagy maga a folyami hajósút karbantartása is jól igazítható.<sup>13</sup> Ilyennek tekinthető a saumuri híd, a Les Ponts de Cé Anjouban, de vélhetően hasonló szerepe volt Tours és Amboise hídjainak is. A hajósok viszonya a hidakhoz mégis ellentmondásos maradt. A hidak egy olyan gyors folyású szeszélyes folyó esetén, mint a Loire komoly kihívást jelentettek a hajósoknak. A század végén a szövetség éves kiadásai között szerepel egy alig néhány hónap alatt bekövetkezett balesetekből felgyülemlett kárösszeg. Ez a beaugeancy-i, a blois-i és az amboise-i hídnak ütközött és azon szétört hajók tulajdonosainak megítélt kárpótlást mutatta.<sup>14</sup> Egyes hidak más vonatkozásban is akadályt jelenthettek számukra, érdekeiket és haszonvételeiket akadályoztathatták, így a megkérdésük nélküli építkezésekre gyorsan reagáltak. Ha kellett zsilipeket<sup>15</sup> szedettek szét, egy másik esetben Jean Cartier nevű meghatalmazott képviselőjükön

---

tősséggel bíró Saint-Laud keresztjének királyi hatalmi jelvények közé rendelése az 1470-es évektől már Anjou integrálását készítették elő. HEERS, J.: *Louis XI*. Paris 2003. 119, 322, 332–333.

<sup>12</sup> GALLOUÉDEC, L.: „La Loire navigable”. *Annales de Géographie* 6/25 (1897), 45–60. a vonatkozó rész: 46–48; BLANCHARD, R.: „Le Val d’Orléans”. *Annales de Géographie* 64 (1903), 307–323.

<sup>13</sup> MANTELLIER, II. No. 156, p. 214, No. 157, p. 216.

<sup>14</sup> MANTELLIER, II. No. 302, p. 437. ld. még: Anjouban, Les Ponts de Cénély egy hídon lévő malom tette tönkre azt a nantes-i sószállító hajót, amiért a kereskedő egy évvel később (1504) kárpótlást kapott MANTELLIER, II. No. 310, p. 448.

<sup>15</sup> MANTELLIER, II. No. 297, pp. 424–425.

(*procureur*) keresztül tiltakoztak a királynál a chinon-i híd átépítése miatt.<sup>16</sup> A hajós-kereskedő szövetség feladata volt a folyami utak bójákkal és cölöpökkel történő kijelölése (*balisage*), karbantartása és úszó akadályoktól való megtisztítása is, a vontató utak (*auxerie*) karbantartása mellett. Ezek a munkák évről évre 10–15 ember két-háromhetes közreműködését igényelték és gyakorta hidak közötti szakaszonként lettek kiosztva.<sup>17</sup> Bár veszélyes akadályok bárhol megjelenhettek, a felhalmozódott kövek, rönkök, építőanyagok vagy egyszerű hulladék miatt a hidak alatti szakaszok és környékük kiemelt figyelmet követeltek a folyamtisztítók részéről. Külön küldtek embereket a beaugency-i, és a tőle 10 kilométerre található meung-i híd alatti kövek és sziklák eltakarításához. Ez utóbbit az orléans-i várkapitány kíséretében javarészt szintén orléans-i hajós-kereskedők végezték. Vélhetően a magukra hagyott egykori építmények (malom, malomgát) miatt végül a meung-i hidat szét is szedették.<sup>18</sup> Orléans-nál a hajózási utak szabadon tartása más esetben is együtt járhatott egyes hídelemek és velük kombinált malmok szétbontásával.<sup>19</sup> A hidak érzékeny pontnak számítottak a kikötők szempontjából is. Hajók rögzítésére ugyanis nem voltak a legalkalmasabbak, a hídhoz köthető infrastruktúra, malmok, halászhelyek és maga a hajósút biztosítása miatt. A hidak környéke ugyanakkor keresett volt mindenütt, így Orléans-ban is. Itt a kikötőt, a partot, és a híd körzetét éjszaka is őrizték.<sup>20</sup> Jargeau-ban pedig egy nagyjából két és fél méter magas és egy méter vastag falat használtak a híd szomszédságában a part mellett, hajóik kikötéséhez.<sup>21</sup>

A birtokviszonyokról szólva hangsúlyoznunk kell, hogy még a kisebb, és egyértelműbb birtokszervezettel rendelkező települések esetében sem könnyű átlátnunk a hidak működtetésének minden részletét. Fontos látni azt is, hogy a Loire hidak nem mindegyikének van antikvitásba nyúló előzménye. Az Orléans felett található Sully hídja például a 10. században született, a birtokos kezdeményezésével, azaz teljes mértékben az uradalmi-seniorialis rendszer szülte.<sup>22</sup> Ugyanígy seniorialis keretek között született a jargeau-i híd<sup>23</sup> és Orléans-tól lefele, mintegy 30 kilométerre, a 12.

---

<sup>16</sup> MANTELLIER, II. No. 295, pp. 420–423.

<sup>17</sup> Candes és Ponts de Cé között MANTELLIER II. No. 298, pp. 426–430; Amboise-Candes között MANTELLIER, II. No. 302, p. 434; Beaugency és Amboise között *uo.*

<sup>18</sup> MANTELLIER, II. No.308, pp. 443; 445.

<sup>19</sup> MANTELLIER, II. No.308, p. 443.

<sup>20</sup> MANTELLIER, II. No. 308, p. 444.

<sup>21</sup> MANTELLIER, II. No. 300, pp. 431–432. Nagyon hasonló eset a Loire-on kicsit feljebb a charité-i híd mellett: MANTELLIER, II. No. 304, pp. 440–441.

<sup>22</sup> MESQUI, J.: „Sully-sur-Loire, pont sur la Loire”. *Revue archéologique du Loiret* 12 (1986), 67–83.

<sup>23</sup> MESQUI, Uo. 74.

század első felében az orléans-ihoz hasonló méretekkkel és struktúrával rendelkező beaugencyi híd<sup>24</sup>

Jelentősebb városok esetében pedig a hidakat érintően számos fehér folt marad. Bizonytalanságaink egyike a híd ura vagy urai<sup>25</sup> és a város közötti viszonyt illeti. A késő középkorra, mikor forrásaink elérik azt a kritikus szintet, hogy a hidak és a part-menti részek fejlődését is nyomon tudjuk követni, a szemünk előtt eltűnik az egyik legfontosabb szereplő, a híd vagy hírendszer ura, más néven az ún. *seigneurie des ponts* valódi birtokosa. Az olyan jelentősebb városok, mint Angers, Tours vagy Orléans lakosai a 15. századra komoly befolyást és szerepet kaptak a hidak működtetésében. Tours esetében például a forrásokból csak nagy nehezen bukkan elő a valódi birtokos, Alençon hercege, aki gyakorlatban maga is a vazallusaival, sőt egyéb, 12. századig visszavezethető privilégiumok birtokosaival, így például a Szent Márton apátsággal osztozott a hídon.<sup>26</sup> A százéves háború közvetett és közvetlen csapásainak egyik legfontosabb következménye a városi lakosság bevonása az erődítések és az infrastruktúra finanszírozásába és fenntartásába. Ennek következményeként a városi polgárság szinte mindenütt részleges adószedési engedélyeket kapott, általában magától az uralkodótól. A király ezekben az esetekben kizárólagos uralkodói jogkörére hivatkozva nyúlt bele az uradalmi viszonyokba. A város és tisztségviselőik cserébe vállalták a híd fenntartását annak összes gyakorlati gondjával. A helyi birtokos ezekben a költségekben és a szervezésben már nem kívánt részt venni, számára a híd egyes haszonvételeinek a birtoklása, így például a halászati jog, malom állítása, vagy házak és egyéb ingatlanok bérbeadása elegendőnek bizonyult. A fenntartási költségek átvállalásával viszont a város és az uralkodó gyakorlatilag átvette az ellenőrzést a híd felett. Ez a folyamat tökéletesen nyomon követhető Tours és hídjának esetében.<sup>27</sup> Orléans esetében a híd, mint uradalmi birtok a Szent Antal ispotályhoz tartozott, fenntartásának anyagi terhei viszont külön erre a célra elkülönített adomány- és pénzügyi alaptól függtek.

Az orléans-i hidat közelebbről vizsgálva ismertté vált, hogy helye az antikvitás óta stabilnak tekinthető. A híd elhelyezkedése ugyanakkor alapvetően befolyásolta a város topográfiai fejlődésének irányát. Mindez azt jelenti, hogy egy szélső, nyugati pozícióból részint a középkori erődítések következtében középre került és a várost déli oldalról két nagyjából egyenlő részre osztotta. Maga a híd, illetve a hozzá kapcsolódó hajóforgalom és kereskedelem révén a 13. században új városrészek születtek.<sup>28</sup>

---

<sup>24</sup> MESQUI, J.: „Les grandes heures du pont de Beaugency”. *Revue générale des routes et des aérodromes* 589 (1982) 1–5. a vonatkozó rész: 2.

<sup>25</sup> LE MENÉ, *i.m.* 180–181.

<sup>26</sup> BOISSEUIL, D.: *Le pont sur la Loire à la fin du Moyen-Age*, RACF 4<sup>e</sup> Supplément. Tours 1992.

<sup>27</sup> BOISSEUIL, Uo.

<sup>28</sup> Így például az ún. Avignon negyed. DION, R.: „Orléans et l’ancienne navigation de la Loire”. *Annales de Géographie* 266 (1938), 128–154. a vonatkozó rész 129–130.

A középkori híd a 12. század elején, Alexandre Collin szerint, a Párizsból Orléansba vezető út felszabadulásakor újult meg és épült át kőhíddá.<sup>29</sup> Javarészt a király pénzéből épült, ahogy a királyi támogatás végig meghatározó maradt. VI. Károly 1388-ban szintén jelentős összeggel járult hozzá az ispotály és a híd újjáépítéséhez, mely egyfajta támogatási rivalizálást indított volna el, amiben a püspök mellett a Szent Ányos a Szent Euverte és a Szent Péter apátságok és további intézmények is részt vettek.<sup>30</sup> A híd fenntartása mindenestre alamizsnákon, végrendeleti- és egyéb adományokon keresztül egy jelentős alappá fejlődött, a 14. század végétől már jól követhetően szorosan kapcsolódott a Szent Antal ispotályhoz, és a pénz kezelésére képzett vagyongazdát neveztek ki. Tegyük hozzá, hogy a karitatív adományok és a híd működtetésének ilyen jellegű összekapcsolása egyáltalán nem volt ismeretlen Franciaországban.<sup>31</sup>

Az orléans-i híd ugyanakkor része volt a város erődítményrendszerének. A 12. század elejétől a 14. század második feléig egy nagyobb szekciókra bontott, szigetre támaszkodó 21 íves hídrendszert kell elképzelnünk, amely a bekövetkező pusztítások és átépítések után némileg egyszerűsödött, leginkább a hajós forgalom szempontjai miatt.<sup>32</sup> A 14. századi városerődítést alapvetően a háborús fenyegetés motiválta, és döntő része az 1380-as és az 1410-es évek között valósult meg. Ezáltal a város a már romos gallo-római örökség után egy második, használható városfalat épített, melynek finanszírozásában Tourshoz hasonlóan nagy szerepet kapott maga a város, és a király által engedélyezett kölönadók.<sup>33</sup> A városi összefogás egy új struktúrát eredményezett a százéves háború második felére. A híd ebben a védelmi rendszerben a kiegészítő tornyokkal és erődítményekkel – egyes vélemények szerint – inkább akadál-

---

<sup>29</sup> COLLIN, A: *Le pont des Tourelles à Orléans*. (Mémoires de la Société Archéologique et Historique de l'Orléanais) Orléans 1895, 339.

<sup>30</sup> COLLIN, *i.m.* 454–460.

<sup>31</sup> COLLIN, *i.m.* 461–470. A hidak működtetését fedező *opera pontis*-okhoz, illetve hidak és ispotályok összefonódásához, különös tekintettel Dél-Franciaországban ld. MESQUI, J.: „Les »oeuvres du pont« au Moyen Age”. in *Les Routes du Sud de la France de l'antiquité à l'époque contemporaine. Colloque du 110e congrès national des sociétés savantes*. Paris 1985, 231–243. a vonatkozó rész 233–236.

<sup>32</sup> COLLIN, *i.m.* 414.

<sup>33</sup> CHEVALIER, B.: *La ville de Tours et la société Tourangelle 1356–1520*. Tom. I. Lille 1972, 63–64: Tours-hoz hasonlóan Orléans-nak sem volt jelentős városi önállósága a középkor végéig. Orléans a királyi *bailli* felügyelete alatt, a 12. század végétől egy rövid szakaszt leszámítva minimális autonómiával rendelkezett. Az úgynevezett apanázskorszakban (14. század közepétől) ez az autonómia valamivel kiterjedtebb lett, így VI. Károly rendelete 12 főre emelte a városi tisztviselők, (*procureur*) számát, és jól érzékelhető financiai autonómiát is biztosított nekik, létrehozva a *receveur des deniers* tisztségét is. COLLIN, *i.m.* 454–457.

lyok sorát, mint a közlekedés szabadságát jelentette.<sup>34</sup> A híd a beépítetlen déli partra vezetve valójában egy erődbe futott, mely a város szempontjából kétoldalú ellenőrzést biztosított. A folyamatos erődítésekkel Orléans hídjá egy valódi elnyújtott védelmi vonallá vált, Nantes-hoz és az anjou-i Les Ponts de Cé-hez hasonlóan<sup>35</sup>, ám azoknál is hatékonyabb védelemmel ellátva.

A híd ugyanakkor nem pusztán a védelemről szólt, azon a kor szokása szerint házak sora állt, melyeket a 15. század elején részben az ispotály adott ki, mások pedig a város tulajdonában voltak, közöttük több üzlet és műhely. Tíz méteres szélessége, mely a legnagyobbnak számított a Loire-vidéken, békeidőben élénk életet tett lehetővé. Az ispotály számlakönyveiből ismert, hogy pécek és halárusok polcai szintén a hídon voltak találhatóak.<sup>36</sup> Érthető tehát, hogy a késő középkori város lakói szemében a híd otthonuk legszebb ékszere volt.<sup>37</sup> Véleményünk szerint hasonló kötődés jelét láthatjuk, amikor a hajósok szövetsége 1403-ban aktív részt vállalt a hídon egy új kőkereszt emelésében. Ennek a vállalkozásnak számos apró anyagi és alkotói részletét ismerjük. A munka 110 fontba került és legalább öt orléans-i és párizsi kézműves (kőműves, kőfaragó, festő, lakatos, fuvaros) közreműködését igényelte. Ez az úgynevezett *Belle-Croix* egy fontos dísze és igazodási pontja lett a hídnak, illetve a Loire-on közlekedő hajósoknak.<sup>38</sup> A kereszt valóban impozáns méretű volt és festett díszekkel, vasalásokkal (közel 300 kg súlyú vas és ólom felhasználásával), illetve Miasszonyunk, Keresztelő Szent János és Szent Jakab faragott ábrázolásaival lett díszítve.<sup>39</sup> Ez utóbbi volt amúgy a védőszentje a Loire-on lejjebb lévő beaugencyi és tours-i hidaknak.

Nem szükséges külön kiemelni, hogy a hidak a lakosság és a hatóságok minden igyekezte ellenére törekény konstrukciónak számítottak a korszakban és a hadi események mellett, természeti anomáliák is gyakorta veszélyeztették őket, így számolnunk kell azzal is, hogy hosszabb időre, akár évekig használhatatlanná váltak. Egy 1363-as ár Sully hídját oly mértékben tette tönkre, hogy az a következő évben is romokban állt, majd teljesen újjá kellett építeni.<sup>40</sup> Ismert az is, hogy Tours hídjá

---

<sup>34</sup> MICHAUD-FRÉJAVILLE, F.: „La forteresse d’Orléans (XIV<sup>e</sup>–XV<sup>e</sup> siècles)”. in *Le paysage urbaine au Moyen Age. Actes des congrès des historiens médiévistes de l’enseignement supérieur public, 11e congrès Lyon*. Lyon 1980, 61–77. a vonatkozó rész: 69–70.

<sup>35</sup> MESQUI, J.: „À propos de la fortification du pont Pons castris et castrum pontis”. *Chateau Gaillard* 9 (1983), 219–232. a vonatkozó rész: 221–225. Ld. még: GÁLFFY, L.: „Egy átkelőhely a Loire-on a 13. században. Les Ponts de Cé”. in: *Tanulmányok a középkorról*. Szerk. WEISZ B.–BALOGH L.–SZARKA J., Szeged 2001, 55–66.

<sup>36</sup> COLLIN, *i.m.* 430–431; 475/3. jegyzet; 477–478; 481.

<sup>37</sup> COLLIN, *i.m.* 484. Ld. még *pont...* „qui est un des plus beaux joyaux de ladite ville” MANTELLIER, III. No. 606, p. 149.

<sup>38</sup> COLLIN, *i.m.* 473–475.

<sup>39</sup> MANTELLIER, II. No. 286, pp. 414–415.

<sup>40</sup> MESQUI, Sully-sur-Loire, 67–68.



a 14. század végétől 1460-ig tartó alig hetven év alatt 15 alkalommal szenvedett el súlyosabb törést vagy természeti pusztítást.<sup>41</sup> Az 1428–29-es angol ostrom, majd egy 1434-ben levonuló jeges ár teljesen tönkretette az orléans-i hidat, aminek helyreállításához a következő években igyekeztek komoly erőket mozgósítani. Ahogy azt már fentebb említettük, a Loire-on működő hajós-kereskedők szövetsége az 1430-as évekre jelentős tapasztalatot szerzett a folyami kereskedelmet terhelő különadók begyűjtésében. Nem látszik véletlennek, hogy fontos szerepet kaptak az orléans-i híd újjáépítésének megszervezésében, itt is leginkább az ezt célzó finansziális háttér biztosításában. Az adó, illetve a külön adományok számos egyéni felajánlással társultak.<sup>42</sup> A híd újjáépítése viszont –nem rendkívüli módon– évekre elhúzódott, és 1438 decemberéből is ismerünk olyan királyi rendeletet, mely az adó szedését tovább engedélyezte, kiemelve az újjáépítés jelentőségét, hangsúlyozva továbbá, hogy a Loire-on a királyság legfontosabb átkelőjéről van szó. Úgy tűnik a *peagium* csak az 1440-es évek közepén lett kivezetve.<sup>43</sup>

Természetes, hogy a hajósok a híd körzetében más vonatkozásban is jól megfigyelhetők. Orléans-ban két helyütt volt állandó misealapítványuk a 15. században. Elsőként a domonkosok templomában hétfőnként énekes mise, másrészt csütörtökönként celebrált csendes mise a híd szomszédságához tartozó Szent Jakab kápolnában.<sup>44</sup>

A város Jeanne d’Arc általi felmentését követően, úgy tűnik, a híd szerepe és jelentősége más vonatkozásban is átértékelődött. A híd és közvetlen környezete, maga a kikötő nagyobb szabad térrel rendelkezett, elsősorban a hajók forgalma és kirakodása végett. A kikötő és a hídfő zónája, hamar keresett terévé vált a városnak. A város felmentésének emléket állító úgynevezett Orléans-i misztériumjátékot például itt mutatták be először 1435. május 8-án „*ou bolart du pont*”<sup>45</sup>, majd 1439-ben május 8-án<sup>46</sup> is ugyanitt (*pont des Tourelles*) – de nem biztos, hogy ugyanazzal a szövegvariánssal – Gilles de Rais, az akkor még nagy tekintélyű és a város felmentésében egykor részt vállaló hadvezér jelenlétében. Más, mai vélemény szerint a hírherd kapitány, a kékszakáll, maga volt a misztériumjáték egyik finanszírozója.<sup>47</sup> A híd

---

<sup>41</sup> BOISSEUIL, *i.m.* 28.

<sup>42</sup> MANTELLIER, II. No. 288, pp. 416–417. MANTELLIER III. No. 606–607, pp. 145–155.

<sup>43</sup> MANTELLIER, III. No. 518, pp. 77–83.; No. 607, p. 155.

<sup>44</sup> MANTELLIER, II. No. 269, p. 311; No. 27, p. 317.

<sup>45</sup> VALET DE VIRVILLE, A.: „Examen critique du mystère du siège d’Orléans”. *Bibliothèque de l’École des chartes (BEC)* 25 (1864), 1–17. a vonatkozó rész: 11–14.

<sup>46</sup> Május 8 nagyon gyorsan kettős ünneppé vált a francia királyság emlékeztetésében. Orléans felszabadítását idézi ugyanis szent Mihály ünnepén. BEAUNE, C.: *Jeanne d’Arc, vérité et légendes*. Paris (2008) 2012, 114.

<sup>47</sup> BEAUNE, C.: *Naissance de la nation France*. Paris 1985, 240.

mindenesetre a felmentés szimbólumává vált. A misztériumjáték szerint a hídról esett a folyóba és városfalak közelében fulladt a Loire-ba Orléans angol ostromlója William Glasdale (Glacidis), ezzel azt a jövendölést igazolva, hogy vér nélkül fog meghalni.<sup>48</sup> Rendkívüli eseményként tekint a történésekre a beauvais-i krónikás nemes Perceval de Cagny is, aki szerint 1429-ben az orléans-i híd nagyon leromlott állapotban volt és csodás eseményként mutatja be, hogy Jeanne d'Arc és katonái az előkészületek után három órán belül át tudtak kelni azon a hídon, amire egy hét is kevés lett volna.<sup>49</sup>

Végezetül említsük meg, hogy a Loire-vidéken egyre huzamosabb ideig tartózkodó király mind többször jelent meg a folyón, ahogy az uralkodóhoz igyekvő tisztviselők, városatyák, főurak, hercegek is egyre többet vették igénybe a Loire hajósainak szolgálatát.<sup>50</sup> Ha hozzátesszük az orléans-i és az anjoui hercegi udvarok szakaszos, de szintén élénkülő jelenlétét, akkor sejthető, hogy a reprezentációból Orléans és maga a Loire is mindinkább részesült. A hercegi látogatások közül külön kiemelkedik Orléans-i Károly 1440-es angliai fogságból való visszatérése, valamint később fiának és özvegyének (Marie de Clève) 1469 májusában tett látogatása. Ez utóbbiról a hajósok levéltárának köszönhetően bőséges információnk van.<sup>51</sup> Az ekkor még csupán hét éves herceg (később XII. Lajos francia király 1498–1515) édesanyja kíséretében Orléans érintésével tért vissza a blois-i kastélyba egy pusztító járvány miatt önként vállalt száműzetésből. A kis herceg és kíséretének fogadását Orléans város a hajósokkal közösen szervezte és finanszírozta. A főúri kíséret fogadása gyakorlatilag a folyón zajlott, leginkább a hídhoz és a kikötőhöz igazodva. A fogadás részleteiről, ha nem is érintik témánkat, annyit érdemes elárulnunk, hogy a hajósok, úgy tűnik, mindent megtettek a látogatás sikeréért. A május 26-án egy szombati nap reggel a folyón a város alá érkező herceget a szórakoztató *quintaine*<sup>52</sup> játékkal fogad-

<sup>48</sup> Glasdale korábban Chartres-ba utazott volna, hogy János mester asztrológustól érdeklődjön jövője felől, aki ezt a vér nélküli halált jósolta neki. VALET DE VIRIVILLE, *i.m.* 3, 7–8. A történetet Perceval de Cagny is feljegyezte, ld. alább.

<sup>49</sup> „*Les pons qui estoient tant depechiez que ce estoit merueille et sembloit impossible que en VIII jours on eust trouvé maniere de y passer nulles gens, en mains de III heures apres, la chose fut mise en tel apareil que la Pucelle et ceulx qui y vouldrent passer vindrent parsus les pons gesir en la ville.*” *Chroniques de Perceval de Cagny* Éd. MORANVILLÉ, H. Paris 1902, 146–147. Cagny is elmeséli az angol kapitány Glacidis (William Glasdall) halálát, aki a híd és a rajta álló torony védelmével volt megbízva, és aki a torlódás miatt, szakadt bele a híddal együtt a Loire-ba. (uo. 146)

<sup>50</sup> Orléansból induló városvezetők vagy az általuk küldött ajándékok a Loire-on ld. MANTELLIER, II. No. 403–414, pp. 537–542.

<sup>51</sup> MANTELLIER, II. No. 415, pp. 543–549.

<sup>52</sup> Quintaine néven egy sajátos lándzsatoró játékot értünk, a Loire vidéken és Bretagneban különösen sok formája ismert a késő középkortól. Gyakorta kötődik molnárokhoz, halászokhoz, vízi kereskedőkhöz. Zenekari kísérettel, vízhez kötődő rítusokkal ismert, de más összefüggésben komoly szerepet kapnak benne a hűbéri világ és az ajándékozás gesztusai és

ták. A látványos teatrális háttérrel előadott vízi lándzsatoró játék és a fogadások egy része a híd alatt zajlott, ám úgy tűnik ez már kialakult helyszíne volt a főúri látogatásoknak. 1407-ben az orléans-iak itt fogadták és látták sokan valószínűleg utoljára a Loire-on lefele hajózó hercegeket.<sup>53</sup> Feltűnő, hogy a szöveg itt is jobban ragaszkodik az „*au dessous du pont*” megjelöléshez, mint például a kikötő említéséhez, jóllehet a kettő bizonyos fokig összetartozott. Mindegyik látogatás kapcsán fontos volt a hajósok által biztosított közlekedés. 1469-ben a herceg elé mennek hajóikkal, úgy kísérik be és a fogadást is ők bonyolítják le. A Szent Ányos és a Szent Kereszt egyházak gyermekkórusai és zenészei szintén az ő fedett hajóikon vonultak fel a herceg fogadására. Később két-két hajósuk vezette át a hercegi hajókat a város alatti, malokkal szegélyezett veszélyes szakaszon.<sup>54</sup>

A fentieket összegezve úgy látjuk, hogy a Loire-vidék hajós-kereskedői épp egy válságos és háborús időszakban erősödtek meg és váltak a királyi hatalom számára is elfogadható és igazán hasznos közvetítővé. Szerepük megerősödésével párhuzamosan új feladatokat és lehetőségeket kaptak a folyamvidék városai is. Számukra az erődítések mellett a hidak karbantartása és biztosítása jelentette az egyik legnagyobb kihívást. A hajósok a kezdeti bizalmatlanságuk és óvatosságuk ellenére a 15. század elejétől úgy tűnik több szálon is igyekeztek élni azokkal a lehetőségekkel, amiket az orléans-i híd szerepváltásai adtak. Az átkelő díszítése, újjáépítése, ünnepi szimbólummá és fogadási helyszínné válása a hajós-kereskedők közreműködésével történt. Forrásainkat olvasva azt mondhatjuk, hogy a Loire-vidéken egyedül Orléans-ban tapasztalható ilyen látványos jelenlétük a híd egyre élénkebb életében. Egy nagyobb körtánc része(se)i lettek.

---

mozdulatai éppúgy, mint a nők, akár örömlányok, vagy felség pajzán szerepbe helyezése. Lucien Clare ebben az összefüggésében mutatott rá az uradalmi hagyományok, az alávetés, és adóztatás nagyon speciális formájára. Ugyanakkor az általunk fent említett hercegi látogatáskor némileg eltérő, elegánsabb, de ugyanúgy szórakoztató szerepe fogható meg. CLARE, L.: „Une redevance ludique: La quintaine „gothique” de devoir des nouveaux mariés et des artisans”. in *Jeux à la Renaissance. Actes du XXXIII<sup>e</sup> colloque international des études humanistes. Tours Juillet 1980*. Éd. ARIES, PH.–MARGOLAIN, J-C. Paris 1982, 383–404, különösen: 386–387.

<sup>53</sup> MANTELLIER, II. No. 402, pp. 536–537. Nem sokkal később, november végén I. Lajos Orléans-i herceget Párizsban meggyilkolták.

<sup>54</sup> MANTELLIER, II. No. 415, p. 544.

*László Gálffy*

The Boatmen on the River Loire and the Bridge of Orléans  
at the End of the Hundred Years' War

The paper aims to present how the association of the boatmen on the river Loire influenced local politics and the royal government in the Loire region from the end of the 14<sup>th</sup> century. The organisation was powerful enough to introduce a huge number of measures affecting free navigation and trade on the river, and it seems that the royal government was confident to entrust the control of the river trade to them. However, the Loire's boatmen had many competences – they had special relations to the bridges of the valley, which made terrestrial traffic possible but were extremely dangerous to their boats and even represented a completely different system of control. In this sense, it is especially interesting to see these boatmen join the reconstruction works of the bridge of Orléans, and participate in a certain way in the life of the bridge on feasts and urban events. They were probably convinced of the growing importance of the bridge of Orléans in the life of the citizens, and they tried to emphasize their presence in this area in concurrence with other urban powers.