

# **Overzetten en Overvallen**

**Engelse en Franse vlootstrategie tussen 1337 en 1360**

**Naam:**  
**Studentnummer:**  
**e-mail:**  
**Vak:**  
**Docent:**  
**Examen aangevraagd:**

**Iwe Mollema**  
**3696537**  
**i.mollema@students.uu.nl**  
**Onderzoeksseminar III Oorlog en Vrede**  
**Dr. A.J. Van den Hoven van Genderen**  
**Ja**

## INHOUDSOPGAVE

<b>Inleiding</b> .....	<b>3</b>
<b>Begripsbepaling</b> .....	<b>5</b>
<b>Methode</b> .....	<b>6</b>
<b>Hoofdstuk 1: Inzet Zeemacht Engeland</b> .....	<b>9</b>
<b>1.1 Operaties</b> .....	<b>9</b>
<b>1.1.1 Directe confrontaties</b> .....	<b>9</b>
<b>1.1.2 Logistiek</b> .....	<b>10</b>
<b>1.2 Organisatie</b> .....	<b>12</b>
<b>1.3 Typen schepen</b> .....	<b>14</b>
<b>Hoofdstuk 2: Inzet Zeemacht Frankrijk</b> .....	<b>16</b>
<b>2.1 Operaties</b> .....	<b>16</b>
<b>2.1.1 Directe confrontaties</b> .....	<b>16</b>
<b>2.1.2 Overvallen op kuststeden</b> .....	<b>17</b>
<b>2.1.3 Logistiek</b> .....	<b>17</b>
<b>2.2 Organisatie</b> .....	<b>18</b>
<b>2.3 Type schepen</b> .....	<b>19</b>
<b>Hoofdstuk 3: Analyse</b> .....	<b>20</b>
<b>3.1 Engeland</b> .....	<b>20</b>
<b>3.2 Frankrijk</b> .....	<b>23</b>
<b>Conclusie</b> .....	<b>25</b>
<b>Bibliografie</b> .....	<b>27</b>

## INLEIDING

*“The whole way from the port of Seville in Spain right round to Prussia, there was no big ship at sea which the French could lay their hands on, or had already under their control, which was not reserved for the King and his army.[...] Never, since God created the world, had so many ships and great vessels been seen together as there were that great year in the port of Sluys and off the coast between Sluys and Blankenberghe, for by September their number amounted to thirteen hundred and eighty-seven.”<sup>1</sup>*

Bovenstaande passage uit Froissart's kronieken betreft een beschrijving van een Franse vloot die in 1386 bijeen werd gebracht voor een geplande invasie van Engeland. Het beeld dat die beschrijving oproept past gevoelsmatig eerder bij een grootscheepse amfibische operatie uit de Tweede Wereldoorlog dan bij een conflict uit de Middeleeuwen. Het populaire beeld van oorlogvoering die tijdsperiode wordt eerder beheerst door de klassieke ‘ridders en kastelen’. Niet alleen in populaire cultuur, ook in wetenschappelijke literatuur ligt de nadruk eerder op gebeurtenissen en ontwikkelingen te land. Auteurs als Michael Prestwich en Philip Contamine richten zich op wijzen van oorlogvoering, organisatie en technologie van landlegers. Voor de late Middeleeuwen zoeken auteurs soms aansluiting bij het zogenaamde *military revolution debate*, een debat over de oorzaak en de aard van de groei van legers in de Vroegmoderne tijd. Aandacht voor het gebruik van zeemachten is er in mindere mate. Er is aandacht voor de inzet van schepen in het Middellandse Zeegebied, en in Noord-Europa krijgt de Hanze veel aandacht. In bundels wordt er vaak nog wel een hoofdstuk of essay gewijd aan ontwikkelingen op zee, maar vaak als toevoeging op datgene wat er op het land plaatsvond. Beschrijvingen en analyses van technologische ontwikkelingen en organisatie worden zeker gedaan, maar zelden direct met betrekking tot een conflict.

Dat geldt ook voor een conflict als de Honderjarige Oorlog, terwijl de aanwezigheid van het Kanaal de inzet van schepen toch tot een noodzakelijk gegeven maakt. In oudere literatuur word er een paragraaf en soms hoofdstuk gewijd aan het onderwerp in algemene zin. In literatuur die maritieme geschiedenis behandelt, is de Honderdjarige Oorlog juist weer een-van-de-zoveel conflicten of perioden die behandeld worden. Het is dan ook interessant om beide zienswijzen te combineren en te kijken naar inzet en organisatie van vloten tijdens de

---

<sup>1</sup> Jean Froissart, *Chronicles*, Geoffrey Brereton ed. en vert. (Londen 1968) 304.

Honderjarige Oorlog. Daartoe is het belangrijk om eerst een overzicht te krijgen van de oorlog zelf en daarna te bepalen welk deel ervan bestudeerd gaat worden, aangezien deze te lang is om in zijn geheel bij dit onderzoek betrokken te worden.

De honderdjarige Oorlog duurde niet letterlijk honderd jaar, maar duurde van 1337 tot 1453 en werd uitgevochten tussen Engeland en Frankrijk. Dit was niet het eerste conflict tussen beide landen en ook zeker niet het laatste. De reden dat deze oorlog als apart wordt beschouwd, is omdat het een einde maakte aan de gecompliceerde relatie tussen de Engelse en Franse kroon. Die gecompliceerde relatie lag in het feit dat Engelse koningen al sinds de elfde eeuw gebieden in Frankrijk hadden, die formeel een leen waren van de Franse koning. Er was dus een situatie ontstaan waarin de Engelse koning tegelijkertijd een leenman was van de Franse koning. Dit kwam pas goed tot ontbranding toen na de dood van Karel IV van Frankrijk, Edward III plotseling een claim op de Franse troon legde als neef van Karel IV via zijn moeder Isabella. De Franse edelen kozen echter voor iemand uit hun midden met een soortgelijke, zij het iets mindere, claim. Dit was Filips graaf van Valois. Edward III eiste de troon niet onmiddellijk op, maar maakte wel gebruik van zijn claim om Engels gezag in Aquitanië te vestigen. De ontstane spanning leidde er uiteindelijk toe dat Filips VI, in zijn hoedanigheid als koning van Frankrijk, Aquitanië confisqueerde voor de Franse troon. Dit was het formele startsein voor de oorlog. Analyse van de oorzaken door historici hebben naast de al beschreven feodale oorzaak nog twee andere zienswijzen opgeleverd. Een ervan is om het conflict te beschouwen als een strijd tussen het centrale gezag van de Franse koning en de naar decentralisatie strevende edelen, in dit geval in de persoon van de Engelse koning. Een andere manier van kijken is om het conflict als een geopolitiek conflict waarin Frankrijk belang had bij het beheersen van haar eigen kusten, en de Engelsen juist belang hadden bij het beheersen van beide Kanaalkusten.<sup>2</sup> Alledrie de visies houden in dat de Engelse koning in dit geval zijn doelen op Frans grondgebied diende te verwezenlijken en dat de strijd daarom in Frankrijk gevoerd werd.

Die strijd verliep niet aan één stuk door tussen 1337 en 1453, zij verliep in fasen welke onderbroken werden door wapenstilstanden. De fase die in het kader van dit onderzoek bestudeerd zal worden is de eerste fase, lopend tot 1360, toen het Verdrag van Brétigny een voorlopig einde aan de vijandelijkheden maakte. In die periode zijn er twee grote campagnes te land gevoerd. De eerste was de Crécy campagne in het noorden die leidde tot de slag bij Crécy in 1346, gevolgd door de belegering van Calais die in 1347 eindigde. De tweede grote

---

<sup>2</sup> Christopher Allmand, *The Hundred Years War: England and France at war c.1300-c1450* (Cambridge 1988) 7-20.

campagne vond plaats in Aquitanië in 1356, nadat de Engelsen op financieel gebied hersteld waren van de catastrofale pestepidemie in 1348. De zoon van Edward III, ook wel de *Black Prince* genoemd, begon een invasie van Zuidwest-Frankrijk die eindigde in een klinkende overwinning in de slag bij Poitiers in september 1356. Tegen deze achtergrond zal het onderzoek naar de oorlog ter zee plaatsvinden. Uitgangspunt is dat deze een onderdeel is van de oorlog als geheel en dus in relatie tot die oorlog bekeken dient te worden. Dat wil echter niet zeggen dat de acties ter zee altijd een direct verlengde van die te land zijn; zij kunnen ook direct bijdragen aan de politieke doelstelling die aan een oorlog ten grondslag liggen. Daarbij ga ik vooral na welke vlootstrategie de Engelsen en Fransen tijdens de Honderdjarige Oorlog hanteerden, in de fase van 1337 tot 1360? De volgende paragrafen zal ik verder uitweiden over het begrip strategie en de gehanteerde methode.

## **Begripsbepaling**

De eerste vraag die naar boven komt wanneer het gaat over het bestuderen van vlootstrategie heeft betrekking op de term strategie zelf: hoe bruikbaar is deze term wanneer het onderwerp gaat over een conflict uit de late middeleeuwen? En wat wordt er dan in dit geval verstaan onder strategie? Een probleem is dat een dergelijk concept al snel tot anachronismen leidt, aangezien strategisch denken een modern fenomeen is. Het gevaar bestaat dan ook dat het analyseren van krijgshandelingen leidt tot het veronderstellen van een vantevoren groots uitgedacht plan, zonder dat er documentair bewijs is van het bestaan van dergelijke plannen. Aan de andere kant heerst het clichébeeld dat er bij middeleeuwse oorlogvoering, te land of ter zee, überhaupt geen sprake was van enig overleg of strategie. Dat laatste beeld is door diverse auteurs, onder wie Michael Prestwich, al ontkracht. Aan de hand van het bestuderen van Engelse campagnes in Wales, Schotland én tijdens de Honderdjarige Oorlog komt hij tot de conclusie dat er ook bij middeleeuwse campagnes wel degelijk sprake is geweest van organisatie en voorbereiding.<sup>3</sup>

Omdat het niet het doel van dit onderzoek is om het gat tussen een strategisch concept en de operationele uitvoering ervan te dichten is het zaak om een werkbare definitie van strategie te bepalen. Omdat het zoals gezegd een moderne term is, gaat het niet zozeer om de linguïstische, maar juist om de conceptuele betekenis. In *The Evolution of Strategy* omschrijft

---

<sup>3</sup> Michael Prestwich, *Armies and Warfare in the Middle Ages: the English Experience* (New Haven 1996) 185-204.

Beatrice Heuser het concept als volgt: “[t]he link between political aims and the use of force, or its threat [...]”<sup>4</sup> Het problematische hieraan is dat het lastig, zometertijd onmogelijk, is om erachter te komen wat iemand echt van plan is en of het handelen ook een gevolg van dat plan is. In het geval van historisch onderzoek geldt dit nog sterker, aangezien dergelijk onderzoek afhankelijk is van het bestuderen van schriftelijke bronnenmateriaal dat bovendien lang niet altijd volledig is. De enige manier om er toch zinvol mee om te gaan is door te kijken naar de strategie zoals *deze uiteindelijk is toegepast*: op welke wijze kreeg de inzet, of de dreiging ermee, van militaire middelen vorm in relatie tot het overkoepelende doel van de oorlog. Door die link tussen politiek doel en inzet van militaire middelen zal er dan ook vooral naar het grote plaatje gekeken worden. Tactische en operationele details zullen alleen de revue passeren wanneer dit relevant is voor de strategie.

In het denken over strategie ter zee wordt er tegenwoordig onderscheid gemaakt tussen wat in het Engels *maritime strategy* en *naval strategy* wordt genoemd.<sup>5</sup> De eerste heeft te maken met het overkoepelende denken over geopolitieke doelen en de rol die de zee en zeestrijdkrachten daarin spelen. De tweede gaat direct over de aard van de inzet van schepen. Wanneer de term vlootstrategie wordt gebruikt, wordt de tweede definitie bedoeld. Maritieme strategie wordt buiten beschouwing gelaten omdat dit te groot is voor dit onderzoek en bovendien is het nog gevoeliger voor de problematiek van ‘niet in iemands hoofd kunnen kijken’, wat hierboven al is beschreven.

Als laatste nog een opmerking over het gebruik van mogelijk anachronistische termen als ‘vloot’ of ‘Engeland’ en ‘Frankrijk’. Met een vloot wordt in dit stuk een verzameling schepen bedoeld die als eenheid voor een bepaald doel ingezet werden, of dat nu oorlogsschepen betroffen of geronselde vissersboten. Het betreft hier dus niet noodzakelijk een specifieke militaire organisatie zoals dat tegenwoordig gebeurt. De termen Engeland en Frankrijk, of Engelsen en Fransen, wordt voor het gemak gebruikt, maar verwijzen niet naar natiestaten of staatsburgers in moderne zin. In alle gevallen wordt de Kroon en onderdanen van beide landen bedoeld.

## Methodie

Zoals al eerder is aangehaald, is er met betrekking tot de Honderdjarige Oorlog het nodige over maritieme oorlogvoering geschreven. Veel van desbetreffende auteurs zullen in dit werk

---

<sup>4</sup> Beatrice Heuser, *The Evolution of Strategy: Thinking War from Antiquity to the Present* (Cambridge 2010) 3.

<sup>5</sup> Ibidem 201-203.

aangehaald worden. Aangezien het aan tijd en middelen ontbreekt om uitgebreid primair bronnenonderzoek te doen dient deze secundaire literatuur dan ook als voornaamste basis. De kronieken van Froissart, nog steeds een voorname bron voor het bestuderen van de Honderjarige Oorlog, liggen voor een groot deel weer ten grondslag aan die secundaire literatuur. In de volgende hoofdstukken zal er echter direct verwezen worden naar Froissart, wanneer een gebeuren anders geïnterpreteerd wordt dan in de overige literatuur gebeurt. Vantevoren is het wel nodig om te vermelden dat hoewel aangenaam leesvoer, Froissart niet zomaar voor waar aangenomen kan worden. Voor dit onderzoek is de vertaling van Geoffrey Brereton gebruikt, in de introductie geeft hij al aan wat een lezer van Froissart in acht moet nemen. Veel van Froissart's beschrijvingen is op basis van informatie uit tweede hand; hij was niet overal zelf bij. Dat geldt zeker ook voor de krijgshandelingen die hij beschrijft, wat voor dit onderzoek natuurlijk een belangrijk onderdeel is. Bij voorkeur zouden uitlatingen van Froissart moeten worden gestaafd door documentair bewijs om zekerheid te krijgen. Een tweede probleem is eenvoudigweg die van vertaling. Niet alleen van de ene naar de andere taal, maar ook van veertiende-eeuwse begrippen en taaluitingen naar die van de twintigste eeuw.<sup>6</sup>

Voor het analyseren van vlootstrategie is het handig om dit in een vast raamwerk te plaatsen. Het begrip strategie is zoals eerder gemoemd niet zonder problemen en een raamwerk zorgt ervoor dat de analyse gedurende het hele stuk helder blijft. Als uitgangspunt is gekozen voor het raamwerk dat Yuval Noah Harari heeft gebruikt in zijn artikel 'Strategy and supply in Fourteenth-Century Western European Invasion Campaigns' gepubliceerd in 2000 in de *Journal of Military History*. Harari baseert zich in dat artikel weer op een classificering van strategieën door Archer Jones, en past deze specifiek aan om de samenhang tussen logistieke systemen en de gehanteerde strategie aan te tonen. Door Jones worden twee globale strategieën onderscheiden, *persistent strategy* en *raiding strategy*.<sup>7</sup>

De *persistent strategy* wordt als volgt omschreven: "A strategy meant to permanently occupy whatever territories the invader passed through"<sup>8</sup> Met andere woorden: het gaat hier om een veroveringscampagne met het doel vijandelijk gebied permanent te bezetten. Deze strategie verdeelt hij verder weer onder in een gematigde en een radicale variant, waarbij de radicale variant inhoudt dat de aanvallende partij elke versterkte plaats wil veroveren en

---

<sup>6</sup> Froissart, *Chronicles* 15-18.

<sup>7</sup> Yuval Noah Harari, 'Strategy and Supply in Fourteenth-Century Western European Invasion Campaigns', *The Journal of Military History* 64 (2000) 297-333.

<sup>8</sup> *Ibidem*, 301.

controleren, terwijl de gematigde variant wil zeggen dat de belangrijkste strategische versterkte plaatsen bezet worden en de overige plaatsen worden overgeslagen om later pas in te nemen.<sup>9</sup>

De *raiding strategy* komt grofweg overeen met de *chevauchée*, en houdt in dat een binnenvallende strijdmacht voortdurend in beweging is en door vijandelijk gebied trekt om daar te plunderen en de vijand economisch te raken. Ook hier is weer sprake van twee varianten. De *radical raiding strategy* betekent een voortdurend bewegend leger dat slechts zeer kort achter elkaar op één plek verblijft, en de tegenstander probeert te ontlopen. Bij een *moderate raiding strategy* verblijft een strijdmacht soms op één plek en zal soms ook tot doel hebben de tegenstander tot een open veldslag te verleiden. In sommige gevallen kan er zelfs sprake zijn van het tijdelijk innemen van een versterkt punt.<sup>10</sup>

Waar Harari deze twee ideaaltypen gebruikt om bevoorradingsystemen te analyseren, zullen ze in dit onderzoek als kapstok dienen om het gebruik van schepen in de Honderdjarige Oorlog te classificeren. De vraag welke strategie door beide partijen gehanteerd werd, zal voor beide zijden dus beantwoord worden hetzij als *persistent strategy* hetzij als *raiding strategy*. Om die vraag te kunnen beantwoorden worden beide zeemachten vervolgens weer op drie punten onderzocht, resulterend in drie deelvragen. Welke soorten operaties ter zee werden er uitgevoerd? Wat voor soort schepen werden er gebruikt? Hoe waren de zeestrijdkrachten georganiseerd?

---

<sup>9</sup> Ibidem

<sup>10</sup> Harari, 'Strategy and Supply' 302.



# HOOFDSTUK 1: INZET ZEEMACHT ENGELAND

## 1.1 Operaties

De eerste van de strijdende partijen die aan nader onderzoek zal worden onderworpen is Engeland. De drie genoemde deelvragen uit het vorige hoofdstuk worden daarbij een voor een behandeld. Dit hoofdstuk zal vooral beschrijvend zijn. De conclusie komt in hoofdstuk 4 aan bod

### 1.1.1 Directe confrontaties

In de inleiding werd al aangestipt dat de Honderdjarige Oorlog een conflict was dat in die honderd jaar de ene periode intensiever werd en dan weer verslapte. De eerste drie jaar vanaf 1337 verliepen op militair vlak relatief rustig voor de Engelsen: de Engelse koning Edward III hield zich bezig met het vergaren van steun in het buitenland in een poging de Fransen in te kapselen in een coalitie.<sup>11</sup> De eerste echte confrontatie was vreemd genoeg een zeeslag voor de kust van Zeeland, bij Sluis. Froissart geeft een gedetailleerde beschrijving van de aanloop naar die zeeslag en ook de zeeslag zelf wordt door hem beschreven. Edward III was in zijn versie van plan om in Vlaanderen te landen en zijn bondgenoten daar te hulp te schieten. Bij het zien van de Franse vloot zou hij persoonlijk besloten hebben de confrontatie aan te gaan om de Fransen de overvallen op de Zuid-Engelse kust betaald te zetten.<sup>12</sup> De slag zelf eindigt in een klinkende overwinning van de Engelsen, waarbij een groot deel van de Franse strijdkrachten verloren ging. Dat is een direct gevolg van de wijze van strijden ter zee: een zeeslag was feitelijk niets anders dan een veldslag op zee, waarbij de opeengepakte schepen als slagveld dienden voor infanterielegers bestaande uit men-at-arms en boogschutters. Het grote verschil met een gewone veldslag is echter dat de verliezende partij geen mogelijkheid heeft te vluchten of zich terug te trekken.<sup>13</sup>

Dergelijke directe confrontaties zijn alleen in detail beschreven, wanneer er vorsten bij betrokken waren, de enige andere grote zeeslag waar we veel van weten is die bij Winchelsea in 1350, ook wel ‘Les Espagnols sur mer’ genaamd. Het ging hier niet om een Franse vloot

---

<sup>11</sup> Allmand, *The Hundred Years War* 12-14.

<sup>12</sup> Froissart, *Chronicles* 62.

<sup>13</sup> Froissart, *Chronicles* 62-65.; N.A.M. Rodger, *Safeguard of the Sea: A Naval History of Britain 660-1649* (Londen 1997) 98-99.

maar een vloot uit Castilië, op dat moment bondgenoot van de Fransen. Ook hier voerde Edward III persoonlijk het bevel en ook deze zeeslag eindigde volgens de kroniekschrijvers in een klinkende overwinning voor de Engelsen.<sup>14</sup> De kans bestaat dat er meer directe confrontaties op zee hebben plaatsgevonden, die vanwege de afwezigheid van bekende personen geen aandacht van kroniekschrijvers hebben gekregen. Zowel Rodger als Rose gaan er echter vanuit dat zeeslagen in de eerste fase nog steeds zeldzaam waren, en een veel minder belangrijke rol hadden dan andere soorten operaties.<sup>15</sup>

Wat voor impact hadden deze zeeslagen op de oorlog ter zee? De meeste auteurs die zich gebogen hebben over de oorlog ter zee zijn het erover eens dat geen van de zeeslagen echt beslissend was. Het vernietigen van een vijandelijk vloot en het beheersen van de zee zoals dat in moderne maritieme doctrine gebruikelijk is, was in de veertiende eeuw feitelijk onmogelijk. Voor een groot deel is dat simpelweg een technologische kwestie. De zeilschepen zelf waren speelbal van de weersomstandigheden en communicatiemiddelen en inlichtingen waren beperkt. Het coördineren van alle eigen schepen én het lokaliseren van een tegenstander voor een beslissende confrontatie was daardoor zo goed als onmogelijk. En zelfs al vond een dergelijke confrontatie tóch plaats, zoals bij Sluis, dan betekende dat nog niet dat na een overwinning de tegenstander voorgoed de toegang tot de zee kon worden ontzegd.<sup>16</sup>

### **1.1.2 Logistiek**

Een voor de hand liggend, maar daarom niet minder belangrijk, onderdeel van Engelse operaties ter zee was transport. Gedurende de Honderdjarige Oorlog speelden de gevechten op het land zich voortdurend op Frans grondgebied af, wat betekende dat er legers van Engeland naar Frankrijk moesten worden overgebracht en eventueel ook gedurende langere periode van voorraden moesten worden voorzien. Met name het overzetten van paarden was een hele operatie die specifieke eisen stelde aan de gebruikte schepen. Daaropzal verderop in dit hoofdstuk dieper worden ingegaan. Daarnaast was de inzet van schepen bij de belegering van kustplaatsen ook van levensbelang, zowel offensief als defensief. Bij de belegering van Calais in 1346-47 had een Engelse blokkade tot doel de stad ook van bevoorrading ter zee af te

---

<sup>14</sup> Froissart, *Chronicles* 113-119.; Rodger, *Safeguard of the Sea* 103-104.

<sup>15</sup> Rodger, *Safeguard of the Sea* 104.; Susan Rose, *Medieval Naval Warfare: 1000-1500* (Londen 2002) 61.

<sup>16</sup> C. F. Richmond, 'The War at Sea' in: Kenneth Fowler ed., *The Hundred Years War* (Londen 1971) 98-99.; Rodger, *Safeguard of the Sea* 99.

sluiten.<sup>17</sup> Bij de belegering van Calais was er zelfs sprake van een dubbele rol: de stad zelf moest worden afgesloten, maar tegelijkertijd moesten de belegerende troepen bevoorraad worden. Vrijheid van handelen en het kunnen openhouden van de aanvoerlijnen was voor de Engelsen van levensbelang. Bij deze enorme operatie waren 738 schepen betrokken, bemand door 9300 zeelieden.<sup>18</sup>

Het logistieke aspect mag dan een grote rol spelen bij belegeringen, een andere veelvoorkomende strategie op land is de *Chevauchée*. Bij een *chevauchée* gaat het om een strooptocht diep in vijandelijk gebied, en kan een vloot geen ondersteuning of bevoorrading verzorgen. De Crécy campagne vormt daarop echter een uitzondering. Op 12 juli 1346 landde Edward III met een leger in Normandië en trok twee maanden lang door het gebied richting Picardië, tot hij op 23 augustus tot een slag gedwongen werd bij Crécy. Het oorspronkelijke plan was om naar Gascogne te gaan, maar door weersomstandigheden werd hij gedwongen tot een alternatief plan. Of het hier om een weloverwogen beslissing ging of puur toeval is geweest is niet te achterhalen, maar wat uit Froissart wel blijkt is dat de overweging om een ondersteunende vloot in de buurt te hebben mee heeft gewogen.<sup>19</sup> Gedurende de campagne blijft de vloot het leger schaduw en vernietigde onderweg alles wat dreef aan Franse zijde. Verder diende de vloot vooral voor het vervoeren van krijgsgevangenen en de enorme hoeveelheid buit die de Engelsen verzamelden. Na de verovering van Caen werd de vloot volgeladen teruggestuurd naar Engeland.<sup>20</sup>

In het Middellandse Zeegebied waren transport van paarden en zelfs amfibische operaties al eerder toegepast. Bij de landing op Kreta in 960 door de Byzantijnse generaal Nicephorus Phocas reden ridders te paard van hun schepen af het strand op, en ook de invasie van Sicilië door Rogier I van Sicilië en Robert Guiscard is daar een goed voorbeeld van. Deze landingen vonden voor zover valt te achterhalen plaats door middel van galeien, platte schepen met roeiers, waardoor een gecontroleerd landing mogelijk werd.<sup>21</sup> In de eerste fase van de Honderdjarige Oorlog was het transport wel een belangrijk aspect, maar echte amfibische operaties kwamen niet voor. De Engelsen opereerden voornamelijk vanuit steunpunten te land in Frankrijk: Aquitanië in het zuiden en, na 1347, Calais in het noorden.

---

<sup>17</sup> Runyan, Timothy J., 'Naval Logistics in the Late Middle Ages' in: John A. Lynn ed., *Feeding Mars: Logistics in Western Warfare from the Middle Ages to the Present* (Oxford 1993) 92.; Harari, 'Strategy and Supply' 328.

<sup>18</sup> Rose, *Medieval Naval Warfare* 60.

<sup>19</sup> Rodger, *Safeguard of the Sea* 102; Froissart, *Chronicles* 68-69.

<sup>20</sup> Froissart, *Chronicles* 70-77.

<sup>21</sup> Pryor, John H., 'Transportation of Horses by Sea during the Era of the Crusades: Eight Century to 1285 A.D. in: *Commerce, Shipping and Naval Warfare in the Medieval Mediterranean* (Londen 1987) 10.

De chevauchée in Normandië is feitelijk de enige echte landing, maar zoals beschreven ondervonden de Engelsen hier geen echte weerstand.<sup>22</sup>

## 1.2 Organisatie

Voor het transporteren van troepen naar het continent en het bevoorraden ervan was een aanzienlijke hoeveelheid schepen nodig. Op wat voor manier kwamen de Engelsen aan hun schepen en bemanning? Voor een belangrijk deel verliep dat op dezelfde wijze als het oproepen van landstrijdkrachten. Dat gebeurde door het oproepen van de *fyrde*, de verplichting om de koning te dienen, door het aantrekken van huurlingen en later door middel van het contractuele systeem van indenture. Naast deze formele structuren stuurde de koning ook zijn *sergeants-at-arms* erop uit om manschappen te ronselen in havensteden. Deze kregen weliswaar goed betaald voor contemporaine begrippen, maar werden wel gedwongen om dienst te doen. Dit stuitte regelmatig op problemen: de geronselden in kwestie zelf tekenden bezwaar aan, lokale overheden verzetten zich, en ten slotte kwamen ook kooplieden vaak in opstand tegen het weggapen van hun bemanningen. Zowel het ronselen an sich als de duur van de dienst waren daarbij onderwerp van conflict. Ondanks dit verzet is het ronselen gedurende de Honderdjarige Oorlog een veelgebruikte wijze van rekruteren gebleven.<sup>23</sup>

Om aan voldoende schepen te komen werd grotendeels gebruikt gemaakt van een soortgelijke methode als bij het ronselen van bemanningen, het vorderen van schepen. Wanneer een schip aan het vastgestelde tonnage voldeed, kon dit door de *sergeant-at-arms* voor onbepaalde tijd ten dienste van de koning worden gesteld, wederom tegen betaling. Het schip zelf liep natuurlijk ook risico beschadigd te raken of zelfs verloren te gaan, maar in tegenstelling tot veel ridders en hun uitrusting werden kooplieden daarvoor zelden schadeloos gesteld. Om in kaart te brengen wat er aan bruikbare schepen aanwezig was, werd er, indien er voldoende tijd was, een overzicht opgesteld. Bestuurders van havensteden dienden dan lijsten van aanwezige schepen in te dienen.<sup>24</sup> Naast het vorderen van schepen was er al sinds de dertiende eeuw sprake van een soort proto-Royal Navy in de vorm van de privé vloot van de koning, de *naves regis*, georganiseerd en beheerd door ambtenaren. Organisatorisch gezien ligt hier inderdaad de kern van wat later de Royal Navy zou worden, maar qua aantallen was dit in de eerste fase van de Honderdjarige Oorlog nog beperkt. Een variant die zich tussen

---

<sup>22</sup> Allmand, *The Hundred Years War* 12-20; 84.

<sup>23</sup> Runyan, 'Naval Logistics in the Late Middle Ages' 79-81; 87-89.

<sup>24</sup> Rodger, *Safeguard of the Sea* 117-124.

het bouwen van een koninklijke vloot en het vorderen van schepen van kooplieden in bevond, was de samenwerking tussen de kroon de de zogenaamde *Cinque Ports*, de vijf havensteden aan de Zuidwestkust van Engeland. De havenplaatsen Hastings, Romney, Hythe, Dover en Sandwich hadden een regeling met de kroon dat zij te allen tijde zevenenvijftig schepen konden leveren voor de duur van vijftien dagen per jaar. Deze schepen dienden volledig uitgerust en bemand te zijn voor oorlogstaken. In ruil daarvoor kregen de *Cinque Ports* vrijstellingen van diverse verplichtingen zoals jurydienst en havenbelastingen. Deze schepen vormden weliswaar een goed uitgeruste kern van oorlogsschepen, maar door de beperkte diensttijd was dit toch niet voldoende om een conflict op lange termijn mee uit te vechten. Behalve de Cinque Ports leverden Bayonne en Yarmouth ook op dergelijke wijze schepen, al was dit niet vastgelegd in een formeel contract. Uiteindelijk zou het volledig benutten van alle drijvend materiaal in Engeland nodig zijn om de inspanningen te zee op lange termijn vol te kunnen houden <sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> Runyan, 'Naval Logistics in the Late Middle Ages' 79-81; Rodger, *Safeguard of the Sea* 125-126.

### 1.3 Typen schepen

Aan het begin van de veertiende eeuw waren er twee zaken bepalend in scheepsbouw in Noord-Europa, het type romp en het type tuigage. De scheepsrompen werden overnaads bevestigd waarbij de planken elkaar overlaptten en vastgenageld worden. Het tuigage bestond doorgaans uit een enkele mast met een vierkant zeil. Dit zeil functioneerde het best bij wind van opzij op in de rug, maar de toevoeging van de boogspriet om het zeil strak te kunnen trekken aan één kant stelde dergelijke schepen in staat om in beperkte mate tegen de windrichting in op te kruisen. Voor oorlogsdoeleinden werden schepen vaak al dan niet tijdelijk uitgerust met kastelen op het voor- en achterdek. Deze kastelen waren houten platforms met een reling eromheen waarop boogschutters en infanterie geposteed werden.<sup>26</sup>

De belangrijkste exponent van deze bouwwijze was het koggeschip. Het koggeschip was het dominante scheepstype in Noord-Europa geworden dankzij de opkomst van de Hanze, een verbond van havensteden aan de Noordzee- en Baltische kusten met Lübeck als centrum. Al in 1300 beheerste de Hanze de handel in het Baltische kustgebied, tegen het midden van de veertiende eeuw was er sprake van een handelsimperium dat zich uitstrekte over heel Noord-west Europa. Van bont uit Novgorod tot wijn en zout uit Lissabon werd door de Hanze vervoerd. De enorme volumes aan bulkgoederen die vervoerd moesten worden over lange afstanden en op open zee maakten dat het koggeschip het meest gebruikte schip werd. Zo ook in het Kanaal, het vershippen van wijn van Bordeaux naar ondermeer Engeland gebeurde voor een groot deel door middel van koggeschepen.<sup>27</sup>

Een overzicht van gebruikte schepen in de eerste fase van de Honderdjarige Oorlog laat zien dat er van de 325 schepen, waarvan het type geïdentificeerd kon worden, 187 koggeschepen waren wat neerkomt op 57 procent. De overige 43 procent werd niet gedomineerd door één ander scheepstype, maar bestond uit een verzameling kleinere overnaadse scheepstypen. Zelfs als er rekening wordt gehouden met het feit dat een groot deel van de schepen niet geïdentificeerd kon worden, is het aantal koggeschepen opvallend. Het is dus veilig om aan te nemen dat het koggeschip veruit het grootste aandeel in de samenstelling van de Engelse vloot had.<sup>28</sup>

---

<sup>26</sup> Ian Friel, 'Ships and the Hundred Years War' in: Anne Curry en Michael Hughes ed., *Arms, Armies and Fortifications in the Hundred Years War* (Woodbridge 1994) 183-185.

<sup>27</sup> Archibald R. Lewis en Timothy J. Runyan, *European Naval and Maritime History, 300-1500* (Bloomington 1985) 128-130; 134-137.

<sup>28</sup> Runyan, 'Naval Logistics in the Late Middle Ages' 83.

Een voordeel van het koggeschip was dat het zich uitstekend leende voor het vervullen van meerdere rollen. De schepen die gebruikt werden voor directe confrontatie konden relatief eenvoudig en goedkoop van kastelen en andere defensieve constructies worden voorzien. De schepen die tot taak hadden voorraden of infanteristen over te zetten, hoefden niet aangepast te worden. De enige uitzondering betrof het vervoer van paarden. Daarvoor dienden de schepen van provisorische stallen te worden voorzien en een alternatieve wijze om de paarden in- en uit te laden. Door de hoge boorden van de koggeschepen was het onmogelijk om ze van het dek af op het land te krijgen. De oplossing daarvoor bestond uit het vervaardigen van een luik in de romp van het schip, waar de paarden in- en uitgeladen konden worden.<sup>29</sup>

Het gebruik van galeien was in de vroege en hoge Middeleeuwen nog een gebruikelijke vorm van zeetransport. De Engelse koning Edward I gaf in 1294 nog opdracht tot het vervaardigen van 20 galeien specifiek bedoeld voor oorlogsdoeleinden, maar hiervan zijn er volgens de huidige bronnen maar acht afgebouwd. Omdat kooplieden meer behoefte hadden aan zeilschepen met laadruimte en Edward III voornamelijk gebruik maakte van het vorderen van schepen in plaats van ze zelf te laten bouwen, is de galei aan het eind van de dertiende eeuw in onbruik geraakt. De weinige galeien die de Engelsen wel actief inzetten, werden voornamelijk gebruikt om bij de kust te patrouilleren en te verkennen, om zodoende kuststeden te kunnen waarschuwen voor een naderende aanval.<sup>30</sup>

---

<sup>29</sup> Runyan, 'Naval Logistics in the Late Middle Ages' 90.

<sup>30</sup> Rodger, *Safeguard of the Sea* 107.

## HOOFDSTUK 2: GEBRUIK ZEEMACHT FRANKRIJK

Bij het beschrijven van de inzet van maritieme middelen aan Franse kant moet worden opgemerkt dat het bronnenmateriaal en secundaire literatuur minder uitvoerig zijn dan aan Engelse kant. Door de ruime aanwezigheid van documentair bewijs is er veel meer in detail bekend over samenstelling van vloten. Veel auteurs richten zich daarom ook op de Engelse kant van het verhaal. Desondanks is er genoeg informatie beschikbaar om een beeld te krijgen van de operaties, organisatie en type schepen om in hoofdstuk 4 een goede analyse te kunnen maken.

### 2.1 Operaties

Waar de Engelsen een offensieve oorlog voerden op het continent, waren de Fransen voornamelijk bezig met het verdedigen van hun bezittingen op het vaste land, of het heroveren ervan. Welke rol speelden schepen hierin? Operaties aan Franse zijde zijn grofweg in drie soorten in te delen. Allereerst is er net als aan Engelse zijde sprake van directe confrontatie. Een tweede, veel prominenter aspect is het uitvoeren van overvallen op kuststeden. De laatste vorm van inzet is het doorbreken van blokkades bij een belegering

#### 2.1.1 Directe confrontaties

Het vorige hoofdstuk begon met een beschrijving van de zeeslag bij Sluis, het is dan ook niet verwonderlijk dat deze slag ook in dit hoofdstuk terugkomt, aangezien de Fransen hier de tegenpartij vormden. Froissart is duidelijk in zijn omschrijving van de motivatie van de Fransen: het tegenhouden van de Engelse vloot, op weg om bondgenoot Jacob van Artevelde te assisteren. Of het inderdaad een bewuste poging was om de Engelse vloot te onderscheppen en zo de weg voor een invasie te bereiden, of dat Filips IV zijn vloot ter ondersteuning van zijn eigen landleger naar Sluis had gestuurd, daarover zijn de meningen verdeeld.<sup>31</sup> Zeker is dat de Fransen verloren en dat de volgende rechtstreekse confrontatie bij Winchelsea namens de Fransen door een vloot uit Castilië werd gevoerd. Het probleem van selectieve aandacht geldt hier uiteraard ook nog steeds, maar het moge duidelijk zijn dat de Fransen na Sluis in

---

<sup>31</sup> Froissart, *Chronicles* 62.; vgl. Rodger, *Safeguard of the Sea* 97-98.; vgl. Runyan, 'Naval Logistics in the Late Middle Ages' 92.



die eerste fase van de oorlog geen grote confrontatie met de Engelsen meer ter zee zijn aangegaan.

### **2.1.2 Overvallen op kuststeden**

Een operatie die de Fransen wel veelvuldig gebruikten was die van de overval ofwel *raid*. Dit fenomeen blijft niet beperkt tot de Honderdjarige Oorlog, maar was al in de dertiende eeuw een gebruikelijke tactiek in confrontaties met Engeland. Gedurende de eerste fase van de Honderdjarige Oorlog zou het echter dé tactiek zijn die de Fransen toepasten. In 1336 voerden de Fransen overvallen uit op de kust van Suffolk en het eiland Wight, ter ondersteuning van de inval van bondgenoot Schotland in Noord-Engeland. In 1338 werd de campagne opnieuw opgepakt met een overval op het kanaaleiland Jersey en de havenstad Portsmouth in het voorjaar. Later dat jaar werd Guernsey veroverd en werden er bij Arnemuiden vijf Engelse schepen, waaronder twee van Edward III's grootste koggeschepen, de *Cog Edward* en de *Christopher*, buitgemaakt. Tenslotte volgde er in oktober een grootscheepse overval op Southampton. In 1339 werd Bourq en Blaye aan de Grironde ingenomen en werd de hele Engelse Zuidkust van Plymouth tot Hastings geplaagd door overvallen, waarbij Hastings verwoest werd. Na een tijdelijke terugval door het verlies bij Sluis hervatten de Fransen hun overvallen. Al in 1340 waren het eiland Wight, het eiland Portland en havenstad Teignmouth het doelwit. In 1342 was Portsmouth weer aan de beurt; de Fransen kwamen aan land en staken de stad in brand. Na een relatief rustige periode van 1350 tot 1360, vond er in 1360 weer een aanval op de kust plaats, ditmaal bij Winchelsea.<sup>32</sup>

### **2.1.3 Logistiek**

Aangezien de Fransen in de periode van 1337 tot 1360 een strikt defensieve campagne op eigen bodem voerden, is er slechts sprake van één soort logistieke ondersteuning door middel van schepen. In dit geval concenteerde zich dat vooral rondom de belegering van Calais. Waar de Engelsen zich richtten op het continu openhouden van de aanvoerlijnen ter zee, waren de Fransen genoodzaakt tot het proberen te doorbreken van de Engelse blokkade voor Calais. In zijn kronieken maakt Froissart al melding van twee scheepskapiteins uit Abbeville, Marant en Mestriél, die met gevaar voor eigen leven voorraden naar binnen wisten te

---

<sup>32</sup> Michael Hughes, 'The Fourteenth-Century French Raids' in: Anne Curry en Michael Hughes ed., *Arms, Armies and Fortifications in the Hundred Years War* (Woodbridge 1994) 125-126.

smokkelen. Andere namen van kapiteins die dergelijke pogingen ondernamen zijn Colin Hardy en Guillaume Dauvelle. Er werd hierbij echter gebruikt gemaakt van kleine schepen en uiteindelijk bleek het ook niet genoeg om de val van de stad te voorkomen. Een grootschaliger poging om Calais te bevoorraden mislukte grotendeels door het vastlopen van de daarvoor opgetrommelde vloot en een storm die de operatie vertraagde. Bij aankomst bleken de Engelsen de blokkade versterkt te hebben en slechts een klein deel van de Franse schepen kwam erdoor. Een tweede grote poging door Genuaanse galeien mislukte zelfs helemaal, eindigend in het halsoverkop vluchten van de galeien.<sup>33</sup> Pogingen om Calais vanaf zee te ontzetten door de blokkade op te heffen zijn nooit gedaan.

Serieuze plannen voor invasie hebben naar alle waarschijnlijk wel bestaan. De aanwijzingen voor een dergelijke operatie zijn er voor de eerste keer in 1340, na twee jaar overvallen op de Engelse kust en de opbouw van een vloot bij Sluis. Maar die plannen zijn hoe dan ook nooit ten uitvoer gebracht, en de Fransen hebben nooit op dezelfde wijze een leger door middel van schepen van voorraden moeten voorzien, noch een substantiële legermacht overzee getransporteerd.

## 2.2 Organisatie

De organisatie van de Franse vloot bestond uit grofweg twee onderdelen. De eerste vormde de kern van de vloot en bestond uit een koninklijke, staande vloot. Daartoe liet Filips IV al in de dertiende eeuw een werf in Rouen bouwen, de *clos des galées*. Zoals de naam doet vermoeden werden hier galeien gebouwd en gerepareerd, een werf die zich uitsluitend richtte op het vervaardigen en onderhouden van oorlogsschepen. Deze *clos des galées* stelde Filips VI in staat om verliezen op te vangen en zijn kernvloot aan te vullen. Naast die kern van eigen oorlogsschepen vertrouwden de Fransen op ingehuurde hulp van Genuaanse galeien en schepen van hun Castiliaanse bondgenoten. Ondanks die kern en hulp van buitenaf ontkwamen ook de Fransen niet aan het vorderen van schepen. Bij Sluis beschikten de Fransen over ongeveer 200 schepen, waaronder drie Genuaanse galeien en 31 koninklijke schepen. Deze uitzondering daargelaten werd er bij de meeste van de overvallen in meerderheid gebruikt gemaakt van de galeien van de Genuanen en de ‘koninklijke vloot’.

---

<sup>33</sup> Froissart, *Chronicles* 99; Rose, *Medieval Naval Warfare* 60-61.

## 2.3 Type schepen

De Fransen maakten meer gebruik van galeien dan hun Engelse tegenhangers. Dat komt onder meer door het inhuren van Genuanen en Castilianen, aangezien in het Middellandse Zeegebied de galei in de veertiende eeuw nog steeds het voornaamste type ship was. Pas aan het einde van die eeuw zouden de Italianen het koggeschip adopteren en aanpassen. Toch is die verklaring niet toereikend. In de *clos des galées* werden tenslotte ook galeien gebouwd in plaats van koggeschepen. Wat de keuze voor galeien eerder verklaart is de taak waarvoor ze gebruikt werden. Het grote voordeel van een galei was haar geringe diepgang. Hierdoor waren snelle aanvallen op de kust mogelijk. Door het gebruik van roeiers waren ze ook minder afhankelijk van de wind dan zeilschepen. Het nadeel van galeien was dan weer dat ze duur in het onderhoud waren; speciale droogdokken waren nodig om ze in de winter te stallen en de kwetsbare romp had veel reparatiewerkzaamheden nodig. De vele roeiers aan boord maakte dat een galei niet ver weg van de thuisbasis kon opereren. Er was geen mogelijkheid om veel voorraden mee te nemen. Dit alles maakte de galei tot een korte-afstandswapen bij uitstek, en daarmee uitermate geschikt voor de overvallen op de Zuid-Engelse kust.<sup>34</sup>

---

<sup>34</sup> Rodger, *Safeguard of the Sea* 63-66.

## HOOFSTUK 3: ANALYSE

In de vorige hoofdstukken is een overzicht gegeven van de wijzen waarop door beide strijdende partijen schepen zijn ingezet in de eerste fase van de Honderdjarige Oorlog tot 1360, hoe ze georganiseerd waren en wat voor soort schepen er gebruikt werden. Met dat overzicht kan nu de derde deelvraag beantwoord worden: hanteerden Engeland en Frankrijk een strategie ter zee die is te categoriseren als *persistent strategy* of *raiding strategy* zoals in het model van Harari?

### 3.1 Engeland

In de inleiding van dit onderzoek werd al een kort overzicht gegeven van de oorzaken en het verloop in algemene zin van de Honderdjarige Oorlog. Daarbij kwamen verschillende benaderingswijzen naar voren waarop het conflict beschouwd zou kunnen worden. Wat al die verschillende invalshoeken met elkaar gemeen hebben is dat Edward III in de aanval diende te gaan. Of het nu ging om de aanspraak op de Franse troon gestand te doen, de centrale macht van de Franse koning te breken of de Kanaalkust te beheersen, de strijd zou in al die gevallen op Franse bodem moeten worden gevoerd. Van meet af aan is dat ook zichtbaar, zoals de Crécy campagne, de veldtocht van de *Black Prince* en de belegering van Calais duidelijk aantonen.

Deze landcampagnes zijn verschillend van karakter. Er is immers sprake van een *chevauchée*, een belegering gevolgd door permanente bezetting en twee grote veldslagen. Daarmee zou je kunnen zeggen dat beide typen strategie van Harari tegelijkertijd gebruikt werden. Kijkend naar iedere campagne op zich is dat inderdaad zo, maar in het licht van het politieke einddoel is er in het algemeen sprake van een streven naar permanente aanwezigheid op Frans grondgebied. De inzet van maritieme middelen door Edward III is dan ook duidelijk gericht op het mogelijk maken en ondersteunen van die permanente aanwezigheid. Het meest voor de hand liggende voorbeeld is natuurlijk het vervoeren van troepen en voorraden over het kanaal ten behoeve van een expeditie. Een variant daarop is het bevoorraden van een belegeringsleger en tegelijkertijd het blokkeren van de belegerde stad in kwestie vanaf zee.

N.A.M. Rodger toont zich in zijn boek *Safeguard of the Sea* een criticus van de Engelse maritieme strategie tijdens de Honderdjarige Oorlog, waarbij hij zijn pijlen richt op de afwezigheid van een vaste kernvloot. De organisatie van de vloot was volgens hem ontoereikend omdat het voornamelijk afhankelijk was van het vorderen van schepen van

kooplieden, en dus niet betrouwbaar was als een permanente marine. Daardoor hadden de Engelsen geen antwoord op de vele overvallen van Franse zijde. Rodger concludeert uiteindelijk dat er in Engeland geen sprake was van maritiem strategisch denken en dat de verdediging van Engeland een faliekante mislukking was.<sup>35</sup> Diezelfde gedachtengang gebruikt hij ook in zijn evaluatie van de slag bij Sluis; het feit dat de Fransen na die slag nog steeds over een professionele kernvloot beschikten en de Engelsen niet, en de Engelsen de Fransen op geen enkele manier de toegang tot zee konden ontzeggen, maakt de slag wat hem betreft irrelevant voor het verdere verloop van de oorlog ter zee. Kortom, Edward III had met het winnen van die slag geen controle over het kanaal verkregen.<sup>36</sup> Runyan en Richmond zijn het daar niet helemaal mee eens. Het concept ‘beheersen van de zee’ was in de negentiende en twintigste eeuw al onderwerp van debat, laat staan dat dit in de Middeleeuwen in de vorm van een serieuze doctrine werd gegoten.<sup>37</sup> Wat de Engelsen nodig hadden was de mogelijkheid om voortdurend troepen, voorraden en buit af en aan te kunnen voeren, en ongehinderd een belegering te kunnen steunen. Verder dan dat reikte de behoefte aan controle niet direct. Dit is precies wat de slag bij Sluis volgens Runyan en Richmond wel bewerkstelligde: een tijdelijke verschuiving in initiatief dat de Engelsen in staat stelde door te gaan met hun invasie campagne op het continent. Hun schepen konden van 1340 tot 1347 vrijwel ongehinderd troepen aan land zetten en een belegering ondersteunen in Noord-Frankrijk.<sup>38</sup>

Die mogelijkheid werd wel bedreigd door de vele overvallen op de Engelse kust en het buitmaken van schepen. Het verzamelen van voorraden in die kustplaatsen werd daardoor bemoeilijkt en het aantal inzetbare schepen kwam onder druk te staan. Het niet voortdurend paraat hebben van een vloot verhinderde de Engelsen inderdaad adequaat op te treden tegen de Franse aanvallen. De vraag is of dat met een permanente eenheid van galeien onder direct koninklijk gezag wél was gelukt. Rodger geeft zelf ook aan dat het opsporen en onderscheppen van een vijandelijk vloot met de toenmalige technologische middelen zeer beperkt was. De zeilschepen waren zoals eerder besproken zeer beperkt in hun bewegingsvrijheid door het enkele zeil, terwijl galeien weliswaar minder afhankelijk van de wind waren, maar wel kwetsbaar waren in directe confrontaties. Ze vereisten daarnaast veel meer mankracht en hadden een zeer beperkte actieradius. Het verdedigen van zo’n 400 kilometer Zuid-Engelse kust en 200 kilometer kust bij Aquitanië werd daarmee op zichzelf al

---

<sup>35</sup> Rodger, *Safeguard of the Sea* 93; 107.

<sup>36</sup> Ibidem 99.

<sup>37</sup> Heuser, *The Evolution of Strategy* 201-203.

<sup>38</sup> Richmond, ‘The War at Sea’ 98-99.; Runyan, ‘Naval Logistics in the Late Middle Ages’ 92-95.

een onmogelijke opgave en zou waarschijnlijk ernstige gevolg hebben gehad voor het vermogen expedities te ondersteunen.

Dat komt niet in de laatste plaats omdat Edward III veel minder middelen tot zijn beschikking had dan zijn tegenstrever Filips VI. Rond 1330 beschikte Engeland over een nationaal inkomen van £18.000 tot £33.000, ongeveer éénderde van dat van Filips VI. Omgerekend bedroegen de kosten voor het bouwen, bemannen én onderhouden van een vloot van 20 galeien gedurende drie jaar £50.000.<sup>39</sup> Zonder de exacte kosten voor een vergelijkbaar aantal koggeschepen voor de duur van een jaar te weten, is het duidelijk dat deze voor een vloot van 730 schepen die de belegering van Calais ondersteunden een veelvoud daarvan zouden hebben bedragen. Voor een Engelse koning was een ‘staande vloot’ eenvoudigweg onbetaalbaar. De alternatieven die ontwikkeld werden zoals de overeenkomst met de *Cinque Ports*, Bayonne en Yarmouth en het vorderen van schepen waren noodzakelijk om aan voldoende materiaal te komen.

Alles overziend lijkt het erop dat de Engelse strategie past in die van Harari’s *persistent strategy*. De inzet van de vloot was met name ter ondersteuning van Engelse expedities op het vasteland door middel van troepentransport, bevoorrading, ondersteuning bij belegeringen en het varen van konvoeien van en naar Aquitanië. De vlootstrategie is persistent te noemen omdat het zich richtte op het voortdurend instandhouden van deze aanvoerlijnen ter zee. De samenstelling van de vloot ondersteunt dit beeld: een dergelijke strategie vereist een enorme laadcapaciteit, terwijl de middelen daartoe beperkt waren. Met het vorderen en ombouwen van koggeschepen hadden de Engelsen de beschikking over een weerbare en van voldoende transportcapaciteit voorziene vloot. Hiermee waren ze in staat om tussen 1337 en 1360 in het offensief blijven. Dat dit ten koste ging van het verdedigen van de eigen kust, en dat het systeem van vorderen en verzamelen van schepen niet ideaal was, doet daar niets aan af.

---

<sup>39</sup> Rodger, *Safeguard of the Sea* 126-127.

### 3.2 Frankrijk

Waar Edward III het offensief diende te zoeken om zijn doelen te bereiken, kon Filips VI volstaan met een defensieve houding; hij moest voorkomen dat Edward III zijn doelen behaalde. Defensief betekent dus dat de aanwezigheid van Engelse invloed op het geografische Frankrijk moest worden voorkomen. Dat wil niet zeggen dat er achterover geleund kon worden. Tactisch gezien moest er soms wel voor de aanval worden gekozen, de Engelsen hadden immers al gebieden in Frankrijk en ook het terugveroveren van verloren gebied was een reden om de aanval te kiezen. Wat de Fransen niet hoefden, was het voeren van de strijd op Engels grondgebied, met uitzondering van Gascogne. Eenvoudig gesteld: de Fransen hoefden het Kanaal niet over om de oorlog te winnen. Daarmee is het uitgangspunt voor wat betreft de zee strijdkrachten voor Filips VI anders dan die van Edward III.

Ondanks het feit dat er plannen waren voor een invasie van Engeland, is hier nooit serieus werk van gemaakt. Het overgrote aandeel van Franse operaties was gericht op het overvallen van Engelse kuststeden. Die aanvallen waren voor de Fransen erg succesvol en hadden een niet te onderschatten effect op de gemoedstoestand van de kustbewoners aan Engelse zijde, en richtten ook de nodige verwoestingen aan in de kuststeden. De verwoesting van steden als Portsmouth en Southampton veroorzaakten wijdverbreide paniek onder de bevolking. Vooral de vrees voor een Franse invasie was groot. Omdat de Engelsen voornamelijk op de schepen en bemanningen van kooplieden vertrouwden bij de opbouw van hun vloot had de verwoesting van het kustgebied ook directe gevolgen voor de Engelse vloot.<sup>40</sup> Dit dwong de Engelsen tot het invoeren van diverse maatregelen ter verdediging van de kust. Al in de dertiende eeuw werd een strook van zes *leagues*, ongeveer 30 kilometer, langs de kust aangemerkt als ‘maritime land’. In die gebieden waren aparte milities die voor de verdediging van de kust verantwoordelijk waren. Gedurende de Honderjarige Oorlog waren deze milities vrijgesteld van dienst in Frankrijk. Een systeem van vuurbakens moest de omgeving tijdig waarschuwen voor naderende inval van de Fransen. Deze maatregelen waren echter volstrekt onvoldoende voor een succesvolle verdediging gedurende de periode 1337-1360, terwijl het wel financiële middelen en mankracht opslokte. In latere fasen van de oorlog werd het systeem verbeterd, onder meer door de bouw van kustverdedigingswerken met kanonnen, maar een effectieve kustverdediging zou pas in de zestiende eeuw door Hendrik

---

<sup>40</sup> Rodger, *Safeguard of the Sea* 112.

VIII gestalte krijgen.<sup>41</sup> Door de aanwezigheid van een kernvloot van snel inzetbare galeien beschikten de Fransen bijna altijd over het verrassingselement. Zoals eerder opgemerkt konden de Engelsen geen antwoord vinden op de aanvallen, te land noch ter zee. Galeien waren ook uitermate geschikt voor dergelijke operaties door hun geringe diepgang.

Net als de Engelsen niet konden voorkomen dat de Fransen het kanaal overstaken om havens aan te vallen en te plunderen, zo konden de Fransen hun kust niet hermetisch afsluiten voor Engelse invasies. Gezien de eerdere opmerkingen over de onmogelijkheid van het verdedigen van een kustlijn met galeien en zeilschepen is dat ook niet verwonderlijk. Wat wel opvalt is dat de Fransen er niet in geslaagd zijn de blokkade van de Engelsen bij Calais op te heffen, of dat überhaupt overwogen hebben. Uit bronnen blijkt dat het doel vooral was om voorraden de stad in te krijgen. De Engelsen dwingen hun blokkade op te geven en op hun beurt de belegeraars te belegeren is blijkbaar nooit een optie geweest. Het probleem is dat het onmogelijk is te achterhalen of dit een bewuste keus was. Wilden ze de Engelsen langzaam uitputten door ze te dwingen enorme bevoorradingsoperaties en een blokkade in stand te houden, terwijl de Fransen verwoesting zaaien aan de Engelse kust? Of was het een kwestie van wel willen maar niet kunnen?

Wat zeker is, is dat de Fransen zich uiteindelijk vooral op de overvallen hebben gericht en dat zij na Sluis niet meer de directe confrontatie hebben gezocht, zelfs niet ten behoeve van het ontzetten van een belegerde stad. De definitie die Harari voor een *chevauchée* hanteert, is precies wat de Fransen doen in hun serie van overvallen op de Engelse kust. Dit paste prima in een strategie die tot doel had een aanvallende partij te laten opgeven en zich terug te trekken; zij was niet gericht op het volledig verslaan van de Engelse vloot. Daarmee kan de Franse vlootstrategie voor de bestudeerde periode als een *raiding strategy* worden gekenmerkt

---

<sup>41</sup> Hughes, 'The Fourteenth-Century French Raids' 140-143.; John R. Kenyon, 'Coastal Artillery Fortification in England in the Late Fourteenth and Early Fifteenth Centuries' in: Anne Curry en Michael Hughes ed., *Arms, Armies and Fortifications in the Hundred Years War* (Woodbridge 1994) 145-149.



## CONCLUSIE

Wat kan er geconcludeerd worden ten aanzien van de vlootstrategie van Engeland en Frankrijk van 1337 tot 1360? In dit onderzoek is gekeken naar de aard van de inzet, organisatie en samenstelling van maritieme middelen aan beide zijden. Aan de hand van twee typeringen van Yuval Noah Harari, de *persistent strategy* en de *raiding strategy*, zijn de vlootstrategieën van beide partijen geanalyseerd.

De Franse strategie lijkt op het eerste oog de meest weldoordachte. Zij hanteerden duidelijk een *raiding strategy*: snelle en verwoestende aanvallen op de Engelse kust, met als doel de tegenstander schade toe te brengen, middelen voor de kustverdediging te onttrekken aan die van de vloot en de Engelsen te bewegen om op te geven. Naast dat duidelijk waarneembare patroon in de vlootacties is meteen zichtbaar dat de Fransen ook de middelen gebruikten die bij een dergelijke strategie pasten. Het gebruik van galeien was logisch aangezien dit type schip zich door de geringe diepgang het beste leende voor dergelijke overvallen. De aanwezigheid van een permanent beschikbare zeemacht, zowel ingehuurde Genoanen als de koninklijke galeien, betekende dat de Fransen sneller een vloot bijeen konden brengen dan de Engelsen, en dus over het noodzakelijk verrassingselement beschikten. Waar de Fransen echter niet in geslaagd zijn, is de Engelsen afsnijden van het continent.

De Engelsen hanteerden juist een *persistent strategy*. Hun vlootacties waren gericht op het ondersteunen van landstrijdkrachten op Frans grondgebied. Daarbij stond feitelijk alles wat dreef binnen het koninkrijk te beschikking van de koning, en een dergelijke mate van mobilisatie was ook nodig om de een voortdurende stroom troepen en voorraden over het kanaal te krijgen. De belegering van Calais is daarvan een zeer sprekend voorbeeld. Het instandhouden van deze verbinding bracht ook problemen met zich mee. Een effectieve kustverdediging was zo goed als onmogelijk met de beperkte technologische middelen, en het voortdurend inzetten van koopvaardijsschepen trok op langere termijn een zware wissel op de economie.

Daarmee komen we weer bij de kritiek van Rodger op de Engelse vlootstrategie. Hij vergelijkt de Engelse strategie met die van de Fransen en concludeert dat die laatsten over een beter begrip van vlootstrategie beschikten. Wat de Fransen echter beter voor elkaar hadden is de uitvoering ervan. Ze slaagden er keer op keer in de Engelsen te verrassen en hadden daartoe ook de juiste middelen in de vorm van een permanente zeemacht bestaande uit galeien. Rodger lijkt dit als dé strategie te beschouwen en ziet het feit dat de Engelsen dit niet

hadden als bewijs van een niet-aanwezige of falende strategie. Maar Edward III had een heel ander uitgangspunt. Hij diende zijn ambities op het vasteland waar te maken. Door de financiële beperkingen van de Engelse Kroon in combinatie met de noodzaak om de strijd naar Frankrijk te verplaatsen, was het systeem van het vorderen van koggeschepen en het verlenen van vrijstellingen in ruil voor schepen wellicht de enige manier waarop deze uitvoerbaar kon worden gemaakt. De enorme transportcapaciteit die op langere termijn nodig was kon nooit opgebracht worden door een professionele vloot, laat staan een vloot bestaande uit galeien. Dat de Engelsen dit dan ook niet deden kan nauwelijks als falend strategisch denken worden beschouwd. Dat deze strategie operationele problemen met zich meebracht is inderdaad een zwakte, maar dat is in dit geval een kwestie van roeien met de riemen die je hebt, en betekent niet dat er niet over nagedacht is.

Het onderscheid dat hier gemaakt moet worden is hetzelfde als ook al in de inleiding werd genoemd: dat tussen vlootstrategie en maritieme strategie. En dit is mogelijk ook waar Rodger op doelt in zijn boek. De Fransen hadden een organisatie die ogenschijnlijk beter paste bij het overkoepelende politieke doel, terwijl de Engelsen een systeem hanteerden wat op lange termijn niet houdbaar is voor de ambities die het op maritiem gebied had. Dit wordt in het verloop van Rodger's boek ook duidelijk gemaakt. Met andere woorden: de vlootstrategie is voor beide partijen valide, de maritieme strategie is dat wellicht niet. Die maritieme strategie is voor dit onderzoek bewust buiten beschouwing gelaten omdat het dichterbij de buurt komt van *grand strategy* en het dan noodzakelijk wordt beweegredenen te achterhalen. Het proberen te achterhalen van de aanwezigheid van een dergelijk modern concept in de middeleeuwen is wellicht niet eens mogelijk, maar het blijft een interessante vraag of de Engelsen nu maar wat deden of dat er een weloverwogen plan van aanpak achter zat.

## BIBLIOGRAFIE

Allmand, Christopher, *The Hundred Years War: England and France at war c.1300-c1450* (Cambridge 1988)

Friel, Ian 'Ships and the Hundred Years War' in: Anne Curry en Michael Hughes ed., *Arms, Armies and Fortifications in the Hundred Years War* (Woodbridge 1994)

Froissart, J., *Chronicles*, Geoffrey Brereton ed. en vert. (Londen 1968)

Harari, Yuval Hoah, 'Strategy and Supply in Fourteenth-Century Western European Invasion Campaigns', *The Journal of Military History* 64 (2000)

Heuser, Beatrice, *The Evolution of Strategy: Thinking War from Antiquity to the Present* (Cambridge 2010)

Hughes, Michael, 'The Fourteenth-Century French Raids' in: Anne Curry en Michael Hughes ed., *Arms, Armies and Fortifications in the Hundred Years War* (Woodbridge 1994)

Kenyon, John R., 'Coastal Artillery Fortification in England in the Late Fourteenth and Early Fifteenth Centuries' in: Anne Curry en Michael Hughes ed., *Arms, Armies and Fortifications in the Hundred Years War* (Woodbridge 1994)

Lewis, Archibald R. en Timothy J. Runyan, *European Naval and Maritime History, 300-1500* (Bloomington 1985)

Prestwich, Michael *Armies and Warfare in the Middle Ages: the English Experience* (New Haven 1996)

Richmond, C.F., 'The War at Sea' in: Kenneth Fowler ed., *The Hundred Years War* (Londen 1971) 98-99.

Rodger, N.A.M., *Safeguard of the Sea: A Naval History of Britain 660-1649* (Londen 1997) 61-72; 91-108; 102-127.

Rose, Susan, *Medieval Naval Warfare: 1000-1500* (Londen 2002)

Runyan, Timothy J., 'Naval Logistics in the Late Middle Ages' in: John A. Lynn ed., *Feeding Mars: Logistics in Western Warfare from the Middle Ages to the Present* (Oxford 1993)

Pryor, John H., 'Transportation of Horses by Sea during the Era of the Crusades: Eight Century to 1285 A.D. in: Commerce, Shipping and Naval Warfare in the Medieval Mediterranean (Londen 1987)