PROLOOG

Het donkere water van het Kanaal

Het is een ongastvrije, pikdonkere nacht in november. Een koude motregen doorweekt de wereld. Straatlantaarns spiegelen in het plaveisel terwijl Dieppe nog slaapt. Hier in de haven echter brandt overal licht. Vrachtwagens rijden af en aan en er midden tussen torent de zijkant van de Seven Sisters, de veerboot die door het donker naar de andere kant van het Kanaal zal varen. Diep binnenin grommen de diesels terwijl de holte van het schip zich langzaam vult met de sliert auto's die op de kade wacht op inscheping. Overal is lawaai: personeel schreeuwt orders, motoren brullen, het gejank van ijzer op ijzer en de wind die zingt in de antennes boven op de havenkantoren. Daarbuiten heerst de duisternis en wacht een ruwe zee.

Gisterenmiddag was Dieppe, een stadje aan zee en een drukke haven, vijfentwintig mijl ten zuiden van Valéry-sur-Somme, een vriendelijk dorp, in een wolk van zout en vislucht. Er is een jachthaven die wacht op het zomerseizoen, vol schepen die straks de purperen kust langs zullen zeilen en een veelkleurige huizenrij kijkt uit over het water van het Engelse Kanaal. Het stadje ligt gevouwen rondom een uitwaaierend estuarium van een rivier die later in zee verdwijnt. In de rivier zijn oesterbanken en de meeuwen duiken onafgebroken op het voedsel. Ten westen van Dieppe zijn de klippen, eerst goorgrijs en vuilwit maar verderop verandert de kleur in zachtroze en purper, daar, waar hoog op de kust de kleine kerk van Varengeville staat, het woord Gods fluisterend voordat het met de wind wordt meegenomen naar de verte.

Diep in de oksel van de rivier is de binnenhaven voor de vissersschepen die nu bijna allemaal op zee zijn om de vis in het donker te verrassen. Hoog op de heuvel daarboven staat een fort, niet opvallend mooi maar de positie is welgekozen, daar tronend als een scheidsrechter bij een tenniswedstrijd. Dat alles eindigt op het zand van het strand, de natuurlijke grens tussen het wat non-descripte stadje en de eeuwigheid van de zee. Op de punt van het strand aan de andere kant van de rivier, is de kerk van Notre-Dame-de-Bon-Sécour het laatste saluut aan dit continent.

De veerhaven is deze nacht de enige plek van licht en lawaai in het slapende stadje en de boot van Transmanche zal binnen een half uur de haven verlaten en de waters van het Kanaal opzoeken, op weg naar de smalle ingang van Newhaven aan de Engelse zuidkust, een overtocht van vier uur.

Om half vijf in de ochtend donderen de scheepsmotoren luider en scheurt de streep zwart water tussen het schip en kade open; we zijn onderweg naar, wie weet, avontuur. Twee armen, een lange en een korte, zoals eens de Duitse keizer Wilhelm II, doen ons uitgeleide in een laatste omhelzing als we wegvaren tussen de lichten op het eind van beide pieren, de inktzwarte nacht in. Eenmaal buitengaats is alles donker, behalve de uitstralende lichten van de veerboot, een eilandje van licht in de duisternis. Groene golven rollen aan en ik sta hoog op het voordek boven, weggedoken in wol en regenjas, vechtend tegen de wind en kou die uit zee aanwaaien. Nu mengt zich de motregen met zout sproeiwater van de golven die

neerkletsen op het benedendek elke keer als het schip een nieuwe golf heeft begroet met een douche van buiswater. De boeg komt omhoog en valt dan als wanhopig terug in de groene chaos, bevend en krakend in alle voegen, een nieuwe fontein van zout water veroorzakend. Spoedig zijn mijn lippen bedekt met een laagje zout en zijn mijn kleren keihard en stijf van het water. Toch wil ik hier blijven, buiten, en elke knoop van de overtocht meemaken. Als ik terugloop langs het gangboord kan ik vaag de lichten van Dieppe nog zien maar al snel verdwijnen ook die in de regenvlagen, het buiswater en de nanacht. Nu zijn we hier alleen, wachtend op wat komen gaat.

De uren gaan voorbij en ik begin langzaam in een zoutpilaar te veranderen. Koud en nat sta ik hier, terwijl beetje bij beetje de zwarte nacht overgaat in een grauw soort onderbelichting. Je kunt het geen schemer noemen, niets wijst erop dat er een dag aankomt, het is alleen maar een subtiele verandering in de atmosfeer. Een uur later is de nacht weliswaar voorbij maar heeft de dag nog lang niet gewonnen. Een grijze zee is overal en de golven hebben een witte snor. Na vier uur verschijnt een lage, onbeduidende horizon die snel daarna verdwijnt in een dichte opkomende mist.

Dan, nog onverwacht, ligt het schip tussen de smalle kaden van de haveningang en het past maar net; de plotselinge rust is verdovend en ik merk dat mijn lijf nog beweegt alsof we op zee zitten. Dit is Newhaven. Eeuwen terug heeft de zee een opening geforceerd en de rivier de Ouse doorgelaten waardoor we nu een veilige haven vinden. Recht voor me rijst Newhaven op tegen de hellingen van de South Downs, gehuld in de geur van mosselen en een touché van rotting. De nieuwe dag heeft zich gemeld met de belofte van regen en mist, kou en grijsheid en een land, bedekt met asfalt, doorsneden door spoorwegen en kanalen, bespikkeld met dorpen en stadjes en industrieterreinen, vliegvelden en buitenwijken. Hier is niets meer te veroveren. De mensheid heeft zijn plicht gedaan en vrijwel elke inch land overweldigd.

Hoe anders was het negenhonderd jaar terug op die septemberochtend in 1066! In dat jaar, milder en minder onstuimig dan de zojuist voltooide kruistocht, op een gunstige wind uit het zuidoosten, voeren hier simpele schepen. Toch moet toen het gevoel van totale verlatenheid hebben geheerst, alleen op het koude water van het Kanaal, weg uit de relatieve veiligheid van Saint-Valéry-sur-Somme, op weg naar een koninkrijk dat veroverd moest worden. Hun geheime invasie duurde veel langer dan vier uur: acht tot tien uur ongeveer en met een bestemming waarvan eigenlijk niet veel bekend was; waar geland moest worden, wat er stond te wachten, hoe te handelen, niets was zeker, behalve een gedurfde expeditie van een lefgozer.

De wind huilend in het want en het groen-grijs van de golven zullen hetzelfde zijn geweest. Nu was er geen paniekerig gehinnik van paarden of geschreeuw van roergangers, de kanonschoten van slaande zeilen bij het veranderen van koers en het nerveuze gelach van soldaten maar ook zij waren buiten, probeerden de duisternis te doorboren op weg naar nieuw land en een nieuwe dag. Ook zij moeten koud en nat geweest zijn. Toch was de

HOOFDSTUK 2 HOE EEN INVASIE VOOR TE BEREIDEN?

Scheepsbouw, mobilisatie en logistiek in Normandië tussen januari en augustus 1066

Vanaf dit punt zal verwarring heersen over de verhalen en kronieken van de middeleeuwse schrijvers en die van de moderne historici. Praktisch elk aspect van wat zich in het hertogdom afspeelde in deze periode is onderwerp van discussie. Over de omvang van de vloot en het aantal manschappen, paarden en voorraden lopen de schattingen sterk uiteen. Ook over Willems oponthoud in Dives en Saint-Valéry-sur-Somme bestaan verschillende theorieën. Daar komen uiteenlopende opvattingen bij over Vikingschepen, troepenmobilisatie, windrichtingen en de bouw, aankoop of huur van schepen. Het onderzoek vormt kortom een klein Babylon van onderzoekers en kroniekschrijvers. Twee stromingen zijn, zoals al eerder gesteld, te onderscheiden die verschillen in hun beoordeling van Willems karakter en capaciteiten.

De eerste groep is van mening dat Willem alle mazzel van de wereld had bij zijn hele onderneming en dat zijn succesvolle veldslag slechts te danken was aan een stroom van toevalligheden die voor hem positief uitpakten. Hij liep alleen zijn neus achterna en volgens alle logica had hij een gigantisch pak op zijn duvel moeten krijgen in de heuvels van Senlac.

De daartegenover staande groep ziet een meesterlijke strategie en een bijna perfecte voorbereiding waarin elk stukje van de puzzel op zijn plaats viel en de overwinning in Senlac logisch en dik verdiend was, resultaat van zijn militaire en organisatorische genie. Beide visies verdienen aandacht. Eerst wordt onderzocht hoe het Normandische leger werd gemobiliseerd, wat voor soldaten erin dienden en waar ze vandaan kwamen. Daarna volgt een beschrijving van het proces dat moest leiden tot de bouw van een logistiek betrouwbare vloot en waar de andere schepen vandaan kwamen. Intussen wordt ook aandacht besteed aan de uiterst complexe operatie die de logistiek van de hele onderneming moest stroomlijnen, van voedselvoorraden tot wapens en hele prefabforten aan toe.

De oorlogsmachine, het Normandische leger

Hoe een Normandische legertros er die dagen uitzag, schetst Jonathan Trigg, zelf militair[1]. Hij onderscheidt drie groepen soldaten. De laagsten in rang en status waren de boogschutters, vooral gerekruteerd uit wat nog het meest op dienstplichtige boeren leek, mannen die gewend waren te jagen in de wouden en praktisch met pijl en boog geboren werden. Hun ervarenheid en precisie waren van groot belang in de strijd.

Iets hoger op de militaire ladder stond de infanterie, de mannen te voet, de harde kern van elk leger in de middeleeuwen. Het waren doorgaans kleine vrije grondbezitters en, in tegenstelling tot de schutters, behoefden ze een grondige training voordat ze effectief in actie konden komen. Hun wapens bestonden uit zwaard en strijdbijl. Ze stonden niet onder een centraal commando maar opereerden binnen kleine eenheden onder hun eigen heren die

restjes van hertog Roberts vloot was overgebleven kon bij lange na niet voldoen aan de gestelde aantallen[11]. Het resultaat was "een opmerkelijke prestatie"[12].

De zware last die de quota op de schouders van de Normandische adel legden, lijkt echter nauwelijks realistisch. Het bouwen van schepen kan misschien een routineuze kwestie zijn geweest, een eeuwenoud patroon volgend, het kappen, selecteren, transporteren, drogen en zagen van de stammen en het geheel ineenvoegen tot iets dat ten minste bleef drijven, moet een tijdrovende bezigheid zijn geweest. Met name het drogen van het hout moet tijd hebben gekost, ongeacht het aantal timmerlieden dat met de bouw doende was en de havens van de Cotentin vulden met het lawaai van hun gehamer en gezaag.



Afbeelding 1 Scheepsbouw op het tapijt van Bayeux

Het Tapijt van Bayeux toont duidelijk hoe een schip gebouwd werd. Het doek is niet alleen een informatiebron van gebeurtenissen, maar leert ook veel over alledaagse zaken. Foto: Université de Caen Normandie, 2017.

Om zevenhonderd schepen te bouwen in die korte tijd heeft men berekend dat er minstens vijfduizend arbeiders op de scheepswerven alleen al moeten hebben gewerkt. Dat was niet onmogelijk, maar de gemakkelijkste weg was, naast bouwen, om te huren, te kopen, te confisqueren of te stelen en dat alles zal op grote schaal hebben plaatsgevonden. Alleen bouwen zal nooit binnen het geboden tijdsbestek hebben gepast. Niet alleen uit Normandië waren die schepen afkomstig, maar zeker ook "uit plaatsen verder weg zoals uit Vlaanderen.[13]" Ook bemanningen en bewapening kunnen uit het graafschap zijn gehaald.

Waar ook de schepen vandaan kwamen, veel, heel veel moesten toch gebouwd worden en de havens langs de Normandische kusten boden de faciliteiten om dat te doen. De hoofdmoot van de vloot bestond uit zo ongeveer alles dat niet zonk, zoals bij de miraculeuze

HOOFDSTUK 4 DE SLAG BIJ HASTINGS

Introductie

Daar waren de Normandische troepen en hun geallieerden, net nadat de kiel van de schepen over het zand van de baai van Pevensey schuurde. Iets naar het oosten ligt Hastings, een lieve oude dame, een badplaats, een tikje verlopen maar net genoeg om charmant en knus te zijn, opgerold onder de steile klippen die de noordenwind tegenhouden. Hoog op die klip, twee kabelbaantjes brengen de bezoekers boven, bevindt zich, als een verwaarloosd gebit, de ruïne van wat ooit een machtige burcht was. De helft ervan ligt in stukken beneden, weggegleden van de kruimelige kalkwand. Hiervandaan is het een kattensprong naar de heuvels van Senlac. Wanneer men het kleine station van Battle uitloopt is het maar een korte wandeling door het dorp naar het beroemdste slagveld van Groot-Brittannië. Vanuit het bezoekerscentrum kan men met een audiotour over het slagveld wandelen, terwijl het verloop van de strijd wordt verteld. Misschien ervaart de bezoeker er nog iets van de historische sensatie van die beslissende dag.

De resten van de abdij bovenaan de helling zijn van grote schoonheid, zelfs in de winter en het kost weinig moeite om zich voor te stellen hoe mooi het hier moet zijn op een zomerdag. Iets van de abdij vandaan ligt een platte steen op de grond, het wordt verondersteld de plek te zijn waar koning Harold II sneuvelde door een pijl in zijn oog (waarover later meer). De plek noch de pijl zijn zeker. Hastings werd de huishoudnaam voor heldendom en rampspoed en voor eindeloos geharrewar tussen historici, visies neerdalend als de pijlenregen van Stamford Bridge.

Hier, dramatisch gesproken, eindigde Angelsaksisch Engeland en stierf de bloem van de jeugd, hier was de plek waar Deense Gyða haar hoop en haar toekomst verloor en van hieruit walste de Normandische oorlogsmachine over het koninkrijk om de overwinning te Hastings te verzilveren. Hier ook begint het tweede deel van deze biografie van het leven van Willem die een Veroveraar werd, een leven dat eindigde op – hoe kan het anders? – een slagveld te Mantes in de Franse Vexin, eenentwintig jaar later. Tegen die tijd was het koninkrijk aan de Noordzee al Normandisch geworden en de volgende drie koningen waren uit het Huis van Normandië, voordat Anjou zich ermee ging bemoeien.

In het oog van de orkaan: de weken voor de slag

Na Willems succesvolle landing op de stranden van Sussex was het tijd om te beslissen wat verder moest gebeuren om een koninkrijk en een kroon te veroveren. Er waren een paar opties. Het leger kon zich ingraven en op een paar strategische punten versterkingen bouwen en wachten op wat er verder zou gebeuren. Hastings leek daarvoor de ideale locatie. Aan beide zijden van het stadje stroomden modderige rivieren uit, aan de noordzijde stonden de klippen en direct daarachter begonnen de ondoordringbare wouden van de Weald die de doorgang van een leger zouden bemoeilijken.



Afbeelding 8 Battle Abbey

De ruïne van de oostvleugel van Battle Abbey, met op de bovenverdieping het voormalige slaapvertrek van de monniken. Willem de Veroveraar liet de abdij na zijn overwinning bij Hastings stichten als blijvend gedenkteken aan de bloedige veldslag van 1066. Foto: English Heritage.

Om het beeld compleet te maken was er een haven voor de schepen. Het leek dus een uitstekende manoeuvre om het hoofdkwartier van Pevensey naar Hastings te verplaatsen om daar verdere gebeurtenissen af te wachten. Ze konden zo dicht bij de schepen blijven die, als de zaken misgingen, de nooduitgang waren, de manschappen konden rusten en er kon gezocht worden naar een goed terrein voor een eventueel treffen.

Het alternatief was van hieruit landinwaarts te marcheren en een directe confrontatie te vermijden, zo kon grote schade worden aangericht aan stad en land wat uiteindelijk koning Harold tot overgave of een concessie zou kunnen dwingen. Het was een tactiek die de Normandiërs vertrouwd was, zoals tijdens de Slag bij Varaville, jaren terug. Maar wanneer dat allemaal niet gebeurde, was er geen beslissing en zou Harold een blijvend gevaar vormen voor de Normandische overvallers[1].

Willems landing was al een gelukkige geweest; was hij een week later of een paar weken eerder overgestoken dan zou hij tegenover een enorme vijandelijke macht hebben gestaan die het hem waarschijnlijk onmogelijk zou hebben gemaakt ook maar een voet aan wal te zetten zonder zware verliezen te lijden. Nu had Harold alleen de forten te Dover en, iets verder naar het zuidwesten, Romney in staat van paraatheid gebracht, waarschijnlijk erop rekenend dat Willem daar zou landen.

HOOFDSTUK 11 HET DOMESDAY BOOK

Het Domesday Book, oorsprong en betekenis

En het geschiedde dat er een bevel uitging

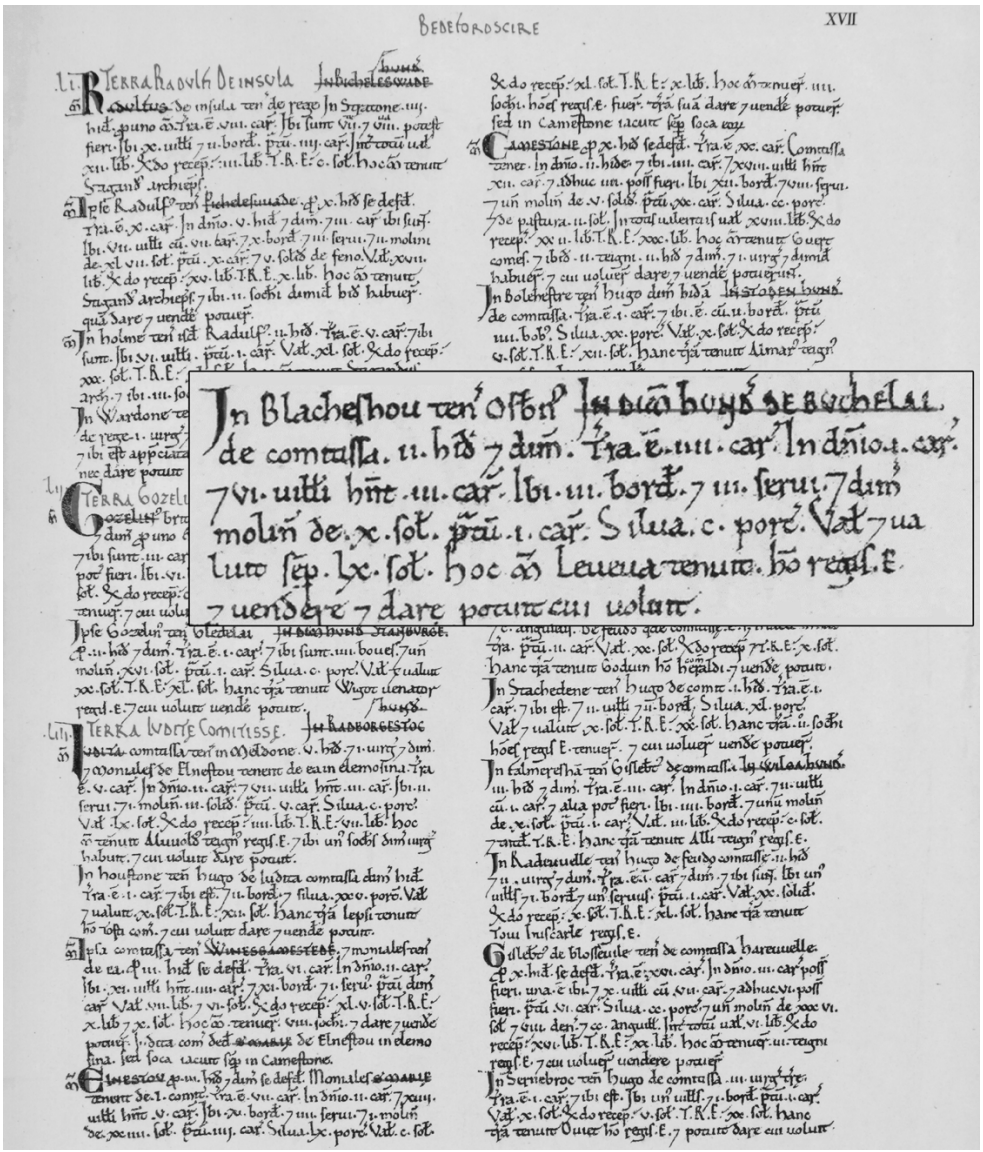
De *Anglo-Saxon Chronicle* van 1085 meldt: *"(*Willem*) dacht diep na en voerde een diepe discussie over zijn land – hoe het bewoond werd en met wat voor soort mensen. Daarna stuurde hij zijn mannen door heel Engeland naar elke shire om uit te vinden hoeveel honderden hides elke shire had of welk land en welk vee de koning zelf bezat, en wat hij in twaalf maanden uit elke shire zou moeten ontvangen. Ook liet hij uitzoeken hoeveel land zijn aartsbisschoppen bezaten, en zijn bisschoppen en zijn abten en zijn earls en … hoeveel iedereen bezat aan land en vee en hoeveel geld het waard was. Zo nauwkeurig liet hij het uitzoeken dat er geen meter hide of een yard land, noch inderdaad een os of een varken of een koe zou ontsnappen aan de aandacht en niet in het bestand zou komen; en al die gegevens werden daarna naar hem toegebracht.*"[1]

En zo werd het totale bezit van alles van waarde in het koninkrijk in kaart gebracht. Geen dorp, geen gehucht en geen geïsoleerde hoeve ontsnapte aan de lange arm van de inspectieteams die in 1086 uitzwermden over Engeland. Het resultaat is één van de meest waardevolle middeleeuwse bronnen die een diepe inkijk geeft in het dagelijks leven in het koninkrijk. Tot in de kleinste details is te volgen hoe de bezitsverhoudingen lagen, waar veel te halen viel en waar weinig, er kunnen conclusies worden getrokken over de welstand van de bevolking, over verschuivingen in bezit, over migraties, over wat nodig was om redelijk te kunnen leven, over wat de koning bezat en wat de Kerk en het kloosterwezen, en nog oneindig veel meer. Een onuitputtelijke bron met een uniek karakter.

Het Engeland van de elfde eeuw was een door en door agrarisch land. Het merendeel van de bevolking was op één of andere manier betrokken bij het agrarisch productieproces en het merendeel ervan was onvrij in verschillende stadia van het begrip. Allen tussen de vrije grondbezittende boer en de slaaf waren betrokken bij de voedselvoorziening. De weinige steden die Engeland in die eeuw kende, waren ook afhankelijk van het omliggende platteland voor hun markten.

Het rapport kreeg in de twaalfde eeuw de naam *Domesday Book*, het 'Boek van de Dag des Oordeels'*. Die benaming verwees niet naar een naderende ondergang, maar naar de onontkoombaarheid van de vastgelegde besluiten: zoals tegen het Laatste Oordeel geen beroep mogelijk was, zo golden ook de opgetekende rechten en bezittingen als definitief en vrijwel onaantastbaar. In feite zijn er twee delen, het *Domesday Book* en het Little *Domesday Book*, de laatste is de weergave van de bezittingen in East Anglia, in de graafschappen Essex, Suffolk en Norfolk. Het moet een monsterkarwei zijn geweest om vrijwel het hele koninkrijk te omvatten met dit onderzoek, te gaan van dorp naar dorp, van buurtschap naar buurtschap, voortdurend aantekeningen makend, ondervragend, proberen leugens te ontmaskeren en vooral niets over te slaan. Duizenden moeten het zijn geweest die met deze taak werden

* *Domesday* is een oude spelling van het moderne *Doomsday*; beide worden uitgesproken als 'doemz-dee'.



Afbeelding 17 Bladzijde uit het *Domesday Book*

Bladzijde 17 van het Bedfordshiregedeelte van het Domesday Book (1086). Op het uitgelichte deel staat "In Blacheshou ten' Osbern. In dimid' hund' de Buchelai. De comitissa .ii. hid' 7 dim'. Tra ē .iiii. car'. In dñio .i. car' 7 .vi. uillñi hnt .iii. car'. Ibi .iii. bord' 7 .iii. serui 7 dim' molin' de .x. sol'. Pratu .i. car'. Silua .c. porc'. Val' 7 ualuit sep .lx. sol'. Hoc m̄ Leueua tenuit, hō regis E. 7 uendere 7 dare potuit cui uoluit." Vertaald: "In Bletsoe houdt Osbern tweeënhalve hides van de gravin. Er is land voor vier ploegen. Op het herenland is één ploeg; zes dorpelingen hebben drie ploegen. Er zijn drie keuterboeren en drie onvrije dienaren; een halve molen ter waarde van tien schellingen; weide voor één ploeg en bos voor honderd varkens. De waarde is zestig schellingen en is altijd hetzelfde geweest. Leofeva, een leenpersoon van koning Edward, hield dit landgoed. Zij kon het verkopen en schenken aan wie zij wilde." Foto: John Palmer / George Slater / opendomesday.org.

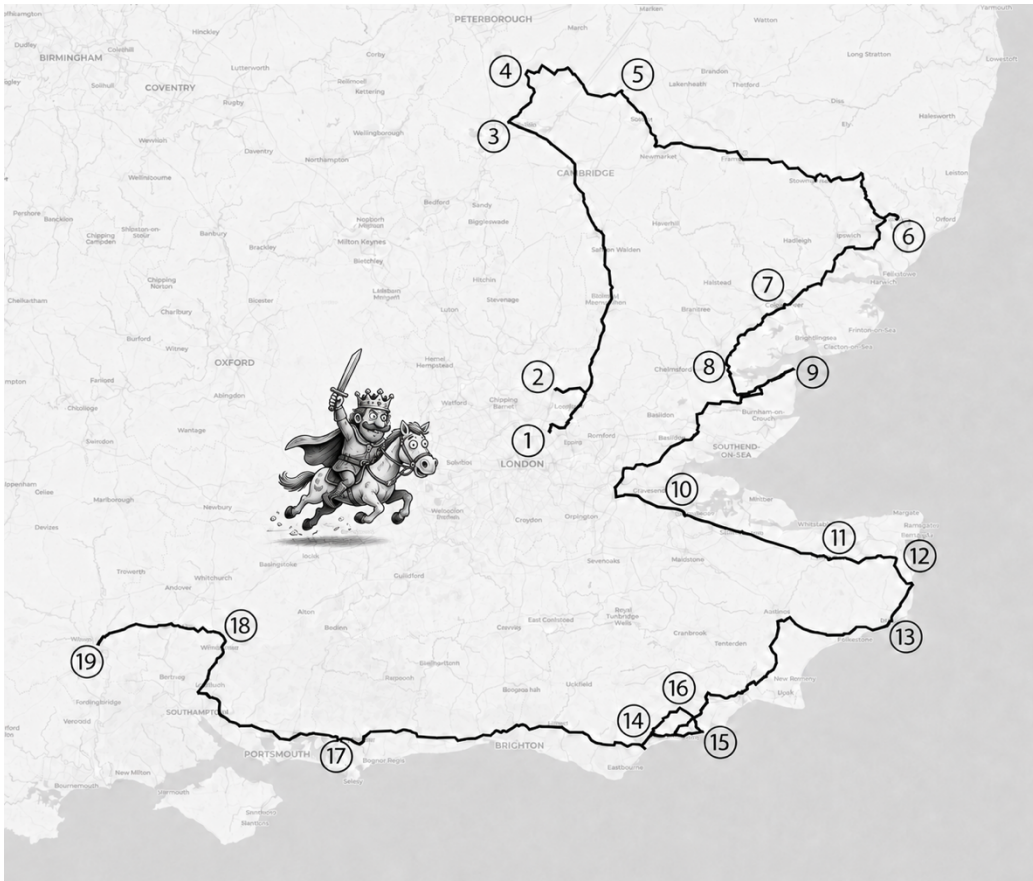
REISPLAN: VOLG HET SPOOR VAN DE VEROVERAAR

Introductie

Ook in dit tweede deel wordt de lezer uitgenodigd zelf op reis te gaan. Wie de plaatsen bezoekt waar de geschiedenis zich heeft afgespeeld, ziet het beschreven verleden met andere ogen: landschappen krijgen betekenis, stenen beginnen te spreken en de afstand van bijna duizend jaar wordt voor een ogenblik verrassend klein.

In deel 1 heb je twee reisplannen kunnen vinden door Normandië, langs plaatsen die voor het verhaal van de Veroveraar van belang zijn geweest[1]. Hieronder zijn opnieuw twee reisplannen opgenomen, ditmaal aan de Engelse zijde. Het eerste voert door Zuidoost-Engeland, het tweede door Noordoost-Engeland. Samen sluiten zij aan op de twee Normandische reizen uit het eerste deel. De routes voeren langs steden, slagvelden, kerken, kastelen en landschappen die verbonden zijn met Willem de Veroveraar, zijn voorgangers en de wereld die zij achterlieten. Fijne reis!

Route 1: Zuid- en Zuidwest-Engeland



Reis eerst naar Londen, dat kan worden bereikt via de Eurostar, met de veerboten uit Duinkerken naar Ramsgate of de klassieke overtocht Calais-Dover voor een dramatische aankomst onder de 'white cliffs'. Parkeren in het centrum van Londen is onmogelijk, men heeft er niet eens toegang met een auto zonder speciale vergunning. Het is dan ook raadzaam om de auto achter te laten bij het eindstation Walthamstow Central van de Victoria Line ten noorden van de stad, en vandaar de underground naar het centrum te nemen.

1. Londen

De belangrijkste getuige en zelfs symbool van de Normandische aanwezigheid in Angelsaksisch Engeland is natuurlijk de White Tower. De bouw ervan is begonnen in 1078 'tegen de rusteloosheid van de talrijke en koppige bewoners'. Het wordt 'white tower' genoemd vanwege het witte Caen-steen waarmee de donjon is gebouwd. Het is de waker over de rebelse burgers van Londen en het instrument bij uitstek om ze onder de duim te houden met een stevig garnizoen. In de tijd van de Veroveraar werd het ook gebruikt als versterkte residentie. Eenmaal binnen het complex moet men zich concentreren op de massieve centrale toren omdat alle andere toevoegingen, hoewel de moeite meer dan waard, van later datum zijn.

De plek van het fort was goed gekozen, op een lichte verhoging aan een nauwere passage van de Theems precies aan de ingang van wat toen Londen was. Zo kon het garnizoen niet alleen controleren wat er over de rivier in- en uitvoer, maar ook de burgerij van deze eigengereide en onafhankelijke stad in bedwang houden. De gebruikelijke procedure volgend, bouwden de Normandiërs op deze plek eerst een simpele motte-and-baileyconstructie van hout, al in 1067, kort na de inval. Een ruime tien jaar later werd dit fort vervangen door de White Tower.

Sindsdien is de toren steeds verbonden gebleven met het koningschap en alle drama's die zich daaromheen hebben afgespeeld. Het was een beruchte gevangenis, een koninklijke munt, een executieterrein en nog veel meer. Anne Boleyn is er onthoofd, Schotse rebellen rotten weg in de kerkers en twee jonge prinsen die koning Richard III (1452-1485) in de weg zaten, zijn er om zeep geholpen. Er zal binnen de grimmige muren weinig gelachen zijn.

De St. John's Chapel binnen de Tower is een juweel van Normandische bouwstijl zoals die op deze reis meer zal opduiken. Nu kan men er de kroonjuwelen bewonderen en zijn er uitgebreide wapenkamers.

Omdat niemand precies weet waar in 1051 koning Eadward en earl Godwine tegenover elkaar stonden aan de Theems, kan men zijn fantasie gebruiken en een oever uitkiezen ten oosten van de Tower, misschien in Bermondsey of bij Canary Wharf, maar alleen een volkomen fantast kan in de jungle van glas en beton een lege weide met wat verspreide boerenhoeven herkennen, met een prelaat die op en neer geroeid werd om als een pendeldiplomaat de vrede te redden.