



Une promenade sur la
« hanse-kogge »

Ulrich Ziermann
en coopération avec Haro Rösing
« Ein Rundgang auf der Hansekogge »
1^{ère} édition, Kiel au janvier 2002

PREFACE.....	4
1.1 GENERALITES	5
1.2 LA HANSE ET SES KOGGES.....	6
1.3 L'ORIGINAL	7
1.4 LE FAKSIMILE	7
2 DESCRIPTION DE LA KOGGE.....	10
2.1 LA CARCASSE.....	10
2.2 LE CORDAGE.....	11
2.3 LE MAT	11
2.4 LA VOILE	11
2.5 LE GOVERNAIL	12
2.6 LES PLANCHES DU PONT	14
2.7 LE BRATSPILL	15
2.8 LE CHATEAU FORT	16
2.9 LE GANGSPILL	17
2.10 LA TOILETTE.....	17
2.11 LE LEST	18
2.12 LA CALE	19
2.13 LE MOTEUR.....	20
3 LA VIE ET LE TRAVAIL AU BORD A L'EPOQUE DE LA HANSE	21
3.1 LA NAVIGATION.....	21
3.2 LA CUISINE	21
4 PLUS D'INFORMATIONS SUR LA HANSE-KOGGE.....	22
4.1 « NAVIRES-JUMEAUX	23
4.2 ADRESSE:	23

Préface

Depuis que la hanse-kogge est sur l'eau en 1991, ce bateau a reveillé beaucoup d'intérêt dans de nombreux ports. Pour donner quelques informations au visiteur, une promenade a été développée en hiver 1993/94. Beaucoup de tableaux ont été pourvus de textes qui expliquent les spécialités du bateau. Ces textes sont concentrés dans ce cahier. Pour mieux les comprendre il faut se transporter en imagination au bord de la kogge. Des photos ajoutées au texte facilitent cela.

1.1 Généralités

Le bateau est un faksimilé de la kogge de 1380 qui a été trouvé près de Brême dans le fleuve Weser.

Dimensions:

-Longueur :	23,23m
-Largeur :	7,78m
-sous le niveau de la mer :	2,00m
-Longueur du mât	24,00m
-Surface de la voile:	190m ²

Matériaux utilisés :

-Carcasse	chêne (56 m ³)
-Clous (forgés à main)	V4A (11000)
-Mât	Mélèze

Poids :

-en somme :	90t
-bois :	60t
-Lest (pierres):	26t

Moteur : 2 Volvo Penta auf Schottel Pumpjet
(2 x 90kw)

Construction : 1987-91 Association « Jugend in Arbeit e.V. »

Exploitation: Förderverein Historische Hansekogge Kiel e.V.
Lorentzendam 24
24103 Kiel
Tél.: 0431 / 5194-294
Fax: 0431 / 5194-234
Adresse électronique: segeln@hansekogge.de

1.2 La hanse et ses kogges

Au courant d'un long développement, la kogge a changée d'un véhicule frison pour l'estuaire à un bateau pour la mer. Pendant plus de 200 années, elle était le porte-faix de la hanse au XIIIe et XIVe siècle.

La mer baltique et la mer du nord étaient les eaux les plus fréquentées par elle.

La hanse était une association économique de villes en Allemagne et aux Pays-Bas. Il n'y partageaient pas seulement de villes au bord de la mer mais aussi de l'intérieur du pays. Les kogges transportaient des biens comme des étoffes, des marchandises de fer, mais aussi du vin, de la bière et –très important- du sel au nord et est de l'Europe et apportaient des céréales, du bois, de la poix, du lin, des peaux et du poisson de là. La hanse entretenait des « comptoirs » dans les pays avec lesquels elle avait des liens économiques, comme à Londres, à Bergen et à Norvgorog, qui se trouve aujourd'hui en Estonie. Ces comptoirs vendaient la charge apportée et prenaient soin du rechargement, afin que le temps de séjour dans les ports ait pu être minimisé. En hiver il n'y avait pas de navigation.



Abb. 1: Hanse-kogge sur la mer baltique

1.3 L'original

L'original de la kogge a été construit en 1380 au bord du fleuve Weser. Avant que la construction n'ait pu être terminée, le bateau a dérivé et sombré –probablement à cause d'un raz de marée. Au mois d'octobre 1962, le bateau naufragé a été découvert et sauvé partie à partie. Pendant les années 1972-79 il a été reconstruit au musée allemand de la navigation à Bremerhaven. On l'y peut visiter.



Abb. 2: La kogge de Brême

1.4 Le faksimilé

Le faksimilé a été construit d'après l'original de la manière la plus exacte possible. Quelques choses que l'original n'avait pas, comme le mât et le cordage, ont dû être reconstruits. D'autres parties ont été changées pour des raisons de sécurité ou pour l'usage du bateau pour des trajets (p.ex. le pont imperméable).

Des sceaux anciens et les expériences, que l'on avait prises avec des reconstructions de bateaux des Vikings, étaient très utiles pour la reconstruction.

On a réalisé les changements qui ont été faits à cause de la sécurité et de la convenance de manière qu'on puisse les remarquer.

Ainsi, on voit sous le pont les planches contre-plaquées qui servent à l'imperméabilité du pont. De la même façon on reconnaît les cabines et la toilette moderne comme des innovations d'aujourd'hui.

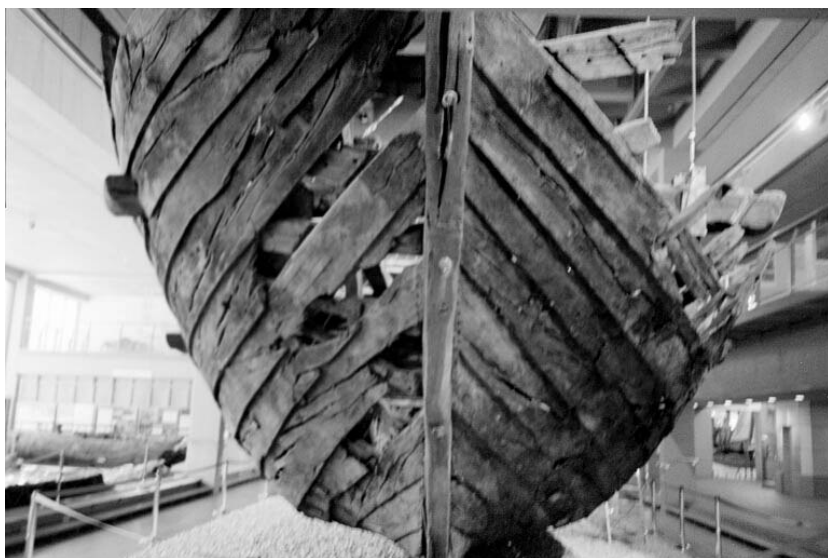


Abb. 3+4: La kogge de Brême



Abb. 5+6: La kogge de Brême

2 Description de la kogge

2.1 La Carcasse

La carcasse de l'original est conservé à tribord jusqu'au château fort, à bâbord seulement jusqu'à un tiers du bordage. Le canstingage du château fort n'est presque pas conservé. La carcasse a une quille plate (ca. 3-7 cm). Pour améliorer la stabilité, la kogge a cinq poutres transversales qui s'élèvent au dessus du bordage. Toutes les connections ont été effectuées par des clous ou des chevilles en bois.

La carcasse a été copiée le plus exactement possible, ou bien complétée d'après le modèle du côté plus conservé. On peut même remarquer la petite asymétrie de l'original qui a été reconstruite parfaitement. Pour la reconstruction, on a utilisé 56 m³ de bois de chêne et ca. 11000 clous.



Abb. 7: De fortes poutres dans la proue

2.2 Le cordage

Le cordage a été complètement reconstruit parce que l'original n'avait plus de mât ni de cordage. Les images sur des sceaux anciens rendaient de bons services à la reconstruction. Les expériences que l'on avait prises au Danemark, en navigant des bateaux reconstruits, étaient aussi très serviables.

2.3 Le mât

Pour le mât, on a abattu une mélèze de 30 m dans le Jægersborgskov avec la permission du ministère forestier danois. Le Jægersborgskov se trouve au nord de Copenhague. Il est une forêt qui a été plantée pour de tels buts. Le mât a une hauteur de 24 m. La croix du mât symbolise la « navigation chrétienne » et des intentions pacifiques.

Il porte les couleurs de la hanse que l'on trouve aussi dans beaucoup d'armoiries des villes de hanse.

2.4 La voile

La voile se compose d'une voile principale et trois bonnets qui sont fixés au marge inférieur de la voile. La voile principale a ca. 100 m² et chaque bonnet 33 m². La surface totale est presque un carré de 200 m². Il peut être rapetissé à la moitié –en démontant les bonnets.

2.5 Le gouvernail

Le gouvernail se trouve, comme sur de nombreux bateaux d'aujourd'hui, dans la partie derrière. A cette époque-là, c'était un grand progrès –avant, les gouvernails se trouvaient à côté de la carcasse (comme sur des bateaux des Vikings).

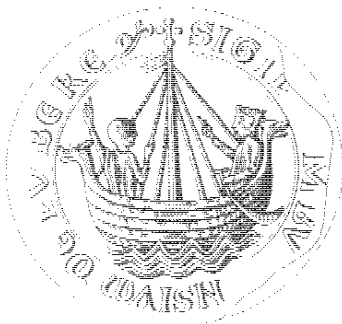
Le gouvernail de derrière servait à une meilleure manœuvrabilité. On n'a pas trouvé le gouvernail entier de la kogge originale. Mais on a pu le reconstruire avec l'aide de beaucoup de sceaux. Le gouvernail est mu par le timon très fort. Normalement il suffit un homme pour l'émouvoir, mais quand il y a du vent fort, il a besoin d'aide. Le timonier ne peut pas voir où le bateau va. Il reçoit ses ordres du château fort ; il ne voit que la voile d'après laquelle il peut gouverner et il a –chez nous- un compas.



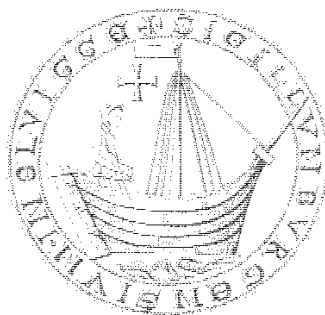
Abb.8: Le timonier avec le « monsieur de compagnie »



Abb. 9: Le gouvernail



Sceau de Lubeck 1226 avec le gouvernail au côté



Sceau d'Elbing 1242 avec le gouvernail de derrière

2.6 Les planches du pont

Chez l'original, les planches n'étaient pas fixées par des clous. D'après des connaissances d'aujourd'hui, les planches étaient mobiles afin qu'on ait pu ouvrir le pont pour la charge. Cela veut dire que toute l'eau qui avait parvenu sur le pont par la pluie ou par la mer, coulait sur la charge et puis, s'accumulait au lieu le plus profond du bateau. Alors, il fallait protéger la charge sensible d'une autre manière, p. ex. par l'emballage. En reconstruisant le bateau, on a calfaté le pont par des clous et du contre-plaqué. Mais pourtant, l'eau parvient du pont à l'intérieur du bateau de sorte qu'on doive vider le bateau avec une pompe.



Abb. 12: Calfatant le pont

2.7 Le bratspill

Le bratspill est un cabestan en chêne. Il est tordu par 8 hommes, avec l'aide de perches. Quatre perches par côté sont mis dans les ouvertures. Maintenant, le cabestan est tordu 90 degrés. Puis, les perches derrière le spill et après celles de devant, sont mises dans la prochaine ouverture. De nouveau, il suit une rotation de 90 degrés. De cette manière, on peut lever des choses pesantes. Des mesurages avec un peson à ressort avaient le résultat de 2,5 t. Ici, on met la poutre pour la voile avec le bratspill. Il est certain qu'autrefois, le spill servait beaucoup à charger le bateau.



Abb. 13+14: Le bratspill

2.8 Le château fort

Le but du château fort était la défense. A cette époque-là, les bateaux ont été attaqués par des pirates (comme p. ex. Störtebecker) et d'autres personnes de brigand. Il était plus facile de lutter de haut à bas, alors, on a commencé à bâtir des plate-formes très hautes pour pouvoir mieux se défendre.



Abb. 15+16: Le château fort de la kogge

2.9 Le gangspill

Le gangspill est utilisé pour tirer du cordage. Le câble qu'on veut tirer, est enroulé autour du spill. Puis on met six perches dans des ouvertures prévues. Avec les perches on peut tordre le spill et tirer le câble.



Abb. 17: Le gangspill

2.10 La toilette

La toilette est la toilette la plus vieille sur un bateau.



Abb. 18: L'original



Abb. 19: La
reconstruction

2.11 Le lest

Les pierres qu'on peut voir ici, sont le lest. On en a besoin afin que le centre de gravité du bateau soit le plus profond possible et que le bateau soit sûr dans l'eau. Pour des raisons de sécurité, le lest est fixé. Autrefois, il ne l'était pas. Avant que le bateau était chargé, le lest était enlevé et remplacé par les pièces les plus pesantes de la charge. Après la décharge il fallait charger du lest de nouveau.



Abb. 20: Le lest avant le montage du sol

2.12 La cale

Autrefois, tout l'espace sous le pont était la cale. Elle était remplie du sol jusqu'au dessous du pont. Chez nous, elle a été achevée avec précaution. Les changements les plus importants sont le pont imperméable et le sol plan sous lequel le lest est fixé. Tous les autres changements étaient effectués en bois clair de sorte qu'on puisse remarquer qu'ils sont des innovations.



Abb. 21: La cale du faksimilé pendant un voyage

2.13 Le moteur

Pendant les premières années dans la vie de cette kogge, le bateau n'avait pas de moteur. La kogge était toujours accompagnée par un vieux chalutier, appelé Gotland.

Celui-ci aidait à l'abordage et au débordage et il remorquait la kogge lorsque c'était nécessaire.

Car la motorisation devait pas avoir d'influence sur les qualités de navigation, on a installé des Schottel pumpjets. Ceux-ci se voient de l'extérieur comme des couvercles des canaux des eaux d'égout. Le jet suce l'eau dans le milieu et l'expulse au côté. On peut le tourner 360 degrés de sorte qu'on puisse effectuer une poussée dans chaque direction. Ainsi, on peut mouvoir la kogge avec les deux pumpjets transversalement. Les pumpjets sont actionnés par deux moteurs Volvo Penta à six cylindres et 90 kW.



Abb. 22: Le pumpjet vu de dessous

3 La vie et le travail au bord à l'époque de la hanse

3.1 La navigation

Les itinéraires de la kogge étaient plutôt près de la côte. A l'époque de notre kogge –fin du XIVe siècle- il n'y avait pas de cartes nautiques et seulement quelques kogges avaient un compas. On s'orientait des marques distinctives sur la côte, comme des églises, des moulins à vent et des formations remarquables. Aux positions importantes il y avait des tonnes dans l'eau et quelques phares. Sinon, la sonde était le moyen le plus important du navigateur. Au bout de la sonde il se trouvait un approfondissement avec du suif avec lequel on prenait des échantillons du sol. Mais aussi l'expérience du timonier rendait beaucoup de service, car les kogges avaient presque toujours les mêmes itinéraires. Des instructions écrites ne servaient qu'à ceux qui savaient lire.

Quand il y a du bon vent, les kogges que nous avons naviguées avaient une vitesse maximale de 6-7 kn, mais elles ne pouvaient pas croiser.

3.2 La cuisine

La cuisine sur notre kogge se trouve dans le local sous le château fort à bâbord où le timonier ou un passager a dormi autrefois. Bien sûr, il n'y avait pas de fourneau à gaz comme chez nous.

Nous ne savons pas où et comment on faisait la cuisine sur les vieilles kogges. Mais il a été transmis des listes de nourriture de sorte qu'on sache que l'on a préparé des repas chauds. Ils étaient composés de bouillie de gruau, des légumes secs, du pain, de la viande salée et du poisson qu'on attrapait pendant le voyage. Même des animaux vivants étaient emportés. Les kogges n'étaient pas sur l'eau aussi longtemps que les bateaux des époques suivantes. Par conséquent, il n'y avait pas de scorbut qui apparaît à cause d'un manque de vitamines.

4 Plus d'informations sur la hanse-kogge



« Die Hanse-Kogge von 1380 »

Ce livre décrit la reconstruction et la conservation de la kogge de 1380



A part de cravates, de châles et de casquettes avec le motif de la kogge, il y a aussi un vidéo sur la construction de la hanse-kogge de Kiel

A part de cravates, de châles et de casquettes avec le motif de la kogge, il y a aussi un vidéo sur la construction de la hanse-kogge de Kiel

4.1 « Navires-jumeaux »

La kogge de 1380 ne servait pas seulement à nous comme base pour la reconstruction d'une kogge. Les bateaux suivants sont des faksimilés de la kogge trouvée dans le fleuve Weser :

« Ubena von Bremen » de Bremerhaven, achevée en 1991

« Hanse-Kogge » de Kiel, achevée en 1991

« Roland von Bremen » de Brême, achevée en 2000

4.2 Adresse:

Förderverein Historische Hansekogge Kiel e.V.

Lorentzendamm 24

24103 Kiel

Tél.: 0431/5194-294

Fax: 0431/5194-234

www.hansekogge.de

Adresse électronique: segeln@hansekogge.de

www.hansekogge.de

E-Mail: segeln@hansekogge.de

