

AVENTURE

HANS ET LA FILLE AUX YEUX D'OR

UN RÉCIT HISTORIQUE

La Hanse fut une confédération de villes marchandes principalement portuaires d'Europe du Nord qui se rassemblèrent autour de Lübeck, Brème et Hambourg. Du XI^e et jusqu'au XVII^e siècle, les marchands hanséatiques dominèrent le commerce entre le nord de la Baltique et la Manche avec des extensions vers Bergen et la Norvège et même jusqu'à La Rochelle

Textes et photos : **Alain Barrès**



La place de l'Hôtel de Ville à Lübeck est devenue le rendez-vous des promeneurs

L'assemblée des marchands qui se réunissait souvent à Lübeck dirigeait la Hanse avec le souci principal de faire prospérer le commerce ce qui n'excluait pas de fortes pressions politiques éventuellement militaires sur les souverains locaux. Certains ont pu voir dans la Hanse une préfiguration de l'Union Européenne.

L'Allemagne n'existait pas encore en tant qu'État unitaire et les villes du nord se gouvernaient très librement.

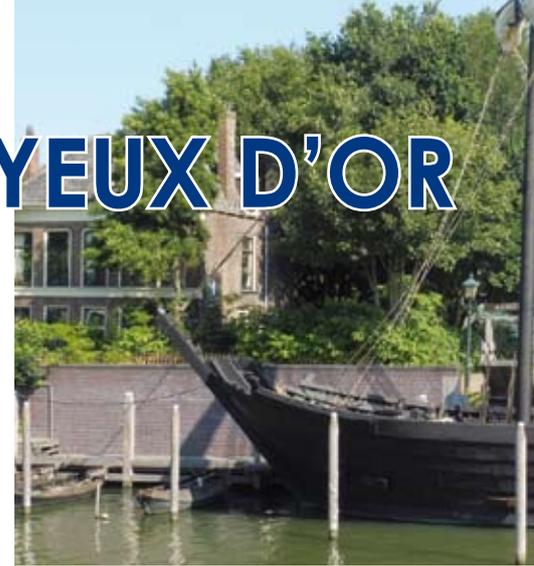
Au Danemark, en 1397, l'Union de Kalmar initiée par Marguerite Première avait rassemblé les trois royaumes scandinaves : Danemark, Norvège, Suède au profit de son neveu Eric de Poméranie qui régna de 1394 à 1442 sans pour autant faire cesser les guerres féodales ce qui provoqua l'intervention militaire de la Hanse (1425-1435). Les grands bourgeois unis dans la Ligue Hanséatique ne vivaient pas dans le monde des seigneurs mais dans celui des marchands et des navigateurs soucieux de préserver la paix, la liberté du commerce et de la circulation sur les mers et dans

les détroits. En vain. Le péage fut finalement imposé dans les détroits par les Danois entre 1429 et 1857.

En Méditerranée, à la même époque, Venise avait organisé une domination commerciale et maritime un peu comparable. Au XVI^e siècle Venise et la Hanse furent marginalisées par le développement du commerce avec l'Amérique et l'Orient.

LÜBECK, VILLE HANSÉATIQUE VERS 1400 AU PRINTEMPS

Hans était celui des gamins du port qui déclenchait la plus haute gerbe d'eau en plongeant de l'étrave des cogues (1). L'hiver quand le canal était gelé, il gagnait toujours le concours de «celui qui pisse le plus loin» ! Comme souvent, ce jour-là avec sa bande, il rôdait sur le port quand le capitaine Vladislav, un géant à la barbe blonde rattrapa sans ménagement le gamin par sa tignasse noire : «Dis-moi voyou ? La flotte va bientôt partir pour la Flandre, j'ai besoin de petits malins comme toi, veux-tu que je t'embarque ?» Ils étaient rares ceux qui osaient dire non à Vladislav ou simplement le contredire ! «**Bien sûr patron !**» répondit Hans en se grattant la tête, ses yeux rieurs tendus vers ceux du vieux marin (Insolente jeunesse qui a toujours pensé qu'on



La cogue de Kampen. Ville hollandaise aujourd'hui un grand port Hanséatique. Toutes les cogues se basent sur les plans extrapolés à partir d'une découverte en 1962

était déjà vieux à trente-cinq ans...) «**Quand est-ce qu'on part ?**» - «**Pas si vite, répondit Vladislav, d'abord au travail ! Et pour commencer tu vas aider à regréer le bateau, le bosco te dira quoi faire. Ensuite avec tes copains, il faudra charger les bois de Riga, les ballots de fourrure arrivés de Novgorod, les tonneaux de hareng, le stockfish de Bergen, les fûts de bière et mettre au sec les toiles de lin de Norvège.**»

Ce travail dura quelques jours et fin mars des pêcheurs de l'île de Fehmarn rapportèrent que les flottes de Warnemünd et de Stralsund avaient été vues en route vers le Sund. Il était temps de renoncer aux amusements des bords de quai. Hans aurait voulu que le temps passe plus vite et rêvait déjà des prochaines escales et des rencontres souriantes dont on pouvait avoir l'espérance.

DÉPART DE LÜBECK

Les Lübeckois fournissaient traditionnellement le gros de la flotte. Après avoir descendu la Trave, les bateaux se rassemblaient devant Travemünde. En effet, les riches marchands qui dirigeaient la ligue, soucieux de préserver leurs biens, exigeaient que les flottes partent en convois ce qui devait



La célèbre tour potence du port hanséatique de Gdansk



ourd'hui très éloignée de la mer, Kampen fut es ont bien sûr disparu. Les reconstructions le quelques épaves dont celle de Brème dé-

avoir pour effet de dissuader les pirates. Les cogues étaient des bateaux robustes et puissants relativement faciles à défendre par la hauteur de leur franc-bord, augmenté à la proue et à la poupe par des «châteaux» où les défenseurs se postaient car si les manœuvres d'intimidation ne suffisaient pas les combats se terminaient toujours par des abordages plus ou moins volontaires mais toujours brutaux. Tous les matelots, même s'ils n'étaient pas des soldats avaient au moins une lame affûtée pour se défendre. Quelques hourques, on en voyait de plus en plus, encore plus grandes que les cogues, se préparaient à prendre la tête de la flotte commandée par un «amiral» désigné par la Hanse. Pour l'instant *Vladislas* avait choisi de suivre le convoi. La veille du départ, conformément à la tradition, il réunit l'équipage sur le pont et du haut du gaillard, il annonça qu'on allait partir pour Damme en Flandre sans escale. Il s'exprimait en allemand avec un fort accent du nord, Il vérifia que tout le monde l'avait bien compris car *Hans* et la plus grande partie de la vingtaine d'hommes de l'équipage parlaient un dialecte wende (slave). Le pilote flamand qu'on embarquait pour l'arrivée prit le risque d'ajouter que le voyage pourrait s'allonger sur une ou deux lunaisons. Puis *Vladislas* annonça qu'on resterait au mouillage en attendant l'appareillage. Rassembler un équipage n'était pas facile,

Vladislas ne tenait pas à le voir se disperser ni embarquer le matin du départ amoché par une nuit dans les tavernes. Capitaine et aussi marchand, il s'impatientait d'être obligé d'attendre la flotte car le premier arrivé vendait aux meilleurs prix et il savait que certains capitaines avaient déjà pris la mer malgré l'interdiction de naviguer l'hiver que le conseil de la Hanse avait bien du mal à faire respecter.

Enfin arc-boutés sur les barres du cabestan situé en arrière du mât, les marins hissèrent la lourde vergue, la voile se déploya et la petite musique rythmée par le clapotis courant le long de la coque se fit entendre pour la grande joie de *Hans*. Avec le vent d'ouest et une seule bonnette la cogue avançait bien et gagnait un peu au vent. Les palans de bouline bien souqués et l'écoute bordée serrée, la grande voile carrée portait au mieux.

Le deuxième jour, Il faisait encore froid. Pour une première nuit en mer, *Hans* avait mal dormi rencogné sous le pont enroulé dans son gugel (sorte de capote à capuchon qui protégeait (mal) le marin de l'humidité). Une vieille odeur de pourriture montait des fonds, surtout quand le matelot de quart à la pompe négligeait un peu son travail. Il se demandait si en passant et repassant, un des marins n'avait pas fait exprès pendant la nuit de lui marcher dessus ? En arrivant sur le pont il fut soulagé de respirer un air plus pur. La pâle lumière de l'aube éclairait les étonnantes falaises blanches de l'île de Møn (Møns Klint). *Hans* sourit au soleil levant heureux d'être en mer sur ce bateau qui l'emportait vers une belle aventure, il en était sûr !

Pendant la distribution de la soupe au gruau qui tenait lieu de petit déjeuner, *Hans* reconnut le matelot piéteur qui semblait vouloir prendre sa place dans la file en jouant des épaules. Soudain, *Hans* le saisit par le col avec vigueur et le remit à sa place sans phrase et sans ménagement. *Vladislas* n'avait rien perdu de l'incident, il ne dit rien mais semblait satisfait. La Flotte pour l'instant relativement groupée poussait des moustaches d'écume qui brillaient au soleil. *Hans* dans l'exaltation des premiers jours s'émerveillait du spectacle. Il était à l'affût des consignes du bosco et se tenait à côté du patron prêt à réagir pour améliorer un réglage ou rendre un service. Il était impatient d'apprendre pour qu'on lui confie la barre du lourd navire. Le gouvernail d'étambot déjà très utilisé sur les cogues permettait de diriger avec précision



Cogue imaginée grand largeur (dessin AB)

mais dans la brise deux ou trois hommes bien coordonnés suffisaient à peine pour maîtriser les embardees du lourd bâtiment. Une cinquantaine de bateaux progressaient lentement, certains étaient déjà tombés sous le vent et allaient devoir virer. Dans la soirée une brume légère enveloppa la flotte et la cogue de *Vladislas* se retrouva seule sur la mer. Par chance le vent semblait stable et on voyait la lueur du soleil descendre vers l'horizon sur bâbord. Le Capitaine savait qu'il ne fallait pas s'approcher des abords de la pointe sableuse de l'île de Måkläppen. La côte basse où la végétation se limitait à quelques touffes d'herbe courbées par le vent était difficile à voir. Le clocher de Falsterbo un amer bien utile aux marins restait invisible. Il envoya *Hans* veiller en tête de mât. La présence de phoques qui le museau hors de l'eau regardaient le bateau s'approcher; la multitude d'oiseaux indiquait la proximité de la côte. *Vladislas* fit sonder et en effet le plomb de sonde suifé remonta vite chargé d'un sable gris et vaseux. Il était temps de virer ce qui fut vite fait. Par chance la clarté de la nuit permit de se rassurer et la lune de se guider. *Vladislas* avait choisi de longer la rive est du détroit de l'Øresund où le courant portait vers le nord. Il se fit apporter un seau pour puiser un peu d'eau : elle était très douce ce qui confirma qu'il était dans le jusant de la Baltique.

(À suivre)



Les entrepôts des marchands hanséates, restaurés dans le port de Stralsund

NOTE

La Cogue, une sorte de Liberty ship médiéval, fut l'outil de la domination hanséatique. Longue de 20 à 25 m, simple avec son fond plat, son bordé à clins mais déjà un gouvernail d'étambot, grée d'un seul mât avec une grande voile carrée héritée de la tradition viking, ce bateau avait l'avantage d'une belle capacité de charge marchande (de 100 jusqu'à 200 tonnes) et des performances honorables pour l'époque. Il en existe plusieurs répliques et sa silhouette a inspiré le sceaun des Amis du Musée Maritime de La Rochelle !

HANS ET LA FILLE AUX YEUX D'OR

APRÈS FALSTERBO, NAVIGATION ENTRE LE DANEMARK ET LA SUÈDE

Épisode 2

La flotte hanséatique a quitté Lübeck et approche des détroits danois. La route la plus fréquentée utilisait l'étroit passage de l'Øresund, gardé à l'est sur la rive de la Scanie par la forteresse de Kernen dont la grande tour carrée dominait la petite bourgade d'Helsingborg. Sur la rive ouest du détroit, une palissade quadrangulaire pouvait abriter quelques hommes armés mais sans artillerie efficace, cette position semblait peu menaçante.

Textes et photos Alain Barrès

À la fin du XVI^e siècle, **Eric de Poméranie**, soucieux de consolider son pouvoir, fit renforcer les défenses et construire à côté de la ville d'Helsingør (Elseneur), une fortification qui servit de base pour l'édification du célèbre château de Kronborg (château que Shakespeare rendra célèbre en y situant les fameuses interrogations existentielles d'**Hamlet**). La faiblesse et les rivalités des autorités seigneuriales profitaient aux riverains qui, avec leurs embarcations, avaient l'habitude de s'approcher des bateaux de passage pour glaner quelques péages légaux ou illégaux, en se montrant menaçants quand le rapport de force leur était favorable, ou en proposant l'assistance de pilotes, quelques échanges ou une protection contre les... pirates. Toutes ces richesses défilant à quelques encablures ne pouvaient qu'exciter la cupidité des seigneurs et la convoitise de populations désespérément misérables dont le ventre criait famine. Quoi qu'il en soit, on n'échappait que difficilement à l'avidité des écumeurs des mers. **Hans** connaissait bien le mal-être des ventres creux et des enfants au nez qui coule, mais ce n'était pas le moment de s'apitoyer.

Il observait avec avidité tous les faits et gestes de son capitaine. Il ne comprit pas tout de suite pourquoi **Vladislas** avait ordonné de réduire la voilure en relevant le point d'écoute alors que soufflait une brise vigoureuse et que la mer était calme à l'abri de l'île de Sjælland. **De Traves Deern** approchait du Sund. On voyait bien la rive basse d'Helsingør à l'ouest et les collines qui entouraient Helsingborg à l'est, moins d'une lieue séparait les deux villages. Une autre cogue suivait, trois autres étaient un peu attardées mais se rapprochaient. Juste avant le coucher du soleil, **Vladislas** fit larguer toute la voile et gréer les bonnettes : le mât et le gréement gémirent sous l'effort, la voile ronde comme un ventre de femme prête à donner la vie entraîna la cogue. **Hans** comprit que **Vladislas** avait l'intention de filer avant qu'on essaye de lui faire payer le moindre droit de passage. Pour l'instant la cogue fonçait vers le Kattegat. Quelques voiles rodaient dans le détroit, mais rien de menaçant pour les lourds vaisseaux hanséates. Les deux rives du détroit disparurent dans l'ombre et le bateau s'enfonça dans la nuit protectrice. Plusieurs années furent nécessaires pour que la marine danoise put enfin faire appliquer sa loi et percevoir un droit de passage dans le détroit, en attendant le mieux était de ne pas se laisser arraisonner par qui que ce soit.



Helsingborg. Reconstitution de la ville et de

KATTEGAT

Malgré la nuit très sombre, **Vladislas** espérait profiter de la jolie brise d'ouest pour atteindre la petite île d'Anholt d'un seul bord. Il connaissait déjà cette île avec à l'ouest ses collines boisées et à l'est une dangereuse lande sableuse basse sur l'eau ; c'était le premier repère sur la route vers la pointe nord du Jutland. Au petit matin, l'aube éclaira une mer grise et déserte sauf une voile loin sur l'arrière. Était-on à l'ouest ou à l'est de la route ? **Vladislas** qui connaissait bien ces parages fit sonder à vingt brasses : rien ! Les marins hanséatiques n'étaient pas des explorateurs, les pilotes avaient acquis l'expérience de ces routes fréquentées depuis des siècles en particulier par les Vikings. Les anciens marins transmettaient oralement leurs secrets de navigation en ajoutant parfois quelques dessins sommaires de silhouettes de rivages. Les cartes et les routiers, ancêtres de nos instructions nautiques, ne devaient commencer à se diffuser que cent cinquante ans plus tard, après les grandes révolutions de l'imprimerie et de la boussole. On racontait parfois que certains voyageurs avaient réussi à s'orienter avec un roseau dans lequel on introduisait de la poudre de magnétite et qu'on laissait flotter dans une coupelle. Le roseau ainsi aimanté s'orientait dans l'axe nord-sud mais à l'époque de **Hans**, on attendait d'avoir vu ce miracle pour le croire ! À défaut de boussole, les marins pouvaient se fier aux dieux, on en avait déjà inventé beaucoup à l'époque. Le plus rassurant et bien connu dans le panthéon viking



Le château d'Elseneur garde toujours le détroit

était Njörd, dieu de la mer et du vent. On respectait bien sûr les nouveaux saints chrétiens pour lesquels les villes construisaient de somptueuses églises mais on ne comprenait pas toujours bien leurs discours en latin et en mer avaient-ils réellement fait leurs preuves ? Plus sagement les pilotes se fiaient surtout à leur sens aiguisé de l'orientation, à l'observation du vent et de la mer. Les vagues et la houle ont une histoire, elles devançant souvent le vent et gardent la « mémoire » du vent qui les a soulevées : par exemple, une houle de Nord-ouest annonce un vent de nord-ouest. Le soleil et les étoiles donnent aussi des orientations précieuses quand le ciel accepte de coopérer. Les oiseaux, au moins ceux connus pour leur fréquentation habituelle des rivages, peuvent aussi renseigner. Deux heures plus tard, la sonde trouva le fond à 12 brasses, ce qui signifiait que la cogue avait dérivé vers l'ouest. **Vladislas** s'en doutait et en restant sur cette ligne de sonde, on avait des chances de trouver l'île. Il recommanda la vigilance car en approchant, les fonds remontaient très vite. En effet peu de temps après, la vigie signala qu'on voyait les forêts des hauteurs de l'île dont la ligne sombre se confondait avec le gris des nuages. « On va pas faire les malins ! dit



la forteresse au XVI^e siècle (Photo Wikipédia)

le capitaine à l'intention de **Hans** qui n'était jamais loin, on va donner un large tour par l'est et je te conseille de t'en souvenir». **Hans** comprit la valeur de ces conseils et la chance qu'il avait d'avoir la confiance du grand **Vladislas**.

La plus grande partie de la journée fut occupée à contourner l'île d'Anholt puis la cogue gardant le soleil couchant dans les haubans bâbord, se dirigea vers l'île de Laeso à 13 lieues. En gouvernant deux quarts à l'ouest de la polaire, **Vladislas** et le pilote estimaient qu'on aurait de bonnes chances de découvrir l'île à l'aube : une île basse prolongée surtout au sud de bancs de sable qui découvriraient à marée basse. Mais le ciel nuageux masquait souvent la polaire et au matin : rien en vue ! Dans l'après-midi non plus ! **Vladislas** dut se rendre à l'évidence, on avait dépassé l'île sans la voir ! Le ciel clair, le froid du matin, la mer bleue, tout indiquait que dans la nuit le vent avait tourné au nord. Il ordonna de virer tribord amure car il fallait impérativement reconnaître la côte du Jutland avant d'entrer dans la Mer du nord. Ce bord vers l'ouest se prolongea jusqu'au matin suivant. On finit par trouver le fond qui remontait, un matelot suspendu aux haubans lançait régulièrement la sonde en avant de l'étrave et d'une voix forte annonçait la profondeur. Tout l'équipage restait silencieux pour bien entendre. Enfin le matelot de veille dans la hune annonça qu'il voyait une terre basse. En quelques bonds, **Vladislas** le rejoignit en haut du mât et confirma qu'il reconnaissait la petite île de Hirsholm. **Hans** comprit que ce n'était pas une bonne nouvelle.



Sillage de la cogue de Hans

« Avec ce vent du nord, dit **Vladislas**, on n'arrivera pas à Skaffuen (Skagen), encore moins à faire le tour des sables de Grenen d'autant plus dangereux qu'ils se déplacent à chaque tempête. Bosco, prend des hommes et prépare le mouillage ! » **Vladislas** dirigea **De Traves Deern** vers le sud du petit archipel, jusqu'à trouver une zone un peu plus calme.

Les fonds rocheux des abords du rivage rendaient incertaine la tenue du mouillage mais au moins la clarté de l'eau permettait d'espérer voir le fond. Sur la rive des pêcheurs dans l'eau jusqu'à la taille remontaient un filet, on les vit bientôt s'approcher avec leur canot et proposer des harengs frais qu'on échangea contre quelques tranches de lard fumé. Les filets de hareng découpés au couteau furent aussitôt avalés tout crus mais avec un plaisir évident. Avant la nuit, deux autres cogues parties elles aussi de Lubeck mouillèrent à quelques encablures mais **Vladislas**, soucieux de pouvoir appareiller rapidement, interdit les visites d'un bord à l'autre.

Le vent du Nord persista pendant trois jours, l'équipage en profita pour somnoler au soleil et à l'abri des pavois. **Hans** écoutait les histoires des vieux marins qui se régalaient de raconter aux jeunes des histoires de furie de temps et de nuits passées à pomper sous la menace d'un bosco particulièrement brutal. Ça faisait peur alors on essayait de ne pas trop y croire ! D'autres hommes partirent à la pêche avec le petit canot, ils mouillèrent deux vieilles nasses ; ce qui permit d'attraper quelques langoustines et même un homard imprudent.

À suivre vers le Skaggerak

* De Traves Deern : « Fille de Trave ». C'est ainsi que les amateurs avaient nommé la cogue confiée à **Vladislas**.

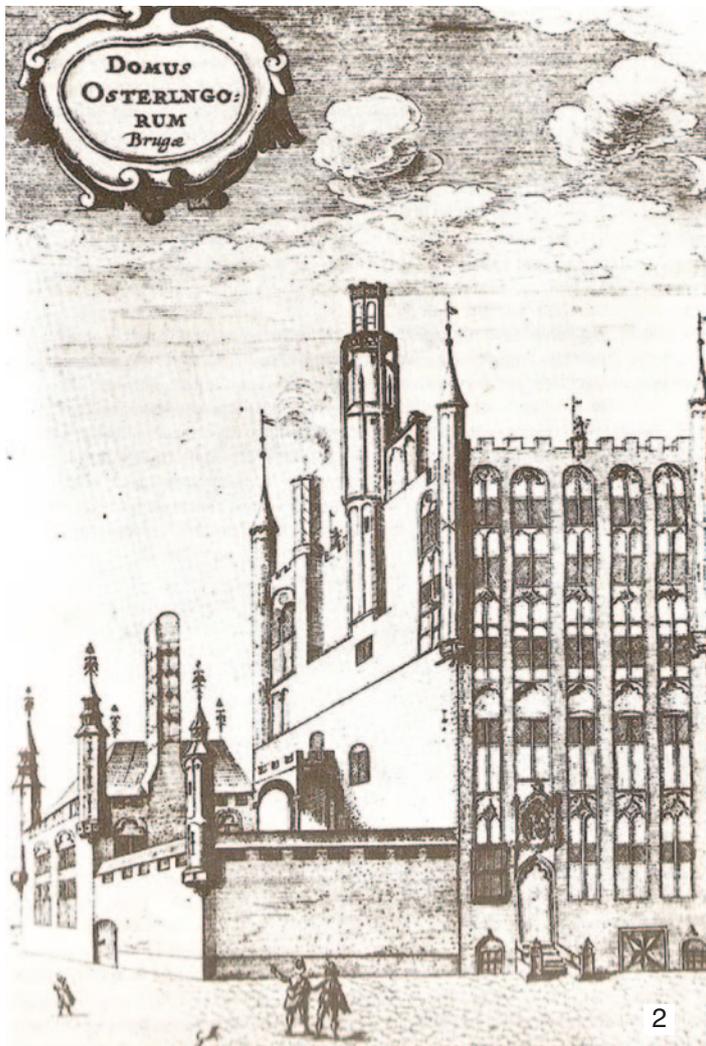


Le commandant de ce navire roulier franchissant l'Oresund serait-il un descendant de **Vladislas** ?

bateaux qui profitaient de la marée descendante et du vent du sud pour faire route à l'ouest vers la Frise. Ils étaient toujours nombreux et de redoutables concurrents ces bateaux hambourgeois qui participaient au commerce hanséatique. **Vladislas** les regardait sans animosité mais plutôt de loin car il se méfiait surtout des Frisons. Les anciens prétendaient qu'ils construisaient depuis longtemps des cogues réputées pour leur qualités marines mais aussi des bateaux plus légers à fonds plats avec lesquels ils naviguaient entre les îles et le continent dans des chenaux peu profonds où il n'était pas prudent d'essayer de les poursuivre.

Par contre, eux n'hésitaient pas à venir provoquer les bateaux qui passaient au large. «*Il y a trois ans, raconta Vladislas, un jour de bonne brise, trois de ces barques nous approchèrent avec un air d'innocence. Les équipages faisaient semblant de ne pas nous voir, mais les deux plus rapides nous serraient au vent et sous le vent. J'ai dit à mes gars de se préparer discrètement à la bagarre sans se montrer. J'ai laissé approcher les Frisons en leur laissant croire que je voulais serrer le vent. J'avais mis un costaud à l'écoute et d'un coup j'ai fait choquer en grand et j'ai abattu. Le pirate sous le vent, surpris, n'a pas eu le temps de réagir. Notre étrave s'est plantée dans son bordé avec un grand bruit de bois cassé. Plusieurs marins surpris par la secousse en sont tombés sur le cul, ce qui nous a bien fait rigoler ! J'ai regretté de ne pas avoir en plus croché leur porte-hauban : avec un peu de chance, le mât serait tombé sur leur tête de Frisons prétentieux. On a relouffé sur l'erre et ils n'ont pas insisté !*».

Le vent d'ouest persista plusieurs jours et la progression laborieuse s'éternisa. On s'ennuyait un peu à bord malgré les efforts du bosco pour distribuer des travaux d'entretien. Le rouquin que **Hans** avait dû remettre à sa place et que tout l'équipage avait surnommé «Roux du poil» avait choisi de faire l'aimable. Surtout depuis le coup de mauvais temps. Ce jour-là, un noroît glacial et sans pitié aggravait la dérive de la cogue vers l'île de Texel dont on voyait se rapprocher les dunes du haut des vagues. **Vladislas** avait réduit la voilure en dégréant les bonnettes mais s'énervait en accusant le barreur de perdre en vitesse. Les vagues frappaient la haute étrave et arrêtaient le bateau qui paresseusement tardait à reprendre de l'erre. Bien souvent, la vague suivante envahissait le pont, entraînant tout sur son passage. Cette fois, **Hans** avait lâché prise, la mer l'emportait à travers le pont quand il sentit une poigne qui l'accrochait par le col. Ayant retrouvé



2



3

son équilibre, il vit que la main qui l'avait sauvé appartenait à **Roux du poil**. **Hans** bredouilla un merci !

De Traves Deern longeait de loin la côte sans relief de la Hollande. **Wilhelm** le pilote affirma avoir reconnu la haute toiture de *Sint-Bavokerk*, la nouvelle église de Herlehem (Haarlem). Enfin trois jours plus tard, en accord avec **Vladislas** il héla un bateau de rencontre qui répondit en flamand que l'île en vue était bien Walcheren, où se trouve la ville de Middelburg et son port très fréquenté par les Anglais. Bonne raison pour pousser jusqu'à Bruges ! Le pilote cherchait l'embouchure du Swin mais finit par accepter la proposition d'un pêcheur qui offrait de lui montrer le chemin, en échange d'une petite récompense et **Vladislas** fut bien content de voir apparaître les amers qui balisaient le chenal.

Depuis longtemps, Bruges n'était plus accessible en bateau, ni même Damme. Les paysans, incités par les abbayes et quelques seigneurs qui prétendaient avoir des droits sur les vases, avaient pris l'habitude de disposer des fascines dans les endroits les moins profonds, ce qui retenait les alluvions. Les ducs de Bourgogne eux-mêmes par leurs initiatives encourageaient à la poldérisation des nouvelles terres. Quand les salicornes commençaient à s'installer, les habitants clôturaient l'espace par des digues pour empêcher la mer d'y revenir, des petits canaux évacuaient l'eau qu'on savait pomper vers la mer avec des moulins à vent.

La cogue suivait précautionneusement le cours du Swin dont des équipes d'ouvriers renforçaient les berges. Des enfants couraient sur le chemin de halage et des moutons pâturaient les prairies nouvellement asséchées. Tout semblait paisible dans ce plat pays. Au loin on voyait dépasser le premier beffroi de Bruges et plus près des dizaines de mâts formant comme un bosquet. Sluis (L'Écluse) n'était plus très loin. **Hans** savait que, sur ce fleuve, une terrible bataille (1340) avait opposé la flotte anglaise d'**Edouard III** allié du comte de Flandre à la flotte du roi de France, **Philippe de Valois**, renforcée d'une flotte de galères génoises. L'affaire tourna au profit des premiers. On dit qu'il y eut des milliers de morts. Depuis le commerce avait repris ses droits, les villes et les ports se développaient et **Hans** savait aussi que Sluis avec Damme et Bruges formaient l'ensemble portuaire le plus riche et le plus animé de l'occident. Les anciens prétendaient qu'on y rencontrait des Norvégiens de Bergen ou des Suédois de Visby, des bourgeois de Riga aussi facilement que des marchands génois ou vénitiens. **Hans** tout excité de curiosité avait hâte de mettre pied à terre !

(À suivre)

1 - Carte des environs de Bruges et Sluis au XV^e siècle. Willem et Johannes Blaeu furent de célèbres cartographes du XVII^e s. - Source (extrait de Mathias Tranchant : Les ports maritimes de la France atlantique. PUR 2017)

2 - Cet édifice fut longtemps utilisé comme lieu de réunion par les marchands de la Hanse - Source Wikipedia

3 - Célèbre représentation de la bataille de l'Écluse (Sluis). On reconnaît bien, malgré la stylisation, la forme et le grément des Cogues - Source Wikipedia

HANS ET LA FILLE AUX YEUX D'OR

On est en juillet, vers 1425. Partis de Lübeck au printemps, malgré les vents contraires, les courants, l'agressivité des pirates et les incertitudes de la navigation, Hans, Vladislas et l'équipage de la cogue « De Traves Deern » profitent de l'escale en pays flamand (Voir LDA 85, 86 et 87).

Texte et photos Alain Barrès

De Sluis à Damme et Bruges suivant lentement le canal, des allèges chargées jusqu'au dernier bordé transportaient les marchandises d'un port à l'autre. **Hans** et **Vladislas** en profitèrent pour prendre passage jusqu'à Bruges à la rencontre des « Osterlinge », ces marchands allemands qui avaient pignon sur rue dans le quartier hanseatique. Sur les quais de Bruges on pouvait négocier toutes sortes

de marchandises plus ou moins rares ou exotiques mais aussi des informations précieuses. En incitant marins et marchands à quelques confidences en échange d'une cervoise (que l'on commençait à parfumer au houblon) ou de promesses de bonnes affaires, **Vladislas** s'était persuadé qu'il fallait chercher les marchandises les plus rémunératrices là où les autres n'osaient pas aller, c'est-à-dire loin vers le sud.

Plusieurs marins avaient raconté que dans une baie lointaine au-delà de la Bretagne on pouvait acheter du vin et surtout du sel très recherché pour conserver le poisson.

L'intrépide **Vladislas** en avait fait son choix et par chance trouvé un pilote breton qui prétendait savoir éviter les écueils de la route vers La Baie. **Hans** aurait bien voulu profiter encore un peu de l'ambiance joyeuse des tavernes flamandes, mais il s'impatientait aussi de reprendre la mer. Profitant du jusant et des bras vigoureux d'un équipage de canot, indifférente aux joues roses et aux yeux humides des frimousses féminines, **De Traves Deern** glissa vers l'embouchure du Swin. Au large de ce plat pays continuellement modelé par l'érosion constructive ou destructrice, mais aussi par les hommes avides de nouvelles terres asséchées, il n'était pas facile de se repérer. La tour de Sint Anna ter Muiden resta longtemps en vue. Le vieux pilote avait dit : « ... et puis va vers l'ouest un quart sud-ouest et sonde souvent jusqu'à ce que tu aies le clocher de Sainte-Anne qui est proche du clocher de la ville de l'Écluse... Mets bien les deux clochers à ouvert l'un de l'autre... Tu verras une grosse dune de sable, où il y a une parée blanche à la chute de la dune... » Régulièrement le matelot désigné pour la sonde balançait le plomb, le retournait pour voir la nature du fond et annonçait le brassage. En ce mois de juillet peu venteux, les courants reprenaient souvent la route difficilement gagnée avec la marée précédente. Une première tentative en passant près des caps blancs et gris n'ayant rien donné, on se rapprocha des falaises crayeuses de Dover. On apercevait le vieux phare romain et les tours du château construit par Henri II. Le danger des violences de la guerre (de Cent ans!) qui opposait Français et Anglais s'ajoutait aux hasards de la navigation. Les Anglais qui avaient infligé une sévère défaite aux Français (Azincourt-octobre 1415) occupaient les deux rives du Chanel et la côte normande de Dieppe à Harfleur et Cherbourg, escales habituelles des navires de la Hanse. Les vraies difficultés approchaient. Les capitaines des cogues hanséates essayaient souvent de naviguer en convoi pour se protéger mutuellement mais **Vladislas**, d'un naturel indépendant, avait du mal à se plier à cette discipline et **Hans** n'était pas le dernier pour pousser à l'aventure ! Enfin le pilote annonça qu'il reconnaissait parfaitement la pointe du ras de Catte (Barfleur) mais quatre jours et quatre nuits furent nécessaires pour reconnaître les tours rondes et les hautes murailles grises du château de Cherbourg. En route vers la pointe du Finistère, le pilote et **Vladislas** furent d'accord pour aller chercher un peu de sécurité vers le large, loin des passages peu recommandés comme le Swinge, déjà bien connu à l'époque, ou des roches comme la Noire pute, la Fourquie, les Dirouilles, les Echaudés... sans oublier la Déroute, les rochers de la Déchirée, ni les Couillons de Tomé... (pour lesquelles ces descendants de Vikings trouverent sans doute des noms aussi imagés dans leur sabir de marins nordiques). Le pilote breton observait soigneusement la culmination locale de la lune qui, d'après la tradition, correspondait à la haute mer. Très sûr de lui, il avait insisté pour engager la cogue dans le chenal du Four d'autant plus que le soleil d'été et un bon petit noroît incitaient à prendre les raccourcis.



La réplique hollandaise d'une cogue du XIVe siècle, Kamper Kogge

Quand le courant s'établit enfin dans le bon sens, la côte défila rapidement sur bâbord tandis que sur tribord on apercevait de loin Molène et des îles basses autour desquelles la mer écumait. Les habitants de ces îles et de ces rivages inhospitaliers avaient la réputation de vivre de peu mais aussi d'être vifs et avides quand l'aubaine d'un naufrage leur était offerte. Ce qui incitait à ne pas s'attarder ! **Hans** et l'équipage se réconfortaient en admirant la puissante abbaye de Saint-Mathieu, dont les voûtes et les grands murs sombres donnaient une impression rassurante de force et de richesse sur ce promontoire qu'on imaginait facilement battu par les vents. Il restait à franchir le Beg ar Raz (raz de Sein), le pilote et **Vladislas** avaient sagement décidé d'attendre le jour. Le rocher de Tévenec se voyait facilement et d'assez loin, ainsi que la haute pointe du Raz débordée par une dangereuse roche plate dont les brisants n'étaient pas toujours visibles dans cette mer agitée. Emportée par le courant et



Douvres, vestige du phare romain

Sur ce document de Claude Masse (1755) on voit bien le mouillage de l'île Bouin et les étiers qui permettaient d'approcher des marais salants

privée de vent apparent, **De Traves Deern** franchit le Ras en marche arrière et fut ballottée sans ménagement par un clapot éphémère mais néanmoins effrayant. **Hans**, comme les autres marins, avait cherché un agrès un peu solide pour se tenir. Puis un air d'été envahit le bateau, les chemises partirent en bouchon dans les recoins du pont, les dauphins accompagnèrent le bateau au passage de la pointe de Treoultré (Penmarch). Venant du large, des petites barques à deux mâts s'approchèrent de la cogue pour proposer des morues qu'elles avaient en abondance.

Le vent manquait un peu, **De Traves Deern** se traînait paresseusement. **Vladislas** s'impatientait pendant que l'équipage profitait du soleil en attendant le petit Noroît de l'après-midi. Enfin Guedel (Belle-Île) disparut sur l'arrière et le pilote annonça qu'on approchait. Avec le flot, la cogue s'engagea entre la pointe Saint-Gildas et la petite île plate qui débordait au nord la grande île de Nermoustier. On trouva un mouillage au nord de l'île de Bouin dans l'étier de l'Ain. Les vases rendaient difficile l'accès à la terre ferme mais attiraient bernaches, avocettes, bécasseaux et bien d'autres visiteurs dont quelques cogues venues du nord. On voyait de loin leurs voiles ferlées au-dessus d'un paysage de mulons de sel blanc. Les capitaines cherchaient à s'avancer le plus possible au milieu des salines par d'étroits chenaux pour réduire autant que possible le chemin de chargement. **Vladislas** déclara qu'il fallait repartir vers un pays où la concurrence serait moins vive.

À suivre, épisode 5 : vers la Rochelle et la fille aux yeux d'or

HANS ET LA FILLE AUX YEUX D'OR

DE BOUIN À LA ROCHELLE

Texte et photos Alain Barrès



Sur cette enluminure médiévale très stylisée on reconnaît bien une cogue, la boussole est un peu en avance, mais pas l'art de la perspective. Qui viendra avec la Renaissance

apprécié dans leur pays du nord, froid et humide.

Mais la concurrence alimentait la hausse des prix et **Vladislas** en marchand avisé avait décidé d'aller tenter sa chance plus au sud où grandissait la réputation des salins de Brouage et de la Seudre.

Profitant du soleil matinal et de la brise de terre parfumée des odeurs de blés fraîchement moissonnés, la cogue guidée par un nouveau pilote oléronais, juste embarqué, quitta la petite rade de Bourgneuf et s'engagea dans la passe de la Grise entre l'île de Nermoster et une île plate et déserte aux rivages de roches roses où on apercevait les ruines d'un vieux monastère abandonné. **Hans** toujours aussi vif, fit remarquer qu'on voyait le fond ce que tous purent vérifier. Déjà **Vladislas** interrogeait le pilote du regard, lequel fit signe de ne pas s'inquiéter mais confirma qu'il ne fallait surtout pas se laisser entraîner vers la dangereuse Chaussée des Bœufs. On voyait de loin la houle écumer sur les roches. Le pilote faisant valoir l'intérêt d'une route plus courte proposa de passer entre d'île d'Oya et la terre vendéenne. La nuit tombait, mais avec la clarté de la lune on distinguait la silhouette de l'île. Soudain les guetteurs s'agitèrent : venait d'apparaître l'ombre d'une voile et même l'écume blanche de l'étrave d'une barque. **Vladislas** fit passer la consigne de rester sur ses gardes mais de ne pas bouger. Les deux bateaux naviguèrent de conserve assez longtemps, chacun surveillant l'autre. Puis l'on vit briller une petite lumière sur le rivage de l'île. « Sans doute un feu pour guider le contrebandier qui nous suit » confia **Vladislas** à **Hans**.

Partie de Lübeck la cogue de **Vladislas** avait mouillé au nord de l'île Bouin, rendez vous très fréquenté par les marchands hanseates qui avaient l'habitude de venir chercher dans « La baie » le sel de qualité si nécessaire pour la conservation des aliments, particulièrement du poisson. Ils profitaient de l'occasion pour acheter un peu de ce vin de Loire si

Deux jours plus tard, **Hans** regardait défilé sous le vent les falaises blanches d'une grande île ensoleillée. Le pilote montra le clocher d'Ars qui permet de se guider dans le Fier où sont aménagés de nombreux salins mais difficiles à approcher. On reconnut ensuite le village de Saint-Martin avec le fronton de sa nouvelle église haute comme un donjon pour surveiller l'approche de flottes éventuellement hostiles ou anglaises, ce qui est un peu la même chose ! À la pointe sud de l'île, l'abbaye des Châteliers venait d'être reconstruite après les pillages des bandes d'anglais puis enfin apparurent les tours de La Rochelle encore en construction mais déjà célèbres et... penchées.

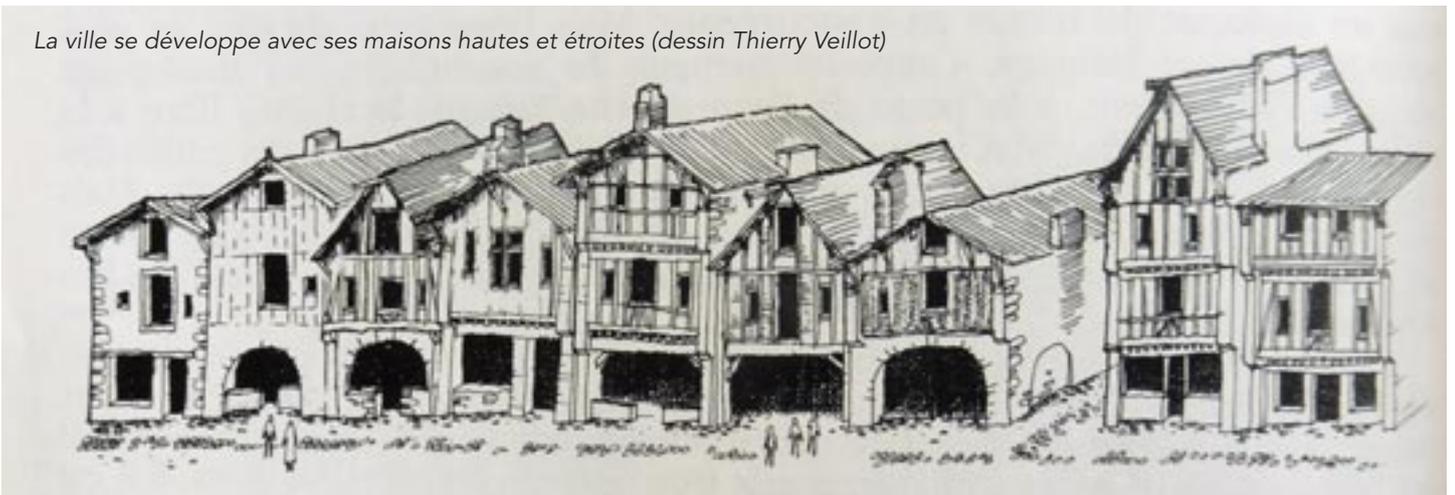
Profitant de la marée haute et de l'aide d'un canot hélé par le pilote, **Vladislas** avait dirigé la cogue vers la souille la plus proche de la terre ferme dans le havre d'échouage par ailleurs très encombré. Plusieurs petits ruisseaux se déversaient dans le port apportant des vases et toutes sortes de détritiques qui ne sentaient pas toujours bon à marée basse. Plusieurs chantiers de construction navale occupaient la Petite rive et de nombreux celliers et entrepôts étaient installés sur les parties les plus élevées qui échappaient à la montée



des eaux lors des grandes malines. Derrière se serraient les maisons de la ville autour de rues étroites mais animées et en partie bordées d'arcades sans doute utiles les jours de pluie.

Parmi les badauds qui s'étaient regroupés pour assister à la manœuvre, **Vladislas** avait remarqué un monsieur fort bien mis, qui prenait soin de rester au sec et qui semblait s'intéresser au chargement de la cogue. Il était accompagné d'une belle jeune fille blonde qui paraissait curieuse de l'événement. Pour débarquer en évitant les vases du bord de l'eau les marins disposèrent une grande planche utilisable comme passerelle à condition de ne pas être trop lourd et de veiller à son équilibre. Les déambulations brouillonnes et les plaisanteries des jeunes marins du bord ne semblaient pas distraire la jolie demoiselle. Dès qu'il put débarquer **Vladislas** se dirigea vers ce couple bourgeois. Un échange difficile s'engagea entre le marchand et le capitaine. Visiblement les mots leur manquaient et les gestes ne suffi-

La ville se développe avec ses maisons hautes et étroites (dessin Thierry Veillot)





Charger et décharger à l'ancienne !

saient pas, cependant la conversation se prolongeait. Dans ce port certes actif mais inconnu **Vladislas** cherchait qui pourrait le diriger vers un de ces nombreux petits chenaux des pertuis qui s'infiltraient entre les marais salants où il pouvait espérer s'approvisionner en sel sec. La fin de l'été approchait et c'était le bon moment pour acheter.

Le lendemain le déchargement de la cogue durait encore, la jeune fille était revenue et ne perdait rien de l'animation du port mais visiblement le prix du sel ne l'intéressait plus, elle regardait le marin aux cheveux longs qui par des gestes vifs et précis ramenait la voile sur la longue et lourde vergue. **Hans** leva les yeux et fut saisi par le regard de la jeune fille, un regard doré qui le fixait sans pudeur. Il baissa les yeux et ne put s'empêcher de les relever aussitôt. La jeune fille le regardait toujours droit dans les yeux. L'écheveau de merlin glissa des mains de **Hans**.

Le lendemain **Hans** fut heureux de voir que la belle **Isabelle**, c'était son nom, était encore là avec son père et une nouvelle robe colorée, mais il fut très agacé de constater que la conversation de **Vladislas** l'amusait beaucoup.

Cher lecteur, nous laisserons là nos héros. On sait qu'**Isabelle** épousa un marin de Lübeck, que la famille s'enrichit dans le commerce du nord et qu'un de ses petits-enfants fit construire une maison de style hollandais avec des pignons à redan qu'on peut voir encore place de Verdun.

Cette histoire, à toi de l'inventer en proposant une suite... avec Hans ou Vladislas ?



Dans son excellent ouvrage « La ville Blanche » Thierry Veillot a reconstitué avec beaucoup de réalisme le paysage portuaire de La Rochelle vers 1300, avant la construction des tours et l'urbanisation de l'îlot vaseux de Saint-Jean-du-Pérot