



Par Max Wolfer



HOLLANDE

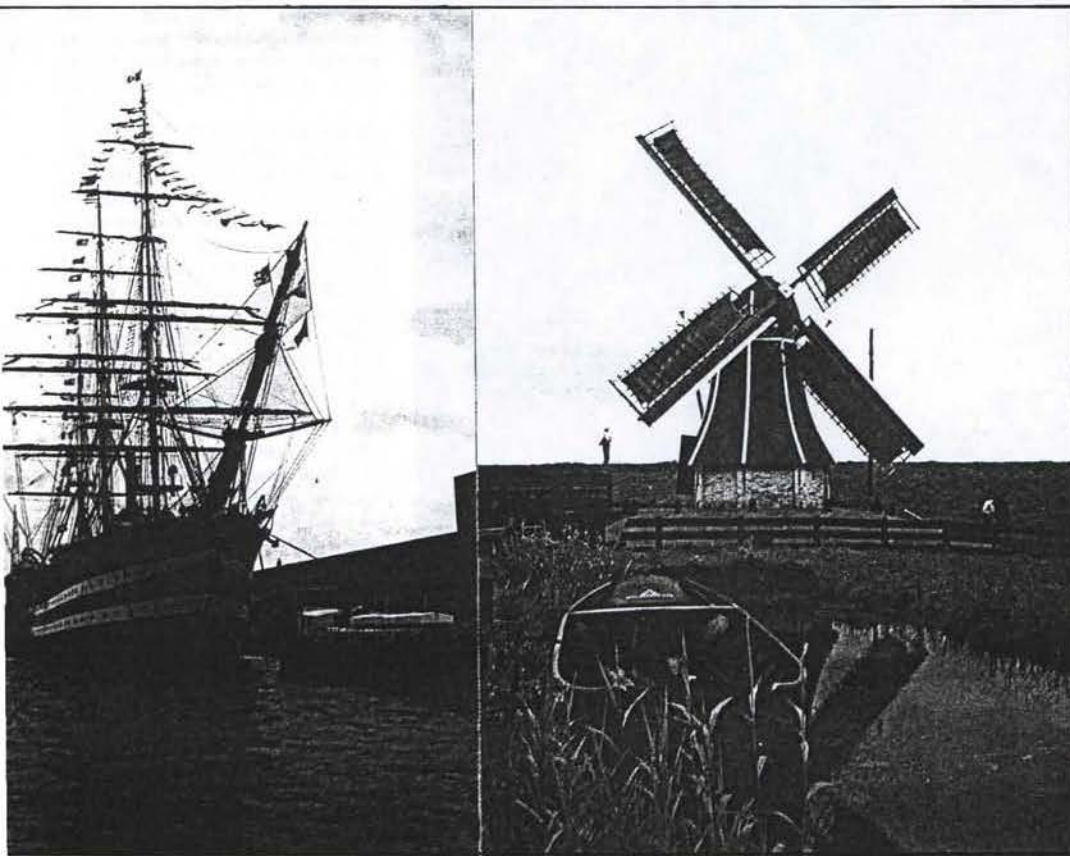
côté mer, côté jardin

L'IJSSELMEER : LE GRENIER DES TRADITIONS MARITIMES HOLLANDAISES

Amateurs de traditions maritimes, ce quatrième volet de notre voyage aux Pays-Bas va satisfaire votre passion. Les numéros précédents (174, 175 et 176) vous ont fait découvrir la Zeelande, puis la Hollande du Sud, mais cette fois, c'est dans un gigantesque musée vivant et maritime de surcroît que nous pénétrons. En effet, l'IJsselmeer vous ouvre ses portes ce mois-ci dans *Loisirs Nautiques*. Là, le temps des choses de la mer semble s'être arrêté par la volonté de l'homme lorsque celui-ci décida de fermer cette immense rade et d'en faire un lac. Est-ce un bien pour cette région ou au contraire une catastrophe écologique comme certains l'ont pensé ? Rien dans ce bas monde n'est jamais tout à fait blanc ni tout à fait noir, mais toujours est-il que le passé semble y revivre pour la plus grande joie des observateurs de passage que nous sommes.

7) L'IJSSELMEER : LE GRENIER DES TRADITIONS MARITIMES HOLLANDAISES

LA digue du Nord a profondément modifié l'existence de l'ancien Zuiderzee. « cette espèce de poumon » comme le disait Claudel « qui, deux fois par jour, à plein cœur, à plein ventre absorbe la mer comme un flot puissant de lait salé et où deux fois par jour, sur ces eaux un instant équilibrées, s'opère l'immense échange de ceux qui arrivent avec ceux qui attendaient de partir ». Seulement voilà, les conditions propices au commerce et à la pêche en mer n'existent plus depuis 1932, date de la fermeture de cette « mer du Sud » (Zuiderzee) ainsi transformée en lac d'eau douce, le lac de la rivière IJssel (IJsselmeer). Que reste-t-il de cette mer d'antan aux activités maritimes si développées ? Jadis, nombreux étaient les villages qui armaient des flottilles de pêche très importantes et on a du mal à croire qu'un petit port aujourd'hui légendaire comme Marken, comptait plus d'une centaine de « botters » spécialisés dans la pêche aux harengs. Mais c'est bien l'activité commerciale qui prévalait et la Compagnie des Indes y avait installé ses bases et ses entrepôts dès le XV^e siècle. Qu'est-il advenu de tout ce passé si riche, de toutes



ces traditions maritimes, de cette expérience de la mer, vieille de plusieurs siècles qu'il a fallu ranger au grenier ?

En fait, le résultat est ambigu. Certes le paysage, la vie des pêcheurs et de tout ce monde qui gravite autour de la pêche ont été profondément modifiés. Il a fallu changer du tout au tout. Fini les dures campagnes du hareng, les hivers où il fallait pêcher sous la glace ou encore le spectacle des grands voiliers de commerce. La vie de ces villages ou de ces ports s'est arrêtée à cette époque. De matelot, pêcheur ou charpentier de marine, il a fallu devenir paysan, éleveur, fromager ou encore professionnel du tourisme. Cela a-t-il été profitable ? Difficile à dire, mais sur le plan de la conservation du patrimoine, sans doute, car on a pris beaucoup de soin des sites pittoresques, des coutumes et traditions qui auraient sans doute subi le sort qu'on leur réserve ailleurs. Qui nous dit que Marken, Durgerdam ou Volendam ne seraient pas, à l'heure actuelle, de simples quartiers pittoresques prisonniers de l'agglomération dévorante des ports de pêche industrielle ? Il y a fort à parier aussi que Hoorn, Edam ou Enkhuizen, qui n'avaient plus la vitalité du siècle et des épices, auraient continué à doucement se mourir. Ces villes maintenant restaurées s'ouvrent au tourisme et aux sports nautiques qui ont pris un essor considérable dans ce nouveau bassin de croisière. Même envahies par les vacanciers, elles ont su conserver ce charme du temps jadis, ces maisons de bois toujours pimpantes, ces pignons décorés qui semblent se pencher pour mieux regarder l'animation des bassins qu'ils entourent.

Si l'on prend en compte les nouvelles surfaces cultivables (plus de 220.000 hectares) et le surcroît de protection contre les hautes eaux, je pense que le bilan est positif. Cependant, on peut se demander si une entreprise aussi gigantesque que la construction de ces digues serait encore réalisable aujourd'hui, avec la sensibilisation que l'on connaît pour tout ce qui touche aux modifications de l'environnement et au biotype d'une région.

Le Sud de l'IJsselmeer offre aux plaisanciers de nombreux petits ports de caractère, pour la plupart situés sur sa rive Ouest, pour la bonne raison que la partie Est a été endiguée et transformée en polder

recentement (de 1957 à 1960). Le littoral de ce côté est donc « tout neuf » et se résume en une longue digue. Les Hollandais y ont cependant aménagé 3 ports de refuge (vluchthaven). Au Nord de la grande digue et à partir de Medemblik, c'est un peu l'inverse qui se produit, puisqu'une digue protège le rivage Ouest et il faudra donc chercher les sites intéressants en face.

La navigation sur ce lac ne présente que peu de difficultés, les chenaux sont bien balisés et quelques feux bien répartis ont une portée suffisante pour permettre un repérage aisé de nuit :

— Durgerdam : blanc à secteur rouge, occultations, 5 s.

— Marken : blanc, occultations, 8 s.

— Hoorn : blanc, isophase, 4 s.

— Leekerhoek : blanc à secteur rouge, éclats, 6 s.

Trois radiophares permettent aussi des relevés gonio en cas de mauvaise visibilité :

— Muiden : indicatif WP, fréquence 376 Khz.

— Lelystad : LAK, sur 347 Khz.

— Enkhuizen : ENK, sur 411,5 Khz.

Par vent fort, les eaux restent abritées et les creux jamais très importants car le fetch est assez limité. Cependant, la faible profondeur (4 à 5 m maximum) peut engendrer un clapot dur pour un voilier au près, même s'il n'y a aucun courant à redouter ici.

DUNGERDAM : UN PORT D'OPÉRETTE

A environ 2 milles à l'Est des Oranjesluizen, se trouve l'embranchement du chenal de ce sympathique petit port. On dispose d'une profondeur de 1,80 m dans l'entrée et l'on pourra s'amarrer aux pontons visiteurs à droite de celle-ci. Les maisons de bois aux couleurs vives qui bordent la digue et un drôle de petit clocheton carré donnent un air d'opérette à ce bassin champêtre. Si vous voulez faire un tour à terre, vous emprunterez une amusante navette qui permet de joindre les deux rives du port en enroulant un câble sur un treuil !

En continuant directement sur Marken et la Gouwzee (une petite mer intérieure, dans un lac, c'est un comble !), le chenal s'incurve vers le Nord et le cap 25, après les dernières bouées, vous amènera à la pointe de Marken reconnaissable à son phare accolé à une maison. Il suffit alors de suivre les perches vertes marquées MN et orientées au 330 pour trouver l'entrée de la Gouwzee.

LA GOUWZEE : VOLENDAM ET SES ANGUILES FUMÉES

La navigation dans cette baie très fermée se résume à suivre les chenaux, on pourrait presque dire les

routes. On premier « canelroot » donne accès à Volendam au Nord-Ouest, alors que si l'on continue le chenal central orienté plein Sud, on arrive après 1,5 mille, à la bifurcation vers Marken à bâbord et Monnickendam à tribord.

Volendam est donc le premier port que l'on aperçoit à l'Ouest sitôt passé la longue digue que l'on a longée à l'entrée de la Gouwzee. Elle porte un feu blanc isophase 4s à son extrémité. L'entrée du port est balisée par trois bouées qui délimitent un chenal sur l'alignement d'entrée au 313. De nuit, il suffira de placer le feu à éclats blancs 5s entre les feux rouge et vert de l'entrée. Néanmoins, l'entrée, comme dans les autres ports de la Gouwzee, est très étroite (de l'ordre d'une dizaine de mètres) et restera donc assez délicate de nuit. On pénètre dans un vaste bassin qui offre pas mal de possibilités d'amarrage, surtout dans sa partie Nord-Est pour les visiteurs.

Les nombreuses maisons pimpantes bâties sur la digue sont plus commerciales que vraiment typiques. C'est pourtant sur cette digue que vous trouverez à déguster les fameuses anguilles fumées de l'IJsselmeer. Les estomacs délicats choisiront les plus petites qui sont moins grasses que les autres. Comme dans beaucoup de foires et de marchés, vous pourrez aussi y goûter les « proffertjes », sorte de petites crêpes pas plus grandes qu'une pièce de 5 F. Pour les amateurs de tourisme moins artificiel, il

Ci-contre : Amsterdam est une escale appréciée des voiliers écoles. Ici, l'« Amerigo Vespucci ».

Ce petit moulin régule le niveau des eaux dans le musée en plein air du Zuiderzee, grâce à une vis d'Archimède.

Durgerdam : embranchement du chenal de ce sympathique port. Les maisons en bois aux couleurs vives donnent un air d'opérette à ce bassin champêtre.



convient de flâner dans les petites rues en arrière de la digue où l'on s'imprègnera mieux du calme et de l'authenticité de cette ville.

MARKEN : DES MAISONS DE POUPÉES

Dès que l'on s'engage dans l'étroite passe de ce port, on a l'impression de naviguer dans une autre époque tant le microcosme de Marken semble avoir été préservé des affres de la civilisation moderne. Les 3 petits bassins que l'on découvre sont tous occupés par la plaisance. Le moindre rayon de soleil met en valeur ces maisons de poupées que l'on croirait peintes de la veille et qui ceinturent le port. On ne saurait trop recommander la visite de cette île illiputienne ou plutôt presque île depuis la construction d'une digue, véritable cordon ombilical qui la relie à la terre depuis 25 ans seulement. Les trois petits bourgs qui ont été bâtis sur des tertres artificiels sont reliés entre eux par des chemins pavés de briques. On s'insinue dans le Kerkbuurt (quartier de l'église) par d'étroites ruelles qui serpentent entre les maisons de bois et débouchent d'un seul coup sur de vastes étendues de joncs et de pâturages ou encore sur de curieux terrains plantés de pieux et réservés au séchage du linge. Peut-être aurez-vous la chance de vous y promener un jour de lessive et de voir ces femmes en costume régional étendant leur linge qui claqué au vent. Un charmant musée folklorique y est installé et vous montrera en toute simplicité l'intérieur propre des maisons de pêcheurs. La pêche était, il y a seulement 50 ans, l'unique activité de Marken qui, nous l'avons dit, armait une flotte très importante de « botters » pour la pêche aux harengs ou à l'anguille. A son apogée, on comptait jusqu'à 200 embarcations basées dans ce port. Aujourd'hui, malgré son rattachement à la terre, Marken est restée une île avec tout ce que cela comporte de particularisme et de spécificité. Ainsi beaucoup d'habitants y portent encore le costume traditionnel et ce n'est pas seulement pour faire plaisir aux touristes. De toute la Gouwzee, ce port a su le mieux conserver son caractère et son charme vieillot sans faire trop de concessions au tourisme et au commerce.

MONNICKENDAM : 3 GRANDES MARINAS

De la bifurcation du chenal central, on aperçoit nettement à 1 mille dans l'Ouest, les hauts clochers de Monnickendam pointés vers le ciel. On a bientôt le choix entre 3 grandes marinas et le vieux bassin qui ressemble un peu à celui de Volen-

dam. Le dernier est le plus pittoresque et vous y serez aux premières loges pour entendre le carillon du Speeltoren, cette haute tour qui domine la ville. Ce carillon est d'ailleurs agrémenté de figurines animées.

HOORN : CE NOM VOUS RAPPELLE QUELQUE CHOSE ?

Pour ressortir de la Gouwzee, on reprend le même chenal central et en faisant route plein Nord cette fois, on rencontre bientôt, à 2 milles de Volendam, les bouées d'accès au port d'Edam. Cette charmante ville coule désormais des jours tranquilles au bout de son canal qui la relie à l'IJsselmeer. Malheureusement, comme le port de plaisance se trouve le long de celui-ci, donc à un bon mille du centre, cela ne facilite pas sa visite. Si l'on continue la remontée, on ne tarde pas à apercevoir les tours et les clochers de Hoorn (prononcer Horeenne) au fond de sa baie. Bien sûr, ce nom vous dit quelque chose car dans tout bon plaisancier qui se respecte, sommeille un cap hornier ! Eh bien oui, malgré l'orthographe légèrement différente, le cap à la terrible réputation tient son nom de cette paisible ville hollandaise. C'est là que Willem Schouten, découvreur du fameux « cailou » vit le jour et c'est lui, qui, en souvenir de sa ville natale, lui donna ce drôle de nom. Ceci pour la petite histoire, mais entrons plutôt dans ce très joli port à l'ancienne dont la passe s'ouvre au Sud-Est. Elle est dominée par la Hoofdtoren qui, depuis le XVI^e siècle, veille sur les allées et venue des navires. De nuit, l'entrée ne présente pas de danger en venant du Sud ou de l'Est. Elle est éclairée par un feu isophase blanc 4s sur la jetée Sud. Si l'on a vraiment longé la côte depuis Volendam et qu'on arrive par l'Ouest, un petit haut-fond à 0,5 mille à l'Ouest de Hoorn risque de vous secouer par le clapot désagréable qu'on y rencontre par vent fort. Quelques bateaux peuvent mouiller dans l'avant-port à l'intérieur d'une zone délimitée par des bouées jaunes, mais trois bassins sont aménagés pour la plaisance. Les deux premiers de chaque côté de l'entrée sont des marinas à l'extérieur des remparts qui ceinturent la ville. Le troisième, le binnenhaven, est le plus intéressant, il est en effet bordé d'anciennes maisons patriciennes aux magnifiques pignons flamands. Ils ont d'ailleurs adopté, au fil des siècles, une verticalité analogue à celle de la tour de Pise et l'on retrouve ces jolies demeures dans toute la ville, ce qui atteste la prospérité de Hoorn du temps de la célèbre Compagnie des Indes qui y avait établi une de ses bases principales.



La place du Rode Steen vaut vraiment la visite. On peut y admirer l'architecture hollandaise dans toute la splendeur de son âge d'or. Le musée de la Frise y est installé dans un élégant édifice qui fait face au curieux bâtiment du « Poids Public ». C'est sur cette place que le mercredi, se déroule le marché sous l'œil vert-de-gris de la statue de Jan Pieterszoon Coen, encore un enfant de Hoorn, considéré comme le père de l'empire colonial néerlandais. Ce marché donne lieu à diverses manifestations folkloriques comme des danses, des concours de billard dans les rues ou des concerts, mais il faut bien dire qu'il n'a pas grand-chose d'historique, pour reprendre le qualificatif employé dans les guides touristiques. Aussi, les amateurs d'authenticité devront attendre le lendemain pour redécouvrir ces belles maisons bien ordonnées sans cet aspect mercantile.

ENKHUIZEN : L'ANCIENNE RÉSIDENTE DES ROIS FRISONS

En venant de l'Ouest, on double la pointe de Nek marquée d'une bouée verte et en continuant une route parallèle à la côte, on arrive dans le chenal d'accès aux écluses d'Enkhuizen. On gardera toutefois une distance minimale d'un demi-mille avec cette côte, car de nombreux pieux servant à la pêche débordent les pointes du littoral. Le système d'écluses qui permet le passage de la grande digue se signale de loin par trois hautes et massives piles de béton. De nuit, deux feux isophases blancs donnent l'alignement du chenal à 39°. Après avoir passé la jetée Ouest, on vire sur bâbord pour entrer dans un avant-port où l'on peut attendre l'ouverture du sas et du pont. La capacité du premier est d'environ une quarantaine de bateaux et la dénivellation reste souvent très faible. Un demi-mille après, s'ouvrent sur bâbord les entrées des bassins d'Enkhuizen. Le premier (Buyshaven) est une vaste marina, le second (Buitenhaven), plus pitto-

resque, ressemble à une grande place de village entourée d'arbres. Il est très fréquenté, mais un havenmeester très digne sur son drôle de petit canot aiguille tous les bateaux qui arrivent et qui tournent autour de lui, comme des voitures autour d'un agent de la circulation ! En effet, chaque sas libère son contingent de plaisanciers qui arrivent donc tous en même temps dans le port et qui doivent attendre ses ordres. Un troisième bassin s'ouvre immédiatement à droite dans l'entrée du buitenhaven, il est mignon, mais très réduit, alors il vaut mieux être sûr de sa marche arrière pour s'y engager. Enfin, en continuant le chenal de l'écluse sur 1/2 mille, on gagne une nouvelle et grande marina très bien aménagée. En avant de celle-ci, quelques bateaux peuvent mouiller sur ancre.

Enkhuizen est un peu le reflet de Hoorn, on retrouve la même élégance bourgeoise dans les habitations et le même genre de tour (Drommedaris), garde l'entrée du port. Elle est dotée d'un très joli carillon, l'un des meilleurs du pays à ce que l'on dit et ce doit être vrai. A noter, en passant, que beaucoup de villes hollandaises résonnent des notes un peu aigrelettes de ces imposants instruments, vagues cousins du clavecin. Mais s'il y a pléthore, ils n'en ont pas moins chacun leur personnalité. A Zierikzee, par exemple, ce sont des comptines qui égrenent les heures, à Gouda, on verse dans le classique et il n'est pas rare d'entendre le fragment d'une sonate de Mozart. D'autres, comme ici à Enkhuizen, sont plutôt les échos d'œuvres originales. Les carillonneurs-compositeurs ça existe, ils jouent même en tapant du poing sur leurs grosses touches ! Une promenade dans la vieille ville sera donc très agréable, mais ce qu'il ne faut surtout pas négliger, c'est le musée du Zuiderzee (Zuiderzee-museum). Il s'agit d'un musée en majeure partie en plein air, comme il en existe encore très peu d'équivalent en France.

A la suite de la fermeture du Zuiderzee, les Hollandais, voulant conserver tout le patrimoine essentiellement maritime de cette région, n'ont pas hésité à transporter 130 maisons des quelques localités les plus caractéristiques et à reconstruire ici, des rues et des quartiers entiers de ces anciennes îles. On peut donc s'imprégner de cette vie passée et découvrir aussi bien les menus plaisirs que les durs travaux de ces ancêtres. La partie « couverte » du musée a été installée dans une ancienne poivrière de la Compagnie des Indes et abrite une collection d'une douzaine de voiliers qui naviguaient sur le Zuiderzee au début du siècle et dont certains sont de véritables « Stradivarius » de la construction navale d'hier.

LES BATEAUX DU ZUIDERZEE : UNE PARFAITE ADAPTATION AU MILIEU

On pourrait écrire une encyclopédie entière sur les bateaux traditionnels des Pays-Bas, tant leur diversité est grande ! Chaque île, chaque port presque avait ses embarcations particulières et quand d'aventure deux villes utilisaient le même type, on s'arrangeait pour leur choisir des noms différents ! Toutes ces voiles du labeur ont pourtant un point commun : c'est l'adaptation quasi parfaite de leur dessin aux conditions dans lesquelles elles évoluaient. Telle l'otarie, notre proche parente dans le règne animal, qui a su s'affiner, s'assouplir, s'agrandir les mains et se coller les pieds pour évoluer à la perfection dans son milieu aquatique, ces bateaux présentent une forme, des appendices et un gréement parfaitement adaptés à la navigation dans les eaux intérieures ou dans les estuaires de ce pays.

Leur forme, tout d'abord, généralement assez ronde, présentait un avant bien défendu ; cela, conjugué à un poids respectable, permettait de ne pas avoir à trop se soucier du clapot. Sur les « aaks » (chalands), cette forme ronde de l'avant poussée au paroxysme autorisait une charge utile importante. Par contre, sur le « botter » (sorte de boutre employé pour la pêche) l'avant était plus effilé et plus haut aussi, lui donnant des qualités marines et une vitesse supérieures. Ces bateaux étaient pour la plupart à fond plat, ce qui leur permettait de circuler dans peu d'eau et de s'échouer à l'occasion. En toute logique, on en arrive à ces fameuses dérives latérales.

Ces dérives constituent en quelque sorte l'image de marque du bateau hollandais. On ne peut qu'admirer l'expérience technologique des constructeurs, d'autant plus que celle-ci fut très souvent acquise de manière empirique. Ils maîtrisaient déjà parfaitement les problèmes d'incidence et d'angulation, ces deux paramètres étant fixés par la courbure du bordé sur lequel la dérive s'appuyait. Le magnifique « boyer » exposé dans ce musée illustre bien ce savoir-faire. On notera en passant qu'il fut construit par Eeltje Holtrop van der Zee sur-nommé « le maître », véritable artiste de la construction navale qui n'hésitait pas à détruire un bateau en cours de construction quand les lignes ne lui plaisaient pas !

Les safrans ont en général une largeur impressionnante due à leur faible profondeur. Peut-être est-ce pour en affiner l'esthétique qu'on les ornait de têtes de gouvernail sculptées, les plus prisées étant

celle de Mercure et le buste de Flore. Quant aux gréments, la majorité utilisait des grands mâts et beauprés rabattables qui leur permettaient de passer sous les ponts et de gagner de la place dans les ports qui, déjà à cette époque, devaient être encombrés. Les mâts étaient assez courts et les bômes très longues, on obtenait ainsi un centre de voilure très bas malgré une surface souvent énorme, ce qui convenait bien à ces coques qui jouaient à fond la stabilité de forme.

Dans les types de bateaux très particuliers, on retiendra les voiliers à glace comme l'« Ijsvlet » de la petite île d'Urk (aujourd'hui reliée à la terre) qui servait à effectuer les liaisons en hiver ou à secourir les bateaux pris dans les glaces. Les fonds de ce bateau qui devaient être à toute épreuve, étaient assemblés par tenons et mortaises. Plus curieux encore ce « tjotter » à glace qui glissait sur la Gouwzee gelée et qui, malgré son âge (plus de 200 ans), a encore participé aux régates sur glace de Monnickendam en 1954.

On ne peut rester qu'admiratif devant ces œuvres d'art qui, par leur parfaite adaptation, s'intégraient merveilleusement bien dans le paysage maritime de cette région. Beaucoup de ces bateaux naviguent encore et les plaisanciers les retrouveront avec plaisir tout au long de leur périple.

MEDEMBLIK : VAPEUR ET VIEILLES MACHINES

Toujours en remontant vers le Nord, on ne manquera pas le sympathique port de Medemblik. La sortie d'Enkhuizen ne présente pas de difficulté, même de nuit, car l'alignement de sortie à 55° est matérialisé par deux feux blancs isophases 8s. De jour, on aperçoit les nombreuses bouées qui balisent la côte jusqu'à la pointe De Ven que l'on reconnaît de loin grâce à son phare de briques rouges (secteurs, éclats 10s). Ensuite, la côte est accore jusqu'à la marina de Kerbuurt qui offre de nombreuses places, mais se trouve éloignée de tout village. On ne se trouve alors plus très loin de Medemblik dont on voit les deux clochers et la haute cheminée à l'Ouest. Pourtant en venant de l'Est, l'entrée du port n'est pas très visible et de loin, on ne repère que le pylône rouge et blanc de la jetée Sud. Elle ne manque pourtant pas de charme cette entrée avec le château Rabdoud (du nom d'un roi frison) qui lui donne un petit cachet très anglais, pour ne pas dire écossais ! On a le choix entre deux bassins, le premier, Middenhaven est bordé d'arbres et de belles maisons, il offre un poste de carburant sur le quai. Le second, Westerhaven, mieux aménagé sur le plan sani-

taire, nécessite la levée d'un pont qui se fait sur demande (3 coups de trompe). Une balade en ville vous fera découvrir quelques belles façades et un parc très agréable, surtout pour les enfants qui y trouveront une grande plaine de jeux. Le château que l'on a vu en entrant peut se visiter mais l'intérieur ne vaut pas l'extérieur. Les amateurs de vieilles machines à vapeur pourront satisfaire leur passion en se payant un tour dans le vieux train qui relie cette ville à Hoorn, et en visitant le musée de la machine à vapeur où l'on peut voir une station de pompage qui fonctionne encore avec ces machines.

Au Nord de Medemblik, la côte n'offre plus beaucoup d'intérêt de ce côté-ci ; qu'à cela ne tienne, la traversée de la « mare » n'est pas bien longue et en quelque 3 heures, on a vite fait de changer d'horizon et d'atteindre Hindeloopen.

HINDELOOPEN : PORTE DE LA FRISE ORIENTALE

A peine la vue se brouille-t-elle sur les clochers de Medemblik, qu'apparaît déjà au Nord-Est la ville de Stavoren sur sa pointe. On l'identifie facilement du « large » grâce à une grande construction moderne au toit en arc de cercle qui se situe au Sud de l'agglomération. En continuant vers le Nord-Est, on découvre maintenant l'église d'Hindeloopen entourée de sa rangée de maisons disciplinées et toutes semblables. Encore une fois, on distingue assez mal l'entrée du port en arrivant du Sud et il convient d'éviter les hauts-fonds qui l'entourent. Pour cela, le mieux est de rejoindre le canal d'accès à la bouée H 1 et de le suivre. La passe, très étroite, peut devenir délicate par vent fort de secteur Ouest à Nord, car les enrochements de la digue qui protègent la nouvelle marina à bâbord sont vraiment très proches du sillage des bateaux. Par mauvais temps, il sera donc préférable de se détourner vers l'un des deux ports de Stavoren qui présentent, tous deux, des abords francs et des entrées plus larges qu'ici ou qu'à Workum. Le plus pittoresque des bassins se trouve à tribord, mais la marina offre beaucoup plus de place et tout le confort.

Une promenade agréable vous attend dans les ruelles de ce bourg qui fut jadis une ville prospère. Elle tirait ses ressources du commerce avec la Suède et la Norvège, et les meubles peints qui font aujourd'hui sa réputation sont d'ailleurs d'inspiration scandinave. Si l'armoire dont rêve votre femme ne rentre pas dans le carré, vous pouvez toujours la consoler en lui offrant un des nombreux objets habillés de ces tons chauds et profonds que l'on fait dans le même style (plateaux, boîtes, cafetières, etc.).

En débarquant à Hindeloopen, on

pénètre en Frise Orientale. C'est une région qui a gardé toute sa spécificité, en caricaturant un peu, on pourrait dire que c'est la « Bretagne hollandaise ». La Frise a d'ailleurs obtenu du gouvernement néerlandais, une certaine autonomie linguistique et culturelle. Il existe aussi un style particulier de meubles, de faïence, de fermes et même de vieux bateaux. C'est en effet dans cette région que vous aurez peut-être la chance d'assister aux célèbres régates de « boyers » sur l'un des lacs frisons que l'on peut atteindre par de jolis canaux champêtres.

WORKUM : LA POTERIE RUSTIQUE

A peine 1/2 mille sépare le chenal d'Hindeloopen de celui de Workum. Celui-ci est aussi étroit et bordé de hauts-fonds où les vagues peuvent briser. Un peu plus facile d'accès qu'à Hindeloopen, l'entrée doit être prise avec précaution par vent fort du secteur Ouest et si les conditions sont mauvaises répétons-le, il vaudra mieux se rabattre sur Stavoren. Le chenal est rectiligne et s'infléchit au Nord-Est au niveau du phare (occultations, 6s). On remonte ensuite un canal où l'on trouve plusieurs marinas sur bâbord mais toutes assez éloignées de cette ville pittoresque. A l'extrémité du canal, on doit attendre l'ouverture de l'écluse et du pont (3,5 Florins en 85) qui vous ouvre la voie jusqu'à Makkum ou Sneek si le cœur vous en dit, en vous faisant visiter la région des lacs frisons. Le tirant d'eau est limité à 1,70 m mais mieux vaut tabler sur 1,50 m. Les ponts peuvent se lever mais sont payants, aussi ne vous étonnez pas si le pontier vous balance un petit sabot accroché à une canne à pêche, c'est pour y déposer votre octroi. Ce joli canal serpente dans Workum et après le troisième pont, on découvre un petit port bucolique et bien installé. Cependant, on peut s'amarrer en ville, sur les quais, où le stationnement est libre.

La grand-place ou Merk n'est pas loin et mérite un détour. On y découvre un ensemble monumental composé d'une imposante cathédrale de briques (on peut visiter), de son clocher séparé non moins massif, et du sempiternel Poids Public, véritable institution dans les villes flamandes. C'est là que se déroulaient la plupart des échanges commerciaux qui s'accompagnaient souvent de pesées. Celui de Workum est joliment décoré. Si vous avez réussi à échapper aux objets en bois peints d'Hindeloopen, vous n'êtes pas tiré d'affaire pour autant car Workum est réputé pour ses poteries traditionnelles, d'un style assez rustique : brun vernissé et ornées d'un décor à volutes blanches.

MAKKUM : LA FAÏENCE DE STYLE

A la sortie de Workum, on remontera vers le Nord en se tenant à au moins 1,5 mille de la côte qui est bordée de hauts-fonds. Ils sont d'ailleurs balisés par des bouées rouges et blanches. 5 milles plus loin, on trouve celles du chenal des écluses de Lorentz dont on reparlera ultérieurement. Au niveau de la bouée VF1, on peut virer franchement à l'Est pour embouquer le chenal de Makkum. Après être passé entre deux digues portant chacune une tourelle avec un feu (vert à tribord, rouge à bâbord comme il se doit), on traverse une zone de marais et on arrive devant Makkum. Juste avant l'écluse, un vaste bassin s'ouvre sur la droite en bordure d'un chantier naval assez bruyant. Un ponton a été aménagé dans le fond pour les plaisanciers et vous permettra de garder un libre accès à l'IJsselmeer. Si l'on recherche un site plus pittoresque, il sera préférable de passer l'écluse (2 Florins) et de s'amarrer le long des quais du paisible canal qui traverse la ville. C'est d'ailleurs le même qu'à Workum et qui vous permet de rejoindre les lacs frisons. En le remontant sur 500 m environ, on découvrira la faïencerie qui fait la renommée de Makkum. A côté des classiques bleus de Delft, le véritable Makkum marie joliment les tons rouges ou vieux rose avec un bleu profond. Pour qui aime la faïence de style, c'est un vrai régal qui malheureusement n'est pas à la portée de toutes les bourses.

Makkum n'est qu'à 2,5 milles des écluses de Lorentz qui permettent le passage de la digue Nord. L'éclusage ne présente pas de difficulté particulière, la dénivellation n'étant jamais très importante. Il faudra toutefois encore passer le pont tournant qui coupe l'autoroute pour retrouver l'eau salée. Comme il est synchronisé avec l'écluse, il n'y a pas de problème. Des appontements et des piles de bois sont prévus avant et entre chaque obstacle, de sorte que l'on peut attendre en toute sécurité.

A suivre

Max WOLFER

De gauche à droite, 1^{re} ligne : Le port de Durgerdam. — Une amusante navette actionnée par un treuil à Durgerdam. — De nombreux mâts de « botters » pointent vers le ciel de Volendam.

De gauche à droite, 2^e ligne : Après les vieux voiliers, les Hollandais affectionnent particulièrement les anciens remorqueurs, comme ici devant la Hoofdtoren de Hoorn. — Marken et ses maisons de poupée que l'on croirait peintes de la veille. — Derrière la digue, on trouve les rues calmes et pittoresques de Volendam.

De gauche à droite, 3^e ligne : Le musée du Zuiderzee fait revivre les intérieurs d'antan. — Ce « aak » profite de l'éclaircie pour rentrer à Enkhuizen. — De belles demeures encadrent le binnenhaven à Hoorn.

