



Croisières
à travers l'Europe
sur un yacht Linssen



Tout ce que vous pouvez faire et vivre à bord d'un yacht Linssen



Les clients Linssen naviguent à travers l'Europe entière avec leurs yachts. Lisez leurs histoires intéressantes et les expériences qu'ils ont faites pendant leurs croisières. Naviguez avec eux et découvrez la plaisance, ou laissez-vous inspirer pour vos futures croisières. Toutes les formes de navigation sont possibles à bord de votre yacht Linssen, que ce soit sur les voies intérieures, les fleuves et les canaux de Bourgogne en France, de Frise aux Pays-Bas, dans les zones de navigation proches de Berlin, le long du littoral ou sur de plus grandes distances, par exemple en mer du Nord, en mer Méditerranée, sur la Baltique ou sur l'Adriatique.

Ces articles sont publiés dans le magazine Linssen qui est envoyé deux fois par an aux propriétaires de yacht Linssen et aux personnes intéressées.

Cordialement, la famille Linssen

Contents

Travel stories

Lac de Constance - Vienne - Paris (première partie)	6
Lac de Constance - Vienne - Paris (deuxième partie).....	12
La circuit de la Quiche lorraine avec Delfin (première partie)	16
La circuit de la Quiche lorraine avec Delfin (deuxième partie).....	21
Grüezi la Hollande	25
Au pays des merveilles hivernales.....	28
Avec sa culture fascinante, sa gastronomie généreuse et ses vins exclusifs, La Bourgogne a tout pour séduire.....	31
Danemark: L'archipel de nombreuses îles.....	35
Quatre hommes dans un bateau	41
La Croatie : L'une des plus belles zones navigables d'Europe.....	47
Norvège. Une superbe zone de navigation.....	51
Cela ne peut pas être le fruit du hasard.....	58
Une croisière et une région faites pour les amis de la nature et de la culture	62
À travers la moitié de l'Europe sur notre yacht tout neuf !.....	67
Explorer les Pays-Bas en bateau, et avec un appareil-photo	73
Glaciale croisière de rêve en suède.....	79
Un voyage en Mer de Dalmatie.....	87
Navigation dans les Limbourg néerlandais et belge.....	94

Des îles et un canal : un été en Norvège..... 100

Un été sur le lac de Grevelingen 106



Après avoir passé vingt ans à naviguer sur le lac de Constance nous voulons à présent découvrir l'Europe à travers ses innombrables voies navigables. Après une croisière d'essai sur les voies fluviales de Berlin et de ses environs et une visite au chantier naval de Maasbracht où nous avons été impressionnés par la modernité des techniques de production, nous avons décidé de commander la construction d'un nouveau Linssen Dutch Sturdy 320 AC. Ce bateau est bien adapté aux conditions que l'on rencontre sur le lac de Constance et pour de plus grandes croisières en Europe.



Lac de Constance - Vienne - Paris (première partie)

Nous connaissons l'Europe par les autoroutes, mais nous allons maintenant partir à sa découverte par les voies fluviales.

TEXTE ET PHOTOS SABINE ET WOLFGANG RÖSEL

Grâce aux dimensions de ce bateau, nous pouvons trouver un mouillage dans presque tous les ports. Son tirant d'eau nous permet de naviguer sur la plupart des canaux, et son mât raccourci qui assure un tirant d'air de 3,45 m nous permettra de passer sous tous les ponts des canaux français à quelques exceptions près. Et en plus c'est un très beau bateau ! Pendant deux étés, nous avons testé notre Linssen (que nous avons baptisé Zinfandel) sur le lac de Constance. Nous confions à Monika et Fredy Blust, des spécialistes expérimentés du chantier naval Linssen à Romanshorn en Suisse (et avec qui nous sommes devenus amis) le soin d'effectuer quelques adaptations nautiques et techniques afin

Grand Canal d'Alsace / cathédrales impériales

En 2006, le mercredi après Pâques, notre Zinfandel est transporté vers Bâle sur le Rhin par transporteur spécial. Poids de la grue : 12 tonnes. Il nous faut trois jours pour tout préparer, stocker les vivres, etc.

Depuis le Rhin au km 170 nous passons par le Grand Canal d'Alsace d'abord vers Breisach, ensuite via le Canal de Colmar vers Colmar, le chef-lieu du département du Haut-Rhin, ensuite via le Grand Canal d'Alsace et depuis Rhinau par le Canal du Rhône au Rhin Nord vers Strasbourg. Sur le Rhin supérieur nous naviguons de nouveau en Allemagne à partir du km 352.



« ...Vue pittoresque : Sulzfeld sur le Main... »

d'avoir un bateau optimal pour la navigation fluviale. Le reste du temps nous nous plongeons dans l'atlas du Rhin ainsi que dans d'innombrables guides de voyage et cartes de navigation.

Spire, Worms et Mayence sont trois villes abritant des cathédrales de l'ancien empire allemand sur le Rhin supérieur. Worms est une ville qui a été quasiment rayée de la carte après un terrible bombardement en février 1945, quelques semaines avant la fin de la Deuxième guerre mondiale. Après Worms le voyage se poursuit à travers un paysage verdoyant avant de traverser la région fortement industrialisée de Mannheim et Ludwigshafen, pour retrouver ensuite les paysages tranquilles des anciens bras du Rhin et des mouillages très agréables. Nous faisons une halte de quelques jours dans le port de Rudesheim au km 525 du Rhin. Nous poursuivons vers l'amont à une vitesse d'environ 8 km/h. Notre bateau est un yacht à déplacement dont le moteur tourne à un régime d'environ 2 200 tours/min avec une vitesse de 13,5 km/h à contre-courant. En naviguant vers l'aval notre vitesse était plutôt de l'ordre de 20 km/h.

Crues /Götz von Berlichingen

Nous poursuivons notre navigation vers le Neckar. Nous faisons une halte dans la réserve naturelle de Lampertheimer Altrhein, et tenons ensuite notre cap vers le Neckar. À Heidelberg nous avons la chance de tomber sur des illuminations du château et un feu d'artifice. Ce château impression-

nant avec ses jardins a été un lieu de rencontre important des puissants d'Europe ; le tout a été détruit en 1689 sur ordre de Louis XIV par le général Mélaç. Il n'en reste plus à présent qu'une ruine romantique.

Nous remontons le courant vers Zwingenberg. La pluie, le vent, le froid, nous sommes emportés par les eaux montantes. La crue est de plus en plus proche. Le niveau des eaux du Neckar dépasse la limite des 2,6 m et nous sommes contraints de chercher un mouillage juste au-dessus de l'écluse de Rockenau. En raison de la hauteur des eaux, la navigation sur l'ensemble du Neckar est mise à l'arrêt. Quelques péniches sont amarrées à côté de nous. Dès que l'interdiction de navigation est levée, nous naviguons contre un courant d'un maximum de 7 km/h (très rare, normalement 1 km/h) vers Hassmersheim, le « village marin » historique sur le Neckar. Le musée de la marine propose beaucoup de choses intéressantes sur l'histoire de la navigation sur le Neckar. Nous visitons le château de Hornberg du chevalier Götz von Berlichingen.

Nous poursuivons vers Heilbronn, qui fut jadis l'un des plus importants ports de commerce le long du Neckar depuis Mannheim. En 1944, au cours des derniers mois de la Deuxième guerre mondiale, le centre-ville a été totalement détruit par des bombardements alliés. Marbach, la ville natale

de Friedrich Schiller, abrite le nouveau musée d'art contemporain. Au kilomètre 201,5, à Plochingen, nous atteignons le 10 juin 2006 la fin de la partie navigable du Neckar. Cela se fête : nous faisons sauter le bouchon d'un champagne (« Sekt ») brut de la maison Geldermann à Breisach qui avait fait le voyage au frais dans la cale du bateau.

Nous naviguons ensuite vers l'aval jusqu'à Mannheim, ensuite à nouveau sur le Rhin vers l'amont pour reprendre le Main au « Mainspitz » en face de Mayence. Nous nous dirigeons vers le mouillage que nous avons réservé au Yachtclub Miltenberg. Ce port de plaisance dispose d'un tout nouveau « club house » protégé des crues. Il dispose en outre d'un excellent service technique et propose une vue superbe sur le centre historique de la ville et le château. Nous y restons quatre semaines. Pendant notre séjour, un très fort orage éclate un soir de juillet. Les vents qui déferlent dans la vallée du Main en provenance de l'Odenwald sont si violents que des vagues d'écume se forment à contre-courant.

Après Lohr et Würzburg nous atteignons la fin de la partie navigable du Main à Bamberg.

Tous les sites que nous avons visités dans la vallée du Main étaient riches d'histoire et de culture. Nous avons pu admirer des murailles moyenâgeuses avec des tours imposantes, des églises baroques, des chapelles gothiques, des hôtels ↵

« ...Bamberg : la fin du Main navigable... »



de ville imposants, des domaines grandioses, d'immenses parcs et des maisons à colombages du Moyen Âge. D'autres innombrables monuments et musées témoignent de l'histoire mouvementée mais également de la richesse passée de cette région. De très belles œuvres d'art peuvent être admirées dans de nombreux sites.

Canal Main-Danube / Canal Ludwig-Danube-Main / Fossa Carolina

Il s'agit de trois canaux destinés à réaliser une connexion navigable entre le Rhin et le Danube. Nous prenons le canal Main-Danube à Bamberg. Cet ouvrage permet le passage de bateaux jusqu'à 2 500 tonnes. Avant qu'il ne soit construit, c'est le canal Ludwig-Danube-Main qui reliait ces deux fleuves européens entre 1846 et 1950, mais il ne pouvait accueillir que des bateaux jusqu'à 127 tonnes. Des vestiges de ce canal sont encore visibles à certains endroits. La Fossa Carolina (que l'on appelle aussi Karlsgraben) près de est un chef-d'œuvre du génie hydraulique du Moyen Âge. C'est ici que Charlemagne a tenté en 790 de construire un canal de navigation entre Altmühl et Rezat pour relier les deux fleuves, ce qui n'a jamais abouti.

"...tour romaine Carnuntum..."



Nous séjournons plus longuement à Forchheim et Nuremberg pour mieux nous imprégner de l'évolution qu'ont connue ces deux villes. Depuis 1846 ces deux cités disposent d'une liaison par canal, ce qui a favorisé un grand développement industriel. Le canal actuel Main-Danube quitte l'itinéraire de son prédécesseur après Nuremberg pour ne le retrouver qu'à partir de Berching pour se jeter ensuite à Dietfurt dans la vallée pittoresque de l'Altmühl et poursuivre vers Kelheim. Nous faisons une halte à Berching et à Beilngries pour une balade à vélo sous le soleil et à travers champs, avec bien entendu des arrêts gastronomiques réguliers car après tout nous sommes en Bavière.

À Kelheim, lieu de confluence du Danube et de l'Altmühl, nous fêtons la fin de la première année de notre tour d'Europe dans la plus ancienne brasserie de Bavière. Le Zinfandel passera l'hiver dans le port des yachts à Saal sur le Danube.

Croisière 2006

Villes : Bâle, Breisach, Colmar, Strasbourg, Heidelberg, Esslingen, Rüdeshheim, Wiesbaden-Schierstein, Miltenberg, Würzburg, Bamberg, Saal

Nombre de journées à bord : 148

Nombre de km navigués : 1 843

Nombre d'heures de navigation : 266

Nombre d'écluses : 148

Nombre de mouillages : 50

Quantité de carburant : 1 162 litres

2007 : Castra Regina / Castra Batava / Vindobona

Il n'y a aucun port pour yachts sur un tronçon de 90 km entre Ratisbonne (« Castra Regina ») et Deggendorf. C'est la raison pour laquelle nous passons la nuit au poste de garde de la navigation de plaisance au-dessus de l'écluse de Straubing. Notre voyage nous amène à Deggendorf et Passau (« Castra Batava ») où nous nous arrêtons pour faire quelques excursions à terre. Nous poursuivons ensuite vers Schlögen en Haute-Autriche où le Danube serpente dans le paysage. Notre croisière continue avec un fort vent contraire et une pluie battante vers Grein dans le Strudengau. Le château de Grein abrite un musée de la navigation. Étant donné que le Danube est à présent régulé par des barrages, les passages étroits avec leurs tourbillons et traîtres rochers dans ce méandre du fleuve ont perdu leur dangerosité.

Nous traversons le Nibelungengau et mouillons dans le port de Luberegg/Emmersdorf. À partir de là nous prenons nos vélos pour aller vers Stift Melk, le célèbre couvent des Bénédictins qui se situe de l'autre côté, sur la rive escarpée du Danube. Devant nous s'étend la région de Wachau qui

« ...Cochem sur la Moselle... »



nous rappelle la vallée du Rhin moyen et qui figure à présent sur la liste du patrimoine mondial. Sur le parcours vers Krems Sabine note que le voyage entre le km 2035 et 2005 du Danube nous a pris précisément 88 minutes en dépit du fort vent contraire (Sabine : « Nous sentions la tempête à l'avant »). Le Zinfandel navigue à une vitesse comprise entre 7,2 et 7,6 nœuds à un régime de 2 200 tours/min, avec parfois une très forte vague dans les passages étroits et sinueux, mais il en faut plus pour parvenir à inquiéter le Sturdy et son équipage.

Après Krems et une courte halte à Tulln, bâtie à l'endroit du fort romain de « Comagenis », nous cherchons un mouillage dans le port de Kuchelau aux environs de Vienne. Nous sommes ici dans les contreforts des Alpes autrichiennes, au pied du Leopoldberg.

Vienne – Bratislava – Vienne / Carnuntum

Après avoir baigné dans la culture de Vienne (en celtique « Vindobona »), capitale de l'ancien empire austro-hongrois sur le Danube, nous nous dirigeons vers Bratislava, historiquement la ville des couronnements de la monarchie et aujourd'hui capitale de la Slovaquie.



« ...Forchheim sur le canal Main-Danube... »

Dans la mesure où elle a été épargnée par les guerres ou la construction des infrastructures et des immeubles « cages à lapins » de l'ère communiste, la vieille ville de Bratislava est un site qui attire des hordes de visiteurs venus du monde entier. Nous trouvons un mouillage dans le bassin 4 chez « Milan », un exploitant de port de plaisance célèbre dans toute l'Europe. Nous assistons à deux opéras, « Nabucco » dans le bâtiment historique de l'Opéra, et « Orphée et Euridice » dans l'ancienne Philharmonie. Le retour vers Vienne dure deux jours en raison de la force du courant

(9,13 km/h) et double notre consommation de carburant. Nous sommes cependant contents de notre allure car le moteur Volvo propulse vaillamment le Zinfandel vers l'amont, de temps à autre dépassé par des hydroptères qui font la navette entre Vienne et Bratislava. Il y a peu de trafic de marchandises et seulement quelques bateaux-mouches. Nous faisons un arrêt à Orth dans les abords du Danube où tourne la roue d'un moulin historique reconstitué.

Nous continuons à naviguer à contre-courant vers Vienne où nous mouillons dans le nouveau port des yachts proche de la foire permanente du Prater. Nous prenons le train pour visiter le fort romain de Carnuntum à Petronell, l'un des plus grands et des plus importants que les Romains aient construits sur le Danube. Nous poursuivons sur le fleuve en direction de Krems. C'est là, sur une colline de la rive escarpée du Danube que se situe le couvent des Bénédictins Göttweg dont l'intérêt est lié au rôle qu'il a joué au Moyen Âge.

Notre voyage de 30 km vers l'amont à travers la région de Wachau vers la ville de Melk dure 5 heures, alors qu'il n'avait pris que 1,5 heure dans le sens contraire. Vitesse : 6,03 km/h. Nous atteignons Linz via Grein et Au, où nous profitons non seulement de la culture mais aussi de la célèbre tarte de Linz. C'est la crue, et nous décidons d'attendre dans le port que le pic soit passé. Grâce aux actualisations disponibles sur Internet, l'évolution du pic de crue est bien prévisible. Nous apercevons dans les eaux brunes du cours d'eau un grand arbre avec ses racines. Une barque à demi-immergée est attachée au tronc par une chaîne. C'est ce genre d'objets flottants qui rendent les hautes eaux dangereuses.

Petits gâteaux Muskatzinen / Saucisse grillée / Constantin Ier

Nous revenons sur le Main par le canal Main-Danube (cette fois en direction du nord).

Le port des yachts de Wipfeld nous sert de camp de base pour une randonnée à vélo vers l'église « Maria im Weinberg » et vers Volkach. Depuis Mainstockheim nous pédalons vers Dettelbach où l'on fabrique les célèbres gâteaux « Muskatzinen ». Nous nous arrêtons aussi dans le village viticole médiéval de Sulzfeld où nous ne pouvons pas ne pas déguster la fameuse saucisse grillée « Meterbratwurst ». Depuis Ochsenfurt nous partons en excursion vers le cimetière historique de Mainbernheim. Journées culturelles à Würzburg. Musée de la navigation à Würth. Retour sur le Rhin.

Après une halte à Rüdeshheim notre croisière se poursuit sur le Rhin : via le « Binger-Loch », le long de la Loreley vers St. Goar et nous pénétrons ensuite dans la vallée de la Lahn à Lahnstein. Nous arrivons d'abord à Bad Ems où la romaine Limes croisait la Lahn. Ici, à la limite du

Taunus et du Westerwald, la fraîcheur de l'automne est déjà sensible. Les eaux thermales de l'ancien « Kaiser- und Fürstenbad » nous réchauffent. Nous continuons à naviguer vers Ehrenbreitstein où se situe le musée du Rhin au pied de l'imposante forteresse, particulièrement intéressant avec de nombreuses informations à propos de la navigation sur ce fleuve. À Coblenze (que les Romains avaient baptisée « Confluentes »), nous visitons le musée du Rhin moyen. Nous montons sur la Moselle après avoir contourné le « Deutsche Eck ». Après avoir traversé Brodenbach, Senheim, Traben-Trarbach et Bernkastel-Kues, nous parvenons à Neumagen qui est considérée comme la plus ancienne ville viticole d'Allemagne depuis la découverte de la célèbre tombe romaine d'un marchand de vin avec un haut relief représentant un bateau avec des tonneaux. Nous entrons enfin dans le port des yachts de Schweich près de Trèves où nous amarrons le Zinfandel pour son hivernage chez Kreusch, le représentant Linssen. Mais seulement après avoir visité la ville culturelle de Trèves bâtie sur les fondations de « l'Augusta Treverorum » des Romains, et où la superbe exposition consacrée à Constantin Ier a couronné comme

il se devait la deuxième année de notre tour d'Europe. Une journée mémorable de plus.

(à suivre)

Croisière 2007

Villes : Saal, Passau, Vienne, Bratislava, Vienne, Deggen-dorf, Nuremberg, Francfort, St. Goar, Coblenze, Bad Ems, Trèves

Nombre de journées à bord :	168
Nombre de km navigués :	2 052
Nombre d'heures de navigation :	257
Nombre d'écluses :	111
Nombre de mouillages :	57
Quantité de carburant :	1 603 l



Sabine et Wolfgang Rösel. Deux architectes qui passent leurs étés sur l'eau depuis 2006 et qui ont entamé avec leur Linssen Dutch Sturdy 320 AC « ZINFANDEL » un tour d'Europe pour découvrir par les voies navigables les traces des évolutions culturelles, sociales et techniques le long des fleuves et canaux.

Wolfgang Rösel écrit un récit sur cette croisière et ses enseignements.

Pour l'itinéraire lac de Constance - Vienne - Paris ils ont passé en trois ans 417 jours à bord, parcouru 5 000 km, utilisé le moteur pendant 766 heures et consommé 3 330 litres de gazole. Ils se sont amarrés dans 150 ports ou mouillages et sont passés par 692 écluses. Suite de leur récit dans un prochain numéro.



..... 2006
 2007

Dans la précédente édition de *Serious Pleasure*, vous avez pu lire le récit des deux premières étapes de notre voyage à bord de ZINFANDEL, notre Linssen Dutch Sturdy 320. En 2006, nous avons navigué à son bord de Bâle à Saal, sur plus de 1 800 kilomètres. La deuxième étape de 2007 nous a conduit sur le Danube pour un aller-retour Bratislava, après quoi ZINFANDEL a rejoint son hivernage mosellan chez le représentant Linssen Kreuzsch à Trèves. En 2008, Trèves a constitué le point de départ de notre dernière étape.



Lac de Constance - Vienne - Paris (deuxième partie)

L'étape de Trèves à Paris

TEXTE ET PHOTOS SABINE ET WOLFGANG RÖSEL

Moselle / Canal des Vosges / Saône

Jusqu'à présent, la partie allemande de la vallée de la Moselle entre Coblenche et Trèves n'était pour nous qu'un trajet accidenté et plein de boucles entre le Hunsrück et l'Eifel, en bordure de forêts et pampres en pentes abruptes. Mais la vallée s'élargit maintenant de plus en plus. Jusqu'à la fron-



« ...Canal des Vosges... »

tière française, nous naviguons le long de vignobles étendus sur le versant ensoleillé des collines. Nous effectuons notre première halte à Schwebsange. Le prix du diesel étant très bon marché ici, nous remplissons le réservoir à ras bord. Nous poursuivons avec Schengen située au point des trois pays entre l'Allemagne, la France et le Luxembourg. À Metz, nous trouvons un emplacement fantastique, au beau milieu de la ville. La navigation se fait ici par le canal situé à côté de l'ancien lit de la Moselle, qui n'est pas navigable. Nous dépassons d'énormes bateaux de dragage utilisés dans l'industrie d'extraction du gravier à grande échelle. À Nancy, capitale de la Lorraine, nous nous attardons un peu. Le centre historique nous fait grande impression. En particulier la célèbre place Stanislas est très imposante. La vieille ville de Toul, fortifiée au XVIIe siècle par Vauban avec des remparts et enceintes, est notre dernière escale sur la Moselle avant d'atteindre à Neuves-Maisons la fin de la partie navigable du fleuve (392,8 kilomètres depuis Coblenche). Pendant notre traversée de la zone industrielle lorraine, nous observons partout des vestiges de la sidérurgie.





« ...Place Stanislas à Nancy... »

Canal des Vosges

Nous recherchons notre premier emplacement sur le Canal des Vosges à hauteur du village de Richardménénil. À cet endroit, on monte jusqu'à 360,57 mètres au-dessus du niveau de la mer. Le canal, construit entre 1874 et 1882, nous conduit à travers un paysage très boisé et le long de nombreuses anciennes forges. Nous amarrons dans le beau port de plaisance d'Epinal, connue pour ses images. Le Musée de l'Image possède une collection de plus de 23 000 images et bois gravés. Cette tradition qui remonte à 1796 fait figure de « pionnière de la B.D. ». Notre dernière escale sur le Canal des Vosges est la nouvelle marina de Corre, où le canal rejoint la Saône.

Saône

Pas beaucoup plus large qu'un canal à cet endroit, la Saône s'élargit pour devenir un fleuve traversant un vaste paysage

ouvert, parfois entrecoupé d'épaisses forêts alluviales. Nous arrivons à Saint Jean de Losne où commence le Canal de Bourgogne. C'est le plus grand port de plaisance des eaux intérieures françaises. Cette ville est aussi un important marché de bateaux d'occasion et de péniches jusqu'à 38 mètres. Les propriétaires viennent en majorité de Suisse, de Grande-Bretagne, des États-Unis, de Nouvelle-Zélande ou du Canada. Nous y croisons de nombreux voiliers en route pour la Méditerranée.

Canal de Bourgogne / Grands crus

Nous restons amarrés quelques jours dans le vieux port de Dijon et prenons le temps d'explorer en profondeur les musées et la vieille ville. Nous visitons la maison-mère de l'ordre cistercien et les vignobles des grands crus autour de Nuits-Saint-Georges, sur la Côte d'Or.

Nombreux et très bien entretenus, les églises, abbayes, châ-

« ...Centre-ville fascinant d'Auxerre... »





« ...L'une des 189 écluses du Canal de Bourgogne... »

teaux forts et châteaux sur notre chemin nous révèlent le somptueux et fastueux style de vie du clergé et de la noblesse de la fin du Moyen-Âge.

Le Canal de Bourgogne, long de 242 km et construit entre 1783 et 1833, nous conduit à travers un paysage vallonné en partie très boisé vers la ligne de partage des eaux à 378 mètres, après quoi nous traversons le tunnel de 3 333 mètres et trouvons un emplacement à Pouilly-en-Auxois. C'est là que se trouve le centre d'information « Cap Canal » sur la construction du canal il y a plus de 200 ans. Nous avons ainsi « vaincu » les trois canaux les plus élevés d'Europe : outre le Canal de Bourgogne, le Canal des Vosges (360 mètres) et le canal Main-Danube (406 mètres). En raison de ses 189 écluses et de l'état général – malheureusement – mauvais de son infrastructure, le Canal de Bourgogne n'est plus emprunté que par de rares bateliers. C'est dommage, surtout au vu des beaux paysages que nous traversons. Certains jours, nous ne croisons aucun bateau, d'autres jours nous en voyons jusqu'à trois. Notre système de refroidissement se trouve bloqué par l'importante quantité de plantes aquatiques et de bric-à-brac flottant. Bien que nous puissions heureusement remédier nous-mêmes au problème, nous apprenons que d'autres bateliers ont connu des pannes comparables et en partie bien plus graves.

Yonne / Canal du Nivernais / Train de bois

À Laroche-Migennes, nous atteignons l'Yonne, que nous remontons jusqu'à Auxerre. Là aussi, nous nous attardons, charmés par la tranquillité de la cité médiévale, la cathédrale Saint-Étienne et l'abbaye de Saint-Germain. Nous quittons

finalement Auxerre et empruntons le Canal du Nivernais qui n'est pas assez profond et nous oblige à nous arrêter à Clamecy. Située en bordure des épaisses forêts du Morvan, Clamecy était autrefois florissante grâce à son commerce du bois de chauffage avec Paris. À cette époque, les Parisiens brûlaient chaque année un million de mètres cubes de bois. Ce bois était transporté sur ce que l'on appelle des trains de bois qui descendaient sur l'Yonne. Après 1850, l'arrivée du charbon et du chemin de fer a mis fin à cette période florissante.

Le voyage se poursuit en aval sur l'Yonne via Joigny et jusqu'à Sens. Sens est la ville natale du célèbre architecte Willem van Sens qui a appris aux moines anglais de Canterbury à construire des arcs gothiques stables.

Ile de France

Nous quittons la Bourgogne pour rejoindre l'Île-de-France. À Montereau, où nous sommes solidement appontés sous une statue de Napoléon à cheval, la nuit est noire comme du charbon, l'orage gronde avec violence et les vagues moutonneuses montent très haut. Nous continuons par la Seine en direction de Paris. Après avoir traversé une vaste zone industrielle et quelques villes de banlieue, nous arrivons au centre ville. Nous traversons l'écluse qui nous ramène au niveau du port de plaisance et amarrons ZINFANDEL dans le Port de l'Arsenal à la Place de la Bastille.

Nous sommes à Paris !





Sabine et Wolfgang Rösel. Deux architectes qui passent leurs étés sur l'eau depuis 2006 et qui ont entamé avec leur Linssen Dutch Sturdy 320 AC « ZINFANDEL » un tour d'Europe pour découvrir par les voies navigables les traces des évolutions culturelles, sociales et techniques le long des fleuves et canaux. Wolfgang Rösel écrit un récit sur cette croisière et ses enseignements.

Pour l'itinéraire lac de Constance - Vienne - Paris ils ont passé en trois ans 417 jours à bord, parcouru 5 000 km, utilisé le moteur pendant 766 heures et consommé 3 330 litres de gazole. Ils se sont amarrés dans 150 ports ou mouillages et sont passés par 692 écluses.



Croisière 2008

Villes : Trier, Metz, Nancy, Corre, St. Jean de Losne, Dijon, Tonnere, Auxerre, Clamecy, Sens, Paris

Nombre de journées à bord :	100
Nombre de km navigués :	1.105
Nombre d'heures de navigation :	243
Nombre d'écluses :	433
Nombre de mouillages :	61
Quantité de carburant :	565 l



« ...Port de l'Arsenal, Paris... »

Dans le rôle principal, un Linssen Grand Sturdy 29.9 à bord duquel nous avons passé deux semaines merveilleuses en suivant le « Circuit de la Quiche lorraine ». Dans les rôles secondaires, le capitaine et son épouse. « Sais-tu faire un nœud de chaise ? », c'est ce que le capitaine demanda à sa future compagne de voyage au mois de février.



Le circuit de la Quiche lorraine avec le « Delfin » (1^{re} partie)

Deux canaux, deux fleuves et trois pays

Texte et Photos Anette Leistenschneider et Ralf Deimel

C'est ainsi que commencèrent les préparatifs de nos deux semaines de croisière, de mi-juin à début juillet 2009, au départ du port est de Sarrebruck. En fait, ce fut d'abord la femme aux côtés du capitaine qui commença ses préparatifs – elle devrait dans les prochaines semaines être capable de faire un nœud de chaise sur n'importe quelle corde ou ficelle qui lui tomberait entre les mains. Elle se fixa pour objectif de pouvoir faire ce nœud même « la nuit, à 02h30, les yeux



« ...Mademoiselle Delfin... »

fermés ». Et il ne lui fallut pas longtemps avant que le nœud de chaise, le nœud de cabestan, le nœud en huit et tous les autres lui soient aussi familiers que de vieux amis.

La choucroute

Quelques semaines plus tard, le capitaine lui demanda : « Veux-tu faire le Circuit de la Choucroute avec moi ? ». Le circuit de la choucroute ? Oui, le circuit de la choucroute ! Le capitaine avait trouvé sur Internet beaucoup de beaux récits de voyage qui décrivaient ce circuit à travers les canaux de la Sarre, le canal de la Marne au Rhin avec un crochet à Saverne, la Moselle et la Sarre. Nous nous procurions alors d'autres informations - le capitaine avait déjà navigué l'année précédente sur le Main et ce en compagnie du guide de Wolfgang Banzhaf. Nous achetions donc un ouvrage consacré à notre secteur de navigation et apprenions ainsi que

l'on appelle cette croisière à travers les canaux de la Sarre, le canal de la Marne au Rhin, la Moselle et la Sarre « le Circuit de la Quiche lorraine ». Le livre de Banzhaf fut un compagnon fidèle et fiable tout au long de notre voyage.

Mademoiselle Delfin

Le but était de faire un voyage dans la région d'origine d'Anette, mais vue sous un tout autre angle que celui du cycliste, du marcheur ou de l'automobiliste. Oh oui, c'était une idée tout à fait formidable ! Le capitaine trouva rapidement une entreprise de charter possédant quatre beaux bateaux. La famille Schönberger à Sarrelouis, dans le Land de Sarre, propriétaire de « Yacht Charter Holiday Tours », nous a beaucoup aidés, du geste et de la voix, dès le début de nos préparatifs et nous aimerions la remercier encore une fois ici. Le capitaine et son accompagnatrice prirent donc rendez-vous en avril avec Monsieur Schönberger dans le port de plaisance de Merzig, afin de visiter les bateaux et de faire un essai. Et tous deux tombèrent immédiatement amoureux. Non pas l'un de l'autre, puisqu'ils l'étaient déjà, mais tous deux du même tiers, si beau et plein de charmes, que l'on pouvait admirer dans le port, de sorte qu'il fut tout de suite opté pour un ménage à trois avec « Mademoiselle Delfin ». Mademoiselle Delfin est un ravissant Linssen 29.9 Grand Sturdy, construit en 2007, qui est un véritable bijou en tous points. Afin de se familiariser, le capitaine et le Delfin partirent faire un tour d'essai. Immédiatement, chef et bateau sympathisèrent car Mademoiselle Linssen est si agréable à manœuvrer. Avec détermination, ils s'engouffrèrent dans l'étroite entrée du port pour rejoindre la Sarre, amarrèrent en souplesse au mur du quai, effectuèrent un tournant dans un espace des plus serrés, puis revinrent au port en amis, déjà, où le Linssen rejoignit tout en douceur et en marche arrière son petit box.

Le capitaine, comblé, était ravi des caractéristiques de navigation du Linssen 29.9, de sa capacité de réaction si rapide, de sa manœuvrabilité et, d'une manière générale, de son comportement, d'un bon naturel et si résolu. Ainsi, sans mot dire, nous savions déjà qu'avec cette jeune demoiselle nous voudrions entreprendre notre croisière et ses 400 km, 86 écluses, 2 tunnels, un plan incliné, à travers deux canaux,



deux fleuves et trois pays !

Les choses devenaient sérieuses – il était temps d'établir le plan de croisière. Combien de kilomètres par jour pourrions-nous parcourir ? Combien de temps prendrait le passage des écluses ? Dans quelles villes devrions-nous prévoir une escale d'un jour ? À quel moment aurions-nous besoin de provisions, d'eau fraîche ? Nos projets étaient-ils réalistes ? Beaucoup de questions – auxquelles Monsieur Schönberger répondait patiemment tout en nous donnant de nombreux conseils et astuces.

La première écluse

Le 22 juin approchait et nous nous réjouissions de plus en plus. Enfin, plus qu'une nuit sur la terre ferme avant le départ !

En ce lundi matin qui marquait notre départ, Monsieur Schönberger nous attendait au port de plaisance de Sarrebruck et récapitula une dernière fois tout ce à quoi le capitaine et son équipage devaient penser pendant la croisière.

La météo était idéale pour le départ, le soleil brillait sans brûler, le vent était encore un peu frais et, plus tard, nous rafraîchirait toujours précisément au moment où nous

aurions pas du tout besoin : à l'entrée et à la sortie des écluses ou pendant les manœuvres d'amarrage dans un port ... Ainsi, montèrent à bord du beau yacht, aux côtés du capitaine Ralf, son « matelot en chef » Anette (qui deviendrait par la suite également un vrai chef pour le passage des écluses, le pare-battage, l'amarrage, mais aussi pour quitter le port, enrrouler le cordage et faire la cuisine) ainsi que, pour les soutenir ce premier jour, le « matelot » Werner, qui prirent le départ, en direction de la première écluse de Gündingen.

Le Delfin de Linssen glissait placidement et très calmement dans la première petite écluse située juste après Sarrebruck alors que les deux matelots préparaient tout excités leurs premières manœuvres de passage d'écluse. Accrocher le para-battage à la bonne hauteur, vérifier une fois de plus les cordes, préparer la gaffe, révéifier le pare-battage, ça ne peut pas faire de mal - la gaffe est-elle encore au même endroit où je l'ai mise il y a 20 secondes ? – les matelots pourront-ils bien attraper les bittes d'amarrage avec les cordes et la gaffe ? – pourquoi, par tous les dieux nautiques, les gants collent-ils autant ? – la gaffe est-elle toujours là, le pare-battage est-il toujours bien accroché ?? La sueur de l'excitation perle au

bateau dans l'écluse avec tellement de calme qu'il parvient à s'arrêter exactement au niveau des bittes d'amarrage. Et ses yeux brillent une fois de plus de satisfaction parce que notre bateau se conduit si bien et que la précision des manœuvres d'amarrage dans l'étroite écluse fait carrément plaisir.

« Bitte d'amarrage OK ? Cordes OK ? Gaffe OK ? » « Bitte d'amarrage OK, cordes OK, gaffe OK, mon capitaine ! »

L'éclusier ferme les portes, l'eau s'engouffre dans le sas, notre bateau remonte de 3 m, les portes s'ouvrent à nouveau et voilà que nous sommes déjà parfaitement venu à bout de notre première écluse en amont et que poursuivons notre route dans le canal de la Sarre.

À l'écluse de Güdingen, l'éclusier vous remet une télécommande pour passer les écluses automatiques jusqu'à peu avant le lieu de mouillage de Mittersheim où il faut la rendre. Environ 200 à 300 m avant l'entrée de chaque écluse, un signal bien visible « entre en communication » avec notre transpondeur et nous attendons un peu que le feu passe au vert pour avancer.

Canal des houillères de la Sarre

Autrefois, le canal de la Sarre se nommait canal des houillères de la Sarre, car jusqu'à la moitié du XXe siècle il servait au transport par péniche du produit des houillères qui font aujourd'hui partie du Land de Sarre par le canal de la Marne au Rhin et du minerai de fer lorrain et alsacien à destination des fonderies de la Sarre. Ainsi, la taille des écluses est adaptée aux anciens charbonniers – elles mesurent 39 m de long et 5,15 m de large.

Sur le canal bordé d'arbres et d'arbustes, notre ravissant

yacht traverse alors de magnifiques paysages aux collines en pente douce. Les papillons papillonnent autour de nous et régulièrement, la même question est posée : « Bitte d'amarrage OK ? Cordes OK ? Gaffe OK ? », car les écluses se suivent de près de sorte que les manœuvres nécessaires se transforment rapidement en routine pour nos matelots.

Notre premier lieu de mouillage sera l'idyllique appontement de Wittingen où, le soir venu, nous célébrons l'anniversaire du matelot en chef avec des amis qui nous ont rejoints.

Nous préparons notre dîner avec le barbecue du quai et passons une formidable soirée. Tous sont curieux de visiter notre petit yacht. Et nous sommes fiers de pouvoir montrer notre petit bijou. Tous admirent les nombreuses possibilités de rangement pour les vêtements et provisions ainsi que l'agencement pratique de l'espace. Ainsi, nous terminons notre première journée de voyage, excitante et passionnante, avec des amis, dont un certain Jack Daniels, sur le pont arrière. La deuxième nuit nous amène à Mittersheim, dont l'étang est un lieu d'excursion prisé le week-end par de nombreux habitants des régions de la Sarre, du Palatinat et de la Lorraine ; certains y ont une petite résidence secondaire, d'autres viennent y pêcher, ramer ou faire de la voile.

Les eaux intérieures françaises. Irrésistiblement.

Le lendemain, nous venons à bout d'une série de 13 écluses successives, en même temps qu'un trio de Suisses voyageant dans un bateau-maison. Pour passer, il faut se signaler la veille à l'écluse de Mittersheim. Il vaut mieux se mettre en route dès l'ouverture de la première écluse à 9 h précises car à midi pile les éclusiers français prennent, pendant une heure,



« ...le plus bel emplacement de mouillage – juste en face du château des Rohan... »

leur pause déjeuner bien méritée. En France, le déjeuner est sacré ! Et nous leur accordons avec plaisir. Ils nous ont accompagnés en voiture sur le chemin de halage qui borde le canal pour ouvrir et fermer manuellement les écluses qui ne sont pas encore automatisées. « Notre » éclusier était en l'occurrence une éclusière, toujours aidée efficacement par les bateliers à bord – merci, Madame, merci Messieurs ! Qui lève l'ancre après 9 heures à Mittersheim doit patienter pendant la pause – impossible d'avancer ou de reculer. Le lendemain matin, nous avons quitté le port de Niderviller en direction de Saverne.

Comme si souvent pendant notre croisière, nous avons là aussi rencontré des gens sympathiques – le capitaine de port nous a même prêté son vélo pour aller acheter de la baguette et de la brioche au village.

Le prochain tronçon est, d'après l'auteur et photographe britannique le plus célèbre dans le monde nautique, Hugh McKnight, le plus beau du circuit. Nous ne pouvons que le confirmer ! *« Supposons que je ne dispose que d'une seule journée pour convaincre quelqu'un des beautés de la navigation sur les canaux français, je l'emmènerais sur le tronçon de 20 km du canal de la Marne au Rhin, de Saverne à Niderviller, dans le nord-ouest de l'Alsace. Nous traverserions des écluses en montée, le long de l'étroite vallée de la Zorn, très boisée, vers Lutzelbourg, admirerions cette ravissante petite ville vosgienne, poursuivrions jusqu'au plan incliné d'Arzwiller où notre bateau serait hissé le long d'un mur à-pic, naviguerions à travers des forêts de pins et plongerions enfin sous terre dans 2 tunnels ouvrant la voie vers les charmants paysages lorrains. On trouve*



« ...« Notre » éclusier était en l'occurrence une éclusière... »

sur ces 20 km, concentré dans un microcosme, tout ce qui m'attire si irrésistiblement dans les eaux intérieures françaises. » (Extrait de Banzhaf, p. 150).

Le deuxième tunnel

Nous avons la chance de traverser ce magnifique tronçon dans les deux sens puisque nous faisons demi-tour à Saverne. Mais d'abord nous passons le premier tunnel long de 480 m, salués à l'entrée par une chauve-souris.

Le deuxième tunnel – long de près de 2,5 km – exige ce ↵

« ...le plan incliné d'Arzwiller... »



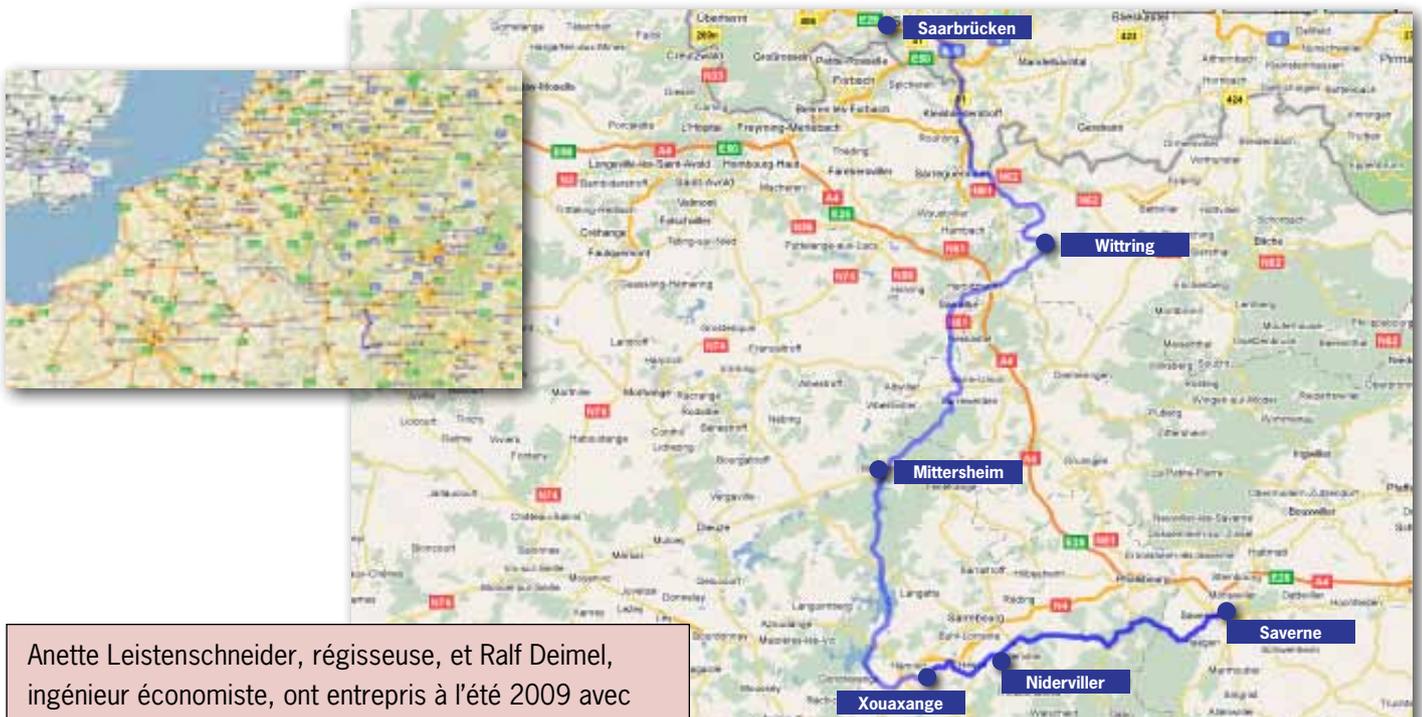
qu'il faut de concentration et l'utilisation de notre lampe halogène de 55 W et de sa petite sœur. À peine avons-nous retrouvé la lumière du jour que nous attend un autre grand moment de cette croisière. Nous devons le plan incliné d'Arzwiller aux charbonniers lorrains disparus depuis belle lurette. Mis en service en 1968 pour éviter aux bateliers un dénivelé de 42 m, 16 écluses et donc une journée de travail entière. Nous amarrons notre Linssen 29.9 dans le bassin navigable du plan incliné et glissons en douceur vers le bas. Il ne faudrait en aucun cas se priver de cette expérience unique, même si l'on fait ce crochet vers Saverne d'abord en aval pour refaire ensuite le chemin en sens inverse en amont. Si l'on entreprend le « grand Circuit de la Choucroute », il faut à Saverne poursuivre en direction du Rhin et de Strasbourg pour rejoindre la Moselle à Coblence.

Saverne

Dans le port de Saverne, nous trouvons le plus bel emplacement de mouillage – juste en face de la façade classique du château des Rohan, qui date de 1740 et mesure 140 m de long.

Nous nous préparons à sortir pour une soirée « tarte flambée » et Pinot Gris dans un petit restaurant situé juste à côté de l'écluse.

Le lendemain matin, nous quittons le port sous un beau soleil, reprenons le plan incliné et les deux tunnels pour amarrer le soir venu dans la localité au nom si difficile à prononcer de Xouaxange. Une fois encore, notre croisière nous fait cadeau d'une nouvelle rencontre émouvante et passionnante. Sur un pré près de l'apponement, un pèlerin en route pour Compostelle monte sa tente. Parti d'Ettlingen, près de Karlsruhe, quelques jours auparavant, il enfourche quotidiennement son vélo lourdement chargé sur environ 100 km pour atteindre en six semaines la cathédrale espagnole où il veut rendre grâce à Saint-Jacques. Nous lui souhaitons de tout cœur bonne chance et bonne route.



Anette Leistenschneider, régisseuse, et Ralf Deimel, ingénieur économiste, ont entrepris à l'été 2009 avec un Linssen 29.9 leur première croisière commune pour effectuer ce que l'on appelle le « Circuit de la Quiche lorraine ». Pour Ralf Deimel, c'était sa deuxième croisière, et un grand bonheur parce qu'à bord d'un Linssen. Depuis ce voyage, Ralf et Anette ont attrapé le virus Linssen. Ils projettent d'autres croisières ensemble à bord d'un Linssen.

La suite du « Circuit de la Quiche lorraine » dans la prochaine édition du magazine Serious Pleasure.



Pour de plus amples informations : Yacht Charter Holiday Tours GmbH

Peter Schönberger
Hauptstraße 24
D-66740 Saarlouis
Tél. +49 (0)6831 - 69379
Fax +49 (0)6831 - 69381

info@saarmoselyachtcharter.de
www.saarmoselyachtcharter.de
www.rentalinssen.com
www.tourismus.saarland.de

Dans la précédente édition de *Serious Pleasure*, nous vous proposons le récit de la première partie du « circuit de la Quiche lorraine » effectué par le Linssen Grand Sturdy 29.9 DELFIN. De Sarrebruck à Saverne, un voyage pittoresque le long de villes, écluses, tunnels et plans inclinés impressionnants. La deuxième partie commence à Xouaxange, dans le nord-est de la France.



Le circuit de la Quiche lorraine à bord du « Delfin » (partie 2)

Deux canaux, deux fleuves et trois pays

TEXTE ET PHOTOS ANETTE LEISTENSCHNEIDER ET RALF DEIMEL

Le capitaine s'en va pour explorer la ville. Ayant trouvé ce qu'il cherchait, il en revient rayonnant de joie. En effet, la petite auberge qu'il a trouvée exploite aussi un minuscule magasin d'alimentation adjacent. Il a commandé au patron une baguette et des brioches pour le lendemain matin et réservé une table dans le restaurant pour le soir même. Nous y mangerons une délicieuse entrecôte, dégusterons encore un

très impressionnante et les immenses tours de l'écluse fascinantes. Nous sommes dans un décor pharaonique, notre DELFIN ronronne doucement et nous regrettons presque que ça se termine quand la porte avant s'ouvre, solennelle, pour que nous puissions poursuivre notre traversée du canal.

Nous continuons en direction de Nancy. Nous nous préparons à passer les écluses automatiques une centaine de mètres avant l'entrée avec la commande à distance. Il y a rarement de l'attente. Le feu rouge passe rapidement au vert, les portes s'ouvrent et nous entrons dans l'écluse. Lorsque le capitaine ne peut atteindre la barre bleue sur la rive depuis le bateau, il doit descendre et actionner l'éclusage dans l'écluse même. Son matelot est toujours soulagé quand il remonte à bord.



Pas de limites à la fantaisie

Nous avançons en direction de Parroy dont le port est malheureusement fermé aux bateaux ce samedi soir en raison d'une course de canoë. Nous continuons vers Crevic, où nous mouillons, fatigués, au mur du quai peu avant la fermeture de la prochaine écluse à 19 heures. Notre DELFIN est solidement amarré et nous nous promenons dans le village pour trouver un restaurant. Hélas, à part un bistro, il n'y a rien et nous préparons donc notre dîner dans la cuisine du bateau. Il n'y a pas de limites à la fantaisie. La première mise en bouche sous forme de quelques olives est suivie de saucisson tranché dont nous nous délectons comme d'un mets exceptionnel ... Ensuite, une création à base de pâtes et une assiette de fromages improvisée. La maitresse de bord soigne le capitaine avec un vrai menu après le voyage éprouvant de près de neuf heures. Et il se régale ! Il est plein d'éloges sur le menu improvisé qui, dans ce cadre idyllique, lui paraît être un repas trois étoiles. Notre petite gazinière fait parfaitement son travail et ce repas nous restera toujours en mémoire.

Dimanche, nous poursuivons le long de sites industriels impressionnants ; nous traversons le pont du canal sur la Meurthe, qui s'écoule en petites cascades sous le canal de la Marne au Rhin. Par cet après-midi estival, il fait chaud et nous mouillons dans le port de Nancy. Là encore, notre bateau brille par sa souplesse – le DELFIN glisse élégamment

« ...Profiter du soleil et des paysages... »

bon vin alsacien et retournerons satisfaits à bord.

La nuit, il pleut fortement et nous nous préparons à une journée fraîche. Mais dès les premiers kilomètres parcourus sur le canal de la Marne au Rhin en direction de Nancy, le soleil refait surface et les nuages se dissipent. Nous retirons nos pulls et les rangeons dans la cabine avant. Au programme aujourd'hui : le passage de l'écluse à sas de Rechicourt, surnommée de manière peu engageante « *la tombe* ».

Avec une profondeur de 16 mètres, c'est l'écluse à la plus haute chute du réseau français, ce qui force le respect à l'égard de l'éclusière en chef. Le sympathique éclusier nous remet une télécommande pour passer les prochaines écluses du canal et nous indique aussi l'un des bollards flottants avant. « *C'est plus doucement ici, Madame !* » dit-il. Dans cette imposante construction, la lente descente en aval est

en marche arrière pour entrer dans le box étroit du port. Qui mouille par un magnifique dimanche d'été à Nancy devrait arriver au début d'après-midi car ce port est très fréquenté. Et cette ville est intéressante. Nos voisins, un couple d'Américains amarré ici depuis quatre semaines, nous recommandent d'admirer le son et lumières de la place Stanislas en soirée. Nous sommes enchantés ! Ce qui est projeté sur la façade de l'hôtel de ville est incroyable. Jeux de couleurs, statues, images baroques, Louis XIV – admiratifs, nous sommes bouche bée.

Nous rayonnons de bonheur et le soleil avec nous

Le lundi, nous poursuivons en direction de Metz ; nous rayonnons de bonheur et le soleil avec nous. Et ce également parce que le capitaine ramène de ses achats pour le petit-déjeuner un petit rosier pour la maîtresse de bord qui la ravira longtemps encore après cette croisière. Après Nancy, nous avons aussi relevé notre mât. Il a plu beaucoup avant ce voyage de sorte que le niveau d'eau du canal est relativement élevé. Pour que le passage sous les petits ponts ne soit pas trop périlleux, nous avons descendu le mât pendant le voyage sur le conseil de notre charter. Désormais notre Grand Sturdy, mât relevé, navigue à nouveau dans toute sa splendeur.

Les premières écluses de la Moselle nous attendant avec leurs 170 m. de longueur - c'est tout de même un autre ordre de grandeur que les écluses du canal traversées jusqu'à présent. À nous trois, nous passons les écluses avec un gros bateau de marchandises que nous suivons pendant quelques temps. Voilà que le certificat de radiocommunication du capitaine enfin mis en pratique s'avère très utile. « *Frouard Ecluse, Frouard Ecluse, Frouard Ecluse ! Ici le yacht à moteur DELFIN, yacht à moteur DELFIN, yacht à moteur DELFIN ! Nous sommes au kilomètre 157, direction Metz. Est-ce que nous pouvons écluser ?* » « *Ici l'écluse – prenez la petite écluse à gauche !* » Alors d'accord, nous attendons notre tour devant la petite écluse à gauche jusqu'à ce qu'un bateau d'excursion transportant des écoliers soit passé.

Dans le port de Metz, on nous accueille chaleureusement, comme partout d'ailleurs. Le lendemain matin, de sympathiques Hollandais dans le box d'à côté nous aident à manœuvrer parce qu'il nous manque justement la pièce nécessaire bien que nous en ayons plusieurs à bord. Comme partout, l'entraide règne, nous échangeons informations et conseils, nous papotons et, une fois de plus, nous faisons la connaissance de plaisanciers sympathiques.





« ...Saarburg; En plein centre ville, une étonnante chute d'eau... »

À bord de notre petit bijou, nous descendons la vallée de la Moselle et croisons des navires de marchandises de 5 000 tonnes, nous passons les écluses avec des bateliers professionnels et d'autres plaisanciers. Comme par hasard, c'est justement au jour le plus chaud de nos vacances que nous devons attendre longtemps devant l'écluse de Thionville. D'abord, c'est au tour d'un grand cargo qui à lui seul remplit tout le sas. Un problème se présente à la sortie car un bateau tout aussi grand qui veut entrer de l'autre côté de l'écluse à sens unique bloque le passage. Le temps que l'immense bateau soit remorqué à contre-sens à travers l'étroite entrée du canal, que le premier bateau ait traversé l'étroit passage et que le deuxième bateau ait passé l'écluse, presque trois heures se sont écoulées...

Nouvelle soirée fabuleuse à bord de notre bateau

Mardi soir, nous mouillons aux appontements fermés depuis de Sierck-les-Bains où nous avons prévu de dîner, mais nous serons déçus. Le mardi en effet, tous les restaurants sont fermés. Nous décidons donc de nous installer confortablement sur le pont arrière et sommes plus que dédommagés par un magnifique coucher de soleil avec vue sur le château tout en

dégustant un plat de pâtes et du vin rouge. Nouvelle soirée fabuleuse à bord de notre bateau.

Le lendemain, nous ne larguons les amarres que vers 11 heures. – nous voulons prendre du carburant à la station de Schwebsange/Luxembourg et accueillir une amie pour les deux derniers jours de notre voyage. Gaby, passionnée de voile, a spécialement fait le déplacement depuis Munich pour faire avec nous quelques kilomètres sur la Moselle et la Sarre à bord de notre petit yacht.

Après avoir dû attendre près de deux heures parce que la station était à sec et devait d'abord être ravitaillée, nous prenons notre invitée à bord et repartons. Nous poursuivons notre voyage à travers les vignobles, profitons du soleil et du magnifique paysage. En fin d'après-midi, nous mouillons à Wasserbillig, où le sympathique capitaine du port nous recommande un petit restaurant tout proche. Nous y terminons la soirée avec un steak juteux et un Elbling luxembourgeois bien frais.

La fin de notre voyage approche, nous levons l'ancre, avec déjà un peu de mélancolie, pour descendre la Moselle. Nous y croisons le paquebot « Princesse Marie-Astrid » à bord duquel a été signé l'Accord de Schengen en 1985, plusieurs gros bateaux et la police fluviale. À Konz commence notre dernier tronçon – la Sarre. Ainsi, l'avant-dernier jour de notre voyage nous conduit dans la jolie petite ville de vigneron qu'est Saarburg avec son vieux centre qui mérite une visite. Nous mouillons à côté d'une « grande sœur » de notre DELFIN : sur l'appontement des invités du WSC Saarburg, un Linssen Grand Sturdy 430 Mark II a déjà jeté l'ancre. C'est un bateau majestueux. Les autres équipages sont nombreux à admirer les deux jolies sœurs.

En plein centre ville, une étonnante chute d'eau

Nous nous préparons ainsi que notre bateau pour une avant-dernière « sortie » ; une promenade d'environ 30 minutes nous conduit au cœur de la ville. En plein centre, nous sommes étonnés de découvrir une chute d'eau spectaculaire qui actionne trois roues d'un ancien moulin. Sur la place du marché, nous terminons cette chaude journée par un petit dîner et un bon vin de la Sarre. De retour sur notre bateau, nous restons longtemps sur le pont arrière à passer en revue notre voyage.

Le dernier jour de voyage nous conduit dans le port d'attache de notre « DELFIN », le port de plaisance de Merzig. Nos invités nous attendent à 16h00 derrière l'écluse de Mettlach pour parcourir les 10 derniers kilomètres avec nous. Et pour la deuxième fois de notre voyage, nous devons patienter à l'approche d'une écluse. Nous n'obtenons l'autorisation de continuer qu'après le passage de deux bateaux d'excursion

qui avancent à une demi-heure d'intervalle dans l'écluse. Nous avons déjà attendu une heure avant, le long du mur du quai ; le capitaine du bateau de plaisance derrière nous, qui passe souvent l'écluse et connaît les temps d'attente parfois très longs, en profite pour faire une petite promenade sur la terre ferme.

Nos invités apprécient le voyage autour de la « boucle de la Sarre », un méandre qui contourne le Taunus. Plusieurs chefs d'État tels le roi Frédéric Guillaume IV de Prusse, Konrad Adenauer, Jacques Chirac et Angela Merkel se sont rendus au point de vue haut perché « Cloef » et apprécié la vue sur cette boucle de la Sarre.

À Merzig, nous mouillons une dernière fois pour un dîner avec nos invités sur le pont arrière.

C'est en admirant le ciel étoilé et en faisant le vœu de refaire un voyage un peu plus long à bord d'un Linssen dans un futur proche que nous prenons congé de deux si belles semaines, dont les impressions nous resteront longtemps en mémoire.



Anette Leistenschneider, régisseuse, et Ralf Deimel, ingénieur économiste, ont entrepris à l'été 2009 avec un Linssen 29.9 leur première croisière commune pour effectuer ce que l'on appelle le « Circuit de la Quiche lorraine ». Pour Ralf Deimel, c'était sa deuxième croisière, et un grand bonheur parce qu'à bord d'un Linssen. Depuis ce voyage, Ralf et Anette ont attrapé le virus Linssen. Ils projettent d'autres croisières ensemble à bord d'un Linssen.

Pour de plus amples informations :
Yacht Charter Holiday Tours GmbH
Peter Schönberger
Hauptstraße 24
D-66740 Saarlouis
Tél. +49 (0)6831 - 69379
Fax +49 (0)6831 - 69381
info@saarmoselyachtcharter.de
www.saarmoselyachtcharter.de
www.linssenboatingholidays.com
www.tourismus.saarland.de

Ma relation avec les Pays-Bas remonte à une époque où il me paraissait absurde de posséder un yacht à moteur. En effet, j'étais alors trop profondément attaché à la voile. Il ne faut pourtant jamais dire jamais ... Lorsque je vis les plans du Classic Sturdy 360 OC (avec timonerie ouverte) de Linssen qui arrivait sur le marché, ce fut le coup de foudre.



Grüezi la Hollande !

Coup de foudre

Nous avons immédiatement vendu notre voilier et nous sommes « procurés » au total 170 pieds de yachts à moteur à Maasbracht. Précisons qu'il s'agit en fait de quatre Sturdy flambant neufs que nous avons acquis au fil des ans et qui, à l'exception de notre actuel Grand Sturdy 430 MK II, étaient presque exclusivement utilisés en France.



« Burdaard sur la Dokkumer Ee »

Nous totalisons 170 pieds parce que le dernier bateau mesure en réalité 44 pieds de long. 3 années se sont écoulées, autrement dit plus de 500 heures de navigation, depuis que nous avons quitté la Bourgogne pour les Pays-Bas. Nous avons ainsi parcouru le canal du Rhône au Rhin, le Rhin et la Meuse jusqu'à Maasbracht, soit environ 1 150 km et 148 écluses. Cette traversée ne peut se faire en 10 jours qu'avec un ami proche. La documentation sur les voies navigables m'apprend que le Canal du Rhône au Rhin est considéré comme l'une des plus belles. Je ne suis pas le seul à le penser.

La Hollande, enfin !

Sur le plan de la superficie, les Pays-Bas pourraient être comparés à la Suisse. En effet, leur superficie ne dépasse celle de la Suisse que de 243 km², pour une population de près de 9 millions de plus que la Suisse. Au lieu de 7 millions de

Texte Josef Walker
situé même sous le niveau de la mer. C'est exactement ça qui m'avait depuis longtemps attiré aux Pays-Bas.

Il était donc normal que je me sois préparé quelque temps avant le départ en me plongeant dans la documentation très abondante. Les ouvrages de Jan Werner (Delius Klasing), Manfred Fenzel (Edition Maritim) et d'autres conduisent aux plus belles destinations. Les nombreuses cartes de l'ANWB (l'équivalent néerlandais de l'Automobile Club de Suisse, ACS) sont très précises. Il en va de même pour la carte digitale de mon plotter, que j'apprécie beaucoup.

Bible de la navigation

Il est essentiel de l'avoir à bord dès le début : L'almanach fluvial 1 de l'ANWB contient le règlement de police et de nombreux conseils utiles. Avec ses 800 pages, c'est un peu la Bible de la navigation. Depuis peu, ce règlement est également disponible en allemand. Dans l'almanach fluvial 2 de l'ANWB, de plus de 900 pages, on apprend tout ce que, à un moment donné, on risque de devoir ou vouloir savoir. Quand le pont ouvrira à nouveau par exemple et tous les détails sur plus d'un millier de ports ! Ces deux ouvrages se trouvent partout où il est question de sport nautique. Bien entendu, ils sont en néerlandais, ce qui, avec un peu de bonne volonté, n'est pas vraiment un problème quand on parle allemand. Les choses se compliquent nettement pour la communication orale.

Outre un dictionnaire complet, je recommande vivement le guide linguistique de l'ANWB consacré au néerlandais pour les voyageurs et que l'on peut acheter dans pratiquement n'importe quel office du tourisme ANWB néerlandais. J'ajoute que, si cela peut vous consoler autant que moi, les Néerlandais ne se comprennent pas non plus toujours entre eux ; du Limbourg au sud à la Frise au nord, on ne parle pas vraiment la même langue.

Internet

Internet propose aussi des informations de qualité. De nombreux ports proposent déjà l'accès sans fil gratuitement ou contre une petite somme. Il vaut mieux se rendre d'abord dans une boutique de téléphonie que l'on voit partout. Achetez-vous auprès d'une marque leader d'ordinateurs

branchement sur votre ordinateur. Cela vous permettra d'éviter les problèmes. Comme on le sait, le transfert de données en mode itinérance peut chiffrer très vite, à tel point que vous n'aurez plus de quoi faire le plein !

Larguez les amarres !

Maasbracht – la ville natale si l'on peut dire des yachts Linssen – est l'un des lieux navigables les plus méridionaux des Pays-Bas. Mais c'est aussi le plus grand port pour les bateaux ateliers des voies fluviales.

Trois immenses écluses en cours d'agrandissement constituent le tronçon du Canal de la Reine Juliana qui conduit en amont à Maastricht et à la frontière belge (au sud). Nous poursuivons vers le nord sur la Meuse qui traverse les terres plus basses en aval. À peine a-t-on largué les amarres que l'on se trouve au milieu d'une zone de sports nautiques assez étendue. Roermond avec ses lacs et nombreux ports de plaisance est très fréquentée le week-end. Les voiliers qui ont la priorité peuvent sérieusement compliquer la navigation pour les yachts à moteur. Pourtant, le sentiment d'être au cœur du peloton est très spécial.

Ce qu'on remarque ici : Les ducs d'albe sur lesquels les jetées sont fixées sont extrêmement hauts. Le niveau de la Meuse peut monter très haut (en hiver généralement), ce qui est également le cas de presque tous les autres grands fleuves. Si haut que certains de ces pieux ont dû être surélevés et sont aussi hauts que deux étages. Pour le reste, la Meuse est merveilleuse et très paisible. Des rives douces peuplées d'innombrables oiseaux aquatiques, mais aussi de chevaux, de vaches et de moutons en-dehors des tronçons où la navigation à grande vitesse est autorisée et où il faut bien faire attention à ce qui se passe derrière soi ! Autrement, on peut se retrouver sur le « chemin de halage » parce qu'un bateau plus grand nous a dépassé, souvent d'ailleurs avec l'échappement ouvert à ce moment précis.

De temps en temps, des écluses relativement distantes les unes et des autres. Pas une, mais trois, l'une à côté de l'autre, qui sont presque toujours en service. Ici, personne ne meurt de soif devant une écluse ! Par contre, le passage de l'écluse peut s'accompagner d'une montée d'adrénaline quand, juste devant le trait rouge du seuil et tout aussi près de la proue, la poupe de votre bateau se trouve nez à nez avec la poupe d'un navire de marchandises. On est toujours épaté en voyant à l'œuvre les consciencieux capitaines des cargos chargés de plusieurs milliers de tonnes de fret. Les affiches originales de Rijkswaterstaat – l'agence de l'État dont les bateaux jaunes assurent l'entretien des voies navigables – que l'on aperçoit ici et là sur les berges sont du meilleur effet. Le site Internet www.rijkswaterstaat.nl mérite d'ailleurs une petite visite.

Au lieu de ponts, il y a des « kabelponts », ces bacs mus par câbles qui mettent un point d'honneur à traverser le fleuve au moment même où on arrive. Gardez-vous bien de vous en approcher de trop près. Leurs câbles d'acier ou cordes peuvent être dévastatrices, sauf pour les bacs eux-mêmes ... Et puisque nous parlons des ponts : Plus au nord, en particulier dans la belle région frisonne, certains ponts sont si bas qu'il faut d'abord les ouvrir pour pouvoir passer. Cela va assez vite et est parfois payant. Le gardien de pont présente



« ...Ambiance nocturne à Well sur la Meuse limbourgeoise... »

alors un sabot de bois pour récupérer le montant dû. Tous les ponts ont un nom. Ainsi, on peut vérifier dans l'almanach leurs heures de fermeture.

Les Pays-Bas sont la patrie des yachts en acier

Quand on amarre dans l'un des innombrables ports, il faut savoir que tout est contre paiement, mais tout est aussi dans un état impeccable et fonctionne.

Toutefois, j'ai souvent le sentiment qu'un kilowatt d'électricité représente dans chaque port une quantité d'énergie différente. Selon la météo, un vent assez fort peut souffler sur le port. On peut alors constater une fois de plus que les yachts à moteur peuvent aussi faire de la voile. Malheureusement, ils ne peuvent le faire que dans le bassin portuaire par grand vent. Ne soyez pas déçus si des skippers observent très précisément toutes vos manœuvres sans porter assistance. Ils partent du principe que les propriétaires d'un yacht Linssen savent naviguer.

Il est assez fréquent que s'ensuive une conversation sympathique avec les habitants qui ont d'ailleurs eux-mêmes rarement un Linssen, mais sont fiers que des yachts aussi parfaits soient construits dans leur pays. D'une manière générale, les Pays-Bas sont la patrie des yachts en acier. D'innombrables chantiers navals, même petits, construisent de très beaux bateaux. Le plus souvent, ce sont des exemplaires uniques fabriqués selon les souhaits des acheteurs. À cela s'ajoutent



les très anciens bateaux à fond plat avec leur mât en bois et leurs puissantes ailes de dérive qui sont parfois magnifiques. Au mieux, seul l'arrière-grand-père peut se rappeler de leur mise sur quille. La qualité des bateaux néerlandais est apparemment payante et d'une longévité exceptionnelle.

En dehors des ports, on peut aussi souvent amarrer au cœur des villes ! Ou en plein milieu d'un lac, entouré uniquement d'eau, de nature, de tranquillité ! Il y a aussi des îles avec des bateaux de toutes tailles amarrés dans des criques. La fréquentation de ces appontements est souvent particulière. En plein milieu, un bateau dont on a déjà vu le nom une bonne douzaine de fois. Impossible d'amarrer ici, ni devant ni derrière l'embarcation la plupart du temps sans numéro et pas plus rapide que 20 km/h. Par contre, à côté de la nature, on trouve un container pour les déchets. Et du vent en prime, souvent, qui nous empêche de lire « Serious Pleasure » sur le pont arrière. Ça ne fait rien, de toute façon, le passionnant magazine sera feuilleté une centaine de fois. Mais si vous ne voulez ou ne pouvez pas attendre plus longtemps : Branchez votre clé USB sur votre portable et rendez-vous sur www.seriouspleasure.com. Bonne lecture !

La Frise

En Frise, les étendues d'eau sont impressionnantes. Elles peuvent avoir différents niveaux tout en étant côte à côte. Des maisons de rêve dont la hauteur de sol ne dépasse le niveau du canal que de quelques décimètres. Dans ce pays, la cohabitation avec l'eau fonctionne depuis des siècles. Il y a des panneaux indicateurs aux croisements et embranchements des canaux, comme sur la route. C'est très pratique parce qu'il n'y a personne, que des vaches, pour demander son chemin. Il y a aussi beaucoup de moulins à vent bien

conservés et qui font partie du paysage. Aujourd'hui encore, on utilise la graisse de porc pour le graissage de leurs axes en bois.

De retour chez soi, la nostalgie des magnifiques petites villes souvent protégées par d'immenses remparts vous prend assez rapidement. Le souvenir des maisons en briques construites à la perfection il y a des siècles. Des fenêtres transformées en lieu d'exposition. Des portes d'entrée laquées en noir brillant ou dans une couleur nuancée avec du bleu ou du vert. J'aimerais un jour en faire une galerie de photos. C'est sans doute une raison suffisante pour souhaiter retourner souvent aux Pays-Bas. L'équipement photo dont j'aurai besoin sera transporté dans le plus grand confort sur notre fabuleux Linssen Grand Sturdy 430 Mark II « PLAISIR ». 

À l'instar de Rollo Gebhard, Yvonne et Josef Walker sont tombé amoureux du Classic Sturdy 360 OC en 1992 et a décidé, après de nombreuses années de voile, de passer à un bateau à moteur. Il est ainsi devenu un connaisseur Linssen par excellence. Un client devenu un ami. Au fil des ans, il a acquis un Classic Sturdy 400, un Grand Sturdy 500 et, après avoir eu leur port d'attache sur le Lac de Neuchâtel et en Bourgogne, Yvonne et Josef Walker naviguent désormais avec leur Grand Sturdy 430 MK II « PLAISIR » aux Pays-Bas. La navigation aux Pays-Bas vue par un Suisse. Une perspective intéressante, pas seulement pour les étrangers.



Par temps clair, votre regard peut se porter à l'infini. Le ciel du fjord d'Oslo n'est jamais aussi dégagé que par une froide journée d'hiver. Au loin, pas un bateau en vue, et sur le mien, nul autre passager à part moi que mon fils Julius, âgé de 13 ans. Le calme plat règne sur l'archipel hivernal qui entoure notre île Tjøme bien-aimée et le Volvo Penta D3, bien caché derrière des plaques d'acier solidement isolées, perturbe à peine le silence. Et j'en suis très heureux.



Au pays des merveilles hivernales

En Norvège, passage d'un Colin Archer à un Linssen

Texte Helge Johnsen; Photos John P.Marthinsen & Gunnar Rougnö

Ces derniers jours, les plus de 500 îlots autour de Tjøme, d'une superficie de 40 km² environ, ont été recouverts d'une épaisse couche de neige, presque jusqu'au bord de la mer calme. La mer bleue scintillante et le ciel bleu forment un magnifique contraste avec les îlots blancs qui brillent au soleil. Julius et moi admirons ce spectacle sans mot dire. Les mots sont superflus. J'ai déjà vu ce spectacle mille fois, mais il m'emplit à chaque fois d'un sentiment d'humilité et de gratitude. Les jours comme aujourd'hui me font toujours penser à mes ancêtres qui vivaient sur l'un de ces îlots. Ils étaient pêcheurs, marins et les femmes robustes, toujours à travailler. Ils étaient pauvres, mais ne manquaient de rien. Pour eux, le bateau faisait partie de leur vie voire était toute leur vie. Parfois, le bateau représentait la fin de leur vie. Mon arrière-grand-père, capitaine du tallship BUD, a péri en

mer avec son bateau en novembre 1905, quelque part entre l'Ecosse et une petite ville proche de Tjøme. L'armateur versa à sa veuve et à ses sept enfants une indemnité d'une valeur de 7 à 8 euros.

Iles de granit

Dans d'autres langues, il n'y a pas de mots pour désigner ces petits îlots de granit – probablement parce que ces îlots n'existent nulle part ailleurs. Rien n'y pousse ou presque, à part quelques rares petites fleurs côtières magnifiques. Le granit est érodé jusqu'à la perfection ; les formes sont magnifiquement rondes et sans angles pointus. Partout, on trouve des solariums naturels. En été, le granite retient la nuit la chaleur de la journée et reste agréablement chaud jusqu'au lever du soleil. Toutefois, le soleil ne disparaît bien



« ...Iles de granit... »

sûr que brièvement et il ne fait jamais vraiment nuit en été. Il y a plus de 10 000 ans, la Scandinavie était entièrement recouverte d'une couche d'inlandsis de plus d'un kilomètre d'épaisseur. La douceur des formes du granit provient de la combinaison rare de cette épaisse couche d'inlandsis et de la pierre extrêmement dure, comme le granit justement et la cyanite. Le véritable sculpteur n'était pas la glace, mais une couche d'eaux de fonte pleine de sable et de graviers qui propulsait la glace avec énormément de force, polissant ainsi la pierre. La plupart des oiseaux qui passent l'été ici est déjà partie il y a quelques mois pour le sud. Certains vont en Afrique, d'autres jusqu'au pôle sud et les fainéants ne dépassent pas les côtes françaises et anglaises. Je me réjouis de reprendre mon Grand Sturdy au début du printemps, quand tous ces oiseaux reviendront, et de le manœuvrer prudemment et sans bruit à travers les passages étroits et parfois peu profonds. Là encore, le moteur silencieux du Grand Sturdy me sera très utile.

Deuxième phare le plus élevé de Norvège

Si nous poursuivons notre route, nous verrons bientôt les phares Svenner et Færder. Bien que datant de 1857, Færder est toujours le deuxième phare le plus élevé de Norvège. La lumière diffusée du haut de ses 43 mètres est visible de la côte jusqu'à 19 miles marins. Ma famille et moi y avons passé des journées et nuits fantastiques et nous nous réjouissons d'y retrouver avec le Grand Sturdy. En été, on y croise parfois, par beau temps, une poignée de visiteurs. La nuit par contre, le royaume entier nous appartient. Le lendemain, nous profitons tranquillement du lever du soleil époustou-

flant. En Norvège, les nuits où la température ne descend pas à moins de +20°C sont appelées « nuits tropicales ». Ces nuits se produisent presque chaque année et la petite île Tristein (qui signifie « trois pierres »), où trône le phare, est l'endroit où il y a le plus de nuits tropicales en Norvège. Le record – 18 nuits tropicales – a été établi en 1997, ce qui est remarquable si l'on considère que ce lieu se situe à 59°01'36" latitude nord et 10°31'28" longitude est. Une nuit d'été claire et douce, où le soleil ne disparaît que quelques instants à l'horizon, après quoi le jour dure 19 heures, est quelque chose d'inoubliable. Le séjour est nettement moins agréable sous une tempête hivernale, bien que cette expérience soit elle aussi inoubliable.

Colin Archer

Cette année, les tempêtes étaient modérées. Au cours de l'automne dernier, j'ai remplacé un Colin Archer, un double-ender en bois très navigable avec une longue quille et un tirant d'eau de 2 mètres, par un Linsse Grand Sturdy 40.9 AC. C'était une décision plutôt radicale. Étant donné que j'utilise mon bateau tout au long de l'année, la navigabilité est très importante pour moi. Aujourd'hui, je ne cherche plus vraiment à naviguer dans la tempête, comme je le faisais plus jeune. Je dois admettre que j'étais un peu sceptique concernant le tirant d'eau de 1,20 m du Grand Sturdy, mais le bateau me plaisait beaucoup et j'avais très envie de l'essayer. Le jour où une forte tempête a fait échouer le tanker chinois FULL CITY sur les rochers de la côte méridionale norvégienne, j'ai eu l'occasion – au même endroit exactement – de faire un essai avec un Grand Sturdy du représentant ↵



norvégien. Comparé à la nuit précédente, il y avait certes une petite acalmie, mais la mer était encore assez agitée. Volontairement, je n'ai pas pris de gants avec le bateau, mais il a contourné sans effort toutes les difficultés auxquelles je l'avais confronté. J'étais agréablement surpris.

En ce jour d'hiver dans le fjord, Julius me fait remarquer que nous pourrions dans quelques semaines éventuellement faire ce voyage à pied. Il a raison bien sûr. L'hiver s'annonce rude et il est fort possible que le fjord gèle, ce qui arrive une fois tous les 5 à 10 ans. Sur le chemin du retour vers le ponton proche de notre maison, nous discutons des mesures de précaution à prendre pour aider le Linssen à passer l'hiver en toute sécurité. Quelques heures de travail et il sera prêt à l'affronter.

Entre la fin mars et début avril, nous pourrons larguer les amarres et prendre la mer. 

Pour de plus amples informations :

Linssen Yachts Norge - Thor R. Nilsen AS

Skjerkøyveien 54
N-3960 Stathelle
Tel. +47 35 96 87 50
Fax +47 35 96 87 51
firmapost@trn.no
www.trn.no



Comme vous avez pu le lire, Heidi et Helge Johnsen sont des plaisanciers « expérimentés » qui naviguent surtout le long des côtes norvégiennes et suédoises. Helge est passionné par les navires en bois de construction traditionnelle, et son chef-d'œuvre a été la restauration avec quelques amis d'un deux mâts de 76 pieds et de 110 tonnes datant de 1877. Le bateau a ensuite été cédé au « Norwegian Inspectorate of Ancient Objects ». En 1987 (110 ans plus tard...) il a construit de ses propres mains un petit navire de 30' avec des surliures qu'il possède encore aujourd'hui. En 2009, Heidi et Helge ont décidé de remplacer leur Colin Archer par un Grand Sturdy 40.9 AC. 



« ...Prêt pour l'hiver en quelques heures... »



Texte et photos : Ivo Menzel

AVEC SA CULTURE FASCINANTE, SA GASTRONOMIE GÉNÉREUSE ET SES VINS EXCLUSIFS, LA BOURGOGNE A TOUT POUR SEDUIRE.

CEUX QUI ONT ENVIE D'EXPLORER LES COINS MOINS CONNUS DE CETTE RÉGION DEPUIS L'EAU DEVRAIENT ENVISAGER DE NAVIGUER SUR LE CANAL DU NIVERNAIS. MIKE GARDNER-ROBERTS DE FRANCE FLUVIALE DISPOSE DES BATEAUX DE LOCATION LINSSSEN IDÉAUX À CETTE FIN.

« Villiers-sur-Yonne ? » À la gare d'Auxerre, le chauffeur de taxi fronce les sourcils. « Mon dieu » s'étonne-t-il, « Où voulez-vous aller ? À Villiers-sur-Yonne ? Mais à part quelques maisons et une vieille église, il n'y a rien là-bas. » « C'est pourtant exactement là que nous voulons aller », répondons-nous, Petra et moi. Le taxi reste dubitatif, redresse sa casquette et nous conduit à destination par des routes de campagne étroites et sinueuses, à travers des villages rustiques et des forêts denses.

Une heure plus tard, il comprend tout. Petra descend du taxi, traverse le pont moyenâgeux sur l'Yonne et fait signe au Linssen Grand Sturdy flambant neuf qui nous

attend en bas à quai. « Oh, là, là ! Un bateau de croisière », dit-il en ricanant, « c'est pour ça que vous êtes là. » Je souris, récupère nos affaires dans le coffre et paie la course. « Tout s'est bien passé alors », me lance Klaus en guise d'accueil quelques minutes plus tard à bord du Linssen. Alors que Petra inspecte ravie l'intérieur du yacht, Klaus me relate l'itinéraire parcouru jusque là. « J'ai pris le bateau plus bas, dans la petite ville de Decize sur la Loire. Les moments les plus palpitants que j'ai connus étaient les tunnels de 1 200 m de long de La Collancelle, les 16 écluses de Sardy-lès-Épiry et hier le village moyenâgeux comme sorti d'un livre d'images Vézelay et son imposante basilique de Sainte Marie-Madeleine. Je suis arrivé à midi, je vous attendais. »

La soirée se prolonge. Klaus a préparé un fabuleux plateau de fromages. Il nous sert aussi du jambon, du foie-gras, du raisin et – bien évidemment - du Pinot Noir et du Chablis. Nous avons beaucoup de choses à nous raconter. La lune a jeté depuis longtemps sa lumière argent sur les arbres fruitiers et platanes qui nous entourent. À un moment donné, un clocher lointain annonce le point du jour, nous trinquons encore une fois à notre croisière et à notre magnifique Linssen, Après avoir dit bonne nuit à Klaus, nous mettons le cap sur notre confortable cabine arrière.

À 8h00 piles, le soleil nous tire de notre sommeil et je descends du bateau pour chercher du pain frais. Mais y-a-t-il seulement une boulangerie au village ? Cette question trouve rapidement une réponse. À peine suis-je arrivé sur le pont enjambant l'Yonne qu'une camionnette cahote sur la rue du Pont. Le véhicule s'arrête. La fenêtre s'ouvre sur le côté découvrant une montagne de baguettes tout juste sorties du four. « Combien en voulez-vous ? », demande la conductrice. J'en achète trois. Elle sert les autres clients et prend congé d'un charmant « au revoir » avant de rejoindre le prochain village. De retour sur le bateau, l'air s'est empli d'une délicieuse odeur de café, nous prenons le petit-déjeuner et Klaus nous détache pour prendre la direction de Clamecy.

L'ambiance est au beau fixe. Aux prés gras peuplés de charolaises blanches succèdent des rives en pente douce, des champs de colza d'un jaune éclatant et une forêt très sombre. À l'écluse de Chevroche, deux cyclistes d'Ol-

denburg attendent. Ils se présentent : « Uwe et Margit ». Depuis une semaine, ils font le trajet de Decize à Auxerre. Alors qu'Uwe fait les louanges des auberges longeant le canal, Margit lance des regards curieux sur le Linssen. « Nous avons déjà fait quelques croisières », dit-elle, « surtout, sur de grands paquebots comme l'Aida. Mais nous n'avons jamais vu un petit bateau aussi mignon. » On dirait que Klaus vient de mordre à pleine dent dans un citron amer. Il s'abstient toutefois de tout commentaire et propose plutôt au couple de monter à bord un moment. « Le bateau n'est pas si petit que ça ». « Bien sûr », répond Margit avec un grand sourire, « nous adorerions ».

Alors qu'ils montent à bord, une Renault blanche arrive en trombe. Un jeune homme en sort et sprinte vers l'écluse. Hop, il se remonte les manches, crache dans les mains et remonte la manivelle pour ouvrir la porte. Dix minutes plus tard, le Linssen glisse comme sur un rail en direction de Clamecy. La première chose que l'on voit de cette ville autrefois prospère grâce au flottage de bois est l'ancienne collégiale Saint-Martin. Elle s'élanche tout droit vers le ciel sans nuage entre d'épais érables. Nous amarçons dans le petit port et entamons l'ascension jusqu'à la vieille ville située en hauteur.

Le projet de construction du canal est né dès le XVIe siècle. Les alentours de Paris étant déjà entièrement déboisés, il fallait acheminer le précieux combustible dans la riche capitale en parcourant des longues distances sur des routes de campagne cahoteuses. Le canal du Niver-



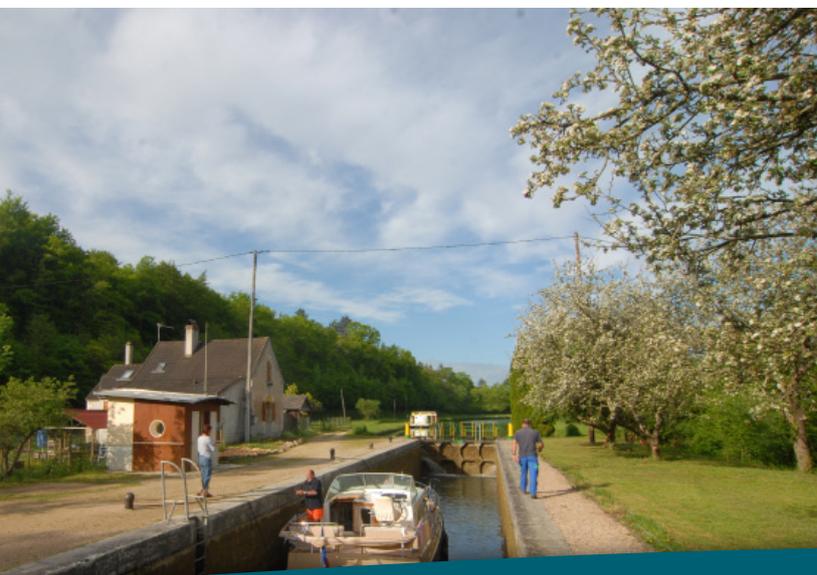
nais en tant que voie navigable devait relier Paris et les forêts du Bazois. Il fallut tout de même attendre 250 ans jusqu'à la mise en service du premier tronçon. Et encore, tout dépend de ce qu'on entend par « mise en service ». On abattait les arbres quelque part dans la forêt, on découpait les troncs et on les jetait dans les ruisseaux et rivières. À Clamecy, on les repêchait et les ficelait en radeaux de 75 m de long et 5,50 m de large. En équilibre sur les troncs, les floteurs téméraires les acheminaient sur Paris à l'aide de longues rames. Mais Clamecy et ses 5 000 âmes était bien plus qu'un « terminal » pour le flottage de bois vers la capitale. Avec ses pittoresques maisons à colombages, ses charmantes ruelles et ses auberges très couleur locale, Clamecy est aussi la ville natale des écrivains Romain Rolland et Claude Tillier. Alors que le Tillier fit rire avec son œuvre satyrique « Mon Oncle Benjamin », le Prix Nobel Rolland s'engagea pendant la Première et la Seconde guerres mondiales pour la paix et l'entente entre les peuples.

La croisière reprend jusqu'au pont-levis à commande manuelle qui enjambe le canal à hauteur de Pousseaux. Nous ne passerons jamais, l'ouvrage arrive environ au niveau du bastingage de notre Linssen. Que faire ? Attendre ? Attendre qui ? À cent lieues à la ronde, il n'y a personne en vue, pas de local de service, pas de numéro de téléphone, seulement un panneau qui interdit d'actionner soi-même le pont sous peine d'amende bien salée. « Attendons », propose Klaus. La parole du capitaine fait loi ... nous attendons ... 10 minutes, 15 minutes, 20 minutes ... au bout d'une demi-heure, un bateau arrive en face, le capitaine s'amarre, saute hors du bateau et actionne la manivelle - nous n'en croyons pas nos yeux - il relève le pont et nous propose de passer. Nous ne nous faisons pas prier, bien évidemment ...

À 19h00 piles, les éclusiers finissent leur service et rentrent chez eux. Par malheur, nous arrivons à l'écluse de Châtel-Censoir juste quelques minutes plus tard, trop tard. « Rien ne va plus », dit Klaus en haussant les épaules. Nous sommes contraints de passer la nuit dans la marina. Mais où trouver de quoi manger par ici ? « À 5 km, il y a une bonne rôtisserie », nous indique un employé de la marina. Nous sommes encore en train de réfléchir, mais il a déjà commandé un taxi et nous souhaite bon appétit. Après quelques virages négociés en souplesse le long des roches abruptes, nous nous installons à une table de l'auberge assez rustique. Dans la cheminée, le feu crépite, des photos d'alpinistes ornent les murs. Le chef nous salue et nous demande ce que nous désirons manger. « Il y a de la truite, du chapon de Bresse et du charolais. » Nous commandons le bœuf. « Bon choix », commentent les trois hommes assis à la table voisine. Ce sont des Parisiens intrépides venus pratiquer leur passion et escalader le rocher du Saussois.

Stendhal était un inconditionnel de la navigation sur les canaux de Bourgogne. Il y a 200 ans de cela, il disait qu'on pouvait mieux voir le pays depuis l'eau que depuis la calèche. Et c'est encore le cas aujourd'hui, à condition d'avoir du temps. Or, nous en avons ! Sans stress ni agitation, nous flânon dans les ruelles endormies de Mailly-le-Château qui surplombe l'Yonne sur un coteau calcaire, goûtons avec plaisir aux délicieuses truites de Monsieur Pageaud, pisciculteur à Prégilbert, traversons le pittoresque village fortifié de Cravant, où la Cure se jette dans l'Yonne, et mettons tranquillement le cap sur Bailly. Comme sur un tableau, l'Yonne déroule ses méandres au gré des forêts et vignobles. Nous amarrons à Bailly et escaladons le Col du Crémant à près de 200 m. En fait, nous nous tenons au sommet d'une carrière de pierre. À l'intérieur, la coopérative Bailly Lapiere y a installé ses caves. Sur 4 hectares de galeries voûtées sont ainsi entreposées environ 5 millions de bouteilles, un trésor que l'on goûter à l'entrée - en dose homéopathique - et acheter - en n'importe quelle quantité. Il va de soi que nous dégustons le noble breuvage. Nous constatons que si les vins rouges que l'on trouve entre Dijon, chef-lieu de la Bourgogne, et la petite ville de Beaune sont extraordinairement bons, les crémants du nord-ouest de la région sont divins.

La suite de l'histoire sera vite racontée. Le lendemain, à 9h00 précises, nous passons l'écluse de Bailly. Châteaux et maisons de maître défilent le long des rives, les anciens chemins de halage sont aujourd'hui des pistes cyclables asphaltées et nous retrouvons le bruit des voitures qui circulent sur les ponts. 5 écluses plus loin, nous arrivons à Auxerre, qui compte 38 000 habitants. Après 170 km et



110 écluses au total, notre Linssen est arrivé au bout de son voyage. Normalement, nous aurions dû rendre notre hôtel de luxe flottant à Vermenton. Mais Klaus s'était entendu avec Mike Gardner-Roberts, le patron du centre de location France Fluviale, pour que ce Britannique de naissance, amoureux de la France et des canaux récupère son bijou ici, dans le port de plaisance auxerrois. Les modalités sont vite réglées et Klaus nous accompagne en balade dans le labyrinthe de la pittoresque vieille ville avec ses maisons à colombages. Nous visitons la cathédrale gothique St-Étienne, probablement la plus célèbre de Bourgogne, et prenons congé de Klaus devant la Tour de l'Horloge pour grimper dans un taxi. « Villiers-sur-Yonne ? », demande le chauffeur. Je le regarde étonné, fronce les sourcils ... et je souris en reconnaissant notre chauffeur de l'autre jour. « Non, non ! Nous allons d'abord acheter du vin à Chablis, puis à la gare prendre le train pour Paris. » « D'accord », marmonne-t-il dans sa barbe imaginaire, il ajuste sa casquette et appuie sur l'accélérateur.



Pays de vins

Située au centre-est de la France, la Bourgogne est une région vallonnée de 31 600 km² qui atteint jusqu'à 900 m d'altitude et est constituée par les départements de la Côte d'Or, de la Saône-et-Loire, de la Nièvre et de l'Yonne. Chef-lieu de l'Yonne, la ville d'Auxerre est située au bord de l'Yonne et compte 38 000 habitants (www.auxerre.com). Elle compte parmi les plus belles de Bourgogne après Dijon. Outre les nombreux sites datant du Moyen-âge, avec tout d'abord la cathédrale gothique St-Étienne, la commune de Chablis, à 16 km de là, fief du vin du même nom qui est célèbre dans le monde entier, vaut certainement le détour. La plus grande ville de Bourgogne est Dijon avec 150 000 habitants.

Canal du Nivernais

Le projet de construction d'un canal reliant la Loire et la Seine remonte à l'époque d'Henri IV (1553-1610). Après le premier coup de bêche en 1784, il a fallu 60 ans pour que le canal soit mis en service pour le flottage de bois. Long de 174 km, il est doté de 110 écluses. Parmi les ouvrages les plus spectaculaires, citons les tunnels de La Collancelle (758 m de long), Mouas (268 m) et Breuilles (212 m), l'échelle d'écluses de la vallée de Sardy (16 écluses sur 3 km avec une déclivité totale de 48 m) ainsi que l'aqueduc de Montreuillon (33 m de haut et 145 m de long).

Pour de plus amples renseignements sur la location de bateaux en Bourgogne :

Burgundy Cruisers SARL

1 Quai du Port,

F-89270 VERMENTON

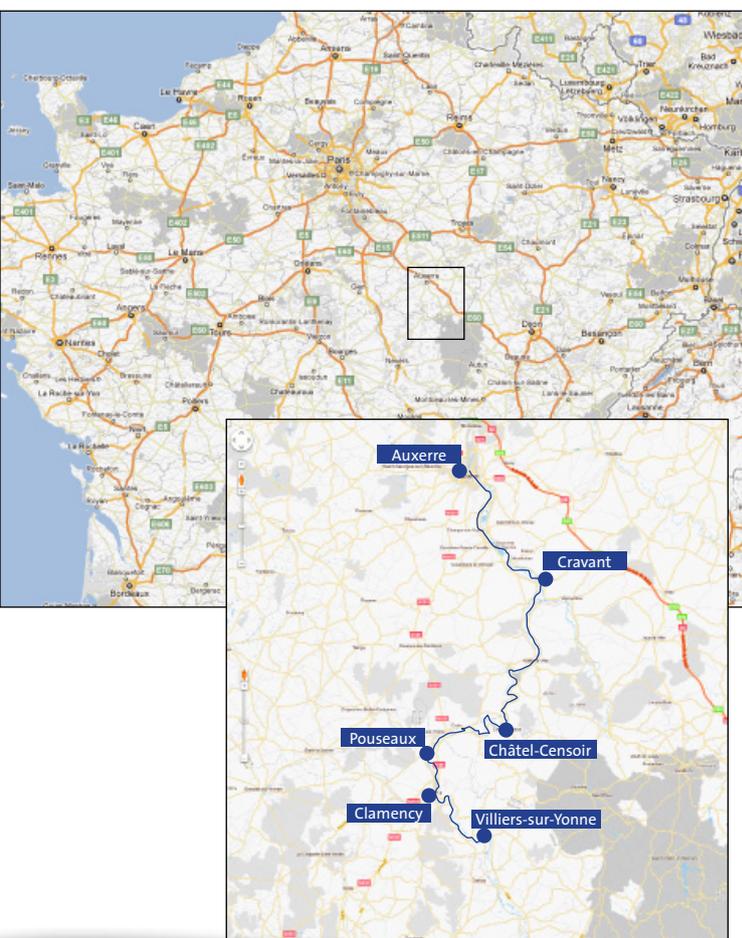
Tel.: +33 (0)3 86815455

Fax: +33 (0)3 86816787

france-fluviale@orange.fr

www.francefluviale.com

www.linssenboatingholidays.com





Texte et photos: Trudy Rutten et Jan Brummel

DANEMARK: L'ARCHIPEL DE NOMBREUSES ÎLES

L'ENVIE DE NAVIGUER NOUS TARAUDAIT DÉJÀ DEPUIS UN CERTAIN TEMPS. NOUS AVONS REÇU NOTRE GRAND STURDY 430 MARK II EN MARS 2012. AVEC SES DEUX MOTEURS ET SES STABILISATEURS, IL EST PRÊT À PRENDRE LA MER, ET NOUS DÉCIDONS DE FAIRE UNE CROISIÈRE VERS LE DANEMARK. NOUS EMBARQUONS NOS DEUX CHIENS ET NOUS PARTONS LE 29 JUIN DU CHANTIER NAVAL LINSSEN.

Nous montons sur le Rhin et naviguons pendant les trois premières semaines à travers l'Allemagne. La navigation est aisée sur les canaux allemands, les navires professionnels côtoient très bien ceux de la plaisance, et leur vitesse est au maximum de 15 km. Les nuitées le long de l'itinéraire dans les ports de plaisance et au bord des quais (de la navigation professionnelle) ne posent aucun problème, et la police fluviale veille au respect des règles en vigueur.

Il y a deux ouvrages d'art sur le canal Elbe-Seiten, dont l'écluse Uelzen avec un dénivelé de 23 m. Les bittes d'amarage flottantes permettent de passer l'écluse de manière décontractée. L'ouvrage d'art « Schiffshebewerk Scharnebeck » (Lüneburg) est un ascenseur à bateaux qui permet de passer un dénivelé de 38 m. C'est impressionnant de voir avec quelle facilité et simplicité il est possible de

minutes : on rentre le bateau dans le bac, on l'attache, et on profite de la vue sur l'apponnement.

SUR L'ELBE

Avant de monter sur ce fleuve au régime pluvial, il est conseillé d'écouter les prévisions météo en Allemagne et en République tchèque. En cas de pluie, le contre-courant peut atteindre en quelques jours 10 km. Nous avons un contre-courant de 3 km, ce qui est un changement appréciable par rapport aux canaux. Le paysage est magnifique, mais il faut faire très attention en raison des nombreux méandres et passages peu profonds. Le chenal de navigation est indiqué sur le quai. À présent, nous voyons de plus en plus souvent le pavillon danois ! Nous jetons l'ancre à Marina Lauenburg, une petite ville historique de pêcheurs

DANEMARK: L'ARCHIPEL DE NOMBREUSES ÎLES

« Elbe Schiffahrtsmuseum ».

Nous poursuivons notre route sur le canal Elbe-Lübeck à travers les paysages vallonnés et boisés du duché de Lauenburg et du parc naturel Lauenburgische Seen. Ce canal de 62 km de long a été creusé aux environs de 1900 pour les besoins de la route du sel entre Uelzen et Lübeck, et il compte six écluses. Ici, la navigation en convoi est obligatoire avec une vitesse maximale de 10 km/h.

LÜBECK (VOIR LA PHOTO DU TITRE)

C'est fantastique de pénétrer dans cette ancienne ville hanséatique avec un navire ! Nous mouillons dans la Hansa Marina Neugen, un port populaire en plein centre de la ville (il est recommandé de réserver). Lübeck est un grand musée à ciel ouvert avec son port historique, ses superbes maisons commerçantes, ses entrepôts et ses églises. Cela vaudrait très certainement la peine de rester plus longtemps. Tout près de la Hansa Marina il y a l'un des monuments moyenâgeux les plus importants de la ville, le Schiffergesellschaft de 1535, où de nombreux éléments historiques ont été conservés. Ce bâtiment abrite depuis 1868 un restaurant qui accueille des touristes du monde entier.

TRAVEMÜNDE

Depuis Lübeck, il ne faut que deux heures de navigation à travers les méandres de l'embouchure du fleuve pour atteindre le port de mer sur la Baltique, Travemünde. Nous naviguons à présent juste à côté de gros ferries et de navires hauturiers, et la navigation devient de plus en

plus dense. Nous traversons la zone portuaire vers la mer Baltique et nous en prenons plein les yeux : ferries, navires de pêche, yachts à moteur et à voile, sans compter les hors-bords. Nous faisons demi-tour et mouillons dans le Yachtclub Fischereihafen. Depuis cet emplacement, on peut voir passer les ferries.

MER BALTIQUE, CÔTÉ ALLEMAND

Cela fait à présent très exactement trois semaines que nous naviguons, et nous sommes prêts à affronter la mer Baltique. Le temps est magnifique et ensoleillé, le vent entre zéro et cinq nœuds. Il n'y a pratiquement pas de marées sur la mer Baltique, les eaux ont une profondeur moyenne, ce qui crée de longues vagues. Un aspect dont il faut tenir compte est la direction du vent, et notamment pas sa force, mais la combinaison de la hauteur des vagues et de la direction du vent, car c'est elle qui détermine si la navigation sera agréable ou pas. Nous avons navigué avec beaucoup de vent, mais le long de la rive, et la hauteur des vagues a donc été raisonnable.

Après un voyage agréable de cinq heures, nous mouillons à Hafen Orth sur la belle petite île allemande de Fehmarn. Devant nous mouille l'antique voilier en acier RYVAR de Flensburg, avec à bord les Shanty Freunde Gimte, qui interprètent de superbes chants de marins. Nous profitons du spectacle !

LE PAVILLON DANOIS PEUT ÊTRE HISSÉ AU MÂT !

La traversée vers le Danemark dure environ cinq heures, et il est important de la faire par beau temps. On traverse la

Direction la mer Baltique





route maritime de Kiel vers la Scandinavie. Pour arriver en toute sécurité dans les îles danoises, il faut faire bien attention et traverser selon une ligne la plus droite possible. Notre système AIS nous indique la vitesse des navires. Ils suivent un cap fixe, ce qui rend la situation très claire, et c'est beau de voir ces majestueux navires hauturiers en pleine action. Une fois dans les îles, la partie méridionale de la mer du Danemark est surtout fréquentée par la navigation de plaisance et de pêche.

LA MÉTÉO

En mer, le vent peut provoquer de grandes vagues, même sur des eaux peu profondes. À la période où nous naviguons, le temps est très changeant et nous avons connu des vents de 0 à 40 nœuds. Le temps peut changer très rapidement, et on peut passer de beau temps à mauvais temps en moins d'une heure, et vice versa. Nous avons même connu quatre changements de temps en une seule journée, mais nous n'en avons pas été trop affectés grâce à la protection offerte par les îles.

ZONE DE NAVIGATION

L'archipel compte de nombreuses îles, parfois importantes, souvent inhabitées, et c'est surtout au sud de Funen que l'on bénéficie de nombreuses heures d'ensoleillement. Régulièrement apparaissent à l'horizon de jolis rivages avec des falaises, avec une ceinture de petites plages et des petits ports agréables. Les fjords sont aussi particulièrement beaux, et l'on peut souvent y apercevoir de grands dauphins. C'est une zone de navigation très agréable, et nous naviguons de port en port sans obstacles comme des ponts et des écluses.

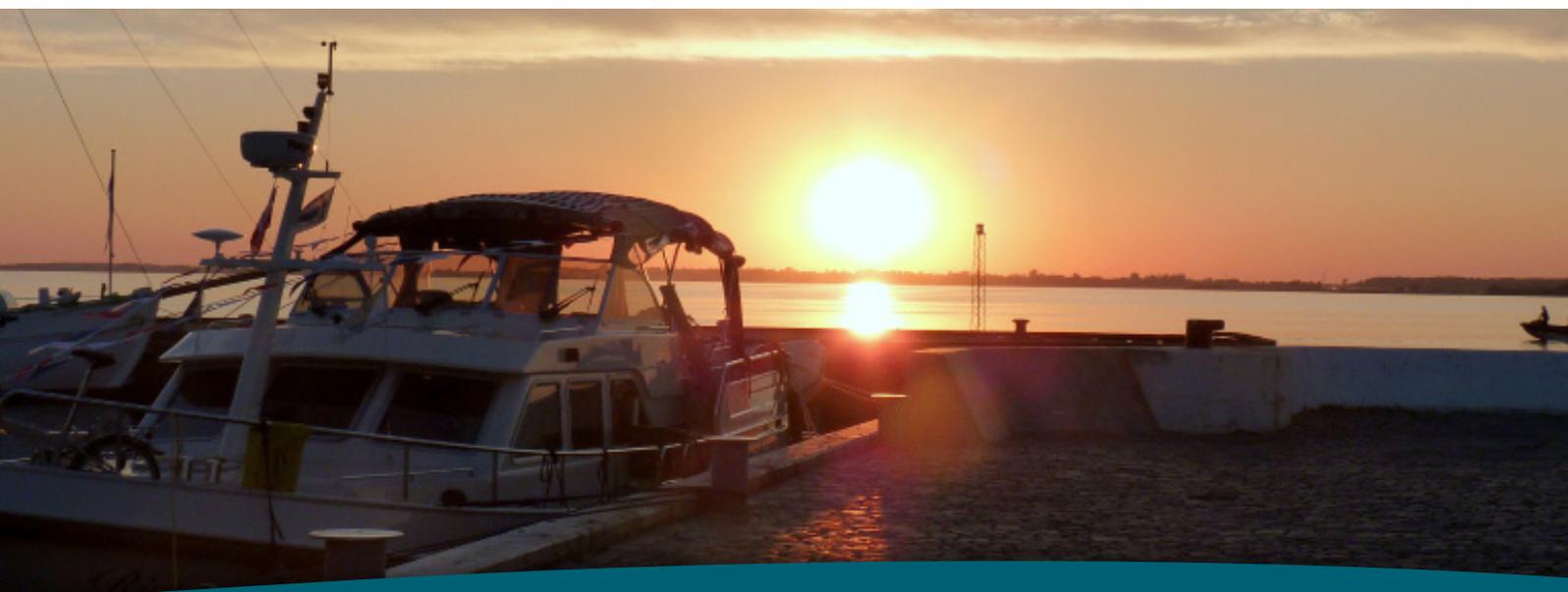
PORTS

Les ports de plaisance sont très bien équipés et ont un accès à Internet. Le système est le même dans chaque port : un panneau vert indique que c'est libre, et un rouge que c'est occupé. Il y a un appareil automatique pour le paiement qui délivre une vignette/preuve de paiement que l'on colle sur le bateau, ainsi qu'un code d'accès à Internet. Le prix du mouillage varie entre 23 et 34 € (longueur 14 m). Les voiliers sont en majorité, mais il y a également des yachts à moteurs et des hors-bords. Outre les très nombreux Danois, nous apercevons des Allemands, quelques compatriotes, ainsi que des Suédois et des Norvégiens. En pleine saison, il est parfois difficile de trouver un mouillage dans l'après-midi, mais comme les temps de navigation sont assez courts on trouve très souvent une place si l'on part à temps. Il est également possible de jeter l'ancre.

VERS LANGELAND

Dans la baie de Kiel nous affrontons pour la première fois de longues vagues et un fort vent de travers. Mais la tâche est aisée grâce aux stabilisateurs, et nous pénétrons lentement dans le chenal. Étant donné que le port populaire de Marstal est plein à craquer, nous naviguons vers Rudkøbing. En cas de vent fort, il peut y avoir beaucoup de courant de travers à l'entrée du port. Fort heureusement il fait beau et nous n'avons aucun problème. En raison de la

Nous profitons pleinement de la vue, du temps magnifique et du superbe coucher de soleil sur Rudkøbing



DANEMARK: L'ARCHIPEL DE NOMBREUSES ÎLES

forte fréquentation, nous nous amarrons dans le port de travail pour nous déplacer le jour suivant vers le port des yachts avec l'arrière du navire face à la mer. Nous profitons pleinement de la vue, du temps magnifique et du superbe coucher de soleil. Rudkøbing est une ville commerçante historique avec un centre très animé, un lieu idéal pour renouveler les stocks.

TÅSINGE

Une courte traversée nous amène à l'île de Tåsinge. Troense est une jolie bourgade à flanc de colline. Nous nous amarrons à l'appontement extérieur du port des yachts de Badelaug où il y a encore un capitaine du port selon la tradition. L'eau est d'une pureté cristalline, on peut voir les crabes courir sur le fond et il y a beaucoup de méduses. La petite bourgade sympathique a des maisons à colombages et à toits de chaume dans les tons jaunes, blanc et rouge, et des jardins romantiques avec des roses et des vergers. Les liens avec l'ancienne industrie de la navigation sont encore très visibles ici.

FUNEN- SVENDBORG

La petite ville portuaire très animée de Svendborg se trouve sur la rive sud de l'île de Funen. Le joli port des yachts se trouve à proximité immédiate du centre commercial et de la gare ferroviaire. Svendborg dispose de toutes les commodités et de divers musées.

FUNEN- FÅBORG

Lorsque nous partons pour nous rendre à Fåborg, le temps est couvert et brumeux, et plus tard il commence à pleu-

voir. Nous faisons face au vent avec de fortes rafales jusqu'à 17 nœuds. Les deux ports des yachts sont complets, et nous nous amarrons finalement à l'ouvrage de défense en bois du deuxième port. Lorsque dans la soirée le ciel s'éclaircit, nous apercevons un joli paysage avec de petites maisons, des champs jaunes et des bois. Le lendemain, nous nous déplaçons vers le joli port de commerce. Au loin, des bacs partent pour les petites îles proches de la côte. Fåborg a le charme d'une ville commerçante du XIXe siècle. C'est une ville fortifiée avec une porte de ville, des placettes intérieures et des maisons à colombages. Le port est très populaire auprès des amateurs de voile et entreprises de location. Il est possible d'acheter du poisson frais dans une ancienne fumerie de poissons dans le port industriel tout proche.

À Fåborg nous prenons congé d'un gentil couple de Danois qui navigue depuis deux semaines avec nous. Ils nous ont donné beaucoup de conseils intéressants sur le Danemark. C'est si amusant de rencontrer des gens en voyageant ! C'est ainsi que nous avons fait la connaissance à Minden de Marjolein et Jo Dohmen du Watersportverbond, et à Heidanger de Joke et Dick Peek – eux aussi en croisière avec leur yacht Linssen.

Nous naviguons vers Marina Assens, un port moderne avec accès direct à la plage, avec toutes les commodités et un restaurant. Assens est une très ancienne place commerçante (1231) avec de belles petites ruelles, maisons commerçantes et placettes intérieures. Conseil : le musée culturel et historique Willemoesgårdens Mindestuer. Le supermarché et le centre sont à une petite distance à pied. Nous voyons de grands dauphins juste à la sortie du port !



JUTLAND - SØNDERBORG

Le temps clair permet une superbe vue sur les champs dorés et les collines vertes de Funen qui culminent à 125 m. Nous rentrons dans l'Alsford pour atteindre le port pittoresque de Sønderborg. Nous nous amarrons au quai de la ville. Un peu plus loin, il y a une cafétéria et un glacier. Les Danois raffolent de la crème glacée, et jeunes ou vieux ils font la file pour acheter une glace qui est très souvent énorme. Nous admirons la plus grande attraction de cette ville, le château qui a été bâti en 1170 sur l'ordre de Valdemar Ier en tant qu'ouvrage de protection contre les Wendes. À l'origine, ce n'était rien de plus qu'une tour renforcée, mais l'ouvrage a subi au cours des siècles des transformations jusqu'à devenir un château renaissance. Après 1864, il a servi de caserne, et plus tard de musée. Conseils : promenade le long de la mer, visite du château et du centre historique de la ville.

RETOUR VERS L'ALLEMAGNE

Nous quittons Sønderborg, et donc aussi à regret le Danemark. Ce furent trois semaines magnifiques dont nous avons pleinement profité. Avec l'écluse marine de Kiel, et ensuite encore trois heures de navigation vers Rendsburg, le voyage est long. Nous naviguons en majeure partie sous la côte. Lorsque nous passons dans les embouchures de Flensberger et du Fjord Eckern, le vent se renforce et les vagues deviennent plus hautes, mais le navire n'éprouve aucun problème à affronter ce temps.

BAIE DE KIEL - CANAL MER DU NORD - MER BALTIQUE OU CANAL DE KIEL

La baie de Kiel est l'une des routes maritimes les plus fréquentées du monde. De gros navires hauturiers et des navires de croisière passent en continu de la mer Baltique à la mer du Nord et vice versa. À Kiel, les navires sont dirigés vers le canal par des pilotes. Par la VHF nous entendons que des marins restent en contact entre eux pour que le passage dans le canal se déroule bien. La vitesse de ces géants

La baie de Kiel est l'une des routes maritimes les plus fréquentées du monde.

des mers est de 10 à 14 km par heure, mais le canal fait 160 m de large, et nous ne sommes donc pas vraiment gênés. Les pilotes garantissent la sécurité et tiennent compte de la navigation de plaisance. Notre émetteur récepteur AIS trouve ici son utilité. Le canal qui relie la mer du Nord à la mer Baltique fait 100 km de long et se parcourt en deux jours de navigation. Il y passe chaque année 19 000 navires de plaisance, on ne se sent donc pas vraiment seul !

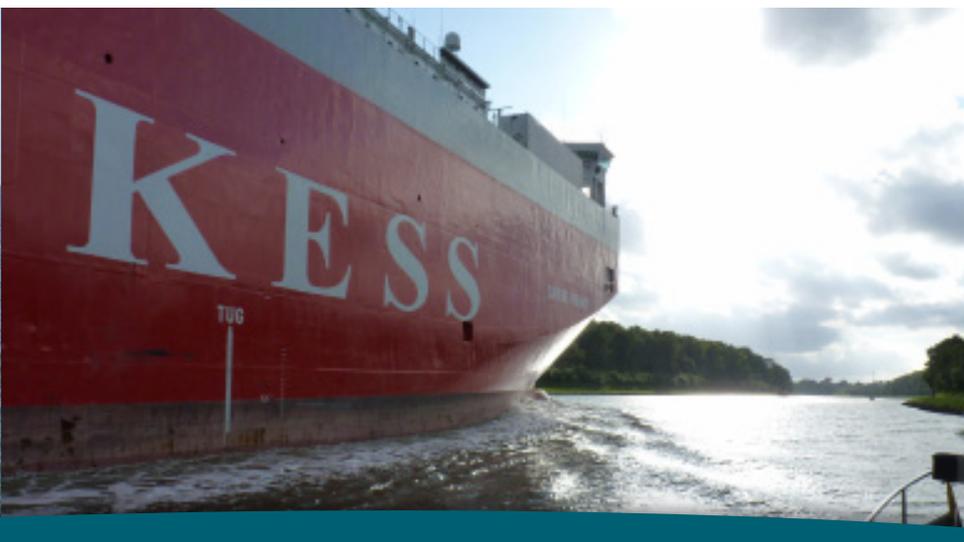
ÉCLUSE MARINE DE KIEL

Selon un protocole bien établi, les navires hauturiers passent en premier. Lorsqu'ils sont bien ancrés, les navires de plaisance reçoivent l'autorisation d'entrée selon l'ordre d'arrivée. Nous attendons notre tour pendant deux heures. À la sortie, les navires de plaisance précèdent les navires professionnels. Il n'est pas si facile que cela de s'amarrer dans cette écluse. Il faut quitter le bord pour s'amarrer à des anneaux sur le quai flottant et glissant (même le caoutchouc est glissant !). Nous nous signalons à l'éclusier allemand en passant par l'escalier de l'écluse.

EMBOUCHURE DE L'ELBE - CUXHAVEN

À Brunsbüttel nous montons sur l'Elbe en passant par l'écluse marine. Pour la traversée vers Cuxhaven, il faut suivre attentivement les bulletins météo, et Jan en parle déjà depuis des semaines avec des gens expérimentés dans la navigation à voile. Le moment paraît bien choisi, les eaux sont calmes et il n'y a pratiquement pas de vent. Toutefois, 3 km avant Cuxhaven, le vent du nord-ouest atteint une vitesse de 25 à 33 nœuds. Dans notre situation, avec le courant mais contre le vent, cela donne de fortes vagues à briser. Bien que le RIETVAER soit de taille, nous sommes loin de trouver cela agréable ! Heureusement, le port est proche, et dès que nous y sommes entrés tout se calme immédiatement. Tandis que le vent hurle, nous nous remettons de l'aventure dans le sympathique restaurant du port de l'association nautique de Cuxhaven.

Le Kess dépasse le RIETVAER dans le canal de Kiel.



DANEMARK : L'ARCHIPEL DE NOMBREUSES ÎLES

LA BAIE ALLEMANDE

La Baie allemande se trouve dans la partie sud-est de la mer du Nord et est délimitée au sud par les îles néerlandaises et allemandes Wadden, par le Jutland danois à l'est, et par le Dogger Bank au nord. Il y a au sud la voie maritime très fréquentée entre l'embouchure de l'Elbe et le Pas-de-Calais. Dans la Baie allemande, on est confronté à des dépressions qui viennent de l'Islande, et dont les vents chassent les vagues dans la mer du Nord.

Lors de notre départ, nous tenons compte du courant. Nos calculs semblent être les bons, parce que lorsque nous arrivons à l'embouchure de la Weser, la marée s'inverse et nous sommes dans le sens du courant. Le voyage de 100 km nous amène de la voie maritime de l'embouchure de l'Elbe à l'île de Scharhorn, et ensuite dans les îles Wadden et à l'estuaire de la Weser. Nous entrons ici dans le port de Bremerhaven.

Bremerhaven est l'une des plus anciennes villes d'Allemagne, mais elle a un splendide nouveau centre dont la Marina Loyd fait partie. Dans un cadre de verdure magnifique, on trouve un musée de la marine en plein air, des bâtiments architectoniques, un jardin zoologique, un centre commercial, des restaurants, et une superbe vue sur le fleuve Weser. Les éléments d'architecture ancienne et moderne s'harmonisent ici avec beaucoup de goût. Cela vaudrait très certainement la peine de rester plus longtemps.

En tenant compte de la marée montante, nous partons le 13 août à cinq heures. Le profil de la ville de Bremerhaven est époustoufflant dans le soleil matinal. Nous remontons le courant sur 16 km vers Brême, et nous avons encore en cadeau la vue d'un phoque sur une petite plage près de Hunte.

Nous poursuivons ensuite notre croisière à travers l'Allemagne et un petit morceau des Pays-Bas pour arriver le 28 août avec notre RIETVAER dans notre port d'attache de Sloten. Cette croisière nous a procuré beaucoup de plaisir, et nous avons vivement apprécié le Danemark et sa population accueillante.



L'ITINÉRAIRE

Pays-Bas : Maasbracht, Roermond, Venlo

Allemagne : Wesel, Dorsten, Münster, Recke, Minden, Peine, Heidanger, Launeburg, Schiffshebewerk Scharnebeck, Mölln, Lübeck, Travemünde, Fehmarn - Hafen Orth

Danemark : Langeland (Rudkøbing), Funen (Troense, Bådelaug, Svendborg, Faaborg, Assens), Jutland (Kolding, Sønderborg)

Allemagne : Rendsburg, Brunsbüttel, Cuxhaven, Bremerhaven, Bremen, Oldenburg, Leer

Pays-Bas : Delfzijl, Groningen, Kootsterterille, Sloten

Ouvrages consultés pour cette croisière :
Vom Rhein zur Nord- und Ostsee – Manfred Fenzl – Edition Maritim
Vaarwijzer: Noord Duitse Binnenwateren – Hollandia
Vaarwijzer: Scandinavië en de Oostzee – Hollandia

Chiffres de la croisière :

Distance parcourue : 833 km

Journées de navigation : 33

Journées dans les ports : 29

Heures moteurs : 172

Consommation de gazole : 1 239 litres



LES AUTEURS

Jan Brummel et Trudie Rutten sont les propriétaires enthousiastes du RIETVAER.

Le journal de bord complet de cette croisière est disponible sur le site Internet www.hondenaanboord.nl, avec des informations sur la navigation en mer avec un yacht Linsen, et des conseils pratiques pour l'itinéraire.

Il y a aussi pour ceux que cela intéresse des informations intéressantes sur la navigation avec des chiens à bord.





Texte et photos : Luc Vanthoor

QUATRE HOMMES DANS UN BATEAU

PARMI LES FLEUVES D'EUROPE, LA TAMISE EST L'UN DE CEUX QUI FONT LE PLUS RÊVER. LE QUALIFICATIF DE « ROYAL » ME SEMBLE INCONTOURNABLE POUR CETTE VOIE NAVIGABLE BRITANNIQUE DE 346 KILOMÈTRES. POUVOIR Y NAVIGUER À BORD D'UN LINSSEN GRAND STURDY 34.9 AC M'EST DONC APPARU COMME UN PRIVILÈGE.

Toutefois, lorsque Peter, Cornel et Paul m'ont invité à explorer avec eux en octobre 2013 les décors de la série « Inspecteur Barnaby » à partir du port Linssen Boating Holidays Hobbs of Henley, j'avais quelques réserves. En effet, j'associe généralement l'automne à la pluie, qui plus est si on est en Angleterre. Rien ne fut moins vrai. Le samedi 5 octobre 2013, nous sommes donc arrivés vers 10h00 à Henley-on-Thames, port d'attache de Hobbs of Henley, le partenaire Linssen Boating Holidays. Nous avons rapidement ressenti les 140 ans d'expérience que l'entreprise a accumulée dans l'accueil et l'hospitalité. Notre Linssen « Jacqueline IV », doté de tout le luxe que l'on peut souhaiter, était fin prêt, lits soigneusement faits inclus, et nous attendait entre plusieurs bateaux rayonnant de tradition nautique. Alors que les premiers « narrow boats » passaient à notre hauteur, Jonathan Hobbs nous faisait visiter l'un de ses joyaux, le bateau à vapeur « New Orleans », qui semble comme arrivé directement

du Mississippi sur la Tamise. C'est un « Sternwheeler » avec hélice imposante à l'étrave et deux puissantes cheminées derrière le poste de pilotage. S'il ne fonctionne pas à la vapeur, il a toute l'allure d'un véritable « steamer ». Il ne manquait plus que ces dames aux robes bouffantes, chapeaux et ombrelles, en compagnie de messieurs en beaux costumes, chapeautés et fumant le cigare.

30 minutes ne sont pas encore écoulées depuis notre arrivée à Henley que je sais déjà que nous allons vivre une



belle aventure. Quatre hommes dans un bateau, un décor respirant la grandeur de l'époque victorienne, rempli d'une forte tradition nautique dans une région où l'hospitalité s'écrit en lettres majuscules...

La petite ville de Henley située dans le comté d'Oxfordshire recense un peu plus de 10 000 habitants et abrite le « Leander Club », le plus ancien club d'aviron au monde. Celui-ci organise l'une des plus prestigieuses compétitions d'aviron au monde, la « Henley Royal Regatta ». Cette régata dure cinq jours, du mercredi au premier dimanche du mois de juillet. Y assister sur le terrain du Leander Club coûte une fortune. Ce terrain est entièrement clôturé et uniquement accessible aux membres du club et leurs invités, à condition qu'ils respectent le code vestimentaire imposé.

Après notre visite à bord du « New Orleans », nous prenons un bon petit café dans un établissement au bord du fleuve et embarquons finalement. Vers midi, nous larguons les amarres et prenons le départ sans vraiment savoir où nous allons, en descendant le fleuve. Le choix est d'ailleurs limité. Dans cette région, la Tamise n'a pas d'affluents navigables, c'est donc « upstream » ou « downstream ».

À ma grande surprise, Peter reconnaît plusieurs endroits où nous passons sans pourtant y être jamais allé. Il s'avère bien vite qu'il est fan de la série télévisée britannique « Inspecteur Barnaby » qui a pour titre original « Midsummer Murders » et dont tous les épisodes ont été tournés dans cet environnement pittoresque. Il existe même un circuit touristique entièrement dédié aux décors et lieux de tournage de la série. De nombreux amateurs de la série ignorent que « Midsomer » n'est pas un village, mais un comté fictif regroupant beaucoup de petits villages, tous situés en réalité dans la vaste région autour de Henley. L'un des épisodes, « Les Régates de la Vengeance » (« Dead in the water ») a été principalement filmé à Henley-on-Thames.

La première écluse, Hambleden Lock, se présente au bout d'une petite demi-heure de navigation. Nous ne voyons pas immédiatement s'il faudra l'utiliser seuls ou si un éclusier va nous faire passer car il n'y a pas d'éclusier à l'horizon. Étant donné que l'Angleterre est un pays de tradition et que la « tea time » est en début d'après-midi, nous concluons que l'éclusier est en train de siroter une tasse de thé quelque part et qu'il vaut mieux prendre les choses en main nous-mêmes. Moins de 15 minutes plus tard, nous poursuivons notre voyage du côté bas de l'écluse.

Le cours du fleuve se fait sinueux, tel un serpent dans le paysage. Nous admirons un tableau fait de vastes pâturages parsemés de petites touches de laine blanche sur pattes, de rivages aux saules pleureurs qui semblent regarder leur reflet à la surface de l'eau lisse comme un



miroir et de magnifiques villas aux hangars à bateaux impressionnants et jardins anglais typiques où l'herbe semble avoir été taillée au coupe-ongles et le buis par un barbier. Tant d'impressions nous assaillent en si peu de temps que nous restons un peu sans voix. Les mots ne suffisent pas pour expliquer le charme de cette région.

Après quatre heures de navigation et le passage de quatre charmantes écluses, nous arrivons au petit port de transit de Bourne End. Nous nous amarrons à hauteur de la station-service, parallèlement au chenal de navigation. Bourne End est une petite ville aux allures de village, ou bien est-ce le contraire ? Le capitaine du port nous réserve un accueil des plus chaleureux et nous prodigue ses « conseils » utiles, ayant particulièrement à cœur de nous recommander les bonnes tables des environs. Une fois approvisionnés pour notre « English Breakfast », nous nous rendons dans le restaurant chinois local pour commander un savoureux numéro 74 de la carte.

Vers 1 heure du matin, nous remontons à bord pour la première nuit sur notre bateau.

À 07h30, je suis réveillé par les cris d'un homme, juste à côté du bateau. On dirait un militaire qui donne des ordres et ne souffrira aucune désobéissance. Je file sur le pont pour voir ce qui se passe. À ma grande surprise, je ne vois rien de suspect, uniquement la Tamise lisse comme un miroir qui se cache dans d'épaisses trainées de brouillard. Il est si dense que l'on ne peut pas voir l'autre rive du fleuve qui n'est pourtant qu'à une cinquantaine de mètres. Entre-temps, Paul et Peter se sont levés et se frottent les yeux sur le pont.

À nouveau, des voix résonnent dans le brouillard. Cette fois, il y en a deux ou trois et elles se rapprochent de nous à grande vitesse. Soudain surgit comme venue de nulle part la proue d'un skiff avec 8 femmes à bord, à moins de dix mètres de notre Jacqueline IV. L'engin ultra-rapide nous frôle, suivi par un petit bateau à moteur d'où le coach donne d'une forte voix ses consignes à ces dames.



Cela doit être dangereux, non ? Dos au sens de navigation, brouillard épais, allure d'enfer... et, évidemment, deux minutes plus tard à peine, l'un de ces engins vient cogner contre notre échelle de bain. Heureusement, il n'y a ni blessé ni dégât.

Morale de l'histoire : le dimanche matin, surtout par temps de brouillard, mieux vaut rester le plus loin possible du chenal de navigation de la Tamise si l'on veut prendre son petit-déjeuner en paix.

Après un généreux « English Breakfast », nous larguons les amarres vers midi et poursuivons en descendant le fleuve. Le soleil se montre aujourd'hui sous son meilleur jour, on se croirait en été. Les décors que nous traversons ressemblent beaucoup à ceux d'hier. De magnifiques villas entourées de jardins minutieusement entretenus, des hangars à bateaux qui se distinguent parfois seulement

des véritables maisons parce qu'ils ont les pieds dans l'eau. Les « narrow boats » typiques, l'absence de navigation professionnelle, les éclusiers extrêmement courtois et efficaces, bref : tout ici respire un sens de l'hospitalité très prononcé.

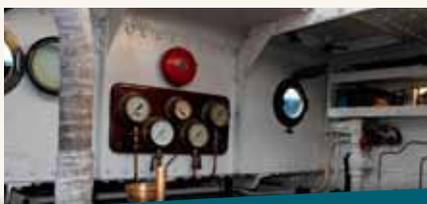
En fin d'après-midi, nous arrivons à hauteur de Windsor, la petite ville de la célèbre résidence de la famille royale d'Angleterre. Nous aimerions passer la nuit sur place, mais constatons avec surprise qu'il n'existe pas d'amarage. Sur le côté gauche, quelques bateaux à faible tirant d'eau sont attachés aux rives, mais impossible pour nous d'aller à quai avec notre Linssen de 1 mètre de tirant d'eau. Heureusement, Jonathan nous en a déjà avertis au départ, en cas de problème nous devons l'appeler. 30 minutes plus tard, nous sommes amarrés à un magnifique remorqueur classique au nom parlant de « Barking », et, un privilège n'arrivant jamais seul, dans l'ombre du château de Windsor.

Autre particularité de cet endroit : le nombre de cygnes dans l'eau. Il y en a bien des centaines !! On dirait une invasion.

Il semblerait qu'ils soient tous propriété de la Reine Elizabeth, qui fait procéder à leur recensement sur la Tamise chaque année, pendant la troisième semaine de juillet. Selon un règlement datant du XIIe siècle, tous les cygnes circulant en Angleterre en eaux libres sans marquage appartiennent à la souveraine. On les recense donc chaque année pour en connaître leur nombre exact. À l'époque,

LE REMORQUEUR À VAPEUR "BARKING"

En tant qu'amateurs de bateaux en acier, nous sommes bien entendu impressionnés par le remorqueur à vapeur qu'est le « Barking ». L'équipage de ce bateau est pour sa part impressionné par notre Linssen. Nous remarquons tout de suite un homme d'un grand âge qui parcourt inlassablement le « Barking » avec une pompe à huile. Un homme de peu de mots qui s'occupe surtout de son navire. Par la suite, il s'avèrera qu'il est né l'année même de la construction de son bateau, à savoir 1928. La coque a été entièrement assemblée avec des rivets. Le bateau est encore intégralement dans son état d'origine. Pour faire monter la vapeur, il faut 250 kg de charbon toutes les trois heures. Sous les plats-bords du bateau, on peut stocker au total trois tonnes de charbon. L'équilibre du bateau est important quand on utilise ce charbon.



les cygnes étaient l'une des pièces maîtresses des festins, et ce règlement garantissait que les paysans, citadins et autres ne toucheraient pas aux « oiseaux royaux ».

De nos jours, les cygnes ne sont plus mangés, mais, pour des raisons scientifiques, on procède à différents endroits le long de la Tamise à une inspection et à un recensement qu'on appelle « Swan Upping », réalisés par les royaux « gardiens de cygnes ».

Le décor du château de Windsor domine. C'est le plus grand château encore habité au monde, et ce depuis plus de 900 ans. Il a une superficie de 450 ares. Pour la plupart des souverains, c'était une résidence secondaire car ils lui préféraient Buckingham Palace à Londres. La Reine Elizabeth ignorait sans doute notre venue, car elle n'est pas là.

Vers minuit, nous rejoignons notre bateau via le « Barking », encerclé par les cygnes. Nous devons nous lever tôt car l'équipage du « Barking » a prévu de partir de bonne heure. Il doit remonter le fleuve pour se rendre à un meeting de navires d'époque. Lorsque nous nous réveillons à 9h00 du matin, l'équipage du « Barking » est sur le pont depuis déjà deux heures pour mettre en route la chaudière. Tout le bateau est brûlant de chaleur et des nuages consistants s'échappent de la cheminée. Le départ étant prévu dans deux heures, nous avons juste assez de temps pour un petit-déjeuner à l'anglaise dans une auberge en contrebas de l'imposant château.

A 11h00, nous larguons les amarres et souhaitons « bon

voyage » au « Barking » qui remonte le fleuve alors que nous continuons dans l'autre sens. Après avoir passé le pont qui relie Windsor à Eton, nous arrivons à l'écluse Romney Lock. Juste après celle-ci se trouve un petit port avec des emplacements pour les bateaux de transit. Nous aurions donc pu y passer la nuit. Pendant la demi-heure suivante, nous naviguons le long des terres faisant partie de Windsor Castle. C'est pour le moins impressionnant et nous nous demandons à plusieurs reprises qui peut bien tondre le gazon ici car le domaine est tout aussi parfait que tous les jardins que nous avons vus jusqu'à présent. Aujourd'hui, nous poursuivons jusqu'à la marina de Shepperton, l'un des derniers ports avant la « Tidal Thames », à l'ombre de Londres. Shepperton Marina est un port de plaisance « full service » qui offre 455 emplacements. En occupant un s'accompagne de certains privilèges à l'hôtel Holiday Inn situé à proximité. À partir d'ici, nous entamerons le trajet du retour, en remontant le fleuve, car notre voyage se termine dans trois jours, et il nous faut encore retourner à Henley.

Le lendemain matin, nous partons à 10h00. L'étape du jour consiste à dépasser Windsor pour visiter Maidenhead. Rien que par son nom, cette ville nous paraît prometteuse !

Chemin faisant, nous insérons une halte pour le déjeuner au Swan Hotel à Staines. Situé au bord du fleuve, l'hôtel dispose d'une très belle terrasse avec vue sur la Tamise. Après le déjeuner, nous continuons jusqu'au mur du quai de la petite écluse Boulter's Lock, à l'est de Maidenhead.





C'est l'une des plus connues dans la région. La première écluse fut construite au même endroit dès 1772. Une course d'aviron qui s'y est déroulée à la fin du XVIIIe siècle est décrite dans le détail dans le roman « Trois hommes dans un bateau (sans parler du chien) » de Jerome K. Jerome. Nous prenons notre dîner au restaurant « The Boulters » qui se trouve à hauteur du mur du quai le long de l'écluse. Il propose une très bonne cuisine, comme en témoignent les deux « couverts » que lui attribue le guide Michelin.

Le lendemain matin, nous visitons la ville au nom évocateur. Nous sommes bien déçus. Il y a peu de choses à voir à Maidenhead et nous retournons donc assez rapidement à bord de notre Jacqueline IV.

Nous quittons Maidenhead pour un trajet de deux heures jusqu'à Marlow. En remontant le fleuve, il y a plusieurs

emplacements de transit juste après le pont de Marlow. Nous décidons donc d'amarrer et d'explorer la petite ville, qui mérite une halte. Elle est connue dans la région en raison de sa micro-brasserie nommée Rebellion Beer Company.

Créée par deux étudiants en 1993, elle est devenue très célèbre pour ses bières qui ont remporté plusieurs prix nationaux et internationaux. Dans les innombrables pubs de Marlow, on sert ainsi ses marques India Pale Ale, Smugler et Multiny.

Après notre promenade dans Marlow, nous poursuivons en bateau jusqu'à Harleyford Estate, situé sur un bras pittoresque de la Tamise. Depuis 1950, il y a ici un port entre Temple et l'écluse de Hurley. Le domaine a été aménagé comme une sorte de parc de séjour avec des logements résidentiels, des cottages et chalets. On peut s'y rendre à pied depuis Marlow. Au « Showboat », un restaurant ins-

Boulters Lock, Maidenhead





The Swan Hotel, Staines



QUATRE HOMMES DANS UN BATEAU

tallé sur un ancien bateau de navigation intérieure, nous prenons le dernier dîner de cette croisière. Après un excellent repas, nous dégustons sous un magnifique ciel étoilé nos dernières réserves de vin sur le pont arrière de notre bateau. Demain, nous retournerons dans notre port de départ et notre belle aventure se terminera.



Pour me préparer à cette croisière, j'ai lu « 3 Hommes dans un bateau » de Jerome K Jerome, publié en 1889. Il reflète parfaitement l'ambiance de cette région, même plus de 120 ans après sa première parution. Ici, le temps semble vraiment s'être arrêté. En faisant des recherches pour écrire cet article, j'ai appris que Jerome K Jerome avait publié en 1900 une suite à ce roman, intitulée « 3 Men on the Bummel » qui raconte les aventures des 3 mêmes personnages en Allemagne...

L'espoir fait vivre.

POUR PLUS D'INFORMATION SUR LA RÉGION :

- www.linsсенboatingholidays.com
- www.hobbssofhenley.com
- www.canal-dvds.com



Texte et photos : Randolph Nott et Renate Thieme

LA CROATIE : L'UNE DES PLUS BELLES ZONES NAVIGABLES D'EUROPE

UNE HISTOIRE QUI REMONTE À PLUS DE 2000 ANS, DES PAYSAGES IMPRESSIONNANTS, DES BAIES IDYLLIQUES PEU FRÉQUENTÉES ET DES PORTS CONVIVIAUX, TRÈS TRANQUILLES OU AU CONTRAIRE TRÈS ANIMÉS, LA CROATIE PROPOSE TOUT CE QU'UN PLAISANCIER PEUT DÉSIRER. GRÂCE À NOTRE GRAND STURDY 40.9 SEDAN, NOUS DÉCOUVRONS LA CROATIE AVEC UN REGARD COMPLÈTEMENT NEUF !

Pour rentrer tout de suite dans le vif du sujet : depuis le début des années 80, nous avons navigué avec différents navires sur la mer Adriatique, mais nous n'avions jamais connu un bateau aussi confortable et sûr ! Le nom de notre bateau, Hippo, est tout à fait approprié sur l'Adriatique, car bien que l'on appelle parfois cette mer « la baignoire », elle peut se révéler très désagréable en cas de bora (un vent froid qui déboule à très grande vitesse des montagnes et qui souffle sur la mer). Dans des circonstances atmosphériques où notre ancien bateau à voile commençait à craquer et où nous nous précipitions sur nos gilets de sauvetage, le Linssen fait honneur à son nom et flotte sans problème sur l'eau comme un gros hippopotame. Mais commençons par le début.

Après un voyage inaugural sur la Meuse, le Waal et le Rhin, le bateau nous a été livré le 6 juin 2013 à Izola (Slovénie), et nous avons pu faire notre premier voyage avec lui : de Izola vers notre port d'attache /imuni sur l'île croate de Pag. Le trafic maritime est encore assez

intense le long de la côte slovène et de l'Istrie, de sorte que nous devons faire très attention afin de contourner les grosses bouées maritimes. Mais après avoir traversé le golfe de Kvarner et quitté la côte de l'Istrie, la navigation devient de plus en plus tranquille en dépit du fait que ce soit la saison des vacances. Nous avons bien entendu mouillé en divers endroits, comme à Rovinj. C'est une ville à l'histoire mouvementée : au deuxième siècle, les Romains l'ont baptisée Ruginium, un nom que les slaves ont remplacé au septième siècle par celui de Rovinj. Elle vaut la peine d'être visitée, car c'est un reflet de son histoire particulièrement riche, avec ses ruelles étroites, les bâtiments de style roman et gothique, des éléments de la Renaissance ainsi que du baroque et de l'époque néoclassique. Un bâtiment que le visiteur ne peut absolument pas manquer est la cathédrale Sainte Euphémie, dont le campanile de 60 m de haut, qui date du XVIIIe siècle, est surplombé d'une statue de bronze de Sainte Euphémie, la sainte patronne de Rovinj.

Pula est une ville toute aussi intéressante à visiter, et dont l'histoire remonte à plus de 7 000 ans. La ville a été conquise par les Romains en 177 av. J.-C., et c'est sous l'empereur Auguste que fut construit l'amphithéâtre qui est aujourd'hui l'une des curiosités les plus importantes de l'endroit. Outre l'amphithéâtre, on peut encore admirer le temple d'Auguste, relativement bien conservé, ainsi que les vestiges des murs et des portes de la ville, ainsi que ceux de deux théâtres.

Après un voyage en mer de plus de 14 jours avec plusieurs arrêts au cours duquel non seulement l'histoire nous a intéressés, mais également des baies pittoresques, nous sommes arrivés à notre port d'attache Simuni sur l'île de Pag. Cela fait déjà de nombreuses années que nous nous y sentons comme chez nous. Nous sommes particulièrement attachés à l'atmosphère conviviale de ce port de yachts qui est l'un des plus petits de la côte croate. Pag n'est pas seulement réputé pour ses broderies, qui sont encore aujourd'hui réalisées à la main avec une patience infinie, mais également pour son fromage de brebis fabriqué dans des fromageries qui ont été modernisées en partie grâce aux subventions européennes. C'est dans ces fromageries que l'on traite le lait de toutes les brebis qui vivent sur l'île, ainsi que sur la plupart des îles voisines inhabitées dont le sol semble à première vue n'être composé que de pierres et de gravier. Si vous jetez l'ancre dans l'une des baies de ces îles inhabitées (par exemple l'île de Maun), vous verrez souvent les moutons venir le soir sur la plage pour boire de l'eau de mer. C'est la salinité de l'eau et des herbages qui donnent à ce fromage son goût unique. Un autre élément qu'il faut absolument visiter concerne les oliveraies de plus de 1 500 ans qui



se trouvent au nord-ouest de l'île de Pag, près de Lun. Comme sur les autres îles croates, l'huile d'olive est une importante source de revenus.

L'île de Pag, qui est à une heure de route environ de Zadar au centre de la Dalmatie, convient très bien comme base de départ pour de courtes ou de longues croisières. Le choix du Sedan « Longtop » – le toit le plus long sur le cockpit – est certainement dû à notre expérience en la matière : un soleil implacable, qui non seulement réchauffe fortement la mer (en juin la température de l'eau de mer peut parfois atteindre 28° C), mais qui peut également être sans pitié pour le pilote et son équipage ! Un bateau idéal donc pour les « gens du Nord » moins habitués au soleil. D'ailleurs, la forme du bateau est assez unique pour la région, et nous nous sommes donc habitués à ce que tous les regards se tournent sur nous dans chaque port que nous visitons. Même les propriétaires de super bateaux doivent reconnaître que le confort à bord d'un Linssen est impressionnant ! Et cela vaut également en cas de gros grains et de circonstances qui sont un défi même pour les navigateurs à voile, et qui obligent les bateaux rapides à aller s'abriter dans un port.

Mais nous en avons assez dit à propos du navire. Pendant notre séjour en Croatie en juin 2014, nous avons pour la première fois fait de petits voyages que nous vous racontons ici. Depuis le port des yachts ACI de Simuni, nous naviguons le long de la ville portuaire de Novalja, ville très animée et très populaire auprès des jeunes touristes, et poursuivons sur un cap de 330° en direction de Rab, le long de l'île de Pag. À tribord, nous voyons les anciennes oliveraies proches de Lun que nous avons déjà évoquées. Proche du littoral, la petite ville endormie de Tovarnele. À hauteur de la bouée, nous changeons notre cap pour le 350°, et nous nous dirigeons directement vers la baie de Cifnata. Le sol sablonneux est l'idéal pour jeter l'ancre, mais pendant la journée la baie est remplie de journaliers qui la quittent le soir à bord de petits bateaux ou bien de bateau-taxis. Il ne nous faut même pas cinq heures pour atteindre cette étape en naviguant de manière très relax à 5,5 nœuds, et nous nous préparons pour la nuit. Nous profitons de la tranquillité de la soirée, et nous levons l'ancre après le petit déjeuner pour nous diriger vers le port de Rab (44° 45' N, 14° 46' E). Nous apercevons déjà de loin les quatre tours caractéristiques de la vieille ville bâtie sur un rocher abrupt. Avant de rentrer dans le port de Rab, toute une armada de petits et de grands bateaux vient à notre rencontre, tel un essaim de mouches. Tous se dirigent vers l'une des plus belles baies de la région pour y nager et y prendre des bains de soleil. Cela fait notre affaire, car nous avons à présent davantage de place dans le port. Le port des yachts se trouve en face du quai du port ordinaire de la ville, et il y a toute la place que l'on veut pour s'y amarrer. Mais moyennant une petite rétribution de 20 kuna/h (environ 2,50 euros), il est également possible de s'amarrer le long du mur du quai du



port de la ville. Grâce aux hélices de proue et de poupe du Linssen, l'amarrage ne pose aucun problème ! L'avantage est que l'on est directement dans la vieille ville, et que l'on ne doit pas contourner les épis comme lorsque l'on est dans le port des yachts. La petite ville de Rab a plus de 2 000 ans, et ses petites ruelles et ses nombreuses églises lui donnent une atmosphère tout à fait spécifique. Avec Rovinj et Zadar, elle est considérée comme l'une des trois perles culturelles et historiques de la Croatie du Nord. Il y a beaucoup de restaurants où l'on peut très bien manger, et nous n'en citons ici que deux. Le premier est le « Paradiso », un restaurant qui a beaucoup de style (en langue croate « Restoran »), logé dans l'ancien porche de la ville et du palais Cernato. Il dispose de sa propre galerie de peintures que le propriétaire fait volontiers visiter aux amateurs. La slivovitsj est faite maison, tout comme le vin qui figure au menu. Les objets d'art qui décorent le restaurant et lui confèrent son atmosphère particulière démontrent également que l'art et la gastronomie vont ici de pair.

Un petit restaurant plus rustique est le « Rab », qui est une « konoba », autrement dit une sorte de taverne avec des poutres apparentes et une galerie conviviale, et celle-ci est particulièrement à recommander en raison de sa cuisine excellente à prix modéré. Ce que l'on remarque surtout en Croatie, c'est que la jeune génération préfère parler l'anglais tandis que les Croates plus âgés comprennent davantage l'allemand. Mais d'une manière générale, on peut très bien se faire comprendre partout. Par ailleurs, nous étions cinq à voyager à bord du Linssen, et personne n'a eu le sentiment d'être à l'étroit (ce qui est notamment dû au fait que le cockpit est très spacieux, bien qu'une bâche de protection soit nécessaire en cas de pluie).

Après un bon repas et une visite approfondie de la ville, nous sommes repartis le soir et avons de nouveau passé une nuit dans la baie de Cifnata. Nous avons ensuite poursuivi notre route le matin suivant en suivant le cap de 253° en direction de l'île de Cres. Au cours du voyage, nous avons effectivement été surpris par un « bora » moyennement fort, et il nous

arrêt dans la baie de Toverascica de l'île de Cres, et d'y passer la nuit. Nous l'avons également fait en partie pour épargner nos autres passagers, moins expérimentés. Le jour suivant, nous avons navigué vers le sud-est le long de l'île, pour poursuivre ensuite tranquillement entre les îles de Cres (à tribord) et de Losinj (à bâbord) par le canal de Losinjski en direction de la petite ville d'Osor. À Osor, les îles de Cres et Lofinj sont séparées par un canal de 11 m de large creusé il y a plus de 2 000 ans. Le pont est ouvert deux fois par jour, à 9 heures et à 17 heures. Pour les bateaux en attente, il y a un champ de bouées et un chenal de navigation clairement balisé. Le champ de bouées nous donne l'occasion de nous amarrer et nous nous rendons à terre avec le Zodiac. Notre canot est muni d'un moteur électrique Torpedo hors-bord de 4 ch qui permet une propulsion tranquille et (presque) sans bruit.

Au temps des Romains, Osor était un lieu stratégique qui comptait environ 20 000 habitants. En effet, le canal d'Osor faisait partie de la voie navigable qui allait d'Aquileia à Salonae. La ville comptait des temples, un forum, des théâtres et des palais, et était entourée de murs épais. Elle était aussi le port d'attache de la marine de Ravenne, et devint un évêché en 530. La ville fut plus tard dévastée par les Sarrasins, et perdit son importance. Aujourd'hui, on n'y trouve plus qu'un village avec à peine une centaine d'habitants, mais avec des vestiges de l'Antiquité qui valent d'être vus.

Nous poursuivons en mettant le cap à 148° sur l'île d'Ilovik, en passant le long de Losinj (à tribord) et d'Orjule (à bâbord). Au sud-est de Losinj se trouve une petite île inhabitée (Kozjak), que nous laissons à bâbord, pour chercher ensuite à l'ouest de l'île d'Ilovik une baie appropriée pour y jeter l'ancre. Nous trouvons l'endroit de notre nuitée au sud de l'île dans la baie de Pažine, et la journée se termine calmement.

Le lendemain matin, nous avons mis le cap (132°) sur Ugljan. Nous passons au large de Silba (à bâbord) et de Premuda et Ist (à tribord). Au sud de Silba nous avons dû légèrement modifier notre cap afin de bien aborder Sestrunj (tribord) avec les îles Tri Sestrice, et pour atteindre l'île d'Ugljan. Nous nous amarrons dans le port des yachts « Olive Island » près de Sutomiscica où l'on a construit un nouveau port de yachts équipé de toutes les facilités.

Après avoir passé une nuit tranquille et fait l'appoint de nos provisions (eau comprise), nous mettons le cap sur Zadar. Entre Ugljan et Zadar se trouve le canal de Pasmanski que nous parcourons en moins d'une heure, avant de nous amarrer dans le port des yachts de Zadar. Il s'agit d'un port très étroit qui représente un véritable défi pour un bateau de 40 pieds. Le Linssen, un peu lent

LA CROATIE : L'UNE DES PLUS BELLES ZONES NAVIGABLES D'EUROPE

rence, entre autres grâce à la combinaison des hélices de proue et de poupe. Ce n'est toutefois pas un port que nous recommandons, car il est très cher et très fréquenté. Pour les quelques heures que nous y sommes restés afin de visiter la ville, on nous a directement porté en compte le tarif complet de 24 heures (y compris l'eau et l'électricité que nous n'avons absolument pas consommées). C'est très inhabituel dans un port de yachts, car la plupart proposent également un tarif pour une demi-journée. Il vaut donc mieux soit y rester une journée entière, soit lui préférer le port des yachts de Borik. Comme nous l'avons déjà dit, la ville de Zadar en elle-même est une véritable perle qu'il faut absolument visiter. Il n'est donc pas étonnant que les navires de croisière AIDA y fassent également escale. Les ferries qui font constamment la navette exigent également de l'espace, et on est donc vraiment content lorsque l'on quitte toute cette agitation (surtout si l'on a passé des jours précédents en toute tranquillité).

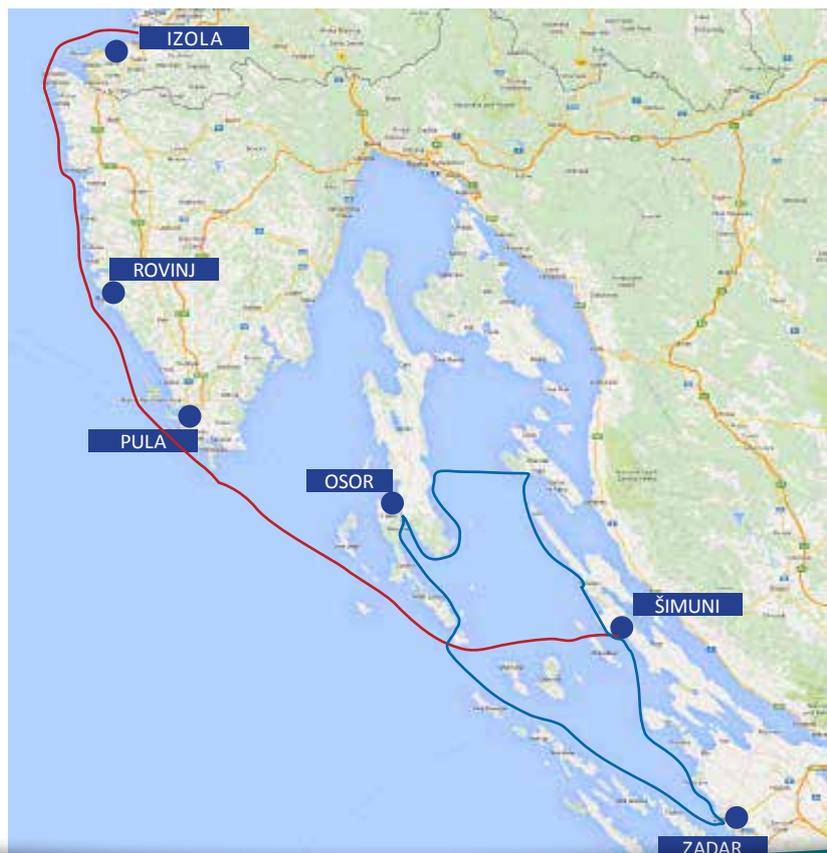
Sur le voyage de retour vers l'île de Pag, nous jetons encore une fois l'ancre devant l'île de Vir, et profitons d'un superbe coucher de soleil qui nous fait oublier tout le stress de Zadar.

Après ce voyage, nous sommes convaincus que le Sedan est le bateau idéal pour cette région grâce à son « Long-top ». Après l'adhésion de la Croatie à l'Union européenne, les normes pour les yachts ont également été modifiées. Ce n'est plus la longueur du navire qui est décisive, mais la puissance des moteurs, ce qui nous a valu pour cette année d'avoir un permis de navigation meilleur marché !

Avec notre Hippo, nous naviguons à un régime de 1800

à 1850 tours/min, soit une vitesse de 5,5 à 6 nœuds (consommation de gazole : environ 5 l/heure). C'est peut-être lent en comparaison de la plupart des yachts ici, mais nous avons tout le temps ! On parle partout de retour à la lenteur – eh bien, nous joignons les actes à la parole ! Il s'agit d'un bateau extrêmement fiable, et qui en outre offre une très grande stabilité, même par mer agitée. L'espace à bord est suffisant (même lorsque nous avons de la visite), et nous avons appris à apprécier les espaces de rangement disponibles. Une FRITZ!Box et son stick nous permettent d'être connectés à Internet, et donc au reste du monde. En l'occurrence, nous disposons à bord d'un réseau WLAN stable pour le Smartphone, la tablette et l'ordinateur portable. Nous n'avons toutefois pas pensé à faire installer une antenne extérieure supplémentaire, et cela signifie que nous devons nous débrouiller à présent avec une antenne que nous avons achetée nous-mêmes et qui se fixe avec un pied magnétique, et que nous posons à l'extérieur à travers le toit ouvrant quand nous sommes dans des endroits où la réception est mauvaise. Pour cette région, l'équipement standard devrait comporter une hélice de proue et une hélice de poupe, ainsi qu'un système de pilote automatique. Nous trouvons en outre qu'il est absolument nécessaire que le cockpit puisse être recouvert par une bâche en cas de mauvais temps.

Pour terminer, nous souhaiterions dire que Linssen ne construit pas seulement des bateaux de qualité supérieure, mais propose également un service de première classe. Vous avez ainsi la garantie que les « plus belles semaines de l'année » vous offriront ce que vous en attendez : une détente complète !



NORVÈGE

Une superbe ZONE DE NAVIGATION



Texte et photos : André Suntjens

La Norvège parle à l'imagination de nombreux vacanciers, qu'ils soient en camping-car, en voiture, en moto ou à bord d'un bateau, que le voyage soit organisé ou pas, peu importe : la Norvège est un superbe pays pour les promenades, les sports d'hiver, la pêche, la navigation, ou pour sa culture. Pouvoir parcourir cette superbe zone de navigation à bord d'un Linssen Grand Sturdy 500 AC Variotop est une opportunité unique et un grand privilège.

Le lundi de Pâques, le 25 mai 2015, le Black Spider II, un Grand Sturdy 500 AC Variotop Mark II, quitte le port des yachts Nautilus à Roermond avec à son bord Alexander (propriétaire), Kris (son amie), Michela (collaboratrice d'Alexander), André Suntjens (capitaine) et sa partenaire Henriette Scheepers.

PRÉPARATIFS

Une croisière à l'itinéraire libre pour pouvoir s'adapter aux circonstances atmosphériques. Il s'est avéré plus tard au cours du voyage que les prévisions à long terme (une semaine) n'étaient pas toujours fiables, notamment en ce qui concerne la force du vent. Les préparatifs concernaient notamment des cartes de navigation, les dispositifs de sécurité, les pièces de rechange, les victuailles et les vêtements, car les températures et les risques de pluie dans cette partie du nord de l'Europe ne sont pas non plus très prévisibles.

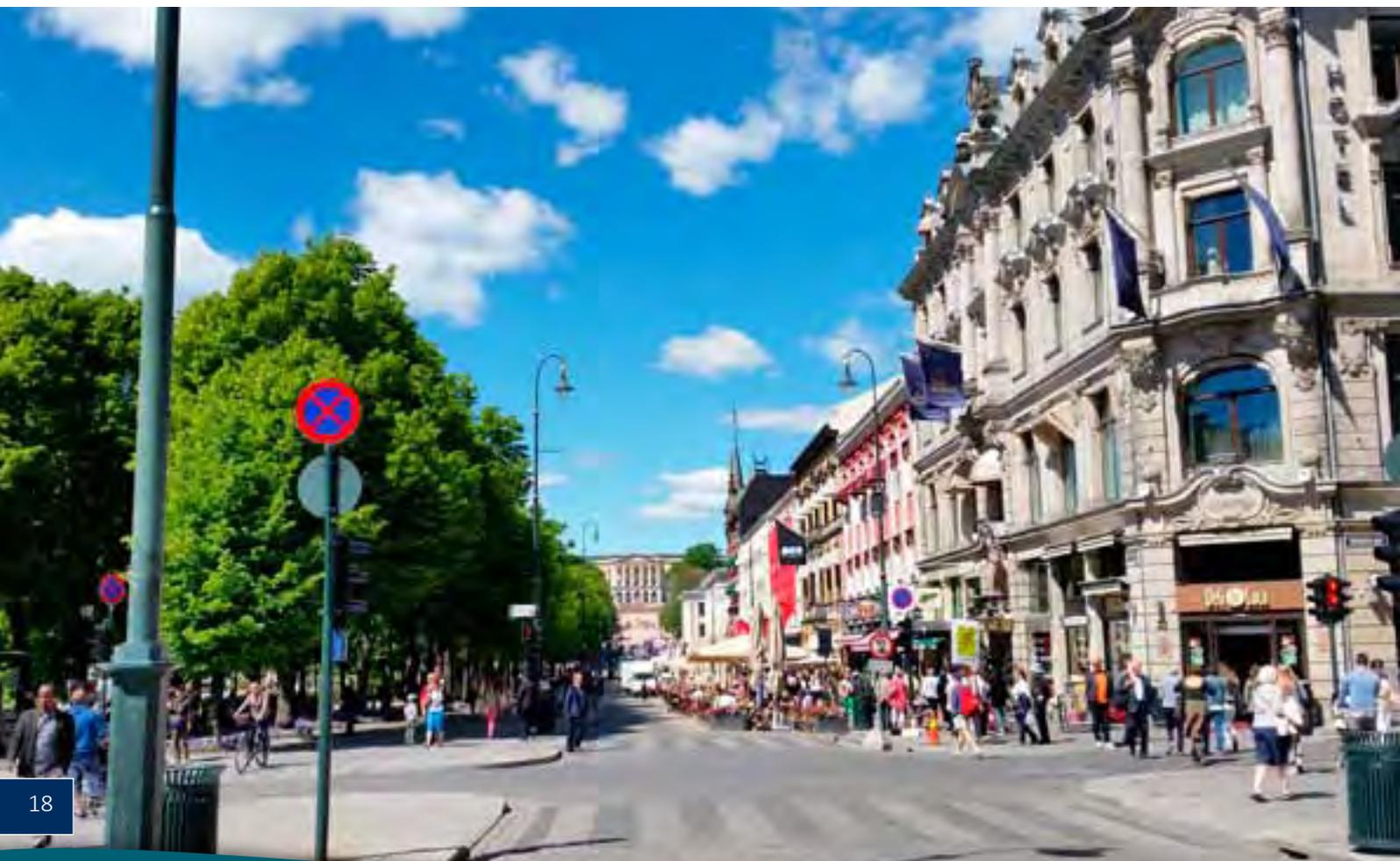
NAVIGATION INTÉRIEURE

Après avoir bien écouté et étudié les prévisions météo, nous décidons de ne pas prendre l'itinéraire beaucoup plus rapide qui passe par Helgoland et la côte occidentale du Danemark, mais les voies intérieures via Groningue vers Delfzijl, et via l'Eems vers Cuxhaven aan de Eems, dans l'espoir d'une baisse du vent du Nord-Ouest dans la Baie allemande. Ce n'est toutefois pas le cas, et nous rentrons donc dans Emden pour prendre le canal Eems-Jade vers Willemshaven, un petit canal très étroit avec de nombreux petits ponts et des parcelles agricoles. Nous passons la nuit à Cuxhaven avant de passer l'écluse de Brunsbüttel pour accéder au canal de Kiel ; ensuite l'attente pour emprunter le « Kiel-Kanaal I » dans l'attente du feu blanc continu ! Le canal fait près de 100 km de long pour se terminer à l'écluse de Kiel-Holtenau : ici le « Kiel-Kanaal IV » et de nouveau le feu blanc continu pour l'entrée.

LABOE

C'est à partir de Laboe que commence pour nous la véritable aventure à travers l'inconnu des zones de navigation du Danemark et de la Norvège. Le Danemark, d'une superficie environ égale à celle des Pays-Bas, se compose de la grande presqu'île du Jutland et de plusieurs centaines de petites îles ; il dispose donc d'un littoral étendu avec de nombreuses plages. Du côté est, là où nous naviguons, il y a quelques fjords, plus plats et plus boisés que ceux de Norvège. Nous choisissons de contourner Lolland, et le premier port danois où nous accostons est Kragenaes, une marina/un port de petites dimensions dans une zone où il n'y a pratiquement pas d'infrastructures. En raison de leur climat assez doux, ces îles méridionales sont également appelées « le sud du Nord ». De fait, le temps est superbement ensoleillé. Nous naviguons ensuite au nord des îles Fejø et Femø ; c'est un détour, mais il n'y a pas d'autre possibilité en raison du

Oslo



faible tirant d'eau. Cet itinéraire à travers Masned Sund et Ulvsund est à certains endroits très étroit, très partiellement signalé, et ce n'est pas pour rien que l'on utilise le vieux dicton « pour naviguer dans ces eaux il faut une très grande confiance et des pieds larges » : une zone de navigation avec de très nombreux hauts fonds dangereux, et de bonnes cartes de navigation ne sont certainement pas un luxe. C'est donc un trajet sous tension mais néanmoins très intéressant vers la prochaine halte, Fakse Ladeplads. C'est de nouveau un tout petit port dans un environnement rustique et campagnard. Tout comme dans les ports qui suivront, il y a ici aussi un seul emplacement suffisamment grand.

COPENHAGUE

Il va de soi que Copenhague mérite un séjour de plusieurs jours. Une fois passé la statue de la petite Sirène, celle du conte de Hans C. Andersen (par ailleurs plus petite que dans notre imagination), nous trouvons un mouillage au quai de Nyhavn. Copenhague est reliée à la Suède grâce au Sontbrug, un pont de près de 8 km de long. Nous y restons trois jours à déambuler dans la partie commerçante, et à profiter du temps ensoleillé sur les jolies terrasses très fréquentées de petits restaurants colorés.

La prochaine étape prévue est Anholt, une petite île au milieu du Kattegat. La météo annonce un vent de 4-5 Beaufort ouest, mais très vite la mer se révèle très rude avec de courtes et hautes vagues abruptes. Dans le Kattegat et le Skagerrak, la rencontre des différents courants marins provoque souvent des eaux tumultueuses. La force et la violence des eaux inspirent le respect, et les passagers qui n'ont pas vraiment le pied marin sont assez bien secoués. Les stabilisateurs adoucissent un peu la situation, mais notre principe est d'offrir le confort à tous les membres de l'équipage. Pour éviter d'avoir à naviguer avec de fortes

vagues de travers, nous infléchissons le cap à 90 degrés à tribord en direction de Mölle (Suède). Une décision adéquate, et c'est relativement soulagés que nous pénétrons dans ce petit port très convivial.

EN NAVIGATION, LA FLEXIBILITÉ EST REQUISE

La Suède n'était pas au programme, mais en navigation la flexibilité est requise... Malgré le vent, le voyage vers Anholt est agréable, avec des vagues de travers à l'avant. Anholt fait partie de ces ports où il n'y a jamais de place en saison, même avec huit rangées de bateaux. C'est un port de pêche avec, comme dans beaucoup de ports scandinaves, un endroit prévu pour les barbecues accessible à tout le monde. C'est une petite île charmante qui ne compte que 160 habitants et une plage vierge, mais où malheureusement il pleut souvent. Nous reprenons la navigation vers Skagen, la dernière halte avant la Norvège, ou c'est du moins ce que nous pensions ; après avoir quitté le port de pêche de Skagen où des dizaines de navires sont à l'ancre, nous naviguons le long de la bande de terres vers le nord et nous décidons assez rapidement de prolonger notre navigation vers Stavern en direction de la côte suédoise. En effet, nous ne sommes pas pressés et cela nous permet de parcourir le dernier tronçon en étant abrité entre les centaines de petites îles.

DES MILLIERS DE PETITES ÎLES

Le littoral de la Norvège et de la Suède se compose de milliers de petites villes. Beaucoup d'entre elles sont inhabitées, et certaines sont reliées au continent ou à une île plus importante par un pont. On ne voit souvent qu'une seule ou quelques habitations au bord de l'eau, et un bateau est donc nécessaire pour les contacts avec le reste du monde. Grâce à ces nombreuses petites îles et à des eaux sans marée, il s'agit d'une zone de navigation relative-

ment protégée.

Mais c'est aussi souvent un labyrinthe, et sans de bons moyens de navigation récents on perd irrévocablement son chemin ou l'on se trompe dans le calcul de la position. La navigation requiert ici de la concentration, mais c'est également le cas en pleine mer avec des eaux agitées. Au cours des derniers miles vers Strömstad, à nouveau la Suède, nous sommes même accompagnés par la police maritime suédoise qui vérifie nos documents et le bateau à notre arrivée au port. C'est probablement le nom russe de notre yacht qui a attiré leur attention. Tout est bien entendu en ordre. Strömstad est une destination très populaire pour les touristes norvégiens amateurs d'alcool qui viennent y faire le plein (notamment avec les compagnies ColourLine/StenaLine). La Norvège ne fait pas partie de l'Union européenne, et l'importation d'alcool et de cigarettes y est limitée par personne. Le prix des boissons alcoolisées est maintenu par l'État à un niveau artificiellement élevé afin d'en minimiser la consommation, mais la conséquence en est que les personnes se réfugient parfois dans des boissons qu'elles ont distillées elles-mêmes.

OSLOFJORD

Le lendemain, au cours de notre périple vers Oslo, nous subissons encore un contrôle dans l'Oslofjord, mais cette fois par les douanes norvégiennes, avec une fouille très ciblée pour l'alcool, les cigarettes et la drogue. Le contact est toutefois très amical, et il s'est révélé par la suite que nous aurions pu utiliser certains endroits cachés...

Nous approchons d'Oslo, le fjord est de plus en plus étroit, le paysage de plus en plus impressionnant. Sur le conseil des douanes norvégiennes, nous nous arrêtons dans le port d'Aker Brygge, proche du centre, ce qui était en effet une très bonne proposition. Superbement situé le long du boulevard, mais



Entrée du port de Strömstad

particulièrement animé. Il s'est avéré que le lendemain était le jour du départ d'une régata avec 200 voiliers. On nous a toutefois attribué un magnifique emplacement de mouillage. Encore deux jours à passer tous ensemble à bord jusqu'à ce que nous (Henriette en André) « devions » rester seuls sur le bateau. Tous les jours, nous visitons à vélo ou à pied beaucoup d'endroits à Oslo et aux alentours.

Pendant tout ce temps, nous en apprenons plus sur la Norvège et sur la ville elle-même : les Norvégiens (comme nous avons pu nous en rendre compte) sont gentils, au début un peu réservés, serviables, parlent un anglais parfait (deuxième langue), ont généralement un niveau de vie assez élevé, et disposent la plupart du temps quelque part en Norvège d'une seconde résidence ou d'un yacht en polyester. Ils sont à juste titre fiers de leur pays (ils le démontrent avec le drapeau norvégien). Ils ont une attitude très positive vis-à-vis des Néerlandais, et ont tous une connexion ou l'autre avec les Pays-Bas.

Oslo, qui héberge 10 % des six millions de Norvégiens, est une superbe ville animée avec beaucoup de curiosités culturelles que l'on peut visiter à pied. Il y a de belles rues commerçantes très animées comme la Karl Johans gate, avec du théâtre de rue, des musiciens, des peintres et des étals. C'est également une halte très en vogue pour les gros navires de croisière. Côté moins positif : il y a de nombreux mendiants à pratiquement chaque coin de rue. Ils viennent presque tous des pays de l'ancien bloc de l'Est, ce que les Norvégiens déplorent, et c'est même à présent un point d'attention pour le gouvernement.

AKER BRYGGE

Le port d'Aker Brygge se trouve le long du boulevard très animé dans un quartier commerçant et de vie nocturne. Le nom est dérivé du chantier naval qui a connu la faillite en 1980, le quartier ayant subi par après une rénovation ambitieuse. Le port a lui aussi été rénové il y a quelques années et est devenu une zone de promenade.

Élément typique pour finalement tous les ports norvégiens : ils sont accessibles à tous, ils ne sont pas clôturés. Le prix du mouillage est normal, sauf dans les grandes villes (Aker Brygge est très cher, mais le prix est négociable en cas de mouillage prolongé). La consommation d'eau est incluse, le dessalage du bateau avec de l'eau potable est donc autorisé. Les yachts de passage peuvent souvent mouiller gratuitement la journée pour faire des courses, remplir les réservoirs d'eau et prendre de l'électricité (fiche UE). Les grands ports de yacht sont bien outillés, et il y a pratiquement toujours une place de mouillage. Dans beaucoup de ports il n'y a pas de capitainerie, et nous devons payer à l'automate avec la carte de crédit ou la carte bancaire.

Dès notre arrivée à Oslo, nous sommes surpris par la brièveté de la nuit (il n'y a que deux heures d'obscurité). Afin d'éviter les problèmes de sommeil, nous avons pendant notre séjour en Norvège recouvert les hublots de notre cabine à l'intérieur avec du plastique noir ;



Marina Aker Brygge, Oslo

heureusement que nous avons pris quelques sacs-poubelle...

CAP SUR BERGEN !

Nous pensons emprunter un itinéraire particulièrement beau en naviguant par le littoral sud vers Bergen, une ville qu'il faut avoir vu. Jusqu'à Kristiansand, nous naviguons à travers une très belle région avec beaucoup d'îles et le soleil qui va avec : pendant plusieurs jours, une navigation timonerie ouverte dans un air très pur et sous un ciel immense bleu azur. Des paysages fascinants avec une mer enchantée en passant par d'innombrables petites îles qui rougeoient avec le soleil couchant. Une alternance de voies de navigation larges et puis très étroites, avec des eaux cristallines et le sentiment d'un air très pur. On ne s'ennuie à aucun moment, et c'est simplement fantastique de naviguer à travers ces constellations d'îles plutôt qu'en pleine mer le long de la côte. Ces côtes accidentées constituent un paysage impressionnant, et pour les plaisanciers c'est un paradis souvent équipé de terrasses, d'endroits à barbecue et de sentiers de randonnée facilement accessibles avec le canot. Entre ces côtes et ces îles, il faut par contre rester vigilant en dépit de cartes de navigation détaillées et de traceurs de cartes récents. Dans les hauts fonds, un pieu noir est posé sur les rochers pour indiquer une faible profondeur, avec souvent en son milieu une indication sur le sens à respecter pour passer le pieu ; il s'agit de bien

garder ses distances et de naviguer lentement ! Les passages étroits occasionnent également une certaine tension. Des éléments typiques du paysage sont également les petits ports et mouillages, ainsi que les nombreuses maisons de bois qui sont généralement dans les coloris brun, jaune, rouge et vert.

LA PLUS ANCIENNE VILLE DE NORVÈGE

Nous visitons Tønsberg, la plus ancienne ville de Norvège selon ses habitants, avec le seul pont mobile que nous ayons vu en Norvège. Stavern dispose d'un joli port avec un capitaine de port fantastique particulièrement serviable. Nous y avons assisté à la fête du jour le plus long : un grand bûcher qui est allumé au moment où le soleil est au plus bas, une tradition en Norvège. Dans le port nous rencontrons un Linssen Grand Sturdy 40.9 AC, l'Odegard. À Risør, petite ville blanche, nous nous trouvons face à un bar avec un superbe intérieur écossais. Ici, un rocher blanchi à la chaux par les Néerlandais au dix-septième siècle servait de signe de navigation pour les marins de l'époque. Arendal abrite un petit port convivial, le quartier historique de Tyholmen, l'île douanière de Merdø. Une île sans routes, mais particulièrement authentique avec un musée en plein air dynamique. L'été, il s'agit de l'endroit à la mode pour la population locale. Kristiansand, la cinquième ville de Norvège, est une destination



Bergen

de vacances populaire pour les Norvégiens, avec un important marché aux poissons (fiskebrygga). Nous arrivons maintenant presque au point le plus méridional de la Norvège, et nous mettons donc le cap au nord sur Bergen en passant par la côte ouest. Sur ce tronçon, il n'y a toutefois que quelques ports jusqu'à Stavanger, et le vent généralement du Nord ou de l'Ouest peut vous jouer des tours. Nous restons donc attentifs aux prévisions concernant le vent. Nous naviguons vers Flekkefjord, un voyage de près de douze heures par un superbe itinéraire traversant le fjord. Il y a un minuscule port dans un village quasi abandonné. Même le samedi il n'y a pas de restaurant ouvert ! Un élevage de saumon crée une petite confusion, car il n'est pas indiqué sur la carte, mais il y en a encore des centaines. Le lendemain matin, après une heure de navigation nous nous retrouvons dans un brouillard épais qui ne nous quittera pas du reste de la journée. Le radar, mais surtout l'AIS, constitue notre salut. L'AIS s'était déjà révélé auparavant être un fantastique moyen de navigation permettant d'éviter des situations dangereuses. Nous arrivons à Stavanger, une petite ville conviviale, mais malheureusement nous sommes juste un peu trop tôt pour le Gladmat (un gigantesque festival alimentaire).

LYSEFJORDEN

Bergen est en vue, mais nous choi-

sissons pourtant d'opérer un détour par le Lysefjord avec le Preikestolen célèbre dans le monde entier (également appelé Pulpit Rock), Kjerang (pierre suspendue) et les marches de Flørli. Il s'agit d'un parcours de 1 470 mètres de long pour un dénivelé de 740 m avec 4 444 marches, soit l'un des escaliers les plus longs du monde. Henriette en a gravi 100 (par manque de temps, cela va de soi...). Après avoir passé la nuit à Lysebotn dans les profondeurs du fjord, nous partons pour Skartveit sur l'île de Halsnøya. Nous visitons cet endroit suite à une publication que nous avons vue. C'est très primitif, dans le sens le plus noble du terme. Authentique, avec des gens très agréables. Nous y sommes restés deux jours.

110 HABITANTS ET UNE SEULE VOITURE

Haugesund : promenade sur le port, mais malheureusement un centre-ville très délabré. Nous disposons d'un mouillage VIP sur le quai près de « l'Iron-man », un triathlon d'une compétition européenne qui se tenait à ce moment-là. Nous effectuons un bref trajet vers la petite île de Røvaer peuplée de 110 habitants et exempte de tout trafic routier, à l'exception d'une seule voiture. En passant par Leirvik et Uskedalen, nous nous rendons à Norheimsund dans le Hardangerfjord, avec un joli port. Osøyro est notre dernière halte avant Bergen.

PATRIMOINE MONDIAL DE L'UNESCO

À Bergen, nous disposons d'un Stavanger

mouillage au quai à Bryggen, l'image emblématique de la ville sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco. La ville fleurie a un centre relativement petit, une riche histoire qui date de la ligue hanséatique, et le statut de Ville européenne de la culture. Il y a un marché aux poissons très animé, mais cher. Finalement nous y restons six jours sans une seule goutte de pluie, alors que Bergen est connu pour sa météo très pluvieuse...

La ville est entourée de sept collines, nous gravissons deux d'entre elles, dont l'une avec 900 marches en blocs de roche, et nous trouvons déjà que c'est un exploit. C'est une ville qui vaut vraiment la peine d'être visitée. Le plus grand fjord de Norvège, le Sognefjord, commence un peu au nord de la ville.

RETOUR À OSLO

Nous décidons de retourner tranquillement à Oslo le long de la côte en nous arrêtant également à quelques endroits que nous avons déjà visités. Fitjar, Egersund et Mandal sont pour nous des nouveautés. Fitjar se trouvent en bordure de ce qui est sans doute le plus bel archipel de Norvège, avec de beaux mouillages idylliques. La Norvège a de nombreux archipels, mais toutefois moins que la Suède. Egersund est un important port de pêche avec un long chenal d'entrée, et Mandal est un endroit très agréable où nous restons trois jours.

De retour à Oslo, Henriette prend un avion pour rentrer à la maison car elle est grand-mère pour la deuxième fois et tient bien entendu à

être auprès de sa fille. Pour moi, cela veut dire rester trois semaines tout seul à bord à Oslo, jusqu'au moment où Alexander et Kris prendront l'avion pour ensuite entamer le voyage de retour. Ce n'est toutefois pas une punition de rester seul dans cet endroit. Le Grand Sturdy 500 avec le Variotop se révèle être une véritable curiosité. Beaucoup de compliments, et je dois expliquer pour la 287ème fois pourquoi le navire porte un nom russe, en combinaison avec un pavillon néerlandais.

Étant donné que les prévisions relatives au vent étaient au départ très favorables pour effectuer le voyage retour le plus court par la côte occidentale du Danemark via Harlingen ou Den Helder, un ami, Henk, a été appelé de manière à pouvoir effectuer le trajet de retour avec trois skippers (2 en fonction et 1 en veille). Toutefois, le jour du départ, des avis de tempête sont émis à hauteur de Helgoland, la planification est donc modifiée et nous retournons en empruntant à nouveau la côte orientale. Lorsque l'on navigue, il faut toujours faire preuve de flexibilité. Nous naviguons trente heures non-stop d'Oslo à Grenaa via Skagen, et poursuivons par étapes d'une journée vers Juelsminde, Sønderborg, Holtenau (l'écluse de Kiel était hors service !), Cuxhaven, Norderney (la partie nord des Wadden allemandes), Groningue, Burgum, Volendam et Amsterdam, où Alexander doit participer à un congrès.

Début octobre, nous étions de retour au port d'attache provisoire Nautilus à Roermond : heureux, mais avec un brin de nostalgie.

Haugesund



La Norvège avec le Grand Sturdy 500 Variotop Mark III

BERGEN NORHEIMSUND

STAVANGER

KRISTIANSAND

LANGSUND

OSLO

STRÖMSTAD

SKAGEN

ANHOLT

KOPENHAGEN

LABOE

GRONINGEN

KAMPEN

MAASBRACHT

Quelques-uns des endroits intéressants :

Copenhague :

La statue de la petite Sirène

La Suède :

Anholt (www.visitanholt.dk)

Norvège :

Oslo (www.visitoslo.com)

Aker Brygge (www.akerbrygge.no/marina)

Tønsberg (www.visittonsberg.com)

Risør (www.risor.kommune.no)

Kristiansand (www.kristiansand.no)

Lysefjord (en.wikipedia.org/wiki/Lysefjord)

Bergen (www.visitbergen.com)



Texte: Luc Vanthoor (LBH Aqua Libra); photos Luc Vanthoor/Zebra Fotostudio's

CELA NE PEUT PAS ÊTRE LE FRUIT DU HASARD

CELA NE PEUT PAS ÊTRE UN HASARD QU'UN YACHT LINSSEN SOIT CONSTRUIT DANS UNE RÉGION OÙ LES LOISIRS DE HAUT NIVEAU SONT UNE CHOSE QUI VA DE SOI. CELA NE PEUT PAS ÊTRE LE FRUIT DU HASARD QUE LES VALEURS DÉFENDUES PAR LA FAMILLE LINSSEN SE REFLÈTENT DANS LA RÉGION D'OÙ ELLE EST ORIGINAIRE.

Cela fait plus de 60 ans que le chantier Linssen construit des yachts à Maasbracht, ville qui se trouve au milieu de la zone de navigation la plus variée d'Europe : la région des Maasplassen. Avec une superficie de 3 000 ha, il s'agit de la zone de sports nautiques la plus grande d'un seul tenant en Belgique et aux Pays-Bas. Une région où l'hospitalité, la qualité de vie et la richesse des traditions sont des choses perçues comme allant de soi.

Elle se situe à la frontière de la Belgique et des Pays-Bas, et constitue pour une grande part la frontière entre les deux provinces. Cette zone de navigation se trouve à peine à une heure de voiture de villes comme Maastricht, Eindhoven, Roermond, Düsseldorf, Aix-la-Chapelle, Duisbourg, Anvers et Bruxelles.

Depuis 2012, tout le monde peut y naviguer à bord d'un yacht Linssen. En effet, la société Aqua Libra Yachtcharter, l'un des partenaires du réseau Linssen Boating Holidays, déploie ses activités depuis le port des yachts De Spaanjerd dans le Limbourg belge. À vol d'oiseau, son port d'attache se trouve à peine à 3 km du chantier Linssen. Une solution idéale consiste donc à prolonger votre séjour au chantier par des vacances en bateau, ou bien à

enrichir vos vacances par une visite au lieu de naissance de votre navire.

UN RICHE PASSÉ

La région a une riche histoire, les traces des premiers habitants remontent au temps des Néandertaliens, et se trouvent surtout au sud de la province. Il y a beaucoup de grottes de calcaire et de collines, et certaines de ces grottes peuvent d'ailleurs toujours être visitées. À Valkenburg, vous pouvez même le faire à bord d'un petit train à 70 m sous terre.

Au temps de la domination romaine, des villes comme Maastricht (Mosa Trajectum), Heerlen (Coriovallum) et Tongres (Tungria) ont été fondées. Après cette période, la région est passée sous le régime des Francs et a fait partie du Saint Empire romain.

Au cours du Moyen Âge, les deux provinces du Limbourg ont été souvent le théâtre des conflits entre les ducs et les évêques. Avec le temps, la région s'est également morcelée. Elle a été partagée entre les grands-duc du Brabant, de Gueldre et de Juliers, et les princes évêques de Liège et de Cologne, avec l'apparition de petites enclaves.

CELA NE PEUT PAS ÊTRE LE FRUIT DU HASARD

THORN - LA PETITE VILLE BLANCHE

Un bon exemple en est la petite et charmante ville historique de Thorn dont l'histoire remonte à la fin du Xe siècle. Au cours du temps, la ville s'est développée en duché miniature dirigé par une abbesse et une vingtaine de nonnes originaires de la noblesse. La petite ville disposait de sa propre justice et pouvait battre sa propre monnaie. Dans ce couvent des bénédictines, les jeunes filles de la noblesse de toute la région recevaient une éducation sévère et très pieuse. L'arrivée des Français en 1794 mit fin à l'autonomie de Thorn.

La ville, protégée par les lois sur le patrimoine, est bâtie en bordure de l'une des nombreuses gravières le long de la Meuse, et l'on peut s'y amarrer à 300 m du centre à peine. Parmi les curiosités, on peut citer les petites ruelles pavées, l'abbaye majestueuse et le musée « Land van Thorn ». Vous pouvez terminer votre visite en dégustant une délicieuse crêpe sur l'une des nombreuses petites terrasses de la ville.

Après le Moyen Âge, la région mosane a connu une domination espagnole et une domination française. La domination française s'est terminée en 1815 après la fameuse défaite de Napoléon à Waterloo face aux Prussiens, Néerlandais, Britanniques et troupes de Hanovre. À compter de cette époque, la région a fait partie du Royaume-Uni des Pays-Bas.

La Meuse a toujours joué un rôle important dans la répartition géographique de la région. C'est ainsi qu'elle a servi au Congrès de Vienne en 1815 pour établir la frontière entre les Pays-Bas et la Prusse à une distance d'un coup de canon depuis le fleuve. Aujourd'hui encore, elle est pour une part importante la frontière entre la Belgique et les Pays-Bas.

LA CRÉATION DES MAASPlassen

Les Maasplassen sont des étendues d'eau issues de l'exploitation du gravier dans la vallée de la Meuse, principalement au XXe siècle. L'exploitation des gisements de gravier laissés par la dernière glaciation a fait naître de grands lacs qui sont quasi tous reliés à la Meuse. Certaines de ces excavations ont plus de 40 m de profondeur pour un diamètre de 2 à 3 km. Les villes et villages autour de ces étendues d'eau en ont vite perçu la plus-value touristique. On y trouve à présent des établissements de restauration, des ports de yachts modernes, des plages, des zones naturelles, et même grâce à l'extrême pureté des eaux, plusieurs sites de plongée. C'est tout bénéfique également pour les pêcheurs qui peuvent y trouver des brochets, anguilles, carpes, et toutes sortes de poissons blancs.

Il s'agit d'une région unique, parce qu'il y en a pour tous les goûts. Elle jouit en outre d'une position centrale en Europe, et est très facilement accessible par la route, par



LIFESTYLE, TRAVEL & BOATING

les airs et par les voies navigables. C'est une région à partir de laquelle on peut littéralement découvrir les quatre horizons. On peut remonter la Meuse en direction de Maastricht, Liège, Namur, Dinant et le Nord de la France, ou bien partir depuis Namur en passant par Charleroi et Bruxelles en passant par le très célèbre plan incliné de Ronquières. On peut aussi descendre la Meuse et atteindre en trois jours l'IJsselmeer ou la Frise en passant par le Waal et l'IJssel. Mais il est aussi possible de continuer à la descendre et atteindre la Zélande en passant par le Biesbosch. Mais vous préférez peut-être emprunter les canaux historiques du nord de la Belgique, que l'on peut rejoindre en passant par le Zuid-Willemsvaart et son célèbre itinéraire « Willemsroute ». Vous n'aimez pas trop être deux fois au même endroit ? Vous trouverez différents itinéraires de navigation sur le site Internet www.aqua-libra.be.

Des vacances dans la région des Maasplassen, c'est un peu comme un cocktail que l'on confectionne soi-même. C'est à vous de choisir les bons ingrédients dans les bonnes proportions. Citons parmi les principaux ingrédients : l'histoire, la culture, la nature, la gastronomie et le shopping.

L'histoire et la culture, vous pourrez les trouver dans des endroits comme l'ancien duché miniature de Thorn ou la ville épiscopale de Roermond. Des villes comme Maaseik avec la plus ancienne pharmacie du Benelux, et Maastricht avec ses 1 660 monuments historiques protégés reflètent la richesse historique de cette région. Répartis dans l'ensemble de la région, vous trouverez de superbes moulins à vent et à eau, des fermes caractéristiques, des châteaux, et de très nombreux monuments qui vous permettront en quelque sorte de revivre le passé.

LE TERROIR DU PAYS MOSAN

Les amateurs de vin pourront déguster le terroir du Pays mosan dans les domaines viticoles de Thorn ou d'Aldeneck, tous deux très proches du fleuve. Les deux

domaines produisent des vins de très grande qualité, comme le pinot brut du domaine d'Aldeneck qui a été élu en 2012 meilleur vin mousseux de Belgique. L'ensemble de la région se caractérise par sa richesse culinaire, avec une culture très diversifiée de la bière en Belgique et des produits régionaux comme les asperges, le brochet et le « Maaseycker knapkoek ». Les gourmets particulièrement exigeants pourront trouver des restaurants exclusifs à une petite distance à pied des rives, à savoir plus de neuf restaurants qui totalisent 11 étoiles Michelin. Il s'agit entre autres du célèbre restaurant deux étoiles Da Vinci à Maasbracht, le long de l'eau et à un jet de pierre du chantier Linssen.

ZONES NATURELLES

Les amoureux de la nature pourront profiter du calme dans des réserves naturelles où les chevaux sauvages et les bœufs Galloway font partie du décor. Mais ils y trouveront également des castors, des cygnes, des hérons et plus de 60 autres espèces d'oiseaux aquatiques. Les deux provinces du Limbourg disposent au total de trois parcs naturels directement reliés aux eaux de plaisance par un célèbre réseau de pistes cyclables.

La région des Maasplassen est en quelque sorte un immense parc de vacances dans lequel les vacances sur l'eau peuvent être complétées par un riche bouquet de loisirs tant pour les jeunes que pour les moins jeunes.

Vous pouvez déguster une Dame Blanche, une Trappiste ou une bière à la cerise (Kriek) sur l'une des nombreuses petites terrasses sur les rives tout en contemplant les bateaux qui passent. Vous pouvez joindre à vos vacances nautiques un voyage de découverte par le réseau des pistes cyclables qui comptent des centaines de kilomètres que l'on parcourt avec plaisir en se référant à des points de jonction. Dans la plupart des ports de cette région, on peut disposer d'un vélo gratuitement ou contre une modeste rétribution. Il est aussi possible de louer pour

Des vacances dans la région des Maasplassen, c'est comme un cocktail que l'on confectionne soi-même.



CELA NE PEUT PAS ÊTRE LE FRUIT DU HASARD

les enfants et petits-enfants un canot ou un pédalo dans l'une des nombreuses écoles de voile et de navigation. Vous pouvez aussi vous essayer à la pêche, mais en tout cas n'hésitez pas à profiter de l'ambiance unique de l'un des 40 ports que compte la région !

Des vacances sur l'eau vont également de pair avec une petite journée de shopping, par exemple à Roermond ou Weert. C'est notamment la ville de Roermond qui attire les acheteurs de toute la région grâce à son Designer Outlet Shopping Center, célèbre par-delà les frontières et qui accueille chaque année 4 millions de visiteurs. Il y a des places de mouillage dans les environs immédiats de ce centre commercial impressionnant.

ÉCLUSES ET CANAUX

Entre Maaseik et Roermond, les Maasplassen comptent une seule écluse, celle de Linne, qui a un dénivelé de 4 m et qui est utilisée presque exclusivement pour la navigation de plaisance. Pour son passage, vous pouvez compter sur l'assistance des stewards pendant la saison touristique de la plaisance.

Si vous souhaitez quitter la région des Maasplassen par les canaux, il faut prendre l'écluse de Panheel en direction de Weert, ou bien l'écluse de Maasbracht en direction de Maastricht. Ces écluses ont un fort dénivelé, mais grâce à leur « bittes d'amarrage flottantes », elles sont faciles à utiliser. Il y a très peu de navigation professionnelle dans la région, et seule l'écluse de Maasbracht est régulièrement utilisée par la navigation professionnelle.

LA WILLEMSROUTE

Choisissez l'écluse de Panheel pour rejoindre la « Willemroute », avec de très nombreuses destinations dans la Campine belge, ou même en une journée vers 's Hertogenbosch (Bois-le-Duc). Le long de cet itinéraire, connu surtout pour le calme des eaux de navigation, vous trouverez de petits ports qui s'enchaînent comme des perles sur un collier.

Lors de votre périple, n'hésitez pas à visiter l'ancienne ville de garnison de Leopoldsburg, que l'on rejoint par le canal historique de Beverlo. Lommel, « la ville de verre », ne doit certainement pas manquer à votre programme. À Bocholt, vous pourrez visiter le plus grand musée brassicole d'Europe, à peine à cinq minutes à pied du port. Neeroeteren dispose d'un petit port particulièrement charmant au milieu de la nature dans un ancien bras du canal, et dans l'ancienne ville minière de Maasmechelen, vous pourrez descendre du bateau pour rentrer directement dans le Maasmechelen Village Outlet Center. Après une après-midi de shopping, vous pourrez encore regarder un film dans le cinéma juste à côté du centre commercial. Après Maasmechelen vous découvrirez le plus beau village de Flandre, Rekem, où vous aurez depuis la rive une vue impressionnante sur le château d'Aspremont-Lynden.

ÉCLUSE 19, MAASTRICHT

En passant par l'écluse 19 à commande manuelle, vous pénétrez dans le Bassin, un port historique dans le centre de Maastricht.

À partir de Maastricht, vous pouvez retourner vers les Maasplassen ou poursuivre votre route vers le nord de la France en passant par Liège, Namur et Dinant.

L'aspect le plus intéressant de cette zone de navigation est qu'elle n'est pas encore très connue. Dans les petits ports de passage, il y a presque toujours une place, et il arrive parfois que l'on se sente seul au monde quand on navigue sur ces eaux. L'hospitalité de la population locale est également l'un des grands atouts pour des vacances réussies dans cette région. Cela vient en partie du fait que la langue n'est pas un obstacle, car la plupart des Limbourgeois, et certainement dans le secteur touristique, parlent en plus de leur langue maternelle l'allemand, l'anglais, et parfois aussi le français.

Avec cet article et les photos qui l'accompagnent, nous espérons vous avoir donné un bel aperçu du menu de cette zone de navigation en Belgique et aux Pays-Bas. Il ne vous reste plus qu'à choisir les plats et à les déguster.

AQUA-LIBRA YACHTCHARTER

Jachthaven "De Spaanjerd"

B-3640 Kinrooi

T: +32 (0)471 - 476 761

F: +32 (0)89 - 205 411

www.aqua-libra.be | info@aqua-libra.be



La région des Maasplassen





Texte & Photos: Doris et Dr. Lorenzo Guendel

UNE CROISIÈRE ET UNE RÉGION FAITES POUR LES AMIS DE LA NATURE ET DE LA CULTURE

LE DISTRICT DE NAVIGATION DE PLAISANCE SITUÉ ENTRE LA MER BALTIQUE AU NORD, L'ODER À L'EST, L'ELBE À L'OUEST, LE HAVEL INFÉRIEUR AU SUD-OUEST ET LE CANAL SPREE-ODER AU SUD-EST EST PROBABLEMENT L'UN DES PLUS VASTES D'EUROPE.

Sur plus de 2 700 km, des lacs, fleuves et canaux reliés entre eux constituent un réseau compact et inépuisable de voies navigables les plus diverses. Elles traversent principalement les Länder de Berlin, Brandebourg et Mecklembourg-Poméranie occidentale, avec leur imposante part dans l'histoire allemande. Qu'il s'agisse de la Hanse, des nobles Junker de Poméranie occidentale, des rois de Prusse ou encore de l'influence des princesses de Hollande voire de son artisanat. Partout, la culture russe et française ont laissé des traces, et l'empreinte de Vienne aussi est visible. Voilà donc une région incomparable de diversité et richesse artistiques et historiques.

Des métropoles comme Berlin et Hambourg, des grandes villes comme Lübeck, Rostock, Szczecin (Stetin), Oranienburg, Potsdam, Brandebourg et Magdebourg bordent le chemin. L'amateur d'art, le navigateur à la recherche de culture est ici chez lui. Citons à titre d'exemple Potsdam, où l'influence des colonies hollandaise et russe est aujourd'hui encore particulièrement présente. Le féru d'histoire n'a qu'à suivre les traces d'Alexandre de Humboldt ou de Frédéric le Grand à Sans-souci. Les repères

défilent jusqu'à l'histoire allemande la plus récente avec, notamment, la conférence de Potsdam au Cecilienhof ou Templin, la ville qui a vu grandir la Chancelière Angela Merkel.

Cette région évoquera enfin Theodor Fontane ou Kurt Tucholski aux passionnés de la littérature allemande. Mais elle a bien d'autres choses encore à offrir.

Des musées, galeries d'art, grandes collections alternent avec des petits ateliers d'artisans, de sorte que l'on peut par exemple observer un forgeron ou un luthier en plein travail dans la citadelle de Spandau. L'histoire régionale aussi y est bien explicitée, ce qui sera particulièrement intéressant et divertissant pour les enfants et les adolescents. Ainsi, le musée de la navigation intérieure à Zehdenick ou le parc Ziegelei à Mildenberg retiendront toute leur attention.

Construit il y a 80 ans, l'élévateur à bateaux Niederfinow est une merveille de l'ingénierie allemande et une expérience exceptionnelle à vivre.

De l'autre côté, on trouve de vastes zones de nature intacte, peuplées de hérons, cormorans, aigles pêcheurs, grues, cigognes, canards et grèbes huppés, mais aussi de



martins-pêcheurs que l'on peut admirer dans leur habitat naturel.

Outre la multitude d'oiseaux, on peut aussi y découvrir des animaux que l'on voit moins fréquemment comme des castors, des loutres, des rats musqués, des bisons, des grenouilles, etc. À Waren, les enfants et adolescents apprécieront la formidable présentation de la faune et de la flore locales au Müritzeum.

Des baies d'amarrage paisibles et idylliques invitent à s'attarder ou à se baigner. Les canaux et fleuves sont bordés de petites villes variées qui offrent l'occasion de flâner, faire du shopping ou manger au restaurant. Vous aurez l'embarras du choix car les restaurants, qui proposent une cuisine locale, sont très nombreux par ici.

Les distractions ne manqueront pas non plus, cela va sans dire, à Berlin avec ses innombrables sites culturels, historiques et paysagers.

Les décrire dans le détail dépasserait le cadre de ce récit de voyage.

C'est au cœur de ce paysage grandiose que nous mettons le cap sur d'autres rivages. À l'instar de Berlin, nous avons déjà exploré la région des lacs au fil des ans. À présent, nous avons envie de tester la catégorie B de notre Lins- sen 43.9AC « La Cabaña » et de naviguer sur la mer Baltique. Nous effectuons le trajet de Zehdenick à Berlin en parcourant le canal Mälzer et le canal Voss en quelques heures, après quoi nous prenons la direction de l'est, vers l'élévateur à bateaux. À la Marina Marienwerder, Sabine et Lutz Biller nous indiquent un bel emplacement, bien que situé tout derrière dans un coin - je suppose que Lutz veut vérifier que l'équipage de « La Cabaña » maîtrise réellement son bateau. Il observe la manœuvre de très près, mais avec bienveillance. Comme il ne dit rien d'autre, nous pensons qu'il est satisfait. De notre point de vue aussi, nous avons bien accompli notre mission. Nous allons donc chercher notre récompense dans le bistro du port. Après une nuit formidablement calme et un copieux petit-déjeuner à bord, nous nous rendons à l'élévateur à bateaux. Si le passage n'est pas compliqué, il constitue à de nombreux moments un grand événement. Nous passons avec deux bateaux mouche, ce que le grand bassin permet sans problème. La température a terriblement augmenté et atteint 40°C sous le tarp, mais nous

ne pouvons pas le retirer sous ce soleil de plomb. Nous ouvrons alors tous les orifices aussi grand que possible et appuyons sur l'accélérateur pour produire du courant d'air. Le soir à Oderberg, les voisins doivent nous trouver un peu bizarres d'être tous assis sous le pont dans le salon. Ils ne peuvent pas savoir en effet que notre climatisation fonctionne à merveille. Elle rafraîchit le salon, mais aussi les deux cabines, ce qui favorise évidemment notre sommeil réparateur. Il y a ici toute une série de bateaux un peu plus gros qui repartent les uns après les autres le lendemain matin, sauf un. C'est finalement notre tour, nous sommes prêts, le réservoir d'eau est plein, les batteries chargées, on peut y aller. Cette journée s'annonce encore très chaude.

Comme les nouvelles concernant le niveau d'eau de l'Oder sont plutôt inquiétantes par cet été si sec, nous décidons de prendre le canal Hohensaarten-Friedrichthal. Pour un canal, il faut dire que le trajet est étonnamment agréable. De part et d'autre, des digues basses autorisent un regard sur l'arrière-pays. Côté est, les zones inondables de l'Oder, côté ouest terres agricoles et forêts.

Nous y apercevons de grandes plantations de tabac, ce qui nous étonne beaucoup. Un peu d'industrie, ancienne et nouvelle, et des localités de petite taille, mais attrayantes. Notre but est d'atteindre Schwedt, ce qui est fait au bout d'environ quatre heures. Nous avons le choix entre un petit port de plaisance, trop plat pour nous, et un port de plaisance plus grand, qui nous propose un très bel emplacement. Nous n'avons aucune hésitation. Ce port aussi est une surprise. Des installations extrêmement soignées, des toilettes et douches extrêmement propres, dans un bâtiment d'une architecture amusante, ainsi qu'un bistro sympathique avec une hôtesse très aimable et polyvalente. En effet, elle s'occupe aussi des emplacements de caravane et du port, de la vente de jetons pour les douches, etc.. Bien que très occupée, elle se montre joyeuse et aimable. Le traditionnel et non moins instructif

L'élévateur à bateaux Niederfinow est une merveille de l'ingénierie



« snack » sur le quai avec des plaisanciers de l'Oder nous permet de collecter quelques informations utiles pour la suite de notre croisière. Par contre, je n'arrive pas, à mon regret, à acheter un drapeau polonais pour faire honneur au pays qui nous accueille. Il faut encore faire descendre la température avant de pouvoir dormir.

Un délicieux dîner, un ver de bon vin rouge et nous voilà mûrs pour aller au lit.

SZCZECIN

Nous nous réjouissons particulièrement d'atteindre notre prochaine étape, Szczecin. Nous avons entendu toutes sortes de choses différentes concernant les possibilités d'amarrage sur place et nous sommes curieux de savoir ce qu'il en est exactement. Si notre guide est plein d'éloges pour le port situé au cœur de la ville, nous avons lu et entendu des critiques peu convaincantes. Par contre, un port situé un peu plus au nord, au terminus d'une ligne de tram, nous a été recommandé. Nous y allons donc. De magnifiques prairies bordent notre chemin vers Szczecin. Il y a aussi les incontournables sites industriels à l'approche de la ville, puis des chantiers navals remarquables où règne une forte activité. C'est très animé. Puis, nous voyons se dessiner la silhouette de la ville, avec quelques magnifiques bâtiments et deux ponts si bas qu'il nous faut non seulement complètement abaisser le mât, mais aussi le tarp. Distracts par tout cela, nous ne voyons pas le port de la ville situé sur la rive est de l'Oder occidentale. Nous continuons donc, le long d'autres chantiers navals, jusqu'au port de Goclaw. C'est un petit port soigné, qui dispose de tout ce que l'on peut désirer, mais qui reste très simple. Le petit supermarché de l'autre côté de la rue et de la station de tram est idéal. Nous sommes frappés par la gentillesse du personnel qui pourtant, ça nous étonne, ne parle pas allemand. Grâce à l'anglais et à l'aide de quelques gestes, nous réussissons à demander ce que nous voulons et on nous donne les bonnes réponses à tout

ce que nous voulons savoir. Un compatriote allemand me vend un drapeau polonais. Szczecin est au programme du lendemain. Le matin, nous prenons le tram pour rejoindre la ville. C'est un modèle ancien qui nous dépose une trentaine de minutes plus tard à Szczecin, complètement secoués, comme si on avait fait de nous un cocktail digne de James Bond. Notre promenade à travers la ville nous conduit, entre autres, à l'église Saint-Jean, une bâtisse très lumineuse avec un orgue très beau et assez inhabituel. Nous remarquons une construction singulière qui s'avère être l'ancien palais du duc de Poméranie. Il fait toujours terriblement chaud, de sorte que nous allons au café situé dans la petite cour du palais pour y prendre un café et de l'eau. De nos jours, le palais est voué à la musique, à l'art et aux sciences et sert de musée. Alors que nous sommes installés dans la cour, nous entendons jouer un pianiste qui maîtrise bien son art. C'est là aussi que se trouve le bureau d'information pour les touristes. Nous prenons ensuite la direction de la terrasse d'observation Waly Chrobrego, dont notre guide prétend hardiment que c'est l'une des plus belles d'Europe. Nous sommes curieux et devons admettre qu'elle est très belle. La vue est grandiose. Mesurant environ 500 mètres de long et juchée à environ 20 mètres au-dessus de l'Oder, elle offre une vue magnifique sur cette partie de la ville. Derrière nous, il y a une série de beaux bâtiments anciens, l'académie de la marine, le siège de la région (ce qui correspond plus ou moins à un département/une province) et le musée national. À l'ombre de ces bâtiments historiques, sur la terrasse, nous découvrons un restaurant magnifiquement situé (« Columbus ») où nous déjeunons installés aux premières loges. Ce bel endroit propose des plats de grande qualité à des prix raisonnables, en plus d'une vue de rêve. De là, nous apercevons aussi l'immense marina, que nous n'avions pas vue, qui nous paraît presque fantomatique. Nous estimons le nombre d'emplacements à 120, mais nous ne voyons pas un seul bateau !!! Les environs de la





marina ne sont pas non plus très chics, et l'accès à la ville de l'autre côté du fleuve est extrêmement compliqué. Nous décidons de jeter un coup d'œil dans ce port sur le trajet du retour.

Nous poursuivons notre route. Nous continuons sur l'Oder vers le nord, passons devant le point d'accès au lac Dabie et décidons de nous y engager sur le trajet du retour également. Plus au nord, le chenal bifurque entre l'Oder et le canal Policki, mais nous restons sur l'Oder. Il s'élargit de plus en plus, ses zones inondables en cas de crue sont d'un vert opulent, parsemées de vieux arbres, d'arbustes hauts et de roseaux. Le paradis des oiseaux paraît s'étendre à l'infini. On voit des martins-pêcheurs bleu-gris jaillir en un éclair, mais ils sont si agités que l'on peut à peine les photographier. Nous n'observons plus les hérons cendrés, contrairement à un aigle pêcheur qui fait des rondes au-dessus de nous, mais n'a manifestement pas faim. Du moins, il ne fait pas mine de vouloir chasser. Le trajet sur le tronçon Roztoka Odrzanska, la partie évasée de l'Oder, se déroule sans particularité, mais, par mesure de précaution, nous restons dans le chenal balisé. À hauteur de Trzebiez, la rive s'écarte de plus en plus, la grande lagune se montre sous son meilleur jour. Quand la vue est très bonne, les hauts signaux maritimes (Brama Torowa 4 - 1) sont visibles à distance.

Avec un vent de force 4-5, une houle marquée s'ajoute au cours de l'après-midi, mais ça ne peut pas beaucoup déranger notre Linssen de 20 tonnes. Après nous être demandés dans quel port nous nous arrêterons, nous décidons que ce sera Ueckermünde, et nous ne le regretterons pas. Au SSC Vorpommern, on nous accueille chaleureusement et avec beaucoup de gentillesse. Nous dînons au « Backbord » : repas délicieux, prix adéquats, ambiance parfaite. Nous apprécions la brise toujours rafraîchissante car la chaleur n'a pas cessé. Lorsque nous allumons la climatisation le soir, il s'avère que le fusible du courant de

quai ne supporte que 6 ampère, ce qui ne suffit pas. Nous lançons donc brièvement le générateur, rafraîchissons le bateau et nous mettons au lit. Le lendemain matin, nous décidons de passer une journée contemplative à Ueckermünde. Notre prochaine étape est fixée, ce sera le port situé à l'entrée du Peenestrom, mais nous arrivons si tôt que nous décidons de poursuivre notre route. Nous traversons donc ce bras de mer, cap au nord, par la fosse de Moderort. Par ce vent, notre Linssen peine même un peu et nous choisissons de faire une halte à Rankwitz. Ce choix s'avère excellent et nous recommandons chaudement ce charmant port. Outre deux très bons restaurants, il y a une poissonnerie où l'on trouve la pêche du jour et des poissons fumés maison. À côté du joli port et baignant dans cette même agréable atmosphère, il y a cinq maisons de vacances sympathiques. Un bel exemple d'un développement portuaire réussi. La croisière continue, vers le Peenestrom via Wolgast. L'entrée est un peu industrielle, ce qui nous plaît moins, un peu plus au nord, les paysages redeviennent vraiment beaux. Le vent affiche maintenant une force 8, tous les locaux que nous croisons s'en plaignent, ils n'ont jamais vu autant de vent autant de jours d'affilée. Kröslin est notre dernier port, une magnifique marina très soignée en face de Peenemünde. D'ici, on peut faire des excursions à bord du petit bateau mouche. Nous allons à Wolgast, ville industrielle de taille moyenne qui est malheureusement confrontée aux problèmes qui subsistent dans l'Est, comme la fuite de la jeunesse.

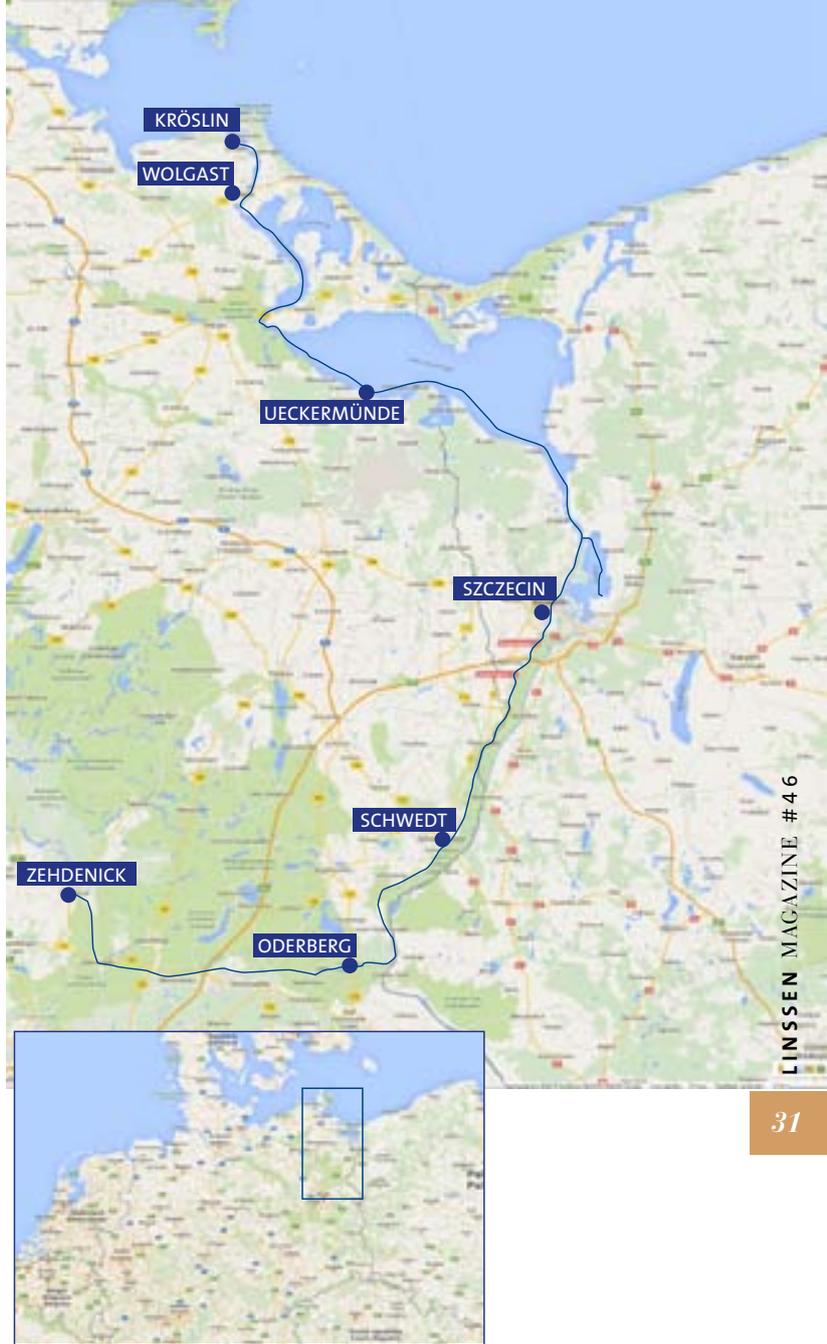
À Kröslin, nos passagers croisent des connaissances qu'ils n'ont pas vues depuis de nombreuses années, ce qui est l'occasion d'un bavardage convivial à bord, protégés du vent fort (bourrasques d'environ 7 sur l'échelle de Beaufort) par le tarp.

Comme la météo lance encore des alertes vent fort, nous devons abandonner notre destination initiale, Greifswald,



et nous contenter d'avoir juste effleuré la mer Baltique. Nous faisons demi-tour. Par un soleil radieux, mais du vent encore fort, nous mettons maintenant le cap au sud. Comme prévu, nous nous engageons, un peu avant Szczecin, dans le lac Dabie pour découvrir un paysage idyllique. C'est magnifique. Nous prenons notre temps et, dans la soirée, cherchons un port digne de cet environnement. Dans la marina HOM, à l'extrémité sud du lac Dabie, nous trouvons un emplacement de rêve. Nous sommes accueillis par un Polonais qui parle très bien l'allemand et nous aide gentiment pour les formalités. Pendant ce temps, arrive et s'amarre derrière nous un yacht à moteur magnifiquement restauré. Le propriétaire est polonais, originaire de ce port et incroyablement fier (à raison) du bateau qu'il a restauré. Nos hôtes polonais débarrassent les banquettes de la table en bois brut installée sur le môle pour les remplacer par de confortables chaises de jardin où nous serons plus à l'aise. Quel agréable témoignage d'hospitalité.

C'est avec ce port que je termine mon récit. Le voyage du retour vers Zehdenick s'est déroulé sans particularité. Nous y sommes arrivés sains et saufs 4 jours plus tard, emplis de nouvelles impressions.



Artikel met medewerking van
 Linssen Boating Holidays®-partner:
PUUR YACHTCHARTER GMBH
 Dorfstraße 25
 D-17209 Buchholz/Müritz
 Mobil: +49 172 8312770
 www.puur-yachtcharter.de



À TRAVERS LA MOITIÉ DE L'EUROPE SUR NOTRE YACHT TOUT NEUF !

Texte et photos: Randolph Nott

BEAUCOUP DE PERSONNES NOUS PRENDRONT PROBABLEMENT POUR DES FOUS : REMPLACER UN GRAND STURDY 40.9 D'À PEINE TROIS ANS PAR UN YACHT FLAMBANT NEUF. MAIS LE DÉVELOPPEMENT DU « DECKBRIDGE » DANS LA SÉRIE DES MODÈLES « CLASSIC » NOUS A DONNÉ L'IDÉE DE REMPLACER NOTRE HIPPO PAR UN HIPPO II !

Nous avons à l'époque choisi un Grand Sturdy dans la version Longtop parce que nous voulions un yacht avec le moins de marches possibles, une sorte de « bungalow flottant ». En l'occurrence, nous n'avons pratiquement jamais utilisé le toit, à l'exception du Variodeck. Et c'est précisément ce qui nous a amené à choisir ce nouveau yacht : la facilité d'accès au « pont supérieur » sur la base du design moderne du Grand Sturdy, conjointement à l'aménagement intelligent des espaces pour le rangement du canot.

Voilà pour ce qui est des préliminaires de notre premier voyage pour ramener notre nouvelle fierté vers son port d'attache. Notre HIPPO II a été mis à l'eau le 2 juin 2016 dans le port français de Saint-Jean-de-Losne, et les parachèvements ont été ensuite effectués par « H2O ». Il fallait en l'occurrence enlever toutes les protections de transport, aménager le mât et hisser le canot à bord du yacht avec la grue du mât. Lors de toutes ces opérations, les collaborateurs de H2O ont été extrêmement serviables et gentils, et nous avons en outre bénéficié d'un mouillage gratuit dans le port de l'entreprise. Lorsque l'on repense à l'année 2016,

on se souvient probablement de deux choses : les grèves des trains en France et les inondations le long de la Saône et du Rhône. Nous avons heureusement pu atteindre notre destination malgré les grèves. Toutefois, en raison des crues, nous n'avons pu partir que plus tard, notamment pour éviter de rencontrer trop de troncs d'arbres flottants et autres obstacles. L'un dans l'autre, nous avons pu larguer les amarres le 6 juin et commencer notre voyage ! Nous avons toutefois encore connu quelques désagréments car plusieurs endroits où nous voulions mouiller pour de belles petites excursions à terre étaient inondés et



donc inaccessibles. Toutes les écluses n'étaient pas non plus en service, et la navigation était même parfois directement dirigée par les barrages. Pour nous en tant que « marins de haute mer » avec peu d'expérience des voies fluviales, cela promettait d'être un voyage passionnant !

Dans le port de Chalon-sur-Saône, un autre plaisancier nous a indiqué la « Halte Nautique Confluence », un port de yachts particulier à Lyon qui ne figurait pas dans notre Guide de navigation sur les eaux intérieures de France. (Bien que ce guide soit malheureusement un peu dépassé et qu'il mentionne parfois un port qui depuis est fermé, il n'en reste pas moins un guide de voyage utile voire indispensable.) Le vendredi 10 juin au matin, nous sommes partis de Confluence pour atteindre déjà après 1,5 km la confluence de la Saône et du Rhône. Ici aussi la crue n'était pas encore tout à fait résorbée, et il y avait surtout au niveau des écluses beaucoup de bois mort et autres objets entraînés par le courant. Pour nous, cela signifiait que les filtres de liquide de refroidissement – en dépit de manœuvres prudentes – devaient être nettoyés tous les jours.

Bien qu'elle nous avait déjà impressionnés avec son dénivelé de 14,5 mètres, l'écluse de Sablons n'est pas à comparer à celle de Bollène dont le dénivelé est de 22 mètres ! Nous devons reconnaître qu'initialement le grand nombre d'écluses nous avait un peu inquiétés. Nous avons toutefois pu constater que le contact par VHF et le passage des écluses se sont déroulés sans problèmes, d'autant plus que toutes les écluses du Rhône sont équipées de bittes d'amarrage mobiles. Nous avons aussi eu dans les écluses l'occasion de rencontrer régulièrement le capitaine d'une péniche avec qui nous avons pu deviser sur les joies de la vie sur l'eau pendant les temps d'attente. Une péniche est un bateau de marchandises en vrac typiquement français qui est souvent transformé en résidence. Grâce à leurs grandes dimensions standard (38,5 m de long sur 5,05 m de large) ils offrent beaucoup d'espace et il n'est pas rare qu'ils soient très bien agencés. Le capitaine de « notre » péniche nous a donné un conseil précieux sur un port des yachts particulier à Avignon, que nous aurions sans cela raté. Nous avons donc ainsi pu venir nous amarrer sur la berge derrière le célèbre pont d'Avignon, juste à côté d'un autre Linssen et avec vue sur un troisième Linssen !

Avignon est un haut lieu touristique, et nous nous sommes donc accordé le temps de visiter et de flâner dans cette superbe ville historique, avec son Palais

des Papes et autres monuments chargés d'histoire. Le 15 juin à huit heures et demie, nous entamons notre dernière étape sur les voies navigables de France. À dix heures un quart, nous atteignons la dernière grande écluse fluviale près de Beaucaire. Alors qu'il nous avait inquiétés au début de notre voyage, le passage des écluses est quelque chose que nous maîtrisons maintenant, et tout s'est passé sans trop de problème. À deux heures un quart, nous atteignons l'écluse près de Port Louis. Étant

donné que cette écluse (combinée à un pont mobile) n'est que sporadiquement en service, nous avons dû attendre jusqu'à quatre heures un quart, pour ensuite entrer dans le port des yachts tout proche vers cinq heures. Par ailleurs, il est obligatoire en France de porter des gilets de sauvetage dans les écluses, et nous l'avons toujours fait, sauf dans cette dernière écluse ! Nous l'avons oublié parce que nous étions tellement enthousiastes à l'idée de pouvoir finalement naviguer sur la Méditerranée, mais cela nous a valu une solide remontrance de la part de l'éclusier par le biais du système impressionnant des haut-parleurs !

Dans le Golfe de Fos, nous avons enfin pu jouer dans la cour des grands. La route maritime vers Marseille est très fréquentée par des navires de haute mer. La destination du jour était l'archipel de Frioul, où nous

Amarrage sur la rive derrière le célèbre pont d'Avignon.



L'écluse de Bollène avec un dénivelé de pas moins de 22 m





le célèbre site du roman d'Alexandre Dumas « Le Comte de Monte-Cristo »

avons accosté dans le port des yachts qui donne sur le célèbre site du roman d'Alexandre Dumas, Le Comte de Monte-Cristo, avec la ville de Marseille en arrière-plan. Le jour suivant, nous avons pris le bac vers Marseille, ce que l'on nous avait conseillé en raison du fort trafic dans le port de la ville, et cela s'est avéré être un bon conseil ! Ce récit de voyage ne permet malheureusement pas de décrire tous les sites intéressants de cette ville. Tout comme pour les autres villes, nous avons d'abord fait une visite guidée avec un bus pour avoir une impression générale de Marseille, après quoi nous avons visité la ville à pied.

Le lendemain, nous avons poursuivi notre voyage, d'abord vers Bandol et ensuite vers Cavalaire-sur-Mer. La distance entre ces deux points est de 42,3 milles marins, soit une journée de navigation tranquille. Dans la suite de notre périple, nous avons augmenté nos distances journalières jusqu'à 70 milles marins. En l'occurrence, il ne faut pas oublier qu'un Linssen est un bateau confortable et non un hors-bord qui couvrirait une telle distance en moins de trois heures par temps clément et mer calme. Notre HIPPO II est peut-être plus lent, mais il peut naviguer quand d'autres préféreraient rester au port. Par mer agitée, le stabilisateur RotorSwing que nous avons ajouté en option sur ce yacht a amplement démontré son efficacité.

Après Cavalaire, nous avons poursuivi notre navigation en passant par des villes côtières comme Cannes, Nice, Monaco et San Remo. La mer était calme et le temps superbe, de sorte que nous avons pu délicieusement paresser sur le pont. Nous avons dédaigné les stations balnéaires mondaines et avons accosté dans le port des yachts de Loano. Nous avons bien entendu remplacé notre pavillon français par un italien. Depuis Loano nous avons traversé le Golfe de Gênes vers Lavagna, soit une distance de 48 milles marins. Nous avons de temps en temps rencontré des navires hauturiers en route vers Gênes, mais beaucoup moins que dans le Golfe de Fos. Le vendredi 24 juin, nous avons écrit dans le journal de bord : 9h10 amarres larguées à Lavagna, cap: sud-est/ 76°. Après 28 milles marins, les rochers de La Spezia étaient en vue, ce qui voulait

dire que nous avons atteint la mer Ligure. La Spezia est le chef-lieu de la province italienne de la Ligurie (Riviera di Levante), et à l'extrémité de la côte ligure le thermomètre d'eau indiquait pas moins de 24° C. Nous avons continué en mettant le cap sur Porto di Pisa, au sud de l'embouchure de l'Arno. L'aimable dame du port des yachts nous a dit qu'il n'y avait que 12 km à parcourir le long de l'Arno pour arriver à Pise. Nous avons alors pour la première fois utilisé nos vélos électriques qui étaient jusque-là bien rangés dans la « cave », soit l'espace de rangement sous le cockpit. Le trajet entre le port des yachts et la ville n'était pas très joli, et nous n'avons presque rien vu de l'Arno. Quant à Pise, la ville regorgeait de touristes qui trouvaient (et notamment les asiatiques) particulièrement drôle de prendre des photos avec les bras tendus comme s'ils soutenaient la tour. Pour nous cela était un spectacle assez bizarre, mais en tant qu'Allemands du nord nous n'avons sans doute pas tout-à-fait le même sens de l'humour.

Le dimanche 26 juin, nous avons à nouveau mis le cap sur le sud-est. Le vent s'était levé, et notre application météo nous indiquait une hauteur de vague de 0,7 m, ce qui correspondait parfaitement aux faits. Cette application pour l'iPhone/Android appelée « Windfinder » est absolument à recommander ! Les informations sont très précises. En fait, nous voulions accoster dans le port des yachts de Sali (près de Gagno), mais nous n'avions pas compté sur le fait que le dimanche vers 4h30 tous les plaisanciers d'un jour rentraient avec leurs petites embarcations dans le port, de sorte que c'était vraiment la cohue. Le vent fort et les eaux peu profondes à l'entrée du port rendaient une attente prolongée dangereuse, nous avons donc décidé de poursuivre vers Punta Ala. Nous n'avons atteint ce port que vers 19 heures, et avec un prix de 150 euros, cela s'est révélé la nuitée la plus chère de notre voyage ! En l'occurrence, nous ne nous prononcerons pas sur le fait de savoir si le personnel se rendait compte que nous n'avions plus vraiment d'autre alternative ...



Le jour suivant, devant la presqu'île d'Argentario, nous avons dû à nouveau affronter une mer très agitée et de hautes vagues, mais fort heureusement nous avons atteint assez rapidement le port des yachts de Cala Galera. Notre prochain arrêt a été le port des yachts Riva di Traiano, et le jour suivant nous naviguons le long de l'embouchure du Tibre, avec un trafic de bateaux très important. Le soir, nous avons accosté à la Marina del Nettuno, pour parvenir le jour suivant (à savoir le 1er juillet) au port des yachts de Torre del Greco près de Naples. Ce n'est que des semaines plus tard qu'un Italien de Salerne nous a expliqué qu'il s'agissait de l'un des endroits les plus dangereux d'Italie pour accoster, et qu'il ne fallait absolument pas y passer la nuit. Nous sommes restés là jusqu'au 4 juillet en profitant de ce très beau moment. Avec nos voisins italiens sur le même ponton, nous avons fêté la victoire de l'équipe de football allemande sur celle d'Italie. Torre del Greco nous paraissait être un endroit favorable car on peut facilement atteindre Pompéi et également Naples par le train. Nous n'avons pas escaladé le Vésuve, mais nous avons pu l'admirer tous les jours depuis notre yacht ! On pourrait déjà écrire tout un récit de voyage rien que sur Pompéi et Naples, tellement il y a de choses à y voir ! Nous avons en outre visité Paestum en Herculanium, qui tout comme Pompéi a été rayé de la carte lors de l'explosion du Vésuve en 79 après J.-C. (afbeelding: RNO_7204-2).

Notre étape suivante nous a conduit à Marina di Camerota, en parcourant une distance de 74,1 milles marins (NB : les distances journalières augmentent énormément !), et le jour suivant nous avons mis le cap sur Cetraro en Calabre. Notre halte dans le port des yachts de Tropea a été ensuite notre point de départ pour pénétrer dans le détroit de Messine.

Vue sur le Vésuve



Ce détroit est généralement considéré comme particulièrement traître, et il a constitué lors de la deuxième guerre mondiale un obstacle important pour le général britannique Montgomery. Mais en ce qui nous concerne, la météo avait prévu du très beau temps, nous avons pu profiter en toute quiétude de ce voyage et voir comment travaillaient les pêcheurs d'espadon. Ce type de pêche particulière ne se pratique que dans le détroit de Messine. Le capitaine du bateau se trouve haut perché dans un nid-de-pie et veille à ce que le bateau soit en bonne position pour le marin qui se sert du harpon et qui se tient sur une proue allongée. On lit parfois des récits de collision avec ces pêcheurs, mais c'est probablement surtout dû à l'inattention des plaisanciers concernés. En bref, si vous restez bien au milieu du chenal et que vous faites attention, il ne peut rien arriver !

Dans le détroit de Messine, nous avons accosté dans le port des yachts de Reggio di Calabria. Cela a été de loin le pire port de tout le voyage ! L'ancien port était plein comme un œuf et l'on nous a ordonné par VHF de continuer vers le nouveau port. Celui-ci se trouve dans un port industriel et ne comporte que quelques pontons flottants. Ici aussi on peut à peine se reposer, parce qu'il y a chaque heure des bacs qui accostent et qui partent, ce qui provoque beaucoup de bruit en plus d'un remous important. Ce n'est que la nuit qu'il y a quelques heures calmes. Cela a été pour nous une raison suffisante pour jeter les amarres déjà à six heures et demie et mettre le cap sur Capo Pellaro. Après avoir parcouru 7,4 milles marins, nous avons donc quitté le détroit de Messine, et après avoir de nouveau navigué 17,1 milles, (position exacte : 37° 54,447 N, 015° 45,617 E) nous nous sommes dirigés vers l'est (90°) pour, après quelque 31,5 milles supplémentaires, nous diriger à hauteur de Galati vers le nord-est (40°) en direction de Porto delle Grazia, un port de yachts avec un excellent service. L'endroit nous a tellement plus que nous avons décidé spontanément de faire une petite pause d'un jour, pour ne reprendre la mer que le dimanche 10 juillet. À deux heures de l'après-midi,

notre quiétude a toutefois été troublée par le vacarme d'une alarme DSC mentionnant un bateau en difficulté à la position 35° 50 N, 014° 30 E. Au départ de notre position toutefois, la distance était bien trop grande pour que nous puissions porter secours. Vers cinq heures nous avons atteint le vieux port de Crotona, et nous sommes partis le jour suivant pour traverser le golfe de Tarente vers Santa Maria di Leuca. Cette traversée est longue de 72 milles marins en pleine mer, de sorte que la majeure partie de la journée s'est passée sans pouvoir voir la terre ! Au cours de ce trajet, nous avons décidé de tester notre HIPPO en mettant plein gaz. À 2 800 tours, nous avons déjà atteint une vitesse de 8,5 nœuds, et à 1950 tours, la vitesse est retombée à 6,5 nœuds.

À midi et demi, nous avons de nouveau reçu une alarme DSC sans indication de position. Nous ne pouvons que spéculer sur le fait de savoir si ces alarmes avaient quelque chose à voir avec des bateaux de réfugiés. À trois heures, la terre était en vue, et à six heures et demie, nous avons pu accoster à Leuca après avoir parcouru 72 milles marins. À ce stade du voyage, notre bateau totalisait 1313 milles marins et le moteur 212 heures de service.

Nous avons mis le cap sur le Porto Turistico à San Foca, où nous avons atteint la mer Adriatique. La pluie accompagnée d'une tramontane désagréable nous a rendu l'accostage particulièrement pénible ! Lors des préparatifs de cette croisière, nous avons quelques appréhensions à propos de la navigation sur la Méditerranée, mais depuis nous pouvons affirmer qu'il peut se passer bien plus de choses difficiles sur la mer Adriatique (sur laquelle nous naviguons par ailleurs depuis plus de 30 ans) ! Le lendemain, nous sommes passés au large de Brindisi et Monopoli vers la Marina Cala Ponte, un nouveau port très soigné qui se trouve toutefois dans un site un peu reculé. Nous y avons loué une voiture pour aller voir à Alberobello les célèbres maisons Trulli.

Leurs murs particulièrement épais en pierres naturelles massives où sont percées quelques toutes petites fenêtres font que ces Trulli offrent une protection optimale contre la perpétuelle canicule estivale en Apulie. En hiver, les Trulli emmagasinent par contre longtemps la chaleur produite par les feux de cheminée. Jusqu'au milieu du siècle passé, ces « maisons de pauvres » étaient pratiquement tombées dans l'oubli, mais on assiste depuis à une véritable renaissance. Certaines d'entre elles sont même louées comme maisons de vacances. Alberobello est parfois appelée « la capitale mondiale des Trulli » et est inscrite depuis 1996 au patrimoine mondial de l'UNESCO.

En raison d'un important rendez-vous à Liverpool nous avons dû reporter la poursuite de notre voyage au 23 juillet. Lors de notre retour, nous avons continué vers Bari où nous avons accosté à Nautica Ranieri. Il était entre-temps nécessaire de faire un gros entretien du moteur. La maintenance générale chez Monsieur Ranieri a été particulièrement bien faite, et le port de Bari s'est révélé être très animé avec de nombreux bacs. Cela ne nous a que très peu gêné au ponton chez Ranieri, contrairement à Reggio di Calabria, comme nous l'avons indiqué plus haut. Nous avons alors ressorti nos vélos et sommes allés dans le centre historique de Bari.

Le jeudi 28 juillet, nous avons continué vers Vieste, notre dernière halte sur la côte italienne. Le matin suivant, nous avons mis le cap sur Korčula en Croatie. Pour cela, nous avons dû traverser la mer Adriatique, et vu les hautes vagues à bâbord, nous avons à nouveau pu apprécier le fonctionnement de nos stabilisateurs RotorSwing. Même si la traversée a été plus courte que la distance parcourue le jour précédent, elle faisait tout de même un bon 72 milles marins ! Dans l'après-midi, nous avons infléchi notre cap en direction de l'île de Lastovo. Il n'y avait malheureusement plus de place dans la baie de l'île pour y jeter l'ancre, mais nous avons lu sur Internet qu'un autre skipper avait pu s'amarrer sans problème au ponton des Douanes. Avec un fort vent de 10 nœuds nous avons atteint le quai à 20h05... pour en être chassés dans la demi-heure par la police ! Par miracle, nous sommes parvenus à convaincre les agents qu'il était trop tard pour une nouvelle manœuvre d'accostage, et que nous

Alberobello avec les célèbres maisons Trulli



ferions la déclaration en douane le lendemain matin. Ils nous ont en outre signalé que les Douanes fonctionneraient en permanence, mais cela s'est avéré ne pas être le cas ici, étant donné que le bureau et le terrain étaient complètement déserts ! Les agents nous ont également signalés que nous étions amarrés directement à la place du bac, et que cela causerait un très fort remous. Rétrospectivement, nous ne pouvons plus dire exactement comment nous sommes parvenus non seulement à rester là, mais en outre à obtenir des agents qu'ils nous aident à amarrer davantage le bateau avec des cordages supplémentaires. Toujours est-il qu'à peine une heure plus tard nous avons été surpris par quelqu'un qui criait et toquait violemment à la porte. C'était le douanier, à qui ses collègues de la police avaient apparemment demandé où il était passé, et qui était donc furieux contre ces touristes avec leur yacht. Nous avons dû déployer des trésors de charme et de force de persuasion pour pouvoir après la déclaration en douane rester encore à quai jusqu'au lendemain. Tout cela a heureusement abouti à ce que le douanier se radoucisse, qu'il remplisse lui-même la liste de l'équipage, et au final ne ferme pas la porte de son terrain bien gardé, de sorte que le lendemain matin nous avons pu marcher jusqu'au village pour nous annoncer à la capitainerie du port.

L'un dans l'autre, nous avons donc atteint « notre » côté de la mer Adriatique et avons pu dès lors navi-

guer vers l'est, vers notre destination finale, à savoir la Marina Veruda près de Pula en Istrie. Nous avons compté deux semaines pour ce trajet, mais nous avons dû constater que pendant l'été il valait mieux laisser la côte croate aux Italiens qui semblent y organiser des semaines italiennes. Tout comme ces sympathiques gens du sud peuvent se transformer en pirates de la route dès qu'ils sont derrière un volant, sur l'eau aussi ils provoquent pas mal de nuisances ! Ils sont tous très sympathiques, mais ils semblent régler les choses autrement et les règles de la navigation ne semblent pas s'appliquer à leur cas. Les habitudes allemandes d'ordre et de courtoisie semblent être en conflit avec le style de vie parfois un peu débridé du sud !





EXPLORER LES PAYS-BAS EN BATEAU, ET AVEC UN APPAREIL-PHOTO

Texte et photos: Christine & Siegfried Günther

EN 2017, LA SAISON DE PLAISANCE S'EST RÉPARTIE POUR NOUS SUR DEUX CROISIÈRES : D'ABORD EN MAI ET JUIN EN FRISE, PUIS DE DÉBUT AOÛT À MI-OCTOBRE DANS LES PROVINCES DE L'OUEST DES PAYS-BAS. EN 2015, NOUS AVIONS DÉJÀ NAVIGUÉ JUSQU'AU VECHT AU DÉPART DE MAASBRACHT, ET CETTE PREMIÈRE EXPÉRIENCE NOUS AVAIT CONVAINCUS D'EXPLORER LE PAYS UN PEU PLUS EN PROFONDEUR.

Après avoir sillonné la Meuse, la Moselle et la Sarre à bord de notre yacht Linssen « VAGABOND » en 2016, nous avons décidé l'année dernière de naviguer aux Pays-Bas.

La Frise était notre première destination. Nous avons déjà beaucoup entendu parler de ce secteur de navigation et lu de nombreux ouvrages consacrés à la Frise, et nous voulions maintenant nous faire notre propre impression.

Une chose est sûre, ces croisières n'étaient pas notre dernière « expérience néerlandaise ».

ALLER-RETOUR POUR DOKKUM. SUR LA MEUSE EN DIRECTION DU WAAL

Le jeudi 4 mai, nous quittons notre port d'attache Van der Laan à Maasbracht pour entreprendre notre voyage.

Pour nos étapes meusiennes, nous prenons le temps et nous donnons 3 jours pour arriver au canal de la Meuse au Waal, en parcourant Maasbracht > Venlo > Leukermeer > Linden.

Nous sommes à Linden pour la première fois. Le grand secteur dédié aux sports nautiques qui y a été nouvellement créé offre un large éventail d'activités de loisirs : voile, nautisme de vitesse, randonnée nautique...

Nous passons la nuit au port WV Kraaijenbergse Plassen, où nous mouillons à la longue jetée de transit.

DE LA MEUSE À L'IJSSEL

Nous quittons le port de Kraaijenbergse Plassen à Linden à 8h30 par temps brumeux après avoir préparé les gilets de sauvetage et repassé en revue toutes les règles de conduite en cas d'urgence.

Lorsque nous partons, le temps est sec, mais très frais avec un vent modéré de 3 Beaufort.

Même si les bateaux de fret opèrent 24 heures sur 24 toute la semaine, nous avons choisi le dimanche, espérant trouver moins de trafic sur le Rhin.

Nous abordons donc le canal de la Meuse au Waal en provenance de la Meuse et sommes surpris par le calme qui y règne. Notre plan semble-t-il a marché... Chaque jour, 600 péniches traversent la frontière germano-néerlandaise.

Après 2 heures de navigation, nous atteignons l'écluse du Waal (Rhin) près de Nimègue. À la sortie de l'écluse, seuls 100 mètres nous séparent encore du Waal. Au croisement, on peut voir à droite le bâtiment des services de navigation de Nimègue. Nous nous signalons par le canal 4 sur la VHF : « Vagabond, en provenance de la Meuse, vers l'amont sur le Waal, en direction de l'IJssel ».

On nous recommande d'attendre la péniche à charbon qui arrive vers l'amont. Les péniches navigant vers l'aval sont à environ 2 km, mais se rapprochent rapidement.

Dès que la circulation le permet, nous avançons du côté droit du fleuve où un chenal spécial pour les bateaux de plaisance est balisé par des bouées.

Dans un premier temps, nous restons de ce côté du fleuve. Sur la courbe intérieure, le courant est plus faible.

Le tronçon de 18 km entre Nimègue et l'entrée du Geldersche IJssel est relativement sinueux et le courant assez fort près de Nimègue puisqu'il atteint 8 km/h sous les ponts à notre passage. Ce courant fort et la circulation dense de la navigation professionnelle font que l'eau est très agitée.

Au prochain virage à environ 6 km, nous passons de l'autre côté où le chenal plaisancier est balisé par des bouées vertes. Le courant et la circulation s'apaisent un peu et nous avançons à environ 5 km/h.

Malgré la forte circulation, le Waal offre aussi des occasions pour profiter de la nature.

Au bout de 3 heures de navigation concentrée, nous manœuvrons pour entrer dans le canal de Pannerden après en avoir informé les services de navigation. Nous prenons immédiatement de la vitesse et naviguons à 16 km/h en direction de l'IJssel, jusqu'au port

de Giesbeek, où nous arrivons vers 15h30 à l'issue d'une étape variée et intéressante.

SUR L'IJSSEL VERS ZWOLLE

Cette étape va nous conduire sur l'IJssel de Giesbeek à Zwolle.

Après le tronçon sur le Waal, nous nous attardons 2 jours à Giesbeek. La zone de loisirs Rhederlaag compte plusieurs grands ports qui offrent tous les services. Nous optons pour le port MV Giesbeek, qui dispose aussi d'un restaurant. Nous en profitons pour remplir notre réservoir de carburant.

Depuis le port, on peut facilement rejoindre la petite ville de Doesburg en 30 minutes à vélo. Par ce beau temps, nous apprécions la balade malgré le vent.

Cette excursion vaut la peine d'être faite. Nous profitons également de l'occasion pour visiter le port piétonnier. Il est encore relativement vide, trois bateaux y sont amarrés aujourd'hui.

Le tronçon sur l'IJssel nous conduit au travers d'un paysage charmant. Toutefois, sur le fleuve très sinueux et assez fréquenté, il faut faire preuve d'une vigilance constante. AIS nous permet de détecter précocement les bateaux en approche. Parfois, des bateaux professionnels s'adressent directement à nous pour éviter les dangers.

Au bout de 30 km et 2h30 de navigation, nous approchons de Zutphen et son port situé dans Vispoortgracht, qui borde le centre de la ville.

Comme nous l'avons appris en nous documentant et par nos amis, il faut être prudent pour entrer dans ce port. Ainsi prévenus, nous passons d'abord l'entrée du port et faisons demi-tour en aval du fleuve pour pénétrer dans le port à contre-courant, vers l'amont. Cette entrée nous rappelle le port de Neumagen-Drohn sur la Moselle.





En outre, mieux vaut attendre le retour au calme des eaux du fleuve après l'éventuel passage d'un bateau. Dans le port, on nous propose tout de suite un mouillage pour les plus de 10 mètres. Situé côté nord, c'est un bon emplacement au calme, mais il est à l'ombre le matin et le soir, ce qui est dommage au vu des températures actuelles.

L'ambiance du port est très agréable. Le capitaine du port est présent toute la journée de 9h00 à 18h00. Selon ses dires, ce sont jusqu'à 40 bateaux de passage par jour qui y mouillent en été. Les bateaux doivent être très serrés. Un nouveau port est en cours d'aménagement en aval.

Une visite de la ville hanséatique bien conservée vaut le détour. Nous restons également 2 jours ici.

Notre croisière se poursuit vers Deventer et jusqu'au port de Veessen.

À notre arrivée, nous constatons qu'il y a des travaux d'extension et que le port n'est pas accessible. Nous décidons alors de poursuivre jusqu'à Hattem, près de Zwolle, que nous atteignons au bout de 4h30 de navigation.

Dès que nous mouillons dans la Marina IJsseldelta, nous sommes impressionnés par cette installation magnifique et bien entretenue. De là, on peut se rendre directement dans la ville de Zwolle en 10 minutes par le bus (ligne 203). Il circule toutes les 30 minutes depuis le port de plaisance (arrêt Hattem Centrum). On peut aussi rejoindre la ville à vélo, en empruntant un bac proche.

Des amis nous ont recommandé d'éviter le port piétonnier de Zwolle. C'est sans doute une question de goût. On est certainement plus au calme et en sécurité dans un port situé en-dehors d'une grande ville. Lors de notre visite de Zwolle, nous passons par ce port piétonnier qui nous fait bonne impression.

Pour aller en ville, nous avons cette fois privilégié le bus. Zwolle est une ville commerçante d'importance. Bien qu'elle soit joliment située et conserve de nom-

breux bâtiments anciens, il lui manque le charme de Hattem ou Zutphen.

Nous terminons cette escale par une visite « historique » dans le centre de Hattem.

DE L'OVERIJSSSEL À LA FRISE

Nous parcourons ce tronçon en 6 étapes. Il va de soi qu'on peut le faire plus rapidement. Nous nous autorisons un petit détour par Meppel. Au total, il y a près de 120 km de l'Overijssel à la Frise.

Dans le détail :

Hattem > Zwartsluis : 2,6h

Zwartsluis > Meppel : 1,3h (et retour à Zwartsluis)

Zwartsluis > Vollenhove : 2,9h

Vollenhove > Steenwijk : 3,9h

Steenwijk > Echtenerbrug : 4,5h

Echtenerbrug > Sneek : 4,1h

Mise à part Blokzijl, les communes qui jalonnent notre itinéraire ne retiennent pas particulièrement l'attention. Meppel et Sneek méritent elles d'être visitées.

Les ports sont tous bien équipés. Entre Zwartsluis et Vollenhove, on navigue sur le lac Zwarte meer où l'on peut pleinement profiter de la nature. Il faut donc penser à avoir ses jumelles à portée de main. De là, on rejoint Beulaker Wijde. Tous ces lacs sont peu profonds, ce qui ne pose pas de problème à condition de respecter les chenaux balisés.

À partir d'Echtenerbrug, le tourisme nautique explose, il n'y a plus que du sport nautique. Cependant, l'agriculture conserve sa place et la nature environnante est intacte.

Au départ d'Echtenerbrug, nous naviguons vers le lac Tjeukemeer, en direction de Sloten. Nous poursuivons vers Sneek en passant par Woudsend. Dans les communes, les plaisanciers doivent s'acquitter d'un droit de passage de 2 euros environ pour passer un pont



mobile. C'est parfois un peu plus cher, lorsque le pontier doit manœuvrer plusieurs ponts.

VOYAGE EN FRISE

En Frise également, nous n'utilisons pas que le bateau comme moyen de transport, mais aussi le train, le bus et le vélo. Nous faisons ainsi des petits détours par Lemmer, Lauwersoog et Bolsward.

Avec le bateau, notre croisière de 270 km compte 7 étapes, de Sneek à Stavoren.

Sneek > bus pour Lemmer

> Grou : 4,2h

> Dokkum : 5,2h > bus pour Lauwersoog

> Leeuwarden : 3,6h

> Grou : 5,3h

> Lemmer : 4,2h

> Akkrum : 4,5h

> Sneek 3,1h

> Stavoren 3,7h > train et bus pour Bolsward

La croisière nous conduit sur des canaux, fleuves et lacs. Nous remarquons la cohabitation harmonieuse entre nature et industrie, ville et campagne, hommes et nature, navigation de plaisance et navigation professionnelle.

Bien que nous ne soyons pas encore en haute-saison, le nombre de bateaux est étonnamment élevé. Qu'est-ce que cela doit être ici en plein été ! L'offre en matière d'emplacements fait craindre le pire.... Dans les hauts-lieux de loisirs, comme Grou par exemple, on peut d'ores et déjà se sentir à l'étroit. Sur les lacs, les voiliers prennent le dessus, surtout le week-end.

Précisons que les infrastructures sont, d'une manière générale, à la fois en bon état et bien équipées. Même les emplacements simples en pleine nature (appelés « Marrekrite ») sont soignés et bien entretenus.

Au bout de 2 semaines passées en Frise, les paysages nous inspirent un sentiment ambivalent : d'un côté tout est très harmonieux, soigné, paisible, mais de



l'autre côté, tout est uniforme. En d'autres termes, ces paysages sont un peu ennuyeux. Si l'on recherche toutefois un secteur de plaisance, on est ici à la bonne adresse.

Par contre, la Frise nous a séduits pour ses petites villes, comme Dokkum et Akkrum.....

Lemmer, Sneek et Grou sont très « touristiques » et baignent dans une ambiance de vacances.

Leeuwarden, la capitale de la province de Frise, convainc par ses beaux emplacements directement adjacents au parc. Notre circuit frison qui s'achève à Stavoren constitue la rampe de lancement pour traverser l'IJsselmeer.

SUR L'IJSSELMEER

Forts de notre expérience au lac Tjeukemeer (vent fort avec ensuite des eaux très agitées / 5-6 Beaufort), nous patientons 2 jours à Stavoren jusqu'à ce que l'IJsselmeer, ou lac de l'IJssel, se calme.

Le service météo promet une amélioration pour les 3 à 4 prochains jours. Ainsi, nous décidons de déplacer notre bateau dans le « Buitenhaven » (port extérieur) afin de pouvoir démarrer tôt le lendemain matin. Nous empruntons l'écluse vers 13h avec un autre yacht à moteur qui se prépare à la traversée. Après une brève conversation avec l'autre équipage, nous décidons de modifier notre plan et de le suivre... Dans un premier temps, nous restons dans le chenal balisé. Dès que nous le quittons, nous mettons le cap sur le sud (180°).

Le vent du nord de force 2-3 Beaufort souffle, le soleil brille, ce sont les conditions idéales pour une première traversée.

Au bout de près de 3 heures, nous arrivons à Enkhuisen. Depuis le lac, la vue sur la ville est magnifique.

Quand on se promène à Enkhuisen, on peut très bien imaginer l'ancienne prospérité de cette ville de marchands. La ville nous plaît beaucoup. Elle mérite en



tout cas une visite. Le lendemain, nous repassons dans ses ruelles avant de partir en direction de Hoorn. Mais avant, il faut pénétrer sur le lac de Marken en empruntant le Naviduct (double-écluse pour les bateaux de plaisance). Notre croisière vers Hoorn se poursuit le long des berges, en direction du phare, puis jusqu'à la balise FL5, où nous mettons le cap sur le port (296°).

Là encore, l'entrée est impressionnante.

Nous mouillons dans le vieux port de la ville, « the place to be ».

Hoorn ou Enkhuizen, laquelle de ces deux villes est la plus belle ? Elles nous plaisent toutes les deux, chacune à sa manière.

Le lendemain matin, nous repartons en direction d'Edam. Comme la visibilité s'est détériorée, nous optons pour la voie directe en ligne droite (175°), ce qui s'avère rapidement être une erreur. Dans cette partie de l'IJsselmeer, il y a beaucoup de plantes aquatiques qui rapidement viennent bloquer la vis. Plusieurs fois, la vitesse diminue fortement, et nous essayons de nous libérer en avançant et reculant. Cette solution marche en partie et nous atteignons finalement le petit canal à Edam où nous mouillons sur le quai devant l'écluse.

Malgré la mauvaise qualité de l'eau, une inspection de vis s'impose. Elle s'avère nécessaire. Après plusieurs plongées, la vis et l'arbre sont à nouveau propres.

Suite à cette expérience, nous décidons de poursuivre notre route par les canaux en direction d'Amsterdam. Lorsque nous partons le lendemain, notre tentative échoue après la première écluse. Le pontier nous apprend en effet qu'un pont ferroviaire restera fermé tout le week-end en raison de travaux. Sous une pluie diluvienne et en raison de l'alerte tempête pour les jours suivants, nous décidons de partir immédiatement pour Muiden afin de quitter l'IJsselmeer.

Malgré un temps variable, les conditions sont correctes. Nous naviguons assez loin des berges pour éviter les plantes aquatiques. Nous contournons l'île de Marken en direction du sud. Nous passons les ports très touristiques de Volendam et Monnickendam que nous avons parcourus à vélo. Nous suivons le chenal balisé et, au bout de presque 4 heures de navigation, nous mouillons au port de l'association royale de voile et d'aviron. Une fois l'inscription effectuée, le capitaine du port hisse le drapeau français.

Stavoren > Enkhuizen : 2,8h / 22 km

Enkhuizen > Hoorn : 2,6h / 24 km

Hoorn > Edam : 1,9h / 15 km

Edam > Muiden : 3,7h / 29 km

SPECTACLE SUR LE VECHT

Nous quittons Muiden par le Vecht en direction de Maarssen, où nous empruntons le canal d'Amsterdam au Rhin. Nous faisons une halte à Loenen. Le dimanche de la Pentecôte s'y déroule un spectacle particulier.

Comme un chas d'aiguille, l'écluse forme avec le pont un goulot d'étranglement qu'il faut passer pour rejoindre les lacs Loosdrecht Plassen ou, dans l'autre sens, le Vecht.

L'écluse est remplie à ras bord toute la journée, puis il faut passer en caisse. De nombreux curieux s'installent confortablement le long de l'écluse pour observer ce spectacle.

DU VECHT À LA HOLLANDS DIEP

Après ces journées passées sur le lac de l'IJssel, nous prenons notre temps pour le trajet du Vecht à la Hollands Diep. Le temps reste instable et la tempête annoncée tient ses promesses.

Pour continuer sans prendre de risques, nous attendons que la situation s'améliore pendant 2 jours à la jetée piétonnière rénovée de Breukelen.

Nous sommes sur le Vecht pour la deuxième fois (nous y étions déjà en 2015).

- Muiden > Loenen : 3,6h / 23 km
- Loenen > Breukelen > Maarssen : 1h / 8 km
- Maarssen > Schoonhoven : 5,1h / 36 km (courant sur le Lek : 1-2 km/h)
- Schoonhoven > Streefkerk : 1h / 8 km
- Streefkerk > Dordrecht : 2,1h / 19 km (courant sur le Lek + 2km/h, Noord : - 3km, Vieille Meuse : - 3km/h)
- Dordrecht > Strijensas : 1,8h / 15 km

Malgré une forte pluie, nous apprécions la navigation sur le Lek. C'est notre première fois sur ce fleuve.

Il est déjà bien large à cet endroit. Le trafic de bateaux de fret n'est pas aussi important que sur le Rhin et le courant est modéré.

Il faut toutefois être prudent lorsque l'on s'engage dans le Noord en direction de Dordrecht. Là se croisent péniches, bacs, pousseurs en direction et en provenance de Rotterdam.

À Dordrecht, nous mouillons dans le « nouveau port » à une température estivale. L'entrée n'est possible que pendant 10 minutes toutes les demi-heures. Nous arrivons exactement au bon moment, à 10h30. Après nous être signalés par le canal 74 sur la VHF, nous



voyons le pont s'ouvrir pour nous laisser entrer. Nous profitons du beau temps pour entreprendre une grande visite de la ville : sur les nombreux ports et le long des rives de la Vieille Meuse et de la Merwede, en passant par le marché hebdomadaire. Le lieu et le moment sont parfaits pour acheter des filets de hareng typiques...

DANS LE BIESBOSCH

Nous quittons la Bergsche Maas à proximité de Drimmelen et pénétrons sur les eaux du parc national De Biesbosch. Au bout de 1 km, nous trouvons un amarrage pour environ 8 bateaux.

Nous utilisons l'accès à terre pour une promenade prolongée au milieu de la nature préservée qui a des allures de jungle. Nous repérons bien notre chemin pour le retour...

L'ambiance du soir est merveilleuse. Installés sur le pont arrière, nous profitons de la nature environnante. Le lendemain matin, nous repartons en direction de Heusden où nous retrouvons l'environnement familier de la Meuse qui nous plaît de plus en plus.

Au bout de 6 semaines, nous mouillons à nouveau à Maasbracht, à la marina Van der Laan Yachting, après avoir parcouru sans aucun problème 1 074 km en 138 heures. Ce périple nous a familiarisés davantage avec les Pays-Bas que nous avons appris à apprécier encore plus. Comme toujours, la croisière nous a permis de vivre beaucoup de nouvelles « expériences » : sur le plan paysager, technique, culturel ... Si la France est pour nous le pays des écluses et paysages, les

Pays-Bas sont celui des ponts et des villes. Petit conseil utile : La découverte de la Frise devrait absolument se faire en tout début de saison. Depuis que nous avons échangé il y a 5 ans notre Volkswagen Combi contre un New Classic Sturdy 36 AC, nous parcourons l'Europe au fil de l'eau, avec de nouvelles perspectives. Les croisières en bateau nous offrent de nombreuses possibilités de nouer des contacts de qualité, mais aussi de faire de magnifiques photos.

Vous trouverez ici Plus et Actualités : vagabond4you.com





ELFIN COVE 2017

GLACIALE CROISIÈRE DE RÊVE EN SUÈDE

Texte et photos: Hildegard Frank et Udo Ehmsen

10 mai 2017 – non sans une pointe d'excitation, nous prenons l'avion pour Maasbracht, où le Linssen 45.9, tout fraîchement astiqué, attend son nouveau propriétaire avec un verre de bienvenue. Destination rêvée et ciblée de longue date par Udo : les archipels suédois.

Mais il faut d'abord s'installer et réaménager – incroyable le nombre d'affaires de son prédécesseur, un 40.9, que l'on peut y ranger – sans compter les aliments secs et les 150 bouteilles de vin autrichien (il ne s'agit tout de même pas de se priver dans le Grand Nord !) que nous y entreposons. Au bout de 3 jours, tout a trouvé sa place, les systèmes ont été testés, l'essai de navigation a été effectué et, après un excellent dîner au restaurant Da Vinci en guise de récompense, nous pouvons enfin prendre le départ le 13 mai.

Première halte : t Leuken, dans une délicieuse ambiance en soirée, puis continuation sur Nimègue, où la chance nous sourit avec un emplacement central, idéal et gratuit de surcroît en raison des travaux. C'est une petite ville sympathique où a lieu aujourd'hui un charmant Food Market. Après une bonne portion de spare-ribs, nous nous offrons quand même un délicieux Scropino (sorbet citron et vodka) et passons une soirée parfaite après cette journée radieuse. La météo nous reste encore très favorable, le canal

Wesel-Datteln se montre particulièrement accueillant et la journée se termine devant l'écluse de Hünxe à un emplacement paisible, situé dans un cadre de verdure. Seul bémol, le générateur affiche une alerte de pression d'huile et se met en grève. Nous téléphonons alors pour obtenir de l'aide et convenons d'un rendez-vous avec un technicien pour le lendemain à Münster.

Nous passons les écluses suivantes comme si nous nous y étions entraînés, mais sommes ravis du tronçon sans écluse dans le canal Dortmund-Ems. La réparation de notre générateur (un condensateur a explosé !!) nous permet de rester toute la journée à Münster. Le port de la ville fourmille de bars-restaurants et de personnes joyeuses, la ville en elle-même est agréable et mérite une visite. Nous ne sommes pas tout à fait en « situation légale », mais ces gentils messieurs de la police fluviale comprennent bien que nous ne pouvons pas partir comme ça avec notre problème technique, et nous quittons finalement le port avec une balise de contrôle de sécurité de la police.

Les deux prochains jours se déroulent à vive allure, sous la pluie par intermittence, en passant par Hanovre, nous avançons rapidement jusqu'à Wolfsburg. Puis, la navigation se corse sérieusement. Bien que nous quittions notre emplacement devant le pont de l'Elbe dès 07h30, l'attente est relativement longue à l'écluse Hohenwarthe (dénivelé de 18,5 m !) alors que nous avons l'intention d'atteindre Potsdam le même jour ! La nuit tombe et il est assez difficile de s'orienter et naviguer vers la marina « Am Tiefen See », mais à 22h30 nous voilà proue devant poupe à un appontement à l'arrière d'un pont. Le 23 mai, nous rencontrons un ami berlinois, guide compétent et enthousiaste des jardins du palais de Sanssouci. Il fait beau et assez chaud, et nous sommes d'humeur gaie, notamment parce que la journée se termine par un excellent repas dans un charmant restaurant italien.

À Berlin, le fils et la belle-fille d'Udo, Lutz et Tanja, montent à bord – ces deux-là sont des navigateurs expérimentés et leur présence viendra véritablement renforcer l'équipage. Nous poursuivons jusqu'à l'électeur à bateaux Niederfinow que nous atteignons le lendemain – très impressionnés par la technicité de cet ouvrage d'art gigantesque. Après 50 miles en un jour jusqu'à Gartz et 43 autres miles le lendemain, nous arrivons à Świnoujście, où notre aventure commence véritablement. Nous avons envie de faire une longue promenade, mais une puissante averse

écourte notre projet sur le chemin du bistro du port où nous prenons un bon repas consistant. Puis, nous allons nous coucher tôt, car nous partons demain à la première heure pour parcourir les 76 miles qui nous séparent de l'île de Bornholm. Nous connaissons par cœur Windfinder et toutes les autres prévisions, mais nous devons faire un gros effort pour convertir les mètres par seconde en unité plus courante pour nous, nous réfléchissons.... Ah oui, ça y est, nous y allons.

Nous partons à 04h45, la mer est calme, le soleil se lève, c'est chouette. Nous avons la chance de pouvoir observer le lever de soleil encore un petit peu, puis c'en est fini aussi de la traversée agréable : des nuages épais, un air frais, de l'eau à 14,5°C, peu de visibilité et une houle violente qui frappe exactement sur le flanc. Tout estomac n'est pas à la hauteur de ces ondulations, et nous constatons que nos rangements méritent amplement d'être améliorés pour la navigation en mer bien que nous pensions que tout était bien fixé – c'est un peu le chaos à bord. Même le beau fauteuil à côté du siège de pilotage se balade dans tous les sens, moi assise dessus, malgré un enchevêtrement de nœuds tout à fait gordiens (cette situation a depuis changé et nous sommes aujourd'hui les fiers propriétaires d'un deuxième siège de pilotage, la maîtresse de bord est non seulement assise en toute sécurité, mais peut aussi voir quelque chose sans devoir se lever !). La navigation se passe cependant

Opéra de Göteborg



Archipel Ste Anne



Slottsholmen



Söderköping



à merveille, même si « Auto-Joschi » (l'autopilote GPS) a un comportement très peu conventionnel avec la vague latérale et entame régulièrement une rotation fulgurante à 360 degrés – par cette houle, une manœuvre plutôt désagréable. Nous traversons les routes maritimes sans problème et tout semble indiquer, au bout de 11 heures de navigation, que Bornholm n'est plus qu'à 2 miles, mais, nous ne la voyons pas. Nous commençons à douter, mais, Dieu merci, la côte apparaît soudainement devant nous, juste à temps pour éviter la collision. Nous trouvons aussi rapidement la très jolie marina Norrekas, où nous avons la chance de pouvoir observer quelques Vikings qui marchent (ne nagent pas !) dans l'eau qui est maintenant à 13°C tout au plus. Nos gentils invités nous cuisinent un fabuleux goulasch et nous nous couchons tôt, épuisés. Après les efforts de la veille, nous avons mérité une journée de repos. Le lendemain, nous entreprenons une excursion particulièrement belle en car pour rejoindre les ruines du château Hammershus, où, inébranlables, nous défions la tempête et observons des petits Danois jouer à une sorte de jeu de chevaliers. Puis nous entamons une merveilleuse petite marche sur Allinge, où nous dînons d'un repas savoureux.

Pour des raisons météo-techniques, le jour de repos aura finalement duré 3 jours, Rønne est d'ailleurs une charmante petite ville. Dans ses rues protégées du vent, on peut même passer un peu de temps au soleil et se faire du bien, ce que nous n'hésitons pas à faire.

La Suède. Notre terre promise

Le 2 juin ressemble davantage à ce que nous entendons par de bonnes conditions pour poursuivre notre croisière et c'est ainsi que nous reprenons notre périple à destination de notre terre promise, la Suède. 30 miles sont prévus aujourd'hui pour rejoindre Simrishamn, où je mange ma première soupe de

poissons suédoise, elle est délicieuse ! Bien sûr, nous voulons continuer sans perdre de temps, Karlskrona est notre destination, mais des soudaines vagues extrêmement désagréables avec un vent fort nous décident à abrégier notre étape et à faire une escale sur l'île de Hanö. Nous sommes bien amarrés en sécurité, mais on se croirait en novembre plutôt qu'en juin car on frissonne, il fait froid, il pleut et le ciel est gris de gris. Lutz est pourtant décidé à faire des grillades, une expérience fraîchement humide ! Il est vrai que tout le monde peut faire des grillades en été !

Une autre journée de très mauvais temps s'invite au programme, puis nous traversons enfin l'archipel d'écueils dont nous rêvions et sommes vite gagnés par un sentiment de profonde gratitude pour disposer de cartes maritimes électroniques – la navigation est réellement exigeante. Mais ces jardins d'écueils sont aussi incroyablement séduisants et, pour une fois, la météo nous est favorable avec du soleil et un vent d'environ 4 Beaufort. Dans l'après-midi, nous arrivons à Ronneby, dans la marina Ekenäs et trouvons un magnifique petit emplacement pittoresque. À côté de nous, il y a quelques bateaux à moteur suédois sur lesquels on célèbre la fête nationale suédoise. L'odeur des saucisses grillées de nos voisins est si appétissante que Tanja décide de faire quelques courses en empruntant le canot de bord, mis en service pour la première fois, et le vélo alors qu'Udo et moi partons explorer les environs à pied. Ainsi, notre dîner se composera de saucisses grillées accompagnées de pommes de terre au romarin et de salade.

Le lendemain, nous repartons d'humeur joyeuse en direction de Karlskrona, mais, à notre grand regret, le moteur à tribord n'a pas d'eau de refroidissement. Quel soulagement de disposer de 2 moteurs – même seul, c'est sans problème que le moteur à bâbord nous

Trollhättan kanal



Sjötorp, Göta kanal



conduit à destination. Avant d'appeler un mécanicien, nous testons le moteur encore une fois et, à notre grande joie, tout marche à nouveau. Pendant que nous naviguions, nous avons probablement réussi à nous débarrasser des végétaux qui avaient manifestement bouché l'aspiration. Et la pompe a survécu !

Lutz et Tanja doivent rentrer chez eux le 9 juin car le devoir les appelle. Nous passons 2 très agréables journées à Karlskrona. Nous y avons particulièrement apprécié la visite du musée de la navigation et le délicieux repas au restaurant de la marina « Fish and Vinj ».

Nous revoilà à deux. Nous partons pour l'île d'Öland. Le voyage est magnifiquement beau, excitant et très difficile – pour naviguer entre les écueils, le mot d'ordre est « précision et minutie ».

Arrivés à l'île d'Öland, nous nous arrêtons à Grönhögen, un port idyllique, absolument charmant. Nous trouvons l'endroit très beau, même s'il fait frais. Notre Elfin Cove a maintenant besoin d'un peu de soins et il y a des lessives à faire. Puis, nous faisons un tour à vélo dans la magnifique réserve ornithologique

et naturelle d'Ottenby, la nature à l'état pur, c'est merveilleux. Le vent (contraire) nous demande toutefois aussi beaucoup d'efforts à vélo.

Nous continuons en direction de Borgholm, et avons à nouveau droit à un vent bien fort, malheureusement aussi à notre emplacement, ça balance vigoureusement. En tant que capitale suédoise du tourisme au soleil, Borgholm, où la famille royale a d'ailleurs sa résidence d'été à la villa Solliden, devrait être extrêmement animée. Mais c'est plutôt une rumeur car c'est désert, la plupart des restaurants sont fermés (alors que les vacances scolaires ont commencé hier et qu'on est donc en haute-saison théoriquement), et la nourriture qu'on nous a servie à notre seule sortie au restaurant est tout simplement mauvaise. Par contre, nous apprécions beaucoup nos promenades dans la réserve naturelle, vers la villa et le château en ruine de Borgholm. De plus en plus, nous faisons l'expérience des fameuses nuits blanches – le soleil ne se couche plus vraiment et nous avons recouvert de carton les rideaux des fenêtres de notre cabine arrière, sinon il fait tout simplement trop jour pour dormir.

Le 14 juin au matin, il se passe quelque chose de très



inhabituel : Le soleil rayonne dans toute sa splendeur et l'on pourrait presque croire qu'il existe ici quelque chose qui ressemble à l'été. Nous ouvrons la capote à l'arrière du bateau pour en profiter. Jusqu'à Oskarshamn, le temps reste clément, mais lorsque nous prenons du carburant et amarrons à nouveau, une puissante averse s'abat sur nous. C'est nordique, quoi.

Nous poursuivons en direction du Nord. 42 miles par une météo tout à fait agréable et un vent de seulement 3 Beaufort (si, vraiment) en provenance du sud, mais, assez rapidement, ça se rafraîchit et il recommence à pleuvoir. Devant Loftahammar, nous jetons l'ancre pour la première fois, et c'est formidable. Nous y restons une journée, laissons tomber la pluie, sirotions du Prosecco, prenons un repas délicieux et pratiquons le farniente.

Nous avons maintenant prévu de nous rendre aux écueils Ste Anne que la population locale nous a décrits comme particulièrement beaux. Le brouillard du matin est bientôt dissipé et le soleil revient, le paysage d'écueils est véritablement merveilleux, comme sur un prospectus. La navigation relève à nouveau du défi, mais, globalement, c'est enfin exactement ce dont nous avions rêvé. Fryudden, où nous voulions aller, s'avère totalement inadéquat pour notre grand et beau Elfin Cove, nous continuons donc pour amar-

rer finalement dans une baie magnifique s'il en est, dans les fjords Lusholm-Linders. Tout comme un livre d'images !

C'est si beau ici que nous voudrions rester plus longtemps, mais la météo... le vent bat fort, alors nous préférons quand même nous arrêter dans un port de plaisance. Nous avons modifié notre itinéraire initial, nous n'avons plus envie d'aller à Stockholm ni de faire demi-tour pour rentrer, nous allons poursuivre notre navigation dans le canal Göta à travers la Suède jusqu'à Göteborg, puis nous ferons le voyage retour. Nous partons donc pour Mem, le début du canal. Sur notre route, nous ne trouvons pas de mouillage adéquat et avec un vent de 6 Beaufort et des rafales jusqu'à 37 nœuds, nous préférons continuer jusqu'à Mem, et c'est là que se produit un petit miracle : tout-à-coup règnent le calme et la douceur, il fait bon et beau et nous nous trouvons dans un environnement magnifique. Nous pouvons même passer une longue soirée à l'extérieur – oh miracle.

Le Canal Göta « ouvrage du millénaire »

Les formalités sont réglées rapidement, nous obtenons notre vignette autocollante pour avoir payé le passage du canal, mais aussi pour l'utilisation de toutes les écluses et des 21 ports nautiques. Le canal Göta (190 km) mesure avec le canal Trollhättan 390 km de long et compte 58 écluses, 50 ponts, 2 ponts ouverts et 5 lacs, le dénivelé est de

91,5 mètres. C'est un ouvrage vraiment impressionnant qui a été couronné « ouvrage du millénaire » de la Suède : de 1810 à 1832, 58 000 personnes au total y ont travaillé à creuser à la main, à coups de pelles et de bêches, un tronçon de près de 90 km.

Munis de documents d'information sur le trajet, instruits pour écluser correctement, nous téléchargeons l'appli du canal Göta et achetons encore une longue corde – puis, nous sommes prêts à attaquer la première écluse. Pendant la traversée de ce canal romantique, il faut respirer profondément et se détendre – et nous décidons donc, après une étape « considérable » de 2,3 miles, de nous arrêter à un autre emplacement de rêve à Söderköping. Il fait bon, la petite ville est charmante, il y a un long appontement vide, un bar à tapas juste à côté, ça nous plaît : nous escaladons la montagne locale, flânon dans la ville, faisons quelques emplettes et nous arrêtons finalement dans un agréable restaurant où nous avons la chance de manger en terrasse, ce sera de la soupe de poissons.

Le lendemain matin, nous repartons et 6 heures, 12 écluses, 3 rencontres avec d'autres bateaux ainsi que d'innombrables ponts plus tard (l'ouverture des ponts fonctionne d'ailleurs presque toujours parfaitement !), nous arrivons à Norsholm, devant le lac de Roxen.

En fait, Norsholm n'a rien à offrir, et le temps est venteux et frais. Alors, nous cuisinons quelque chose de bon et nous réjouissons de notre future traversée du lac le lendemain. Les paysages sont magnifiques, totalement isolés, il y a beaucoup de vent. L'échelle d'écluses Carl Johan nous fait monter 38,8 m plus haut jusqu'au port de plaisance de Berg. Nous sommes totalement seuls – et, après avoir demandé, nous apprenons qu'un seul autre bateau a éclusé aujourd'hui. La vaste marina a de la place pour 40 bateaux, mais nous ne sommes que sept.

Le trajet du lendemain vers Borensberg est encore à l'image du canal : pluie obligatoire, beaucoup d'écluses, 8 ponts, une navigation paisible dans un décor de verdure, des chevaux, des moutons, des vaches, presque pas de maisons. Nous aimons cela.

Le lendemain, après la traversée du lac de Boren, la prochaine échelle d'écluses nous attend, et nous la passons avec une grande fluidité, oui, même rapidement. Aujourd'hui c'est le solstice d'été, l'une des plus grandes fêtes en Suède. Nous espérons donc pouvoir profiter exceptionnellement d'un peu d'animation et peut-être même de divertissement. La sympathique étudiante à l'écluse recommande Motala, où la fête serait particulièrement belle – nous nous hâtons de nous y rendre ! Sur le canal, nous passons effectivement un champ animé avec une ambiance festive, mais l'emplacement à Motala se révèle plutôt adapté aux « bateaux-jouets » – nous sommes finalement plus ou moins bien amarrés et nous réjouissons pour la soirée. Nous nous mettons en route pour Downtown Motala. L'endroit est désert, mort. Pas de magasin, pas de restaurant ouvert, personne. En chemin, nous avons vu cette fête joyeuse, alors nous nous y rendons simplement le long du canal. Nous avons néanmoins un peu sous-estimé la distance, nous voilà en randonnée ! Puis, la déception est rude : la fête est terminée, plus personne n'est là, le dernier stand nous vend un sandwich aux crevettes avant de fermer. Le chemin du retour est bien long. Il se met à pleuvoir, de plus en plus. Il fait froid. Arrivés au bateau, nous nous mettons à l'aise – quelle bénédiction d'avoir ce chauffage au sol décadent ! - et nous regardons quelques épisodes de Downton Abbey. Happy Midsummer !

Le lendemain matin, le réveil de mon portable sonne inopinément à 07h30, mais c'est une bonne chose. Windfinder prédit un vent de 5 à 7 Beaufort pour les deux prochains jours, notre emplacement n'est ni confortable ni très sûr et nous voulons encore traverser le lac de Vättern, le deuxième plus grand lac du pays. Il peut être assez insidieux et tout à fait comparable à la haute mer. Nous précipitons donc notre départ par beaucoup de vent et vagues. Bien entendu, le vent arrive à un angle d'environ 90 degrés et dispose d'environ 100 km de zone aquatique pour gonfler la vague – mais nous sommes désormais passés maîtres dans l'art du rangement, plus rien ne vole dans tous les sens. Un peu secoués, nous arri-

Nuits scandinaves



vons dans un charmant petit « Gästhamn » : Forsvik. On a l'impression que le temps s'y est arrêté. Je suis déjà venue ici il y a 28 ans avec le Juno, le plus ancien bateau fluvial, que nous croisons d'ailleurs trois fois, et pratiquement rien n'a changé depuis, beaucoup de photos de l'époque sont interchangeable. Dès le soir, nous allons voir l'écluse aux parois rocheuses irrégulières de 3,5 mètres que nous craignons et que nous devons vaincre le lendemain. Nous y réussissons d'ailleurs avec bravoure avant d'atteindre le lac Viken, le point le plus haut du canal Göta, à 91,8 m. Notre emplacement à Hajstorp est merveilleux, solitaire, dans un écrin de verdure, un seul autre bateau que le nôtre. Comme partout, les équipements, sanitaires, lave-linge, cuisine sont parfaitement propres et fonctionnels. Nous consacrons la journée au nettoyage, au lavage et aux courses (ces dernières à vélo) et terminons par une soirée plateau-télé farniente. C'est la grande finale de Downton Abbey !

Le 27 juin est notre dernier jour sur le canal Göta qui se montre aujourd'hui sous son meilleur côté : un temps radieux, des paysages dignes d'un livre d'images, ...et beaucoup d'écluses ! Nous passons la nuit avant la dernière écluse du canal, à Sjötorp, sur le lac Vänern. D'abord, nous prenons un repas léger accompagné d'un petit verre de vin blanc, puis nous nous promenons dans la cité et au bord du lac et, comme le restaurant du déjeuner nous a beaucoup plu, nous y retournons le soir pour nous régaler d'un filet de sandre aux asperges et pommes de terre.

Puis, la croisière se poursuit, le long des rives du lac en direction du sud jusqu'à Mariestad, où un nouvel invité monte à bord.

Mariestad a une belle cathédrale où a lieu à ce moment une fascinante exposition sur les icônes, mais aussi un agréable centre historique et plein de boutiques et restaurants. Dans l'un d'entre eux, situé au bord du lac, nous entendons résonner de l'accordéon, et nous y dégustons un délicieux repas.

Vänern

Le 1er juillet, nous traversons le plus grand lac de Suède, Vänern. Nous avons choisi le jour idéal pour cela. Au début, ça balance encore un peu, ce qui déclenche chez notre invité un léger mal de mer sous forme de somnolence, puis le soleil brille sous une légère brise, nous descendons la capote, sirotons quelques verres de Prosecco, et savourons chaque minute des 53 miles de ce trajet. À Vänersborg, nous mouillons dans un emplacement très joliment situé en bordure de la ville qui est très sympathique en soi, même s'il ne semble pas exister le moindre semblant

de vie nocturne en Suède. Lors de notre promenade après dîner, il n'y plus un chat dans les rues.

Canal Trollhätte

Le lendemain, nous nous levons à 7h00 car nous avons un programme chargé. Nous voulons nous rendre à Lilla Edet : de nombreux ponts, et surtout une échelle d'écluses difficile sur le canal Trollhätte nous attendent. Toutefois, le vent souffle encore très fort et nous devons d'abord réussir à quitter l'étroit mouillage. Nous reportons le départ, allons faire des courses, réfléchissons encore et après une longue concertation nous nous décidons à 12h00 : nous partons. Quel stress ! Mais nous réussissons et repartons soulagés. Les écluses sont grandes et un peu difficiles, mais tout se passe bien.

Notre but de Lilla Edet, qui nous avait été décrite comme très jolie ville, est toutefois une amère déception : c'est minuscule. Nous pouvons à peine manœuvrer et il n'y a aucun emplacement adéquat. Nous continuons donc jusqu'au prochain quai disponible, amarrons, cuisinons et passons un moment agréable. Il ne nous reste plus qu'une étape jusqu'à Göteborg. Le port de Lilla Bommen se trouve au beau milieu de cette belle ville vivante, devant l'imposant opéra moderne. À l'appontement réservé aux bateaux de notre envergure, plusieurs amarres ont été brisées ou font complètement défaut, mais, après consultation avec notre voisin, nous nous attachons dans tous les sens et nous mettons plus ou moins en sûreté. C'est un bienfait de pouvoir enfin se trouver dans une ville vibrante avec de nombreux restaurants, cafés et boutiques agréables et – effectivement – des gens, Et nous savourons l'après-midi et la soirée.

La deuxième partie de la croisière, par Marstrand, Helsingör, Copenhague, Barther Bodden, Stralsund, Wolgast, Stettin, Berlin, Wolfsburg, puis le retour au port d'attache fait partie d'une autre histoire. Quoi qu'il en soit, notre voyage se termine à Maasbracht après 2 021 miles marins parcourus – une croisière merveilleuse, même si un Suédois nous apprend par la suite qu'il s'agissait de l'été le plus froid du pays depuis 158 ans – pas de chance ! Nos souvenirs restent pour la plupart magnifiques, avec de nombreuses impressions fabuleuses et une bonne dose de mélancolie parce que ce voyage est terminé.



Hildegard Frank et Udo Ehmsen





Des perles et des trésors en grande partie inconnus

Un voyage en Mer de Dalmatie

Texte et Photos: Randolph Nott

Pour notre croisière de cette année le long de la côte croate, nous sommes partis de notre mouillage sur l'île de Krk, dans la marina Punat. Nous sommes revenus ici après des semaines mémorables et 666 milles nautiques.

Notre Linssen Grand Sturdy 40.9 s'est une fois de plus avéré être un bateau extrêmement fiable - ce qui est une sorte de police d'assurance vie, surtout dans des conditions météorologiques défavorables ! Après presque 40 ans d'expérience de la météo adriatique, nous savons très bien que la « baignoire » Adriatique peut être bien rude. Bien qu'un Linssen ne se rencontre pas trop souvent ici (mais de plus en plus fréquemment), il est inégalé en termes de commodité, de confort et de sécurité pour un bateau de cette catégorie. Mais venons-en maintenant à notre voyage, dont nous souhaitons rendre compte ici en partie. En 2018, nous avons prévu de retourner à Dubrovnik après presque 4 décennies pour entreprendre à partir de là un « voyage d'essai » vers le Monténégro. Pour anticiper les choses : nous sommes bel et bien allés à Dubrovnik, mais nous avons reporté le Monténégro dans le futur pour de multiples raisons.

Dubrovnik, la perle de l'Adriatique, est admirée année après année par des milliers de touristes, qui y sont débarqués, par exemple, par de grands navires de croisière, puis tentent pendant une journée de saisir l'histoire très intéressante de la ville. Y a-t-il dès lors

encore quelque chose à dire sur Dubrovnik ? C'est sans contester une bonne question. Dans notre reportage, la ville du patrimoine mondial est reléguée au second plan. Tout simplement parce qu'il y a aussi des lieux d'intérêt historique en grande partie inconnus qui peuvent être considérés comme des conseils d'initiés. Mais commençons au nord-ouest de la célèbre ville de l'île de Mljet.

À partir du VI^e siècle, l'île appartenait à l'Empire byzantin et a été colonisée par des pirates au Moyen Âge. Au XII^e siècle, des bénédictins de l'abbaye de Pulsano (Pouilles) ont reçu une grande partie de l'île. Ils ont construit leur monastère sur l'île de Sveta Marija (Sainte Marie) baignant dans le lac Veliko Jezero (photo 1).



Certaines parties de l'île sont aujourd'hui un parc national croate, ce qui signifie que des droits d'entrée sont perçus. Le prix comprend également une petite excursion en bateau jusqu'à l'île du monastère. Bien que situées sur l'île de Mljet et sans accès direct à la mer, les eaux vert émeraude du lac sont salées. Le lac est relié sous terre à la mer et possède son propre écosystème. C'est aussi une « perle », bien que moins connue que Dubrovnik ! Nous avons amarré notre Hippo II à la jetée du restaurant « Dalmatinac Ivo » dans la baie Tatinica (42° 47.239 / 17° 24.064 E) (photo 2). Le restaurant est tenu aujourd'hui par Daniela Matana. Le coût du mouillage est compensé par le repas dans le Konoba (très savoureux et assez bon marché). Nous restons 2 nuits, sortons nos vélos de la « cave » (vélos pliants que nous mettons sous le cockpit) et allons faire un tour à Polače (42° 47.4'N, 017° 22.6' E) et Pomena (42° 46.8'N, 017° 19.9' E). Les deux endroits sont également accessibles directement. Polače est situé dans une baie bien protégée sur la côte nord de l'île de Mljet. À Polače, un palais romain construit au IIIe siècle façonne encore aujourd'hui le panorama et va bien au-delà d'une « Villa Rustica ».

Le village de pêcheurs de Pomena est situé non loin des lacs d'eau salée Veliko jezero et Malo jezero, un paradis pittoresque au milieu des 53 km² du parc national. Selon les chiffres officiels, le village ne compte que 50 habitants. Il offre une bonne vue sur la péninsule Peljesac et sur l'île de Korcula. Zone très attrayante pour les plaisanciers, Pomena est bien équipée d'un point de vue touristique. Il y a là de plus petites boutiques, quelques magasins de souvenirs et le seul hôtel de Mljet. De plus, il y a de nombreux restaurants et Konobas - une gastronomie des plus variées. Il n'y a donc pas que le monastère bénédictin déjà mentionné sur l'île de Sveti Marija à admirer !

Après l'escale à Mljet, la prochaine destination de notre voyage est l'ACI Marina Dubrovnik (42° 40,201' N 018° 07,546' E). La marina est située au fond du long fjord Rijeka Dubrovaca, dont le début est indiqué par un pont imposant. Nous prenons le bus pour la ville, qui passe toutes les 15 minutes près de la marina. Ici, il n'est pas recommandé de faire le trajet de retour à vélo ! La Croatie n'est tout simplement pas équipée pour les cyclistes, et le cyclisme devient parfois une entreprise dangereuse. Le bus est très bon marché et coûte seulement 1,50 € - ce qui, soit dit en



passant, ne s'applique pas à la marina ou à quoi que ce soit d'autre à Dubrovnik ! En voici quelques exemples : Pour une visite de la muraille de la ville, 150 kunas (kn) - environ 20 € - sont dus. Une boule de glace coûte entre 2 et 2,30 € dans la vieille ville et une carte postale est vendue 14 kn (1,90 €), contre 4 à 5 kn à l'extérieur. Il n'est donc pas étonnant que le poste d'amarrage dans la marina coûte 105 € (hors saison) pour un bateau de 12,85 m ! Si vous réservez à l'avance (via Internet), vous devrez payer un supplément de 20 % de frais de réservation pour le premier jour. Nous avons fait l'erreur de demander par courriel si un emplacement était libre. C'était déjà considéré comme une « réservation » et on nous a imposé* ces 20 %. À ce stade, il convient de mentionner que la Croatie a considérablement augmenté la taxe de tourisme pour les plaisanciers (jusqu'à 700 %) en 2018. Reste à savoir s'il s'agit d'une sage décision à long terme ou d'une incitation à se réorienter. (* Entretemps, la Croatie a réduit l'augmentation.)

Nous ne voulons pas tenir compte de Dubrovnik elle-même dans notre reportage, car l'histoire et les curio-

sités de la ville ont déjà été traitées de nombreuses fois. Nous avons eu la chance de tomber sur une journée de bora et nous avons appris que l'on pouvait s'en réjouir ! Ce qui nous a plutôt ennuyés sur l'eau était bénéfique pour nous pendant la visite de la ville car les températures étaient modérées et il y avait moins de visiteurs. Les foules qui circulent habituellement dans les rues auraient été encore plus insupportables autrement ! C'était plus que suffisant comme ça (photo 3).

De Dubrovnik, nous avons mis le cap sur Pelješac (canal Stonski). La presqu'île de Pelješac est l'une des meilleures régions viticoles de Croatie et ce n'est pas pour rien que Pelješac porte le surnom de « Péninsule du vin ». La nature originale et méditerranéenne des rochers et des vallées karstiques, des oliviers et des figuiers, des hêtres, des pins, etc. caractérisent le paysage.

Nous en profitons pour dire quelques mots sur les notes que nous avons prises à bord. Pendant des années, la tenue du journal de bord a été une tâche fastidieuse en soirée avec une précision relativement modérée. Cette année, pour la première fois, nous avons travaillé avec une application sur l'iPad, qui - comme une alarme d'ancre - est gérée par Florian Kriesche (info@logbook-app.com) et est disponible pour un petit montant. Entre-temps, cette application, développée à l'origine pour les voiliers, a été adaptée pour les yachts à moteur. D'ailleurs, l'assistance du développeur de l'application est remarquable en cas de questions et suggestions. Nous disposons ainsi

Dans notre journal de bord électronique, cette partie du voyage est consignée comme suit :



Dat um Mittwoch, 27. Juni 2018
von 42° 40,201' N 018° 07,548' E
 Marina Dubrovnik; Küste Dalmatien;
nach 42° 48,203' N 017° 44,805' E
 1.7 sm NNW Bucht Prizina; Stonski Kanal;

Uhrzeit	Status	Wind		See- gang	Strom		Wetter		Kurs / Fahrt		Seemeilen			Position		
		Richt.	kn		Richt.	kn	allg.	mbar	mm	KÜG	FÜG	Segel	Motor		Log	
12:07		046°	0	2	---	-	☉	☁	1007.3	0.10	---	0.0 kn	.0	.0	.0	Marina Dubrovnik; Küste Dalmatien;
12:08		046°	0	2	---	-	☉	☁	1007.4	0.10	---	0.0 kn	.0	.0	.0	Marina Dubrovnik; Küste Dalmatien;
12:23		046°	0	2	---	-	☉	☁	1007.3	0.10	258°	6.5 kn	.0	1.3	1.4	Fischerhafen Mokosica; Küste Dalmatien; Adriatisches Meer
13:30		290°	19	2	---	-	☉	☁	1007.0	0.10	297°	6.1 kn	.0	8.2	8.2	0.5 sm westlich Leuchfeuer Trsteno; Insel Lopud;
14:30		290°	15	2	---	-	☉	☁	1007.6	0.10	294°	5.9 kn	.0	14.2	14.2	0.5 sm NE Misnjak; Insel Šipan;
15:25		290°	9	1	---	-	☉	☁	1007.6	-	215°	0.0 kn	.0	19.2	19.2	1.7 sm NNW Bucht Prizina; Stonski Kanal;
Tagessumme												.0	19.2	19.2		
Vortrag												.0	206.2	206.4		
Gesamt												.0	225.4	225.6		



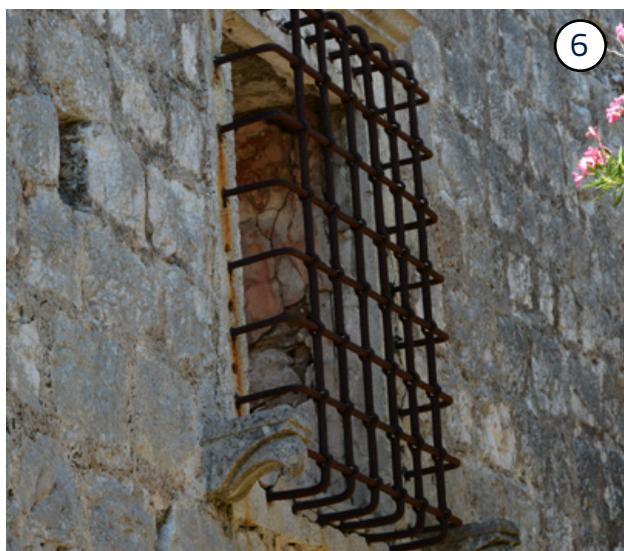
4

Le restaurateur attrape lui-même les poissons (et autres fruits de mer) qu'il transforme dans sa cuisine.



5

Inscription funéraire dans la chapelle



6

d'informations très précises sur nos voyages. Nous ne sommes pas des « fanatiques de l'informatique », il est vrai que nous venons de « l'âge analogique ». Néanmoins, nous nous sommes rapidement habitués à la commodité de cette forme d'enregistrement, qui fournit 2 pages (ou plus) par jour, donc en plus des enregistrements automatiques montrés ci-dessus, il y a aussi beaucoup d'espace pour les entrées personnelles (incluant les photos) ! Retournons à notre croisière.

Nous avons mis le cap sur le canal Stonski et amarré dans une petite baie, qui fait partie de Kobaš, à la jetée du Konoba « Tavern Ribarska Kuca Niko » (42°48,203 N / 17°44,605 E). Le restaurant lui-même est décoré avec amour d'artefacts historiques témoignant de la navigation et de la mer. Pour les amateurs de poisson, c'est un paradis ! L'exploitant du restaurant pêche lui-même les poissons (et autres animaux marins) utilisés dans sa cuisine, et vous pouvez donc vous attendre à



7

des spécialités fraîchement pêchées. Son bateau fait une impression assez audacieuse et nous l'avons pris en photo (4).

La baie est sûre par tous les temps, seule une bora forte peut être désagréable dans certaines circonstances, bien que cela ne devrait guère jouer un rôle sur une jetée solide comme celle-ci. Nous avons déjà lu dans un guide de voyage qu'il y a ici un moulin à huile vieux de 300 ans. Sur Internet, on parle aussi de 500 ans, mais ce n'est pas digne de confiance, car une inscription sur la tombe de la chapelle indique l'année 1697 (photo 5). Le moulin à huile fait partie d'un domaine baroque construit au XVIIIe siècle par un homme de lettres de Dubrovnik, manifestement très riche. Ceux qui pouvaient se le permettre à l'époque ont essayé d'échapper à la chaleur et au stress de la ville pendant les mois d'été. Il en va de même pour la famille Betondi qui, en plus du bâtiment baroque en pierre naturelle, possédait un magnifique jardin

en terrasse avec vue sur la mer. Les maisons des autres villageois se blottissent contre la grande maison comme pour se protéger. La villa d'été possède également d'autres éléments historiques importants. Le symbole de la maison se compose de deux dauphins croisés, ce qui permet à la fois l'interprétation qu'il s'agit d'une maison chrétienne et fait allusion au Moyen Âge. De larges marches mènent à une entrée relativement étroite, en forme d'arche, surplombée d'un mâchicoulis. Le seul grillage de fenêtre conservé évoque l'art de la forge orientale (photo 6). La famille Betondi est restée sans descendants directs et la propriété a changé de mains plusieurs fois. L'ensemble appartient aujourd'hui à la famille du professeur Helga Milovčić, scientifique émérite, qui en raison de son mariage a déménagé ici depuis Vienne dans les années soixante du siècle dernier. Nous avons eu la chance de rencontrer la dame, âgée de près de 80 ans, qui nous a permis de visiter le moulin, qui n'était mu jadis que par des forces animales et humaines, ainsi que la chapelle adjacente.

Nous avons pu apprendre beaucoup de choses sur l'histoire de cet endroit que nous ne connaissions pas

auparavant. La photo (photo 7) montre l'ancien moulin et la ruine de la maison. Madame Milovčić nous a raconté une histoire particulièrement tragique à ce sujet.

Son récit nous ramène à l'année 1943. Les troupes allemandes sur place ont été attaquées par des partisans. Il avait été révélé aux occupants allemands qu'il y aurait un groupe de partisans à Kobaš, ce qui était tout à fait vrai. Cependant, les troupes partisans avaient des sympathisants dans la population et l'opération imminente de l'armée allemande devint connue des partisans. Ils fuyèrent la nuit dans des bateaux en bois et quand les soldats arrivèrent, il n'y avait plus de partisans autour de Kobaš. Afin d'échapper aux redoutables représailles qui frappaient souvent la population masculine, les hommes et les garçons restants se cachèrent dans la cave de la maison médiévale (où se trouve aujourd'hui le moulin à huile mentionné plus haut). L'accès à la cave était fermé de telle manière qu'il ne pouvait pas être remarqué par les troupes. Les représailles redoutées eurent lieu. Mais comme il n'y avait pas d'habitants masculins, les soldats mirent le feu au palais. Les hommes cachés dans la cave furent

tués sans que les villageois ne puissent rien faire. Lorsque les soldats partirent, toute assistance venait trop tard. Que nous, Allemands, soyons accueillis ici avec courtoisie par la population locale malgré ce passé tragique, fait voir les choses sous un jour différent. Un mémorial donne les noms des victimes et la date : 24 octobre 1943 (photo 8).

Le 28 juin, nous avons poursuivi notre voyage en longeant la péninsule de Pelješac pour rejoindre le port de Trstenik (42° 54 941' N 017° 23 975' E) après 22 milles marins. C'est de là que sont exportés les célèbres vins de Peljesac « Dingac » et « Postup », qui sont produits à proximité. En raison de la pente extrême, l'utilisation de machines est impossible et même aujourd'hui le vignoble demande beaucoup de travail manuel laborieux. Cependant, l'avantage de ces coteaux est que les raisins sont choyés par le soleil, ce qui explique la position particulière de ces vins. À cela s'ajoute la qualité du sol et l'on dit que c'est le meilleur vin produit en Croatie. Des études génétiques montrent, par exemple, que la variété « Plavac Mali »

est commercialisée sous le nom international plus connu de « Zinfandel ». Mike Grgič, l'un des meilleurs spécialistes de la viticulture, est né sur la péninsule et a émigré plus tard en Californie. Trstenik est l'une des plus anciennes villes de la péninsule de Pelješac.

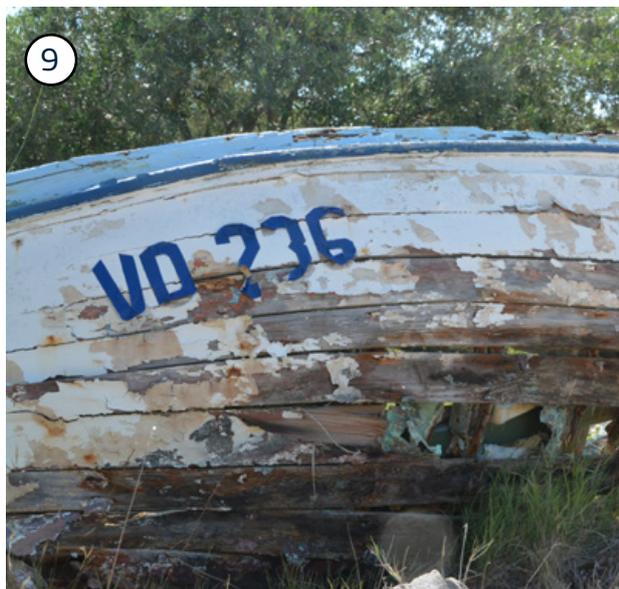
Le lendemain et 21 milles nautiques plus tard, nous mouillons dans la baie de Lovište (43° 01,747' N 017° 01,385' E). Dans la suite de notre voyage, nous avons longé le canal Neretvanski et visité la vieille ville de Korčula avec ses impressionnants remparts et ses tours de guet. Après une escale dans la baie Uvala Duga (île de Hvar), nous nous sommes amarrés à la marina Milna (île Brač). Même un Linssen économique a soif à un moment donné et a besoin de diesel, et nous avons donc déjà fait le plein de notre Hippo II dans le canal de Milna. Comme c'est si souvent le cas en Croatie, dans cette ville de seulement 830 habitants, on trouve à chaque coin de rue une histoire plus ancienne et plus récente. L'église paroissiale de l'Annonciation, construite en 1783, présente une façade baroque monumentale et un cycle de stucs (baroque



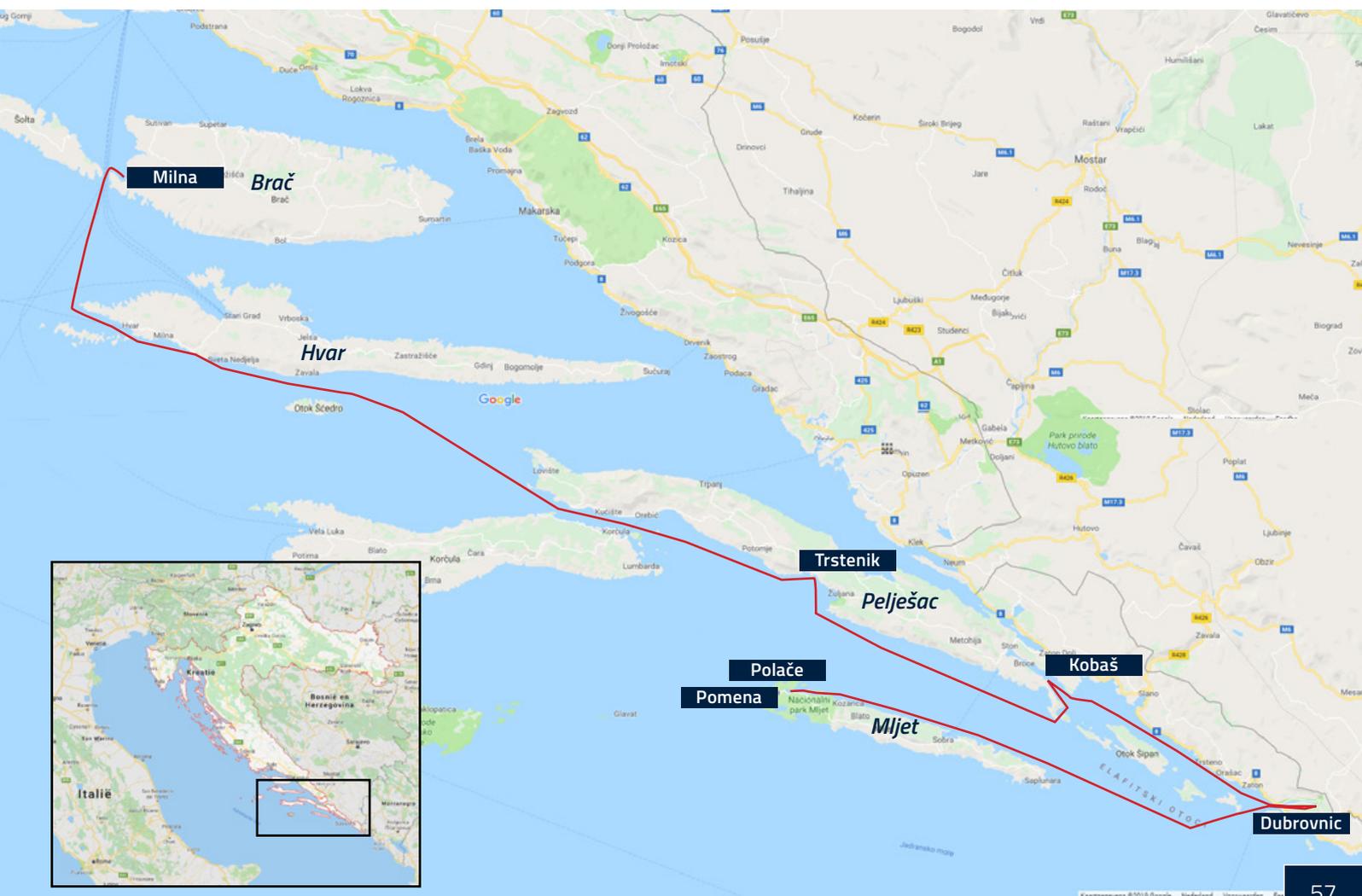
tardif) du début du XIXe siècle. Pendant les guerres napoléoniennes, la flotte russe avait sa base à Milna en 1800.

La pêche et la navigation maritime laissent leur marque partout en Croatie. En tant que plaisancier, on est un peu étrangement touché quand on voit les restes d'un bateau de pêche. Nous avons trouvé celui-ci lors de notre voyage sur l'île Prvić (photo 9). Le port de Prvić est assez petit, mais est doté de restaurants agréables, ainsi que d'eau et d'électricité. Une bonne occasion de faire une pause avec permission à terre.

C'est ainsi que se termine la page publicitaire « Croatie » ! C'est vraiment une zone de navigation merveilleuse. Même après les nombreuses années où nous y avons voyagé, nous découvrons toujours des endroits qui échappent au tourisme de masse. Les guides de voyage sont parfois incomplets, mais il n'est pas surprenant que certaines choses se retrouvent au second plan, même si, à notre avis, elles devraient être mises en avant. Tout dépend du point de vue de



l'observateur. C'est peut-être une bonne chose et cela préserve l'individualité, dont on dit qu'elle est particulièrement développée chez les skippers.



Sunny side up...

Navigation dans les Limbourg néerlandais et belge. Un plaisir de tous les sens



Texte: Peter Linssen. Photos: Zebra Fotostudio's. Carte: Transmanche Publications

Il a immédiatement été prometteur et la température de l'eau a été bonne très tôt. Nous avons même eu des moments tropicaux, mais aussi de délicieux instants de fraîcheur. Bref, cet été a encore une fois été fantastique. Vous connaissez ce sentiment, vous ne voulez qu'une chose quand il fait beau, c'est partir en voyage ! Faire ses valises et se mettre en route. Profiter du charme de l'étranger et du lointain, de l'anonymat et de la tranquillité. Mais hélas, il n'est pas toujours possible de prendre l'avion au pied levé. Heureusement que de telles expériences sont parfaitement possibles ici aussi, oui, ici, dans notre environnement immédiat ! Il suffit de monter à bord du bateau. Tous les week-ends si vous voulez. Et dès la première sortie du port, le stress semble très lointain. C'est comme si vous partiez pour un grand voyage....

La beauté de notre Limbourg...

La belle vallée de la Meuse limbourgeoise est une artère de vie unique dans un microclimat remarquablement ensoleillé, chaud et sec. Ce fleuve et ses plans d'eau (« Maasplassen ») forment et relient un vaste réseau contigu de petites et de grandes étendues d'eau, créées par l'écoulement de la Meuse au cours des millénaires et par des décennies d'exploitation du gravier, avec ensuite un réaménagement des paysages et des gravières restantes. Le fait que les Maasplassen, avec une superficie de plus de 3 000 hectares, soient le plus grand domaine nautique continu du Benelux, est encore beaucoup trop méconnu - ou est-ce juste un secret bien gardé ? Pour se faire une idée de la taille et de la beauté de la Meuse et de ses Maasplassen, il est conseillé de faire un tour

de découverte sur l'un des magnifiques bateaux des sociétés maritimes du Limbourg.

Cette zone de sports nautiques avec ses eaux d'excellente qualité est diversifiée et, par conséquent, une Mecque pour tous ceux qui veulent profiter des plaisirs de l'eau. Vous pouvez faire du bateau, de la voile, du surf, de l'aviron, du canoë, de la natation, de la plongée. Mais il y a aussi de la place pour des sports nautiques jeunes et dynamiques comme le ski nautique, le fly-board et le wakeboard. Il est également possible de faire du vélo, de la randonnée, du sport et de l'équitation sur des routes bien entretenues le long de l'eau. Pendant les mois d'été, les belles plages et les clubs à la mode sont des endroits incontournables. Bref : tout le monde est concerné, les jeunes et les moins jeunes.

La Meuse et les Maasplassen sont une zone de navigation particulièrement agréable et variée pour les grands bateaux à moteur ou à voile. À travers les méandres verts des cours d'eau, vous pouvez naviguer confortablement depuis et vers un lac, un port, un village ou une ville. Les propriétaires et loueurs de bateaux peuvent s'amarrer et passer la nuit dans les nombreuses marinas qui sont équipées de toutes les installations modernes, et où des capitaines de port des plus aimables vous accueillent chaleureusement. Vous préférez peut-être le centre de la ville, dans le port de plaisance entouré de boutiques, de magasins, de bistrotts et de restaurants agréables. Ou aimez-vous être libre en pleine nature et allumer votre barbecue ? Il vous suffit de trouver un endroit sympathique sur l'un des débarcadères bien aménagés. Le Limbourg a tout ce qu'il vous faut...

Vous ne possédez pas (encore) de sloop, de bateau à moteur ou de voilier ? Mais vous aimeriez vraiment naviguer ? Dans ce cas, la location est certainement une option, éventuellement en combinaison avec une courte formation ou un cours de voile.

Vivre comme un coq en pâte ? Mieux encore.

Vous êtes dans les Limbourg !

Au fil des siècles, les aspects culturels flamands, français, néerlandais et aussi allemands ont influencé les Limbourgeois et le développement de leur territoire. Cela leur a donné le goût du travail, leur convivialité et leur savoir-vivre naturel.

De belles villes historiques et de jolis villages sur les rives vous accueillent. Où que vous alliez, vous pouvez goûter à la richesse de l'histoire, au mélange culturel unique et à la grande variété qui s'offrent à vous. Tant littéralement qu'au figuré...

Par exemple, au cœur de la vallée de la Meuse, dans le village pittoresque d'Aldeneik, à deux pas de la ville culturelle de Maaseik et ses terrasses, sur une pente sud-est ensoleillée, vous trouverez le cépage pinot cultivé le plus au nord en Europe. Un autre secret bien gardé que nous sommes trop heureux de vous confier....

Karel et Tine Henckens-Linssen produisent avec passion d'excellents vins sur leurs 10 hectares du vignoble d'Aldeneick : pinot blanc, pinot gris, pinot noir et un pinot brut pétillant.

Bénéficiant d'un microclimat chaud et sec dans la vallée caillouteuse de la Meuse et sur un terroir mosan unique riche en minéraux, ils produisent des vins au goût incomparable, élégants, fruités, avec un goût minéral. Les Pinots du Domaine d'Aldeneick ont été récompensés à plusieurs reprises en tant que meilleur vin belge.

Lors d'une croisière dans le Limbourg, une visite au local de dégustation dans ce magnifique domaine est un must ! (www.wijndomein-aldeneick.be)

Se faire plaisir dans la vallée de la Meuse....

Rêvez et imaginez... vous amarrez avec votre Linssen flambant neuf près des vignes du domaine d'Aldeneick et profitez, là, entre les vignes, en famille ou entre amis, d'un délicieux repas arrosé avec un Pinot Noir Barrique médaille d'or...

Slow down... and start living!



Le canal Zuid-Willemsvaart Le « Canal du Midi » des deux Limbourg ?

En 1821, le roi Guillaume Ier, roi visionnaire en matière de canaux, approuva les plans pour la construction d'un nouveau canal, le « Zuid-Willemsvaart ». Il poursuivait ainsi l'ambitieux projet de Napoléon Bonaparte pour la construction du « Grand Canal du Nord », dont certains tronçons furent effectivement construits (1803-1810) et mis en service. Le tronçon Neuss-Neerssen fut utilisé jusqu'en 1840, ainsi que le tronçon Nederweert-Beringen (Noordervaart) et le tronçon Nederweert-Lozen-Maastricht, qui devint par la suite une partie du Zuid-Willemsvaart. La partie réalisée en Belgique devint pour la majeure partie le canal de Campine.

Le 11 novembre 1822, le gouverneur du Limbourg De Brouckère posa à 's Hertogenbosch (Bois-le-Duc) la première pierre de l'écluse 1 du Zuid-Willemsvaart actuel.*

Le Zuid-Willemsvaart est ainsi devenu une liaison fluviale Nord-Sud entre Maastricht et 's Hertogenbosch, d'une importance économique et stratégique, puis plus tard historique. Le canal traverse les provinces du Limbourg néerlandais, du Limbourg belge et du Brabant septentrional. Sur un parcours de 123 km, le Zuid-Willemsvaart vous emmène à travers de magnifiques espaces naturels (randonnée et vélo) dans l'une des régions les plus vertes de Flandre, avec le Parc national de la Haute Campine, la vallée

de la Meuse et le Grens-Park Kempen~Broek comme attractions principales. Cela vaut vraiment la peine d'y amarrer son bateau et de les explorer à vélo, à pied ou en compagnie de son chien. L'hospitalité, les produits du terroir et les paysages variés vous surprendront. Vous pouvez également visiter de nombreuses villes ou villages, souvent riches d'histoire. Les villes de 's Hertogenbosch, Helmond, Weert, Bocholt, Bree, Maaseik, Neeroeteren, Dilsen-Stokkem, Maasmechelen, Lanaken et Maastricht en sont des exemples frappants.

Le canal a encore un énorme potentiel économique en 2019. Il offre de grandes opportunités pour le tourisme. La riche histoire (les mines, les guerres, même en 1881 un journal « De Zuidwillemsvaart » a été publié), le musée de la bière à Bocholt, des lieux attractifs comme Rekem, « Le plus beau village de Flandre », Neeroeteren, « 't Eilandje » et le restaurant Oud Oteren, l'outlet center Maasmechelen Village, la gastronomie et bien d'autres choses encore ne demandent qu'à être mieux découverts.

Le double passage de la frontière est un aspect encore plus excitant et unique du canal.

Itinéraire dans le (les) Limbourg. Willemsroute
Naviguer sans frontières dans les Limbourg néerlandais et belge : Maasplassen – Grensmaas – Zuid-Willemsvaart.



Illustration de la grande importance historique de Guillaume Ier, « roi des canaux » ; une statue en bronze du roi Guillaume Ier a été inaugurée le 20 octobre 2018 au Bisdomkaai à Gand. Remarquable. Le roi Guillaume Ier fut le souverain du Royaume-Uni des Pays-Bas créé en 1815, qui comprenait alors également la ville de Gand. Il prit d'importantes décisions qui aujourd'hui encore caractérisent la ville de Gand. Il est le fondateur de l'Université de Gand en 1817, l'homme qui a fait creuser le canal Gand-Terneuzen, artère importante de l'économie de Gand qui a fait de cette ville la capitale du textile sur le continent.

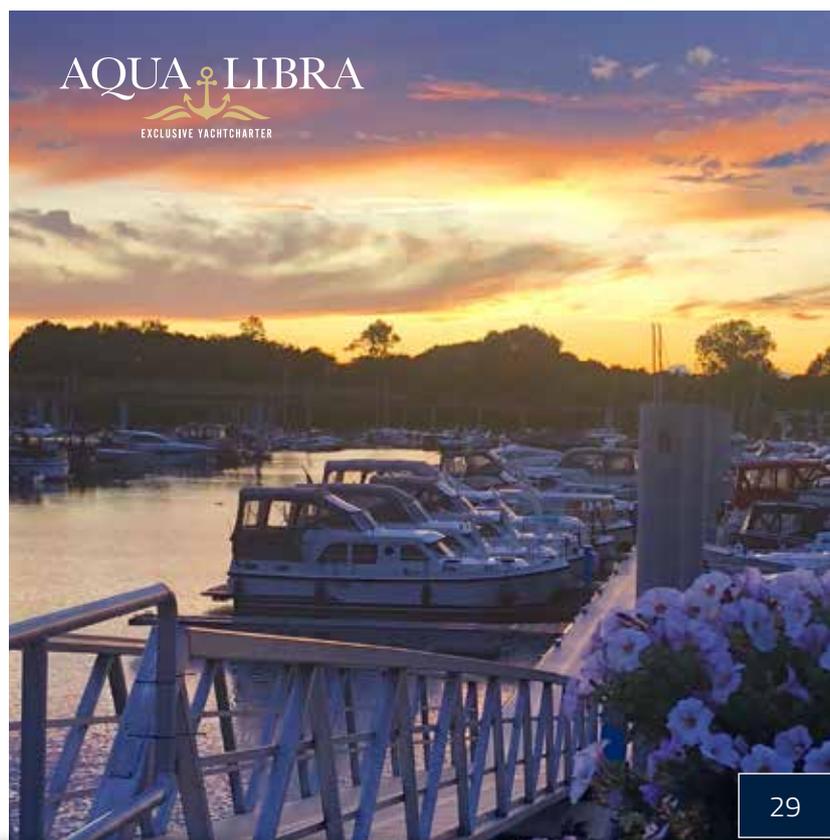
En 2010, la Direction générale néerlandaise des travaux publics et de la gestion de l'eau (« Rijkswaterstaat », RWS) a lancé la campagne « Willemsroute : une alternative séduisante pour la navigation de plaisance » afin de réduire la pression sur le canal Juliana dans le contexte des aménagements importants pour le transport par conteneurs sur quatre niveaux. Cette « Willemsroute » a été promue comme un itinéraire alternatif pour naviguer de Roermond à 's Hertogenbosch ou à Maastricht, ou vice versa. L'itinéraire recommandé (vu de Maasbracht-Roermond) passe par le canal Wessem-Nederweert vers le Zuid-Willemsvaart. Il y a plusieurs possibilités d'amarrage confortables.

C'est un bel itinéraire pour la navigation de plaisance, facile à naviguer et tranquille. Le tirant d'air maximum sur la Willemsroute est de cinq mètres. La seule exception est le parcours historique à travers Maastricht par l'écluse 19, directement vers « 't Bassin », avec un tirant d'air de 3,30 mètres environ. Un autre itinéraire est possible via l'écluse Bosscheveld pour rejoindre le beau « Bassin » par un court tronçon de la Meuse et l'écluse 20.

Encore un secret bien gardé ? Une recommandation particulière est le « détour » à travers une belle partie de la Flandre ; le canal Bocholt-Herentals et le canal vers Beverlo en direction de Lommel et Leopoldsburg. La campagne RWS a connu un succès remarquable et aujourd'hui encore, les réactions enthousiastes des équipages qui ont navigué sur le Zuid-Willemsvaart confirment leur expérience.

Profitez des Limbourg avec Aqua Libra Yachtcharter

Avec une base et un port d'attache dans le port des yachts « De Spaanjerd » à Kinrooi (B), la société Aqua Libra d'Arlette et Luc Vanthoor est l'une des rares sociétés de location de yachts professionnels du Limbourg. Aqua Libra est un membre convaincu du réseau international « Linsen Boating Holidays® » (LBH) créé en 2006 en tant que label marketing général pour soutenir en Europe les entreprises de location Linsen qui en sont membres. Actuellement, en cette saison 2019/20, 15 partenaires LBH dans 10 pays proposent environ 85 yachts à moteur Linsen. Les vacances un peu spéciales sont tendance, et naviguer avec son « propre » yacht à moteur est encore, et de plus en plus, une option attrayante. Aqua Libra a pour but d'offrir à ses hôtes une « expérience nautique » irréprochable et inoubliable, et de leur per-



mettre de profiter de tout ce que les deux Limbourg ont à offrir. En outre, ils proposent des formules sur mesure, ainsi que des incitants pour les entreprises et les groupes afin de faire connaître la région d'une manière particulière.

Le bouche à oreille positif est donc une conséquence naturelle de l'expérience de leurs clients. Chez Arlette et Luc, le concept d'hospitalité est au cœur de toutes leurs actions. La priorité numéro un est la satisfaction des clients. Ils les invitent à devenir des « membres de la famille » et adoptent sincèrement le slogan « d'origine » de Linssen : « We take your pleasure seriously![®] » C'est pourquoi de nombreux habitués en sont convaincus : « Un jour dans le Limbourg, pour toujours dans le Limbourg ! ».

Avec l'augmentation d'une flotte qui compte 10 yachts modernes de la gamme Linssen, et des clients venus de continents lointains et de presque tous les pays européens, Aqua Libra prouve chaque jour que les plaisanciers expérimentés sont très intéressés par le Limbourg qu'ils reconnaissent comme une région de navigation de premier plan.

Conclusion

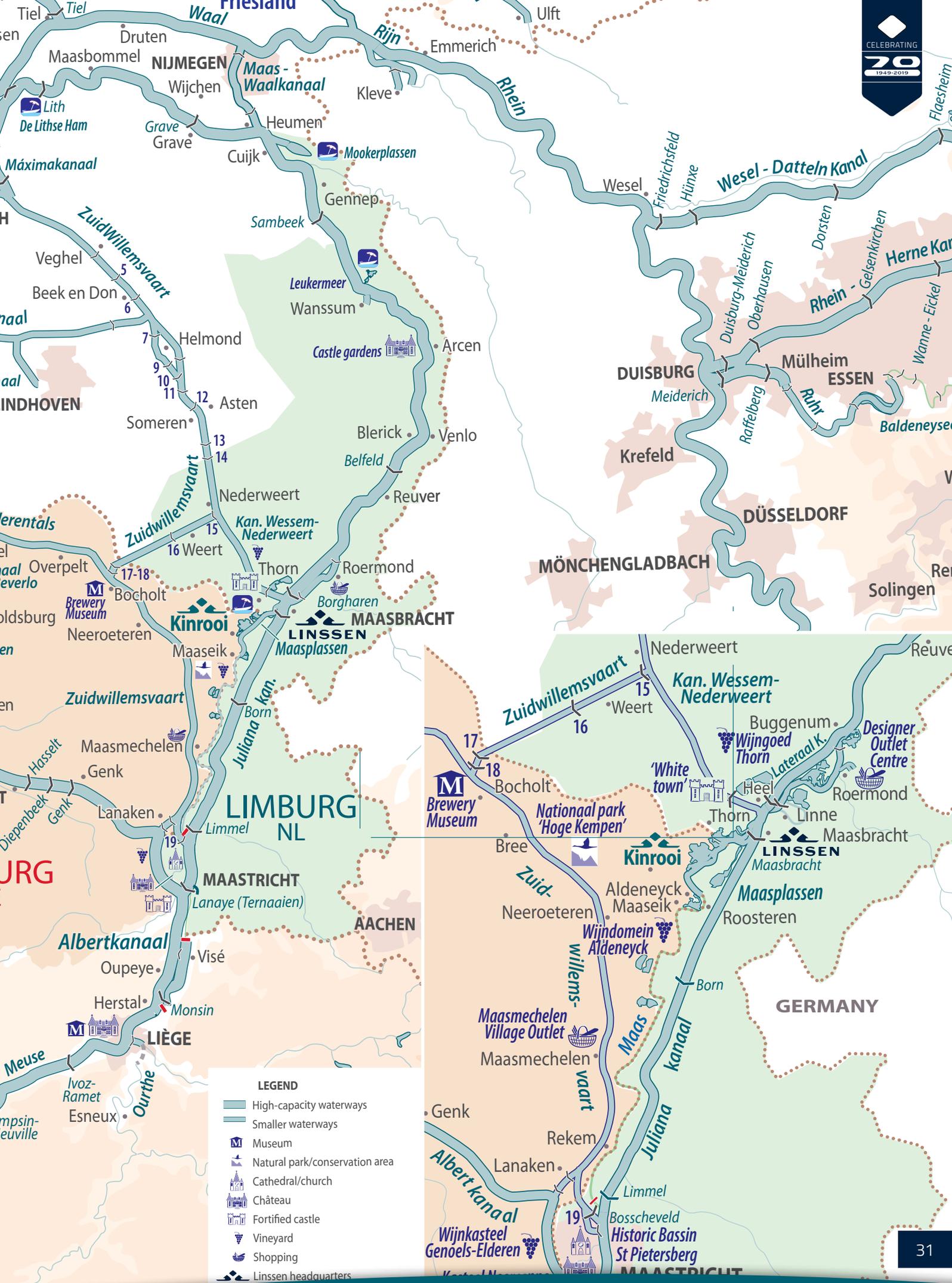
Le Limbourg en tant que destination de sports nautiques est encore « un secret bien gardé »... Il est presque impossible de lister toutes les possibilités, les

prestataires et les destinations dans leur intégralité. Dans cet article, seuls quelques exemples concrets ont été mentionnés, notre intention étant de ne pas être trop sommaires et de ne léser personne. Tous les acteurs de la gastronomie et du tourisme de la région se tiennent côte à côte pour que le client se sente chez lui, avec un magnifique produit : le Limbourg. Venez y naviguer pour le découvrir...

Sources :

**De geschiedenis van de Zuid-Willemsvaart, Cees Verhagen, ISBN 90-9014-027-1*

Les cartes de navigation (ANWB, "De Willemsroute" Vaarkaart Nederlands en Belgisch Limburg) Le magazine Maasplassen Magazine van VVV Midden-Limburg et des informations sur les activités dans et aux environs des Maasplassen dont disponibles dans les Offices du tourisme du Midden-Limburg vvmiddenlimburg.nl



LEGEND

- High-capacity waterways
- Smaller waterways
- Museum
- Natural park/conservation area
- Cathedral/church
- Chateau
- Fortified castle
- Vineyard
- Shopping
- Linssen headquarters



Des îles et un canal : Un été en Norvège

Texte et photos: Michael Backhurst

En mai 2017, ma femme et moi, ainsi que nos deux teckels miniatures à poils longs (qui souffrent beaucoup), Ross et Sonny, sommes arrivés à Maasbracht pour commencer nos aventures à bord du Marylla, notre nouveau Linssen Grand Sturdy 410 AC. Ce premier été a été passé en famille et entre amis à explorer la Hollande de Maasbracht à Scharendijke, puis à Groningue et retour à Maasbracht pour l'hivernage au chantier naval Van der Laan. L'été 2018 a été généreusement ensoleillé et nous avons traversé l'Allemagne en suivant le canal du Mittelland jusqu'en Pologne, puis la côte ouest jusqu'à Travemünde. Plus tard, nous avons navigué de là vers le Danemark, puis vers la Suède et enfin vers la Norvège.

Le Marylla a passé l'hiver dans le chantier naval Wector Yachting à Stathelle. Notre plan initial était de passer un mois au sud le long de la côte est de la Norvège et en particulier d'explorer la Blindleia (« voie aveugle ») entre Grimstad et Kristiansand, un autre mois à explorer la côte ouest entre Stavanger et Bergen, et un dernier mois sur le chemin du retour avant de s'arrêter pour l'hiver 2019/20 à Kungshamn en Suède. Nous avons accepté dès le départ que le Marylla n'était pas principalement conçu pour la haute mer, et nous savions donc que pour atteindre la côte ouest de la Norvège il faudrait que le temps soit suffisamment clément. De nombreux Norvégiens ont des bateaux à moteur, mais il s'agit généralement d'embarcations à déplacement ou à semi-déplacement qui peuvent atteindre au moins 18 nœuds, ce qui signifie qu'elles peuvent échapper au mauvais temps, bien qu'entre les îles la vitesse limite soit généralement de 5 nœuds.

Pendant les trois premières semaines, le temps a été variable, mais nous avons réussi à naviguer jusqu'à Kragerø, une très jolie ville, puis jusqu'à Risør, la ville blanche, où nous sommes restés plusieurs jours sous

une pluie battante. De Risør, la traversée des îles était douce, mais elle était assez cahoteuse lorsqu'il y avait des étendues de pleine mer. De là, nous avons traversé le fjord jusqu'à Arendal qui est une grande ville avec deux amarrages alternatifs : un au centre de la ville et l'autre dans une marina plus exposée. Fin mai, nous avons quitté Arendal pour Grimstad, où Henrik Ibsen a vécu. Par une belle journée ensoleillée, nous avons parcouru les 20 kilomètres qui nous séparaient de Kristiansand en passant par les charmants canaux étroits de la Blindleia. Nous avons eu la chance d'avoir des cartes à l'échelle 1:50 000 prêtées par des amis, avec des itinéraires clairs marqués par de gentils amis norvégiens qu'ils avaient rencontrés à Kristiansand l'année précédente. Nous sommes restés à Kristiansand en attendant qu'un vent favorable et une mer plate nous permettent de contourner la côte sud exposée, puis de nous diriger vers le nord, vers Stavanger. En raison de vents violents et de fortes pluies, nous avons dû y rester pendant deux semaines et avons abandonné nos plans initiaux. Nous avons donc fait demi-tour vers le nord et sommes revenus sur nos pas, en revisitant Grimstad et Risør, avec beaucoup plus de confiance que lors du voyage vers le sud.

Fin juin, nous étions de retour à Stathelle et nous avons décidé de remonter le canal du Telemark. Le temps était maintenant assez ensoleillé et bien que cela n'ait pas duré, la température a atteint 28° C en une journée sur le canal à Lunde, ce qui a été le jour le plus chaud que nous ayons connu en 2019.

Le canal du Telemark a été construit entre 1861 et 1892 pour faire descendre le bois des montagnes. Il part de la ville de Skien, près de Larvik, et se poursuit sur une distance de 105 kilomètres jusqu'à Dalen, dans les montagnes du sud, en empruntant huit écluses comprenant 18 sas et trois grands lacs. Le paysage est spectaculaire dans son ensemble et on nous dit que le secteur nord du lac Bandak n'est pas sans rappeler les fjords norvégiens de la côte ouest. L'avantage pour nous, avec nos deux chiens, était que les amis et la famille qui devaient nous rendre visite pourraient suivre un plan sans être trop dépendants du temps.

Nous étions l'un des plus grands bateaux qui utilisaient le canal et, bien que la plupart des écluses aient une longueur de 100 pieds, nous étions heureux d'avoir une écluse pour nous seuls ou avec un autre bateau devant nous, en particulier lors de la montée. Toutes les écluses, sauf une, sont actionnées manuellement, principalement par des étudiants, qui laissent tomber des amarres de l'avant à l'arrière des bateaux entrants et, lorsqu'il y a plusieurs sas, ils les récupèrent et les laissent tomber dans le sas suivant.

Nous avons opté pour l'achat d'une carte d'été d'un coût total d'environ 400 £ qui comprenait toutes les écluses et l'utilisation des amarrages du canal et du lac ainsi que des pompes de vidange, mais pas, nous l'avons appris plus tard, toutes les marinas. Le canal n'est ouvert aux bateaux privés que du 21 juin au 15 août, mais les trois bateaux à vapeur qui le sillonnent fonctionnent tout l'été.

Les bateaux ayant un tirant d'air inférieur à 12,8 m peuvent naviguer sur l'ensemble du canal et ceux



Arendal

ayant un tirant d'air supérieur à 12,8 m et inférieur à 16 m peuvent aller jusqu'aux écluses d'Ulefoss, puis remonter la partie nord du lac Norsjø jusqu'à Notodden.

Nous avons quitté le chantier Wector près de Stathelle, et nous avons remonté le Frierfjorden jusqu'à Skien où nous sommes entrés dans notre première écluse qui est l'entrée officielle du canal et où l'on achète la carte.

En sortant de l'écluse, nous avons parcouru 5 miles supplémentaires pour atteindre les trois écluses de Skotfoss. Le canal était assez étroit par endroits, mais il était clairement indiqué par des marques sur des poteaux indiquant le chemin à suivre. Nous sommes arrivés à l'extrémité orientale des écluses de Løveid juste avant 17h00 où nous avons décidé de passer la nuit. Peu après, la proue du vapeur Victoria est apparue au-dessus de nous dans l'écluse avant de descendre. Il a été construit en 1878 et a été constamment utilisé sur le canal depuis lors.

Le lendemain matin était agréablement chaud avec peu ou pas de vent. Vers 9 heures, nous avons observé la montée du Victoria (qui fait maintenant le trajet en amont vers Dalen où il arrive vers 18 heures).

Nous avons été appelés dans l'écluse à 9h30, un peu

Une très jolie ville: Risør



Explorer la Blindleia



L'écluse de Løveid

effrayés car les trois étages qui s'élevaient dans une gorge étroite semblaient assez intimidants, mais nous avons fini par monter facilement dans les trois sas, émergeant en moins d'une heure sur le lac Norsjø, un lac long et attrayant qui nous rappelait les grands lochs des Highlands écossais.

Après le petit déjeuner, nous avons traversé le lac sur une distance de six miles jusqu'à Ulefoss avec en route un exercice improvisé lorsque notre chien, Ross, a perdu sa balle préférée par-dessus bord, qui a été récupérée avec succès à l'aide d'un filet de pêche et d'une gaffe !

Nous sommes arrivés aux écluses d'Ulefoss et avons décidé de passer la nuit dans la marina et de profiter du soleil et surtout, semble-t-il ces jours-ci, pour rattraper les courriels en retard. Notre expérience en Norvège est que, comme peu de marinas disposent de bonnes connexions wifi, le meilleur endroit pour renouer avec le monde est de trouver le magasin Co-Op le plus proche.

Le lendemain matin, nous nous sommes réveillés avec une autre belle journée et une mer d'huile. Les prévisions annonçaient une journée chaude et nous étions heureux qu'une brise se lève au fil de la journée, ce qui est la norme dans cette partie de la Norvège.

Après le petit déjeuner, nous avons décidé de vider le réservoir des eaux noires. Comme souvent, nous n'avions pas le bon raccord entre l'accastillage du pont du bateau et la pompe à terre, mais avec l'aide du sac de pièces détachées prêté par le capitaine du port (qui exploitait aussi le café de la marina), nous avons accosté par moins de 1,5 mètre d'eau et avons réussi

la vidange avec facilité. Nous ne comprenons toujours pas pourquoi la plupart des stations de vidange que nous avons rencontrées, tant en Norvège qu'ailleurs, ne fonctionnent pas ou sont inaccessibles à tous sauf aux navires ayant le plus faible tirant d'eau. Si les pays veulent que les propriétaires de bateaux protègent l'environnement et fassent les vidanges, ils devraient certainement fournir l'équipement nécessaire pour le faire dans un endroit raisonnablement accessible à tous les utilisateurs potentiels. En raison du temps passé à vidanger, nous n'avons pas quitté Ulefoss avant midi et avons dû attendre à l'écluse pendant environ trois quarts d'heure pendant la descente de Henrik Ibsen. Sur le canal du Telemark, les bateaux de plaisance doivent toujours céder la place aux bateaux à vapeur. Finalement, nous avons été appelés dans le premier sas derrière un bateau à moteur de type Grand Banks norvégien d'environ 40 pieds avec lequel nous devons rester pour toutes les écluses pendant les deux jours suivants. C'était difficile et nous étions extrêmement soulagés d'avoir les grandes défenses (d'au moins un mètre de diamètre) qui nous avaient été prêtées à l'arrivée et que nous avons pu garder jusqu'à notre retour sur le trajet en aval.

Nous avons franchi les deux étages d'Ulefoss vers 14h30 et avons ensuite profité d'un agréable trajet jusqu'à l'écluse d'Eidsfoss, avec un déjeuner en route. Nous sommes arrivés vers 15h30 lorsqu'on nous a dit que nous avions environ une heure pour attendre le passage des deux steamers, le Victoria et le Telemark (le troisième et le plus petit). Ils sont arrivés vers 16h00 quand on nous a demandé de reculer pour

Steamer le Victoria sur le canal du Telemark

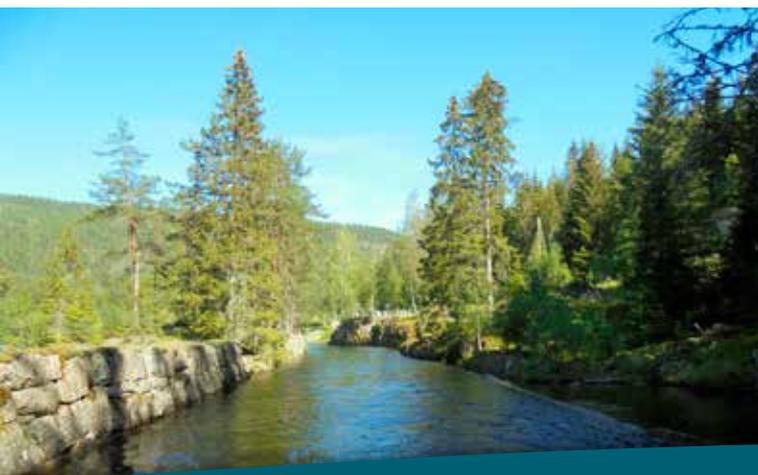
leur donner une marge de manœuvre. À la sortie de l'écluse, on nous a dit que le personnel de l'écluse de Vrangfoss attendait notre arrivée si nous voulions passer ce jour-là. Nous avons choisi de le faire et nous sommes arrivés à l'écluse de cinq étages vers 17h20 pour en sortir à 18h10.

Le lendemain matin, nous avons fait une promenade jusqu'à un point d'observation avec de belles vues sur les mini chutes d'eau de la paroi rocheuse. Nous avons quitté l'amarrage en fin de matinée et avons parcouru les six miles jusqu'à l'écluse de Lunde. Le paysage, qui devenait beaucoup plus montagneux, nous rappelait la Suisse. Tout en haut, nous avons laissé les balises blanches du chenal à tribord et les rouges à bâbord. Pourquoi le blanc ? Nous pensons que c'est parce que les marqueurs verts se confondent trop facilement avec les arbres. En arrivant à l'écluse de Lunde, on nous a dit que deux bateaux à vapeur (le Victoria qui monte et le Henrik Ibsen qui descend) étaient sur le point de passer et qu'il y avait deux autres bateaux devant nous qui attendaient de passer au niveau supérieur. Nous avons reculé pour permettre au Telemark qui s'arrête là de faire demi-tour. C'est la seule et unique fois que nous avons croisé les trois bateaux à vapeur au même endroit, presque au même moment. Il y a une bonne marina à côté d'un camping sur le côté nord de l'écluse où nous avons passé la nuit. Les deux supermarchés se trouvent à environ un kilomètre.

Le lendemain matin, nous sommes partis à 10 heures pour entrer dans l'écluse de Kjeldal, qui était ouverte et nous attendait, à 10h15. La dernière écluse était le double sas à Hogga où nous sommes arrivés à 10h40. Nous nous sommes amarrés à 11h15 au nord-ouest de l'écluse pour le petit déjeuner et avons promené les chiens avec une pluie menaçante et beaucoup plus fraîche que celle du jour précédent.

À midi, toujours sur le canal, nous avons dépassé le

Le canal entre Flåvatn et Kviteseid est très étroit



Victoria en direction de Skien. Vers 13h00, nous étions à mi-chemin du lac Flåvatn quand il y a eu quelques averses courtes et brutales. Le paysage était très attrayant, devenant plus dramatique et plus escarpé, et les collines ressemblant davantage à des montagnes. L'eau du lac était très profonde, variant de 76 à 120 mètres.

Le canal entre Flåvatn et Kviteseid est très étroit à son extrémité orientale et à un moment donné, il était difficile de voir où il allait jusqu'à ce que nous soyons juste dessus.

À l'entrée de Kviteseid, où nous avons prévu de passer la nuit, il y a deux ponts sur le canal, le premier très haut mais le second, un pont tournant, avait un tirant d'air de 4 m. Notre tirant d'air est de 3,8 m avec le mât baissé et j'étais réticent à passer en dessous, d'autant plus que le pont tournant devait ouvrir une heure plus tard. Lorsque nous nous sommes approchés, la pontière nous attendait et nous a ouvert les barrières routières et le pont.

Par la suite, il n'a fallu qu'environ une demi-heure pour atteindre la marina de Kviteseid où nous avons amarré, avec quelques difficultés, un fort vent de travers nous poussant au large.

Le lendemain, nous nous sommes réveillés avec une matinée ensoleillée mais venteuse et avons décidé de rester sur place.

Kviteseid est un bon endroit pour séjourner, avec des droits de port de plaisance d'environ 15 £ par nuit, eau et électricité comprises, et plusieurs magasins.

Après quatre nuits, nous avons quitté Kviteseid et sommes arrivés au pont tournant à 10h45, juste à temps car l'ouverture du matin était entre 9h et 11h. Nous avons d'abord cru que le pontier était rentré chez lui, mais un coup de corne l'a ramené et nous avons traversé avec des vagues tout autour.

Peu de temps après, nous sommes passés sous le pont de Spjotsodd qui mène au lac Bandak, puis nous avons remonté le long canal de connexion entre les deux lacs qui se jette dans le lac Bandak, et c'est alors



Dalen sur le lac Bandak



Le lac Norsjø, un lac long et attrayant qui nous rappelait les grands lacs des Highlands écossais.

que le vent s'est rafraîchi et qu'il est devenu assez agité.

Malgré le vent et les embruns, la remontée du lac Bandak a été facile et agréable. Ross était un peu mal à l'aise et s'est assis sur les genoux de Marie-Louise, mais Sonny était beaucoup plus heureux et semblait trouver son pied marin !

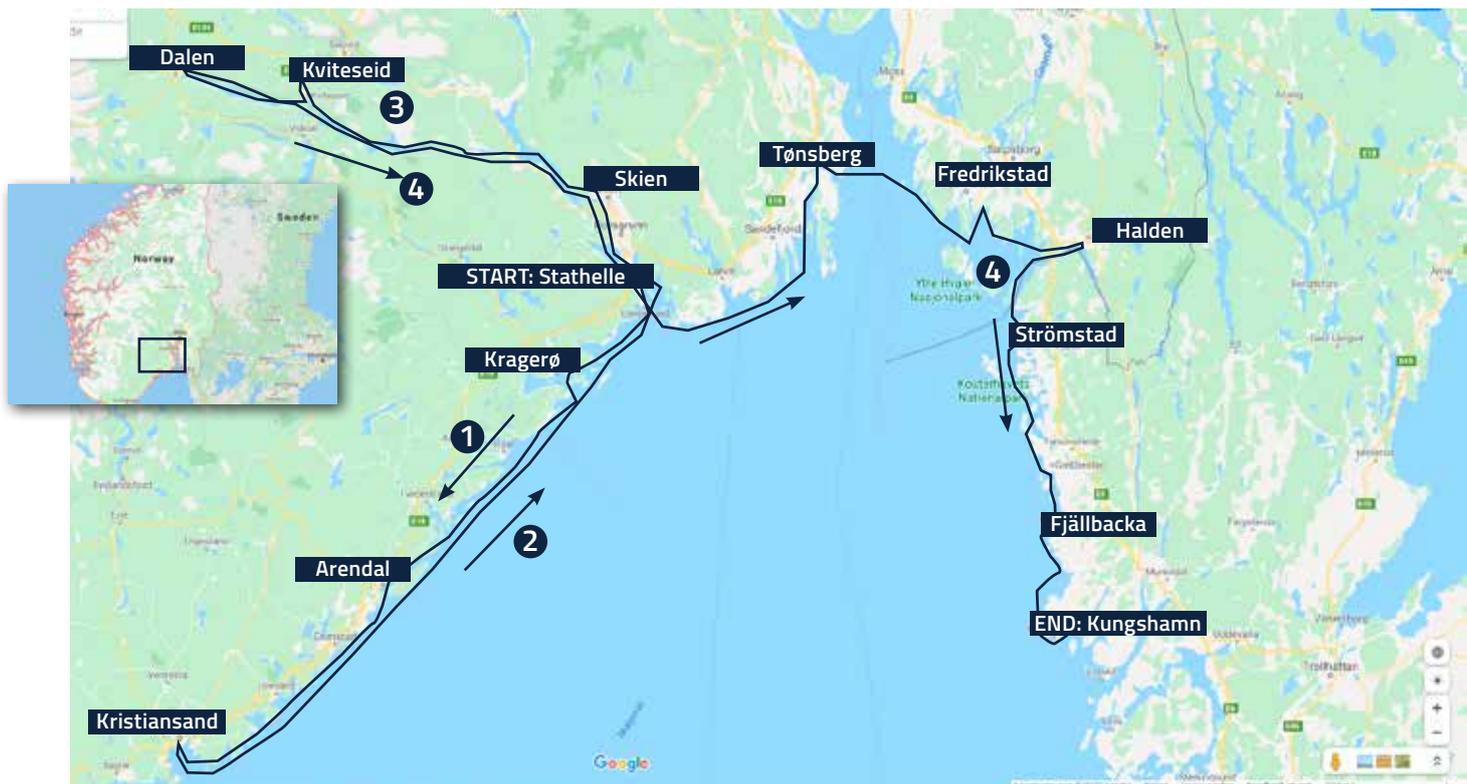
À 11h45, nous étions au travers de Lardal, qui se trouve à six miles à l'est de Dalen, et nous avons décidé d'y rester pour le reste de la journée et de la nuit. C'était très calme et nous étions le seul bateau sur place. Il n'y avait ni eau ni électricité, mais pas de frais d'amarrage non plus.

Les chiens m'ont réveillé à 6h15 le lendemain par une belle mais froide matinée avec une température de seulement 8° C. L'échosondeur se comportait de manière erratique, ce dont je me suis rendu compte plus tard, en raison de la profondeur de l'eau du lac Bandak qui, à sa profondeur maximale de 325 mètres,

dépassait parfois les paramètres de fonctionnement de notre échosondeur. Nous avons remonté lentement le lac Bandak à environ 5 nœuds en profitant du temps et de la vue, et sommes arrivés à Dalen en une heure environ.

Dalen dispose d'amarrages pour environ six grands bateaux et plusieurs plus petits avec des pontons et des taquets solides, de l'eau et de l'électricité et seulement 100 couronnes norvégiennes par nuit ou 70 Kr sans électricité. Il est intéressant de noter que les camping-cars du camping voisin, tenus par les mêmes personnes, ont payé 300 Kr ou 250 Kr sans électricité.

Pendant les jours suivants, en attendant l'arrivée de deux petits-fils, nous avons exploré les sentiers côtiers autour de Dalen. Il y avait de belles vues, des couleurs magnifiques et des fleurs sauvages. Les rivières et les ruisseaux des montagnes coulaient vite, ce qui expliquait le courant en aval sur les lacs et les



canaux et aussi la baisse de la température de l'eau de 20° C à 8° C à Dalen. Avec nos deux petits-fils à bord, la descente a été rapide et nous sommes rentrés à Stathelle en trois jours. Nous sommes restés dans la jolie ville de Brevik, puis nous avons exploré l'anse bien nommée de Paradisbukta, sur l'île de Håøya, où nos petits-fils ont pu se baigner.

Plus tard, toujours avec un temps très variable, nous avons emmené le Marylla de Stathelle à Stavern, puis à Tønsberg où se trouve un intéressant musée avec de vieilles maisons. Après quelques jours d'attente pour cause de météo, nous avons traversé la partie inférieure du fjord d'Oslo jusqu'à la célèbre et enchanteresse île de Hankø qui est un lieu célèbre pour les marins norvégiens. La saison étant presque terminée, il n'y avait plus que quelques bateaux. Aller à Fredrikstad a été un voyage agréable à travers les îles, puis à travers le canal jusqu'à la nouvelle ville où nous sommes restés juste à côté du premier pont. Les petits ferries rendent le séjour dans la ville assez cahoteux. Encore une fois à cause du mauvais temps, nous y sommes restés plusieurs jours, explorant la vieille ville fortifiée en ferry. Lorsque trois de nos amis nous ont rejoints, nous sommes partis pour Halden et avons passé une belle journée avec un arrêt à une nouvelle marina à Endholm en cours de route. Halden possède un beau port entouré de restaurants et un château sur la colline. La pluie ne nous a pas empêchés d'explorer, et nous avons marché le long du canal Halden qui venait de fermer.

De Halden, nous avons fait un agréable voyage jusqu'à Strömstad, de l'autre côté de la frontière suédoise, très fréquentée par des bateaux norvégiens dont les propriétaires profitaient du week-end pour acheter des produits hors taxes. Nous avons eu la chance d'être invités à amarrer aux côtés d'un autre Linssen Grand Sturdy 410AC « De Goede Fee » dont les propriétaires suisses étaient très sympathiques. Le directeur du port a été très serviable.

Le soleil a ensuite brillé pendant deux jours encore, tandis que nous nous rendions dans la jolie ville de Fjällbacka, où Ingrid Bergman avait une maison d'été sur l'une des îles. Puis une autre belle journée à travers le Hamburgsund jusqu'à notre nouvel entrepôt d'hivernage de West Boat à Kungshamn, où le Marylla est en sécurité à l'intérieur et prêt pour nos prochaines aventures en Suède en 2020. Même si ce n'était pas tout à fait l'été que nous avions prévu, nous avons néanmoins rencontré des Norvégiens très sympathiques et vu beaucoup de la Norvège, avec de nombreux endroits charmants qui attendent d'être explorés une autre fois.



Le Vita Nova - un été sur le lac de Grevelingen

Texte et Photos : Sven Rehn / Classic Sturdy 360 AC Vita Nova

Vacances d'été 2020 - Après un début de saison très tardif, nous voulions profiter pleinement de nos vacances d'été. C'est pourquoi nous n'avons pas seulement fait la traversée jusqu'au nouveau port d'attache, mais nous l'avons également rattachée à un voyage au lac de Grevelingen, et avons passé de nombreuses heures magnifiques sur l'eau. Une fois que vous aurez lu notre récit, vous voudrez aussi faire cette croisière.

Tout comme pour Neptune, ou était-ce Poséidon ? - il faut beaucoup de travail pour le plaisir de la navigation. Nous devons approvisionner le Vita Nova avant le voyage, et stockons donc des vivres et des boissons juste avant de débiter la croisière. Les réservoirs sont remplis de 370 litres d'eau pour que nous puissions faire la vaisselle en route et prendre quelques douches.

Nous voulions avoir de nouveaux sièges à bord et c'est donc l'occasion idéale. C'est pourquoi nous allons au magasin Kampeer Oase à Elst pour acheter de nouveaux sièges pour notre cockpit. Nous avons choisi le modèle Crespo Air Deluxe.

Nous avons stocké des cartes numériques sur quatre appareils (iPad Air2, un iPad Pro et deux iPhones), donc si l'un d'eux venait à tomber en panne nous aurions toujours les cartes à portée de main. Nous ne pouvons pas savoir, au début du voyage, à quel point les cartes seraient importantes en cours de route. Nous utilisons l'application de navigation de Navionics depuis de nombreuses années maintenant. Nous

apprécions vraiment la fonctionnalité, les mises à jour quotidiennes et les éditions de la communauté. Nous avons déjà écrit un article à ce sujet.

Premier jour du voyage :

Le 19 juin 2020 à 7h30, nous larguons les amarres dans notre port d'attache 't Loo à Linden. Nous voulons découvrir de nouveaux ports et le lac de Grevelingen. Nous sommes ce que l'on appelle des « lève-tôt ». Nous aimons commencer le trajet de bonne heure. Les eaux sont encore délicieusement vides et nous pouvons donc profiter un moment du silence et de la nature pour nous seuls.

Nous connaissons déjà bien cette partie de la Meuse grâce à notre voyage de Roermond au Biesbosch. La partie allant du kilomètre 167 au kilomètre 176 est variée et nous nous réjouissons vraiment de faire ce trajet. Au kilomètre 176, nous arrivons à la première écluse de la journée : l'écluse de Grave. Elle est joignable par radio (VHF 20) ou par téléphone (088

7974142). Juste avant le port à l'écluse, nous nous sommes enregistrés comme il se doit. En raison de la mauvaise qualité du son, aucune communication n'est possible. Nous nous amarrons à la jetée pour les bateaux de plaisance dans l'avant-port et attendons. Des navires commerciaux sortent de l'écluse. Le feu est et reste rouge et la porte de l'écluse se referme. Lorsque nous nous annonçons à nouveau à l'écluse, la communication est meilleure. Comme la navigation commerciale converge vers l'aval, l'écluse se ferme très rapidement. Après une heure et demie, nous avons quitté l'écluse vers l'aval avec le Vita Nova. Nous disposons à présent de plusieurs kilomètres de navigation libre et profitons de la Meuse et de la nature environnante. Chaque fois que nous passons devant l'un des nombreux bacs, nous devons être très attentifs. Il semble parfois que les bacs attendent que vous soyez assez près pour quitter le quai. « Egal », comme le chanterait Michael Wendler.

Nous passons devant Niftrik et De Gouden Ham à Maasbommel et nous nous signalons juste avant l'avant-port de l'écluse Prinses Máxima (radio VHF 22 ou téléphone 088 7944135) à hauteur du kilomètre 200 pour être éclusé vers l'aval. Après qu'un bateau de navigation intérieure l'a quitté, nous pouvons entrer dans l'écluse immédiatement sans aucun temps d'attente. C'est une bonne chose.

Il ne nous reste plus que quatre kilomètres environ pour nous rendre au poste d'amarrage de la marina De Lithse Ham. Nous nous amarrons au quai d'amarrage et guidons ensuite le Vita Nova au box 46. Une journée de navigation détendue et variée.

Maintenant, le chien de bord est autorisé à sortir, et après cela, l'équipage peut se restaurer. Pour une nuitée, nous payons 18,45 €.

Statistiques :

Distance de navigation : 42 km | Écluses : 2 |

Heures moteur : 4

Deuxième jour du voyage :

Quelle journée - plus énervante que nous le pensions !
À 7h30, nous larguons les amarres dans la marina



De Lithse Ham. Pour une nuit, le port est super. Et c'est suffisant. Bien que le port soit bien situé, il n'y a pas vraiment d'ambiance. Malgré la présence de quelques bateaux sur les jetées, le port semble à moitié mort.

Pour aujourd'hui, une distance d'environ 47 kilomètres est prévue avec un bon mouillage dans l'Aakvlaai ou le Biesbosch. Le voyage sur la Meuse vers l'Amer est très détendu et varié, à l'exception de quelques « rencontres » avec des bacs. Comme nous progressons bien, nous nous réjouissons de pouvoir amarrer tôt. Nous connaissons la région (le Biesbosch et l'Aakvlaai) depuis 2016, lorsque nous y avons un mouillage à l'année. Cela doit être dû aux circonstances (coronavirus, météo, etc.), mais il y a encore plus de monde que d'habitude. Dans l'Aakvlaai, il n'y a plus de poste d'amarrage approprié pour le Vita Nova. Les plus belles jetées ne sont plus disponibles, ce qui réduit encore le nombre de possibilités d'amarrage.

Donc, nous quittons l'Aakvlaai pour le Biesbosch. Ici, nous connaissons deux ou trois superbes mouillages, mais ils sont - comment pourrait-il en être autrement - également tous occupés. Dans notre sillage navigue un bateau-mouche, que nous laissons passer à un endroit approprié. Le tirant d'eau du Vita Nova (1,10 m) est un peu juste pour le Biesbosch. Ceux qui connaissent la région savent que c'est une zone de





Jachthaven Biesbosch, Drimmelen

marées d'eau douce. Une différence de niveau d'eau de 20 à 30 cm est normale ici. Si vous avez encore 40 cm (0,4 m) d'eau sous la quille pendant le voyage, vous devez connaître la région presque par cœur !

Grâce à notre connaissance - même si elle est ancienne - de la région et aux cartes Navionics actualisées, nous traversons tout le Biesbosch sans nous échouer. Comme nous l'avons déjà dit, des cartes qui ne sont pas entièrement à jour peuvent entraîner des problèmes dans le Biesbosch ! Nous sommes heureux de pouvoir naviguer en sécurité grâce aux mises à jour quotidiennes des cartes sonar de Navionics ! Comme nous ne voulons pas jeter l'ancre, nous décidons de traverser complètement le Biesbosch, de remonter l'Amer au Hollandsch Diep par bâbord et de faire escale dans notre port d'attache de 2016. La traversée de l'Aakvlaai et du Biesbosch allonge l'étape prévue de 27 kilomètres (temps de navigation supplémentaire : trois heures). Parfois, il est judicieux de partir encore plus tôt.

A 14h10, nous nous amarrons au port de plaisance Biesbosch Drimmelen ; les personnes au mouillage d'à côté nous aident à amarrer. En 2016, c'était déjà un port accueillant et bien organisé.

Après la sortie du chien de bord, l'équipage s'occupe des formalités dans le bureau portuaire qui est nouveau pour nous.

Pour une nuitée, nous payons 26 €.

Statistiques :

Distance de navigation : 76 km | Écluses : 0 | Heures moteur : 7,5 h

Troisième jour du voyage :

Hier, dans le port de plaisance Biesbosch, nous avons eu droit à un magnifique coucher de soleil. Nous avons passé une nuit calme. Lorsque nous larguons les amarres, le soleil se lève juste au-dessus du Biesbosch. Nous naviguons sur l'Amer jusqu'au Hollandsch Diep sous les ponts de Moerdijk jusqu'à Willemstad. Le Hollandsch Diep sépare le Brabant septentrional de la Hollande méridionale et a une largeur d'environ deux kilomètres. Quelques navires commerciaux sont en route, mais la largeur du Hollandsch Diep en fait une croisière très agréable, en partie parce qu'il y a ici aussi deux canaux plus que généreux pour les bateaux de plaisance.

C'est une navigation détendue aujourd'hui. Nous sommes en route de 7h35 à 10h10, soit environ 30 kilomètres. Nous sommes maintenant à la marina de Batterij, à la jetée G 14, que nous avons réservée par téléphone hier. Cela a été très bien pris en charge. Nous nous sommes occupés des questions administratives dans le port et nous profitons maintenant du reste de la journée. Mais nous réservons aussi du temps pour prendre des photos de Willemstad. À plusieurs reprises, on nous a conseillé de nous amarrer à Willemstad pendant notre voyage. Il s'avère que c'est un bon tuyau. Willemstad est magnifique et invite à une visite et à une promenade. Depuis la marina, vous

pouvez rejoindre le centre en moins de dix minutes. Lorsque vous êtes dans la marina, il n'y a que quelques pas jusqu'à la promenade avec ses boutiques et ses quelques restaurants. Nous avons fait le tour de la ville à pied (3,4 km), puis nous sommes allés dans un restaurant du port. Le port semble être un lieu de rencontre très populaire. De nombreux motards ont garé leur moto pour manger et boire ici avant de repartir. Pour une nuitée, nous payons 25,29 €.

Statistiques :

Distance de navigation : 15 km | Écluses : 0 | Heures moteur : 2,6 h

Quatrième jour du voyage :

De Willemstad à Bruinisse

Peu après 7 heures du matin, nous larguons les amarres de la marina De Batterij. Nous voulons repartir tôt pour bien passer les écluses. Les trois écluses ont des chenaux spéciaux pour la navigation de plaisance. L'enregistrement par radio fonctionne parfaitement.

Devant l'écluse de Volkerak, nous croisons le Quincy, un Linssen Grand Sturdy 460. Comme nous avons la même destination ce jour-là, nous décidons de naviguer ensemble.

Le bref parcours de Willemstad sur le Hollandsch Diep est rapide et sans problème. Le temps d'attente pour l'écluse de Volkerak est de 20 minutes.

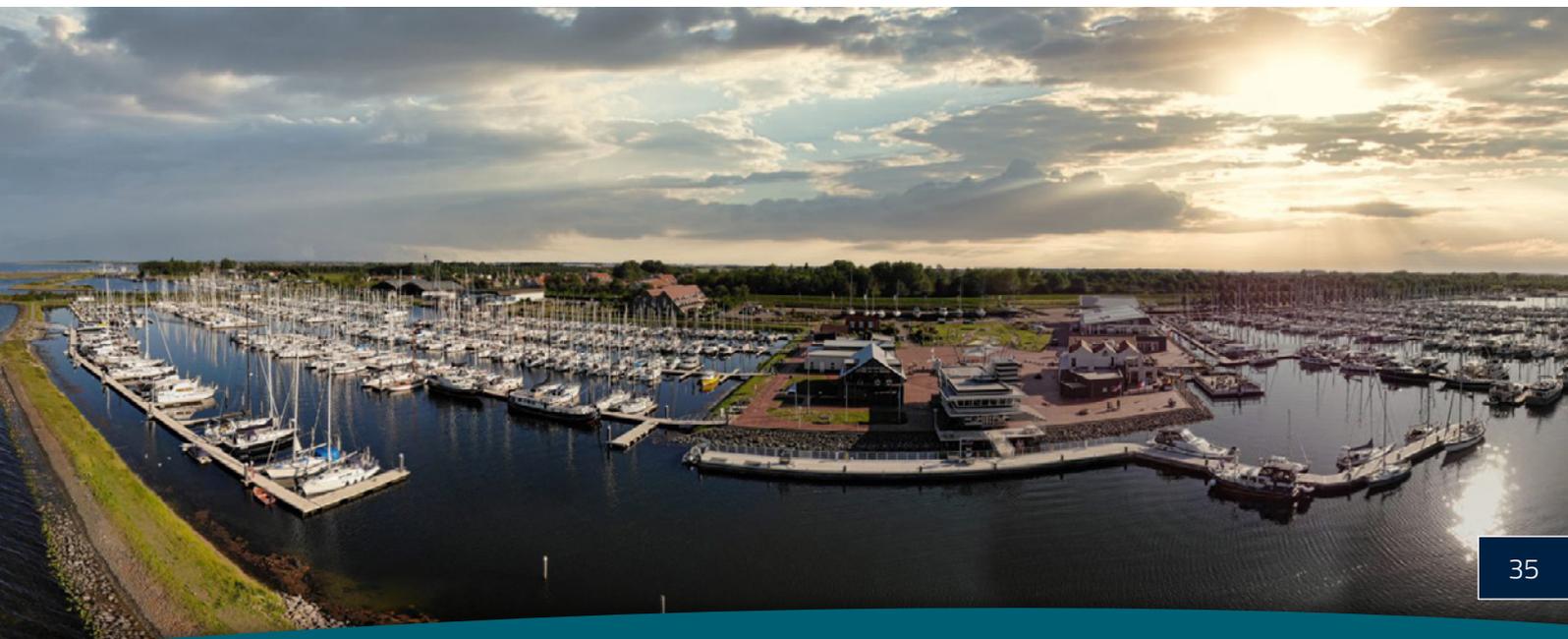
Les passages des trois écluses se font comme sur des roulettes et ne durent que 15 minutes (dans l'écluse) à chaque fois grâce à la légère différence de hauteur. En venant de Willemstad, vous descendez dans les écluses de Volkerak et de Krammer, puis vous montez dans celle de Grevelingen.

Le voyage sur le Volkerak est détendu et comparable à la partie de l'IJsselmeer avant Lemmer. Beaucoup de moulins à vent et beaucoup d'eau, superbe. Les canaux sont si larges que la navigation commerciale et la navigation de plaisance ne se gênent pas. Fantastique ! Nous avons également de la chance avec le temps. L'eau et le ciel sont d'un bleu limpide. C'est vraiment beau.

L'équipage du Quincy vit un moment effrayant lorsqu'un hors-bord en acier OK coupe la route du Quincy si fortement que ce dernier aurait embouti la poupe de ce yacht s'il n'avait pas fait immédiatement un arrêt d'urgence. Pas du tout impressionné par le klaxon et la quasi-collision, le hors-bord poursuit son chemin. Incompréhensible, et il était vraiment moins une. Si vous rencontrez ce bateau, soyez très prudent ! Dans les écluses Krammer et Grevelingen, l'activité s'intensifie, sept à dix bateaux sont traités en même temps. On s'en aperçoit immédiatement dès que la porte de l'écluse s'ouvre et que l'on a de l'eau salée sous la quille. L'eau de mer a une odeur unique. Quelques centaines de mètres seulement après avoir quitté l'écluse de Grevelingen, nous naviguons avec le Quincy à bâbord jusqu'à la marina de Bruinisse. Les deux bateaux Linssen obtiennent une place à la jetée et peuvent également y passer la nuit.

En ce qui concerne la marina de Bruinisse, on peut dire qu'elle est vraiment grande et bien équipée. Exemple ! Le bâtiment sanitaire est neuf et a l'air très soigné. Il y a des douches avec lavabos et miroirs, et suffisamment d'espace.

Jachthaven Bruinisse





Grevelingenmeer

Ici, dans le port, nous avons également reçu une vignette pour nous amarrer aux mouillages publics du lac de Grevelingen (12,50 € par semaine). Sous la description de la sixième journée du voyage, vous trouverez d'autres réponses à quelques questions générales sur le lac de Grevelingen, et que nous avons obtenues pendant notre voyage.

Comme nos réserves de nourriture fraîche s'épuisent peu à peu, nous décidons d'aller en scooter électrique jusqu'au grand magasin Albert Heijn tout proche. Ce n'est qu'à 1,8 km du port de plaisance. C'est pourquoi nous effectuons deux trajets et stockons 45 litres d'eau douce en plus des aliments frais. Cela est facile avec les scooters.

Le lendemain matin (mais pas trop tôt), nous faisons le plein d'eau et de gazole. Nous naviguons ensuite sur le lac de Grevelingen.

Pour une nuitée, nous payons 32,29 €.

Statistiques :

Distance de navigation : 29 km | Écluses : 3 | Heures moteur : 3,2 h

Cinquième jour du voyage :

Nous commençons la journée à 8 heures par le remplissage d'eau douce dans les réservoirs et nous déplaçons le Vita Nova de 50 mètres vers la station-service, qui se trouve juste devant la capitainerie, sur la jetée d'amarrage. Nous avons deux réservoirs de gazole de 250 litres chacun (500 litres au total) ; au cours de notre voyage, nous estimons avoir déjà utilisé environ 200 litres. Nous disons au capitaine du port : « Le plein, s'il vous plaît ! » Résultat : deux fois un

réservoir qui a débordé, du gazole sur la passerelle et beaucoup de chiffons sales. Nous avons fait le plein de 178,51 litres à 1,24 € le litre, soit au total 221,35 €. Depuis aujourd'hui, nous passons une semaine sur le lac de Grevelingen, le plus grand lac d'eau salée d'Europe. Le premier mouillage est Dwars in den Weg, près de Stampersplaat, pratiquement en face du Brouwershaven et à environ 14 kilomètres de la marina de Bruinisse. C'est le mouillage le plus au sud du lac de Grevelingen. L'appontage peut se faire à l'intérieur (taquets) et à l'extérieur (bittes d'amarrage en bois). Ici, l'eau a une profondeur d'environ trois mètres. La jetée s'étend jusqu'au quai, ce qui est idéal pour le chien de bord. Il y a également des poubelles. Le voyage de Bruinisse à Dwars in den Weg était relaxant et nous a permis de prendre de superbes photos. Le Mavic Air était également opérationnel.

Nous profitons de la journée sans trop nous demander combien de temps nous resterons ici.

En principe, nous voulons encore visiter le Brouwersdam près de Port Zélande ainsi que l'archipel. Après tout, nous avons le temps.

Statistiques :

Distance de navigation : 8 km | Écluses : 0 | Heures moteur : 1,3 h

Sixième jour du voyage :

La Vita Nova poursuit sa route. Depuis Dwars in den Weg, nous entrons dans l'archipel de Grevelingen. La distance entre les deux mouillages n'est que de huit kilomètres environ (par des canaux sûrs). Notre voyage

ne dure donc que 43 minutes environ. Comme nous avons reçu un magnifique mouillage, nous allons profiter pleinement des trois jours qui nous sont accordés.

Ensuite, le voyage se poursuit jusqu'à l'ouest du lac de Grevelingen. Nous arrivons à l'un des deux ports et abris naturels près du Brouwersdam. Ceux-ci sont proches de Port Zélande et de Renesse.

Statistiques :

Distance de navigation : 9 km | Écluses : 0 | Heures moteur : 0,8 h

Septième jour du voyage :

Toutes les bonnes choses ont une fin. Et cela s'applique certainement à quelque chose d'aussi instable que le temps. En fait, nous voulions rester dans l'archipel pendant deux jours de plus, mais le mauvais temps prévu change maintenant nos plans. Dans une région inconnue, nous préférons ne pas être exposés à la pluie, aux orages et aux rafales de vent pouvant atteindre 50 km/heure.

Oh, le temps - il est encore beau maintenant : 28 à 32 degrés, plein soleil. Mais comme tout navigateur le sait, cela ne peut pas durer. Et le week-end, des orages avec des rafales de vent d'environ 50 km/heure sont prévus. On s'attend à ce que la région de Scharendijke, en particulier, soit très agitée. Il y aura beaucoup de vent sur le lac de Grevelingen et aussi dans le Hollandsch Diep. Le temps turbulent devrait durer jusqu'au mardi 20 juin.

C'est pourquoi nous avons un peu modifié nos plans. Le Vita Nova quitte l'archipel et se dirige vers le



Jachthaven Bruinisse

Brouwersdam/Scharendijke. Malheureusement, les deux jetées sont complètement occupées. Il y a même des bateaux côte à côte. De même, dans le port magnifiquement situé de Middelpaalt, il n'y a plus de place. Vraiment dommage, à cause de l'emplacement. La marina elle-même est très petite et cela ne vaut guère la peine d'y accoster. Lorsque nous nous amarrons à nouveau à la marina de Bruinisse, un autre grand yacht quitte le port.

Pour une nuitée, nous payons à nouveau 32,29 €.

Statistiques :

Distance de navigation : 27 km | Écluses : 0 | Heures moteur : 1,9 h

Huitième jour du voyage :

De Bruinisse à Heusden

Hier soir, nous avons assisté à un magnifique coucher de soleil, que nous aimerions partager avec vous.

Heusden



Quelques faits sur le lac de Grevelingen :

Pendant notre voyage à Grevelingen (c'est ainsi que les gens de la région appellent le lac de Grevelingen), plusieurs personnes nous ont posé des questions. Nous aimerions y répondre brièvement ici.

Le lac de Grevelingen est le plus grand lac d'eau salée d'Europe. Sa teneur en sel est très proche de celle de la mer du Nord. Il n'y a pas de marées (flux et reflux) dans le lac de Grevelingen. La fermeture par le Grevelingendam et le Brouwersdam a créé un lac qui n'est pas soumis à l'influence des marées.

Pour le lac de Grevelingen, une vignette doit être achetée dans l'un des ports locaux si vous souhaitez vous amarrer à l'un des nombreux lieux d'amarrage publics en pleine nature. Il existe deux vignettes : un abonnement de sept jours à 12,50 € (juin 2020) et un abonnement saisonnier à 49,00 € (juin 2020). Vous recevrez un fanion lors de l'achat de l'abonnement. Celui-ci sera placé sur le mât pendant la saison afin que les inspecteurs puissent voir à distance que vous êtes en possession de la vignette. L'abonnement de sept jours doit être visible à tout moment. Nous avons eu tous les jours un contrôle pour le mouillage.

Abonnement de sept jours pour le lac de Grevelingen

Les règles suivantes s'appliquent à l'utilisation des mouillages publics sur le lac de Grevelingen :

Les titulaires de carte peuvent rester à un mouillage pendant trois jours consécutifs. Après cela, ils doivent chercher un autre mouillage et pendant cinq jours ne peuvent pas occuper un mouillage dans un rayon de 1000 m de l'ancien.

Ces règles seront vérifiées. Le nom et la date d'arrivée des bateaux aux mouillages sont notés. Nous ne pouvons pas dire quel est le montant de l'amende en cas d'infraction.

À tous les mouillages que nous avons visités, il y avait des poubelles, qui sont vidées ou changées TOUS LES JOURS. Les mouillages sont dans un état impeccable. Sur l'archipel, par exemple, il y a même deux toilettes. Avec le permis de navigation allemand « Sportbootführerschein-Binnen », vous pouvez naviguer sur le lac de Grevelingen.

Eau salée et anodes

Les propriétaires de bateaux qui ne passent qu'un seul séjour sur le lac de Grevelingen ne remplaceront probablement pas les anodes spécialement prévues à cet effet. Nous ne l'avons pas fait non plus. Selon d'autres propriétaires, ce n'est pas non plus nécessaire si vous ne faites qu'une seule croisière de vacances. Nous avons compté sur ce point et nos anodes en magné-

sium n'ont pas subi de dommages pendant la semaine sur le lac de Grevelingen.

Comme ce lac est très peu profond en de nombreux endroits, il faut rester dans le chenal de navigation. Ainsi, vous pourrez toujours vous rendre d'un point A à un point B en toute sécurité. La plus grande profondeur est de 48 m. À l'exception de deux zones de navigation rapide balisées à Bruinisse et Port Zélande, l'ensemble du lac de Grevelingen est limité à 15 km/h !

Informations de Wikipedia.org - > Grevelingen_ (Pays-Bas)

Le lac de Grevelingen se situe entre les îles de Schouwen-Duiveland (Zélande) et Goeree-Overflakkee (Hollande méridionale). Le lac de Grevelingen est fermé à l'ouest (vers la mer du Nord) par le Brouwersdam et à l'est (vers l'Escaut oriental) par le Grevelingendam. Une écluse vers l'Escaut oriental a été construite à Bruinisse pour les besoins de la navigation. Cela a donné naissance au plus grand lac salé d'Europe, d'une superficie totale de 140 km². La surface de l'eau couvre 11 000 ha, dont 7 000 ha ont plus de 1,50 m de profondeur. Le lac de Grevelingen est long de 23 km et large de 4 à 10 km. À son point le plus profond, le lac de Grevelingen a une profondeur de 48 m, et le niveau de l'eau est en moyenne de 0,2 m en dessous du niveau de la mer.

Comme partout ailleurs, le temps peut changer très rapidement. Comme le lac de Grevelingen est une grande étendue ouverte, il ne faut pas sous-estimer les vents qui y soufflent. Depuis la mer du Nord, le vent peut atteindre des vitesses très élevées. Il peut donc y avoir une houle importante. Pour cette région également : bien se préparer et bien planifier son temps de navigation.

Nous sommes allés sur le lac de Grevelingen pendant l'avant-saison (juin 2020). D'après plusieurs habitants à qui nous avons parlé, l'avant-saison est très calme. Nous pouvons le confirmer en partie. Sauf tout à l'ouest, près de Scharendijke, nous avons toujours obtenu un mouillage dans l'un des lieux publics populaires. Ici, cependant, les bateaux étaient déjà côte à côte à l'avant-saison. Nous ne savons pas comment la situation évolue à l'approche de la haute saison et des vacances. Mais selon les habitants : « Dès que les vacances d'été commencent en Rhénanie-du-Nord-Westphalie, la Zélande descend de plus d'un mètre ».

Aujourd'hui, comme prévu, nous avons fait pas mal de kilomètres : le Vita Nova a parcouru 81,3 kilomètres en huit heures et 15 minutes environ (dont trois écluses : Grevelingen, Krammer et Volkerak).

A 6h45, nous avons largué les amarres par un magnifique lever de soleil. Déjà 20 minutes plus tard, nous arrivons à la première écluse (Grevelingen). Aujourd'hui encore, les trois passages se font sans problème et en douceur.

Nous naviguons de Bruinisse en passant par le Noorder Slaak et le Krammer jusqu'à l'écluse du Krammer (durée de la navigation : environ 20 minutes). Immédiatement après avoir passé l'écluse, nous sommes déjà sur le Noord-Krammer et naviguons sur le Zuid-Vlije par tribord.

Nous passons par le Volkerak, puis par le chenal de Hellegat jusqu'aux écluses du Volkerak. Pour ce voyage détendu et tranquille, il nous faut deux heures.

Nous remontons le Hollandsch Diep et passons la marina de Willemstad à tribord. Comme toujours, il s'avère qu'il était judicieux de partir tôt. À quelques exceptions près, nous sommes presque seuls dans les chenaux. Ajoutez à cela l'atmosphère particulière qui caractérise le petit matin et l'immensité des plans d'eau... C'est comme un rêve, si beau.

Aux ponts de Moerdijk, il y a un peu de navigation commerciale, mais c'est tout. Ce n'est qu'aux abords du Biesbosch/de l'Aakvlaai et Drimmelen que le

nombre de bateaux de plaisance augmente rapidement. Mais oui, nous sommes vendredi après-midi, et il fait beau.

Cela nous agace un peu que presque personne ne respecte les limites de vitesse. Le fait que vous devez limiter votre sillage et vos vagues autant que possible est considéré comme un conseil que vous n'avez pas à suivre. En secouant la tête, nous le prenons tel quel. Que peut-on y faire ?

Nous naviguons sur l'Amer jusqu'à la Bergsche Maas. Partout - dans les ports comme près des bacs - les jet skis et les hors-bord essaient de tirer le maximum de leurs moteurs. Une évolution qui nous fait vraiment réfléchir. Cependant, il n'y a pas que les navires rapides qui devraient peut-être réapprendre quel type de vagues ils provoquent. Notre yacht a parcouru des kilomètres dans ces conditions. Nous ne comprenons vraiment pas. De tout notre voyage, nous n'avons jamais rencontré un navire commercial avec une houle aussi forte. À quoi pensent-ils tous ?

Cependant, avec toute cette variété, nous avançons bien. Lorsque nous arrivons à notre destination - la marina de Wiel à Heusden - il fait plus de 30 degrés et nous sommes un peu épuisés en raison de la distance parcourue. L'amarrage au box G 4 se déroule néanmoins sans problème et nous nous rendons au bureau du port pour nous présenter en personne après la réservation téléphonique.

Nous avons parcouru cette distance aujourd'hui parce que - comme on l'a dit - nous préférons attendre la pluie et les orages à l'intérieur des terres. De plus, nous n'avons jamais visité Heusden auparavant, une lacune que nous aimerions maintenant rattraper sur les conseils de quelques amis plaisanciers.

Il faut dire que Heusden est une superbe petite ville. Se promener avec le chien de bord, faire du shopping dans les petites boutiques d'artisanat et manger au restaurant - tout cela est fantastique. Le port de la petite ville de Heusden est l'endroit idéal pour ces activités ! Cependant, il n'est pas permis de passer la nuit ici. S'amarrer, se promener, manger un morceau ou promener le chien de bord ne posent aucun problème. Seule la marina de Wiel nous fait moins bonne impression.

Nous ne sommes pas en mesure de fournir des informations sur le droit de mouillage car nous n'avons pas encore reçu de facture à ce sujet.

Statistiques :

Distance de navigation : 82,1 km | Écluses : 3 | Heures moteur : 8 h



L'orage en approche a été une occasion parfaite pour faire décoller le drone. Malheureusement, j'ai été un peu inattentif, alors je n'ai pas laissé le drone décoller de la marina de Wiel, mais - comme il s'est avéré à l'atterrissage - d'un terrain privé. Le propriétaire n'était pas très heureux, et à juste titre. Cela s'est bien terminé et le propriétaire a accepté mes excuses.

Neuvième jour du voyage :

Nous passons une journée dans le port, comme prévu. Quelques impressions de la marina de Wiel à Heusden : à notre avis, l'ancien port (passer sous le pont-levis blanc) a plus de charme que le nouveau. Cela est peut-être dû au fait que lorsque vous marchez sur les jetées, vous ne voyez presque rien, car le franc-bord des énormes yachts est tel que vous ne voyez que de la peinture, la poupe ou les plateformes de bain. Il y a de très beaux yachts ici : du classique au très moderne. Cependant, je ne peux pas juger de leur navigabilité avec une longueur de plus de 20 m. Il y a peu de ports adaptés aux yachts de cette taille.

Wiel à Heusden. Notre destination pour aujourd'hui est de Gouden Ham à Maasbommel, une distance de 38 kilomètres avec une seule écluse. Sur la route de Gouden Ham, le temps était changeant : sec, mais venteux et nuageux.

Nous passons l'écluse Prinses Máxima en 20 minutes. L'enregistrement par radio (VHF 22) fonctionne parfaitement.

Presqu'au jour près (02-07-2015), nous nous amarrons à nouveau au mouillage que nous avons visité en 2015. C'est bon d'être à nouveau ici.

Le soir, le capitaine du port vient encaisser le droit de mouillage. À Gouden Ham, vous trouverez l'électricité, des toilettes et des douches près des amarrages des jetées. Nous sommes un peu plus vers l'avant parce que nous n'avons pas besoin d'électricité. Même par temps nuageux, nos panneaux solaires fournissent suffisamment d'énergie pour être autonomes. Pour le chien de bord, rien de plus beau. D'ici, nous avons une vue sur la Meuse et Gouden Ham. Parfait !

Après avoir amarré, nous sortons nos scooters électriques et faisons un aller-retour autour de Gouden Ham. Cela nous rappelle de beaux souvenirs.



Écluse Prinses Maxima



Gouden Ham

La zone autour du port a l'air très soignée. Lorsque le temps le permettra, nous ferons un tour de Heusden aujourd'hui (à condition d'avoir une carte à puce fonctionnelle, car avec les deux premières cartes à puce, nous ne sommes malheureusement pas remontés sur la jetée).

Dixième jour du voyage :

De la marina de Wiel à Heusden à Gouden Ham à Maasbommel
À 8h00, nous larguons les amarres dans la marina de

Nous nous installons confortablement à ce mouillage. Nous ne partirons probablement pas pour notre port d'attache avant mardi, pour la dernière étape.

Nous jetons encore un coup d'œil sous les plaques de fond de cale et vérifions immédiatement quelques éléments : pas d'huile moteur dans la cale, le filtre à eau de mer est propre, notre cuve en plastique sous le joint d'arbre est pleine aux deux tiers, ce qui est normal pour ce nombre d'heures de fonctionnement. Nous versons le mélange d'eau et de graisse dans une bouteille, que nous avons toujours à bord pour les

« matériaux usagés ». L'arbre reçoit également une autre rotation depuis le réservoir de graisse. Tout est à nouveau en ordre !

Information peut-être utile : nous vidons le bol en plastique (contenu : 150 180 ml) à chaque fois après environ 40 à 50 heures de fonctionnement.

Statistiques :

Distance de navigation : 38,1 km | Écluses : 1 | Heures moteur : 3,7 h

Onzième jour du voyage :

Nous restons un jour de plus à Maasbommel. Nous nous plaisons beaucoup ici. Une nuitée coûte 12 € pour les bateaux jusqu'à dix mètres et 17 € pour les bateaux à partir de dix mètres. Chaque soir vers 18 heures, quelqu'un vient chercher l'argent. Le paiement n'est possible qu'avec une carte bancaire et un code pin. Plus loin, il y a 125 amarres sur des jetées, avec électricité et douches également. En termes de prix, il n'y a pas de différence, mais il y a tout simplement plus de monde. L'avantage de ce mouillage est d'offrir une vue directe sur la Meuse et aussi Gouden Ham. Génial !

Le vent se lève le soir et atteint des vitesses supérieures à 50 km/h. Nous avons solidement fixé les amarres et les défenses, nous ne prévoyons donc aucun problème.

Il y a eu un va-et-vient de bateaux toute la journée. Il va sans dire que nous aidons parfois à l'amarrage ou au départ !

Douzième jour du voyage :

Les deux derniers jours, nous les avons passés à Maasbommel, sur la jetée naturelle de Gouden Ham. Le temps agréable est une raison pour nous de continuer. Notre dernière journée est très détendue. Malgré l'écluse de Grave, le parcours de Maasbommel (kilomètre 192) à 't Loo à Linden (kilomètre 167) ne dure que 2,5 heures environ.

Nous avons la chance de pouvoir entrer dans l'écluse de Grave en même temps que la barge Tamaris. Cela nous permet de passer l'écluse en 18 minutes, ce qui nous avait pris environ une heure et demie de plus lors de l'aller. On ne peut pas faire de prédictions sur les temps de passage d'écluse, comme le montre une fois de plus l'exemple de Grave.

Statistiques :

Distance de navigation : 28 km | Écluses : 1 | Heures moteur : 2,5 h

Overall Statistiques

Distance de navigation : 354,80 km

Écluses : 10

Heures moteur : 35,5 h

Durée de navigation : 39 heures et 14 minutes

Info:

www.ms-vitanova.de/2020/06/30/logbuch-grevelingermeer/

LINSSEN YACHTS EN ZÉLANDE

Linssen Yachts est aussi présent en Zélande. Vous trouverez des yachts Linssen tant neufs que d'occasion chez notre partenaire Jonkers Yachts à Ouddorp.



Jonkers Yachts

Kabellaarsbank 11
NL-3253 ME Ouddorp
Tel. +31 (0)111 - 67 33 30
info@jonkers.org
www.jonkers.org

Voulez-vous louer un Linssen en Zélande ?

Adressez-vous alors à Dutch Yacht Rentals à Willemstad, partenaire du réseau Linssen Boating Holidays®, pour organiser vos vacances nautiques de luxe.



Dutch Yacht Rentals

Lantaarndijk 6
NL-4797 SP Willemstad
Tel: +31(0)168 - 22 60 04
info@dutchyachtrentals.nl
www.dutchyachtrentals.nl

ÉDITEUR / PRODUCTEUR

Linssen Yachts B.V.

Brouwersstraat 17, NL-6051 AA Maasbracht

Postbus 7172, NL-6050 AD Maasbracht

Tél. +31 (0)475 - 43 99 99

Fax. +31 (0)475 - 43 99 90

info@linssenyachts.com

www.linssenyachts.com

Linssen Magazine est le magazine maison de Linssen Yachts B.V. La rédaction est axée sur le produit et le développement, l'infrastructure de production et de vente du constructeur de yachts limbourgeois. Linssen Magazine est envoyé gracieusement à tous les propriétaires d'un Linssen Grand Sturdy® ainsi qu'à de nombreuses relations d'affaires du secteur.

© COPYRIGHT

L'emprunt d'articles rédactionnels, d'illustrations ou de photographies n'est autorisé que sur demande à l'éditeur. Les illustrations peuvent comporter des fonctions et éléments qui ne font pas partie de l'équipement de série. Pour disposer des données récentes, veuillez consulter les graphiques et les spécifications des équipements.

La rédaction de Linssen Magazine n'est pas responsable de la teneur des articles transmis par des tiers.

Les récits de voyage ne constituent nullement des entreprises recommandées par la rédaction, mais simplement un rendu objectif de parcours réellement effectués.

Tout propriétaire/marin/capitaine est personnellement et exclusivement responsable des destinations ou voies navigables choisies, de l'ensemble de sa préparation et de son équipage. Ni Linssen Yachts B.V., ni ses collaborateurs, ni les auteurs des articles, voire la rédaction de Linssen Magazine ne sont responsables, sous quelque forme que ce soit, d'une quelconque destination de voyage choisie.

