



HAL
open science

Les sociétés littorales et leurs usages traditionnels du Watt en mer des Wadden depuis le Moyen-Âge (Mer du Nord, Pays-Bas, Allemagne, Danemark)

Anatole Danto

► To cite this version:

Anatole Danto. Les sociétés littorales et leurs usages traditionnels du Watt en mer des Wadden depuis le Moyen-Âge (Mer du Nord, Pays-Bas, Allemagne, Danemark). Sciences de l'Homme et Société. 2017. dumas-02405041

HAL Id: dumas-02405041

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02405041>

Submitted on 11 Dec 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les sociétés littorales et leurs usages traditionnels du
Watt en mer des Wadden depuis le Moyen-Âge
(Mer du Nord, Pays-Bas, Allemagne, Danemark)



Mémoire de Master 2 Histoire

Présenté par M. Anatole DANTO

Sous la direction de M^{me} Sylviane LLINARES

Septembre 2017

Master Recherche Histoire - Histoire maritime - Archéologie

Histoire des régions littorales et de la mer

Centre de Recherches Historiques de l'Ouest – CERHIO CNRS UMR 6258

Les sociétés littorales et leurs usages traditionnels du Watt en mer des Wadden depuis le Moyen-Âge

(Mer du Nord, Pays-Bas, Allemagne, Danemark)

Sommaire

Introduction.....	13
I – Historiographie.....	21
II – Corpus.....	28
III - Le Watt : socio-écosystème marin et côtier nord-européen	39
IV - L'époque Médiévale, ou l'âge d'or des Frisons.....	57
V - La structuration des usages à l'époque Moderne.....	78
VI - Les importantes mutations de l'époque Contemporaine.....	97

Remerciements

De nombreuses personnes sont à remercier pour l'élaboration de ce travail de recherche de master 2 en histoire maritime. Tout d'abord, je tiens à exprimer tout ma gratitude à Sylviane Llinares (Professeur des Universités, Laboratoire CERHIO CNRS FRE 2004, Université de Bretagne Sud), qui a accepté d'encadrer ce travail de master. Toujours disponible, elle a su m'aiguiller tout au long de cette recherche, aussi bien pour la rédaction du manuscrit que pour des références bibliographiques sur l'histoire maritime. Sans son aide, ce mémoire n'aurait pu voir le jour, je la remercie donc chaleureusement, tout comme Christophe Cérino (Ingénieur de recherche, Laboratoire CERHIO CNRS FRE 2004, Université de Bretagne-sud, Secrétaire général du GIS d'Histoire & Sciences de la mer) pour sa participation au jury de soutenance.

Sur le terrain, ou à distance, j'ai pu bénéficier de l'aide de différentes personnes. Je pense notamment à Henning Siats (Musée de la pêche du Watt de Wremen), Anne Brill (traductrice), Erhard Djuren (pêcheur), Edith Chezél (UMR PACTE), Emilie Mariat-Roy (CETMA/MNHN), Camille Mazé (ApoliMer/UMR LEMAR), Thomas Steensen (Nordfriisk Instituut/Université de Flensburg), Jarich Hoekstra (ISFAS, Université de Kiel) et Temmo Bosse (Département de frison, Université de Flensburg). Ces personnes m'ont été d'une grande aide, je tiens donc à les remercier.

Enfin, j'ai une pensée pour les agents du Service Historique de la Défense de Brest, qui m'ont soutenu tout au long de ce travail.

Ce travail a bénéficié d'une aide à la mobilité pour recherche de terrain de la part de l'Institut Franco-Allemand Sciences Historiques et Sociales (Réseau des Instituts Français en Allemagne, Frankfurt-am-Main), que cet organisme soit ici grandement remercié.

Répertoire des abréviations

AD :	Archives Départementales
AN :	Archives Nationales
ApoliMer :	Anthropologie Politique de la Mer
AS :	Archives Spécialisées
AWI :	<i>Alfred Wegener Institut</i> Institut polaire allemand (Brême)
BLP :	Bibliothèque La Pérouse
CE :	Commission Européenne (EC)
CERHIO :	Centre de Recherches Historiques de l'Ouest CNRS FRE 2004
CETMA :	Centre d'Ethno-Technologie en Milieux Aquatiques
CIEM :	Conseil International pour l'Exploitation de la Mer
CIERA :	Centre Interdisciplinaire d'Etudes et de Recherches sur l'Allemagne
CITES :	<i>Convention on International Trade of Endangered Species</i>
CNRS :	Centre National de la Recherche Scientifique
DG MARE :	Direction Générale à la Mer de l'UE
DHI :	<i>Deutsches Historisches Institut</i> de Paris (IHA)
DPMA :	Direction des Pêches Maritimes et de l'Aquaculture (MAAF)
EC :	<i>European Commission (CE)</i>
EIC :	Espèce d'Intérêt Communautaire
FEADER :	Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural
FEDER :	Fonds Européen de Développement Régional
FEP :	Fonds Européen pour la Pêche
FEAMP :	Fonds Européen pour les Affaires Maritimes et la Pêche
FLAG :	<i>Fisheries Local Action Group (GALP, LGR)</i>
FPG :	<i>Fischereiproduktionsgenossenschaft der See- und Küstenfischer</i>
FTZ :	<i>Forschungs- und Technologiezentrum (FTZ) Westküste de la Christian Albrechts Universität de Kiel à Büsum</i>
GAL :	Groupe d'Action Locale
GALP :	Groupe d'Action Locale des Pêches (FLAG, LGR)
GECT :	Groupement Européen de Coopération Territoriale
GEIE :	Groupement Européen d'Intérêt Economique
GIS :	<i>Geographic Information System (SIG)</i>
GIS :	Groupement d'Intérêt Scientifique

GIZC :	Gestion Intégrée de la Zone Côtière (IKZM)
IFRA SHS :	Institut Franco-Allemand Sciences Historiques et Sociales (Frankfurt-am-Main)
Ifremer :	Institut Français de Recherches pour l'Exploitation de la Mer
IFSAS :	<i>Instituts für Skandinavistik, Frisistik und Allegemeine Sprachwissenschaft</i>
IGARUN :	Institut de Géographie et d'Aménagement Régional de l'Université de Nantes
IGN :	Institut National de l'Information Géographique et Forestière
IHA :	Institut Historique Allemand de Paris (DHI)
IKZM :	<i>Integriertes Küstenzonenmanagement (GIZC)</i>
IN SHS :	Institut National des Sciences de l'Homme et de la Société
IOW :	<i>Leibniz Institut für Ostseeforschung Warnemünde</i>
IRSTEA :	Institut de Recherche en Sciences et Technologies pour l'Environnement et l'Agriculture, ex-CEMAGREF
IUEM :	Institut Universitaire Européen de la Mer
JC :	Jésus Christ
LEADER :	Liaison Entre les Actions de Développement de l'Economie Rurale
LETG :	Littoral, Environnement, Télédétection, Géomatique
LIFE :	L'Instrument Financier pour l'Environnement
LLSHS :	Lettres, Langues, Sciences Humaines et Sociales
MAAF :	Ministère de l'Agriculture, de l'Alimentation et de la Forêt
MES :	Matière En Suspension
MNHN :	Muséum National d'Histoire Naturelle
NASA :	<i>National Aeronautics and Space Administration</i>
NiHk :	<i>Niedersächsisches Institut für historische Küstenforschung</i> (Institut pour la recherche historique côtière de Basse-Saxe)
OECD :	<i>Organisation for Economic Co-operation and Development</i>
ONU :	Organisation des Nations Unies
PAC :	Politique Agricole Commune
PCP :	Politique Commune des Pêches
PGA :	Plan de Gestion Anguille
PP :	Petite Pêche
PPF :	Pêcheurs Professionnels Fluviaux
PPM :	Pêcheurs Professionnels Maritimes
PSF :	Plan de Sortie de Flotte
SHD :	Service Historique de la Défense

SIG :	Système d'Information Géographique (GIS)
TAC :	Total Admissible de Capture
UBO :	Université de Bretagne Occidentale
UBS :	Université de Bretagne Sud
UE :	Union Européenne
UFR :	Unité de Formation et de Recherche
UMR :	Unité Mixte de Recherche
UNESCO :	<i>United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization</i>
ZNIEFF :	Zone Naturel d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique

Introduction

Durant mes années de formation universitaire antérieures, j'ai pu, au sein de différentes disciplines des sciences humaines et sociales (anthropologie, géographie, histoire, sciences religieuses), mais aussi en écologie, mener de nombreux travaux sur les sociétés côtières, et leurs rapports à leur environnement (soit sur les « milieux » de ces sociétés, voir Berque, 2000, reprenant Uexküll et Watsuji). Très rapidement, mes terrains de recherche se sont concentrés sur les façades Atlantique, Mer du Nord et Baltique de l'Europe du Nord. L'utilisation des ressources halieutiques, l'évolution des usages, et la prise en compte des minorités ethniques littorales sont trois axes de recherche que j'ai pu développer au sein de ces terrains. Germanophile, et ayant eu l'occasion de me rendre, à différentes occasions, dans le nord de l'Allemagne, mais aussi aux Pays-Bas et au Danemark, j'ai petit à petit découvert le peuple frison, et son territoire (pour ne pas dire son « meritoire », néologisme émergent, notamment proposé par Camille Parrain dans sa thèse de 2010, *Territorialisation des espaces océaniques hauturiers. L'apport de la navigation à voile dans l'Océan Atlantique*, soutenue à l'université de la Rochelle), correspondant peu ou prou à un ensemble géographique littoral précis : la mer des Wadden.

A force de lectures et de déplacements sur le terrain, je me suis décidé à réaliser un mémoire de master 2 en histoire des régions littorales et de la mer, ayant pour sujet : *Les sociétés littorales et leurs usages traditionnels du Watt en mer des Wadden depuis le Moyen-Âge (Mer du Nord, Pays-Bas, Allemagne, Danemark)*. Ce travail a été dirigé par Sylviane Llinares, professeur des universités en histoire à l'université de Bretagne Sud, membre du laboratoire CERHIO CNRS FRE 2004, Centre de Recherches en Histoire de l'Ouest.

Présentation du sujet

Ce travail de recherche s'intéresse aux usages traditionnels perpétués par les habitants du littoral frison. La thématique des usages littoraux revient fréquemment dans les recherches menées par les laboratoires de sciences humaines et sociales travaillant sur les espaces marins et côtiers. En effet, la notion d'usage, employée par différentes disciplines, et revêtant des acceptions parfois légèrement différentes, traduit tout de même, notamment en histoire, une notion de continuité, liée à une pratique ancienne, mais aussi une valeur réglementaire (dans le sens de coutume – cf. l'expression « us et coutumes »). De nombreux travaux d'historiens s'attachent donc à décrire les usages en vigueur sur un territoire donné, ou au sein d'une société ou communauté littorale donnée, et à leurs évolutions, dont certains font figure de travaux emblématiques de l'histoire maritime francophone (Mollat, 1983 ; Corbin, 1988 ; Le Bouëdec, Ploux, Cérino et Geistdoerfer, 2004 ; Barre, Ridet et Zysberg, 2005 ; Cabantous, Lespagnol, Péron, 2005).

Certains de ces écrits associent parfois aux contributeurs des géographes, des anthropologues, des juristes, des sociologues, des politistes, des historiens des sciences, renforçant le nécessaire caractère pluridisciplinaire de la recherche sur les sociétés littorales. Ce mémoire s'intéresse d'ailleurs « aux » sociétés littorales de la mer des Wadden, et non « à » la société littorale. Cette nuance est en effet primordiale, car il n'existe pas une société, mais un ensemble de sociétés le long des côtes des Wadden. D'un point de vue ethnologique tout d'abord, les frisons cohabitent en effet avec les allemands (bas-allemands généralement), les danois, et les hollandais. Historiquement, certaines sociétés (comme la société danoise de la région des Wadden, ou, bien évidemment, la société frisonne), ont pu être scindées par des frontières étatiques au gré des évolutions politiques, nombreuses dans la région jusqu'à l'avant-guerre.

Géographiquement enfin, il existe des différences entre les sociétés insulaires des Wadden, celles des polders (Bertrand et Goeldner 1999), et celles des espaces non submersibles. Le choix s'est donc porté sur un emploi du mot « société » au pluriel, d'autant que le substantif « communauté » apparaissait comme trop restrictif, nous y reviendrons.

Pour terminer les définitions des termes principaux du sujet de recherche, mentionnons que le Watt est un terme d'origine germanique, qui désigne l'estran vaseux (zone de balancement des marées) établi entre le trait de côte des pleines mers de vives eaux côté continent, et les cordons d'îles et de dunes hydrauliques côté mer du Nord. Le Watt (pluriel allemand : *Wadden*), est donc une très vaste étendue de vase, découverte à basse mer, située entre le continent, et les chapelets d'îles. Ce Watt correspond à l'estran de la Mer des Wadden, mer côtière, bordière, correspondant au même espace, et à ce titre, mer que l'on pourrait qualifier de semi-fermée (mais avec un angle d'ouverture tout-de-même conséquent, et morcelé en de très nombreux points, îles obligent). Au-delà des archipels commence la Mer du Nord. L'ensemble géographique étudié ici correspond donc à la Mer des

Wadden, à ses côtes et estuaires, et à ses îles. Cet espace, très étiré, s'étend des Pays-Bas orientaux au Danemark méridional, en passant par l'intégralité des côtes de la Mer du Nord allemandes. Ce choix est justifié par plusieurs points. En premier lieu, la minorité ethnique « frisonne » a historiquement établi ses peuplements sur l'intégralité de la Mer des Wadden. Deuxièmement, en termes bio-géographiques, l'écosystème Mer des Wadden correspond à un ensemble cohérent, délimitable, et original (Bauer *et al.*, 2001). On obtient ainsi un socio-écosystème définissable, identifiable, et donc propice à une étude du même type que celle que nous avons conduite ici. Enfin, administrativement, et malgré les frontières séparant cette mer, de nombreux éléments sont mis en place permettant l'identification d'une certaine unité concernant cet espace géographique. Si l'échelle d'analyse de ce mémoire s'intéresse donc globalement à cet espace, certaines analyses seront conduites, au fil des pages, à échelle locale, voire moindre, quand d'autres le seront à échelle régionale, voire internationale.

Pour clore cette brève définition du sujet, l'on peut préciser la période chronologique étudiée. Celle-ci débute au Moyen-Âge, pour se clore à l'époque contemporaine. Cela se justifie par un ensemble de remarques. En premier lieu, le Watt, nous le décrirons plus loin, est un espace fortement soumis au risque de submersion, avec un recul du trait de côte, et une modification géomorphologique du littoral constants, marqués par des phases de très fortes modifications lors d'événements météorologiques extrêmes. Cette donnée, nécessaire à prendre en compte dans ce travail, a induit la disparition de nombreuses sources anté-médiévales. Certes, depuis plusieurs années, de nombreux travaux ont été lancés, notamment archéologiques, pour trouver des traces de ce passé, mais, comme nous le savons, l'archéologie sous-marine, ou en milieux aquatiques, est un domaine particulier de l'archéologie, où les paramètres marins peuvent influencer fortement la conservation (salinité, pression, tempêtes, marées, ...). Ensuite, plusieurs écrits, datant pour certains de cette période, nous éclairent donc sur cet espace à partir du Moyen-Âge (exemple de *Histoire des Archevêques de Hambourg, avec une description des îles du Nord*, de Adam de Brême, datée des environs de 1050 ap. JC.), jusqu'à nos jours. Enfin, le territoire étant vaste, et les problématiques nombreuses, on aurait sûrement pu remonter plus en amont dans l'Histoire de cet espace, mais le temps nous était compté, et les recherches ont déjà été larges et pléthoriques. Les bornes chronologiques choisies vont donc du Moyen-Âge à l'époque contemporaine, à la fois par soucis de commodité temporelle, mais surtout faute de sources suffisantes et fiables trouvées lors des premières recherches bibliographiques et historiographiques. Enfin, nous pouvons indiquer que les Frisons, qui parlent différents dialectes frisons, formant eux-mêmes la langue frisonne, sont une ethnie minoritaire ancienne de cette région européenne (Van der Plank, 1987). Ils ont participé, au cours des siècles, aux peuplements anglo-saxons des îles Anglo-irlandaises. Désormais, les Frisons sont une minorité aussi bien aux Pays-Bas qu'au Danemark (Schaefer-Rolffs, 2014). En Allemagne, ils partagent ce statut minoritaire avec les deux autres minorités endogènes d'Allemagne : les Danois du Schleswig (extrême nord allemand, autrefois danois), et les Sorabes, divisés en haut- et bas-sorabes, minorité slave de Lusace, Land de Brandebourg.

Problématique

Plusieurs questionnements ont ainsi fait leur apparition lors des premiers travaux. En premier lieu, on peut s'interroger sur l'émergence et la continuité des usages dès l'époque médiévale au sein de cet espace. En effet, s'il existe forcément une certaine continuité dans le temps des usages pratiqués par une société ils sont en parallèles en mutation permanentes, avec des évolutions plus ou moins rapides. La question est ainsi de savoir quels usages étaient déjà en vigueur au Moyen-Âge, et quels sont ceux à avoir émergé à cette époque, ou évolué ? Les usages émergents posent la question du pourquoi et du comment de leur apparition, tous comme ceux évoluant. L'époque médiévale se traduit en effet par d'importantes mutations, touchant des secteurs entiers, à l'échelle du continent européen. Avec une diffusion par foyers de savoirs de plus en plus nombreux et de qualité, et une place importante de l'église, et du commerce dans cette diffusion inter-foyers, puis au-delà de ces centres urbains privilégiés, la Frise n'est pas en reste dans ces évolutions, notamment sur sa frange occidentale, tandis que ses parties septentrionales et orientales sont un peu plus à l'écart. Plus tardivement, la Hanse, le développement des techniques navales, et l'expansion du commerce hollandais, et allemand vont participer à de nouvelles mutations au sein de l'espace frison, le touchant cette fois dans son intégralité. La problématique ici soulevée est de comprendre qu'est-ce qui a conduit à une évolution ou à l'inverse à une continuité des usages, et comment ceux-ci ont été pratiqués ou non à l'échelle de la Frise. Il semble important d'également comprendre la structuration du territoire frison, elle-même liée à une compréhension de l'ethnogenèse frisonne, et à l'évolution de la société frisonne, qui sera petit à petit morcelée, et passera par différents statuts (isolée, recherchée, isolée de nouveau), mettant en avant la notion de trajectoires.

En parallèle, la question du rapport direct des communautés côtières frisonnes à leur environnement, qui transparaît nécessairement au travers des usages en vigueur, sera ici interrogée. Il s'agit en effet de comprendre quels liens ont entretenu et entretiennent encore ces sociétés à cet environnement si particulier, unique dans le monde, qu'est le Watt. Effectivement, quand on parle d'usages, l'on pense généralement aux usages vivriers plus ou moins classiques pratiqués par des sociétés rurales. S'il en est bien question dans ce travail de recherche, d'autres usages, liés viscéralement à l'environnement des Wadden, seront également analysés, permettant une mise en exergue de la particularité frisonne.

Enfin, se pose la question de la perpétuation des usages à l'époque contemporaine, et de l'adaptation des sociétés côtières frisonnes aux différents changements, à la fois socio-économiques et environnementaux qui les affectent : comment les populations littorales de la Frise font-elles faces aux différentes mutations en cours ? Quelles fonctionnalités sont en mutation ? Quelles stratégies territoriales émergent ? Les problématiques de transmissions, de patrimoines, de minorités, d'adaptations et de changements seront ainsi interrogées.

Pour tenter de répondre à ces questions, je suis parti plusieurs fois sur le terrain, le sillonnant de long en large pour tenter de trouver des débuts d'explications, et surtout, des données, des sources. Une méthodologie historique classique a été employée, consistant, en différentes étapes à dresser un bilan historiographique précis sur le sujet, puis à établir un inventaire bibliographique exhaustif, en langue française, allemande, et frisonne (certains éléments bibliographiques sont aussi rédigés en anglais, hollandais, danois). Par la suite, il a fallu étayer ce corpus. J'ai donc parcouru certains sites internet spécialisés, notamment en documentation ancienne (sites des bibliothèques nationales ou spécialisées, d'institutions de recherche, d'inventaire de sources anciennes). Je me suis alors rendu dans des différents établissements locaux : services d'archives publics, ou associatifs, mais aussi musées (avec analyse des fonds et des collections). Cela m'a permis de recueillir de nombreuses informations en lien avec le sujet.

En parallèle, j'ai voulu compléter ce travail d'historien par l'apport de données qualitatives et quantitatives issues glanées au moyen d'autres méthodologies, issues d'autres disciplines connexes en sciences humaines et sociales. De par mes formations antérieures, et mon intérêt pour certains outils, j'ai ainsi cherché à m'appuyer notamment sur deux autres disciplines.

La première est la géographie, dont l'outil principal, la cartographie, m'a semblé d'emblée plus que nécessaire pour mener à bien ce travail. En effet, parler d'usages environnementaux sans les spatialiser pour mieux les analyser et mieux les appréhender me semblait impossible. J'ai donc acquis plusieurs types de données : des données cartographiques travaillées (avec des rendus déjà réalisés), me permettant de récolter de nombreuses cartes de la région, ayant trait à différentes thématiques ; des bases de données avec localisation ; et surtout des données SIG avec des fonds de cartes, et des couches variées, essentiellement liées aux écosystèmes littoraux. La seconde est l'ethnologie. Habitué à aborder un terrain par l'ethnographie, j'ai appliqué cela à mon approche du territoire frison. Au moyen d'observations flottantes sur les ports ou dans les polders, d'observations participantes, en mer comme à terre, et enfin d'entretiens semi-directifs, j'ai ainsi pu acquérir d'importantes données qualitatives sur les usages du Watt.

L'approche se veut donc à la fois historique et ethnologique. Si le travail s'inscrit bien-sûr dans le champ de l'histoire maritime, il a également été fortement influencé par l'école française d'anthropologie maritime, qui émergea notamment au Muséum national d'histoire naturelle, avec les travaux de Alette Geistdoerfer. La géographie littorale, tout comme l'écologie historique, l'histoire environnementale, ou encore l'éco-anthropologie apportent également, dans une moindre mesure, quelques clefs d'analyse, ou des éléments bibliographiques et méthodologiques.

La méthode a donc consisté essentiellement en une importante phase de terrain (recherches bibliographiques locales, rencontre avec des pratiquants, des scientifiques, des gestionnaires, etc.), fructueuse, puisqu'elle m'a permis d'acquérir de très nombreuses données à la fois quantitatives et qualitatives, et à une préparation en amont (lectures, rédaction de trames d'entretiens, ...), et à un traitement des données en aval. Une cartographie, des planches photographiques, ainsi que d'autres éléments viennent compléter cette étude au fil des pages.

Annonce du plan

Le plan de ce mémoire est un plan classique, diachronique, sur la question. Le sujet se prête en effet à une analyse chronologique des faits, permettant au lecteur de bien saisir les évolutions à travers le temps des différents usages.

Le travail débute par une explication de l'historiographie du sujet, correspondant à un état de l'art de la question. Si la question a été traitée sous certains angles, elle n'a fait l'objet d'aucun travail d'ampleur sur sa globalité. Dans la littérature francophone, les écrits sur ce territoire sont rares. Le corpus est ensuite présenté, avec la bibliographie, les archives, et les « autres sources », terme désignant notamment les sources orales (entretiens), ou iconographiques (cartes, photographies).

La troisième partie permet un éclairage sur le Watt en tant que socio-écosystème. Ces explications sont nécessaires pour appréhender la suite du mémoire, car, comme dit ci-dessus, le Watt est un écosystème unique, qui a participé à l'émergence d'usages et pratiques sociales particulières, aboutissant à l'existence d'un socio-écosystème original, proches des autres socio-écosystèmes côtiers du nord de l'Europe, mais tout de même différenciable.

Les quatrième, cinquième et sixième parties s'intéressent aux usages du Watt pendant les trois époques historiques retenues : médiévale, moderne et contemporaine.

Enfin, l'étude se clôt par l'exposition de la bibliographie, des tables, et des annexes, et de la référence du document à citer.

I – Historiographie

En matière historiographique, le sujet de recherche proposé ici n'a été que partiellement étudié par la littérature francophone, et dans un nombre assez faible de publications, tout genre confondu. En revanche, d'autres sources ont été découvertes, apportant elles aussi des éléments intéressants (reportages audiovisuels, photographies, littérature grise, ...). Après avoir réalisé un bilan historiographique du sujet, nous proposons une exposition des sources et de leur traitement dans un second chapitre.

Comme indiqué ci-dessus, la littérature en langue française sur ce territoire ou sur l'ethnie frisonne est assez pauvre. Ce constat s'applique également à la littérature scientifique, malgré quelques travaux notables.

En premier lieu, l'on peut citer, en général, des travaux sur les sociétés littorales européennes, ou sur les territoires côtiers du continent. Ces travaux, dont plusieurs sont cités dans l'introduction, font référence encore aujourd'hui, permettant un apport méthodologique conséquent pour les études sur ces sociétés et leurs milieux. Quelques-uns d'entre eux, généralistes (en termes de période ou d'espace), abordent de façon global les littoraux du nord de l'Europe, et traitent ainsi, en quelques pages, de la Mer du Nord, et de ses provinces bordières (on consultera pour l'exemple le chapitre de 4 pages de Ferdinand Verheggen, publié en 2000 dans un ouvrage collectif sur les îles d'Europe, et qui s'intéresse à l'Eurorégion « Die Watten ».).

De manière plus focalisée, il est à noter l'existence de plusieurs ouvrages (articles, mais aussi livres, notamment universitaires – assez nombreux), ayant trait à l'Europe nordique, c'est-à-dire *grosso modo* l'Europe s'étendant des Flandres à la Norvège, et de l'Écosse à la Russie. Dans ces ouvrages, la région frisonne y est abordée souvent indirectement, sous le prisme de la circulation des savoirs et des hommes (voir Beaurepaire et Pourchasse, 2010), ou encore de la représentation des espaces nordiques (Cf. Schnakenbourg, 2012 par exemple), et bien-sûr des échanges commerciaux (Pourchasse, 2006).

Ces savoirs, scientifiques notamment, et leur diffusion, liée au commerce, prennent une place prépondérante dans les échanges au sein de l'espace nord-européen à partir du Moyen-Âge. Rapidement, certaines régions émergent. C'est ainsi que les Pays-Bas deviennent vite une zone de production et de connexion à l'interface entre l'Europe du Grand Nord (Scandinavie), les Îles Anglo-irlandaises, et bien-sûr, la Manche puis l'Atlantique, pour les territoires marins. A terre, ces mêmes Pays-Bas prennent pied à l'extrémité nord de la ride centre-européenne, qui relie la Mer du Nord à l'Italie par le couloir rhénan (Demangeon et Febvre, 1935) et les contreforts alpins, connectant ainsi l'ensemble des puissances économiques de l'Europe occidentale et centrale de l'époque. Les Pays-Bas forment alors le contre-pied de Venise sur l'espace du Nord (Braudel, 1949). Profitant de l'affaiblissement des foires de Champagne, le premier système monde régionalisé se met en place, au départ de cet espace : la Hanse, à partir du XII^{ème} siècle (Haenens (d'), 1984). Cette riche histoire, sociale, économique, mais aussi bien-sûr politique, culturelle, scientifique et technique, qui a des

répercussions encore aujourd'hui sur l'organisation de l'espace, l'urbanisme portuaire, ou la démographie européenne, a ainsi été largement étudiée par les scientifiques européens, français en tête. Cela permet d'obtenir, lors des premières recherches, d'importantes références de publications traitant de cette région sous cet angle, et notamment concentrées sur la Hanse, et les Pays-Bas. En termes d'histoire généraliste, nous nous sommes appuyés sur les travaux de l'Institut de recherches historiques du Septentrion – UMR CNRS 8529 de l'Université Charles de Gaulle Lille 3, et notamment sur les écrits de certains chercheurs (voir Denys et Paresys, 2016), ou sur la revue de l'institut : *Revue du Nord* (voir Immink, 1956 ; Delmaire, 2011, ou encore Schneider, 2011). De même, le département d'études néerlandaises de l'Université de Strasbourg assure la publication d'une revue dédiée à ce territoire : *Deshima, revue française des mondes néerlandophones*, assurant le chercheur d'écrits intéressants sur l'espace hollandais (Cf. Beaufile (Coord.), 2007 ; Beaufile (Coord.), 2008). De façon plus spécifique, en termes d'histoire maritime, là encore, plusieurs recherches françaises sont à signaler. Plus chercheurs se sont intéressés au système hanséatique (se référer à Pourchasse, *op. cit.*, par exemple, etc.), tout comme aux ambitions maritimes et portuaires hollandaises (comprendre Pays-Bas et leurs outre-mers). Ainsi, plusieurs ouvrages d'histoire maritime sont dédiés aux Pays-Bas marins, à leurs flottes, de guerre comme commerciales, à leurs gens de mer, et à leurs compagnies illustres, à l'instar de la Compagnie néerlandaise des Indes orientales (*Vereenigde Oostindische Compagnie* en néerlandais) (Cf. Braudel, *op. cit.*, mais aussi Allain, 2015, ou Curveiller, 2011).

Outre ces écrits, que l'on pourrait qualifier de généralistes par rapport à notre sujet de recherche, ou connexes à nos thématiques de travail, d'autres documents scientifiques méritent d'être mentionnés. Il s'agit tout d'abord de l'important travail de Stéphane Lebecq. Historien de l'université de Charles de Gaulle – Lille 3, Stéphane Lebecq, désormais professeur émérite en histoire médiévale, a dédié une grande partie de sa carrière, et donc de ses écrits, à des travaux sur ce territoire, s'y intéressant dans les profondeurs. Sa bibliographie, dense et riche (Cf. Anonyme, 2011, qui recense sa bibliographie sur 10 pages), permet d'obtenir un aperçu historique de qualité sur la Frise. Un ouvrage exhaustif en deux volumes, publié aux Presses universitaires du Septentrion en 2011 résume une importante partie de ses travaux sur cette région européenne (voir Lebecq, 2011), et s'avère indispensable à toute recherche sur cet espace.

La littérature scientifique francophone ne se limite pas à des écrits en histoire. D'autres disciplines interviennent également. Si l'ethnologie est presque absente (excepté Schneider, 2011), la géographie, physique comme sociale, est plus présente. En effet, plusieurs travaux, notamment en géographie littorale et en géomorphologie ont été menés sur le système Watt. Initiés par Fernand Verger (voir Verger, 1956 ; Verger, 1964), qui entreprit un vaste inventaire comparatif des littoraux d'Europe, des travaux en géomorphologie côtière, géographie des risques, et géographie agraire des polders se sont poursuivis avec Lydie Goeldner-Gianella (Goeldner, 1995-a ; Goeldner 1995-b ; Goeldner, 1997 ; Verger et Goeldner, 2000). Dans la même veine, l'inventaire européen de géographie halieutique et de géographie littorale mené par le géographe François Carré a permis lui aussi la production de deux écrits nous intéressants (Carré, 1973 ; et Carré, 1976). Plus récemment, quelques travaux de masters ont été menés sur cette région en géographie (voir Chezel, 2014). Enfin, en géographie des

transports, et géographie économique, plusieurs écrits récents s'intéressent aux grands hubs portuaires de la région Belgique-Pays-Bas-Allemagne, et traitent par exemple des ports allemands de Brême/Bremerhaven et Hambourg (Tourret, 2015). Notons la grande absence d'ouvrages concernant la région danoise de la Mer des Wadden (aux alentours de Esbjerg et au sud), et de la faiblesse de la littérature concernant le littoral allemand des Wadden. Autrement dit, les documents ici présentés concernent de façon prédominante la région hollandaise des Wadden, ce qui est facilement explicable par le poids maritime de cet espace durant le Moyen-Âge et l'époque moderne, par rapport aux régions des deux autres pays.

Cet état des lieux de la littérature scientifique francophone établi, l'on peut désormais analyser la littérature allophone. Cette littérature est variée, et est écrite notamment en langue danoise (assez faiblement), en langue hollandaise (fréquemment), et en langue allemande (très fréquemment). La langue frisonne ne concerne malheureusement que quelques écrits, tandis que la langue anglaise est assez représentée, mais provient essentiellement de la volonté de chercheurs de nationalités allemande, hollandaise ou danoise souhaitant donner une visibilité plus internationale à leurs travaux. Étonnement, on ne trouve presque pas de « grand spécialiste » du frison ou de la mer des Wadden en sciences humaines et sociales dans ces pays. Seul un nom ressort fréquemment, il s'agit de Dirk Meier, qui, de 1989 à 2014, travailla au sein de la station côtière occidentale de l'université de Kiel dans le Schleswig-Holstein (Forschungs- und Technologiezentrum (FTZ) Westküste de la Christian Albrechts Universität de Kiel à Büsum), en tant qu'archéologue côtier (voir ses nombreux écrits : Meier, ND ; Meier, 2007 ; Meier, 2009, Meier, 2010 ; Meier, 2011 ; Meier, 2012 ; Meier et Coldewey, 2012). Cette station côtière universitaire, basée donc à Büsum, en Frise septentrionale, sur la côte des Wadden, est pourtant plutôt une station biologique et écologique, avec très peu de chercheurs en sciences humaines et sociales. De même, deux autres stations de recherche sont situées sur les pourtours de la Mer des Wadden allemande, gérées par l'institut polaire allemand, l'Alfred Wegener Institut (AWI), sur deux îles : Sylt (Frise septentrionale), et Helgoland (Mer du Nord). Ces deux stations sont aussi tournées vers les sciences de la nature, mais ont réalisé quelques programmes de recherches et/ou publications plus orientées vers les sociétés, notamment sur les forçages anthropiques, ou les pêches (Cf. Lotze *et al.*, 2005 ; Lotze, 2007 ; Horn *et al.*, 2015).

Cependant, des départements de frisistique existent au sein des principaux pôles de recherche de la région frisonne, excepté au Danemark. Aux Pays-Bas, l'université de Groningue (Groningen) proposent d'importants cours en frison. En Allemagne, il en est de même des universités de Kiel (Christian Albrechts Universität zu Kiel, depuis 1950) et de Flensburg (Europa Universität Flensburg, depuis 1963), dans le Schleswig-Holstein. Seules ces trois universités possèdent des départements de frisistique, et des chercheurs dans cette discipline (voir tableau 1). Ailleurs en Europe, le Frison est enseigné dans plusieurs établissements du supérieur, mais sans département dédié.

Dans le détail, à Kiel, le département de Frison comporte un professeur, deux maîtres de conférences, et cinq lecteurs. Il est rattaché à l'*Instituts für Skandinavistik, Frisistik und Allgemeine Sprachwissenschaft* (IFSAS, Institut de Scandinavistique, de Frisistique, et

Linguistique Générale), de la faculté de philosophie¹. Les recherches conduites le sont presque exclusivement en linguistique (dialectes frisons d'Allemagne) et littérature, voire socio-linguistique, avec un important projet de recherche concernant un dictionnaire de Frison en cours de rédaction. A Flensburg, le département est composé d'un professeur, de deux émérites, et de deux lecteurs. Les activités de recherche y sont pourtant plus diversifiées, avec des travaux sur la diaspora frisonne, les minorités, et bien-sûr en littérature et linguistique, essentiellement des dialectes frisons septentrionaux. Les membres sont rattachés à *l'Institut für Sprache, Literatur und Medien* (Institut pour les langues, littérature et médias²). Enfin, à l'Université Carl von Ossietzky de Oldenburg (Oldenburg, Basse-Saxe), il existe un séminaire de Frison, depuis 2003³, uniquement consacré au dialecte du Saterland (Région située en Frise orientale rurale, nous y reviendrons).

Nom	Lieu	Pays	Département de frisistique	Effectif(s) enseignants-chercheurs	Activité de recherche
<i>Christian Albrechts Universität</i>	Kiel	Allemagne	Oui	8	Oui
<i>Europa Universität</i>	Flensburg	Allemagne	Oui	5	Oui
<i>Carl von Ossietzky Universität</i>	Oldenburg	Allemagne	Non	1	Oui
<i>Rijksuniversiteit</i>	Groningen	Pays-Bas	Oui	4	Oui
<i>Universiteit van Amsterdam</i>	Amsterdam	Pays-Bas	Non	1	?
<i>Universiteit Leiden</i>	Leiden	Pays-Bas	Non	1	?
<i>Noordelijke Hogeschool</i>	Leeuwarden	Pays-Bas	Non	1	Non

Tableau 1 : récapitulatif des structures d'enseignement supérieur de langue frisonne

En Hollande, le principal centre de recherche et d'enseignement est établi à l'université de Groningen, dans la province éponyme. Il est composé d'un professeur, de deux maîtres de

¹ Voir : www.isfas.uni-kiel.de/de/frisistik

² Voir : www.uni-flensburg.de/friesisch/

³ Voir : www.uni-oldenburg.de/germanistik/niederdeutsch/

conférences, et d'un lecteur, et rattaché au département « minorités et multilinguisme⁴ ». Le frison enseigné est le dialecte occidental et de Helgoland. Aux universités d'Amsterdam et Leiden, le Frison est enseigné, mais comme langue optionnelle. Enfin, à Leeuwarden, le Frison est enseigné par une lectrice, au sein de la *Noordelijke Hogeschool*⁵. Les publications scientifiques sont cependant assez faibles, et l'accent est mis plutôt sur l'enseignement que sur la recherche, avec peu de documents produits pouvant nous intéresser ici.

En parallèle de ces institutions universitaires publiques, d'autres structures coexistent, permettant à la fois un enseignement du Frison, mais aussi et surtout une recherche dédiée à ces langues et à cette minorité. Il s'agit d'instituts ou d'académie, selon les pays, possédant en général un statut associatif d'intérêt général, qui ont été créés il y a plusieurs décennies, et qui sont en général très liés, au moins originellement, aux universités susmentionnées. Ces institutions, au nombre de trois, sont intelligemment réparties géographiquement et ethno-linguistiquement (Tableau 2). On trouve ainsi le Nordfriisk Instituut, qui comme son nom l'indique travaille sur les dialectes de la Frise septentrionale. Il a été fondé en 1948, et a toujours possédé de forts liens avec l'université de Flensburg, dont un professeur est directeur de cet institut. Depuis la fin de la Seconde Guerre Mondiale, cet institut, basé à Bredstedt, a publié de très nombreux ouvrages, tirés à part, documents en tout genre sur le nord de la Frise, et possède un très important fonds archivistique et de bibliothèque. Chaque année, un « cahier annuel » (*Jahrbuch*) est édité, tout comme un inventaire des archives (*Neuen Friesischen Archiv*), remontant jusqu'aux années 1400. En Frise orientale, l'on trouve le Ostfriesischlandschaft (littéralement : « la campagne de la Frise orientale »), situé à Aurich. Il s'agit d'une entité publique, menant à la fois des actions de recherche et de valorisation sur la culture frisonne de la région. Il possède une bibliothèque d'importance, notamment sur la thématique archéologique, et sur le commerce maritime frison. Enfin, côté Hollande (Boeles *et al.*, 1932), l'on trouve l'académie frisonne (Fryske Akademy). C'est une fondation, installée à Leeuwarden depuis 1938, dont le but majeur est de concourir au maintien d'une capacité de recherche sur la Frise, sa culture, son peuple, et son environnement.

Nom de la structure	Traduction	Date de fondation	Pays	Ville	Région de la Frise
<i>Nordfriisk Instituut</i>	Institut de la Frise septentrionale	1948	Allemagne	Bredstedt	Frise septentrionale
<i>Ostfriesischlandschaft</i>	Campagne de la Frise orientale	1464	Allemagne	Aurich	Frise orientale
<i>Fryske Akademy</i>	Académie frisonne	1938	Pays-Bas	Leeuwarden	Frise occidentale

Tableau 2 : récapitulatif des institutions frisonnes de type "institut"

⁴ Voir : www.rug.nl/let/organization/bestuur-afdelingen-en-medewerkers/afdelingen/afdeling-friese-taal-en-cultuur/

⁵ Voir : www.nhl.nl/deeltijd-studeren/oane-bak-mei-it-fryske-fak

En Frise septentrionale enfin, il existe la « société frisonne » (Friisk Foriining), fondée en 1923 à Bredstedt également. Ses activités sont axées sur la promotion et la défense de la langue frisonne du nord (Andresen et Petersen ND), au travers de la culture.

Pour terminer, deux autres champs de recherche concernant la région frisonne m'ont permis, de façon anecdotique, d'obtenir des informations supplémentaires sur mon terrain :

- Les recherches menées sur les religions, et le rôle du clergé dans certaines problématiques sociales ou territoriales (voir Platelle, 1991) ;
- Les recherches menées sur certaines races animales locales des îles de la Frise (voir Flamant et Ricordeau, 1969).

En terme historiographique, l'ensemble des activités de recherche de ces institutions ont été sondées. Celles présentant le plus d'intérêt ont été contactées, et parfois, visitées, me permettant d'analyser dans le détail certains catalogues ou répertoires.

Ce bilan historiographique réalisé, il nous a été permis de renforcer notre problématique, de nous orienter sur les sources à acquérir, et enfin, de nous aider à employer des méthodologies adaptées. La partie médiévale est assez bien documentée, les époques moderne et contemporaine le sont moins. En parallèle, tout ce qui a trait au commerce et aux gens de mer semble également assez bien étayé. Enfin, ce qui touche aux questions de géomorphologie/risques côtiers/protection du littoral est aussi documenté de façon exhaustive, tout comme les aspects ethno-linguistiques. A l'inverse, la question des usages traditionnels, de leur transmission et perpétuation, de l'ethnobiologie du Watt, ou même du mode de vie traditionnel des sociétés côtières du Watt est peu étayée, offrant ainsi des pistes de recherches originales.

II – Corpus

Le corpus ici présenté a été constitué en différentes étapes, en amont du terrain, et sur le terrain, à l'aide de différentes méthodes. Tout d'abord, le corpus bibliographique a été constitué, puis le corpus archivistique, et enfin, le corpus des autres sources. Pour m'aider dans ma recherche de sources, je me suis appuyé sur deux publications : le *Guide des sources en histoire maritime* (Le Fèvre, 2005) et sur les *Sources pour l'ethnographie maritime* (Cadoret, 1984), ainsi que sur un vieux précis d'ethnographie sur les pêches traditionnelles allemandes (Mitzka, 1940).

A – Bibliographie

En premier lieu, les bases de données francophones d'écrits scientifiques ont été analysées (Cairn, Persée, Revues.org, HAL, Dumas, Thèses, etc.), me permettant à la fois de trouver quelques écrits spécialisés, mais surtout de mesurer l'important déficit de recherche francophone au sujet de cette région, et de cette minorité, et encore plus des thématiques proches de mon sujet de recherche. Ainsi, très peu de thèses ou mémoires, même lointainement connectés à mes travaux, ont été découverts (une seule thèse sur les Wadden : de Lydie Goeldner, 1997, *op. cit.* ; un seul mémoire sur la Frise : de Edith Chezél, 2014, *op. cit.*). Cette recherche en ligne a ainsi été étendue au moteur de recherche CNRS (BibCNRS), avec différents mots-clés, traduits dans différentes langues (anglais, néerlandais, allemand, frison, français), tel que <Frisian>/<Fryslân>/<Friesisch>/<Friisk>/<Frison>, etc.. En parallèle, les bibliothèques universitaires de Lorient (UBS, UFR LLSHS) et Brest (UBO, IUEM-BLP et UFR LLSHS), tout comme les bibliothèques spécialisées (ApoliMer anthropologie politique de la Mer/UBO ; CETMA centre d'ethno-technologies en milieux aquatiques/MNHN) ont vu leurs catalogues analysés dans le détail, et les répertoires de leurs collections, dépouillés (ex. : *Cahiers du CETMA*, ...), sans grand succès. De même, la bibliothèque du département Marine de Brest du Service Historique de la Défense a été sondée, là encore avec peu d'occurrences, malgré la présence des fonds anciens de l'Académie de Marine.

Enfin, les catalogues des bibliothèques des institutions citées ci-dessus ont été questionnés, permettant, localement, de trouver nombre d'ouvrages édités à échelle locale, régionale, voire nationale, souvent en langue vernaculaire (allemand, frison, ...), mais qui se sont avérés fort utile pour cette recherche. A noter, la bibliothèque du Nordfriisk Instituut, nommée « bibliothèque Jan-Tjittes Piebenga » (*Jan-Tjittes-Piebenga-Bibleteek*), possède la plus grande collection de littérature frisonne hors Pays-Bas. Elle comprend environ 15 000 volumes, et le fonds croît chaque année grâce à environ 500 nouvelles acquisitions annuelles. La classification des ouvrages se fait selon 23 cotes principales (voir tableau 3).

Cote principale	Thématique (allemand)	Thématique (français)
A	<i>Allgemeine Darstellungen, Nachschlagewerke</i>	Représentations générales, ouvrages de référence
B	<i>Erdgeschichte</i>	Histoire de la Terre
C	<i>Gewässer und Klima</i>	Eaux et climat
D	<i>Medizin und Kur</i>	Médecine et santé
E	<i>Naturkunde</i>	Science naturelle
F	<i>Umwelt</i>	Environnement
G	<i>Geographie</i>	Géographie
H	<i>Landesplanung</i>	Planification spatiale
I	<i>Wasserwirtschaft und Küstenschutz</i>	Gestion de l'eau et protection côtière
K	<i>Wirtschaft</i>	Economie/Gestion
L	<i>Verkehr</i>	Transports
M	<i>Friesische Bewegung und Heimatvereine</i>	Mouvement Frison et associations locales
N	<i>Recht, Verwaltung, Politik und Minderheiten</i>	Droit, administration, politique et minorités
O	<i>Bildung</i>	Education
P	<i>Religion und Philosophie</i>	Religion et philosophie
Q	<i>Bevölkerung und Gesellschaft</i>	Population et société
R	<i>Personen- und Familiengeschichte</i>	Histoires personnelles et familiales
S	<i>Geschichte</i>	Histoire
T	<i>Vor- und Frühgeschichte, Archäologie</i>	Préhistoire, Antiquité, archéologie
U	<i>Volkskunde, Kultur und Kunst</i>	Arts populaires, culture et art
V	<i>Sprache und Literatur</i>	Langues et littérature

W	<i>Information und Medien</i>	Informations et médias
X	<i>Einzelne Landschaften, Inseln und Orte</i>	Paysages, îles et lieux

Tableau 3 : tableau des cotes principales de classement des fonds de la bibliothèque du Nordfriisk Instituut

Deux ouvrages anciens d'importance ont toutefois été utiles à cette recherche. Il s'agit en premier lieu de *Tjerne le Frison et autres vers*, de Gilbert Japicx, instituteur en Frise, publié à titre posthume en 1668. Il s'agit d'un recueil de poésies, rédigé en Frison, mettant en avant des éléments de vie quotidienne en Frise hollandaise à cette époque. L'autre ouvrage, tout aussi intéressant, est l'*Histoire des archevêques de Hambourg avec une description des îles du Nord*, écrit en latin par Adam de Brême, clerc allemand, aux alentours de 1050. Dans les deux cas, ces ouvrages ont été étudiés grâce à des traductions, publiées dans la collection NRF/L'aube des peuples chez Gallimard.

Le résultat, exposé dans la bibliographie insérée en fin de mémoire, est d'environ 80 documents trouvés. La constitution de cette bibliographie est assez simple : les thèses et mémoires en représentent moins de deux pourcents, le reste est constitué à 80 % d'articles scientifiques, ou d'ouvrages universitaires (à parts égales), et la vingtaine de pourcents restants est constituée de littérature dite grise (rapports à la Commission Européenne, documents du Parc trinational des Wadden, classement Unesco, etc.). Quarante pourcents de ces écrits sont en langue française, le reste en langue étrangère.

B – Archives

Rapidement, et cela était bien évidemment attendu, il s'est avéré que peu d'archives françaises nous seraient utiles. Mes recherches archivistiques se sont donc très vite tournées vers des services d'archives locaux, en Allemagne exclusivement, faute de temps. Les archives allemandes sont caractérisées par un tissu très dense d'organismes, au statut parfois incertains, ce qui complique considérablement la recherche. Habitué du système français de classification, très centralisé et hiérarchisé (AN, AD, AS, ...), se confronter au système allemand demande un temps d'adaptation et de compréhension important. Histoire oblige, le système allemand, fortement fédéral, et binaire jusqu'en 1990, a engendré une organisation des services d'archives originale, comme

l'explique Mareike König dans le carnet de recherche conjoint du CIERA et du DHI sur hypotheses.org⁶ :



LE SYSTEME D'ARCHIVES EN ALLEMAGNE EST TRES COMPLEXE, CAR PROFONDEMENT MARQUE PAR LE FEDERALISME DE L'ÉTAT ET PAR SON HISTOIRE ADMINISTRATIVE. COMME POUR LES BIBLIOTHEQUES, ON REMARQUE D'ABORD LA NAISSANCE TARDIVE DES ARCHIVES A VOCATION NATIONALE (FIN DU 19E SIECLE), PUIS L'EXISTENCE DE DEUX ARCHIVES NATIONALES APRES 1945 JUSQU'EN 1990 ET ENFIN LA REPARTITION DES ARCHIVES SUR PLUSIEURS ENDROITS. IL EXISTE DES FORMES DIVERGENTES D'ARCHIVES – *STAATS-, LANDES-, STADT-, KREIS-, KIRCHEN-, WIRTSCHAFTSARCHIVE* – DE NOMBREUSES ARCHIVES PUBLIQUES ET PRIVEES, DONT PRES DE 3.600 SONT SOUS ORGANISATION BENEVOLE. AINSI, POUR TROUVER „SES“ ARCHIVES, IL FAUT UN MINIMUM DE CONNAISSANCE EN HISTOIRE DE L'ALLEMAGNE, NOTAMMENT EN HISTOIRE ADMINISTRATIVE. [...]. »

Mon choix s'est donc rapidement porté sur deux types d'archives. Le premier type est constitué des archives dites privées d'un musée et d'un institut frison. Le second type est constitué d'archives dites publiques, conservées par une institution régionale.

Les archives du musée pour la pêche du Watt de Wremen (Basse-Saxe - Museum für Wattenfischerei) ont ainsi été analysées. Les fonds sont non cotés, et le répertoire n'est pas forcément tenu à jour. Ils sont constitués presque exclusivement de photographies anciennes et contemporaines, et de cartes postales (noir et blanc et couleur), et de documents écrits sur l'activité du musée, ou sur la réglementation contemporaine en matière de pêche. Le musée possède aussi des articles de presse remontant aux années 1950, non cotés, mais classés par ordre chronologiques. Les documents iconographiques ont pour certains été numérisés, et mis en ligne sur le site internet du musée, *via* une base de données de 149 items.

Les archives du Nordfriisk Instituut ont-elles aussi été consultées. Elles comprennent tout d'abord les coupures de presse de près de 70 000 articles de journaux, accumulés depuis les années 1970, et conservés par titre de presse et par ordre chronologique. Les articles sont en langue frisonne, ou concerne la région frisonne, la langue frisonne, la culture frisonne, etc.. Les archives possèdent aussi des documents de divers chercheurs originaires de la Frise, liés à l'université de Flensburg (fonds personnels et de recherche, bien inventoriés, mais majoritairement ayant trait à des questions de linguistiques et disciplines connexes), et enfin, les archives dites « de l'émigration », qui documentent le sort de milliers d'émigrants frisons quittant l'Europe pour des horizons plus attirants. Un important travail de recherche est actuellement en cours sur ces archives pour mieux comprendre les trajectoires de vie de ces personnes. Mais le plus intéressant est constitué d'archives variées, ou de recensement d'archives conservées ailleurs, traitant de la Frise du Nord. Les répertoires de ces archives sont au nombre de cinq, et ont été publiés par l'institut à différentes dates, dont le premier en

⁶ Consulter pour de plus amples informations le carnet suivant : germano-fil.hypotheses.org/, animé conjointement par l'Institut Historique Allemand à Paris (DHI) et le CIERA (Centre Interdisciplinaire d'Etudes et de Recherches sur l'Allemagne).

2003, et l'actuel dernier en 2016 (répertoire n°5 des *Neuen Friesischen Archiv*). Ils font référence directement à des sources particulières (comme des chroniques, des correspondances, ou des registres paroissiaux), ou alors présentent des répertoires d'archives. Les documents archivistiques peuvent être aussi bien conservés au sein de l'institut, que dans des institutions autres. Plusieurs documents intéressants ont ainsi pu être analysés, avec des approches micro-locales (documents concernant une famille ou un village précis, voire une île).

Les autres archives consultées l'ont été au sein d'archives dites publiques. J'ai pu me rendre, quelques jours, aux archives régionales du Land de Basse-Saxe (Niedersächsischen Landesarchivs), à Oldenburg. J'ai pu dépouiller certaines cotes au sein de séries dédiées aux archives datant d'avant la création du Land de Basse-Saxe, jusqu'à la réforme de 2002 des archives du Land (séries qui ne sont plus en expansion), marquées *Best.*, et de séries datant d'avant et après 1946, en accréation (marquées *Rep.*). Les séries sont les suivantes :

- Série Best. 121 : « Kammern Varel-Kniphäusen » / Chambres de Varel-Kniphäusen, temporalité : 1565-1912, 24 ml, 1035 unités, et plus précisément les 128 unités traitant des affaires du Watt et des digues (*Watt-, und Deichsachen 1664-1854 (128)*) ;
- Série Rep. 410 : « Bezirksregierung Weser-Ems » / Gouvernement du district de Weser-Ems, temporalité : 1677/1690 ; 1859/2011, 249.8 ml, 13 278 unités, et plus précisément les 53 unités traitant des côtes et de la Mer des Wadden (*Küste und Wattenmeer 1945-2004 (53)*) ;
- Série Rep. 675 BRA : « Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz Brake-Oldenburg mit Nebenstelle Wilhelmshaven » / Entreprise publique de gestion de l'eau, de la protection du littoral et de la nature de Brake-Oldenburg avec antenne à Wilhelmshaven, temporalité : 1640 ; 1813/2007, 32 ml, 1 233 unités, et plus précisément les 82 unités traitant de la conservation de la nature, de la protection du paysage, et de la Mer de Wadden (*Naturschutz und Landschaftspflege, Wattenmeer 1829-2007 (82)*).

Cela a donc permis le dépouillement de 263 unités, réparties dans trois séries, et couvrant des temporalités variées (dates extrêmes : 1664/2007). Après dépouillement, le corpus final était constitué de deux documents anciens (1803 et 1807), faisant mention l'un de conflits d'usage entre certains navires de pêche et les engins de pêche d'étranger, et l'autre de dépenses engagées pour l'entretien des digues de la région (en Marks), et de quinze documents administratifs plus récents (de 1923 à 2007), traitant eux de question d'environnement, d'érosion côtière, de défense contre la mer, d'agriculture, et d'espaces naturels.

En parallèle du corpus présenté ci-dessus, d'autres sources, nombreuses, ont également été recueillies.

Tout d'abord, de nombreuses sources vidéographiques, essentiellement filmographiques (documentaires) ont été acquises. Le premier lieu d'acquisition fût le site internet du GEIE Arte, qui permit de découvrir plusieurs documentaires sur la région des Wadden (par exemple : Schidlowski et Hauke, 2010, 10 x 43 min.). Le second lieu fût le Musée de Wremen, qui possède une petite vidéothèque, dont la recension des éléments conservés en son sein est proposée ici (tableau 4). Ces films, réalisés par le musée, ou acquis par ses soins, traitent presque tous de la pêche dans le Watt, essentiellement dans la région de Wremen (Frise orientale), et de Büsum (Frise septentrionale). Certains datent des années 1950, et sont en noir et blanc, ce qui permet de visionner des données intéressantes pour la période contemporaine.

Cote (Band Nummer)	Titre (allemand)	Titre (français)	Durée (min.)
1-a	<i>"Lütt Leben"</i> <i>Das Leben der Reusenfischer um 1953 in Wremen - Solthörn, Familien Müller und Hofmann - schwarz/weiß - Ausschnitte aus der "Deutschen Wochenschau"</i>	<i>"Petite vie"</i> La vie des pêcheurs aux nasses de Wremen en 1953, quartier de Solthörn, famille Müller et Hofmann - noir et blanc - extraits de <i>L'hebdomadaire allemand</i>	14
1-b	<i>"Leckerbissen aus dem Wattenmeer"</i> <i>Krabbenfang an der Nordseeküste mit dem Kutterfischer Manfred Friedhoff, Sprecher Hein Carstens</i>	<i>"La délicieuse nourriture délicieuse de la Mer des Wadden"</i> La pêche au crabe sur les côtes de la mer du Nord, avec le pêcheur artisanal Manfred Friedhoff, voix : Hein Carstens	22
2-a	<i>"Vom Wattfischer zum Krabbenfischer"</i> <i>Erhard Djuren, Wremen, 1999, Aufnahmen von Radio Bremen "Buten und Binnen"</i>	<i>"Des pêcheurs du Watt aux pêcheurs de crevettes"</i> Voix : Erhard Djuren, Wremen, 1999, photos de Radio Bremen "Pêcher et pêcher à pied"	20
2-b	<i>"Ein Wremer Original"</i> <i>Der Erfinder Günter Eckel, 1999, Aufnahmen von Radio Bremen "Buten und Binnen"</i>	<i>"Un wrémois original"</i> L'inventeur Günter Eckel, 1999, photos de Radio Bremen "Pêcher et pêcher à pied"	7

3	"Der Traum vom Erwachen unter einem Reetdach" <i>Die Geschichte der Reetdachhäuser von Wremen, Dokumentation von Henry de Walmont, 1999-2000, Sprecher Willy Jagielki (production du musée)</i>	"Le rêve de l'éveil sous un toit de chaume" L'histoire des maisons de chaume de Wremen, documentaire de Henry de Walmont, 1999-2000, voix : Willy Jagielki	19
4	"Krabbenfang mit Reusen und Hundeschlitten" <i>Reusenfischer Erhard Djuren, 2002, Reporter Henning Siats (production du musée)</i>	"Pêcher les crevettes aux nasses et en traîneaux à chiens" Pêcheur aux nasses Erhard Djuren, 2002, Reporter Henning Siats	14
5	"So entstand unser Museum" <i>zum 10-jährigen Jubiläum, Dokumentation mit Aufnahmen von Helga Lutz, Bearbeitung Siats / de Walmont, 2002 (production du musée)</i>	"Ainsi se tient notre musée" Dans le cadre du dixième anniversaire, documentaire avec des enregistrements d'Helga Lutz, édition Siats / de Walmont, 2002	20
6	"Garnelenfischerei in Büsum" <i>Ralf Vorberg, 1999</i>	"La pêche à la crevette à Büsum" Ralf Vorberg, 1999	15

Tableau 4 : recension des éléments vidéographiques conservés au musée pour les pêches du Watt de Wremen

Dans le même temps, certaines collections cartographiques ont été analysées. Les collections du Service Historique de la Défense de Brest (série Z) ne comportent aucune carte traitant de ce territoire. A l'inverse, le Nordfriisk Instituut possède une bonne collection de cartes historiques sur la Frise du Nord. En ligne, plusieurs cartes anciennes de la région sont visibles grâce à la numérisation des cartes de la collection de David Rumsey (Université de Stanford, service des bibliothèques). Enfin, un article est à mentionner (Newig, 2004), puisqu'il s'intéresse au trait de côte frison médiéval étudié à partir de sources historiques, et notamment de nombreuses cartographies, permettant d'observer de nombreuses cartes de la région.

Une autre base de données d'importance a été analysée dans le détail, il s'agit du fichier européen de la flotte communautaire. Ce fichier, téléchargeable sur le site internet de la DG MARE, recense l'ensemble des navires de pêche actifs au sein de l'UE à une date donnée. Il est mis à jour par les instances nationales de gestion des pêches (DPMA en France), tous les trois mois depuis une nouvelle directive CE. Les données concernant l'Allemagne ont été extraites du fichier communautaire. Il a ensuite fallu réaliser un important tri : les bateaux sont classifiés selon de très nombreux paramètres, mais en Allemagne, il n'existe pas, comme

en France de Quartier d’Immatriculation (ex-Quartier des Affaires Maritimes, jusqu’en 2011)⁷. Le seul moyen de trier les navires selon leur origine géographique a été de les classer par ports. Le travail de tri entre ports de la Baltique et ports de la Mer du Nord a ainsi été très fastidieux, il fallait en effet trier plus de 4000 navires. Le résultat a abouti à une extraction des navires de la Mer du Nord (moins de 700, se référer à l’Annexe 1). De nombreux chiffres et données ressortent de ce fichier. Tout d’abord, l’on peut observer un très important déséquilibre de la flotte entre les deux mers allemandes : un peu plus de 3300 navires en Baltique, 692 en Mer du Nord. Les navires allemands de la Mer du Nord ont été construits majoritairement entre la fin des années 1960 et les années 1990, sont de taille moyenne (nombreux moins de 10 m, mais aussi des supérieurs à 24 m, chiffres/bornes de la classification européenne), et ont des puissances et tonnages hétérogènes. Trois autres informations importantes sont visibles dans ce fichier : le lieu de construction du navire (quand il est connu), le nom du navire (idem), et enfin, le port d’attache. Les lieux de construction ne sont parfois pas renseignés, notamment lors d’un achat d’un navire d’occasion, ayant déjà été mis en service ailleurs. On observe notamment des circulations à l’échelle du bassin de la Mer du Nord, avec plusieurs navires construits en Hollande, ou au Danemark, mais aussi selon des intérêts plus économiques (construction en Pologne, à moindre coût par exemple). Le nom du navire n’est pas obligatoire en Allemagne, et est donc parfois absent des renseignements. L’étude de la patronymie des navires peut en effet apporter des données très intéressantes lors de l’analyse d’une société littorale (voir Geistdoerfer, 1995). Enfin, le fichier expose les ports d’attache et d’immatriculation des navires de pêche ; ils sont environ une soixantaine sur la façade de la Mer du Nord allemande. Certains ne comptent qu’un navire (notamment pour les petits ports d’estuaire), d’autres plus d’une centaine, selon leur importance. Ces données sont toutefois des données contemporaines, remontant maximum à l’Après-Guerre.

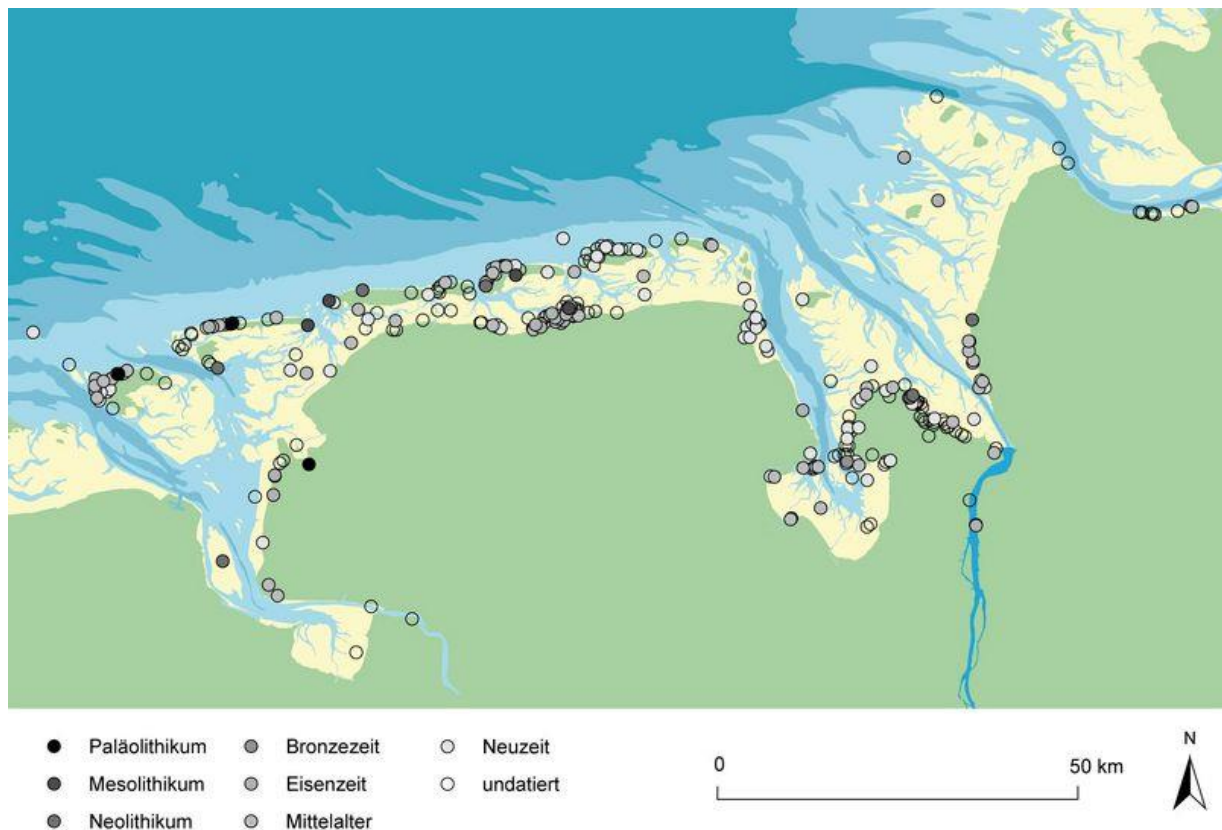
D’autres sources ont également été analysées. Il s’agit des rapports archéologiques du Niedersächsisches Institut für historische Küstenforschung (NIhK : Institut pour la recherche historique côtière de Basse-Saxe), et des rapports réalisés dans le cadre de différents programmes de recherche. Si les travaux de cet institut se concentrent bien évidemment sur les côtes de la Basse-Saxe, plusieurs campagnes ont été menées conjointement avec les services d’archéologie du Land du Schleswig-Holstein voisin, permettant l’acquisition de données sur les côtes des deux régions. Les informations recueillies sont de natures diverses et variées, et s’intéressent à plusieurs périodes de l’Histoire. En ce qui nous concerne, plusieurs campagnes traitent du Moyen-Âge, voire même de périodes plus tardives. Deux projets d’envergure sont à noter car en lien avec notre sujet de recherche : le projet *Ostfriesische Inseln* (Îles de la Frise Orientale), qui s’attache à retracer l’Histoire de ces îles, et *Nordseehäfen Projekt* (Projet ports de la Mer du Nord), qui traite des ports médiévaux et du commerce maritime entre ports allemands.

⁷ En France, les navires professionnels sont immatriculés par Quartier d’Immatriculation. Ils obtiennent une immatriculation composée de deux lettres et six chiffres : les deux lettres acronymes du quartier (en général les deux premières lettres de la ville, ou les lettres des premiers mots lors des noms de villes composés, exemple : Lorient LO ou Saint-Nazaire SN) ; les navires récents ont leurs six chiffres dans les 900 000.

En Allemagne, les navires sont immatriculés par ville, avec trois lettres et 1 à 3 chiffres : les trois premières lettres de la ville du port (exemple Wremen : WRE), et une combinaison de chiffres simple, le premier navire immatriculé porte le chiffre un, le deuxième le 2, etc.. Certains ports d’importances dépassent donc le nombre 100.

Par ailleurs, des données cartographiques ont été recherchées et obtenues, notamment pour insertion dans des logiciels de traitement (systèmes d'informations géographiques, SIG), permettant de spatialiser plusieurs éléments. Ces données ont été acquises soit sur internet, en libre accès (avec par exemple, les bases données libres du CIEM ou de la NASA), soit après contact auprès de certaines structures (NIhK – voir Carte 1, Parc trinational des Wadden ...).

Archäologische Fundstellen im Bereich des Niedersächsischen Wattenmeeres



Carte 1 : Campagnes de fouilles archéologiques du NIhK en Mer des Wadden de Basse-Saxe. Source : Archäologische Fundstellen im Bereich des Niedersächsischen Wattenmeeres (Grafik J. Goldhammer, NIhK). On observe ici un intéressant croisement de données issues de campagnes de fouilles archéologiques, intégrées dans un SIG grâce à une base de données, permettant l'obtention d'une cartographie (et donc d'une spatialisation de l'information).

Enfin, le dernier type de sources composant ce corpus, non négligeable, correspond à des entretiens ethnographiques. En effet, il semblait pertinent d'associer des données qualitatives anthropologiques à ce travail. Pour cela, plusieurs entretiens ont été menés, de deux types : entretiens semi-directifs et récits de vie. Ils ont concerné une dizaine d'acteurs résidant sur les littoraux de la Mer des Wadden, notamment liés au secteur halieutique. Certains des enquêtés l'ont été à plusieurs reprises, sur plusieurs années. Les enquêtés ont été choisis soit grâce à de l'observation flottante, notamment sur les quais, soit en amont des entretiens, par prise de contact ciblée (souvent par l'intermédiaire de structures locales, comme des musées). Avec plusieurs d'entre eux, une observation participante a pu être mise

en place lors de leurs pratiques, permettant l'acquisition de données photographiques. Quand cela était possible, les entretiens ont été enregistrés (mais cela n'a pas pu se faire dans tous les cas : trajet en traîneau dans la vase, relève des nasses dans l'eau (Carstens, ND), embarquement, ...). Chaque entretien faisait l'objet d'une prise de notes instantanée (voir exemple en Annexe 2), mise au propre et étayée par des notes personnelles dès que possible. Certains entretiens enregistrés ont fait l'objet d'une retranscription. Il est à noter que dans le cadre des entretiens menés auprès d'un pêcheur, l'emploi du patois local (le *Plattdeutsch*, ou bas-allemand), a rendu nécessaire l'aide d'une traductrice pour de nombreux mots vernaculaires. Conjointement, nous avons alors pu dresser un petit lexique français-Plattdeutsch des principaux termes employés par le pêcheur (Cf. Annexe 3).

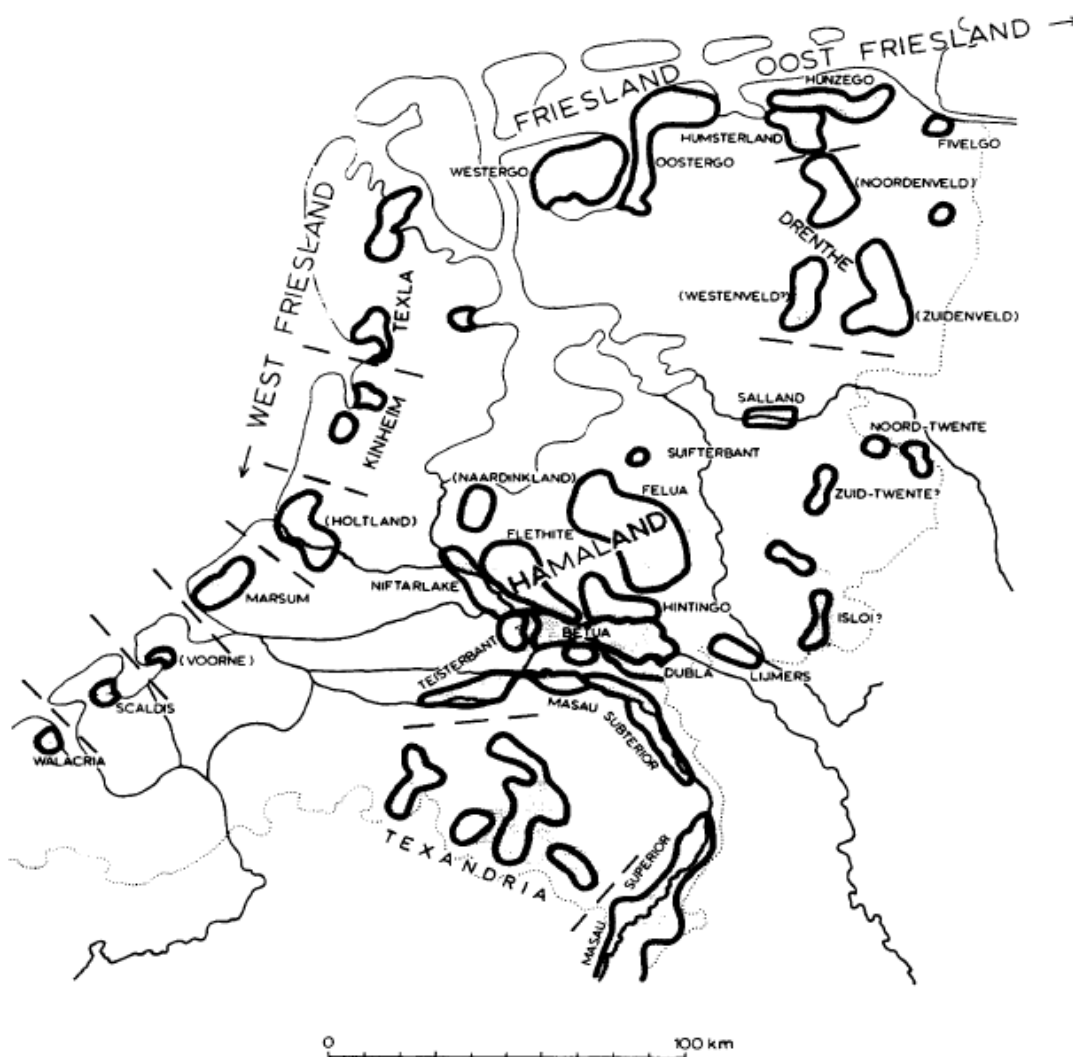
Pour terminer, l'on peut également mentionner que de nombreux musées ont été visités sur la côte des Wadden. Cela a permis l'acquisition de quelques données, grâce, notamment, à la prise de notes lors des visites, à la prise de photographie (concernant des portions congrues des collections), et parfois, aux rencontres avec certains professionnels des musées.

Le corpus retenu pour mener à bien ce projet de recherche est donc dense et très varié. Outre des sources classiques historiques (archives), et une riche bibliographie, le corpus a donc été abondé par d'autres types de sources, dont l'acquisition et l'analyse faisaient parfois appel à des sciences connexes à l'histoire, majoritairement dans les champs des sciences humaines et sociales (géographie et anthropologie en tête).

III - Le Watt : socio-écosystème marin et côtier nord-européen

Le Watt (littéralement en allemand : « la laisse de mer, les lais et relais, l'estran »), correspond à la zone de balancement des marées (espace intertidal, estran). Au pluriel, l'on parle de Watten, Wadden en néerlandais, Wade en danois, Waad en frison. Cet écosystème vaseux, particulier, a donné son nom à la mer éponyme, qui a très tôt été concernée par un peuplement d'importance (exemple Carte 2). Après une présentation géographique et écologique du Watt, nous détaillerons l'éco-anthropologie globale en vigueur, puis les tripartitions de l'espace.

Exemple de peuplements anciens en Frise occidentale



– Noyaux de peuplement d'époque mérovingienne archéologiquement attestés aux Pays-Bas, avec les noms de *Gouwen* leur correspondant dans les sources d'époque carolingienne, d'après Heidinga, 1987, p. 177.

Carte 2 : noyaux de peuplements mérovingiens attestés en Frise occidentale (source : Lebecq, 1997, reprenant Heidinga, 1987).

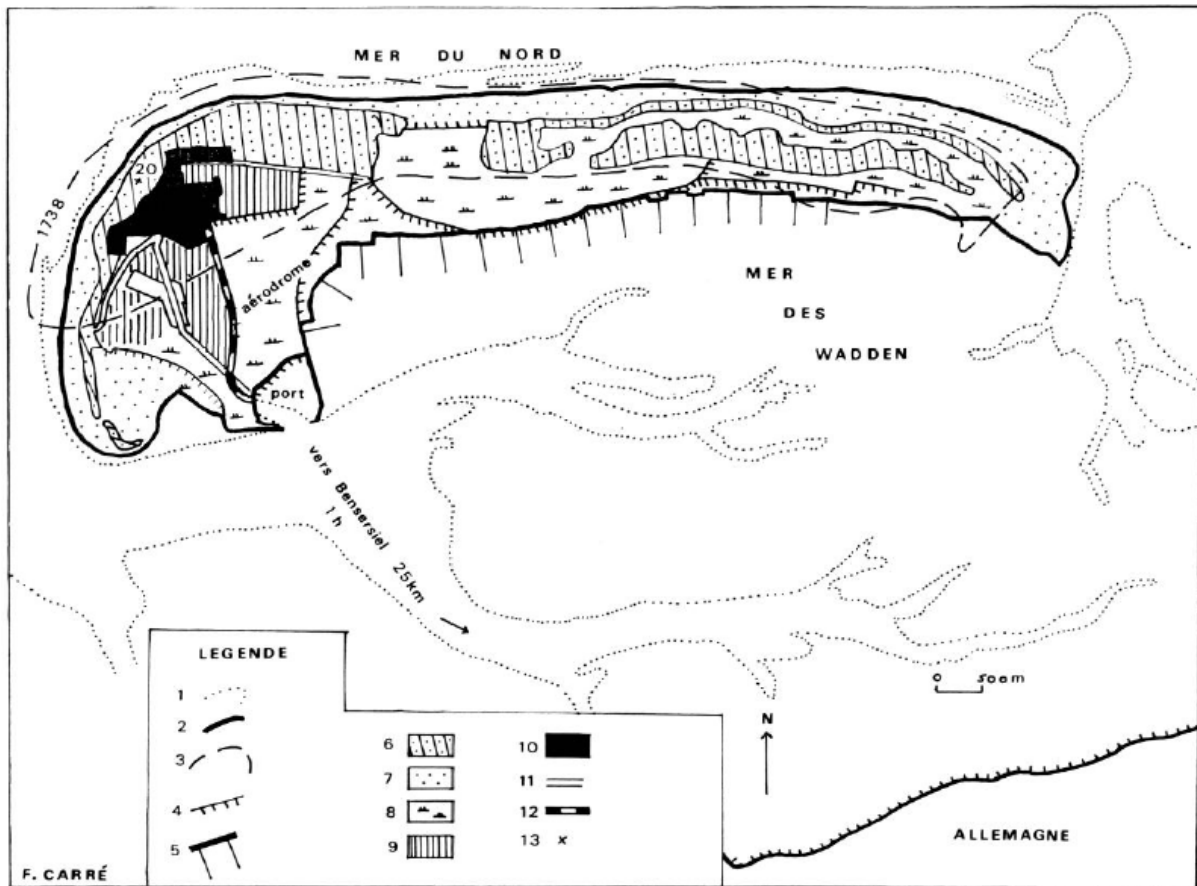
A – Géographie des Wadden

Les Wadden, et la mer qui les recouvre à chaque marée, sont un estran vaseux parmi les plus vastes du monde. Ils débutent, au nord, sur le territoire Danois, à quelques kilomètres au nord-ouest de l'important port de Esbjerg. Sur une soixantaine de kilomètres en direction du sud, les Wadden restent dans l'espace danois, avant de passer côté allemand, avec la frontière germano-danoise au niveau de l'île de Sylt. Là, sur près d'une centaine de kilomètres, les Wadden sont toujours dans le même axe nord/sud, jusqu'à l'embouchure de l'Elbe. A cet estuaire, l'axe change, et devient est/ouest. Les Wadden continuent alors en direction de l'ouest sur, là encore, une centaine de kilomètres, jusqu'à la frontière néerlandaise, au niveau du fleuve Ems. Enfin, les Wadden se terminent en Hollande, où ils recouvrent là aussi environ cent kilomètres de côtes, au niveau du Helder et de l'île de Texel, quelques dizaines de kilomètres au nord d'Amsterdam. Ainsi, la Mer des Wadden est établie à cheval sur trois pays de l'Europe du Nord-Ouest, sur une longueur de près de 500 km, et sur une superficie d'environ 10 000 km². Il s'agit d'une mer bordière, c'est-à-dire qu'elle est structurée le long des côtes, et séparée de la haute mer par les archipels frisons, émergences sableuses pour la plupart, suivant les axes géographiques mentionnés ci-dessus (exemple Carte 3). Au-delà de ces îles débute la Mer du Nord. La Mer des Wadden peut aussi être qualifiée de mer semi-fermée à fort degré d'ouverture, par son caractère difficile d'accès et ses nombreuses passes (photographie 1).



Photographie 1 : exemple de paysage du Watt, environs de Norden, 2015. Photographie : Anatole Danto.

Organisation d'une île en Mer des Wadden : l'exemple de Langeoog (Allemagne)



— Une île de la Frise orientale : Langeoog (République Fédérale Allemande).
 Légende : 1 : ligne des plus basses mers ; 2 : ligne de rivage actuel ; 3 : ligne de rivage en 1738 ; 4 : digue ; 5 : épis pour accélérer la sédimentation vaseuse ; 6 : dunes blanches et grises ; 7 : plage et sable ; 8 : marais et pâturages ; 9 : terre cultivée ; 10 : village ; 11 : route ; 12 : voie ferrée ; 13 : point coté.
 D'après la carte topographique au 1/50.000, feuille Esens L 2.310 et Niemeier pour l'ancienne ligne de rivage.
 Caractéristiques de Langeoog : superficie = 1970 hectares, dont 870 de dunes, 610 de marais et pâturages (500 endigués) et 490 de sable nu. La partie orientale de l'île est une réserve d'oiseaux. L'Ouest se consacre à l'agriculture et au tourisme. Petite fonction militaire. En 1970 : 43.000 visiteurs et 3.007 habitants.

Carte 3 : exemple d'une île de la Mer des Wadden en Frise Occidentale (source : Carrée, 1976).

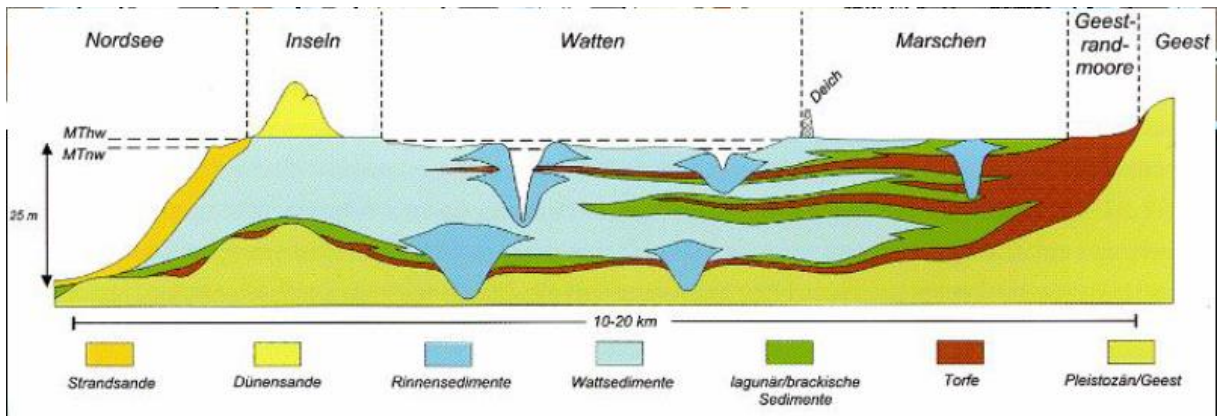
Géographiquement, la Mer des Wadden peut être subdivisée en trois espaces plus ou moins homogènes : la partie dite méridionale (sud), essentiellement en Hollande, la partie dite centrale, en Allemagne, et enfin la partie dite septentrionale (nord), entre Allemagne et Danemark (Von Oebele, 2014). Les parties méridionale et septentrionale concentrent la très grande majorité des îles des Wadden. Elles sont plus sableuses que la partie centrale, qui elle, à l'inverse est plus vaseuse. Cela s'explique notamment par les conséquents apports terrigènes, drainés jusqu'en Mer des Wadden centrale par les quatre grands fleuves qui alimentent cette mer : l'Ems, à l'ouest, la Weser et l'Elbe, au cœur, et l'Eider, plus au nord. La Weser et l'Elbe assurent à eux seuls la majorité des apports en provenance des bassins versants. Le bassin versant de la Mer des Wadden couvre une part importante de cette région européenne : environ la moitié du territoire hollandais, un quart du territoire allemand, et un

sixième du Danemark sont concernés, ainsi qu'un espace de la République Tchèque, où l'Elbe prend sa source. Le bassin-versant est un bassin essentiellement plat, avec des régimes hydrologiques classiques pour la région (fleuves à faible pente, sources en hautes plaines, voire piémonts, mais rarement plus en altitude, vallées alluviales à lit majeur large, répartition des usages et des pollutions dans la moyenne européenne – industrie, agglomérations, agriculture en tête, ...). Il est bordé à l'est par celui de l'Oder et des côtières de la Baltique, à l'ouest par celui du Rhin, et au sud, par celui du Danube, et mesure près de 250 000 km² (soit presque la moitié de la France métropolitaine). Côté mer, le régime est océanique, et la côte est irriguée par le Gulf Stream, légèrement essoufflé par le contournement de l'archipel anglo-saxon et irlandais. Le régime pluviométrique est donc assez important, tout comme la fréquence et la force des coups de vent et des tempêtes. Enfin, géomorphologiquement parlant, les côtes sont basses à très basses, et pour beaucoup, sous le niveau des pleines mers de vives eaux. Ce territoire, dans la continuité des Pays-Bas, se situe donc sous le niveau marin à de larges endroits, engendrant logiquement un risque accru de submersion marine lors d'épisodes météorologiques violents. Toutefois, et contrairement à la Hollande, si des politiques de poldérisation importantes ont été entreprises, des travaux d'ampleur équivalents n'y ont pas eu lieu (démographie moindre), laissant le littoral et ses arrières peut-être un peu plus exposé aux risques, avec des aléas similaires, mais des vulnérabilités supérieures. Les côtes sont sableuses presque dans leur intégralité, et le trait de côte très mouvant. Ce dernier est d'ailleurs difficilement définissable, et est plutôt assimilable à une zone de lais et relais, à l'inverse des côtes rocheuses (carte 4). Cette zone est notamment séparée entre Slikke (bas estran, soumis tous les jours aux marées, vaseux) et Schorre (plus en amont, concerné par les marées de vives-eaux ou les crues fluviales, plus enherbé : prés-salés, voir Photographies 2 et 3), termes d'origine néerlandaise. De nombreux bancs de sable et de vase parcourent la Mer des Wadden, entrecoupés de bathymétries plus basses (passes entre les îles, paléodeltas ou paléoestuariers de certains fleuves, comme l'Ems), et d'altitudes plus hautes (îles de la Frise).



Photographie 2 : schorre vu de la digue, environs de Norden, 2015. Photographie : Anatole Danto

Coupe transversale de la Mer des Wadden



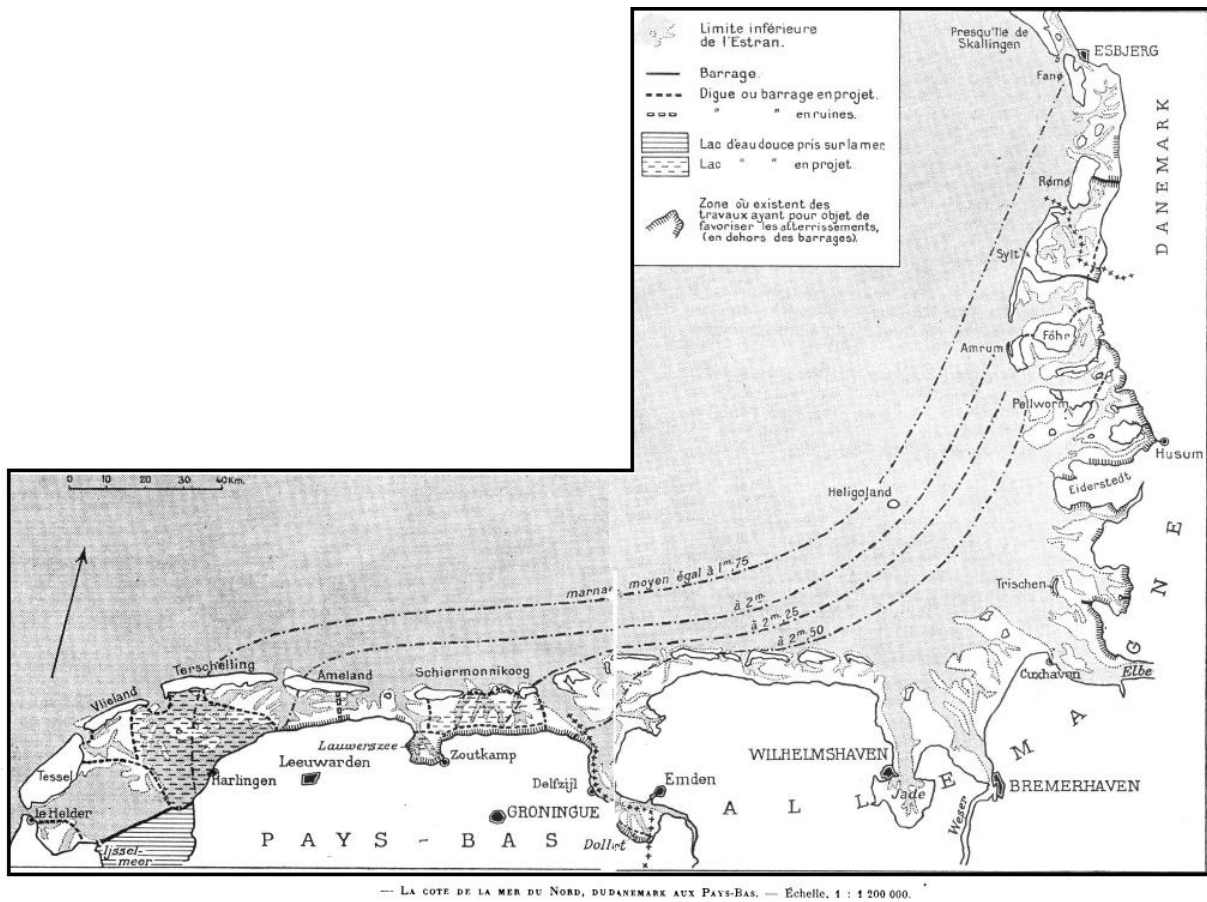
Carte 4 : coupe transversale de la Mer des Wadden, avec à gauche la Mer du Nord/Aval, et à droite, la terre/Amont (source : Martina Karlet et Felix Bittmann, NihK). Légende : Nordsee = Mer du Nord ; Inseln = îles ; Watten = estran ; Deich = digue ; Marschen = marches, polders ; Geestrandmoore = landes rétro-littorales peu fertiles ; Geest = terres peu fertiles.

Les panaches des grands fleuves favorisent une expansion sédimentaire importante vers l'aval, au cœur de la Mer des Wadden, mais aussi jusqu'en Mer du Nord, favorisant ainsi la biodiversité de la plus grande vasière au monde grâce à un apport nutritif depuis le vaste bassin-versant. Cette situation géomorphologique et hydrologique originale a entraîné la création d'un écosystème de vasière particulier, renforcé par les marées, parmi les plus importantes du monde en termes de marnage (plus de 6 m, avec un recul de la mer de plus de 10 km à certains endroits, voir carte 5).



Photographie 3 : slikke vue depuis le schorre, Wremen, 2017. Photographie : Anatole Danto.

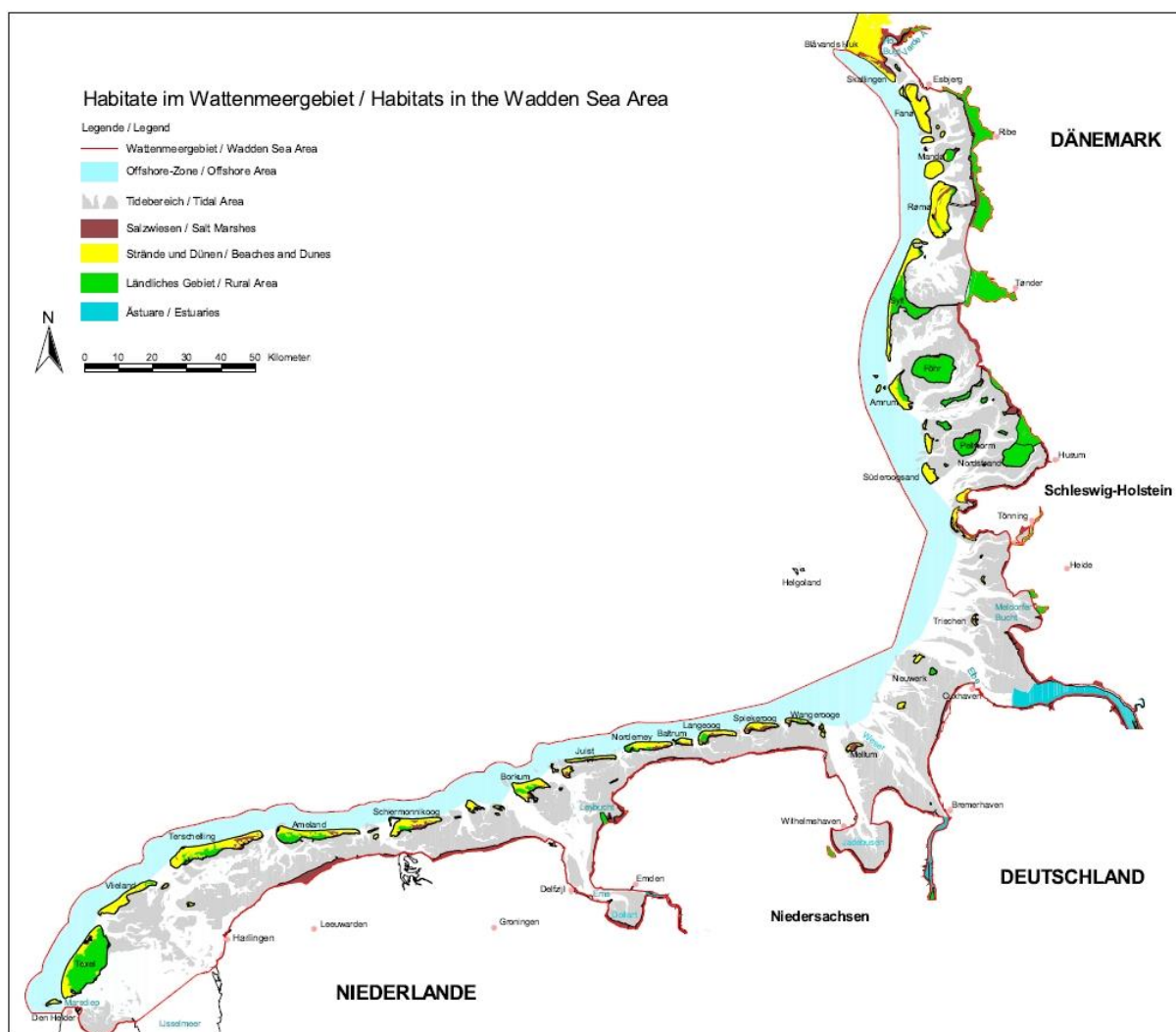
La côte de la Mer des Wadden, et les principaux marnages



Carte 5 : La côte de la Mer des Wadden, et quelques informations clefs - toponymie, marnage, ouvrages (source : Verger, 1956).

Toute cela concourt à un écosystème très spécifique, avec de très fortes dynamiques, presque toutes quotidiennes (salinité, marée, apports en nutriments, oxygène, lumière, température, ...), ayant comme résultat l'existence d'un habitat écologique des Wadden unique, très richement occupé d'un point de vue de la biodiversité (aussi bien faunistique que floristique), qui, forcément, est soumis à une exploitation ancienne par la main de l'homme. Les écotones sont ainsi très longs le long de ce littoral (du Danemark aux Pays-Bas), mais également très peu larges (quelques mètres à quelques kilomètres), favorisant des échanges et interactions sur cette interface entre terre et mer. Cet état de fait a permis la création d'un parc naturel trinational, et d'un secrétariat trinational conjoint dédiés à cette Mer des Wadden dès les années 1980, dans un but de préservation de l'environnement et de ses ressources, mais aussi d'exploitation raisonnée (Carte 6). L'intégralité des côtes allemandes de la Mer du Nord sont donc classées en tant qu'Aires Marines Protégées, et comportent trois réserves de biosphère.

Habitats dans la zone de la Mer des Wadden



Carte 6 : les habitats de la Mer des Wadden (source : Secrétariat de la Mer des Wadden). Légende : trait rouge = limites de la Mer des Wadden ; aplat bleu clair = zone off-shore ; aplat grisé = zones de balancement des marées/slikke : aplat rouge = prés-salés/schorre ; aplat jaune = plages et dunes/sable ; aplat vert = zone dite rurale (boisée ou cultivée, végétalisée) ; et aplat bleu foncé = zones estuariennes.

Le parc naturel de la Mer des Wadden recouvre ainsi les territoires des trois pays. Administrativement, il est organisé selon les compétences propres des administrations selon les pays. En Allemagne, pays fédéral, le parc est décomposé en trois entités (Anonyme, 2008) : le parc national de Basse-Saxe, le parc national du Schleswig-Holstein, et enfin, le parc national de la ville libre et hanséatique de Hambourg, qui ne possède qu'un petit espace marin, dans l'embouchure de l'Elbe.

Depuis 1978, une coopération trinationale s'est engagée entre l'Allemagne, le Danemark et les Pays-Bas pour la protection de la Mer des Wadden, avec la création d'un secrétariat commun dédié à cet espace, le



Common Wadden Sea Secretariat. Il est installé dans la ville portuaire allemande de Wilhelmshaven, en Basse-Saxe.

Une particularité géomorphologique est à noter, il s'agit de l'île de Helgoland, ou Heligoland, qui est allemande. Située en Mer du Nord, à plusieurs dizaines de kilomètres des côtes, ses littoraux comportent des falaises et des côtes basses, ce qui a permis un peuplement ancien. A l'origine, elle était située bien plus proche du continent, l'érosion étant passée par là. En effet, malgré un climat océanique assez proche de la Bretagne (voir Figure 1), les tempêtes sont souvent très violentes. Associées aux côtes basses prisées des activités anthropiques (vulnérabilité), ces tempêtes (aléas), concourent à un risque très important pour ces territoires de submersion venant de la mer. Le marnage de grande amplitude rajoute de la vulnérabilité. En cas de tempête, la perte d'un hectopascal par rapport à la pression atmosphérique dite neutre (1013.25 hPa) entraîne une surcote marine de 1 cm. Sachant que certaines dépressions descendent dans les 960 hPa, cela entraîne une surcote de l'ordre de plus d'un demi-mètre. Corrélée à un épisode de grandes marées (pleines mers de vives eaux), à une houle importante, à un fetch de quelques jours, et à la remontée des niveaux marins due aux changements environnementaux, la surcote atteint facilement le mètre, voire le dépasse, conduisant à un épisode de type Xynthia.

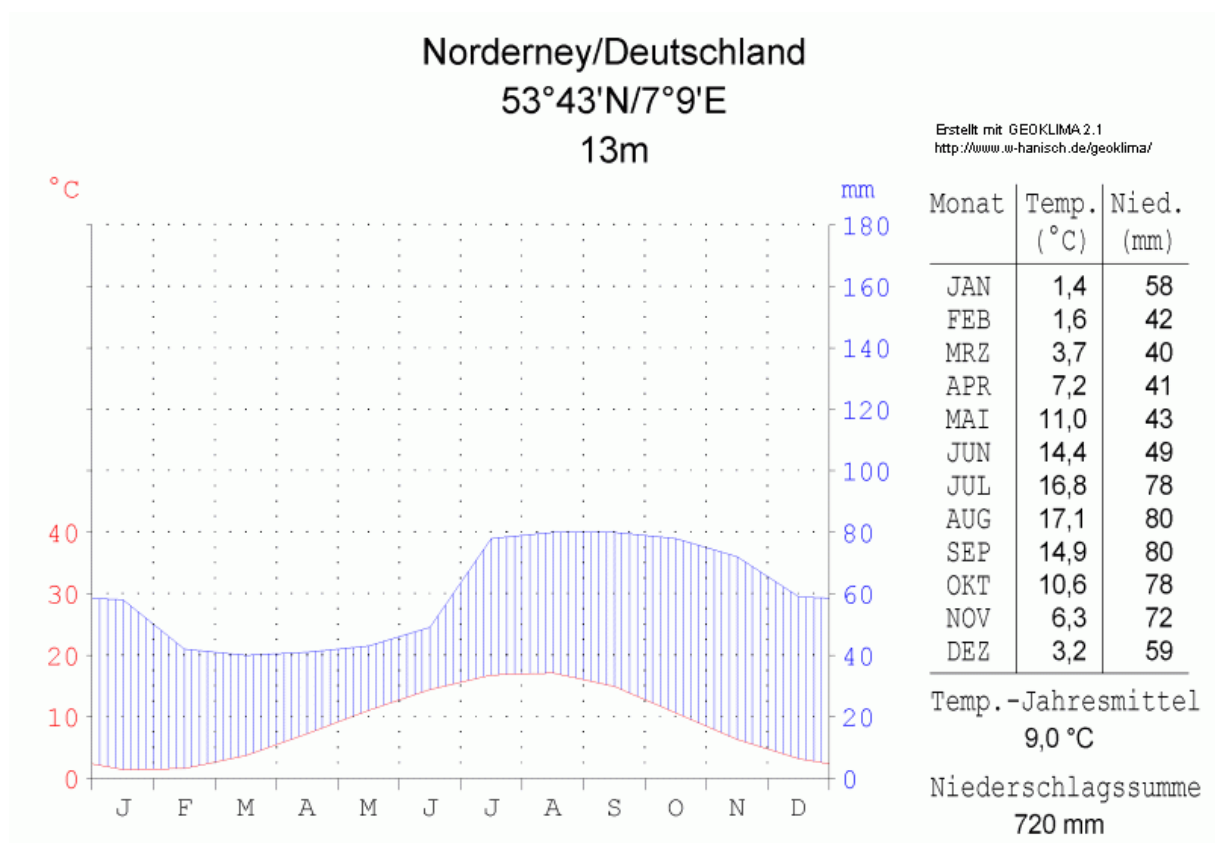


Figure 1 : diagramme climatique de l'île de Norderney, Allemagne (source : w-hanisch.de).

Bien évidemment, cette notion est largement prise en compte désormais par les pouvoirs publics locaux, mais cela n'a pas toujours été le cas. Si les constructions de digues sont anciennes, nous le verrons, elles étaient souvent inefficaces face à des phénomènes d'ampleur. Ceci a engendré de nombreuses catastrophes sur les côtes des Pays-Bas, de l'Allemagne, et du Danemark, avec de nombreux morts (Rieken, 2008), récemment encore. Ces épisodes sont documentés dès le Moyen-Âge⁸, et permettent d'évaluer le recul moyen du trait de côte, laissant apparaître qu'Helgoland était autrefois rattachée au continent (la côte aurait donc reculé d'au moins 40 kilomètres en 2000 ans). Ces événements mettent aussi en avant l'urbanisation et la démographie des littoraux frisons. Jusqu'au Moyen-Âge, des peuplements éparses sont visibles, avec quelques agglomérations. Rapidement, avec l'essor du commerce, certaines villes vont voir leur population grandir au fil des siècles, dynamisant avec elles toute une région. Cela est encore observable aujourd'hui, avec une forte concentration de population côté hollandais, une concentration plus éparse en Allemagne et Danemark, marquée par de grandes villes portuaires, essentiellement à proximité des estuaires (Emden, Wilhelshaven, Bremerhaven et Bremen, Cuxhaven, Hamburg, et Esbjerg), et entre ces villes, des espaces plus ruraux, moins denses, et des villes plus clairsemées, de petite taille ou de taille moyenne. Le couple évolutif ville amont/ville aval dans le cadre des ports estuariens (voir Turret, 2015), largement documenté à travers l'Europe, se retrouve ici aussi : Hamburg avec Stade et Cuxhaven sur l'Elbe, Bremen avec Bremerhaven sur la Weser, Leer et Emden sur l'Ems, ... En parallèle, l'essor du tourisme a renforcé l'attractivité estivale de plusieurs zones (Sylt, Sankt-Peter-Ording, etc.), et notamment les littoraux ruraux, et les espaces insulaires (phénomène là aussi d'échelle européenne).

Le territoire des Wadden est donc ainsi structuré, avec une alternance d'îles et d'estuaires, répartis de façon plutôt homogène (voir Carte 7). Historiquement, cela a contraint les peuplements, ce qui a engendré la création de régions, et pays, aux contours plus ou moins flous, et aux toponymes variés. Si l'on distingue aujourd'hui la Frise septentrionale, au nord de l'Elbe, la Frise Occidentale, en Hollande, et entre les deux, la Frise orientale, de nombreux territoires portent encore d'anciens noms de pays, attribués par les populations locales (voir Carte 8). Ces régions culturelles, qui ont fait l'objet de nombreux débats en géographie entre régions culturelles et régions naturelles (Danto, 2015), sont aussi des régions historiques, sous-régions de la Frise (dont le nom en frison occidental est Fryslân, en frison septentrional Fraschlönj, en frison oriental Fräislound, en vieux frison Freesland, en néerlandais, Friesland, idem en allemand, et en danois Frisland). Elles recouvrent souvent les mêmes espaces que les dialectes frisons, que nous présenterons ultérieurement). Enfin, les îles méritent d'être situées une à une, pour une meilleure lecture du mémoire (voir Carte 9).

⁸ Par exemple, on trouve la trace d'un événement très important en 1362, appelé « Inondation de la Saint-Marcel », ou « Grande noyade », nous y reviendrons.

La Mer des Wadden vue du ciel – éléments de toponymie



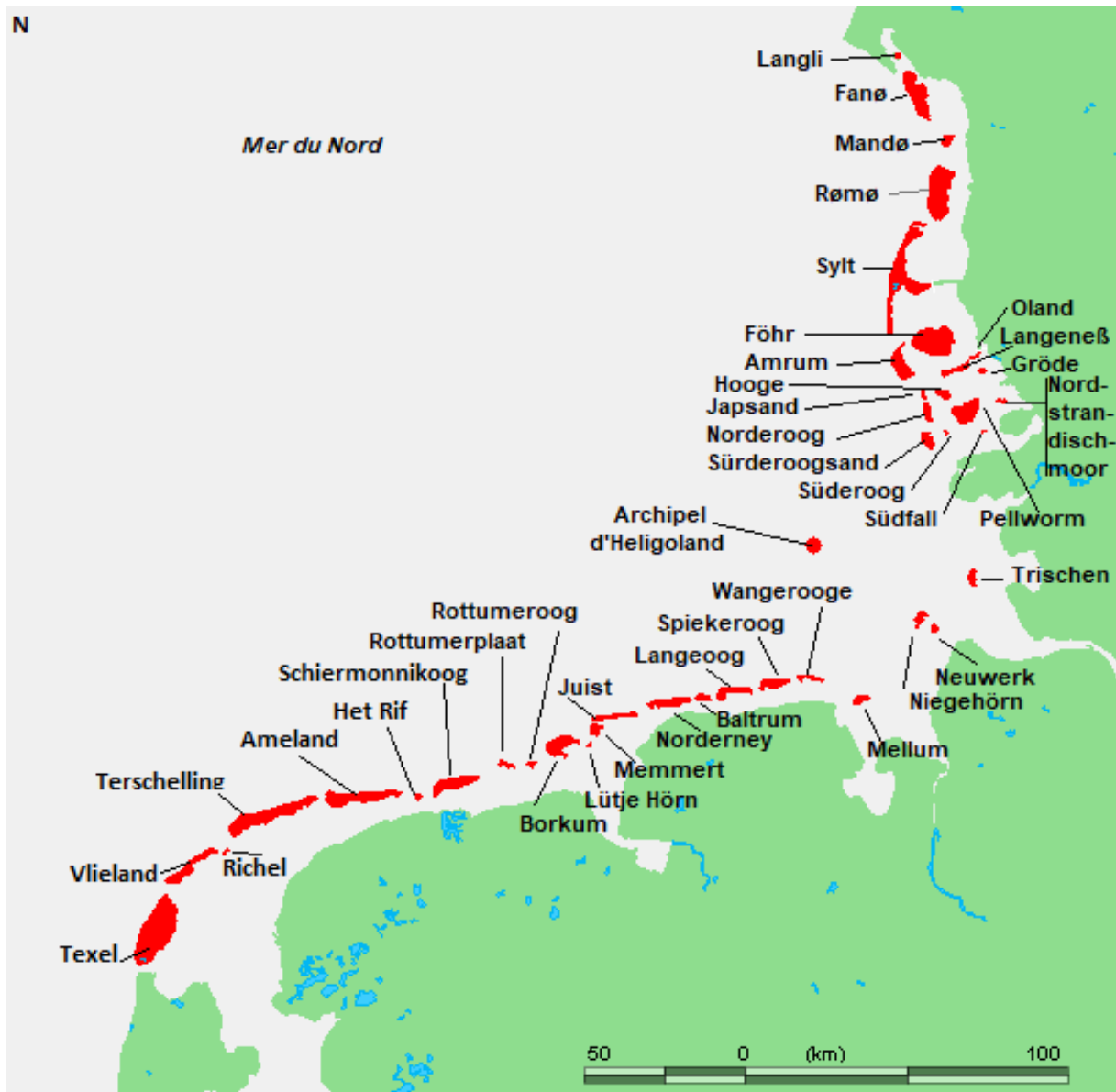
Carte 7 : photographie aérienne de la Mer des Wadden, et principaux éléments géographiques (source : WSCS).

La Mer des Wadden vue du ciel – Régions historiques



Carte 8 : les régions historiques de Frise (source : WSCS).

Toponymie et localisation des îles de la Frise



Carte 9 : toponymie et localisation des îles frisonnes (source : données personnelles, googlemaps, wikimedia commons).

Suite à cette brève présentation géographique de la Mer des Wadden et de son vaste et particulier estran, nous allons brièvement présenter l'éco-anthropologie du Watt, selon deux axes : l'ethno-biologie, et l'écologie humaine.

En premier lieu, l'écologie humaine, qui décrit l'influence de l'environnement sur l'organisation d'une société, est ici intéressante à analyser. En effet, comme cela vient largement d'être décrit, le territoire de la Frise est un territoire spécifique, où l'eau et les marées (voir Carte 10) conditionnent la vie sur place. Comme le décrit Marek Koter, géographe polonais (Koter, 1994), et le géographe français et canadien André-Louis Sanguin (Sanguin, 1993), les Frisons ont occupé ce territoire aux conditions naturelles difficiles (Müller-Wille, 1984) et y sont restés car cet espace était une zone refuge, de marges, de frontières, économiquement négligé (comme les Sorabes en Lusace, ou les Kachoubes en Poméranie). Une scholie insérée dans le texte de Adam de Brême (*op. cit.*), en fait d'ailleurs mention implicitement :



LA FRISE EST UNE REGION DE BASSES TERRES, D'ACCES DIFFICILE, EN L'ABSENCE DE CHEMINS DANS LES MARAIS. [...]. CETTE PARTIE DE LA FRISE EST SEPARÉE DE LA SAXE PAR UN MARAIS APPELE WAPELMOOR ET PAR L'ESTUAIRE DE LA WESER. ELLE EST SEPARÉE DU RESTE DE LA FRISE PAR LE MARECAGE D'EMSGAU ET PAR L'OCEAN ».

D'ailleurs, les régions où subsiste encore le plus la langue frisonne sont celles les plus éloignées des grands centres économiques (Groningue insulaire, région de Sylt). Le caractère insulaire de nombreux espaces frisons a également favorisé une certaine conservation de traits culturels par les îliens, tout comme la conservation d'espèces endémiques, ou d'espèces domestiques issues de croisements locaux, plus ou moins menacées actuellement. L'on peut ainsi mentionner : le cheval frison et le cheval frison oriental (dont il existe des associations de conservation de par l'Europe), les races avicoles poule de Frise, mouette de Groningue et mouette de la Frise orientale, les races ovines mouton de Texel, ovin laitier de Frise orientale (Flamant et Ricordeau, *op. cit.* ; Kalaisakis, Papadimitriou, Flamant, Boyazoglu et Zervas, 1977), la race bovine Holstein/frisonne, et enfin, les races porcines du Holstein, et de Husum (Protestschwein). De même, l'ethnobiologie, concernant les usages environnementaux, et les connaissances liées aux milieux, est dans ce cas très utile, car elle permet un éclairage des pratiques en vigueur au travers des récits des acteurs locaux, dans une perspective souvent diachronique.

La société frisonne dans son ensemble, mais aussi les sociétés hollandaises, danoises et allemandes de la région, et celles qui les ont précédées, ont donc dû et su s'adapter au contexte environnemental des Wadden. La nature a contraint fortement une multitude d'usages et de pratiques de ces sociétés, qui seront ici décrits et analysés. Parmi ces usages, certains sont emblématiques, d'autres sont moins connus, mais tous participent à l'existence

d'une « culture » des Wadden, et ainsi, d'un patrimoine. Le lien entre patrimoine culturel et patrimoine naturel (et par-delà le lien entre Nature et Culture) devient ainsi un marqueur des sociétés des Wadden (Schroor *et al.*, 2009).

Point amphidromique de la Mer du Nord, et ondes de marées



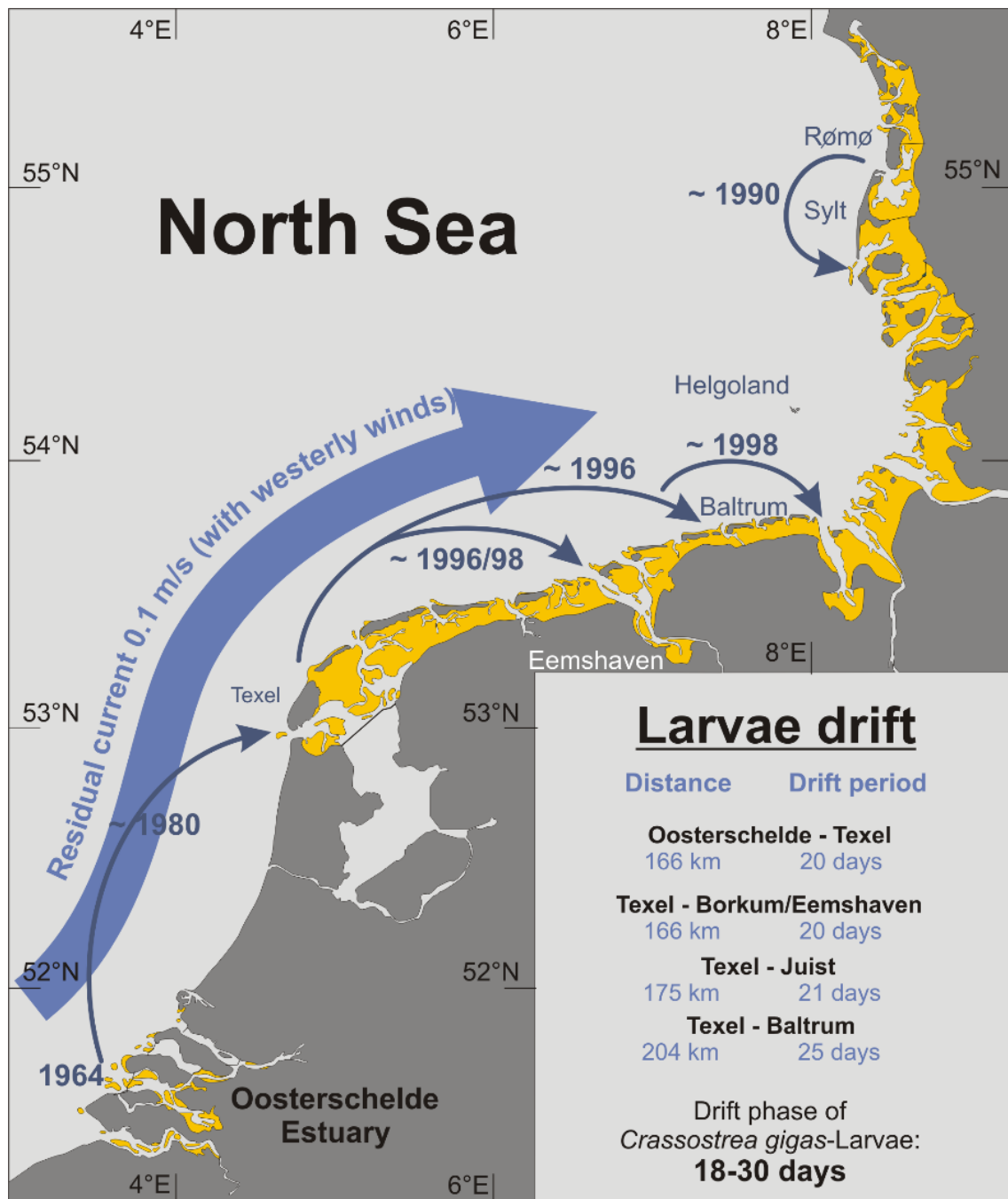
Carte 10 : points amphidromiques et avancée de l'onde de marée (source : RWS, NL).

Les principaux usages du Watt qui seront exposés sont variés. Ils concernent aussi bien des pratiques vivrières et en premier lieu la pêche, mais aussi la chasse maritime et littorale, ou encore l'agriculture, et notamment l'élevage, avec, comme vu ci-dessus, nombre d'espèces endémiques adaptées aux rudesses du climat des Wadden. Ces usages vivriers de l'environnement marin et côtier ont essentiellement été documentés par des méthodes ethnologiques, et la bibliographie, tout comme les usages de loisirs, contemporains, voire modernes, par définition. A l'inverse, d'autres usages, plus facilement identifiables dans l'Histoire, ont été plutôt documentés par la partie historique du corpus (archives, bibliographie, textes anciens). Il s'agit essentiellement de l'usage du Watt pour l'habitat et le transport. Enfin, des usages « transverses » ont été documentés par l'ensemble de ces sources (commerce par exemple).

Cette éco-anthropologie, évolutive par définition, a maintes fois subit des mutations, et en subit encore. Celles-ci, plus ou moins brutales, sont liées à la main de l'homme, ou à des évolutions environnementales (parfois, celles-ci sont couplées comme avec le réchauffement climatique actuel, et la période de l'Anthropocène). De petites évolutions peuvent avoir de

graves conséquences sur les usages si elles sont brutales. Par exemple, une tempête avec recul important du trait de côte entraîne une destruction de certaines zones d'habitat basses, ou la rupture de réseaux de transport. De même, l'arrivée d'une espèce invasive, arrivée « naturelle » ou « anthropique », peut aussi bouleverser l'écosystème local. C'est par exemple le cas de l'invasion de l'huître creuse du Pacifique (*Magallana gigas*), en provenance du sud des Pays-Bas, depuis les années 1980, puis de Sylt (Carte 11).

Dérive larvaire de l'huître creuse du Pacifique



Carte 11 : l'expansion géographique des larves d'huître creuse du Pacifique (source : programme SEOS).

C – Les tripartitions de l'espace

Le Watt est également soumis à une compartimentation spatiale importante, d'origines anthropiques et naturelles, qui a différentes conséquences sur les sociétés et l'environnement locaux, et qui méritent d'être décrites pour mieux appréhender certaines questions concernant les usages environnementaux. Plusieurs de ces tripartitions ont été décrites dans les paragraphes et chapitres précédents, et sont ici synthétisées.

Tout d'abord, le Watt est scindé en trois ensemble distincts biogéographiquement parlant :

- Le plus en amont : le Schorre, les prés-salés ;
- Entre les deux : la Slikke, la vasière ;
- Puis la Mer des Wadden à proprement parler (élément liquide).

En termes d'altimétrie, ce raisonnement est le même :

- Espaces hors d'eau permanents (altitude supérieure à 6 m. NGF ou assimilé localement) ;
- Espaces en eau de façon alternée (zone de balancement des marées) ;
- Espaces en eau permanents (bathymétrie inférieure aux basses mers de vives eaux).

A plus petite échelle, les Wadden sont également divisés en :

- Eaux non salées (milieu limnique) : zones humides rétrolittorales sans connections avec l'eau salée, sauf exception (pleines mers de vives eaux, événements météorologiques extrêmes) et eaux estuariennes (notamment lors des pointes de crues) ;
- Eaux saumâtres et à teneur en chlorure de sodium faible à moyenne (estuaires externes, mer des Wadden stricto sensu) ;
- Eaux salées de la Mer du Nord.

Enfin, trois grands fleuves coupent le Watt avec leurs estuaires imposants :

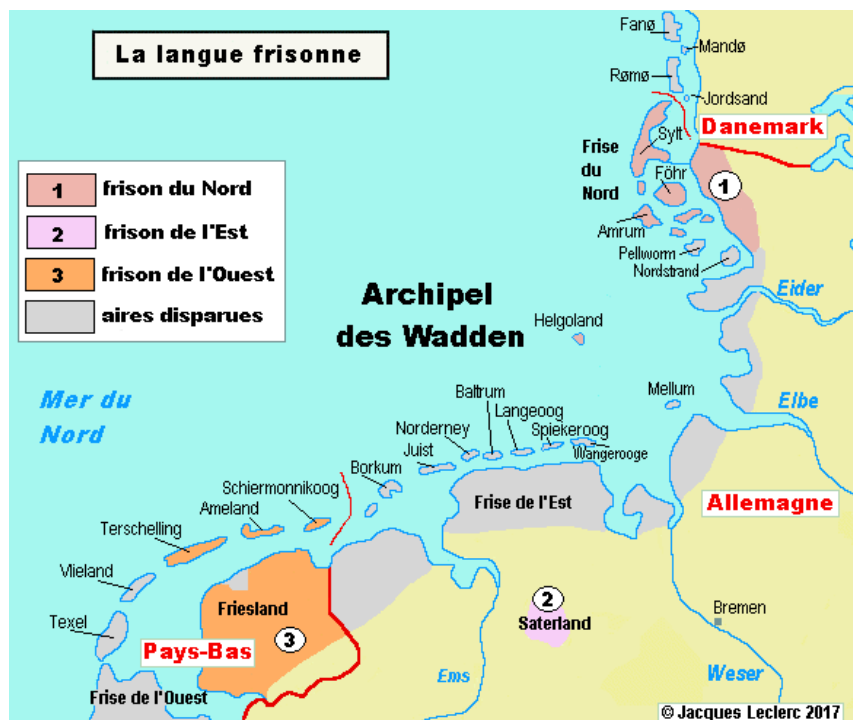
- L'Elbe à l'est ;
- La Weser au centre ;
- L'Ems à l'ouest.

Ces trois partitions, naturelles (exceptées les digues), sont essentiellement des partitions perpendiculaires au trait de côte. A l'inverse, les partitions d'origines anthropiques sont plutôt parallèles au trait de côte, sauf pour l'habitat (Sieg Müller, 2013) :

- Habitat hors d'eau en tout temps ;
- Habitat parfois menacé (Halligen) ;
- Habitat perdu, rendu à la mer.

Pour le reste, les tripartitions anthropiques sont essentiellement longitudinales. Dans le cas des régions historiques, s'il existe de nombreux pays (Cf. Carte 8), les principales régions de la Frise sont, comme indiqué plus haut, la Frise septentrionale au Nord, la Frise orientale au centre, et la Frise occidentale à l'Ouest. Cette répartition suit les trois grands groupes de dialectes frisons (Carte 12), et également l'existence des institutions frisonnes, comme le Nordfriisk Instituut.

Les groupes de dialectes frisons



Carte 12 : les grands dialectes frisons (source : Jacques Leclerc, Université Laval).

De même, le territoire de la Frise est partagé par le Danemark au Nord, l'Allemagne au centre, et les Pays-Bas à l'Ouest. Toujours de la même manière, le territoire allemand est scindé en trois parcs naturels nationaux (Basse-Saxe, à l'ouest ville libre et hanséatique de Hambourg au centre, Schleswig-Holstein au Nord). Les grands espaces portuaires se regroupent en trois ensembles : l'ensemble de l'Ems : Emden, Leer ; l'ensemble de la Weser : Brême, Bremerhaven, Wilhelmshaven ; et l'ensemble de l'Elbe (Hambourg).

Si ces tripartitions récurrentes sont pour certaines d'entre elles discutables, elles résultent toutes de l'organisation de la nature localement, qui a contraint ou aidé l'installation des sociétés sur les littoraux des Wadden. Ces tripartitions font émerger la question des socio-écosystèmes. Ces socio-écosystèmes doivent être vus comme des systèmes globaux, à prendre en compte de façon intégrée pour tout travail, qu'il soit appliqué ou fondamental. En Mer des Wadden, l'écosystème est la Mer en elle-même, la société est composée de la société frisonne (au sens géographique, et non ethnologique du terme), et le socio-écosystème ainsi constitué recouvre, dans une acception large, l'ensemble des sociétés côtières du Watt et leurs milieux. La thématique des usages devient alors prégnante, notamment ceux liés directement à l'environnement, et indirectement, fait émerger les questions posées comme problématiques.

IV - L'époque Médiévale, ou l'âge d'or des Frisons

L'époque médiévale est pour l'Europe entière une période importante de l'histoire. En Frise, cela ne fait pas exception. Après être revenu brièvement sur l'ethnogenèse frisonne, la question du peuplement est abordée, sous différents angles : architecture, urbanisation, fonctions urbaines, transports et commerce.

A – L'ante Moyen-Âge : ethnogenèse frisonne

La présence des Frisons sur le territoire que nous connaissons actuellement a fait l'objet de différents travaux. Bien avant Jésus-Christ, le climat se réchauffe, et la calotte polaire présente jusqu'en Europe commence à reculer (Carte 13 et figure 2). Petit à petit, le niveau marin remonte, jusqu'à atteindre peu ou prou nos côtes actuelles. La théorie principalement avancée est celle de tribus venues s'installées sur ces terres, sans être grandement dérangées durant les dix premiers siècles de notre ère, notamment grâce à leur relatif isolat (expliqué plus haut).

La remontée des eaux marines en Mer du Nord



Carte 13 : la remontée des eaux en Mer du Nord/ Le Doggerbank est un banc au cœur de la Mer du Nord (source : Dirk Meier).

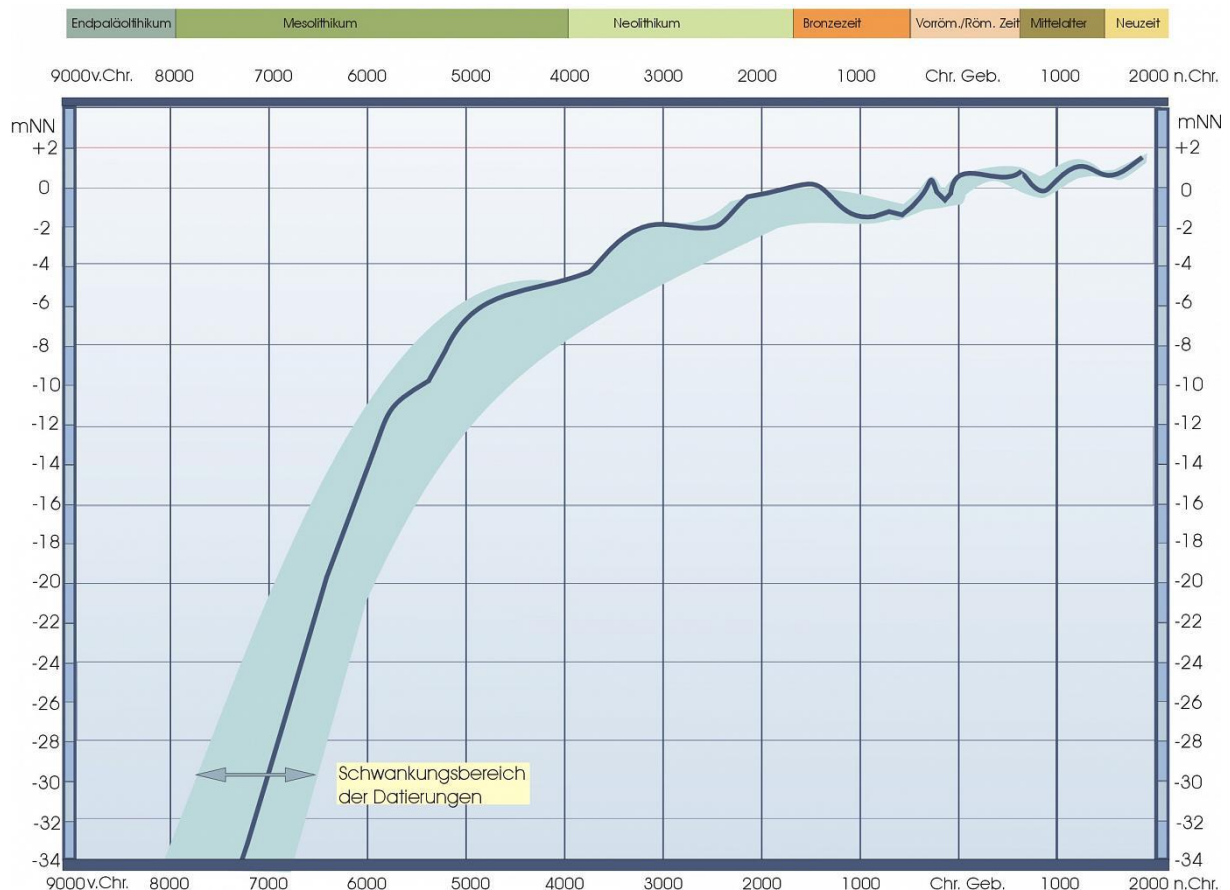


Figure 2 : courbe de remontée du niveau marin, avec datation (ans ; Chr. Geb. correspond à la naissance de Jésus Christ), et niveau marin (mètres par rapport au zéro hydrographique) (source : Dirk Meier).

L'article de Jens Schneider (Schneider, *op. cit.*), qui traite de l'ethnogenèse frisonne, constitue un bon résumé des connaissances, faibles, sur la naissance du peuple frison. Lors de l'époque romaine, les premiers habitats traditionnels du Watt émergent : les habitats par Terp ou Warft, buttes de terre hors d'eau, alors non occupées par des peuplades frisonnes. Sur le territoire de la Frise, les Frisons cohabitent ou succèdent à d'autres tribus, des traces de peuplements néolithiques et d'époque antique étant retrouvées en grand nombre en différents lieux. Peuplant en effet une région encore qualifiée aujourd'hui en grande majorité de « région périphérique maritime », les Frisons, depuis leur isolat, sont tout de même rattachés, au gré des conflits, à telle ou telle entité. Ils font face notamment aux Francs, puis au Saint-Empire Romain Germanique. Comme l'indique Schneider, « l'ethnicité des Frisons est difficile à cerner, même lorsque notre documentation les concernant s'étoffe, à partir du tournant des VIII^{ème}-IX^{ème} siècle », et la terminologie « frison » est fréquemment proche de celle de « marchands » venus de l'Europe du Nord, confusion lisible dans plusieurs textes anciens. Pour lui, l'ethnie frisonne n'est pas vraiment une population précise, mais plutôt un ensemble de populations côtières qui ont petit à petit pris le nom de Frison, entre les Pays-Bas et le Danemark. Il tente également de démêler tout cela par une approche ethno-linguistique, qui s'avère tout aussi délicate, faute de sources suffisantes, concluant sur une

citation de Stéphane Lebecq qu'il est utile de reprendre ici : « La Frise du haut Moyen-Âge se satisfera-t-elle d'une définition ethnique ? Sûrement pas ». Les trois grands groupes de dialectes frisons, répartis entre les « trois » Frise (occidentale, orientale, et septentrionale), ne sont donc pas forcément issus d'une seule et même langue originelle, et ont bénéficié sûrement d'apports d'autres langues de la région à différentes époques. La consultation de l'arbre des langues germaniques prouve d'ailleurs les similitudes du Frison avec d'autres langues germaniques (voir figure 3). Le Frison est d'ailleurs rattaché au groupe des langues germaniques de la Mer du Nord, aussi appelé Ingvaeonique.

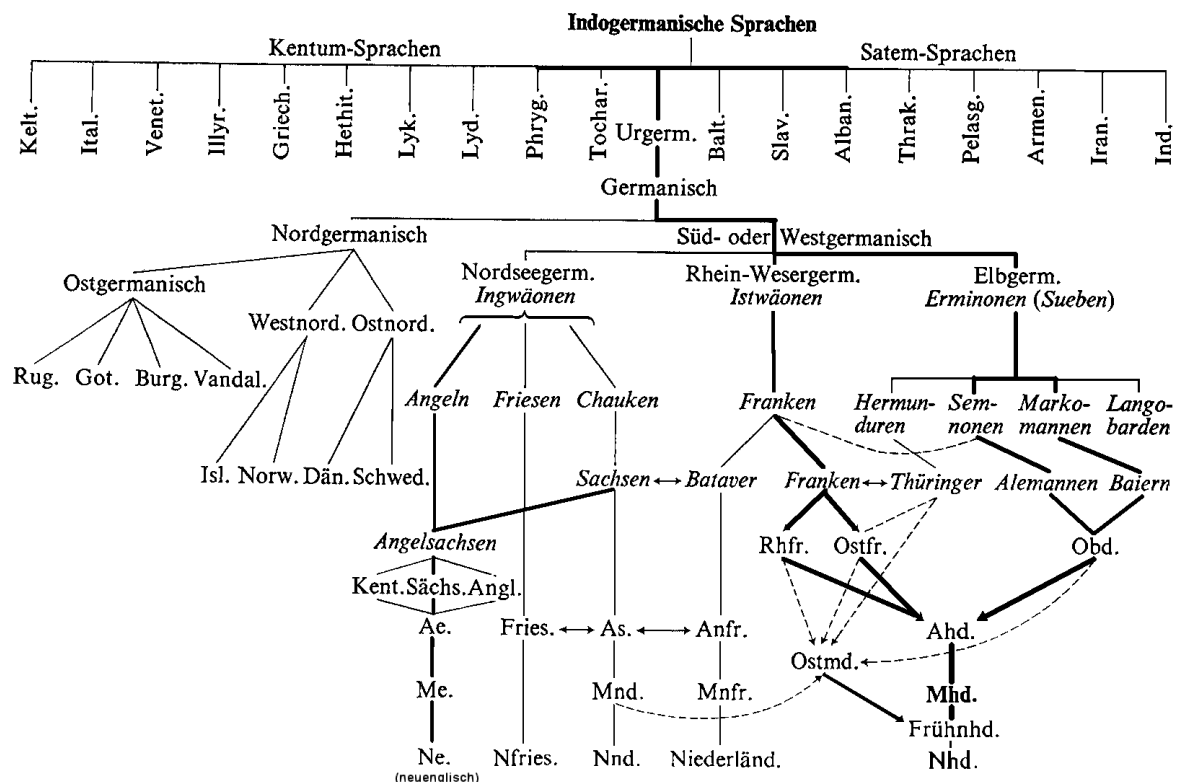
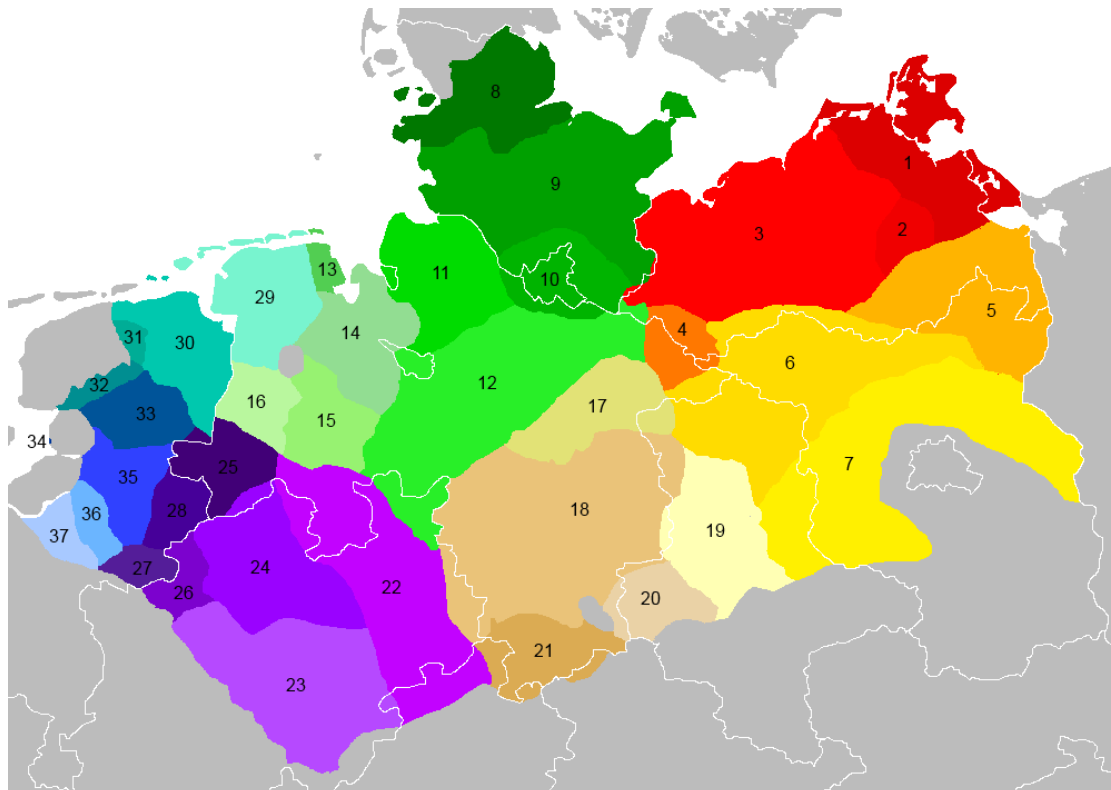


Figure 3 : arbre des langues germaniques. Friesen = Frison (source : germanistik.doomby).

Ainsi, le Frison est vu aujourd'hui comme une seule et même langue, de la branche des langues ouest et sud-germaniques, avec trois groupes de dialectes principaux, recouvrant les trois principales régions historiques de Frise. On le dit très proche de l'anglo-saxon, certains indiquent même que le Frison serait la langue la plus proche de l'Anglais. Le vieux Frison comporte en effet de fortes similarités avec l'Anglais ancien : vers le V^{ème} siècle se produit une différenciation entre vieux frison, vieux saxon, et vieil anglais (Walter, 1994). Il est également fortement lié au groupe des langues bas-allemandes (Niederdeutsch), dont l'expression la plus connue sur le littoral de la Mer du Nord est le Plattdeutsch (littéralement : allemand plat, Plattdütsch dans sa langue). On observe ainsi, encore aujourd'hui, une superposition de

différentes langues et de différents dialectes sur un territoire restreint, comme le montre les Cartes 14, 15 et 16 ci-dessous.

Les dialectes bas-allemands : une dizaine concernent directement la Frise



Niederdeutsche Dialekte:

Mecklenburgisch-Vorpommersch

- 1. Vorpommersch
- 2. Strelitzisch
- 3. Mecklenburgisch
- 4. Wendländisch

Märkisch-Brandenburgisch

- 5. Mittelpommersch
- 6. Nordmärkisch
- 7. Mittelmärkisch

Niedersächsisch

- 8. Schleswisch
- 9. Holsteinisch
- 10. Hamburgisch
- 11. Elb-Weser-Ländisch
- 12. Nord-Hannoveranisch
- 13. Jeverländisch
- 14. Nord-Oldenburgisch
- 15. Süd-Oldenburgisch
- 16. Nordemsländisch

Ostfälisch

- 17. Heide-Ostfälisch
- 18. Zentral-Ostfälisch
- 19. Bördeplatt
- 20. Bode-Ostfälisch
- 21. Göttingisch-Grubenhagenisch

Westfälisch

- 22. Ostwestfälisch
- 23. Südwestfälisch (Sauerländer Platt)
- 24. Münsterländisch
- 25. Süd-Emsländisch
- 26. West-Münsterländisch
- 27. Achterhoecks
- 28. Twents

Friesisch-Sächsisch

- 29. Ostfriesisch
- 30. Gronings
- 31. Westkwartiers
- 32. Stellingwarfs

Gelders-Overijssels

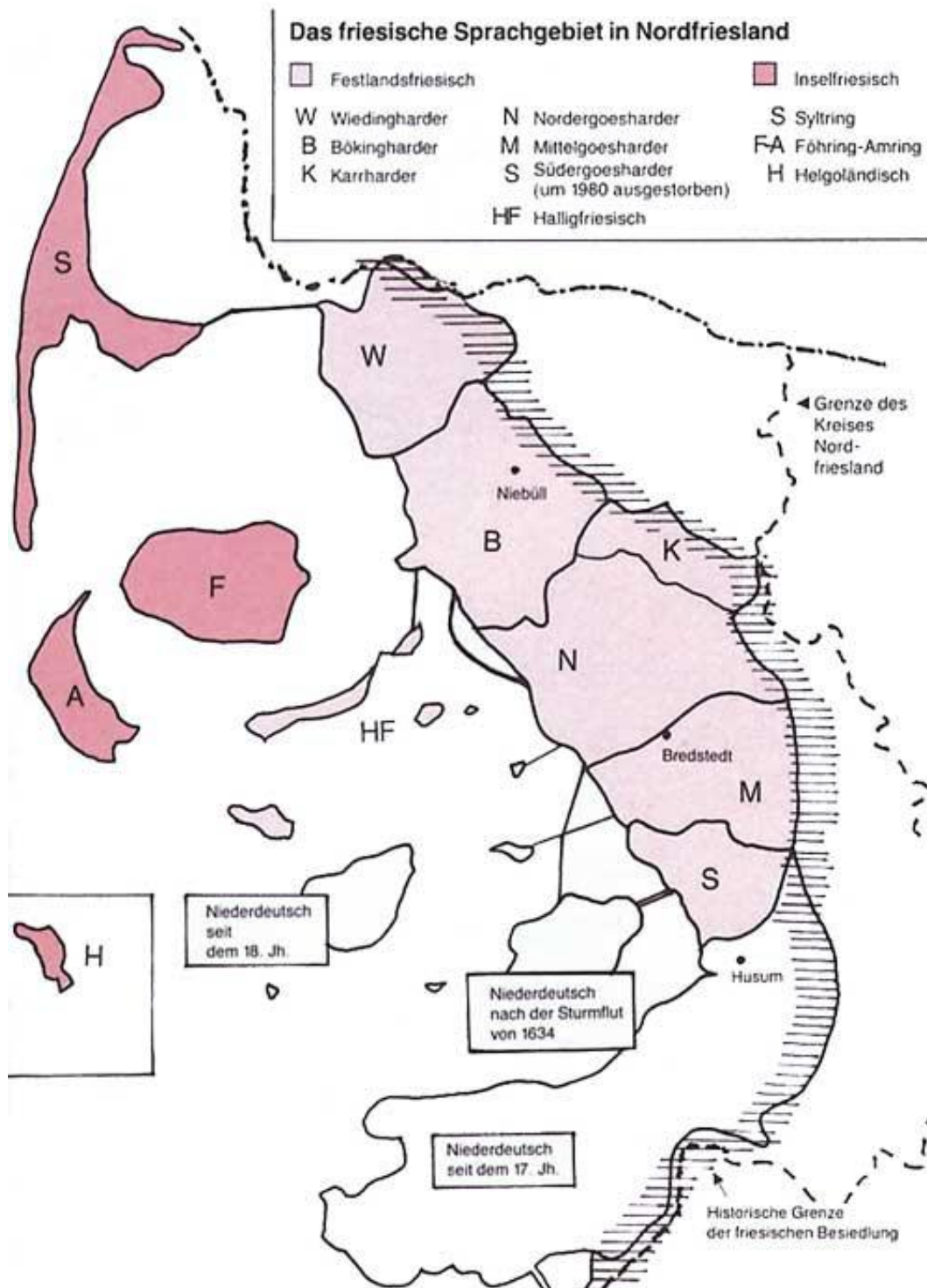
- 33. Drents
- 34. Urkers
- 35. Sallands
- 36. West-Veluws
- 37. Ost-Veluws (Übergang zum Holländischen)

Carte 14 : carte des dialectes bas-allemands (source : Kristianmitk.wordpress)

Sur cette carte, les dialectes bas-allemands nous intéressants sont les dialectes bas-saxons (Niedersächsisch) et les dialectes Frisons-Saxons (Friesisch-Sächsisch). Les premiers sont composés du schleswigeois, du holsteingeois, du hambourgeois, du patois d’Elb-Weser, du Hannovrais du nord, du patois de Jever, du oldenbourgeois du nord, du oldenbourgeois du

sud, et enfin, du patois de Nordern, les seconds du Frison oriental, du Groninguais, du kwartier occidental, et du stellingwerf (bas saxon hollandais).

Les dialectes de Frise du Nord à l'époque moderne



Carte 15 : les dialectes de la Frise du Nord (carte 1/2). Distinguer le Frison insulaire (Inselfriesisch) du Frison continental (Festlandfriesisch) (source : Nordfriisk Instituut).

Les dialectes de Frise du Nord à l'époque contemporaine



Carte 16 : les dialectes de la Frise du Nord (carte 2/2) (source : Friesenrat).

Entre ces deux cartes, on constate une érosion du Frison, notamment sur la zone sud de la Frise du Nord. La première carte avance comme explication les submersions marines des années 1600 comme source du recul de la langue frisonne. L'isoglosse ancienne du Frison, au sud de Husum/Hüsem, est toujours symbolisée même si les territoires concernés sont passés au bas-allemand depuis plusieurs siècles.

Le Frison est donc un groupe de langues et dialectes, rattaché aux langues germaniques. S'il est attesté de l'existence d'un vieux Frison, notamment grâce à des textes anciens du IX^{ème} siècle (Cf. Walter, *op.cit.*), le Frison ne peut être considéré comme originaire d'une seule et même protolangue. Ainsi, il en va de même pour l'ethnie frisonne : elle ne semble pas avoir une même généalogie, mais est en fait le nom d'un ensemble de tribus et peuplades de la région, qui se sont maintenus de façon homogène autour d'un même nom, puis d'une culture globalement semblable. Si des traces de peuplement, nombreuses, sont recensées dans la région dès l'époque préhistorique, avec une poursuite à l'époque antique, il n'est cependant pas simple de faire une corrélation entre traces archéologiques et peuplements actuels. La plupart des historiens s'accordent d'ailleurs désormais sur un peuplement varié, sur de petits territoires, avec une mise en réseau et des échanges conséquents, aussi bien matériels qu'immatériels. Jusqu'à l'époque médiévale, les Frisons sont donc à considérer comme une multitude de petites ethnies réparties le long du littoral, sur des habitats particuliers, mais aussi plus à l'intérieur des terres, au gré des migrations et des échanges. Jusqu'au haut Moyen-Âge, le Frison relève donc plus du mythe que de la réalité, et ce n'est qu'à partir de cette époque que la société frisonne va se structurer.

B – Le peuplement du « meritoire » : l'aube de la poldérisation, et de l'habitat archipélagique

En effet, le Moyen-Âge va engendrer une structuration sans précédent de la région, notamment par une fixation des populations, et l'apparition de polarités urbaines d'importance pour l'époque. Dans la foulée de ce qui se passe à l'échelle européenne, la Frise voit ainsi son territoire accueillir de petits centres urbains, commerçants, avec des villages en durs, et des fonctions non primaires (secondaires et tertiaires). Comme en Europe, ces villes médiévales sont établies sur des points stratégiques, pour se protéger des envahisseurs potentiels (Vikings par exemple), mais aussi et surtout pour se prémunir des risques d'inondations et de submersions marines. Ainsi, alors que l'habitat sur terre semblait abandonné depuis quelques temps, celui-ci est repris, amélioré, augmenté, protégé, et engendra la création de nombreuses agglomérations de petites tailles à travers la Frise, dont l'armature urbaine est encore largement visible dans le paysage frison aujourd'hui.

Un *terpe* (Terpen en hollandais, Warft en allemand), est une butte de terre hors d'eau, qui permet l'installation d'un habitat en dur au-dessus des plus hautes eaux, avec une visibilité sur le paysage environnant. Souvent isolés au départ, avec une seule habitation, plusieurs habitants se regroupent en village, joignant différents terpes en villages à terpes (*Dorpsterp* en hollandais), grâce au comblement du vide entre deux terpes (ou plus), à l'aide de matériaux terrigènes (voir figure 4). La diffusion de ce mode d'habitat s'étend à l'ensemble de la Frise littorale, notamment au sein des zones humides estuariennes d'importance (voir Cartes 17,

18 et 19). Si l'intégralité de la Frise est concernée, les terpes s'exportent aussi dans le système deltaïque Rhin-Meuse, et en amont des estuaires.

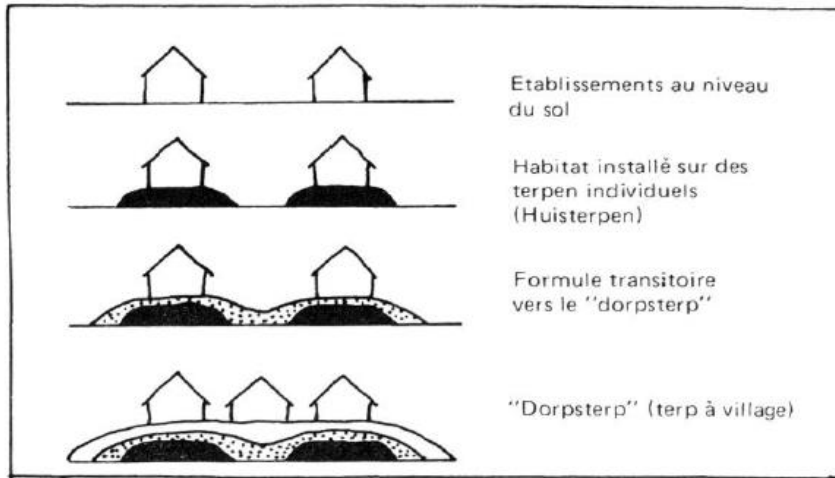
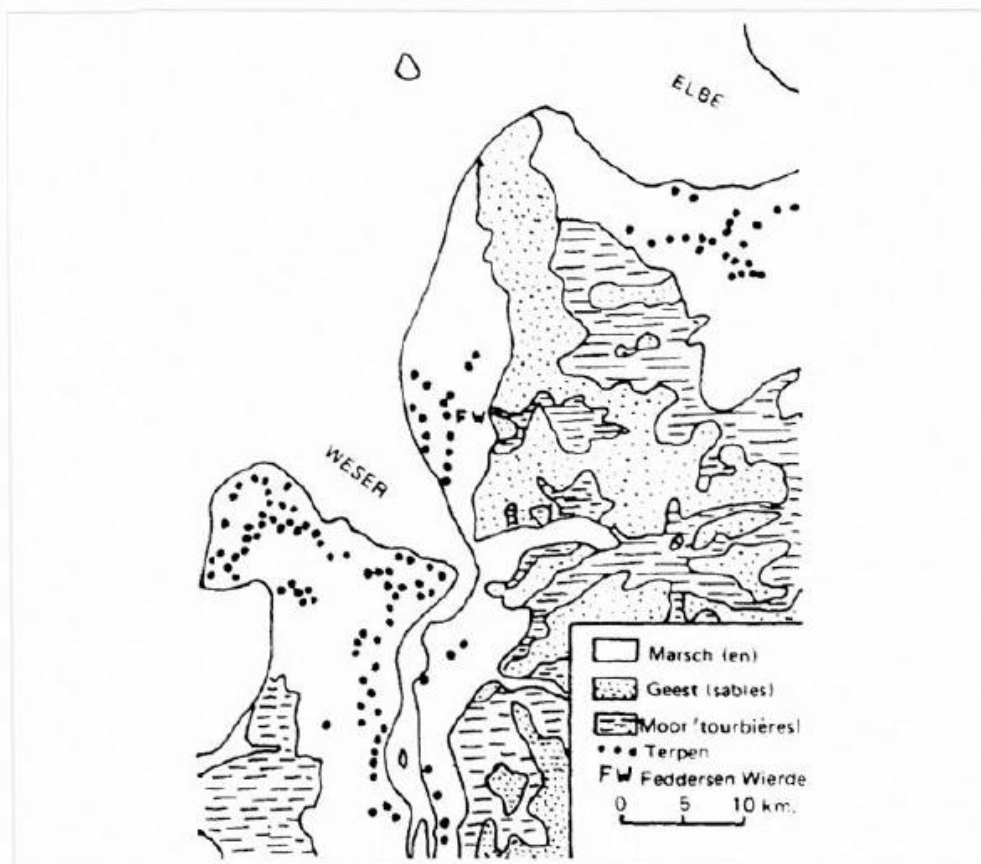


Figure 4 : la création des villages à terpes (source : Lebecq, 1979, reprenant van Es, 1971).

Représentation schématique du développement d'un dorpsterp (terp à village) par W.A. van Es, 1971, p. 18.

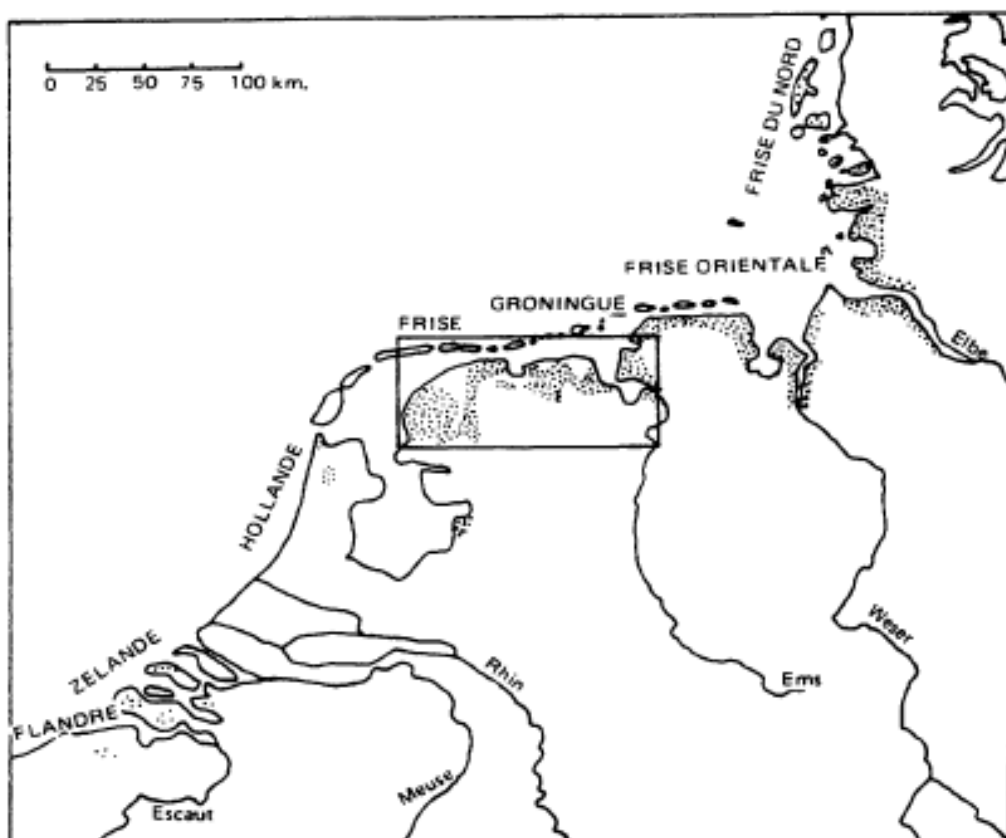
La diffusion des terpes en Land Wursten et Land Würden



Carte 17 : la diffusion des terpes entre Elbe et Weser (source : Lebecq, 1979, reprenant Haarnagel, 1979).

Diffusion des terpen entre les bouches de l'Elbe et de la Weser (Haarnagel 1979).

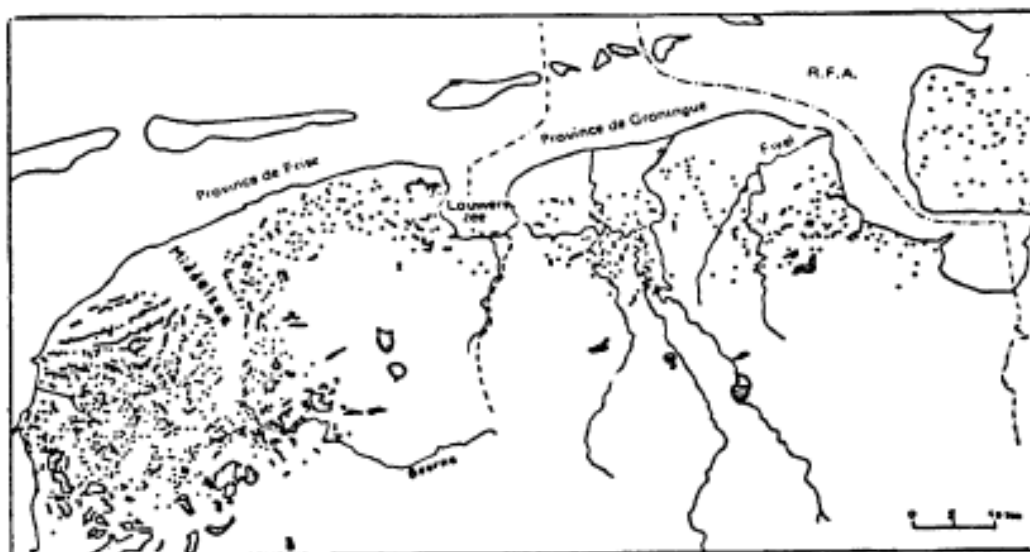
La diffusion générale des terpes le long de la Mer du Nord



– Diffusion des terpen le long des côtes de la Mer du Nord. D'après Halbertsma 1963 et Lebecq 1990.

Carte 18 : La diffusion des terpes en Mer des Wadden (source : Lebecq, 1997, reprenant Halbertsma, 1963).

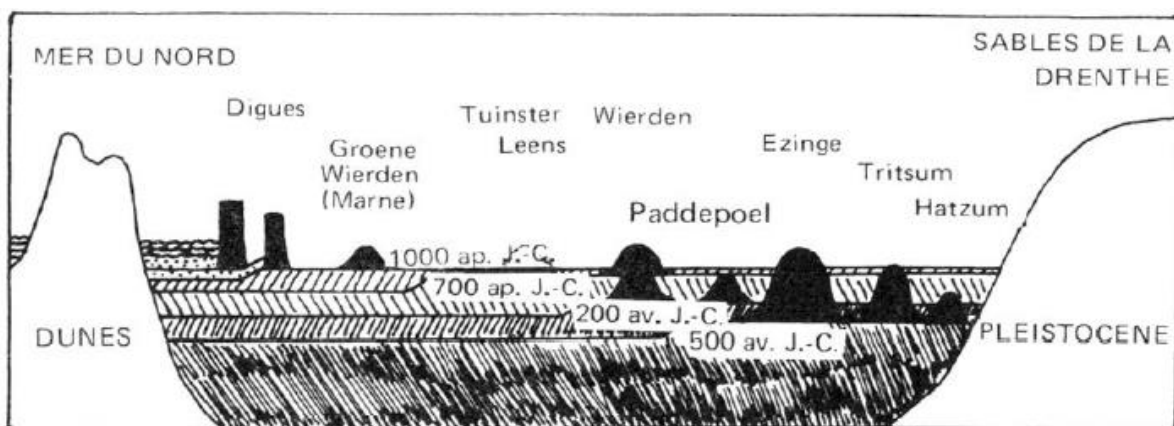
Les terpes de la Frise occidentale



– Relevé systématique des terpen des provinces de Frise et de Groningen, par H. Halbertsma, 1963, p. 8.

Carte 19 : les terpes de la Frise hollandaise (source : Lebecq, 1997, reprenant Halbertsma, 1963).

Ces terpes d'importance, dont certains deviennent des villages à terpes puis des villes, se dotent généralement d'une église, et d'un moulin. Les premières digues se mettent en place, de même que les premiers polders. Cependant, ces éléments de protections et d'élargissement des terres arables se font avec les moyens d'alors, causant parfois des ruptures de digues lors de submersions, et l'invasion des terres cultivées ou pâturées par des eaux saumâtres, avec souvent, des victimes. Le paysage frison commence alors à prendre forme (Schroor et Kühn, 2007). Les terpes se structurent en villages et villes, ceux isolés sont petit à petit délaissés pour se protéger des différentes menaces, naturelles comme anthropiques, tandis que les paysages agraires commencent à être remodelés, avec une expansion des zones dédiées à l'agriculture, aidée en cela par les dépôts marins (voir Figure 5), qui permettent une élévation du littoral terrestre.



Coupe, très schématique, de la zone des terpen de Frise/Groningue (d'après Boersma, pp. 18-19). On a suggéré par des hachures différentes les dépôts des différentes transgressions ; la dénivellation sensible à chaque niveau veut représenter la ligne du rivage à une époque donnée.

Figure 5 : coupe diachronique de la Frise hollandaise. La mer est à gauche, le continent à droite (source : Lebecq, 1979).

On assiste alors à une prise de risque collective, les frisons s'installant de plus en plus près des dunes avec leurs terpes et construisant des digues de protection rétrolittorales de petites envergures. Les points hauts littoraux, même situés au sein de la plaine littorale de basse altitude, parfois recouverte par les pleines mers, sont colonisés. Le résultat est impressionnant, puisqu'à la fin de l'époque médiévale, plus d'un millier de villages à terpes sont recensés de par la Frise, parfois très proches de la mer. Cela structure l'habitat en réseau, en archipel, les différents villages étant reliés par des voies de communication maritimes ou terrestres. Plusieurs grands épisodes de submersion entraînent un très fort recul du trait de côte, sur parfois plus de 10 kilomètres. On assiste alors à l'apparition d'une Hallig de ci de là (pluriel : Halligen) ou de Hooge. Il s'agit de terpe ou de warft qui se retrouvent isolés au milieu de l'estran, coupés du continent à chaque marée haute. Sortes de buttes émergées, non protégées par des digues, les Halligen sont surtout visibles au sud de la Frise septentrionale, et dans l'estuaire de la Weser. Encore aujourd'hui, certains sont habités, mais grandement

menacés lors des grandes marées corrélées à des tempêtes. Le territoire de la Frise se retrouve ainsi peuplé de manière archipélagique, parfois en mer, sur les îles ou les Hallig, à terre sur les warft et terpes, conduisant à un peuplement original, surélevé, visible de loin, avec la protection contre les éléments comme contrainte principale à l'urbanisation. En parallèle, les premiers aménagements agraires naissent en Frise, avec le début des digues et polders. Les villages sont concentriques, autour de l'église, qui possède alors une forte influence sur le territoire (voir Carte 20). L'habitat est dense, et les matériaux principalement utilisés jusque-là sont le bois et le torchis ou l'argile (Postma, 1934) (voir Figures 6 et 7).

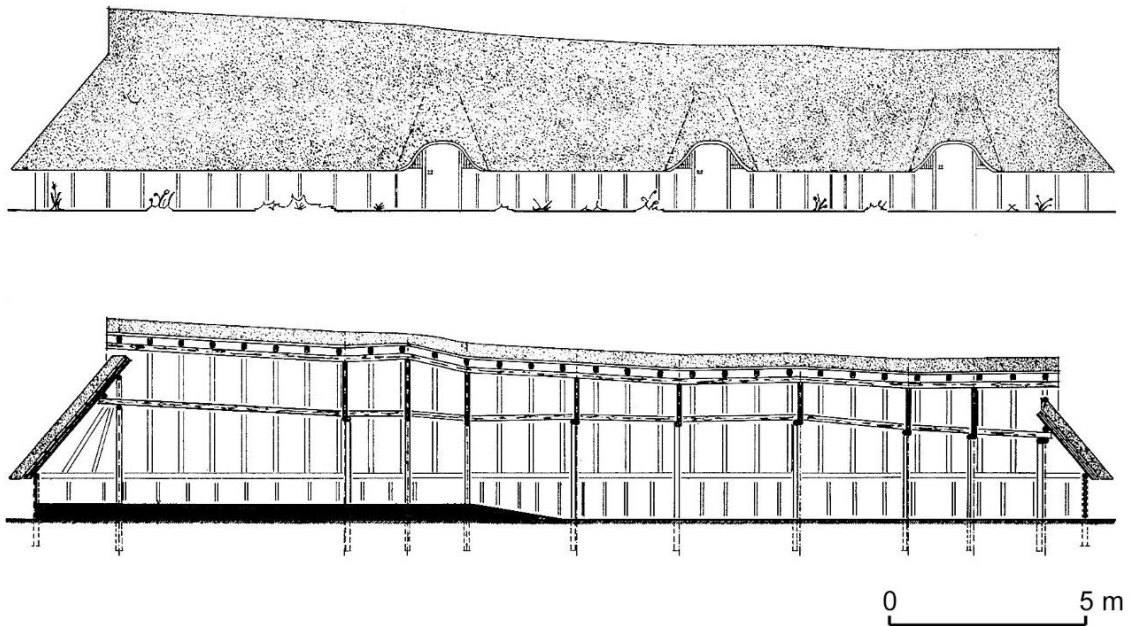


Figure 6 : coupe d'une maison traditionnelle médiévale de la Frise (reconstitution issue de fouilles archéologiques) (source : NihK).

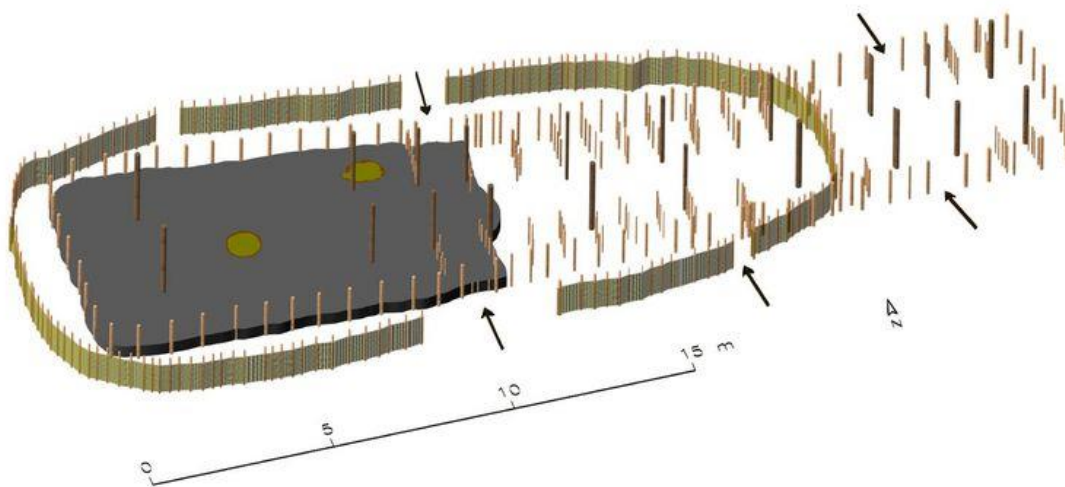
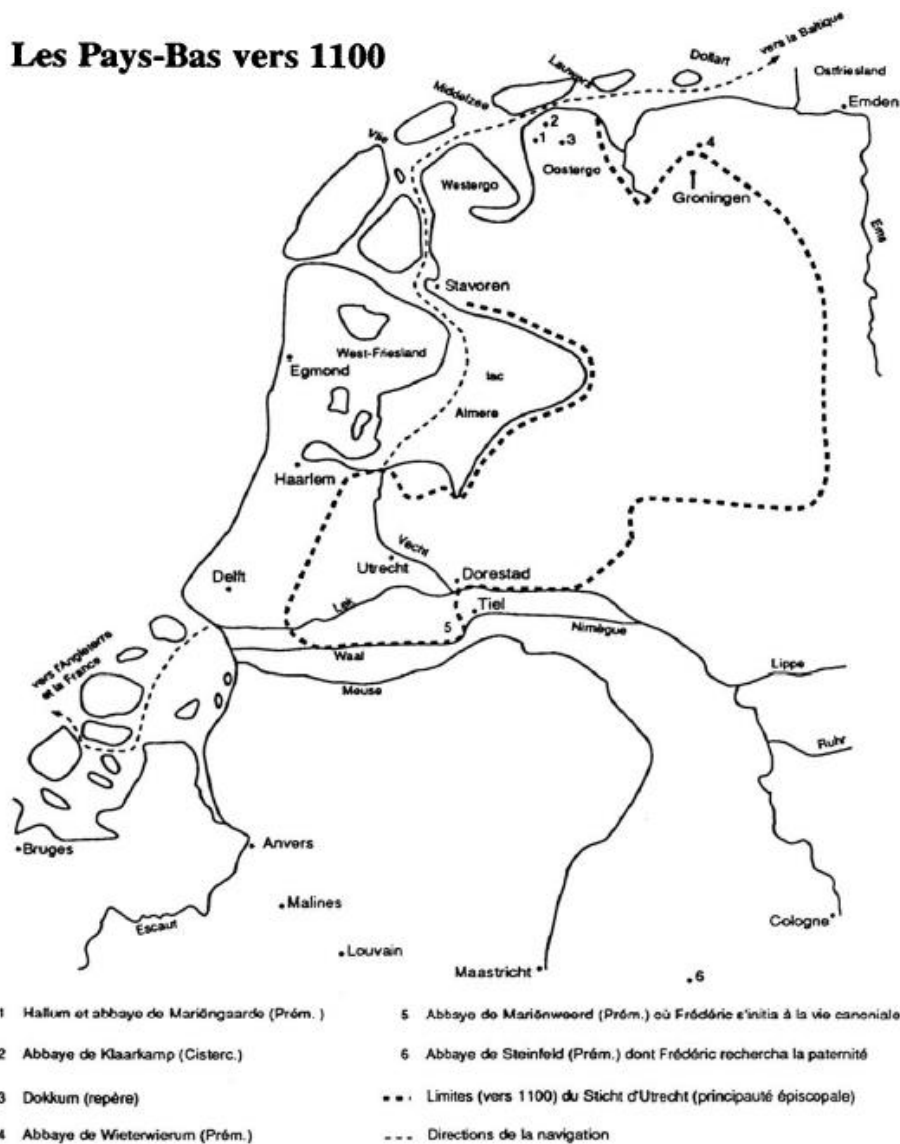


Figure 7 : implantation au sol d'une maison traditionnelle médiévale de la Frise (reconstitution issue de fouilles archéologiques) (source : NihK).

La présence religieuse dans la Frise occidentale au cœur du Moyen-Âge : le cas des abbayes

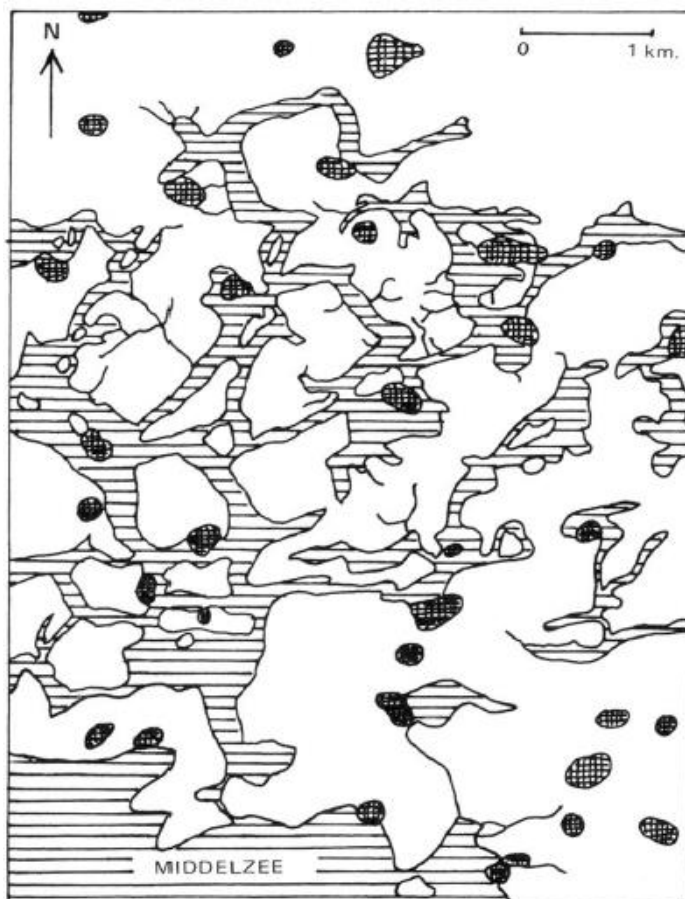


Carte 20 : les abbayes de Frise occidentale vers 1100 (source : Platelle, 1991).

Au Moyen-Âge, les choses évoluent petit à petit. Accroissement de la population, risques incendies, et surtout, faible densité forestière de la Frise et besoins de bois pour la construction navale, obligent les Frisons à trouver de nouveaux matériaux de construction. Aidés en cela par la circulation des savoirs architecturaux et des artisans en Europe, et par les réalisations de bâtiments religieux, la pierre puis la brique commencent à s'imposer dans le paysage de la Frise, tout comme dans l'ensemble de l'espace germanique. La pierre permet également de lutter plus efficacement contre les submersions, les fondations restant souvent debout. A la fin de l'époque médiévale, de vastes fermes émergent, souvent en un seul et unique bâtiment, haut et vaste, comportant une partie à usage d'habitation, et le reste à usage agricole, en briques et tuiles. Le territoire, et pour reprendre le terme, le « meritoire » se trouvent ainsi peuplés de façon archipélagique, au gré des terpes.

En parallèle de cette évolution du peuplement en un archipel de points hauts habités, l'autre grand chamboulement que connaît la Frise à cette époque est celui de l'émergence du premier système monde régionalisé, pour reprendre le concept de Grataloup (Grataloup, 2007), la Hanse. Le monde hanséatique émerge dès le XIII^{ème} siècle, essentiellement autour des villes nouvelles de la Baltique allemande : Lübeck, Rostock, Wismar, etc., mais aussi avec Hambourg, côté Mer du Nord. Ce système va être déterminant pour la Frise. Rapidement, la Frise et le Holstein deviennent le centre du commerce maritime et terrestre de l'Europe du Nord, faisant un pont entre l'Atlantique et la Manche, et la Baltique et la Mer du Nord. La Frise en profite largement, puisque de nombreux ports sont créés, favorisant un développement urbain d'importance. Les premiers ports émergent sur des terpes, dans des fonds de chenaux, d'estuaire, ou au sein de criques abritées (voir Carte 21).

Les terpes de la Frise dans leur milieu naturel



Les terpen dans leur milieu naturel : La Frise
entre Franeker (au nord) et Bolsward (au sud).
au X^{ème} siècle (D'après Blok et Miedema).



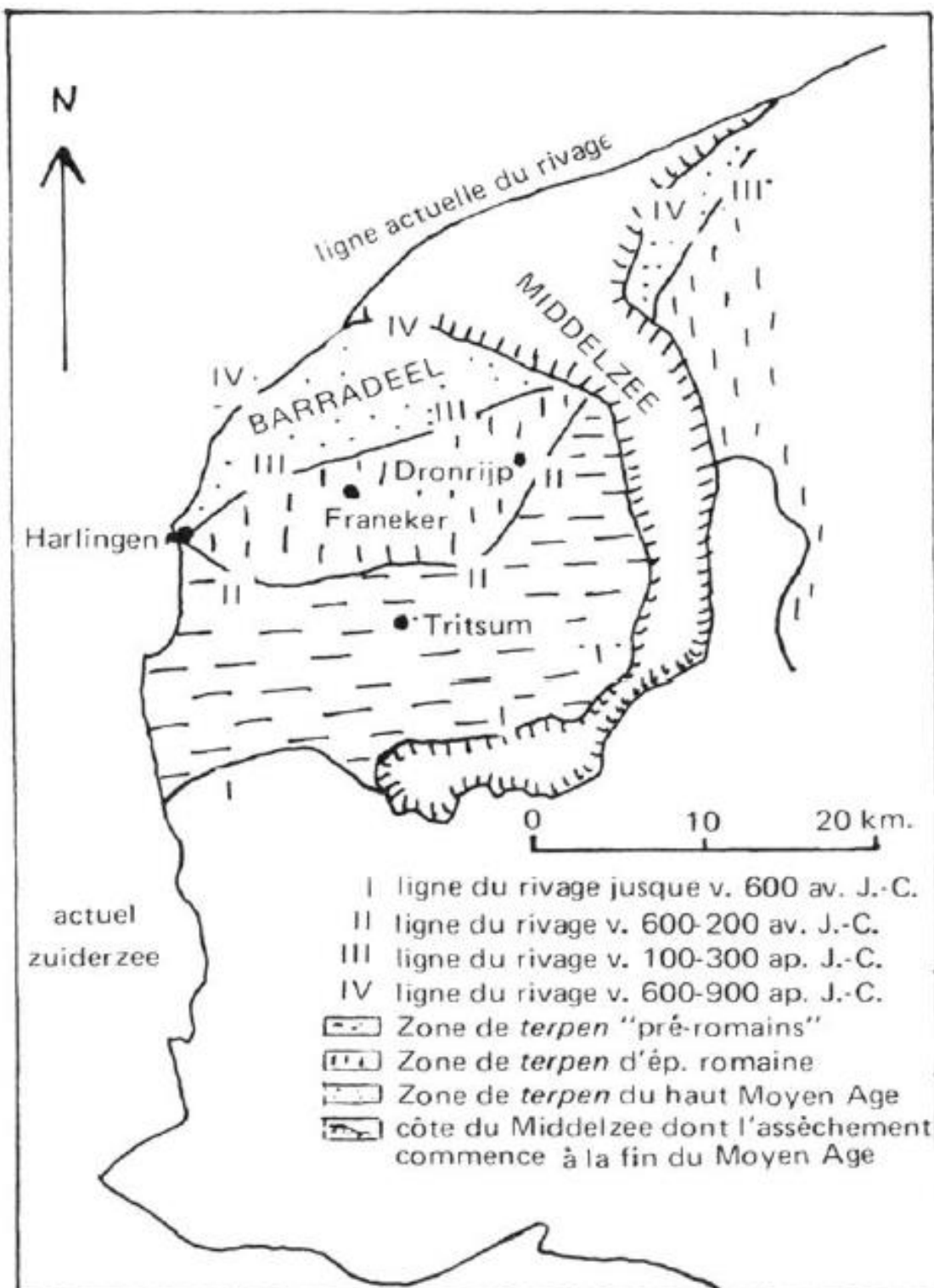
Carte 21 : les terpes frisons et leur accès à l'eau (source : Lebecq, 1979).

Si ce développement est urbain, il est avant tout originellement rural. En effet, le littoral frison, jusqu'ici peu peuplé, si ce n'est au sein de terpes de petite taille, donc très rural, se retrouve urbanisé par un maillage de petites villes portuaires de terpes très rapidement. La Hanse a donc joué un important rôle d'accélération du processus de naissance, puis de structuration de l'armature urbaine frisonne. Les terpes les mieux protégés, et les mieux abrités, se retrouvent rapidement à devenir des places commerciales plus importantes que les autres, concentrant certaines fonctions urbaines dans certains lieux. Mais cela ne signifie pas pour autant l'abandon des zones rurales, bien au contraire. L'expansion démographique de l'époque, malgré les épidémies, nécessite le développement de l'agriculture. En parallèle, les besoins en main-d'œuvre dans les ports, et petit à petit, sur les flottes, augmentent. Les territoires frisons étaient inclus dans la zone hanséatique dite « saxonne », avec comme capitale, Brunswick (Basse-Saxe). De grandes villes hanséatiques portuaires émergent ainsi dans la région de la Frise : Hambourg et Brême bien-sûr, mais aussi Ribe, Stade, Buxtehude, Norden, Emden, etc.. Sur la fin de la Hanse, certaines villes littorales essentiellement, ou de fonds d'estuaire, continueront à prospérer grâce au commerce maritime, notamment avec les Indes, puis les Amériques. Certaines traditions frisonnes remontent ainsi à cette époque, à l'image de la cérémonie du thé à la Frisonne, célébrée encore aujourd'hui dans la plupart des foyers frisons, dans les services de faïence hollandaise blanc et bleu, et mise en avant par le musée du thé de Norden (Basse-Saxe), qui fit la richesse de la ville.

D – Usages hérités *versus* usages naissants

Ainsi se structurent les premiers usages d'importance du Watt. Au Moyen-Âge, le Watt est de plus en plus utilisé comme lieu d'habitat, pour ses fonctions protectrices (isolement), mais en parallèle, il accroît la pression des risques naturels sur les populations. Si certains usages sont perpétués, notamment vivriers (techniques des chasseurs-cueilleurs et des pêcheurs, dont on retrouve des traces archéologiques à toutes les époques), ou d'habitat isolé sur terpes, et qui constituent des usages « hérités », plusieurs autres usages naissent à cette période. La fonction d'habitat, comme cela a déjà été mentionné, est le principal usage qui évolue à cette période, avec la structuration de l'habitat groupé concentrique sur point haut. Cela donne une nouvelle dimension à l'usage « habitat », qui entraîne l'apparition d'autres usages du Watt, dont celui du transport, entre les Hallige, les terpes et les warfts : franchir le Watt même à basse mer devient incontournable. En parallèle, l'expansion du commerce, soutenue par la dynamique Hanse, renforce elle aussi les besoins en transports (à terre comme en mer), mais aussi les besoins en infrastructures portuaires. Le Watt devient alors un espace de petits et moyens ports médiévaux, amorçant là aussi la création *ex-nihilo* d'un nouvel usage. Enfin, les usages agricoles du Watt supérieur (Schorre), se trouvent également renforcés par les débuts de l'endiguement et de la poldérisation (voir Carte 22).

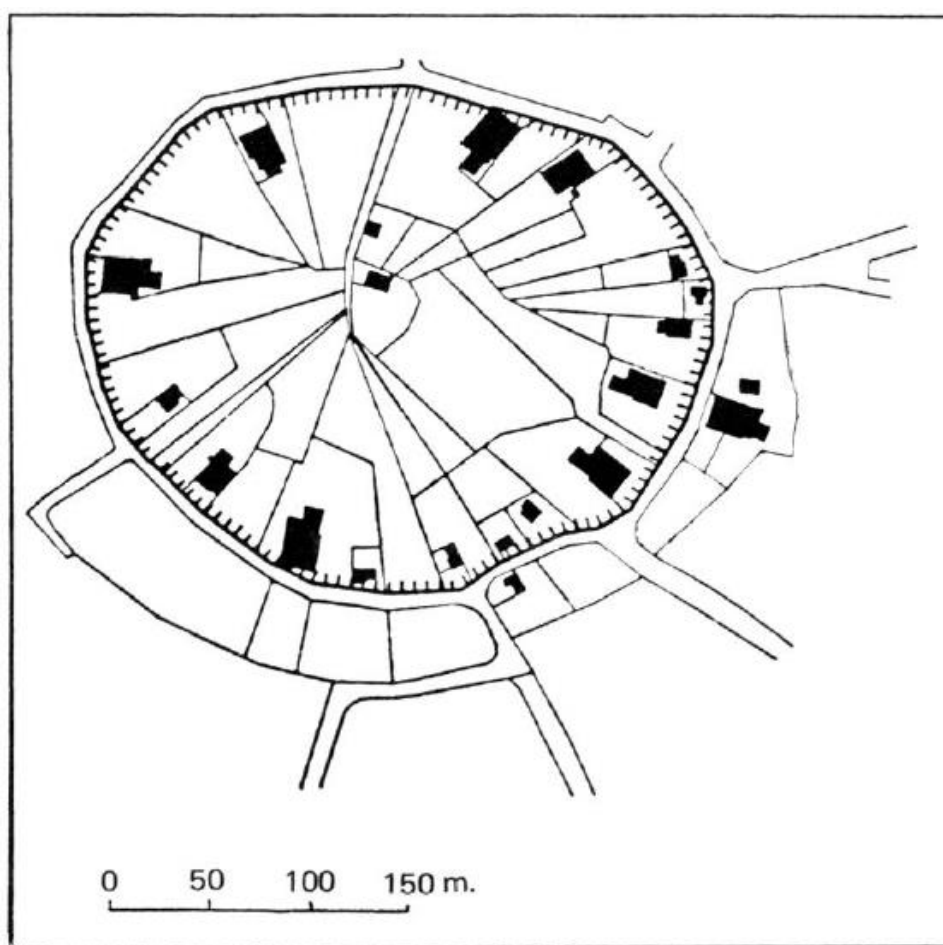
L'évolution du trait de côte en Frise hollandaise



Evolution de la côte et différentes générations de *terpen* au nord-ouest de la province de Frise (d'après Bakker, p. 214)

Carte 22 : l'évolution de la côte frisonne hollandaise : entre sédimentation et prémices de poldérisations (source : Lebecq, 1979, reprenant Bakker).

Ces usages nouveaux, ou en pleine mutation, vont alors commencer à chambouler les paysages frisons, et l'organisation territoriale. Rapidement, un nouveau type d'agglomération va émerger, comme on l'a vu plus haut. Ces évolutions entraînent une adaptation des usages, avec la prise en compte de différents paramètres, tels que l'alimentation en eau potable des Halligen, la protection des fonctions administratives et religieuses des terpes lors de submersion, la défense des fonctions productives (moulin notamment) lors de raids barbares, etc. Cela organise spatialement l'urbanisation et les zones arables, de telle sorte que l'on peut dresser une typologie des habitats du Watt, observable encore aujourd'hui (Cartes 23,24, 25 et 26).



Biessum près de Delfzijl, d'après un plan cadastral des environs de 1830 (H. Halbertsma 1963, p. 227), et Van Es 1971, p. 20).

Carte 23 : plan de la ville de Biessum aux alentours de 1830. L'amarture urbaine héritée du Moyen-Âge n'a pas évolué (source : Lebecq, 1979, reprenant van Es, 1971).

Classiquement, le point haut est dédié à l'église et au moulin, puis, les jardins partent de façon concentrique vers les bases du terpe, qui sont entourées par une route. Les maisons sont établies à la base du terpe, et seuls quelques rues mènent au centre du village, provenant des autres centres urbains voisins, et vers les centres secondaires ruraux ou les villes portuaires. Les jardins sont ici dédiés à la culture du blé, du potager, et du verger.

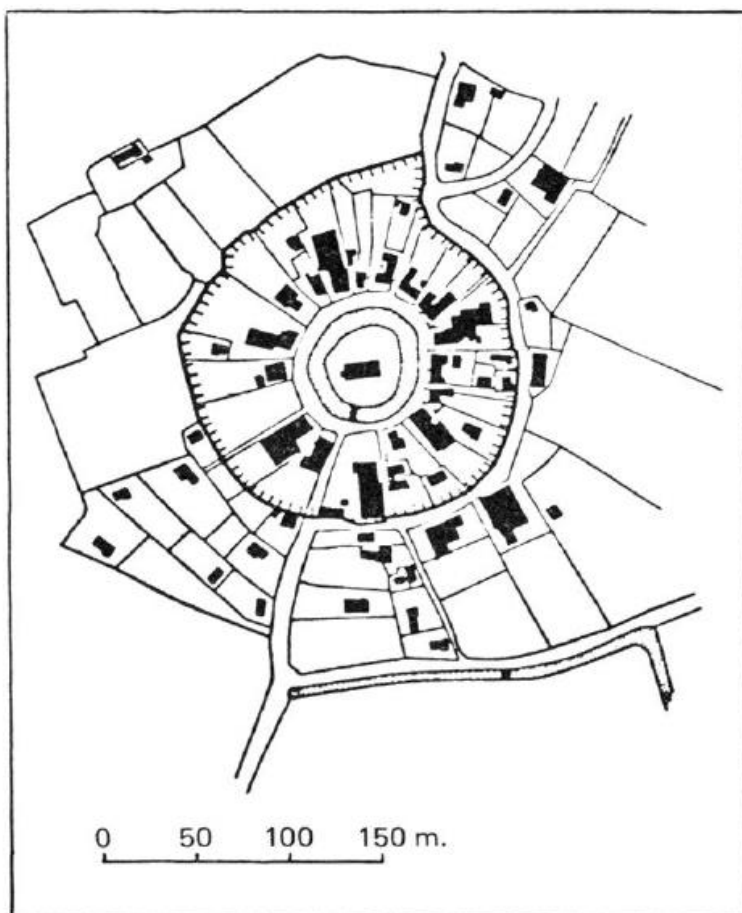
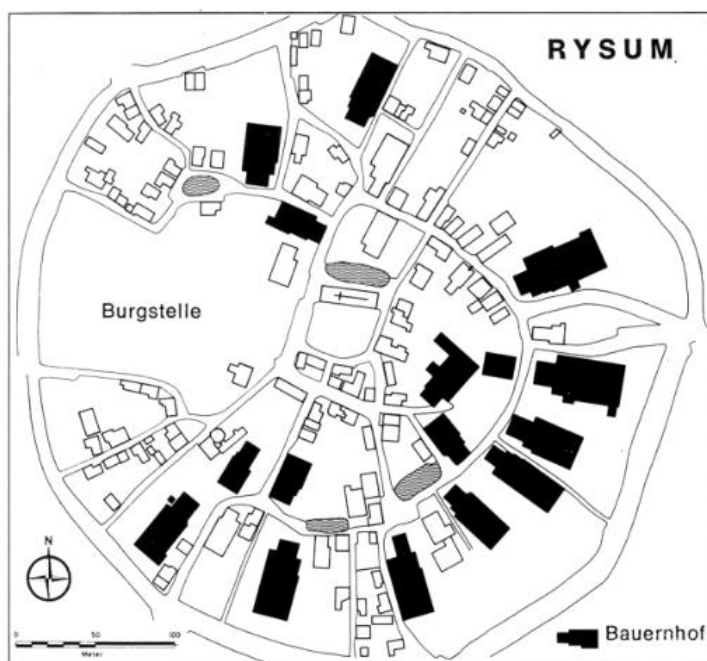


Figure 13 :

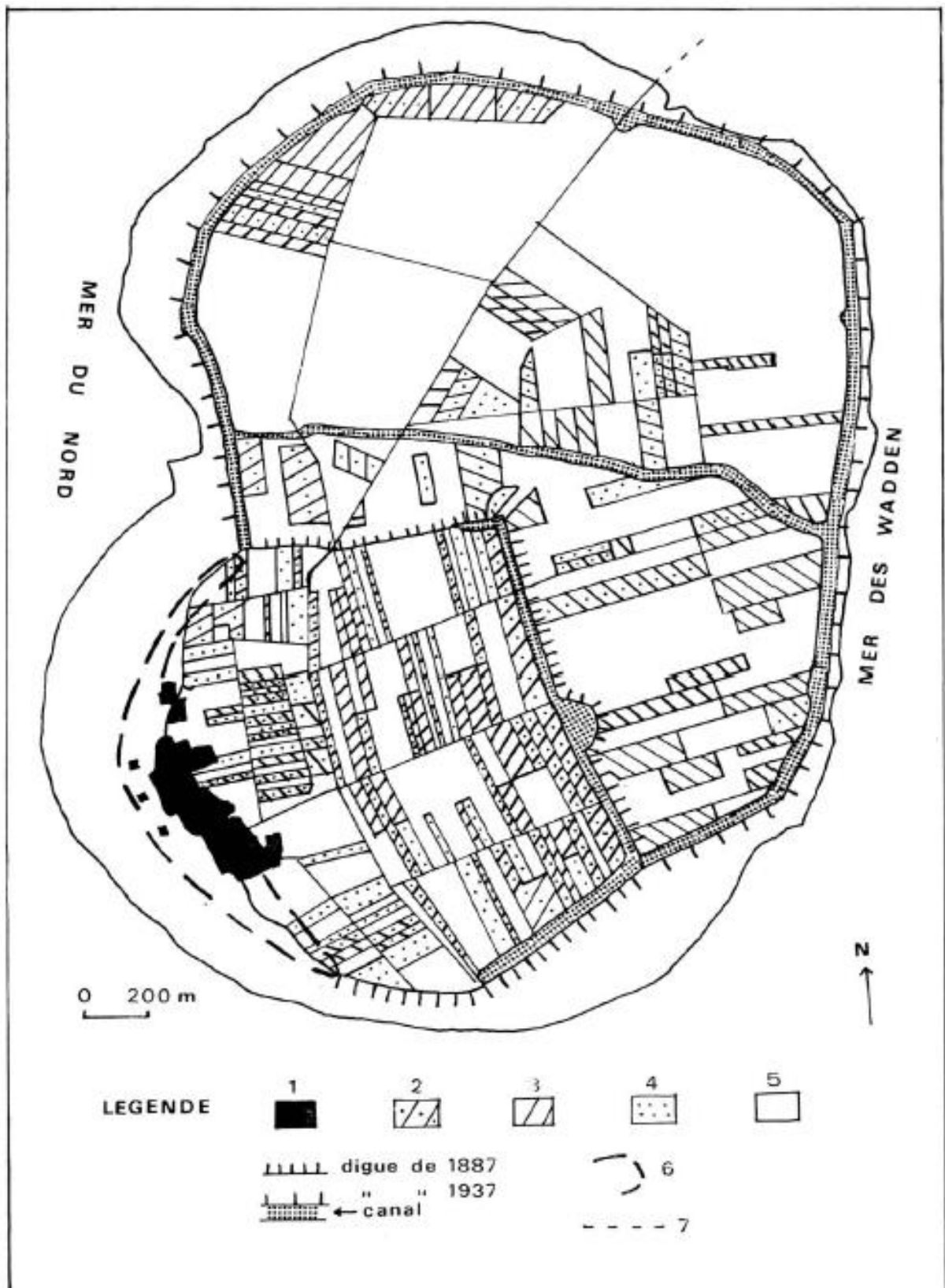
Spijk (à 8 km. au N./N.O. de Biessum), d'après un plan cadastral des environs de 1830 (H. Halbertsma 1963, p. 235 et Van Es 1971, p. 21).

Carte 24: la ville de Spijk, similaire (source : Lebecq, 1979, reprenant Halbsterma, 1963 et van Es, 1971).



Grundriß des Wurtendorfes Rysum 1872
(n. Reinhardt 1969).

Carte 25 : la ville de Rysum, les bâtis en noirs représentent les fermes, déjà en place au XV^{ème} siècle pour plusieurs d'entre elles (source : Stürner, 2001, reprenant Reinhardt, 1969).



— L'occupation du sol à Mandø (Danemark).
 Légende : 1 : village ; 2 : orge ; 3 : autres céréales ; 4 : navets et autres légumes ;
 5 : pâturages et foin (les limites de parcelles ne sont pas figurées ici) ; 6 : isohypse de
 10 m ; 7 : chemin vers le continent, découvrant à marée basse.
 D'après Jacobsens et Meesenburg.

Carte 26: l'île de Mandø au Danemark. Remarquons que le village, datant du Moyen-Âge, est construit sur le point le plus haut de l'île, et que l'intégralité du reste de l'île est cultivée (source : Lebec, 1979, reprenant Jacobsens et Meesenburg).

Le Moyen-Âge est donc pour la Frise une période très faste, marquée par une expansion, voire par une apogée, qualifiable « d'âge d'or des Frisons ». Et pourtant, aux prises avec les Francs, les Mérovingiens, et les Carolingiens, ils eurent également à subir les assauts vikings, devenant même pendant quelques années, danois, à la chute du Saint-Empire Romain Germanique, avant de tomber dans le giron saxon. La Frise connut plusieurs rois durant ces siècles, et fût évangélisée. Passé l'an mil, des années plus fastes apparaissent, sous domination cléricale, hollandaise, ou saxonne, selon les régions de Frise. Cela n'empêche pas une évolution importante des usages traditionnels dans le Watt. La fonction d'habitat du Watt est en pleine croissance, avec l'apparition des villages à terpes, des warfts et des Halligen. L'armature urbaine principale et secondaire se structure, selon la théorie de Walter Christaller des lieux centraux, et l'on assiste à l'émergence de villes d'importance, portuaires notamment, le long des littoraux des Wadden. En parallèle, les fonctions vivrières s'étoffent : la chasse et la pêche améliorent leurs technologies, notamment en termes d'armes, pour lesquelles les Frisons sont réputés, et en termes de technologie de la navigation. Tout cela pousse les sociétés frisonnes aux échanges, en son sein (échanges internes au territoire), mais aussi et surtout en externe, avec les contrées voisines. L'émergence de la Hanse positionne la Frise au cœur d'un carrefour européen parmi les plus importants de son époque. Les Frisons, marchands et commerçants de renom, sont aussi d'excellents navigateurs, habitués aux caprices de la Mer du Nord. Ils développent ainsi tout un réseau de transport à l'échelle régionale, mais aussi européenne, entre Manche et Atlantique d'une part, Mer du Nord et Baltique d'autre part, mais aussi entre l'Europe centrale et du Sud, et l'Europe du Nord, via les couloirs rhénano-alpins notamment, et ce dès le haut Moyen-Âge, avant d'être absorbés par le système hanséatique. Ils s'établissent dans de nombreux comptoirs, de la France à la Baltique, des monnaies le prouvent, et commercent différents produits, et notamment les blés du Jutland, certaines fourrures, des produits de la mer en salaison ou fumaison, du vin, ... Les usages traditionnels du Watt émergent ou évoluent ainsi, et concernent donc tous types d'usages, primaires comme secondaires et tertiaires de cet environnement particulier, qui les protégera longtemps d'une trop rapide assimilation, et favorisera leur renommée à travers l'Europe entière.

Les traits de vie d'un Frison du Watt au Moyen-Âge – V^{ème} – XV^{ème} siècle

Au Moyen-Âge, comme on l'a analysé, les traits de vie d'un Frison peuvent ainsi être résumés :

- Son habitat est constitué d'une maison en torchis et poutres en bois, avec toiture en chaume, voire en briques et tuiles pour les réalisations les plus récentes ;
- Il réside sur un terpe, un warft ou une Hallig, butte hors d'eau au milieu des marais, des tourbières, voire de la slikke ; petit à petit, des villages à terpes émergent, permettant de regrouper l'habitat, de se protéger mutuellement, et de protéger les fonctions principales des villes et villages : l'église, le moulin, le four et le puits ;
- Il est soumis à un aléa de tempêtes de la Mer du Nord, et parfois de crues issues des grands fleuves des Wadden, qui, corrélé à la vulnérabilité de son habitat engendre un risque important de submersion marine ;
- En parallèle, il peut être touché par des invasions ou des raids d'autres peuples, notamment Vikings, Angles, Francs et Saxons.
- Ses activités traditionnelles sont soit l'agriculture s'il réside en zone rurale (systèmes de polyculture élevage et de chasse et cueillette), soit le commerce et/ou la navigation entre les différents comptoirs hanséatiques européens s'il réside en zone littorale ;
- Il parle une forme ancienne des dialectes de la langue frisonne, un dialecte bas-allemand, ou du vieux saxon ;

Ainsi, ses usages du Watt sont les suivants :

- Usage à fonction d'habitat (logement, communaux tels que le moulin, protection par isolement) ;
- Usage à fonction vivrière : pêche de rive, voire pêche embarquée au hareng ou à la morue, chasse, cueillette, glanage sur les lais et relais ;
- Usage à fonction vivrière : petite agriculture de subsistance, avec élevage d'espèces endémiques, aidée par les premiers polders et digues, et les alluvions marines ;
- Usage dans le cadre de la recherche de matériaux ou d'amendements : algues, bois flotté, épaves, roseaux, chaume, osier ;
- Usages à fonction de transport : transport interne et externe au Watt, pour rallier les îles, les Halligen, ou Helgoland au continent, personnels ou de marchandises. Moyens de transport : marche, traîneau, tracté ou non, cheval, calèche, barque de pêche, voilier gréé, navire de commerce.

V - La structuration des usages à l'époque Moderne

A l'époque moderne, les usages se structurent de façon importante, notamment par le biais du célèbre droit Frison (Imminck, 1956 ; Volker, 2004), apparu dès le Moyen-Âge, mais dont les écrits sont plus fréquents à la fin de la période médiévale, et à l'époque moderne, de façon directe, ou indirecte (mention au droit Frison, ou éléments juridiques repris par les droits germaniques, etc., d'origines frisonnes). Dans le même temps, de nombreux événements politiques et environnementaux se produisent, participant à un remodelage spatial de la Frise. L'expansion frisonne continue, mais est désormais scindée entre différentes entités régionales (Hollande, Danemark, ...).

A – Des usages de plus en plus lointains couplés à des événements politiques et environnementaux d'importance, sources du remodelage de l'espace frison

Les usages en Frise à l'époque moderne sont donc en pleine mutation, avec une structuration des usages liée aux spécialisations professionnelles des sociétés locales (corporations, bourgeoisie, religion, ...). En parallèle, ces usages tendent à s'étendre, aussi bien thématiquement, que spatialement. Toutefois, ils se retrouvent contraints par deux types d'événements : les événements environnementaux, et les événements socio-politiques.

En premier lieu, on assiste à un effondrement de la Ligue Hanséatique, qui a pour conséquence une restructuration de certaines zones portuaires, avec une spécialisation de certains sites, et surtout, une diminution des trafics de certains ports en eaux intérieures, corrélativement à l'augmentation des tirants d'eau des navires de commerce. Plus tardivement, la création de voies navigables redonnera un peu de souffle à certains ports intérieurs. Mais c'est sur le littoral que se concentre l'activité maritime, notamment dans les estuaires, mais aussi dans certains ports des Wadden. En estuaire, l'augmentation de la taille des navires, et les ensablements, provoquent eux aussi la désaffectation de certaines villes, à l'image de Stade, au profit d'autres agglomérations. Mais la découverte des Amériques, et des Indes, apporte aussi son lot de consolation à certains espaces portuaires déshérités. C'est une nouvelle expansion du commerce frison, qui est désormais soit un commerce néerlandais, soit un commerce danois, soit un commerce de l'Empire allemand, ou de petits Etats. Quelques territoires frisons passent alternativement sous différents contrôles : suédois, danois, néerlandais, ...

Parallèlement à ces mutations socio-économiques, d'importants événements écologiques naturels secouent la Frise. Tout d'abord, suite à l'urbanisation médiévale importante décrite ci-dessus, plusieurs terpes et Halligen se retrouvent surexposés aux risques

de submersion marine. C'est ce qui arrive lors de plusieurs événements météorologiques extrêmes de très grande ampleur, conduisant à de véritables raz de marée lors de tempêtes de très grande force. La Carte 27 donne un aperçu du recul du trait de côte, avec à sa droite la situation en 1340, et à sa gauche, la même côte cartographiée en 1651. On peut y remarquer qu'Heligoland était encore assez proche des côtes mais déjà une île dans les années 1300. A l'inverse, dans les années 1600, l'archipel est déjà bien loin du continent. Ce recul généralisé du littoral est dû à différents épisodes, à l'image de l'« Inondation de la Saint-Marcel », ou « Grande noyade », en 1362, qui fit plusieurs dizaines de milliers de morts par noyades.

L'évolution du trait de côte vue par la cartographie



Carte 27 : la côte des Wadden de la Frise septentrionale à deux dates différentes (source : Johannes Mejer, 1652).

Cet épisode n'est pas isolé, et la Frise fait face à de nombreux événements extrêmes, dont certains sont restés dans les annales. La Saint-Marcel est fréquemment source d'ennuis, puisque déjà en 1219, une submersion porte son nom. Cet épisode s'inscrit donc dans des événements fréquents, dont les dates documentées montrent la répétition : 1170, 1196, 1214, 1219, 1362, pour ne citer que ces dates. Souvent, le nom donné à la submersion est celui du saint du jour. Certains saints reviennent fréquemment outre Saint-Marcel, comme Sainte-Elisabeth, Saint-Martin, Saints Cosme et Damien, etc., qui sont pour la plupart des saints de la période hivernale, voire automnale ou printanière.

Le niveau marin connaît une remontée à l'époque moderne (Figure 8), malgré la fin de l'optimum climatique médiéval, et l'entrée dans le « petit âge glaciaire », si souvent documenté dans cette région (Cf. Metzger, 2015).

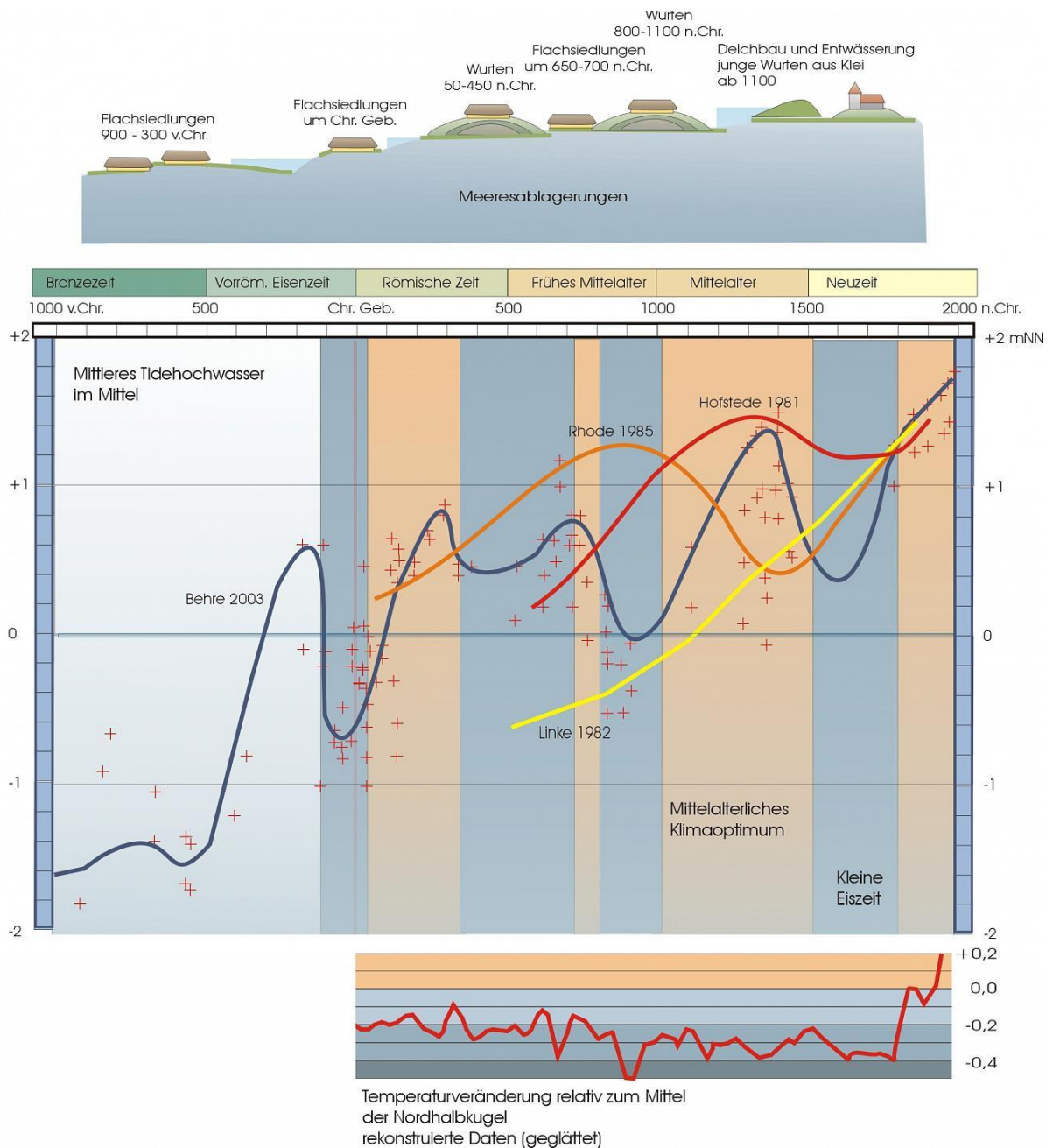


Figure 8: la remontée du niveau marin documentée par différents marégraphes des Wadden ou des données diverses (source : Dirk Meier).

Cet état de fait pousse les populations à établir de nouvelles protections contre la mer, se lançant ainsi dans de vastes travaux d'aménagement des structures agraires, tout en continuant leurs usages de la mer. La région bénéficie également d'une embellie économique continue, passant notamment par les sciences, les arts et les techniques, comme dans toute l'Europe à l'époque de la Renaissance, et notamment en Hollande (Denys et Paresys, 2016).

Ces avancées permettent des navigations toujours plus lointaines, sources d'espaces maritimes à découvrir, et de terres à coloniser. Malgré les soubresauts politiques et les guerres régionales, et malgré les aléas météorologiques et climatiques, la population continue de croître, et il faut la nourrir. L'ensemble de ces données concourt à l'augmentation et à la rationalisation des usages vivriers du Watt, à une échelle plus large : le caractère maritime des populations est renforcé, tandis que jamais la terre n'a été autant cultivée en Frise qu'à cette époque.

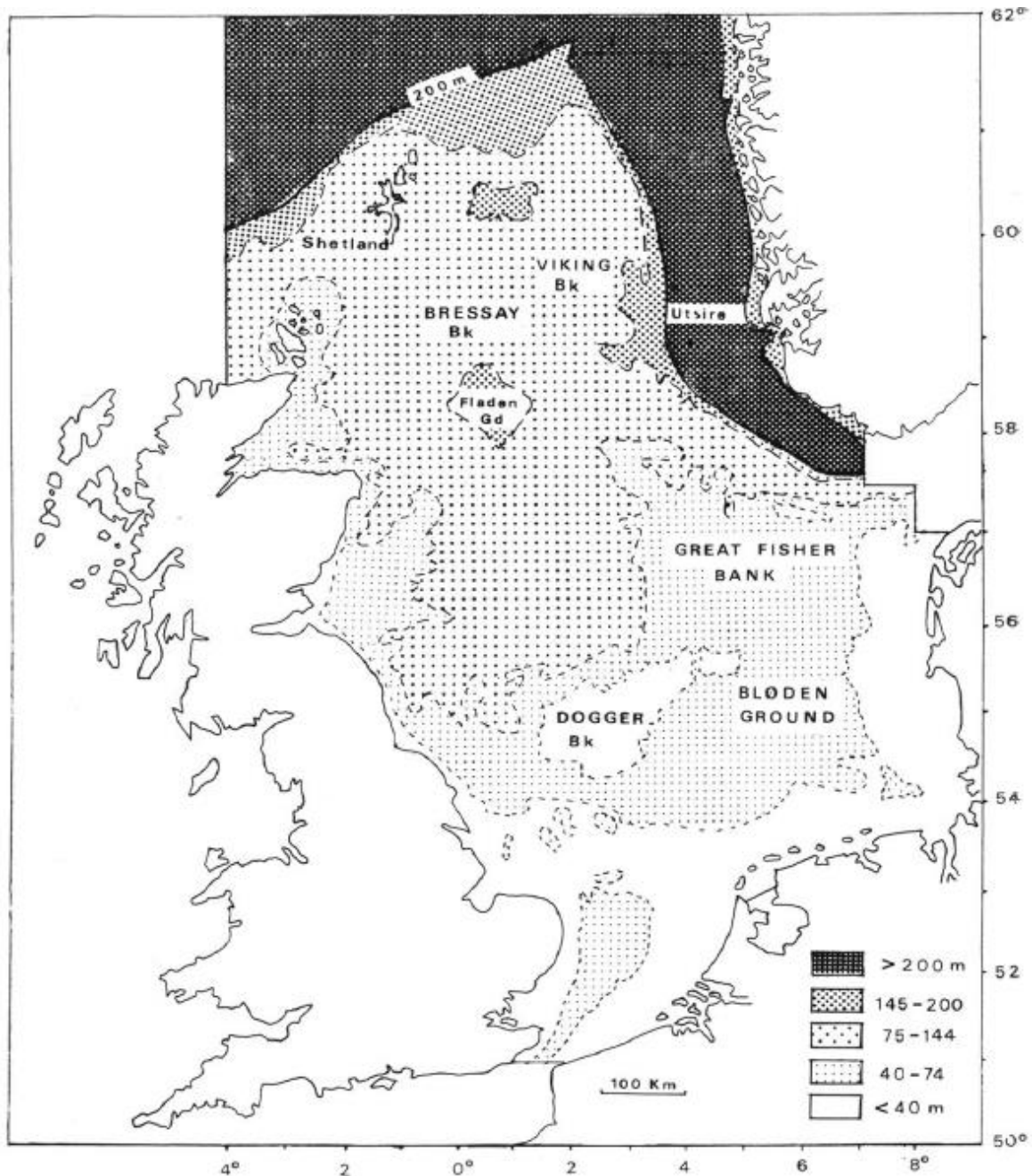
B – La légitimation du caractère maritime des populations...

Effectivement, les marins Frisons, réputés, sont parmi les premiers à être employés sur les navires de commerce qui sillonnent les mers du globe à l'époque des Grandes Découvertes. Sur des navires armés par les Hollandais, les gens de mer Frisons représentent souvent une bonne partie de l'équipage. S'ils sont employés au commerce, les Frisons le sont aussi pour beaucoup à la pêche, qui requiert à l'époque encore beaucoup de main d'œuvre plus ou moins qualifiée. Les zones de pêche des Frisons se sont largement étendues à l'intégralité de la Mer du Nord, voire au-delà, dès la fin du Moyen-Âge (voir Carte 28), même si les pêches de rive sont elles aussi en plein essor, notamment sur l'estran vaseux et dans les zones estuariennes, tout comme les pêches côtières, autour des îles des Wadden. Les espèces principalement pêchées sont la crevette, le hareng, les poissons plats, la morue. Nombre de registres de rôles d'équipages montrent la part des Frisons dans les équipages de Hollande et d'Allemagne, dans une moindre mesure du Danemark à cette période. Ils sont pour la plupart originaires des îles frisonnes, ou du littoral des Wadden, plus rarement des zones rurales attenantes. Les îles et Halligen sont petit à petit reliées au continent par un système de malle-poste avec cochers, traversant le Watt à basses mers.

Mais rapidement, une autre « pêche » se développe, il s'agit de la chasse aux mammifères marins, et notamment à la baleine. Si la chasse aux mammifères marins locaux des Wadden, aux phoques notamment, est perpétuée de façon continue, la chasse à la baleine émerge dans les années 1600, avec un premier déplacement de navires hollandais dans les eaux groenlandaises en 1612 (Esquiros, 1856). Une compagnie de pêche baleinière est créée dans la foulée, à partir de la Hollande, avec un monopole. Ce monopole est très vite attaqué juridiquement par les Frisons, qui réclament un droit d'accès à cette ressource. Comme le mentionne Esquiros tout juste cité, les états généraux de la Frise « le principe de la liberté naturelle et illimitée des mers », et grâce à leur mobilisation, obtiennent un droit de pêche de la part de la Hollande. Une troisième compagnie, zélandaise, s'engouffre dans la brèche, et les trois fusionnent assez rapidement. D'autres se lancent à leur suite dans l'exploitation de la baleine, et différentes colonies sont établies, comme sur l'île Amsterdam, en Antarctique. Mais la surpêche entraînera la fin de cette pêche à l'époque contemporaine.

Enfin, fait notable, à la toute fin de l'époque moderne, le Canal de la Mer du Nord à la Baltique, qui relie la Mer du Nord (estuaire de l'Eider à Tönning) à la Baltique (Fjord de Kiel), voit le jour en 1784, s'appuyant en partie sur le tracé de l'Eider. Il mesure 43 km, est large de 29 m, et profond seulement de 3 m, ce qui lui sera fatal. Il sera remplacé par un canal plus important en 1895, reliant toujours Kiel à la Mer du Nord, mais cette fois via l'estuaire de l'Elbe, abandonnant le tracé nord et le sud de la Frise septentrionale, et privilégiant les relations avec l'importante place portuaire de Hambourg.

Les principaux bancs de pêche de la Mer du Nord



— Bathymétrie de la mer du Nord et principaux bancs de pêche.

Carte 28 : les bancs de pêche en Mer du Nord (source : Carré, 1973).

Simultanément à cette faste période pour les activités maritimes frisonnes, le secteur agricole littoral connaît lui aussi une expansion importante. Les connaissances météorologiques et climatiques et les améliorations techniques permettent la construction de digues plus robustes. C'est ainsi qu'est lancé, aussi en représailles face à la mer, un grand plan de poldérisation, qui se perpétuera par phases successives jusqu'au... XX^{ème} siècle. Comme le montre la Figure 10, le trait de côte a fortement évolué entre la fin du Moyen-Âge et l'époque moderne, à la fois par accrétion sédimentaire, et par travaux anthropiques de moyennes envergures. A partir des années 1400-1500, la construction de digues devient plus automatique, pour permettre l'installation de familles de paysans, et augmenter les zones productives, tout en préservant les populations des dangers de la mer. Les digues sont alors édifiées selon un modèle type (voir Figure 9), utilisé lui aussi jusque dans les années 1950, même si les hauteurs et largeurs étaient renforcées.

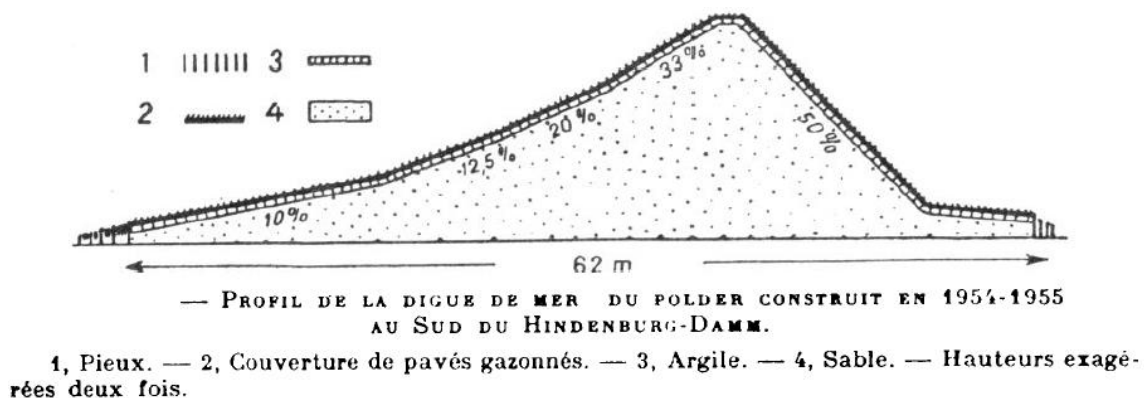
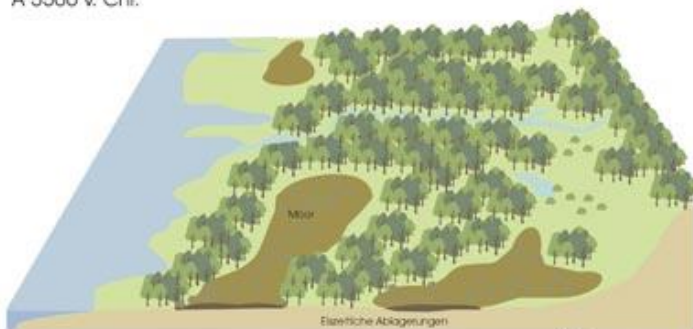


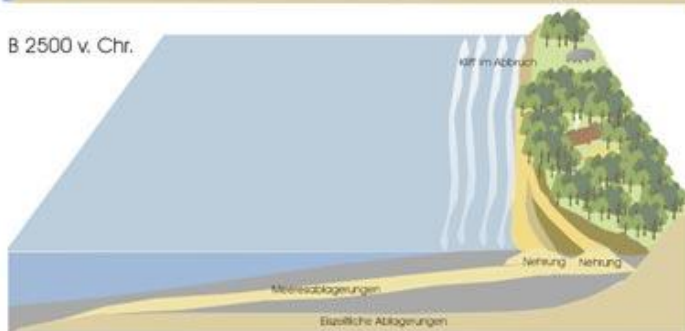
Figure 9 : modèle type des digues frisonnes (source : Verger, 1956).

L'accroissement des polders, et l'embarquement de nombreux marins conduisent à un dépeuplement des centres anciens, et à la création de nouvelles terres et de nouveaux villages (avec le toponyme allemand fréquent de « Neufeld », nouveau champs). Dans certaines zones, notamment celles des anciens terpes, ne subsistent que quelques fermes (voir Carte 29). A l'inverse, les nouveaux villages, construits juste derrière les digues, voire dessus, sont très éloignés les uns des autres, et possèdent de vastes territoires agricoles cultivables dans leurs limites administratives. Le cadastre laisse alors apparaître des parcelles de très grandes tailles. Au-delà des digues, sur le haut schorre, est mis en place un système de baux pour les terres fauchables, remis en jeu chaque année entre les agriculteurs. Cela permet l'obtention d'une herbe de prés-salés, pas forcément de très bonne qualité, mais complément idéal lors de l'hiver pour l'élevage ovin et bovin notamment. L'échange annuel permet une rotation entre le schorre recouvert fréquemment, et celui presque tout le temps hors d'eau.

A 5500 v. Chr.



B 2500 v. Chr.



C 200 n. Chr.



D 800 n. Chr.



E 1500 n. Chr.

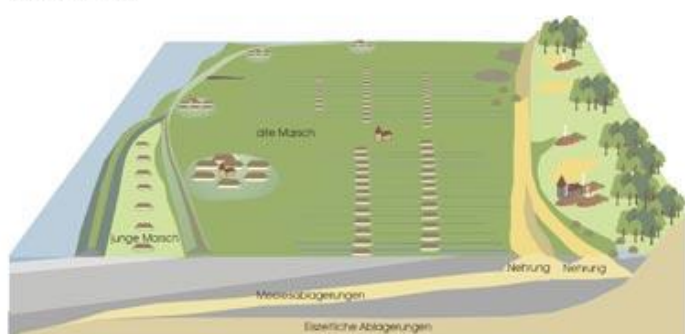
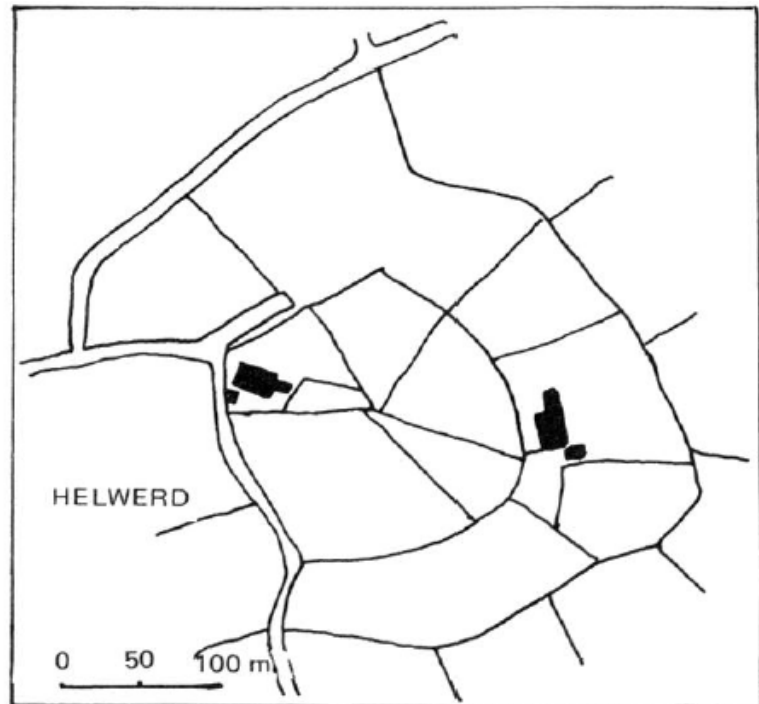


Figure 10 : schématisation de l'avancée de la côte sur plusieurs siècles (source : Dirk Meier).

Cadastre du terpe d'Helwerd, après poldérisation locale

Le terpe d'Helwerd, d'après le plan cadastral fait entre 1812 et 1832 ; deux fermes subsistent dans ce village dépeuplé après les endiguements. C'est ici que se trouvait en 793 la maison de Mensuit et que Bernlef fut guéri par Liudger (Halbertsma 1963, p. 224 et Halbertsma 1965-66, p. 99).

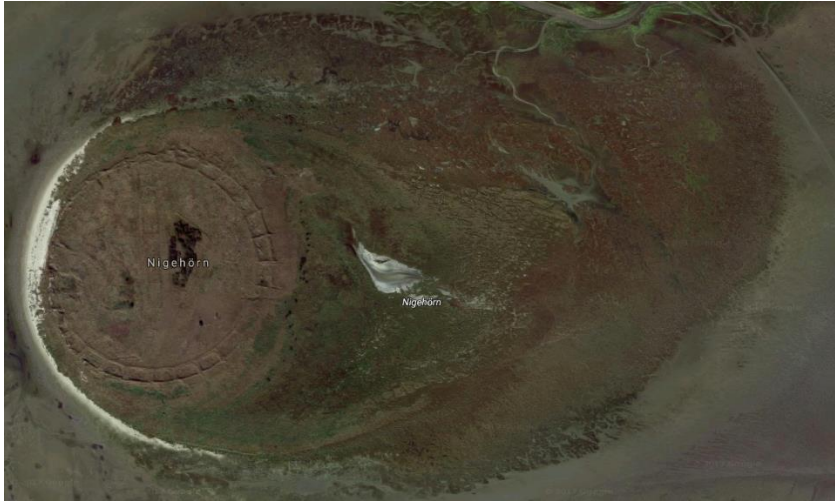


Carte 29 : ancien terpe après poldérisation de la région (source : Lebecq, 1979, reprenant Halbertsma, 1863 et 1965-66).

Ces évolutions agraires conséquentes participent aussi à l'évolution des habitats agricoles de la région, qui sont encore aujourd'hui largement visibles, comme le montrent les photographies aériennes suivantes. Cela touche aussi bien les villages ruraux de la Frise intérieure, que les petites îles et les Halligen (Photographies 4, 5, 6 et 7).



Photographie 4 : vue aérienne du village de Upleward, en Frise orientale. L'armature urbaine date du Moyen-Âge, et a été conservée jusqu'à nos jours (source : NASA, googlemaps).



Photographie 5 : vue aérienne du Hallig de Niegerhörn, Frise allemande (source : NASA, googlemaps).



Photographie 6 : vue aérienne de l'île de Mellum, Frise allemande (source : NASA, googlemaps).



Photographie 7 : vue aérienne zoomée sur le Hallig de l'île de Mellum (source : NASA, googlemaps).

Parallèlement, l'habitat évolue lui aussi, et devient légèrement plus cossu, aussi bien dans les bourgs ruraux, qu'au sein des villes portuaires. Les photographies suivantes présentent quelques éléments urbains traditionnels de la Frise (Photographies 8 à 15).



Photographie 8 : moulin traditionnel frison près de Aurich (Allemagne), 2015. Photographie : Anatole Danto.



Photographie 9 : immeuble bourgeois dans le centre de Norden (Allemagne), 2015. Photographie : Anatole Danto.



Photographie 10 : cheminée en faïence hollandaise, musée du thé de Norden, 2015. Photographie : Anatole Danto.



Photographie 11 : digue et repère de crue à Greetsiel, Allemagne, 2015. Photographie : Anatole Danto.



Photographie 12 : ferme traditionnelle frisonne de base de terpe, Wremen (Allemagne), 2015. Photographie : Anatole Danto.



Photographie 13 : église de Wremen, au coeur du terpe, 2015. Photographie : Anatole Danto.



Photographie 14 : ferme traditionnelle de base de terpe, Middlum (Allemagne), 2015. Photographie : Anatole Danto.



Photographie 15 : ancienne place portuaire hanséatique de Stade, sur les bords de l'Elbe (Allemagne), 2015. Photographie : Anatole Danto.



Photographie 16 : digue et polder, Wremen, 2017. Photographie : Anatole Danto.

Comme le montrent ces photos, l'habitat s'étoffe, aussi bien au sein des fermes, qu'au sein des villes littorales, aux fonctions portuaires plus affirmées. Toutefois, le moulin et l'église tiennent toujours une place importante dans l'urbanisation, mais dans le cas de villes « nouvelles » de l'époque moderne, issues de la poldérisation. L'opulence des maisons de commerçants frisons des ports contrastent toutefois toujours avec les vastes fermes des villages de la campagne. Face à toutes ces nouvelles constructions en briques, un nouvel usage du Watt émerge : la récolte de coquillages dans la laisse de mer. Une fois concassés et chauffés, ces débris coquilliers produisent une sorte de chaux calcaire riche en CaCO_3 , qui est utilisée entre les briques et dans les interstices muraux des bâtiments frisons. L'église de Wremen (photographie 13), en porte encore largement les traces sur certains murs. Mais ce glanage a un revers de médaille : il affaiblit considérablement les cordons coquilliers naturels du haut estran, qui servent de remparts contre les ondes de houle (vagues), permettant une dissipation de l'énergie houlomotrice, ou du moins une atténuation de sa force avant l'arrivée sur le schorre. En parallèle, les débris de bois flotté sont souvent ramassés par les Frisons⁹, tout comme les algues lors des échouages d'importance, pour amender les potagers. Dans le même temps, l'usage culturel du Watt s'étend lui aussi sur les anciens schorres, voire slikke, poldérisés.

⁹ Cela est déjà décrit dès le Moyen-Âge dans Adam de Brême, *op. cit.*, avec je cite : « ses habitants y brûlent des épaves et du chaume », au sujet des îliens d'Heligoland, alors même qu'elle est : « très fertile, abonde en oiseaux et se prête à l'élevage ».

D – *In fine*, un accroissement des forçages anthropiques sur l'écosystème

Le principal résultat de cette évolution des usages est l'augmentation des forçages anthropiques sur l'écosystème des Wadden. Ce forçage qui augmente, phénomène visible dans toutes les régions européennes de l'époque ou presque, concerne ici surtout la poldérisation. Comme le montre la Figure 11, l'un des principaux forçages est la poldérisation du Watt supérieur, par un mécanisme précis d'assèchement, de drainage, et d'endiguement d'espaces entiers. Les espaces ainsi gagnés sont conséquents (exemple dans l'estuaire de l'Ems, Carte 29).

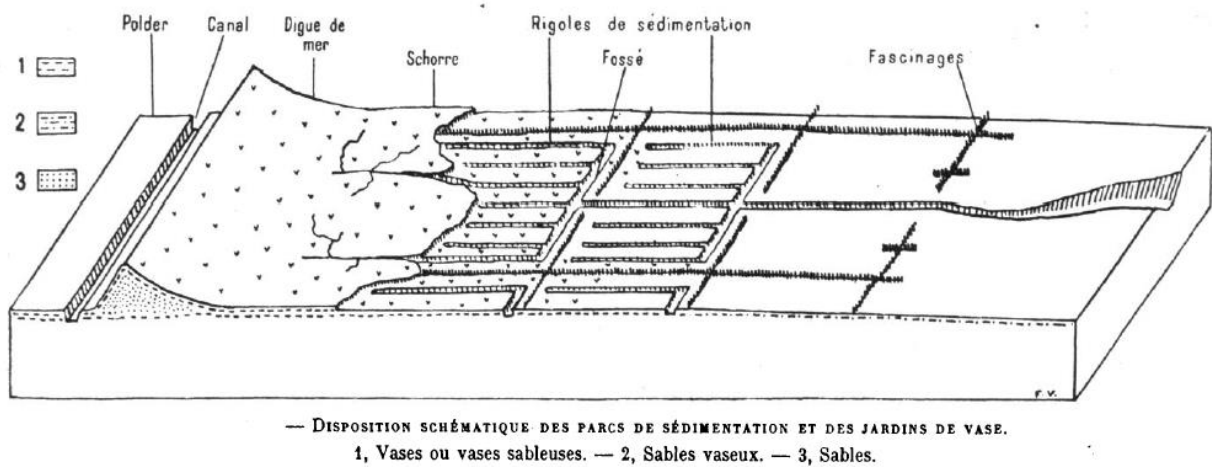
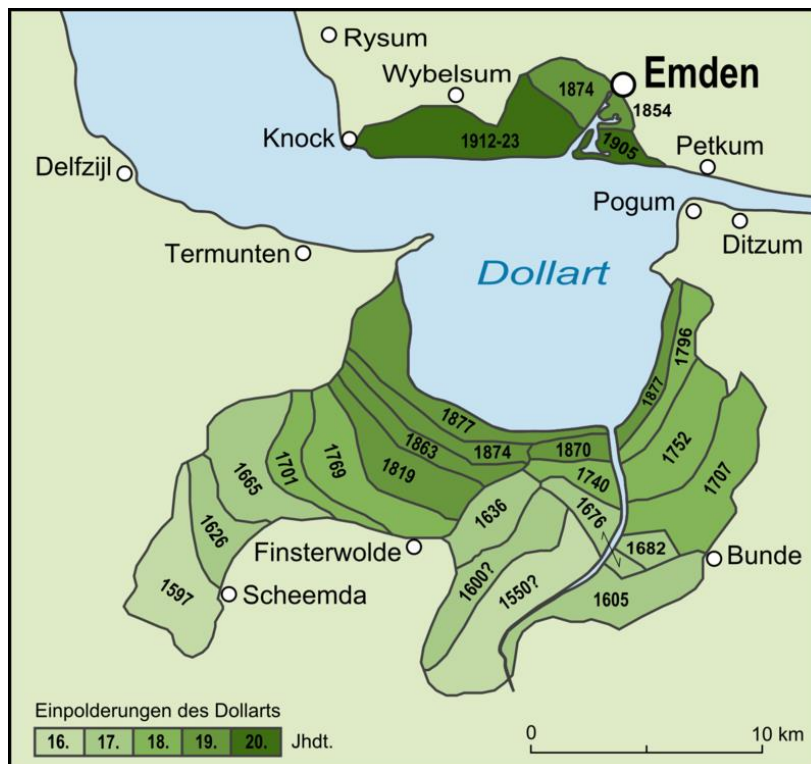


Figure 11 : méthode de poldérisation en Frise (source : Verger, 1956).



Carte 30 : l'anse de Dollart, dans l'estuaire de l'Ems, et la poldérisation (source : Kirchhof, 1982).

L'ensemble de cette pression anthropique est largement documenté, notamment par une source particulière : les œuvres d'art. Très nombreuses à l'époque de l'âge d'or de la peinture hollandaise, elles sont en effet une source de premier choix (voir Denys et Paresys, *op. cit.* ; Metzger, *op. cit.*). Certains tableaux présentent en effet des vues de villes, notamment portuaires, ou des scènes de vies quotidiennes, rurales ou littorales, permettant d'en savoir plus sur l'architecture, l'urbanisme, les constructions et techniques navales, les produits consommés et les manières de les transformer, les marchandises transportées, etc.. Cela constitue donc un apport de sources variées, très localisées généralement (exemples Photographies 17 et 18). Sur ce premier tableau, on peut voir le bassin principal du port de Emden, en Frise orientale. L'on aperçoit l'hôtel de ville et ses beffrois, symboles de la richesse de la cité. Le bassin est peint à pleine mer, donnant une idée de la hauteur des quais, et du potentiel d'inondation des maisons des quais lors de tempêtes. Les navires, en bois, sont encore intégralement grésés.



Photographie 17 : tableau du port de Emden dans les environs de 1780, Musée municipal de Emden, 2015. Photographie : Anatole Danto.



Photographie 18 : tableau hollandais, non localisé, représentant une scène de vie quotidienne sur un estuaire hollandais enneigé, Musée municipal de Emden, 2015. Photographie : Anatole Danto.

Sur ce second tableau, l'on peut observer une scène de vie quotidienne de Hollande pendant l'hiver. Non localisé, le tableau représente un estuaire gelé, entouré de petits ports. Différents usages sont visibles sur ce tableau : le ramassage de glace (eau), le transport de passager et de marchandises à l'aide de traîneaux en bois, la pêche et ses barques, et même un jeu sur glace.

Outre la modification physique très importante de l'environnement, mais aussi du paysage frison (poldérisation et digues notamment, ou encore infrastructures portuaires), le forçage anthropique a également un fort impact sur la biodiversité, indigène, comme exogène. En premier lieu, le forçage est tel que l'on aboutit à la quasi-disparition de certaines espèces, comme la baleine (Esquiros, *op. cit.*), dans les « mers de glace », à savoir, l'océan polaire Arctique. En parallèle, localement, les pressions sur certaines espèces s'intensifient. Les espèces d'intérêts halieutiques voient pour la première fois leurs stocks diminuer sous l'action de l'homme (bancs de morues du nord notamment), tandis que d'autres espèces, certes à moindre échelle, sont aussi touchées, comme le phoque des Wadden. De même, les espèces d'intérêts cynégétiques commencent à être impactées par la « démocratisation », du moins la multiplication des possesseurs d'armes à feu. Les espèces de gibier d'eau, et notamment les oies, sont les premières visées sur le Watt. Des pratiques de chasses et de pêches vivrières, pratiquées occasionnellement, deviennent plus importantes, avec par exemple, l'installation de barrages à poissons sur les estuaires à large échelle, là où, à l'époque médiévale, l'on se contentait des barrages sous les piles des ponts. Les poissons migrateurs amphihalins sont particulièrement concernés par ces captures. En outre, les navigations sur l'ensemble du globe entraînent l'import d'espèces exogènes, qui peuvent s'avérer invasives (ex. du ragondin), tout comme le canal de Kiel favorise les migrations lessepsiennes¹⁰.

Globalement, les usages du Watt se structurent à l'époque moderne. Certains usages, pratiqués à échelle restreinte, se popularisent, parfois par motifs économiques, et tendent à s'étendre spatialement parlant. Les usages déjà en vigueur au Moyen-Âge se poursuivent, mais subissent d'importantes évolutions, qui traduisent des mutations de grande ampleur en Frise, et sur tout le pourtour des Wadden. L'instabilité environnementale (tempêtes, petit âge glaciaire, ...), couplée à l'instabilité politique (empires, duchés, royaumes, états libres, etc.) n'empêchent pourtant pas la poursuite de l'essor économique et culturel entamé lors de la période médiévale. Le résultat général de ces mutations est un renforcement du caractère maritime de la Frise, mais aussi de ses habitants, corrélé à une expansion sans commune mesure des espaces cultivables, aboutissant, in fine, à de forts impacts anthropiques sur l'environnement des Wadden. L'industrialisation entamée au XVIII^{ème} siècle va également contribuer au renforcement de ces forçages.

¹⁰ Terminologie issue de ce que l'on a observé avec le Canal de Suez, construit par Lesseps, avec d'importantes migrations spécifiques de la Mer Rouge vers la Méditerranée.

Les traits de vie d'un Frison du Watt à l'époque Moderne – XV^{ème} – XVIII^{ème} siècle

A l'époque Moderne, comme on l'a décrit, les traits de vie d'un habitant du Watt peuvent ainsi être résumés :

- Son habitat est constitué d'une maison en briques et tuiles, avec une cuisine à faïencerie hollandaise, incluant sa ferme ou son commerce ;
- Il réside dans un village à terpes, à warft ou une Hallig déjà occupé depuis plusieurs siècles, ou alors dans l'un des nouveaux villages construits après l'importante poldérisation, souvent à proximité des digues ou sur une île ; les fonctions principales des villes et villages : l'église, le moulin, administrations sont toujours placées en haut du terpe ;
- Il est soumis à un aléa de tempêtes de la Mer du Nord, et parfois de crues issues des grands fleuves des Wadden, qui, corrélé à la vulnérabilité de son habitat engendre un risque important de submersion marine ;
- En parallèle, il peut être touché par les guerres que se livrent les différentes puissances régionales, essentiellement Etats libres ou Entités de noblesse ;
- Ses activités traditionnelles sont soit l'agriculture s'il réside en zone rurale (systèmes de polyculture élevage), soit le commerce et/ou la navigation entre les différents comptoirs mondiaux des colonies s'il réside en zone littorale ;
- Il parle une forme évoluée des dialectes de la langue frisonne, ou du bas-allemand.

Ainsi, ses usages du Watt sont les suivants :

- Usage à fonction d'habitat (logement, le moulin, protection par isolement) ;
- Usage à fonction vivrière : pêche, de rive ou embarquée à différentes espèces (mammifères marins compris), chasse, glanage sur les lais et relais éventuel ;
- Usage à fonction vivrière : agriculture, renforcée par l'importante poldérisation couplée à l'endiguement, élevage de races essentiellement locales ;
- Usage dans le cadre de la recherche de matériaux : roseaux, chaume, osier, débris coquilliers ;
- Usages à fonction de transport : transport interne et externe au Watt, pour rallier les îles, les Halligen, ou Helgoland au continent, personnels, de passagers ou de marchandises. Moyens de transport : marche, traîneau, tracté ou non, cheval, calèche ou malle-poste, navire de pêche, voilier gréé, navire de commerce, pourquoi pas à vapeur.

VI - Les importantes mutations de l'époque Contemporaine

L'époque contemporaine commence en effet en Frise par d'importantes crises. Les questions politiques ne sont toujours pas réglées (voir à ce sujet Girault, 1996), et la Frise oscille toujours entre différentes puissances, devenant même quelques instants française dans sa quasi intégralité, sous les conquêtes napoléoniennes. En mer comme à terre, de nombreuses fonctionnalités émergent, diverses et variées, qui vont venir chavirer à leur tour les usages du Watt en vigueur. C'est aussi à cette période que la globalisation continue à toucher la Frise de différentes manières, notamment par le biais des nouvelles réglementations, issues des instances supranationales. Enfin, depuis plusieurs dizaines d'années, nombre de soutiens se mettent en place pour protéger les Wadden et les Frisons, conduisant, entre autres, à un renforcement identitaire contemporain conséquent.

A – L'émergence de nouvelles fonctionnalités, en mer, comme à terre

Effectivement, en deux siècles, globalement depuis les années 1800, de très nombreuses fonctionnalités apparaissent sur le territoire des Wadden, aussi bien en mer, qu'à terre.

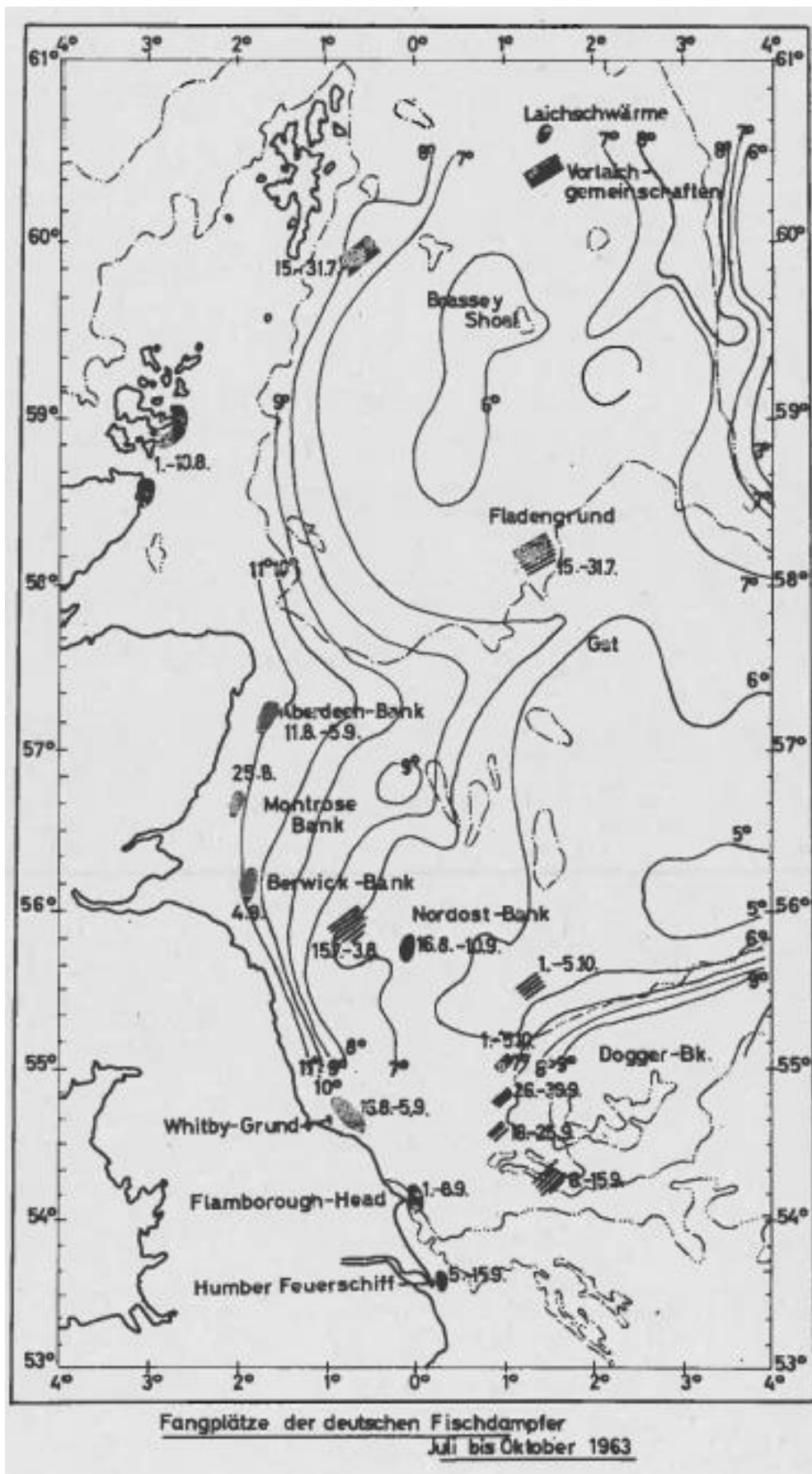
A terre, l'essor de l'industrialisation touche également les campagnes frisonnes et ses centres urbains. Certains grands ports se retrouvent bouleversés par les changements, et voient leur population croître fortement, essentiellement par l'apport d'ouvriers et de travailleurs portuaires. On assiste à l'émergence des ports contemporains, tels que Bremerhaven, Cuxhaven, Wilhelmshaven portés par les vagues d'émigration vers les Amériques, mais aussi au renforcement de Esbjerg ou Emden, et à l'abandon des ports d'intérêts régionaux à locaux pour le fret, excepté local (à destination des espaces insulaires notamment). De grands chantiers navals se structurent dans ces villes, puis sont rationalisés. Cette évolution est couplée à l'essor du chemin de fer, qui va irriguer l'ensemble de la Frise. Des chemins de fers d'intérêt local apparaissent pour la desserte de certaines îles, mais les conditions d'établissement de voies ferrées classiques ne sont pas réunies face aux risques de submersion. On installe alors, en dehors de Sylt, île raccordée au réseau national par une digue, des *Halligenbahn*, ou trains des Halligen, chemins de fer à voie étroite serpentant à travers le Watt sur plusieurs kilomètres, où parfois seules des drisines circulent, pour rallier une Hallig, qui est alors pilotée par les habitants eux-mêmes. Dans le même temps, le système de malle-poste est petit à petit remplacé par un système de navires à passagers (ferrys ou bacs), voire, dans certaines îles, par des services aériens, avec de petits avions.

L'archive de 1807 nous apportent des compléments d'information sur les digues de Basse-Saxe et leur entretien. Le document présente les montants dépensés au cours de

l'année 1806 pour entretenir les digues de la région de Norden, en Frise orientale. On y constate qu'y sont menés des travaux d'empierrement, des travaux d'entretiens courants, mais aussi des travaux de percement pour construire une gare ferroviaire terminus. La réalisation d'un curage de douves et fossés est également programmé pour l'année 1807. Cela contraste fortement avec la situation un siècle et demi plus tard, où des expériences de dépoldérisation sont menées, documentées notamment par Lydie Goeldner (*op. cit.*). En effet, l'on assiste en 150 ans à une inversion de doctrine : il ne s'agit plus de protéger coûte que coûte (au sens figuré comme au sens littéral du terme), mais d'effectuer un recul stratégique du trait de côte en certains endroits. Plusieurs décaissements et désendiguements ont eu lieu, pour des motifs juridiques (compensation), environnementaux ou de défense contre la mer, de façon totale ou partielle, et ont soulevé beaucoup de questions, voire d'appréhension parmi les habitants des Wadden.

Sur le littoral, une autre forme de fonctionnalité émerge, dès l'époque moderne, mais ne se démocratise et ne se concrétise qu'à l'époque contemporaine sur le pourtour des Wadden. Il s'agit bien-sûr du tourisme (Jeuring, 2015), notamment lié aux aménités environnementales que produisent les Wadden. Ainsi, plusieurs stations balnéaires voient le jour (à l'image de Sankt Peter-Ording), tandis que d'autres villes se dotent de nouveaux quartiers touristiques (comme Cuxhaven). Cela influe forcément sur l'organisation de l'espace, l'occupation des plages (bains de mer, soleil), la fréquentation du Watt (ex. : tourisme ornithologique, très présent dans le Watt), l'urbanisation littorale (complexes touristiques, infrastructures de transport, ...). L'économie de certaines îles des Wadden ne dépend presque plus que du tourisme (voir Verheggen, *op. cit.*). Le tourisme est renforcé depuis peu par le classement très récent (2009), de la Mer des Wadden par l'UNESCO, au titre du patrimoine mondial (Anonyme, 2009 ; The Wadden Academy, ND), et par le développement du pescatourisme (embarquement avec un pêcheur pour suivre son activité à la marée).

En mer, de nouvelles fonctionnalités apparaissent également, notamment liées aux énergies, puisque la mer du Nord dans son ensemble est concernée par des forages (gaz, pétrole), parfois très proches des côtes des Wadden, mais aussi par l'installation de champs off-shore d'énergies marines renouvelables (éoliennes principalement, comme à terre, voir à ce sujet : Chézel, *op. cit.*), ou encore par l'extraction de granulats marins pour la construction et le bâtiment. La nécessité d'une planification spatiale marine apparaît alors comme nécessaire face à l'émergence de nouveaux usages (une directive européenne cherche désormais à ordonner cela), sans pénaliser les usages anciens encore pratiqués. Côté pêche, les pêcheurs allemands pratiquent sur l'ensemble de la Mer du Nord (Bethge, 2013) pour les hauturiers (voir Carte 31, qui spatialise les zones de pêches des allemands de juillet à octobre 1963 en Mer du Nord). L'archive de 1803 nous éclaire aussi quant à l'évolution des pratiques de pêche. La pêche vivrière de rive est encore largement pratiquée à cette date, et ce jusque dans les années 1980 (voir Photographie 19, non datée). Aux alentours de 1800, les premiers navires de pêche à vapeur apparaissent, et certains ont des problèmes de conflits d'usages avec les pêcheries de rives, dans l'estuaire de l'Ems.



Carte 31 : zones de pêche en Mer du Nord des pêcheurs allemands entre juillet et octobre 1963 (source : Schubert, ND).



Photographie 19 : pêche à l'anguille dans l'estuaire de la Weser, à Bremerhaven, ND (source : Nordsee Zeitung/Perret).

L'archive, un courrier de plainte d'un marin pêcheur embarqué, demande à l'administration de la navigation de rendre obligatoire le signalement à la navigation des engins de pêche tendus en grande quantité sur les vasières de l'estuaire, car selon lui « la pratique de [s]on art est rendue impossible par la trop grande présence d'engins de pêche à l'anguille [...] non signalés à la navigation » (trad. personnelle). En effet, à la vue de la photographie 19, l'on peut s'imaginer une forte concentration d'engins de pêche à travers le Watt, parfois dangereux pour la navigation si non signalés. Certaines pêches de rives sont aussi renforcées à cette époque : pêche à la crevette à cheval, avec la baisse du coût de possession d'un équidé, mutations des modes et matériaux de fabrications des engins de pêche (passage de l'osier au plastique) (Brämick, 2013, Van Hoof, 2012).

B – La Mer des Wadden et la globalisation : institutions et réglementations

Les usages du Watt se diversifient donc petit à petit, mais les usages traditionnels demeurent. Cependant, le territoire fait face aux impacts d'une globalisation accrue inévitable. Outre le classement UNESCO mentionné ci-dessus, la Mer des

Wadden va être gérée par un secrétariat commun aux trois pays (également expliqué plus haut) à partir des années 1970-1980, qui va mettre en application des politiques de conservation de l'écosystème, allant parfois à l'encontre des usages en vigueur, tels que la chasse (désormais interdite au sein des réserves du Watt), ou la chasse aux mammifères marins (phoques), qui est prohibée depuis 1980, alors qu'elle constituait un apport conséquent aux pêcheurs des îles et Halligen. Cette politique, que l'on pourrait qualifier de conservacionniste ciblée (seuls les usages traditionnels sont ciblés, par les usages modernes, comme la navigation commerciale à moteur), va à l'encontre de ce qui est désormais prôné en matière de gestion : la gestion socio-écosystémique, et non plus seulement écosystémique (Bavinck et Hoefnagel 2005). La création du parc et son évolution susciteront d'ailleurs beaucoup de remous localement (voir Photographie 20).



Photographie 20 : manifestation des pêcheurs contre le parc naturel des Wadden : « le Watt est le lieu de vie des pêcheurs et non un terrain de jeu pour scientifiques » (source : Krauss, 2005).

La globalisation prend également d'autres tournures : elle pousse à la construction de ports toujours plus près de la haute mer, toujours plus grands et plus profonds, où les bateaux sont toujours plus nombreux et rapides. Ainsi, Bremerhaven (voir Photographie 21) et Hambourg, pour rester dans la course internationale, sont désormais de très grands ports maritimes, avec d'immenses infrastructures, construites au dépend de l'environnement des Wadden (mais au bénéfice de l'emploi local ?). En parallèle, les estuaires sont concernés par d'importants flux de pollutions, qu'ils charrient, via leurs estuaires, jusque dans la Mer des Wadden. Internationalisation oblige, l'Allemagne n'a pas la main sur l'ensemble du bassin-versant de l'Elbe par exemple, rendant plus difficile les mesures d'atténuation. De la même manière, la Mer du Nord est concernée par des pollutions diverses, comme des munitions immergées, en eaux internationales...

La globalisation touche aussi directement le secteur de la pêche, et en particulier celui de la pêche crevette. Rachetés par des banques hollandaises, quelques compagnies possèdent de plus en plus de navires en Mer du Nord, et notamment en Mer des Wadden. Ces navires, armés par des équipages locaux, pêchent la crevette sur le Watt, et cuisent leur prise à bord, dans de l'eau de mer, puis la congèle. Dès leur arrivée à quai, les crevettes cuites sont expédiées en avion au Maghreb, où elles sont décortiquées à moindre coût, avant de revenir par conteneur sur les étals allemands (Aviat et Diamantis 2011 ; De Wilde, 2006).



*Photographie 21 : le nouveau terminal conteneurs de Bremerhaven, vu depuis la digue de Wremen (Allemagne), 2015.
Photographie : Anatole Danto.*

Petit à petit on assiste donc à une augmentation de la réglementation en vigueur sur le Watt, corrélée à une mainmise plus importante d'institutions, notamment extra-nationales (Schwemmer et Colijn, 2009), sur la gestion du Watt ou de ses ressources. Ces institutions, qu'elles soient à l'échelle d'une région européenne (Secrétariat commun, programme Interreg, Eurorégion, ...), ou au-delà (Commission de gestion des eaux de l'Elbe, UNESCO, commission OSPAR, UE, CE, ...), ont un impact fort sur le Watt, par la mise en place de politiques ou de mesures socio-économiques ou environnementales (comme les quotas de pêche ou les plans de sortie de flotte, mais aussi, comme les différents outils de financements européens : LEADER, PAC, FEAMP – ex-FEP-, FEDER, FSE, LIFE, (CE, 2007), ...). Parmi les quinze documents administratifs, qui sont des rapports techniques, découverts dans les archives, datant de 1923 à 2007, presque tous traitent de questions environnementales, des espaces naturels du Watt, d'agriculture (Mesures agro-environnementales), mais aussi de recul du trait de côte, et de défense contre la mer. Ils font souvent références à ces institutions, à leurs politiques, et à leurs mécanismes ou à leurs outils.

C – Le paysage littoral frison, marqueur identitaire ? La mise en œuvre de la préservation des patrimoines naturels et culturels régionaux comme élément d’une gestion soutenable du socio-écosystème, et la (re)-naissance de la « frisonnalité » (ou des « frisonnalités »)

A ssez tôt, la question du paysage frison a émergé, portée par les habitants ou des scientifiques, voire des collectivités locales, ou des institutions frisonnes. Les Frisons se sont toujours posés en défenseurs de leur milieu et de leur paysage typique du Watt, mais aussi en fervents partisans d’une liberté, en mer, mais aussi, à terre. Des programmes ont été lancés, notamment sous l’égide du secrétariat commun pour réaliser un inventaire du patrimoine culturel et du patrimoine naturel à l’échelle des Wadden. Ces programmes servent désormais de base à une gestion voulue plus soutenable du socio-écosystème des Wadden (Kabat *et al.*, 2012), mais ne le sont que depuis peu, cela est mentionné en amont. Sur le pourtour de la Mer des Wadden, on assiste en effet depuis plusieurs années à un regain identitaire, régionaliste, en faveur du frison (Hansen, 1984), et de ce qu’il véhicule comme imaginaire ou comme histoire culturels. De toutes parts sur les territoires, l’on observe l’émergence d’institutions locales, souvent associatives ou territoriales, d’événements, de programmes, d’outils de préservation ou de valorisation, d’inventaires divers et variés en faveur de la « frisonnalité ». Rapidement, le lien est fait entre « frisonnalité » et paysage frison, permettant une prise en compte rapide de la notion paysagère dans les travaux des divers acteurs, par rapport à d’autres territoires européens, qui ne s’en saisissent que récemment.

Concrètement, cela se traduit par un renforcement de la symbolique liée à la Frise. Les emblèmes de la Frise (drapeaux – voir Figure 12, maximes et proverbes, symboles, bestiaire local, architecture, ...) sont largement repris, et mis en avant, parallèlement à l’édition de nombreux ouvrages sur la question frisonne, et à une progression de l’offre de cours de Frison (aussi bien à l’école qu’en cours du soir). L’analyse des patronymes des navires (Annexe 1), nous montre d’ailleurs le fort attachement des pêcheurs à la culture frisonne (noms d’animaux du bestiaire frison, comme les phoques, toponymes locaux marins ou côtiers, références à la Hanse ou à des divinités germaniques païennes, ...). Parallèlement, les événements festifs structurants l’année frisonne sont remis au goût du jour, comme le *Biikefeuer* (*Biikebrånen* en Frison), brasier nocturne en plein air du 21 février, célébré sur chaque île et chaque Hallig, où toute la population se rassemble.

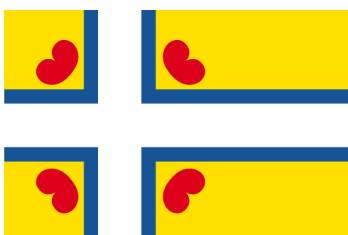


Figure 12: le drapeau frison (source : eurominority.eu).

La langue frisonne est encore pratiquée par quelques centaines de milliers de personnes en Frise, avec d'importantes variations selon les régions. Si la Frise hollandaise est assez bien préservée linguistiquement parlant (avec près de 450 000 locuteurs natifs !), et si la Frise septentrionale possède encore une dizaine de milliers de locuteurs natifs, la Frise orientale souffre d'un déficit important de frisophonnes, excepté en pays saterlandais, où subsistent quelques 2000 locuteurs de Frison du Saterland (dialecte du Frison oriental). Malgré cet état de fait, les trois instituts mentionnés en début de mémoire cherchent à assoir la visibilité de la langue frisonne, ce qui est renforcé par les cursus universitaires et les départements de recherche en frisistique. La situation linguistique de la Frise est donc très contrastée, et les politiques allemandes en faveur de la diversité linguistique et des minorités autochtones (Danois du Schleswig, Sorabes, Frisons), sont parfois critiquées pour leur manque d'ambition. En parallèle, les médias en langues frisonnes cherchent à assoir leur popularité, notamment aux Pays-Bas, où ils sont très regardés, lus ou écoutés, ce qui est moins vrai en Allemagne, faute de média d'ensemble dédié à la Frise.

D'autre part, le paysage culturel frison souffre également de la disparition du patrimoine culturel immatériel, et notamment celui lié à l'environnement. Une multitude d'usages traditionnels pratiqués sur le Watt sont aujourd'hui en voie de disparition, faute de transmission et de valorisation, ou alors à cause de réglementations d'interdictions. Si certaines pratiques, comme la malle-poste (*Wattenpost*), perdurent encore grâce au tourisme, ce n'est pas le cas de certaines pratiques, qui disparaissent petit à petit. Cela a pourtant un impact sur le paysage culturel du Watt, puisque certains usages, structurants à l'échelle locale le paysage, ne sont plus pratiqués. Ainsi, en matière de pêche par exemple, les pêches de rive ont presque disparu, seuls quelques anciens pratiquants encore ce type d'activité (Anonyme, 2013). Dans le paysage du Watt, les écluses à poissons ou les nasses ne seront bientôt plus visibles sur les vasières (photographies 22, 23, 24, 25 et 26).



Abb. 5: Arge (Fischfangzaun) vor Norddeich

Photographie 22 : écluse à poissons du Watt, Norddeich, ND (source : Nordsee Zeitung/Perret).



Photographie 23 : pratique de pêche traditionnelle au traîneau et aux nasses, 2017, estuaire de l'Ems (source : NDR).



Photographie 24 : pratique de pêche traditionnelle au traîneau et aux nasses, 2017, estuaire de l'Ems (source : NDR).



Photographie 25 : pratique de pêche traditionnelle au traîneau et aux nasses, 2017, Wremen. Photographie : Anatole Danto



Photographie 26 : départ de la Wattenpost pour Neuwerk, depuis Cuxhaven, et logo, 2015. Photographie : Anatole Danto.

De la même manière, le paysage rural de la Frise est aujourd'hui considéré comme menacé par certains, notamment à cause de l'implantation trop grande d'éoliennes à terre, mais aussi à cause des processus de dépollérisation mis en œuvre. D'autres s'alarment de la disparition d'une certaine biodiversité (Kerstan, ND), conduisant à l'extinction de pratiques et d'usages traditionnels, comme avec la diminution des stocks d'anguille européenne, gravement menacée (Duhec *et al.*, 2010). Enfin, l'érosion menace aussi une partie de ce paysage unique, notamment les Halligen, ces îlots habités en quasi pleine mer. Leur disparition signifierait pour beaucoup la perte d'un patrimoine architectural original, ancestral.

Le paysage littoral frison apparaît donc comme un marqueur identitaire très fort auprès des populations du littoral des Wadden. Ce fait est pris en compte désormais par les gestionnaires de la Mer des Wadden, et la protection du paysage culturel et naturel du Watt est désormais affichée comme une priorité, grâce à une gestion intégrée de la zone côtière, mais au-delà également, grâce à une prise en compte globale des sociosystèmes et des écosystèmes en présence, et non plus seulement à une simple juxtaposition des deux systèmes dans les prises de décisions.

Cette prise en compte intégrative est également renforcée par deux axes de la PAC et du FEAMP dédiés au « développement local », les programmes LEADER (pour Liaisons entre acteurs pour développement de l'économie rurale) et DLAL (pour Développement local par les acteurs locaux). Ces deux axes permettent l'instauration de groupes locaux réunissant les différents acteurs d'un même espace, qui montent des projets de développement à l'échelle locale pour leur territoire, en toute autonomie (voir Danto, *op.cit.*). La Frise, de par son caractère fortement rural, et de par son vaste littoral bénéficie à plein de ces deux programmes européens, participant, à leur manière, à une re-naissance de frisonnalités diverses et variées, et aidant à une meilleure transition vers de nouvelles fonctionnalités.

Les traits de vie d'un habitant du Watt à l'époque Contemporaine – XIX^{ème} – XXI^{ème} siècle

A l'époque contemporaine, comme on l'a mentionné, les traits de vie d'un habitant du Watt peuvent ainsi être résumés :

- Son habitat est constitué d'une maison en briques traditionnelle ou d'une maison contemporaine ;
- Il réside dans un vieux village à terpes, à warft ou une Hallig, dans l'un des villages construits après l'importante poldérisation, ou au sein de nouveaux écarts ; les fonctions anciennes des villes et villages, comme l'église sont toujours placées en haut du terpe, tandis que écoles et administrations sont situés en périphérie ;
- Il est soumis à un aléa de tempêtes de la Mer du Nord, et exceptionnellement de crues issues des grands fleuves des Wadden, qui, corrélé à la vulnérabilité légère de son habitat engendre un risque faible mais existant de submersion marine ;
- En parallèle, il est impacté par les nombreuses réglementations environnementales ou économiques, parfois issues d'organismes internationaux ;
- Ses activités traditionnelles sont soit l'agriculture s'il réside en zone rurale (systèmes de culture extensive ou d'élevage), soit le travail dans les espaces portuaires, s'il réside en zone littorale ;
- Il parle une forme moderne des dialectes de la langue frisonne (proche d'un frison unifié) et l'allemand (rarement encore le bas-allemand).

Ainsi, ses usages du Watt sont les suivants :

- Usage à fonction d'habitat (logement) ;
- Usage à fonction vivrière : pêche (éventuellement) de rive ou embarquée, chasse (éventuellement) ;
- Usage à fonction vivrière : agriculture extensive avec mesures agro-environnementales, élevage de races essentiellement locales ;
- Usage dans le cadre de la recherche de matériaux : extraction de granulats marins ;
- Usages à fonction de transport : transport interne et externe au Watt, pour rallier les îles, les Halligen, ou Helgoland au continent, personnels, de passagers ou de marchandises. Moyens de transport : traîneau (rarement), tracté ou non, cheval, calèche touristique, navire de pêche motorisé, navire à passagers (ferry ou bac), draisine ou train ;
- Usages énergétiques : extraction en mer, éoliennes en mer ou à terre.

Zoom sur la pêche traditionnelle à la crevette en Mer des Wadden

La pêche à la crevette est pratiquée de très longue date par les sociétés du Watt. La crevette est en effet l'une des espèces phares de cet écosystème, la vasière constituant pour elle un habitat des plus favorables. Son exploitation est donc ancienne. Tout d'abord, elle a été effectuée uniquement par des pêcheries d'estran, de rives, notamment à l'aide de chevrettes, puis au moyen de nasses à crevettes, posées dans les chenaux de marée. Petit à petit, avec les navires, elle a été pêchée par des pêches embarquées, à l'aide de petits filets. La motorisation des navires a entraîné un accroissement important de la pression de pêche sur les crevettes de la Mer du Nord dans son ensemble (Photographie 27). Rapidement, d'importants intérêts économiques étrangers ont investi le secteur, créant une véritable filière de la crevette à l'échelle internationale, et rachetant chaque navire de pêche possible dans les ports crevettiers des Wadden. La cuisson à bord est désormais la règle, et à l'arrivée, toutes les crevettes partent en camions frigorifiques vers l'aéroport de Hambourg ou de Amsterdam. La tradition, qui voulait que les pêcheurs ramènent leurs prises à quai, les fassent cuire au port, puis décortiquer par la famille, et enfin les vendent dans les villages environnants est révolue.



Photographie 27 : une partie de la flottille de crevettiers de Greetsiel, 2015. Photographie : Anatole Danto.

Cependant, quelques irréductibles pêchent encore la crevette de façon traditionnelle, sur de petites unités, et les font décortiquer localement. Un concours est d'ailleurs organisé pour déterminer le plus rapide de l'année dans cet exercice, qui est très souvent une femme. En parallèle, seuls quelques rares restaurants servent encore de la crevette fraîche, décortiquée localement, n'hésitant pas à l'afficher comme un label sur leur devanture.

A Wremen, où cette pêche est pratiquée depuis toujours, le Musée pour les pêches du Watt (*Museum für Wattenfischerei*) se bat depuis plusieurs années pour préserver une tradition de pêche à la crevette originale : celle des nasses posées dans les chenaux de marées, et relevées à traîneau à chiens. Le musée travaille en collaboration avec un pêcheur amateur retraité, ancien pêcheur professionnel embarqué, qui a pratiqué cette pêche dans sa jeunesse, avant de s'y remettre à la retraite. Plusieurs fois, j'ai eu l'occasion de visiter le musée, rencontrer le pêcheur (voir Annexe 2), et participer à une marée avec lui et le directeur du musée (une fois). Voici un bref aperçu photographique de la marée (Photographies 28 à 98, Figures 13 et 14).



Photographie 28 : tôt le matin : la remorque pour les chiens est attelée. Photo : A.Danto, 2017.

Trois heures avant la basse mer, le pêcheur embarque trois de ses chiens, des bâtards, dans une remorque, direction le Watt.



Photographie 29 : arrivée au traîneau, préparation de l'attelage. Photo : A.Danto, 2017.

Arrivé au traîneau, stocké sur la rive pendant l'été, il attèle les chiens. Tout est fait artisanalement, du traîneau aux systèmes d'attelages, des nasses aux systèmes de maintien sur l'estran.



Photographie 30 : le pêcheur et ses chiens suivent les chenaux de marée pour se rendre sur le lieu de pose des engins. Photo : A.Danto, 2017.

Le pêcheur guide ses chiens à travers le Watt, mais ils connaissent la route, en suivant les chenaux de marée que le pêcheur a pris soin de baliser avec des arbrisseaux. L'arrivée sur le lieu de pêche prend une vingtaine de minutes. On se trouve alors à 3 km de la côte.



Photographie 31 : les chiens sont mis au repos, tandis que le pêcheur prépare son matériel. Photo : A.Danto, 2017.



Photographie 32 : les premières nasses sont vidées, puis nettoyées et reposées. Photo : A.Danto, 2017.



Photographie 33 : les nasses sont posées parallèlement au courant, dans le sens de la marée descendante. Photo : A.Danto, 2017.



Photographie 34 : chaque nasse est vidée sur une planche tamis, permettant d'enlever les prises sous taille, et les autres espèces. Photo : A.Danto, 2017.



Photographie 35 : vingt-cinq nasses seront relevées, en environ 1 heure. Photo : A.Danto, 2017.

Le pêcheur se rend sur zone deux fois par jour, à chaque marée, pendant l'été. Il récolte entre 2 et 20 kg de crevettes par marée, ainsi que des poissons plats et de la boîte. Là aussi, tout est fait main : les nasses sont tressées par le pêcheur, avec son propre osier.



Photographie 36 : chaque nasse est reposée et refixée pour la prochaine marée. Photo : A.Danto, 2017.



Photographie 37 : la pêche est terminée, retour à la ferme. Photo : A.Danto, 2017.



Photographie 38 : les crevettes sont cuites, salées, et refroidies, puis vendues à des connaissances. Photo : A.Danto, 2017.

En tout, la pêche aura duré près de deux heures, le temps de partir de la ferme et d'y revenir. En terme technologique, cette pratique requiert d'importants investissements en temps, tant pour le couple pose/relève, que pour la préparation en amont de la pêche (vannerie pour les nasses, menuiserie pour le traîneau, etc.).



Photographie 39 : cuisson des crevettes dans un poêle baquet. Photo : A.Danto, 2017.

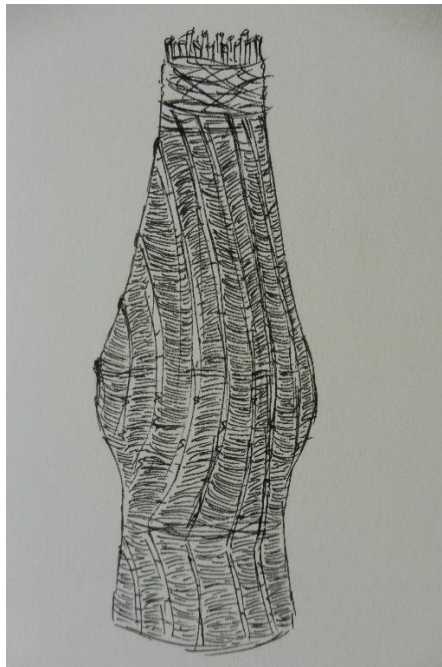
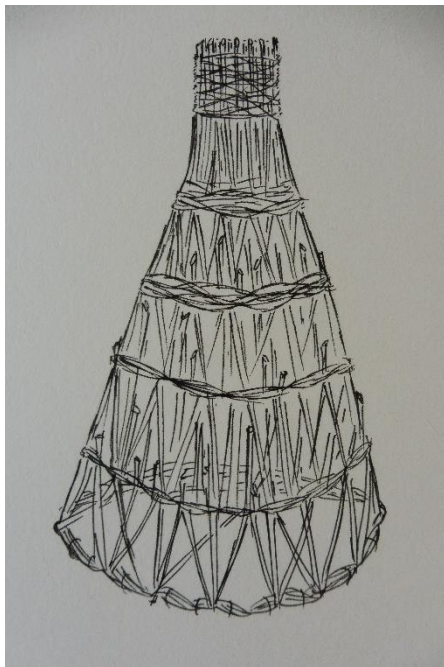


Figure 13 : schématisation des nasses (dessin : A.Danto).

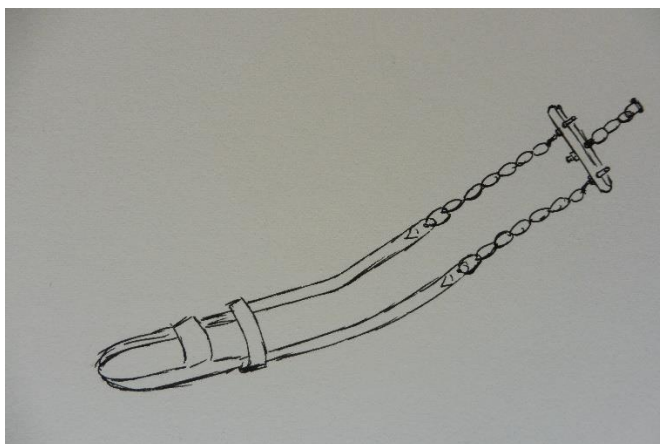


Figure 14 : schématisation de l'attelage (dessin : A.Danto).

Conclusion

Ce projet de recherche a cherché à s'interroger sur les usages traditionnels du Watt en mer des Wadden depuis le Moyen-Âge, et sur leurs évolutions jusqu'à nos jours.

La mer des Wadden, mer bordière située à cheval entre les Pays-Bas, l'Allemagne (Länder de Bremen, Hamburg, Niedersachsen et Schleswig-Holstein) et le Danemark, classée au Patrimoine Mondial de l'UNESCO (au titre de la protection du patrimoine naturel), est délimitée de la mer du Nord par une série d'îles parsemant le littoral des Pays-Bas (Groningue) au Danemark (Jutland). De nombreux estuaires, certains de très grande taille, se jettent dans cette mer (Ems, Weser, Elbe, Eider, etc.), et l'alimentent en matières nutritives, conduisant à une grande richesse biologique plurispécifique. Elle est depuis des siècles occupée par des populations littorales, qui ont très tôt, des preuves archéologiques en attestent, utilisé leur environnement local de façon vivrière. Le Watt (estran vaseux typique de la mer des Wadden) a ainsi constitué un vivier de ressources alimentaires, mais pas seulement. Ses usages, qui ont évolué au cours des siècles, sont multiples, et ont permis la survie des sociétés l'habitant.

Le Watt a très tôt servi d'habitat à de nombreuses personnes, s'isolant sur des Terpen ou Warft (buttes hors d'eau pendant les hautes mers de vives eaux), des Halligen, des Hooge ou des polders, volontairement ou non. Cet habitat particulier, pas réellement insulaire, ni vraiment nautique, a conduit les occupants à acquérir de grandes connaissances en météorologie marine, en navigation, et en marégraphie et bathymétrie. La structure de l'habitat, le régime foncier, et la structure agraire sont uniques dans cette région. Le lien avec le continent s'effectuait, et s'effectue encore par l'intermédiaire de wagonnets posés sur des rails submersibles entre chaque îlot et le continent, mais aussi par l'intermédiaire de la poste (Wattenpost, calèche tirée par des chevaux à travers l'estran), ou encore par l'intermédiaire de traîneaux à chiens, dont il ne reste plus aujourd'hui qu'un seul pratiquant. La meunerie était également largement pratiquée, notamment grâce aux buttes émergentes. En dehors de l'habitat et des transports, le Watt a également servi au ramassage de bois flotté, qui servait aussi bien de combustible que de matériau de travail (construction d'habitat, engins et objets), les arbres étant absents des Terpen, et peu développés sur les îles de plus grande taille, fortement exposées au vent. Mais un autre usage traditionnel du Watt est bien-sûr alimentaire, le Watt constituant la principale source d'apport d'aliments sur les îles et les villages côtiers de la mer des Wadden. Les populations de paysans pêcheurs de cette région se sont très vite adaptées à la prédation des espèces endémiques. En complément d'une agriculture modeste, extensive, avec notamment de l'élevage de caprins, bovins et ovins en petit nombre sur les îles (avec des espèces uniquement visibles dans cette région), et de la fauche de prés-salés pour le fourrage, les habitants des Wadden pratiquaient également des prélèvements de plantes naturelles à divers usages, algues ou plantes terrestres littorales (ethnobotanique). La chasse maritime était pratiquée sur l'estran jusque dans les années 1980. Elle visait à l'origine principalement les oiseaux migrateurs remontant des contrées du sud vers les régions boréales au printemps, avant de se détourner sur des espèces plus communes, et présentes à l'année. Un autre aspect de la chasse maritime est la chasse de

mammifères marins. Les îles des Wadden ont fourni de gros contingents de marins partant chasser la baleine plus au nord, loin de leur terre natale. Ces marins ramenaient de la viande, des os, de la peau, et de la graisse de baleine, permettant un apport exogène non négligeable d'aliments et de produits de première nécessité. Plus localement, la chasse au phoque était aussi pratiquée par les locaux, mais de façon épisodique, et pas forcément dirigée en premier lieu vers cette espèce (chasse accessoire). Enfin, on ne peut parler des Wadden sans s'intéresser à la pêche. La pêche est encore une tradition fortement ancrée localement, même si, comme partout en Europe ou presque, elle subit une crise socio-économique d'importance. En Wadden, on distingue différents types de pêche, qui sont apparus à différentes époques. Les premières pêches pratiquées étaient des pêcheries riveraines : on posait les filets et les nasses ou les pièges à poissons à même l'estran (peu de personnes pratiquent encore de cette manière aujourd'hui) ; il existait aussi des pêcheries de type "écluse" ou "piège à poisson", utilisant l'estran et la marée pour attraper les poissons à basse mer. Avec des moyens financiers plus importants, on pouvait se lancer dans la pêche embarquée, tout d'abord au moyen de petites unités côtières, puis petit à petit grâce à des unités hauturières. Les espèces ciblées sont des espèces emblématiques des Wadden, comme la crevette (Granat), ou les poissons plats (Scholle). Dans les estuaires de la région, une importante pêche traditionnelle à l'anguille, de stade adulte (Aal) a encore lieu aujourd'hui, comme dans l'Ems, à la frontière avec les Pays-Bas.

Ce projet de recherche s'est donc tout d'abord intéressé à ces usages traditionnels du Watt, en en permettant la recension, et la définition, à partir de sources historiques ou de la bibliographie. L'environnement et ses usages vivriers traditionnels y ont encore une importance forte, plus que dans d'autres territoires, plus atteints par la globalisation et la perte des savoirs traditionnels associés. La dimension éco-anthropologique diachronique apparaît ainsi primordiale pour une gestion intégrée de cette zone côtière. Est ensuite venu le temps des usages encore perpétués à l'époque contemporaine ; pour cela, l'aspect ethnographique de l'enquête terrain a été exposé, avec une analyse des pratiques actuelles vivrières en vigueur sur le Watt, documentées de façon exhaustive (enquête filmée, enregistrée et photographiée auprès des pratiquants et des différents acteurs, interrogations réglementaires, muséographie, inventaire et documentation des pratiques en voie de disparition, ...). En toile de fond, transparaisait ainsi l'évolution de différentes communautés littorales, dont des minorités ethniques à l'image des Frisons. On constatera la lente mais progressive disparition des différents dialectes frisons, et de ceux du bas allemand (Plattdeutsch) puis de la langue frisonne unifiée et de l'allemand du nord (Niederdeutsch), ainsi que l'évolution de la culture frisonne. Ce projet s'est intéressé aux périodes Médiévale, Moderne et Contemporaine, tout en utilisant des méthodes apparentées aux autres sciences sociales, comme la géographie, l'ethnologie, la sociologie, voire l'ethnobiologie et l'éco-anthropologie.

Plusieurs problématiques étaient soulevées en introduction. En premier lieu, l'on s'interrogeait sur l'émergence et la continuité des usages dès l'époque médiévale au sein de cet espace, et notamment de savoir quels usages étaient déjà en vigueur au Moyen-Âge, et quels sont ceux à avoir émergé à cette époque, ou évolué ? Le mémoire ici présenté apporte de nombreux éléments de réponse à cette question : si certains usages étaient hérités de périodes précédentes, le Moyen-Âge constitue indéniablement le début d'un point de basculement vers des usages nouveaux. En parallèle, la question du rapport direct des

communautés côtières frisonnes à leur environnement a été posée. Elle a permis de comprendre quels liens ont entretenu et entretiennent encore ces sociétés à cet environnement unique dans le monde, qu'est le Watt, et de mieux appréhender l'identité frisonne, forte, et basée sur un rapport particulier aux Wadden. Enfin, se posait la question de la perpétuation des usages à l'époque contemporaine, et de l'adaptation des sociétés côtières frisonnes aux différents changements, à la fois socio-économiques et environnementaux qui les affectent. Plusieurs éléments explicatifs sont apportés dans ce travail, mettant en avant les capacités de résiliences et d'adaptations des sociétés littorales dans leur ensemble, et des Frisons en particulier, face aux changements à la fois socio-économiques et environnementaux, grâce à l'apparition de nouvelles fonctionnalités.

Pour terminer cette conclusion, et en guise d'ouverture, l'on peut indiquer que ce travail de recherche n'est qu'une phase exploratoire, et vue l'ampleur de la tâche, ne demande qu'à être poursuivi par des recherches bien plus importantes de sources historiques, de bibliographies spécialisées en langues germaniques, mais aussi par l'intermédiaire de la passation d'autres entretiens ethnographiques auprès des acteurs du littoral frison.

Sources

- Allain T., 2015, *Enkhuizen au XVIII^e siècle. Le déclin d'une ville maritime hollandaise*, Villeneuve d'Asq, Presses Universitaires du Septentrion, 348 p.
- Andresen H., Petersen A., ND, *Précis de grammaire frisonne, Les règles de grammaire du frison septentrional (Dialecte Mooringer Frasch)*, 39 p.
- Anonyme, 2008, "Les parcs nationaux de la mer des Wadden et de Poméranie occidentale en mer Baltique (Allemagne) : des exemples remarquables de protection d'espaces littoraux", in *Géologues*, n°158, pp. 58-60.
- Anonyme, 2009, *World heritage nomination - IUCN technical evaluation, The Wadden Sea (Germany/The Netherlands)*, ID n°1314.
- Anonyme, 2011, « Bibliographie de Stéphane Lebecq », in *Revue du Nord*, tome 93, n°391-392, juillet-décembre 2011, pp. 881-891.
- Anonyme, 2013, "Schiebeharnen und Granatkutter aus der Geschichte des Krabbenfangs an Wurstens Küste", *Niederdeutsches Heimatblatt*, n°765, September 2013.
- Aviat D. et Diamantis C., 2011, *La pêche à la crevette grise de la mer du nord*, Direction générale des politiques internes, Département thématique : politiques structurelles et de cohésion, Commission Européenne.
- Barre E., Ridet E., Zysberg A., (dir.), 2005, *Ils vivent avec la mer, pêche côtière et exploitation du littoral : actes du colloque organisé au musée maritime de l'île de Tatihou du 29 juin au premier juillet 2000*, Caen, Université de Caen, CRHQ, coll. Histoire maritime, n°2, 352 p.
- Bauer E., et al., 2001, "The Schleswig-Holstein Wadden Sea Region", in *Wadden Sea Ecosystem*, n°12, pp. 119-157.
- Bavinck M., Hoefnagel H., 2005, "Capituler, esquiver, protester - Face aux interventions de l'Etat dans le secteur de la pêche, les pêcheurs ont adopté diverses stratégies en mer des Wadden", in *SAMUDRA*, n°41, pp. 17-23.
- Beaufils T., (coord.), 2007, "Boire et manger aux Pays-Bas, de la sacro-sainte pomme de terre à la purée de piment", in *Deshima*, n°1.
- Beaufils T., (coord.), 2008, "La Hollande, un radeau submergé par les vagues, Mers, fleuves et canaux aux Pays-Bas", in *Deshima*, n°2.
- Beaurepaire P.-Y., Pourchasse P., 2010, *La circulation internationales en Europe, années 1680 – années 1780*, Rennes, PUR, 504 p.

- Berque A., 2000, *Médiance, de milieux en paysages*, Paris, Belin/Reclus, (1^{ère} éd. 1990), 161 p.
- Bertrand F. et Goeldner L., 1999, "Les côtes à polders, les fondements humains de la poldérisation", in *L'information géographique*, vol. 63, n°2, pp. 78-86.
- Bethge P., 2013, "Fischerei, Trawler an der Kette", *der Spiegel*, n°50.
- Boeles P.C.J.A., et al., 1932, *De Vrije Fries*, 119 p.
- Brämick U., 2013, *Jahresbericht zur Deutschen Binnenfischerei und Binnenaquakultur 2013*, institut pour les pêches intérieures, Potsdam.
- Braudel F., 1949, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, Armand Colin, 1160 p.
- Brême (de) A., 1050 (env.), *Histoire des archevêques de Hambourg avec une description des îles du Nord*, première édition aux environs de 1050, traduction du latin par Jean-Baptiste Brunet-Jailly, collection NRF, l'aube des peuples, Gallimard, 1998 pour cette édition, 320 p.
- Cabantous A., Lespagnol A., Péron F., (dir.), 2005, *Les français, la terre et la mer : XIII^e-XX^e siècle*, Paris, Fayard, 700 p.
- Cadoret B., 1984, « Sources pour l'ethnographie maritime », in *Terrain*, n°2, pp. 33-44.
- Carré F., 1973, "Quelques aspects des pêches en mer du Nord", in *Norois*, n°77, pp. 59-90.
- Carré F., 1976, "Les îles orientales et septentrionales de la Frise", in *Norois*, n°90, pp. 253-262.
- Carstens H., ND, *Wurster Fischerei mit Reuse und Krabbenkurre*, 14 p.
- CE, 2007, *LIFE and Europe's wetlands, Restoring a vital ecosystem*, Commission Européenne.
- Chezél E., 2014, *Les paysages de l'énergie : des parcs éoliens citoyens en Frise du Nord*. Mémoire de master 2, sous la dir. de L.Daune, Université Grenoble Alpes, Institut d'Urbanisme de Grenoble, Sciences de l'Homme et Société, 66 p.
- Corbin A., 1988, *Le territoire du vide. L'Occident et le désir du rivage, 1750-1840*, Paris, Aubier, 412 p.
- Curveiller S., 2011, « Artisans et marchands dans les petites villes du littoral flamand à la fin du Moyen-Âge », in *Revue du Nord*, tome 93, n°s391-392, juillet-décembre 2011, pp. 869-880.

- Danto A., 2015, *Dynamique des pêche fluviale, petite pêche et pêche côtière en Poméranie Occidentale et Bas-Oder depuis la décollectivisation*, mémoire de master 2 de géographie, dir. Louis Brigand et Guillaume Lacquement, Université de Bretagne Occidentale, 123 p.
- Delmaire B., 2011, « Stéphane Lebecq, historien lillois », in *Revue du Nord*, tome 93, n°391-392, juillet-décembre 2011, pp. 575-578.
- Demangeon A., Febvre L., 1935, *Le Rhin, Problèmes d'histoire et d'économie*, Paris, Armand Colin, 304 p.
- Denys C., Paresys I., 2016 (2^{ème} éd.), *Les anciens Pays-Bas à l'époque moderne – 1404-1815 – Belgique. France du Nord. Pays-Bas.*, Ellipses, coll. Le monde : une histoire 264 p.
- De Wilde J. W., 2006, " « Government, hold us, 'cause we're heading for trouble! » Observations on thirty years of change in dutch sea fisheries", in *MAST*, 5 (1), pp. 103-115.
- Duhec A., et al., 2010, *La reconstitution des stocks d'anguilles : un problème qui dépasse une simple politique de quotas de pêche*, dossier DUSPP, Université PMC.
- Esquiros A., 1856, « La néerlande et la vie hollandaise », in *Revue des deux mondes*, mai-juin 1856, pp. 681-727.
- Flamant J.-C., Ricordeau G., 1969, "Croisements entre les races ovines préalpes du sud et frisonne (ostfriesisches milchschaft). La brebis laitière de frise orientale, élevage en race pure, utilisation en croisements", in *Annales de zootechnie*, INRA/EDP Sciences, 18 (2), pp. 107-130.
- Geistdoerfer A., 1995, « "Des lions, des mouettes et des fauvettes". Etude des patronymes des doris de Saint-Pierre. Des rapports entre les pêcheurs et la mer », in *Cahier des Annales de Normandie*, n°26, 16, Mélanges René Lepelley, pp. 193-204.
- Girault R., 1996, *Peuples et nations d'Europe au XIX^{ème} siècle*, Carré Histoire, Paris, Hachette supérieur, 272 p.
- Goeldner L., 1995-a, "La perception sociale des derniers endiguements de la Mer des Wadden : résultats d'un sondage d'opinion réalisé en Frise du Nord", in *Bulletin de l'association de géographes français*, 72^e année, 1995-5 (décembre), Les milieux littoraux, pp. 466-481.
- Goeldner L., 1995-b, "L'appel de détresse de la mer des Wadden : Lozan J.L. et al. (Hrsg.), Warnsignale aus dem Wattenmeer - Wissenschaftliche Fakten", in *Annales de Géographie*, t. 104, n°581-582, pp. 205-207.

- Goeldner L., 1997, *Endiguer ou ne pas endiguer sur les côtes allemandes de la mer des Wadden. De la conquête des terres à la conservation des écosystèmes littoraux*, thèse de doctorat en géographie, sous la dir. De Verger F., Université Paris 1, 343 p.
- Grataloup C., 2007, *Géohistoire de la mondialisation – Le temps long du monde*, Armand Colin, 249 p.
- Haenens (d') A., 1984, *L'Europe de la mer du Nord et de la Baltique. Le monde de la Hanse*, Paris, Albin Michel, Anvers, Fonds Mercator, 427 p.
- Hansen H.-J., 1984, *Regionalismus und Weltgesellschaft*, Hamburg, 106 p.
- Horn S., Asmus R., Enners L., Garthe S., Schwemmer P., Asmus H., 2015, *Top-down or bottom-up – The role of birds in the Wadden Sea food web*, 50th European Marine Biology Symposium, Helgoland, 21 September 2015 - 25 September 2015, Alfred-Wegener-Institut Helmholtz-Zentrum für Polar-und Meeresforschung, Wattenmeerstation Sylt, Forschungs- und Technologiezentrum Westküste der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel.
- Immink P.-W.-A., 1956, "Remarques générales sur l'importance de l'ancien droit frison dans le cadre de l'histoire du droit occidental", in *Revue du Nord*, tome 38, n°150, Avril-juin 1956, pp. 179-183.
- Japicx G., 1668, *Tjerne le Frison et autres vers*, première édition à titre posthume en 1668, traduction du moyen frison par Henk Zwiers, collection NRF, l'aube des peuples, Gallimard, 1994 pour cette édition, 182 p.
- Jeuring J.H.G., 2015, "Discursive contradictions in regional tourism marketing strategies : the case of Fryslân, The Netherlands", in *Journal of Destination Marketing & Management*, pp. 2-11.
- Kabat P. et al., 2012, "The Wadden Sea region : towards a science for sustainable development", in *Ocean & coastal management*, n°68, pp. 4-17.
- Koter M., 1994, « Classification géographique des minorités ethniques », in *Espace, populations, sociétés*, 1994-3, les minorités ethniques en Europe, pp. 288-297.
- Kerstan M., ND, *Fischerei, Verbreitung und Häufigkeit des Stöckers in der Nordsee seit 1973*, Institut für Seefischerei Hamburg.
- Kirchhoff J., 1982, *Über den Strassen von Torum : der Dollart*, Versunkene Stätten, Verwaschene Spuren, Weener, H. Risius Verlag, 136 p.
- Kraus W., 2005, "The natural and cultural landscape of northern Friesland", in *International journal of heritage studies*, Vol. 11, n°1, pp. 39-52.

- Lebecq S., 1979, "De la protohistoire au Haut Moyen Âge : le paysage des "Terpen" le long des côtes de la mer du Nord, spécialement dans l'ancienne Frise", in *actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public*, 10^e congrès, Lille, le paysage rural : réalités et représentations, pp. 125-151.
- Lebecq S., 1986, "Dans l'Europe du Nord des VII^{ème}-IX^{ème} siècles : commerce frison ou commerce franco-frison?", in *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*. 41^e année, n°2, pp. 361-377.
- Lebecq S., 1996, "L'homme et le milieu marin dans le bassin des mers du Nord au début du Moyen-Âge", in *L'homme et la Nature au Moyen Âge, paléoenvironnement des sociétés occidentales*, actes du V^e congrès international d'archéologie médiévale (Grenoble, 6-9 octobre 1993), Caen, Société d'Archéologie Médiévale, pp. 180-188.
- Lebecq S., 1997, "Entre terre et mer : la mise en valeur des contrées littorales de l'ancienne Frise", in *Histoire, économie et société*, 16^e année, n°3, environnement et développement économique, pp. 361-376.
- Lebecq S., 2011, *Hommes, mers et terres du Nord au début du Moyen-Âge*, Presses universitaires du Septentrion, deux volumes. Volume 1 : « Peuples, cultures, territoires », 272 p. Volume 2 : « Centres, communications, échanges », 326 p.
- Le Bouëdec G., Ploux F., Cérino C., Geistdoerfer A., (dir.), 2004, *Entre terre et mer. Sociétés littorales et pluriactivités (xv^e-xx^e siècle)*, Rennes, PUR.
- Le Fèvre S., 2005, *Guide des sources d'histoire maritime*, Association de recherche sur le littoral du Ponant & Association des archivistes français, 112 p.
- Lotze H. K., 2007, "Rise and fall of fishing and marine resource use in the Wadden Sea, southern North Sea", in *Fisheries research*, n°87, pp. 208-218.
- Lotze H. K., et al., 2005, "Human transformations of the Wadden Sea ecosystem through time : a synthesis", in *Helgoland Marine Resources*, n°59, pp. 84-95.
- Meier D., ND, "Landschaftsentwicklung und historische Nutzung der Nordseeküste", in *Anthropogene Einflüsse*, pp. 161-166.
- Meier D., 2004, "Man and environment in the marsh area of Schleswig-Holstein from Roman until late Medieval times" in *Quaternary International*, n°112, pp. 55-69.
- Meier D., 2007, "De Dam gesloegen wart twischen Eyderstede unde Husum - Die Bedeichung der 'Nordt Eyder', Eiderstedt (Schleswig-Holstein)", in *Liber-borger Eerde Indd.*, vol°11, n°7, pp. 236-246.

- Meier D., 2009, "Geoarchäologie an der Nordseeküste Schleswig-Holsteins", in *Studien zu Spätantike und Frühmittelalter Band 1*, Verlag Dr. Kovač, Hamburg, pp. 389-416.
- Meier D., 2010, *Landscapes or seascapes? The history of the coastal environment in the North-Sea*, Conference Landscapes-Seascapes, Ghent 22-24 April 2010, 18 p.
- Meier D., 2011, "Die Schäden der Weihnachtsflut von 1717 an der Nordseeküste Schleswig-Holsteins", in *Die Küste*, n°78, pp. 259-292.
- Meier D., 2012, "Die Schäden der Sturmflut von 1825 an der Nordseeküste Schleswig-Holsteins", in *Die Küste*, n°79, pp. 193-235.
- Meier D., Coldewey W. G., 2012, "Wasserversorgung in den Nordseemarschen von der römischen Kaiserzeit bis zur frühen Neuzeit", in *DWhG – Zehn Jahre wasserhistorische Forschungen und Berichte*, Schriften der DWhG, Band 20.1, Siegburg, pp. 249-260.
- Metzger A., 2015, *Plus de neiges et de glaces au petit âge glaciaire ? : Eléments de réponses quantitatives avec David Fabricius, le pasteur qui aimait la météo*. Neiges et glaces, Editions Hermann, 2015, 12 p.
- Mitzka W., 1940, *Deutsche Fischervolkskunde*, Neumünster.
- Mollat M., 1983, *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique – IX^{ème}-XVI^{ème} siècle*, Hachette littérature, 263 p.
- Müller-Wille M., 1984, "Mittelalterliche und frühneuzeitliche Siedlungsentwicklung in Moor- und Marschengebieten", in *Siedlungsforschung Archäologie-Geschichte-Geographie*, n°2, pp. 7-41.
- Newig J., 2004, "Die Küstengestalt Nordfrieslands im Mittelalter nach historischen Quellen", in *Coastline reports, Geographie der Meere und Küsten*, n°1, Schernewski G., Dolch T. (dir.), pp. 23-36.
- Kalaisakis P., Papadimitriou T., Flamant J.-C., Boyazoglu J.-G., Zervas N., 1977, « Comparaison des races ovines Chios et Frisonne avec leurs croisements en Grèce continentale, production laitière », in *Annales de génétique et de sélection animale*, INRA Editions, 9 (2), pp.181-201.
- Parrain C., 2010, *Territorialisation des espaces océaniques hauturiers. L'apport de la navigation à la voile dans l'Océan Atlantique*, thèse de géographie, Université de la Rochelle, 479 p.

- Platelle H., 1991, "Le ministère pastoral dans une paroisse de Frise au XII^{ème} siècle d'après la vie de Frédéric de Hallum (1175), prêtre séculier, puis chanoine prémontré", in *actes des congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public*, 22^e congrès, Amiens, pp. 81-99.
- Postma O., 1934, *De Friesche Kleihoeve*, 218 p.
- Pourchasse P., 2006, *Le commerce du Nord. La France et le commerce de l'Europe septentrionale au XVIII^{ème} siècle*, Rennes, PUR, 390 p.
- Rieken B., 2008, "Wütendes Wasser, bedrohliche Berge - Naturkatastrophen in der populären Überlieferung am Beispiel südliche Nordseeküste und Hochalpen", in *Alpine space - man & environment*, vol. 4 : *Ist es der Sindtfluss?*, Presses universitaires de Innsbruck, pp. pp-119.
- Sanguin A.-L., (dir.), 1993, *Les minorités ethniques en Europe*, Paris, Editions l'Harmattan, 384 p.
- Schaefer-Rolffs A., 2014, "Minority politics in practice : protection and empowerment in the Danish-German border region", in *Journal on Ethnopolitics and Minority Issues in Europe*, ECMI, Flensburg, Vol. 13, n°2, pp. 80-103.
- Schnakenbourg E., (éd.), 2012, *Figures du Nord. Scandinavie, Groënland et Sibérie. Perceptions et représentations des espaces septentrionaux du Moyen-Âge au XVIII^{ème} siècle*, Rennes, PUR, 252 p.
- Schneider J., 2011, « L'ethnogenèse des Frisons », in *Revue du Nord*, tome 93, n°s391-392, juillet-décembre 2011, pp. 749-760.
- Schroor M., Kühn J., 2007, *Wadden Sea*, 14 p.
- Schroor M., et al., 2009, "Landscape and cultural heritage", in *Wadden Sea Ecosystem*, n°26, pp. 17 p.
- Schubert K., ND, *Fischerei auf den Bankhering in der Nordsee 1963*, Institut des pêches maritimes de Hambourg, 4 p.
- Schwemmer P., Colijn F., 2009, *The Wadden Sea in an international perspective*, Waddenacademie, 86p.
- Schidlowski C. et Hauke W., 2010, *Deutschlands Küsten*, 10-teilige Doku-Reihe, ARTE GEIE, Deutschland, 10 x 43 min.

- Siegmüller A., 2013, "Die Struktur von Landeplätzen und Ufermärkten des ersten Jahrtausends an Weser und Ems", in *Flüsse in Norddeutschland - Zu ihrer Geschichte vom Mittelalter bis in die Gegenwart*, sous la dir. de N. Fischer et O. Pelc, Landschaftsverband der ehemaligen Herzogtümer Bremen und Verden, pp. 441-459.
- The Wadden Academy, ND, *The Wadden Sea Region. A world class cultural landscape*, 19 p.
- Turret P., 2015, *Brême Bremerhaven, l'autre polarité de l'Allemagne maritime*, Note de synthèse n°175, ISEMAR, Saint-Nazaire, 4 p.
- Van der Plank P. H., 1987, "Frisian language use and ethnic identity", in *International journal of sociology and languages*, n°67, pp. 9-20.
- Van Hoof L., 2012, "If you can't beat them ; joint problem solving in Dutch fisheries management", in *Maritime Studies*, 11 : 12, 16 p.
- Verheggen F., 2000, "The Euroregion « Die Watten » ", in *Quel statut pour les îles d'Europe?*, Hache J.-D. (coord.), Commission des îles, Conférence des régions périphériques maritimes d'Europe, Editions l'Harmattan, pp. 244-247.
- Verger F., 1956, "Les conquêtes sur la mer, de la Zélande au Jutland", in *Annales de Géographie*, t. 65, n°350, pp. 270-287.
- Verger F., 1964, "Les Rapports de la Commission du Delta aux Pays-Bas", in *Annales de Géographie*, t. 73, n°399, p. 592.
- Verger F. et Goeldner L., 2000, "L'Allemagne et ses polders, conquête et renaissance des marais maritimes", in *Annales De Géographie*, t. 109, n°616, p. 658.
- Volker G., 2004, *Rechts- und Gerichtswesen im Lande Wursten, vom Ausgang des Mittelalters bis ins 17. Jahrhundert*, Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Würde eines Doktors der Rechtswissenschaften Fakultät der Universität Hamburg, Berlin.
- Von Oebele V., 2014, "Waren die Strandfriesen wirklich Nordfriesen?", in *Nordfriesisches Jahrbuch 2014*, Band 49, pp. 7-27.
- Walter H., 1994, *L'aventure des langues en occident – leur origine, leur histoire, leur géographie*, Paris, Robert Laffont, 498 p.

Tables

Table des figures

Figure 1 : diagramme climatique de l'île de Norderney, Allemagne (source : w-hanisch.de).	46
Figure 2 : courbe de remontée du niveau marin, avec datation (ans ; Chr. Geb. correspond à la naissance de Jésus Christ), et niveau marin (mètres par rapport au zéro hydrographique) (source : Dirk Meier).....	58
Figure 3 : arbre des langues germaniques. Friesen = Frison (source : germanistik.doomby).....	59
Figure 4 : la création des villages à terpes (source : Lebecq, 1979, reprenant van Es, 1971).....	64
Figure 5 : coupe diachronique de la Frise hollandaise. La mer est à gauche, le continent à droite (source : Lebecq, 1979).	66
Figure 6 : coupe d'une maison traditionnelle médiévale de la Frise (reconstitution issue de fouilles archéologiques) (source : NIHK).	67
Figure 7: implantation au sol d'une maison traditionnelle médiévale de la Frise (reconstitution issue de fouilles archéologiques) (source : NIHK).....	67
Figure 8: la remontée du niveau marin documentée par différents marégraphes des Wadden ou des données diverses (source : Dirk Meier).....	80
Figure 9 : modèle type des digues frisonnes (source : Verger, 1956).	83
Figure 10 : schématisation de l'avancée de la côte sur plusieurs siècles (source : Dirk Meier).....	84
Figure 11 : méthode de poldérisation en Frise (source : Verger, 1956).....	92
Figure 12: le drapeau frison (source : eurominority.eu).	103
Figure 13 : schématisation des nasses (dessin : A.Danto).....	113
Figure 14 : schématisation de l'attelage (dessin : A.Danto).....	113

Table des tableaux

Tableau 1 : récapitulatif des structures d'enseignement supérieur de langue frisonne	24
Tableau 2 : récapitulatif des institutions frisonnes de type "institut"	25
Tableau 3 : tableau des cotes principales de classement des fonds de la bibliothèque du Nordfriisk Instituut	30
Tableau 4 : recension des éléments vidéographiques conservés au musée pour les pêches du Watt de Wremen.....	34

Table des photographies

Photographie 1 : exemple de paysage du Watt, environs de Norden, 2015. Photographie : Anatole Danto.....	40
Photographie 2 : schorre vu de la digue, environs de Norden, 2015. Photographie : Anatole Danto .	42
Photographie 3 : slikke vue depuis le schorre, Wremen, 2017. Photographie : Anatole Danto.....	43
Photographie 4 : vue aérienne du village de Upleward, en Frise orientale. L'armature urbaine date du Moyen-Âge, et a été conservée jusqu'à nos jours (source : NASA, googlemaps).....	85
Photographie 5 : vue aérienne du Hallig de Niegerhörn, Frise allemande (source : NASE, googlemaps).	86
Photographie 6 : vue aérienne de l'île de Mellum, Frise allemande (source : NASA, googlemaps).	86
Photographie 7 : vue aérienne zoomée sur le Hallig de l'île de Mellum (source : NASA, googlemaps).	86
Photographie 8 : moulin traditionnel frison près de Aurich (Allemagne), 2015. Photographie : Anatole Danto.....	87
Photographie 9 : immeuble bourgeois dans le centre de Norden (Allemagne), 2015. Photographie : Anatole Danto.	87
Photographie 10 : cheminée en faïence hollandaise, musée du thé de Norden, 2015. Photographie : Anatole Danto.	88
Photographie 11 : digue et repère de crue à Greetsiel, Allemagne, 2015. Photographie : Anatole Danto.....	88
Photographie 12 : ferme traditionnelle frisonne de base de terpe, Wremen (Allemagne), 2015. Photographie : Anatole Danto.....	89
Photographie 13 : église de Wremen, au coeur du terpe, 2015. Photographie : Anatole Danto.....	89
Photographie 14 : ferme traditionnelle de base de terpe, Middlum (Allemagne), 2015. Photographie : Anatole Danto.	90
Photographie 15 : ancienne place portuaire hanséatique de Stade, sur les bords de l'Elbe (Allemagne), 2015. Photographie : Anatole Danto.	90
Photographie 16 : digue et polder, Wremen, 2017. Photographie : Anatole Danto.	91
Photographie 17 : tableau du port de Emden dans les environs de 1780, Musée municipal de Emden, 2015. Photographie : Anatole Danto.....	93
Photographie 18 : tableau hollandais, non localisé, représentant une scène de vie quotidienne sur un estuaire hollandais enneigé, Musée municipal de Emden, 2015. Photographie : Anatole Danto.....	93
Photographie 19 : pêche à l'anguille dans l'estuaire de la Weser, à Bremerhaven, ND (source : Nordsee Zeitung/Perret).	100
Photographie 20 : manifestation des pêcheurs contre le parc naturel des Wadden : « le Watt est le lieu de vie des pêcheurs et non un terrain de jeu pour scientifiques » (source : Krauss, 2005).	101
Photographie 21 : le nouveau terminal conteneurs de Bremerhaven, vu depuis la digue de Wremen (Allemagne), 2015. Photographie : Anatole Danto.	102
Photographie 22 : écluse à poissons du Watt, Norddeich, ND (source : Nordsee Zeitung/Perret). ...	104
Photographie 23 : pratique de pêche traditionnelle au traîneau et aux nasses, 2017, estuaire de l'Ems (source : NDR).....	105
Photographie 24 : pratique de pêche traditionnelle au traîneau et aux nasses, 2017, estuaire de l'Ems (source : NDR).....	105

Photographie 25 : pratique de pêche traditionnelle au traîneau et aux nasses, 2017, Wremen. Photographie : Anatole Danto.....	105
Photographie 26 : départ de la Wattenpost pour Neuwerk, depuis Cuxhaven, et logo, 2015. Photographie : Anatole Danto.....	106
Photographie 27 : une partie de la flottille de crevettiers de Greetsiel, 2015. Photographie : Anatole Danto.....	108
Photographie 28 : tôt le matin : la remorque pour les chiens est attelée. Photo : A.Danto, 2017. ...	109
Photographie 29 : arrivée au traîneau, préparation de l'attelage. Photo : A.Danto, 2017.....	109
Photographie 30 : le pêcheur et ses chiens suivent les chenaux de marée pour se rendre sur le lieu de pose des engins. Photo : A.Danto, 2017.....	110
Photographie 31 : les chiens sont mis au repos, tandis que le pêcheur prépare son matériel. Photo : A.Danto, 2017.....	110
Photographie 32 : les premières nasses sont vidées, puis nettoyées et reposées. Photo : A.Danto, 2017.....	110
Photographie 33 : les nasses sont posées parallèlement au courant, dans le sens de la marée descendante. Photo : A.Danto, 2017.	111
Photographie 34 : chaque nasse est vidée sur une planche tamis, permettant d'enlever les prises sous taille, et les autres espèces. Photo : A.Danto, 2017.....	111
Photographie 35 : vingt-cinq nasses seront relevées, en environ 1 heure. Photo : A.Danto, 2017. ..	111
Photographie 36 : chaque nasse est reposée et refixée pour la prochaine marée. Photo : A.Danto, 2017.....	112
Photographie 37 : la pêche est terminée, retour à la ferme. Photo : A.Danto, 2017.	112
Photographie 38 : les crevettes sont cuites, salées, et refroidies, puis vendues à des connaissances. Photo : A.Danto, 2017.	112
Photographie 39 : cuisson des crevettes dans un poêle baquet. Photo : A.Danto, 2017.	113

Table des cartographies

Carte 1 : Campagnes de fouilles archéologiques du NIhK en Mer des Wadden de Basse-Saxe. Source : Archäologische Fundstellen im Bereich des Niedersächsischen Wattenmeeres (Grafik J. Goldhammer, NIhK). On observe ici un intéressant croisement de données issues de campagnes de fouilles archéologiques, intégrées dans un SIG grâce à une base de données, permettant l'obtention d'une cartographie (et donc d'une spatialisation de l'information).	36
Carte 2 : noyaux de peuplements mérovingiens attestés en Frise occidentale (source : Lebecq, 1997, reprenant Heidinga, 1987).	39
Carte 3 : exemple d'une île de la Mer des Wadden en Frise Occidentale (source : Carrée, 1976).....	41
Carte 4 : coupe transversale de la Mer des Wadden, avec à gauche la Mer du Nord/Aval, et à droite, la terre/Amont (source : Martina Karlet et Felix Bittmann, NIhK). Légende : Nordsee = Mer du Nord ; Inseln = îles ; Watten = estran : Deich = digue ; Marschen = marches, polders ; Geestrandmoore = landes rétrolittorales peu fertiles ; Geest = terres peu fertiles.....	43
Carte 5 : La côte de la Mer des Wadden, et quelques informations clefs - toponymie, marnage, ouvrages (source : Verger, 1956).	44
Carte 6 : les habitats de la Mer des Wadden (source : Secrétariat de la Mer des Wadden). Légende : trait rouge = limites de la Mer des Wadden ; aplat bleu clair = zone off-shore ; aplat grisé = zones de balancement des marées/slikke : aplat rouge = prés-salés/schorre ; aplat jaune = plages et dunes/sable ; aplat vert = zone dite rurale (boisée ou cultivée, végétalisée) ; et aplat bleu foncé = zones estuariennes.....	45
Carte 7 : photographie aérienne de la Mer des Wadden, et principaux éléments géographiques (source : WSCS).	48
Carte 8 : les régions historiques de Frise (source : WSCS).	49
Carte 9 : toponymie et localisation des îles frisonnes (source : données personnelles, googlemaps, wikimedia commons).	50
Carte 10 : points amphidromiques et avancée de l'onde de marée (source : RWS, NL).	52
Carte 11 : l'expansion géographique des larves d'huître creuse du Pacifique (source : programme SEOS).	53
Carte 12 : les grands dialectes frisons (source : Jacques Leclerc, Université Laval).....	55
Carte 13 : la remontée des eaux en Mer du Nord/ Le Doggerbank est un banc au cœur de la Mer du Nord (source : Dirk Meier).....	57
Carte 14 : carte des dialectes bas-allemands (source : Kristianmitk.wordpress).....	60
Carte 15 : les dialectes de la Frise du Nord (carte 1/2). Distinguer le Frison insulaire (Inselfriesisch) du Frison continental (Festlandfriesisch) (source : Nordfriisk Instituut).....	61
Carte 16 : les dialectes de la Frise du Nord (carte 2/2) (source : Friesenrat).....	62
Carte 17 : la diffusion des terpes entre Elbe et Weser (source : Lebecq, 1979, reprenant Haarnagel, 1979).....	64
Carte 18 : La diffusion des terpes en Mer des Wadden (source : Lebecq, 1997, reprenant Halbertsma, 1963).....	65
Carte 19 : les terpes de la Frise hollandaise (source : Lebecq, 1997, reprenant Halbertsma, 1963)....	65
Carte 20 : les abbayes de Frise occidentale vers 1100 (source : Platelle, 1991).....	68

Carte 21 : les terpes frisons et leur accès à l'eau (source : Lebecq, 1979).....	69
Carte 22 : l'évolution de la côte frisonne hollandaise : entre sédimentation et prémices de poldérisations (source : Lebecq, 1979, reprenant Bakker).	71
Carte 23 : plan de la ville de Biessum aux alentours de 1830. L'amarture urbaine héritée du Moyen-Âge n'a pas évolué (source : Lebecq, 1979, reprenant van Es, 1971).	72
Carte 24: la ville de Spijk, similaire (source : Lebecq, 1979, reprenant Halbsterma, 1963 et van Es, 1971).....	73
Carte 25 : la ville de Rysum, les bâtis en noirs représentent les fermes, déjà en place au XV ^{ème} siècle pour plusieurs d'entre elles (source : Stürner, 2001, reprenant Reinhardt, 1969).....	73
Carte 26: l'île de Mandö au Danemark. Remarquons que le village, datant du Moyen-Âge, est construit sur le point le plus haut de l'île, et que l'intégralité du reste de l'île est cultivée (source : Lebecq, 1979, reprenant Jacobsens et Meesenburg).	74
Carte 27 : la côte des Wadden de la Frise septentrionale à deux dates différentes (source : Johannes Mejer, 1652).	79
Carte 28 : les bancs de pêche en Mer du Nord (source : Carré, 1973).	82
Carte 29 : ancien terpe après poldérisation de la région (source : Lebecq, 1979, reprenant Halbertsma, 1863 et 1965-66).	85
Carte 30 : l'anse de Dollart, dans l'estuaire de l'Ems, et la poldérisation (source : Kirchhof, 1982). ...	92
Carte 31 : zones de pêche en Mer du Nord des pêcheurs allemands entre juillet et octobre 1963 (source : Schubert, ND).	99

Table des matières

Remerciements	7
Répertoire des abréviations	9
Introduction.....	13
Présentation du sujet	14
Problématique.....	17
Méthodologie générale.....	18
Annonce du plan.....	19
I – Historiographie	21
II – Corpus.....	28
A – Bibliographie	28
B – Archives	30
C – Autres sources	33
III - Le Watt : socio-écosystème marin et côtier nord-européen	39
A – Géographie des Wadden.....	40
B – Eco-anthropologie du Watt.....	51
C – Les tripartitions de l’espace.....	54
IV - L’époque Médiévale, ou l’âge d’or des Frisons.....	57
A – L’ante Moyen-Âge : ethnogenèse frisonne	57
B – Le peuplement du « meritoire » : l’aube de la poldérisation, et de l’habitat archipélagique	63
C – La Hanse, accélératrice de développement urbain ... et rural	69
D – Usages hérités versus usages naissants	70
Encart résumé : Les traits de vie d’un Frison du Watt au Moyen-Âge.....	76
V - La structuration des usages à l’époque Moderne.....	78
A – Des usages de plus en plus lointains couplés à des événements politiques et environnementaux d’importance, sources du remodelage de l’espace frison	78
B – La légitimation du caractère maritime des populations.....	81
C – ... en parallèle d’évolutions agraires conséquentes	83
D – In fine, un accroissement des forçages anthropiques sur l’écosystème	92
Encart résumé : Les traits de vie d’un Frison du Watt à l’époque Moderne	95

VI - Les importantes mutations de l'époque Contemporaine.....	97
A – L'émergence de nouvelles fonctionnalités, en mer, comme à terre	97
B – La Mer des Wadden et la globalisation : institutions et réglementations	100
C – Le paysage littoral frison, marqueur identitaire ? La mise en œuvre de la préservation des patrimoines naturels et culturels régionaux comme élément d'une gestion soutenable du socio- écosystème, et la (re)-naissance de la « frisonnalité » (ou des « frisonnalités »)	103
Encart résumé : Les traits de vie d'un Frison du Watt à l'époque contemporaine.....	107
Zoom sur la pêche traditionnelle à la crevette en Mer des Wadden.....	108
Conclusion	115
Sources	119
Tables	128
Table des figures.....	128
Table des tableaux.....	129
Table des photographies	130
Table des cartographies	132
Table des matières	138
Référence du document.....	137
Annexes	139
Annexe 1 : tableau du fichier de la flotte communautaire (extraction : navires allemands exploités en Mer du Nord).....	139
Annexe 2 : Prise de notes lors d'un entretien ethnographique, avant retranscription de l'enregistrement.....	194
Annexe 3 : exemple de données ethno-linguistiques : élaboration d'un bref lexique sur la pêche de rive et le Watt en Plattdeutsch/allemand-français.....	198

Référence du document

Danto, Anatole., 2017, *Les sociétés littorales et leurs usages traditionnels du Watt en mer des Wadden depuis le Moyen-Âge (Mer du Nord, Pays-Bas, Allemagne, Danemark)*, mémoire de master 2 d'histoire maritime, sous la direction de Sylviane Llinares, Université de Bretagne Sud, Laboratoire CERHIO CNRS FRE 2004, Lorient, 203 p.

Annexes

Annexe 1 : tableau du fichier de la flotte communautaire (extraction : navires allemands exploités en Mer du Nord)

Colonne 1 : immatriculation

Colonne 2 : patronyme du navire

Colonne 3 : code numérique du port d'attache

Colonne 4 : port d'attache

Colonne 5 : longueur en mètres

Colonne 6 : tonnage en tonnes

Colonne 7 : puissance principale en kilowatts

Colonne 8 : année de mise en service

Colonne 9 : site de construction (DEU = Deutschland pour Allemagne).

Classement par ordre alphabétique des ports, puis des navires.

Immatriculation	Nom	Code du port	Port	Lg (m)	Ton. (t)	P. (kW)	Année de mise en service	Site de construction
ACC14	ATLANTIS I	313	ACCUMERSIEL	15.18	19.62	106	1964	Inconnu
ACC16	EDELWEISS	313	ACCUMERSIEL	15.14	22.00	144	1963	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
ACC13	ERIKA	313	ACCUMERSIEL	15.01	18.49	164	1957	Inconnu

ACC4	FREYA	313	ACCUMERSIEL	17.5 5	31.00	220	1970	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
ACC14	GERDA KATHARINA	313	ACCUMERSIEL	16.7 3	35.00	221	1979	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
ACC1	GERDA- BIANKA	313	ACCUMERSIEL	17.0 0	46.00	221	1986	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
ACC3	HARMONIE	313	ACCUMERSIEL	22.5 6	61.00	221	1974	T. Bodewes, Franecker, NLD
ACC10	KOMET	313	ACCUMERSIEL	18.7 9	52.00	221	1978	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
ACC3	NORDMARK	313	ACCUMERSIEL	14.9 5	18.24	111	1957	Inconnu
ACC8	ORION	313	ACCUMERSIEL	20.6 5	53.00	221	1981	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
ACC12	POSEIDON	313	ACCUMERSIEL	19.4 4	46.00	221	1981	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
ACC2	URANUS	313	ACCUMERSIEL	14.9 7	23.00	221	1986	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
BAH3	BAER	134	BAHRENFLETH	5.70	1.00	6	1980	DEU
NEU51	SILKE	117	BEIDENFLETH	5.50	1.00	7	1980	DEU
BEI11	YVONNE	117	BEIDENFLETH	6.75	2.00	3	1979	Inconnu

BEN1	ALBATROS	321	BENSERSIEL	15.9 6	22.00	191	1973	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
BEN3N	JUPITER	321	BENSERSIEL	6.00	1.00	22	1984	Inconnu
BIE252	BISAM	140	BIELENBERG	5.50	1.00	7	1996	DEU
BIE251	ELVDUEVEL	140	BIELENBERG	6.40	3.00	9	1996	DEU
BRA2	BUTENDIEK	316	BRAKE	23.9 9	149.0 0	221	1992	Van der Werff & Visser, Irnsum, NLD
BRA4	DESTINY	316	BRAKE	28.9 3	188.0 0	221	1991	Maaskant Shipyards B.V., Stellendam, NLD
BRA1	FREIHEIT	316	BRAKE	14.0 8	12.33	53	1971	Inconnu
BRA2	FRIEDEN	316	BRAKE	16.7 0	26.47	162	1987	Inconnu
NB1	HOHEWEG	316	BRAKE	26.5 5	122.0 0	221	1974	Schiffswerft Julius Diedrich, Oldersum, DEU
BRA8	JADE	316	BRAKE	22.9 7	96.00	220	1989	Inconnu
BRA7	JADE	316	BRAKE	23.8 0	158.0 0	367	2000	Scheepswerf Visser B.V., Den Helder, NLD
NB4	LONE LANGAA	316	BRAKE	28.0 8	338.0 0	588	1996	Armon, Navia, ESP
ABH3	ODIN I	316	BRAKE	20.5 6	49.89	219	1986	Inconnu
BRA5	PIETER	316	BRAKE	24.6 5	98.00	221	1988	Scheepswerf Visser B.V., Den Helder, NLD

BRA4	R.H.VAN SCHIJNDEL	316	BRAKE	24.7 1	87.00	221	1988	Inconnu
BRA3	ROTESAND	316	BRAKE	23.9 9	111.0 0	221	1983	Schiffswerft Pape, Rönnebeck, DEU
NB3	WESER	316	BRAKE	28.2 6	162.0 0	441	1981	Schiffswerft Julius Diedrich, Oldersum, DEU
BX781	ANNIE HILLINA	402	BREMERHAVEN	70.7 0	1079. 16	264 8	1981	Inconnu
BX786	ATLANTIC PEACE	402	BREMERHAVEN	57.0 0	1597. 00	242 7	1987	Sterkoder Mek. Verkstedt A/S, Kristiansund, NOR
BX777	BREMEN	402	BREMERHAVEN	44.0 0	673.0 0	162 0	1986	Inconnu
BX772	BREMERHAV EN	402	BREMERHAVEN	28.1 2	226.0 0	600	1984	Inconnu
BX779	EUROPA	402	BREMERHAVEN	44.0 0	671.0 0	162 0	1987	Inconnu
BX780	GERDA- MARIA	402	BREMERHAVEN	78.2 2	2122. 00	294 1	1982	Inconnu
BX791	JAN MARIA	402	BREMERHAVEN	125. 53	7646. 00	600 0	1988	Schichau Seebeckwerft, Bremerhaven, DEU
BX750	KORMORAN	402	BREMERHAVEN	29.0 1	122.0 0	441	1973	Inconnu
BX790	LOEVOEN	402	BREMERHAVEN	37.3 3	457.0 0	163 0	2000	Tjoernvarvet, Roennang, SWE

BX757	PESORSA CUATRO	402	BREMERHAVEN	31.0 5	199.0 0	441	1962	VEB Ernst Thaelmann Werft, Brandburg/Hav el, DEU
BX773	STOERTEBEK ER	402	BREMERHAVEN	30.1 2	250.0 0	600	1984	Inconnu
BRU1	JETTE	132	BRUNSBUETTEL, STADT	7.95	3.00	32	1989	DEU
BRU11	MAPLE	132	BRUNSBUETTEL, STADT	9.00	3.00	25	1974	DEU
BRU17	MIKKEL	132	BRUNSBUETTEL, STADT	6.29	2.00	22	1996	Hans M. Hatecke & Sohn, Freiburg/Elbe, DEU
BRU15	CHANTENA	128	BRUNSBUETTELK OOG	9.50	7.00	43	1979	Inconnu
BRU14	ERLE	128	BRUNSBUETTELK OOG	5.00	1.00	22	1992	Inconnu
BRU18	HOLSTEIN	128	BRUNSBUETTELK OOG	8.00	3.00	19	1900	Inconnu
BRU10	JETTE	128	BRUNSBUETTELK OOG	7.50	2.00	7	1992	Inconnu
BRU12	KUMAJESA	128	BRUNSBUETTELK OOG	3.00	1.00	3	1900	Inconnu
BRU22	MOEWE	128	BRUNSBUETTELK OOG	9.50	5.00	59	1980	Inconnu
BRU19	NEPTUN	128	BRUNSBUETTELK OOG	3.80	1.00	4	1980	Inconnu
NEU2	ROMIE	128	BRUNSBUETTELK OOG	8.50	3.00	29	1989	DEU
BRU25 8	STEFAN	128	BRUNSBUETTELK OOG	4.30	1.00	7	1996	Inconnu

NEU1	SUSANNE	128	BRUNSBUETTELK OOG	7.82	3.00	29	1989	DEU
SC36	ACHAT	101	BUESUM	11.0 6	15.00	100	1988	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
BUES4	ADLER	101	BUESUM	13.2 0	13.00	100	1965	DEU
SC10	AMRUMBAN K	101	BUESUM	23.9 8	157.0 0	219	1991	Maaskant Shipyards B.V., Stellendam, NLD
SC26	ANGELA	101	BUESUM	27.8 8	186.0 0	441	1986	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
SC43	ANNA CATHARINA	101	BUESUM	22.7 4	83.00	221	2003	VHB Marine Antwerpen, Inconnu,
SC11	ANNE-GRET	101	BUESUM	19.8 5	73.00	221	1994	Faaborg Vaerft A/S, Faaborg, DNK
SC24	BALTIK	101	BUESUM	31.1 6	136.6 7	441	1972	Inconnu
SC30	BEATE WIKA	101	BUESUM	18.3 0	47.99	182	1952	Inconnu
BUES6	BISCAYA	101	BUESUM	8.05	2.00	30	1983	Inconnu
SC21	BLAUORT	101	BUESUM	24.1 8	94.00	184	1972	Inconnu
BUES2	BLUME	101	BUESUM	9.75	4.49	66	1938	Inconnu
SC19	BONAFIDE	101	BUESUM	24.6 9	107.0 0	221	1989	Foxhol, Inconnu, NLD
SC45	BUSSARD II	101	BUESUM	15.4 0	21.99	135	1953	Inconnu

BUES2	CHICO	101	BUESUM	4.20	1.00	15	1996	Inconnu
SC13	CONDOR	101	BUESUM	15.9 0	30.00	184	1970	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
SC32	CORNELIA	101	BUESUM	17.5 0	35.00	184	1977	Scheepswerf Haak, Zaandam, NLD
BUES6	DAGGI	101	BUESUM	12.8 1	13.21	125	1957	Inconnu
SC12	DAMKERORT	101	BUESUM	22.4 5	101.0 0	221	1981	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
BUES1	DE LUETTJE	101	BUESUM	7.98	3.00	85	1996	DEU
SC34	DITHMARSC HEN I	101	BUESUM	18.0 8	46.00	221	1969	Hans M. Hatecke & Sohn, Freiburg/Elbe, DEU
SC31	DR. MAARTEN LUTHE	101	BUESUM	37.8 7	244.0 0	110 4	1973	Inconnu
SC31	DR.MAARTE N LUTHER	101	BUESUM	38.7 5	315.0 0	749	1985	Scheepswerf Visser B.V., Den Helder, NLD
SC25	EVERT SNOEK	101	BUESUM	32.9 0	269.0 0	750	1992	Maaskant Shipyards B.V., Stellendam, NLD
SC30	EVERT-JAN	101	BUESUM	23.9 9	160.0 0	220	1992	Hoogerad & Kuyt, Inconnu, NLD
BUES3	FLIPPER	101	BUESUM	10.5 3	11.00	60	1986	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU

SC3	FRANK C	101	BUESUM	29.5 6	172.0 0	386	1979	Inconnu
SC1	GODENWIND	101	BUESUM	14.2 0	19.31	184	1968	Inconnu
SC18	HELLE CHARLOTTE	101	BUESUM	21.4 5	83.00	218	2005	Hive Sande Skibs-og, Bodekygen, DNK
SC6	HELM SAND	101	BUESUM	18.7 9	67.00	221	1986	Varel, DEU
SC22	HENNY II	101	BUESUM	26.2 4	104.0 0	551	1988	Veldthuis Groningen, Inconnu, NLD
BUES4	HENRY	101	BUESUM	5.95	2.00	34	1992	DEU
SC43	HORNS RIFF	101	BUESUM	22.3 7	78.00	220	1989	Inconnu
BUES21 8	IMKE	101	BUESUM	9.35	5.00	26	1980	Inconnu
SC35	JACOB SENIOR	101	BUESUM	23.9 0	159.0 0	221	1995	Maaskant Shipyards B.V., Stellendam, NLD
SC3	JAN MAAT	101	BUESUM	23.6 9	59.00	221	1977	T. Bodewes, Franecker, NLD
BUES2	JENNI	101	BUESUM	7.84	1.00	14	2000	DEU
SC3	JENNY	101	BUESUM	42.8 4	256.0 0	191	1995	Inconnu
SC33	JOKE SABINE	101	BUESUM	19.4 7	39.00	221	1947	DEU
SC44	KLAUS GROTH I	101	BUESUM	24.5 5	81.00	221	1977	Hikema u Zonen Martenshoek, Inconnu, NLD
BUES6	LARISSA	101	BUESUM	4.30	1.00	24	2007	DEU

SC21	LINE	101	BUESUM	23.8 8	119.0 0	221	1971	Schiffswerft Julius Diedrich, Oldersum, DEU
BUES13	LUETTE CONDOR	101	BUESUM	9.00	8.00	90	1998	Inconnu
BUES13	LUETTE CONDOR	101	BUESUM	10.6 0	8.00	96	1988	Inconnu
SC28	LUMMETJE	101	BUESUM	23.9 8	137.0 0	220	1991	Scheepswerf Welgelegen, Lauwersoog, NLD
BUES1	LÜTTEN STEFFI	101	BUESUM	6.54	2.00	26	2010	Hatecke GmbH, Drochtersen, DEU
BUES20 9	MANUELA-F.	101	BUESUM	5.99	1.00	22	1980	DEU
SC14	MARET	101	BUESUM	18.2 2	44.00	221	1969	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
SC25	MARIJTJE	101	BUESUM	39.0 4	271.0 0	912	1988	Inconnu
SC45	MARIJTJE KEUTER	101	BUESUM	23.8 9	159.0 0	221	1995	Maaskant Shipyards B.V., Stellendam, NLD
MEL2	MARLIN	101	BUESUM	5.99	1.00	16	1900	Inconnu
SC16	MIA HANSEN	101	BUESUM	14.3 5	29.00	183	1983	Faaborg Vaerft A/S, Faaborg, DNK
SC15	NEPTUN	101	BUESUM	20.7 9	81.00	221	1974	Schiffswerft Julius Diedrich, Oldersum, DEU

BUES10	NEPTUN	101	BUESUM	38.0 0	206.6 4	265	1974	Inconnu
BUES9	NOBODY	101	BUESUM	5.21	1.00	7	2001	DEU
SC58	ODERBANK	101	BUESUM	19.6 0	85.00	221	1989	Winsen (Luhe), DEU
SC5	OLYMPIA	101	BUESUM	13.2 5	16.00	134	1965	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
BUES25 0	ORKA	101	BUESUM	9.14	5.00	26	1996	Inconnu
SC41	OSTEREMS	101	BUESUM	23.9 9	167.0 0	220	1991	Scheepswerf Visser B.V., Den Helder, NLD
SD9	OZEAN	101	BUESUM	18.9 5	71.00	221	1986	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
BUES15	PALOMA	101	BUESUM	9.64	5.00	74	1978	Inconnu
SC17	RONNI KARINA	101	BUESUM	20.1 5	80.00	170	2005	T. Bodewes, Franecker, NLD
SC54	SCHWALBE	101	BUESUM	17.7 7	35.09	162	1968	Inconnu
SC7	SEEFUCHS	101	BUESUM	22.4 8	90.00	221	1979	Buesumer Schiffswerft, Büsum, DEU
BUES23 1	SEESCHWALB E	101	BUESUM	9.75	4.00	66	1991	DEU
SC40	SIRIUS	101	BUESUM	23.9 6	86.00	221	1991	Scheepswerf Metz B.V., Urk, NLD
BUES1	STEFAN	101	BUESUM	3.80	1.00	4	1996	Inconnu

BUES253	STEFAN	101	BUESUM	4.98	1.00	26	1996	Crema Production A/B, Varberg, SWE
MEL210	STUMMEL	101	BUESUM	4.60	1.00	4	1980	Inconnu
SC57	SUEDWIND S	101	BUESUM	18.84	48.00	221	1949	Sieghold-Werft, Eckernförde,
BUES8	THEDJE	101	BUESUM	16.80	27.43	110	1949	Inconnu
SC58	THOR	101	BUESUM	19.96	69.00	221	2005	Scheepswerf Welgelegen, Lauwersoog, NLD
SC4	WATTENMEER	101	BUESUM	14.98	33.00	184	1986	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere-nde-Kir., DEU
SC42	WESTEREMS	101	BUESUM	23.97	167.00	220	1991	Scheepswerf Visser B.V., Den Helder, NLD
SC20	WIKING BANK	101	BUESUM	23.94	159.00	220	1992	Maaskant Shipyards B.V., Stellendam, NLD
SC23	WIKO I	101	BUESUM	25.76	62.06	217	1974	Inconnu
SC29	WIKO II	101	BUESUM	26.80	105.79	243	1987	Inconnu
SC9	WOTAN	101	BUESUM	17.79	46.00	221	1991	Faaborg Vaerft A/S, Faaborg, DNK

BUES5	YVONNE	101	BUESUM	10.0 8	7.00	37	1988	Kröger, Helgoland, DEU
NC330	ACHIM	301	CUXHAVEN	27.5 6	133.5 5	375	1984	Inconnu
NC110	AKRABERG	301	CUXHAVEN	60.3 3	1805. 00	337 5	1987	Inconnu
CUX11	ALBATROS	301	CUXHAVEN	15.9 6	30.00	184	1971	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
NC302	ANDREA	301	CUXHAVEN	24.8 1	100.0 0	421	1969	Inconnu
CUX12	ANNE K.	301	CUXHAVEN	14.7 2	25.00	184	1968	Hans M. Hatecke & Sohn, Freiburg/Elbe, DEU
NC101	BALDVIN	301	CUXHAVEN	80.3 5	2348. 00	300 0	1992	Gryfia, Stettin / Flekkefjood,
NC312	BIANCA	301	CUXHAVEN	40.2 2	455.0 0	784	1988	Muetzelfeldwe rft GmbH, Cuxhaven, DEU
NC326	BIANCA I	301	CUXHAVEN	23.6 9	72.87	221	1947	Inconnu
NC326	BIANCA I	301	CUXHAVEN	23.5 6	70.02	210	1991	Inconnu
CUX30	BLAUROBBE	301	CUXHAVEN	26.4 5	121.0 0	371	1959	VEB Elbewerft Boizenburg, Boizenburg, DEU
NC103	BONN	301	CUXHAVEN	54.5 8	932.7 3	176 5	1978	Inconnu
CUX15	CARINA	301	CUXHAVEN	14.9 8	20.00	151	1964	Schiffswerft Dawartz, Tönning, DEU

NC310	CHRISTINA JARCHAU	301	CUXHAVEN	32.3 4	237.0 0	588	1983	Inconnu
NC100	CUXHAVEN	301	CUXHAVEN	81.2 2	3969. 00	360 0	2017	Inconnu
NC108	DARMSTADT	301	CUXHAVEN	51.5 7	940.0 0	176 5	1977	Inconnu
CUX4	DITHMARSC HEN	301	CUXHAVEN	14.2 5	22.00	125	1968	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
NC107	DRESDEN	301	CUXHAVEN	51.5 7	940.0 0	176 5	1977	Inconnu
CUX7	EDELWEISS	301	CUXHAVEN	15.3 1	20.00	184	1965	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
CUX12	ELENA	301	CUXHAVEN	18.5 0	36.00	221	1967	STAMI, Dordrecht, NLD
NC333	ELKE M.	301	CUXHAVEN	32.9 5	359.0 0	784	1987	Muetzelfeldwe rft GmbH, Cuxhaven, DEU
NC302	EMMA HELENE	301	CUXHAVEN	30.2 8	299.0 0	415	1985	Sieghold Werft GmbH & Co., Bremerhaven, DEU
CUX3	FORTUNA	301	CUXHAVEN	14.2 5	20.00	130	1966	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
CUX18	GOEDEKE MICHEL	301	CUXHAVEN	17.9 9	49.00	221	1978	Bootswerft Cuxhaven, Cuxhaven, DEU
NC325	HALTENBAN K	301	CUXHAVEN	32.1 8	197.0 0	441	1974	Inconnu
NC474	HANNOVER	301	CUXHAVEN	91.8 4	3071. 00	353 0	1972	Inconnu

NC323	HANSEAT	301	CUXHAVEN	26.8 8	103.0 0	422	1959	Inconnu
NC311	HARENGUS	301	CUXHAVEN	30.7 1	296.0 0	700	1988	DEU
NC316	HEIKE R	301	CUXHAVEN	29.5 0	183.0 0	438	1973	Inconnu
CUX6	HEIMKEHR	301	CUXHAVEN	12.5 0	13.00	130	1970	DEU
NC322	HELGOLAND	301	CUXHAVEN	35.9 0	432.0 0	725	2013	Kynde & Toft, Thyboron, DNK
CUX10	HOFFNUNG	301	CUXHAVEN	15.7 3	26.00	161	1983	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
CUX9	HOFFNUNG	301	CUXHAVEN	10.0 0	7.07	66	1988	Inconnu
CUX16	HORIZONT	301	CUXHAVEN	19.9 0	55.00	221	1984	Schiffswerft Blumenthal GmbH, Bremen- Blumenthal, DEU
NC300	IRIS	301	CUXHAVEN	35.0 8	425.0 0	102 0	1983	MWB Motorenwerke BremerhavenA G, Bremerhaven, DEU
NC308	J.VON COELLN	301	CUXHAVEN	40.2 6	459.0 0	675	1987	J. J. Sietas KG Schiffswerft GmbH, Hamburg, DEU
CUX2	JAN JANSSEN BRUHNS	301	CUXHAVEN	15.3 9	21.00	151	1965	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
NC318	JAN MEES	301	CUXHAVEN	29.5 2	183.0 0	438	1972	Inconnu

NC319	JAN VAN GENT	301	CUXHAVEN	32.9 6	359.0 0	784	1987	Inconnu
CUX8	JOHANNA	301	CUXHAVEN	11.7 9	10.00	91	1976	Hamburg, DEU
NC105	KIEL	301	CUXHAVEN	92.0 1	3071. 00	353 0	1973	Rickmers- Werft, Bremerhaven, DEU
NC471	KOELN	301	CUXHAVEN	66.5 9	981.3 8	125 0	1966	Inconnu
NC330	KRISTIN	301	CUXHAVEN	40.3 1	499.0 0	735	2000	Tjoernvarvet, Roennang, SWE
NC320	KRISTIN	301	CUXHAVEN	49.9 9	713.0 0	159 5	2001	Karlsons Skibs- og Stalservice, Hirtshals, DNK
NC314	KRISTIN OF DONSOE	301	CUXHAVEN	28.4 4	306.0 0	735	1998	Donsoe, SWE
NC100	MAINZ	301	CUXHAVEN	92.0 0	3071. 00	353 0	1973	Inconnu
CUX1	MARE- LIBERUM	301	CUXHAVEN	22.8 2	82.00	221	1991	Scheepsbouw Akkermann, Nieuwe Schans, NLD
NC306	MERCATOR	301	CUXHAVEN	26.0 1	107.0 0	294	1973	HATRA, Lübeck- Travemünde, DEU
NC102	MOND	301	CUXHAVEN	91.9 7	3181. 93	353 0	1973	Inconnu
NC326	NISSUM	301	CUXHAVEN	23.7 1	205.0 0	772	1988	Johs. Kristensen Skibsbyggeri AS, Hvide- Sande, DNK

CUX9	NORDLICHT	301	CUXHAVEN	13.1 8	15.15	138	1976	Inconnu
NC309	NORDMEER	301	CUXHAVEN	33.1 8	333.0 0	600	1988	Inconnu
NC307	NYMPHE	301	CUXHAVEN	24.1 1	81.00	221	1954	Inconnu
NC110	ODRA	301	CUXHAVEN	85.8 5	2968. 00	450 0	1994	Flekkefjord Slipp, Flekkefjord, NOR
NC327	ORTEGAL DOS	301	CUXHAVEN	31.0 2	148.0 0	422	1974	Schiffswerft Julius Diedrich, Oldersum, DEU
NC305	ORTEGAL UNO	301	CUXHAVEN	29.3 6	179.0 0	422	1970	Schiffswerft Julius Diedrich, Oldersum, DEU
CUX17	OSTERIFF	301	CUXHAVEN	17.7 4	44.00	210	1967	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
CUX9	RAMONA	301	CUXHAVEN	15.8 7	33.00	146	1961	Hans Dodegge, Neuhaus/Oste, DEU
CUX31 N	ROSENGART EN	301	CUXHAVEN	7.90	3.00	37	1983	Inconnu
NC104	SAARBRUECK EN	301	CUXHAVEN	63.2 9	887.7 0	157 4	1966	Inconnu
CUX18	SACHSEN ANHALT	301	CUXHAVEN	21.0 0	70.00	220	1949	Elmshorn, DEU
CUX14	SAPHIR	301	CUXHAVEN	16.3 8	41.00	207	1987	Schiffswerft Julius Diedrich, Oldersum, DEU

CUX13	SEEROSE	301	CUXHAVEN	15.6 5	31.00	183	1971	Hans M. Hatecke & Sohn, Freiburg/Elbe, DEU
CUX3	SEESTERN	301	CUXHAVEN	14.1 4	19.60	130	1951	Inconnu
NC309	SEEWOLF	301	CUXHAVEN	30.3 4	261.0 0	600	1985	Sieghold- Werft, Eckernförde,
NC102	SUNDABERG	301	CUXHAVEN	67.0 0	2385. 00	360 4	1988	Mjellen & Karlsen, Bergen, NOR
NC120	SUSANNE	301	CUXHAVEN	40.0 9	492.0 0	735	1983	MWB Motorenwerke BremerhavenA G, Bremerhaven, DEU
NC303	TAURUS	301	CUXHAVEN	19.9 6	69.00	260	1984	Inconnu
CUX5	TINA	301	CUXHAVEN	18.2 5	38.00	221	1989	Werf van Goor, Monnickenda m, NLD
NC111	TROENDUR I GOETU	301	CUXHAVEN	67.3 5	2172. 00	337 5	1986	Inconnu
CUX5	TROLL	301	CUXHAVEN	11.8 9	10.00	93	1987	DEU
NC315	VICTORIA	301	CUXHAVEN	37.0 5	499.0 0	700	2004	Karstensen Werft, Skagen, DNK
NC315	VICTORIA AV ÅCKERÅ	301	CUXHAVEN	28.2 0	315.0 0	736	1999	Tjörnvarvet AG, Rönäng, SWE

NC101	WIESBADEN	301	CUXHAVEN	91.9 8	3071. 00	353 0	1973	Rickmers- Werft, Bremerhaven, DEU
CUX20	WIKING	301	CUXHAVEN	15.7 1	26.00	172	1970	Maasholm, DEU
NC335	WILHELM	301	CUXHAVEN	17.5 0	36.85	221	1976	Inconnu
DAN1	FRIESLAND	322	DANGAST	11.6 6	18.00	169	1986	Schiffswerft Blumenthal GmbH, Bremen- Blumenthal, DEU
DAN10 N	SEEPFERD	322	DANGAST	4.55	1.00	5	1980	DEU
DAN3	SEESTERN	322	DANGAST	12.7 0	13.00	68	1964	Inconnu
DIT6	AMISIA	315	DITZUM	18.9 0	62.00	221	1996	Schiffswerft Julius Diedrich, Oldersum, DEU
DIT2	ANNAEUS BRUHNS	315	DITZUM	15.3 0	21.69	110	1971	Inconnu
DIT1	BERENDINE	315	DITZUM	15.2 5	20.57	188	1966	Inconnu
DIT9	CONDOR	315	DITZUM	16.0 2	24.00	180	1967	Inconnu
DIT15	DELPHIN	315	DITZUM	6.90	3.36	21	1971	Inconnu
DIT10	DOLLART	315	DITZUM	8.00	3.64	22	1973	Inconnu
DIT14	GRETCHEN	315	DITZUM	6.90	3.36	21	1971	Inconnu
DIT6	HEIKE	315	DITZUM	15.2 5	20.57	170	1965	Inconnu

DIT18	JAN BRUHNS	315	DITZUM	19.6 9	50.00	217	1983	Schiffswerft Blumenthal GmbH, Bremen- Blumenthal, DEU
DIT7	LINY	315	DITZUM	8.00	3.64	16	1973	Inconnu
DIT1	MARTHA BRUHNS	315	DITZUM	18.9 9	62.00	216	1996	Schiffswerft Julius Diedrich, Oldersum, DEU
DIT5	MATHILDE BRUHNS	315	DITZUM	18.9 0	62.00	221	1996	Schiffswerft Julius Diedrich, Oldersum, DEU
NG3	NIEDERSACH SEN	315	DITZUM	27.2 3	100.0 0	441	1959	Johs. Boot N.V., Alphen a/d. Rlin, NLD
NG2	RHEIDERLAN D	315	DITZUM	26.2 9	125.0 0	340	1973	Sieghold- Werft, Eckernförde,
DIT3	STIENE BRUHNS	315	DITZUM	18.9 8	62.00	216	1996	Schiffswerft Julius Diedrich, Oldersum, DEU
DIT4	URSULA	315	DITZUM	18.2 1	35.02	147	1971	Inconnu
DIT8	VENUS	315	DITZUM	8.00	3.64	21	1973	Inconnu
DOR8	DELPHIN	306	DORUM	14.2 5	17.00	151	1966	Hans Dodegge, Neuhaus/Oste, DEU
DOR15	ELSE	306	DORUM	12.4 9	11.00	124	1961	DEU
DOR6	HEIMATLAN D	306	DORUM	13.1 7	16.00	129	1965	DEU

DOR8	MARLIES	306	DORUM	17.2 4	41.00	221	1984	Schiffswerft Julius Diedrich, Oldersum, DEU
DOR5	NIXE II	306	DORUM	15.0 9	24.00	221	1977	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
DOR9	SOLEA	306	DORUM	11.8 5	13.00	118	2001	Gerdes-Werft, Inconnu,
DOR1	STURMVOGE L	306	DORUM	16.0 3	31.00	220	1970	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
DOR10	WANGERLAN D	306	DORUM	16.1 0	35.00	220	1987	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
NG15	AALTJE VISSER	302	EMDEN	23.9 7	150.0 0	220	1998	Van der Werff & Visser, Irnsom, NLD
NG7	ANNA	302	EMDEN	23.8 7	95.00	221	1990	Zoutkamp, NLD
NG10	AQUA FAUNA	302	EMDEN	31.3 7	189.0 0	441	1982	Schiffswerft Julius Diedrich, Oldersum, DEU
NG19	ELISABETH	302	EMDEN	36.3 0	281.0 0	749	1988	Scheepswerft J. van der Molen & Zoon B.V., Zaandam, NLD
GRE21	GEORGINA	302	EMDEN	18.8 5	39.00	221	1978	De Kleerk, Sluiskil, NLD

NG8	JOOS- JOHANNES	302	EMDEN	23.9 4	88.00	221	1990	Scheepsbouw Akkermann, Nieuwe Schans, NLD
NG20	MARIA	302	EMDEN	32.7 4	198.0 0	110 3	1971	Inconnu
NG17	MARIA	302	EMDEN	26.5 3	201.0 0	773	1988	Smogens, S- Svets, SWE
NG12	MARIA	302	EMDEN	35.6 7	245.0 0	110 3	1985	De Dageraad, Woubrugge, NLD
NG21	MARIA CHRIS	302	EMDEN	23.9 3	150.0 0	221	1995	Scheepswerf Visser B.V., Den Helder, NLD
EMD2	MEERY LENE	302	EMDEN	9.25	5.00	67	1991	Inconnu
NG16	NANETTE	302	EMDEN	17.9 8	52.88	221	1982	DEU
NG12	PRINS MAURITS	302	EMDEN	41.8 2	446.0 0	110 3	1991	Schiffswerft Metz & Hoekmann, Urk, NLD
NG5	STADT EMDEN	302	EMDEN	31.7 8	151.0 0	485	1976	J.v.d. Molen & Zonen, Zaandam, NLD
NG4	VERTRAUEN	302	EMDEN	35.7 5	194.0 0	427	1988	Inconnu
FED8	ANITA	311	FEDDERWARDER SIEL	14.7 6	20.00	146	1988	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
FED9	BIANCA	311	FEDDERWARDER SIEL	15.6 1	21.00	191	1974	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
FED5	BUTJADINGE N	311	FEDDERWARDER SIEL	18.2 4	61.00	221	1988	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU

FED4	CHRISTINE	311	FEDDERWARDER SIEL	19.7 0	59.00	221	1981	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
FED10	EDELWEISS	311	FEDDERWARDER SIEL	15.4 4	20.00	180	1961	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
FED8	HARMONIE	311	FEDDERWARDER SIEL	15.6 4	25.00	221	1981	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
FED11	NORDSTERN	311	FEDDERWARDER SIEL	11.8 0	10.98	93	1959	Inconnu
FED1	ORION	311	FEDDERWARDER SIEL	14.9 8	19.00	184	1961	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
FED7	OSTWIND	311	FEDDERWARDER SIEL	15.6 6	26.00	151	1972	Hans M. Hatecke & Sohn, Freiburg/Elbe, DEU
FED12	RUBIN	311	FEDDERWARDER SIEL	16.9 8	45.00	220	1991	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
FED7	SEESTERN	311	FEDDERWARDER SIEL	13.9 1	15.00	110	1963	Inconnu
FED2	SEESTERN	311	FEDDERWARDER SIEL	14.6 5	27.00	216	2000	Schloemer Werft, Oldersum, DEU
FED2	SIRIUS	311	FEDDERWARDER SIEL	15.0 4	17.39	147	1956	Inconnu
FED6	VOERUT	311	FEDDERWARDER SIEL	11.8 0	10.09	93	1960	Inconnu
SD23	ANDREA	107	FRIEDRICHSKOO G	17.2 7	41.00	221	1980	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU

SD13	ANTARES	107	FRIEDRICHSKOO G	16.1 7	35.00	221	1973	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
FRI2	BIANCA	107	FRIEDRICHSKOO G	6.50	2.00	37	1996	DEU
SD6	BLEIBTREU	107	FRIEDRICHSKOO G	23.4 9	88.00	221	1989	Scheepswerf Metz B.V., Urk, NLD
SD2	BLINKFUER	107	FRIEDRICHSKOO G	15.3 3	19.51	124	1965	Inconnu
SD10	BUSSARD	107	FRIEDRICHSKOO G	16.5 5	31.31	110	1968	Inconnu
SD6	CAP ARKONA	107	FRIEDRICHSKOO G	19.9 5	59.00	221	1968	Schiffswerft Schloemer, Leer, DEU
SD19	CAP ARKONA	107	FRIEDRICHSKOO G	19.8 5	76.00	221	2005	Scheepswerf Welgelegen, Lauwersoog, NLD
SD10	CHRISTINE	107	FRIEDRICHSKOO G	15.0 8	26.00	190	1976	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
SD16	DAVY JONES	107	FRIEDRICHSKOO G	16.6 0	37.00	162	1960	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
SD7	DELPHIN	107	FRIEDRICHSKOO G	18.7 1	59.00	216	1979	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
SD9	DIEKSAND	107	FRIEDRICHSKOO G	16.6 5	37.00	184	1968	Hans M. Hatecke & Sohn, Freiburg/Elbe, DEU

SD1	DOGGERBANK	107	FRIEDRICHSKOOG	19.00	68.00	221	1978	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
SD14	EDELWEISS	107	FRIEDRICHSKOOG	16.65	38.00	221	1966	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
FRI20	FALKE	107	FRIEDRICHSKOOG	14.29	21.00	130	1964	DEU
SD15	HANSEAT	107	FRIEDRICHSKOOG	16.65	43.00	221	1982	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
SD11	HINDENBURG	107	FRIEDRICHSKOOG	17.23	38.00	184	1970	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
SD11	HINDENBURG	107	FRIEDRICHSKOOG	19.96	62.00	221	1984	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
FRI3	HOLSATIA	107	FRIEDRICHSKOOG	13.05	16.00	151	1963	Inconnu
FRI254	INJA	107	FRIEDRICHSKOOG	7.95	3.00	24	1996	DEU
SD17	JULIANA-LUISE	107	FRIEDRICHSKOOG	17.15	38.00	221	1971	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
SD34	KEEN TIED	107	FRIEDRICHSKOOG	15.65	28.00	184	1982	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
SD22	KORMORAN	107	FRIEDRICHSKOOG	16.42	32.00	221	1976	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU

FRI22	LISCHEN	107	FRIEDRICHSKOO G	6.96	2.00	27	1981	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
FRI75	LUISE	107	FRIEDRICHSKOO G	15.5 0	21.00	184	1971	Matthiesen & Paulsen, Arnis, DEU
SD35	MARSCHENL AND	107	FRIEDRICHSKOO G	18.8 4	53.00	220	1987	Schiffswerft Julius Diedrich, Oldersum, DEU
FRI19	NICOLE	107	FRIEDRICHSKOO G	7.96	3.00	85	1991	Inconnu
FRI21	NORDERNEY	107	FRIEDRICHSKOO G	6.50	2.00	20	1992	DEU
SD26	PALOMA G	107	FRIEDRICHSKOO G	16.7 2	43.00	220	1983	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
SD8	RUGENORT	107	FRIEDRICHSKOO G	19.6 3	61.00	221	1990	Schiffswerft Julius Diedrich, Oldersum, DEU
SD21	RUNGHOLT	107	FRIEDRICHSKOO G	17.5 9	53.00	220	1990	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
SD28	STELLA POLARIS	107	FRIEDRICHSKOO G	17.9 5	42.00	221	1973	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
FRI203	TINA	107	FRIEDRICHSKOO G	7.20	2.00	17	1979	Inconnu
FRI201	URSULA	107	FRIEDRICHSKOO G	6.50	2.00	20	1979	Hattecke, Stade,

SD31	UTHOLM	107	FRIEDRICHSKOO G	16.1 5	29.00	182	1963	Hans Dodegge, Neuhaus/Oste, DEU
SD24	VENUS	107	FRIEDRICHSKOO G	15.0 9	28.00	190	1976	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
FRI35	ZENIT	107	FRIEDRICHSKOO G	14.9 6	23.00	190	1986	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
KLE1	ADLER	103	GLUECKSTADT	4.50	1.00	7	1980	Inconnu
GLUE6	BUCKEL	103	GLUECKSTADT	6.60	2.00	10	1982	Inconnu
GLUE6	GELA	103	GLUECKSTADT	7.10	2.00	12	1991	DEU
GLUE6	GELA	103	GLUECKSTADT	5.28	1.00	12	2014	Faaborg Vaerft A/S, Faaborg, DNK
GLUE6	GELA	103	GLUECKSTADT	4.60	1.00	37	2014	Inconnu, NLD
BRO1	HAI	103	GLUECKSTADT	7.00	2.00	22	1987	Inconnu
SG19	HEIKE	103	GLUECKSTADT	20.1 6	74.28	221	1969	DEU
GLUE2	INGE	103	GLUECKSTADT	7.00	2.00	13	1975	DEU
SG18	KEHRWIEDER	103	GLUECKSTADT	21.7 6	74.01	221	1973	DEU
GLUE1	LEE	103	GLUECKSTADT	6.10	1.00	7	1961	PEHRS, Glückstadt,
GLUE2 56	STURMVOGE L	103	GLUECKSTADT	5.85	1.00	6	1996	Inconnu
GRE6	ALBATROS	308	GREETSIEL	17.9 9	49.00	221	2005	Welgelegen Lauwersoog B.V., Lauwersoog, NLD

GRE32	ALBATROS	308	GREETSIEL	19.3 1	43.00	221	1976	Scheepswerf Metz B.V., Urk, NLD
GRE16	ANGELIKA	308	GREETSIEL	17.1 4	33.00	221	1969	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
GRE26	AVALON	308	GREETSIEL	17.1 4	33.00	221	1968	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
GRE8	BONA-FIDE	308	GREETSIEL	17.1 7	34.00	221	1969	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
GRE31	CHARLENE ANNE	308	GREETSIEL	14.5 0	18.00	149	2003	Scheepswerf Visser B.V., Den Helder, NLD
GRE11 5	CHARLOTTE	308	GREETSIEL	45.1 5	324.0 0	522	1988	Gebr. Kooimann B.V., Zwijndrecht, NLD
GRE18	CONDOR	308	GREETSIEL	15.1 4	20.03	110	1961	Inconnu
GRE12	CONDOR	308	GREETSIEL	15.9 8	23.00	188	1977	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
GRE36	CORMORAN	308	GREETSIEL	14.9 9	25.00	140	1982	Schiffswerft Oskar Böhme, Cuxhaven,
GRE1	EDDE	308	GREETSIEL	15.5 5	21.00	146	1965	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
GRE25	EEMS	308	GREETSIEL	16.8 3	19.00	134	2003	Amels, Makkum, NLD

GRE34	EMILLY-SOPHIA	308	GREETSIEL	19.3 3	48.00	221	1973	K. Westerdijk Scheepswerf, Terhorne, NLD
GRE2	ERNA	308	GREETSIEL	15.6 2	26.00	110	1972	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
GRE19	FLAMINGO	308	GREETSIEL	18.4 1	38.00	221	1969	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
GRE22	FRIEDA-LUISE	308	GREETSIEL	15.9 6	25.00	199	1973	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
GRE24	FRIEDRICH CONRADI	308	GREETSIEL	20.0 0	52.00	216	1977	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
GRE3	GERMANIA	308	GREETSIEL	17.2 6	48.00	221	1974	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
GRE34	HORNSRIFF	308	GREETSIEL	14.5 8	26.00	221	1960	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
GRE13	JAN LOODEN	308	GREETSIEL	15.9 7	28.00	221	1974	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
GRE13	JAN LOODEN	308	GREETSIEL	15.5 8	32.00	221	1980	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
NG1	JURIE VAN DEN BERG	308	GREETSIEL	36.2 8	269.0 0	993	1979	Scheepswerf Hoogezand B.V., Hoogezand, NLD

GRE11	KORSAR	308	GREETSIEL	20.8 4	49.00	184	1980	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
GRE37	LAMBERT	308	GREETSIEL	19.9 9	72.00	221	2011	Scheepswerf Welgelegen, Lauwersoog, NLD
GRE37	LAMBERT	308	GREETSIEL	20.5 7	62.00	221	1990	DEU
GRE41	LAUWERSZEE	308	GREETSIEL	14.5 5	20.00	134	2004	Scheepswerf Visser B.V., Den Helder, NLD
GRE4	MAGELLAN	308	GREETSIEL	17.5 2	49.00	184	1991	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
GRE5	MARTJE	308	GREETSIEL	16.7 2	35.00	221	1979	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
GRE23	MERLAN	308	GREETSIEL	16.2 1	33.00	221	1976	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
NG3	NIEDERSACH SEN	308	GREETSIEL	24.3 3	87.63	383	1968	Inconnu
GRE10	NORDLICHT	308	GREETSIEL	19.7 5	51.00	221	2003	Welgelegen Lauwersoog B.V., Lauwersoog, NLD
GRE18	NORDSTERN	308	GREETSIEL	15.9 6	26.00	185	1975	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU

GRE9	ODIN	308	GREETSIEL	18.6 9	44.00	184	1978	Westerende- Kirchloog, DEU
GRE17	ODYSSEUS	308	GREETSIEL	17.2 1	33.00	206	1969	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
GRE29	PALOMA	308	GREETSIEL	16.9 6	38.00	219	1980	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
GRE33	POSEIDON	308	GREETSIEL	15.5 5	26.00	221	1971	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
GRE21	REIDE	308	GREETSIEL	14.5 5	18.00	134	2002	Scheepswerf Visser B.V., Den Helder, NLD
GRE20	SECHS GEBRUEDER	308	GREETSIEL	17.7 8	49.00	210	1970	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
GRE7	SEEROSE	308	GREETSIEL	15.5 9	25.00	184	1979	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
GRE32	SPERBER	308	GREETSIEL	15.5 5	21.00	110	1976	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
NG4	STADT EMDEN	308	GREETSIEL	33.0 0	148.1 8	747	1990	Inconnu
GRE16	TRITON	308	GREETSIEL	22.8 5	78.00	221	1991	Scheepswerf Welgelegen, Lauwersoog, NLD
GRE27	URSULA	308	GREETSIEL	35.0 6	143.0 0	221	1974	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU

GRE36	VENUS	308	GREETSIEL	16.2 0	33.00	217	1976	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
GRE33	VERTROUWE N	308	GREETSIEL	23.9 0	113.0 0	221	1983	Weldhuis, Groningen, NLD
GRE28	VISAREND	308	GREETSIEL	18.0 3	38.00	221	2003	van de Sande, Breskens, NLD
GRE14	WANGERLAN D	308	GREETSIEL	16.2 9	36.00	180	1980	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
GRE15	ZWEI GEBRUEDER	308	GREETSIEL	16.8 0	32.00	221	1969	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
BX788	REINHARDTI US H.	401	HANSESTADT BREMEN	62.2 2	1943. 00	176 4	1987	VEB Volkswerft Stralsund, Stralsund, DEU
BX787	SEBASTES M.	401	HANSESTADT BREMEN	62.2 2	1943. 00	176 4	1987	VEB Volkswerft Stralsund, Stralsund, DEU
HF442	ANNELIES	501	HANSESTADT HAMBURG	25.7 0	85.36	294	1948	Inconnu
HF406	BUSSARD	501	HANSESTADT HAMBURG	24.1 0	68.65	206	1954	Inconnu
HF571	DE HOOP	501	HANSESTADT HAMBURG	29.8 2	204.0 0	368	1971	Inconnu
HF348	ERNA BECKER	501	HANSESTADT HAMBURG	15.1 0	12.88	88	1892	Inconnu
HF538	GERMANIA	501	HANSESTADT HAMBURG	26.4 7	101.6 9	441	1960	Inconnu

HF560	GODENWIND	501	HANSESTADT HAMBURG	28.7 4	123.1 2	456	1971	Inconnu
HF544	HANSA	501	HANSESTADT HAMBURG	31.1 7	213.0 0	368	1966	Hamburg, DEU
HF574	JUWEL	501	HANSESTADT HAMBURG	26.0 5	170.0 0	423	1973	Inconnu
HF548	KAETE	501	HANSESTADT HAMBURG	27.3 5	121.9 9	243	1960	Inconnu
HF410	KARIN	501	HANSESTADT HAMBURG	24.1 0	68.65	221	1955	Inconnu
HF462	KATERINE	501	HANSESTADT HAMBURG	24.5 5	81.96	221	1947	Inconnu
HF511	LUISE	501	HANSESTADT HAMBURG	16.2 2	29.00	79	1951	Scheel & Joenk Werft, HH- Harburg, DEU
HF500	MAIKE	501	HANSESTADT HAMBURG	25.0 9	78.05	294	1948	Inconnu
HF562	MARGRIT	501	HANSESTADT HAMBURG	17.2 6	38.00	165	1973	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
HF512	NORDSTERN	501	HANSESTADT HAMBURG	14.7 2	23.00	159	1957	Eckmann's Werft, HH- Finkenwerder, DEU
HF547	ORION	501	HANSESTADT HAMBURG	24.4 7	74.89	337	1960	Inconnu
HF570	ORTEGAL TRES	501	HANSESTADT HAMBURG	32.3 6	265.0 0	441	1975	Schiffswerft Julius Diedrich, Oldersum, DEU
HF567	OSTETAL	501	HANSESTADT HAMBURG	21.4 4	65.00	221	1981	Sieghold- Werft, Eckernförde,

HF564	PESORSA DOS	501	HANSESTADT HAMBURG	27.7 7	196.0 0	412	1974	Schiffswerft Julius Diedrich, Oldersum, DEU
HF572	PESORSA TRES	501	HANSESTADT HAMBURG	26.7 2	183.0 0	404	1973	Schloemer Werft, Oldersum, DEU
HF554	THUNFISCH	501	HANSESTADT HAMBURG	25.9 7	105.6 7	294	1970	Inconnu
HF540	WESTBANK	501	HANSESTADT HAMBURG	24.1 0	71.29	221	1962	Inconnu
HF518	WITTEBANK	501	HANSESTADT HAMBURG	24.1 0	70.55	221	1943	Inconnu
HAR14	GEORG ALBRECHT	314	HARLESIEL	15.1 7	21.08	180	1966	Inconnu
HAR2N	JENS ALBRECHT II	314	HARLESIEL	13.8 6	13.00	121	1959	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
HAR20	MARION ALBRECHT	314	HARLESIEL	15.3 6	21.00	175	1969	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
HAR7	POSEIDON	314	HARLESIEL	15.3 9	22.00	129	1968	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
HAR5	RUTH ALBRECHT	314	HARLESIEL	15.3 5	21.00	175	1971	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
HAR3	SPERBER	314	HARLESIEL	15.3 8	21.00	146	1967	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
HAS2	ERIKA	141	HASELDORF	5.80	1.00	19	1996	DEU
HAS1A	SPEEDY	141	HASELDORF	4.00	1.00	7	1999	Inconnu
HAT2	MICHAEL	318	HATZUM	8.00	3.42	29	1977	Inconnu
HEL9	ANGELIKA	106	HELGOLAND	10.6 7	8.00	20	1975	Hans M. Hatecke & Sohn, Freiburg/Elbe, DEU

HEL29	ATLANTIS	106	HELGOLAND	10.1 5	7.00	59	1978	Kröger, Helgoland, DEU
HEL39	ATOLL	106	HELGOLAND	10.0 5	7.00	44	1973	Hans M. Hatecke & Sohn, Freiburg/Elbe, DEU
HEL33	BARBARA	106	HELGOLAND	9.97	6.00	50	1962	Hans M. Hatecke & Sohn, Freiburg/Elbe, DEU
HEL4	CLAUDIA	106	HELGOLAND	11.1 1	8.00	54	1971	Hans M. Hatecke & Sohn, Freiburg/Elbe, DEU
HEL11	DIE LIEBE	106	HELGOLAND	9.70	5.00	48	1965	Hans M. Hatecke & Sohn, Freiburg/Elbe, DEU
HEL19	FRAUKE	106	HELGOLAND	8.20	3.00	14	1965	Inconnu
HEL24	FRIEDA	106	HELGOLAND	10.6 0	7.94	51	1964	Inconnu
HEL35	GISELA	106	HELGOLAND	10.0 9	7.00	88	1966	Inconnu
HEL26	JAN VAN GENT	106	HELGOLAND	10.0 6	7.00	93	1963	Hans M. Hatecke & Sohn, Freiburg/Elbe, DEU
HEL201	JULIA	106	HELGOLAND	8.00	3.00	25	1988	DEU
HEL3	KEEM WEER	106	HELGOLAND	7.92	3.00	53	2015	DEU
HEL211	METEOR	106	HELGOLAND	10.1 5	8.00	63	1986	DEU

HEL34	NATHURN	106	HELGOLAND	10.1 5	7.00	48	1964	Inconnu
HEL28	PINGUIN	106	HELGOLAND	10.0 8	7.00	92	1967	Hans M. Hatecke & Sohn, Freiburg/Elbe, DEU
HEL2	PIRAT	106	HELGOLAND	10.0 0	7.00	44	1962	Inconnu
HEL1	RASMUS	106	HELGOLAND	10.0 9	7.00	53	1991	DEU
HEL36	SEEADLER	106	HELGOLAND	10.1 1	7.00	37	1971	DEU
SX1	SEEDUEVEL	106	HELGOLAND	14.7 8	18.80	177	1938	Inconnu
HEL32	SEETEUFEL II	106	HELGOLAND	9.80	6.00	52	1966	Hans M. Hatecke & Sohn, Freiburg/Elbe, DEU
HEL31	SELLEBRUNN	106	HELGOLAND	10.6 5	7.00	99	1965	Hans M. Hatecke & Sohn, Freiburg/Elbe, DEU
HEL1	SIRIUS	106	HELGOLAND	8.60	4.00	52	2006	Bootec Yachtservice, Stein,
HEL30	STOERTEBEK ER	106	HELGOLAND	10.1 1	7.00	53	1964	Hans M. Hatecke & Sohn, Freiburg/Elbe, DEU
HEL15	URANUS	106	HELGOLAND	10.4 7	7.00	107	1974	Kröger, Helgoland, DEU
HEN1	---	115	HENNSTEDT	6.00	1.00	2	1991	DEU

HEN3	---	115	HENNSTEDT	7.50	2.00	7	1978	DEU
HEN4	---	115	HENNSTEDT	6.00	1.00	0	1958	DEU
HEN5	---	115	HENNSTEDT	5.65	1.00	4	1954	Scharstein, Strande, DEU
HEN8	---	115	HENNSTEDT	5.80	1.00	0	1978	Kleve, DEU
HEN12	---	115	HENNSTEDT	6.10	1.00	4	1987	DEU
HEN9	---	115	HENNSTEDT	5.85	1.00	4	1991	DEU
HEN7	---	115	HENNSTEDT	6.40	1.00	4	1993	DEU
HEN1	---	115	HENNSTEDT	6.08	1.00	2	2004	Meyer Werft, Friedrichstadt, DEU
HEN11	HORST	115	HENNSTEDT	6.20	1.00	3	1996	DEU
HEN2	INGRID	115	HENNSTEDT	6.05	1.00	19	1978	DEU
HET4	ANQUILLA III	139	HETLINGEN	5.85	1.00	5	1992	DEU
RAN3	---	125	HOERNUM/SYLT	4.90	1.00	0	1991	DEU
MUN1	BILLE	125	HOERNUM/SYLT	4.80	1.00	3	1987	DEU
RAN1	BO	125	HOERNUM/SYLT	6.60	2.00	18	1986	DEU
RAN2	BRIGITTE	125	HOERNUM/SYLT	6.50	2.00	8	1981	DEU
HOER8	BUTSCH II	125	HOERNUM/SYLT	8.50	3.00	46	1982	DEU
HOER1	KONTIKI	125	HOERNUM/SYLT	9.50	4.00	0	1997	Inconnu
HOER1	WANEBANG	125	HOERNUM/SYLT	8.30	4.00	26	1988	Inconnu
HOO1	DE LIEKEDEELER S	124	HOOGE	16.4 5	38.00	184	1980	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
HOO14	HALLIGMOE WE	124	HOOGE	7.80	2.00	25	1974	DEU

HOO3	NANTIANE	124	HOOGHE	15.5 8	21.00	184	1970	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
HOO10	ROERBECK	124	HOOGHE	8.12	2.00	24	1981	DEU
HOO52	AGGI	310	HOOKSIEL	15.9 2	24.00	198	1975	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
HOO83	HOOKSIEL	310	HOOKSIEL	26.0 5	62.56	236	1969	Inconnu
HOO70	JADE	310	HOOKSIEL	21.6 9	49.58	129	1964	Inconnu
HOO70	ROYAL FRYSK	310	HOOKSIEL	45.5 4	345.0 0	750	2003	Gebr. Kooimann B.V., Zwijndrecht, NLD
HOO61	SAMLAND	310	HOOKSIEL	15.4 6	22.00	206	1972	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
HOO71	SCHILLHOER N	310	HOOKSIEL	35.5 8	266.0 0	440	1981	Inconnu
HOO71	SIEBENNUS GERJETS	310	HOOKSIEL	38.6 5	221.0 0	600	1990	Padmos Maschinenfabr ik, Stellendam, NLD
HOO50	STURMVOGE L	310	HOOKSIEL	15.6 0	26.00	175	1976	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
HOO60	TROTZ	310	HOOKSIEL	17.5 1	37.00	221	1971	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
HOR1	FALKE	330	HORUMERSIEL	14.9 9	20.00	110	1959	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
SU4	ALK	102	HUSUM	17.9 8	49.06	162	1986	Inconnu

SU10	ARGUS	102	HUSUM	17.1 2	43.00	221	1979	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
SU5	ASGARD	102	HUSUM	17.6 2	35.00	221	1971	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
HUS8	BRANDENBU RG	102	HUSUM	32.4 4	126.0 0	221	1976	Inconnu
SU9	DELPHIN	102	HUSUM	18.2 0	41.00	221	1971	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
HUS51	DOERTE	102	HUSUM	9.77	4.00	45	1986	DEU
HUS20 1	DOTJE	102	HUSUM	6.72	1.00	34	1998	Hans M. Hatecke & Sohn, Freiburg/Elbe, DEU
HUS1	EDE CUNZE	102	HUSUM	33.1 7	161.0 0	292	1984	Husumer Schiffswerft, Husum, DEU
HUS20 3	ERNA	102	HUSUM	9.46	4.00	84	2000	DEU
HUS7	GILA	102	HUSUM	17.6 4	36.00	221	1987	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
HUS20 0	GODEWIND	102	HUSUM	8.40	1.00	59	1996	DEU
SU2	GOODEWIND	102	HUSUM	15.4 4	21.00	184	1967	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
HUS2	HEIKE	102	HUSUM	14.3 1	15.20	129	1962	Inconnu

SU8	HEIMATLAND	102	HUSUM	17.04	44.00	184	1973	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
SU7	HOLSTEIN	102	HUSUM	15.79	29.00	110	1968	Hans M. Hatecke & Sohn, Freiburg/Elbe, DEU
SU42	HOPE	102	HUSUM	23.95	94.00	221	2003	Van der Werff & Visser, Irnsum, NLD
HUS202	HYDRA	102	HUSUM	7.07	2.00	29	1999	DEU
HUS54	INSULANER	102	HUSUM	9.20	3.00	52	1988	Fassmer Werft, Berne,
HUS204	JETTE	102	HUSUM	7.20	2.00	15	2001	DEU
SU16	JONAS	102	HUSUM	17.15	49.00	221	1980	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
SU2	JUPITER	102	HUSUM	14.08	18.00	131	1981	Inconnu
SU11	MARIE	102	HUSUM	17.61	45.00	221	1968	Schloemer Werft, Oldersum, DEU
HUS19	MARION	102	HUSUM	18.51	43.00	184	1980	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
SU8	NANTIANE	102	HUSUM	18.54	42.00	221	1964	Scheepswerf Stamite, Inconnu, NLD
HUS56	NORDSTERN	102	HUSUM	9.98	7.00	50	2004	Varel, DEU

HUS6	OLAND	102	HUSUM	14.28	15.34	174	1964	Inconnu
SU6	OSTPREUSSEN	102	HUSUM	20.87	65.00	221	1978	Husumer Schiffswerft, Husum, DEU
HUS52	SEESTERN	102	HUSUM	6.50	2.00	15	1981	DEU
HUS55	SPARKY	102	HUSUM	7.85	3.00	40	1996	DEU
SU1	STOERTEBEKER	102	HUSUM	15.56	22.00	175	1970	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
SU3	THEODOR STORM	102	HUSUM	18.56	48.00	219	1977	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
SU4	WIRONI	102	HUSUM	15.06	26.00	125	1974	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
HUS28	ZUKUNFT	102	HUSUM	15.55	26.00	184	1971	Hans M. Hatecke & Sohn, Freiburg/Elbe, DEU
ITZ6	---	136	ITZEHOE, STADT	5.25	1.00	8	1981	DEU
JEM4	ATSCHI	319	JEMGUM	7.20	2.77	55	1969	Inconnu
JEM5	BERNHARD	319	JEMGUM	10.72	9.26	59	1933	Inconnu
KAS13	JAN	118	KASENORT	5.00	1.00	33	1996	Inconnu
KOL1	BUTT	119	KOLLMAR	5.50	1.00	8	1996	DEU
KOL11	BUTT II	119	KOLLMAR	6.40	2.00	15	1983	DEU
KOL11	FELIX	119	KOLLMAR	7.90	3.00	37	1977	DEU
KOL2	HAUKE	119	KOLLMAR	6.40	2.00	16	1980	Inconnu
KOL1	HAUKE	119	KOLLMAR	8.10	3.00	37	1996	DEU

KOL4	HEIKE	119	KOLLMAR	5.50	1.00	8	1971	DEU
KOL5	HELGA	119	KOLLMAR	7.00	3.46	7	1971	Inconnu
KOL5	HELGA	119	KOLLMAR	7.00	2.00	13	1971	Hans M. Hatecke & Sohn, Freiburg/Elbe, DEU
KOL12	JAN	119	KOLLMAR	5.50	1.00	10	1996	Inconnu, DNK
KOL11 A	JONNY	119	KOLLMAR	4.99	1.00	37	1999	DEU
KOL2A	LETTA	119	KOLLMAR	5.00	1.00	37	1999	DEU
KOL6	LISA	119	KOLLMAR	11.0 0	8.55	26	1970	Inconnu
KOL3	LUV III	119	KOLLMAR	8.00	2.00	34	1982	DEU
HAS1	PUETZ	119	KOLLMAR	4.00	1.00	26	1993	Inconnu
KOL10	STINT	119	KOLLMAR	6.10	1.00	10	1980	Hatecke GmbH, Drochtersen, DEU
KOL5	STINT II	119	KOLLMAR	6.23	1.00	12	2010	Inconnu, DNK
RAN2	---	104	LIST AUF SYLT	6.10	2.00	7	1980	DEU
LIST3	BRITTA	104	LIST AUF SYLT	8.50	5.00	52	1996	Inconnu
LIST4	FARIDA	104	LIST AUF SYLT	9.20	5.00	58	1992	DEU
LIST5	LUETJE	104	LIST AUF SYLT	10.5 1	7.00	58	2001	Inconnu, NLD
LIST10	TUEMLER	104	LIST AUF SYLT	8.52	3.00	33	1978	DEU
MEL2	MAREIKE	130	MELDORF, STADT	5.60	1.00	7	1996	Inconnu
MEL1	MARTIN C	130	MELDORF, STADT	5.70	1.00	37	1992	DEU
MEL1	MARTIN C.	130	MELDORF, STADT	5.00	1.00	37	2003	DEU

MEL2	STURMVOGEL	130	MELDORF, STADT	5.10	1.00	7	1999	DEU
MUN1	RITA	122	MUNKMARSCH	19.29	42.19	103	1931	Inconnu
NEU4	DELPHIN	131	NEUFELD	4.65	1.00	11	2003	Crema Kegnäs Baede, Sydals, DNK
NEU153	GILA	131	NEUFELD	7.00	2.00	19	1973	Inconnu
NEU167	JULE	131	NEUFELD	6.20	1.00	7	1986	DEU
NEU149	SONJA	131	NEUFELD	9.00	4.00	31	1979	DEU
NEU3	TINA	131	NEUFELD	8.50	2.00	36	2002	DEU
NEU240	ANNA I	309	NEUHARLINGERS IEL	15.38	21.00	205	1967	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
NEU225	ANTARES	309	NEUHARLINGERS IEL	18.83	60.00	221	1978	HATRA, Lübeck-Travemünde, DEU
NEU217	AURORA	309	NEUHARLINGERS IEL	19.71	65.00	221	1982	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
NEU234	BELUGA	309	NEUHARLINGERS IEL	15.34	25.00	164	1977	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
NEU229	FALKE	309	NEUHARLINGERS IEL	15.51	21.00	174	1970	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
AZ5	GEBRUEDER	309	NEUHARLINGERS IEL	15.00	20.76	145	1960	Inconnu
NEU228N	GORCH FOCK	309	NEUHARLINGERS IEL	15.42	21.00	147	1971	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU

NEU23 3	JAN VAN GENT	309	NEUHARLINGERS IEL	18.2 1	40.00	176	1970	Hans M. Hatecke & Sohn, Freiburg/Elbe, DEU
NEU22 6	KEEN TIED	309	NEUHARLINGERS IEL	15.4 1	21.00	184	1968	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
NEU24 1	LIEBE	309	NEUHARLINGERS IEL	12.7 8	10.21	114	1956	Inconnu
NEU23 1	MEDUSA	309	NEUHARLINGERS IEL	14.9 8	39.00	184	1988	Schiffswerft Julius Diedrich, Oldersum, DEU
NEU23 2	MOEWE	309	NEUHARLINGERS IEL	17.0 7	45.00	190	1980	Neue Jadewerft GmbH, Wilhelmshaven , DEU
NEU23 5	NORDLICHT	309	NEUHARLINGERS IEL	12.9 7	11.00	126	1953	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
NEU23 0	POLARIS	309	NEUHARLINGERS IEL	16.1 5	32.00	179	1987	Varel, DEU
NEU24 3	SEESCHWALB E	309	NEUHARLINGERS IEL	15.5 2	24.11	177	1968	Inconnu
NEU24 5	SEESTERN	309	NEUHARLINGERS IEL	16.2 7	35.00	221	1983	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
NEU23 6	SIRIUS	309	NEUHARLINGERS IEL	13.1 5	15.00	151	1957	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
NEU22 7	STOERTEBEK ER	309	NEUHARLINGERS IEL	15.5 8	21.00	175	1970	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU

NOR20 4	ANDREA	304	NORDDEICH	34.1 5	135.0 0	294	1977	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
NOR21 4	ANNA	304	NORDDEICH	35.1 5	193.0 0	560	1997	Gebr. Kooimann B.V., Zwijndrecht, NLD
NOR20 5	ANNETTE	304	NORDDEICH	16.4 4	27.00	221	1980	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
NOR21 8	ELISE	304	NORDDEICH	17.9 4	34.78	221	1965	Inconnu
NOR20 8	ERIKA	304	NORDDEICH	17.0 9	32.00	191	1969	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
NOR21 0	HANNES KROEGER	304	NORDDEICH	19.0 4	41.00	221	1977	Assmann Werft, Norddeich, DEU
NOR21 1	HELGA	304	NORDDEICH	15.9 7	25.00	175	1973	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
NOR21 5	HERMANN OHE	304	NORDDEICH	7.90	4.41	33	1986	Inconnu
NOR21 0	HILDEGARD	304	NORDDEICH	15.1 4	20.03	147	1960	Inconnu
NOR20 2	JOHANNE	304	NORDDEICH	14.0 6	15.00	107	1957	Inconnu
NOR20 6	NEPTUN	304	NORDDEICH	17.0 3	32.00	221	1971	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
NOR20 7	NOORDSTER	304	NORDDEICH	18.1 4	31.00	221	2003	Scheepswerf Visser B.V., Den Helder, NLD

NOR22 4	NORLAND	304	NORDDEICH	15.1 0	17.15	110	1949	Inconnu
NOR22 5	NORDMEER	304	NORDDEICH	15.5 7	22.00	206	1979	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
NOR21 3	NORDSEE	304	NORDDEICH	15.1 7	21.00	214	1964	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
NOR23 0	NORDSEE	304	NORDDEICH	15.1 6	17.98	110	1959	Inconnu
NOR22 8	NORDSTERN	304	NORDDEICH	15.5 1	21.00	185	1968	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
NOR23 2	NORDSTRAN D	304	NORDDEICH	15.4 1	21.00	221	1966	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
NOR23 1	NORDSTROM I	304	NORDDEICH	17.1 0	38.00	219	1982	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
NOR20 2	PIROLA	304	NORDDEICH	16.9 7	45.00	216	1987	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
NOR20 1	ROSWIETHA	304	NORDDEICH	18.9 1	43.00	221	1979	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
NOR20 7	SEESTERN	304	NORDDEICH	15.4 2	22.00	147	1971	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
NOR20 9	SIRIUS	304	NORDDEICH	12.6 5	13.00	96	1955	Inconnu
NOR20 3	SPERBER	304	NORDDEICH	16.7 4	35.00	169	1956	Wilhelms Mews, Cuxhaven, DEU
NOR1	GARNELE	336	NORDENHAM	13.9 1	13.09	85	1961	Inconnu

NOR23 6N	SEEPFERDCH EN	332	NORDERNEY	16.5 8	28.36	99	1985	Inconnu
HUS18	FRIESLAND	126	NORDSTRAND	18.7 6	40.00	219	1979	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
SU14	MADONNA	126	NORDSTRAND	23.3 9	81.00	220	1994	Schiffswerft Schloemer, Leer, DEU
PEL34	---	108	PELLWORM	4.00	1.00	11	2012	DEU
PEL2	ANIKA	108	PELLWORM	17.9 5	54.00	221	2007	Maschinenbau Lorenzen, Husum, DEU
PEL21	ANNEMARIE	108	PELLWORM	14.5 5	23.00	176	1965	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
PEL33	COLUMBUS	108	PELLWORM	17.3 1	35.00	221	2008	Marscheider- Maschinenbau GmbH&Co KG, Friedrichskoog,
PEL3	FRIESIA I	108	PELLWORM	8.70	1.00	51	1974	DEU
PEL8	GEBRÄœDER II	108	PELLWORM	9.60	5.00	49	1983	DEU
PEL7	GEBRUEDER	108	PELLWORM	11.0 0	9.00	37	1996	Husumer Schiffswerft, Husum, DEU
PEL12	HANNA	108	PELLWORM	9.30	7.00	82	2000	Faaborg Vaerft A/S, Faaborg, DNK
PEL5	IMKE	108	PELLWORM	9.23	3.00	50	1979	Faaborg Vaerft A/S, Faaborg, DNK

PEL16	MAJA	108	PELLWORM	14.8 6	20.00	184	1979	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
PEL100	MARINA	108	PELLWORM	6.25	2.00	36	1999	DEU
PEL6	NICKELS	108	PELLWORM	7.30	3.77	2	1988	Inconnu
PEL6	NICKELS	108	PELLWORM	4.30	1.00	3	1994	DEU
PEL9	NORDEROOG	108	PELLWORM	17.9 4	43.00	182	1972	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
PEL14	ROBBE	108	PELLWORM	8.85	3.00	53	1991	DEU
OEL11	SOENKE	108	PELLWORM	8.10	2.00	59	1978	DEU
PEL4	STOER	108	PELLWORM	14.6 4	22.00	221	1962	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
PEL12	SYLKA	108	PELLWORM	7.95	4.47	26	1991	Inconnu
PEL10	TAMMENWA RFT	108	PELLWORM	6.00	1.00	6	1985	DEU
PEL32	TUEMLER	108	PELLWORM	16.0 1	37.00	221	1985	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
PEL15	WENCKE	108	PELLWORM	16.4 0	34.00	221	1977	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
POG3	GLUECKAUF	317	POGUM	7.00	2.47	7	1951	Inconnu
POG2	JAN	317	POGUM	15.2 5	20.57	146	1965	Inconnu

POG1	JAN	317	POGUM	18.9 7	62.00	221	1996	Schiffswerft Julius Diedrich, Oldersum, DEU
POG4	NEPTUN	317	POGUM	6.90	3.36	23	1971	Inconnu
SCHL2	ADRIAAN SIMON	113	SCHLUETTSIEL	26.9 2	120.8 5	221	1975	Inconnu
SCHL1	ORION	113	SCHLUETTSIEL	12.9 1	11.71	55	1960	Inconnu
SCHUB 2	---	250	SCHUBY	4.62	1.00	7	1992	DEU
SCHUB 3	---	250	SCHUBY	5.20	1.00	6	2002	Inconnu, DNK
SCHUB 1	VENNI	250	SCHUBY	5.25	1.00	13	1981	DEU
SEE300	ANJA	109	SEESTER	4.00	1.00	4	1999	DEU
SEE1	ESPERANZA	109	SEESTER	8.50	3.00	41	1992	DEU
SEE5	KATRIN	109	SEESTER	9.35	7.00	26	1986	DEU
SEE4	KEHRWIEDER	109	SEESTER	5.50	2.14	7	1967	Inconnu
SEE8	LIESEL	109	SEESTER	4.80	1.63	4	1920	Inconnu
SE10	ROLAND I	109	SEESTER	23.9 4	107.0 0	221	1982	Inconnu
SEE255	STRANDVOG T	109	SEESTER	5.16	1.00	4	1996	Inconnu
SPI3	ATLANTIS	303	SPIEKA-NEUFELD	15.5 5	24.00	190	1974	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
SPI7	FAHRWOHL	303	SPIEKA-NEUFELD	12.4 7	12.45	132	1960	Inconnu
SPI6	NORDSTERN	303	SPIEKA-NEUFELD	15.1 4	20.03	110	1963	Inconnu

SPI4	POLARSTERN	303	SPIEKA-NEUFELD	14.2 1	21.00	151	1968	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
SPI9	RUEM HART 2	303	SPIEKA-NEUFELD	13.8 0	15.61	130	1957	Inconnu
SPI1	SEEHUND	303	SPIEKA-NEUFELD	15.6 2	27.00	184	1980	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
SPI2	SKUA	303	SPIEKA-NEUFELD	15.6 0	24.00	183	1981	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
SPI1	SONNY-BOY	303	SPIEKA-NEUFELD	14.0 9	18.00	138	1964	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
SPI9	WODAN	303	SPIEKA-NEUFELD	15.4 8	27.00	129	1992	Husum, DEU
ORD2	ALBIN	114	ST. -PETER- ORDING	8.85	3.00	52	1990	DEU
ORD11	ANGELA	114	ST. -PETER- ORDING	7.50	3.00	27	1983	DEU
PET11	KARIN	114	ST. -PETER- ORDING	5.30	2.00	7	1980	DEU
ORD1	STOER	114	ST. -PETER- ORDING	8.21	3.00	10	1987	Inconnu
STRU2	---	238	STRUKKAMP	4.50	1.43	0	1968	Inconnu
LEM10 5	---	238	STRUKKAMP	4.57	1.00	6	1980	Inconnu, SWE
STRU11 5	---	238	STRUKKAMP	5.80	1.00	5	1982	Inconnu
STRU11 5	---	238	STRUKKAMP	5.94	2.00	10	1998	DEU
STRU10 6	LUMPI	238	STRUKKAMP	4.80	1.00	4	1986	DEU
LEM2	MOEWE	238	STRUKKAMP	4.20	1.00	7	1992	Inconnu

TER5	DIANA	331	TERBORG	13.0 0	12.30	26	1940	Inconnu
TER6	GERDA	331	TERBORG	5.20	1.59	8	1966	Inconnu
TOEN2 2	ALEEN	105	TOENNING	8.08	3.00	102	1999	WEBO Bootsbauwerft Lübeck, Lübeck,
ST18	ATLANTIK	105	TOENNING	16.2 1	33.00	221	1971	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
TOEN6	BIRGIT	105	TOENNING	11.2 6	15.46	130	1964	Inconnu
ST2	BOREAS	105	TOENNING	25.2 7	76.00	221	1976	Scheepswerf Visser B.V., Den Helder, NLD
ST29	BRITTA	105	TOENNING	17.8 2	31.36	147	1977	Inconnu
TOEN3 2	CAPELLA II	105	TOENNING	15.2 5	24.44	165	1965	Inconnu
ST7	EIDER	105	TOENNING	12.3 5	10.00	123	1965	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
TOEN5 1	ELKE	105	TOENNING	7.80	3.00	13	1992	DEU
TOEN5 4	FRIEDA	105	TOENNING	6.80	1.00	12	1979	Inconnu
ST5	FRIESLAND	105	TOENNING	20.5 7	47.00	176	1963	De Klerk Kruispolderhav en, Inconnu, NLD

ST28	GLÜCKAUF	105	TOENNING	19.9 3	67.00	221	1988	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
ST9	GODEWIND	105	TOENNING	14.1 8	19.00	151	1969	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
TOEN2	HAY	105	TOENNING	8.20	6.00	40	1961	Inconnu
ST27	JACOB GRIETJE	105	TOENNING	38.3 3	304.0 0	103 0	2003	Scheepswerft Haak, HH Zaandam, NLD
TOEN5 3	JAN	105	TOENNING	8.24	3.00	48	1992	DEU
ST10	JULE	105	TOENNING	16.7 5	30.00	132	1967	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
ST10	JULE MARIE	105	TOENNING	17.5 1	46.00	221	1983	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
ST24	KAROLIN	105	TOENNING	15.9 0	32.00	221	1969	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
ST22	KORONA	105	TOENNING	16.5 7	37.00	169	1967	Hans M. Hatecke & Sohn, Freiburg/Elbe, DEU
TOEN5 6	LINA	105	TOENNING	11.8 9	11.00	49	2010	Arps, Laboe,
ST21	MARIA	105	TOENNING	23.9 8	88.00	220	1998	Maaskant Shipyards B.V., Stellendam, NLD

ST4	MOEWE	105	TOENNING	15.4 3	21.00	184	1967	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
ST6	NIS RANDERS	105	TOENNING	15.9 8	29.15	107	1966	Inconnu
ST9	NORDFRIESL AND	105	TOENNING	15.4 7	21.00	153	1968	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
ST23	ODIN I	105	TOENNING	16.0 2	37.00	221	1986	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
TOEN4	PORNSTROM	105	TOENNING	14.0 7	16.05	88	1960	Inconnu
ST20	POSEIDON	105	TOENNING	16.0 3	38.00	165	1968	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
ST8	SIGRID	105	TOENNING	19.1 2	41.00	184	1948	Scheepswerf Concordia, Amsterdam, NLD
TOEN5 5	SIMONE	105	TOENNING	8.08	2.00	21	2002	DEU
ST6	STADT TOENNING	105	TOENNING	18.6 5	56.00	221	1974	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
ST27	STADT TOENNING	105	TOENNING	34.0 2	200.0 0	908	1988	Scheepswerf Visser B.V., Den Helder, NLD
ST22	SUEDEROOG	105	TOENNING	18.1 4	40.56	180	1978	Inconnu
ST17	TINA I	105	TOENNING	18.1 6	36.15	165	1972	Inconnu
TOEN5 0	TRISCHEN	105	TOENNING	8.00	3.00	44	1986	Inconnu

UET5	ACHTERUT	120	UETERSEN	4.00	1.00	4	1983	Inconnu
UET256	ACHTERUT	120	UETERSEN	4.00	1.00	6	1996	Inconnu
HAS1	PUETZ	120	UETERSEN	4.00	1.00	26	1992	DEU
UET1	STURMVOGEL	120	UETERSEN	9.00	5.00	50	1979	DEU
VAR7	FALKE I	312	VAREL	15.60	25.00	151	1982	Schiffswerft Dawartz, Tönning, DEU
VAR6	HEIN GODENWIND	312	VAREL	15.89	26.00	180	1974	Bueltjer & Co, Ditzum, DEU
VAR18N	HELGA	312	VAREL	13.91	13.00	109	1962	Inconnu
VAR11	SEEFALKE	312	VAREL	11.75	12.55	140	1940	Inconnu
WED1	FLUNDER	135	WEDEL (HOLSTEIN), STADT	6.03	1.00	8	1984	Faaborg Vaerft A/S, Faaborg, DNK
WED1	ORION II	135	WEDEL (HOLSTEIN), STADT	4.62	1.00	7	1992	DEU
WEW259	CHRISTIAN	133	WEWELSFLETH	4.00	1.00	6	1996	Inconnu
WEW261	FEIVEL	133	WEWELSFLETH	3.70	1.00	4	1996	Inconnu
WEW261	FEIVEL	133	WEWELSFLETH	3.82	1.00	4	2001	DEU
WEW260	FINN	133	WEWELSFLETH	3.72	1.00	8	1996	Inconnu
WEW260	FINN	133	WEWELSFLETH	4.00	1.00	8	1998	DEU
WEW301	HEIN	133	WEWELSFLETH	4.05	1.00	7	1985	Hans M. Hatecke & Sohn,

								Freiburg/Elbe, DEU
WEW1	SONJA	133	WEWELSFLETH	4.84	1.00	7	1984	DEU
WIL5N	LIEKEDEELER	333	WILHELMSHAVE N	10.9 9	8.00	48	1985	Inconnu
WIT1	CHRISTINA	123	WITTDUEN	14.3 2	26.00	124	1967	Inconnu
WIT2	ROEDE ORM	123	WITTDUEN	7.71	2.00	16	1983	DEU
WRE1	APOLLO	305	WREMEN	16.3 1	25.00	219	1970	Lune-Werft, Bremerhaven, DEU
WRE6	CLAUDIA	305	WREMEN	15.6 5	27.00	221	1979	Bootswerft Bieritz GmbH, Friedrichskoog, DEU
WRE3	FALKE	305	WREMEN	16.3 0	29.00	221	1982	G. Kuhr, Bremerhaven, DEU
WRE2	KORALLE	305	WREMEN	15.1 4	20.03	131	1962	Inconnu
WRE5	LAND WURSTEN	305	WREMEN	19.4 0	46.00	221	1979	Sieghold- Werft, Eckernförde,
WRE8	LUISE	305	WREMEN	11.1 9	14.00	91	1989	Inconnu
WRE2	POLLI	305	WREMEN	16.0 4	28.00	221	1979	Lübbe & Voss Werft, Ihlow/Westere nde-Kir., DEU
WRE4	WREMEN	305	WREMEN	18.7 0	50.00	220	1987	Schiffswerft Julius Diedrich, Oldersum, DEU

WUL10 2	---	236	WULFEN	5.70	1.00	0	1981	DEU
WUL2A	---	236	WULFEN	5.70	1.00	5	1990	Inconnu
WUL2	JAN-ERIC	236	WULFEN	5.88	1.00	7	1998	Egon Bredgaard & Co., Sakskoebing, DNK
WUL1	JENNIFER	236	WULFEN	9.25	5.00	47	1977	Ringwerft Burgstaaken, Inconnu,
WUL2	SILKE	236	WULFEN	6.10	1.00	7	1992	Inconnu

Annexe 2 : Prise de notes lors d'un entretien ethnographique, avant retranscription de l'enregistrement

Rencontre avec le dernier pêcheur à traîneau du Land Wursten, Erhard Djuren, en compagnie de Henning Siats, et de Anne Brill, chez le pêcheur à Rintzeln, Wremen, 03.03.16, matin, durée : 2 heures.



LAND WURSTEN = REGION COTIERE DE BASSES TERRES ET DE POLDER COMPRISE ENTRE LES PORTS DE BREMERHAVEN (AU SUD) ET DE CUXHAVEN (AU NORD), ET LES ESTUAIRES DE LA WESER A L'OUEST ET DE L'ELBE A L'EST (*DIE SEEMARSCH LAND WURSTEN*).

EHRARD DJUREN, NATIF DE WREMEN, RETRAITE, PARTENAIRE SUR LE THEME "*HISTORISCHE FISCHEREI*" DE LA *WURSTER NORDSEEKÜSTE - DIE NATIONALPARK-REGION* (CIRCONSCRIPTION TOURISTIQUE DU LAND WURSTEN).

A DEBUTE PAR LE METIER DE FERMIER, PUIS DE PECHEUR EMBARQUE, ET ENFIN DE PECHEUR AU TRAINEAU

PRATIQUE CETTE PECHE DEPUIS 30 ANS

DANS LES FAMILLES AUTREFOIS : UN A LA PECHE, L'AUTRE A LA VENTE DANS LES VILLAGES DE LA REGION, A VELO, CAR PRODUIT DE LA PECHE A VENDRE RAPIDEMENT (FRAICHEUR), PUIS AVEC UN CHEVAL : MARCHE DE BREMERHAVEN (AVEC LEGUMES DE LA FERME) DANS LES ANNEES 1930. VENTE EGALEMENT DANS CETTE VILLE, A PIED OU A VELO

N'A PAS APPRIS AVEC SES PARENTS, MAIS IL VIVAIT DANS UN PETIT VILLAGE DE PECHEURS (AVEC 7 PECHEURS A LA NASSE), QUE 16 A L'ECOLE, DANS UNE SEULE CLASSE, A APPRIS LA VANNERIE AVEC SON INSTITUTEUR

L'ETE, PECHE DE PETITES CREVETTES = *GAMMEL*, POUR COCHONS ET POULES, ENVOYEEES A L'USINE SUR CHARIOTS POUR EN FAIRE DE LA NOURRITURE POUR ANIMAUX

SA FAMILLE ETAIT "RICHE", CAR POSSEDAIT 2 VACHES, MAIS ILS ETAIENT 9 ENFANTS.

A TRANSMIS CETTE PECHE A UN AMI DE HAMBOURG, DECEDE DANS UN FOSSE DU WATT D'UNE CRISE CARDIAQUE

PAS DE LICENCE NECESSAIRE, NI DE TAXE D'OCCUPATION DU DPM, NI DE DECLARATION D'OCCUPATION (AUCUN COUT DONC POUR CETTE PECHE, AUCUN DOCUMENT ADMINISTRATIF NECESSAIRE)

"*BESONDERES RECHTS*" : HOMME DU PAYS = DROIT DE PECHE AVANT, IDEM POUR LA CHASSE, PUIS CREATION DU PARC NATIONAL, DROIT DIFFICILE A PROUVER CAR NON ECRIT, HEUREUSEMENT, REGULARISATION = TRES VIEUX DROIT MEDIEVAL = AUJOURD'HUI DROIT POUR PECHER, LES CREVETTES AUSSI. PAS DE LICENCE = DROIT COUTUMIER PRIME.

AVANT, 15 SOLES DE PECHEES EN UN COUP DE CHEVRETTE, PLUS AUCUNE DESORMAIS.

JAMAIS CONTROLE PAR UNE QUELCONQUE ADMINISTRATION

"CONTROLE" PAR DE VIEILLES GENS, DES GENS DU COIN, QUI REGARDENT SA PECHE

UNE FOIS LA DIGUE TRAVERSEE COTE MER, ARRIVEE DANS DES PRES PRIVES, QUI APPARTIENNENT A DES FERMIERS. TIRAGE A LA LOTERIE, ECHANGE ANNUEL DES LOTS, ET ATTRIBUTION PAR LOT JUSQU'EN 2004.

SIGNALE A LA NAVIGATION L'EXISTENCE DE SES NASSES

POSE SES NASSES TOUJOURS AU MEME ENDROIT D'UNE ANNEE SUR L'AUTRE, VA 2 KM DANS LA VASE, EN 10 MINUTES DE TRINEAU (12 KM/H)

MET LE TRINEAU DANS LE WATT A 1.5 KM DE CHEZ LUI (HABITE A RINTZELN, LE LONG DE LA DIGUE, MET A LA VASE AU NIVEAU DE SCHMARREN, LAISSE LE TRINEAU LA-BAS PENDANT LA SAISON, ACCROCHE PAR UNE CHAINE METALLIQUE, EN HIVER, LE RANGE DANS SON JARDIN. EN FABRIQUE UN NOUVEAU PAR AN, EN CHENE. CUIT LES PLANCHES DE CHENE DANS UN FOUR A POTERIE POUR LEUR DONNER LA COURBURE NECESSAIRE POUR LE TRINEAU

POSE TOUJOURS SES NASSES AU MEME ENDROIT DANS LE WATT, FACE A SCHMARREN. AURAIT AIME LES POSER DEVANT CHEZ LUI, FACE A RINTZELN, MAIS IMPOSSIBLE CAR GRAND BANC DE SABLE A CE NIVEAU

AUCUNE SAISON DE PECHE IMPOSEE, PRATIQUE DE AVRIL A OCTOBRE. PARFOIS DES ETES PRESQUE SANS CREVETTES

AUPARAVANT, IL Y AVAIT UN CHEMIN DE LA DIGUE AU WATT POUR CHAQUE PECHEUR A TRINEAU, AVEC PAR EXEMPLE, UN DEVANT RINTZELN, UN A SCHMARREN, QU'IL UTILISE ENCORE, ET UN FACE A LA PLAGE DE WREMEN, ABANDONNE CAR CELA POSAIT TROP DE PROBLEME AVEC LES TOURISTES (S'Y EST D'AILLEURS FAIT VOLER DEUX FOIS SON TRINEAU)

LES CHIENS N'AIMENT PAS COURIR DANS LE SABLE, CELA LES FATIGUE, VASE PREFERABLE

QUAND L'HIVER EST FROID, ET LE WATT GELE, ALORS IL Y AURA BEAUCOUP DE CREVETTES EN ETE

MODIFICATIONS DU WATT FREQUENTES, TEMPORAIRES OU PERENNES. LES TEMPETES, INONDATIONS ET PM VE MODELENT LE WATT EN CONTINUE, SURTOUT CHAQUE HIVER, VASE ET SABLE BOUGENT TOUJOURS

LES DIGUES N'ONT PAS MODIFIE LE WATT, MAIS LE PORT DE BREMERHAVEN SI, NOTAMMENT AVEC L'EXTENSION DES POLDERS, ET LE DRAGAGE DE LA WESER POUR LES NAVIRES A FORT TIRANT D'EAU

LA CREATION DU PARC NATIONAL N'A EU AUCUN IMPACT SUR LA RESSOURCE (ON AURAIT PU ATTENDRE UNE AMELIORATION DES PRISES DE PECHE, TELLE ETAIT LA QUESTION POSEE)

TRINEAU = *SCHLITTEN*, *SCHÜTTEN* EN *PLATTDEUTSCH*

FABRICATION EN AU MOINS UNE JOURNEE

LES CHIENS SONT DES BATARDS, "LA MEILLEURE ESPECE POUR CETTE PRATIQUE" (RIRES), DRESSES PAR LE PECHEUR, AVEC UN CHIEN DE TETE ET DES SUIVEURS. IL A UN PETIT CHENIL. FABRIQUE SES HARNAIS TOUT SEUL, AVEC DES SANGLES DE TISSU, UN COLLIER DE BOIS ET DES CHAINES METALLIQUES POUR FIXATION AU CORPS DU TRINEAU

NASSES : LA PARTIE DE GRANDE TAILLE, DEBUT DE L'ENTONNOIR, S'APPELLE UNE *FANGKORB*, LA PETITE PARTIE S'APPELLE UNE *HÖFKE* (NOM VERNACULAIRE)

POSSEDE SA PROPRE OSERAIE DANS SON JARDIN, CAR VEUT UNE ESPECE PRECISE D'OSIER

POSE DE LA NASSE PENDANT TOUTE LA SAISON, EN GENERAL

CHOIX DU SITE DE POSE : UN CANAL DOIT EXISTER A TRAVERS LE WATT, ET CE CHENAL DOIT ETRE RECTILIGNE, SANS COURBE AUCUNE (NOTE : SORTE DE *CRICHE*, TERME VERNACULAIRE DE LA BAIE DU MONT SAINT MICHEL, AUSSI APPELE *PRIEL* EN ALLEMAND)

AUPARAVANT, RESERVATION DES PLACES DANS LE WATT DES FEVRIER AVEC LA POSE DES PIEUX DE FIXATION ET DES CORBEILLES

PRISES ANNEXES : *STINT* (EPERLANS?), *WESERBUTT* (SOLES DE L'ESTUAIRE DE LA WESER), *KRABBEN* (CREVETTES), ET AVANT DES AIGUILLES, MAIS PLUS AUJOURD'HUI

QUANTITE DE *GRANAT* (CREVETTE, TERME VERNACULAIRE) VARIABLE PAR NASSE, PARFOIS 200 KILOS SUR 2 MAREES (UNE JOURNEE) AVEC 40 NASSES (SOIT 2.5 KILOS PAR NASSE ET PAR MAREE)

ACCES A SES NASSES, 3H30 APRES LA PLEINE MER, MAIS DEPEND DU VENT : EXEMPLE AVEC UN VENT D'EST, L'EAU NE VIENT PAS ; PASSE EN TOUT 1H30 PAR PECHE AVEC LE TRAJET ALLER-RETOUR

AUCUN SOUCI AVEC LES AUTRES USAGERS DE L'ESTRAN ET LES PECHEURS EMBARQUES

CUISINE LES CREVETTES DANS UN GRAND BAQUET AVEC DU SEL (EN MER, SUR LES NAVIRES, ELLES SONT CUITES DIRECTEMENT A BORD AVEC DE L'EAU DE MER). LES MANGE SUR DU PAIN NOIR, AVEC UN ŒUF AU PLAT DESSUS, OU EN SALADE AVEC MAYONNAISE, OU DES FRUITS COMME DES MANDARINES AVEC DU COGNAC

VEND SES CREVETTES A DES PRIVES, MAIS AUSSI A UN MAREYEUR CREVETTIER DE BREMERHAVEN

TABLES A TAMIS FABRIQUEES PAR LUI, TRI DIRECT SUR PLACE APRES LA VIDANGE DES NASSES POUR ENLEVER DU POIDS. TRI AU-DESSUS DU CANAL POUR QUE LES PETITES PRISES RETOURNENT A L'EAU

FABRICATION DES NASSES, 3 SEMAINES POUR ASSORTIR LES 7 TAILLES DE BRANCHES D'OSIER NECESSAIRES A LA FABRICATION

COUPE TOUT SON OSIER EN MEME TEMPS, PUIS POSE LES BRANCHES SUR UN SOL HUMIDE EN PERMANENCE POUR EVITER QU'ELLES NE SE DESSECHENT, ET AINSI POUVOIR LES TRAVAILLER QUAND IL VEUT

LES LAISSE UNE SAISON EN MER

POUR LA BASE DE LA GROSSE NASSE, IL FAUT 19 BRANCHES (PAS PLUS PAS MOINS). ELLES SONT TRESSEES PAR TROIS OU LAISSEES SEULES, MAIS PAS PAR 2 OU 4

LA PETITE NASSE (BANNETTE) EST VIDEE 2 FOIS PAR JOUR

LE CUL DE LA GROSSE NASSE EST RENFORCE PAR DE L'OSIER DOUBLE-TRESSE, CAR CETTE PIECE SUBIT DE FORTS FROTTEMENTS LORS DE LA VIDANGE, AVEC L'ENLEVEMENT ET LA REPOSE DE LA PETITE NASSE SUR ELLE. CE CUL EST APPELE "BOUCHE" (*MUND*). LE CUL DE LA PETITE EST EGALEMENT DOUBLEMENT TRESSE

LES BRANCHES DE LA GRANDE NASSE MESURENT 80 CM

RAJOUTE UNE PIECE DANS LA PETITE NASSE POUR EVITER LA FUITE DES CREVETTES (NOTE : PRINCIPE DE LA DOUBLE CHAMBRE SUR LES NASSES DE LOIRE, MAIS ICI, LA PIECE EST FABRIQUEE SEPAREMENT, PUIS MISE FIXEE DANS LE CORPS DE LA NASSE EN CONSTRUCTION)

POUR FABRIQUER LA NASSE, ET NOTAMMENT LA BOUCHE, IL POSE UN CERCLE METALLIQUE, TENDU GRACE A UN POIDS EN BOIS. CE CERCLE LUI PERMET DE MONTER LA NASSE DE FAÇON BIEN CIRCULAIRE

AVANT, 100 NASSES PAR PECHEUR POSEES EN MER, CAR QUANTITE PECHEE = ARGENT GAGNE

QUAND IL A DEBUTE LA FABRICATION, EN A CREE BEAUCOUP PAS UTILISABLES

LA GRANDE NASSE EST COMPOSEE DE 130 BRANCHES D'OSIER, PUIS DES PETITES BRANCHES SONT MISES POUR EGALISER LES DISTANCES ENTRE LES GRANDES BRANCHES, ET RENFORCER LA SOLIDITE DE LA STRUCTURE PRIMAIRE

1 JOURNEE POUR FABRIQUER LA GROSSE NASSE, 1.5 JOURNEE POUR LA PETITE

AVANT, TOUTE LA FAMILLE FABRIQUAIT LES NASSES, DES GRANDS PARENTS AUX ENFANTS

MET EN MER LES NASSES EN AVRIL, POUR UNE SAISON

OISEAUX DE MER ABIMENT LES NASSES, CAR LES PETITS POISSONS ARGENTES PRIS ACCESSOIREMENT SCINTILLENT AU SOLEIL

RENFORCE LES VIEILLES NASSES AVEC DE NOUVELLES TIGES AVANT QU'ELLES NE SOIENT TROP SECHES (NOTE : IL LES GARDE DONC HUMIDES). ENLEVE LES BALANES ET LES ALGUES, A LA MAIN, D'AUTRES ONT ESSAYE LE KÄRCHER OU LES POULES, MAIS CELA ENLEVE L'ECORCE DES TIGES, ET DONC DETRUIT LA NASSE RAPIDEMENT.

VERS LE MOIS D'AOUT, TROP DE BALANES, L'EAU NE CIRCULE PLUS DANS LES NASSES, CREVETTES MEURENT AU FOND

AVANT, LES PECHEURS FAISAIENT UN TURN OVER AVEC UNE QUARANTAINE DE NASSES POUR LES NETTOYER

RESSOURCE DIMINUE DEPUIS LE SIECLE DERNIER, DONC AUGMENTATION DU NOMBRE DE NASSES POSEES POUR COMPENSER LA QUANTITE

DANS LA VASE, DES VIEILLES NASSES ONT ETE DECOUVERTES, DATANT DU XVI^{EME} SIECLE, VOIRE DU V^{EME} SIECLE. VILLAGE ENTIER DECOUVERT, AVEC UN "JARDIN DE PECHE" (*FISCHGARTEN*), COMME DANS LA SCHLEI, PIEUX EN BOIS POSES, OU PRENDRE LE POISSON QUAND MAREE DESCENDUE (CREVETTES AUSSI).

UN TRAINEAU VALAIT 6 MARKS D'OR AVANT

20 PECHEURS AU TRAINEAU DANS LES VILLAGES DE WREMEN AVANT

GRAND-PERE DE SA FEMME ETAIT MENUISIER, FABRIQUAIT LES TRAINEAUX POUR LES PECHEURS, 1.5 MARKS D'OR DE SALAIRE PAR JOUR QUAND IL TRAVAILLAIT DANS LES VILLAGES COTIERS, 2 GOLDMARKS PAR JOUR QUAND IL ETAIT EN DEPLACEMENT (ETRANGER DU VILLAGE) ».

Annexe 3 : exemple de données ethno-linguistiques : élaboration d'un bref lexique sur la pêche de rive et le Watt en Plattdeutsch/allemand-français

anbauen	planter, cultiver	
Auster	l'huître, f.	<i>(Ostrea edulis)</i>
Austernfischer	l'huîtreur, m.	<i>(Haematopus ostralegus)</i>
Beifang	ce qu'on pêche par hasard avec les poissons ou les crevettes	
Brackwasser	l'eau, f., saumâtre	
Brandgans	le tadorne	<i>(Tadorna tadorna)</i>
Brennen	cuire	
Buttlade	grand haveneau à crevettes	
Butt	le flet (ou Flunder)	
Deich	la digue (maritime)	
Ebbe und Flut	la marée	
Ebbe	la marée basse	
Einheimischer	l'homme du pays	
einweichen	tremper	
fangen	pêcher	
Fangkorb	la nasse	
Fischereirecht	le droit de pêcher	
flechten	entrelacer, tresser	
Flut	la marée haute	
Garnele	la crevette	<i>(Crangon crangon)</i>
geschützte Pflanze	la plante protégée	
geschützte Tierarten	les espèces protégées (animales)	
Granat	la crevette grise	
Hundeschlitten	le traîneau à chiens	

Korbmacher	le vannier	
Korbweide	le saule des vanniers ; l'osier	(<i>Salix viminalis</i>)
Krabbensieb	la chevrette	
Miesmuschel	la moule	(<i>Mytilus edulis</i>)
Nationalpark	le parc national ; le site protégé	
Naturschutzverband	l'association pour la protection de la nature	
Nipptide	la morte-eau	
Priel	le cours d'eau dans les lagunes, le chenal tidal	
Queller	la salicorne	(<i>Salicornia europaea</i>)
Reuse	la nasse	
Salzwasser	l'eau salée	
Salzwiese	le pré devant la digue avec des salicornes etc.	
Sandbank	le banc de sable	
Sandwatt	la laisse sablonneuse	
Schale	la coquille	
Schlick	la vase	
Schlickwatt	la laisse vaseuse	
Schlitten	le traîneau	
Schlittenhund	le chien des traîneaux	
Scholle	la plie, la sole	
sieben	trier	
Süßwasser	l'eau douce	
Springtide	la grande marée	
Strandkrabbe	le crabe	(<i>Carcinus maenas</i>)
Sturmflut	la marée de tempête ; le raz de marée	
Tidenhub	le coefficient de marée	

trockenfallen	mis à sec
Umwelt	l'environnement, m.
Umweltprojekt	le projet sur l'environnement
Weidenkorb	la banne ; la bannette
Weidenzentrum	un atelier dans laquelle on travaille le saule
überfluten	inonder ; noyer ; submerger
Watt	la laisse ; le lais (acception restreinte)
Wattenmeer	les lagunes
Welt-Natur-Erbe-Gebiet	le site de l'héritage mondial

Mémoire de Master 2 Histoire

Titre du mémoire

Les sociétés littorales et leurs usages traditionnels du Watt en mer des Wadden depuis le Moyen-Âge

(Mer du Nord, Pays-Bas, Allemagne, Danemark)

Résumé

Ce mémoire de master 2 s'intéresse aux usages traditionnels du Watt (estran vaseux) en mer des Wadden (mer bordière de la mer du Nord, le long des littoraux hollandais, allemands et danois), et à leurs évolutions. Les périodes étudiées vont du Moyen-Âge à l'époque contemporaine. Cette diachronie permet d'obtenir une vision large des usages traditionnels passés et de ceux encore en vigueur, ainsi que de leurs mutations dans cette région périphérique maritime peuplée par une minorité ethnique : les Frisons. Des usages variés sont analysés, allant des pratiques vivrières (chasse, pêche, agriculture), à des usages plus matériels : habitat, transport, commerce, etc. Les méthodes de recherche employées sont issues de l'histoire maritime, mais aussi d'autres sciences humaines et sociales, avec en premier lieu la géographie littorale et l'anthropologie maritime.

Mots clés

Chronologiques : Epoque médiévale, Epoque Moderne, Epoque Contemporaine.

Ethno-linguistiques : Néerlandais, Frison, Bas-Allemand, Allemand, Danois, Germanique.

Géographiques : Basse-Saxe, Frise, Groninge, Jutland, Land Wursten, Land Hadeln, Schleswig, Holstein, Allemagne, Danemark, Pays-bas.

Hydrologiques : Elbe (Fleuve : Fl.), Eider (Fl.), Ems (Fl.), Treene (Fl.), Weser (Fl.), Mer des Wadden, Mer du Nord.

Master Recherche Histoire - Histoire maritime - Archéologie

Histoire des régions littorales et de la mer

Centre de Recherches Historiques de l'Ouest – CERHIO CNRS UMR 6258