

Section 7 : La période de 1850 à 1864 : L'entre-deux-guerres et les premiers cuirassés

A peine la paix était-elle conclue et le calme rétabli dans les duchés. Avant que le Danemark ne poursuive à nouveau une politique qui conduirait invariablement à une autre confrontation, mais cette fois contre un ennemi bien plus puissant.

Après la conclusion de la paix en 1850, la Prusse et l'Autriche avaient garanti un Schleswig-Holstein libre. Néanmoins, les forces au Danemark ont fait pression pour une future frontière danoise à l'Ejderen, c'est-à-dire un royaume comprenant le Schleswig.

La flotte subit un violent renouvellement durant cette période, lorsque la vapeur remplace la voile. Et la marine était ainsi constamment à la pointe des développements. Mais chez lui, l'homme n'avait pas fait les préparatifs militaires qui devaient aller de soi avec une politique étrangère aussi audacieuse.

La question cruciale de l'avenir du Schleswig et du Holstein n'avait pas été résolue pendant la guerre de Trois Ans. La paix entre le Danemark et la Confédération allemande en 1850 signifiait simplement que la décision avait été reportée à un moment plus opportun.

Les années suivantes ont également été marquées par la poursuite des différends dano-allemands sur l'avenir des duchés. La Confédération allemande voulait un Schleswig-Holstein uni, tandis que du côté danois, il y avait une demande pour une frontière danoise à l'Ejderen, c'est-à-dire Schleswig dans le cadre du Royaume



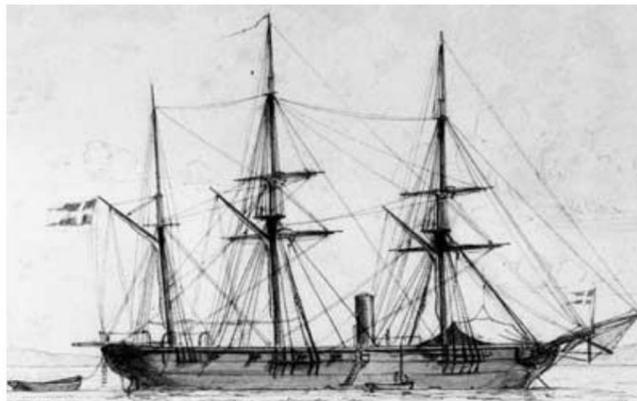
Tout l'état du Danemark et les duchés

Après la première guerre du Schleswig, les bateaux à aubes ont commencé à être remplacés par des navires, qui ont été propulsés par la nouvelle invention : l'hélice du navire. La flotte se dote ainsi de sa première corvette à vis Thor en 1851.

Thor est le navire à vis de la flotte - et le premier danois -. La corvette était équipée d'un moteur 2 cylindres basse pression de 650 IHK qui permettait à Thor d'atteindre une vitesse de 9 nœuds (équivalent à 16,7 km/h pour les non-marins) sans les voiles tendues, ce qui était une vitesse étonnante pour un navire de cette époque.

Après des voyages d'essai en 1851-52, Thor fut armé pour la guerre en 1854. Dans les années 1855-56, Thor effectua un voyage aux îles Féroé et en Islande et en 1858 le voyage se rendit à Maderia et l'année après 1859 la vis corvette était en Méditerranée.

En 1858, la flotte a pu inaugurer une nouvelle cale sèche à Dokøen sur Holmen[1] . C'est à la même époque qu'il fut décidé d'évacuer Gammelholm ou Bremerholm[2] .



La corvette à vis Thor 1851

La guerre de Crimée éclate

Mais des troubles mijotaient également en dehors de l'Europe et, à la fin de 1853, des nuages sombres se rassemblèrent. En tant que conflit armé entre la Russie d'une part et la France, l'Angleterre et le Royaume de Sardaigne d'autre part paraissaient inévitables.

Le risque que le Danemark soit impliqué dans ce type de conflit était imminent. Notamment en raison de l'emplacement du pays en tant que porte d'entrée de la mer Baltique.

La plus grande menace pour le Danemark était que la Prusse et l'Autriche entraient dans le conflit aux côtés de la Russie, posant ainsi une menace directe pour le Danemark. Mais le Danemark réussit au cours de l'automne 1853 à faire accepter de toutes les parties que le pays resterait neutre dans un éventuel conflit.



Christiansø et Frederiksø

La petite forteresse désuète de Christiansø a soudainement acquis une importance stratégique importante en tant que fortification danoise la plus proche de la côte russe de la Baltique. Certaines parties de la flotte étaient également équipées pour la guerre afin de faire respecter la neutralité danoise si nécessaire.

Le Danemark a réussi à rester neutre pendant la guerre de 1854-1856, bien qu'entre autres. La Confédération allemande, dont le Danemark faisait partie à travers le Holstein, et plus tard la France, a tenté d'amener le pays à annuler sa neutralité et à choisir un camp dans le conflit.

La neutralité danoise avait apparemment été menée à bien et avait réussi à maintenir le Danemark hors du conflit.

Mais à peine dix ans plus tard, le Danemark a dû payer le prix de ne pas avoir choisi de camp.

Le droit de douane sanitaire est supprimé

Depuis 1429, le Danemark collectait Sundtold pour les navires qui traversaient l'Øresund ou le Grand Belt. Une taxe qui rapportait pas mal d'argent au trésor danois, mais qui irritait aussi les nations qui devaient payer cette taxe.

Dès 1848, les États-Unis avaient proposé au gouvernement danois de supprimer le Sundtolden pour les navires américains, moyennant une compensation financière raisonnable. Cependant, la proposition américaine n'a pas immédiatement conduit à un accord. Le 14 avril 1855, les États-Unis annoncent qu'à partir de l'année prochaine ils ne paieront plus Sundtold aux autorités danoises. Il était immédiatement impensable que le Danemark recoure à la force armée contre les Américains pour faire respecter le droit à de saines coutumes.

Au cours de l'automne, une conférence a été convoquée à Copenhague, où l'abolition du Sundtolden devait être discutée, en échange d'une compensation appropriée au Danemark.

L'Angleterre était initialement contre la proposition danoise, mais à l'automne 1856, les Anglais changèrent de position et, le 14 mars 1857, un accord sur l'abolition de Sundtolden fut signé.

À partir du 1er avril 1857, Sundtolden est devenu caduc après plus de 400 ans d'existence.

Le Groenland "redécouvert"



En 1859, le brick Ørnen fut envoyé en Islande et au Groenland. Il devint ainsi le premier navire de guerre danois à se rendre au Groenland depuis que la frégate Blaahejren s'y était rendue en 1736.

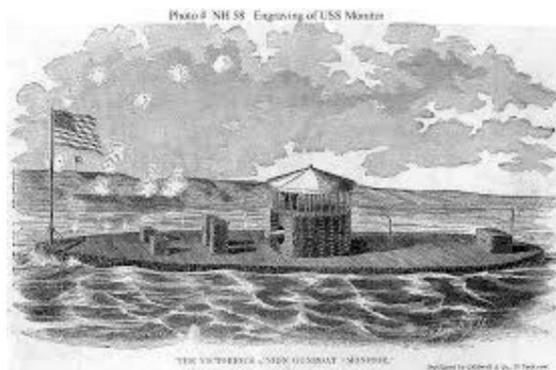
Maintenant, l'Aigle n'était pas habitué aux longs voyages, car déjà en 1843-1844, il avait été en Amérique du Sud II. Dans les années suivantes, il y eut aussi des voyages vers la Méditerranée et la côte de la Guinée, ainsi que des affectations régulières en tant que station navire aux Antilles.

Le brick Ørnen était l'un des navires qui s'étendait loin.

Le premier navire blindé de la flotte

Dans la période qui a suivi la conclusion de la paix en 1850, les travaux de modernisation de la flotte se sont poursuivis. Et au cours des 14 années entre les deux guerres du Schleswig, le développement n'a pas été le moins marqué par le passage de la voile à la vapeur. Mais le développement des armes a également laissé sa marque sur les nouveaux types de navires, notamment les expériences des événements navals pendant la guerre civile américaine ont laissé leur marque sur le développement.

À bien des égards, la guerre civile américaine a été la première guerre moderne. L'industrie moderne pouvait désormais produire en masse des armes et des munitions. Les bateaux à vapeur et les chemins de fer pouvaient transporter de grandes quantités de marchandises là où elles devaient être utilisées. En plus du télégraphe nouvellement inventé, les messages pouvaient être envoyés sur de grandes distances. Les deux parties belligérantes de la guerre civile américaine avaient utilisé des navires lourdement blindés. Les États du Nord ont introduit le soi-disant «moniteur» (un «navire casemate»), qui était un navire blindé avec deux gros canons rotatifs à bord.

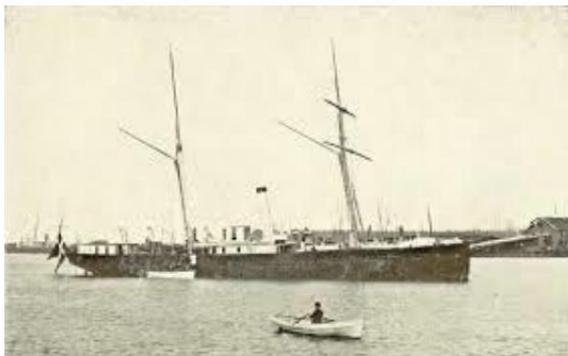


Moniteur Uss 1862

Parmi les autres inventions qui sont venues jouer un rôle dans la guerre vers 1864 figuraient les cartouches, les armes de poing rayées à chargement par la culasse et les fusils rayés à chargement par la culasse, les grenades et les mines marines.

La marine danoise avait été si prévoyante qu'elle avait déjà commandé deux navires blindés en Angleterre en 1861. Dans le même temps, un moniteur blindé avait été commandé en Écosse et cela a été achevé avant que les expériences des premières batailles de la guerre civile américaine n'atteignent l'Europe.

Dès 1862, la flotte reçoit les goélettes blindées Absalon et Esbern Snare, toutes deux construites en Angleterre.



La goélette blindée Absalon



La goélette blindée Esbern Snare

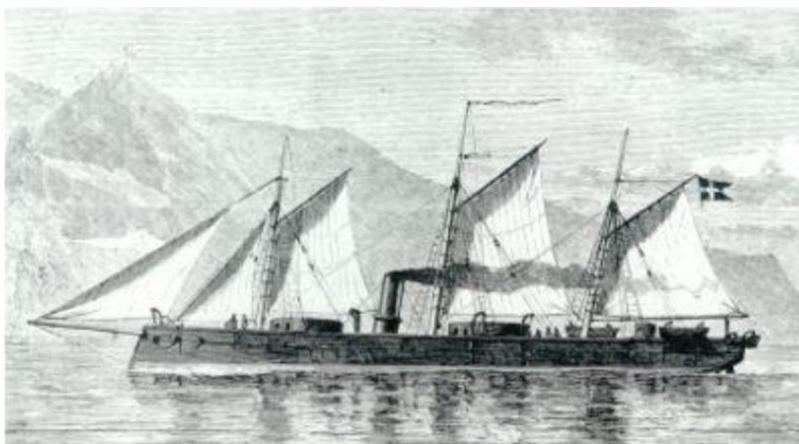
Les navires sont construits en fer avec 3 volets étanches allant de la quille au pont qui divisent le navire en 4 compartiments étanches. Le pont supérieur est un pont lisse continu, tandis que le pont sous-jacent est interrompu par la salle des machines et la chaufferie.

La coque est protégée par un blindage latéral constitué de plaques de fer de 64 mm reposant sur une coque en fer de 13 mm d'épaisseur. En hauteur, la hotte va du pont supérieur à env. 1 m sous la ligne de flottaison et longitudinalement de la proue à la poupe. La solde pouvait être abaissée à certains endroits grâce aux canons pivotants, qui sont installés dans l'axe du navire.

Les deux navires étaient équipés d'un canon lisse de 60 livres situé au milieu du navire et de 2 canons rayés de 18 livres situés respectivement à l'avant et à l'arrière. Un armement qui a été changé plusieurs fois au cours de la vie des navires.

Absalon et Esbern Snare ont été les premiers navires blindés de la marine, mais en raison de la faible épaisseur de l'armure, ils n'étaient pas un véritable navire blindé.

À l'automne 1863, la batterie blindée de construction écossaise Rolf Krake est arrivée.



La batterie blindée Rolf Krake.

Le navire a été commandé en Angleterre par le gouvernement danois peu de temps après que l'annonce de l'escarmouche à Hampton Roads le 9 mars 1862 pendant la guerre civile nord-américaine ait été reçue à Copenhague.

La bataille de 1862 entre deux navires blindés CSS Virginia et USS Monitor, propulsés à la vapeur et sans voiles donna l'impulsion à un nouveau navire type le monitor. "Rolf Krake" est devenu le premier moniteur en Europe.

Comparé au "Monitor" d'origine, il avait un franc-bord plus élevé et était donc plus marin.

La tension croissante entourant la question du Schleswig-Holstein a rendu nécessaire de renforcer la flotte avec un nouveau navire puissant.

Le Rolf Krake, lors de sa livraison, était le premier navire blindé en dehors des États-Unis avec des canons montés dans des tourelles rotatives. En mars 1862, le premier cuirassé à tourelles, l'USS Monitor, avait été au combat et avait montré sa valeur, mais au-delà de cela, seuls quatre navires à tourelles avaient été lancés en Angleterre, et aucun d'entre eux n'avait été achevé lorsque le ministère de la Marine a commandé Rolf Kraké en août 1862.

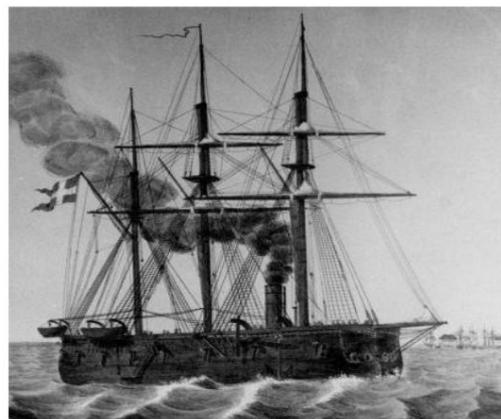
Le gouvernement danois a donc pris une chance technologique, mais a reçu en retour l'un des navires de guerre les plus avancés d'Europe lors de sa livraison en juillet 1863.

Les canons de Rolf Krake n'étaient pas aussi puissants que ceux du Monitor, mais d'un autre côté il y avait deux tourelles et les canons pouvaient tirer toutes les 3 minutes au lieu de toutes les 7 minutes sur le Monitor.

Dans une résolution royale du 29/4-1862, il fut décidé que le dernier navire de ligne du Danemark, le Dannebrog, lancé en 1850, devait être rasé et reconstruit en "corvette blindée à batterie fermée et machine à vapeur à vis". Le paquebot était blindé de plaques de fer forgé de 114 mm qui étaient montées à l'extérieur de la coque en bois depuis le bord supérieur de la batterie jusqu'à 1,25 m sous la ligne de flottaison.



Le paquebot Dannebrog 1850



Dannebrog après conversion en frégate blindée

De plus, la flotte avait reçu les trois nouvelles frégates à vis Niels Juel, Jylland[3] et Sjælland ainsi qu'un certain nombre de corvettes à vis, de canonnières, etc.



Niels Juel



Zélande



Jutland

Les trois nouvelles frégates à vis Niels Juel, Jylland et Sjælland sont identiques dans la construction et l'armement, la seule différence immédiate réside dans la machinerie des navires.

Niels Juel était équipé de machines anglaises de Maudslay Sons & Fields de 900 IHK, qui permettaient au navire d'atteindre une vitesse de 9 nœuds (16,7 km/h)

La Zélande était également équipée de machines anglaises de Maudslay Sons & Fields, mais à 1000 IHK qui a permis au navire de tirer à une vitesse de 10 nœuds (18,5 km/h)

Le Jutland était équipé d'engins de Baumgarten & Burmeister consistant en un 2 cylindres de brassage basse pression de 1300 IHK qui permettait au navire de tirer à une vitesse de 12 nœuds (22,2 km/h)

Jylland est ainsi devenu le premier navire de la flotte avec une machine à vapeur de construction danoise pour un plus gros navire.

Sur le chemin de la guerre à nouveau

"Danmark to the Owner", était le slogan qui, après la paix de 1850, avait caractérisé la vie quotidienne au Danemark, au grand mécontentement de la population des duchés, notamment du Holstein. Après un changement de gouvernement en 1860, la politique de propriété a vraiment pris son envol.

Lorsque le Danemark décide fin 1863 d'élaborer une constitution commune au Royaume et au Schleswig, il s'agit en fait d'une déclaration de guerre contre la Confédération allemande (Prusse et Autriche) qui avait garanti un Schleswig-Holstein uni.

Les Danois avaient cru aveuglément que les puissances occidentales pouvaient être gagnées à la cause danoise. Mais aucun d'entre eux n'avait oublié l'attitude des Danois pendant la guerre de Crimée, où le gouvernement danois avait été très dédaigneux envers les commandants navals anglo-français.

Le Danemark était donc bien seul lorsque la Prusse et l'Autriche présentèrent au Danemark un ultimatum le 16 janvier 1864 : "Abroger la constitution commune ou subir les conséquences".

En décembre 1863, une armée fédérale allemande sous direction autrichienne et prussienne s'était installée dans le Holstein sans combat. Les États allemands ont exigé l'abrogation de la Constitution de novembre et ont menacé de continuer le Schleswig autrement. Le gouvernement danois refusa à nouveau et le 1er février 1864, les troupes autrichiennes et prussiennes entrèrent dans le Schleswig, faisant de la guerre une réalité.

L.E.K

[1] Le quai existe toujours et est situé à env. 100 mètres au nord du nouveau bâtiment de l'opéra. À côté se trouve la station de pompage, qui abritait la machine à vapeur qui pouvait vider le quai de l'eau.

[2] Entre 1858 et 1866, la marine a quitté son ancienne base et son chantier naval, qui était à peu près la zone située entre le bâtiment actuel de la Banque nationale, le théâtre royal, Nyhavn et la course du port. La zone devait alors être construite avec des logements, et les rues ont été nommées d'après les célèbres amiraux de la marine. Au même moment, Holmen's Canal était comblé.

[3] La frégate Jylland est le seul navire combiné à vapeur et à voile danois de la flotte danoise qui existe aujourd'hui. Le dernier voyage actif du Jutland est allé aux Antilles en 1887-87.

Les mâts ont ensuite été démantelés et le Jylland a ensuite fonctionné comme navire de caserne jusqu'à ce qu'il soit retiré de la flotte en 1908.



Après cela, la frégate connut un destin tumultueux pendant plusieurs décennies. D'abord en tant que navire d'exposition en 1909 et les années suivantes jusqu'à ce que la Première Guerre mondiale éclate en 1914. Pendant la guerre mondiale elle-même, le navire était situé à Nørresundby en tant que station télégraphique et logement pour les soldats qui montaient la garde au pont Ponton sur le Limfjord. Après la guerre, le Jutland a fini par être ancré à Sandbjerg Vig au nord de Juelsminde, puis a fonctionné comme une station télégraphique jusqu'en 1925.

La frégate Jylland comme beaucoup s'en souviennent

En 1934, Thorvald Stauning a rejoint la bataille pour le trésor national, et le travail de préservation du navire est devenu un projet d'emploi sensé pour les chômeurs pendant la crise que le pays a subie après le krach boursier de Wall Street en 1929.

De 1936 à 1949, la frégate a été utilisée comme lieu d'hébergement pour environ 200 000 enfants provinciaux qui ont été invités dans la capitale lors d'un voyage scolaire par "l'Association pour le séjour des enfants provinciaux à Copenhague". Mais lorsque la frégate a coulé dans le port de Copenhague dans la nuit du 2 décembre 1947, il était clair qu'elle ne convenait plus comme maison de vacances.

La solution a été qu'en 1960, le trésor a été acheminé vers Ebeltoft pour fonctionner comme une attraction touristique. Cependant, ce n'est que dans les années 1980 que l'argent a été collecté pour la rénovation nécessaire, de sorte qu'en 1994, les portes du musée Frigatten Jylland ont pu être ouvertes. La frégate est aujourd'hui le navire de guerre en bois le plus longtemps conservé au monde.



Frégate Jylland restaurée avec mât et gréement