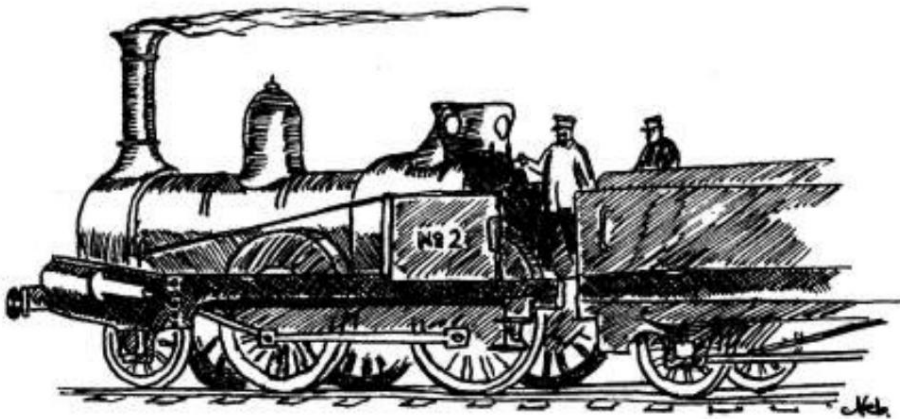


Les chemins de fer pendant la guerre en 1864

par l'ingénieur des chemins de fer nationaux Ole Faurhøj

La première fois que les chemins de fer au Danemark ont été utilisés à des fins de guerre, c'était en 1848, un an après l'ouverture du premier véritable chemin de fer danois de Copenhague à Roskilde. (La ligne Altona-Kiel, ouverte en 1844, doit être considérée comme allemande, même si elle portait le nom pompeux de "King Christian VIII's North East Sea Railway"). Les troupes ont ensuite été transportées par chemin de fer de Copenhague à Roskilde et de là à pied à Korsør, c'est-à-dire qu'il était facultatif de vouloir prendre le train. C'était un phénomène si nouveau que beaucoup de nos braves soldats de terre ont exprimé leur gratitude. Ils n'avaient pas peur du Schleswig-Holstein, mais en train - non merci ! Sinon, le chemin de fer n'a été utilisé pendant la guerre de trois ans que pour transporter des dépêches militaires à Roskilde.



Une soi-disant machine canadienne

En 1864, la ligne sur Zealand avait été poursuivie jusqu'à Korsør, sur Funen, le tronçon Nyborg-Middelfart était en construction, et dans le Jutland, le chemin de fer du sud du Schleswig de Rendsborg à Flensburg avait été ouvert en 1854, la ligne Flensburg-Fredericia était en construction et achevée à Rødekro, et enfin la piste Århus Randers avec la ligne secondaire Langå-Viborg-Skive avait été achevée dans les années précédant 1864.

À la frontière sud, le chemin de fer allemand de Berlin traversait la frontière jusqu'à Büchen, d'ici il y avait des chemins de fer vers Hambourg, vers Lübeck et via Neumünster vers Rendsborg et Kiel. C'est-à-dire que l'un des nœuds ferroviaires les plus importants d'Allemagne se trouvait dans les duchés, mais bien qu'on sache déjà en novembre 1863 où il conduisait, aucune mesure n'a été prise pour le sécuriser et ralentir le trafic d'espions, notamment autrichiens. officiers en uniforme qui se sont rendus en train à Dannevirke. Le commandement général devait seulement sécuriser la frontière, mais pas la bloquer ou la contrôler, et à Büchen rien ne devait être fait pour mettre la station hors service. Cependant, l'ordre était qu'en cas d'attaque ennemie, le matériel ferroviaire devait être conduit vers le nord, mais lorsque les Danois se sont retirés à Dannevirke en décembre, la gare a été laissée intacte. Même le télégraphe n'avait pas été interrompu.

Fin janvier 1864, ils commencèrent à rompre les rails sur le tronçon devant Dannevirke, et des préparatifs furent faits pour faire sauter les ponts ferroviaires de Rendsborg (qui auraient déjà dû sauter lors de l'évacuation de Holsten, mais qui furent puis abandonnés) et Duvenstedt. Au déclenchement de la guerre le 31 janvier, le pont de Duvenstedt a été dynamité par les troupes du génie après 5 heures de préparation, mais le pont de Rendsborg a également été abandonné cette fois.

Une gare de fret avec des voies de dépôt avait été construite à Lille Dannevirke, et il était prévu que des trains de ravitaillement réguliers circuleraient depuis les dépôts de Flensburg, mais aussi. cela a été manqué, c'est-à-dire en raison de

manque de coopération entre la direction de l'armée et la direction des chemins de fer (il n'y avait, par exemple, aucune autorité de commandement militaire à la gare de Flensburg). Il peut, entre autres, être mentionné que des trains de ravitaillement étaient souvent envoyés de Flensburg à Dannevirke sans en informer Dannevirke, de sorte que les trains devaient revenir sans avoir été déchargés.

Cependant, la plus grande erreur s'est produite le 5 février, lorsque 1 train de chemin de fer a été commandé pour être mis à disposition. Ceux-ci devaient arriver à Dannevirke dans la matinée pour transporter des troupes et des canons de Dannevirke. Les trains sont également arrivés à l'heure, mais en raison de divers malentendus, on croyait à Dannevirke que les trains n'arriveraient que le soir, ils n'étaient donc pas préparés pour le chargement à l'arrivée des trains. Comme l'ordre était que les trains partent à 8 heures du soir, car le pont ferroviaire sur Trene devait sauter, les trains devaient partir vides. 15 canons avaient été tirés vers la gare d'Ellingstedt, où les soldats devaient se tenir debout et regarder le train vide passer sans s'arrêter. Les canons sont alors restés debout jusqu'à l'arrivée de l'ennemi. Juste comme ça, le matériel ferroviaire qui a été collecté à Flensburg est allé, où l'ennemi l'a retrouvé plus tard en état de marche. Bien que, comme mentionné, la voie ait été achevée à Rødekro, lors du retrait de Dannevirke, aucun soldat ni matériel n'a été transporté par chemin de fer.

La prochaine fois que le chemin de fer est entré en scène, c'est lorsque le général Hegermann Lindencrone, après la défaite de Vejle, s'est déplacé vers le nord en direction d'Århus. Il décida alors de laisser le chemin de fer transporter son peuple de Langå à Skive et le 8 mars commanda tout le matériel ferroviaire mis à disposition à Langå, et après 3 jours d'usure énorme de la part du chemin de fer, tout ce qui existait de locomotives (8 unités construites en 1862-1864 à "Canada Works, Birkenhead", c'est pourquoi elles étaient communément appelées Canada machines,) et des wagons installés à la gare de Langå, qui n'ont jamais eu un tel trafic avant ou depuis. Lorsque les 7 trains de nuit furent envoyés à Skive (le dernier train était composé de 63 wagons tirés par 2 locomotives), la gare ressemblait aux ruines d'Athènes.

Le renseignement militaire ne fonctionnait pas très bien et tout le monde croyait que l'ennemi était sur ses talons. Les soldats feignent d'être possédés, crient à la trahison et menacent de leurs griffes le personnel du chemin de fer.

De plus, ils sont entrés par effraction dans plusieurs maisons pour voler de l'alcool, de sorte que la plupart d'entre eux étaient assez ivres lorsque les trains ont finalement commencé à rouler. Cela ne s'est pas amélioré en cours de route, les trains ont dû attendre plusieurs heures dans les gares pour amener les appareils télégraphiques, et quand le dernier train est resté toute la nuit à Rindsholm parce qu'il n'y avait pas de place à Viborg, les soldats ont laissé leur esprit combatif sauvage déteint sur les chefs de train et le personnel des chemins de fer, qui ont dû se défendre à la pelle contre la foule sauvage qui voulait entrer dans la locomotive pour conduire eux-mêmes le train vers Viborg. Les Allemands n'apparaissent à Viborg qu'à la fin du mois d'avril, soit un mois et demi plus tard, il y avait donc eu largement le temps. Il faut aussi mentionner que, par peur de l'ennemi, l'usage des sifflets à vapeur était interdit. C'était cependant tout à fait superflu, car les souffles de vapeur des trains surchargés pouvaient être entendus encore plus loin que les sifflements faibles.

Après leur arrivée à Skive, les wagons et les locomotives ont été acheminés vers la section non encore terminée en direction de Struer, où les locomotives ont été retirées de leurs pistons, culasses, bielles et tirants, etc.. Enfin, les locomotives et les wagons ont été soulevés du des pistes. Les pièces de machine démantelées ont emmené le nord militaire. Avant que les Allemands n'apparaissent un mois et demi plus tard, cependant, les locomotives et les wagons avaient été préparés pour fonctionner à nouveau, avaient transporté des troupes à Viborg et retour, lorsque la poussée prévue à partir d'ici a de toute façon été regrettée. Les pièces de machine nouvellement démantelées ont été transportées via Mors, Thy et Vendsyssel à travers Funen jusqu'à Copenhague, où, curieusement, elles se sont retrouvées avec la Zealand Railway Company alors concurrente (ce n'est qu'en 1885 que les lignes ont été fusionnées sous l'État).

Lorsque les Allemands sont arrivés à Aarhus le 28 avril, le général von Falckenstein a riposté avec fureur au "sabotage" de l'équipement par l'armée. Il a fait briser les voies ferrées à divers endroits et a fait sauter le seul pont vieux de 2 ans sur le Gudenå à Langå (il a fallu 3 jours et 200 kg de poudre à canon), et il a exigé que les pièces de la machine retirées soient remises, sinon il ferait détruire toutes les gares et tous les ponts. Les pièces de la machine sont restées. puis ramassé par l'armée à Copenhague et envoyé à Skive, où les locomotives ont été remises en marche.

Ainsi « l'importance » militaire du chemin de fer s'est jouée dans cette guerre.

Si l'on cherche à savoir pourquoi la coopération entre les chemins de fer et l'armée est allée aussi loin en 1964, alors c'est presque certainement dû principalement au fait qu'une utilisation militaire des

les chemins de fer étaient quelque chose de nouveau et inédit, c'est pourquoi les dirigeants de l'armée ne pouvaient pas voir sur quels points se concentrer. Une autorité de commandement militaire comme l'officier des transports de nos jours aurait sans doute pu s'assurer que le retrait de Dannevirke n'avait pas coûté à l'armée la grande perte de matériel, comme c'était le cas. De même, les épisodes du transport de Langå à Skive auraient pu être évités. On peut mentionner que les chemins de fer aux États-Unis ont joué un rôle important pendant la guerre civile, où l'on a largement utilisé le transport de troupes et de matériel par former. Ils ont également compris la nécessité de maîtriser les nœuds ferroviaires, tels que Nashville, d'où l'armée de 100 000 hommes du général Sherman a été approvisionnée en munitions et en vivres pendant 4 mois en 1863.