

Moniteur USS et CSS Hunley

Introduction

Le 19 septembre 2003, le professeur d'archéologie marine à l'Université de Caroline de l'Est, Lawrence Babits, a donné une conférence au Département d'archéologie et d'ethnologie, intitulée "The Monitor". La conférence a eu lieu dans les locaux de l'institut à Copenhague.

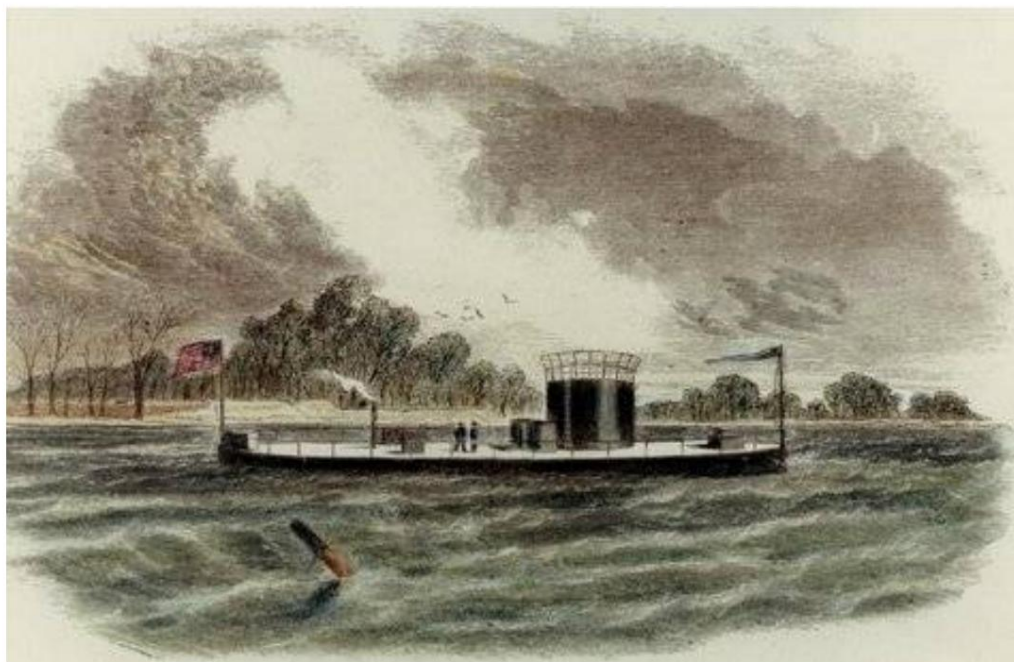
L'information sur cette conférence a été aimablement communiquée aux membres de Chakoten par Lea Meistrup-Larsen de l'Université de Copenhague, qui à la mi-août a apporté une invitation au forum de débat sur le site Web de Chakoten. L'appel a amené deux membres actuels et un ancien membre du Chakto sur scène, portant le nombre total d'auditeurs à la conférence d'une heure de l'ordre de 20.

Ce qui suit est un petit résumé de la conférence, qui est heureusement bien étayé par l'article Sphinx, Stonewall, Stærkodder, Adzuma-Kan or dear (?) child has many names de Jens Kristian Boll, qui est publié dans Chakoten 3/2003. La section d'histoire navale de cet article fournit un excellent contexte historique.

À propos des cuirassés pendant la guerre civile américaine

La guerre civile américaine, comme la première guerre moderne, a donné de nombreux indices sur la façon dont l'art de la guerre se développerait dans les générations suivantes, donc également dans le domaine maritime - les navires blindés et les sous-marins sont devenus les premiers pas sur l'échelle du développement.

Les États du Sud ont développé leurs navires blindés comme contre-mesure au blocus naval des États du Nord et ils ont d'abord eu beaucoup de succès contre les anciens navires en bois que les États du Nord pouvaient rassembler. À Washington, les développements ont été suivis avec inquiétude, tant par les rapports officiels que par la presse quotidienne - c'était pour que dans les parties respectives des États belligérants, vous puissiez lire les journaux les uns des autres deux jours après leur publication.



Le réarmement maritime confédéré, qui aboutit au navire blindé CSS Virginia, construit sur les restes de la frégate à vapeur USS Merrimac, fut donc suivi avec le plus grand intérêt - et d'éventuelles contre-mesures furent recherchées.

Moniteur USS

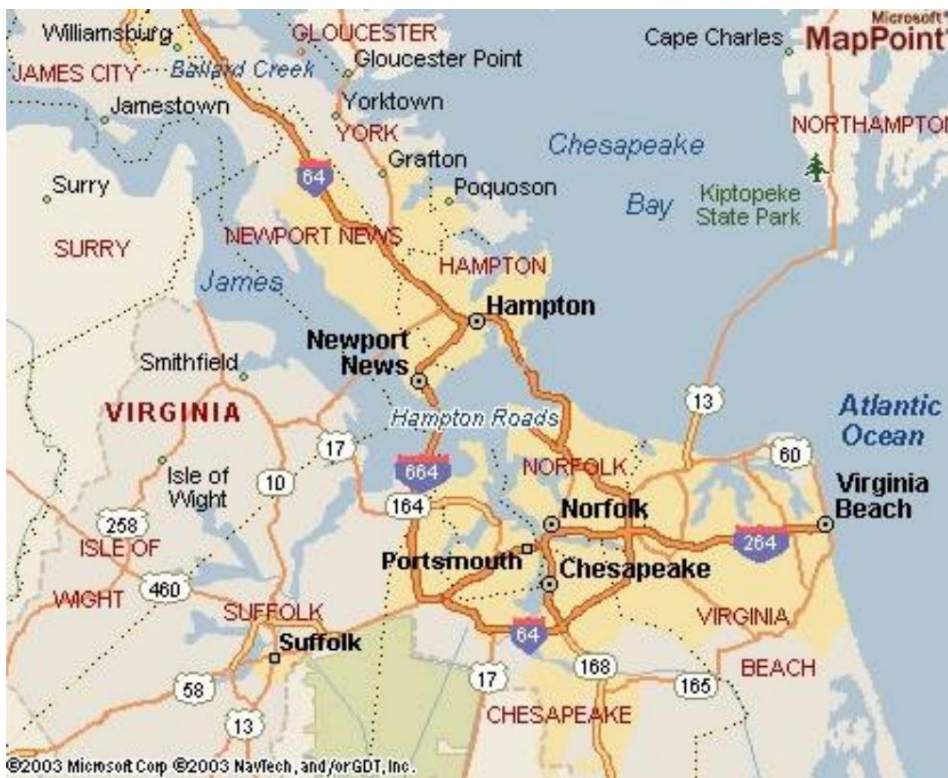
Le ministère de la Marine s'est donc tourné vers l'ingénieur et inventeur suédois John Ericsson, qui en un peu plus de trois mois était prêt à lancer le premier véritable navire blindé au monde, propulsé par une vis moderne.

Cela a dû faire grincer des dents certains officiers de marine plus âgés et conservateurs quand ils ont vu le résultat final, qui ne ressemblait en rien à un vrai navire de guerre.

Le navire, qui mesurait 52 m de long et 12,5 m de large, était équipé de 2 Canons de 11 pouces, montés dans une tourelle tournante. Une grande partie de la technologie moderne a été utilisée - John Ericsson semble être un inventeur qui aurait bien pu apparaître dans un roman de Jules Vernes. L'hélice d'un navire telle que nous la connaissons aujourd'hui a été utilisée pour la première fois, tous les mécanismes du navire étaient alimentés par les moteurs à vapeur du navire et même les premières toilettes à glisser-déposer à bord d'un navire ont été installées sur l'USS Monitor .

La bataille de Hampton Roads

Le 9 mars 1862 était une date marquante dans l'histoire navale moderne, car c'était la première fois que deux cuirassés se battaient. Le site de l'escarmouche était le son de Hampton Roads en Virginie. La veille , le CSS Virginia avait coulé l'USS Cumberland et l'USS Congress , et beaucoup indiquaient que le reste du blocus naval des États du Nord dans la région pouvait être coulé, grâce auquel les États du Sud avaient libre accès à l'océan Atlantique. Cependant, il avait été calculé sans l'invention de John Ericsson , l'USS Monitor, qui était arrivé dans la région. Le voyage de New York à la Virginie n'avait pas été sans difficultés et les marins avaient eu un avant-goût de la puissance de l'océan Atlantique - une puissance qui a plus tard conduit à la disparition du navire.



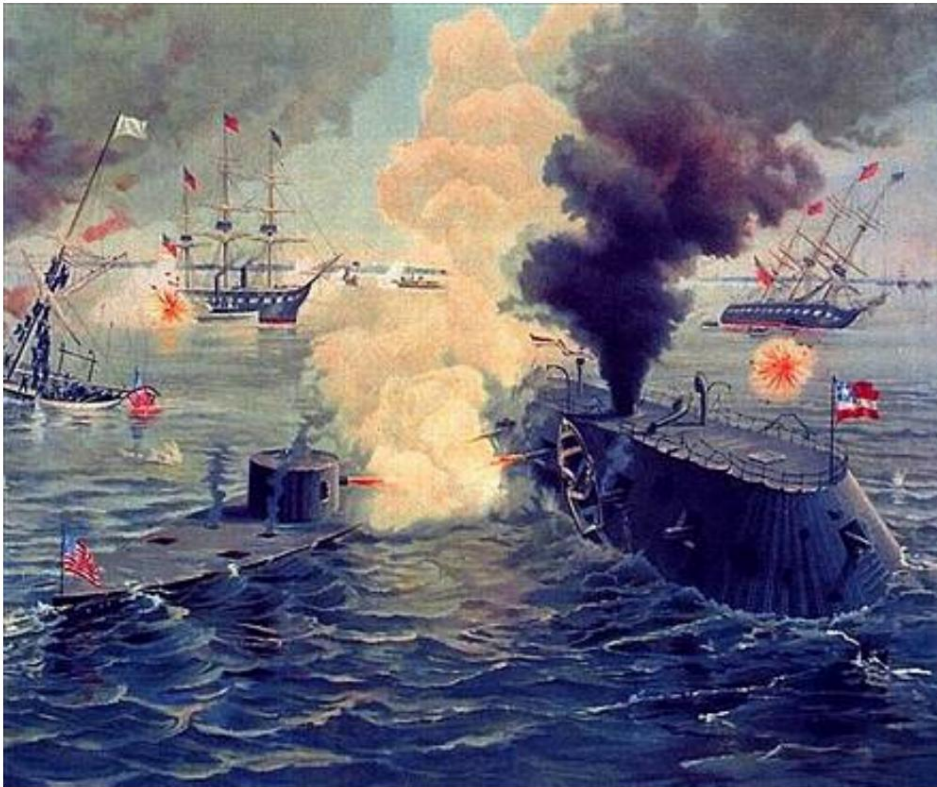
Une fusillade de six heures s'est alors développée et les deux navires se sont tiré dessus de bon cœur - sans toutefois se causer de dommages importants l'un à l'autre.

Le professeur Babits a déclaré que l'USS Monitor avait tiré 41 coups pendant la bataille. La tour des canons était disposée de manière à ce que les canons ne puissent tirer qu'un à la fois. Les gens n'étaient pas encore si familiers avec la technique qu'ils osaient tirer avec autre chose qu'une demi-charge.

Pendant le voyage vers Hampton Roads, les élévateurs de munitions avaient été endommagés et devaient donc se contenter des munitions qui se trouvaient près des canons. Après un peu plus de trois heures, la bataille a été annulée et l'USS Monitor en a profité pour amener les munitions des chargeurs du navire jusqu'aux canons - et les marins

eu une pause bien méritée et l'occasion de prendre l'air!

Après la pause, le match a repris. Les navires n'avaient vraiment pas de munitions qui pourraient se détruire - un véritable obus perforant n'avait pas encore été développé, donc les coups sur les plaques de blindage des navires ont entraîné des bosses qui - bien que profondes - n'ont pas percé l'armure.



La bataille était terminée et le CSS Virginia se retira dans sa base de Norfolk. L'USS Monitor - et les autres navires fédéraux - sont restés victorieux.

Cette illustration contemporaine montre - avec une grande part de liberté artistique - l'escarmouche entre les deux cuirassés.

Le naufrage de l'USS Monitor

Le navire participa les mois suivants au blocus naval et se trouva finalement dans un état tel que le navire avait besoin d'un séjour plus long et le 29 décembre 1862 il fut remorqué vers Beaufort, Caroline du Nord, par l'USS Rhode Island .

Les prévisions météorologiques annonçaient un temps calme, mais le 30 au soir, il a explosé en un violent orage. Le navire a été rempli d'eau et le feu sous les chaudières s'est éteint. Malgré de nombreuses tentatives pour sauver le navire, la chaîne a dû être jetée de l'USS Rhode Island et la disparition du navire était proche. Cependant, ils ont réussi à sauver la majorité des 62 membres d'équipage, mais 16 marins ont perdu la vie.

Le sauvetage de l'USS Monitor

En 1977, l'épave de l'USS Monitor a été retrouvée , coulée par 75 m d'eau, et elle a été immédiatement déclarée sépulture de guerre. Au cours des 20 années suivantes, plusieurs plongées différentes sont effectuées sur l'épave, et plusieurs pièces sont récupérées - l'ancre (1977), la vis (1997), le moteur (2000) et enfin la tourelle (2002).

En tant qu'archéologue, le professeur Babits n'avait plus grand-chose des premiers sauvetages, qui ont été effectués par des plongeurs de l'US Navy. Une grande partie avait été détruite ou perdue dans l'empressement à ramener des pièces individuelles à la surface, mais malgré cela, de nombreuses pièces, petites et plus grandes, avaient été récupérées.

Si vous souhaitez en savoir plus sur les opérations de sauvetage, une visite au Mariners Museum (www.mariner.org/monitor) est recommandée.

Remarques finales

La construction de la tour a été une grande surprise pour tout le monde. Il s'est avéré que, contrairement aux attentes, il ne s'agissait pas d'une seule plaque de blindage, mais de deux couches de plaque de blindage (la couche externe avait deux pouces d'épaisseur et l'intérieure d'un pouce d'épaisseur ; entre les deux couches se trouvait un espace, le dont les dimensions n'étaient pas précisées) et, de l'avis du professeur, augmenterait les problèmes de conservation et d'exposition ultérieure.

Le professeur avait suivi les opérations de sauvetage en marge, mais n'y avait pas participé lui-même. Il avait également participé à la construction d'une reconstruction de l'USS Monitor - ou de parties de celui-ci - qui a été utilisée lors du tournage d'un film. L'expérience de cela a indiqué qu'il n'y avait pas beaucoup d'espace dans la tourelle du canon et qu'il aurait été physiquement impossible pour les deux canons de tirer simultanément, donc les illustrations qui pourraient montrer une telle situation ne sont pas correctes.

CSS HL Hunley

Il s'est avéré que la conférence portait tout autant sur un autre des "premiers navires du monde" - à savoir le sous-marin - CSS HL Hunley.



Le sous-marin a coulé la frégate à vapeur USS Housatonic dans la nuit du 17 au 18 février 1864 au large du port de Charleston. Le sous-marin a alors disparu avec l'homme et la souris - même si, vu la taille du bateau, on peut douter qu'il y ait aussi eu de la place pour une souris ! Les dimensions étaient : Longueur 12 m, largeur 1,2 m et hauteur 1,5 m.

Cette peinture de Conrad Wise Chapman donne une impression de la taille du sous-marin.

L'équipage du bateau était composé de 8 hommes, dont sept conduisaient le bateau à la main - en utilisant un arrangement ingénieux de manivelles. Le huitième homme était le capitaine du sous-marin - le lieutenant George E. Dixon. L'armement du sous-marin était une torpille à tige.

Le sous-marin a été nommé d'après Horace Lawson Hunley, le premier capitaine du sous-marin, qui en 1863 s'était noyé avec le reste de l'équipage lorsque le sous-marin a coulé lors d'un voyage d'entraînement. Le sous-marin a ensuite été récupéré et réparé, une opération dirigée et financée, entre autres, par George E. Dixon.

Le lieutenant Dixon était un vétéran de la bataille de Shiloh (6 avril 1862). Au cours de cette bataille, il portait - selon la légende - une pièce d'or de 20 dollars que sa petite amie Queenie Bennett lui avait offerte lors de son départ à la guerre. La pièce lui a sauvé la vie pendant la bataille, arrêtant une balle fédérale. Le souvenir de cet événement a été conservé par une gravure dans la pièce.

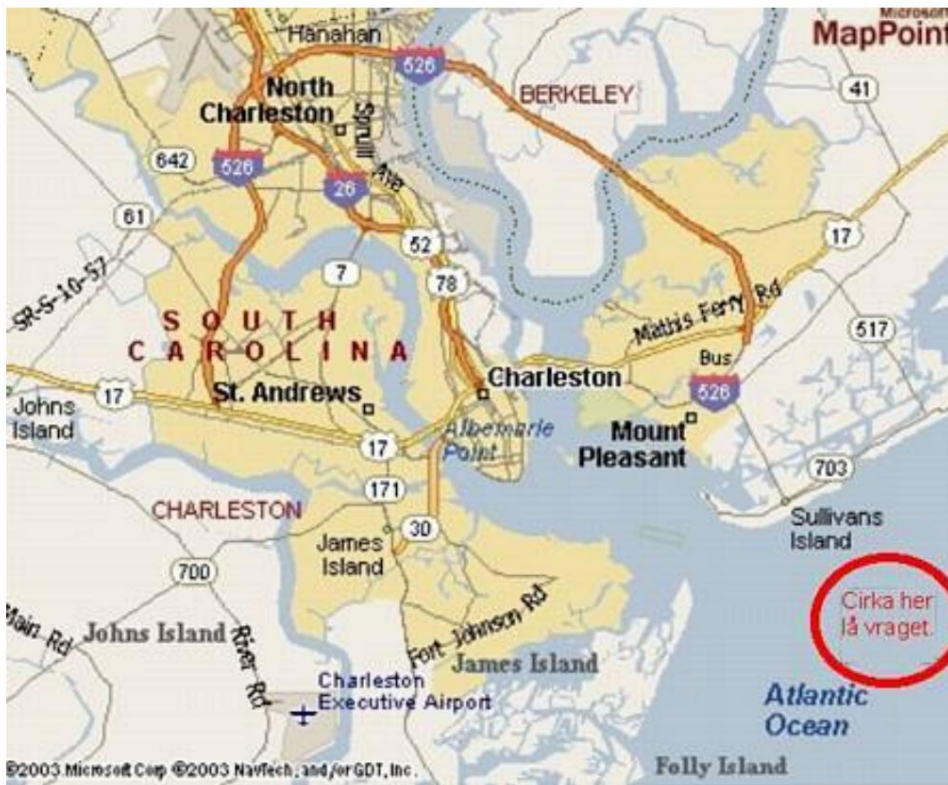
Dans la nuit du 17 au 18 février 1864, le CSS HL Hunley a fumé contre les navires fédéraux du blocus au large du port de Charleston. Avec sa torpille à tige, il attaqua l'USS Housatonic, qui coula par la suite avec la perte de cinq hommes. Ce qui s'est passé à côté de CSS HL Hunley est un mystère.

CSS Hunley revient

On dit que la dernière chose vue du sous-marin était un éclair bleuâtre avant qu'il ne disparaisse sous la surface de la mer.

Le plan était que le sous-marin, après avoir terminé sa tâche, signalerait aux postes à terre, qui allumeraient alors deux balises qui permettraient au sous-marin d'avoir une idée de la terre et de retrouver son chemin vers le port.

L'éclair bleuté proviendrait du feu de signalisation du CSS HL Hunley et les balises se sont allumées comme convenu, mais le sous-marin n'est jamais revenu... Et pourtant, il a été renfloué en mai 1995.



L'archéologue marine danoise Maria Jacobsen a aidé à trouver le sous-marin, qui avait coulé dans 8 à 10 m d'eau, et les travaux de détective archéologique qui ont suivi.

On suppose qu'après le naufrage de l'USS Housatonic, le sous-marin a plongé pour éviter les autres navires fédéraux à l'extérieur du port - le sous-marin pourrait rester immergé pendant quatre heures - après quoi il s'échapperait sans être vu vers le port de Charleston.

Lorsque le sous-marin a été retrouvé, plusieurs choses ont pu être vérifiées, notamment que tous les membres d'équipage étaient toujours à leur poste - certains avaient encore les mains sur les manivelles ! L'équipage n'a donc pas été noyé, mais asphyxié par manque d'oxygène. Pendant de nombreuses années, le sous-marin était proche et les restes étaient donc relativement bien conservés. Des boutons, des restes d'uniformes et toutes sortes de petits et gros objets de l'équipement du bateau ont été retrouvés.



Maria Jacobsen, qui est évidemment connue dans les cercles d'archéologues pour sa capacité à trouver de l'or, a naturellement trouvé (!)

Pièce d'or du lieutenant George E. Dixon.

Après plus de 130 ans au fond de la mer, la pièce a revu la lumière du jour, et il a été possible de lire l'inscription commémorant la bataille de Shiloh.



En savoir plus sur le CSS Hunley, son histoire et tout sur le sauvetage sur le site Web Friends of the Hunley (www.hunley.org).

Fermeture

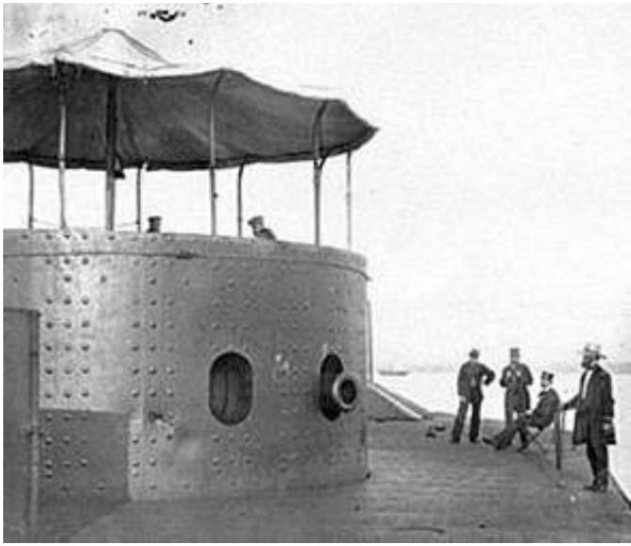
Ce fut une heure passionnante en compagnie du professeur Lawrence Babits, dont la conférence était accompagnée de diapositives de qualité variable ; les illustrations étaient dans une large mesure gâchées par un équipement audiovisuel de qualité pas trop excellente, ainsi que par le fait que toutes les diapositives étaient montées en miroir ! Appréciée avec mes yeux extérieurs, cette partie du cours pourrait facilement supporter une professionnalisation.

Cependant, ce défaut de beauté n'a en rien gâché le plaisir et je tiens à remercier Lea Meistrup-Larsen pour son aimable invitation. Si d'autres du même genre devaient apparaître, nous serions ravis d'en entendre parler !

Mes ressources

Les cartes proviennent de www.expedia.com.

Une visite sur le site Web du Naval Historical Center (www.history.navy.mil) est un bon point d'entrée pour toutes les informations imaginables sur les navires qui ont été mentionnés lors de la conférence ainsi que sur le côté naval de la guerre civile américaine. Le site contient également une très grande collection de photos et de dessins, dont sont issues la plupart de mes illustrations.



La tourelle de l'USS Monitor.



Certaines parties de l'équipage de l'USS Monitor.

Post-scriptum 1

Selon l'une des nombreuses anecdotes liées à l'USS Monitor, on raconte que le trésor du navire a paniqué lors du naufrage. L'un des membres de l'équipage a sauvé le chat - ou a simplement assuré la tranquillité d'esprit (?) - en enveloppant le chat dans une veste, en fourrant le verrou dans l'un des pistolets, puis en bouchant le tube/fermant la serrure (il n'est pas dit que cela se faisait de l'intérieur ou de l'extérieur).

Les canons sont maintenant libérés de l'enduit cimentaire qui les entoure, et nous attendons avec grand intérêt si le corps du trésor du navire apparaîtra !

Post-scriptum 2

2003 est le 200e anniversaire de la naissance de John Ericsson et en août 2003, la télévision suédoise a diffusé une émission très intéressante sur cet inventeur. Après sa mort à New York en 1896, il a été navigué à Stockholm, où, avec toutes les formes d'honneur imaginables, y compris un rassemblement de toute la marine suédoise, il a reçu un enterrement digne d'un roi. Si l'émission devait être rediffusée, je peux certainement la recommander dans le cadre de l'histoire passionnante de l'USS Monitor.

Par Finsted