

## Épisode 1 : Avant 1510 : Vikings et Ashfisers

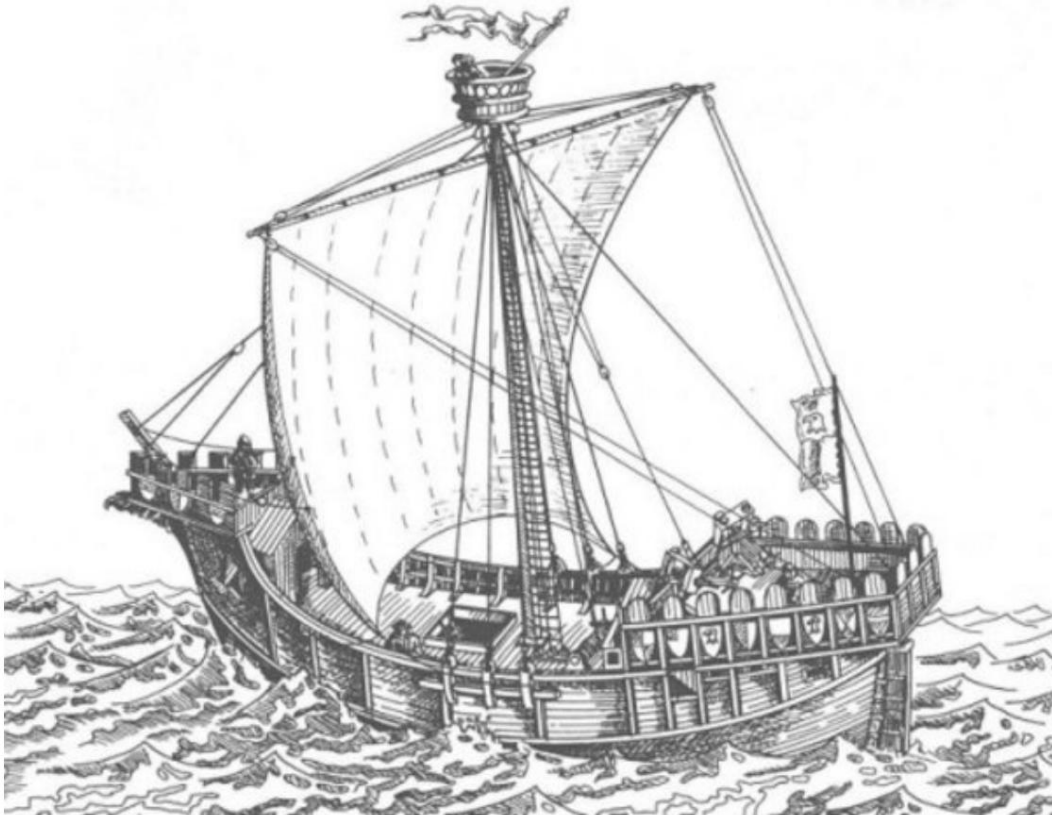


(source : Viking Ship Museum - photographe Werner Karrasch)

Les navires vikings étaient disponibles en de nombreux modèles et tailles. Ce qu'ils avaient en commun, c'était qu'ils étaient marins et naviguaient bien, et en même temps, grâce à leur faible tirant d'eau, ils pouvaient remonter loin les rivières et les ruisseaux. Ils pouvaient utiliser des voiles et des rames.

En termes de construction, ils constituaient la haute technologie de l'époque.

Après les navires vikings sont venus les soi-disant Kogger, qui étaient plutôt maladroits, mais qui pouvaient, en revanche, transporter une charge relativement importante.



(source : Die Phieleasson-Saga)

C'est à partir de là que furent développés les soi-disant kravels, de véritables navires de guerre, que l'on appelait pourtant à l'époque des navires de la paix - avec des "gays", c'est-à-dire avec des armes de poing et des canons.

La naissance de la marine est officiellement datée du 10 août 1510. Mais auparavant, nous avons une marine au Danemark depuis environ 700 ans. Cependant, on ne peut pas dire directement qu'il s'agit du pouvoir royal ou du pouvoir d'État.

à l'époque viking, une flotte organisée en faisait partie.

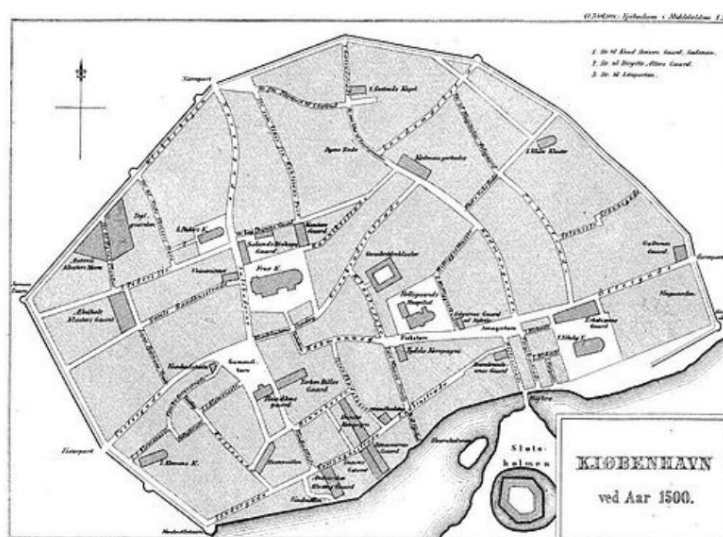
Le roi pouvait, dans certaines circonstances, rassembler d'importantes forces navales.

Une caractéristique constante de l'histoire du Danemark est que, pendant de nombreuses années, les habitants du pays ont été capables de naviguer sur les mers avec une grande habileté. En conséquence, un commerce maritime étendu est apparu, ce qui a conduit à un besoin naturel de pouvoir protéger ce commerce contre les menaces. Des pirates ainsi que des concurrents. Jusqu'au XIXe siècle, les navires de guerre transportaient des marchandises et les navires marchands étaient armés. Il a donc été difficile de faire une distinction précise entre les navires de guerre et les navires marchands, ainsi qu'entre l'entreprise privée et le pouvoir d'État.

Il s'agit d'abord des forces navales vikings, qui étaient parfois sous le commandement du roi. Ce n'étaient pas ses navires. Ils appartenaient souvent à de riches grands agriculteurs et commerçants, et il fallait une certaine forme d'accord au sein du royaume pour « diriger ». Les Vikings utilisaient très habilement leurs différents types de navires. Certains étaient minces, rapides et aptes au combat. D'autres étaient larges et plus encombrants, mais pouvaient transporter des charges plus lourdes, comme des chevaux. Habituellement, les navires étaient utilisés pour transporter des guerriers, qui étaient par ailleurs les mêmes que les équipages des navires, et les batailles se déroulaient généralement sur terre. En de rares occasions, les navires combattaient en mer, se rangeant du côté de l'ennemi et utilisant des arcs et des flèches, des épées, des haches et du feu. Aujourd'hui, on sait beaucoup de choses sur l'art de la construction navale de cette époque, mais par ailleurs, la connaissance historique des affaires navales jusqu'à la naissance de la marine en 1510 est plutôt sporadique et incomplète.

Dans la dernière partie de l'ère viking, une sorte de conscription fut établie en relation avec le leadership, où la terre était divisée en petites zones (« enclos à navires »), dont chacune devait fournir un navire, un équipage et des provisions pour 16 personnes. semaines. Si l'on partait en tête, c'est-à-dire en marche de guerre, il y en avait parfois qui choisissaient de rester chez eux et de se réchauffer près du feu de la maison, et ils n'étaient pas très bien vus. Les Vikings les appelaient « Ashers ».

Durant la période de transition entre l'ère viking et le Moyen Âge, Copenhague est devenue la capitale du pays. Ils ont choisi de faire de la ville la capitale du pays car elle était située au milieu du royaume danois. Puisque Skåne, Halland et Blekinge appartenaient à cette époque au Danemark. A Copenhague, une sorte de station navale a été créée, dont on trouve encore aujourd'hui des traces, sous les actuelles Archives nationales et Slotsholmsgade, dans la zone située entre l'actuel ministère des Finances et le Musée de la guerre.



Malheureusement, il n'existe pas de cartes de cette époque, mais sur cette carte de 1560, vous pouvez vous faire une idée de l'endroit où se trouvaient les navires.

(source : Collections numériques du Musée National)

Le système de direction fut modifié sous Valdemar le Grand et l'évêque Absalon, qui avaient besoin d'une flotte chaque printemps lorsqu'il fallait combattre les Wends. Il fut ensuite transformé en un impôt qui devait être payé par ceux qui ne fournissaient pas de navires et d'équipages.



(Source : collections numériques du KGB)

Valdemar le Grand  
1131-1182



(Source : collections numériques du KGB)

Mgr Absalon  
1128-1201

Plus tard, Valdemar Sejr fut capable de rassembler une grande flotte qui, en 1219, rassembla des forces si importantes que la partie nord de l'Estonie put être conquise.



(source : Statens Museum for Art)

Dannebrog tombe au ciel Bataille de Lyndanisse 15 juin 1219



(Source : collections numériques du KGB)

Victoire de Valdemar

1170-1241



Le système de gestion s'est éteint vers l'an 1300.

Mais lorsque le roi Erik Menved eut soudainement besoin d'une flotte en 1304, il dut établir une version modernisée du commandement :

(Source : collections numériques du KGB)

Erik Menvévé

1274-1319

Pour chaque groupe d'agriculteurs disposant d'un revenu de 10 000 marks, il fallait équiper un carquois de 50 charges[1], avec de la main d'œuvre et des provisions pour 16 semaines.

Ce système n'a duré que quelques années, puis il s'est éteint.

Lorsque Valdemar Atterdag eut besoin d'une flotte vers 1350, il chargea les bourgs et les shérifs de la mettre en place.

Cette flotte s'empara de Gotland quelques années plus tard, c'est pourquoi le roi suédois Magnus Eriksson dut demander de l'aide à la Hanse[2] contre les Danois.

(Source : collections numériques du KGB)



Valdemar Atterdag

1320-1375



Margrethe d.1

1353-1412

En 1384, c'est la reine Margrethe Ière qui promet de venir en aide à la Hanse contre les pirates et le Danemark fournit neuf navires.

Parmi ceux-ci, sept appartenaient probablement à des nobles et deux à la reine, mais cela n'est pas clair, car il n'existe aucune trace détaillée de cela.

De même, il n'est pas clair non plus si la reine et les nobles ont réellement financé les pirates pour embêter la Hanse.

Dans chaque cas, en 1385, le Danemark a repris le contrôle du marché scanien et des châteaux scaniens de la Ligue hanséatique.

Les navires étaient également appelés « navires de la paix » et environ 1 398 navires équipés de « canons » (canons et canons à poudre) ont été introduits.

(Source : collections numériques du KGB)

De grands intérêts commerciaux étaient en jeu dans la mer Baltique, et le roi danois siégeait à l'entrée et à la sortie, les deux côtes de l'Øresund étant danoises. Presque tous les échanges commerciaux se faisaient sur quille (c'est-à-dire par bateau), le transport terrestre n'étant pas une alternative réaliste sur de longues distances. La Grande Ceinture était très difficile à parcourir jusqu'au début des années 1800, donc tout le commerce passait par l'Øresund.

Ainsi, avec une forteresse de chaque côté du Sound et des navires de guerre à proximité, des péages pourraient être perçus pour le passage.

Ce fut le contexte de la construction de Kronborg près d'Helsingør et de la forteresse Kärnan à Helsingborg.



(Source : collections numériques du KGB)

Grâce à cela, à partir de 1429, le roi danois obtint de bons revenus pour le trésor. Les deux forteresses seules furent mais pas suffisant pour assurer complètement la collecte. Le roi pouvait donc compter sur sa dureté capitaines corsaires qui avaient pour tâche de ramener les navires qui tentaient d'échapper aux saines douanes.

À quoi ressemblaient les navires à cette époque, nous ne le savons que grâce à une série de fresques inexactes.

L.E.K

---

Remarques :

[1] Un dernier terme est un terme très ancien désignant soit une cargaison sèche comprise entre 1,3 et 3,1 mètres cubes de cargaison sèche, soit plus des temps modernes, une charge de navire de 150 pieds cubes avec un poids normal de 2,6 tonnes. Grossièrement calculé, il avait un frémissement de 50 charge une capacité de charge d'env. 100 tonnes.

[2] Le mot Hansa est dérivé d'un vieux mot allemand Hanse désignant une association, ici une association du centres commerciaux les plus importants d'Europe du Nord.