

Section 7 : La période de 1850 à 1864 : L'entre-deux-guerres et la première navires blindés

A peine la paix était-elle conclue et le calme revenu dans les duchés. Avant que le Danemark ne mène à nouveau une politique, cela 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 danoises ont fait pression pour une future frontière danoise à l'Ejderen, c'est-à-dire un royaume incluant le Schleswig.

La flotte connaît à cette époque un violent renouveau, où la vapeur remplace la voile. La marine est ainsi constamment à la pointe des évolutions. Mais chez lui, l'homme n'avait pas fait les préparatifs militaires qui devraient aller de soi dans une politique étrangère aussi audacieuse.

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

Les années suivantes furent également marquées par des conflits persistants entre le Danemark et l'Allemagne sur l'avenir des duchés. La Confédération allemande souhaitait un Schleswig-Holstein unifié, tandis que du côté danois, on réclamait une frontière danoise à l'Ejderen, c'est-à-dire Schleswig en tant que partie du Royaume



L'ensemble de l'État du Danemark

et les duchés

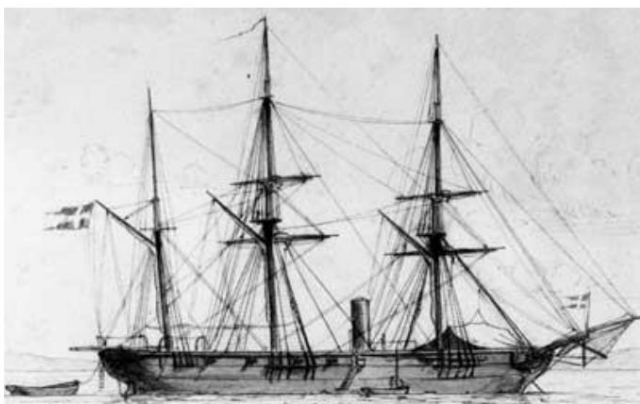
(Source : Centre historique Dybbøl Banke)

Après la première guerre du Schleswig, les bateaux à aubes ont commencé à être remplacés par des navires propulsés par la nouvelle invention : l'hélice du navire. La flotte a ainsi obtenu 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 déployées, ce qui était une vitesse étonnante pour un navire à cette époque.

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

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



La corvette à vis Thor 1851

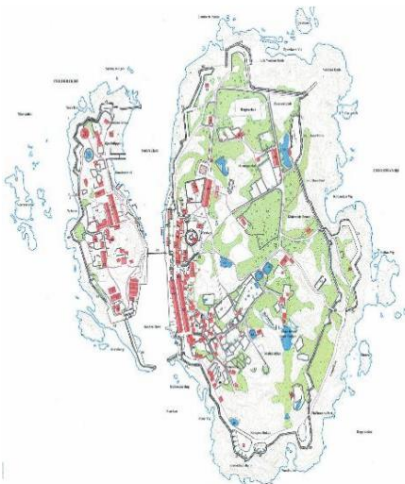
(source : Orlogsmuseet)

La guerre de Crimée éclate

Mais les troubles couvaient également en dehors de l'Europe et, à la fin de 1853, de sombres nuages se sont accumulés. Un conflit armé entre la Russie d'un côté et la France, l'Angleterre et le Royaume de Sardaigne de l'autre semblait inévitable.

Le risque que le Danemark soit impliqué dans ce type de conflit était imminent. Notamment en raison de la situation géographique du pays en tant que porte d'accès à la mer Baltique.

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



Christiansø et Frederiksø

(source : Collections numériques du Musée National)

La petite forteresse désuète de Christiansø acquit soudain une importance stratégique importante en tant que fortification danoise la plus proche de la côte baltique russe. Certaines parties de la flotte étaient également équipées pour la guerre afin de renforcer la neutralité danoise si nécessaire.

Le Danemark a réussi à rester neutre pendant la guerre de 1854-1856, même si, entre autres, La Confédération allemande, dont le Danemark faisait partie via le Holstein, puis la France ont tenté d'amener le pays à renoncer à 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 à l'écart du conflit.

Mais à peine dix ans plus tard, le Danemark a dû payer le prix de son absence de choix de camp.

Le droit de douane sanitaire est supprimé

Depuis 1429, le Danemark collectait des Sundtold pour les navires qui traversaient l'Øresund ou le Grand Belt. Une taxe qui a généré une somme d'argent assez importante dans le trésor danois, mais qui a également irrité les nations qui ont dû payer cette taxe.

Dès 1848, les États-Unis avaient proposé au gouvernement danois de supprimer le Sundtolden pour les navires américains, en échange d'une compensation financière raisonnable. Cependant, la proposition américaine n'a pas immédiatement débouché sur un accord.

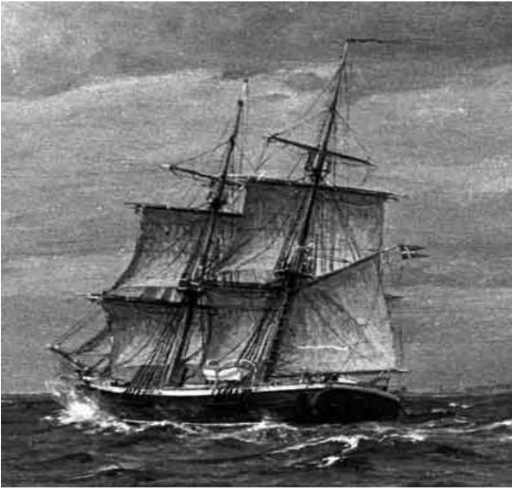
Le 14 avril 1855, les États-Unis annoncent qu'à partir de l'année prochaine ils ne paieront plus Sundtold aux Danois. Il était immédiatement impensable que le Danemark ait recours à la force armée contre les Américains à faire respecter le droit à des coutumes saines.

Au cours de l'automne, une conférence fut convoquée à Copenhague, où l'on devait discuter de l'abolition du Sundtolden, en échange d'une compensation appropriée pour le Danemark.

L'Angleterre était initialement opposée à la proposition danoise, mais au cours de l'année qui suivit 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 a cessé d'exister après plus de 400 ans d'existence.

Le Groenland "redécouvert"



En 1859, le brick Ørnen fut envoyé en Islande et au Groenland. Il devient ainsi le premier navire de guerre danois à visiter le Groenland depuis la frégate Blaahejren en 1736.

Or l'Aigle n'était pas étranger aux longs voyages, car Déjà en 1843-44, il était allé en Amérique du Sud II. Les années suivantes, il effectuait également des voyages vers la Méditerranée et la côte guinéenne, ainsi qu'un poste régulier comme navire-station dans les îles des Antilles.

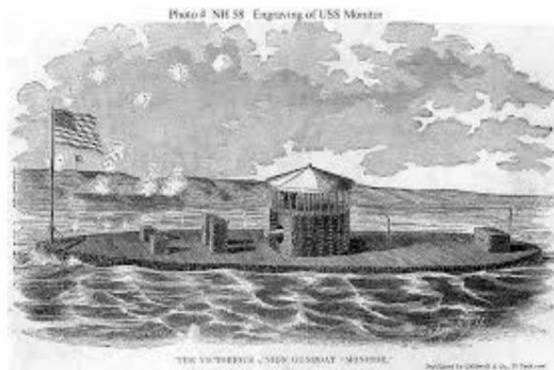
Le brick Ørnen était l'un des navires qui parcouraient les environs.

(source : Orlogsmuseet)

Le premier navire blindé de la flotte

Après la conclusion de la paix en 1850, les travaux de modernisation de la flotte se poursuivirent. Et au cours des 14 années qui se sont écoulées entre les deux guerres du Schleswig, le développement a notamment été 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 navales de la guerre civile américaine qui ont laissé leur marque sur le développement.

À bien des égards, la guerre civile américaine fut la première guerre moderne. L'industrie moderne pourrait 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. Grâce au 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 ce qu'on appelle le « moniteur » (un « navire casemate »), qui était un navire blindé avec à son bord deux grands canons rotatifs.



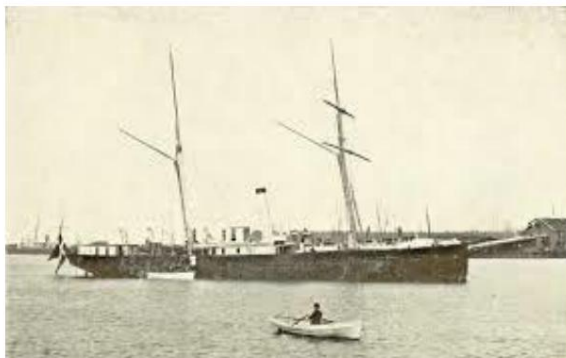
USS Monitor 1862

(Source : Commandement de l'histoire navale et du patrimoine)

Parmi les autres inventions qui ont joué un rôle dans la guerre vers 1864 figuraient les cartouches, les armes de poing rayées à chargement par la culasse et les armes rayées 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 celui-ci était achevé avant que les expériences des premières batailles de la guerre civile américaine n'atteignent l'Europe.

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



La goélette cuirassée Absalon

(source : Collections numériques du Musée National)



La goélette cuirassée Esbern Snare

(source : Orlogsmuseet)

Les navires sont construits en fer avec 3 volets étanches allant de la quille au pont qui divisent le navire en 4 compartiments étanches.

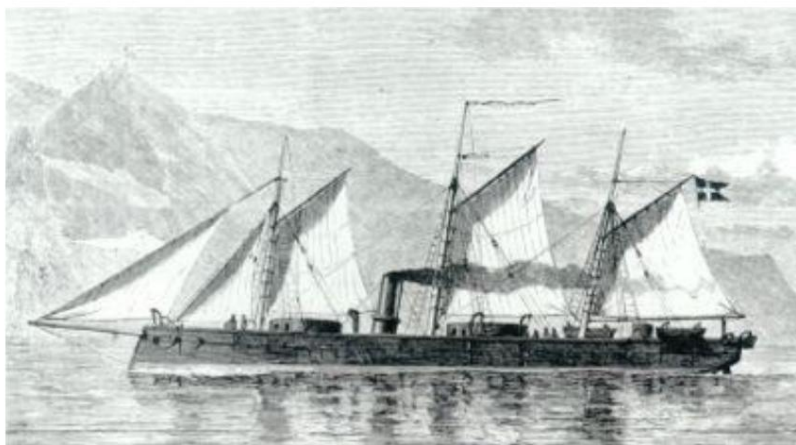
Le pont supérieur est un pont lisse continu, tandis que le pont sous-jacent est interrompu par les salles des machines et des chaufferies.

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. Le salaire pourrait être réduit à certains endroits en raison des canons pivotants installés dans la ligne médiane du navire.

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

L'Absalon et l'Esbern Snare furent les premiers navires blindés de la marine, mais en raison de la faible épaisseur du blindage, ils ne constituaient pas de véritables navires blindés.

À l'automne 1863, la batterie blindée écossaise Rolf Krake arriva.



La batterie blindée Rolf Krake.

(source : Collections numériques du Musée National)

Le navire a été commandé en Angleterre par le gouvernement danois peu de temps après que l'annonce de l'escarmouche de 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 vapeur et sans voiles, donna l'impulsion à un nouveau type de navire, le Monitor. "Rolf Krake" est devenu le premier moniteur en Europe. Par rapport au "Monitor" original, il avait un franc-bord plus élevé et était donc plus navigable.

La tension croissante autour de la question du Schleswig-Holstein rendit 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 doté de canons montés dans des tourelles rotatives. En mars 1862, le premier cuirassé à tourelle, l'USS Monitor, était au combat et avait montré sa valeur, mais au-delà de cela, seuls quatre navires à tourelle avaient été mis en service en Angleterre, et aucun d'entre eux n'était achevé lorsque le ministère de la Marine commanda Rolf Krake 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 danois, le Dannebrog, lancé en 1850, serait rasé et reconstruit en "corvette blindée à batterie fermée et machine à vapeur à hélice". Le paquebot était blindé de plaques de fer forgé de 114 mm 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

(source : Orlogsmuseet)



Dannebrog après conversion en frégate blindée

(source : Collections numériques du Musée National)

Par ailleurs, la flotte avait reçu les trois nouvelles frégates à hélice Niels Juel, Jylland[3] et Sjælland ainsi qu'un partage de corvettes à vis, des canonnières, etc.



Niels Juel

(source : Orlogsmuseet)



Zélande

(source : Orlogsmuseet)



Jutland

(source : Orlogsmuseet)

Les trois nouvelles frégates à hélice Niels Juel, Jylland et Sjælland sont identiques en termes de construction et d'armement, la seule différence immédiate réside dans la machinerie des navires.

Le 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)

Zealand était également équipé de machines anglaises de Maudslay Sons & Fields, bien qu'à 1000 IHK qui a permis au navire de tirer à une vitesse de 10 nœuds (18,5 km/h)

Le Jutland était équipé de machines de Baumgarten & Burmeister composées d'un écraseur basse pression à 2 cylindres de 1 300 IHK qui permettait au navire de tirer à une vitesse de 12 nœuds (22,2 km/h).

Le Jylland est ainsi devenu le premier navire de la flotte doté d'une machine à vapeur de construction danoise pour un navire plus grand.

De nouveau sur le chemin de la guerre

"Le Danemark au propriétaire" était le slogan qui caractérisait la vie quotidienne au Danemark après la paix de 1850, au grand dam de la population des duchés, notamment du Holstein. Après un changement de gouvernement en 1860, la politique de propriété s'impose réellement.

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

Les Danois croyaient aveuglément que les puissances occidentales pouvaient être ralliées 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 s'était montré très dédaigneux à l'égard des commandants navals anglo-français.

Le Danemark était donc très seul lorsque la Prusse et l'Autriche lui présentèrent un ultimatum le 16 janvier 1864 : « Abroger la constitution commune ou en subir les conséquences ».

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

LEK

[1] Le quai existe toujours et est situé à env. 100 mètres au nord du nouveau bâtiment de l'opéra. À côté de 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. C'était en grande partie la zone entre le bâtiment actuel de la Banque Nationale, le Théâtre Royal, Nyhavn et le port. Le quartier devait alors être construit avec des logements et les rues portaient le nom des célèbres rues de la marine. amiraux. Au même moment, le canal Holmen était comblé.

[3] La frégate Jylland est le seul navire danois à vapeur et à voile de la flotte danoise qui existe aujourd'hui. Le dernier voyage actif du Jutland s'est déroulé aux Antilles en 1887-87. Les mâts furent ensuite démontés et le Jylland servit ensuite de navire-caserne jusqu'en 1908. partir des chiffres de la flotte.



Après cela, la frégate connut un destin tumultueux au cours des décennies suivantes. D'abord comme 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 à Nørresundby comme station télégraphique et hébergement pour soldats qui montaient la garde au pont flottant sur le Limfjord. Après la guerre s'est terminée au Jutland en étant ancrée à Sandbjerg Vig au nord de Juelsminde, puis a fonctionné comme station télégraphique jusqu'en 1925.

La frégate Jylland comme beaucoup s'en souviennent
(source : Orlogsmuseet)

En 1934, Thorvald Stauning s'est joint à la bataille pour le trésor national, et les travaux visant à préserver le navire sont devenus un projet d'emploi judicieux pour les chômeurs pendant la crise qu'a connue le pays après le krach boursier de Wall Street en 1929.

De 1936 à 1949, la frégate a servi de lieu d'hébergement à environ 200 000 enfants de province invités dans la capitale lors d'un voyage scolaire par l'« Association pour le séjour des enfants de province à Copenhague ». Mais lorsque la frégate coula dans le port de Copenhague dans la nuit du 2 décembre 1947, il devint évident qu'elle ne convenait plus comme maison de vacances.

La solution fut qu'en 1960, le trésor fut transporté à Ebeltoft pour servir d'attraction touristique. Cependant, ce n'est que dans les années 1980 que les fonds furent réunis pour les réparations nécessaires, de sorte qu'en 1994 les portes du musée Frigatten Jylland purent être ouvertes. La frégate est aujourd'hui le navire de guerre en bois le plus ancien au monde.



Frégate Jylland restaurée avec mât et gréement

(Source : Musée Frigatten Jylland)