



**HAL**  
open science

# Le voyage au Danemark au XVIIIe siècle (1670-1815) : entre Grand Tour et grand Nord

Julien Pevet

► **To cite this version:**

Julien Pevet. Le voyage au Danemark au XVIIIe siècle (1670-1815) : entre Grand Tour et grand Nord. Histoire. 2018. dumas-02176486

**HAL Id: dumas-02176486**

**<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-02176486v1>**

Submitted on 8 Jul 2019

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0  
International License



Julien PEVET

Le voyage au Danemark au XVIIIe siècle (1670-1815) : entre Grand Tour et grand Nord



Le détroit du Sund, gardé par les canons de la forteresse de Kronborg

Mémoire de Master 2 : Sciences humaines et sociales, mention Histoire,  
Parcours Histoire culturelle, politique et des échanges internationaux du  
Moyen âge à nos jours

Sous la direction de Gilles BERTRAND

Année universitaire 2017-2018





Julien PEVET

Le voyage au Danemark au XVIIIe siècle (1670-1815) : entre Grand Tour et grand Nord

Mémoire de Master 2 : Sciences humaines et sociales,  
Mention Histoire, Parcours Histoire culturelle, politique et  
des échanges internationaux du Moyen âge à nos jours  
Sous la direction de Gilles BERTRAND  
Année universitaire 2017-2018

# Remerciements

Pour commencer je voudrais remercier mon directeur de mémoire, monsieur Gilles Bertrand pour son accompagnement durant ce travail. Bien que nous nous soyons relativement peu vus, les échanges par mails notamment en septembre m'ont permis de définir le sujet et de me lancer rapidement dans ce mémoire.

Je voudrais également remercier tous ceux qui m'ont soutenu durant cette année, ma famille et notamment ma mère pour avoir lu et relu ce travail, Julia, mes camarades de classe et nos nombreux échanges sur le mémoire universitaire et nos progressions respectives.

Enfin, je voudrais remercier plus particulièrement Julia Frühauf pour un grand nombre de choses. Pour son aide lors de la mise en page et sa maîtrise de Word, pour la création des cartes, certaines photos et surtout pour m'avoir fait découvrir le Danemark et donné l'occasion de parcourir ce pays.

# Sommaire

Remerciements .....	4
Sommaire .....	5
Table des abréviations.....	6
Introduction.....	7
Partie 1 : Le voyage avant le Danemark .....	16
Chapitre 1 : Le Voyage au Danemark : entre Grand Tour et aventure.....	17
Chapitre 2 Sur les chemins du Danemark .....	38
Partie 2 : Les aspects sociétaux : au cœur de la vision des voyageurs.....	56
Chapitre 3 : Le roi et la société danoise selon les voyageurs .....	57
Chapitre 4 : Agriculture, commerce et manufacture danoise.....	74
Chapitre 5 : La religion et l’histoire au Danemark : objets d’attention.....	88
Partie 3 : Copenhague ou la centralité danoise : une ville aux multiples facettes .....	102
Chapitre 6 : Copenhague et Seeland : au cœur du Danemark.....	103
Chapitre 7 : Copenhague ville de science et d’arts .....	120
Partie 4 : La puissance politique et militaire du Danemark : une source d’intérêts pour les voyageurs .....	135
Chapitre 8 : Les détroits : source de richesse et de puissance du Danemark .....	136
Chapitre 9 : L’aspect militaire : les guerres et la géopolitique danoise .....	150
Conclusion .....	164
Sources .....	168
Tableau récapitulatif des voyageurs .....	170
Bibliographie.....	171
Table des illustrations.....	175
Table des matières .....	176

# Table des abréviations

AN : Archives Nationales

A Colin : Armand Colin

BM : Bibliothèque Municipale

CTHS : Comité des travaux historiques et scientifiques

Collab. : Collaborateur

Dir. : Sous la direction de

Ed. : Edition

PUF : Presses universitaires de France

PUPS : Presses de l'Université Paris-Sorbonne

Vol. : Volume

# Introduction

« *Something is rotten in the state of Denmark*<sup>1</sup> ». Cette citation est tirée de l'œuvre la plus fameuse du grand dramaturge anglais William Shakespeare et pourrait se traduire en français par « il y a quelque chose de pourri au royaume du Danemark ». Bien qu'étant une œuvre fictive écrite à la fin du XVIe siècle et publiée au début du XVIIe, Hamlet est présent dans l'imaginaire des voyageurs et notamment des voyageurs anglais au Danemark. William Shakespeare donne l'image d'un royaume danois gangrené par la corruption et l'inefficacité de ses dirigeants.

Il faut remettre les choses dans leurs contextes, Hamlet est une œuvre de fiction et le choix du Danemark comme cadre montre d'une certaine façon la méconnaissance de l'empire danois à l'époque moderne. Le Danemark fait partie d'un grand ensemble : le Nord, comme le dit Éric Schnakenbourg. Le Nord possède une dimension spatiale et désigne les régions les plus proches de l'étoile polaire et notamment les pays scandinaves<sup>2</sup>. Le Nord est un terme assez vague qui définit de nombreuses réalités bien différentes et laisse aussi parler l'imaginaire des hommes. On imagine à l'époque moderne un territoire mystérieux, recouvert de neige, où le soleil ne se montre jamais. Il y a aussi une connotation négative, l'image d'une contrée lointaine où la civilisation n'a pas encore totalement pénétré. Nous sommes loin de cette réalité au Danemark qui se trouve environ à la même latitude que l'Ecosse.

Mais le Danemark fait partie d'un autre ensemble un peu plus clair et plus facile à définir : la Scandinavie. Selon le dictionnaire Larousse la Scandinavie est une région du nord de l'Europe, qui englobe, au sens large : la Suède, la Norvège, le Danemark, la Finlande et parfois, l'Islande<sup>3</sup>. Les pays scandinaves ont un nombre important de points communs comme l'importance de la mer, du commerce et de la pêche dans leurs sociétés. Le climat assez rude est également un point commun même si le Danemark et le sud de la Suède situés géographiquement plus au sud sont assez épargnés. Une histoire commune est également présente pour la Scandinavie, nous parlons bien évidemment des Vikings. Pour Astrid Helle, historienne spécialiste du Danemark, il n'était pas possible de distinguer Danois, Norvégiens

---

<sup>1</sup>Shakespeare William, Hamlet, Montreuil, Éd. Théâtrales, 2010, texte original 1603, p. 1.1.42.

<sup>2</sup>Schnakenbourg, Eric, *Figures du Nord : Scandinavie, Groenland, Sibérie : perceptions et représentations des espaces septentrionaux du Moyen Âge au XVIIIe siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012, p.11.

<sup>3</sup>Scandinavie. (s.d.). Dans *Dictionnaire Larousse en ligne*. Repéré à <http://www.larousse.fr/encyclopedie/autre-region/Scandinavie/143442>



et Suédois lors des invasions vikings<sup>4</sup>. A l'époque médiévale on assiste à de nombreux raids de ces Vikings en Europe et notamment en France et en Angleterre mais également jusqu'en Méditerranée et en Afrique du nord. Pour mettre fin à ces raids souvent violents et meurtriers, en 911 le roi de France Charles III est contraint de donner une partie de son royaume au chef viking Rollon. C'est la naissance de la Normandie où de nombreux Vikings s'installent et établissent une société prospère<sup>5</sup>. Outre les raids vikings, les pays scandinaves ont à un moment de l'histoire formé un seul et même pays sous domination danoise, cet état résulte de l'Union de Kalmar sous l'égide de la reine Margrethe qui durera de 1389 à 1523<sup>6</sup>. Après cette union, c'est le début des grandes rivalités entre le Danemark et la Suède qui se poursuivront jusqu'au XVIIIe siècle ce que l'on pourra voir dans le regard des voyageurs.



Figure 1 : Carte de la Scandinavie (sans l'Islande) Source : freeworldmap

<sup>4</sup>Helle, Astrid, *Histoire du Danemark*, Paris, Hatier, 1992, p.19.

<sup>5</sup>*Ibid.*, p.35.

<sup>6</sup>*Ibid.*, p.67.

Il est important de savoir qu'au XVIIIe siècle le Danemark est un empire, il est donc important de définir ses frontières. Tout d'abord nous avons le Danemark à proprement parler, celui sur lequel notre recherche se portera. Il est composé d'une partie continentale au nord de l'Allemagne appelée le Jutland. Les principales villes du Jutland au XVIIIe siècle sont Ribe, Kolding, Aarhus, Viborg, Aalborg, nous reviendrons sur ces villes dans les différents chapitres. On retrouve ensuite une multitude d'îles, 406 dont 97 habitées<sup>7</sup>. Les deux principales sont l'île de Fionie avec comme capitale Odense et l'île de Seeland où se trouve la capitale et le centre du royaume : Copenhague. La superficie totale du Danemark proprement dit est de 43 000km<sup>2</sup><sup>8</sup>. Il est séparé de la Suède par le détroit du Sund d'une largeur de 20 km, c'est un détroit stratégique car il permet l'accès à la mer Baltique et à des ports comme Saint Pétersbourg, Stockholm ou Lubeck. Entre le Jutland et l'île de Fionie on retrouve un autre détroit nommé le Petit Belt et entre la Fionie et l'île de Seeland on retrouve le Grand Belt. Ces trois détroits sont des lieux stratégiques sur lesquels nous reviendrons. Au nord, le Danemark est séparé de la Norvège par le Skagerrak. Au sud, on note la présence d'une frontière terrestre avec le duché de Schleswig-Holstein.

La Norvège ainsi que le Schleswig-Holstein sont des possessions danoises au XVIIIe siècle, au même titre que l'Islande, le Groenland et les Îles Féroé. Au-delà de l'Europe le Danemark n'est pas en reste et possède des comptoirs en Afrique notamment dans l'actuel Ghana et en Inde comme Tranquebar et Serampore. Nous ne devons également pas oublier les Antilles danoises avec les îles de Saint-Thomas et Sainte-Croix. Une compagnie des Indes est créée au XVIIIe siècle pour exploiter cet empire colonial. Nous avons donc un véritable empire colonial danois au cours du XVIIIe siècle témoin de la puissance du royaume. Nous avons fait le choix de nous concentrer seulement sur le Danemark proprement dit dans ce travail et d'exclure les possessions extérieures. Seule la question du duché de Schleswig-Holstein pose une réelle interrogation mais le choix de l'exclure du Danemark est motivé par notre corpus de source. En effet les voyageurs tendent à parler du duché comme de l'Allemagne notamment via sa position géographique au bord de l'Elbe, mais nous reviendrons sur ce point lors du second chapitre.

---

<sup>7</sup>*Ibid.*, p.13.

<sup>8</sup>*Ibid.*



Figure 2 : Le Danemark au XVIIIe siècle<sup>9</sup>

Pour comprendre l'histoire du Danemark au XVIIIe siècle qui sera en fil rouge de notre travail à travers le regard des voyageurs, nous devons rapidement revenir sur le XVIIe siècle qui permet de comprendre la politique du Danemark au XVIIIe siècle. Le XVIIe siècle est marqué par l'émergence de la puissance suédoise qui inquiète les souverains danois. La guerre de Trente Ans illustre cette rivalité, Christian IV intervient dans la guerre de Trente Ans en se présentant comme le défenseur et le leader du protestantisme face à l'Empire catholique<sup>10</sup>. S'en suivirent de nombreuses déconvenues de l'armée danoise face à l'Empire puis face à la Suède qui profite de la faiblesse danoise. La guerre de Trente Ans apparaît donc comme un véritable tournant, un déclin danois et un essor suédois, la principale puissance du Nord devient la Suède au détriment du Danemark. La suite du siècle est animée par la volonté danoise de revanche qui aboutit à de nombreuses batailles entre les deux puissances. Le Danemark perd sa souveraineté sur la Scanie en 1658 au traité de Roskilde. La Scanie correspond aujourd'hui au sud-ouest de la Suède, en face des côtes danoises et de

<sup>9</sup>Pourchasse, Pierrick, « Le dynamisme des petits ports de l'espace Baltique au XVIIIe siècle » dans *Rives méditerranéenne*, accessible en ligne : <https://rives.revues.org/3854>.

<sup>10</sup>Kjesgaard, Erik, *Une Histoire du Danemark*, Copenhague, Ministère royal des affaires étrangères du Danemark, 1975, p.256.

Copenhague. Cette perte est une perte très importante car elle signifie la perte du contrôle total du détroit du Sund car dorénavant la Suède se situe de l'autre côté du détroit, mais nous reviendrons sur cela dans un chapitre consacré à l'importance des détroits pour le Danemark.

Nous voyons donc que le XVII<sup>e</sup> siècle est un siècle marqué par la guerre et les rivalités en mer Baltique. Nous allons ici nous intéresser à un large XVIII<sup>e</sup> siècle qui commence en 1670 et se termine en 1815. La date de 1670 a été choisie par rapport à notre corpus de source, notre premier voyageur voyage durant l'année 1671, c'est également pour le Danemark le début du règne de Christian V. L'année 1815 correspond quant à elle au congrès de Vienne et à la fin de la période napoléonienne. Une période agitée en Europe, le Danemark ne fait pas exception et participe aux guerres dans le camp de la France.

Le contexte culturel du XVIII<sup>e</sup> siècle est également très important et se retrouvera au fil de notre travail. C'est le siècle des Lumières, un « mouvement philosophique qui domina le monde des idées en Europe au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>11</sup> ». La connaissance est au centre du mouvement, ce qui amène de nombreuses découvertes scientifiques et un développement important de la science. C'est un mouvement qui trouve son origine en France et en Angleterre mais qui touche toute l'Europe à différentes échelles, du Danemark jusque dans les Etats du Pape. La volonté de connaissance totale du monde, de maîtriser tous les espaces amène certains hommes à se rendre dans ce qu'on pourrait appeler le grand Nord. Ce grand Nord n'inclut pas le Danemark, il inclut des zones se situant à des latitudes élevées, proche du cercle polaire à l'image du Groenland, de l'Islande ou du nord de la Norvège, de la Suède et de la Finlande. En plus de ces voyages en terres que l'on peut qualifier d'inconnus, c'est également le siècle où se développent les récits de voyages. Cela est bien mis en avant par l'historienne Yasmine Marcil dans son ouvrage *La fureur des voyages : Les récits de voyage dans la presse périodique (1750-1789)*. Elle nous montre ce développement en nous disant par exemple que le nombre de récits de voyages publiés en France ou à l'étranger a plus que doublé entre le XVII<sup>e</sup> siècle et le XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>12</sup>. Cela permet aux lecteurs de mieux connaître le monde tout en ne voyageant pas, et peut également donner l'envie de voyager car le voyage se développe également au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle. Ces récits ont donc pour but d'instruire mais également de relater une expérience de voyage, une expérience personnelle. Le Grand Tour occupe une

---

<sup>11</sup>Les Lumières (s.d.). Dans *Dictionnaire Larousse en ligne*. Repéré à [http://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/si%C3%A8cle\\_des\\_Lumi%C3%A8res/130660](http://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/si%C3%A8cle_des_Lumi%C3%A8res/130660)

<sup>12</sup>Marcil, Yasmine, ouvrage *La fureur des voyages : Les récits de voyage dans la presse périodique (1750-1789)*, Paris, H. Champion, 2006, p.11.

place importante dans ces voyages, nous reviendrons sur ce point dans le développement mais nous pouvons d'ores et déjà tenter de le définir : le Grand Tour est un voyage d'éducation, pratiqué le plus souvent, mais pas exclusivement par les fils de la noblesse<sup>13</sup>. Le Grand Tour se pratique dès le XVIe siècle et est un voyage européen notamment en France et en Italie effectué par les jeunes anglais accompagnés bien souvent d'un précepteur. Mais il n'y a pas que les Anglais qui voyagent, ce phénomène touche un grand nombre de pays d'Europe. Il est intéressant de mettre en avant le fait que la Scandinavie et le Danemark sont totalement exclus du Grand Tour, les jeunes nobles ne se rendent pas en Scandinavie dans le cadre du Grand Tour.

Le Danemark se situe donc à la frontière entre deux mondes, le monde civilisé où les jeunes élites européennes voyagent. Éric Schnakenbourg dans son ouvrage *Figures du Nord : Scandinavie, Groenland et Sibérie. Perceptions et représentations des espaces septentrionaux du Moyen Âge au XVIIIe siècle* nous montre à travers les yeux d'un voyageur, Jacques-Philippe de La Combe de Vrigny, que l'Elbe apparaît comme une barrière à ne pas dépasser pour les voyageurs<sup>14</sup>. Hambourg apparaît comme la dernière place digne d'intérêt, tout ce qui se situe au nord apparaît comme méconnu, lointain et sans importance<sup>15</sup>. De plus le Danemark ne fait pas partie du grand Nord qui suscite l'intérêt des voyageurs et des scientifiques avec les expéditions de l'Académie française l'image de celle de Maupertuis. Le Danemark se retrouve donc entre deux mondes, entre une Europe civilisée et une zone d'exploration inconnue. C'est donc un espace périphérique qui n'intéresse que très peu les voyageurs au cours de l'Époque moderne, ce qui rentre en contradiction avec le fait que le Danemark soit un véritable empire avec des possessions de partout dans le monde. Nous constatons que malgré ce statut d'empire et son glorieux passé viking, à l'époque moderne le Danemark est ignoré par la plupart des voyageurs. Nous allons un peu nuancer cela et montrer que malgré tout des voyageurs se sont rendus au Danemark au XVIIIe siècle.

Avant le XVIIIe siècle, Yves Bérenger dans sa thèse *Voyages, voyageurs et récits imprimés de voyages français dans le Nord scandinave au dix-septième et dix-huitième siècle* nous donne un historique des voyages en Scandinavie avant le XVIIIe siècle. Ces voyages sont notamment dus à l'influence de la France et à l'alliance politique avec la Suède. Le

---

<sup>13</sup>Bély, Lucien, dir, *Le voyage à l'époque moderne*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2004, p.8.

<sup>14</sup>Schnakenbourg, Eric, *op.cit.*, p.15.

<sup>15</sup>*Ibid.*, p.15.

monde artistique de la reine Christine de Suède au XVIIe siècle est composé de beaucoup de Français<sup>16</sup>. Avant cela au XVIe siècle, beaucoup de Français sont venus chercher fortune dans les pays du Nord et notamment dans le domaine militaire<sup>17</sup>. Mais on retrouve également des artisans venus exporter le savoir-faire français, Bérenger donne l'exemple du relieur Antoine Maillet. Le Danemark et la Suède ne sont pas découverts au XVIIe et au XVIIIe siècle, mais les voyages s'intensifient durant ces deux siècles et notamment durant le XVIIIe siècle.

Les voyages au Danemark au cours de l'époque moderne n'ont été que très peu étudiés par les historiens. Certains d'entre eux s'intéressent aux voyages dans le Nord ou en Scandinavie à l'image d'Erik Schnakenbourg dans *Figures du Nord : Scandinavie, Groenland et Sibérie. Perceptions et représentations des espaces septentrionaux du Moyen Âge au XVIIIe siècle* ou encore Yves Bérenger dans sa thèse *Voyages, voyageurs et récits imprimés de voyages français dans le Nord scandinave au dix-septième et dix-huitième siècle*. L'ouvrage d'Erik Schnakenbourg concerne principalement le grand Nord : l'Islande (car c'est un spécialiste de l'Islande), la Laponie etc. Il ne s'intéresse que très peu au Danemark. Yves Bérenger quant à lui s'intéresse aux voyages au Danemark mais sur un plan d'égalité avec le reste de la Scandinavie. L'ouvrage de Vincent Fournier *Le voyage en Scandinavie : anthologie de voyageurs, 1627-1914* ne traite que très peu du Danemark, l'immense majorité des voyages étudiés dans ce livre traite de la Laponie ou de l'Islande. Nous pourrions également nous attendre à voir le Danemark dans le livre *Voyageuses dans l'Europe des confins, XVIIIe-XXe siècles* sous la direction de Nicolas Bourguinat, mais là aussi nous restons sur notre faim. En effet dans cet ouvrage seul le voyage de Marie Wollstonecraft en Scandinavie durant l'époque moderne a un réel intérêt pour nous. Nous voyons donc que l'historiographie concernant le voyage au Danemark au XVIIIe siècle est assez faible, le centrage sur le Danemark, à notre connaissance, n'existe pas. Nous allons essayer dans la mesure de nos possibilités de combler ce manque historiographique avec notre travail.

La problématique de notre travail sera entre Grand Tour et grand Nord, comment peut-on caractériser les voyages au Danemark au cours du XVIIIe siècle ? Qu'est ce qui retient l'attention des voyageurs ? Pour répondre à cette question nous avons sélectionné un corpus

---

<sup>16</sup>Bérenger, Yves, *Voyages, voyageurs et récits imprimés de voyages français dans le Nord scandinave au dix-septième et dix-huitième siècle*, sous la direction de Jean Bérenger, Paris, Université Paris IV, 2003, p.12.

<sup>17</sup>*Ibid.*, p.8.

de sources. Nous avons étudié une vingtaine de relations de voyages<sup>18</sup>, par des voyageurs bien différents par leurs nationalités, leurs sexes et le but de leurs voyages. Les dates de voyages sont également différentes, le premier texte de notre corpus traite d'un voyage effectué en 1672, et le dernier en 1804. Les voyageurs n'ont donc pas forcément vu les mêmes choses, car la société danoise est en mutation au cours du XVIIIe siècle mais nous reviendrons sur ce point dans le développement. La nature des textes est également différente. Certains textes sont de véritables journaux de voyages, racontant le voyage étape par étape, jour après jour à l'image de l'abbé Outhier. Cela bien souvent dans un but de réutiliser les données, pour Yves Bérenger le journal de voyage et le moyen le plus sûr de se rapprocher de la réalité du voyage<sup>19</sup>. D'autres textes sont des mémoires, dans ce cas-là le récit est écrit après et parfois bien après le voyage comme pour le cas du récit de Paul-Charles-Amable de Bourgoing. Dans ce cas-là, la vérité peut parfois avoir été modifiée voire enjolivée car la mémoire humaine n'est pas infaillible. Enfin, une partie de nos relations de voyages se présentent sous la forme de relation épistolaire, certaines sont fictives d'autres sont réelles. Il est souvent compliqué de faire la différence entre la relation épistolaire fictive et celle réelle. Pour ce dernier genre, selon Bérenger les auteurs sont moins libres dans leur style<sup>20</sup>. A l'intérieur de la relation le style est parfois bien différent, la première personne du singulier est majoritairement utilisée dans le but de partager une expérience très personnelle. Mais certaines relations sont très subjectives, l'auteur donne beaucoup son avis, d'autres très descriptives et d'autres très brèves. Les tons sont différents, on peut y voir parfois un pré romantisme, mais d'autres comme celui de Regnard utilisent un ton très humoristique. Les relations de voyages sont également souvent dédiées dans l'introduction, cela montre l'engouement pour ce type de récit. Les auteurs mettent souvent en avant dans l'introduction l'aspect éducatif de leurs ouvrages parfois ils se présentent comme véritable guide de voyage. En plus d'instruire le lecteur, les relations de voyages permettent la distraction d'où le ton humoristique que l'on retrouve parfois. Finalement le plus important est de comprendre que chaque récit de voyage est unique, certaines choses sont vues par tous les voyageurs mais avec des yeux différents. Il est essentiel de prendre en compte le caractère unique d'une relation de voyage, à travers ses écrits nous pouvons nous imaginer le caractère de l'homme qui l'a écrite il y a trois cents ans. Les dates des textes de notre corpus montrent un creux des voyages durant le milieu du XVIIIe siècle. De 1740 à 1765 nous ne retrouvons pas un seul voyageur au Danemark, avant

---

<sup>18</sup>Par ce terme nous regroupons tous les types de récit de voyages

<sup>19</sup>*ibid.*, p.466.

<sup>20</sup>*ibid.*

1740 on retrouve le nombre de huit relations de voyages et après 1765 nous avons douze relations de voyages. Ce qui montre que le récit de voyage s'est plus développé au cours de la seconde moitié du XVIIIe siècle. Nous n'avons pas trouvé de réponses satisfaisantes à ce creux des voyages, peut-être la guerre de Succession d'Autriche ainsi que la guerre de Sept Ans malgré la neutralité du Danemark. Il est sûrement plus difficile de voyager pour un Français ou un Anglais durant ces périodes de guerres. Les sources se parlent parfois, remettent en question leurs prédécesseurs ou à l'inverse confirment ce qu'ils ont dit. Nous pouvons imaginer qu'avant de voyager au Danemark beaucoup de voyageurs ont consulté les récits de voyages de leurs prédécesseurs.

Au niveau de la bibliographie, nous allons utiliser un nombre important de manuels généraux comme nous l'avons fait dans l'introduction. Nous pouvons donner comme exemple l'ouvrage d'Astrid Helle *Histoire du Danemark*, celui d'Erik Kjersgaard : *Une histoire du Danemark*, celui de Ludvig Krabbe : *Histoire de Danemark*, celui de Bert Rying et Mikael Rode *Le Danemark : manuel officiel*. Pour le voyage à l'époque moderne, nous avons là aussi un nombre important d'ouvrages comme *La fureur des voyages les récits de voyage dans la presse périodique (1750-1789)* de Yasmine Marcil, *le voyage à l'époque moderne* de l'association des historiens modernistes des universités ou encore l'ouvrage de Jeremy Black en anglais *The British abroad : the Grand Tour in the eighteenth century*. En plus de ces ouvrages assez généraux, nous allons consulter les ouvrages plus spécialisés que nous avons présentés un peu plus haut en parlant de l'historiographie.

Notre travail est organisé en quatre parties composées de deux ou trois chapitres. La première partie concerne plus le voyage en lui-même, avant d'arriver au Danemark. La seconde se concentre sur les aspects sociétaux qu'observent les voyageurs. La troisième partie s'intéresse à l'importance de la ville de Copenhague la capitale du royaume, et enfin la dernière partie concerne la politique extérieure du Danemark et les sources de la puissance du pays.



# Partie 1 : Le voyage avant le Danemark

C'est un aspect important à traiter, en effet un voyage est au XVIIIe dans la grande majorité des cas préparé par les voyageurs. On ne se rend pas au Danemark par hasard, et on retrouve d'autres espaces européens liés au voyage au Danemark. Nous allons donc voir deux chapitres, le premier s'intitule le voyage au Danemark entre Grand Tour et aventure, le second s'intéresse quant à lui aux routes et aux chemins pour se rendre au Danemark.



*Figure 3 : La mer du Nord depuis la côte ouest du Jutland : un des chemins pour se rendre au Danemark*

# Chapitre 1 : Le Voyage au Danemark : entre Grand Tour et aventure

## L'art de voyager au XVIIIe siècle

### Le Grand Tour aux portes du Danemark

Nous avons déjà abordé cette idée lors de l'introduction, nous allons la préciser ici et poser notamment des bornes géographiques. Nous pouvons tout d'abord revenir sur la définition du Grand Tour. C'est un voyage de formation, à but éducatif effectué par la noblesse et notamment la noblesse anglo-saxonne à travers toute l'Europe. Comme le met en avant Jeremy Black dans son ouvrage *The Grand Tour in the eighteenth century* ce sont principalement le royaume de France et la péninsule italienne avec les villes de Rome, Florence, Venise et Naples<sup>21</sup> qui sont la cible de ces voyages. Le choix de visiter ces deux espaces géographiques se fait dans une idée de renforcer sa culture, en effet le royaume de France au XVIIIe siècle brille dans toute l'Europe d'un point de vue culturel. C'est le berceau des Lumières, là où il faut aller pour rencontrer Voltaire, Rousseau ou Montesquieu. L'Italie quant à elle profite du dynamisme de ses villes à l'époque médiévale, de la Renaissance qui toucha l'Italie et bien sûr de la grandeur antique de Rome qui a laissé beaucoup de vestiges qui attirent les voyageurs. Mais le Grand Tour n'a pas de règles précises, chaque voyage est différent, le monde germanique est parfois inclus dans le Grand Tour avec des villes comme Hanovre, Berlin, Dresde, Prague, Vienne<sup>22</sup>. A l'inverse, on retrouve des voyageurs français et allemand se rendant sur les îles britanniques au XVIIIe siècle mais ce phénomène reste moins important que les britanniques sur le continent. Le monde germanique, les Provinces-Unies et tous les autres pays hors France et Italie sont appelés les « *low country* » par Jeremy Black pour mettre en avant le nombre de voyages moins importants<sup>23</sup>. Mais il y a quand même des voyageurs qui se rendent dans ces pays dans le cadre du Grand Tour, c'est ce que nous voyons sur la carte ci-dessous, les villes fréquentées par les voyageurs sont inscrites.

---

<sup>21</sup>Black, Jeremy, *The Grand tour in the eighteenth century*, New York, Sutton publishing, 1997, p.11.

<sup>22</sup>*ibid.*

<sup>23</sup>*ibid.*

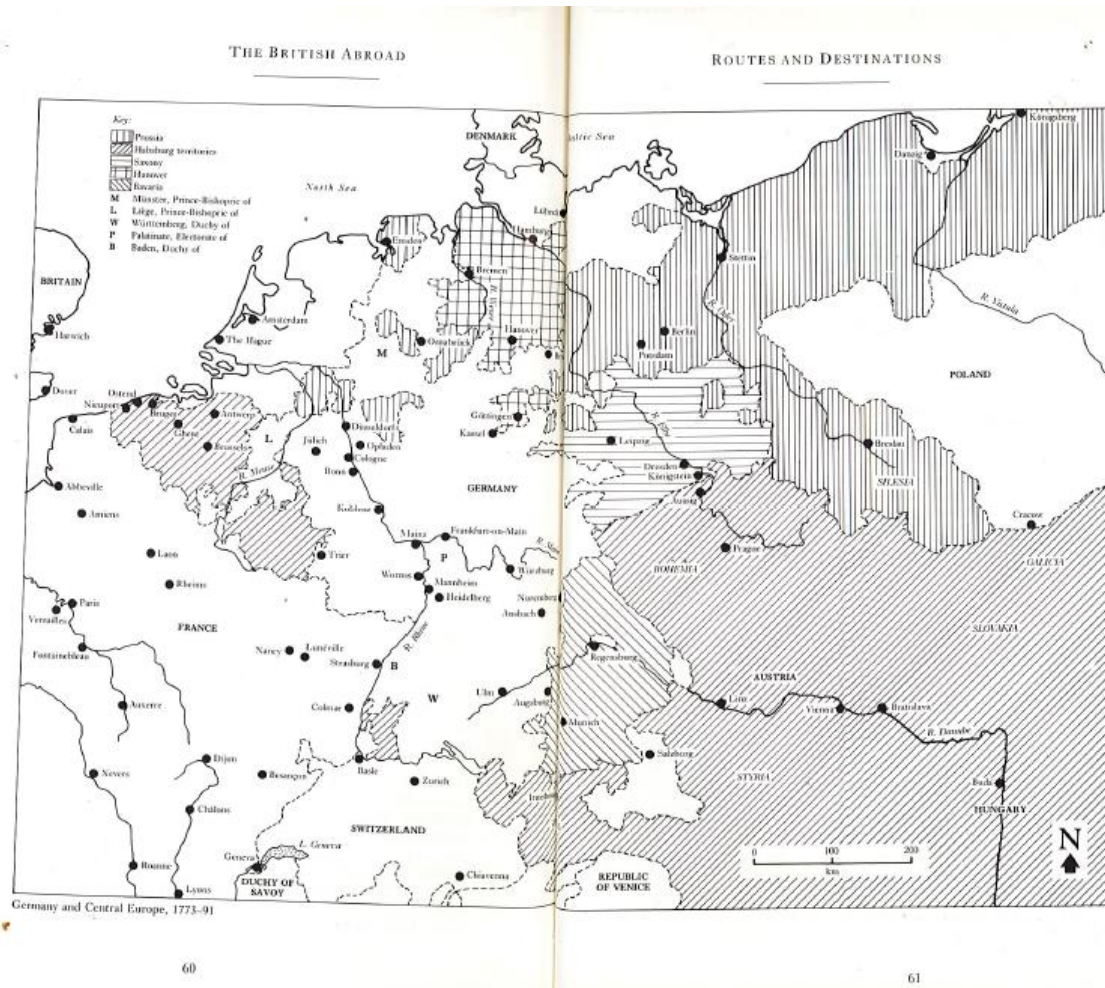


Figure 4 : Le Grand Tour dans le monde germanique<sup>24</sup>

Nous voyons donc que le Danemark n'apparaît pas sur cette carte, il n'est pas fréquenté par les voyageurs du Grand Tour. Mais non loin du Danemark, le monde germanique attire quelques visiteurs anglais. Notamment dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle moment où il devient populaire en Angleterre comme une route pour se rendre ou rentrer d'Italie<sup>25</sup>. C'est notamment le cas du Hanovre qui s'explique par les liens entre l'Angleterre et la ville d'Hanovre. En effet la couronne Britannique en 1714 passe à George I<sup>er</sup> anciennement duc de Brunswick-Lunebourg, originaire de la ville de Hanovre. La Saxe et les villes de Dresde ou Leipzig sont également visitées profitant d'être sur le chemin pour se rendre à Vienne en passant par Prague. Berlin est-elle visitée depuis le règne de Frédéric II. Hambourg est parfois aussi visitée, mais apparaît davantage comme un détour depuis Hanovre. Le monde germanique a certains attraits d'un point de vue culturel ainsi par

<sup>24</sup>*Ibid.*, p. 61.

<sup>25</sup>*Ibid.*, p. 62.

exemple dans le domaine musical qui est plus que florissant avec des hommes comme Jean-Sébastien Bach. L'aspect religieux peut aussi avoir son importance, les origines du protestantisme sont germaniques avec les écrits de Martin Luther même si les britanniques sont pour la plus grande majorité anglicans. Martin Luther reste un personnage important de l'époque moderne et a pu attirer des voyageurs dans le monde germanique. Nous parlons de monde germanique car c'est un territoire divisé en une multitude d'Etats avec une multitude de cours différentes, c'est aussi ce qui a pu attirer les voyageurs anglais selon Jeremy Black<sup>26</sup>.

Il est également intéressant de remarquer que sur cette carte tirée d'un manuel d'histoire, le duché de Schleswig-Holstein est coupé en deux. Le Holstein apparaît comme faisant partie du monde germanique et le Schleswig est quant à lui inclus dans le Danemark, c'est un point sur lequel nous reviendrons. Cette petite analyse des limites géographiques du Grand Tour dans le nord de l'Europe nous permet de voir que le Danemark ne fait pas partie du Grand Tour. Mais nous voyons aussi que le Grand Tour n'est pas si loin que cela des frontières du Danemark. Hambourg, Lubeck ne sont qu'à quelques centaines de kilomètres. Mais les voyageurs ne franchissent pas l'Elbe qui apparaît comme un grand obstacle. L'Elbe est le second plus grand fleuve d'Allemagne après le Rhin, mais il existe un nombre de ponts importants pour le franchir à l'époque moderne et notamment à Hambourg, le faible nombre de voyages au Danemark n'est donc pas une question de possibilité. Nous allons voir maintenant les voyageurs de notre corpus et leurs caractéristiques.

### **Les différents types de voyageurs dans notre corpus**

Nous allons maintenant présenter un peu plus nos voyageurs et leurs textes. Tout d'abord leurs nationalités, sur nos vingt voyageurs sept sont anglais (ou Britanniques). 35 % de nos textes concernant donc des voyageurs venus d'outre-manche, 65 % proviennent de voyageurs français. Nous avons donc étudié une majorité de voyageurs français, nous pouvons l'expliquer par la langue, il est plus facile de trouver un texte en français qu'en anglais en France. Cela montre également que ce sont les voyageurs anglais et les voyageurs français qui voyagent le plus, nous n'avons pas trouvé de voyageurs italiens, allemands ou encore espagnols traduits en français.

---

<sup>26</sup>*ibid.*, p. 59.

Au niveau du sexe, nous avons une immense majorité d'hommes. Un seul texte de notre corpus est écrit par une femme, Marie Wollstonecraft<sup>27</sup>. Les 19 autres sont écrits par des hommes. Cela montre que le voyage au Danemark ne diffère pas sur ce point-là des autres voyages à l'époque moderne, en effet l'écrasante majorité des voyageurs sont des hommes. Le Grand Tour concerne des hommes nobles. Nicolas Bourguinat dans son *ouvrage Voyageuses dans l'Europe des confins, XVIIIe-XXe siècles* tend à montrer que les voyages concernant des femmes sont plus importants à partir du XIXe siècle. En effet dans cet ouvrage, un seul voyage traite du XVIIIe siècle<sup>28</sup> et c'est encore celui de Mary Wollstonecraft.

En ce qui concerne la date des voyages, nous pouvons reprendre ce que nous avons dit en introduction, nous assistons à une coupure de 1740 à 1765. Avant cette date donc de 1670 à 1765 nous avons seulement huit récits de voyages. De 1765 à 1804 nous avons douze récits de voyages. Durant une petite centaine d'année, nous retrouvons seulement 42% de notre corpus, les 58% restant ont été écrits seulement en 40 ans. Cela est encore plus frappant si l'on prend seulement les récits d'auteurs britanniques, en effet l'on ne retrouve qu'un seul texte avant 1765, les six autres sont écrits après 1765. John Carr qui publie son voyage en 1804 le signale dans sa préface « Le pays dont ma plume va tracer ici l'esquisse n'a encore été parcouru que par un petit nombre d'Anglais<sup>29</sup> ». Cela confirme la tendance évoquée par Yasmine Marcil dans son ouvrage *La fureur des voyages dans la presse périodique ( 1750-1789 )*, la deuxième partie du XVIIIe siècle est la plus riche en ce qui concerne les récits de voyages<sup>30</sup>. Ce qui est également confirmé par le traducteur des voyages de Joseph Marshall en 1776 : « Le succès des différents Voyages qui ont été publiés en France depuis quelques années<sup>31</sup> ». Cela montre le succès des relations de voyages à la fin du XVIIIe siècle.

Pour ce qui est de la nature du texte, nous avons une majorité de journaux de voyages, quelques textes se présentant comme des mémoires et quelques relations épistolaires. Le style épistolaire semble être plus populaire chez les auteurs britanniques, en effet trois de nos sept relations de voyages d'auteurs d'outre-manche sont écrits sous forme de lettres. Il n'est pas forcément évident de savoir si cette relation épistolaire est réelle ou simulée. Les auteurs français de notre corpus utilisent eux majoritairement le modèle du journal de voyage. Le

---

<sup>27</sup>Wollstonecraft Mary, *Lettres de Scandinavie*, Aix en Provence, Presses universitaires de Provence, 2013, 1<sup>ère</sup> éd. 1796.

<sup>28</sup>Bourguinat, Nicolas, dir, *Voyageuses dans l'Europe des confins, XVIIIe-XXe siècles*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2014, p.5.

<sup>29</sup>Carr John, *L'été du Nord ou voyage autour de la baltique par le Danemarck, la suède, la Russie et partie de l'Allemagne dans l'année 1804* vol 1, Paris, Chaumerot, 1808, p. 5.

<sup>30</sup>Marcil, Yasmine, *La fureur des voyages dans la presse périodique (1750-1789)*, Paris, H. Champion, 2006, p.10.

<sup>31</sup>Marshall, Joseph, *Voyages dans la partie septentrionale de l'Europe 1776*, Paris, Chez Dorez, 1776, p. 11.

journal de voyage semble être la forme qui se rapproche le plus de la vérité du voyage, mais les critiques sur les relations de voyages sont très présentes au XVIIIe siècle. En effet la véracité de ces dernières est souvent mise en cause comme le montre Yasmine Marcil. Elle cite Furetière et son *Dictionnaire universel français et latin*, qui selon Strabon « tout homme qui conte ses voyages est un menteur<sup>32</sup>. » Le scepticisme est déjà présent au XVIIIe siècle et aujourd'hui nous ne devons pas toujours prendre les relations de voyages au pied de la lettre et peu importe leurs natures.

Pour terminer, nous allons nous intéresser aux auteurs en eux-mêmes. Chez nos auteurs anglais, cinq de nos auteurs ont pu être identifiés et sont connus aujourd'hui pour d'autres faits que leurs récits. Nous n'avons que deux inconnus, Joseph Marshall et Andrew Swinton. Nous pouvons émettre l'hypothèse que ces deux auteurs écrivent peut-être sous un pseudonyme, ou n'ont écrit que cette unique relation de voyage. En ce qui concerne les cinq autres, ce sont des écrivains reconnus à l'image de Mary Wollstonecraft, John Carr, William Coxe, Nathaniel Wraxall. Le plus jeune au moment de son voyage a 23 ans, le plus vieux a 44 ans et les autres sont dans la trentaine. Chez les voyageurs français nous avons plus de diversité, nous n'avons qu'un seul inconnu : Jacques-Philippe La Combe de Vrigny qui voyage pour le compte du roi d'Angleterre. Pour le reste, nous avons des savants également hommes d'églises à l'image de Jean Picard ou Reginald Outhier. On retrouve des hommes de lettres bien sûr comme Jean-François Regnard, Delaporte, Jouvin de Rochefort. Il y a également des personnes catégorisées comme voyageurs comme le baron de Lahontan, ou Bougrenet de la Tocnaye, de futurs hommes politiques à l'image de Fortia de Piles ou Paul-Charles-Amable de Bourgoing. Pour finir des militaires et navigateurs comme De Kerguelen de Trémarec ou Folligny. L'âge moyen est là aussi autour de la trentaine, le plus jeune a une dizaine d'années et le plus vieux a 51 ans. Nous connaissons maintenant un peu mieux les auteurs des textes de notre corpus, nous allons maintenant nous intéresser à leurs différentes façons de voyager.

---

<sup>32</sup>Marcil, Yasmine, *op.cit.*, p.28.

## L'importance du passeport et des lettres de recommandation

Il faut tout d'abord revenir sur le terme passeport et le replacer dans le contexte du XVIII<sup>e</sup> siècle. Le passeport à cette époque n'a pas toute la portée du passeport d'aujourd'hui. C'est la plupart du temps un simple laissez passer et un moyen pour les villes de taxer les voyageurs étrangers qui doivent se munir de celui-ci. C'est le cas au Danemark notamment montré par Albert Jouvin de Rochefort qui voyage en 1672, il nous dit que pour entrer ou sortir de Copenhague les étrangers doivent « montrer leurs passeports<sup>33</sup>». Il met également en avant le fait que c'est une coutume dans les pays septentrionaux. Le passeport s'obtient à la « maison de la ville » toujours selon ce même récit. Lors de la traversée du Grand Belt dans la ville de Nyborg en arrivant dans l'île de Seeland en 1790, Fortia de Piles et Boisgelin de Kerdu doivent montrer leur passeport<sup>34</sup>.

Le cas de l'abbé Picard est un peu différent, il voyage en 1671 et son but de voyage n'est pas Copenhague comme l'écrasante majorité des voyageurs au Danemark, mais est l'île d'Uranibourg. Cette île appelée l'île de Ven est située dans le détroit du Sund, anciennement danoise elle est en 1671 suédoise. Picard se retrouve bloqué à Copenhague pendant deux semaines n'ayant pas les papiers officiels pour se rendre sur l'île. Cet exemple montre l'importance des papiers officiels pour voyager, mais à l'inverse cela semble couler de source pour les voyageurs car le passeport n'est pas mentionné dans beaucoup de relations de voyages. Pourtant il semble totalement obligatoire et les voyageurs ont sûrement dû en acheter un en arrivant au Danemark.

Outre le passeport, les lettres de recommandation sont très importantes pour les voyageurs. Certains de par leur notoriété ou leur fonction n'en n'ont pas besoin pour rencontrer les élites du pays. C'est le cas du diplomate Robert Molesworth et de tous les voyages à but diplomatique. Dans ce cas-là il n'y a pas besoin de lettres de recommandation. Mais à l'inverse certains voyageurs ont besoin de ces dernières pour entrer en contact avec la haute société danoise. C'est le cas de Joseph Marshall qui rencontre par hasard un important seigneur du Jutland, ce qui donne lieu à un épisode remarquable sur lequel nous reviendrons. Après plusieurs jours en sa compagnie, le seigneur lui écrit des lettres de recommandations

---

<sup>33</sup>Jouvin de Rochefort, Albert, *Le voyage en Europe où sont les voyages de France, d'Italie et de Malthe, d'Espagne et de Portugal, des Pays Bas, d'Allemagne et de Pologne, d'Angleterre, de Danemark et de Suède*, Paris, Chez Claude Barbin, 1672, p. 580.

<sup>34</sup>Fortia de Piles Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *Voyage de deux Français en Allemagne, Danemark, Suède, Russie et Pologne*, fait en 1790-1792, Paris, Desenne, 1796, p. 221.

qui permettront à Marshall de rencontrer la haute société de Copenhague<sup>35</sup>. Les rencontres et la sociabilité sont importantes pour les voyageurs. Voyager est une perte de repère, le Danemark n'est pas la France ou l'Angleterre mais les voyageurs recherchent la sociabilité dans leurs voyages avec d'importants dîners. On le voit aussi avec le rôle des compagnons de voyages, peu de voyageurs voyagent seul et ces rencontres sont souvent relatées dans les relations de voyages.

### **Voyager à la façon du Grand Tour**

Après avoir étudié le Grand Tour puis les voyageurs, il est intéressant de remarquer que les voyageurs au Danemark voyagent de la même façon que pour le Grand Tour. La question de comment voyager a été théorisée par Francis Bacon. Nous retrouvons ces informations dans l'ouvrage de Michel Bideaux *Européens en voyage (1500-1800) une anthologie* qui nous offre une synthèse de comment voyager selon Bacon et donc à la façon du Grand Tour. Michel Bideaux considère l'ouvrage *Des voyages* de Bacon comme le texte fondateur du Grand Tour en 1625<sup>36</sup>. Bacon met donc en avant la partie éducative du voyage, puis nous indique d'une certaine façon comment voyager. Les choses à voir prioritairement pour Bacon sont :

Les cours des rois, principalement lorsqu'il donne audience aux ambassadeurs, les palais où se tient la justice, les assemblés du clergé, les églises et les monastères, les monuments, les murailles et les fortifications de villes, les havres et les ports de mer, les antiquités et les ruines, les bibliothèques, les collèges, les disputes et les lectures publiques, la navigation ou les équipages de mer, les jardins et les maisons magnifiques, les arsenaux et les magasins d'armes, les places du change, la cavalerie et la comédie<sup>37</sup>.

Il est intéressant de remarquer que les voyageurs se rendant au Danemark au XVIII<sup>e</sup> siècle appliquent presque totalement les préceptes de Bacon. La cour du roi est décrite dans environ 50% de notre corpus, par contre les palais royaux font presque l'unanimité chez nos voyageurs. Seuls deux voyageurs ne visitent pas le palais de Rosenborg. Le château de Frederiksberg ainsi que celui de Frederiksborg sont visités par la majorité de nos voyageurs. C'est aussi le cas pour le port de Copenhague ainsi que son arsenal militaire qui intéresse pratiquement tous les voyageurs et est souvent décrit comme l'un des plus beaux ports du monde. Les autres thèmes énoncés par Bacon sont également les objets de recherche des

---

<sup>35</sup>Marshall, Joseph, *op. cit.*, p. 160.

<sup>36</sup>Bideaux, Michel, *Européens en voyage (1500-1800) une anthologie*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2012, p.18.

<sup>37</sup>*Ibid.*



voyageurs au Danemark. Nous pouvons donc dire que les voyageurs de notre corpus voyagent pour la grande majorité selon les principes de Bacon et donc ceux du Grand Tour. Le Danemark ne fait pas partie du Grand Tour mais l'influence de ce dernier est important notamment dans la façon de voyager ce que nous verrons dans les autres chapitres. Nous allons maintenant passer à notre deuxième partie du premier chapitre qui va s'intéresser aux buts des voyageurs de notre corpus.

## **Les buts des voyageurs de notre corpus**

### **Les voyages à but diplomatique et militaire**

La diplomatie a un rôle très important au XVIII<sup>e</sup> siècle, elle permet la création d'alliances dans un contexte géopolitique souvent en mouvement. Intéressons-nous tout d'abord au terme en lui-même, la diplomatie selon le dictionnaire Larousse est une branche de la science politique qui concerne les relations internationales, une action et une manière de représenter son pays auprès d'une nation étrangère et dans les négociations internationales et la politique extérieure d'un pays, d'un gouvernement<sup>38</sup>. Certains de nos voyageurs représentent donc leurs pays, ou plutôt leurs gouvernements dans le royaume du Danemark. Le rôle des ambassadeurs est immense, ils doivent donner une bonne image de leurs pays dans le pays qui les accueillent. Ces ambassadeurs sont souvent près de la haute société. L'ambassadeur est le grade le plus haut de la hiérarchie diplomatique, en plus de son rôle de représentation, il a presque un rôle « d'espionnage ». En effet il va tenir au courant son pays d'origine de l'état du pays où il est. Les grandes puissances du XVIII<sup>e</sup> siècle comme la France ou l'Angleterre ont des ambassadeurs dans presque tous les pays d'Europe, du Danemark à la Pologne en passant par la Russie. L'ambassadeur se présente comme un lien physique entre les deux pays. Dans le récit d'ambassadeur présent dans notre corpus la géopolitique occupe la place prépondérante, au même titre que la description du roi et de la cour.

Robert Molesworth joue le rôle d'ambassadeur pour la Grande Bretagne et le prince William d'Orange en l'an 1691, dans son ouvrage dont nous nous servons pour ce mémoire, il

---

<sup>38</sup>Diplomatie. (s.d.). Dans *Dictionnaire Larousse en ligne*. Repéré à <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/diplomatie/25729>

se décrit comme « envoyé de sa majesté britannique a la cour de Dannemarc<sup>39</sup> ». Son texte est un véritable état des lieux de la société danoise, sa force militaire, ses avantages avec les détroits, ses problèmes internes etc. tout est passé au crible par Robert Molesworth. Nous reviendrons sur ce point mais il est intéressant de noter que Robert Molesworth parle français qui apparaît comme la langue de la diplomatie. C'est donc une source très importante pour notre mémoire que nous réutiliserons de par sa richesse et sa précision.

Jacques-Philippe La Combe de Vrigny, notre inconnu dont nous avons déjà parlé, voyage en 1702 et voyage à des fins diplomatiques. Il se présente dans son texte comme le « secrétaire de monsieur Vernon l'envoyé d'Angleterre<sup>40</sup> .» Qui est ce monsieur Vernon ? Nous n'avons pas la réponse à cette question, est-ce le militaire et grand officier naval Edward Vernon ? C'est une possibilité car les dates concordent, mais nous n'avons pas trouvé mention d'un voyage d'Edward Vernon au Danemark. De plus son âge pose un peu problème, né en 1684 il n'aurait eu que 18 ans en 1702. Cela semble un peu jeune pour être ambassadeur. La Combe de Vrigny semble quant à lui être français, tout d'abord son nom puis il s'exprime dans un français impeccable mais il travaille donc pour l'Angleterre. Est-ce un huguenot ? C'est une possibilité à ne pas écarter, il nous parle des églises de Copenhague dans son ouvrage mais ne nous donne pas sa religion. C'est le texte le plus énigmatique de notre corpus. Pour ce qui est du fond, c'est là aussi un panorama très détaillé du Danemark en étant plus subjectif que Molesworth. La Combe de Vrigny donne beaucoup son avis, et disserte sur des sujets comme les systèmes politiques et le bonheur des peuples, pour lui la « nation angloise est la plus heureuse du monde<sup>41</sup>.» C'est donc un récit d'un voyage diplomatique mais raconté assez différemment de celui de Molesworth. C'est un récit que l'on peut caractériser de moins officiel.

Paul-Charles-Amable de Bourgoing se retrouve lui aussi au Danemark de 1800 à 1802 à des fins diplomatiques. En effet il est le fils de Jean-François de Bourgoing grand diplomate français du XVIIIe siècle qui se retrouve en poste au Danemark ainsi qu'en Suède au début du XIXe siècle. Paul-Charles-Amable de Bourgoing est lui laissé en pension à Hambourg puis à Copenhague. Il y apprend l'allemand notamment. Il deviendra en diplomate important au

---

<sup>39</sup>Molesworth Robert, *Mémoire de M. Molesworth envoyé de sa majesté britannique a la cour de Dannemarc l'an 1692*, Nancy, Chez L'Imprimeur, 1694, p.5.

<sup>40</sup>La Combe de Vrigny, Jacques-Philippe, *Relation en forme de journal, d'un voyage fait en Danemarc*, Rotterdam, Abraham Acher, 1707, p. 5.

<sup>41</sup>*Ibid.*, p.250.

XIXe siècle. L'intérêt de ce récit provient du fait que la prise de Copenhague par la flotte anglaise en 1801 est racontée par un homme qui l'a vécue et n'avait que dix ans.

Enfin dans cette partie nous avons inclus les deux voyages à but militaire que comporte notre corpus. Celui de Louis Alexandre de Bordes de Folligny capitaine des vaisseaux du roi qui commande une expédition se rendant en Suède puis au Danemark pour témoigner des sentiments de bienveillance du roi de France à ces deux pays. C'est une mission diplomatique car le voyage a lieu en 1739, nous sommes à la veille de la guerre de Succession d'Autriche, il est important de créer des alliances avec tous les pays possibles. L'autre voyage à but militaire est celui d'Yves Joseph de Kerguelen de Trémarec qui se rend en Islande puis en Norvège sur ordre du roi de France pour régler une histoire de droit de pêche. Il ne se rend pas au Danemark mais dans les possessions danoises, nous avons tout de même inclus ce texte dans notre corpus car le pouvoir central danois est très bien décrit par De Kerguelen de Trémarec. Les voyages à but diplomatique et militaire représentent donc cinq textes sur vingt de notre corpus, un quart de notre corpus concerne donc ces voyages. Nous allons voir maintenant les voyages à but scientifique.

### **Les voyages à but scientifique**

Les voyages scientifiques se développent au cours du XVIIIe siècle, en effet le contexte culturel avec le mouvement des Lumières dont nous avons déjà parlé s'y prête bien. Les relations de voyages des expéditions comme celle au Pérou de Bouguer et La Condamine, celles de Bougainville ou de Cook rencontrent un grand succès, traduites en plusieurs langues et commentées dans les journaux<sup>42</sup>. Ces récits touchent de plus en plus de lecteurs bourgeois ou nobles, il n'est plus nécessaire d'être un scientifique pour les comprendre car on assiste à un véritable phénomène de vulgarisation scientifique au XVIIIe siècle<sup>43</sup>. Les relations de voyages scientifiques sont souvent différentes du reste des relations de voyages, la science est au centre, les auteurs ne s'intéressent pas aux cours, aux palais etc. Ils ne voyagent pas selon les préceptes de Francis Bacon mais voyagent pour la science et accroître les connaissances.

Nous avons dans notre corpus deux relations de voyages scientifiques. Le Danemark se situe à un carrefour important, en effet il apparaît comme une porte d'entrée pour le grand Nord : la Laponie voire l'Islande. Ces terres de glaces sont très mal connues au XVIIIe siècle, des expéditions vont donc avoir lieu pour tenter de mieux les connaître. Ces expéditions font

---

<sup>42</sup>Marcil, Yasmine, *op.cit.*, p.265.

<sup>43</sup>*Ibid.*

souvent étape au Danemark et le pays est parfois mentionné dans les relations de voyages. C'est notamment le cas de l'abbé Reginald Outhier membre de l'expédition de Maupertuis vers la Laponie en 1736-1737. Le but de cette expédition est de mesurer un arc polaire pour déterminer la forme exacte de la terre, pour savoir si la terre était bien aplatie au niveau des pôles. Cette expédition est envoyée par l'Académie française. Maupertuis est accompagné du savant suédois Celsius, du mathématicien Clairaut et d'autres hommes comme Reginald Outhier astronome de formation. C'est ce dernier qui rédige une relation de voyage, nous apprenons alors que l'expédition au retour de Laponie s'arrête au Danemark. Il n'explique pas la raison dans son récit, mais cela lui permet de visiter Copenhague ainsi que la Fionie et le sud du Jutland. Le Danemark n'occupe pas une place importante dans son récit et les descriptions sont assez minimalistes. Nous savons ce qu'il a vu au Danemark, nous savons également ce qu'il ne lui a pas plu mais les détails sont absents.

Notre second voyageur scientifique est lui aussi un astronome, c'est l'abbé Picard qui voyage en 1671. Il est lui aussi mandaté par l'Académie royale des sciences pour aller réaliser des observations astronomiques sur l'île d'Uranibourg<sup>44</sup>. Cette île est choisie car c'est le lieu où le fameux astronome danois Tycho Brahe a fait ses observations, le but est donc de vérifier ses observations et de les comparer avec des observations faites en France. Dans cette relation la place de la science est au centre, les données astronomiques occupent une place prépondérante. Il y a quelques descriptions notamment des lieux savants de Copenhague que nous réutiliserons, mais Picard ne s'attache que très peu à décrire le Danemark. C'est un texte destiné à des spécialistes, il n'y a pas de véritable vulgarisation scientifique mais nous sommes ici au XVIIIe siècle. Nous voyons donc ici que les récits scientifiques ne représentent que 10% de notre corpus, de plus ils ne concernent que des Français.

### **Le voyage à but commercial**

Nous n'avons dans notre corpus qu'un seul et unique voyage à but commercial. C'est celui de Mary Wollstonecraft qui est également la seule femme qui voyage au Danemark dans notre corpus. Mary Wollstonecraft se rend au Danemark et plus généralement en Scandinavie pour les affaires de son mari Gilbert Imlay un aventurier et spéculateur américain. Imlay s'associa à un marchand suédois du nom d'Elias Backman et lui fit parvenir de l'argent par bateaux. Mais dans le contexte de la Révolution française et de ses guerres extérieures l'argent d'une cargaison disparut et Mary Wollstonecraft fut envoyée en Scandinavie pour

---

<sup>44</sup>Aujourd'hui l'île de Ven dans le détroit du Sund.

percer à jour ce mystère. Elle devait rencontrer les différents acteurs de la transaction commerciale ainsi que la justice locale pour que son époux soit dédommagé. Imlay devait la rejoindre en Scandinavie mais il ne vint pas. Dans la préface de notre édition *des lettres de Scandinavie*, Nathalie Bernard et Stéphanie Gourdon, universitaires contemporaines, mettent en avant le fait que Mary Wollstonecraft avait peut-être accepté cette mission dans le but d'écrire un ouvrage sur la Scandinavie<sup>45</sup>. Pour revenir au récit lui-même, ce sont des lettres totalement fictives, elles ne traitent pas du commerce et très peu de l'affaire qui a poussé l'auteur à se rendre en Scandinavie. Ce récit a pour but selon elle « de proposer, du mieux que je le pouvais, une juste représentation de l'état actuel des pays que j'ai traversés<sup>46</sup> ». Nous avons ici un récit très subjectif, l'auteur donne beaucoup son avis et met en avant ses sentiments comme nous pouvons le voir dans la lettre I : « onze jours passés à languir à bord d'un navire inadapté à l'accueil de passagers m'ont laissé si abattue (pour ne rien dire de mes autres motifs de tristesse, dont vous êtes déjà assez informé)<sup>47</sup> ». La mélancolie accompagne sa relation de voyage, les sentiments occupent une place prépondérante dans son récit. Nous sommes loin des récits scientifiques et de leur rigueur, nous avons ici un récit que nous pouvons considérer comme pré romantique. L'état de tristesse de Wollstonecraft influence sa perception de la Scandinavie. C'est la critique principale qu'a reçu son ouvrage et la critique que l'on retrouve chez un autre de nos voyageurs Bougrenet de la Tocnaye qui a lu les lettres de Scandinavie avant son voyage au Danemark. Le voyage est à but commercial mais le récit de voyage est finalement organisé comme pour un voyage de curiosité ou de formation, ces deux types composent en majorité notre corpus ce que nous allons voir maintenant.

### **Le voyage de curiosité ou de formation**

Ce sont les voyages les plus fréquents dans notre corpus, sur les vingt textes de notre corpus douze voyageurs voyagent simplement pour voyager et non dans des buts diplomatiques, scientifiques ou commerciaux. Leurs motivations sont souvent différentes, ce que nous allons voir maintenant mais ils ont en commun le fait de ne pas être mandatés par une personne et de faire leurs voyages pour eux-mêmes. Nous n'allons pas détailler les douze relations de voyages mais seulement nous intéresser aux plus marquantes.

Pour commencer, nous pouvons parler du voyage de Jean-François Regnard en 1681, Regnard se rend au Danemark un peu par hasard. Regnard se trouve en Hollande et apprend

---

<sup>45</sup>Wollstonecraft, Mary, *op.cit.*, p.26.

<sup>46</sup>*Ibid.*, p.39.

<sup>47</sup>*Ibid.*, p.41.

que la famille royale danoise se trouve à Oldenbourg<sup>48</sup> dans le monde germanique non loin de la frontière hollandaise. Il décide donc de s'y rendre, mais à son arrivée à Oldenbourg la famille royale est déjà repartie pour le Danemark. Il fait le choix de la suivre en partant pour Hambourg, le Schleswig-Holstein, le Jutland puis la Fionie avant de rencontrer la famille royale à Copenhague. Le voyage au Danemark n'était donc absolument pas prévu, et chose encore plus folle, Regnard continue son voyage jusqu'en Laponie. Regnard consacre une partie de sa relation de voyage pour vanter les mérites du voyage, le voyage lui donne l'impression de se retrouver, de faire naître en lui des sentiments<sup>49</sup>, cela pourrait presque s'apparenter là aussi à du pré-romantisme mais il faut nuancer car nous sommes loin du XIXe siècle.

Albert Jouvin de Rochefort met, lui, en avant sa passion du voyage qu'il va même jusqu'à comparer à une maladie :

Le peu de choses dont l'excès ne soit à craindre parmi celles mêmes qui semble être les plus indifférentes. Celui du désir de voyager n'est pas le moindre à redouter à ceux qui sont poussés de cette passion virulent qui me les fait plaindre de cette maladie que je connais par mon expérience<sup>50</sup>.

En effet Jouvin de Rochefort est un grand voyageur qui a parcouru l'Europe du Nord ainsi que l'Europe du Sud. C'est le cas également de William Coxe qui est un voyageur connu ayant parcouru la France, l'Italie ainsi que le nord de l'Europe. John Carr qui voyage met lui en avant le fait qu'il veut découvrir le monde et par la même occasion améliorer sa santé<sup>51</sup>. Certains auteurs n'annoncent pas leur but de voyage c'est le cas du baron de Lahontan ou d'Andrew Swinton.

Il est également intéressant de mettre en avant le fait qu'un événement particulier pousse certains de nos auteurs à voyager. C'est le cas d'Alphonse de Fortias de Piles ainsi que de Bougrenet de la Tocnaye qui sont contraints de fuir la France lors de Révolution. En effet ils sont originaires tous les deux d'une famille appartenant à la noblesse et craignent pour leurs vies, ils décident donc de s'exiler loin de la France. Durant cette période d'exil ils en profitent pour voyager et découvrir le monde ainsi que publier le récit de leurs voyages respectifs. Certains de ces voyages se présentent comme de véritables guides touristiques où le coût de la moindre denrée, du moindre service est énoncé. D'autres sont beaucoup plus

---

<sup>48</sup>La famille royale danoise est originaire de cette ville.

<sup>49</sup>Regnard, Jean-François, *Voyage de Regnard en Flandre, en Hollande, en Danemark et en Suede*, Paris, A. Lemerre, 1874, 1er ed. 1681, p. 250.

<sup>50</sup>Jouvin de Rochefort, Albert, *op.cit.*, p.7.

<sup>51</sup>Carr, John, *op.cit.*, p.15.

tournés vers le sentiment, vers le partage de sa propre expérience personnelle. Il est difficile d'établir une généralité pour ce type de voyage car chaque voyageur est fondamentalement différent, et voyage d'une façon différente. Nous avons donc vu dans cette sous-partie que les buts des voyages sont bien différents selon les voyageurs, nous allons maintenant nous intéresser au fait que le Danemark semble être aussi inscrit dans une sorte de tour du Nord pour les voyageurs.

## **Le Danemark et Copenhague inscrits dans un tour du Nord**

### **Les autres pays visités**

Il est intéressant de remarquer que la grande majorité des voyageurs profitent de leurs voyages dans le nord de l'Europe pour visiter de nombreux pays et pas seulement le Danemark. Nous verrons cela un peu plus en détail avec le chapitre sur les routes pour se rendre au Danemark, mais le voyageur se rendant au Danemark visite dans la grande majorité des cas la Hollande et la partie nord de l'Allemagne avec notamment Hambourg. Cela s'explique par le fait que ces deux régions se situent entre le royaume de France et le Danemark, elles sont sur la route du voyageur. Il ne peut donc pas les éviter, elles sont indissociables du voyage au Danemark, mais nous verrons les statistiques lors du second chapitre.

Au-delà des routes et des pays visités sur la route qui sont communs à presque tous les voyageurs<sup>52</sup> certains voyageurs continuent leurs voyages. Le pays le plus visité après le Danemark (ou parfois avant) est la Suède. Sur les 20 textes composant notre corpus, 14 voyageurs se sont rendus en Suède avant ou après être passés par le Danemark. Cela nous donne donc 70% de nos voyageurs. Ceux qui ne se rendent pas en Suède sont les voyageurs à but diplomatique à l'image de Molesworth ou la Combe de Vrigny. Leurs missions concernent uniquement le Danemark, ils n'ont pas de raison de se rendre en Suède. Pour les autres, la Suède semble être un passage incontournable et est parfois le but du voyage, c'est notamment le cas pour l'abbé Outhier membre de l'expédition de Maupertuis dont le but est la Laponie suédoise. Dans ce cas-là le Danemark se trouve simplement sur la route de la Suède. Le Danemark est considéré ici comme une porte d'entrée pour le grand Nord et la Suède, mais c'est le seul texte de notre corpus annonçant clairement cette idée. La Suède attire les

---

<sup>52</sup>En effet très peu de voyageurs se rendent au Danemark par la mer

voyageurs se rendant au Danemark de par sa proximité avec ce dernier, en effet les deux pays sont séparés par le détroit du Sund d'une largeur d'environ quatre kilomètres entre Elseneur et Helsingborg en Suède. C'est là que nos voyageurs vont traverser le détroit et non à Copenhague. En plus de l'aspect géographique, il faut mettre en avant le fait qu'au XVIIIe siècle la Suède est la principale puissance de Scandinavie. C'est un royaume puissant avec une capitale importante qu'est la ville de Stockholm qui attire les voyageurs, de plus la Suède est l'alliée géopolitique de la France depuis fort longtemps. Les Français ont une bonne image de l'étoile du Nord, ce qui peut pousser certains de nos voyageurs à entreprendre un voyage en Suède passant forcément par le Danemark.

En plus de la Suède d'autres pays sont visités comme la Russie et notamment chez les voyageurs anglais. Sur nos sept voyageurs, quatre se rendent en Suède ainsi qu'en Russie ce qui nous donne 60% des voyageurs anglais. Chez les voyageurs français, on ne retrouve que deux voyageurs se rendant en Russie dans le même voyage que celui au Danemark. C'est le cas de l'abbé Delaporte et d'Alphonse Fortia de Piles. Cela nous donne tout de même six voyageurs sur vingt se rendant en Russie, nous sommes loin des chiffres que nous avons trouvés pour la Suède mais ce n'est pas non plus négligeable. La Russie est une puissance émergente au XVIIIe siècle et s'ouvre sur l'Europe sous le règne de Pierre le Grand et de Catherine II ce qui pousse les voyageurs à se rendre en Russie. De plus depuis le Danemark ou la Suède, il est possible de rejoindre la Russie et notamment Saint Pétersbourg en remontant simplement la mer Baltique.

Il y a également d'autres pays visités, un peu plus rarement à l'image de la Norvège. La Norvège n'est pas un pays à proprement parler car elle appartient à la couronne danoise. Nous avons quatre voyageurs se rendant en Norvège : Andrew Swinton, Mary Wollstonecraft, De Kerguelen de Trémarec, Bougrenet de la Tocnaye. Enfin, le dernier pays visité dans ce « tour du Nord » est parfois la Pologne, nous avons également quatre voyageurs passant par la Pologne : William Coxe, Albert Jouvin de Rochefort, l'abbé Delaporte et Alphonse Fortia de Piles. Nous pouvons noter que les Français semblent plus intéressés par la Pologne, mais il faut nuancer car l'échantillonnage n'est pas forcément révélateur.

Nous voyons donc qu'un voyage dans le nord de l'Europe concerne généralement plusieurs pays, les relations de voyages que nous avons étudiées ne sont pas centrées sur le Danemark dans la majorité des cas mais appartiennent à un ensemble plus grand : le nord de l'Europe. Le Danemark est inclus dans cet ensemble au même titre que la Suède, la Russie la Norvège et la Pologne. Un voyage au Danemark s'accompagne dans la majorité des cas d'un



voyage en Suède et parfois d'un voyage en Russie, en Pologne ou en Norvège. Le voyage au Danemark est pensé comme un voyage européen, le Danemark n'attire pas en tant que tel, c'est ce nord de l'Europe qui attire les voyageurs. Un tour du Nord ou tour de la Baltique pourrait presque se dessiner notamment chez les Anglais qui visitent le Danemark, la Suède et la Russie. Pour illustrer cette sous partie, nous avons créé une carte permettant de voir où se rendent les voyageurs après être allés au Danemark.

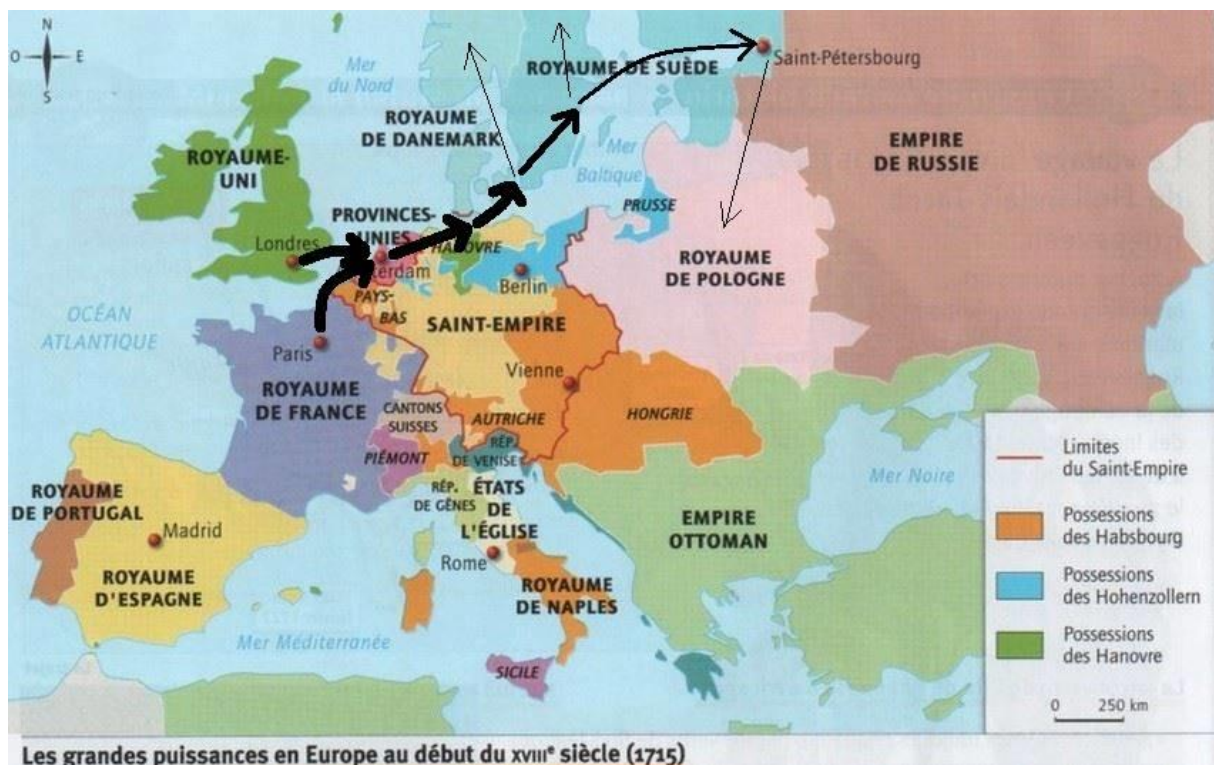


Figure 5 : Carte des destinations des voyageurs avant et après le Danemark

### La répartition géographique des voyageurs au Danemark

Dans certains cas le Danemark est l'unique but du voyage, c'est une minorité de nos voyageurs. Nous n'avons en effet que trois voyageurs qui voyagent seulement au Danemark : Robert Molesworth, La Combe de Vrigny et De Bourgoing. Ce sont là trois voyages qui sont faits à des fins diplomatiques et ces trois voyages ne concernent que le Danemark. Nous voyons donc un lien entre voyage à but diplomatique et pays visités, le voyageur diplomate se concentrera sur un seul pays. A l'inverse le voyageur « touriste » lui sera beaucoup plus libre d'aller où bon lui semble et de raconter les anecdotes de son choix dans sa relation de voyage.

Il est intéressant de s'intéresser à la répartition géographique des voyageurs au Danemark, où vont les voyageurs lorsqu'ils se rendent au Danemark ? La première réponse

est Copenhague qui semble faire office d'aimant, toute la « lumière » du Danemark semble être à Copenhague. 19 de nos voyageurs se sont rendus dans la capitale, seul De Kerguelen de Trémarec ne s'y rend pas<sup>53</sup>. 95% de nos voyageurs visitent donc cette ville, le voyage au Danemark s'apparente donc au voyage à Copenhague. Ensuite après la capitale, de nombreux voyageurs parcourent l'île de Seeland en se rendant par exemple à Roskilde l'ancienne capitale, à Elseneur pour voir le détroit ou dans les divers palais des rois de Danemark. 15 de nos voyageurs parcourent l'île de Seeland ce qui nous donne 75% des voyageurs, cela peut s'expliquer par la proximité avec Copenhague et la présence de certaines curiosités. La troisième région la plus visitée par les voyageurs au Danemark est l'île de Fionie et notamment la ville d'Odense. Elle est visitée par neuf de nos voyageurs, ce qui nous donne un pourcentage de 45%. Nous pouvons l'expliquer car elle se situe sur la route terrestre pour se rendre au Danemark ce que nous verrons au second chapitre, c'est aussi une ville importante de par sa cathédrale et son histoire d'ancienne capitale du Danemark. L'extrême sud du Jutland, de Flensburg à Arosund est aussi visité neuf fois, car il correspond à la route terrestre pour se rendre à Copenhague. Pour ce qui est du Jutland, les villes de Kolding, Fredericia sont visitées par quatre de nos voyageurs soit 20%. La côte est du Jutland, de Kolding à Aarhus n'est visitée que par William Coxe et Joseph Marshall soit 10% de nos voyageurs. L'île d'Huen où se situe Uranibourg le lieu d'expérimentation de Tycho Brahe est visitée par William Coxe, l'abbé Picard et La Combe de Vrigny. Enfin seul Joseph Marshall parcourt vraiment le Jutland en se rendant notamment sur sa côte ouest et dans l'ancienne capitale qu'est Ribe. Il est intéressant de voir que le Jutland est la plus grande des trois parties du Danemark mais qu'elle est presque totalement ignorée par les voyageurs qui ne parcourent que son extrême sud pour traverser le Petit Belt au plus vite et se rendre en Fionie puis à Copenhague. Pourquoi un tel désintérêt pour le Jutland ? Peut-être par son manque de villes importantes ? Nous verrons cela un peu plus longuement lorsque nous étudierons le cas pratique de Joseph Marshall dans le Jutland. Nous voyons donc que les voyageurs sont loin de visiter tout le Danemark, Copenhague accapare toute l'attention des voyageurs, l'île de Seeland de par sa proximité avec Copenhague trouve un certain intérêt chez les voyageurs. Après plus on s'éloigne de Copenhague, moins les voyageurs étrangers s'y aventurent. Nous avons construit une carte pour synthétiser et pour que le lecteur n'étant pas forcément familier avec le Danemark puisse s'y retrouver.

---

<sup>53</sup>En effet il ne s'arrête pas au Danemark, il reste sur son bateau dans le Kattegat.

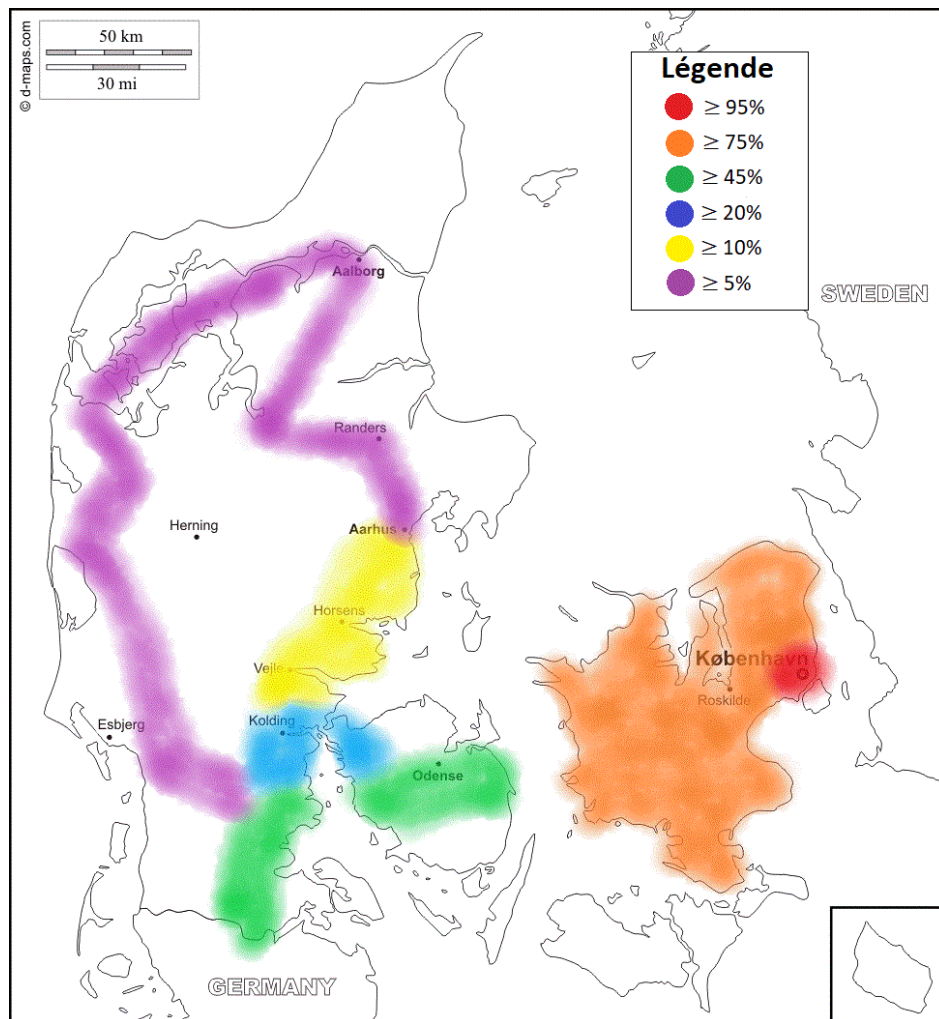


Figure 6 : Répartition des espaces du voyages au Danemark

### Le voyage de Joseph Marshall

Nous avons choisi de consacrer une sous-partie sur ce voyage car il est différent des autres textes de notre corpus. Le reste de notre travail se concentrera principalement sur Copenhague et l'île de Seeland car c'est ce que les voyageurs ont visité et ont donc raconté dans leurs relations de voyages. Marshall lui aussi a parcouru l'île de Seeland, mais il a également parcouru le Jutland de fond en comble et c'est le seul et unique dans notre corpus. Un petit point sur le texte et l'auteur pour commencer, le texte se trouve dans la traduction du voyage d'Andrew Swinton par Pierre François Henri *Voyage en Norwège, en Danemarck et en Russie : dans les années 1788, 89, 90 et 91*. Pierre François Henri justifie la présence de ce voyage car « l'auteur du Voyage ( Andrew Swinton ) précédent étant allé en Russie par mer, a peu vu le Danemark, et point du tout la Suède. Désirant compléter entièrement ici un voyage

au Nord, j'ai eu recours au récit de Joseph Marshall, qui a parcouru ces deux royaumes<sup>54</sup>. Malheureusement Pierre François Henri ne dit rien sur qui est Joseph Marshall, nous savons simplement qu'il se présente comme écuyer et que selon Henri : « il étoit fort instruit en agriculture et a désiré examiner celle de la partie septentrionale de l'Europe<sup>55</sup>. » C'est tout ce que nous savons sur l'auteur.

Le but de son voyage semble donc être l'examen de l'agriculture du Danemark, en effet l'agriculture a une place importante dans son récit et nous reviendrons sur un épisode de ce récit dans le chapitre consacré à l'agriculture. Lors de son voyage dans le Jutland, entre Ringkøbing et Holstebro, Marshall fait la connaissance d'un seigneur de cette contrée du nom de Roncellen<sup>56</sup>. Marshall raconte que le seigneur est très surpris de rencontrer un Anglais dans cette partie du Jutland, et rapporte les propos du comte « Cette contrée, dit-il, est fort négligée ; elle ne contient pas beaucoup d'objets dignes de remarque, et les voyageurs la visitent rarement: la plupart vont directement à Copenhague, et nous ne sommes pas sur la route<sup>57</sup>. » C'est une citation plus qu'intéressante, elle reprend et vient corroborer ce que les statistiques énoncent. En effet le comte dit clairement que les voyageurs se rendant au Danemark ne vont qu'à Copenhague et se désintéressent totalement du Jutland. La réponse de Marshall est elle aussi tout à fait intéressante, il se présente comme un grand voyageur ayant parcouru la France, l'Italie et désirant observer un pays peu observé par ses compatriotes. Il trouve que ses voyages en France et en Italie ne sont que des « voyage ordinaire dont on n'avoit mille descriptions<sup>58</sup> ». Ensuite il énonce vouloir explorer des pays où personne ne va<sup>59</sup>. C'est là un but de voyage assez remarquable, Joseph Marshall se rend au Danemark et plus particulièrement dans le Jutland pour faire un voyage original qui n'a pas beaucoup été fait. C'est clairement le seul texte de notre corpus où cette idée est présente et mise en pratique en parcourant le Jutland.

Joseph Marshall se rend à Flensburg comme beaucoup de voyageurs, mais au lieu de continuer vers le nord pour traverser le Petit Belt et rejoindre la Fionie il se rend à Ribe dans l'ouest du Jutland. Ribe est la plus ancienne ville du Danemark et une ancienne capitale viking, mais au XVIIIe siècle elle semble avoir perdu de sa superbe car les voyageurs ne s'y intéressent pas. Son port est décrit par Marshall comme « un des meilleurs ports du

---

<sup>54</sup>Marshall, Joseph, *op. cit.*, p. 141.

<sup>55</sup>*Ibid.*

<sup>56</sup>*Ibid.*, p.153.

<sup>57</sup>*Ibid.*, p.154.

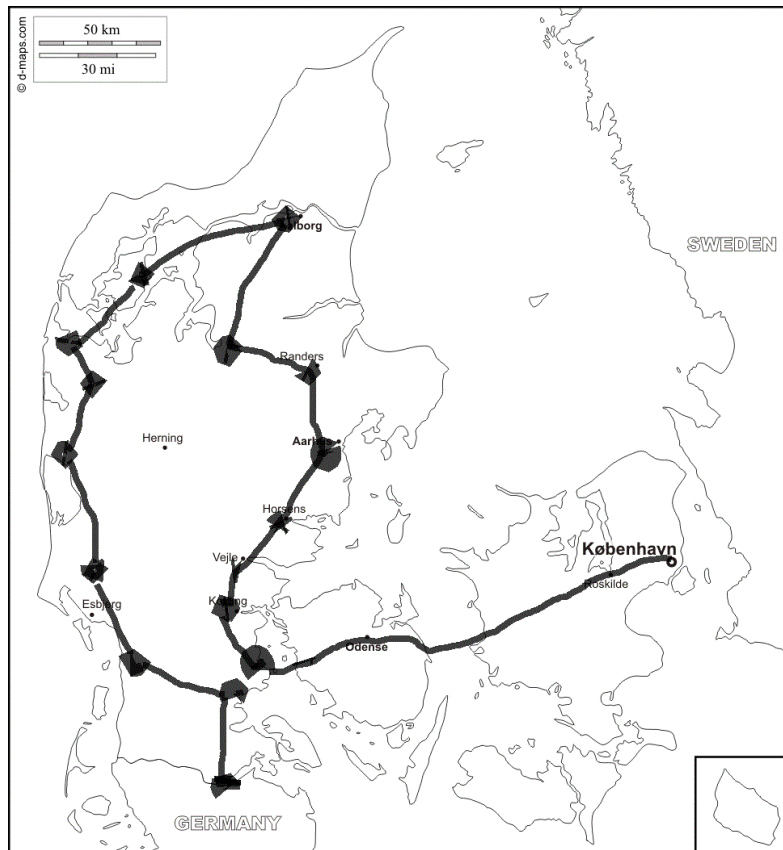
<sup>58</sup>*Ibid.*

<sup>59</sup>*Ibid.*, p.155.

Danemark<sup>60</sup>.» Il énonce également la présence d'une université à Ribe, mais nous n'avons trouvé nulle part ailleurs (dans la bibliographie et les sources) mentionnée cette université. L'aspect religieux avec la présence d'un évêché et d'une cathédrale est également présent. Après Ribe, Marshall se rend à Varde, puis à Ringkøbing en décrivant le pays et en mettant l'accent sur l'agriculture. Ensuite Marshall visite Holstebro où se passe sa rencontre avec le comte Roncellen. Il continue sa traversée du Jutland en se rendant à Lemvig, puis à Nykøbing, traverse ensuite le Limfjord pour se rendre à Aalborg, Viborg, Randers, Aarhus, Horsens, Vejle puis traverse le Petit Belt pour se rendre en Fionie et à Odense. La rencontre avec le comte sur laquelle nous reviendrons occupe une grande partie du récit dans le Jutland, le reste est composé de descriptions géographiques et agricoles. Nous avons réalisé une carte du voyage de Joseph Marshall à travers le Jutland pour que le lecteur puisse s'y repérer. C'est donc un voyage vraiment à part dans notre corpus, avec des buts différents et des espaces géographiques différents également. C'est la seule description du Jutland que nous avons décrit comme un pays assez fertile et à l'écart des grandes routes. Il est difficile d'établir une unité pour le Jutland car c'est un territoire assez grand avec de nombreuses disparités que montre Marshall, l'ouest est assez marécageux, soumis au vent avec d'importantes dunes de sables. L'est du Jutland est quant à lui plus vert, plus montagneux. Le nord est composé d'un grand fjord où Marshall navigue. Le seul point commun notable est l'absence de voyageurs dans cette partie du Danemark.

---

<sup>60</sup>*ibid.*, p.151.



*Figure 7 : Le voyage de Joseph Marshall*

Pour conclure ce chapitre, le Grand Tour influence nos voyageurs même s'il s'arrête au porte du Danemark, c'est en effet dans la façon de voyager qu'on le retrouve. Nous avons également pu voir que nos voyageurs sont très différents de par leurs professions, leurs âges, leurs buts de voyages etc. Et enfin nous pouvons dire que le voyage au Danemark est souvent un voyage européen, et dans la majorité des cas un voyage à Copenhague même s'il existe des exceptions comme le voyage de Joseph Marshall dans le Jutland. Nous allons aborder maintenant dans le second chapitre quelles sont les routes pour se rendre au Danemark.

## Chapitre 2 Sur les chemins du Danemark

Nos voyageurs ont emprunté des routes différentes pour se rendre au Danemark et notamment à Copenhague. Nous avons noté des occurrences dans les routes ainsi que dans les pays ou les villes visités avant de se rendre au Danemark. Il y a des portes d'entrée que la plupart des voyageurs empruntent, puis après ces portes d'entrées des routes qui varient en fonction du but du voyage et de sa destination. C'est ce que nous allons voir dans ce chapitre au même titre que la difficulté qu'ont pu éprouver les voyageurs pour se rendre dans le nord de l'Europe.

### Les portes grandes portes d'entrée

#### La plaque tournante hollandaise

Les Provinces-Unies ne se situent pas vraiment proches du Danemark, ni même de la France. Il n'y a pas de frontières terrestres ou maritimes entre la France et la Hollande<sup>61</sup> ou entre la Hollande et le Danemark. Pourtant Amsterdam apparaît comme une plaque tournante du voyage au Danemark, en effet la moitié des voyageurs français et anglais passent par Amsterdam avec une proportion plus grande pour les Français. Nous pouvons l'expliquer car les Anglais utilisent plus le voyage maritime jusqu'à Hambourg, le Schleswig ou même parfois jusqu'à Copenhague, mais nous reviendrons sur cet aspect. La Hollande et Amsterdam peuvent apparaître comme une première étape du tour de l'Europe du nord que nous avons énoncé dans le chapitre premier, mais peut-on considérer les Provinces-Unies comme faisant partie de l'Europe du nord ? Au sens géographique pas vraiment, les Provinces-Unies correspondent à l'Europe de l'ouest, le pays apparaît plutôt comme une porte d'entrée de cette Europe du nord.

Pourquoi tant de voyageurs se rendent-ils en Hollande au XVIIIe siècle ? Il faut savoir que les Provinces-Unies malgré leur petite taille sont un pays extrêmement puissant au cours de l'époque moderne. Ce territoire a appartenu à l'empire des Habsbourg jusqu'en 1555 et comprenait l'actuelle Belgique. Le territoire se sépara en 1579, le nord deviendra les Provinces-Unies et le sud restera sous domination espagnole<sup>62</sup>. C'est donc la naissance des Provinces-Unies autour de la province de Hollande et de la ville d'Amsterdam, c'est un Etat

---

<sup>61</sup>La Hollande est l'une des provinces des Provinces –Unies, c'est la province la plus importante, la plus riche ou se situe Amsterdam.

<sup>62</sup>Voogd, Christophe de, *Histoire des Pays Bas : des origines à nos jours*, Paris, Fayard, 2003, p.81.

protestant au contraire des Pays-Bas espagnols catholiques. C'est également un Etat dominé par la bourgeoisie marchande et décentralisé, chaque province a du pouvoir sur son territoire, orchestré par le prince de Nassau : le stathouder. Le XVIIe siècle est appelé le siècle d'or pour le jeune Etat hollandais, dans l'Europe du XVIIe on peut souligner la prospérité unique des Provinces-Unies<sup>63</sup>, le peuple néerlandais étant sans doute le mieux nourri d'Europe, les palais et les maisons d'Amsterdam impressionnent les voyageurs étrangers<sup>64</sup>. La puissance économique est la raison de toutes ces richesses, et notamment dans le cas de la Hollande sa puissance commerciale. En effet on note une hégémonie commerciale des Hollandais sur presque toutes les mers du globe, Christophe De Voogd auteur de l'ouvrage *Histoire des Pays Bas* nous donne un exemple particulièrement intéressant pour montrer l'hégémonie hollandaise. Au début du XVIIe siècle, les deux tiers des bateaux passant le détroit du Sund entre le Danemark et la Suède sont des bateaux hollandais<sup>65</sup>, les Provinces-Unies contrôlent la mer Baltique et donc le commerce vers la Scandinavie et la Russie. En plus de cette hégémonie dans le nord de l'Europe, la Hollande possède des comptoirs dans le monde entier, au Sénégal, en Afrique du Sud, en Inde, en Indonésie, aux Antilles, en Amérique du nord et du sud, et commerce également avec le Japon. C'est un pays fondamentalement tourné vers la mer et le commerce, les Néerlandais sont des navigateurs de haut niveau et parcourent le monde entier. Au XVIIIe siècle, les historiens parlent d'un déclin de la puissance hollandaise et notamment de sa puissance commerciale<sup>66</sup>. Ce déclin s'explique par la montée en puissance de la concurrence, de l'Angleterre principalement mais aussi celle de la France qui copie le modèle néerlandais et font donc perdre des parts de marché à ces derniers. Ce déclin est à relativiser car les Provinces-Unies restent un acteur majeur de l'Europe du XVIIIe siècle malgré leur faiblesse démographique avérée. Mais leur contrôle sur la Baltique et leur hégémonie sont encore présents au XVIIIe siècle. Nous pouvons imaginer que les liens commerciaux, l'influence hollandaise sur le Danemark, ainsi que le fait qu'Amsterdam soit un des ports les plus importants d'Europe, la grandeur du pays, sa richesse, expliquent les raisons pour lesquelles les voyageurs se rendent en Hollande sur le chemin du Danemark.

La Hollande apparaît donc comme une étape très importante sur les chemins du Danemark, les voyageurs de notre corpus qui la visitent sont impressionnés par ce pays. Albert Jouvin de Rochefort décrit les Provinces-Unies comme le pays le plus beau du monde

---

<sup>63</sup>*Ibid.*, p. 101.

<sup>64</sup>*Ibid.*

<sup>65</sup>*Ibid.*, p. 102.

<sup>66</sup>*Ibid.*, p. 132.



ainsi que le plus riche<sup>67</sup>. Pierre Henry, le traducteur du voyage de Joseph Marshall, écrit dans sa préface à propos de la Hollande : « Leurs manufactures étonnent par leur variété, et plus encore parce que les matières premières qu'on y emploie viennent presque toutes de l'étranger; on voit tous les avantages que peuvent procurer le commerce la liberté qui en est la base<sup>68</sup>. » Regnard écrit quant à lui à propos de la ville de Rotterdam : « Cette Ville est remarquable par l'étendue de son commerce, et par la beauté de ses maisons, qui ont toute la propreté qu'on remarque dans toutes les Villes de Hollande<sup>69</sup>. » La Hollande fait donc l'unanimité chez nos voyageurs qui la visitent, les voyageurs passent par l'un des pays les plus riches d'Europe, à la culture importante avec notamment Erasme qui est mentionné par Regnard par exemple. Après la Hollande, il existe une seconde plaque tournante : la ville de Hambourg.

### **Hambourg ville frontière**

Au XVIIIe siècle, Hambourg est une ville frontière avec le Danemark, au nord de Hambourg, de l'autre côté de l'Elbe se trouve la ville d'Altona<sup>70</sup> qui appartient au duché de Schleswig-Holstein. Nous reviendrons sur le duché plus longuement lors de la suite de ce chapitre, mais il est sous juridiction danoise au cours du XVIIIe siècle bien que ne faisant pas partie du Danemark. Hambourg de par sa proximité a toujours intéressé les princes danois pour l'intégrer à leurs possessions. C'est le cas dans les années 1620 lors de la guerre de Trente Ans, le prince luthérien Christian IV de Danemark pénètre en Allemagne et prend possession de Hambourg<sup>71</sup>. L'annexion ne durera pas longtemps, le Danemark est défait rapidement, perd Hambourg et les troupes de l'Empire pénètrent dans le Jutland et saccagent le pays. La guerre de Trente Ans a de graves conséquences pour le Danemark qui perd son statut de puissance majeure du nord au profit de la Suède. C'en est également fini des espoirs de conquête extérieure et notamment d'annexion de la grande cité de Hambourg.

Hambourg se situe donc sur la route du Danemark, nos voyageurs se rendent souvent directement d'Amsterdam à Hambourg parfois par bateau comme le baron de Lahontan qui voyage de Hambourg à Amsterdam par la mer. D'autres voyages par les routes terrestres, comme Jouvin de Rochefort qui d'Amsterdam à Hambourg s'arrête à Oldenbourg ainsi qu'à

---

<sup>67</sup>Jouvin de Rochefort, Albert, *op. cit.*, p. 9.

<sup>68</sup>Marshall, Joseph, *op. cit.*, préface p. XV.

<sup>69</sup>Regnard, Jean-François, *op. cit.*, p. 30.

<sup>70</sup>Aujourd'hui inclus dans Hambourg, mais une ville importante créé par le roi du Danemark pour concurrencer Hambourg.

<sup>71</sup>Helle, Astrid, *op.cit.*, p. 21.

Brème qu'il décrit ou encore Regnard qui, lui, passe par Oldenbourg également. La Combe de Vrigny s'arrête lui à Hanovre, ce qui s'explique car il travaille pour la maison d'Angleterre originaire de la ville de Hanovre. Au niveau des statistiques, 11 de nos voyageurs passent par Hambourg ce qui nous donne 55%. Tous nos voyageurs ayant visité la Hollande visitent Hambourg, ils sont rejoints par d'autres voyageurs venus par l'Allemagne comme Alphonse Fortia de Piles.

Hambourg apparaît comme un passage important pour se rendre au Danemark, c'est une ville très importante au XVIII<sup>e</sup> siècle. Elle est située à l'embranchement de l'Alster et de l'Elbe. L'essor de la ville a lieu au Moyen-Age<sup>72</sup>, elle est née de la construction d'un petit fort sur l'Alster par Charlemagne. Elle devient un siège épiscopal en 831 et un centre commercial important notamment avec son port. Hambourg est tournée vers la mer du Nord et le commerce, elle participe au mouvement hanséatique pour s'imposer sur les marchés étrangers et prend même la place de leader au détriment de Lubeck au XVI<sup>e</sup> siècle<sup>73</sup>. L'époque moderne voit le développement de la ville, qui affirme son indépendance territoriale bien qu'incluse dans l'Empire mais jouissant d'une grande autonomie, son commerce se développe ainsi que son port. Cela en fait une des plus grandes places commerciales du Nord.

Nos voyageurs ont des points de vue différents sur Hambourg, dans les années 1790 Fortia de Piles trouve Hambourg fort sale et presque toujours humide<sup>74</sup>. Il nous dit qu'aucune église n'y est remarquable, il juge également les salons d'un faible intérêt<sup>75</sup>. Il ne semble pas du tout convaincu par la ville et partira pour Lubeck assez rapidement. Albert Jouvin de Rochefort met en avant le port de Hambourg : « Hambourg tient son rang entre les meilleurs ports de mer de l'Europe<sup>76</sup> ». Il juge la ville également imprenable<sup>77</sup> et met en avant la puissance de la ville en la décrivant comme une république puissante<sup>78</sup>. Nous avons ici une vision différente, Hambourg est vue comme une grande puissance commerciale et militaire, Jouvin de Rochefort ne décrit pas la ville et ses rues dans le détail contrairement à Fortia de Piles. Jean François Regnard, lui, s'intéresse à d'autres aspects de Hambourg, il nous parle des femmes qui « y sont très belles et se couvrent le visage à l'espagnol<sup>79</sup> », ainsi que du pays

---

<sup>72</sup>Hambourg (s.d) Dans *Dictionnaire Larousse en ligne*. Repéré à <http://www.larousse.fr/encyclopedie/ville/Hambourg/123059>

<sup>73</sup>*Ibid.*

<sup>74</sup>Fortia de Piles Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op.cit.*, p. 143.

<sup>75</sup>*Ibid.*, p. 147.

<sup>76</sup>Jouvin de Rochefort, Albert, *op.cit.*, p. 552.

<sup>77</sup>*Ibid.*, p. 553.

<sup>78</sup>*Ibid.*, p. 557.

<sup>79</sup>Regnard, Jean-François, *op.cit.*, p. 45.

et de sa fertilité. Hambourg retient l'attention de nos voyageurs par sa puissance politique et sa grandeur.

En plus de la ville, quelque chose d'autre attire l'attention du voyageur se rendant à Hambourg puis au Danemark : l'Elbe. L'Elbe est un fleuve long de 1091 kilomètres qui prend sa source en République tchèque dans les monts des Géants. Le fleuve coule dans sa majeure partie en Allemagne et arrose des villes importantes comme Dresde, Magdeburg, Wittenberg et se jette dans la mer du Nord près de Hambourg. Nous avons abordé en introduction le fait que l'Elbe apparaît comme une barrière pour les voyageurs<sup>80</sup>. Les voyageurs de notre corpus écrivent à propos de l'Elbe et de sa traversée qui semble être un événement important. Le baron de Lahontan décrit l'entrée de l'Elbe comme très difficile et par conséquent dangereuse<sup>81</sup>. Albert Jouvin de Rochefort lui vante les mérites de l'Elbe comme nous pouvons le voir : « il n'y a point de rivière plus navigable que l'Elbe<sup>82</sup> », il met en avant le rôle de l'Elbe dans la puissance commerciale de Hambourg. William Coxe met lui aussi en avant le rôle commercial de l'Elbe en nous disant que les marchandises transitent de Lubeck à Hambourg via l'Eyder puis l'Elbe<sup>83</sup>. Nous pouvons voir l'importance de ce fleuve qui marque la frontière entre Hambourg et le duché de Schleswig-Holstein appartenant à la couronne danoise. Après les Provinces-Unies et Hambourg, il existe une troisième et dernière porte d'entrée vers le Danemark que nous allons voir maintenant : la Suède.

---

<sup>80</sup>Cf. introduction.

<sup>81</sup>De Lom D'Arce, Louis Armand, *Dialogues de M. le Baron de La Hontan et d'un sauvage dans l'Amérique, contenant une description exacte des moeurs et coutumes de ces peuples sauvages, avec les voiajes du même en Portugal et en Danemarc*, Amsterdam, Chez la Veuve de Boeteman, 1704, p. 149.

<sup>82</sup>Jouvin de Rochefort, Albert, *op. cit.*, p. 552.

<sup>83</sup>Coxe, William, *Nouveau voyage en Danemark, Suède, Russie, Pologne*, Paris, Chez Volland, 1791, p.6.



*Figure 8: L'Elbe à Aken (Saxe-Anhalt)*

### **La Suède : retour du nord**

C'est une porte d'entrée bien moins importante que les Provinces-Unies ou que Hambourg, mais nous avons quelques cas où les voyageurs s'arrêtent au Danemark en revenant de Suède et parfois de Laponie. C'est le cas de quatre de nos voyageurs qui font directement le trajet de la Suède au Danemark, Bougrenet de la Tocnaye et Andrew Swinton eux passent par la Norvège avant d'aller au Danemark. Nous avons donc six voyageurs visitant le nord Scandinavie et notamment la Suède avant le Danemark, ce qui nous donne 30% ce qui n'est pas négligeable. Dans ce cas-là nous avons la plupart du temps des trajets en bateau jusqu'en Suède ou en Norvège car dans le cas d'un voyage terrestre il est impossible de ne pas s'arrêter au Danemark. C'est le cas de Bougrenet de la Tocnaye qui voyage d'Angleterre en Norvège ou de Mary Wollstonecraft qui voyage en bateau d'Angleterre jusqu'à Göteborg en Suède. Louis Caraccioli emprunte lui une route un peu spéciale, il se rend en Suède via la Prusse et la ville de Dantzig. Les voyageurs se rendant au Danemark venant de Suède traversent le détroit du Sund à Helsingborg et arrivent au Danemark à Elsenor, de là ils se rendent tous à Copenhague.

La Suède est un pays important au XVIIIe siècle, c'est la raison pour laquelle le pays attire des voyageurs. Après la guerre de Trente Ans et la lourde défaite danoise, la Suède s'impose comme la première puissance du Nord et impose sa domination en mer Baltique. La

Suède domine également la Finlande incluse dans son territoire qui s'élève à 776 000 km<sup>2</sup> pour deux millions d'habitants au XVII<sup>e</sup> siècle<sup>84</sup>. Son climat est très rude, très froid au vu de sa proximité avec le cercle polaire, mais c'est parfois ce qui attire nos voyageurs en Suède comme l'abbé Outhier dans l'expédition de Maupertuis. C'est une monarchie tempérée par les pouvoirs de la noblesse. Le pays a le statut de grande puissance reconnue par le congrès de Westphalie en 1648<sup>85</sup>, elle possède une partie de la Poméranie orientale ainsi que la Poméranie occidentale. Elle ne contrôle pas le détroit du Sund malgré le fait que le pays possède l'une des deux rives, mais les navires suédois peuvent passer sans payer de frais de douane durant une certaine période<sup>86</sup>. La Suède fut souvent l'une des alliés de la France, ce qui peut expliquer l'attrait des voyageurs français pour ce pays, qui pourtant adopte une politique de neutralité au XVIII<sup>e</sup> siècle avant de basculer du côté anglais lors des guerres napoléoniennes. La Suède a sûrement attiré plus de voyageurs que le Danemark au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, mais au vu de l'accès à la Suède, les voyages en Suède se sont transformés en voyage au Danemark et en Suède comme nous avons pu le montrer lors du premier chapitre.

Certains de nos voyageurs ont tendance à comparer les deux royaumes scandinaves. C'est le cas de Louis Alexandre de Bordes de Folligny en mission pour le roi de France qui écrit : « La cour de Danemark est plus brillante que celle de Suède<sup>87</sup> ». Il compare également la taille des palais des deux rois, il juge celui de Suède plus grand<sup>88</sup>. Les villes sont également comparées, à l'avantage de Copenhague qui ressemble plus à une grande ville<sup>89</sup>. Au niveau de la population, Folligny juge les Danois et surtout les Danoises fort laides comparées aux Suédoises<sup>90</sup>. C'est la seule comparaison directe que nous trouvons, mais elle est intéressante, elle se fait au retour de Suède. Dans ce voyage le Danemark et la Suède sont les deux buts du voyage, le bateau de Folligny ne s'arrête que dans ces deux pays. Il est donc plus facile de les comparer. La comparaison est intéressante même si elle est assez superficielle, la Suède est un pays plus puissant que le Danemark mais Folligny considère la cour de Danemark plus brillante. Nous allons maintenant voir les routes différentes une fois au Danemark.

---

<sup>84</sup>Nordmann Claude, *Grandeur et liberté de la Suède 1660-1792*, Paris, Béatrice Nauwelaerts, 1971. p. 14.

<sup>85</sup>*Ibid.*, p. 27.

<sup>86</sup>De 1658 à 1721

<sup>87</sup>Folligny, Guillaume Louis Alexandre de Bordes, *Journal de la Campagne de Suède et de Danemark 18 Mai- 24 septembre 1739, par le chevalier de Folligny, Capitaine de Vaisseau*, Caen, imprimerie Charles Valin, 1904, 1<sup>er</sup> Ed. non connue, p. 159.

<sup>88</sup>*Ibid.*

<sup>89</sup>*Ibid.*, p. 190.

<sup>90</sup>*Ibid.*, p. 191.

## Des routes ensuite différentes

### Les exceptions

Une minorité de nos voyageurs ne passe ni par la Hollande, ni par Hambourg, ni par la Suède ou la Norvège pour se rendre au Danemark. Ce sont quelques exceptions intéressantes à regarder de près. Tout d'abord nous avons la route maritime empruntée par Guillaume Louis Alexandre de Bordes de Folligny, Nathan Wraxal, l'abbé Outhier à l'aller ainsi que Mary Wollstonecraft qui se rendent en Suède par bateau, et enfin Andrew Swinton qui se rend lui en Norvège. C'est une petite proportion de nos voyageurs qui prennent le bateau pour se rendre en Scandinavie. Pourtant le bateau au XVIII<sup>e</sup> siècle est un des moyens de transport les plus importants, tout d'abord d'un point de vue marchand. En effet pour se rendre en Inde ou en Amérique, les compagnies des Indes orientales utilisent des bateaux qu'elles ramènent en Europe chargés de produits d'orient ou du nouveau monde. Les progrès de la navigation ont eu lieu à la fin du Moyen âge ainsi qu'au début de l'époque moderne avec les progrès techniques ainsi que les progrès de la cartographie. Les marins ont appris comment naviguer à vent contraire et les cartes se sont trouvées être de plus en plus précises. Le cabotage ne devient plus l'unique solution pour voyager en mer. Le transport fluvial est également important, l'Elbe et sa navigation sont un des atouts importants de Hambourg, et William Coxe un de nos voyageurs met en avant les relations commerciales entre Hambourg et Lubeck via l'Elbe<sup>91</sup>. Pour ce qui est de la navigation de la mer du Nord ainsi que de la mer Baltique, ces deux mers sont très fréquentées par les navires et notamment les navires marchands qui font du commerce entre de grands ports comme Amsterdam, Hambourg côté mer du Nord, Copenhague, Lubeck, Stockholm, Saint Pétersbourg côté Baltique. Il est donc assez surprenant de trouver si peu de voyages maritimes chez nos voyageurs, nous apporterons des éléments de réponse un peu plus loin. Pour un homme comme Folligny cela semble logique, il se décrit lui-même comme « capitaine de vaisseau<sup>92</sup> », mais pour les autres la question peut se poser dans le choix du moyen de transport.

Nos voyageurs qui voyagent en bateau ont pour une partie un petit mot pour Skagen, le point le plus au nord du Jutland, lieu de la rencontre entre la mer du Nord et la mer Baltique. Ce point-là pour les navires venant de la mer du Nord marque l'entrée dans le Cattégat, c'est également un endroit dangereux pour les bateaux au vu des courants différents. Le fait que les

---

<sup>91</sup>Coxe, William, *op.cit.*, p. 6.

<sup>92</sup>Folligny, Louis Alexandre de Bordes, *op.cit.*, p. 1.

voyageurs aperçoivent la pointe Grenen et Skagen montre que les bateaux ne s'éloignent que très peu des côtes. Folligny écrit : « La première terre dont nous eûmes connaissance fut le cap Skagen sur la côte du Jutland<sup>93</sup> ». Andrew Swinton signale aussi le cap et décrit la série de phares pour guider les navires au vu de la dangerosité du Cattégat<sup>94</sup>. La route maritime est donc minoritaire chez nos voyageurs, mais les voyageurs qui l'empruntent signalent sa dangerosité sur laquelle nous reviendrons et signalent également Skagen et le passage en mer Baltique.



*Figure 9 : Skagen : la rencontre entre la mer du Nord et la mer Baltique*

Une autre route est empruntée par John Carr, voyageur anglais qui voyage à la fin du XVIIIe siècle. C'est un voyageur anglais ce qui explique le fait qu'il prenne le bateau à Londres, mais au lieu de débarquer en Hollande ou encore à Hambourg comme grand nombre de voyageurs, il débarque dans la petite localité d'Husum à environ 140 km au nord de Hambourg dans le duché de Schleswig-Holstein. C'est la seule fois dans notre corpus que nous trouvons cette localité, John Carr signale une foire qui semble avoir une petite

---

<sup>93</sup>*Ibid.*, p. 12.

<sup>94</sup>Swinton, Andrew, *Voyages en Norvege, en Danemarck, et en Russie dans les années 1788, 1789, 1790 et 1791*, Paris, Chez F. Josse, 1798, p. XIX.

importance<sup>95</sup>. Il note également la présence d'un hôtel anglais<sup>96</sup> ce qui montre qu'il n'est pas le seul voyageur anglais à passer par là. La ville est décrite comme une ancienne place commerciale « aujourd'hui peuplée d'agriculteurs <sup>97</sup> ». D'Husum, Carr se rend à Flensburg et rejoint la route terrestre du Schleswig-Holstein que nous verrons un peu plus loin. C'est donc une entrée au Danemark atypique pour l'Anglais, arrivant en bateau dans le Schleswig-Holstein. Nous allons voir maintenant les deux routes terrestres pour se rendre au Danemark au départ de Hambourg.

### **Les routes terrestres : de Hambourg à Copenhague via Lubeck**

Nos voyageurs se rendant à Lubeck soulignent le fait que la ville décline. C'est le cas de William Coxe qui écrit que Lubeck « était autrefois la ville la plus commerçante et la république la plus puissante du Nord : ses flottes défiaient les puissances septentrionales et dominaient la Baltique. Que ses forces sont déchues<sup>98</sup> ». Un peu plus loin il nous dit qu'elle « ne conserve pas une once de son ancienne splendeur <sup>99</sup> ». Joseph Marshall tempère un peu les propos de William Coxe en écrivant : « Le commerce de Lubeck n'est cependant pas à mépriser. Sa situation et la beauté de son port sur la Baltique lui sont d'un grand avantage.<sup>100</sup> » Albert Jouvin de Rochefort va dans le sens de Marshall en considérant Lubeck comme le meilleur port de toute la Baltique<sup>101</sup>. Nous pouvons donc en déduire que Lubeck a encore une certaine importance à l'époque moderne même si d'autres voyageurs à l'image du baron de Lahontan ou de Delaporte ne décrivent que très peu la ville. Nous avons vu que la route empruntée par la majorité de nos voyageurs va d'Amsterdam à Hambourg. Au départ de Hambourg, les chemins se séparent pour se rendre au Danemark. Le chemin le plus rapide pour se rendre à Copenhague depuis Hambourg consiste à passer par Lubeck puis prendre le bateau de Lubeck à Copenhague. Sur nos 11 voyageurs passant par Hambourg : quatre choisissent l'option de rallier Copenhague au plus vite et donc de ne pas passer par le Schleswig-Holstein. En choisissant ce chemin les voyageurs évitent la majeure partie du Danemark, la Fionie et le Jutland sont oubliés. La ville de Lubeck est quant à elle visitée par six de nos voyageurs, en effet William Coxe et Joseph Marshall passent par le Jutland mais font un détour par Lubeck.

---

<sup>95</sup>Carr, John, *op.cit.*, p. 26.

<sup>96</sup>*Ibid.*, p. 29.

<sup>97</sup>*Ibid.*, p. 31.

<sup>98</sup>Coxe, William, *op.cit.*, p. 5.

<sup>99</sup>*Ibid.*

<sup>100</sup>Marshall, Joseph, *op.cit.*, p. 157.

<sup>101</sup>Jouvin de Rochefort, Albert, *op.cit.*, p. 559.



Lubeck fut une ville importante dans l'histoire, elle est fondée en 1143 par Adolphe II, comte de Holstein, puis devient ville impériale en 1226<sup>102</sup>. Elle occupe une place prédominante dans la ligue hanséatique. La Hanse est un regroupement des villes marchandes de l'Europe du Nord. C'est une ligue très puissante qui influence grandement le monde scandinave et le Danemark d'un point de vue économique. En effet elle contrôle le commerce en mer Baltique, la ville de Lubeck est à la tête de la Hanse preuve de son importance. Le déclin de la ville est lié au déclin de la Hanse, le Danemark s'oppose au monopole commercial que détient la ligue ce qui amène au XVIe siècle à une guerre et à la victoire danoise face aux villes allemandes<sup>103</sup>. A la suite de cette défaite la ville décline et ne retrouvera pas son importance passée, mais elle possède toujours un port très important à l'époque moderne

Après Lubeck les voyageurs s'embarquent sur un bateau à destination de Copenhague via la mer Baltique. Les deux villes sont distantes d'environ 250 kilomètres, le baron de Lahontan décrit le trajet comme « un peu dangereux en temps d'hiver<sup>104</sup> », l'abbé Delaporte profite lui de ce voyage pour décrire les îles au sud de Copenhague et notamment l'île de Lolland qu'il juge très fertile<sup>105</sup>. Jouvin de Rochefort souligne lui le vent favorable lors de la traversée<sup>106</sup>. La traversée semble donc être assez calme pour nos voyageurs qui ne se plaignent pas des conditions. Les bateaux venant de Lubeck accostent directement dans le port de Copenhague et le voyage au Danemark peut commencer.

### **Les routes terrestres : de Hambourg à Copenhague par le duché du Schleswig-Holstein**

Après Hambourg la majorité de nos voyageurs décide de rentrer au Danemark par le duché du Schleswig-Holstein. C'est le cas d'Alphonse Fortia de Piles qui de Hambourg se rend à Itzehoe puis à Rendsburg puis à Flensburg. C'est le chemin le plus direct par les plus grandes villes du duché. Jacques Philippe La Combe de Vrigny emprunte la même route et fait étape exactement dans les mêmes villes au même titre que Regnard. William Coxe lui parcourt un peu plus le duché et visite la ville de Schleswig pour y voir le mausolée des rois de Danemark avant de rejoindre Flensburg. Joseph Marshall est quant à lui le seul à visiter la

---

<sup>102</sup>Lubeck ( s.d) Dans *Dictionnaire Larousse en ligne*. Repéré à <http://www.larousse.fr/encyclopedie/ville/L%C3%BCbeck/130550>

<sup>103</sup>La Hanse teutonique (s.d) Dans *Dictionnaire Larousse en ligne*. Repéré à [http://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/la\\_Hanse\\_teutonique/123093](http://www.larousse.fr/encyclopedie/divers/la_Hanse_teutonique/123093)

<sup>104</sup>De Lom D'Arce, Louis Armand, *op.cit.*, p. 154.

<sup>105</sup>Delaporte, Abbé, *Le voyageur françois ou la connaissance de l'Ancien et du Nouveau Monde*, Tome 21, Paris, Chez L. Cellot, 1781, p. 99.

<sup>106</sup>Jouvin de Rochefort, Albert, *op.cit.*, p. 562.

ville de Kiel avant de rejoindre Rendsburg. Enfin John Carr, arrivé par la voie maritime et la ville de Husum, rejoint ensuite Flensburg.

Le duché du Schleswig-Holstein est une possession danoise, c'est un Etat vassal à la couronne danoise depuis le XIIe siècle. Mais ce n'est pas le Danemark à proprement parler, et nos voyageurs font parfois la différence. Mary Wollstonecraft écrit lors de son passage dans le duché<sup>107</sup> : « je fus agréablement surprise de percevoir une telle apparence de confort dans cette région de l'Allemagne<sup>108</sup> », elle parle également un peu plus loin de « territoires allemands<sup>109</sup> ». John Carr met également en avant la « germanité » du duché en nous disant qu'à Flensburg les habitants parlent allemand et non danois<sup>110</sup>. Plus globalement, nos voyageurs décrivent le duché de façon différente du reste du Danemark, pour Alphonse Fortia de Piles c'est « la plus belle possession<sup>111</sup> » des rois de Danemark. Mary Wollstonecraft va elle aussi dans ce sens en disant que le duché lui paraît « de loin supérieur à toute autre région de ce royaume qu'il m'avait été donné de voir<sup>112</sup> ». Regnard lui met en avant la beauté des femmes dans le duché<sup>113</sup>. Nous voyons donc que le duché du Schleswig-Holstein a une place un peu à part dans nos descriptions, c'est un territoire considéré par nos voyageurs comme allemand, ou l'on parle allemand mais sous une juridiction danoise au cours du XVIIIe siècle.

Après être passés par le duché, les voyageurs rentrent donc au Danemark, de là, tous nos voyageurs sauf Joseph Marshall et William Coxe se rendent directement à Copenhague. Pour se rendre à Copenhague il faut traverser les détroits : le Petit Belt ainsi que le Grand Belt. Il existe deux endroits pour traverser le Petit Belt, tout d'abord à Aaroesund à l'est d'Haderslev. C'est le passage le plus emprunté par nos voyageurs pour rentrer dans l'île de Fionie, car c'est le passage le plus sud, le premier en arrivant depuis le duché de Schleswig-Holstein. Nous reviendrons sur les conditions de traversées lors du chapitre concernant les détroits. Par ce passage, les voyageurs pénètrent dans l'île de Fionie par la ville Assens au sud-ouest de l'île. Le second passage est un peu plus au nord, c'est le plus connu aujourd'hui. C'est le passage un peu au sud de Fredericia qui rejoint la ville de Middelfart sur l'île de Fionie. C'est le passage le plus commode, le détroit ne faisant pas plus d'un kilomètre à cet endroit. Mais ce n'est pas le passage plébiscité par nos voyageurs. Ensuite, les voyageurs se

---

<sup>107</sup>Elle passe par le duché sur le chemin du retour

<sup>108</sup>Wollstonecraft, Mary, *op.cit.*, p. 171.

<sup>109</sup>*Ibid.*

<sup>110</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 39.

<sup>111</sup>Fortia de Piles Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op.cit.*, p. 218.

<sup>112</sup>Wollstonecraft, Mary, *op.cit.*, p. 171.

<sup>113</sup>Regnard, Jean-François, *op.cit.*, p.42.

rendent à Odense capitale de l'île de Fionie sur laquelle nous reviendrons, puis se rendent à Nyborg pour traverser le Grand Belt et rejoindre l'île de Seeland à Korsør. De là nos voyageurs vont à Copenhague via Roskilde bien souvent.

Nous pouvons donc voir que la route terrestre est plus longue que la route maritime depuis Lubeck, c'est pour cela que certains de nos voyageurs choisissent de passer par cette dernière. La voie terrestre<sup>114</sup> a par ailleurs certains avantages comme le fait de permettre de visiter une petite partie du Jutland et de la Fionie. Pour les voyageurs n'étant pas pressés, prendre cette dernière permet d'avoir une vision plus large du Danemark et ne pas seulement s'en tenir à Copenhague. Nous avons ici créé une carte qui récapitule toutes les routes énoncées depuis le début de ce chapitre.

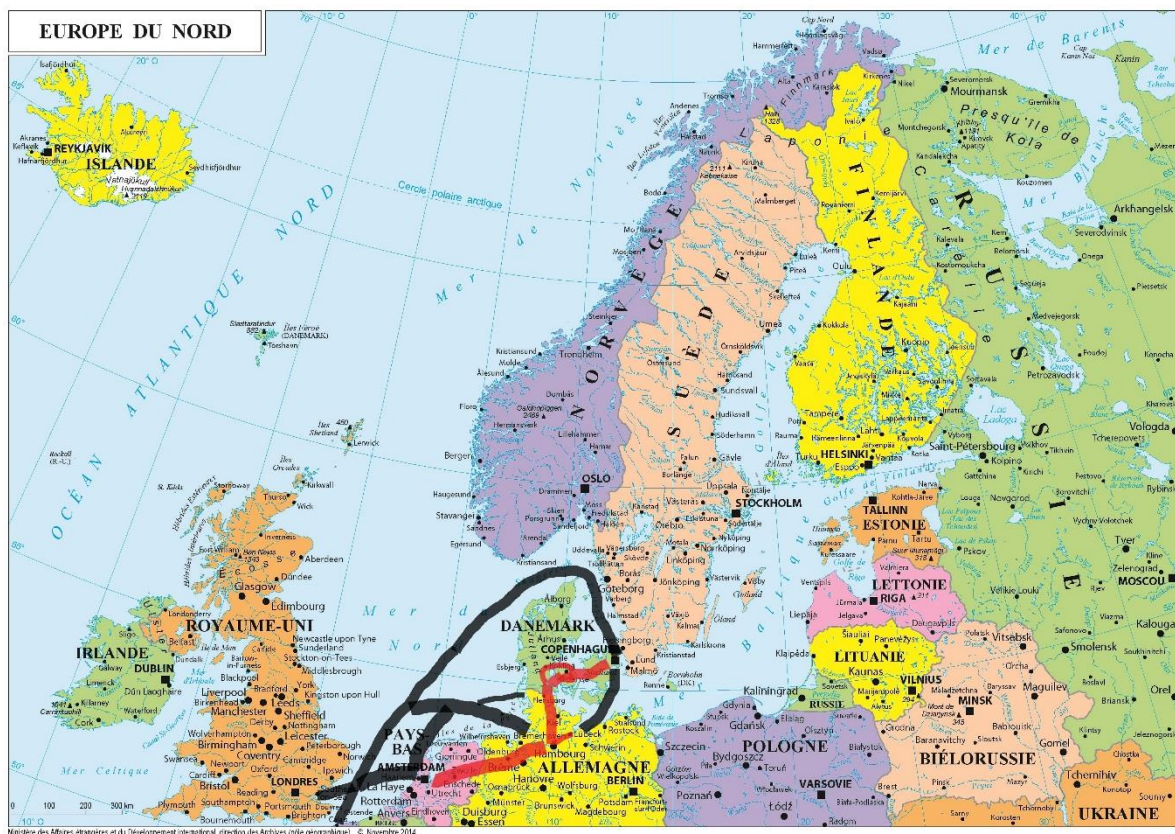


Figure 10 : Carte des routes du Danemark

## Les difficultés du voyage en Danemark

<sup>114</sup>Parler de voie terrestre n'est pas tout à fait exacte car il faut traverser les détroits, mais le trajet en bateau reste largement minoritaire.

## La dangerosité des routes marines

C'est une des raisons qui expliquent le fait que nos voyageurs préfèrent pour la grande majorité le voyage terrestre pour se rendre au Danemark. C'est principalement la mer du Nord qui est mise en avant pour sa dangerosité. William Coxe parle de la navigation en mer du Nord et le passage du Cattégat « avec tous ses dangers et toutes ses difficultés<sup>115</sup> ». Reginald Outhier lors de l'expédition de Maupertuis rencontre une tempête en mer du Nord dans le Cattégat « on passa une terrible nuit dans des roulis affreux et continuels. Tout ce qui était dans les armoires se heurtait et roulait avec fracas<sup>116</sup>. » Jean Picard rencontre également des problèmes lors de son voyage en mer du Nord mais cette fois d'Amsterdam à Hambourg : « un vent impétueux nous obligea à chercher l'abri<sup>117</sup> ». Andrew Swinton décrit la côte longeant le Cattégat comme une côte dangereuse<sup>118</sup>, il ajoute même que : « La navigation du cap Naze, à Elseneur, est la plus dangereuse qui soit au monde<sup>119</sup> ». Il décrit de rapides courants, que dirigent les vents<sup>120</sup>. Albert Jouvin de Rochefort lui nous dit que la mer du Nord de Hambourg à Skagen est redoutable pour les navires<sup>121</sup>. Tous ces témoignages mettent vraiment en avant toute la dangerosité de la navigation dans la mer du Nord et le détroit du Cattégat.

Nous avons moins de descriptions en ce qui concerne la mer Baltique, le fait qu'elle soit très peu salée est souligné par un grand nombre de nos voyageurs. Le trajet Lubeck/Copenhague via la mer Baltique est décrit par le baron de Lahontan comme « un peu dangereux en temps d'hiver<sup>122</sup> ». Mais c'est surtout Jean-François Regnard qui nous livre une description assez sombre de la mer Baltique. Il nous décrit la tempête dans laquelle son bateau est pris : « La tempête nous prit avec tant de violence<sup>123</sup> ». La tempête couplée à un « brouillard épais<sup>124</sup> » rendent le voyage de Regnard par la mer Baltique plus que compliqué. Il croit voir sa dernière heure venir lors de son voyage en bateau : « Il n'y a point de termes

---

<sup>115</sup>Coxe, William, *op.cit.*, p. 12.

<sup>116</sup>Outhier, Reginald, *journal d'un voyage au nord, en 1736 et 1737. Par M Outhier, pretre du diocese de Besancon. Correspondant de l'académie des sciences*, Paris, Chez Piget, 1744, p. 13.

<sup>117</sup>Picard, Jean, *voyage d'Uranibourg ou observation faites en Dannemarck par monsieur Picard de l'académie royale des sciences*, Paris, imprimerie Royale, 1680, p. 2.

<sup>118</sup>Swinton, Andrew, *op.cit.*, p. XIX.

<sup>119</sup>*Ibid.*, p. XX.

<sup>120</sup>*Ibid.*

<sup>121</sup>Jouvin de Rochefort, Albert, *op.cit.*, p. 568.

<sup>122</sup>De Lom D'Arce, Louis Armand, *op.cit.*, p. 154.

<sup>123</sup>Regnard, Jean-François, *op.cit.*, p. 88.

<sup>124</sup>*Ibid.*

qui puissent exprimer le trouble d'un homme qui se trouve dans ce misérable état<sup>125</sup> ». La mer Baltique semble tout aussi dangereuse que la mer du Nord pour les navires, ce qui rend la circulation maritime compliquée et la présence de nombreux naufrages. Regnard nous signale un naufrage : « Nous vîmes les tristes débris d'un Vaisseau Anglois, qui venoit de périr, chargé de Sel, dont l'équipage avait eu bien de la peine à se sauver<sup>126</sup> ».

Les tempêtes, les courants posent problème aux navires circulant dans la mer du Nord et dans la mer Baltique. Par contre Albert Jouvin de Rochefort nous indique un point positif pour la navigation dans ces mers, il écrit : « ce qui me plaît davantage dans cette mer, c'est l'absence de corsaire, voleur et qu'on y peut voguer sans craintes et sans arme<sup>127</sup> ». En effet la piraterie en mer du Nord et en mer Baltique a été éradiquée par la Hanse et les villes de Lubeck et de Hambourg qui pour leurs commerces ne pouvaient pas prendre le risque de se faire attaquer leurs navires. Nous voyons donc que le voyage par la mer n'est pas évident, nous allons maintenant voir l'état des routes terrestres au Danemark.

### **Les routes terrestres**

C'est un sujet qui intéresse beaucoup de nos voyageurs. En effet ils sont nombreux à nous parler de l'état des routes et de comment fonctionne la poste danoise. En ce qui concerne l'état des routes, nous avons bien souvent des points de vue différents. Alphonse Fortia de Piles décrit une route avec « une chaussée fort bien entretenue<sup>128</sup> » de Korsør jusqu'à Copenhague. La Combe de Vrigny met en avant le bon chemin entre Copenhague et le château de Frederiksborg au nord de la capitale<sup>129</sup>. Mary Wollstonecraft va elle aussi dans ce sens en disant que la route d'Elseneur à Copenhague est très bonne<sup>130</sup>, au même titre que la route allant de Copenhague à Korsør<sup>131</sup>. Nous avons ici présenté les avis positifs des voyageurs, mais il y a également des avis négatifs. L'abbé Outhier nous dit : « nous avons trouvé des chemins mal entretenus, et quelquefois très-mauvais<sup>132</sup> » d'Elseneur à Copenhague. La Combe de Vrigny lui décrit les chemins comme mauvais de Flensburg jusqu'à Aaroesund<sup>133</sup>. Il décrit également le chemin de Korsør à Roskilde comme « fort

---

<sup>125</sup>*Ibid.*

<sup>126</sup>*Ibid.*, p. 83.

<sup>127</sup>Jouvin de Rochefort, Albert, *op.cit.*, p. 582.

<sup>128</sup>Fortia de Piles, Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op.cit.*, p. 221.

<sup>129</sup>La Combe de Vrigny, Jacques-Philippe, *op. cit.*, p. 143.

<sup>130</sup>Wollstonecraft, Mary, *op. cit.*, p. 145.

<sup>131</sup>*Ibid.*, p. 167.

<sup>132</sup>Outhier, Reginald, *op. cit.*, p. 224.

<sup>133</sup>La Combe de Vrigny, Jacques-Philippe, *op.cit.*, p. 60.

mauvais et pleins de pierres<sup>134</sup> ». Nous voyons que les avis sont contradictoires, mais les avis négatifs sont plus anciens, en effet La Combe de Vrigny et Réginald Outhier voyagent dans la première partie du XVIIIe siècle, alors que Fortia de Piles et Mary Wollstonecraft voyagent à la fin du XVIIIe siècle. Nous pouvons donc imaginer que les routes se sont améliorées au cours du siècle.

Un autre aspect rend le voyage terrestre au Danemark assez contraignant, c'est l'omniprésence des douaniers et des péages. En effet les douaniers sont présents pour traverser les détroits ce qui semble logique de payer pour traverser mais ils sont également présents sur les routes et principalement sur l'île de Seeland. La Combe de Vrigny juge les douaniers comme étant « le fléau des voyageurs<sup>135</sup> ». Folligny nous dit qu'au Danemark : « On ne peut entrer nulle part sans payer<sup>136</sup> ». Fortia de Piles écrit lors de son arrivée en Seeland : « A chaque mille est une barrière, où on paye 2 schellings De Corsoer à Copenhague, on compte quatorze milles<sup>137</sup> ». On retrouve donc des péages à chaque mille ce qui ralentit le voyage et revient cher pour le voyageur. Les voyageurs voyagent en diligence qu'ils nomment parfois « chariot » ou encore « voiture ». La poste danoise assure un service de diligence entre les différentes villes du Nord de Hambourg jusqu'à Copenhague. John Carr nous décrit la poste danoise de façon peu élogieuse :

Un voyageur doit se croire fort heureux si au bout de chaque poste danoise il ne trouve pas sa patience mise à la plus dure épreuve, en se voyant forcé d'attendre une heure entière 'des chevaux qui, au moment où il arrive, sont pour la plupart du teins à paître dans un champ éloigné<sup>138</sup>.

Ces diligences sont conduites par un postillon. Peu de nos voyageurs décrivent les postillons, John Carr écrit : « Un postillon danois est rempli d'humanité pour ses chevaux ; à l'effet de partager également leur peine : il les change très souvent de position, et toutes les fois qu'il s'arrête il leur donne de longues tranches de pain de seigle<sup>139</sup>. » Il nous indique également que les voyageurs doivent remplir après leurs voyages une feuille d'évaluation du postillon, pour qu'en cas de mauvaise conduite le gouvernement danois puisse punir le conducteur<sup>140</sup>. A l'inverse Fortia de Piles nous raconte brièvement en note de son journal avoir eu une mauvaise expérience avec un postillon et que les autorités danoises ont fait

---

<sup>134</sup>*Ibid.*, p. 65.

<sup>135</sup>*Ibid.*, p. 170.

<sup>136</sup>Folligny, Louis Alexandre de Bordes, *op. cit.*, p. 155.

<sup>137</sup>Fortia de Piles, Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op.cit.*, p. 221.

<sup>138</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 38.

<sup>139</sup>*Ibid.*

<sup>140</sup>*Ibid.*

comme si de rien était<sup>141</sup>. Voyager par les chemins terrestres n'est pas non plus chose aisée, les routes ne sont pas en très bon état même si cela semble s'arranger au cours du siècle, la poste danoise ne semble pas forcément respecter les horaires et il faut traverser les deux détroits. En plus de cela, un autre élément rend le voyage au Danemark difficile : le climat.

### **La dureté du climat**

C'est quelque chose qui revient fréquemment dans les récits de nos voyageurs. Le climat danois les marquent. Avant de regarder ce que nos voyageurs en disent nous pouvons regarder le climat du Danemark aujourd'hui qui doit se rapprocher de celui du XVIIIe siècle. C'est un climat tempéré, typiquement côtier, doux et assez humide avec des hivers cléments et des étés relativement frais. Les températures peuvent descendre très bas car le Danemark est exposé aux vents du large, les terres danoises sont souvent balayées par des masses d'air venant de l'Atlantique, de l'Arctique ou d'Europe orientale<sup>142</sup>.

L'abbé Delaporte nous parle « des brouillards épais et continuels, qui rendent désagréable, triste, malsain, le séjour du Danemark et les habitants sombres et mélancoliques<sup>143</sup> ». Pour la température il nous parle d'un « froid très modéré<sup>144</sup> ». La Combe de Vrigny lors de son arrivée dans l'île de Seeland décrit « un vilain temps<sup>145</sup> », avant de nous parler un peu plus loin du « plus mauvais temps du monde<sup>146</sup> » avec un vent froid et de la neige le paralysant. Wraxall est celui qui décrit le mieux le climat danois, arrivant au printemps il subit un : « temps encore très froid ; nous avons de la grêle, depuis mon arrivée, presque tous les jours<sup>147</sup> ». Il nous indique que l'année est divisée en deux saisons et non pas quatre saisons comme en Angleterre, qu'un « court été succède à une longue suite de froids et de ténèbres qui règnent dans ce climat depuis Octobre jusqu'en Avril<sup>148</sup>. » C'est une description plutôt négative du climat danois avec des mots assez forts comme ténèbres. Comme chez Delaporte, pour Wraxall le climat influe sur le caractère des Danois mais nous reviendrons sur cela dans un autre chapitre. Les tempêtes que nous avons vues dans ce chapitre mettent également en avant la dureté du climat danois qui rend parfois le voyage désagréable.

---

<sup>141</sup>Fortia de Piles, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op. cit.*, p. 222.

<sup>142</sup>Helle, Astrid, *op. cit.*, p. 16.

<sup>143</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 253.

<sup>144</sup>*Ibid.*

<sup>145</sup>La Combe de Vrigny, Jacques-Philippe, *op. cit.*, p. 64.

<sup>146</sup>*Ibid.*

<sup>147</sup>Wraxall, Nathaniel, *Voyage au nord de l'Europe, particulièrement à Copenhague, Stockholm et Petersbourg 1774*, Rotterdam, J. Bronkhorst, 1777, p. 14.

<sup>148</sup>*Ibid.*, p. 15.

Nous avons donc vu dans cette première partie les aspects autour du voyage au Danemark. Il existe des voies d'accès importantes comme la Hollande ou encore Hambourg. Les voyageurs empruntent très souvent les mêmes routes, on en dénombre trois principales : la route par la mer qui est minoritaire, la route de Hambourg à Copenhague en passant par Lubeck qui est la plus rapide. Enfin la plus importante, la route terrestre passant par le duché du Schleswig-Holstein, puis par la Fionie pour se rendre à Copenhague. Il y a également quelques difficultés à voyager au Danemark, notamment à cause de l'état des routes et de la poste danoise mais plus encore par la rudesse du climat.



## Partie 2 : Les aspects sociétaux : au cœur de la vision des voyageurs

Nous allons maintenant rentrer dans le vif du sujet. Quelles sont les choses qui intéressent les voyageurs lors de leurs voyages au Danemark. Comme vu lors du premier chapitre, nos voyageurs voyagent beaucoup selon les principes de Francis Bacon, ils examinent les cours, les lieux importants. Mais en plus de ces aspects emblématiques, certains voyageurs s'intéressent aux habitants du Danemark ou encore à l'agriculture, aux commerces, à la religion, à l'histoire du pays etc. Ce sont tous ces aspects sociétaux que nous allons voir dans cette partie qui comporte trois chapitres, le premier concerne le roi et la société danoise. Le second concerne l'agriculture, le commerce et les manufactures. Le dernier enfin s'intéresse à l'histoire et à la religion. Nous verrons donc la vision de nos voyageurs sur tous ces thèmes.



*Figure 11 : La statue équestre de Frédéric V roi de Danemark roi de 1723 à 1766, Amalienborg Copenhague.*

# Chapitre 3 : Le roi et la société danoise selon les voyageurs

## Le roi et la cour

### Des descriptions différentes des rois

C'est l'un des préceptes de Francis Bacon et du Grand Tour, voir les rois et la cour du pays visité. Nos voyageurs s'intéressent également à cet aspect. Sept de nos voyageurs décrivent le roi et le gouvernement danois. Nous sommes sur une période assez large, les rois décrits par les voyageurs ne sont donc pas forcément les mêmes selon le moment du voyage. Durant notre période, le Danemark a eu six souverains différents. On retrouve Christian V (1670-1699), Frédéric IV (1699-1730), Christian VI (1730-1746), Frédéric V (1746-1766), Christian VII (1766-1808) et nous pouvons compter le prince héritier Frédéric qui dirige le royaume comme régent des 1784 et devient roi à la mort de son père en 1808<sup>149</sup>.

Tous les rois ne sont donc pas décrits par nos voyageurs, notamment les rois du milieu du siècle car les voyageurs en Danemark ne sont alors pas nombreux. D'autres sont décrits abondamment comme Christian VII à cause de sa folie. Dans l'ordre chronologique, Christian V est décrit par Jean-François Regnard : « Le Roi est un Prince assez bien fait, qui se plaît à tous les exercices, comme la Chasse, de monter à cheval. Il est âgé de trente-quatre ans, et a épousé Charlotte-Amélie Landgrave de Hesse<sup>150</sup> ». C'est une description positive, Regnard nous signale également les réformes entreprises par Frédéric III le père de Christian V : « Frédéric III a été le premier Roi sous lequel le Royaume soit devenu Héréditaire<sup>151</sup> ». Nous avons donc une description assez sommaire du roi mais plutôt positive. Christian V est également décrit par Robert Molesworth : « Chrétien V à présent roi du Danemark est d'une médiocre taille, plutôt maigre que corpulent, néanmoins bien proportionné<sup>152</sup> ». Pour ce qui est de son tempérament : « c'est un prince doux, bon, affable et modéré », ainsi qu'aimé par son peuple et aimant la géographie<sup>153</sup>. C'est ici une description très flatteuse du roi du

---

<sup>149</sup>Helle, Astrid, *op. cit.*, pp. 96 à 97.

<sup>150</sup>Regnard, Jean-François, *op. cit.*, p.47.

<sup>151</sup>*Ibid.*

<sup>152</sup>Molesworth, Robert, *op. cit.*, p. 249.

<sup>153</sup>*Ibid.*, p. 250

Danemark, populaire, modéré et bon avec son peuple. Le baron de Lahontan va également dans ce sens en le décrivant comme ayant beaucoup « de jugement et de capacité » et comme étant affable et généreux<sup>154</sup>.

Frédéric IV est décrit dans ses jeunes années avant son couronnement par le baron de Lahontan : « le prince royal est le digne fils de ce grand roi et de cette vertueuse reine (...) il est savant, l'esprit subtil, mêlé de douceur <sup>155</sup>». C'est malheureusement la seule et unique description que nous ayons pour Frédéric IV dans notre corpus de sources. Nous avons également une description pour Christian VI par notre voyageur Folligny qui le décrit comme « fort laid et de mince figure, avec un air aussi efféminé que le ton de sa voix<sup>156</sup> ». Une description donc très peu flatteuse du roi. Folligny est également le seul à décrire Frédéric V qui n'est que le prince lors de sa description : « Il n'est pas aussi laid que son père, mais il a l'air fluet et délicat avec des gros yeux qui lui sortent de la tête<sup>157</sup> ». Mais Folligny nuance sa description en disant « qu'on en dit beaucoup de bien », avec « un excellent caractère, bon ami, bienfaisant et fort affectionné à la France <sup>158</sup>».

Le roi suivant a plus de description c'est le roi Christian VII. Cela s'explique car nous avons plus de voyageurs au Danemark à la fin de notre période qui coïncide avec son règne. Mais cela s'explique également par la particularité de ce roi, ce que nous allons découvrir avec les descriptions des voyageurs. John Carr écrit lors de son voyage en 1785 que « sa santé est très bonne ; mais sa tête est si faible que ses fonctions royales se bornent à signer les papiers qui concernent les affaires d'état<sup>159</sup> ». Un peu plus loin il le décrit comme un « roi fantôme<sup>160</sup> ». Fortia de Piles nous dit : « le roi est dans un état de nullité absolue<sup>161</sup>. » Wraxall écrit qu'il 'est « sans contredit dans un état d'imbécilité <sup>162</sup>». Une description donc très négative du roi fou Christian VII. Nos voyageurs préfèrent décrire le prince royal le futur Frédéric VI qui « est en pleine possession de l'autorité royale; nous avons entendu souvent son éloge; les Danois se félicitent de l'avoir pour maître<sup>163</sup> ». William Coxe après l'avoir rencontré en fait son éloge : « Je jugeai par ses questions, et par ses remarques, qu'il joignait à

---

<sup>154</sup>De Lom D'Arce, Louis Armand, *op.cit.*, p. 156.

<sup>155</sup>*Ibid.*, p. 157.

<sup>156</sup>Folligny, Louis Alexandre de Bordes, *op. cit.*, p. 156.

<sup>157</sup>*Ibid.*

<sup>158</sup>*Ibid.*, p. 157.

<sup>159</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 96.

<sup>160</sup>*Ibid.*

<sup>161</sup>Fortia de Piles, Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op. cit.*, p. 210.

<sup>162</sup>Wraxall, Nathaniel, *op. cit.*, p. 35.

<sup>163</sup>*Ibid.*

beaucoup d'esprit, de très grands talents pour gouverner<sup>164</sup>. » Pour John Carr, le prince royal a « un esprit très-cultivé et très-actif <sup>165</sup>». Les descriptions concernant le futur Frédéric VI sont donc très positives, il est décrit comme l'opposé de son père le roi fou et incapable. Il s'inscrit donc dans une certaine idée de rupture et apparaît comme un renouveau de la monarchie danoise aux yeux de nos voyageurs.

Jacques La Combe de Vrigny ainsi que le baron de Lahontan nous décrivent un tour du Danemark que les rois font une fois par an. Le roi part de Copenhague, traverse le Grand Belt, parcourt la Fionie, traverse le Petit Belt puis parcourt le Jutland avant de se rendre dans le Schleswig-Holstein. La Combe de Vrigny le suit dans son tour du Danemark mais ne l'accompagne pas dans son voyage dans le Jutland, en effet il préfère l'attendre à Hambourg. Nous ne connaissons pas l'itinéraire précis de ce voyage annuel concernant la partie du Jutland. La ville de Kolding est mentionnée par nos deux témoins. De plus nos deux témoins sont des voyageurs du début du XVIIIe siècle, nous n'avons pas mention de ce voyage annuel dans les autres sources. Est-ce juste une habitude prise par un seul souverain ? Où ce tour du Danemark est-il une tradition perpétrée par tous les souverains ? Nous n'avons pas la réponse à cette question.

Pour ce qui est de la cour de Danemark, là aussi les descriptions sont différentes selon les époques. Pour Folligny, la cour du Danemark en 1739 est plus brillante que la cour de Suède<sup>166</sup>. John Carr nous dit que les ministres de ce royaume sont très « affables envers les étrangers qui leur sont présentés <sup>167</sup>». Fortia de Piles nous décrit également la cour et la façon dont sont traités les étrangers : « Les étrangers sont présentés par leur ministre; ils le sont en même temps, à toute la famille royale<sup>168</sup> ». Les descriptions de la cour de Danemark sont peu présentes dans notre corpus car tous nos voyageurs n'ont pas forcément pu s'y rendre. La description du roi occupe généralement la place principale, la cour passe au second voire au troisième plan. Après avoir étudié les rois, nous allons voir dans la prochaine sous-partie l'influence importante des ministres dans le royaume du Danemark.

---

<sup>164</sup>Coxe, William, *op. cit.*, p. 49.

<sup>165</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 97.

<sup>166</sup>Folligny, Louis Alexandre de Bordes, *op. cit.*, p. 160.

<sup>167</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 99.

<sup>168</sup>Fortia de Pilles, Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op. cit.*, p. 227.

## Des ministres influents

Outre ses souverains, le royaume du Danemark est marqué par une influence très importante de certains ministres. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, sous le règne de Frédéric III puis de Christian V, l'œuvre du comte Peter Griffenfeld est importante. Né Peter Schumacher et membre de la bourgeoisie de Copenhague, il devient secrétaire du roi Frédéric III en 1665 avant de devenir le principal conseiller de Christian V. Il s'occupe des politiques intérieure et extérieure du Danemark, il réorganise l'administration danoise en la calquant sur sa voisine suédoise<sup>169</sup>. C'est aussi un grand admirateur de Louis XIV et il prône une alliance avec la France. La noblesse de Copenhague complotera contre lui, il sera arrêté et condamné à mort puis finalement à de la prison à vie. Cela n'est pas sans rappeler l'histoire de Struensee, un autre ministre danois plus qu'influent. Nous reviendrons sur Struensee un peu plus tard.

D'autres ministres ont marqué notre période et nos voyageurs : la famille Bernstorff. Tout d'abord Johann Hartwig Ernst von Bernstorff, né en 1712 à Hanovre, est issu d'une famille de la noblesse allemande du Schleswig-Holstein, le duché appartenant à la couronne danoise mais il fait carrière à la cour de ce pays. Il est nommé dans les années 1750 par Frédéric V à la tête des affaires étrangères. Il adopte une politique réformatrice qui tente de libérer les paysans du servage et d'établir une politique pacifique<sup>170</sup>. Il est aidé par le ministre lui aussi allemand Adam Moltke. Struensee s'inscrit lui aussi dans ce courant, mais il exista une grande rivalité entre Bernstorff et Struensee. Lors de l'avènement de Struensee en tant que conseiller principal du roi, Bernstorff s'exile à Hambourg. A la chute de Struensee il est appelé par la belle-mère du roi qui gère le pouvoir mais il meurt en 1772 en se rendant à Copenhague.

Le neveu de Johann Hartwig Ernst Bernstorff, Andreas Peter von Bernstorff mène lui aussi une carrière politique. Il est tout d'abord ministre des affaires étrangères sous le gouvernement d'Ove Høegh Guldberg qui devient premier ministre du roi Christian VII après l'arrestation de Struensee. C'est un gouvernement conservateur, qui s'applique à détruire les réformes libérales mises en place par Struensee. Bernstorff est renvoyé en 1780. Son heure de gloire vint avec le transfert du pouvoir vers le futur Frédéric VI. En 1784 arrivé à l'âge de la majorité, le prince héritier Frédéric renversa le gouvernement réactionnaire et pris le pouvoir<sup>171</sup>. Il nomme Bernstorff premier ministre et principal conseiller. La ligne politique de

---

<sup>169</sup>Helle, Astrid, *op. cit.*, p. 94.

<sup>170</sup>*Ibid.*, p. 96.

<sup>171</sup>*Ibid.*, p. 97.

Bernstorff est marquée par les réformes agraires, le développement du commerce. En matière de politique extérieure, c'est une politique de neutralité ne souhaitant pas rentrer en guerre avec la Suède ou s'impliquer dans les affaires européennes.

Nos voyageurs décrivent Andréas Peter von Bernstorff, John Carr le qualifie d'«habile et excellent ministre<sup>172</sup>». Marie Wollstonecraft le décrit comme « un homme de valeur », « prudent », avec « un savoir considérable et une certaine finesse<sup>173</sup> ». Nous avons donc une description assez positive de ce ministre considéré aujourd'hui comme l'un des plus importants hommes d'Etat danois. Johann Hartwig Ernst Bernstorff est lui décrit par William Coxe qui visite son château en 1784 alors qu'il est décédé, il découvre une stèle érigée par les paysans « en reconnaissance du bienfait de la liberté que leur maître chéri leur avait accordée<sup>174</sup> ». Après Struensee, la famille Bernstorff représente les ministres danois les plus influents de l'époque moderne. Nous allons maintenant nous intéresser à l'affaire Struensee.

### **L'affaire Struensee**

C'est un des épisodes les plus célèbres de l'histoire du Danemark. Dès le XIXe siècle des ouvrages sur Struensee sont apparus en France : celui d'Auguste Arnould et de Narcisse Fournier, *Struensee*, en 1841 ou encore celui d'Elie-Salomon et de François Reverdil, *Struensee et la cour de Copenhague, 1760-1772*, en 1858. Au XXe siècle on retrouve le livre de Stefan Winkle *Johann Friedrich Struensee*, avec le même titre. Le roman du suédois Per Olov Enquist, *Le médecin personnel du roi* sorti en 2000 et inspiré de l'histoire de Struensee a eu un grand succès au même titre que son adaptation en film en 2012 sous le titre de *Royal affair*. C'est donc un épisode très connu et très étudié par les historiens. Il est intéressant aujourd'hui de voir que le cas Struensee divise au sein même de notre bibliographie. En effet dans le livre *Histoire du Danemark* de l'historien danois Ludvig Krabbe, Struensee n'est absolument pas mis en valeur et est plutôt présenté comme un personnage historique assez sombre. Son image est loin d'être bonne dans ce livre<sup>175</sup>. A l'inverse d'autres livres comme celui d'Astrid Helle ou d'Erik Kjersgaard nous donnent une image plutôt positive ou du moins plus neutre de l'homme. Nous allons nous en tenir au factuel pour raconter l'histoire de Struensee avant de voir ce que nos voyageurs en disent.

---

<sup>172</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 96.

<sup>173</sup>Wollstonecraft, Mary, *op. cit.*, p. 163.

<sup>174</sup>Coxe, William, *op. cit.*, p. 36.

<sup>175</sup>Krabbe, Ludvig, *Histoire de Danemark : des origines jusqu'à 1945*, Copenhague, E. Munksgaard ; Paris, C. Klincksieck, 1950, p. 187.

Johann Friedrich Struensee est né à Halle-sur-la-Saale en Allemagne dans la région Saxe-Anhalt en 1737. Durant ses études de médecine, son père pasteur est nommé pasteur dans le Schleswig et la famille déménage dans ce duché à Altona. De là il se lie d'amitié avec l'aristocratie locale et réussit à se faire nommer médecin du roi pour le voyage de ce dernier à l'étranger en 1768. Struensee est également un avide lecteur de Rousseau, Voltaire, Haller ou encore Helvétius, il est très influencé par la pensée des Lumières. Le roi Christian VII a de graves problèmes de santé et n'est pas en mesure de gouverner, le pouvoir est détenu par ses ministres et le roi se contente d'apposer sa signature. Struensee se rapprocha de ce dernier lors de son voyage à l'étranger puis devint le médecin personnel du roi. De là il devint le principal conseiller du roi, puis le vrai dépositaire du pouvoir en éjectant Bernstorff du pouvoir. En 1770 Struensee est au commande du royaume, il va faire passer un nombre impressionnant de réformes de la société danoise. Il instaure la liberté de la presse, une grande réforme agraire pour les paysans, l'amélioration du système scolaire et de santé dans l'idée de la pensée des Lumières. Il s'attire un grand nombre d'ennemis et notamment la mère du roi qui complotera contre lui en mettant en avant sa relation et sa liaison avec la reine Caroline-Mathilde. Struensee fut arrêté puis exécuté le 28 avril 1772 à Copenhague en compagnie de son protégé Enevold Brandt. A sa mort, ses réformes furent abolies par le gouvernement suivant. Il y aurait beaucoup d'autres choses à écrire sur Struensee tant le personnage divise et fascine à la fois, un traître usurpateur, un visionnaire ? Dans tous les cas cette histoire ne laisse personne indifférent.

John Carr parle de « la malheureuse reine Mathilde et les infortunés comtes de Struanzée et Brandt », et d'une histoire qui « il y a quelques années, fit tant de sensation en Europe<sup>176</sup>. » John Carr ne cesse de plaindre les trois personnages, et va même jusqu'à visiter la prison où furent retenus Struensee et Brandt en vantant leur courage. La reine Caroline-Mathilde est également présentée comme une héroïne face à la haine de sa belle-mère qui doit son salut à Struensee, un « homme rempli de sagacité, de pénétration et de courage, et doué de tous les avantages de la figure<sup>177</sup>. » Son arrestation est également décrite en détail, l'affaire Struensee occupe une place très importante dans son récit et il marque clairement son admiration pour le médecin. William Coxe est lui plus mesuré, il visite la prison où furent emprisonnés les deux hommes et décrit leurs exécutions mais ne donne pas son avis sur les deux hommes<sup>178</sup>. Fortia de Piles est lui encore plus sommaire il parle simplement du « grand

---

<sup>176</sup>Carr, John, *op.cit.*, p. 58.

<sup>177</sup>*Ibid.*

<sup>178</sup>Coxe, William, *op. cit.*, p. 41 à 43.

événement qui priva de sa liberté la reine Mathilde, et conduisit Struensee et Brandt à l'échafaud<sup>179</sup> ». Mary Wollstonecraft rend un hommage très appuyé à Caroline-Mathilde, elle met en avant toute la compassion qu'elle a pour elle et tout son respect pour sa mémoire<sup>180</sup>. Elle décrit ensuite l'affaire tout en minimisant l'implication de Caroline-Mathilde, en mettant en avant ses « louables ambitions<sup>181</sup> ». Caroline-Mathilde est décrite comme une victime de la cruauté de la cour danoise. Wraxall visite lui le cachot où Caroline-Mathilde fut emprisonnée, il décrit l'ancienne reine comme « malheureuse et outragée ». Là aussi l'ancienne souveraine jouit d'une bonne image de la part du voyageur. C'est une récurrence, Struensee, Brandt mais surtout Caroline-Mathilde ont la faveur des opinions de nos voyageurs. Nous pouvons l'expliquer car les voyageurs qui décrivent l'affaire sont pour la grande majorité anglais, seul Fortia de Piles est français. Caroline-Mathilde est une princesse d'Angleterre venant de la famille Hanovre, ses compatriotes ont donc plus de compassion pour elle, nous pouvons aussi imaginer que l'affaire en Angleterre a été présentée pour que les Anglais soutiennent Caroline-Mathilde. Cette dernière ne sera pas condamnée à mort, elle sera emprisonnée à Kronborg puis exilée dans un château à Hanovre où elle perdit son esprit et mourut. Nous pouvons donc voir que cette affaire a fait grand bruit et attise la curiosité de nos voyageurs.

### **Une coutume locale selon Regnard : Le virschat**

Nous n'avons pas trouvé trace de cette coutume dans la bibliographie, ni dans les autres textes de nos voyageurs. De par son originalité et son aspect inédit au Danemark nous avons décidé de consacrer une rapide sous-partie à cette coutume décrite par Jean-François Regnard lors de sa visite à la cour de Danemark. Selon Regnard le virschat est une coutume qui se fait à la cour, donc entre très grands aristocrates, « ces divertissements se faisoient ordinairement l'hiver, pendant lequel tems le Roi voulant se divertir, ordonne un virschat dans toute sa Cour, et se met lui-même de la partie<sup>182</sup> ». C'est un événement qui toujours selon Regnard « ne se pratique pas seulement en Dannemarck, mais aussi en Suède, et par toute l'Allemagne<sup>183</sup>. » Pour ce qui est du contenu de cette coutume, l'originalité est moindre : les participants tirent au sort un costume et doivent s'habiller en conséquence lors du bal, c'est une « sorte de Mascarade<sup>184</sup> ». L'importance des mascarades et du port du masque à l'époque moderne ne sont plus à prouver. On les retrouve notamment en Italie avec le célèbre

---

<sup>179</sup>Fortia de Piles, Alphonse, Boisselin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op.cit.*, p. 210.

<sup>180</sup>Wollstonecraft, Mary, *op. cit.*, p. 148.

<sup>181</sup>*Ibid.*

<sup>182</sup>Regnard, Jean François, *op. cit.*, p. 50.

<sup>183</sup>*Ibid.*

<sup>184</sup>*Ibid.*



carnaval de Venise. Le masque permet à celui qui le porte de devenir quelqu'un d'autre, de faire des choses qu'il ne pourrait s'autoriser en temps normal. S'affranchir de soi-même et de sa condition sociale, Regnard nous indique que lors du dernier virschat à la cour de Danemark le roi est apparu en charbonnier<sup>185</sup>. Il est intéressant de voir que la mascarade s'exporte jusqu'au Danemark sous un autre nom, elle semble populaire sous Christian V car Regnard n'assiste pas au premier Virschat du roi, mais pour ce qui est des autres rois nous ne retrouvons pas de trace de cette coutume. Pourtant un grand nombre de nos voyageurs ont séjourné à la cour des rois de Danemark. Nous avons donc pu voir dans cette partie les descriptions du roi, des ministres et de la cour par nos voyageurs, nous allons voir maintenant dans la seconde sous partie la société danoise vu par nos voyageurs.

## La société danoise

### Les Danois

Les habitants du Danemark sont décrits par nos voyageurs, là aussi de façon très différente selon nos sources. Le baron de Lahontan nous dresse un portrait plus qu'élogieux : « les Danois sont bien faits, civils, honnêtes, braves et entreprenants ; et leurs façons de faire ont quelque chose d'aimable<sup>186</sup> », pour ce qui est des femmes elles sont « fort belles et fort enjouées ; ayant toutes généralement beaucoup d'esprit ». John Carr écrit quant à lui : « Le Danois est d'un caractère doux, affable et laborieux<sup>187</sup> ». Folligny va aussi dans ce sens en écrivant : « Les seigneurs danois et tous les Danois en général sont très curieux en belles livrées en équipage et en chevaux<sup>188</sup>. » Toujours dans ce sens, Joseph Marshall écrit que : « Les Danois, d'après les occasions que j'ai eues de causer avec ceux de tous les états, me paroissent faire un peuple humain, brave et poli<sup>189</sup>. » Ceci est la première vision, mais une vision opposée est aussi présente chez nos voyageurs. Bougrenet de la Tocnaye trouve les Danois querelleurs et irrespectueux<sup>190</sup>. Jacques La Combe de Vrigny bloqué par une tempête entre Roskilde et Copenhague cherche l'hospitalité dans un village danois, chose qu'il ne

---

<sup>185</sup>*Ibid.*

<sup>186</sup>De Lom D'Arce, Louis Armand, *op.cit.*, p. 159.

<sup>187</sup>Carr, John, *op.cit.*, p. 52.

<sup>188</sup>Folligny, Louis Alexandre de Bordes, *op. cit.*, p. 190.

<sup>189</sup>Marshall, Joseph, *op. cit.*, p. 260.

<sup>190</sup>Bougrenet de la Tocnaye, Jacques-Louis de *Promenade d'un français en Suède et en Norvège*, Paris, FB Edition, 2015, 1er Ed 1800, p. 128.

trouve pas<sup>191</sup>. Robert Molesworth met en avant l'orgueil et la vanité des Danois<sup>192</sup>. L'abbé Outhier nous parle quant à lui d'une mauvaise expérience avec des Danois<sup>193</sup>. Andrew Swinton écrit que « Les Danois ne sont pas très-propres sur leurs personnes et dans leurs maisons<sup>194</sup> ». Nous avons donc une vision très nuancée des Danois et de leurs caractères, pour certains c'est un peuple très poli et respectueux pour d'autres c'est un peuple irrespectueux et sale. L'expérience personnelle de nos voyageurs est primordiale ainsi que leurs rencontres, tous les Danois n'ont pas le même caractère et il est compliqué de parler de caractère national. Il est donc tout à fait normal que la vision des Danois soit nuancée, personne ne peut faire l'unanimité.

Un autre aspect des danois est décrit par un nombre très important de nos voyageurs : l'omniprésence de l'alcool. C'est une récurrence qui nous a frappé à la lecture de notre corpus. L'alcool et sa consommation au Danemark est source de curiosité chez nos voyageurs. « Ivre comme un danois dit le proverbe<sup>195</sup> » selon Swinton. La bière est décrite comme une coutume du nord par le baron de Lahontan, d'ailleurs ce dernier vraisemblablement peu habitué à boire de la bière en grande quantité nous raconte une anecdote où lors d'un banquet il se retrouve complètement saoul<sup>196</sup>. John Carr nous dit que le danois « aime beaucoup les liqueurs spiritueuses<sup>197</sup> ». « Les Danois sont fort adonnés au boire<sup>198</sup> » pour Mollesworth. Mary Wollstonecraft décrit quant à elle un épisode au théâtre au Danemark où tous les hommes à côté d'elle sont saouls, elle juge que l'alcool en Angleterre et dans les pays du nord est un frein au développement de ces derniers<sup>199</sup>. La description des Danois va de pair avec la description de leur attrait pour l'alcool. Beaucoup de nos voyageurs justifient ce penchant pour l'alcool par le climat froid et compliqué qui obligerait les Danois à s'enivrer pour résister au froid. Après avoir vu les Danois et leurs descriptions, nous allons voir un autre point qui retient l'attention des voyageurs : les lois du Danemark.

---

<sup>191</sup>La Combe de Vigny, Jacques-Philippe, *op. cit.*, p. 80.

<sup>192</sup>Molesworth, Robert, *op. cit.*, p. 180.

<sup>193</sup>Outhier, Reginald, *op. cit.*, p. 249.

<sup>194</sup>Swinton, Andrew, *op. cit.*, p. IXXXI.

<sup>195</sup>*Ibid.*

<sup>196</sup>De Lom D'Arce, Louis Armand, *op.cit.*, p. 162.

<sup>197</sup>Carr, John, *op.cit.*, p. 53.

<sup>198</sup>Molesworth, Robert, *op. cit.*, p. 179.

<sup>199</sup>Wollstonecraft, Mary, *op. cit.*, p. 157.

## Les lois du Danemark

Nos voyageurs s'intéressent à l'administration du pays et notamment à ses lois. Il faut aussi savoir que malgré l'existence de l'université de Copenhague depuis le XVe siècle, les fonctionnaires danois sont formés dans les universités étrangères et notamment les universités allemandes. Beaucoup de fonctionnaires de l'Etat danois sont également allemands. John Carr écrit que « les lois du Danemarck, si l'on en excepte celles des eaux et forêts, sont simples et salutaires ; la plus stricte impartialité en dirige l'exécution<sup>200</sup>. » De Kerguelen Trémarec parle-lui de « sagesse du législateur<sup>201</sup> ». L'abbé Delaporte va lui aussi dans le sens d'un système judiciaire très bon en disant qu'il « n'est point de gouvernement libre, où la procédure criminelle soit réglée sur un pied plus avantageux à la liberté des sujets que dans celui de Danemark<sup>202</sup> ». Toujours dans cette même optique : « Les lois du Danemarck sont très renommées pour leur sagesse et leur brièveté<sup>203</sup> », ce sont les mots de Joseph Marshall. Même Robert Molesworth, pourtant très critique envers le royaume de Danemark, décrit le système judiciaire danois comme le meilleur système judiciaire du monde<sup>204</sup>, c'est aussi l'idée de Regnard qui écrit que la justice est bien faite dans ce pays<sup>205</sup>. Nous avons donc une vision unanime sur les lois du Danemark chez nos voyageurs, le Danemark possède à l'époque moderne l'un des meilleurs systèmes judiciaires qui attire l'attention des étrangers.

Sur le fonctionnement en lui-même du système judiciaire, nous pouvons regretter de ne pas pouvoir utiliser l'ouvrage de l'historien allemand Inger Dübeck qui s'intéresse à l'histoire du droit danois dans son ouvrage *Einführung in das dänische Recht* sortie en 1994. Nous pouvons simplement noter ce qu'en disent nos voyageurs, le premier point qui revient très souvent est le rôle principal du roi et sa primauté sur n'importe quel jugement. Le roi est au-dessus des lois et peut les faire ou les défaire, c'est le premier juge du royaume. Le deuxième point est que chaque personne accusée possède tous les moyens nécessaires pour se défendre, il y a un procès à chaque fois et l'accusé a un avocat à sa disposition. Le vol n'est pas puni par la peine de mort, la désertion non plus à moins de récidive. On sait aussi que Struensee lors de

---

<sup>200</sup>Carr, John, *op.cit.*, p. 100.

<sup>201</sup>De Kerguelen de Trémarec, Yves Joseph, *Relation d'un voyage dans la mer du Nord, aux côtes d'Islande du Groenland, de Ferro, de Schettland, des Orcades et de Norwége ; fait en 1767 et 1768*, Paris, Prault, 1771, p. 104.

<sup>202</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 120.

<sup>203</sup>Marshall, Joseph, *op. cit.*, p. 264.

<sup>204</sup>Molesworth, Robert, *op. cit.*, p. 398.

<sup>205</sup>Regnard, Jean François, *op. cit.*, p. 53.

ses réformes en 1770-71 a supprimé l'utilisation de la torture. L'abbé Delaporte nous dit que les assassinats ainsi que le brigandage sont très rares dans la société danoise, que les Danois respectent les lois<sup>206</sup>, il justifie cela par la bonne influence de la religion luthérienne et son organisation très efficace au Danemark. Nous allons voir maintenant un dernier aspect qui intéresse nos voyageurs : la langue danoise.

### **La langue danoise**

Avant de voir les avis subjectifs de nos voyageurs sur la langue danoise, nous devons rappeler que c'est une langue indo-européenne, germanique et scandinave orientale. Elle est très proche du norvégien ou du suédois, un Danois sera apte à comprendre un Norvégien ou un Suédois malgré la prononciation différente. L'influence de l'allemand sur la langue est également présente, au Moyen Âge un nombre important de mots allemands ont été introduits dans la langue danoise. Au XVIIIe siècle ce sont des mots français qui sont introduits au Danemark notamment dans les domaines de la nourriture et du mobilier. Le danois utilise l'alphabet latin depuis l'abandon de l'alphabet runique et y ajoute trois lettres dont une ligature *ae*. Nous allons voir maintenant ce que nos voyageurs français ou anglais pensent du danois.

Albert Jouvin de Rochefort met en avant le lien entre le danois et l'allemand en nous disant que le danois vient de l'allemand et a donc ses défauts<sup>207</sup>. Robert Molesworth nous donne son avis sur le danois, il écrit : « Le langage est fort désagréable et ressemble fort à l'irlandais dans ses tons plaintifs<sup>208</sup> ». Regnard note comme Molesworth le ton plaintif de la langue danoise, nous pouvons le voir à travers cette phrase : « Il n'y a point de Langue plus propre à demander l'Aumône que la Danoise, ils semblent toujours qu'ils pleurent<sup>209</sup>. » Ce sont les seuls voyageurs parlant de la langue du pays, nous pouvons l'expliquer avec les mots de Nathaniel Wraxall : « je ne trouverois guere d'inconvénient à ignorer la langue du pays. Toutes les personnes de bien parlent François ou Anglois<sup>210</sup>. » Nos voyageurs n'ont donc pas besoin de parler danois pour voyager au Danemark car les Danois parlent eux-même français ou anglais. C'est la raison pour laquelle peu de voyageurs s'intéressent à la langue du pays car elle n'est pas nécessaire pour se faire comprendre et cela dans toutes les parties du Danemark. Joseph Marshall parle français lors de sa rencontre avec un seigneur du Jutland qui entend

---

<sup>206</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 126.

<sup>207</sup>Jouvin de Rochefort, Albert, *op. cit.*, p. 302.

<sup>208</sup>Molesworth, Robert, *op. cit.*, p. 185.

<sup>209</sup>Regnard, Jean François, *op. cit.*, p. 47.

<sup>210</sup>Wraxall, Nathaniel, *op. cit.*, p. 14.

aussi l'allemand. Pour le peu d'avis que nous avons sur le danois, ils sont unanimement négatif, nos voyageurs ne trouvent pas la langue danoise belle. Cela peut se comprendre car le danois possède la rudesse des langues germaniques, et une absence d'intonation qui la rend difficile à entendre du moins pour un Français. Nous allons maintenant voir l'influence étrangère de la société danoise.

## **L'influence étrangère**

### **La France et la langue française**

Nous avons longtemps eu une vision d'une Europe « française » au XVIII<sup>e</sup> siècle, avec une primauté de la langue française : toutes les élites d'Europe parleraient français. C'est la thèse développée par Marc Fumaroli dans son ouvrage *Quand l'Europe parlait français*. Cette théorie n'est pas entièrement fautive et l'analyse de notre corpus va également dans ce sens. Mais aujourd'hui on nuance quelque peu cette idée d'une Europe française, avec notamment l'ouvrage de Pierre-Yves Beaurepaire au titre éloquent *Le mythe de l'Europe française au XVIII<sup>e</sup> siècle*. Pourquoi cette influence de la France ? Le rôle de la philosophie des Lumières et primordiales, Rousseau, Voltaire, Condillac, Helvétius écrivent en français. Le modèle culturel, aristocratique, mondain français est relayé dans toute l'Europe et est pris comme exemple. Nous pouvons donner l'exemple de Frédéric II de Prusse et son despotisme éclairé, ce prince allemand était un fervent lecteur de Voltaire qu'il invitera dans son château de Saus-Weitz, et on dit que Frédéric parlait mieux français qu'allemand. Un autre exemple parlant est que le Grand Tour des élites européennes visite la France en priorité avec la péninsule italienne, toutes les élites européennes se sont déjà rendues dans le royaume de France. C'est le cas du roi de Danemark Christian VII et de Struensee qui voyagent en France et à Paris où ils rencontrent certains philosophes des Lumières. La franc-maçonnerie a également un rôle important pour Pierre-Yves Beaurepaire, une partie des élites européennes est initiée en maçonnerie en France à l'image de l'ambassadeur Suédois Carl Gustave Tessin<sup>211</sup> ou même de l'aventurier vénitien Giacomo Casanova initié à Lyon. C'est aussi le cas pour le peintre danois Jean George Hasse qui rejoint une loge parisienne. Les Lumières françaises influencent les princes d'Europe comme Frédéric II, et pour le cas du Danemark les réformes de Struensee sont très influencées par la philosophie des Lumières. Le français apparaît donc comme la langue de la culture, de la civilisation et d'un modèle porté par les Lumières. Pour

---

<sup>211</sup>Beaurepaire Pierre-Yves, *Le mythe de l'Europe française au XVIII<sup>e</sup> siècle : diplomatie, culture et sociabilités au temps des Lumières*, Paris, Editions Autrement, 2007, p. 160.

accéder et comprendre cette culture, parler français devient obligatoire pour les élites européennes, de ce fait le français devient le langage des cours et semble avoir eu une primauté linguistique dans toute l'Europe comme nous allons le voir avec nos voyageurs au Danemark. Il faut avoir à l'esprit qu'au XVIII<sup>e</sup> siècle les distances sont plus importantes qu'aujourd'hui, on ne se rend pas à Copenhague en deux heures et dix minutes d'avion depuis Lyon. La France et le Danemark sont éloignés, et il faut de nombreux jours pour se rendre de Paris à Copenhague. Il est intéressant de voir que le modèle français pénètre dans une société scandinave éloignée géographiquement et géopolitiquement. Enfin pour nuancer l'idée de l'Europe française, le modèle français est accueilli dans toute l'Europe mais il n'est pas forcément assimilé dans son intégralité, il est discuté, approprié, croisé, contesté et même parfois rejeté. C'est un phénomène d'appropriation culturelle, l'Europe n'assimile pas les Lumières françaises, elle les acculture, les travaille et les enrichit<sup>212</sup>.

La présence de la langue française est quelque chose qui interpelle nos voyageurs. Le fait de pouvoir s'exprimer dans sa langue maternelle ou pour le cas des Anglais une langue qu'ils maîtrisent semble être quelque chose de très apprécié par nos voyageurs. Le baron de Lahontan écrit « On ne trouve peu de gens ici qui n'entendent pas le françois<sup>213</sup> ». Folligny nous relate lui ses discussions avec plusieurs fonctionnaires du royaume de Danemark, de petits seigneurs ou des militaires et à chaque fois ses discussions se font en français<sup>214</sup>. C'est également le cas pour Jacques La Combe de Vrigny qui parle à ses logeurs ainsi qu'aux autres pensionnaires en français.<sup>215</sup> Le cas de Joseph Marshall est encore plus parlant, lors de sa rencontre avec un seigneur de l'ouest du Jutland, Marshall parle en français avec lui<sup>216</sup>. Au plus haut de la hiérarchie du Danemark, le roi parle français pour le cas de Christian V selon Robert Molesworth<sup>217</sup>. Plus globalement Wraxall nous dit que « toutes les personnes de façon parlent François ou Anglois<sup>218</sup>. » Nos voyons donc que la langue française apparaît comme une langue très importante au Danemark, dans la haute société danoise tout le monde parle français, cela va du roi aux seigneurs du Jutland. L'influence du français est donc immense, et elle apparaît bien ici comme la langue européenne comme peut l'être l'anglais de nos jours.

---

<sup>212</sup>*Ibid.*, p. 7.

<sup>213</sup>De Lom D'Arce, Louis Armand, *op.cit.*, p. 159.

<sup>214</sup>Folligny, Louis Alexandre de Bordes, *op. cit.*, p. 162 et 185.

<sup>215</sup>La Combe de Vrigny, Jacques-Philippe, *op. cit.*, p. 132.

<sup>216</sup>Marshall, Joseph, *op. cit.*, p. 153.

<sup>217</sup>Molesworth, Robert, *op. cit.*, p. 251.

<sup>218</sup>Wraxall, Nathaniel, *op. cit.*, p. 14.

En plus de la langue, nos voyageurs signalent la présence de français lors de leurs visites au Danemark. Le baron de Lahontan nous parle des huguenots sous le terme de « réfugié françois » qui peuvent exercer leurs religions sous l'autorité de « monsieur de la Placette » un ministre venant du Béarn ayant les faveurs de la reine<sup>219</sup>. Folligny rencontre lui aussi un nombre important de Français, des capitaines de la marine danoise, un commandant bourguignon nommé Fontenoy et d'autres gentilshommes<sup>220</sup>. Fortia de Piles rencontre lui aussi un capitaine français de la marine danoise<sup>221</sup>, la personne qui loge La Combe de Vrigny est française<sup>222</sup>. En plus de la langue et de la présence française, l'influence se fait aussi via les modes comme le décrit Marshall, via la présence de théâtres français<sup>223</sup>. Folligny nous dit également que le roi de Danemark Frédéric VI a « un cœur profondément français<sup>224</sup> » dans les querelles qui opposent la France et l'Angleterre. L'influence française n'est donc pas seulement une affaire de langue. Les modes françaises pénètrent dans le royaume du Danemark, cela prend également des tournures géopolitiques. Le Danemark est dans une politique de neutralité au cours du XVIIIe siècle mais semble donner préférence une légère préférence à la France selon Folligny. Nous allons voir maintenant que l'influence française n'est pas la seule influence étrangère dans le royaume de Danemark.

### **L'influence allemande**

C'est l'influence la plus importante et la plus logique pour le Danemark. Tout d'abord d'un point de vue géographique, le monde germanique est à la frontière du Danemark. Il faut passer par ce dernier pour s'y rendre. De plus le royaume du Danemark comprend le duché du Schleswig-Holstein qui est de culture et de langue allemande. Le danois même est une langue germanique ayant un nombre de points communs non négligeable avec l'allemand. Les fonctionnaires du Danemark ainsi que les principaux ministres à l'image de Struensee sont pour la plupart Allemands durant les XVIIe et XVIIIe siècle, au point que le gouvernement d'Ove Høegh-Guldberg après Struensee interdit au non -danois d'exercer des postes de pouvoirs. Nous pouvons également ajouter que la famille royale du Danemark appartient à la maison des Oldenbourg, une dynastie trouvant son origine dans le nord-ouest de l'Allemagne dans la ville du même nom. Une dynastie allemande gouverne donc le Danemark depuis le

---

<sup>219</sup>De Lom D'Arce, Louis Armand, *op.cit.*, p. 158

<sup>220</sup>Folligny, Louis Alexandre de Bordes, *op. cit.*, p. 162, 165 et 282.

<sup>221</sup>Fortia de Piles, Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op.cit.*, p. 364.

<sup>222</sup>La Combe de Vrigny, Jacques-Philippe, *op. cit.*, p. 132.

<sup>223</sup>Marshall, Joseph, *op. cit.*, p. 201.

<sup>224</sup>Folligny, Louis Alexandre de Bordes, *op. cit.*, p. 186.

Xe siècle. Nous allons voir maintenant ce que disent les voyageurs de cette influence allemande.

Pour Louis Caraccioli les Danois cherchent à tout prix à paraître allemands<sup>225</sup>. Delaporte parle lui d'une « quantité d'allemands que l'Etat attire pour favoriser la population<sup>226</sup> ». Fortia de Piles met en lui en avant la grande influence de Hambourg sur le Danemark, c'est à Hambourg que la monnaie danoise est changée et Hambourg fixe la valeur de cette même monnaie<sup>227</sup>. Jouvin de Rochefort montre lui la proximité entre le danois et l'allemand<sup>228</sup>. Le seigneur du Jutland que Joseph Marshall rencontre lui parle en allemand avant de lui parler en français<sup>229</sup>. Il nous dit également que les habitants du Danemark ressemblent physiquement aux allemands par leurs tailles élevées et que les danois ont les habitudes Allemandes en ce qui concerne les repas et le temps important passé à table<sup>230</sup>. Molesworth parle lui de l'utilisation importante de la langue allemande par le roi du Danemark Christian V<sup>231</sup>. Andrew Swinton s'intéresse lui aux tenues vestimentaires et écrit que l'habit des hommes au Danemark « est le même que celui des Allemands<sup>232</sup> ». Nous pouvons donc voir que nos voyageurs ont conscience de l'influence allemande sur le royaume du Danemark. Elle prend plusieurs formes avec la langue, les coutumes, une influence démographique ainsi qu'une influence économique. Nous allons maintenant voir la dernière principale influence étrangère que nous avons pu identifier dans les récits de nos voyageurs : l'influence hollandaise et l'île d'Amack.

### **L'influence hollandaise et l'île d'Amack**

Comme nous l'avons vu dans la première partie, les Provinces-Unies sont une nation très puissante au cours des XVIIe et XVIIIe siècle. Astrid Helle nous dit qu'au XVIIe siècle l'influence hollandaise dans les domaines de la peinture et de l'architecture est très importante au Danemark<sup>233</sup>. On note la présence de nombreux artistes hollandais au Danemark. Au XVIIe siècle le roi Danois Christian IV entreprit de nombreuses constructions à Copenhague à l'image de Rosenborg, de la bourse ou de la tour astronomique toutes dans le style de la

---

<sup>225</sup>Caraccioli, Louis, *Voyage de la raison en Europe, par l'auteur des Lettres récréatives*, Compiègne, Chez Louis Bertrand, 1772, p. 38.

<sup>226</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 221.

<sup>227</sup>Fortia de Piles, Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op.cit.*, p. 354.

<sup>228</sup>Jouvin de Rochefort, Albert, *op. cit.*, p.302.

<sup>229</sup>Marshall, Joseph, *op. cit.*, p. 153.

<sup>230</sup>*Ibid.*, p. 203.

<sup>231</sup>Molesworth, Robert, *op. cit.*, p. 185.

<sup>232</sup>Swinton, Andrew, *op. cit.*, p. IXXII.

<sup>233</sup>Helle, Astrid, *op. cit.*, p. 88.



renaissance hollandaise. On retrouve également cette influence hollandaise dans les manoirs de Gammel Estrup dans l'est du Jutland que l'on peut voir un peu plus bas en photo. Fortia de Piles nous indique le fait que le royaume de Danemark emprunte beaucoup d'argent à la Hollande et à des dettes considérables envers cette dernière<sup>234</sup>. Robert Molesworth toujours d'un point de vue économique nous dit que les bêtes à corne du Jutland sont transportées en Hollande pour être engraisées et vendues<sup>235</sup>.

L'influence hollandaise se caractérise également par l'île d'Amack. C'est une petite île au sud de Copenhague qui a la particularité d'être habitée par des Hollandais qui y cultivent de nombreux fruits et légumes d'où l'appellation « jardin de Copenhague » par nos voyageurs. Ils sont cinq à nous signaler la présence de cette île. Robert Molesworth nous dit « elle est plus fertile qu'aucun autre territoire du Danemark<sup>236</sup> ». Il nous parle également de son origine : « Il y a plusieurs années que cette terre fut donnée à diverses familles Hollandaises, qui y avoient été transportées pour faire du beurre et du fromage pour l'usage de la Cour<sup>237</sup>. » La langue et les coutumes néerlandaises sont également conservées par les descendants de ces familles qui ne se mêlent pas aux autres sujets du roi. La Combe de Vrigny parle de « colonie hollandoises<sup>238</sup> ». Delaporte met lui en avant la quantité de gibier, le fait que les produits de cette île sont vendus deux fois par semaine au marché de Copenhague, et nous dit également que les hollandais sont ici depuis le début du XVe siècle<sup>239</sup>. John Carr insiste sur l'ordre et la propreté qui règne sur cette île qui compte 4000 habitants à la fin du XVIIIe siècle qui se gouvernent par leurs propres lois<sup>240</sup>. Bougrenet de la Tocnaye reprend ses éléments après avoir visité l'île<sup>241</sup>. Nous voyons donc que nous avons vraiment à faire à une île hollandaise située au Danemark et aux portes de Copenhague. On y parle hollandais, les habitants se gouvernent selon les lois hollandaises, les coutumes sont hollandaises etc. C'est une petite Hollande au Danemark.

---

<sup>234</sup>Fortia de Piles, Alphonse, Boisselin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op.cit.*, p. 354.

<sup>235</sup>Molesworth, Robert, *op. cit.*, p. 98.

<sup>236</sup>*Ibid.*, p. 96.

<sup>237</sup>*Ibid.*

<sup>238</sup>La Combe de Vrigny, Jacques-Philippe, *op. cit.*, p. 413.

<sup>239</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 108 à 109.

<sup>240</sup>Carr, John, *op.cit.*, p. 127.

<sup>241</sup>Bougrenet de la Tocnaye, Jacques-Louis de, *op. cit.*, p. 132.



*Figure 12 : Gammel Estrup : manoir de style hollandais de la Renaissance situé dans le Jutland près de Randers*

Pour conclure ce chapitre, nous pouvons dire que la société danoise intéresse nos voyageurs. Le pouvoir danois est ce qui intéresse le plus, les rois sont décrits au même titre que les ministres les plus puissants. Cela permet également de voir le retentissement qu'a eu l'affaire Struensee en Europe, nos voyageurs d'après 1770 en parlent presque tous. Beaucoup mettent en avant le sort injuste qu'on subi Struensee, Brandt et Caroline Mathilde. Les danois et leurs coutumes sont également des objets d'intérêts de nos voyageurs et enfin nous pouvons voir que l'influence étrangère est très importante au Danemark. La France par son modèle culturel, l'Allemagne par sa proximité géographique, et la Hollande par sa puissance commerciale influence grandement la société danoise. Le prochain chapitre s'intéresse à la société danoise d'un point de vue agricole et commercial.

# Chapitre 4 : Agriculture, commerce et manufacture danoise

## L'état de la société danoise à la fin du XVIIe et à la fin du XVIIIe siècle

### Le constat de Robert Molesworth en 1692

Certains de nos voyageurs dressent un véritable constat de la société danoise, c'est le cas de Robert Molesworth. Il est né en 1756 en Irlande et provient d'une ancienne famille du Northamptonshire. Il soutient l'accession au trône de William d'Orange et l'alliance qui devient familial entre les Provinces-Unies et l'Angleterre. Il est nommé ambassadeur par William d'Orange au Danemark en 1692. Après son rôle d'ambassadeur, il continue sa carrière politique en devenant membre du Conseil privé d'Irlande. L'Irlande est alors sous domination britannique. Molesworth meurt en 1725 à l'âge de 68 ans. Son ouvrage traduit en français sous le titre *Mémoire de M. Molesworth envoyé de sa majesté britannique à la cour de Dannemarc l'an 1692* fut publié en 1694. Il eut un grand succès, beaucoup de nos voyageurs se réfèrent à lui et sa traduction en français montre d'une certaine façon sa popularité. Ce texte est une véritable analyse de la société danoise de plus de 400 pages. Tous les thèmes y sont abordés, le contexte politique occupe une place importante, le fait que l'Angleterre s'allie avec les Provinces-Unies et cherche l'appui d'autres nations comme le Danemark avec qui l'Angleterre ne s'entend pas forcément selon Molesworth en 1692. Les possessions du Danemark sont passées au crible, le Schleswig-Holstein, la Norvège, L'Islande, les colonies dans le nouveau monde et en Inde. Le Danemark y est aussi décortiqué entre le Jutland, la Fionie, Seeland, et toutes les petites îles appartenant à la couronne danoise. L'histoire du Danemark avec ses origines occupe également un chapitre. L'agriculture, le commerce, les détroits, tout ce qui peut apporter de la richesse au Danemark est également abordé par Robert Molesworth, Copenhague est aussi décrite en détail. Le militaire occupe une place importante également, l'état de l'armée danoise est décrit par Molesworth ainsi que les alliances et les rivalités du Danemark. En plus de tous ces domaines, Robert Molesworth s'intéresse aux aspects sociétaux, le roi et la cour sont décrits au même titre que les Danois, leur caractère ainsi que leur langue. Il ne fait pas que décrire, il nous livre une véritable analyse de la société danoise. C'est un ouvrage très complet et très important qu'a produit

Robert Molesworth. Fruit de son travail diplomatique son ouvrage est durant longtemps la vitrine du Danemark. L'Angleterre et sûrement la France ne vont connaître le Danemark qu'à travers l'ouvrage de Robert Molesworth, ce qui ne donne pas forcément une bonne image de la société danoise comme nous allons le voir maintenant.

Pour ce qui est du contenu, nous avons déjà beaucoup utilisé l'ouvrage et nous pouvons d'ores et déjà voir que l'image du Danemark n'est pas forcément bonne. La langue, le caractère des Danois ne sont pas mis en valeur par Molesworth qui ne semble pas apprécier le Danemark plus que cela. Sa description de la société va également dans ce sens. La pauvreté des bourgeois et des paysans le frappe comme on le voit dans cette phrase : « ils savent qu'ils ne vivent que du jour la journée, aussi dès qu'ils ont gagné quelque chose ils le dépensent. Ils vivent aujourd'hui comme dit le Poète sans savoir que ce qu'ils ont à présent, leur peut être ôté demain<sup>242</sup>. » Les villes sont tombées en « décadences<sup>243</sup> » et ne peuvent plus lever de fond pour la couronne. La condition paysanne est la plus à plaindre « dans la Zéeland ils sont aussi esclaves que les nègres dans les Barbade, mais avec cette différence que leur nourriture n'est pas si bonne<sup>244</sup>. » La condition paysanne au Danemark au XVIIe siècle est très compliquée, en effet un paysan n'est pas en droit de quitter la terre où il est né avant ses quarante ans. L'enrichissement est donc presque impossible pour les paysans qui sont comparés ici à des esclaves. En effet le paysan doit aussi un nombre de corvées importantes au roi et à son seigneur, il doit aussi lui fournir des chevaux et des chariots lorsqu'ils se déplacent ce qui le met en état de presque servitude. Si le paysan se rebelle « Il est battu et maltraité<sup>245</sup> ». La maladie sévit également dans le pays, L'apoplexie semble être plus que courante, et il n'est pas rare de voir des personnes mourir d'apoplexie dans la rue devant une foule de curieux<sup>246</sup>. Molesworth attribue la maladie à la nourriture qu'il juge très mauvaise pour la santé et pas assez riche pour survivre. Nous avons déjà vu le fait que les Danois consomment beaucoup d'alcool ce qui peut créer des troubles dans les lieux communs et rend la société violente. L'absence de livres ainsi que de divertissement est également mise en avant par notre auteur<sup>247</sup>. Les impôts qui pèsent sur les Danois sont décrits comme immenses, et l'impossibilité de continuer comme cela est mise en avant par Molesworth qui va même jusqu'à dire que les habitants ont tout intérêt à se faire conquérir par un autre pays que de

---

<sup>242</sup>Molesworth, Robert, *op. cit.*, p. 167.

<sup>243</sup>*Ibid.*, p. 169.

<sup>244</sup>*Ibid.*

<sup>245</sup>*Ibid.*, p. 175.

<sup>246</sup>*Ibid.*

<sup>247</sup>*Ibid.*, p. 184.

défendre leur propre pays car ils ne pourraient qu'y gagner au change<sup>248</sup>. Dans la fin de son ouvrage il nous dit que « le Gouvernement ne peut pas longtemps subsister en Danemark dans l'état où il est<sup>249</sup> ». C'est donc une description très sombre de la société danoise et de sa pauvreté, les paysans sont comparés à des esclaves. Les bourgeois et les paysans supportent des taxes qui les ruinent, le constat est donc sans appel : le Danemark a besoin de changement et ne peut pas continuer comme cela. Molesworth met en avant des raisons géopolitiques avec l'affirmation de la Suède comme grande puissance du Nord qui pourrait avoir l'ambition de conquérir le Danemark et de reformer l'union de Kalmar mais cette fois sous l'égide de la Suède qui dominerait toute la mer Baltique<sup>250</sup>. C'est une des hypothèses envisagées, une rébellion est également une hypothèse au même titre qu'un nouveau prince plus avisé qui prendrait mieux en considération le peuple. Nous allons voir maintenant comment la société a évolué durant le XVIIIe siècle en analysant les propos de Joseph Marshall sur la société danoise à la fin du XVIIIe siècle.

### **La société danoise selon Joseph Marshall à la fin du XVIIIe siècle**

Joseph Marshall ne nous livre pas une analyse aussi complète que celle de Robert Molesworth pour des raisons évidentes, il ne reste pas aussi longtemps que l'ambassadeur Molesworth, et le but de son voyage n'est pas diplomatique. Nous l'avons déjà évoqué, le personnage de Joseph Marshall est assez énigmatique, nous n'avons pas trouvé d'autres références à son nom, ce qui est sûrement dû à un grand nombre d'homonymes. Ce nom est tellement commun qu'il pourrait être un pseudonyme, mais nous n'avons pas la réponse. Pour s'en tenir aux faits, quelqu'un nommé Joseph Marshall a écrit un récit d'un voyage au Danemark et en Suède à la fin des années 1770. Sur l'homme en lui-même nous avons peu de choses, il est anglais mais parle français, nous pouvons imaginer qu'il appartient à un milieu aisé, il se décrit comme écuyer au début de son récit. Pierre-Henri François son traducteur, en note de bas de page, le décrit comme « fort instruit en agriculture<sup>251</sup> ». C'est malheureusement tout ce que nous savons sur ce personnage qui nous livre un récit de voyage très intéressant par son originalité. Il nous livre une petite analyse de la société danoise pratiquement un siècle après Molesworth.

---

<sup>248</sup>*Ibid.*, p. 215.

<sup>249</sup>*Ibid.*, p. 404.

<sup>250</sup>*Ibid.*, p. 406.

<sup>251</sup>Marshall, Joseph, *op. cit.*, p. 200.

Pour ce qui est de la bourgeoisie, il met en avant son manque de moyen « La classe intermédiaire n'est point ici sur le même pied qu'en Angleterre. Elle y est bien moins riche, et personne n'y possède une fortune égale à celle des nobles<sup>252</sup> ». L'analyse est ici beaucoup moins sombre que celle de Molesworth un siècle plus tôt, la bourgeoisie existe selon Marshall certes moins riche qu'en Angleterre mais tout de même présente. C'est surtout au niveau des paysans que le changement est le plus frappant : « il ne se trouve pas au même degré d'esclavage que du temps de M. Molesworth<sup>253</sup> ». Cette phrase montre que Marshall a lu l'ouvrage de Robert Molesworth et connaissait donc la situation catastrophique des paysans danois. Il juge cette situation moins alarmante un siècle plus tard. Il faut nuancer cela car il parle également de la « pauvreté<sup>254</sup> » des paysans. Le sort des paysans est meilleur que du temps de Molesworth mais la précarité règne toujours au Danemark. Marshall nous parle aussi de l'activité des commerçants danois en des termes élogieux « Ceux-ci ordinairement ont autant d'intelligence que d'activité<sup>255</sup> ». Molesworth ne parlait lui pas ou très peu du commerce, au vu de l'œuvre très importante de Molesworth nous pouvons imaginer que la non-présence du commerce dans son ouvrage montre que le commerce n'était pas très important au XVIIe siècle. Les distractions ont également fait leur apparition, on retrouve de nombreuses salles de billards, des échecs, du jeu de paume, un théâtre français<sup>256</sup>. Marshall nous dit également que « les deux derniers rois ont aboli plusieurs taxes très onéreuses au peuple<sup>257</sup> ». Il y a donc moins d'impôts pesants sur le peuple au XVIIIe siècle qu'au XVIIe siècle ce qui rend le peuple moins précaire. Il va même plus globalement nous dire que « le pays est florissant » et que « le peuple s'augmente et s'enrichit<sup>258</sup>. »

Nous sommes donc loin de l'analyse de Robert Molesworth, les choses ont beaucoup changé au XVIIIe siècle. Nous sommes passés d'une société dans un état calamiteux au bord de l'implosion pour Molesworth à un pays florissant pour Joseph Marshall. Nous pouvons l'expliquer par plusieurs choses, la baisse de la fiscalité, l'augmentation du commerce, le développement agricole etc. Un autre aspect sur lequel nous reviendrons dans un chapitre est la géopolitique. Le Danemark adopte une politique de neutralité durant le XVIIIe siècle, le Danemark ne fait pas la guerre donc fait des économies car la guerre coûte de l'argent. Il

---

<sup>252</sup>*Ibid.*, p. 261.

<sup>253</sup>*Ibid.*, p. 262.

<sup>254</sup>*Ibid.*

<sup>255</sup>*Ibid.*, p. 263.

<sup>256</sup>*Ibid.*

<sup>257</sup>*Ibid.*, p. 267.

<sup>258</sup>*Ibid.*, p. 268.

profite également des guerres du XVIIIe siècle pour augmenter son commerce, les besoins commerciaux des pays en guerre sont plus importants qu'en temps normal et un pays neutre profite de cela. Ce sont tous ces facteurs qui améliorent la société danoise au XVIIIe siècle. Nous reviendrons sur ces aspects un peu plus en détail au fil de notre travail. Maintenant nous allons nous intéresser à proprement parler à l'agriculture et à son développement important au cours du XVIIIe siècle.

## **L'évolution pour le domaine agricole au XVIIIe siècle**

### **Une terre fertile**

Nous avons choisi d'étudier l'agriculture et les paysans au Danemark durant le XVIIIe siècle car ils représentent la majeure partie de la société. A l'époque moderne, au Danemark comme dans toute l'Europe, la population est en grande majorité une population rurale vivant de la culture des terres. Il y a différents types de paysans, le paysan libre qui cultive sa propre terre et le paysan qui cultive la terre pour un seigneur. Au XVIIe siècle au Danemark l'écrasante majorité des paysans est au service des seigneurs et ne peut pas quitter le domaine où ils sont nés avant de nombreuses années. Les choses semblent avoir changé à la fin du XVIIIe siècle comme nous le montre Joseph Marshall, nous reviendrons sur les réformes dans la partie suivante.

L'agriculture intéresse nos voyageurs, ils sont beaucoup à en parler. Ce qui ressort des témoignages que nous allons énumérer un peu plus loin est que le Danemark est un pays très fertile. John Carr écrit que « L'île de Seeland passe pour être très fertile<sup>259</sup> ». Albert Jouvin de Rochefort décrit cette île comme la plus belle et la plus fertile du Danemark<sup>260</sup>. La Combe de Vrigny écrit à peu près la même chose en nous disant que l'île de Seeland est un « pays riche et fertile<sup>261</sup> ». Molesworth ne « peut que louer la fertilité de cette île<sup>262</sup> ». Mary Wollstonecraft parle elle aussi d'un « pays fertile<sup>263</sup> » entre Elsenour et Copenhague. Le Jutland n'est pas en reste, Delaporte écrit qu'il « est d'une fertilité incomparable et qu'il fournit tous les ans une quantité de grains à la Hollande, à la Suède et à la Norvège<sup>264</sup> ». Molesworth nous dit que de

---

<sup>259</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 53.

<sup>260</sup>Jouvin de Rochefort, Albert, *op. cit.*, p. 503.

<sup>261</sup>La Combe de Vrigny, Jacques-Philippe, *op. cit.*, p. 90.

<sup>262</sup>Molesworth, Robert, *op. cit.*, p. 66.

<sup>263</sup>Wollstonecraft, Mary, *op. cit.*, p. 145.

<sup>264</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 220.

toutes les parties du Danemark le Jutland « est la plus fertile<sup>265</sup> ». Même son de cloche pour la Fionie décrite comme un « excellent pays<sup>266</sup> » par Alphonse Fortia de Piles comme chez La Combe de Vrigny qui utilise les mots « bon pays<sup>267</sup> ». Nous pouvons voir que l'île de Seeland est la mieux décrite par nos voyageurs, ce qui s'explique par le fait que beaucoup d'entre eux ne se sont rendus que sur cette île. C'est une île très fertile selon eux au même titre que toutes les autres parties du Danemark qui sont moins connues et visitées par nos voyageurs. Il est intéressant de voir que le Danemark est un pays très fertile, car le constat de Molesworth sur la pauvreté des paysans et le piteux état de l'agriculture danoise pourrait nous faire attendre l'inverse. Le Danemark possède donc la matière et la terre pour avoir une agriculture bonne aussi bien en qualité qu'en quantité. Nous allons voir maintenant les réformes et leurs limites qui ont permis de passer du constat de Molesworth à celui de Marshall.

### **Les réformes agraires du XVIIIe siècle et leurs limites**

Pour passer du constat de Robert Molesworth : les paysans vivent très mal et sont en état de servitude complète, dans une situation encore plus misérable que les esclaves nègres à l'amélioration notée par Joseph Marshall, le gouvernement a fait quelques réformes pour améliorer la condition paysanne. Astrid Helle nous donne une date de rupture : 1750, avant cette date le sort des paysans ne fait qu'empirer<sup>268</sup>, les impôts sont revus à la hausse, de nouveaux sont créés. Une centaine de familles contrôlent les trois quarts des terres cultivées du royaume. En 1733 la loi du domicile forcé est encore renforcée, un paysan doit demeurer dans la ferme qui l'a vu naître de 14 à 36 ans puis de 4 à 40 ans. C'est une véritable forme de servage, le paysan ne peut pas sortir de sa condition paysanne et misérable. Les choses changent à la fin du XVIIIe siècle sous l'influence des ministres réformateurs, Bernstorff, Struensee puis le régent Frédéric qui deviendra le roi Frédéric VI en 1808. Pour financer les guerres, rembourser la dette, ou tout simplement obtenir des sources de revenu, l'Etat a mis en vente des fermes qu'il possédait au XVIIe et XVIIIe siècle. Ses fermes ont pour la plupart étaient achetées par des bourgeois, ces bourgeois se sont finalement tournés vers le commerce et ont revendu leurs fermes aux personnes qui les exploitaient pour des prix raisonnables. Une paysannerie propriétaire a donc vu le jour à la fin du XVIIIe siècle, travaillant sur leurs propres terres, ce qui donne naissance à une classe moyenne paysanne. En plus de cela, dans la haute administration danoise, les idées des physiocrates se développent, la terre et sa

---

<sup>265</sup>Molesworth, Robert, *op. cit.*, p. 66.

<sup>266</sup>Fortia de Piles, Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op. cit.*, p. 220.

<sup>267</sup>La Combe de Vrigny, Jacques-Philippe, *op.cit.*, p. 78.

<sup>268</sup>Helle, Astrid, *op. cit.*, p. 97.



culture sont les choses les plus importantes pour un pays. On ne peut pas être un pays fort sans une agriculture forte. De plus le libéralisme fait petit à petit sa place, la prospérité serait liée à la liberté de l'exploitation et à la liberté du commerce et donc du commerce agricole. Le domicile forcé est définitivement aboli en 1788, sortant les paysans de la domination seigneuriale et leur donnant des perspectives d'avenir. L'Etat procède également à un remembrement des terres et encourage l'investissement dans l'agriculture en accordant des prêts aux exploitants<sup>269</sup>. Une structure agraire moderne se met donc en place à la fin du XVIIIe siècle, le nombre de métayers diminue alors que le nombre de fermiers libres ne cesse d'augmenter. Au début du XIXe la moitié des agriculteurs était devenue propriétaire de sa terre. Il existait toujours dans les campagnes beaucoup de métayers qui constituaient un prolétariat rural à la condition de vie misérable. Mais les grandes réformes ont donné naissance à une classe moyenne paysanne très importante pour l'économie du pays.

Nos voyageurs de la fin du siècle signalent parfois cette « libération paysanne ». John Carr souligne que le comte Bernstorff a affranchi tous ses paysans et que ces derniers lui ont dédié un monument<sup>270</sup>. William Coxe signale également l'action de Bernstorff en regrettant que l'exemple n'ait pas été assez suivi, il écrit également à propos des « efforts employés jusqu'ici pour abolir la servitude en Danemarck<sup>271</sup> » mais qui dans les années 1780 lorsque que Coxe voyage « n'ont servi qu'à aggraver dans le royaume un esclavage, aussi funeste au gouvernement que préjudiciable à la société<sup>272</sup> ». William Coxe voyage au début des grandes réformes agraires, il faudra attendre le début du XIXe siècle pour vraiment voir les résultats. Ce sont malheureusement les deux seuls témoignages concernant les réformes agraires de la fin du XVIIIe siècle, les résultats de ces réformes ne seront visibles vraiment qu'au XIXe siècle et ont attiré à n'en pas douter l'attention des voyageurs du XIXe siècle. Nous allons voir maintenant la rencontre de Joseph Marshall avec un seigneur du Jutland qui lui fait visiter son domaine agricole.

---

<sup>269</sup>*Ibid.*

<sup>270</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 100.

<sup>271</sup>Coxe, William, *op. cit.*, p. 37.

<sup>272</sup>Coxe, William, *op. cit.*, p. 38.

## Un exemple de domaine agricole à la fin du XVIIIe siècle : Joseph Marshall dans le Jutland

Nous n'avons plus à présenter Joseph Marshall, nous l'avons déjà fait dans un chapitre précédant. Nous avons dit qu'il était passionné d'agriculture et sa relation de voyage s'intéresse justement à ce thème. A ce moment-là nous avons aussi présenté son voyage dans le Jutland. Lors de ce voyage, entre Ringkøbing et Holstebro notre voyageur est victime d'un accident, sa « chaise donna contre une roche sur la route<sup>273</sup> ». Le seigneur local qui est le propriétaire de la terre où se trouvait Marshall, le comte de Roncellen, se promenait à cheval et fut témoin de l'accident. Il vint donc aider Marshall, les deux hommes communiquèrent en français comme nous l'indique notre voyageur<sup>274</sup>. De là, le comte offre l'hospitalité à Marshall dans son château non loin du lieu de l'accident. Marshall l'informe sur son grand intérêt pour l'agriculture, ce qui pousse le comte à montrer à Marshall ses terres et sa conception de l'agriculture. Il met en avant les réformes du gouvernement en faveur de l'agriculture car nous sommes dans la seconde moitié du XVIIIe siècle. Il signale une faiblesse très intéressante : « Qu'importe que vous perfectionniez la science de l'agriculture, si vos laboureurs ne trouvent pas à échanger leurs récoltes contre de l'argent ?<sup>275</sup> », « qu'on nous donne des débouchés pour nos productions, cela vaudra mieux que cent édits<sup>276</sup> ». Le comte semble être un homme instruit, il dit qu'il a voyagé en France et en Italie, il semble aussi se préoccuper de sa population. Il a construit des débouchés pour les produits agricoles ce qui a augmenté le niveau de vie de la population vivant sur sa terre : « Depuis donc que j'eus établi plusieurs manufactures, les productions des terres ont été vendues à moins vil prix, et les fermiers beaucoup plus payés de leurs peines que jamais ils ne le furent<sup>277</sup>. » Les manufactures du comte emploient un nombre très important de personnes, au moins 600 personnes pour celles qu'a visitées Marshall, les ouvriers sont également bien payés. Les maîtres et les dirigeants sont des étrangers, venant d'Allemagne, de Flandres, d'Ecosse ou d'Angleterre payés très cher par le comte mais qui au fil des années seront remplacés par des Danois lorsqu'ils auront appris les techniques. Pour apprendre les techniques, le comte donne

---

<sup>273</sup> Marshall, *op. cit.*, p. 212.

<sup>274</sup> *Ibid.*

<sup>275</sup> *Ibid.*, p. 220.

<sup>276</sup> *Ibid.*

<sup>277</sup> *Ibid.*, p. 221.

une prime aux étrangers à chaque élève formé<sup>278</sup>. Il nous dit également qu'il accueille parfois une immigration venant d'Allemagne qu'il ne refuse jamais sur ses terres, il leur fait bâtir des maisons et les emplois dans ses industries. Le comte de Roncellen a également fait bâtir une ville à ses frais pour ses habitants, ainsi qu'un pont et des bateaux. Cette ville lors de la visite de Marshall a plus de deux mille habitants<sup>279</sup>. Le comte a la volonté d'établir une place commerciale importante sur ses terres pour commercer avec la Hollande ou l'Angleterre, pour cela il veut creuser un canal pour relier ses terres et la rivière qui la traverse à la mer du Nord pour vendre le blé de ses terres. Il veut aussi développer la pêche car les « danois sont d'excellents pêcheurs<sup>280</sup> ». Au niveau de l'agriculture, le comte indique à Marshall qu'il laisse « des fermes à bail à tous ceux qui étoient économes et ménagers<sup>281</sup>. » Il nous dit également que cela lui rapporte plus que de cultiver à son propre compte. Pour instruire ses paysans, le comte a fait venir des agriculteurs de Flandre qui ont semé les graines les plus adaptées aux terres du Danemark. Les paysans peuvent également ajouter des terres à leurs domaines une fois par an, s'il défrichent eux-mêmes la forêt<sup>282</sup>. Certaines terres ne sont pas très fertiles et possèdent un sol sablonneux, le comte a fait en sorte de les rendre les plus fertiles possible à l'aide des ouvrages d'agriculture qu'il s'est procurés et avec l'aide de spécialiste qu'il a fait venir de Flandre. Son but est que toutes ses terres soient cultivées, les plus fertiles comme les moins fertiles. Marshall juge les fermes du comte en très bon état. Le but du comte n'est pas de maintenir sa population dans un état de dépendance, de servage mais au contraire de la voir s'enrichir et croître, pour cela il leur laisse une grande liberté avec une fiscalité très faible. Il investit également pour eux.

Cette rencontre est assez exceptionnelle, nous voyons ici l'action d'un homme que l'on peut qualifier de seigneur éclairé. Son action s'inscrit dans une idée de libération paysanne, du développement de l'agriculture couplé au commerce. Nous pouvons peut-être imaginer que le récit a été romancé tant il semble idéalisant. Mais il permet de nous donner une idée de l'action de certains nobles physiocrates, l'agriculture est mise au centre mais le commerce a également une place importante. Nous allons maintenant étudier le commerce et les manufactures en détail.

---

<sup>278</sup>*Ibid.*, p. 227.

<sup>279</sup>*Ibid.*, p. 221.

<sup>280</sup>*Ibid.*, p. 227.

<sup>281</sup>*Ibid.*, p. 233.

<sup>282</sup>*Ibid.*, p. 235.



Figure 13 : Lieu de la rencontre entre Marshall et le comte de Roncellen

## Le commerce et les manufactures danoises

### La compagnie des Indes orientales et le commerce extérieur

Le commerce extérieur du Danemark se concentre sur plusieurs axes. Les échanges avec la Hollande notamment les échanges agricoles sont une partie de ce commerce, au même titre qu'avec l'Allemagne. Il faut aussi se rappeler que le Danemark est un véritable empire au XVIII<sup>e</sup> siècle, le pays possède la Norvège, l'Islande, les Îles Féroé, le Groenland, et possède des comptoirs en Inde et en Amérique. On retrouve un commerce important de poissons, d'huile de baleines, de fourrures et de laines en provenance de l'Arctique, de l'Islande et des Îles Féroé<sup>283</sup>. Pour ce qui est des possessions plus éloignées une compagnie des Indes orientales danoises est fondée en 1732, les marchands danois commercent jusqu'en Chine. En 1733, l'île Sainte-Croix dans les Antilles passe sous domination danoise et vient s'ajouter aux autres îles Vierges danoises où la culture de la canne à sucre bat son plein. On va retrouver un

<sup>283</sup>Helle, Astrid, *op. cit.*, p. 100.

commerce triangulaire très lucratif pour le Danemark sur le modèle des autres pays européens : Les Indes orientales avec les épices, le café, le thé, le coton, la soie puis la côte de l'or en Afrique occidentale avec l'or, l'ivoire et là où sont échangés les esclaves, puis les Antilles où on utilise les esclaves pour la production de canne à sucre<sup>284</sup>. Ce commerce triangulaire se fait sous l'égide de la compagnie des Indes orientales danoises.

Certains de nos voyageurs signalent la présence du commerce au Danemark et notamment l'existence de la compagnie des Indes orientales. John Carr écrit que le « commerce extérieur a lieu avec la France, le Portugal, l'Italie et les Indes ; leur commerce domestiqué se fait avec la Norvège et même l'Islande<sup>285</sup> ». De Kerguelen Trémarec nous apprend que la plus ancienne compagnie des Indes orientales danoises a été fondée sous Christian IV au début du XVIIe siècle, en 1670 Christian V lui donne une nouvelle forme puis en 1733 Christian VI fonde la compagnie toujours active en 1770 lors du voyage de De Kerguelen Trémarec<sup>286</sup>. Il nous parle également d'une compagnie d'Afrique établie en 1755 qui possède l'exclusivité du commerce pour le Danemark depuis le 36<sup>ème</sup> degrés de latitude jusqu'au 22<sup>ème</sup><sup>287</sup>. C'est également cette compagnie qui s'occupe du commerce des Antilles et donc de l'envoi d'esclaves. Notre voyageur signale aussi l'existence d'une compagnie qui s'occupe du commerce seulement avec l'Islande<sup>288</sup>. Pour ce qui est des matières échangées vers les Antilles, les Indes et les Amériques, De Kerguelen Trémarec parle de « laines, cuivres, de la cire et des cuirs » en échange de « toiles, des draps, des épices<sup>289</sup> ». L'abbé Delaporte parle des « sociétés de commerce, établies par les Danois aux Indes et aux Amériques<sup>290</sup> ». Cette compagnie possède le « privilège exclusif de négocier depuis le cap de bonne espérance jusqu'en Chine<sup>291</sup> ». Il nous livre une description très complète de la compagnie et des lieux où son commerce a lieu en Asie. Nous voyons donc que le commerce extérieur intéresse nos voyageurs, nous allons voir maintenant le commerce intérieur du Danemark et son développement.

---

<sup>284</sup>*Ibid.*

<sup>285</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 111.

<sup>286</sup>De Kerguelen Trémarec, Yves-Joseph, *op. cit.*, p. 106.

<sup>287</sup>*Ibid.*

<sup>288</sup>*Ibid.*, p. 107.

<sup>289</sup>*Ibid.*

<sup>290</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 84.

<sup>291</sup>*Ibid.*, p. 88.

## Le développement du commerce au Danemark

C'est principalement Joseph Marshall qui met en avant l'action des princes du royaume de Danemark en faveur du commerce. Le développement de l'agriculture et des manufactures permet la mise en place d'un commerce florissant. Les importations concernant le commerce ont également baissé<sup>292</sup>. John Carr souligne l'importance du commerce au Danemark à la fin du XVIIIe siècle, le nombre de vaisseaux marchands l'impressionne, et il nous dit que la nature a fait des Danois « des marchands et des marins<sup>293</sup> ». Delaporte écrit que la situation géographique du Danemark est propice au commerce maritime et à devenir l'entrepôt de la mer Baltique<sup>294</sup>. Louis Caraccioli nous dit que le commerce a été négligé par le passé et que maintenant l'Etat s'en occupe beaucoup<sup>295</sup>. De Kerguelen Trémarec souligne l'existence d'une compagnie d'assurance fondée en 1727 ainsi que d'une banque nationale danoise<sup>296</sup>.

Une partie de nos voyageurs souligne l'existence de la bourse de Copenhague. C'est un bâtiment construit dans la première moitié du XVIIe siècle sous le commandement de Christian IV lors de la création du quartier marchand de Christianhavn à Copenhague. Il fut construit par des architectes hollandais Lorenz van Steenwinckel et Hans van Steenwinckel le Jeune, il appartient donc au style de la Renaissance Hollandaise. La bourse est selon la définition du Larousse un : « Lieu, édifice public où se réunissent, pour traiter de leurs affaires, les personnes (négociants, courtiers, opérateurs des sociétés de Bourse, etc.) qui se livrent au commerce ou à des opérations financières<sup>297</sup> ». C'est donc la place forte du commerce à Copenhague et donc dans tout le Danemark. Le baron de Lahontan nous dit que « la bourse est un édifice admirable par rapport à sa longueur, outre qu'elle est située dans le plus beau endroit de la ville<sup>298</sup> ». La Combe de Vrigny considère le bâtiment comme très beau<sup>299</sup> comme Regnard qui écrit que « La Bourse est un fort beau Bâtiment<sup>300</sup> ». Robert Molesworth écrit que la bourse a été bâtie par Christian IV<sup>301</sup>. Nous voyons donc que le bâtiment est plutôt souligné pour sa beauté architecturale que pour son activité importante.

---

<sup>292</sup> Marshall, Joseph, *op. cit.*, p. 269.

<sup>293</sup> Carr, John, *op. cit.*, p. 111.

<sup>294</sup> Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 96.

<sup>295</sup> Caraccioli, Louis, *op. cit.*, p. 38.

<sup>296</sup> De Kerguelen Trémarec, Yves-Joseph, *op. cit.*, p. 106.

<sup>297</sup> Bourse (s.d) dans *Dictionnaire Larousse en ligne*. Repéré à <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/Bourse/10699>

<sup>298</sup> De Lom D'Arce, Louis-Armand, *op. cit.*, p. 156.

<sup>299</sup> La Combe de Vrigny, Jacques-Philippe, *op. cit.*, p. 219.

<sup>300</sup> Regnard, Jean-François, *op. cit.*, p. 46.

<sup>301</sup> Molesworth, Robert, *op. cit.*, p. 76.

Son clocher est assez particulier, il est composé de quatre dragons qui enroulent leurs queues pour former une flèche. Ce qui n'est pas commun et attire l'attention de nos voyageurs. Après avoir vu le développement de l'agriculture et du commerce, nous allons voir maintenant les manufactures.

### **Les manufactures danoises**

L'agriculture et le commerce ont été grandement encouragés par le pouvoir danois au cours du XVIIIe siècle, c'est aussi le cas de l'industrie. Comme dans le cas de Joseph Marshall et du comte de Roncellen, l'industrie va avec le commerce et l'agriculture. Le commerce permet d'apporter des matières premières aux industries au même titre que l'agriculture. Le commerce et l'industrie offrent à l'agriculture des débouchés. Par exemple la laine, produit de l'élevage et donc de paysans, sert pour l'industrie et les manufactures danoises. Le Danemark a aussi profité de la situation géopolitique, le pays est resté neutre tout au long du XVIIIe siècle ce qui lui a permis d'exporter le fruit de ses industries dans les pays en guerre.

Les voyageurs signalent les industries danoises, John Carr signale la présence d'une fonderie de canons et de nombreuses manufactures entre Copenhague et Elseneur, manufacture qui « peut équiper en deux mois au complet un vaisseau de cinquante canons avec toute son artillerie et ses munitions<sup>302</sup>. » Wraxall écrit lui aussi à propos de la fonderie de canons entre Copenhague et Elseneur, il écrit « On peut y faire à la vérité de bons canons et d'autres munitions de guerre<sup>303</sup> ». L'abbé Delaporte nous dresse une liste complète des manufactures au Danemark, il nous dit que les manufactures d'étoffes et de laines sont en pleine expansion au XVIIIe siècle, certaines manufactures fabriquent des fusils pour l'armée, d'autres des ouvrages d'orfèvreries, du savon, des pipes, du tabac, des chapeaux, de la pluche, du velours, du fer, du cuivre, du papier, des toiles peintes, de l'alun, de la faïence, de la porcelaine etc. Il écrit également à propos de la tannerie très fameuse des villes de Randers et d'Odense qui envoie un nombre important de gants à l'étranger<sup>304</sup>. Fortia de Piles consacre un chapitre de sa relation de voyage aux manufactures et aux fabriques danoises, il écrit que « la partie des fabriques et des manufactures est ici dans une assez grande activité » mais incomparable avec la France ou l'Angleterre<sup>305</sup>. Il détaille chaque domaine, comme par

---

<sup>302</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 136.

<sup>303</sup>Wraxall, Nathaniel, *op. cit.*, p. 47.

<sup>304</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 178.

<sup>305</sup>Fortia de Piles, Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op. cit.*, p. 307.

exemple la porcelaine qui est très détaillée et décrite comme très intéressante de part sa qualité et sa quantité. C'est le domaine qui semble le plus intéresser Fortia de Piles. La « raffinerie de M. de Schimmelmann<sup>306</sup> » est également très bien décrite, au même titre que la fabrique de soie, les peintures, et la laine. Les descriptions sont d'une précision assez incroyable, allant même jusqu'au nombre d'employés de ces manufactures ainsi que le fonctionnement de chaque machine. Joseph Marshall souligne lui le développement de l'industrie au Danemark en écrivant que « de nombreuses manufactures sont établies<sup>307</sup> » et met en avant leurs progrès et notamment celui des manufactures royales à Copenhague qui s'occupe de la laine et qui habille tout Copenhague<sup>308</sup>. Nous voyons donc que ce sont principalement nos voyageurs de la fin du XVIIIe siècle qui soulignent l'industrie danoise, Molesworth qui pourtant décrit la société danoise de fond en comble à la fin du XVIIe siècle ne parle pas de l'industrie danoise. Cela montre que les manufactures se sont développées au XVIIIe siècle au Danemark comme dans toute l'Europe.

En conclusion de ce chapitre, nous pouvons voir que la société danoise a grandement évolué au cours du XVIIIe siècle. Elle est passée d'un état de crise que décrit Molesworth à un état florissant que décrit Marshall. Ce passage s'est fait grâce à la situation géopolitique avec notamment l'arrêt de guerres extérieures, mais aussi avec l'action du gouvernement danois avec la baisse de la fiscalité. En plus de la baisse de la fiscalité, le gouvernement danois a refondé le domaine agricole, rendant les paysans moins esclaves. Le commerce et l'industrie ont aussi été favorisés par les princes. Tous ces éléments ont permis l'évolution du Danemark vers une société plus riche. Nous allons maintenant nous intéresser dans le prochain chapitre à la religion et à l'histoire du Danemark qui sont des thèmes qui intéressent grandement nos voyageurs.

---

<sup>306</sup>*Ibid.*, p. 314.

<sup>307</sup>Marshall, Joseph, *op. cit.*, p. 269.

<sup>308</sup>*Ibid.*, p. 259.



# Chapitre 5 : La religion et l'histoire au Danemark : objets d'attention

## Un pays luthérien

### La conversion du pays

La religion luthérienne est la religion majoritaire au Danemark au XVIIe et au XVIIIe siècle. La Réforme marque l'entrée dans l'âge moderne pour la Scandinavie après un moyen Âge passablement tourmenté<sup>309</sup>. Le protestantisme apparaît au XVIe siècle, les raisons de son apparition sont assez complexes. L'Eglise catholique était auparavant la religion dominante dans toute l'Europe et en Scandinavie. Le protestantisme mise, lui, sur trois doctrines principales : la justification par la foi, le sacerdoce universel, l'infaillibilité de la seule Bible<sup>310</sup>. On justifie parfois l'apparition de la Réforme du fait de la corruption et la débauche régnant dans l'Eglise catholique du XVe siècle, mais elle semble correspondre à un véritable besoin religieux que les personnes de l'époque attendaient ce qui explique d'une certaine façon son succès rapide. En effet la croyance s'est répandue à la fin du XVe siècle du fait des événements que personne n'était entré au paradis depuis le grand schisme<sup>311</sup>. La peur de la mort, et de la vie éternelle est donc omniprésente chez les personnes du XVe siècle et le clergé de l'Eglise catholique souvent ignorant et très mal formé ne peut pas répondre à cette angoisse qui embrasse les sociétés. Le protestantisme se réfugie dans la Bible face à l'ignorance des prêtres, et traduit la bible en langue vulgaire pour la rendre accessible aux fidèles. L'église de la Réforme ne reconnaît pas le Pape et crée son propre clergé composé non plus de prêtres mais de pasteurs. Il faut aussi avoir à l'esprit que la Réforme protestante n'est pas la même partout en Europe, certains pays adoptent les idées de Luther, d'autres de Calvin et on trouve une quantité d'autres églises réformées.

---

<sup>309</sup>Battail, Jean-François, Boyer Régis, Fournier Vincent, *Les sociétés scandinaves de la Réforme à nos jours*, Paris, Presse Universitaires de France, 1992, p. 1.

<sup>310</sup>Dulumeau Jean, Wanegffelen Thierry, *Naissance et affirmation de la Réforme*, Paris, Presse Universitaires de France, 1965, p. 5.

<sup>311</sup>*Ibid.*, p. 7.

Pour le cas du Danemark, ce sont les idées de Martin Luther qui nous intéressent. Luther est né le 10 novembre 1483 à Eisleben en Allemagne entre Magdebourg et Erfurt. C'est un enfant du peuple, de la classe moyenne rurale de l'époque<sup>312</sup>. Luther étudie à Marbourg puis à Erfurt et commence des études de droit à l'université dans cette dernière ville. Puis sa vie prend un virage et il décide de devenir moine et d'entrer au couvent, chez les ermites augustins d'Erfurt. Le véritable tournant a lieu en 1517, Luther écrit son ouvrage le plus fameux qui est considéré comme le début de la Réforme : 95 thèses, connues également sous le nom de *Dispute sur la puissance des indulgences*. C'est une attaque du canon catholique, Luther remet en cause l'utilisation de l'argent des indulgences pour la rénovation de l'Eglise Saint Pierre à Rome. Une indulgence correspond à un don d'argent à l'Eglise en échange de l'absolution de ses péchés. Cette pratique est très populaire au XVe siècle, elle est née du besoin de sécurité et Luther la juge contraire à la fois chrétienne, l'on parle de « comptabilité de l'au-delà ». Le rôle du Pape et son importance sont également contestés, le Pape n'est pas Dieu, ce n'est pas à lui de délivrer les âmes du purgatoire ou de choisir d'absoudre les péchés. Luther n'avait pas la volonté de fonder une religion mais simplement d'avertir des dérives de Rome. L'Eglise catholique réagit vivement et de nombreux ecclésiastiques attaquent les thèses de Luther qui répond toujours de façon plus virulente et se présente de plus en plus en opposition à la foi catholique. Cela devient le cas lorsque Luther est excommunié mais continue ses prêches à Erfurt et à publier un nombre de textes importants. Le rôle de l'imprimerie dans la diffusion du protestantisme est plus qu'important. Luther utilise de nombreuses images et de nombreux textes qu'il distribue à la population qui a directement accès à ses idées.

Les idées de Luther ont un grand succès notamment dans le Saint-Empire romain germanique en Allemagne dans la région de Luther. Les nouvelles idées religieuses émises par Luther sont une des causes de la Guerre des Paysans allemands dans le sud de l'Allemagne. A la suite de ces troubles Jean de Saxe instaure le luthéranisme dans ses états qui correspondent à la région où vit et prêche Luther. Cela crée des tensions au sein du Saint-Empire car l'Empereur reste catholique et remet en question la liberté de culte des princes. La Réforme a une face politique également, elle s'est répandue dans les pays principalement de langue germanique pour favoriser une unité, un patriotisme qui peut rentrer en opposition avec la culture latine<sup>313</sup>. Pour le cas de la Scandinavie, le passage à la Réforme est assez

---

<sup>312</sup>Cottret, Bernard, *Histoire de la réforme protestante : Luther, Calvin, Wesley : XVIe-XVIIIe siècle*, Paris, Perrin, 2001, p. 30.

<sup>313</sup>*Ibid.*, p. 10.

complexe et confus. Il est avant tout politique, le roi du Danemark Christian II à un lien de parenté avec Frédéric Ier de Saxe, le protecteur de Luther. La Réforme scandinave vient d'Allemagne et uniquement d'Allemagne, le rôle de la Hanse ici est important. Même si les tensions entre la Hanse et le Danemark sont présentes La Hanse reste un acteur commercial majeur de la mer Baltique. Les échanges avec le Danemark sont donc très importants, de cette façon la religion protestante pénètre en Danemark. Mais c'est principalement l'action des princes qui va instaurer le protestantisme comme religion d'état en Scandinavie. L'instauration de la réforme dans le nord de l'Europe a une teinte très politique. Mettre en place une Eglise nationale ne dépendant plus de Rome permet de fortifier le pouvoir du souverain, il n'a plus de compte à rendre à Rome d'un point de vue financier mais aussi d'un point de vue strictement politique<sup>314</sup>. En effet les évêques ont un pouvoir très important au Danemark avant l'instauration de la Réforme, ils sont au nombre de huit et font parfois figure de contrepouvoir au Danemark en soutenant la noblesse contre le roi. L'Eglise est également très riche, au contraire des Etats, nationaliser l'Eglise permet donc au roi du Danemark de récupérer des richesses et d'affirmer son pouvoir. La question de la foi est aussi présente, mais nous ne pouvons dire si Christian III croyait vraiment aux idées de Luther ou s'il a simplement été très pragmatique ou encore si ses nombreuses influences allemandes ont aussi pesé sur cette décision. En 1536, une vaste opération policière a lieu au Danemark, les évêques sont arrêtés, emprisonnés et suspendus de leurs pouvoirs et leurs biens confisqués. Le luthéranisme devient religion d'Etat, et seule religion légale du pays et la plupart des biens de l'Eglise passent à la couronne<sup>315</sup>. La conversion du Danemark au luthéranisme a donc une teinte très politique, le luthéranisme étant un phénomène très urbain nous pouvons imaginer qu'il a mis du temps à toucher les masses des campagnes danoises. Nous allons voir maintenant que la guerre de Trente Ans fut aussi un tournant pour la religion au Danemark.

### **Retour sur la guerre de 30 ans : un tournant pour le Danemark**

Parler de la guerre de Trente Ans dans la partie religieuse se justifie car elle a des causes religieuses et notamment pour l'entrée en guerre du Danemark. La guerre de Trente Ans a pour terrain le monde germanique. Elle est le fruit des différences religieuses dans le Saint-Empire romain germanique et de la volonté d'une certaine indépendance des Etats allemands contre l'absolutisme des Habsbourg. Cette guerre est vite devenue européenne, toutes les puissances à l'exception de l'Angleterre et de la Russie se sont mêlées du conflit en

---

<sup>314</sup>Battail, Jean-François, Boyer Régis, Fournier Vincent, *op. cit.*, p. 15.

<sup>315</sup>*Ibid.*, p. 35.

prenant position pour les Etats allemands protestants ou l'Empire catholique. Les pays protestants comme les Provinces-Unies, la Suède, le Danemark s'allient aux Etats allemands protestants comme la Prusse, la Bohème, la Saxe, le Palatinat. Les Français et les Hongrois pourtant catholiques soutiennent également le camp protestant dans un but d'affaiblir l'empire des Habsbourg ennemi héréditaire de la France. Dans l'autre camp, l'Empire est soutenu par l'Espagne qui a aussi un Habsbourg à sa tête, le Portugal, la Bavière catholique, la Lorraine et bien sûr la papauté et l'Eglise catholique etc. Ces alliances changent parfois au cours de la guerre notamment avec l'opposition entre la Suède et le Danemark pourtant dans le même camp au départ. Le déclenchement de la guerre est un événement assez anodin : la défenestration de Prague. Des émissaires protestants rencontrent l'archiduc d'Autriche et sont passés par la fenêtre ce qui amène la colère des protestants. Les premiers combats ont lieu en Bohème et dans le Palatin, avec le siège de Pilsen en 1618 par les protestants allemands puis certaines victoires protestantes sur l'armée impériale. Ces victoires sont de courte durée, l'Empire finit par écraser les rebelles protestants.

Un des tournants a lieu en 1625, Christian IV roi du Danemark se décide à intervenir. Il voit dans cette intervention la possibilité de prendre les rênes religieuses du protestantisme. Se présenter comme le plus puissant prince protestant et comme le défenseur de la foi. En plus de cet idéal religieux, Christian IV est aussi duc du Schleswig-Holstein appartenant au Saint-Empire. Il est donc vassal de l'Empereur sur une partie de ses territoires, affaiblir l'Empire voire même le détruire permettrait au Danemark de récupérer les pleins droits sur les duchés. De plus Christian IV voudrait étendre ses possessions en Allemagne du Nord, la ville de Hambourg l'intéresse grandement, une ville riche, avec un grand port, située tout près de ses territoires. Les duchés de Poméranie et de Mecklembourg intéressent aussi le souverain danois du fait qu'ils bordent la mer Baltique. Le Danemark est à ce moment-là la puissance majeure du nord et un royaume important. Les troupes danoises s'emparent de Hambourg en 1625 sans affronter de grandes résistances. La France soutient financièrement l'armée danoise mais n'envoie pas de troupes se battre au côté des Danois. Le Danemark subit de nombreuses défaites faces aux troupes catholiques notamment à Lutter en Basse-Saxe. Les catholiques s'emparent du Holstein puis remontent tout le Jutland et écrase l'armée danoise. La paix de Lubeck est signée en 1629, Christian IV s'engage à ne plus intervenir dans les affaires allemandes. C'est ici un vrai tournant pour le Danemark, ç'en est fini de la puissance danoise. Le Danemark devient une puissance de seconde zone à partir de ce moment-là.

A l'inverse, la puissance suédoise s'affirme après la déroute danoise. Gustave-Adolphe le roi de Suède, soutenu financièrement par la France va combattre en Allemagne contre l'Empire. Les troupes suédoises remportent de nombreux succès face à l'armée impériale comme à Breitenfeldt ou à Rain am Lech ou à Lutzen où Gustave-Adolphe est tué malgré la victoire. Les combats s'équilibrent un peu puis la France finit par intervenir militairement contre l'Empire et l'Espagne en 1635. La guerre de Trente Ans se finit par le traité de Westphalie en 1648. Le traité donne plus de pouvoir et d'indépendance aux princes protestants allemands, qui fixent désormais leurs propres lois dans leurs Etats. La puissance Habsbourg est grandement diminuée par cette mesure. Au niveau religieux, les protestants obtiennent la liberté de pratiquer leur religion dans leurs Etats. Le prince de l'Etat choisit librement la religion de son Etat, l'Empereur n'a plus son mot à dire. C'est une avancée très importante pour le protestantisme qui est libre de croître dans le Saint-Empire romain germanique. Au niveau territorial, la Suède acquiert la Poméranie occidentale et les évêchés de Brême et de Verden lui donnant le contrôle des bouches de l'Oder, de l'Elbe et de la Weser. La Suède devient la principale puissance du Nord. Cette augmentation de la puissance suédoise est due au déclin danois.

Pour revenir sur le Danemark, après le retrait du Danemark de la guerre de Trente Ans en 1629, la Suède et le Danemark ont vu leurs intérêts s'opposer. Le Danemark intervient même contre la Suède et donc avec l'Empire dans la guerre de Trente Ans en 1643. Ces batailles opposant le Danemark et la Suède à la fin de la guerre de Trente Ans sont appelées guerre de Torstenson ou guerre d'Hannibal. La Suède décide d'attaquer le Danemark en vue d'obtenir des gains territoriaux comme la Scanie ou encore de contrôler les détroits danois. Les Suédois pénètrent dans le Holstein puis dans le Jutland en 1644, ils s'emparent facilement de ces deux parties du Danemark au même titre que le sud de la péninsule suédoise. Le Danemark est obligé de signer la paix de Brömsebro le 13 août 1645. Ce traité est un désastre pour le Danemark qui doit céder à la Suède les provinces de Jämtland et d'Harjedalen qui appartenaient à la Norvège auparavant, les îles de Gotland et d'Oesel. La Suède occupe aussi la province danoise d'Halland au sud de la péninsule suédoise. En plus de ces gains territoriaux, le Danemark est condamné à payer de lourds intérêts à la Suède. Cette guerre et plus globalement la guerre de Trente Ans marquent le changement de puissance dominante dans l'Europe du Nord, la Suède s'impose comme la puissance principale au détriment du Danemark. Les années suivantes seront marquées par d'autres conflits entre la Suède et le Danemark. Après ce petit point contextuel, nous allons maintenant revenir sur nos voyageurs

et leurs textes, nous allons voir qu'ils signalent de nombreuses églises au Danemark et l'état de l'Eglise au XVIIIe siècle.

### **La religion au Danemark au XVIIIe siècle**

Nos voyageurs s'intéressent à la religion au Danemark, à son état au XVIIIe siècle et aux nombreuses églises notamment à Copenhague. De Kerguelen Trémarec écrit que « la religion luthérienne est la seule autorisée par les lois », il nous indique également que « le roi exerce, comme tous les princes protestants, le droit de suprématie dans ses royaumes : il prononce en dernier ressort sur tout ce qui est relatif au gouvernement de l'Eglise<sup>316</sup> ». L'auteur met donc en avant le fait que le roi du Danemark a la main mise sur la religion dans son pays, et ne doit se référer à personne. Le pouvoir des prêtres est seulement spirituel et non temporel comme peut l'être la papauté à l'époque moderne. L'abbé Delaporte nous dit que l'on trouve dans Copenhague « dix églises paroissiales et neuf autres temples<sup>317</sup> ». Cela montre la vitalité religieuse de la ville, parmi les différentes églises, l'église allemande de Saint-Pierre est la plus remarquable pour notre voyageur. Pour ce qui est du fonctionnement de la religion, il nous dit presque mot pour mot comme de Kerguelen Trémarec : « Le Roi du Danemark, comme les autres souverains protestants, exerce le droit de suprématie, prononce en dernier ressort sur tout ce qui regarde le culte, confère les grandes dignités de l'Eglise et dispose de la plupart des bénéfices<sup>318</sup> ». Le pouvoir des prêtres est également jugé comme peu important et s'intéressant seulement aux affaires spirituelles. Albert Jouvin de Rochefort décrit quant à lui les églises de Copenhague, il nous parle de l'église Saint-Nicolas, Sainte-Catherine et de l'église Notre-Dame<sup>319</sup>. Jacques La Combe de Vrigny s'intéresse lui aussi à la religion, il revient sur la conversion du Danemark et sur les idées de Luther tout d'abord<sup>320</sup>, puis se rend dans les églises protestantes à Copenhague pour assister au culte : « j'ai été voir faire le Service Luthérien dans la plus grande Eglise de Copenhague nommée Sainte

---

<sup>316</sup>De Kerguelen Trémarec, *op. cit.*, p. 105.

<sup>317</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 111.

<sup>318</sup>*Ibid.*, p. 125.

<sup>319</sup>Jouvin de Rochefort, Albert, *op. cit.*, p. 561.

<sup>320</sup>La Combe de Vrigny, Jacques-Philippe, *op. cit.*, p. 118.

Marie<sup>321</sup> ». L'église est décrite comme très belle, son orgue impressionne l'auteur au même titre que le tombeau en marbre noir du vice-roi de Norvège le comte Guldenlew. Pour ce qui est de la cérémonie en elle-même, La Combe de Vrigny la trouve intéressante cherchant tout autant l'amusement que la dévotion. Il liste également les pays dans lequel le service divin est exercé de cette façon, ce qui donne le nord de l'Europe et les états protestants allemands. Robert Molesworth écrit à propos de la conversion du pays, que lorsque l'Eglise romaine est devenue corrompue, le roi Frederik I a embrassé les idées de Martin Luther et qu'aujourd'hui le protestantisme luthérien est la seule religion du pays<sup>322</sup>. La question des raisons de la conversion, réelle ou politique, est également abordée par Molesworth, comme le fait que la Réforme a d'abord touché les élites avant de toucher le peuple. Jean-François Regnard visite lui aussi l'église Sainte-Marie qui semble être l'église la plus importante de Copenhague au début du XVIIIe siècle<sup>323</sup>. Wraxall visite lui aussi les principales églises de la ville : « J'ai été ici dans toutes les églises Allemandes., Françaises, et Danoises<sup>324</sup> ». Nous voyons donc que nos voyageurs écrivent à propos de la religion et des églises qu'ils voient au Danemark. Cela s'explique car les voyageurs français sont pour la grande majorité catholiques, les voyageurs anglais sont protestants mais pas luthériens ou Calvinistes. La religion au Danemark est donc différente de celle de leurs pays d'origine, il faut aussi avoir à l'esprit que la religion occupe une place importante dans la société au XVIIIe siècle, en parler dans son récit de voyage est donc logique. Wraxall signale la présence d'églises françaises, ce qui montre la tolérance religieuse du Danemark que nous allons voir maintenant dans la seconde partie.

## **Une liberté de culte pour les étrangers**

### **La tolérance du pouvoir**

La religion luthérienne est la religion officielle du royaume du Danemark. Le roi est le chef de l'Eglise réformée danoise. Mais nos voyageurs nous parlent de la relative tolérance pour les autres religions et notamment les catholiques parfois appelés les « papistes ». De Kerguelen Trémarec nous dit que toutes les religions sont tolérées au Danemark<sup>325</sup>. Robert Molesworth parle de l'existence au Danemark « d'une petite Eglise Reformée, composée de

---

<sup>321</sup>*Ibid.*, p. 149.

<sup>322</sup>Molesworth, Robert, *op. cit.*, p. 383.

<sup>323</sup>Regnard, Jean-François, *op. cit.*, p. 45.

<sup>324</sup>Wraxall, Nathaniel, *op. cit.*, p. 22.

<sup>325</sup>De Kerguelen Trémarec, Yves-Joseph, *op. cit.*, p. 105.

François refugiez que la Reine a fait bâtir elle-même à Copenhague<sup>326</sup> ». Nous reviendrons sur la présence d'huguenots un peu plus loin, mais l'on voit ici que les huguenots en exil continuent de pratiquer leur religion. Les huguenots français sont plutôt calvinistes et ont donc une religion un peu différente des danois luthériens même si les deux courants appartiennent au protestantisme et rejettent le Pape. Les calvinistes ont donc une église au Danemark au même titre que les catholiques. Molesworth écrit qu'il existe « une chapelle Papiste à Glucstad qu'on tolérait depuis dix ans, et que l'on a donnée à quelques familles Papistes qui demeurent dans ce pays-là<sup>327</sup> ». Les familles catholiques n'ont donc pas été chassées au Danemark comme l'ont pu l'être les protestants en France pendant de nombreuses années. Un siècle plus tard Nathaniel Wraxall parle lui de plusieurs lieux de dévotion de culte catholique et non pas d'une seule chapelle comme Molesworth, il trouve les églises catholiques très belles de par leurs décorations, elles « forment un des plus beaux ornements du culte de la Religion Romaine<sup>328</sup>. » Nous pouvons donc imaginer qu'au cours du XVIIIe siècle les lieux de cultes catholiques au Danemark ont augmenté. Pour expliquer cela nous pouvons imaginer une plus grande tolérance du pouvoir au XVIIIe siècle. Même si les idées des Lumières sont souvent en opposition avec la religion catholique, les Lumières mettent en avant la tolérance et la liberté donc d'une certaine façon la liberté de culte. Les idées des Lumières comme nous l'avons déjà vu ont pénétré au Danemark au XVIIIe siècle par l'intermédiaire de Struensee puis de Frédéric VI. La liberté de culte est donc assez présente même si la religion luthérienne est la religion officielle du pays, nous avons vu qu'il y a une présence de calvinistes, principalement des Français. Nous allons voir maintenant la présence importante des huguenots au Danemark au XVIIIe siècle.

### **La présence de nombreux huguenots**

La migration des huguenots est une migration de grande ampleur et de longue durée. Eckart Berniel dans son ouvrage *La diaspora des huguenots : Les réfugiés protestants de France et leur dispersion dans le monde (XVIe-XVIIIe siècles)* nous indique qu'entre le moment de la Réforme protestante et celui de la Révolution française soit plus de trois siècles, deux cents mille protestants français ont quitté leur patrie. Parfois temporairement, parfois définitivement, pour se mettre à l'abri des persécutions religieuses<sup>329</sup>. Ils se sont d'abord

---

<sup>326</sup>Molesworth, Robert, *op. cit.*, p. 383.

<sup>327</sup>*Ibid.*

<sup>328</sup>Wraxall, Nathaniel, *op. cit.*, p. 21.

<sup>329</sup>Birnstiel Eckart, Bernat Chrystel, *La diaspora huguenote : les réfugiés protestants de France et leur dispersion dans le monde (XVIe-XVIIIe siècles)*, Paris, Honoré Champion, 2001, p. 15.



dirigés vers les frontières, Strasbourg, Genève, la Suisse puis les îles Britanniques, puis les Pays-Bas, quelques-unes des principautés allemandes du Saint-Empire, les pays scandinaves, baltes et la Russie. Les huguenots ont aussi émigré en dehors de l'Europe dans les colonies anglaises ou néerlandaises comme les Etats-Unis ou l'Afrique du Sud<sup>330</sup>. Nous voyons donc que la présence des huguenots ne concerne pas seulement le Danemark.

Nous pouvons revenir sur la définition d'huguenots, qu'est-ce qu'un huguenot ? Selon le dictionnaire Larousse c'est « le nom donné aux protestants français pendant les guerres de religions<sup>331</sup>. » C'est un nom à consonance péjorative que les catholiques utilisaient pour nommer les protestants. Le protestantisme touche le sud-ouest de la France, mais aussi les régions frontalières à la Suisse et l'ouest avec notamment la ville de La Rochelle. Il faut aussi avoir à l'esprit que les huguenots sont calvinistes et non luthériens. Les protestants français suivent la doctrine de Jean Calvin qui se rapproche de celle de Luther mais est quand même différente. Calvin est allé plus loin que Luther notamment dans la proscription des images et des symboles. On retrouve le calvinisme dans les cantons suisses et dans les Provinces-Unies. Les Etats allemands et les pays scandinaves adoptent quant à eux le luthéranisme. La Grande-Bretagne a une autre forme de protestantisme, l'anglicanisme à mi-chemin entre le catholicisme et le protestantisme. Le Danemark n'est donc pas une des premières terres d'accueil, les protestants français se dirigent logiquement vers Genève.

Nous retrouvons principalement deux vagues d'émigration : les guerres de religions et la révocation de l'édit de Nantes par Louis XIV, même si entre ces deux périodes l'émigration n'a pas cessé<sup>332</sup>. Les guerres de religions en France ont eu lieu au XVI<sup>e</sup> siècle, le siècle où le protestantisme est apparu. Le protestantisme et le calvinisme ont eu un succès important, le clivage entre les catholiques et les protestants a débouché sur une véritable guerre civile qui a ravagé la France de 1562 jusqu'à l'édit de Nantes promulgué par Henri IV en 1598. Henri IV fut un roi protestant à l'origine qui a dû se convertir au catholicisme pour devenir roi, l'édit de Nantes accorde des droits de cultes, des droits civils et des droits politiques aux protestants dans certaines parties du royaume. A cette période les protestants pouvaient dans les textes pratiquer leur religion librement. L'édit de Nantes est révoqué par Louis XIV en 1685 par l'édit de Fontainebleau. A partir de cette période, le protestantisme devint interdit, les protestants devaient soit se convertir soit partir. Les persécutions devinrent monnaie courante.

---

<sup>330</sup>*Ibid.*

<sup>331</sup>Huguenot (s.d) dans *Dictionnaire Larousse en ligne*. Repéré à [http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/\\_huguenot\\_huguenote/40573](http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/_huguenot_huguenote/40573)

<sup>332</sup>Birnstiel Eckart, Bernat Chrystel, *op. cit.*, p. 30.

C'est la seconde grande vague d'émigration des huguenots qui continuera même jusqu'à la Révolution française.

Pour ce qui est du Danemark en lui-même, malheureusement les études modernes existantes s'intéressent aux îles britanniques, à l'Allemagne et notamment à la communauté huguenote de Berlin, aux Provinces-Unies, à la Suisse parfois au nouveau monde mais nous n'avons rien trouvé concernant le Danemark. Une étude plus ancienne de 1797 par un certain Marc Daglas du nom de *Tableau historique et statistique de l'établissement des réformés français à Fridericia en Jutland* publié en 1797 à Copenhague. On apprend dans ce livre que cette colonie a été fondée en 1720, les Français étaient réfugiés principalement dans l'électorat de Brandebourg et le roi Frédéric IV leur a accordé des terres et des privilèges pour relancer l'agriculture dans le Jutland. Cela rappelle d'une certaine façon la colonie hollandaise d'Amack. L'absence de mélange avec les Danois est également mise en avant, les Français de Fredericia se marient entre eux au sein de la communauté qui subsiste depuis 80 ans en 1797<sup>333</sup>. Fredericia est situé dans le Jutland, la partie continentale du Danemark et à quelques kilomètres du Petit Belt et de l'île de Fionie. Peu de nos voyageurs sont passés par cette ville, c'est une ville aujourd'hui de petite taille, nous pouvons imaginer la même chose à l'époque moderne. Outre Fredericia, la présence de huguenots à Copenhague est attestée. Robert Molesworth écrit à propos « d'une petite Eglise Reformée, composée de François refugiez que la Reine a fait bâtir elle-même à Copenhague<sup>334</sup> ». Les huguenots forment donc une petite communauté à Copenhague ayant sa propre Eglise calviniste protégée par la reine en personne. Nous avons vu également la présence importante de Français au Danemark, nous pouvons faire l'hypothèse qu'un nombre non négligeable de ces Français expatriés vivant au Danemark étaient des huguenots. Nous allons maintenant nous intéresser à l'histoire du Danemark qui est un sujet abordé par nos voyageurs.

## **L'histoire du Danemark**

### **Le tombeau des rois à Roskilde**

Roskilde est situé sur l'île de Seeland, à trente kilomètres à l'ouest de Copenhague et près d'un fjord qui porte son nom. Elle fut la capitale du Danemark du Xe au XVe siècle notamment grâce à son port très important à l'époque. C'est également à Roskilde que fut

---

<sup>333</sup>Daglas Marc, *Tableau historique et statistique de l'établissement des réformés français à Fridericia en Jutland*, trouvé dans Birnstiel Eckart, Bernat Chrystel, *op. cit.*, p. 109.

<sup>334</sup>Molesworth, Robert, *op. cit.*, p. 383.

signé le traité de 1658 mettant fin aux conflits entre le Danemark et la Suède, ce traité a vu la perte de nombreuses provinces du Danemark au profit de la Suède. La ville n'est donc pas très éloignée de Copenhague, sur le chemin de Copenhague à Odense et elle possède une attraction majeure avec sa cathédrale. C'est une des plus grandes cathédrales du Danemark et la grande majorité des rois et reines du Danemark fut enterrée dans cette cathédrale. Ces éléments font de Roskilde une ville visitée par nos voyageurs, curieux de découvrir le tombeau des rois. Dix de nos voyageurs, ce qui nous donne 50%, se sont rendus à Roskilde et l'ont décrite, parfois dans le détail parfois sommairement.

Les avis concernant Roskilde divergent, certains sont impressionnés par la beauté des lieux et par l'architecture comme le baron de Lahontan qui écrit que « ces mausolées de marbres, qui sont des chefs-d'œuvres d'architectures<sup>335</sup> ». John Carr trouve l'intérieur de la cathédrale « remarquable par sa grandeur<sup>336</sup> », il considère également les tombeaux des rois comme des « chefs-d'œuvre<sup>337</sup> ». Pour l'abbé Delaporte, les tombeaux des rois « sont le plus beau ornement de la cathédrale<sup>338</sup> ». La Combe de Vrigny visite lui aussi la cathédrale et écrit que « C'est la seule Eglise qui reste et quoi qu'ancienne de 700 ans elle paroît neuve, étant bien blanchie en dedans et bien entretenue<sup>339</sup> ». Regnard trouve la sépulture de Christian Ier très belle<sup>340</sup>. A l'inverse la ville ne fait pas l'unanimité, beaucoup la trouvent sans intérêt comme John Carr qui écrit que la ville d'aujourd'hui est sans importance<sup>341</sup>. L'abbé Delaporte nous parle des raisons de la chute d'importance de cette ville : « la chute de cette ville a été occasionnée par des incendies, par l'intolérance et la dureté des évêques, par la proximité de Copenhague et par la Réformation<sup>342</sup>. » L'abbé Outhier juge la ville « assez médiocre<sup>343</sup> ». D'autres encore s'en tiennent à de la description pure et sommaire à l'image d'Albert Jouvin de Rochefort qui écrit que « Roskilde est la ville où sont enterrés les rois du Danemark<sup>344</sup> ». C'est aussi le cas pour Fortia de Piles qui écrit que « le dernier relais est à Roschild, ville où l'on s'arrêtera pour voir les tombeaux des rois<sup>345</sup> » mais ne rentre absolument pas dans le

---

<sup>335</sup>De Lom D'Arce, Louis-Armand, *op. cit.*, p. 175.

<sup>336</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 57.

<sup>337</sup>*Ibid.*, p. 60.

<sup>338</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 164.

<sup>339</sup>La Combe de Vrigny, Jacques-Philippe, *op. cit.*, p. 80.

<sup>340</sup>Regnard, Jean-François, *op. cit.*, p. 42.

<sup>341</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 57.

<sup>342</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 163.

<sup>343</sup>Outhier, Reginald, *op. cit.*, p. 224.

<sup>344</sup>Jouvin de Rochefort Albert, *op. cit.*, p. 509.

<sup>345</sup>Fortia de Piles Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op. cit.*, p. 221.

détail. Joseph Marshall indique simplement avoir visité la cathédrale et vu les tombeaux<sup>346</sup>. Wraxall décrit lui aussi les différents tombeaux des rois mais simplement en les énumérant et sans émettre de jugement de valeur<sup>347</sup>. Nous voyons donc que globalement Roskilde divise, la cathédrale avec les tombeaux des rois intéressent nos voyageurs au contraire de la ville. En se rendant au tombeau des rois, certains de nos voyageurs en profitent pour raconter le passé du Danemark, ses origines, ses principaux souverains. C'est ce que nous allons faire maintenant dans la suite de notre travail.



*Figure 14 : La cathédrale de Roskilde aujourd'hui*

## **Les origines**

---

<sup>346</sup>Marshall, Joseph, *op. cit.*, p. 254.

<sup>347</sup>Wraxall, Nathaniel, *op. cit.*, p. 45.

Trois souverains sortent du lot dans les descriptions historiques du Danemark par nos voyageurs : Harald Ier, Marguerite Ire et Christian Ier de Danemark. Ce sont trois des plus fameux souverains qu'a compté le Danemark. A l'image de nos voyageurs, nous allons donner une rapide biographie de ces trois personnages majeurs du Danemark. Harald Ier à un rôle très important dans la naissance de la nation danoise contre l'empire des francs de Charlemagne et de ses successeurs. Pour Astrid Helle l'identité danoise est née de la défense du territoire contre les Francs<sup>348</sup>. Harald est né en 910 dans le Jutland est fait partie d'une tribu viking comme il en existe des dizaines au Danemark. Ces tribus vikings sont indépendantes les unes des autres. Les Vikings sont également païens à cette époque, ils suivent la mythologie nordique qui est un polythéisme avec des dieux comme Odin ou Thor. Harald durant son règne a unifié les tribus vikings et les a convertis au Christianisme<sup>349</sup>. Le nom de Danemark apparaît pour la première fois sur deux pierres entre 930 et 960, ces pierres sont gravées dans l'alphabet runique scandinave. On apprend sur ces pierres qu'Harald « a soumis tout le Danemark ainsi que la Norvège et convertit les Danois au Christianisme<sup>350</sup> ». Ces deux pierres sont aujourd'hui conservées à Jelling dans le Jutland près de Vejle sur la côte est du Jutland. Nous pouvons les voir en photo ci-dessous.



*Figure 15 : Les pierres de Jelling aujourd'hui*

---

<sup>348</sup>Helle, Astrid, *op. cit.*, p. 41.

<sup>349</sup>*Ibid.*, p. 42.

<sup>350</sup>*Ibid.*

Marguerite de Danemark est née en 1353 et est la fille du roi Valdemar IV. Elle est issue de la maison d'Estriden parfois appelée Valdemar ayant succédé à la maison d'Harald. Nous ne sommes plus dans la période viking mais dans la période des Valdemar. C'est durant cette période que l'Etat danois commence à exister sous un régime féodal. Marguerite de Danemark est principalement connue pour être à l'origine de l'Union de Kalmar en 1389. Cette union réunit les trois royaumes scandinaves : Danemark, Norvège et Suède sous une seule et même juridiction, celle du Danemark. On assiste à une hégémonie danoise sur l'Europe du Nord<sup>351</sup>. Marguerite est à la base de cette union, tout d'abord avec la Norvège car elle a épousé un roi norvégien qui lui a donné un fils. Avec l'absence d'héritier mâle au Danemark, le fils de Marguerite devient l'héritier légitime et sa mère la régente du royaume. A la mort de son mari elle devient régente de Norvège, le Danemark et la Norvège sont donc réunis des 1380 et jusqu'en 1814. La Suède sous domination allemande choisit Marguerite comme reine et se révolte contre les Allemands. Elle devient donc reine de toute la Scandinavie. Pour Astrid Helle, les motivations de cette union sont de contrer l'hégémonie allemande des villes de la Hanse en mer Baltique<sup>352</sup>. En théorie, les trois pays devaient être traités sur un pied d'égalité, mais cette union tourne rapidement à l'avantage du Danemark et de sa capitale Roskilde<sup>353</sup>.

Le dernier roi sortant du lot chez nos voyageurs est le roi Christian Ier. Il est important pour nos voyageurs car c'est le premier roi de la dynastie d'Oldenbourg qui règne encore au XVIIe et au XVIIIe siècle au Danemark. Christian Ier d'Oldenbourg est né en 1426 à Oldenbourg dans le nord-ouest de l'Allemagne et est un descendant par sa mère de l'ancienne famille royale. Il est élu par le conseil de Danemark roi en 1448. Son élection coïncide avec l'éclatement de l'Union de Kalmar, Christian ne règne que sept ans sur la Suède mais pas de façon réelle car la Suède a élu un roi en 1448 également. Elle prendra son indépendance en 1455 avant de la reperdre un peu plus tard. Christian réussit à conserver la Norvège pourtant tiraillée entre la Suède et le Danemark. Il obtient également le Schleswig-Holstein en 1460. Son règne fut marqué par la volonté de sortir de l'influence des villes hanséatiques qui contrôlaient le commerce dans la Baltique.

---

<sup>351</sup>*Ibid.*, p. 67.

<sup>352</sup>*Ibid.*, p. 71.

<sup>353</sup>*Ibid.*

Pour conclure ce chapitre et cette partie, nous voyons que les aspects sociaux sont très importants pour nos voyageurs. Nos voyageurs s'intéressent à tout ce qui concerne le Danemark : de l'humeur des habitants aux différents rois qui se sont succédé au Danemark. Cela montre à quel point les relations de voyages peuvent être complètes s'intéressant aussi bien à l'agriculture, qu'au roi ou qu'à la religion. Nous allons maintenant voir dans la troisième partie l'importance de la ville de Copenhague.

## **Partie 3 : Copenhague ou la centralité danoise : une ville aux multiples facettes**

Nous allons voir deux chapitres dans cette partie, le premier concernera le fait que Copenhague est au centre du voyage au Danemark. On ne se rend pas au Danemark sans passer par Copenhague. Le second chapitre s'intéressera aux sciences et aux arts à Copenhague qui est une capitale dynamique.

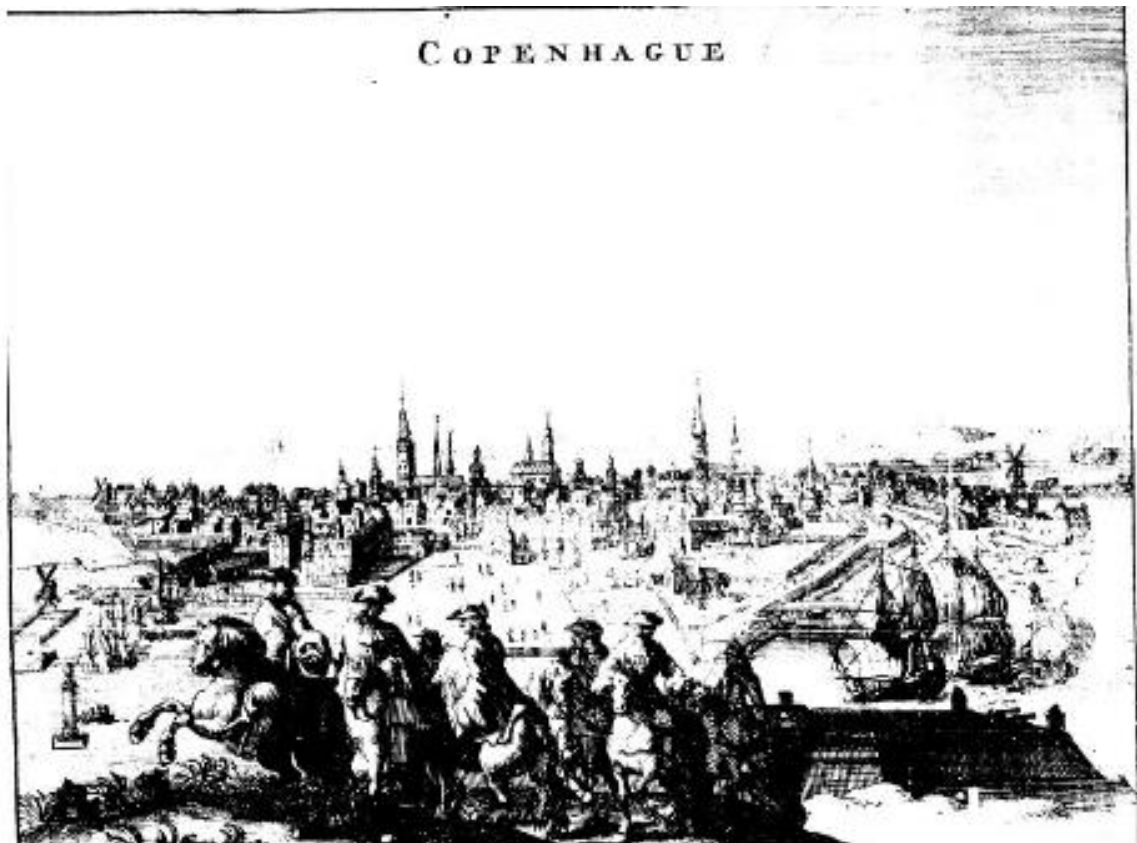


Figure 16: Copenhague au XVIIIe siècle<sup>354</sup>

## Chapitre 6 : Copenhague et Seeland : au cœur du Danemark

### Une ville qui impressionne

#### Une étape incontournable

Pour commencer ce chapitre il est intéressant de voir que tous nos voyageurs qui se sont rendus au Danemark se sont rendus à Copenhague. Le voyage au Danemark s'apparente donc à un voyage à Copenhague, on ne va pas au Danemark sans se rendre à la capitale. Cela s'explique car la ville concentre tous les pouvoirs, le roi réside à Copenhague avec sa cour et tous les ambassadeurs venus de l'étranger, les plus belles églises, les plus beaux palais, les

---

<sup>354</sup>De Lom D'Arce, Louis-Armand, *op. cit.*, p. 156.



cabinets de curiosités, les collections privées sont à Copenhague. Au même titre que la flotte militaire que l'on verra dans la prochaine partie stationne à Copenhague, l'activité marchande du Danemark est elle aussi située en grande partie à Copenhague etc. Tout ce qui peut représenter de l'intérêt pour un voyageur du XVIIIe siècle au Danemark se trouve à Copenhague.

Mais Copenhague n'a pas toujours été la capitale du Danemark, la ville est fondée au Xe siècle par les Vikings et est un simple port de pêche. C'est l'activité marchande qui va faire de Copenhague une ville importante, son nom en Danois Koebenhavn signifie même en français le port des commerçants. Elle devient la capitale du Danemark au début du XVe siècle au détriment de Roskilde détruite par les différents incendies et jugée pas assez dynamique en comparaison de Copenhague. La position géographique de Copenhague est aussi très intéressante, la ville est située sur la côte est de l'île de Seeland, donc directement face à la Suède<sup>355</sup> et le détroit du Sund. Elle est aussi proche de l'île d'Amager que nos voyageurs appellent l'île d'Amack au XVIIIe où se trouve une colonie de Hollandais cultivant des terres fertiles. La position de Copenhague lui donne un port naturel très important sur lequel nous reviendrons dans un second temps.

Pour ce qui est de l'avis de nos voyageurs, le baron de Lahontan juge la ville « grande et belle, les rues sont larges et les maisons presque toutes de briques et à trois étages », Copenhague a aussi « trois belles places<sup>356</sup> ». Bougrenet de la Tocnaye nous dit que Copenhague est « une fort belle ville<sup>357</sup> ». L'abbé Delaporte nous dit que Copenhague se présente de l'extérieur avec grandeur<sup>358</sup>. Même son de cloche chez Albert Jouvin de Rochefort qui décrit Copenhague comme une grande ville très fréquentée et située dans un endroit agréable<sup>359</sup>. La Combe de Vrigny trouve lui aussi Copenhague très grande<sup>360</sup>. Joseph Marshall met en avant l'importance de la ville pour le roi du Danemark : « Copenhague est la place la plus forte des états du roi de Danemark<sup>361</sup> ». John Carr, lui, a un avis un peu différent sur la taille de la ville comme nous pouvons le voir ici : « Copenhague est une ville de peu d'étendue, mais très-proprement bâtie ; elle a environ quatre à cinq milles de tour, et des rues

---

<sup>355</sup>Face à la province de Scanie qui a appartenu longtemps au Danemark.

<sup>356</sup>De Lom D'Arce, Louis-Armand, *op. cit.*, p. 155.

<sup>357</sup>Bougrenet de la Tocnaye, Jacques-Louis de, *op. cit.*, p. 127.

<sup>358</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 108.

<sup>359</sup>Jouvin de Rochefort, Albert, *op. cit.*, p. 515.

<sup>360</sup>La Combe de Vrigny, Jacques-Philippe, *op. cit.*, p. 69.

<sup>361</sup>Marshall, Joseph, *op. cit.*, p. 255.

font larges et fort belles<sup>362</sup> ». Cela peut s'expliquer car l'homme est un Anglais vivant à Londres et dans son récit il tend à comparer Londres et Copenhague. La capitale danoise est en effet beaucoup moins étendue que la capitale anglaise. Robert Molesworth compare aussi Copenhague à l'Angleterre il écrit que « Copenhague n'est pas une ville ancienne ni grande et de toutes nos villes d'Angleterre, je n'en trouve point- qui lui ressemble mieux que Bristol pour sa grandeur<sup>363</sup> ». Bristol n'est pas une très grande ville en comparaison de Londres ce qui nous indique que Copenhague n'en est pas une non plus. Wraxall nous dit que Copenhague ne fait pas plus du quart de Londres mais va lui aussi dire que la ville est belle et les rues très larges<sup>364</sup>. Nous retrouvons exactement les mêmes mots chez Fortia de Piles qui écrit que Copenhague « n'est point grande; mais elle est · très-jolie; bien bâtie<sup>365</sup> ». Là aussi la comparaison avec Paris au niveau de la taille n'est pas à l'avantage de la capitale danoise. Au-delà de la taille de la ville qui semble diviser nos voyageurs, nous voyons qu'ils sont unanimes pour dire que Copenhague est une belle ville. Les rues larges montrent que l'on n'étouffe pas à Copenhague comme on peut le faire dans certaines autres villes au XVIIIe siècle. L'urbanisme au XVIIIe siècle commence à intéresser beaucoup de monde, Londres a été détruite puis reconstruite suite au grand incendie de 1666. Lisbonne la capitale du Portugal a elle aussi été détruite mais par un séisme en 1755 et là aussi rebâtie. Ces villes ont été rebâties selon de nouveaux modèles d'urbanisme. Lisbonne par le marquis de Pombal avec des grandes avenues et de grandes places<sup>366</sup>. Pour Londres aussi les rues ont été élargies et les maisons construites en briques et non plus en bois.

D'autres aspects retiennent parfois l'attention de nos voyageurs à l'image des fortifications. Lahontan nous dit que « la fortification est bonne et régulière ; mais par malheur elle n'est pas revêtue<sup>367</sup> ». L'abbé Delaporte écrit que l'entrée de Copenhague « est défendu par deux forts et une grande ligne qui s'avance bien avant la mer<sup>368</sup> ». Fortia de Piles nous dit que la ville « est assez bien fortifiée elle a cinq bastions<sup>369</sup> ». Albert Jouvin de Rochefort écrit que lors de son voyage les fortifications de la ville s'agrandissent<sup>370</sup>. Pour La

---

<sup>362</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 68.

<sup>363</sup>Molesworth, Robert, *op. cit.*, p. 73.

<sup>364</sup>Wraxall, Nathaniel, *op. cit.*, p. 23.

<sup>365</sup>Fortia de Piles, Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op. cit.*, p. 223.

<sup>366</sup>Rohrbasser, Jean-Marc. « Le tremblement de terre de Lisbonne : un mal pour un bien ? », *Annales de démographie historique*, vol. 120, no. 2, 2010, pp. 199-216.

<sup>367</sup>De Lom D'Arce, Louis-Armand, *op. cit.*, p. 155.

<sup>368</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 101.

<sup>369</sup>Fortia de Piles, Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op. cit.*, p. 225.

<sup>370</sup>Jouvin de Rochefort, Albert, *op. cit.*, p. 515.

Combe de Vrigny, les remparts sont en très bon état et les fortifications sont fort régulières<sup>371</sup>. Joseph Marshall met en avant les bonnes fortifications de Copenhague avec un nouveau système<sup>372</sup>. Nous pouvons imaginer au vu des témoignages que les fortifications de la ville ont été améliorées au cours du XVIIIe siècle pour rendre le système encore plus fiable pour protéger la ville, cette hypothèse est confirmée par les propos de Jean Picard : « Il y avoit peu de temps que l'on avoit travaillé aux fortifications de Copenhague<sup>373</sup>. » Nous voyons que les fortifications de Copenhague semblent être en bon état, cela donne l'image d'une ville forte, difficile à prendre pour un ennemi. Cela témoigne de la puissance de la capitale danoise. La sécurité intéresse également parfois nos voyageurs étrangers, John Carr écrit que « la police de Copenhague est admirable, on est en sureté dans cette ville à tous les instants de la nuit<sup>374</sup> ». Wraxall écrit à peu près la même chose : « La police de Copenhague est exactement observée et l'on peut parcourir toute la ville, au milieu de la nuit, sans craindre le moindre danger<sup>375</sup> ». Il est intéressant de voir que ce sont deux anglais qui s'intéressent à la sécurité, nous pouvons imaginer que la sécurité à Londres au XVIIIe siècle n'était pas forcément élevée. Ce qui pourrait expliquer le fait que les deux Anglais soulignent la sécurité de Copenhague en opposition à Londres. Plus globalement et pour conclure cette partie concernant Copenhague et son urbanisme, nous voyons que tous nos voyageurs se rendent à Copenhague, mais tous ne décrivent pas la ville et son urbanisme comme l'on pourrait s'y attendre dans une relation de voyage. Certains s'intéressent simplement au bâtiment ou au port de Copenhague que nous allons voir maintenant.

### **Le port de Copenhague**

Comme vu précédemment la notion de port est présente dans le nom de la ville en danois : havn. Copenhague jouit d'un port naturel appréciable grâce à sa position géographique. En effet la ville est située dans le détroit du Sund face à la Suède, la péninsule suédoise protège la ville du vent souvent présent dans les mers du nord comme la Baltique. L'île d'Amager à l'est de Copenhague joue également ce rôle, c'est une île très proche du Seeland et qui donne un abri naturel à Copenhague. L'emplacement de Copenhague n'a pas été choisi par hasard, c'est pour son port naturel et sa proximité avec Roskilde l'ancienne capitale que des marchands vikings s'y sont installés au XXe siècle. Le port est quelque chose

---

<sup>371</sup>La Combe de Vrigny, Jacques-Philippe, *op. cit.*, p. 69.

<sup>372</sup>Marshall, Joseph, *op. cit.*, p. 255.

<sup>373</sup>Picard, Jean, *op. cit.*, p. 3.

<sup>374</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 94.

<sup>375</sup>Wraxall, Nathaniel, *op. cit.*, p. 23.

de très important au XVIII<sup>e</sup> siècle, le transport terrestre est moins développé que de nos jours, beaucoup d'échanges de produits ou de personnes se font par bateau. Il faut donc posséder les infrastructures pour recevoir ces bateaux. Un port dynamique permet le commerce qui enrichit la ville, posséder un port dynamique est donc très important pour les villes maritimes.

Cela semble être le cas de la ville de Copenhague d'après les témoignages des voyageurs du XVIII<sup>e</sup> siècle. Le baron de Lahontan écrit que « ce port est l'un des meilleurs du monde, car la nature et l'art l'ont mis à couvert de toute forme d'insulte<sup>376</sup> ». L'abbé Delaporte nous dit que le port de Copenhague est « l'un des plus beaux de l'univers et des plus propres pour le commerce. Il est si grand et si sûr, qu'il peut contenir jusqu'à 500 vaisseaux, sans que les vents ni les ennemis ne lui causent aucun dommage<sup>377</sup> ». Folligny en tant que marin s'intéresse lui à la rade de Copenhague et aux bassins de retentions, il souligne le travail admirable des danois qui ont bâti le port de Copenhague, il compare le port de la capitale danoise avec le port de Brest pour sa rade<sup>378</sup>. La Combe de Vrigny souligne aussi l'existence de ces bassins qui permettent à la ville de s'agrandir sur la mer<sup>379</sup>. Fortia de Piles souligne en plus du port, les nombreux canaux permettant le commerce maritime à l'intérieur même de la ville : « son port est-très-beau et très-sûr; plusieurs canaux dans la ville, facilitent le transport des marchandises, et les mettent plus à portée des magasins où elles doivent être déposées<sup>380</sup> ». Il met en avant un véritable système commercial très efficace qui permet l'approvisionnement des magasins rapidement et sans passer par les voies terrestres, les marchandises arrivent par le port et sont ensuite amenées par de plus petites embarcations directement dans les magasins ou elles seront vendues. Albert Jouvin de Rochefort nous dit que « Copenhague est un port important de la Baltique<sup>381</sup> ». Joseph Marshall s'intéresse lui à la géopolitique et juge que l'ennemi principal du Danemark dans le futur sera la Russie, il compare donc les forces en présence. Il écrit que « Le port de Copenhague est bien meilleur que celui de St Pétersbourg, ou de tout autre appartenant aux Russes, sur la mer Baltique<sup>382</sup> ». Il écrit également que le port est la chose qui frappe le plus dans cette ville, qu'il peut contenir jusqu'à 500 vaisseaux et il met en avant sa sûreté due à sa profondeur. Cela l'amène à dire

---

<sup>376</sup>De Lom d'Arce, *op. cit.*, p. 155.

<sup>377</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 101.

<sup>378</sup>Folligny, Louis Alexandre de Bordes, *op.cit.*, p. 156.

<sup>379</sup>La Combe de Vrigny, Jacques-Philippe, *op. cit.*, p. 156.

<sup>380</sup>Fortia de Piles, Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op. cit.*, p. 224.

<sup>381</sup>Jouvin de Rochefort, Albert, *op. cit.*, p. 516.

<sup>382</sup>Marshall, Joseph, *op. cit.*, p. 267.

que c'est l'un des meilleurs ports du monde<sup>383</sup>. Robert Molesworth va dans le même sens en disant que Copenhague est l'un des plus beaux et des meilleurs ports de l'Europe<sup>384</sup>.

Nous voyons donc que nos voyageurs soulignent tous la beauté et la grandeur du port de Copenhague. C'est l'un des plus grands atouts de la ville et du Danemark même. En effet Robert Molesworth nous dit que le Danemark « manque cruellement de bons ports<sup>385</sup> ». Copenhague par son port commerce pour tout le Danemark au détriment d'autres ports plus petits d'autres villes du Danemark. Tout passe par Copenhague d'où le mot centralité dans le titre de ce chapitre. Les autres villes ont du mal à exister et à se développer face à la grande Copenhague. Cela est aussi prouvé par nos voyageurs qui se rendent à Copenhague et parfois seulement à Copenhague. Mais le titre de leur relation de voyage n'est pas voyage à Copenhague mais voyage au Danemark. En dehors de la capitale, il ne semble pas y avoir grand-chose au Danemark pour le voyageur étranger au XVIIIe siècle. Nous allons voir maintenant les différents palais royaux que l'on trouve à Copenhague et dans ses environs.

## **Les palais royaux**

### **Rosenborg**

Copenhague et ses environs possèdent de nombreux palais ou châteaux que nos voyageurs décrivent. Nous en avons choisi trois pour cette partie mais il en existe d'autres qui intéressent nos voyageurs. Ces autres sont soit moins importants, moins décrits, soit ont brûlé au cours du XVIIIe siècle, soit ont été construits au XVIIIe siècle et feront l'objet d'une partie plus loin. L'abbé Delaporte nous indique que lors de sa visite à Copenhague on « compte quatre palais royaux<sup>386</sup> ». Il ne les liste pas mais au vu de l'époque où il voyage nous pouvons au moins en identifier trois : Rosenborg, Frederiksberg, et Charlottenborg, Charlottenborg deviendra le siège de l'académie des arts et de peinture lors de sa création. En plus de Rosenborg, de Frederiksberg, nous verrons également le château de Frederiskborg situé un peu en dehors de Copenhague.

Nous pouvons commencer avec le château de Rosenborg. Ce château est beaucoup visité par nos visiteurs de par sa position géographique. En effet c'est le seul château à être debout tout le long du XVIIIe siècle dans le centre de Copenhague. Il est plus petit que les

---

<sup>383</sup>*Ibid.*, p. 256.

<sup>384</sup>Molesworth, Robert, *op. cit.*, p. 68.

<sup>385</sup>*Ibid.*

<sup>386</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 111.

autres châteaux que nous verrons ensuite mais il est également fameux pour ses jardins et son parc. Sa construction a été achevée en 1624 et il a été commandé par Christian IV désireux d'avoir un nouveau palais dans le centre de Copenhague. Son style provient de la renaissance néerlandaise.

Beaucoup de nos voyageurs le visitent, le baron de Lahontan considère ce palais comme une maison royale et non un château mais « aux jardins délicieux <sup>387</sup>». L'abbé Delaporte décrit le château comme « un bâtiment demi-gothique, peu étendu et entouré d'un fossé [...] Le jardin est spacieux et sert de promenade publique <sup>388</sup>». Delaporte se rend également à l'intérieur du château, il y voit de nombreuses toiles ainsi que les ornements du royaume du Danemark et une collection de vases<sup>389</sup>. Folligny visite lui aussi les jardins du roi mais n'y fait aucun commentaire<sup>390</sup>. Robert Molesworth qualifie Rosenborg de « bonne maison<sup>391</sup> ». Jean Picard visite lui aussi Rosenborg et ses jardins et souligne la présence d'un trône fait avec des « cornes de licornes<sup>392</sup> ». Regnard nous dit que « les jardins du roi méritent toute l'attention<sup>393</sup> ». Wraxall nous dit que le château « est petit, et très peu fréquenté aujourd'hui par le Roi <sup>394</sup>». Il visite aussi l'intérieur du château qu'il apprécie et juge de bons goûts. Mary Wollstonecraft nous indique que le château est désert et dégage « une majesté lugubre<sup>395</sup> ». Plusieurs choses sont à retenir de ces témoignages, la première est le fait que le château de Rosenborg ne marque pas les voyageurs pour sa beauté et sa grandeur. En effet il est parfois seulement considéré comme une maison par certains de nos voyageurs. Nous apprenons aussi que les jardins du château sont ouverts au public à certains moments du siècle. Enfin nous voyons qu'à la fin du siècle le château est complètement abandonné par le roi qui ne s'y rend plus alors qu'il est à l'origine l'une des résidences principales des rois du Danemark au XVIIe siècle. Cet abandon s'explique car d'autres palais existent et d'autres sont construits au XVIIIe siècle, ce que nous allons voir maintenant.

---

<sup>387</sup>De Lom D'Arce, Louis-Armand, *op. cit.*, p. 156.

<sup>388</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 136.

<sup>389</sup>*Ibid.*

<sup>390</sup>Folligny, Louis-Alexandre de Bordes, *op. cit.*, p. 152.

<sup>391</sup>Molesworth, Robert, *op. cit.*, p. 77.

<sup>392</sup>Picard, Jean, *op. cit.*, p. 4.

<sup>393</sup>Regnard, Jean-François, *op. cit.*, p. 515.

<sup>394</sup>Wraxall, Nathaniel, *op. cit.*, p. 17.

<sup>395</sup>Wollstonecraft, Mary, *op. cit.*, p. 158.



*Figure 17 : Le château de Rosenborg aujourd'hui*

## **Frederiksberg**

C'est la résidence principale du roi de 1703 jusqu'en 1740 et la fin de la construction de Christianborg. Le château est situé dans la périphérie de Copenhague, au sud-ouest, adossé à la colline de Valby. Il ne se situe donc pas dans le centre de la ville comme Rosenborg. Son architecture est d'influence baroque due à un voyage de Frederic IV en Italie lors de sa jeunesse. Ses jardins sont aussi très importants. Le baron de Lahontan nous dit que « le Palais

du roi, me paraît aussi estimable par son antiquité que s'il était bâti à la moderne<sup>396</sup> ». Il met aussi en avant l'harmonie de l'architecture ainsi que la beauté des peintures et des meubles à l'intérieur de ce château. John Carr trouve Fredriskaer plutôt petit en effet il écrit : « le palais est petit et situé sur une éminence. Les jardins, que domine la terrasse, sont d'une étendue très circonscrite, mais arrangés avec beaucoup de goût<sup>397</sup> ». Il met aussi en avant le fait que ces jardins comme ceux de Rosenborg sont publics, il nous dit également que la cour est présente lors du voyage de John Carr dans les années 1770. A cette époque le château n'est pas la résidence normale de la cour, mais Christianborg a subi son premier incendie que John Carr nous relate et sur lequel nous reviendrons. Il est surprenant de voir que ce sont les deux seuls témoignages de l'existence de ce palais. Cela s'explique car la période où Frederiksberg fut le palais royal coïncide avec la période où nous avons le moins de relations de voyage. Ensuite ce palais est mis de côté au profit de Christianborg que nous allons voir un peu plus loin. Pourtant les deux témoignages tendent à dire que Frederiksberg est un palais considéré comme plutôt beau avec ses jardins publics. Le fait qu'il se situe en périphérie de Copenhague a peut-être découragé nos voyageurs à aller le visiter mais nos voyageurs se rendent à Frederiksberg pourtant lui aussi situé en périphérie de Copenhague ce que nous allons voir maintenant.

### **Frederiksberg**

Ce château est peut-être le château le plus célèbre du Danemark aujourd'hui et également à l'époque de nos voyageurs. Il est situé à Hillerød à une trentaine de kilomètres de Copenhague non loin de la route pour se rendre à Elsenør et traverser le Sund. Le château a la particularité d'être construit sur l'une des îles du lac Slotsø. Ses jardins sont également très fameux et très vastes. Il a été construit par le roi Christian IV au début du XVIIe siècle, sa construction a pris de très nombreuses années au vu de sa grandeur. En effet c'est le plus grand château de Scandinavie et est souvent appelé le « Versailles danois ». Mais contrairement à Versailles, Frederiksberg n'est pas de style baroque. Là encore c'est le style de la Renaissance hollandaise qui anime cet édifice avec ses pierres rouges qui composent la façade du palais.

Nos voyageurs visitent souvent ce château et ont des avis très différents le concernant, certains sont très descriptifs et restent neutres comme le baron de Lahontan qui assiste à une cérémonie de la noblesse danoise en présence du roi dans le château de Frederiksberg. Mais à

---

<sup>396</sup>De Lom D'Arce, Louis-Armand, *op. cit.*, p. 156.

<sup>397</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 95.



cause de cette cérémonie il ne peut malheureusement pas visiter le château comme il le voudrait<sup>398</sup>. Dans cette catégorie on retrouve aussi Wraxall qui nous dit simplement que « c'est un grand château entouré d'un triple fossé<sup>399</sup> » suivi d'une description de l'intérieur du château. D'autres voyageurs n'apprécient pas du tout le château comme John Carr qui n'apprécie que très peu l'architecture du palais et le fait savoir à son lecteur en décrivant le château comme une « masse pesante et informe, dans laquelle le marbre noir se trouve confondu avec la brique, et où les grâces de l'ordre corinthien se mêlent avec les bizarres et minutieuses complications du genre gothique<sup>400</sup> ». Il met aussi en avant l'inhospitalité du palais en écrivant qu'il « est tellement exposé à l'humidité que personne ne l'occupe<sup>401</sup> ». L'intérieur n'a pas non plus les faveurs du voyageur anglais qui écrit que les salles sont « encombrées de tableaux rangés sans goût, et dégradés par la moisissure<sup>402</sup> ». William Coxe à l'image de John Carr n'est pas convaincu par le palais, il le décrit comme « un édifice énorme, massif et sans goût<sup>403</sup> ». Il parle également de mauvaises statues qui défigurent l'édifice au lieu de l'embellir. A l'inverse de John Carr, il trouve quand même des points positifs à ce palais comme sa situation au bord d'un lac, quelques tableaux dignes d'intérêts, et la chapelle qu'il juge « très belle<sup>404</sup> ». Mais le plus critique envers ce palais est Robert Molesworth, en effet premièrement il nous dit que construire sur un lac, à un endroit si humide et dans un pays si froid relève de la fantaisie. Ensuite il nous dit que le palais est « loin d'être magnifique » et bâti « par un fort mauvais architecte<sup>405</sup> ». Il écrit également que les Danois se vantent de ce palais sans véritable raison au vu de tous ses défauts qu'il énumère ensuite. Seuls les jardins semblent être acceptables et dignes d'un palais royal pour Robert Molesworth, de loin le plus virulent envers ce palais.

Enfin d'autres voyageurs comme l'abbé Delaporte semblent aimer le château et le trouver de bon goût, il écrit qu'on « est frappé en entrant, de la majesté de l'édifice, de la beauté des marbres, de la richesse des ornements<sup>406</sup> ». Il nous dit également que les appartements du château sont superbes, et il parle de richesse de la matière et de perfection de l'ouvrage pour parler de la chapelle du château. C'est donc un avis totalement différent de

---

<sup>398</sup>De Lom D'Arce, Louis-Armand, *op. cit.*, p. 169.

<sup>399</sup>Wraxall, Nathaniel, *op. cit.*, p. 47.

<sup>400</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 131.

<sup>401</sup>*Ibid.*

<sup>402</sup>*Ibid.*, p. 132.

<sup>403</sup>Coxe, William, *op. cit.*, p. 64.

<sup>404</sup>*Ibid.*, p. 65 à 67.

<sup>405</sup>Molesworth, Robert, *op. cit.*, p. 279.

<sup>406</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 187.

celui des deux Anglais. Jouvin de Rochefort décrit longuement ce château et semble lui aussi le trouver à son goût et notamment grâce à sa situation<sup>407</sup>. La Combe de Vrigny va dans le même sens que Jouvin de Rochefort, il décrit longuement le château, le nomme « le Versailles danois <sup>408</sup>». Le lexique utilisé pour décrire le château est très positif : « bon effet, beau corps de logis, assez belle architecture, très bien ornée, très agréable, assez propre, etc.<sup>409</sup> » La description du château par La Combe de Vrigny est minutieuse, il décrit chaque détail, chaque porte, chaque plafond et s'arrête longuement sur les tableaux. Sa vision du château est clairement positive et il semble conquis par le lieu. L'abbé Outhier décrit cette maison royale comme « belle et ayant de beaux jardins <sup>410</sup>».

Nous voyons que Frederiksborg est le château le plus décrit par nos voyageurs. Ce château divise par la singularité de son architecture. Il est intéressant de voir que les avis négatifs proviennent de trois voyageurs anglais voyageant à des périodes différentes. A l'inverse les Français semblent apprécier le château. Pourquoi un avis différent selon sa nationalité ? Nous n'avons pas la réponse, la Renaissance hollandaise est-il un style plus apprécié en France qu'en Angleterre ? C'est une possibilité, ou ce ne sont peut-être que des avis personnels. Nous pouvons remarquer quelque chose d'autres, les voyageurs de la fin du XVIIIe siècle nous disent que ce palais n'est plus tellement occupé par la famille royale danoise qui semble avoir déménagé dans d'autres châteaux. En effet des châteaux ont été construits au XVIIIe siècle pour la famille royale ce que nous allons voir maintenant dans notre troisième partie.

---

<sup>407</sup>Jouvin de Rochefort, Albert, *op. cit.*, p. 536.

<sup>408</sup>La Combe de Vrigny, Jacques-Philippe, *op. cit.*, p. 135.

<sup>409</sup>*Ibid.*, p. 135 à 145.

<sup>410</sup>Outhier, Reginald, *op. cit.*, p. 223.



*Figure 18 : Fredriksborg aujourd'hui*

## **Une ville en mutation**

### **Les nouveaux édifices**

Les différents rois du Danemark ont bâti de nouveaux palais au XVIII<sup>e</sup> siècle et notamment Christianborg décrit par nos voyageurs comme le palais royal. Ce palais se situe dans l'hyper centre de Copenhague sur l'île de Slotsholmen. Il existait avant Christianborg sur cette île un palais royal mais d'une taille très modeste et d'une architecture peu digne d'une résidence royale. C'est le roi Christian VI qui décida de la construction de ce château, il est terminé en 1740 et devient au détriment de Frederiksberg la résidence du roi. C'est un palais d'une taille importante contrairement à Rosenborg, de style lui aussi différent. En effet l'architecture n'est pas de Renaissance hollandaise mais de type baroque et néoclassique. En tant que palais royal et résidence principale du roi, nos voyageurs s'intéressent à ce château. Folligny qui voyage durant la construction du palais et donc avant sa mise en service, nous dit que le futur palais ressemblera à celui de Stockholm lui aussi en travaux. Il nous dit également

penser que celui de Stockholm sera plus grand et d'un meilleur style architectural<sup>411</sup>. Notre voyageur parle du palais royal de Stockholm effectivement beaucoup plus grand que Christianborg mais de style baroque. Le roi de Suède s'est installé dans ce palais en 1754 donc 14 ans après le roi du Danemark à Christianborg, aujourd'hui ce château est encore la résidence officielle des rois de Suède. L'abbé Delaporte écrit que Christianborg est « un immense et superbe édifice », que « le coup d'œil de l'ensemble du château est noble et majestueux, et les environs offrent un point de vue agréable<sup>412</sup> ». Nous apprenons également que le château est le siège du pouvoir danois. Le conseil suprême se réunit dans ce château, le conseil des finances et le conseil privé. Christianborg concentre donc tous les pouvoirs de la monarchie danoise, c'est ici que sont prises les décisions concernant le royaume. William Coxe écrit que « le palais royal est un édifice superbe<sup>413</sup> ». Il nous décrit également les six étages que comporte le château et met l'accent sur la beauté des peintures et des ornements. Joseph Marshall lui apprécie Christianborg, il écrit que « Le palais du roi est un beau bâtiment, très spacieux, dont quelques appartements sont magnifiques<sup>414</sup> ». Au contraire de nos précédents voyageurs Fortia de Piles n'est pas conquis par le palais comme nous pouvons le voir dans cette citation : « l'architecture de cet édifice n'a rien de merveilleux, ni même d'élégant; mais c'est néanmoins une masse imposante, et qui annonce la demeure d'un souverain<sup>415</sup> ». Nous ne retrouvons qu'un seul témoignage négatif sur ce château qui semble donc donner plutôt une bonne impression à nos visiteurs. Il réunit les principales prérogatives d'un palais royal, sa situation géographique au sein même de la ville, sa taille imposante que tous les voyageurs décrivent, et sa luxure. Nous reviendrons sur cet événement un peu plus loin mais Christianborg brûlera à plusieurs reprises au cours du XVIIIe siècle, il fut toujours reconstruit mais perdra son rôle de résidence principale de la famille royale à la fin du XVIIIe siècle au profit du palais d'Amalienborg comme nous le verrons un peu plus loin.

Christianborg n'est pas le seul nouveau palais construit au XVIIIe siècle. Nous retrouvons également le palais de Fredensborg. Ce palais est situé non loin de Frederiksborg au nord de Copenhague à environ une vingtaine de kilomètres sur la route d'Elseneur. Ce château a été construit pour servir de pavillon de chasse au roi Frederik IV en 1722 par l'architecte Krieger. C'est un palais de style baroque et rococo avec de grands jardins également dessinés par Krieger puis par le Français Nicolas Jardin en 1760. Seulement deux

---

<sup>411</sup>Folligny, Louis Alexandre de Bordes, *op. cit.*, p. 159.

<sup>412</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 115.

<sup>413</sup>Coxe, William, *op. cit.*, p. 29.

<sup>414</sup>Marshall, Joseph, *op. cit.*, p. 256.

<sup>415</sup>Fortia de Piles, Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op. cit.*, p. 230.

de nos voyageurs le visitent, William Coxe et Fortia de Piles. Nous pouvons expliquer ce faible nombre car ce n'est pas le château principal du Danemark, c'est une résidence royale mais la cour préfère ses autres palais. William Coxe nous dit que « ce palais est dans la situation la plus délicieuse, près du lac d'Esserom<sup>416</sup> ». Il regrette la présence de trop nombreuses statues, d'arcs de triomphes, de haies trop taillées qui dénaturent la simplicité du palais. Il nous apprend aussi quelque chose d'important, la reine douairière a choisi ce château pour se retirer<sup>417</sup>. La reine douairière est Juliane Marie de Brunswick, la belle-mère du roi fou Christian VII. Cette femme a comploté pour faire tomber Struensee et la reine Caroline-Mathilde et a assuré la régence jusqu'à ce que Frederic VI fût en âge de gouverner. Cette femme est très impopulaire chez nos voyageurs qui comme nous l'avons vu défendent plutôt Struensee et mettent en avant la cruauté de la reine douairière. Cela explique aussi le fait que seulement deux voyageurs se hasardent à se rendre où elle s'est retirée. Fortia de Piles signale aussi la présence de la reine douairière et écrit à propos du château que « les jardins en sont jolis, ainsi que tous les détails : c'est une belle habitation<sup>418</sup> ». Ce n'est pas le château le plus important du Danemark mais nos deux voyageurs en ont un avis positif.

De Copenhague à Elseneur, on retrouve un autre palais royal : le palais d'Hoersholm. Nous sommes là aussi à une vingtaine de kilomètres au nord de Copenhague. Le château baroque naquit en 1744 sur un projet de Christian VI pour en faire la résidence principale de la reine douairière Sophie-Madeleine. A sa mort Christian VII récupéra le château et en fit l'un de ses lieux de résidence préféré. Caroline Mathilde donna naissance à sa fille Louisa Augusta dans ce château. Quelques-uns de nos voyageurs vont voir ce château. William écrit que les appartements du palais sont magnifiques au même titre que les jardins<sup>419</sup>. Il regrette le fait que le château soit complètement abandonné et négligé depuis l'arrestation de Caroline-Mathilde qui en faisait sa résidence préférée. Fortia de Piles souligne lui aussi la beauté des jardins mais ne consacre qu'une phrase à ce palais<sup>420</sup>. Pour Wraxall c'est « le plus grand et le plus magnifique de tous les palais du Danemark<sup>421</sup>. » Il met aussi en avant le fait que c'était la résidence préférée de Caroline-Mathilde. Mary Wollstonecraft lors de son voyage ne visite qu'un seul palais celui d'Hoersholm. Elle justifie ce choix par l'envie de marcher sur les pas de Caroline-Mathilde, elle nous dit que les plus beaux points de vue du pays se trouvent sur la

---

<sup>416</sup>Coxe, William, *op. cit.*, p. 67.

<sup>417</sup>*Ibid.*, p. 70.

<sup>418</sup>Fortia de Piles, Alphonse, Boisgelin de Kerdu, *op. cit.*, p. 362.

<sup>419</sup>Coxe, William, *op. cit.*, p. 62.

<sup>420</sup>Fortia de Piles, Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op. cit.*, p. 362.

<sup>421</sup>Wraxall, Nathaniel, *op. cit.*, p. 49.

colline de ce palais<sup>422</sup>. Les jardins sont également mis en valeur. Nous voyons que les voyageurs qui visitent ce palais sont anglais si on excepte Fortia de Piles. Ces voyageurs se rendent dans ce palais par rapport à l'ancienne reine anglaise Caroline-Mathilde. Les jardins font l'unanimité.

Le dernier palais dont nous allons parler est l'actuel palais royal du Danemark : Amalienborg. A l'origine ce palais n'était pas pour la famille royale mais pour les familles nobles de Copenhague. Il est composé de quatre parties distinctes. Il est situé en plein centre de Copenhague non loin de la mer. Il n'est pas décrit par nos voyageurs car il devient résidence royale à partir de 1794 et l'incendie de Christiansborg. Pour conclure cette partie, nous pouvons dire que le Danemark comporte un nombre important de palais royaux, aux noms pouvant très facilement porter à confusion. Nos voyageurs s'intéressent beaucoup à ces palais qu'ils visitent bien souvent. Nous allons voir maintenant les incendies qui sont un mal récurrent à Copenhague selon nos voyageurs.

### **Les incendies : fléau de Copenhague**

Les incendies sont un mal récurrent à l'époque moderne et Copenhague n'est pas la seule ville touchée. Un incendie est un « grand feu qui, en se propageant, cause des dégâts importants<sup>423</sup> » selon le dictionnaire Larousse. Au XVIIe et au XVIIIe siècle on assiste à de nombreux incidents, le plus connu étant celui de Londres en 1666 qui détruisit 80% de la ville. En France, la ville de Rennes brûle en grande partie en 1720, Paris est également touché en 1760 avec l'incendie du palais royal. Plusieurs facteurs permettent d'expliquer la prolifération des incendies. Les matériaux des maisons sont l'une des premières causes, les bâtiments sont parfois en bois ou en chaume des matériaux inflammables ce qui permet le développement des incendies. Un autre aspect est l'urbanisme des villes qui sont souvent surchargées et dépassent de leur enceinte, cela rend les incendies encore plus meurtriers. Les conditions climatiques peuvent également favoriser les incendies avec le vent si caractéristique des pays du nord comme le Danemark qui permet la prolifération du feu. Les orages peuvent également être la cause des incendies, qui peuvent être également criminels ou accidentels. Les moyens pour lutter contre le feu sont également moins organisés et élaborés qu'aujourd'hui, le feu se propage plus facilement. Les dégâts sont souvent très importants avec des villes entièrement ou partiellement détruites.

---

<sup>422</sup>Wollstonecraft, Mary, *op. cit.*, p. 159.

<sup>423</sup>Incendie (s.d) Dans *Dictionnaire Larousse en ligne*. Repéré à <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/incendie/42216>

Copenhague souffre grandement des incendies au XVIII<sup>e</sup> siècle. On note deux grands incendies principaux et d'autres moins importants. Le premier grand incendie de Copenhague a lieu en octobre 1728 durant plus de 60 heures. L'incendie détruisit plus d'un quart de la ville ainsi que l'héritage médiéval de la capitale danoise. L'université et notamment sa bibliothèque ainsi que la tour astronomique de Copenhague qui renfermaient les instruments de Tycho Brahe furent touchées et détruites en partie. Une partie de la population se trouve sans domicile. C'est une catastrophe pour le Danemark. C'est principalement cet incendie dont on verra les témoignages de nos voyageurs. Un second grand incendie a eu lieu en juillet 1795 détruisant là aussi une partie non négligeable de la capitale danoise. Outre ces grands incendies, le palais de Christianborg a brûlé plusieurs fois comme le relatent nos voyageurs.

John Carr résume bien la peur des incendies et leurs récurrences au Danemark, il écrit que les incendies sont « le fléau le plus redouté par les Danois que par tout autre peuple de l'univers, attendu qu'aucune nation n'a autant souffert de ses ravages<sup>424</sup> ». La Combe de Vrigny qui voyage au début du XVIII<sup>e</sup> siècle nous parle d'un incendie ayant eu lieu 14 ans plus tôt et détruisant un opéra ainsi qu'un château tuant plus de 400 personnes de bonne société<sup>425</sup>. John Carr nous parle de l'incendie qui ravagea Christianborg en 1794, et visite « les restes de cette antique splendeur<sup>426</sup> ». Deux de nos voyageurs parlent ensuite du grand incendie de 1728. Folligny signale que l'incendie a détruit une partie de la ville mais qu'elle a été rebâtie avec « magnificence<sup>427</sup> ». L'abbé Delaporte écrit que le feu s'est étendu « avec tant de fureur et de vitesse, que dans l'espace de 48 heures, la plus grande et la plus belle partie de la ville fut détruite<sup>428</sup> ». Il met en avant le rôle du roi Frédéric IV qui a porté soin à la population et suspendu les impôts à cause de l'incendie<sup>429</sup>. Enfin Mary Wollstonecraft visite Copenhague juste après l'incendie de 1795, elle voit les dégâts, les hommes contraint de camper et de vivre sous des tentes. Elle visite une ville détruite à plus de 20% comme elle l'écrit en marchant au milieu des cendres et de la poussière<sup>430</sup>.

Pour conclure ce chapitre, nous voyons que Copenhague est la ville la plus importante du Danemark et l'une des plus importantes du nord. Nos voyageurs la visitent en priorité, son port est une arme redoutable pour le Danemark d'un point de vue militaire et commercial.

---

<sup>424</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 94.

<sup>425</sup>La Combe de Vrigny, Jacques-Philippe, *op. cit.*, p. 153.

<sup>426</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 64.

<sup>427</sup>Folligny, Louis Alexandre de Bordes, *op. cit.*, p. 149.

<sup>428</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 110.

<sup>429</sup>*Ibid.*

<sup>430</sup>Wollstonecraft, Mary, *op. cit.*, p. 145.

Toutes les institutions du Danemark, le pouvoir est centralisé dans la capitale. Ses palais sont nombreux et à l'architecture variée entre le style hollandais, le néo classicisme et le baroque. Malheureusement elle possède un gros point faible avec les incendies qui s'y déroulent régulièrement. Nous allons voir dans le prochain chapitre, qu'en plus de tout cela Copenhague et une ville où l'art et la science se développent.



# Chapitre 7 : Copenhague ville de science et d'arts

## Tycho Brahe et l'astronomie danoise

### Tycho Brahe : éléments biographiques

Tycho Brahe est sûrement aujourd'hui avec Hans Christian Andersen l'un des Danois les plus connus. C'est aussi le cas le XVIIIe siècle, nous verrons que nos voyageurs lors de leurs voyages au Danemark mentionnent le nom de Tycho Brahe. Certains vont même jusqu'à visiter l'île sur laquelle il a fait toutes ses observations. Nous allons donc revenir sur la vie de ce personnage qui est un objet d'attention pour nos voyageurs. Pour cela nous allons utiliser la biographie de Tycho Brahe écrite par Victor E. Thoren : *The lord of Uraniborg*.

Tycho Brahe est né le 14 décembre 1546 dans le château de Knutstorp en Scanie. Il appartient à une grande famille seigneuriale danoise les Brahe qui possède beaucoup de terres en Scanie, aujourd'hui en Suède. Ses ancêtres ont d'ailleurs siégé au conseil du Danemark<sup>431</sup>. Il est élevé par son oncle qui fut gouverneur d'une des provinces de Scanie. Dans ses premières années à l'âge de sept ans il suit des cours élémentaires dans la ville de Vordingborg sur la côte sud de l'île de Seeland. Il rentre à l'université de Copenhague en 1559 pour y étudier la grammaire, la logique et la rhétorique mais aussi la science. Il acquiert un intérêt tout particulier pour les sciences du *quadrivium* : arithmétique, géométrie, astronomie et musique<sup>432</sup>. L'astronomie parfois incluse dans les mathématiques occupe une place importante dans les universités protestantes, cette science a été remise au goût du jour par Philip Melanchthon un théologien proche de Luther. C'est à Copenhague que Tycho Brahe va apprendre les bases de l'astronomie. En 1562 comme beaucoup de jeunes Danois appartenant à la noblesse il part poursuivre sa formation dans plusieurs universités allemandes avec un précepteur Anders Sorensen Vedel. Leur première destination est Leipzig en Saxe. En parallèle de la formation classique, Tycho Brahe se procure des instruments d'astronomie ainsi que des manuels et fait ses premières observations. C'est à Leipzig qu'il sut qu'il allait consacrer sa vie à l'astronomie<sup>433</sup>. Après un bref retour au Danemark en 1555, il retourne dès

---

<sup>431</sup>Thoren, Victor E., *The lord of Uraniborg: A biography of Tycho Brahe*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990, p. 1.

<sup>432</sup>*Ibid.*, p. 10.

<sup>433</sup>*Ibid.*, p. 17.

1556 étudier à l'université de Wittenberg berceau du protestantisme puis à celle de Rostock dans le nord-est de l'Allemagne. Un troisième séjour en Allemagne a lieu en 1567 à l'université d'Augsbourg où Tycho Brahe se construira un cercle de connaissance dans le milieu de l'astronomie. En 1570 il s'installe au Danemark près du château familial, la mort de son père et le haut rang de sa famille en font un homme indépendant financièrement et ayant de quoi assouvir sa passion pour l'astronomie. Il se consacre également à l'alchimie dans ces années-là. Ses observations et son premier traité *De Nova Stella* commencent à avoir un début de succès, il donne une conférence à l'université de Copenhague en 1574 pour expliquer la théorie de Nicolas Copernic. Le roi Frédéric II s'intéresse au travail de Tycho Brahe et alors que l'astronome veut émigrer à Bâle en Suisse, le roi lui propose de lui donner l'île de Ven pour que Tycho puisse y faire ses observations. En plus de l'endroit, le roi lui apporte un soutien financier très important pour ses recherches scientifiques. Tycho Brahe ne peut qu'accepter cette proposition. Sur l'île de Ven, l'astronome fait construire l'observatoire astronomique d'Uranibourg, l'un des plus grands et des plus importants d'Europe. Ses observations lui permettent de dresser le catalogue d'étoiles le plus complet de l'époque. C'est à Uranibourg que Tycho Brahe va accomplir ses recherches les plus célèbres, ce qui poussera nos voyageurs à se rendre sur cette île. La mort de Frédéric II signe la fin du mécénat pour Tycho Brahe, le nouveau roi Christian IV ne le soutenant pas. De plus les habitants de l'île de Ven se révoltent contre Tycho Brahe et détruisent son palais. Il quitte l'île de Ven en 1597. Il s'installe ensuite dans l'Empire et meurt à Prague en 1601.

Tycho Brahe jouit d'une importante postérité. C'est un homme de la Renaissance danoise ayant fait beaucoup pour l'astronomie moderne. Tout d'abord au niveau des instruments pour l'observation astronomique, Tycho Brahe en a inventé ou perfectionné un nombre important. C'est principalement pour son système géo-héliocentrique que Tycho Brahe est connu aujourd'hui. Son système concilie le modèle géocentrique de Ptolémée avec celui héliocentrique de Nicolas Copernic. Pour Tycho Brahe, le soleil tourne autour de la terre mais les autres planètes tournent autour du soleil. C'est un compromis entre les deux systèmes qui sera d'ailleurs adopté par l'Eglise qui rejette le fait que la Terre ne soit pas au centre de l'univers. La renommée de Tycho Brahe est très importante au XVIIe et au XVIIIe siècle, nos voyageurs voyagent parfois sur ses traces comme nous allons le voir maintenant.



*Figure 19 : Buste de Tycho Brahe à Copenhague aujourd'hui*

### **L'île d'Uranibourg objet de voyage**

Nous avons vu que Tycho Brahe a accompli ses observations et la majeure partie de son œuvre sur l'île d'Uranibourg. La renommée de Tycho Brahe étant très importante certains de nos voyageurs décident d'aller explorer cette île. Ils sont trois à se rendre sur l'île : Jean Picard, William Coxe, Jacques La Combe de Vrigny. Reginald Outhier navigue, lui, près de l'île, l'aperçoit et la décrit vaguement. Ces hommes se rendent sur l'île avec des motivations bien différentes mais revenons sur la situation géographique de l'île et son histoire avant de voir comment nos voyageurs la décrivent. L'île à plusieurs noms, aujourd'hui elle est connue sous le nom d'île de Ven mais William Coxe et Jacques La Combe de Vrigny l'appellent l'île d'Huène ou l'île d'Huen. Jean Picard la nomme Uranibourg et c'est ce nom que nous avons choisi pour la désigner dans notre travail. C'est une petite île d'environ sept e mètres carrés et demi située dans le détroit du Sund entre le Danemark et la Suède. L'île fut danoise jusqu'au traité de Roskilde en 1658 où le Danemark perd la Scanie au profit de la Suède. Voyager dans l'île d'Uranibourg au XVIIIe siècle n'est donc pas voyager au Danemark mais voyager en

Suède mais au départ du Danemark. Cela va poser des problèmes juridiques au XVIIe siècle pour Jean Picard qui reste bloqué deux semaines à Copenhague avant d'avoir l'accord de la Suède pour se rendre sur l'île<sup>434</sup>. A l'inverse au XVIIIe siècle William Coxe et Jacques La Combe de Vrigny ne rencontrent pas de difficultés administratives pour se rendre sur l'île ou du moins ne les mentionnent pas dans leur relation de voyage.

Comme dit précédemment nos voyageurs se rendent sur l'île avec des buts bien différents. William Coxe et Jacques La Combe de Vrigny s'y rendent en simples « touristes », ce ne sont pas des scientifiques. Ils vont sur l'île pour voir ou a vécu le célèbre Tycho Brahé. En opposition Jean Picard est envoyé sur l'île par le roi de France pour faire des observations astronomiques et valider les observations de Tycho Brahe. C'est un scientifique avec une mission bien précise à faire sur l'île. La description de l'île sera donc différente chez Picard.

Tout d'abord pour se rendre sur l'île, William Coxe nous dit qu'il embarque à « See-Lust<sup>435</sup> ». Nous n'avons pas trouvé trace de cette localité aujourd'hui mais nous pouvons imaginer qu'elle se situe près d'Elseneur, William Coxe visitant Elseneur juste avant de se rendre sur l'île. La Combe de Vrigny vient lui aussi d'Elseneur lorsqu'il débarque sur l'île<sup>436</sup>. Jean Picard part lui de Copenhague pour se rendre à Uranibourg<sup>437</sup>. L'île apparaît à nos trois voyageurs comme une petite montagne assez escarpée au milieu de l'océan. Ce qui marque les voyageurs sur l'île est le fait que l'observatoire qu'avait bâti Tycho Brahe pour faire ses observations astronomiques n'existe plus. Outhier depuis son bateau écrit qu'à la place de l'observatoire on ne voit plus « qu'une petite maison<sup>438</sup> ». Coxe parle lui des « ruines » et du fait qu'il ne « reste plus qu'un amas de terre<sup>439</sup> ». La Combe de Vrigny écrit qu'il ne reste rien des châteaux si ce n'est dans l'imagination<sup>440</sup>. Jean Picard met en avant le fait qu'il ne reste rien de l'ancien Uranibourg du temps de Tycho Brae<sup>441</sup>. Cela s'explique par le fait que lorsque Tycho Brae a quitté l'île, les habitants ont détruit l'observatoire ainsi que sa demeure pour récupérer les matériaux pour leurs propres besoins. Nos voyageurs mettent en avant ensuite la fertilité de l'île et le fait qu'elle soit principalement habitée de paysans ainsi que la présence de l'église et d'un village dont La Combe de Vrigny estime la population à environ

---

<sup>434</sup>Picard, Jean, *op. cit.*, p. 6.

<sup>435</sup>Coxe, William, *op. cit.*, p. 76.

<sup>436</sup>La Combe de Vrigny, Jacques-Philippe, *op. cit.*, p. 202.

<sup>437</sup>Picard, Jean, *op. cit.*, p. 5.

<sup>438</sup>Outhier, Reginald, *op. cit.*, p. 14.

<sup>439</sup>Coxe, William, *op. cit.*, p. 78.

<sup>440</sup>La Combe de Vrigny, Jacques-Philippe, *op. cit.*, p. 212.

<sup>441</sup>Picard, Jean, *op. cit.*, p. 5.

150 habitants<sup>442</sup>. Le point de vue impressionne aussi nos voyageurs qui distinguent Copenhague, Elsenør, Malmö etc. Coxe et La Combe de Vrigny font aussi l'histoire de l'île, relate les légendes l'entourant ainsi que le fait qu'elle soit devenue suédoise après le traité de Roskilde. Nous pouvons dire que peu de voyageurs se rendent sur l'île d'Uranibourg mais les descriptions de cette île sont très complètes. La renommée de Tycho Brae attire des visiteurs mais l'éloignement de l'île de Copenhague et le fait qu'elle soit suédoise sont des freins pour nos voyageurs. Dans le centre de Copenhague, la tour astronomique attire quant à elle un nombre de voyageurs très important.

### **La tour astronomique de Copenhague**

Cette tour est appelée la « Rundetaarn » en danois ce que l'on peut traduire en français par la tour ronde. Elle est située dans l'hyper centre de Copenhague ce qui explique le fait que beaucoup de nos voyageurs la visitent. Elle était au moment de sa construction adossée à l'université de Copenhague ainsi qu'à sa bibliothèque construite en même temps. Une volonté de centraliser les recherches et les lieux d'éruditions dans un seul et même espace. C'est le roi Christian IV qui décida de la construction de cette tour au XVIIe siècle, Christian IV fut l'un des principaux bâtisseurs de Copenhague à l'époque moderne. C'est lui qui lance la construction de Rosenborg ainsi que du quartier de Nyboder au nord de Copenhague destiné à la marine danoise. La tour est inaugurée en 1642, elle est construite par l'architecte Hans van Steenwinckel le Jeune un hollandais comme son nom l'évoque. Le style de cette tour appartient donc comme le château de Rosenborg à la Renaissance hollandaise. La tour est haute de 35 mètres et domine Copenhague au XVIIIe siècle en offrant une vue sur la ville et ses environs.

L'astronomie acquiert une importance particulière à l'époque moderne avec Nicolas Copernic dès la fin du XVe siècle qui met en avant l'héliocentrisme. La terre n'est pas au centre de l'univers et tourne autour du soleil. Tycho Brahe comme nous l'avons déjà vu viendra contrebalancer la théorie de Copernic et propose une théorie plus acceptable pour l'Eglise. Tycho Brahe n'est pas le seul astronome danois. Lorsque ce dernier est tombé en disgrâce auprès de Christian IV c'est l'astronome Christian Sørensen Longomontanus qui est devenu le principal astronome du roi. Longomontanus est né à Lomborg dans le Jutland en 1562, il tente de rapprocher les théories de Copernic avec celle de Tycho Brahe. C'est sous ses conseils que Christian IV construit la tour astronomique de Copenhague. La tour a une

---

<sup>442</sup>La Combe de Vrigny, Jacques-Philippe, *op. cit.*, p. 202.

utilité scientifique importante, c'est un observatoire astronomique utilisé par les astronomes danois. Des noms importants de l'astronomie danoise y ont fait des observations comme Ole Rømer ou Thomas Bugge qui dressa les premières cartes précises du Danemark.

Les voyageurs étrangers que nous étudions visitent souvent cette tour. C'est l'un des passages obligés pour le voyageur se rendant à Copenhague. Le baron de Lahontan trouve que cette tour passe pour une « curieuse masse<sup>443</sup> ». Regnard juge cette tour « curieuse<sup>444</sup> ». John Carr écrit que « l'escalier est si doux qu'on pourrait y monter à cheval ». Il nous dit également que juste avant de visiter la tour, un étudiant s'est suicidé du haut de cette dernière<sup>445</sup>. Fortia de Piles parle lui aussi de la douceur de l'escalier, pour lui on pourrait presque y monter en voiture<sup>446</sup>. Même son de cloche chez La Combe de Vrigny qui, lui, parle de monter en carrosse<sup>447</sup>. L'abbé Delaporte décrit la tour comme « un des plus beaux observatoires du monde savant<sup>448</sup> ». Il la décrit également comme un chef-d'œuvre de l'astronome Logomontan ayant résisté aux flammes de l'incendie de 1728<sup>449</sup>. Outhier visite également la tour mais note simplement la présence d'instruments ayant appartenu à Tycho Brahe<sup>450</sup>. Visiter la tour astronomique est la première chose que fait Jean Picard en arrivant à Copenhague, il souligne aussi le fait qu'un carrosse pourrait monter aisément les marches<sup>451</sup>. Nous voyons donc que beaucoup de nos voyageurs vont voir la tour et la décrivent dans leurs relations de voyages. Ce sont principalement les escaliers qui retiennent l'attention. La science et l'astronomie deviennent un objet d'intérêt pour nos voyageurs au XVIIIe siècle. Tycho Brahe et son œuvre les intéressent, ce qui amène les voyageurs étrangers à se rendre sur ses traces sur l'île d'Huène puis à la tour astronomique bien que Tycho Brahe ne l'ait jamais utilisée. Nous allons voir maintenant que Copenhague est une ville où la science et les arts se développent.

---

<sup>443</sup>De Lom D'Arce, Louis-Armand, *op.cit.*, p. 155.

<sup>444</sup>Regnard, Jean-François, *op. cit.*, p. 489.

<sup>445</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 120.

<sup>446</sup>Fortia de Piles, Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op. cit.*, p. 248.

<sup>447</sup>La Combe de Vrigny, Jacques-Philippe, *op. cit.*, p. 218.

<sup>448</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 111.

<sup>449</sup>*Ibid.*, p. 135.

<sup>450</sup>Outhier, Reginald, *op. cit.*, p. 223.

<sup>451</sup>Picard, Jean, *op. cit.*, p. 3.



*Figure 20 : La tour astronomique aujourd'hui*

## **Une ville où la science et les arts se développent**

### **L'université de Copenhague**

L'université de Copenhague au XVIII<sup>e</sup> siècle est située tout près de la tour astronomique, les étudiants et les professeurs pouvaient naviguer de l'une à l'autre facilement. C'est la plus ancienne université du Danemark fondée en 1479 et c'est également la seule université du Danemark au XVII<sup>e</sup> et au XVIII<sup>e</sup> siècle. Bien que beaucoup de jeunes danois complètent leur formation dans les universités allemandes protestantes plus importantes et plus développées, l'université de Copenhague est très importante pour le Danemark. En effet les fonctionnaires et les élites danoises sont formées au Danemark en partie, ce qui évite l'exode massif vers le monde allemand. Les jeunes danois étant mieux formés, l'administration du Danemark va avoir tendance à être composée de plus en plus de Danois au fil de l'époque moderne. Avant l'université de Copenhague et son développement, on retrouve une part importante d'Allemands dans l'administration danoise, car en plus des raisons politiques, les Allemands sont mieux formés grâce aux nombreuses universités dans le Saint-Empire romain germanique. On y étudie aussi bien la théologie que le droit, la

médecine, la philosophie et bien sur l'astronomie. On retrouve quelques étudiants célèbres de l'université de Copenhague à l'époque moderne comme Tycho Brahe, le chimiste Ole Borch, le physicien Hans Christian Ørsted et l'homme politique allemand Friedrich Christoph Dahlmann.

Il est assez surprenant de voir que seulement deux de nos voyageurs mentionnent l'existence de l'université de Copenhague. L'abbé Delaporte écrit que l'on trouve un nombre de savants au Danemark très important comparé à la faible étendue du pays et qu'ils sont tous membre de l'université de Copenhague qui a des subventions importantes de la part du pouvoir royal<sup>452</sup>. Delaporte nous donne l'image d'une université florissante, formant des scientifiques reconnus en grand nombre. Jean Picard se rend à l'université pour voir le globe de Tycho Brahe, il se lie d'amitié avec Erasme Bartholin un professeur de mathématiques et de médecine de l'université de Copenhague<sup>453</sup>. Il nous dit également avoir trouvé beaucoup de personnes savantes à Copenhague<sup>454</sup>. Les deux témoignages tendent à montrer que l'université de Copenhague forme de bons savants, mais ce n'est pas suffisant pour tirer des conclusions. Le plus frappant et l'absence de considération pour l'université dans les autres relations de voyages, ce qui peut s'expliquer car la majorité des voyages n'est pas motivée par un aspect scientifique. Nous allons voir maintenant que Copenhague compte quelques théâtres.

### **Le théâtre à Copenhague au XVIIIe siècle**

Le théâtre a une très grande importance dans les sociétés européennes du XVIIIe siècle. Le théâtre c'est selon Alain Viala : « un ensemble d'œuvres, une pratique du spectacle, des lieux, des personnes et parfois un rituel<sup>455</sup> ». Le théâtre est une institution et un fait social. C'est l'endroit où l'on voit, ou l'on assiste à un spectacle mais également l'endroit où l'on se fait voir. Il puise son origine dans la Grèce antique avec deux genres distincts : la tragédie et la comédie. Un grand essor du théâtre a lieu au début de l'époque moderne à la Renaissance, à la fin du XVIe et au début du XVIIe siècle, l'institution du théâtre est un phénomène européen.<sup>456</sup> On retrouve de grands auteurs anglais comme Shakespeare avec notamment sa pièce Hamlet qui se déroule au Danemark, des auteurs espagnols, puis français avec Racine et ses tragédies ou Molières et ses comédies. Au XVIIIe siècle, la philosophie des Lumières

---

<sup>452</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 103.

<sup>453</sup>Picard, Jean, *op. cit.*, p. 4.

<sup>454</sup>*Ibid.*

<sup>455</sup>Viala Alain, *Histoire du théâtre*, Paris, Presses Universitaires de France, 2005, p. 5.

<sup>456</sup>*Ibid.*, p. 52.



développe l'idée que le théâtre au-delà du divertissement doit être une école du peuple<sup>457</sup>. On retrouve plusieurs formes de théâtre, le théâtre officiel plutôt réservé aux couches élevées de la société, il existe également un théâtre populaire qui se met en place au XVIIIe siècle jouant principalement des comédies durant les grandes foires parisiennes. L'opéra est également une forme de théâtre. Alain Viala parle de « théâtromanie » dans la seconde partie du XVIIIe siècle dans toute l'Europe<sup>458</sup>. Il est intéressant de voir que nos voyageurs se rendant au Danemark s'intéressent à la présence ou à la non-présence des théâtres et des opéras. Cela s'explique car ils ont l'habitude d'en voir dans leurs pays d'origine. Nos voyageurs appartiennent bien souvent aux couches élevées des sociétés, le théâtre fait donc partie de leurs habitudes. Pour ce qui est du théâtre au Danemark au XVIIIe siècle, le théâtre royal danois a été créé en 1748. C'est ce théâtre qu'un petit nombre de voyageur va décrire.

L'opéra de Copenhague qui existait avant le théâtre a été détruit par un incendie à la fin du XVIIe siècle, Robert Molesworth qui lui se trouve au Danemark en 1692 nous dit que depuis que l'opéra a brûlé l'on ne trouve que très peu de divertissement au Danemark<sup>459</sup>. A la fin du XVIIIe siècle, John Carr décrit le théâtre royal danois en nous disant qu'il n'existe qu'un seul théâtre à Copenhague, mais qui ne joue pas quand il s'y trouve. Il le décrit comme très beau esthétiquement depuis l'extérieur, son intérieur comme étant bien décoré bien qu'assez petit. Il nous dit également que le théâtre durant la saison des spectacles ouvre quatre à cinq fois par semaine et joue des pièces en danois. Le théâtre ne rapporte pas grand-chose au pays car les personnes y assistant « ont leurs entrées ». John Carr juge que la cour n'accorde que très peu d'importance au théâtre<sup>460</sup>. Fortia de Piles nous dit à peu près la même chose, l'architecture du bâtiment est jolie, il joue quatre à cinq fois par semaine en langue danoise et beaucoup de personnes ont leurs entrées. Fortia de Piles assiste à une représentation de *Cora* et pour lui « ce spectacle est au-dessous du médiocre<sup>461</sup> ». Joseph Marshall lui décrit deux théâtres, un théâtre français et un pour les acteurs danois jouant des pièces traduites dans la langue nationale, il parle également du projet d'établir un opéra italien<sup>462</sup>. Cela va à l'encontre du témoignage de John Carr disant qu'il n'existe qu'un seul théâtre à Copenhague. Wraxall témoigne de la présence d'une comédie danoise « trois fois par semaine et d'un opéra italien

---

<sup>457</sup>*Ibid.*, p. 65.

<sup>458</sup>*Ibid.*, p. 71.

<sup>459</sup>Molesworth, Robert, *op. cit.*, p. 185.

<sup>460</sup>Carr, John, *op. cit.*, p.69 à 70.

<sup>461</sup>Fortia de Piles, Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op. cit.*, p. 226.

<sup>462</sup>Marshall, Joseph, *op. cit.*, p. 204.

tous les samedis<sup>463</sup> ». Il nous dit que ni l'un ni l'autre ne lui ont plu. Mary Wollstonecraft se rend au théâtre royal de Copenhague pour assister à une adaptation du *Médecin malgré lui* de Molière. Elle n'en donne pas une bonne impression en nous disant que le théâtre était à moitié vide et nous parle d'une farce « dont les incidents puérils suffisaient à démontrer le niveau de l'art dramatique au Danemark, et le niveau de grossièreté du public<sup>464</sup> ». Nous voyons donc qu'il existe un théâtre à Copenhague mais que nos voyageurs ne sont pas emballés par les comédies danoises. Tous nos voyageurs ayant assisté à une pièce à Copenhague n'en ressortent pas satisfait. Ceci n'est pas une surprise mais nous pouvons en conclure que le théâtre danois n'est pas aussi avancé au XVIIIe siècle que les théâtres français ou anglais. La littérature danoise ne semble pas avoir beaucoup de crédits auprès des étrangers, mais une figure danoise sort du lot : Ludvig Holberg que nous allons voir maintenant.

### **Holberg : symbole des Lumières danoises**

Ludvig Holberg est né le 3 décembre 1684 à Bergen dans l'ouest de la Norvège. Comme nous l'avons déjà vu, la Norvège appartient au Danemark et Bergen est un port important de Norvège. Holberg quitte Bergen en 1702 pour s'installer à Copenhague, la capitale de la double monarchie pour y faire des études universitaires en théologie et en langue. Il se révèle très doué pour les langues étrangères, connaissant le latin, parlant l'allemand, le français et l'anglais. La connaissance de ces langues lui permettra de découvrir la littérature européenne et notamment française qui sera une inspiration pour ses propres œuvres. Comme beaucoup de jeunes danois, les voyages font partie de sa formation, il se rend dans les Provinces-Unies, en France, en Angleterre à Oxford, en Allemagne et à Rome. Holberg passe donc une partie de sa jeunesse à l'étranger entre en contact avec les cultures locales, s'intéresse à la littérature et rencontre des gens lettrés. Il rentre en 1717 au Danemark à l'âge de 32 ans, le roi Frédéric IV lui offrant la chair de métaphysique à l'université de Copenhague. En même temps, Holberg commence à écrire, sa première œuvre majeure *Peder Paars* en 1719 est une œuvre fondatrice pour la langue danoise. Au fil des éditions la langue change Holberg se rapproche du danois moderne. A la cour de Danemark, le roi Frédéric IV veut remettre au goût du jour le théâtre mais souhaite voir des pièces en langue danoise. Cela crée un problème car il n'existe que très peu de pièces de théâtres en danois. Le pouvoir se tourne donc vers Holberg qui écrira des pièces de théâtre pour la comédie danoise. Ces pièces de théâtre rappellent Molière et sont inspirées de la petite bourgeoisie de Copenhague.

---

<sup>463</sup>Wraxall, Nathaniel, *op. cit.*, p. 35.

<sup>464</sup>Wollstonecraft, Mary, *op. cit.*, p. 157.

Holberg est principalement connu pour ses pièces de théâtre, mais il a également écrit des romans comme *Le Voyage souterrain de Nils Klim* en 1741, et s'est également essayé à la philosophie. L'homme a marqué la littérature danoise, Frédéric Durant dans son ouvrage *Histoire de la littérature danoise* écrit : « Il est hors de doute que Holberg domine son époque de toute sa carrure littéraire et philosophique, et c'est pourquoi ses compatriotes parlent avec pertinence du *temps de Holberg*. Son œuvre a fixé l'usage de la langue et imposé à la nation deux genres : la satire et la comédie<sup>465</sup>. »

Holberg est l'un des plus grands écrivains danois, il possède une renommée à l'étranger, trois de nos voyageurs nous parlent de lui. Jacques Louis de Bougrenet de la Tocnaye mentionne Holberg comme le plus grand auteur danois lorsqu'il se rend à Copenhague<sup>466</sup>. John Carr lui semble avoir lu Holberg car il se fie aux écrits de ce dernier pour compter le nombre d'églises de Roskilde : « Nous arrivâmes le dimanche à Roschild, ville qui, suivant Holberg, contenait autrefois plusieurs paroisses<sup>467</sup> [...] ». L'abbé Delaporte rencontre un comédien à Schleswig lui racontant tout ce qu'a fait Holberg pour le théâtre au Danemark<sup>468</sup>. Nous allons voir maintenant que le pouvoir royal a fait en sorte d'améliorer la vie culturelle au Danemark au cours du XVIIIe siècle.

## **L'influence du pouvoir royal sur la vie culturelle**

### **Le cabinet de curiosités du roi**

Les cabinets de curiosités sont d'une certaine façon les ancêtres des musées. C'est un phénomène qui touche toute l'Europe à la fin de la Renaissance<sup>469</sup>. On le retrouve aussi bien chez les notables, chez les apothicaires que dans les palais royaux. Comme son nom l'indique, on retrouve dans ces espaces souvent réduits une quantité de « curiosités ». Par ce nom les collectionneurs regroupent différents objets comme des cartes du monde, des cranes de singes mais aussi des objets plus fantastiques comme des cornes de licornes ou des queues de sirènes. Certains cabinets de curiosités sont plus spécifiques et s'intéressent notamment à la botanique en regroupant diverses espèces de plantes. Le cabinet de curiosités est un lieu où se

---

<sup>465</sup>Durant, Frédéric, *Histoire de la littérature danoise*, Paris, Aubier- Montaigne, 1967, p. 104.

<sup>466</sup>Bougrenet de la Tocnaye, Jacques-Louis de, *op. cit.*, p. 127.

<sup>467</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 57.

<sup>468</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 252.

<sup>469</sup>Mauriès Patrick, *Cabinets de curiosités*, Paris, Gallimard, 2002, p. 1.

côtoie la science, l'art et l'occulte. L'histoire des cabinets de curiosités est d'abord l'histoire d'une poignée de figures dispersées aux quatre coins de l'Europe. Ces collectionneurs comme John Tradescant à Oxford, Cospi à Bologne ou le père Molinet à Paris ont réuni une quantité d'objets curieux et les ont exposés<sup>470</sup>. Pour ce qui est du Danemark et du cabinet qui nous intéresse, il doit sa renommée et son importance à Ole Worm. Ole Worm est né en 1588 à Aarhus dans le Jutland, il vient d'une famille notable et possède une grande fortune. Il étudie à Aarhus puis dans le monde germanique à Marbourg, à Bâle puis revient au Danemark où il devient professeur à l'université de Copenhague. Il devient ensuite le médecin personnel du roi Christian IV. Ole Worm à plusieurs cordes à son arc, il enseigne aussi bien la physique que le latin ou la médecine. Il se révèle être un grand collectionneur de manuscrits écrits dans l'alphabet runique mais également d'objets d'histoire naturelle comme les fossiles. A sa mort en 1654 toute sa collection intègre la collection royale qui va former le cabinet de curiosités du roi. Le cabinet de curiosité de Copenhague est situé dans le palais royal.

Neuf de nos voyageurs visitent le cabinet de curiosités du roi. C'est un nombre important, le cabinet de curiosités est d'une certaine façon un incontournable de Copenhague. Le baron de Lahontan écrit que « le cabinet de curiosités du Prince royal est rempli d'une infinité de pièces tout à fait rares <sup>471</sup> ». John Carr nous fait une description très complète de tout ce que l'on peut trouver dans le cabinet de curiosités, du globe de Tycho Brahe, à la coupe ou buvait Marguerite de Waldemar en passant par des pierres précieuses<sup>472</sup>. L'abbé Delaporte nous dit que c'est « un des plus beaux cabinets de curiosités de l'Europe<sup>473</sup> ». Il nous livre également une description complète en s'attardant sur la collection de médailles, sur « l'enfant pétrifié » un fœtus humain, sur les dents d'éléphants, sur les pierres précieuses et enfin sur la corne danoise<sup>474</sup>. Fortia de Piles signale lui aussi la présence de l'enfant pétrifié ainsi que la corne d'or au même titre que de nombreux animaux empaillés, des momies etc.<sup>475</sup>. La Combe de Vriigny nous dit que la chambre des curiosités « mérite assurément d'être vue. »<sup>476</sup> La aussi s'en suit une longue description des objets que l'on trouve à l'intérieur en soulignant les médailles, l'enfant pétrifié et la corne danoise. Jean Picard visite aussi le cabinet de curiosités, mais ne souhaite pas en parler dans sa relation de voyage<sup>477</sup>. Même son

---

<sup>470</sup>*Ibid.*, p. 6.

<sup>471</sup>De Lom D'Arce, Louis-Armand, *op. cit.*, p. 156.

<sup>472</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 89 à 92.

<sup>473</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 104.

<sup>474</sup>*Ibid.*, p. 104 à 108.

<sup>475</sup>Fortia de Piles, Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op. cit.*, p. 235 à 239.

<sup>476</sup>La Combe de Vriigny, Jacques-Philippe, *op. cit.*, p. 22.

<sup>477</sup>Picard, Jean, *op. cit.*, p. 4.

de cloche chez Mary Wollstonecraft qui visite le cabinet mais ne relate pas sa visite<sup>478</sup>. Wraxall le décrit comme « une ample collection qui embrasse les trois règnes de la nature, ainsi que les beaux-arts<sup>479</sup>. » L'abbé Outhier signale simplement avoir vu le cabinet d'histoire naturelle du roi<sup>480</sup>. Globalement l'avis de nos voyageurs concernant le cabinet de curiosités royal du Danemark est très positif. Ils semblent tous satisfaits de leurs visites. Les voyageurs mettent en avant les objets les plus extraordinaires comme la corne d'or du Danemark aujourd'hui exposé au musée national de Copenhague. On voit de grandes différences entre nos voyageurs, certains décrivent chaque objet du cabinet et d'autres nous signalent simplement l'avoir visité. La visite du cabinet de curiosités est traitée différemment. Nous allons voir maintenant les bibliothèques de Copenhague.

### **Les bibliothèques de Copenhague**

A la fin du XVIIIe siècle, les voyageurs étrangers témoignent de l'existence de deux bibliothèques à Copenhague : la bibliothèque du roi et la bibliothèque de l'université. Anne-Marie Bertrand dans son ouvrage *Les Bibliothèques* met en avant le fait que le siècle des Lumières est le siècle de l'alphabétisation et du développement de la production imprimée<sup>481</sup>. La production ainsi que la demande de livres est en constante augmentation au XVIIIe siècle. Parfois les bibliothèques font partie du cabinet de curiosités, les livres côtoient divers objets. Les bibliothèques sont aussi bien une affaire privée, une grande quantité de bourgeois et de notables possèdent leurs propres bibliothèques, qu'une affaire d'Etat. Les rois possèdent leurs propres bibliothèques, puis l'on retrouve parfois des bibliothèques publiques accessibles principalement construites pour les étudiants comme dans le cas de Copenhague. Dans la capitale du Danemark, la bibliothèque de l'université est adossée à la tour astronomique, très proche de l'université. Nous verrons qu'elle fut la proie des flammes lors des grands incendies de Copenhague et qu'à la fin du XVIIIe siècle elle déménage dans le palais du roi. La bibliothèque du roi est quant à elle située dans les différents palais royaux, nous avons des témoignages pour Christianborg mais avant la construction de ce palais elle devait se situer à Frederiksberg ou à Rosenborg. La bibliothèque royale de Copenhague devient ouverte au public en 1793

---

<sup>478</sup>Wollstonecraft, Mary, *op. cit.*, p. 158.

<sup>479</sup>Wraxall, Nathaniel, *op. cit.*, p. 37.

<sup>480</sup>Outhier, Reginald, *op. cit.*, p. 224.

<sup>481</sup>Bertrand, Anne-Marie, *Les bibliothèques*, Paris, Editions La Découvertes, 1998, p. 16.

Peu de nos voyageurs décrivent la bibliothèque de l'université, seul le baron de Lahontan la décrit comme étant « remplie de livres et de manuscrits fort précieux<sup>482</sup> » ainsi que Fortia de Piles qui décrit la bibliothèque comme contenant 4000 volumes avec notamment des ouvrages de droits et de théologies avec la présence de bibles venues de toute l'Europe<sup>483</sup>. Pour ce qui est de la bibliothèque royale, Bougrenet de la Tocnaye la visite et la trouve grande<sup>484</sup>. L'abbé Outhier la visite également mais n'émet pas de commentaires<sup>485</sup>. C'est aussi le cas pour Mary Wollstonecraft<sup>486</sup>. L'abbé Delaporte nous dit que la bibliothèque du roi « est très bien fournie<sup>487</sup> ». John Carr parle lui de l'incendie ayant touché Christianborg et ayant détruit une partie de cette bibliothèque : « La bibliothèque du roi, qui a beaucoup souffert du feu, contenait cent trente mille volumes et trois mille manuscrits<sup>488</sup> ». Fortia de Piles utilise lui aussi le chiffre de 130 000 volumes et trois mille manuscrits pour la bibliothèque royale avec des ouvrages précieux comme un manuscrit de Tite-Live, des heures de François Ier ou du Duc de Bourgogne ainsi que des bibles<sup>489</sup>. William Coxe décrit la bibliothèque, il nous dit qu'il y a 110 000 volumes et 7000 manuscrits, d'auteurs arabes, persans, romains, islandais, et 20 000 volumes réservés au roi<sup>490</sup>, ce qui nous donne toujours le chiffre de 130 000 volumes. Nous voyons que la bibliothèque du roi a beaucoup plus de succès que la bibliothèque de l'université, ce qui s'explique car elle est bien plus riche en nombre de volumes. La bibliothèque royale impressionne les voyageurs par sa richesse justement, les rois du Danemark se sont construits une importante collection d'ouvrages.

### **La création des académies au XVIIIe siècle**

Au XVIIIe siècle, l'université de Copenhague est déjà présente depuis longtemps pour former des savants. Mais ces savants et les artistes n'ont pas d'académie pour se réunir ou se spécialiser plus dans le détail d'une science. Jean-Baptiste Colbert au XVIIe siècle en France a créé l'académie des sciences en 1666, et l'académie royale d'architecture en 1677. Le Danemark va suivre le même modèle en créant différentes académies. L'académie royale des sciences et des lettres est fondée en 1742 par le secrétaire d'État et chancelier Johan Ludvig von Holstein avec l'autorisation du roi Christian IV. L'académie royale des beaux-arts fut

---

<sup>482</sup>De Lom D'Arce, Louis-Armand, *op. cit.*, p. 156.

<sup>483</sup>Fortia de Piles, Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op. cit.*, p. 249.

<sup>484</sup>Bougrenet de la Tocnaye, Jacques-Louis de, *op. cit.*, p. 129.

<sup>485</sup>Outhier, Reginald, *op. cit.*, p. 224.

<sup>486</sup>Wollstonecraft, Mary, *op. cit.*, p. 158.

<sup>487</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 104.

<sup>488</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 67.

<sup>489</sup>Fortia de Piles, Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op. cit.*, p. 242.

<sup>490</sup>Coxe, William, *op. cit.*, p. 32.

inaugurée en 1754 dans le château de Charlottenborg sur le modèle français. Les peintres et sculpteurs danois pouvaient dorénavant suivre leurs formations au Danemark<sup>491</sup>. Au niveau des arts au Danemark, le pays est touché par tous les grands courants qui touchent l'Europe comme le baroque, le rococo puis le néoclassicisme. Le pays est influencé par la Hollande, la France et l'Italie. Mais une école danoise se distingue dans les domaines de la sculpture et du portrait<sup>492</sup>. L'académie permet le développement des arts au Danemark, deux Français : Jardin et Saly furent professeurs à l'académie.

Nos voyageurs s'intéressent à l'art et à la naissance de ces académies. John Carr signale la présence de l'académie dans une partie du palais de Charlottenborg, il nous donne des indications sur les dirigeants de l'académie : « Cet établissement est dirigé par huit professeurs et quatre maîtres<sup>493</sup>. » Il émet aussi un avis négatif sur le niveau de cette académie : « Les productions que j'ai vue de ces élèves et des professeurs ne donnent pas une haute idée des arts dans le Danemarck<sup>494</sup>. » Fortia de Piles donne lui aussi une image plutôt mauvaise des arts au Danemark attribuant cela au peu de mécène et au climat<sup>495</sup>. Même son de cloche chez Joseph Marshall : « Les Danois ne sont pas aussi fort avancés dans les beaux-arts<sup>496</sup> ». L'abbé Delaporte fait la liste de toutes les académies présentes à Copenhague : l'académie des sciences, de l'économie, de la médecine, de la peinture, de la sculpture, de l'architecture et de la littérature<sup>497</sup>. Nos voyageurs ne sont pas emballés par l'état des arts au Danemark, les arts y sont moins développés qu'en France ou en Angleterre au XVIIIe siècle. L'académie a pour but de former les futurs artistes danois au Danemark mais ne semble pas encore avoir porté ses fruits à la fin du XVIIIe siècle.

Pour conclure ce chapitre et cette partie, nous pouvons dire que la science et les arts au Danemark sont portés par deux figures majeures : Tycho Brahe et Holberg. Pour le reste la science et les arts y sont moins développés que dans les pays d'origine de nos voyageurs. Copenhague possède quand même une université et des académies au XVIIIe siècle pour combler ce retard. Copenhague impressionne nos voyageurs par son port et non pas par sa vie culturelle au XVIIIe siècle. Nous pouvons un peu nuancer car les descriptions concernant certains palais, la bibliothèque royale, la tour astronomique ainsi le cabinet de curiosités sont

---

<sup>491</sup>Helle, Astrid, *op. cit.*, p. 107.

<sup>492</sup>*Ibid.*

<sup>493</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 71.

<sup>494</sup>*Ibid.*

<sup>495</sup>Fortia de Piles, Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op. cit.*, p. 281.

<sup>496</sup>Marshall, Joseph, *op. cit.*, p. 206.

<sup>497</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 103.

plutôt positives. La prochaine et dernière partie s'intéressera à la puissance militaire du Danemark qui intéresse nos voyageurs.

## **Partie 4 : La puissance politique et militaire du Danemark : une source d'intérêts pour les voyageurs**

Aucun de nos voyageurs n'est un « espion » venu au Danemark pour étudier l'armée, ses forces et ses faiblesses dans le cadre d'une future invasion par son pays d'origine. Mais l'armée et la puissance militaire du pays intéressent tous nos voyageurs, même ce que l'on pourrait ne pas attendre à l'image de Jean-François Regnard. La puissance militaire est au XVIIIe siècle quelque chose de très important, l'on mesure la grandeur et la puissance d'un pays à sa puissance militaire. Les avantages du Danemark d'un point de vue politique intéressent aussi nos voyageurs, le Danemark est maître des détroits reliant la mer du Nord à la mer Baltique. L'on ne peut pas aller de l'une à l'autre sans passer par le Danemark qui tire profit de cela. C'est ce que nous verrons dans le chapitre 8. Le chapitre 9 sera consacré à l'armée danoise et au choix géopolitique de la fin du XVIIIe siècle.





*Figure 21 : Le Kommandantgården faisant partie de la citadelle du Kastellet à Copenhague*

## **Chapitre 8 : Les détroits : source de richesse et de puissance du Danemark**

### **Les trois détroits et leurs traversées**

#### **Le Petit Belt**

Il existe trois détroits pour se rendre de la mer du Nord à la mer Baltique. Ces trois détroits ont différentes caractéristiques, le Petit Belt sépare le Jutland de l'île de Fionie. Lorsque nos voyageurs voyagent de Hambourg à Copenhague par le Jutland, c'est le premier détroit sur leur chemin. C'est aussi le moins large des détroits, entre Fredericia et Middelfart sa largeur n'est que de 800 mètres. Nous le verrons avec les différents témoignages de nos voyageurs mais peu de bateaux passent par ce détroit notamment dû à sa faible profondeur et sa faible largeur. En plus de cela, de nombreux rochers se trouvent dans le détroit, ce qui rend la navigation difficile même avec les cartes les plus précises. Ce n'est absolument pas un passage commercial, seul les locaux passent par ce détroit pour se rendre en mer Baltique. Les gros bateaux ne peuvent pas vraiment passer. Au XVIIIe siècle nos voyageurs le traversent de deux façons différentes, la grande majorité des voyageurs prennent le bateau à Årøund pour

débarquer à Assens en Fionie. D'autres prennent le bateau à Fredericia pour aller à Middelfart. Le Petit Belt est aussi célèbre pour l'épisode de 1658. En hiver 1658, la guerre entre le Danemark et la Suède fait rage, le roi de Suède Charles X Gustave avec son armée venue de Pologne traverse le Petit Belt gelé par la glace à pied. Arrivé en Fionie, les suédois ravagent Odense et marchent sur Copenhague, le roi du Danemark Frédéric III est contraint de signer le traité de Roskilde et de perdre la Scanie.

Le baron de Lahontan souligne le danger du Petit Belt, soumis aux tempêtes et à la faible profondeur<sup>498</sup>. John Carr qui traverse de Årøsund à Assens trouve les passeurs très habiles, et souligne la rapidité de traversée du Petit Belt, environ une heure et demie<sup>499</sup>. L'abbé Delaporte traverse le Petit Belt de Middelfart à Kolding mais ne décrit pas sa traversée et ses modalités<sup>500</sup>. Fortia de Piles traverse de Årøsund à Assens et décrit le passage comme étant de deux milles, mais en raison de vent mauvais la traversée a duré plus de sept heures. Il souligne aussi le prix de traversée qui est de 13 marck en comptant le pourboire. Finalement il juge le passage « fort commode, en ce qu'on ne démonte pas la voiture; on la met dans le bateau comme elle est à terre », mais juge les bateliers « fort maladroits <sup>501</sup>». Nous avons donc un témoignage très différent de celui de John Carr. La Combe de Vrigny écrit qu'il y a 4 lieus entre Årøsund et Assens et que les bonnes conditions météorologiques ont permis la traversée en deux heures<sup>502</sup>. Joseph Marshall traverse le Petit Belt en une heure et demie toujours par le même chemin<sup>503</sup>. L'abbé Outhier passe lui aussi une heure et demie sur un bateau pour traverser le Petit Belt mais de Middelfart à Kolding<sup>504</sup>. Regnard perd une de ses valises à Assens<sup>505</sup>. Mary Wollstonecraft passe le Petit Belt en plus de dix heures dû à des vents contraires, un très mauvais moment pour l'anglaise n'ayant pas apporté de rafraîchissement pour cette traversée censée être d'environ deux heures<sup>506</sup>. Les expériences du Petit Belt sont donc différentes selon nos voyageurs, les conditions météorologiques souvent capricieuses au Danemark ont une importance capitale. La traversée qui dure en temps normal deux heures peut aller jusqu'à dix heures pour simplement faire quatre lieus. Nous voyons également que la majorité de nos voyageurs le traverse à un endroit ou le détroit est large, ce qui peut poser

---

<sup>498</sup>De Lom D'Arce, Louis-Armand, *op. cit.*, p. 170.

<sup>499</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 43 à 44.

<sup>500</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 219.

<sup>501</sup>Fortia de Piles, Alphonse, Boisselin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op. cit.*, p. 219.

<sup>502</sup>La Combe de Vrigny, Jacques-Philippe, *op. cit.*, p. 61.

<sup>503</sup>Marshall, Joseph, *op. cit.*, p. 193.

<sup>504</sup>Outhier, Reginald, *op. cit.*, p. 228.

<sup>505</sup>Regnard, Jean-Francois, *op. cit.*, p. 42.

<sup>506</sup>Wollstonecraft, Mary, *op. cit.*, p. 168.

question lorsqu'on regarde une carte. Nous pouvons faire l'hypothèse que c'est pour une raison de distance : Årøsund se trouvant à 60 km au Sud de Fredericia, y traverser permet certainement de gagner du temps même si le détroit est bien plus large ici. Il est aussi intéressant de voir que nos voyageurs s'intéressent simplement à leur propre expérience du Petit Belt. Le paysage n'est pas mentionné, son histoire n'est pas mentionnée non plus. Ils ne nous apprennent pas que les bateaux de commerces ne passent pas par là. Seul le baron de Lahontan qui ne l'a d'ailleurs pas traversé signale sa dangerosité et sa faible profondeur. Nous allons voir maintenant le second détroit.

## **Le Grand Belt**

Le Grand Belt sépare l'île de Fionie de l'île de Seeland où se trouve Copenhague. Il est beaucoup plus large que le Petit Belt d'où son nom de Grand Belt. Pour nos voyageurs venant d'Allemagne par le Jutland c'est le second détroit sur leur route et souvent le plus compliqué à traverser au vu de sa longueur. Il a une profondeur maximum d'environ 60 mètres ce qui est beaucoup et une largeur d'environ 20 kilomètres. C'est un ancien passage commercial et militaire important pour se rendre la mer du Nord à la mer Baltique, nous le verrons avec nos voyageurs, les Hollandais ainsi que les Anglais durant les précédentes guerres entre ces pays l'ont emprunté. Mais au XVIIIe siècle tout le trafic maritime passe par le détroit du Sund, une volonté politique danoise car comme nous le verrons quand nous l'étudierons, les navires doivent payer une sorte de péage pour emprunter le Sund. Il est donc plus avantageux pour le Danemark que tout le trafic soit réuni dans un seul et unique détroit ce qui est plus facile à contrôler et bien sûr rapporte plus à la couronne danoise. Le Grand Belt est donc négligé au XVIIIe siècle pour se rendre de la mer du Nord à la mer Baltique, il est toujours nécessaire de le traverser quand on veut se rendre à Copenhague depuis la Fionie ou le Jutland. Nos voyageurs le traversent tous de la même façon, venant de Fionie ils s'embarquent à Nyborg pour arriver à Korsør dans l'île de Seeland et vice versa. Les troupes suédoises durant l'hiver 1658 l'ont lui aussi traversé à pied pour marcher sur Copenhague.

Comme pour le Petit Belt, le baron de Lahontan signale la dangerosité du Grand Belt, il nous indique qu'à chaque tempête les bancs de sables bougent et les cartes deviennent inexactes, il y a également « une infinité de rochers couverts et de courants irréguliers inconnus aux pilotes les plus experts malgré leurs cartes et leurs flambeaux de mer<sup>507</sup> ». A l'inverse Robert Molesworth loue le Grand Belt en le décrivant comme spacieux, commode,

---

<sup>507</sup>De Lom D'Arce, *op. cit.*, p. 170 à 171.

large et profond. Il signale le fait que lors des dernières guerres les bateaux anglais et hollandais sont passés par là et que les danois n'avaient pas la force navale nécessaire pour les obliger à prendre le détroit du Sund<sup>508</sup>. Nos autres voyageurs nous relatent leur propre expérience de traverser du Grand Belt, de Fionie à l'île de Seeland ou vice versa. John Carr décrit une agréable navigation de deux heures et demie pour parcourir deux milles anglais, il nous décrit aussi l'épisode des troupes suédoises ayant traversé le Grand Belt, il relate un accident et la mort de nombreux soldats suédois. Ce fait pour lui « peut être rangé parmi les faits les plus mémorables de l'histoire<sup>509</sup> ». L'abbé Delaporte ne s'étend pas sur la traversée et écrit simplement que c'est un court trajet<sup>510</sup>. Fortia de Piles passe le Grand Belt en deux heures et demie pour une distance de quatre milles. Il nous indique que les bateliers sont plus efficaces qu'au Petit Belt. Au niveau du prix, pour l'embarquement il est de huit sch. par personne, pour la voiture sept rixdalers et il faut rajouter deux marcks et six sch de pourboire pour les bateliers<sup>511</sup>. Le prix est donc plus élevé que pour traverser le Petit Belt, ce qui s'explique car la distance est plus longue et que les voitures sont ici démontées. La Combe de Vrigny nous dit que le trajet est de huit lieues et que la mer peut être parfois très agitée rendant la traversée compliquée<sup>512</sup>. Joseph Marshall lors de sa traversée subit un retard dû au vent<sup>513</sup>. L'abbé Outhier doit faire face lui aussi au vent, le passage du Grand Belt dura trois heures<sup>514</sup>, même chose pour Mary Wollstonecraft qui passe trois heures et demie sur l'eau<sup>515</sup>. Nous voyons que Robert Molesworth fait du Grand Belt une alternative crédible au Sund en se basant sur l'histoire récente, à l'inverse du baron de Lahontan qui juge ce détroit beaucoup trop dangereux à cause de son instabilité. Pour nos autres voyageurs, la traversée du Grand Belt semble mieux se passer que celle du Petit Belt sûrement due à des conditions climatiques favorables, les écarts de traversée sont moindres que pour le Petit Belt. Le plus rapide, John Carr, met deux heures et demie et la plus lente, Mary Wollstonecraft trois heures et demie. Le Grand Belt est plus décrit que le Petit Belt mais nous allons voir maintenant que le détroit qui intéresse le plus nos voyageurs est le détroit du Sund.

## **Le Sund**

---

<sup>508</sup>Molesworth, Robert, *op. cit.*, p. 87.

<sup>509</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 49 à 50.

<sup>510</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 193.

<sup>511</sup>Fortia de Piles, Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op. cit.*, p. 220 à 221.

<sup>512</sup>La Combe de Vrigny, Jacques-Philippe, *op. cit.*, p. 64.

<sup>513</sup>Marshall, Joseph, *op. cit.*, p. 194.

<sup>514</sup>Outhier, Reginald, *op. cit.*, p. 227.

<sup>515</sup>Wollstonecraft, Mary, *op. cit.*, p. 167.

Comme dit précédemment le détroit du Sund est le détroit le plus important dans notre travail, celui avec le plus d'enjeux stratégiques. Avant 1658 et le traité de Roskilde, il était comme le Petit et le Grand Belt : interne au royaume du Danemark. Ce n'est plus le cas lorsque nos voyageurs se rendent au Danemark, la Scanie étant devenue suédoise, le détroit du Sund fait office de frontière entre la Suède et le Danemark. Il est donc emprunté par les voyageurs voulant aller en Suède depuis le Danemark. Au niveau de Copenhague le détroit possède une largeur d'environ 20 kilomètres mais cette largeur s'abaisse à quatre kilomètres entre Elseneur au Danemark et Helsingborg en Suède. Sa profondeur est peu importante ce qui donna lieu à de nombreux naufrages dans le détroit. Nos voyageurs le traverse depuis cette dernière ville sauf William Coxe qui s'embarque depuis Copenhague. C'est le passage commercial par excellence, tous les bateaux se rendant de la mer du Nord à la mer Baltique ou vice versa passent par ce détroit. Le royaume du Danemark y prélève des taxes depuis 1429 et le roi Éric de Poméranie. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, il est plus difficile pour le Danemark de contrôler le détroit ayant perdu la Scanie et la forteresse d'Helsingborg mais l'argent prélevé reste une part importante des revenus de la couronne danoise ce que nous verrons en troisième partie. C'est un atout pour le Danemark très important, grâce à ce détroit et aux contrôles mis en place, le Danemark a un regard sur tout le commerce dans les mers du nord. Un bateau allant d'Angleterre en Suède ou même jusqu'à Saint Pétersbourg a l'obligation de s'arrêter à Elseneur. Ce contrôle intéresse grandement nos voyageurs qui n'hésitent pas à dissenter sur le bien-fondé de l'existence du péage ce que nous allons voir maintenant.

Nous ne détaillerons pas ici les tarifs du péage et ce que cela rapporte à la couronne danoise au même titre que la dangerosité du détroit et son aménagement. Cela sera l'objet d'une sous partie un peu plus loin. Le baron de Lahontan qui contemple le détroit nous dit que « c'est un plaisir de voir entrer et sortir chaque jour une infinité de vaisseaux qui vont et qui viennent de l'océan à la mer Baltique ». Il nous parle également de l'obligation des bateaux de s'arrêter à Elseneur. Il compare également le détroit du Sund au détroit de Gibraltar et s'imaginer qu'un jour le roi d'Espagne pourrait faire payer un tribut au navire allant et venant de l'océan à la mer méditerranée<sup>516</sup>. L'abbé Delaporte écrit que trois mille vaisseaux passent par le détroit chaque année et que c'est l'un des endroits les plus remarquables qui offre un spectacle varié et agréable<sup>517</sup>. Folligny nous indique l'obligation pour les bateaux de s'arrêter à Elseneur, la distance entre la côte danoise et la côte suédoise est d'environ « cinq quarts de

---

<sup>516</sup>De Lom D'Arce, Louis-Armand, *op. cit.*, p. 169 à 170.

<sup>517</sup>Delaporte; Abbé, *op. cit.*, p. 82 à 83.

lieues ». Nous apprenons également que la côte danoise est plus pratique que la côte suédoise ou l'on retrouve des bancs de sables qui peuvent être dangereux.<sup>518</sup> Fortia de Piles nous dit que c'est le seul passage pour entrer dans la Baltique pour les bateaux<sup>519</sup>. Joseph Marshall nous dit que le Danemark force les vaisseaux à s'arrêter à Elseneur pour payer le péage du Sund<sup>520</sup>. Robert Molesworth écrit que c'est par ce détroit que transitent tous les bateaux entre la mer du Nord et la mer Baltique, pour lui c'est le second détroit le plus important du monde après celui de Gibraltar. Il signale également le fait que depuis la perte de la Scanie, le contrôle du détroit est plus compliqué pour le Danemark<sup>521</sup>. Jean-François Regnard juge qu'il semble assez facile de passer sans payer, mais c'est quelque chose qu'il n'expérimente pas<sup>522</sup>. Andrew Swinton juge que le contrôle du Sund « est là le seul reste de sa première grandeur, et de l'empire qu'il exerçait sur les états et les mers du nord ». Il met aussi en avant le nombre très important de vaisseaux empruntant le détroit. La perte de la Scanie est également évoquée par l'anglais<sup>523</sup>. Pour ce qui est de la traversée en elle-même, William Coxe traverse le Sund depuis Copenhague, il décrit la traversée comme étant de 16 milles. La traversée est très délicate et son bateau se retrouve bloqué par des bancs de sables ainsi que par des rochers, il ne devra son salut qu'à l'arrivée de marins suédois le voyant en détresse<sup>524</sup>. La Combe de Vrigny nous dit que le Sund a une largeur de cinq quarts de lieues, il nous dit également que d'Elseneur à Helsingborg la traversée n'a duré que 47 minutes. Il disserte ensuite longuement sur le bien-fondé du péage et conseille au bateau de ne pas payer les droits du Sund car ce droit n'est pas justifié<sup>525</sup>. L'abbé Outhier nous décrit la traversée du Sund comme étant d'une durée d'une heure environ, il signale aussi le vent qui fait dériver son bateau<sup>526</sup>. Mary Wollstonecraft signale simplement le prix de la traversée pour elle qui est de trois rix<sup>527</sup>. Nathaniel Wraxall décrit la traversée comme étant d'une durée de moins d'une demi-heure malgré le vent<sup>528</sup>. Nous voyons que nos voyageurs ici s'intéressent plus à l'importance du détroit qu'à leurs propres expériences au contraire des deux autres détroits. Avec les témoignages et leur nombre important nous voyons que c'est le détroit le plus important du Danemark, c'est une source de richesse et de pouvoir pour le Danemark. Pour ce qui est de la

---

<sup>518</sup>Folligny, Louis Alexandre de Bordes, *op. cit.*, p. 14 à 16.

<sup>519</sup>Fortia de Piles, Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op. cit.*, p. 365.

<sup>520</sup>Marshall, Joseph, *op. cit.*, p. 211.

<sup>521</sup>Molesworth, Robert, *op. cit.*, p. 78.

<sup>522</sup>Regnard, Jean-François, *op. cit.*, p. 52.

<sup>523</sup>Swinton, Andrew, *op. cit.*, p. XXX à XXXIII.

<sup>524</sup>Coxe, William, *op. cit.*, p. 106 à 107.

<sup>525</sup>La Combe de Vrigny, Jacques-Philippe, *op. cit.*, p. 177 à 202.

<sup>526</sup>Outhier, Reginald, *op. cit.*, p. 222.

<sup>527</sup>Wollstonecraft, Mary, *op. cit.*, p. 145.

<sup>528</sup>Wraxall, Nathaniel, *op. cit.*, p. 55.

traversée, elle semble la plus rapide des trois détroits entre 30 minutes et une heure. Nous pouvons voir que les détroits et notamment le Sund sont un atout considérable pour le Danemark, nous allons voir maintenant que le contrôle du Sund est bien mis en place par les autorités danoises.



*Figure 22 : Le détroit du Sund à Elseneur*

## **Un contrôle bien mis en place**

### **La ville d'Elseneur**

Elseneur ou en danois Helsingør est une ville de l'île de Seeland. Elle est située au nord-est de l'île à environ 45 kilomètres de Copenhague. C'est une ville très importante elle est « la clé du Sund ». Le détroit commence à Elseneur, les côtes de Suède et du Danemark se rapprochent. Comme nous l'avons déjà écrit nos voyageurs signalent que chaque vaisseau passant par le détroit du Sund a l'obligation de s'arrêter à Elseneur. La ville est importante militairement parlant, une garnison stationne à Elseneur et parfois la flotte royale mouille dans la rade. Elseneur est également connue pour sa rade très importante capable d'accueillir beaucoup de vaisseaux. C'est une ville frontière et passante, les voyageurs pour se rendre en

Suède passent par Elseneur, les voyageurs voyageant dans l'autre sens arrivent au Danemark à Elseneur. C'est le cas de l'abbé Outhier ou de Mary Wollstonecraft par exemple. Un poste de douane est présent. Plus globalement, cette ville est visitée par pratiquement tous nos voyageurs se rendant au Danemark preuve de son importance. Les avis concernant la ville divergent comme pour beaucoup de choses.

John Carr écrit que « la ville, qui est presque entièrement construite en briques, est grande et a une très- belle apparence.<sup>529</sup> » Fortia de Piles nous dit que c'est une ville bien bâtie d'environ 6000 habitants qui vivent du commerce, de la douane et de la pêche. Il souligne l'avidité des habitants n'hésitant pas à faire payer les étrangers très cher pour un petit service, Fortia de Piles va même jusqu'à dire que les étrangers y sont « tyrannisés ». Il signale également la présence de consuls pour les nations commerçantes de la Baltique<sup>530</sup>. L'abbé Delaporte nous dit qu'Elseneur est après Copenhague, la plus belle et la plus riche des villes de l'île de Seeland. Il écrit également que toutes les nations ayant des vaisseaux passants par la mer Baltique possèdent des consuls à Elseneur. La ville est présentée comme la clé du détroit, il décrit aussi son importance via les nombreux passages de suédois et de norvégiens. Elseneur est vue comme la porte d'entrée ou de sortie du Danemark vers la Suède et la Norvège. L'abbé Delaporte signale également la présence d'une académie militaire dans la ville où le roi suédois Charles X Gustave a fait ses études<sup>531</sup>. C'est ce même roi qui a traversé les détroits du Belt à pied pour marcher sur Copenhague et a forcé les danois à signer le traité de Roskilde en 1658. La Combe de Vrigny nous dit que la ville a perdu de son prestige d'antan, mais souligne le fait que c'est une belle ville avec de belles maisons mais une ville sans fortifications<sup>532</sup>. L'abbé Outhier nous dit que le coup d'œil sur Elseneur depuis le détroit est agréable, il décrit la ville comme une petite ville construite presque tout de bois<sup>533</sup>. Mary Wollstonecraft décrit elle aussi la vue sur Elseneur comme « plaisante<sup>534</sup> ». Andrew Swinton pour parler d'Elseneur va utiliser les termes « clef de la mer<sup>535</sup> ». A l'inverse nous avons deux avis plutôt négatifs concernant la ville, Folligny considère Elseneur comme « une petite ville peu considérable<sup>536</sup> ». Joseph Marshall décrit la ville comme étant une « petite ville mal

---

<sup>529</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 140.

<sup>530</sup>Fortia de Piles, Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op. cit.*, p. 363.

<sup>531</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 174 à 181.

<sup>532</sup>La Combe de Vrigny, Jacques-Philippe, *op. cit.*, p. 168.

<sup>533</sup>Outhier, Reginald, *op. cit.*, p. 14.

<sup>534</sup>Wollstonecraft, Mary, *op. cit.*, p. 145.

<sup>535</sup>Swinton, Andrew, *op. cit.*, p. XXXIII.

<sup>536</sup>Folligny, Louis Alexandre de Bordes, *op. cit.*, p. 14.



bâtie<sup>537</sup> ». Les avis divergent en ce qui concerne la ville mais la majorité de nos voyageurs saisissent l'importance stratégique de la ville pour le contrôle du Sund. Dans la ville, une forteresse est bâtie pour accroître le contrôle du détroit, c'est la forteresse de Kronborg que nous allons voir maintenant.

### **La forteresse de Kronborg**

Cette forteresse se situe à l'entrée du détroit à Elsenør, elle fait face à la forteresse d'Helsingborg en Suède mais construite par le Danemark. Celle située sur les côtes danoises est la plus grande et la plus imposante des deux. C'est le roi Éric de Poméranie dans les années 1420 qui décida de la construction de ce château. Ce château a été construit pour contrôler le détroit, c'est ce même Éric de Poméranie qui décida de mettre en place le péage du Sund. Kronborg apparaît comme un outil essentiel, pour intimider les bateaux et les forcer à s'arrêter à Elsenør payer le tribut. A la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, le roi de Danemark Frédéric II fait remanier le château, la forteresse médiévale se transforme en château de la Renaissance hollandaise mais tout en gardant son but de défense du détroit. Le château a subi un incendie en 1629 et fut reconstruit en incluant des éléments baroques. En 1658 durant la guerre entre la Suède et le Danemark, les suédois prennent le château et l'occupent. Après cet épisode la défense de la forteresse est renforcée, elle devient une prison d'état au XVIII<sup>e</sup> siècle quand l'armée danoise prend le contrôle total du bâtiment. La forteresse est connue dans la culture populaire pour être l'endroit où se passe la tragédie *Hamlet* de William Shakespeare. De plus elle est l'endroit où fut enfermée la reine Caroline-Mathilde pour sa liaison avec Struensee dont nous avons déjà parlé. La popularité de la reine Mathilde notamment chez nos voyageurs anglais les poussent à visiter la forteresse de Kronborg pour voir où elle a été enfermée.

Certains de nos voyageurs mettent surtout en avant la force militaire du fort, son nombre de canons etc. c'est le cas du baron de Lahontan qui écrit que « la fortification de ce château est régulière, il est revêtu de brique, et garnie d'un grand nombre de couleuvrines de gros calibre et de bonne longueur<sup>538</sup>. » John Carr trouve que la forteresse ressemble à une abbaye plus qu'à un fort, il nous dit que le fort possède 365 pièces de canon et peut contenir plus d'un régiment<sup>539</sup>. L'abbé Delaporte désigne Kronborg comme « un fort important » et

---

<sup>537</sup>Marshall, Joseph, *op. cit.*, p. 211.

<sup>538</sup>De Lom D'Arce, Louis-Armand, *op. cit.*, p. 169.

<sup>539</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 161.

« bâti de grandes pierres de taille<sup>540</sup> ». Folligny décrit Kronborg comme « un assez beau château<sup>541</sup> ». Fortia de Piles écrit que c'est un grand château, un ancien château royal aujourd'hui une forteresse devant défendre le Sund. Il souligne également le fait que ce soit dorénavant une prison. Lorsqu'il visite le château, une garnison de 100 hommes en occupent une partie, il nous dit que le château peut loger environ 2000 hommes. Il nous parle aussi de l'intérieur du château jugé sans importance et du fait que la reine Mathilde a logé dans cette forteresse. La vue sur le détroit du Sund est également mise en avant par Fortia de Piles la jugeant magnifique<sup>542</sup>. La Combe de Vrigny nous décrit toute l'histoire du château, de sa construction à ce qu'il est lorsqu'il le visite, il nous dit que l'intérieur du château était autrefois très beau mais que les suédois ont emporté avec eux tous les ornements en 1658<sup>543</sup>. Jean-François Regard écrit à propos de Kronborg est dit que c'est « un bon château<sup>544</sup> ». Andrew Swinton juge la forteresse comme « beau bâtiment gothique<sup>545</sup> ». Beaucoup de témoignages sont assez vagues concernant le château, peu l'ont visité, les voyageurs l'ont surtout aperçu. Cela peut s'expliquer car le château étant une prison, il n'était sûrement pas évident de pouvoir le visiter même si certains ont pu le faire. Nous voyons donc qu'avec ce fort le Danemark possède un atout non négligeable pour contrôler le détroit et lever le tribut ce que nous allons voir maintenant dans la dernière partie.

---

<sup>540</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 173.

<sup>541</sup>Folligny, Louis Alexandre de Bordes, *op. cit.*, p. 14.

<sup>542</sup>Fortia de Piles, Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op. cit.*, p. 364.

<sup>543</sup>La Combe de Vrigny, Jacques-Philippe, *op. cit.*, p. 171.

<sup>544</sup>Regnard, Jean-François, *op. cit.*, p. 52.

<sup>545</sup>Swinton, Andrew, *op. cit.*, p. XXXVI.



*Figure 23: Le château de Kronborg*

## **Un péage qui rapporte**

### **La dangerosité du détroit et son aménagement**

Pour mieux comprendre ce péage et son but originel nous allons nous plonger dans son histoire. Pour cela nous allons nous baser sur les propos de Robert Molesworth qui détaille toute l'histoire du péage mis en place par le Danemark à partir du XV<sup>e</sup> siècle. L'Anglais nous dit que c'est au départ une idée du roi du Danemark Éric de Poméranie mais qui se fait avec le consentement de toutes les nations commerçantes dans la Baltique. Pourquoi un consentement ? Car au départ le tribut n'était qu'une modique somme d'argent et que cette somme devait servir à entretenir certains lieux de la côte, créer des fanaux pour aider les bateaux à passer et des phares pour guider les bateaux durant les nuits obscures. Ces travaux furent réalisés par le Danemark en même temps que la forteresse de Kronborg place fortifiée pour protéger le détroit et marquer sa souveraineté. C'est en sécurisant et en aménageant le

détroit du Sund que le détroit a acquis son hégémonie. A partir de cet instant tous les bateaux passaient par le Sund et non par le Grand Belt. De plus un accord obligeait les nations à passer par le Sund pour que tout le monde paye sa part. Le Danemark n'a pas voulu faire les travaux d'aménagement seul car au XVe siècle le commerce est dominé par les villes hanséatiques comme Lubeck ou Dantzig, les Danois possèdent très peu de navires marchands à l'époque. Créer un péage est une manière détournée de faire payer les travaux d'aménagements du détroit à ceux qui l'empruntent le plus. Au XVe siècle, cet accord fut accepté par toutes les nations commerçantes du nord. Robert Molesworth nous dit que le prix n'étant pas fixé dans un traité quelconque, le Danemark eut tendance à choisir le prix selon la nationalité du vaisseau et selon la géopolitique, quand le Danemark a de mauvaises relations avec l'Angleterre, les vaisseaux anglais doivent payer plus cher et vice versa. L'empereur Charles Quint signe un traité à Spire avec le roi du Danemark pour fixer le prix pour les bateaux des Pays Bas espagnols. Quand les Provinces-Unies se séparent des Pays-Bas Espagnols le Danemark en profita pour mettre des tarifs que Molesworth juge excessif pour les bateaux hollandais mais nous reviendrons sur cet aspect un peu plus loin car un traité est signé en 1647 entre les Provinces-Unies et le Danemark encore valable en 1691 quand Molesworth écrit. Molesworth parle ensuite des tarifs mais nous verrons cela plus loin<sup>546</sup>. Mais il faut avoir en tête qu'au départ le péage se fait dans un but de partager les frais d'entretien du détroit et de l'aménager. Ces travaux ont été effectués par le Danemark comme Fortia de Piles le signale aussi : « Le Danemark a établi des fanaux dans tous les endroits dangereux; d'autres feux brillent sur la côte, en différents endroits, pour guider les vaisseaux dans les nuits obscures ». Un fanal est selon le dictionnaire Larousse une « lanterne ou feu employé à bord des navires et pour le balisage des côtes <sup>547</sup>».

Malgré cet aménagement le détroit reste un endroit dangereux et nos voyageurs nous le rappellent bien. John Carr parle des « côtes escarpés suédoises » et nous dit qu'il est obligatoire de passer le détroit du Sund par un temps calme<sup>548</sup>. Nous l'avons déjà signalé un peu plus tôt mais William Coxe se retrouve en grande difficulté dans le détroit du Sund en voulant rejoindre les côtes suédoises, son bateau se retrouve pris dans des bancs de sables non loin de rochers, des marinières suédois viendront à son secours<sup>549</sup>. Folligny signale aussi la présence de nombreux bancs de sable du côté suédois, de plus il doit rester à Elsenour

---

<sup>546</sup> Pour tout ce paragraphe se reporter à Molesworth, Robert, *op. cit.*, p. 78 à 84.

<sup>547</sup>Fanal (s.d) Dans *Dictionnaire Larousse en ligne*. Repéré à [http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/fanal\\_fanaux/32805](http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/fanal_fanaux/32805)

<sup>548</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 161.

<sup>549</sup>Coxe, William, *op. cit.*, p. 106 à 107.

plusieurs jours avant de pouvoir passer par le détroit à cause des conditions climatiques et du vent qui pourrait pousser son navire vers les grands fonds<sup>550</sup>. Andrew Swinton se retrouve lui aussi pris au piège par une tempête dans le détroit du Sund, son navire ne pouvant plus avancer à cause des vents contraires<sup>551</sup>. L'entrée du détroit est également l'un endroit où l'on retrouve parfois la flotte militaire. Folligny écrit que « le roi du Danemark tient toujours une frégate de guerre mouillée dans la rade d'Elseneur<sup>552</sup> ». La présence de la flotte qui n'est d'ailleurs signalée que par Folligny a pour but d'obliger tous les bateaux à s'arrêter à Elseneur et donc à payer les droits du Sund. Nous pouvons voir que malgré les aménagements le détroit reste un endroit dangereux pour les bateaux notamment du fait des conditions climatiques souvent capricieuses au Danemark. Le vent souffle souvent et peut facilement emmener les bateaux vers des bancs de sables et des rochers.

### **Les tarifs du péage**

Le prix du péage a fluctué au cours des siècles, le Danemark le fixant selon son bon vouloir. Mais toutes les nations ne sont pas logées à la même enseigne pour traverser le détroit du Sund. Le cas de la Suède est le plus parlant, la Suède qui possède une partie du détroit depuis 1658 pourrait être en droit de réclamer une partie du péage. Le Sund et son péage est un objet de conflit entre les deux pays, Folligny nous dit que dans l'histoire les revenus se sont partagés de moitié à certains moments, qu'en temps de guerre le Danemark retient tout. Il nous indique aussi que les Suédois et les Danois sont parvenus à un accord, la Suède renonce à ses droits sur le Sund contre le fait que les vaisseaux Suédois soient exemptés de cette taxe<sup>553</sup>. Voici la situation dans les années 1730, c'est aussi la situation au début du XVIIIe siècle, le baron de Lahontan confirme que les Suédois ne payent pas<sup>554</sup>. Regnard confirme également cela à la fin du XVIIIe siècle<sup>555</sup> au même titre que Robert Molesworth<sup>556</sup>. Le Danemark est en position de force face à la Suède pour contrôler le détroit, la plus grande forteresse se situe sur les côtes danoises et les côtes suédoises sont jugées comme très dangereuses et escarpées. Il n'est donc pas évident pour la Suède de contrôler le détroit et le fait de ne pas payer pour ses vaisseaux semble être un bon compromis. Mais ce privilège prend fin dans le dernier quart du XVIIIe siècle, Fortia de Piles nous dit que la Suède fait

---

<sup>550</sup>Folligny, Louis Alexandre de Bordes, *op. cit.*, p. 16 à 19.

<sup>551</sup>Swinton, Andrew, *op. cit.*, p. XXXI.

<sup>552</sup>Folligny, Louis Alexandre de Bordes, *op. cit.*, p. 16.

<sup>553</sup>Folligny, Louis Alexandre de Bordes, *op. cit.*, p. 17.

<sup>554</sup>De Lom D'Arce, *op. cit.*, p. 170.

<sup>555</sup>Regnard, Jean-François, *op. cit.*, p. 52.

<sup>556</sup>Molesworth, Robert, *op. cit.*, p. 79.

partie des nations privilégiées au même titre que la France, l'Espagne, l'Angleterre, la Hollande, le Portugal et Naples qui payent « payent un pourcent les unes dans les autres, de la valeur qu'elles ont dans les lieux d'où elles sont tirées<sup>557</sup>. » Andrew Swinton écrit que la Suède paye les droits du Sund comme les autres nations<sup>558</sup>. Nous voyons donc que durant une grande partie de notre période la Suède est exemptée des droits du Sund grâce sûrement à sa victoire écrasante sur le Danemark en 1658, cette clause doit être présente dans le traité de Roskilde.

Pour ce qui est des autres nations, des traités ont rapidement été conclus avec les Provinces-Unies grande nation marchande dont les navires parcourent la Baltique. Le traité de Spire conclu par Charles Quint pour les Pays-Bas espagnols est signé avec les mêmes conditions pour les Provinces-Unies en 1647, traité toujours en vigueur en 1691 quand Molesworth écrit. Ce traité donne des avantages aux Provinces-Unies qui ne « payent que peu de choses<sup>559</sup> ». Molesworth parle également d'un traité avec l'Angleterre en vigueur en 1691 fixant le prix que doivent payer les vaisseaux anglais<sup>560</sup>. Pour ce qui est de l'impôt en lui-même, Folligny écrit que « ces droits sont taxés à proportion de la quantité de marchandises et qui vont à des sommes très considérables<sup>561</sup> ». Fortia de Piles détaille les différents tarifs selon les pays, les nations favorisées que nous avons énoncées plus haut « payent un pourcent les unes dans les autres, de la valeur qu'elles ont dans les lieux d'où elles sont tirées<sup>562</sup>. » Pour les autres nations y compris les Danois, elles « payent un quart en sus<sup>563</sup>. » Ce sont des sommes assez abstraites mais Fortia de Piles va plus loin en écrivant ce que le détroit du Sund rapporte à la couronne danoise chaque année. Pour l'année 1789 il parle de plus de 3.000.000 livres, chaque vaisseau passé rapportant environ 50 rixd<sup>564</sup> et le détroit du Sund étant très fréquenté cela rapporte beaucoup au Danemark. William Coxe écrit aussi à propos de ce que rapporte le détroit du Sund en 1782 : « Les droits du Sund, évalués ci-dessus à 2.200.000 livres, sont d'une très-grande importance pour le gouvernement de Danemarck<sup>565</sup> ». Les chiffres correspondent à ceux de Fortia de Piles, nous pouvons simplement remarquer que le détroit du Sund rapporte beaucoup d'argent au royaume du Danemark. Ce détroit est un atout non négligeable pour le pays, son contrôle est le principal témoignage de la puissance du

---

<sup>557</sup>Fortia de Piles, Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op. cit.*, p. 370.

<sup>558</sup>Swinton, Andrew, *op. cit.*, p. XXXIV.

<sup>559</sup>Molesworth, Robert, *op. cit.*, p. 84.

<sup>560</sup>*Ibid.*, p. 85.

<sup>561</sup>Folligny, Louis Alexandre de Bordes, *op. cit.*, p. 16.

<sup>562</sup>Fortia de Piles, Alphonse, Boisgelin de Kerdu, Pierre-Marie-Louis de, *op. cit.*, p. 370.

<sup>563</sup>*Ibid.*

<sup>564</sup>*Ibid.*, p. 371.

<sup>565</sup>Coxe, William, *op. cit.*, p. 46.

Danemark. Chaque bateau allant de la mer Baltique à la mer du Nord ou vice versa doit se soumettre à la juridiction danoise en payant le tribut et en s'arrêtant à Elseneur.

## **Chapitre 9 : L'aspect militaire : les guerres et la géopolitique danoise**

### **L'armée danoise selon les récits de voyages**

#### **L'armée de terre : une armée de mercenaire**

Il est tout d'abord intéressant de remarquer que l'armée est un sujet incontournable des voyageurs du XVIIIe siècle. 13 de nos voyageurs abordent le sujet militaire, ceux qui ne l'abordent pas sont les deux voyageurs savants : Reginald Outhier et Jean Picard. Mary Wollstonecraft, Andrew Swinton, Paul-Charles-Aimable de Bourgoing, Albert de Jouvin de Rochefort et Louis Caraccioli n'abordent pas le sujet également. Ces cinq derniers voyages ont en commun de ne pas être centrés sur le Danemark qui occupe une place très marginale parfois comme pour Louis Caraccioli et Bourgoing ou une place non prépondérante comme

Wollstonecraft, Rochefort et Swinton. Pour nos 13 autres voyageurs on retrouve toujours un paragraphe consacré aux militaires, certains s'intéressent seulement à la flotte, d'autres seulement à l'infanterie. Cela montre l'importance de l'aspect militaire au XVIIIe siècle, on juge une nation par son armée. Une nation forte possède une armée forte. Pour ce qui est des faits avant de passer aux différents témoignages, l'armée danoise n'est pas une armée importante en Europe. Elle est largement inférieure à celle de la France, de l'Empire, de l'Angleterre ou de la Prusse. La politique de neutralité du Danemark au XVIIIe siècle ne nous donne pas vraiment l'occasion de juger l'armée danoise. Mais le XVIIe siècle a montré les limites de l'armée danoise, tout d'abord avec la guerre de Trente Ans et la défaite danoise face aux troupes impériales. Puis la première guerre du nord et plus précisément les deux conflits dano-suédois avec la victoire écrasante de la Suède en 1658. Le Danemark se relèvera un peu avec une victoire sur la Suède en 1660 qui aboutit au traité de Copenhague, mais cette victoire est surtout due à l'intervention des Provinces-Unies avec le Danemark. Sur le plan géopolitique, le Danemark récupéra l'île de Bornholm ainsi que la province de Trondheim en Norvège. La seconde guerre du Nord aboutit à la victoire du Danemark et de la Russie face à la Suède. La Russie devient la principale puissance du Nord devant la Suède et le Danemark. L'armée danoise semble donc s'être renforcée entre la première et la seconde guerre du nord, nous allons maintenant voir comment nos voyageurs perçoivent l'infanterie danoise.

Les troupes terrestres ne sont pas le point fort de l'armée danoise et ne retiennent pas forcément l'attention de nos voyageurs comme peut le faire la marine. Robert Molesworth en 1691 juge que le roi du Danemark entretient trop de soldats qu'il paye avec difficulté, il signale la présence de 17 000 hommes d'infanteries. Il signale également que les soldats sont pour la plupart des étrangers et donc des mercenaires venant d'Allemagne, de Pologne, d'Hollande, de Suède, d'Ecosse, d'Irlandais et parfois d'Angleterre. Il juge également que les Danois ne font pas de bons soldats à cause de leur tempérament « abattu<sup>566</sup> ». Le baron de Lahontan au début du XVIIIe siècle nous livre une vision positive de l'armée danoise, qui compte 30 000 hommes qui composent de « bonnes troupes réglées, bien disciplinées et régulièrement payées ». Il nous indique également que le roi du Danemark peut lever facilement 40 000 hommes supplémentaires en cas de guerre et qu'il emploie une quantité d'étrangers de confession catholique dont des Français<sup>567</sup>. La Combe de Vriigny à peu près au même moment décrit les troupes comme « les troupes les mieux disciplinées qui soient en

---

<sup>566</sup>Molesworth, Robert, *op. cit.*, p. 220 à 230.

<sup>567</sup>De Lom D'Arce, *op. cit.*, p. 164.



Europe<sup>568</sup>». Pour l'année 1763 De Kerguelen de Trémarec nous offre un inventaire complet des troupes danoises qui comportent 704 gardes à pied et à cheval, 4380 cuirassiers, 2920 dragons, 600 hussards, 20020 hommes d'infanteries, 1158 en artilleries et 31 ingénieurs. Ce qui donne un total de 30 000 hommes dans l'armée danoise, jugé comme « redoutable<sup>569</sup> ». Fortia de Piles à la fin du XVIIIe siècle nous détaille l'arsenal de terre situé à Copenhague qui comporte une grande quantité d'armes et de canons. Il fait également l'éloge de l'armée danoise « prête pour la guerre dans ces temps de paix ». L'armée comporte en 1790 :

trente - six escadrons, faisant cinq mille neuf cent neuf hommes; vingt compagnies d'artilleries de trois mille trois cents trente-cinq hommes, y compris quatre cents huit artilleurs à cheval, et quarante - trois bataillons de trente - un mille deux cent quatre-vingt-douze hommes. Total, en Danemarck, quarante mille cinq cents trente-six hommes<sup>570</sup>.

Il faut aussi combiner ce chiffre avec les troupes de Norvège ce qui l'augmente. L'on voit que l'armée danoise s'est agrandie entre les années 1760 et les années 1790. Plus globalement l'armée de terre danoise n'est que très peu décrite par nos voyageurs, la force du Danemark étant sa flotte, mais nous pouvons tirer plusieurs enseignements de ces témoignages. Premièrement l'armée de terre danoise est une armée de mercenaires et deuxièmement elle tend à s'agrandir au fil du XVIIIe siècle. Nous allons maintenant passer à la description de la flotte danoise.

### **La marine : la force du Danemark**

La flotte danoise est le point fort de l'armée danoise, la situation géographique a poussé le Danemark à développer cette partie de son armée. En effet, pour contrôler les détroits et notamment le détroit du Sund le Danemark a besoin d'une flotte importante au cas où certains navires forceraient le passage et se dirigeraient vers Copenhague. Créer une flotte puissante est donc essentiel pour être à la hauteur de l'ambition de vouloir contrôler la mer Baltique. De plus nous avons vu que le port de Copenhague par sa grandeur est un des meilleurs ports du monde, il est donc tout à fait propice pour accueillir une flotte de guerre importante pour défendre la ville et le détroit. La marine a donc une importance considérable, sous Christian IV au XVIIe le quartier de Nyboder au nord du centre-ville de Copenhague est créé pour accueillir le contingent de la marine nationale. C'est un témoignage architectural de

---

<sup>568</sup>La Combe de Vrogny, Jacques-Philippe, *op. cit.*, p. 81.

<sup>569</sup>De Kerguelen Trémarec, Yves-Joseph, *op. cit.*, p. 108.

<sup>570</sup>Fortia de Piles, Alphonse, *op. cit.*, p. 325 à 326.

l'augmentation de la marine au XVIIIe siècle, nous avons aussi beaucoup de témoignages écrits de la part de nos voyageurs étrangers.

Regnard qui voyage en 1681 écrit que l'on trouve 50 à 60 vaisseaux de guerres<sup>571</sup> dans le port de Copenhague, nous pouvons douter de ce chiffre, Regnard ne portant pas forcément d'intérêt et donnant juste un ordre de grandeur, ce chiffre ne collant pas vraiment avec les autres témoignages. . Pour l'année 1791 Robert Molesworth écrit que trois mille matelots sont employés dans la marine nationale danoise. Il décrit ensuite chaque vaisseau avec leurs noms et leurs nombres de canons, on retrouve 32 vaisseaux frégates compris, il signale la non présence de brulots<sup>572</sup>. Au début du XVIIIe siècle, le baron de Lahontan nous livre une description complète de la flotte danoise en la qualifiant de « bien entretenue », elle est composée de 28 vaisseaux de lignes, de 16 frégates et de 5 brulots. De plus il indique qu'en cas de besoin le Danemark pourrait facilement trouver 24 autres vaisseaux servant habituellement au commerce, les matelots sont bien nourris, bien entretenus et l'on retrouve 3000 matelots logés au nord de Copenhague dans le quartier de Nyboder<sup>573</sup>. Pour le vocabulaire technique, un brulot est un navire chargé d'explosifs ou de matières inflammables qu'on lance sur la flotte ennemie pour essayer de la brûler. Une frégate est un petit navire de guerre se déplaçant rapidement mais peu armé. L'abbé Delaporte qui voyage aussi au début du siècle nous donne exactement les mêmes chiffres : « 28 vaisseaux de lignes, 16 frégates et 5 brulots<sup>574</sup> ». Egalement au début du siècle La Combe de Vrigny écrit que la marine danoise possède 34 vaisseaux de lignes, 16 frégates et 10 brulots<sup>575</sup>. C'est plus que ce que décrit Delaporte ou Lahontan, nous n'avons pas l'explication de cette différence, peut être un armement massif du Danemark pour la guerre qui suivra contre la Suède ? Il décrit également être monté dans un vaisseau de guerre danois connu pour être le plus grand du monde qu'il qualifie de « monstre des mers ». Folligny voyage dans les années 1730 et visite un vaisseau militaire danois et trouve qu'il ressemble à un vaisseau français. Les Danois lui disent qu'ils peuvent armer 25 vaisseaux de guerres ce dont Folligny doute en voyant l'état des vaisseaux<sup>576</sup>. Pour l'année 1763, De Kerguelen de Trémarec écrit que le roi du Danemark possède 26 vaisseaux de guerre et huit frégates et nous dit qu'il y a 4700 matelots de

---

<sup>571</sup>Regnard, Jean-François, *op. cit.*, p. 46.

<sup>572</sup>Molesworth, Robert, *op. cit.*, p. 240 à 242.

<sup>573</sup>De Lom D'Arce, Louis-Armand, *op. cit.*, p. 171 à 173.

<sup>574</sup>Delaporte, Abbé, *op. cit.*, p. 142.

<sup>575</sup>La Combe de Vrigny, Jacques-Philippe, *op. cit.*, p. 158.

<sup>576</sup>Folligny, Louis Alexandre de Bordes, *op. cit.*, p. 172.

métier<sup>577</sup>. Il est intéressant de voir que le nombre de vaisseaux a baissé au cours du siècle mais que le nombre de matelots a augmenté. La seconde guerre du nord a eu lieu entre le témoignage de Lahontan et celui de De Kerguelen de Trémarec, des navires danois ont dû être détruits et non reconstruits. A la fin du XVIIIe siècle John Carr décrit la batterie de Copenhague comme « formidable », comme « une place forte considérable<sup>578</sup> ». Une batterie est un ensemble d'armement. Fortia de Piles à la fin du siècle écrit que « la marine royale est considérable ». L'arsenal est fort beau et complet, il décrit les différents vaisseaux mais sans préciser leurs nombres exacts<sup>579</sup>. Pour situer la force de l'armée navale du Danemark Joseph Marshall écrit : « L'armée navale des Danois est supérieure à celle de l'empire russe, tant pour le nombre et la bonté des vaisseaux, que pour les marins, les matelots, l'artillerie et tous les autres objets nécessaires<sup>580</sup>. » Nous pouvons voir que la marine danoise est souvent décrite comme puissante, le nombre de vaisseaux varient selon les voyageurs et les années, il est difficile de savoir qui se rapproche le plus du bon total mais ces chiffres nous donnent un ordre de grandeur. Pour comparer avec la France, la France possède 31 vaisseaux de guerres en 1721<sup>581</sup> soit à peu près autant que le Danemark. Nous allons voir maintenant que le Danemark a dû se servir de son armée au début du XVIIIe siècle.

---

<sup>577</sup>De Kerguelen Trémarec, Yves-Joseph, *op. cit.*, p. 108.

<sup>578</sup>Carr, John, *op. cit.*, p. 109 à 110.

<sup>579</sup>Fortia de Piles, Louis Alexandre de Bordes, *op. cit.*, p. 251 à 259.

<sup>580</sup>Marshall, Joseph, *op. cit.*, p. 208.

<sup>581</sup>Acerra Martine, Zysberg André, *L'essor des marines de guerre européennes : 1680-1790* ; Paris, éditions SEDES, coll. « Regards sur l'histoire », 1997, p. 95.



*Figure 24 : Le quartier de Nyboder à Copenhague aujourd'hui*

## **La longue rivalité avec la Suède**

### **La grande guerre du Nord**

Nous avons déjà abordé la première guerre du nord et le conflit suédois-danois des années 1658-1660 qui débouche sur le traité de Roskilde puis sur le traité de Copenhague. La Suède avait été vaincue par une coalition composée du Danemark, de la Russie, de la Prusse, de l'Empire, de la Pologne et des Provinces-Unies. La Suède a dû revoir ses objectifs de domination de la Baltique à la baisse face à la résistance des autres pays. Mais malgré cette défaite, la Suède reste la première puissance du Nord et à toujours des vues sur plusieurs territoires près de la Baltique. Il faut aussi avoir à l'esprit que la Suède du début du XVIIIe siècle n'est pas la Suède d'aujourd'hui territorialement parlant, elle possède la Finlande, la Livonie qui correspond à la Lettonie, l'Eastland qui est à peu près la Lettonie d'aujourd'hui, la Poméranie occidentale en Allemagne, Wismar et la région de Brème. Les territoires en Allemagne ont été annexés suite à la guerre de 30 ans. La Suède est donc un empire qui s'étend de tous les côtés de la mer Baltique mais qui va chercher à s'étendre encore.

A la fin du XVIIe siècle, le Danemark, la Russie et la Saxe, trois grandes puissances du Nord décident de s'allier pour récupérer les territoires conquis par la Suède à l'issue de la guerre de Trente Ans. La Russie lorgne sur les pays Balte, la Saxe sur la Poméranie

occidentale et la Pologne et le Danemark sur une petite partie du Holstein contrôlée par les suédois et sur la Scanie et les autres territoires perdus lors du traité de Roskilde en 1658<sup>582</sup>. C'est Frédéric IV de Danemark qui déclenche la guerre en attaquant la partie du Holstein suédois en 1697 et en s'emparant de Tönning. Dans le même temps Auguste II de Saxe avance dans les pays Baltes. La Suède et son roi Charles XII pour sa défense se concentre sur le Danemark, contourne le blocus danois du Sund et arrive à faire débarquer une armée dans l'île de Seeland près de Copenhague. La victoire de la Suède est totale, le Danemark est forcé de signer le traité de Travendal qui l'oblige à se retirer de la guerre et de reconnaître le Holstein Suédois. La Russie est ensuite vaincue à Narva le 30 novembre 1700<sup>583</sup>. Deux des trois opposants suédois sont maintenant hors course, la victoire suédoise semble se dessiner, les forces suédoises se dirigent vers le Sud pour affronter la Saxe. La Suède s'impose et la Saxe doit signer le traité d'Altranstadt qui met fin à la guerre et reconnaît la souveraineté de la Suède. Seule la Russie n'avait pas signé la paix et a profité des combats des Suédois contre la Saxe pour reformer son armée et attaquer ensuite la Suède. Les Russes s'imposent à Erastfer et à Nöteborg ce qui permet à la Russie d'annexer une partie de l'Ingrie ou Pierre Le Grand fonde Saint Pétersbourg donnant à la Russie un accès à la mer Baltique et de cette façon un accès aux affaires européennes<sup>584</sup>. La Suède voulant récupérer les territoires conquis par les Russes s'attaque à la Russie et cherche à prendre Moscou mais le froid et la tactique des terres brûlées de Pierre le Grand eurent raison de l'armée suédoise qui est écrasée en 1709 à Poltava qui oblige Charles XII à fuir vers l'Empire ottoman. Ce fut un tournant de la guerre, la Saxe et le Danemark rejoignent la Russie voyant la Suède en difficulté. La Russie annexe les pays baltes, Auguste II de Saxe devient roi de Pologne. L'empire ottoman sans conclure de réelle alliance avec la Suède s'opposa à la Russie et gagna des batailles ce qui affaiblit les Russes. En 1714 et en 1715, Hanovre ainsi que la Prusse rejoignent l'alliance anti suédoise. La Suède perd en 1716 toutes ses possessions en Allemagne du Nord, la Finlande est quant à elle occupé par l'armée Russe. Mais la guerre n'est pas finie, Charles XII lance la campagne de Norvège en 1716<sup>585</sup>. Cette campagne fut elle aussi un tournant pour cette guerre, le roi de Suède Charles XII est tué en Norvège le 30 novembre 1718 lors du siège de Fredriksten. La mort du leader de l'armée suédoise met fin à la campagne de Norvège mais non à la guerre. La sœur de Charles XII Ulrique-Éléonore lui succède et la guerre avec la Russie continue jusque dans les années 1720. Les opposants à la Suède se divisent au moment de conclure la

---

<sup>582</sup>Helle, Astrid, *op. cit.*, p. 75.

<sup>583</sup>Bély Lucien, *Les Relations internationales en Europe – XVIIe-XVIIIe siècle*, Paris, PUF, 1992, p. 97.

<sup>584</sup>*Ibid.*

<sup>585</sup>*Ibid.*

guerre, les prétentions des uns allant à l'encontre des prétentions des autres<sup>586</sup>. Cela donne lieu à des paix séparées. Les traités de Stockholm en 1719 et 1720 se font respectivement avec le Hanovre et la Prusse. Hanovre annexe la région de Brême anciennement suédoise, le nord de la Poméranie reste suédois et la Prusse annexe le sud. Un traité avec le Danemark a ensuite lieu à Frederiksborg en juin 1720, le Danemark annexe la partie nord du Holstein suédois mais ne récupère pas la Scanie comme espéré. Mais les suédois doivent de nouveau payer les droits du détroit du Sund dont le Danemark prend le contrôle total. Cette guerre marque la fin des espoirs danois pour récupérer les provinces perdues de l'autre côté du détroit du Sund<sup>587</sup>. La guerre se termine avec le traité conclu avec la Russie en 1721 à Nystad en Finlande. La Finlande est rendue à la Suède qui perd au profit de la Russie les Pays baltes. Cette guerre marque un tournant dans l'équilibre des puissances en Europe du Nord. Après la guerre de Trente Ans, la Suède s'est affirmée comme la puissance majeure de l'Europe du Nord en lieu et place du Danemark. Après la grande guerre du Nord, c'est la Russie qui devient la puissance phare du Nord. La Russie a acquis des territoires lui donnant accès à la mer Baltique, c'est d'une certaine façon le moment où la Russie rentre dans les affaires européennes. La Russie se rapproche de l'Europe et devient une puissance de premier ordre à partir de 1721. Le traité de Frederiksborg lance une longue période de paix entre la Suède et le Danemark que nous allons voir maintenant.

### **Des rivalités sur fond d'apaisement**

Les rois du Danemark acceptent de ne plus pouvoir récupérer les territoires de l'autre côté du Sund. La souveraineté de la Suède est reconnue et les deux pays ne s'opposent plus au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle. Le Danemark choisit la neutralité dans les conflits européens du XVIII<sup>e</sup> siècle, il ne participe pas à la guerre de Succession d'Autriche au contraire de la Suède et de la Russie qui s'oppose. Cette guerre entre la Suède et la Russie est appelée en Suède « la guerre des chapeaux ». La Suède déclenche cette guerre en 1741 avec l'appui de la France car la Russie est alliée à l'Autriche. Le but des Français et des Suédois est de marcher sur Saint-Pétersbourg et d'organiser un coup d'Etat pour installer un dirigeant plus favorable à leur politique. Le coup d'Etat a bien eu lieu, Anna Leopoldovna la régente de Russie est renversée au profit d'Elizabeth Petrovna mais celle-ci revient sur ses promesses. L'offensive suédoise vers Saint-Pétersbourg est vite contrée par la contre-offensive russe et la Suède capitule le 4 septembre 1742. La Suède doit céder à la Russie une bande de terre en Finlande, la frontière

---

<sup>586</sup>Helle, Astrid, *op. cit.*, p. 77.

<sup>587</sup>*Ibid.*

s'éloigne de Saint-Pétersbourg. Cette guerre met en avant le déclin de la Suède et l'affirmation de la puissance russe. Le Danemark profite de ces guerres pour augmenter son économie, le pays vend des armes, des vaisseaux à la Suède. Même chose pour la guerre de Sept Ans de 1756 à 1763, le Danemark adopte une politique de neutralité mais cette fois la Suède et la Russie sont dans le même camp, celui de la France et de l'Autriche. Cette guerre profite encore à l'économie danoise. Au XVIIIe siècle un dernier conflit a lieu au nord, une guerre suédo-russe de 1788 à 1790 qui n'aboutit à pas grand-chose territorialement parlant. Le Danemark allié à la Russie déclare brièvement la guerre à la Suède avant de se retirer et de se déclarer neutre sous la pression britannique. La Suède et le Danemark ne font pas partie de la première coalition face à la jeune République française. Le début du XIXe siècle sera quant à lui plus agité ce que nous allons voir maintenant dans la dernière partie.

## **Les guerres napoléoniennes : un tournant majeur**

### **La position du Danemark sur l'échiquier européen**

Le Danemark souhaite au départ rester neutre dans les guerres qui animent l'Europe au début du XIXe siècle. Il ne s'engage pas contre ni pour Napoléon dans la seconde coalition. Le but du Danemark est de profiter de ses guerres pour faire marcher son économie comme dans les guerres précédentes. La volonté de garder ses territoires et notamment la Norvège est aussi présente, le Danemark ne peut pas se risquer dans une guerre qui lui ferait perdre des territoires<sup>588</sup>. Mais le Danemark se prépare à la guerre également et met en place une importante flotte maritime. C'est finalement le commerce danois qui va obliger le Danemark à entrer en guerre. Le Danemark revendique sa liberté de commercer notamment dans la mer Baltique. L'Angleterre refuse cette liberté de peur que les navires danois neutres transportent des armes ou des produits stratégiques à la France. Les Anglais se saisissent de nombreux navires danois en mer Baltique pour inspection et sont rendus au Danemark contre rançon<sup>589</sup>. Pour protéger son commerce extérieur florissant, le roi du Danemark décide de pourvoir la flotte commerciale d'une escorte navale. La Suède décida de faire de même, les deux pays anciennement ennemis conclurent une alliance pour organiser des convois commerciaux ensemble et mêler leurs flottes navales. La Russie proposa ensuite en 1800 la création d'une ligue armée des puissances neutres avec donc la Russie, le Danemark, la Suède mais aussi la Prusse pour sauvegarder en commun le droit revendiqué par celle-ci de la liberté de

---

<sup>588</sup>*Ibid.*, p. 110.

<sup>589</sup>*Ibid.*

commerce.<sup>590</sup> C'est en réalité une ligue dirigée contre l'Angleterre car elle est la seule à menacer le commerce. La pression anglaise se fit donc plus forte sur le Danemark, les navires danois furent tous saisis dans les ports britanniques. En plus de cette mesure, l'amirale Nelson se lance dans une expédition punitive contre le Danemark en 1801, nous reviendrons sur la bataille de Copenhague dans la prochaine sous-partie car l'un de nos voyageurs fut témoin de cette bataille. Malgré une belle résistance de la flotte danoise, la victoire revient à l'Angleterre qui obtient la reconnaissance du droit d'inspection des bateaux danois ainsi que de saisir les cargos illégaux. En contrepartie, les navires danois retenus dans les ports anglais furent relâchés<sup>591</sup>. Le Danemark conserva sa neutralité malgré cet événement. En 1805, la troisième coalition est mise en place contre la France à l'initiative de l'Angleterre. La Russie rentre dans la coalition au même titre que la Suède. Seuls la Prusse et le Danemark conservent leurs neutralités. Pas pour longtemps pour la Prusse qui adhère à la quatrième coalition en 1806, cette coalition est un échec, la Prusse et la Russie subissent des revers importants face à la France. Le traité de Tilsit est signé en juillet 1807. Ce traité marque un changement d'alliance, le tsar Alexandre Ier de Russie accepte de s'allier à la France et d'adhérer à un blocus contre l'Angleterre<sup>592</sup>. En contrepartie, la Russie a les mains libres pour s'emparer de la Finlande qui appartient à la Suède. L'Angleterre face à la menace qui pesait sur elle exigea au Danemark qu'il lui livre toute sa flotte maritime pour éviter que Napoléon s'en empare<sup>593</sup>. Le Danemark refusa cette demande, l'Angleterre renouvela l'opération de 1801 en s'attaquant à Copenhague mais cette fois suivie de bombardements pendant trois jours consécutifs qui laissèrent une ville en ruine. La flotte fut capturée par les britanniques. Une défaite importante pour le Danemark qui l'oblige à sortir de sa neutralité, Frédéric VI conclut une alliance avec Napoléon et lance la guerre des canonniers face à l'Angleterre. Cette guerre est un conflit naval opposant les deux pays durant sept ans, malgré quelques petites victoires danoises, la flotte danoise faible depuis l'attaque de Copenhague de 1807 ne peut rien faire face à la flotte anglaise et est complètement détruite. Dans le même temps le Danemark soutient la Russie qui attaqua la Finlande. Les Russes s'emparent de la Finlande contre les Suédois qui ne peuvent rien faire. Mais les changements d'alliances de la Russie aboutiront au fait que le Danemark se trouve dans le camp des vaincus après la bataille de Leipzig en 1813. Ce qui aura des conséquences très importantes.

---

<sup>590</sup>*Ibid.*

<sup>591</sup>*Ibid.*

<sup>592</sup>*Ibid.*, p. 111.

<sup>593</sup>*Ibid.*



## **La prise de Copenhague par les Anglais en 1801 : dans les yeux d'un enfant**

Nous avons vu le contexte historique et les raisons de cette bataille, l'un de nos voyageurs est témoin de celle-ci : le baron Paul-Charles-Amable de Bourgoing. L'homme est né en 1791 est n'a donc que dix ans lors de cette bataille. C'est le fils du diplomate français Jean-François, baron de Bourgoing qui est envoyé à Copenhague comme ambassadeur en 1799. Son fils, né à Hambourg, a grandi en Espagne puis en France, au Danemark et en Suède, résultat des accréditations du père. Lorsque que Jean-François se rend au Danemark en 1800, il laisse son fils à Hambourg qui ne le rejoindra que six mois plus tard. Après le Danemark il se rend en Suède puis rentre en France ensuite. Paul-Charles-Amable s'engage dans l'armée en 1811, il participe à la campagne de Russie en 1812 et à celle d'Allemagne en 1813, puis à celle de France en 1814 où il est gravement blessé à la bataille de Montmirail. Sa carrière militaire s'arrête ici, il rentre ensuite sous la Restauration dans la diplomatie pour suivre les traces de son père. Il est attaché d'ambassade à Berlin, à Munich et à Vienne dû à sa connaissance de la langue allemande et du monde germanique. Il est ensuite premier secrétaire de l'ambassade de France à Saint-Pétersbourg en 1828 au moment de la guerre russo-turc et participe aux combats au côté des Russes. Il est ensuite nommé en Saxe en 1832 puis en Bavière en 1835. En 1849 il est nommé ambassadeur d'Espagne par Louis Napoléon Bonaparte, il revient en 1852 et est élu sénateur. Paul-Charles-Amable de Bourgoing s'éteint à l'âge de 72 ans en 1864 après une vie bien remplie. L'homme a beaucoup voyagé à travers l'Europe de par ses campagnes militaires ainsi que son rôle d'ambassadeur. C'est son neveu, le baron Pierre de Bourgoing, qui publia l'ouvrage qui nous intéresse *Souvenir militaire du Baron de Bourgoing 1791-1815*. Au début de l'ouvrage on retrouve une notice biographique très complète dont nous nous sommes servis pour présenter Paul-Charles-Amable de Bourgoing<sup>594</sup>. Avant de se lancer dans l'exploitation de ce texte, il faut avoir à l'esprit que l'auteur du texte ne l'a pas écrit au moment des faits. L'écriture du manuscrit est postérieure à l'événement qui nous intéresse, l'auteur n'ayant que dix ans au moment des faits. Il est fort possible que les souvenirs du baron de Bourgoing ne soit plus très clairs et pas forcément fidèles à la réalité. Mais un événement comme cela marque une vie, nous allons voir maintenant la prise de Copenhague de 1801 par les Anglais selon la vision d'un enfant de dix ans au moment des faits.

---

<sup>594</sup>Bourgoing, Paul-Charles-Amable, *Souvenirs militaires du baron de Bourgoing 1791-1815*, Paris, Librairie Plon, 1897, p. 16 à 25.

Il considère cet événement comme « bien grave <sup>595</sup> ». Les habitants de Copenhague n'ont eu vent de cette attaque que huit jours avant l'arrivée de la flotte de Nelson à Copenhague. Cette flotte comprend selon Bourgoing vingt vaisseaux de ligne et plusieurs autres vaisseaux de guerre, ce qui correspond à 54 voiles<sup>596</sup>. Il est aussi dit que le Danemark espérait l'aide de la Russie et de la Suède en vertu de l'accord passé en 1800 et de la création de la ligue. La flotte Russe ne put pas venir prise par les glaces dans le nord de la mer Baltique. La flotte suédoise a fait le choix de ne pas venir aider le Danemark et de s'opposer à la puissance anglaise. Dans la journée du 31 mars, la flotte anglaise traverse le détroit du Sund que la forteresse de Kronborg ne peut défendre<sup>597</sup>. La forteresse ainsi que la ville d'Eliseneur ont subi l'attaque des Anglais qui ont envoyé environ 200 bombes. Il décrit ensuite l'attaque sur Copenhague très bien défendue par les batteries danoises, la résistance danoise est mise en avant. Il parle ensuite de sa propre expérience de cet événement, le pensionnat où les jeunes hommes étaient scolarisés comportait beaucoup d'enfants d'officiers de la marine qui combattaient durant cette bataille. Même ses professeurs étaient enrôlés dans la légion pour aller se battre. Les élèves n'ont donc pas eu classe et furent emmenés sur les hauteurs du château de Frederiksberg. De là, Paul-Charles-Amable souligne la vue sur le port de Copenhague et la bataille<sup>598</sup>. Il assiste donc à la bataille aux premières loges comme beaucoup de Danois venus sur les hauteurs pour être hors de portée des canons et voir la bataille. Il souligne le patriotisme danois dans lequel il se reconnaissait face aux Anglais, il parle d'ennemis communs à la France et au Danemark. Paul-Charles-Aimable nous dit que les flottes danoises et anglaises ont fait jeux égaux, que les danois n'ont pas failli et que les deux flottes ont subi de lourdes pertes. L'amiral Nelson aurait reçu l'ordre de se retirer mais aurait continué le combat pour obtenir un armistice qui s'apparente à un succès anglais<sup>599</sup>. Le courage danois est souligné, la défense de Copenhague apparaît comme héroïque face à une puissance normalement plus forte. Il nous dit également que ce sont des événements qui marquent à vie un homme et affiche son soutien au Danemark. Le père de son meilleur ami est décédé dans cette bataille comme un grand nombre de Danois et d'Anglais. L'issue de cette bataille n'est pas forcément négative pour le Danemark contrairement à la bataille de 1807 qui est une victoire anglaise. Les guerres napoléoniennes auront des conséquences très importantes pour le pays, ce que nous allons voir maintenant dans la dernière sous partie.

---

<sup>595</sup>*Ibid.*, p. 42.

<sup>596</sup>*Ibid.*

<sup>597</sup>*Ibid.*, p. 43.

<sup>598</sup>*Ibid.*, p. 45.

<sup>599</sup>*Ibid.*, p. 49.

## **Les conséquences de ces guerres : un affaiblissement pour le pays**

Comme vu précédemment, le Danemark est du côté des perdants à la bataille de Leipzig en 1813. Lors des négociations du congrès de Vienne de 1814 à 1815 il n'est donc pas en position de force. Nous avons vu que la Suède a perdu la Finlande au profit de la Russie, mais ces deux nations sont du côté des vainqueurs. En compensation de la Finlande, la Suède va recevoir la Norvège de la part du congrès de Vienne au détriment du Danemark. Le Danemark perd sa plus importante possession. En plus de cette perte, la guerre a entraîné d'énormes dépenses ainsi qu'une inflation monétaire qui aboutirent à la banqueroute totale de l'Etat danois<sup>600</sup>. Le blocus continental organisé par les Anglais avait porté un coup très dur à l'économie nationale, de plus la flotte de guerre a été réduite de moitié par rapport à ce qu'elle comptait au début du siècle<sup>601</sup>. Mais la perte la plus importante resta la Norvège même si le Danemark conserve les dépendances norvégiennes dans l'Atlantique : l'Islande, le Groenland et les Îles Féroé.<sup>602</sup> La Norvège et les Norvégiens ne voulant pas faire partie de la Suède réclamèrent leur indépendance, la constitution de la Norvège libre fut proclamée le 17 mai 1814. Ils demandèrent au prince danois Christian (le futur Christian VIII) de devenir roi car il avait été envoyé comme gouverneur et était populaire. Il accepta et le règne dura trois mois et demi, les grandes puissances et notamment l'Angleterre ne souhaitant pas une Norvège indépendante. La Norvège ne possédant pas de véritable armée ne pouvait s'engager dans un conflit armé avec la Suède du roi Charles XIV Jean né Jean-Baptiste Bernadotte français installé roi par Napoléon mais ayant pris le parti anglais lors des guerres. L'union avec la Suède est donc entérinée avec une large autonomie pour la Norvège mais qui appartient à la Suède<sup>603</sup>.

Le Danemark a donc perdu gros lors des guerres napoléoniennes, le pays est entré d'une certaine façon contre sa volonté dans le conflit. Plus globalement, avant cet épisode, le XVIIIe siècle est un siècle sans véritable conflit pour le pays. De la fin de la grande guerre du nord à l'attaque de Copenhague en 1801 par les Anglais, il se déroule 80 années sans véritable guerre pour le Danemark. L'économie danoise a profité de la politique de neutralité pour se développer la politique extérieure a permis le développement du commerce danois. Malheureusement tous ces efforts et ce modernisme furent réduits à néant au début du XIXe siècle au même titre que la flotte danoise que nos voyageurs trouvaient impressionnante.

---

<sup>600</sup>Helle, Astrid, *op. cit.*, p. 113.

<sup>601</sup>*Ibid.*

<sup>602</sup>*Ibid.*, p. 114.

<sup>603</sup>*Ibid.*, p. 116.



# Conclusion

Nous arrivons maintenant à la fin de notre travail concernant le voyage au Danemark au XVIII<sup>e</sup> siècle, nous avons utilisé quatre parties consacrées : - au voyage en lui-même et aux voyageurs, aux aspects sociétaux, à Copenhague et à la géopolitique danoise.

Ces quatre parties ont permis de mettre en avant le fait que nos voyageurs voient différentes choses au Danemark. La grande majorité de nos voyageurs voyage au Danemark en suivant les préceptes du Grand Tour énoncés par Francis Bacon, c'est en quelque sorte une extension du Grand Tour au Danemark. Les châteaux, les palais, la politique, l'armée sont les sujets de prédilection des voyageurs. Le Grand Tour s'exporte au Danemark, dans l'introduction nous avons présenté le pays comme étant entre Grand Tour et grand nord, après cette étude nous pouvons dire que le voyage au Danemark tient plus du Grand Tour que du Grand Nord et cela pour diverses raisons. Pour celle énoncée un peu plus haut qui concerne les voyageurs qui voyagent de la même façon, mais aussi pour le pays en lui-même. En effet le Danemark est une puissance importante du Nord, la puissance majeure avant la guerre de Trente Ans, c'est un pays développé et qui possède un empire. La Norvège, l'Islande, le Groenland, les Îles Féroé, ainsi que des colonies dans les caraïbes appartiennent au Danemark. Une économie et un commerce danois se mettent en place, nous ne sommes pas dans un pays arriéré. La capitale, Copenhague, apparaît elle aussi comme une ville importante notamment grâce à son port et ses nombreux palais. Toute proportion gardée elle ressemble et s'apparente à une capitale d'un pays d'Europe civilisé.

Il faut nuancer un peu ces propos, tout d'abord nos voyageurs ne se rendent et surtout ne décrivent que Copenhague. L'île de Seeland où se trouve Copenhague est l'endroit le plus riche du Danemark, l'endroit le plus développé au XVIII<sup>e</sup> siècle. La capitale danoise rayonne au sein du pays, au point d'éclipser pratiquement tout le reste. Des endroits au Danemark ne sont visités par aucun de nos voyageurs, c'est le cas de l'extrême nord du Jutland et de la ville aujourd'hui très connue pour son école de peinture : Skagen. Il existe également une multitude d'autres îles, d'autres terres non visitées par nos voyageurs. Le Jutland est la plus grande possession du Danemark à proprement parler mais c'est l'endroit le moins décrit. Qu'en est-il de la société dans cette partie du Danemark ? Comment sont les seigneurs locaux ? Y'a-t-il des palais et d'autres curiosités ? Nous n'avons que très peu d'éléments de réponses au vu du faible nombre de témoignages. Copenhague éclipse tout le reste du

Danemark, et peut apparaître comme l'arbre cachant la forêt. De plus tous nos voyageurs ne voyagent pas de la façon du Grand Tour, certains font tout pour s'en démarquer comme Joseph Marshall qui choisit le pays et le Jutland pour aller là où personne ne va. Il s'intéresse plus à l'agriculture qu'aux palais. C'est une démarche plus qu'originale et cela nous offre un récit plus qu'intéressant. Nathaniel Wraxall écrit qu'il choisit le Danemark pour se démarquer des nombreux récits de voyages en France, en Italie et en Allemagne. Mais paradoxalement, contrairement à Marshall son récit est construit comme s'il voyageait dans le cadre du Grand Tour. Même en cherchant à s'en détacher, d'une certaine façon le Grand Tour influence leur façon de voyager. En plus de Joseph Marshall on retrouve des démarches éloignées du Grand Tour comme les démarches de l'abbé Outhier et de l'abbé Picard. Ces deux voyageurs voyagent à des buts scientifiques, et utilisent le Danemark comme une porte d'entrée vers leurs destinations finales. Il faut simplement retenir que tous les voyageurs n'appliquent pas les préceptes de Bacon pour voyager au Danemark même si la majorité les applique.

L'étude des chemins a permis de mettre en évidence plusieurs routes, il est intéressant de voir qu'une tendance générale s'est vite dégagée. Les voyageurs empruntent les mêmes chemins pour se rendre au Danemark, nous avons donc différentes portes d'entrées, des pôles d'attraction que peuvent être les Provinces-Unies ou Hambourg. La mer du Nord ainsi que la mer Baltique apparaissent pour les voyageurs étrangers comme très dangereuses, mais la mer est aussi le grand avantage du Danemark. Le Danemark peut être considéré comme une nation tournée vers la mer, le port de Copenhague est décrit comme l'un des plus beaux du monde, le commerce est florissant, la flotte navale importante et surtout le Danemark est le maître des détroits. C'est le plus grand avantage du pays que de maîtriser ces détroits qui lui permettent une source de revenus importante ainsi qu'un grand prestige.

Le choix de la période a aussi son importance, le XVIIIe siècle est une période de paix pour le Danemark après les difficultés du XVIIe siècle. Ce dernier fut très dur pour le Danemark qui a perdu des territoires et s'est grandement affaibli. Nous sommes sur le constat de Robert Molesworth en 1692, le Danemark va mal, sa société est en perdition et cela ne peut plus durer. Le contexte général du XVIIIe siècle va permettre au Danemark de se relever, la grande guerre du Nord n'affecte que très peu le pays qui flaire la bonne alliance avec la Russie qui s'impose face à la Suède. Son voisin affaibli et blessé dans son orgueil va adopter une politique belliqueuse pour récupérer des territoires au contraire du Danemark. Cela fut profitable au Danemark qui put se développer au XVIIIe siècle en profitant des

guerres en Europe pour exporter armes de guerre et produits de première nécessité. Les guerres napoléoniennes apparaissent comme un tournant comme nous l'avons vu, le Danemark poussé presque contre sa volonté à la guerre va tout perdre. Son économie devient plus que dans le rouge et la Norvège est perdue. Au cours du XIXe siècle, dans les années 1820 et 1830, le Danemark ne brillait pas par son dynamisme : économiquement et politiquement, le pays semblait se retrouver dans un état de passivité générale après le choc subi en 1814<sup>604</sup>. De plus durant ce siècle, la question de la souveraineté des duchés du Schleswig et du Holstein se pose, ces duchés sont la propriété du royaume du Danemark depuis le Moyen Âge mais sont peuplés en majeure partie d'Allemands. Le nationalisme allemand est en plein essor dans les années 1860 et cela aboutit à la perte des duchés en 1864<sup>605</sup>. En mars 1848 éclate une révolte de la population allemande des duchés à Kiel dans le Holstein. La Prusse décide d'intervenir, ce qui transforma la révolte en une guerre internationale opposant la Prusse et le Danemark. L'Angleterre et la Russie décidèrent de soutenir le Danemark, malgré la victoire prussienne, la Prusse dut se retirer des duchés, en échange dut faire que le Danemark n'annexerait pas le Schleswig qui resterait soumis à la couronne mais avec un statut spécial. La guerre redémarra en 1864, la Prusse voulant prendre le contrôle du port de Kiel. La victoire prussienne fut totale, les autres puissances européennes jugeant ce conflit mineur n'intervinrent pas laissant le Danemark seul. Le traité de Vienne du 30 octobre 1864 enleva au Danemark un tiers de son territoire ainsi que les deux cinquièmes de sa population. Les duchés étaient intégrés dans la Prusse de Bismarck puis après 1871 dans l'Empire allemand<sup>606</sup>. C'est une défaite très importante pour le Danemark qui montre la faible puissance du pays face à ses voisins et notamment son voisin germanique. Pendant la Grande Guerre, le Danemark choisit la neutralité souhaitant rester à l'écart et ne pas subir de dégâts. Cette neutralité danoise profita surtout à l'Allemagne qui grâce à elle continua de recevoir des approvisionnements que le blocus lui interdisait d'importer<sup>607</sup>. L'économie danoise prospéra grâce à cette neutralité. La fin de la guerre et la défaite allemande permirent au Danemark de récupérer le nord du Schleswig et d'établir sa frontière actuelle.

Pour terminer notre travail, nous pouvons dire que le Danemark est aujourd'hui un pays assez méconnu en France, seule la ville de Copenhague possède une réelle renommée internationale, peu de gens peuvent citer une autre ville du pays. Cela se ressent dans

---

<sup>604</sup>Helle, Astrid, *op. cit.*, p. 113.

<sup>605</sup>*Ibid.*, p. 116.

<sup>606</sup>*Ibid.*, p. 121.

<sup>607</sup>*Ibid.*, p. 159.

l'historiographie, peu d'ouvrages en langue française traitent du Danemark, et encore moins des voyages au Danemark. Pourtant nous avons pu voir que les relations avec la France ont souvent été bonnes, les rois danois ont voyagé en France, des artistes français se sont rendus au Danemark. La France a inspiré le Danemark au cours de l'histoire mais elle s'est peu intéressée à lui. Pourtant le Danemark a beaucoup de choses à nous offrir aussi bien touristiquement, des palais de Copenhague aux dunes de sables de l'ouest du Jutland en passant par Skagen où la mer Baltique rencontre la mer du Nord. Mais également économiquement et socialement, la société danoise est une société respectueuse où l'on ne met pas de cadenas à sa bicyclette, où l'on ne ferme pas sa maison à clef, où le chômage est à quatre pourcent, où les étudiants danois reçoivent 800 euros par mois pour étudier sans distinction sociale. De plus le Danemark est le pays où les gens sont le plus heureux du monde<sup>608</sup>.

---

<sup>608</sup>D'après un classement mis en place par l'ONU.



# Sources

BOURGOING, Paul-Charles-Amable, *Souvenirs militaires du baron de Bourgoing 1791-1815*, Paris, Librairie Plon, 1897.

CARACCIOLI, Louis *Voyage de la raison en Europe, par l'auteur des Lettres récréatives*, Compiègne, Chez Louis Bertrand, 1772.

CARR John, *L'été du Nord ou voyage autour de la Baltique par le Danemarck, la Suède, la Russie et partie de l'Allemagne, dans l'année 1804* vol 1, Paris, Chaumerot, 1808.

COXE William, *Nouveau voyage en Danemark, Suède, Russie, Pologne et dans le Jutland, la Norwège, la Livonie, le duché de Curlande et la Prusse*, Volland, 1791.

DE KERGUELEN TREMAREC Yves Joseph, *Relation d'un voyage dans la mer du Nord, aux côtes d'Islande du Groenland, de Ferro, de Schettland, des Orcades et de Norwège ; fait en 1767 et 1768*, Paris, Prault, 1771.

DELAPORTE Abbé *Le voyageur françois ou la connaissance de l'Ancien et du Nouveau Monde*, Tome 21, Paris, Chez L. Cellot, 1781.

DIDEROT, Denis, D'ALEMBERT, Jean le Rond, *Encyclopédie, ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*, 17 vol. de texte et 11 vol. de planches, Paris, 1751-1772, rééd. fac sim., 35 vol., Stuttgart, 1966-1967.

FOLLIGNY Guillaume Louis Alexandre de Bordes, *Journal de la Campagne de Suède et de Danemark 18 Mai- 24 septembre 1739, par le chevalier de Folligny, Capitaine de Vaisseau*, Caen, imprimerie Charles Valin, 19004, 1<sup>er</sup> Ed. non connue.

FORTIA DE PILES Alphonse, BOISGELIN DE KERDU, Pierre-Marie-Louis de, *Voyage de deux Français en Allemagne, Danemark, Suède, Russie et Pologne, fait en 1790-1792*, Paris, Desenne, 1796.

JOUVIN DE ROCHEFORT, Albert *Le voyage en Europe où sont les voyages de France, d'Italie et de Malthe, d'Espagne et de Portugal, des Pays Bas, d'Allemagne et de Pologne, d'Angleterre, de Danemark et de Suède*, Paris, Chez Claude Barbin, 1672.

LA COMBE DE VRIGNY Jacques-Philippe, *Relation en forme de journal, d'un voyage fait en Danemarc*, Rotterdam, Abraham Acher, 1707.

LA TOCNAYE, Jacques-Louis de, *Promenade d'un français en Suède et en Norwège*, Paris, FB Edition, 2015, 1<sup>er</sup> éd., 1800.

LAHONTAN Louis Armand de Lom d'Arce, baron de, *Dialogues de M. le Baron de La Hontan et d'un sauvage dans l'Amérique, contenant une description exacte des moeurs et coutumes de ces peuples sauvages, avec les voiajes du même en Portugal et en Danemarc*, Amsterdam, Chez la Veuve de Boeteman, 1704.

MARSHALL Joseph *Voyages dans la partie septentrionale de l'Europe* 1776, Paris, Chez Dorez, 1776.

MOLESWORTH Robert, *Mémoire de M. Molesworth envoyé de sa majesté britannique a la cour de Dannemarc l'an 1692*, Nancy, Chez L'Imprimeur, 1694.

OUTHIER, Reginald, *Journal d'un voyage au nord, en 1736 et 1737. Par M Outhier, pretre du diocese de Besancon. Correspondant de l'académie des sciences*, Paris, Chez Piget, 1744.

PICARD, Jean, *Voyage d'Uranibourg ou observation faites en Dannemarck par monsieur Picard de l'académie royale des sciences*, Paris, imprimerie Royale, 1680.

REGNARD Jean-François *Voyage de Regnard en Flandre, en Hollande, en Danemark et en Suede* , Paris, A. Lemerre, 1874, 1<sup>er</sup> ed. 1730.

SHAKESPEARE William, *Hamlet*, Montreuil, Éd. Théâtrales, 2010, texte original 1603.

SWINTON Andrew *Voyages en Norwege, en Danemarck, et en Russie dans les années 1788, 1789, 1790 et 1791*, Paris, Chez F. Josse, 1798.

WOLLSTONECRAFT Mary, *Lettres de Scandinavie*, Aix en Provence, Presses universitaires de Provence, 2013, 1<sup>er</sup> Ed. 1796.

WRAXALL, Nathaniel –Will, *Voyage au nord de l'Europe, particulièrement à Copenhague, Stockholm et Petersbourg* 1774, Rotterdam, J. Bronkhorst, 1777.

## Tableau récapitulatif des voyageurs

Nom	Nationalité	Date de naissance / décès	Date de Voyage	Date d'écriture	Date de publication
BOURGOING, Paul-Charles-Amable	Française	1791 / 1864	1801-1802	1840-50 ?	1897
CARACCIOLI, Louis	Française	1719/ 1803	?	?	1772
CARR John	Anglaise	1772 / 1832	1804	1804	1808
COXE William	Anglaise	1748 / 1828	1784	1784 ?	1791
DELAPORTE Abbé	Française	1714 / 1779	>1750 ?	?	1781
FOLLIGNY Guillaume Louis Alexandre de Bordes	Française	1705 ?	1739	1739	?
FORTIA DE PILES Alphonse, BOISGELIN DE KERDU, Pierre-Marie-Louis	Française	1758 / 1826 1758 / 1816	1790-92	1790-92	1796
JOUVIN DE ROCHEFORT, Albert	Française	1640 / 1710	?	?	1672
KERGUELEN de TREMAREC Yves Joseph de	Française	1734 / 1797	1767/68	1767 /68	1771
LA COMBE DE VRIGNY Jacques-Philippe	Française ?	?	1702	>1702	1707
LA TOCNAYE, Jacques-Louis de	Française	1767 / 1823	>1792	>1792	1800
LAHONTAN Louis Armand de Lom d'Arce	Française	1666 / 1716	>1695	>1695	1704
MARSHALL Joseph	Anglaise	?	>1760	>1760	1776
MOLESWORTH Robert	Anglaise	1656 / 1725	1792	1792	1794
OUTHIER, Reginald	Française	1694 / 1744	1736-37	1736-37 ?	1744
PICARD, Jean	Française	1620 / 1682	1671	1671	1680
REGNARD Jean-François	Française	1645 / 1709	1681	1681	1730
SWINTON Andrew	Anglaise	?	1788-89-90-91	>1791	1798
WOLLSTONECRAFT Mary	Anglaise	1759 / 1797	1790	1790	1796
WRAXALL, Nathaniel –Will	Anglaise	1751 / 1831	1774	1775-6 ?	1777

# Bibliographie

Acerra Martine, Zysberg André, *L'essor des marines de guerre européennes : 1680-1790* ; Paris, éditions SEDES, coll. « Regards sur l'histoire », 1997

Alexandersson, Gunnar, *Les pays du Nord*, Paris, Presses universitaires de France, 1971.

Battail, Jean-François, Boyer Régis, Fournier Vincent, *Les sociétés scandinaves de la Réforme à nos jours* , Paris, Presses Universitaires de France, 1992.

Bauduin, Pierre, *Le monde franc et les Vikings : VIIIe-Xe siècle*, Paris, Albin Michel, DL 2009.

Beaurepaire, Pierre-Yves, *Le mythe de l'Europe française au XVIIIe siècle : diplomatie, culture et sociabilités au temps des Lumières*, Paris, Editions Autrement, 2007.

Belhoste, Bruno, *Histoire de la science moderne : de la Renaissance aux Lumières*, Paris, Armand Colin, 2016.

Bell, David Avrom, *La première guerre totale : l'Europe de Napoléon et la naissance de la guerre moderne*, Seyssel (Haute-Savoie), Champ Vallon, 2010.

Bély Lucien, *Les Relations internationales en Europe – XVIIe-XVIIIe siècle*, Paris, PUF, coll. « Thémis/Histoire », 1992.

Bély, Lucien, dir., *Le voyage à l'époque moderne*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2004.

Benedict Philip, Daussy Hugues, Léchet Pierre-Olivier, *L'identité huguenote faire mémoire et écrire l'histoire (XVIe-XXIe siècle)*, Genève, Librairie Droz, 2014.

Bérenger Yves, *Voyages voyageurs et récits imprimés de voyage français dans le nord scandinave au dix-septième et dix-huitième siècle*, thèse d'histoire multigr., Paris, Université Paris-Sorbonne, 2003.

Bertrand, Anne-Marie, *Les bibliothèques*, Paris, Editions La Découvertes, 1998.

Bertrand, Joseph, *Les fondateurs de l'astronomie moderne : Copernic - Tycho Brahé - Képler - Galilée – Newton*, Paris, J. Hetzel, 1865.

Bideaux, Michel, *Européens en voyage ( 1500-1800 ) une anthologie*, Paris, Presses de l'Université de Paris-Sorbonne, 2012.

Billeskov-Jansen, Janus, *Holberg et la Pensée française au XVIIIe siècle*, Strasbourg, Bulletin de la Faculté de Lettres de Strasbourg, 1956.

Birnstiel Eckart, Bernat Chrystel, *La diaspora huguenote : les réfugiés protestants de France et leur dispersion dans le monde (XVIe-XVIIIe siècles)*, Paris, Honoré Champion, 2001.

- Black Jeremy, *The British abroad : the grand tour in the eighteenth century*, New York, Sutton publishing, 1997.
- Bois, Jean-Pierre, *L'Europe à l'époque moderne : origines, utopies et réalités de l'idée d'Europe, XVIe-XVIIIe siècle*, Paris, A. Colin, 2013.
- Bord, Christophe, *Les langues scandinaves*, Paris, Presses universitaires de France, DL 2001.
- Bourguinat, Nicolas, dir., *Voyageuses dans l'Europe des confins XVIIIe-XXe siècles*, Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2014.
- Boutier, Jean, « Le grand tour : une pratique d'éducation des noblesses européennes (XVIe-XVIIIe siècles) ». *Le voyage à l'époque moderne*, n27, Presses de l'Université de Paris Sorbonne. 7-21, Cahiers de l'Association des Historiens modernistes des Universités, 2004.
- Boyer, Régis, *Les Vikings : 800-1050*, Paris, Hachette littératures, 2003.
- Carile, Paolo, *Huguenots sans frontières : voyage et écriture à la Renaissance et à l'Age classique*, Paris, Honoré Champion, 2001.
- Chagniot, Jean, *Guerre et société à l'époque moderne*, Paris, Presses universitaires de France, 2001.
- Cottret, Bernard, *Histoire de la réforme protestante : Luther, Calvin, Wesley : XVIe-XVIIIe siècle*, Paris, Perrin, 2001.
- Dictionnaire Larousse en ligne*. Repéré à <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais>
- Delumeau Jean, Wanegffelen Thierry, *Naissance et affirmation de la Réforme*, Paris, Presses Universitaires de France, 1965.
- Durant, Frédéric, *Histoire de la littérature danoise*, Paris, Aubier- Montaigne, 1967.
- Encyclopaedia Universalis en ligne*. Repéré a <http://www.encyclopaediauniversalis.fr>
- Fournier, Vincent, *Le voyage en Scandinavie : anthologie de voyageurs, 1627-1914*, Paris, R. Laffont, 2001.
- Fumaroli, Marc, *Quand l'Europe parlait français*, Paris, Éd. de Fallois, 2001.
- Gravier, Maurice, *Les Scandinaves : histoire des peuples scandinaves, épanouissement de leurs civilisations des origines à la Réforme*, Paris, Lidis, Turnhout, Brepols, 1984.
- Helle, Astrid, *Histoire du Danemark*, Paris, Hatier, 1992.
- Jeannin, Pierre, *L'Europe du Nord-Ouest et du Nord aux XVIIe et XVIIIe siècles*, Paris, Presses universitaires de France, 1987.
- Jessen, Franz von, *Bibliographie de la littérature française relative au Danemark*, Paris, J. Meynial, 1924.
- Kaufmann, Thomas, *Histoire de la Réformation*, édition française, Genève, Editions Labor et Fides, 2014.
- Kjersgaard, Erik, *Une histoire du Danemark*, Copenhague, Ministère royal des affaires étrangères du Danemark, 1975.

- Krabbe, Ludvig, *Histoire de Danemark : des origines jusqu'à 1945*, Copenhague, E. Munksgaard ; Paris, C. Klincksieck, 1950.
- Léchet, Pierre-Olivier, *La réforme (1517-1564)*, Paris, Presses universitaires de France-Humensis, 2017.
- Magdelaine Michelle, Von Thadden Rudolf, *Le refuge huguenot*, Paris, Armand Colin, 1985.
- Marcil, Yasmine, *La fureur des voyages : les récits de voyage dans la presse périodique (1750-1789)*, Paris, H. Champion, 2006.
- Martin Pierre, Moncond'huy Dominique, *Curiosité et cabinets de curiosités*, Neuilly, Atlante, 2004.
- Mauriès Patrick, *Cabinets de curiosités*, Paris, Gallimard, 2002.
- Modeen, Tore, *Droit du Nord : notes sur le droit public finlandais et scandinave : origine, développement, état actuel*, Paris, Société de législation comparée, DL 2004.
- Nordmann Claude, *Grandeur et liberté de la Suède : 1660-1792*, Paris, Béatrice Nauwelaerts, 1971.
- Pourchasse, Pierrick, « Le dynamisme des petits ports de l'espace baltique au XVIIIe siècle », *Rives méditerranéennes*, 2010, 99-115.
- Pourchasse, Pierrick, Schnakenbourg, Éric, *La France et la Scandinavie aux XVIIe et XVIIIe siècles : aperçu historiographique et tendances actuelles de la recherche*, Paris, A. Colin, 2010.
- Rohrbasser, Jean-Marc. « Le tremblement de terre de Lisbonne : un mal pour un bien ? », *Annales de démographie historique*, vol. 120, no. 2, 2010, pp. 199-216.
- Rying, Bert, Rode, Mikal, *Manuel officiel : Le Danemark*, Copenhague, Ministère des Affaires étrangères, 1972.
- Schilling, Heinz, *Martin Luther : rebelle dans un temps de rupture*, Paris, Salvator, 2014.
- Schnakenbourg, Éric, *La Scandinavie à l'époque moderne : fin XVe - début XIXe siècle*, Paris, Belin, 2010.
- Schnakenbourg, Éric, *Entre la guerre et la paix : neutralité et relations internationales, XVIIe-XVIIIe siècles*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2013.
- Schnakenbourg, Eric, dir., *Figures du Nord : Scandinavie, Groenland, Sibérie : perceptions et représentations des espaces septentrionaux du Moyen Âge au XVIIIe siècle*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2012.
- Thoren, Victor E., *The lord of Uraniborg: A biography of Tycho Brahe*, Cambridge, Cambridge University Press, 1990.
- Viala Alain, *Histoire du théâtre*, Paris, Presses Universitaires de France, 2005.
- Viala Alain, *Le théâtre en France*, Paris, Presses Universitaires de France, 2009.
- Voogd, Christophe de, *Histoire des Pays Bas : des origines à nos jours*, Paris, Fayard, 2003.

Walter, François, *Catastrophes : une histoire culturelle, XVIe-XXIe siècle*, Paris, Ed. du Seuil, 2008.

Yardeni, Myriam, *Le refuge huguenot : assimilation et culture*, Paris, Honoré Champion, 2002.

# Table des illustrations

<i>Figure 1 : Carte de la Scandinavie (sans l'Islande) Source : freeworldmap</i> .....	8
<i>Figure 2 : Le Danemark au XVIIIe siècle</i> .....	10
<i>Figure 3 : La mer du Nord depuis la côte ouest du Jutland : un des chemins pour se rendre au Danemark</i> .....	16
<i>Figure 4 : Le Grand Tour dans le monde germanique</i> .....	18
<i>Figure 5 : Carte des destinations des voyageurs après le Danemark</i> .....	32
<i>Figure 6 : Répartition des voyages au Danemark</i> .....	34
<i>Figure 7 : Le voyage de Joseph Marshall</i> .....	37
<i>Figure 8: L'Elbe à Aken (Saxe-Anhalt)</i> .....	43
<i>Figure 9 : Skagen : la rencontre entre la mer du Nord et la mer Baltique</i> .....	46
<i>Figure 10 : Carte des routes du Danemark</i> .....	50
<i>Figure 11 : La statue équestre de Frédéric V roi de Danemark roi de 1723 à 1766, Amalienborg Copenhague</i> .....	56
<i>Figure 12 : Gammel Estrup : manoir de style hollandais de la Renaissance situé dans le Jutland près de Randers</i> .....	73
<i>Figure 13 : Lieu de la rencontre entre Marshall et le comte de Roncellen</i> .....	83
<i>Figure 14 : La cathédrale de Roskilde aujourd'hui</i> .....	99
<i>Figure 15 : Les pierres de Jelling aujourd'hui</i> .....	100
<i>Figure 16: Copenhague au XVIIIe siècle</i> .....	103
<i>Figure 17 : Le château de Rosenborg aujourd'hui</i> .....	110
<i>Figure 18 : Fredriskborg aujourd'hui</i> .....	114
<i>Figure 19 : Buste de Tycho Brahe à Copenhague aujourd'hui</i> .....	122
<i>Figure 20 : La tour astronomique aujourd'hui</i> .....	126
<i>Figure 21 : Le Kommandantgården faisant partie de la citadelle du Kastellet à Copenhague</i> .....	136
<i>Figure 22 : le détroit du Sund à Elseneur</i> .....	142
<i>Figure 23: Le château de Kronborg</i> .....	146
<i>Figure 24 : Le quartier de Nyboder à Copenhague aujourd'hui</i> .....	155



# Table des matières

Remerciements .....	4
Sommaire .....	5
Table des abréviations.....	6
Introduction.....	7
Partie 1 : Le voyage avant le Danemark .....	16
Chapitre 1 : Le Voyage au Danemark : entre Grand Tour et aventure.....	17
L’art de voyager au XVIIIe siècle.....	17
Les buts des voyageurs de notre corpus .....	24
Le Danemark et Copenhague inscrits dans un tour du Nord .....	30
Chapitre 2 Sur les chemins du Danemark .....	38
Les portes grandes portes d’entrée .....	38
Des routes ensuite différentes .....	45
Les difficultés du voyage en Danemark.....	50
Partie 2 : Les aspects sociétaux : au cœur de la vision des voyageurs.....	56
Chapitre 3 : Le roi et la société danoise selon les voyageurs .....	57
Le roi et la cour .....	57
La société danoise .....	64
L’influence étrangère .....	68
Chapitre 4 : Agriculture, commerce et manufacture danoise.....	74
L’état de la société danoise à la fin du XVIIe et à la fin du XVIIIe siècle .....	74
L’évolution pour le domaine agricole au XVIIIe siècle.....	78
Le commerce et les manufactures danoises .....	83
Chapitre 5 : La religion et l’histoire au Danemark : objets d’attention.....	88
Un pays luthérien .....	88
Une liberté de culte pour les étrangers .....	94
L’histoire du Danemark .....	97
Partie 3 : Copenhague ou la centralité danoise : une ville aux multiples facettes .....	102
Chapitre 6 : Copenhague et Seeland : au cœur du Danemark.....	103
Une ville qui impressionne .....	103
Les palais royaux.....	108

Une ville en mutation .....	114
Chapitre 7 : Copenhague ville de science et d'arts .....	120
Tycho Brahe et l'astronomie danoise.....	120
Une ville où la science et les arts se développent.....	126
L'influence du pouvoir royal sur la vie culturelle .....	130
Partie 4 : La puissance politique et militaire du Danemark : une source d'intérêts pour les voyageurs .....	135
Chapitre 8 : Les détroits : source de richesse et de puissance du Danemark.....	136
Les trois détroits et leurs traversées.....	136
Un contrôle bien mis en place.....	142
Un péage qui rapporte .....	146
Chapitre 9 : L'aspect militaire : les guerres et la géopolitique danoise .....	150
L'armée danoise selon les récits de voyages.....	150
La longue rivalité avec la Suède .....	155
Les guerres napoléoniennes : un tournant majeur .....	158
Conclusion .....	164
Sources .....	168
Tableau récapitulatif des voyageurs .....	170
Bibliographie.....	171
Table des illustrations.....	175
Table des matières .....	176

# Résumé

Ce mémoire s'intéresse aux voyages au Danemark au XVIIIe siècle. Ces voyages sont effectués par des voyageurs français et anglais. Quelles sont leurs buts en se rendant au Danemark ? Pourquoi voyagent-ils au Danemark ? Le Danemark se situe entre deux mondes, l'Europe civilisée caractérisée par le Grand Tour qui passe par le monde germanique, et le grand Nord, l'inconnu où peu de gens s'aventurent. Cette place intermédiaire en fait souvent un pays ignoré par l'historiographie du voyage, peu de voyageurs se rendent au Danemark qui n'intéresse pas grand monde. C'est au XVIIIe siècle un pays mineur à la faible puissance comparé à la France et à l'Angleterre. Pourtant le Danemark possède un empire dans le monde entier, la Norvège, l'Islande, le Groenland, une île dans les caraïbes, des comptoirs en Afrique et en Inde appartiennent à la couronne danoise. Bien que peu fréquenté, le Danemark attire quand même certains voyageurs, à travers 20 relations de voyages, nous regardons ce qui intéresse les voyageurs dans ce pays. Ces textes nous donnent également des indications sur l'état du pays, son fonctionnement, sa population, son armée etc. Ce mémoire dresse un portrait du Danemark au XVIIIe siècle selon les voyageurs étrangers.

This dissertation is about the travels in Denmark during the 18th century. These travels are made by French and English travelers. What were their purposes when they traveled to Denmark? Why travel to Denmark? The country is between two worlds: the civilized Europe, where people travel for the Grand Tour - the German space, for instance, - and the North of Europe existing of some unknown places where almost nobody travel. This intermediary spot makes Denmark ignored by the historiography of traveling: not a lot of travelers went to Denmark or cared about the country. During the 18th century, it was a little country with not a lot of power compared to France or England. But Denmark had an empire all around the world: Norway, Island, Greenland, an island in Caribbean Sea as well as some places in Africa and in India belonged to Denmark. Also if not a lot of travelers went to Denmark, with 20 sources of travelers we look at what were the most interesting things to see in the country in the north. These sources also give us some indications about how the country was, how it worked, its population, its army, its advantages etc. This dissertation gives a portrait of Denmark during the 18th century by the views of foreign travelers

# Mots clés

Voyage

Danemark

Lumières

Scandinavie

XVIIIe siècle

Europe du Nord

Travel

Denmark

Enlightenment

Scandinavia

18th century

North of Europe