

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 68 (1923)
Heft: 11

Artikel: La guerre Gréco-Turque de 1897
Autor: Rambert, Louis
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-340696>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

La guerre Gréco-Turque de 1897.

Les pages qu'on va lire sont de feu M. Louis Rambert, au début de sa carrière avocat à Lausanne, frère de l'écrivain et poète vaudois Eugène Rambert. Elles sont extraites d'un journal intime entièrement inédit qu'il écrivit, à intervalles irréguliers, au temps qu'il exerçait à Constantinople les fonctions de caractère international auxquelles l'avaient désigné son admirable intelligence, son inlassable activité et sa haute compétence juridique et financière. On sait qu'il les exerça pendant près de trente années, et que, pendant la guerre européenne, âgé de près de 80 ans, il remplissait encore les fonctions d'administrateur-délégué du Conseil d'administration de la Régie ottomane des tabacs dont il avait été le directeur général pendant dix ans.

Venu à Constantinople pour diriger des administrations de chemins de fer, il avait été choisi, en 1891, par les groupes financiers français qui se proposaient de construire la ligne de jonction Salonique-Constantinople. Cette ligne a joué un rôle décisif lors de la guerre de Thessalie, ce que Rambert fait ressortir de façon fort intéressante dans le fragment que nous publions.

Nous prenons l'affaire dès les débuts, c'est-à-dire depuis l'insurrection crétoise, parce que les notes de Rambert fournissent sur les dessous de la politique dans le Proche Orient, des indications qui ne sont pas étrangères absolument aux événements dont la dernière guerre est issue.

10 *janvier* 1897. L'hiver s'est écoulé sans apporter aucun événement qui mérite d'être noté. Les ambassades des grandes puissances se sont organisées en comité secret, préparant un plan de réformes à imposer à la Turquie. Les cabinets européens se sont constitués en une sorte de fédération qui a pour but d'imposer la paix à l'Europe entière. On appelle cela le « concert européen ».

En réalité, on fait une première expérience de la situation créée en Europe par l'organisation des nations armées. La guerre est devenue une chose si redoutable que personne n'ose la provoquer. Toutes les passions, toutes les méfiances, toutes les convoitises sont en éveil à l'occasion de la question d'Orient, mais la peur de la guerre générale arrête tous les gouvernements et fait naître cette idée bizarre du concert européen, de l'entente et de l'action commune, harmonieuse et pacifique.

Il est entendu qu'aucune puissance ne fera un acte quelconque sans que toutes soient d'accord ; ce qui a pour résultat singulier qu'une seule puissance peut empêcher l'accord de se produire sur un objet déterminé. Si, par hasard, les cabinets européens tombaient d'accord pour adopter un programme d'action, encore faudrait-il renouveler l'entente pour chaque détail d'exécution. Et comme les événements marchent, on est parfaitement sûr d'être toujours trop tard, quoi qu'il arrive.

La situation de fait est la suivante :

Des désordres se sont produits dans l'île de Crète ; les Grecs y ont débarqué des troupes à la tête desquelles le colonel Vassos, et ils entendent, sous prétexte de protection des chrétiens, annexer l'île de Crète à la Grèce.

Les puissances ont envoyé des flottes considérables en Crète ; et comme elles ont proclamé que la base fondamentale du concert européen est l'intégrité de l'empire ottoman, elles n'admettent pas l'annexion à la Grèce, de peur d'éveiller les appétits des Etats des Balkans sur la Macédoine. Elles admettent en revanche que l'île de Crète soit organisée comme un Etat autonome, sous la suzeraineté du sultan, ce qui est illogique, car l'autonomie de la Crète est déjà un démembrement de l'empire ottoman, et il n'y a pas de raison pour que d'autres îles de l'archipel, ou même la Macédoine, ne revendiquent pas la même autonomie en s'appuyant sur le même antécédent.

Quoi qu'il en soit, les puissances sont tombées d'accord pour refuser d'admettre l'annexion à la Grèce et elles prennent les mesures nécessaires pour empêcher l'accomplissement de ce projet.

L'île de Crète est bloquée par les flottes européennes. Divers personnages sont partis pour rétablir l'ordre dans l'île et y créer une police, une justice et une organisation administrative : MM. Gazay, consul général de France, Vialar, attaché militaire à l'ambassade française, Peschkof, attaché militaire à l'ambassade de Russie, et d'autres. Le gouvernement ottoman y a envoyé Chereffedine pacha, officier d'état-major, un de nos bons amis, esprit conciliant.

Le padischah semble prendre son parti de renoncer à ses droits de souveraineté sur cette île de malheur qui se révolte périodiquement, qui ne rapporte rien au trésor, qui coûte au contraire chaque année des sommes importantes.

Je me suis accordé le plaisir de réunir et de rapporter, à l'usage de M. Cambon¹, quelques passages de l'épître à Tite, dans laquelle saint Paul signale déjà le caractère insupportable des Crétois, « ces menteurs, ces ventres paresseux, » comme dit avec raison un de leurs prophètes, « qui ont besoin qu'on les admoneste vertement, qu'on leur recommande d'être soumis aux autorités et aux princes de ce monde ». J'ai soumis à M. Cambon l'idée de copier quelques versets de cette épître et de les envoyer tels quels à son agent, M. Vialar, en guise d'instructions !

Les troubles de Crète continuent cependant ; les Crétois chrétiens sont d'accord avec les Grecs et entendent qu'on les laisse libres de décider eux-mêmes de leur destinée. Ils se sont mis ouvertement en insurrection contre l'Europe coalisée aussi bien que contre l'autorité du sultan. Les chrétiens se sont retirés dans les montagnes ou réfugiés en Grèce. Les musulmans, au contraire, se sont massés dans les villes, à La Canée et ailleurs, où ils occupent les maisons des chrétiens sous la protection des flottes des puissances.

Du 14 janvier. Pendant que la situation se complique en Crète, les diplomates de Constantinople continuent leur double jeu, qui consiste d'une part à empêcher la Grèce et les Etats des Balkans de se livrer à des actes d'hostilité, d'autre part, à imposer à l'empire turc des réformes dont on élabore mystérieusement le programme. Les ambassadeurs de Russie, d'Allemagne, d'Autriche, de France, d'Angleterre et d'Italie

¹ Ambassadeur de France.

se réunissent plusieurs jours par semaine pour discuter un projet de réformes commun. Ils n'admettent personne dans leurs conférences et refusent toute communication quelconque à ce sujet, soit au palais, soit au public. Il s'établit des légendes extraordinaires autour de ce mystère qui dure trop longtemps. Sa Majesté se livre à toutes les intrigues pour pénétrer le secret et le public s'attend à des révélations qui éclateront un jour et changeront la face des choses...

Du 15 février.... La question crêtoise est devenue fort embarrassante. Le colonel Vassos continue à tenir campagne et à gouverner l'île. La population refuse l'autonomie que lui apportent les puissances européennes et réclame à grands cris l'annexion à la Grèce. Le gouvernement grec la soutient et résiste ouvertement au concert européen. Les escadres bloquent la Crète, mais n'arrivent pas à empêcher le ravitaillement des insurgés et des troupes du colonel Vassos. Elles protègent les villes du littoral, habitées par les musulmans qui s'y sont réfugiés, et empêchent, même à coups de canon, les attaques des insurgés ; en sorte qu'elles agissent, de fait, comme alliées des musulmans contre les chrétiens.

Le gouvernement et les Chambres grecs s'agitent beaucoup et on ne sait trop ce qui va sortir de là.

Du 15 mars. Le gouvernement mobilise une armée considérable sur la frontière de Thessalie. L'attitude menaçante des Grecs s'est accentuée ; ils ont concentré des forces militaires en Thessalie et en Epire. Les Turcs, de leur côté, se préparent à la lutte. Depuis le 25 février, de grandes masses de troupes sont transportées d'Asie Mineure à Ismidt. Là, elles s'embarquent sur les navires de la Mashoussé qui les transportent à Rodosto. En une journée de marche, elles atteignent Mouratli, petite station de la compagnie des Orientaux, d'où on les expédie par chemin de fer à Karaferia, la station la plus rapprochée d'Elassona et de la frontière de Thessalie.

Les trains parcourent ainsi plus de 800 kilomètres de chemin de fer à voie unique, empruntant la ligne des Orientaux jusqu'à Feredjik, la ligne de jonction Salonique-Constantinople sur toute sa longueur jusqu'à Salonique, et la ligne de Monastir jusqu'à Karaferia.

C'est une rude épreuve pour la ligne de jonction Salonique-Constantinople dont l'exploitation est organisée de la manière la plus économique pour satisfaire à un trafic d'un train par jour dans chaque direction, produisant une recette de 2500 à 3000 francs par kilomètre.

Du jour au lendemain, sans avertissement, sans plan de mobilisation, sans aucune mesure concertée ou prise d'avance, on nous ordonne de pourvoir au transport de 72 bataillons avec 200 chevaux par bataillon, les munitions, bagages et impédimenta que porte avec elle une armée turque. Les premiers quinze jours ont été très durs. Nous sommes tous sur les dents ; impossible de penser à autre chose et de faire quoi que ce soit d'autre. Il a fallu doubler le personnel, faire venir des mécaniciens de Vienne, de France et de Belgique, augmenter le personnel des gares pour organiser le service de nuit, aussi bien que celui des trains. Les compagnies voisines sont dans le même cas, en sorte qu'on ne trouve plus de personnel dans le pays. Le ministère nous interdit d'en recruter parmi la population d'origine grecque ou chez les Bulgares, Serbes, etc., dont on se méfie.

Avec tout cela, les récriminations habituelles en pareilles matières. Tout incident quelconque, retard de trains, déraillement, dérangement de machines est considéré comme une trahison ou un acte de malveillance ; et chaque jour nous sommes accablés de reproches violents. Les Turcs n'ont aucune idée des exigences d'une exploitation intense de chemin de fer. Ils se sont imaginés qu'il n'y avait qu'à commander pour que les locomotives circulassent toutes seules. Comme ils n'ont rien préparé, tout s'exécute à la diable. Les ordres circulent à Constantinople, à Feredjik, à Andrinople, tous contradictoires et tardifs. Et cependant cela marche tout de même ; on transporte les troupes comme elles viennent et elles finissent par arriver à destination. D'ailleurs leur concentration dans les ports de la mer de Marmara se fait avec une rapidité étonnante. Les rédifs (réserves) d'Asie Mineure affluent à Ismidt et en très peu de jours les 72 bataillons nous sont arrivés, occasionnant des encombrements momentanés qui finissent par se dissiper.

Du 12 avril. Les transports de troupes ont diminué. La guerre n'est pas déclarée, mais les armées sont à la frontière. On annonce de temps en temps des escarmouches et la situation est fort tendue. Les puissances européennes continuent le rôle ridicule qu'elles ont adopté ; elles contemplent les événements. L'empereur d'Allemagne avait proposé d'envoyer les escadres des puissances au Pirée pour imposer au gouvernement grec la volonté de l'Europe. Son conseil n'ayant pas été suivi, il a cessé de participer aux manifestations puériles du concert européen autour de la Crète.

Quoi qu'il en soit, nous avons un moment de répit dans nos transports et j'en profite pour aller faire une promenade à Brousse pendant les fêtes de Pâques.

Du 19 avril. Je suis rentré de Brousse aujourd'hui après un intéressant voyage. La traversée sur mer est une corvée à cause des bateaux infects de la Mashoussé, la seule compagnie qui fasse le service de Moudania. Brousse est dans une situation pittoresque et charmante au pied de la chaîne de l'Olympe. Ses maisons et ses mosquées dorment dans la verdure, dominées par un rocher à pic, d'anciennes fortifications et de grands édifices militaires. Des eaux jaillissantes, des cultures, de l'industrie, des mosquées qui ont conservé leurs décorations artistiques de vieilles faïences bleues et vertes. En un mot, une ville originale. C'est une autre Turquie que celle des côtes d'Europe.

A mon retour, je suis surpris de débarquer devant la Corne d'Or au milieu de mesures de police nouvelles, et j'apprends que depuis hier, 17, la guerre est déclarée. On parle déjà de combats livrés dans les vallées qui débouchent sur Tirnovo et dans les plaines de la Thessalie. Pour tout le monde, l'issue de la lutte n'est pas douteuse, la disproportion des forces est trop grande. — Cependant mon vieil excentrique d'ami, le Dr Plessa, Grec d'origine et de sympathie, prédit l'écrasement de l'armée turque, qui n'est que la force brutale, par les troupes grecques, c'est-à-dire le patriotisme intelligent. Il n'est pas commode de discuter avec lui. Il possède seul certains tuyaux diplomatiques et connaît d'avance toutes les surprises que nous ménage l'avenir !

Du 28 avril. Nous avons passé par des émotions variées. Après les récits de victoires, de combats corps à corps, d'enlèvement de positions, le général en chef a tout à coup cessé de donner signe de vie, et les bruits les plus alarmants ont circulé autour de nous. Les Grecs avaient repris l'offensive et avaient remporté des succès marqués. Edhem pacha lui-même était tué, ou blessé, ou prisonnier. On expédie en toute hâte sur le théâtre de la guerre le Ghazi Osman pacha, et on commence à se demander ce qui adviendra des chrétiens de la capitale si l'armée turque est réellement battue.

Du 20 mai. Je n'ai pas pu suivre les péripéties de la lutte dans ces notes rapides. Les transports militaires ont naturellement repris de plus belle, et j'ai été surchargé de besogne.

Les victoires des Turcs se sont accentuées ; ils ont pris Tirnovo, puis Larissa, puis Pharsale, et avant-hier Domokos ; ils ont entre les mains toute la Thessalie.

Les cabinets et les diplomates se sont remis en mouvement. Les Grecs ont sollicité la médiation de l'Europe, et sur une dépêche personnelle du tzar, extrêmement flatteuse pour le sultan, ce dernier a accepté un armistice qui sera, je l'espère, le prélude de la paix.

Pendant tout ce temps, nous avons transporté autant que nous avons pu, des soldats, des munitions, des chevaux, des vivres. Nous en sommes aujourd'hui à environ 112 000 hommes, 22 000 chevaux et le reste à l'avenant ; 12 bataillons attendent encore à Rodosto et à Ismidt. C'est l'affaire de 3 ou 4 jours.

En somme, la mobilisation de l'armée s'est faite d'une manière étonnamment rapide, jusqu'aux divers ports de la mer de Marmara ou de la mer Noire. Depuis là, rien n'était prévu par le génie militaire pour le transport par chemin de fer et personne ne se faisait la moindre idée des obstacles résultant de la voie unique, sur une pareille longueur, des croisements et surtout des rampes, sans parler des caprices phénoménaux de l'administration militaire. C'est ainsi qu'entre Feredjik et Bodoma il existe deux lignes, l'une de plaine passant par Dédéagatsch, une autre de montagne avec un profil accidenté et des rampes de 25 %, l'une et l'autre de longueur égale. Le ministère, dès le 25 février, a ordonné un itinéraire passant

par la ligne de montagne et excluant la ligne de plaine. En vain, nous nous sommes récriés, avons démontré l'absurdité de cette décision, la prolongation de durée de la mobilisation. Impossible de faire revenir l'autorité de sa décision stupide. On avait soumis l'itinéraire à Sa Majesté en lui faisant croire qu'il fallait éviter la ligne de plaine qui se rapproche de la mer et pourrait être menacée par les navires de guerre ennemis. Sa Majesté, touchée de la sollicitude de son ministre pour la sécurité de ses soldats, avait sanctionné l'itinéraire par iradé. Impossible d'y revenir ; il aurait fallu exposer à S. M. qu'on s'était trompé, que le danger était imaginaire et que la touchante sollicitude affectée pour les troupes n'était que de la pose, aveux qui auraient pu avoir de graves conséquences. Donc, nos locomotives ont dû s'escrimer à gravir les rampes de ces 39 kilomètres avec des demi-trains de 20 à 28 wagons, à double traction. La mobilisation tout entière en a été retardée de près d'un tiers.

Tout cela a été semé d'incidents comiques. Je lis dans une feuille de route d'un train de soldats : stations de Okdjilar, arrêt de 10 minutes ordonné par Son Excellence le pacha qui a voulu fumer son narghilé !

Ailleurs des officiers montent sur la locomotive, maltraitent et blessent gravement le mécanicien et le chauffeur, parce que le train stoppe trop longtemps à leur gré dans un croisement, attendant un autre train venant en sens contraire. Ils sont convaincus que le mécanicien est d'accord avec l'ennemi.

Un autre jour, le maréchal commandant le 2^e corps d'armée Kiazim pacha ordonne subitement qu'on lui prépare un train spécial dont il n'indique pas la destination, et à 1 heure du matin, il part lui-même avec son wagon-salon suivi de deux wagons remplis d'ouvriers terrassiers. Il s'arrête en pleine voie à 3 heures du matin au kil. 317 où se trouve une tranchée et ordonne aux terrassiers d'en adoucir le talus. Un imbécile quelconque s'était avisé d'écrire directement au sultan que ces talus menaçaient d'ébouler et qu'on les maintenait dans cet état dangereux de connivence avec les Grecs. Sa Majesté avait ordonné à son maréchal d'y aller voir personnellement

avec des pelles et des pioches. Et, sans prévenir ni compagnie, ni ingénieur, ni chef d'équipe, il était parti pour accomplir cet exploit.

Et la hiérarchie ! et la paperasserie ! les ordres urgents qui nous arrivent quatre jours après le moment où ils devraient avoir été exécutés, parce qu'ils ont passé par toute la filière des bureaux militaires pour circuler ensuite dans ceux du ministère des travaux publics et nous parviennent enfin in-exécutables parce que les circonstances ont changé !

Pendant les premiers temps, je recevais presque chaque nuit une estafette arrivant de la cour à bride abattue, à n'importe quelle heure, souvent à 1, 2, ou 3 heures du matin. Mes domestiques réveillés en sursaut amenaient le messager auprès de mon lit, et je recevais de lui un ordre écrit en turc que je ne sais pas lire. L'estafette ne savait pas un mot de français, et il s'échangeait une conversation burlesque dans laquelle aucun de nous ne comprenait un mot de ce que voulait dire l'autre. Je voyais à ses gestes qu'il désirait avoir une réponse ; je m'escrimais à lui expliquer en français que je ne pouvais la lui donner, et ce colloque animé et gesticulant entre cet officier en tenue, bottes et éperons, et moi en chemise de nuit devait être d'un effet comique achevé. Charmant sujet de photographie !

Tout cela ne serait que demi-mal si les Turcs savaient profiter des expériences et réparer pour l'avenir les imperfections de leur organisation. Ils y parviendront à condition de demander le secours d'hommes compétents de pays étrangers.

J'avais enfin fini par convaincre les ministres de la guerre et des travaux publics de la nécessité de mettre un peu de méthode dans nos actes, et par obtenir l'organisation d'une commission de transports composée d'un officier d'état-major prenant tous les jours les ordres des ministères pour les transports des jours suivants, d'un délégué du département des chemins de fer, des directeurs des compagnies et de moi. Nous nous réunissions chaque jour à 4 heures du soir, nous échangeions nos ordres et nos notes que je communiquais par télégrammes à mon service d'exploitation de jonction Saloni-

que-Constantinople, et depuis ce jour j'ai au moins pu dormir relativement tranquille, et les choses ont mieux marché.

Il n'en est pas moins vrai que les chemins de fer et spécialement celui de jonction Salonique-Constantinople ont sauvé l'empire. Sans eux, on n'aurait pu communiquer avec la Macédoine que par mer et le moindre torpilleur aurait arrêté les vaisseaux de transport. Par voie de terre, il n'existait pas même de route ; impossible d'arriver à Salonique. La Macédoine entière eût été envahie et révolutionnée avant l'arrivée d'une armée suffisante. Les Turcs s'en rendent bien compte, et quand nous serons sortis des difficultés de détails, ils nous remercieront d'avoir accéléré nos travaux et devancé nos délais d'exécution de 18 mois. Nous pourrions être, à l'heure actuelle, en pleins travaux sans qu'on eût le moindre reproche à nous adresser, car notre délai conventionnel d'achèvement de la ligne et d'ouverture à l'exploitation n'est échu qu'en septembre 1897.

(A suivre.)
