

15/10/14
EKREM

Perspectives on Ottoman Studies

Papers from the 18th Symposium
of the International Committee
of Pre-Ottoman and Ottoman Studies (CIEPO)
at the University of Zagreb
2008

edited by

Ekrem Čaušević, Nenad Moačanin
and Vjeran Kursar

LIT

Bibliographic information published by the Deutsche Nationalbibliothek
The Deutsche Nationalbibliothek lists this publication in the Deutsche
Nationalbibliografie; detailed bibliographic data are available in the Internet at
<http://dnb.d-nb.de>.

ISBN 978-3-643-10851-7

A catalogue record for this book is available from the British Library

©LIT VERLAG Dr. W. Hopf Berlin 2010

Fresnostr. 2 D-48159 Münster
Tel. +49 (0) 2 51-620 320 Fax +49 (0) 2 51-922 60 99
e-Mail: lit@lit-verlag.de <http://www.lit-verlag.de>

Distribution:

In Germany: LIT Verlag Fresnostr. 2, D-48159 Münster
Tel. +49 (0) 2 51-620 32 22, Fax +49 (0) 2 51-922 60 99, e-mail: vertrieb@lit-verlag.de

In Austria: Medienlogistik Pichler-ÖBZ, e-mail: mlo@medien-logistik.at

In Switzerland: B + M Buch- und Medienvertrieb, e-mail: order@buch-medien.ch

In the UK: Global Book Marketing, e-mail: mo@centralbooks.com

In North America by:



Transaction Publishers
New Brunswick (U.S.A.) and London (U.K.)

Transaction Publishers
Rutgers University
35 Berrue Circle
Piscataway, NJ 08854

Phone: +1 (732) 445 - 2280
Fax: + 1 (732) 445 - 3138
for orders (U. S. only):
toll free (888) 999 - 6778
e-mail: orders@transactionpub.com

LES JEUNES TURCS ET LA MARINE (1908-1914)

Daniel Panzac
Aix-en-Provence

La révolution qui résulte du soulèvement de l'armée de Macédoine le 24 juillet 1908 a pour conséquence la prise progressive du pouvoir entre 1909 et 1913 par les membres du Comité Union et Progrès (CUP) qui rassemble des civils et des officiers, les Jeunes Turcs. La politique de réformes qu'ils mettent en place est fondée sur une réorganisation et une centralisation accrue de l'Etat, l'aggravation de la fiscalité et surtout le renforcement de l'armée et de la marine. Cette politique s'accompagne d'une exaltation du nationalisme de plus en plus ouvertement turc plutôt qu'ottoman, un sentiment renforcé par le désir de revanche après les graves échecs militaires de la guerre de Libye (1911-1912) puis des guerres balkaniques (1912-1913). Les Jeunes Turcs reprochent vivement la dépendance de l'Etat hamidien à l'égard des puissances européennes. Or, la volonté de moderniser le pays et surtout de le doter de forces armées puissantes contraignent ces nationalistes sourcilleux à faire plus que jamais appel à ces puissances européennes jusqu'à en dépendre entièrement. A cet égard, le cas de la marine illustre parfaitement ce paradoxe.

Des amiraux anglais à Istanbul (1908-1914)

La décision de faire officiellement appel aux Anglais pour réformer la marine est prise dès le mois d'août 1908. C'est là une innovation de taille car jusqu'alors, les étrangers qui avaient servi récemment dans la marine ottomane l'avaient fait à titre individuel. De février 1909 à septembre 1914, désignés par l'Amirauté britannique, trois amiraux anglais, Douglas Gamble, de février 1909 à février 1910, Hugh Williams, de mars 1910 à avril 1912, et Arthur Limpus, de mai 1912 à septembre 1914, accompagnés d'un nombre variable d'officiers spécialisés vont résider à Istanbul. Bien entendu, ils ont pour tâche de moderniser la flotte ottomane, mais il s'agit de profiter de leur position pour renforcer l'influence britannique et favoriser les chantiers britanniques lors des nécessaires commandes de nouveau matériel.

Les relations entre les amiraux britanniques et les dirigeants de la marine ottomane se révéleront difficiles. Les Turcs voulaient le cantonner uniquement dans des tâches de formation et d'entraînement alors que pour les Anglais, ils devaient participer en outre à la politique navale, à la composition de la flotte et donc au choix du matériel ainsi qu'à la stratégie à adopter dans l'avenir. S'ajoutent à cela la méconnaissance de l'Empire, l'ignorance de la langue turque, du comportement des hommes mais aussi la place des amiraux britanniques dans la hiérarchie ottomane : Contre-amiraux dans la marine britannique, ils étaient

censés pouvoir donner des ordres à des amiraux ottomans supérieurs en grade ce que ces derniers acceptaient difficilement. Il en résultait de leur part, comme de leurs subordonnés, une mauvaise volonté fréquente à obéir à des étrangers que les Ottomans, nationalistes ombrageux, soupçonnaient de mépris à leur égard.

Les chefs de mission britanniques pâtissent en outre de l'instabilité ministérielle et des luttes de pouvoir au sein de la classe dirigeante : douze ministres se succèdent en cinq ans et demi à la tête de la marine dont la plupart ne sont d'ailleurs pas des marins mais des généraux de l'armée dont l'absence de compétence et les sympathies pro-allemandes entravent la tâche des Anglais. La lourdeur et la lenteur de la machine administrative ainsi que la corruption qui régnait à tous les niveaux compliquaient singulièrement toute entreprise de rénovation de la marine¹. Un ministre tranche sur les autres : Cemal Pacha. Général de division, il devient ministre de la marine en mars 1914 et le demeure jusqu'en octobre 1918 tout en exerçant d'importants commandements militaires en province au cours de la Première Guerre mondiale. Depuis la fin de 1913, il fait partie, avec Enver et Tal'at, du triumvirat dictatorial qui gouverne désormais l'Empire ottoman. Ce militaire que rien à priori ne prédisposait à prendre en charge la marine se révèle un excellent ministre, au moins jusqu'à l'entrée en guerre de l'Empire ottoman.

Les Anglais à l'œuvre

Le matériel : L'inspection approfondie des navires révèle que les navires sont rouillés, encombrés de débris, les machines hors d'usage et la situation n'est pas meilleure à l'arsenal. Sur la proposition de Gamble, acceptée par l'Amirauté, tous les navires trop vieux ou en trop mauvais état pour justifier des réparations sont envoyés à la casse². Les navires conservés sont remis en état et, en juin, Gamble les emmène pratiquer des exercices de navigation et de tir en mer de Marmara. Satisfait des résultats obtenus, il organise, le 4 juillet, une revue navale : répartis en trois divisions, les 21 navires, qui constituent désormais l'essentiel de la flotte ottomane, évoluent ensemble avec précision devant le sultan entouré des ministres, des ambassadeurs étrangers et d'une foule de spectateurs enthousiastes³. Le 14 juillet, la flotte part sous sa direction pour une croisière de trois mois en mer

¹ En 1901, dans une proposition d'Armstrong pour un croiseur de 9000 tonnes, restée sans suite, le prix demandé, £ 750 000, incluait une « commission » de 5 %, £ 37 500, pour des personnalités turques : le secrétaire du sultan et trois ministres. En 1911, lors des discussions relatives à la commande du *Reşadiye*, le négociateur d'Armstrong, sir Basil Zaharoff, était prêt à verser une « commission » de 1,5 %, £ 25 000, aux personnalités susceptibles d'influencer la décision. Topliss (David), étude inédite fondée sur les archives britanniques.

² Ce sont notamment les quatre *Osmanieh*, les deux *Asar-i Sevket*, les deux *Lutfi Djelil*, l'*Idjaliye*, l'*Heybetnüma*, le *Lütfi Hümayoun*.

³ Première division : le cuirassé *Mesudiye* remis à neuf par Ansaldo, les croiseurs *Mecidiye* et *Hamidiye* et les avisos *Peyk-i Evket* et *Berk-i Satvet* ; la deuxième division : Les frégates et

Egée ce qui n'était plus arrivé depuis Mahmud II ! Les indispensables croisières estivales sont toutefois maintenues quoique le plus souvent écourtées : celle de 1910 a lieu de mai à juillet et celle de 1911 se limite, en juin, à escorter le sultan Mehmed Reşad à bord du yacht impérial *Ertuğrul* d'Istanbul à Salonique lors de son voyage en Macédoine.

Les hommes : En fait, leur formation se déroule principalement à bord des navires à l'ancre ou à terre, les périodes de guerre condamnant les instructeurs anglais à l'inaction. C'est d'autant plus grave que les commandes de navires à l'étranger, principalement en Grande-Bretagne, doivent enrichir la flotte de bâtiments sophistiqués nécessitant plusieurs milliers d'hommes capables de les utiliser dans les meilleures conditions. Parvenir à disposer, à tous les grades, de marins compétents, c'est là le véritable défi auquel est confrontée, une fois encore, l'Amirauté ottomane que l'envoi de jeunes officiers en stage dans la marine britannique cherche à pallier. Face à un corps des officiers pléthorique, les Jeunes Turcs vont, à deux reprises procéder à d'importants dégagements de cadres. En 1910, puis en 1914, au total le quart des officiers de marine sont mis à la retraite : surnombre, âge trop avancé et incompétence sont à l'origine de ces départs forcés ; il s'y ajoute l'élimination de bon nombre d'officiers de marine impliqués dans les rivalités politiques ainsi que dans les coups d'Etat qui se succèdent de 1909 à 1914. En réalité, seule une minorité d'officiers a pris ouvertement parti, la grande majorité s'était rangée, avec plus ou moins d'enthousiasme, aux côtés des maîtres successifs du pouvoir. Ceux-ci avaient d'ailleurs parfaitement conscience de la nécessité d'obtenir, sinon le ralliement, du moins la neutralité de la masse des officiers de marine ; dans un premier temps, il fallait séduire, quitte à sévir ultérieurement une fois leur pouvoir bien affermi.

La course aux armements

Se procurer des navires : La décision du gouvernement turc de faire appel à une mission anglaise est liée à la volonté de renforcer la flotte par de nouveaux navires. Dès la fin de l'année 1908, alors que l'amiral Gamble n'est pas encore arrivé, le ministère de la marine envisage d'acquérir six dreadnoughts ! Il ne s'agit là que de chimères qui traduisent néanmoins la volonté de puissance navale dont rêvent les Ottomans. Or, en octobre 1909, la Grèce achète un croiseur cuirassé en construction à Livourne, le *Giorgios Averof* (10 000 T, 4 canons de 234 et 10 de 190, 22,5 nœuds) qui doit entrer en service en mai 1911. Cette initiative précipite l'Empire ottoman, la Grèce, mais aussi la Russie en mer Noire, dans une course aux armements navals, une spirale de commandes et d'achats qui va

corvettes cuirassées datant d'Abdülaziz, *Asar-i Tevfik*, *Muin-Zafer*, *Avn'illah*, *Feth-i Bülend* et l'avisos *Peleng-i Derya* ; la troisième division les destroyers *Tasoz*, *Basra*, *Samsun* et *Yarhisar*, les torpilleurs *Musul*, *Akhisar*, *Hamidabad*, *Sivrihisar* et *Sultanhisar*.

s'amplifier de façon spectaculaire les années suivantes. Nous en tiendrons ici aux seuls cuirassés symboles de puissance par excellence.

La flotte ottomane tout entière n'étant pas de taille à affronter ce seul navire grec, le Parlement approuve, le 24 février 1910, un programme exceptionnel de cinq millions de livres turques (110 millions de francs-or) destiné à l'acquisition de bâtiments neufs. En attendant l'Amirauté ottomane cherche à se procurer immédiatement un bâtiment susceptible de s'opposer à l'Averof. Après bien des péripéties, l'Allemagne cède le 12 septembre, pour un prix qui est loin d'être une affaire pour les Turcs, un million de livres sterling, deux cuirassés datant de 1893 (10 500 T, 6 canons de 280, 16 nœuds) : le *Le Kurfürst Friedrich Wilhelm* qui devient le *Barbaros Hayreddin* et le *Weissenburg* rebaptisé le *Turgut Reis*. Les Turcs, conscients que ces deux cuirassés allemands ne sont qu'une solution d'attente, veulent des navires neufs et puissants : un contrat avec Armstrong, est signé en juin 1911, qui prévoit la construction de deux super dreadnoughts de 23 000 tonnes armés de dix canons de 343, de seize 152 et dotés d'une vitesse de 21 nœuds, pour un coût de 1 800 000 livres sterling chacun. Cette manifestation de la volonté de puissance a, on le voit, un coût élevé, si élevé même que la commande du second bâtiment est rapidement abandonnée et que seule subsiste celle du *Reşadiye*⁴. Malgré ce prix, que l'on pourrait croire dissuasif, nombreux sont les pays, de l'ancien comme du nouveau Monde, qui veulent des dreadnoughts⁵.

Mis sur cale le 1er août 1911, ce navire provoque, si l'on ose dire, bien des remous dans la région : la Russie, déjà inquiète de l'arrivée des deux vieux cuirassés allemands, s'alarme de la commande du *Reşadiye* et met sur cale, en octobre 1911, trois dreadnoughts dans les chantiers de Nikolaïev sur la mer Noire. A leur tour, les Grecs cherchent également à acquérir un dreadnought et commandent, en décembre 1912, en Allemagne, un dreadnought de 19 500 tonnes, le *Salamis* qui, pourvu de huit canons de 356 et d'une vitesse de 20 nœuds, sera capable d'affronter le *Reşadiye* turc... en 1915.

L'impuissance navale ottomane face à la flotte italienne d'abord, grecque ensuite, ainsi que les ambitions navales de la Grèce, mais aussi de la Russie, accentuent encore le désir des dirigeants turcs de renforcer davantage leur flotte. Durant l'année 1913, ils rachètent sur cale en Angleterre, un dreadnought commandé par le Brésil, le *Rio de Janeiro*, un puissant navire de 27 500 tonnes, armé de quatorze canons de 305 pour le prix exorbitant de 2 725 000 livres

⁴ Sous le second Empire, un cuirassé déplaçait 8 000 tonnes et revenait à environ £ 350 000 pour un coût de £ 43 la tonne ; cinquante ans plus tard, un cuirassé moyen, beaucoup plus sophistiqué, atteint près de 22 000 tonnes et revient à environ deux millions de livres sterling dont 35 à 40 % pour la seule artillerie soit £ 86 la tonne. Parkes, *British Battleships*.

⁵ En 1914, on dénombrait 85 dreadnoughts en service dans le monde, dont 31 en Angleterre et 22 en Allemagne, plus 35 en cours de construction.

sterling ! Le futur *Sultan Osman* devra être livré à la fin de l'année 1914. Cette année 1914, la course aux armements navals dans cette partie de la Méditerranée s'accélère encore. En février, la Grèce commande en avril en France un dreadnought, le *Basileus Konstantinos*, semblable au cuirassé Provence (23 000 tonnes, dix canons de 340, 21 nœuds). En attendant la livraison de ses dreadnoughts, elle achète, en juin, aux Etats-Unis deux cuirassés d'un type ancien, l'*Idaho* et le *Mississippi*, rebaptisés *Kilkis* et *Lemnos*, construits de 1904 à 1908, de 13 000 tonnes, 17 nœuds, armés de quatre canons de 305 et de huit de 203. Face à cette nouvelle menace, la Turquie commande à Vickers pour £ 1 900 000, le *Fatih*, un navire semblable au *Reşadiye* en cours d'achèvement, afin de disposer à terme de trois dreadnoughts à opposer aux trois navires russes et aux deux grecs du même type.

Payer les navires : Nous avons tenu à détailler les commandes et les achats de navires de guerre non seulement des Ottomans, mais également de leurs voisins et rivaux proches afin de mieux saisir l'enchaînement de cette course aux armements navals. Mais, cette fièvre n'est pas propre à la mer Egée et à la mer Noire. En réalité elle règne dans le monde entier mais tout particulièrement en Europe. Naturellement, les relations internationales de plus en plus tendues à partir de 1907 incitent les états européens à accroître leurs forces armées et à augmenter leurs budgets militaires, mais la ventilation de ceux-ci entre armée et marine est particulièrement révélatrice de l'importance de cette dernière à cette époque.

Selon des sources officielles allemandes et turques, entre 1904 et 1913, la croissance des budgets militaires est générale, mais ce sont surtout les marines qui, toutes, connaissent des hausses spectaculaires de leurs crédits.⁶ En dix ans, les dépenses des armées augmentent à peu près partout de 40 à 60 % alors que les sommes consacrées à la marine, doublent, voire triplent pour atteindre des sommes considérables. Il y a là une véritable fièvre navale généralisée dont on a peu d'exemples dans l'Histoire. Si on envisage le poids respectif des budgets des armées et des marines comparé à celui de leurs effectifs, on se rend compte alors de la place qu'occupent, dans cette période, les dépenses en matière de constructions navales. En France et en Allemagne, le budget de la marine en 1913 équivaut à environ la moitié de celui de l'armée alors que les effectifs de la marine ne représentent que le dixième de celui des troupes terrestres. La marine russe absorbe l'équivalent de 40 % de ce qui est consacré à l'armée russe alors qu'on dénombre moins de 50 000 marins contre 1,4 million soldats ! Comme les effectifs de la marine demeurent stables durant cette décennie, cette hausse spectaculaire est la conséquence directe des impressionnantes commandes de navires ne-

⁶ Weyer : *Taschenbuch der Kriegsflotten, 1914*, p. 422-423, à l'exception de l'Empire ottoman pour lequel ont été utilisés les chiffres fournis par Güran, *Osmanlı Mali İstatistikleri Bütçetler*. Les années concernées sont 1320 H (1904-1905) et 1328 H (1912-1913)..

ufs. Et comme toujours, il ne s'agit là que des crédits ordinaires alors que la plupart des forces armées disposent de crédits spéciaux supplémentaires.

L'Empire ottoman participe pleinement à cette course aux armements dans des proportions semblables à celles des autres puissances : en dix ans, le budget de l'armée a progressé des deux tiers, alors que la marine voit le sien multiplié par deux et demi⁷. Les crédits, qui sont toujours définis au cours de l'année précédente, étaient de 747 400 livres turques en 1324 H (1908-1909) ; ils passent, grâce aux Jeunes Turcs, à 1 228 400 livres l'année suivante pour atteindre 1 640 031 livres en 1910-1911, 1 682 710 livres en 1911-1912 pour régresser à 1 276 000 livres en 1912-1913⁸. En réalité, le budget ne couvre que les dépenses courantes et exclut les investissements importants. En réalité, les dépenses réelles de la marine ont été de 2 368 840 livres en 1910, de 2 035 231 livres en 1911, de 2 670 710 en 1912 et de 2 583 800 en 1913. Nous ignorons le montant du budget de 1913-14, mais les seuls navires neufs représentent déjà une dépense de près de 1,2 millions de livres.

La marine n'a pas été la seule à obtenir des suppléments financiers. L'armée en a également bénéficié au cours des différentes guerres, mais également, s'une fois la paix revenue, de se moderniser, de renouveler son matériel et dans le but de fortifier les détroits des Dardanelles et du Bosphore. Or les budgets ordinaires ne peuvent pas faire face à de telles exigences. Certes, les rentrées fiscales augmentent régulièrement, passant de 25, 344 millions de livres en 1909 à 30, 514 millions en 1912, mais les dépenses ordinaires sont supérieures aux recettes de vingt à trente pour cent. Cette disparité criante entre les ressources de l'Etat et ses besoins condamne les dirigeants Jeunes Turcs à solliciter massivement des prêts sur les places boursières européennes. De 1908 à 1914, l'Empire ottoman a emprunté au total 66 millions de livres turques (1,5 milliards de francs-or !) avec une décote qui passe de 86 % en 1909 à 81 % en 1914 ce qui signifie qu'il n'a reçu effectivement que 54 millions de livres alourdissant encore le service de la dette qui représente de 25 à 30 % des dépenses de l'Etat⁹.

Des ressources ponctuelles : La marine, ayant si l'on peut dire le vent en poupe, a un besoin urgent de se procurer des ressources complémentaires. Il en est de ponctuelles comme la vente aux enchères à Paris, du 27 au 29 novembre et du 4 au 11 décembre 1911, des bijoux et objets précieux ayant appartenu au sultan Abdülhamid II, vente qui rapportera la somme de 6 980 902 francs, soit 314 000 livres turques, de quoi presque payer l'achat d'un croiseur léger¹⁰ ! Il en est de plus mondaines comme les « Grandes régates organisées sous le Haut Patronage de sa

⁷ A l'instigation des conseillers financiers français, Laurent et Jolly, l'Etat ottoman publie, en français et en turc, le budget suivant les traditions de l'administration française à partir de 1325 H (1909-1910). Thobie, *Les intérêts économiques, financiers*, notamment les pages 474.

⁸ Güran, *Butçetler*.

⁹ *Recueil des contrats d'emprunts*,

¹⁰ Renseignements fournis par la *Gazette de l'Hôtel Drouot* que je remercie ici.

Majesté Impériale le Sultan et sous la surveillance du Comité de la Flotte Ottomane, Donanma Cemiyeti¹¹ à Moda le Dimanche 25 septembre 1913 » auxquelles participe la haute société stambouliote ottomane et étrangère.

Ce comité a été fondé le 10 juillet 1909 par le Comité Union et Progrès. Cette institution, inspirée de sociétés étrangères similaires, placée sous la surveillance étroite de l'Etat et des comités locaux des Jeunes Turcs, a son siège à Istanbul et comprend 122 sections et environ 36 000 membres en juin 1910. Elle a pour fonction première de s'adresser à un large public avec pour objectif : l'initier à la marine, et susciter son intérêt pour son développement. Elle possède un second rôle, essentiel : collecter des fonds pour la marine. Faisant appel aux sentiments patriotiques mais aussi religieux, elle obtient indéniablement un grand succès dans l'opinion publique malgré un côté obligatoire. Les fonctionnaires civils et militaires sont contraints d'abandonner un mois de salaire et les Ottomans non musulmans se doivent de faire preuve d'un patriotisme sans faille sous la menace des diatribes des imams zélés à l'encontre de leurs coreligionnaires étrangers.

A partir des archives de cette institution, un précieux récapitulatif qui couvre la période du 19 juillet 1909 au 31 janvier 1919, dresse un bilan financier du Comité.¹² En neuf ans et demi, celui-ci a recueilli la somme considérable de 3 533 824 livres turques ! Les rentrées en argent représentent 2 543 119 livres¹³. S'ajoute à cela la rétrocession par l'Etat au Comité de tout ou partie de certains droits ou taxes portant sur les conversions de rentes, les reconnaissances de dettes, les papiers à cigarettes, les loteries, etc. Le produit de la vente des bijoux du sultan Abdülhamid II est versé au Comité de la flotte qui obtient également des versements spéciaux de la part de l'Etat. Les principaux postes de dépenses ont été l'achat de navires de guerre et le fonctionnement d'une institution lourde et complexe employant un important personnel qu'il faut naturellement rémunérer. Malgré tout, au début de 1919, il reste encore la somme considérable de 513 487 livres disponibles dans les caisses du Comité alors que celles de l'Etat sont vides. C'est là une constatation d'autant plus surprenante que les achats de navires datent des années 1910-1911 et qu'il n'est plus ensuite fait mention d'autres dépenses de ce type. On a donc l'impression que le Comité de la flotte a joué un rôle crucial à un moment précis avant d'être mis ensuite en sommeil.

¹¹ Le nom complet est Donanma-yı Osmanî Mu'avenet-i Milliye Cemiyeti (Comité national de soutien à la flotte ottomane). Özçelik, *Donanma* ; Beşikçi, *The Ottoman Navy League*.

¹² Özçelik, *Donanma-yı Osmanî Muavenet -i Milliye Cemiyeti*, p. 199-203.

¹³ En janvier 1910, le comité aurait réuni 1633 livres turques à Monastir et 2650 livres à Alep en avril. A. A. E. Turquie, Correspondance Marine, carton 162.

La marine à l'épreuve¹⁴

La guerre de Libye

Depuis plusieurs années, les Italiens préparaient la conquête de la Tripolitaine et de la Cyrénaïque. L'écrasante supériorité navale italienne leur permet de prendre l'initiative et d'opérer sans obstacle sur les différents fronts de la guerre, l'escadre ottomane Beyrouth s'étant réfugié en hâte à l'abri des Dardanelles. Guerre se déroule en trois phases. La première concerne l'invasion de la Tripolitaine et de la Cyrénaïque au cours du mois d'octobre 1911. Les villes côtières se rendent sans véritable résistance ; en réalité, les troupes ottomanes se sont simplement retirées au delà de l'étroite bande côtière que pouvaient atteindre les canons de la flotte et, malgré le renforcement de leur armée qui dépasse cent mille hommes à la fin de l'année 1911, les Italiens ne parviennent pas à progresser vers l'intérieur. La seconde démonstration de l'offensive italienne, purement maritime, consiste à éliminer systématiquement la moindre présence navale ottomane en dehors des Dardanelles. Disparaissent ainsi quatre torpilleurs en octobre 1911 dans l'Adriatique, cinq canonnières en mer Rouge en janvier 1912, et le mois suivant une vieille corvette cuirassée et un torpilleur à Beyrouth. Bloquée en Tripolitaine, l'Italie décide, en mai 1912, de déplacer la guerre en mer Egée où les forces italiennes s'emparent de Rhodes et des autres îles du Dodécanèse. Les belligérants sont en réalité dans une impasse : la guerre qui s'étend désormais sur plusieurs théâtres d'opérations, épuise les ressources de l'Italie alors que ses troupes ne parviennent pas à conquérir l'intérieur de la Libye ; les Ottomans, eux, sont de plus en plus inquiets de la tournure que prennent les événements dans les Balkans. Finalement, à l'été 1912, les deux partis acceptent de se rencontrer à Ouchy près de Lausanne. Par le traité signé le 15 octobre, les Ottomans reconnaissent la domination italienne sur la Libye et les Italiens s'engagent à évacuer le Dodécanèse après le départ des troupes ottomanes de Tripolitaine.

Les guerres balkaniques

Quarante-huit heures après avoir signé la paix avec l'Italie, l'Empire ottoman est confronté dans les Balkans à une coalition qui ne vise à rien moins qu'à l'éliminer totalement de l'Europe. Depuis 1881, sa présence ne s'y exerce plus que sur quatre régions disposées d'Est en Ouest, de la mer Noire à l'Adriatique : la Thrace, la Macédoine, l'Épire et l'Albanie, au total 169 300 km² où cohabitent, de plus en plus difficilement, des populations se réclamant de nationalités différentes, particulièrement en Macédoine, la plus vaste d'entre elles. Depuis plusieurs années, cette dernière, ainsi que l'Albanie, sont le siège d'une agitation anti-turque encouragée en sous-main par les pays voisins, la Bulgarie, la Grèce et

¹⁴ Langensiepen et Güleriyüz, *Ottoman Steam Navy*, p. 16-27 ; Wilson, *Les flottes de guerre au combat*, vol. 1, p. 345-364 ; Gabriele, *La marina nella guerra italo-turca*.

la Serbie qui, au nom d'une communauté nationale proclamée avec force, affirme avoir des droits sur ces provinces. La Russie conseille à ces états de s'allier et même d'attaquer l'Empire ottoman voyant là l'occasion de renforcer son influence dans les Balkans face à l'Empire austro-hongrois. La guerre italo-turque, en affaiblissant l'Empire ottoman, ne peut que favoriser cette politique concrétisée le 13 mars 1912 par l'alliance de la Bulgarie et de la Serbie, et, le 29 mai, par celle de la Bulgarie et de la Grèce, le tzar acceptant de jouer le rôle d'arbitre entre les parties lorsqu'il s'agira de partager la Macédoine après la victoire.

La première phase de la guerre (1912) : Les premières semaines s'avèrent triomphales pour les états balkaniques : la Macédoine est perdue, l'Albanie indépendante de fait, Edirne assiégée et les Bulgares à 30 kilomètres d'Istanbul. Cette situation désastreuse est encore aggravée par les insuffisances de la flotte ottomane. Dès le début du conflit, les Grecs se rendent maîtres des îles de la mer Egée sans qu'interviennent les navires de guerre ottomans, à l'abri des Dardanelles. Thasos et Samothrace au large de la Macédoine, Lemnos, Imbros et Ténédos au débouché des Dardanelles, Lesbos (Mytilène), Psara, Chios, le long des côtes anatoliennes, succombent pratiquement sans combattre, interdisant aux Ottomans d'acheminer directement leurs troupes par mer d'Anatolie en Macédoine¹⁵.

L'intervention des grandes puissances inquiètes de l'effondrement proche de l'Empire ottoman interviennent, mais la conférence de Londres en décembre 1912 n'aboutit pas. La guerre reprend donc de plus belle, mais les Ottomans se sont ressaisis et se montrent beaucoup plus combatifs sur terre à Edirne et à Çatalca, mais aussi sur mer où la flotte ottomane est contrainte d'intervenir sur trois théâtres d'opérations. En mer Egée, quelques destroyers grecs rapides guettant la sortie des navires ottomans des Dardanelles. Dès qu'elle se produit, le gros de la flotte grecque, se porte à la rencontre des Ottomans en s'efforçant de leur couper la route du retour. Les Ottomans, qui ont pour mission de tenter de récupérer Imbros et Tenedos, les îles les plus proches des Dardanelles, refusent ou acceptent selon le cas le combat avant de retourner se mettre à l'abri des Dardanelles. Ce jeu du chat et de la souris se déroule ainsi de décembre 1912 à mars 1913 sans incidence réelle sur le déroulement du conflit. Mentionnons toutefois la croisière du croiseur Hamidiye. Certes, il n'a rien accompli d'important sur le plan militaire, mais en tenant la mer pendant huit mois, de janvier à septembre 1913, en échappant à ses ennemis qu'il a beaucoup inquiétés, en montrant le pavillon ottoman en Anatolie, en Syrie, en Egypte, au Hedjaz et au Yémen, il a ranimé la fierté ottomane et prouvé le professionnalisme des marins de l'Empire.

Il est vrai que sur terre, les choses se passent très mal : Janina et Edirne sont tombées en mars 1913 et les Ottomans reconnaissent leur défaite. Mais rapidement, la tension monte entre les vainqueurs et les Bulgares, convaincus d'avoir

¹⁵ Elles étaient dépourvues de garnisons. Seuls les détachements de gendarmes à Lesbos et à Chios résistèrent plusieurs mois. Enfin Samos ne fut prise qu'en mars 1913.

été lésés par leurs alliés dans la répartition des territoires conquis, les attaquent brusquement le 30 juin. Ayant surestimé leurs forces, ils sont battus par les Grecs et les Serbes auxquels se sont joints les Roumains. Profitant des circonstances, les Ottomans parviennent à reconquérir Edirne et à récupérer le territoire situé l'Est de la Maritza. Le 31 juillet, la Bulgarie demande l'armistice avant de signer la paix à Bucarest le 10 août. La reprise d'Edirne et la croisière du Hamidiye avaient mis du baume au coeur des Ottomans, mais le résultat des guerres balkaniques se révèle désastreux pour l'Empire qui a perdu toutes ses possessions insulaires en mer Egée et 85 % des territoires qu'il détenait auparavant en Europe. Ces guerres auront également révélé les faiblesses de ses forces armées et abouti à confier le gouvernement à un petit groupe d'hommes qui d'autoritaire est devenue dictatorial.

Quel bilan peut-on tirer de ces conflits ? Compte tenu de la disproportion des forces, l'Empire ottoman n'avait pas les moyens d'affronter l'Italie sur mer et il n'a d'ailleurs pas cherché à le faire. Il n'en alla pas de même lors des guerres balkaniques où l'équilibre des forces avec la Grèce, seule véritable puissance navale parmi les alliés, était beaucoup plus prononcé. Si le niveau de compétence individuelle des marins turcs dans la navigation s'est amélioré, force est de constater que les accrochages avec les navires grecs ont le plus souvent tourné à l'avantage de ces derniers. La guerre a révélé que l'organisation du commandement ainsi que les liaisons entre les navires d'une part, entre le ministère et les escadres de l'autre, étaient déplorables ce qu'illustrent parfaitement les difficultés du commandant du Hamidiye, laissé sans instructions, et ne parvenant pas à entrer en relations avec Istanbul. Autre obstacle, l'archaïsme de la flotte. A l'exception des deux croiseurs légers et de quelques torpilleurs, la majorité des navires datent du règne d'Abdülaziz et leur condition est encore aggravée par la médiocrité et la lenteur dont fait preuve l'arsenal pour assurer leur entretien et leurs réparations. La supériorité des Grecs reposait principalement sur deux éléments : leur esprit d'offensive face à la prudence, pour ne pas dire plus, des Ottomans prompts à se réfugier dans les Dardanelles ; la présence du croiseur cuirassé Georges Averof qui a lui seul surclassait l'ensemble de la flotte ottomane, justifiant ainsi l'acharnement des Jeunes Turcs à vouloir se procurer des dreadnoughts.¹⁶

¹⁶ Des innovations appelées à un bel avenir ont marqué cette guerre navale gréco-turque : pour la première fois dans l'histoire navale, le 22 décembre 1912, le sous-marin grec *Dolfin* en plongée lance une torpille à une distance de huit cents mètres sur le croiseur *Mecidiye* et le manque. En février 1913, un hydravion grec quitte Moudros en mission de reconnaissance sur les Dardanelles et la flotte ottomane à l'ancre. Il s'approche des navires et, là aussi pour la première fois, l'observateur jette à la main quatre bombes sur les navires sans les atteindre.

Le ralliement à l'Allemagne

L'été 1914

Notre propos n'est évidemment pas de retracer ici les tenants et les aboutissants des origines de la première Guerre mondiale, mais de rappeler d'abord la chronologie des deux semaines décisives qui ont fait basculer l'Europe dans la guerre. De voir ensuite, comment la politique de l'Empire ottoman s'insère dans cette trame dramatique qui comporte, en Méditerranée, d'importantes implications navales le concernant directement. Rappelons seulement qu'après l'assassinat à Sarajevo le 28 juin 1914 du prince héritier d'Autriche-Hongrie, François Ferdinand, et de sa femme. Assurée, dès le 5 juillet, du soutien de l'Allemagne, l'Autriche, en considérant la Serbie comme responsable du crime, déclenche une réaction en chaîne en lui adressant, le 23 juillet, un ultimatum qui ne pouvait qu'être rejeté. Onze jours plus tard, le 4 août, la plupart des grandes puissances européennes, à l'exception de l'Italie restée neutre, étaient en guerre : Autriche-Hongrie, Allemagne, Russie, France, Grande-Bretagne, outre la Serbie et la Belgique.

À la même époque, le 24 juillet, à l'initiative d'Enver Pacha, l'Empire ottoman et l'Allemagne entament des pourparlers en vue d'un traité d'alliance. Le 28 juillet, Churchill, premier Lord de l'Amirauté britannique, est convaincu, comme tous les dirigeants européens, que la guerre sera courte et qu'il sera impossible de renforcer à temps la flotte anglaise pour affronter celle de l'Allemagne. Il envisage alors de réquisitionner les navires de guerre en construction en Angleterre pour des marines étrangères en particulier les deux cuirassés en cours d'achèvement pour la marine ottomane alors que cinq cents marins turcs sont déjà arrivés sur place pour conduire le premier d'entre eux, le *Sultan Osman*, à Istanbul. Alors que des bruits circulent sur leur éventuel transfert à l'Allemagne, la réquisition est effective le 1^{er} août ce qui provoque dans l'Empire ottoman une rage impuissante, les deux États étant, à cette date, toujours neutres.

Le 2 août, le traité d'alliance germano-turc est signé et le lendemain, l'amiral Souchon, à la tête de la division navale allemande en Méditerranée¹⁷, reçoit, à Messine, l'ordre de se diriger vers les Dardanelles. Ce même 3 août, l'Empire ottoman proclame sa neutralité tout en entamant la mobilisation de son armée. Echappant aux croisières des escadres française et anglaise, le *Goeben* et le *Breslau* franchissent les Dardanelles avec l'aval des autorités turques pour arriver à Istanbul le 10 août au soir où il est accueilli triomphalement. Le 16, afin de justifier après coup la violation de la convention des Détroits de 1841, les deux navires, à la suite d'une transaction purement fictive destinée à compenser la

¹⁷ Elle comprend deux bâtiments neufs et rapides, le croiseur de bataille *Goeben* (23 000 tonnes, dix canons de 280, 27 nœuds) et le croiseur léger *Breslau* (4500 tonnes, dix canons de 105, 27 nœuds).

réquisition britannique, sont intégrés dans la marine ottomane tout en conservant leurs équipages : le *Goeben* prend alors le nom de *Yavuz Sultan Selim* et le *Breslau* celui de *Midilli*.

L'Allemagne s'impose¹⁸

Contrairement à la France et à l'Angleterre dont la présence et l'influence sont séculaires, l'Allemagne est une nouvelle venue dans l'Empire ottoman. Elle n'y apparaît vraiment comme une grande puissance qu'après 1871 date de sa victoire sur la France et de son unification. Cette stature politique est renforcée après le congrès de Berlin de 1878 durant lequel Bismarck s'est attaché, avec succès, à limiter la pénétration et l'influence de la Russie dans l'Empire ottoman. Dès lors, la présence allemande ne cesse de se renforcer, plus particulièrement dans les domaines économique et militaire qui vont constituer les soubassements de son influence politique.

La pénétration économique : La politique financière d'Abdülaziz a conduit l'Empire ottoman à la faillite amenant ses créanciers, tout particulièrement la France et l'Angleterre, à mettre sur pied une institution chargée d'organiser le règlement des dettes antérieures et de permettre, ultérieurement, le lancement de nouveaux emprunts. Le Service de la dette ottomane, établi par un décret impérial le 20 décembre 1881, est géré principalement par des représentants des Etats créanciers mais aussi de l'Etat ottoman. Il dispose de revenus sûrs provenant du monopole sur le sel et le tabac, de la dîme sur les soies, de taxes sur les spiritueux et de divers impôts indirects. Il s'agit de prélèvements considérables effectués sur les revenus de l'Etat car, on l'a vu précédemment, le service de la dette pèse lourdement sur le budget et réduit ses possibilités financières.

En 1881, au moment de l'institution du Service de la dette, les banques françaises (34,1%) et anglaises (33,2%) étaient les deux principaux bailleurs de fonds, les établissements allemands n'occupant dans ce domaine qu'un rang plus modeste. A la veille de la première Guerre mondiale, si la France occupe désormais la première place, assurant, à cette date, à elle seule plus de la moitié des prêts consentis à l'Empire ottoman (53%), l'Allemagne se hisse à la seconde place (21%), supplantant désormais la Grande-Bretagne (14%).

En 1888, face à la France et à l'Angleterre, les investissements allemands dans l'Empire ottoman sont à peu près inexistantes. Vingt-cinq plus tard, l'économie ottomane connaît un essor spectaculaire principalement sous l'impulsion des capitaux européens dont la valeur a quintuplé. La France y occupe désormais la première place avec, à elle seule, la moitié des investissements

¹⁸ Guillemarre, *L'Allemagne, l'Empire ottoman* ; Trumpener, *Germany and the Ottoman empire* ; Pamuk, *The Ottoman Empire and European Capitalism* ; Wallach, *Anatomie einer Militärhilfe* ; Yapp « Mahmud/evket and the German Military Mission ».

mais, alors que les entreprises britanniques marquent une pause, la présence allemande témoigne d'un grand dynamisme et a supplanté largement celle de l'Angleterre. Des nombreuses entreprises allemandes implantées dans l'Empire, la plus célèbre et la plus emblématique est certainement la compagnie ferroviaire chargée de relier la capitale de l'Empire à la Mésopotamie : le Bagdadbahn qui doit à terme relier Istanbul à Basra sur le golfe Persique¹⁹. En 1896, la ligne parvient à Konya. Avec l'appui d'Abdülhamid, son prolongement en direction de la Mésopotamie jusqu'à Basra est acquis en 1903 avec une extension vers la Syrie en 1908²⁰. En 1914, la voie ferrée, désormais longue de 1500 kilomètres, atteint Nusaybin à 350 kilomètres de Mossoul après avoir franchi l'Euphrate au sud de Birecik, mais elle est encore à 900 kilomètres de Basra. Un embranchement vers le Sud assure la jonction avec le réseau syro-libanais. Toutefois, la voie est interrompue à deux reprises sur une centaine de kilomètres chaque fois car les ouvrages d'art nécessaires pour franchir le Taurus et l'Amanus (Alma Da™) ne sont pas achevés et la ligne ne sera terminée jusqu'à Nisibin qu'en 1917. Ces ruptures de charge contraignant le trafic à emprunter des routes médiocres par des cols de plus de mille mètres d'altitude entravent considérablement la circulation et vont se révéler désastreuses pour l'armée ottomane durant la guerre.

L'influence militaire : Si la fourniture et la modernisation du matériel ainsi que l'instruction du personnel de la marine sont presque exclusivement aux mains des Anglais, l'armée de terre et son équipement, eux, sont confiés aux Allemands. Leur victoire en 1870-71 leur vaut un prestige considérable et Abdülhamid, qui y est particulièrement sensible, va favoriser les commandes au profit de l'industrie allemande d'armement et encourager l'appel à des instructeurs allemands. Les premiers d'entre eux arrivent en 1882, mais c'est surtout durant le séjour du général Colmar von der Goltz, de 1883 à 1895, que l'influence allemande va s'imposer dans l'armée. Le prestige et la fascination qu'éprouvent les Ottomans à l'égard des Allemands sont grands, particulièrement parmi les jeunes officiers choisis et formés d'abord sur place par Von der Goltz, et qui ont ensuite effectué des stages d'assez longue durée en Allemagne. Toutefois, ce rapprochement germano-turc, qui s'est développé d'abord dans les milieux militaires ottomans, ne s'est pas toujours fait aisément et a connu des moments difficiles. Les officiers instructeurs allemands se plaignent de la mauvaise volonté et du faible niveau d'instruction de leurs élèves ; les officiers ottomans reprochent à leurs collègues allemands l'importance de leurs soldes payées régulièrement par l'Etat ottoman, leur ignorance de la langue turque, leur morgue et leur désinvolture à

¹⁹ Les Allemands y voyaient la possibilité d'accéder à l'océan Indien en cas de blocus du canal de Suez.

²⁰ En 1906, les Anglais contrent victorieusement le désir d'Abdülhamid de prévoir une ligne en direction d'Akaba à partir du chemin de fer du Hedjaz, Damas-Médine, construit avec l'aide d'ingénieurs allemands, afin d'éviter le canal de Suez.

leur égard. En fait, seuls 15 % des officiers sortent des écoles militaires en 1894, la masse des autres, issue du rang, étant en fait assez peu perméable à la formation dispensée par les Allemands.

La concrétisation de l'alliance : Par le coup d'Etat de juin 1913, le Comité Union et Progrès s'empare du pouvoir dans l'Empire ottoman et le conserve jusqu'à la fin de la première Guerre mondiale²¹. La préoccupation majeure du CUP, après les désastres des guerres de Libye et des Balkans, est de conserver l'intégralité de ce qui subsiste de l'Empire ottoman, de le renforcer et de le mettre à l'abri des convoitises des puissances européennes. Conscients de ses faiblesses, les dirigeants sont convaincus de la nécessité de s'appuyer sur l'une d'elles ou plus exactement, compte tenu de l'existence de deux blocs d'alliances, de se rapprocher soit de la Triple Entente, France, Angleterre et Russie, soit de rechercher le soutien de la Triple Alliance, Allemagne, Autriche-Hongrie, Italie. En juin 1913, ce choix n'est pas encore arrêté.

Du côté de la Triple Alliance, l'annexion de la Bosnie par l'Autriche-Hongrie et la conquête de la Libye et du Dodécanèse par l'Italie ont suscité rancœur et méfiance à l'égard de ces puissances. Même s'ils reprochent à l'Allemagne de n'avoir rien fait à l'encontre de ses deux alliés lors de leur agression, les Ottomans admirent son armée et son industrie et la tiennent pour la plus grande puissance européenne. De surcroît, son absence d'ambitions territoriales à l'égard de l'Empire les rassure et les convainc qu'elle est à même de lui éviter tout nouveau démembrement et, par conséquent, elle constitue meilleur allié possible. Il n'y a jamais eu de réelles affinités entre l'Empire ottoman et l'Allemagne ; ce qui les rapproche à la veille de la guerre, outre la fascination des Ottomans envers l'Allemagne évoquée plus haut, c'est leur commune inquiétude à l'égard de la Russie considérée comme une menace par les deux Etats. Reste pour l'Allemagne à évaluer l'intérêt de l'alliance ottomane car si les Turcs sont demandeurs ce ne sera pas sans contrepartie et les positions des uns et des autres vont dépendre de la façon dont les choses vont évoluer dans les premières semaines de la guerre.

Soutenus par l'ambassadeur Wangenheim, les partisans de l'alliance allemande, emmenés par Enver Pacha enthousiasmé par les victoires allemandes en France et surtout en Prusse orientale en septembre 1914 contre les Russes, sont convaincus que c'est la seule façon de parvenir à récupérer une partie des territoires perdus cependant que les Allemands comptent sur l'ouverture de nouveaux fronts pour soulager leurs armées et diviser les forces de l'Entente. Les dirigeants germanophiles s'efforcent de convaincre l'opinion publique en utilisant notam-

²¹ La perte de la quasi totalité de leurs provinces européennes et le nationalisme exacerbé qui règne dans l'Empire conduisent les milieux dirigeants à utiliser couramment le terme turc comme synonyme d'ottoman. Nous ferons désormais de même.

ment l'affaire du *Goeben* et du *Breslau*²². La situation plus que médiocre des navires et des équipages turcs est également imputée à la carence voire à la volonté délibérée de la mission britannique de saboter la flotte ottomane²³.

C'est sous la pression des germanophiles que, le 29 août, l'amiral Guido von Usedom arrive à Istanbul avec 140 marins et artilleurs de marine, bientôt suivis de trois cents autres, pour moderniser et renforcer les défenses des Dardanelles et du Bosphore. Le 15 septembre, isolée, désavouée, la mission britannique de l'amiral Limpus quitte Istanbul. Le 21 septembre, le *Yavuz* effectue sa première croisière en mer Noire au risque de se heurter à la flotte russe et le 23, l'amiral Souchon est nommé officiellement commandant en chef de la flotte ottomane. Le 26 septembre, Enver Pacha décide unilatéralement de fermer les Dardanelles à la navigation commerciale internationale et d'installer des barrages de mines et des filets anti-sous-marins suscitant les protestations des usagers et plus particulièrement celles des pays neutres. Les Turcs qui, le 8 septembre, ont supprimé les Capitulations unilatéralement et sans véritable opposition²⁴, réclament un mois plus tard aux Allemands, qui se font pressants, des subsides qu'ils estiment indispensables à la mobilisation et à l'entretien de leur armée. Désormais convaincus de la nécessité de l'alliance turque, les Allemands acceptent et, entre le 12 et le 21 octobre, deux millions de livres turques en or arrivent à Istanbul.

Le 27 octobre, à l'insu du gouvernement, l'amiral Souchon reçoit l'ordre d'Enver Pacha et de Cemal Pacha de croiser en mer Noire avec la flotte ottomane et de susciter un casus belli en recherchant l'affrontement avec la flotte russe. Celle-ci ne se risquant pas hors de sa base, Souchon prend alors la décision d'aller attaquer les ports russes. Le 29 octobre, les navires ottomans vont bombarder simultanément Sébastopol, Kertch, Novorossisk, Feodosia et Odessa. Si sur le plan militaire, les résultats sont médiocres, il en va tout autrement sur le plan diplomatique. L'annonce de ce coup de force provoque une tempête dans le ministère ottoman mis devant le fait accompli. On envisage à Istanbul d'adresser des excuses aux Russes, mais ceux-ci font savoir qu'elles ne seront acceptées qu'à la condition que tous les militaires allemands présents dans l'armée et la marine ottomanes soient renvoyés en Allemagne. Devant le refus des Turcs, la Russie déclare la guerre à l'Empire ottoman le 2 novembre, suivie le 4 par la France et l'Angleterre.

²² L'aventure du *Goeben* et du *Breslau* a suscité une abondante littérature et bon nombre d'auteurs sont allés jusqu'à écrire que ces navires sont à l'origine du basculement de la Turquie vers l'Allemagne ce qui est manifestement excessif.

²³ Halpern, *The Naval War in the Mediterranean*, p. 49-50.

²⁴ Les ambassadeurs des pays de l'Entente, de l'Alliance et des pays neutres se rendent ensemble auprès du grand vizir pour protester, mais sans résultat. Les premiers tiennent à la neutralité turque, les seconds espèrent le ralliement à leur cause et les troisièmes n'ont pas de réels moyens de pression.

La domination allemande

Les Allemands en Turquie : Jusqu'aux premiers jours d'août, et contrairement à l'armée de terre, la marine ottomane ne comprenait aucun instructeur allemand. L'arrivée à la fin du même mois de la mission commandée par l'amiral von Usedom, l'intégration du *Yavuz* et du *Midilli* dans la flotte ottomane et la nomination à sa tête de l'amiral Souchon, bouleverse cette situation. Dès septembre 1914, l'organisation de la flotte est profondément modifiée. Le commandement, exercé par Souchon assisté d'un contre-amiral turc Enver Hakkı, dispose d'un état-major composé de quatre officiers, trois Allemands et un Turc. La flottille de torpilleurs est aux ordres d'un Allemand ainsi que les deux demi-flottilles qui la composent. Les commandements du *Yavuz* et du *Midilli* des sont naturellement réservés à des officiers allemands mais les torpilleurs et les mouilleurs de mines ont, bien que turcs, également des capitaines allemands.

La majorité des navires ottomans est désormais pourvue d'un équipage mixte comprenant des Allemands et des Turcs. C'est ainsi que le *Yavuz* compte 1322 Allemands et 24 Turcs et le *Midilli* 426 Allemands et 6 Turcs. Inversement le *Mecidiye* et le *Hamidiye*, qui ont un équipage de 340 hommes, accueillent 15 Allemands. Ils sont également présents sur les destroyers à raison de 23 Allemands contre 89 Turcs sur les plus grands et de 17 à côté de 74 Turcs sur les plus petits. Les torpilleurs reçoivent quatre Allemands chacun et il n'est pas jusqu'aux canonnières qui ne voient arriver un Allemand en plus des neuf Turcs qui sont à bord. Si les Turcs présents à bord des navires allemands n'ont qu'un rôle passif, il n'en va pas de même sur les bâtiments ottomans où les officiers allemands, même s'ils n'exercent pas toujours le commandement, « conseillent » leurs capitaines et vérifient que les ordres donnés par l'état-major sont bien exécutés.

Deux cent vingt à deux cent cinquante marins allemands sont présents à bord des navires de guerre proprement ottomans, constituant 8 à 10 % du personnel navigant. Sans tenir compte des trente officiers du *Yavuz* et des quinze du *Midilli*, 84 officiers de marine allemands au moins ont séjourné dans l'Empire durant les quatre années de guerre²⁵. Compte tenu des changements d'affectation, l'effectif présent en permanence représentait de quarante à cinquante hommes. Les services à terre, en particulier l'arsenal, ont également reçu du personnel de la marine allemande, mais nous en ignorons le nombre. S'ajoute enfin l'importante mission de l'amiral von Usedom et de son adjoint le contre-amiral Merten, à qui ont été confiée la mission d'améliorer puis d'assurer la défense des Détroits en particulier les Dardanelles. Dès septembre 1914, il dispose d'une quinzaine d'officiers et d'environ sept cents sous-officiers, techniciens, marins et artilleurs de mari-

²⁵ Langensiepen et Güleriyüz, *The Ottoman Steam Navy* ; Langensiepen, Notellman, Krüsmann, *Halbmond und Kaiseradler* ; *Deutsche Offiziere in der Türkei*. Cette brochure, confidentielle, m'a été communiquée par B. Langensiepen que je remercie vivement.

ne. Au total, une présence allemande importante sur le plan des effectifs et plus encore sur celui de la conduite de la guerre du choix des opérations à conduire.

Les Turcs en Allemagne : Dès février 1915, deux lieutenants de vaisseau et quatre enseignes de première classe sont à bord des bâtiments de la Flotte de Haute Mer allemande. En janvier 1916, au moins six autres officiers, des enseignes de vaisseau pour la plupart, se rendent en Allemagne et sont affectés à différents bâtiments de guerre. D'autres servent à bord de bâtiments légers ou de sous-marins. Après un an et demi d'un stage aussi intensif que dangereux, ces hommes retournent en août 1917 en Turquie pour embarquer sur les navires ottomans. Ils sont remplacés, non plus par des officiers, mais par des cadets de l'École navale de Halki. En fait, toute la promotion 1917-1918 est envoyée en Allemagne. Mais contrairement à leurs aînés qui avaient effectué un service actif à bord de navires de guerre, la plupart de ces jeunes gens vont suivre une formation à l'École navale de Mürvik située au bord du golfe de Flensburg sur la côte orientale du Schleswig. Outre ces officiers, de nombreux matelots séjournent également en Allemagne afin d'y acquérir une compétence technique.

A la fin de la guerre, la modeste marine ottomane a tout entière été absorbée par la marine allemande. C'est en fait l'aboutissement d'une politique apparue dans l'Empire ottoman après le désastre de la bataille navale de Çesme en 1770. Pour pallier l'archaïsme de leurs navires, les Ottomans ont d'abord fait appel, vers 1800, à des missions techniques françaises et suédoises pour moderniser l'arsenal d'Istanbul et construire des navires de guerre. La mise au point et la généralisation de la machine à vapeur au milieu du XIXe siècle a obligé l'Empire ottoman à envoyer ses bâtiments en Angleterre pour être pourvus de cet appareil moteur qu'ils ne pouvaient pas construire. Avec l'apparition de navires cuirassés, les Ottomans ont été contraints de commander ces navires en Europe dont l'entretien et la formation des équipages a nécessité l'appel à des missions britanniques.

