

LA FLOTTE DE GUERRE OTTOMANE AU MILIEU DU XVIII^e SIECLE

DANIEL PANZAC

En 1736 une guerre éclate opposant l'Empire ottoman à la Russie qui obtient, l'année suivante, l'alliance de l'Autriche. Celle-ci presse Venise d'intervenir à ses côtés mais celle-ci refuse et signe, en 1738, un pacte de neutralité avec la Sublime Porte¹. C'est vraisemblablement à l'occasion de cette menace de guerre que l'ambassade de France à Istanbul cherche à se procurer des informations précises sur la marine de guerre ottomane et les fait parvenir à son ministre. Cet *Etat de la Marine du Grand Seigneur*, conservé aux Archives nationales à Paris, dresse un tableau précis de la flotte ottomane et de son organisation. Il s'agit d'un manuscrit de onze pages, anonyme et non daté, conservé dans un fonds relevant des Affaires étrangères². Celui-ci regroupe une série de documents et de rapports assez disparates mais classés de manière chronologique, ce qui permet de situer ce document vers 1736-39. Compte-tenu de la précision des données qu'il contient et des nombreux noms et mots turcs qu'on y trouve, il a très probablement été rédigé d'après un original ottoman ou au moins à partir de renseignements fournis par des informateurs ottomans appartenant au personnel dirigeant de l'Etat.

Le document comporte une liste détaillée des différents types de bâtiments qui composent la flotte ottomane, incluant, pour les vaisseaux, leur nom, le détail de leur artillerie et de leurs équipages, la place et le rôle des officiers généraux, la solde, depuis celle des amiraux jusqu'à celle des matelots, et même les rations alimentaires de ces derniers. C'est là une occasion rare de présenter de manière précise la flotte ottomane dans les années 1735-1740, alors qu'on ne disposait d'informations à son sujet que pour la fin du XVIII^e siècle³. Toutefois, la présentation d'une

¹ Nani Mocenigo : *Marina veneziana*, p. 355.

² Archives nationales, Paris, Affaires étrangères, A.N.P.; A.F. BIII 238.

³ Shaw : *Selim III and the Navy*.

institution militaire ne prend tout son sens qu'en la comparant à des adversaires potentiels ce qui, dans la Méditerranée de cette époque, signifie les flottes française, anglaise⁴, espagnole et vénitienne. Comme ces dernières, la flotte ottomane comprend, au début du second tiers du XVIIIe siècle, deux éléments bien distincts : la flotte de haute mer composée de vaisseaux de haut bord d'une part, des navires auxiliaires, bâtiments marchands, galères, galiotes et embarcations fluviales de l'autre.

LA FLOTTE DE HAUTE MER

Lors de la guerre de Crête (1644-1669) les Ottomans prennent conscience de la supériorité des vaisseaux vénitiens, uniquement à voiles, hauts sur l'eau et pourvu d'une puissante artillerie, sur leurs galères mais eux-mêmes n'utilisent pas ce type de bâtiment, à l'exception de navires de transport appelés *burtun*, loués aux Européens, mais dont quelques uns sont construits à Istanbul⁵. Au début des années 1680, le grand vizir Merzifonlu Kara Mustafa fait appel à des Maghrébins pour s'informer de ce type de navire de guerre qu'ils utilisent depuis longtemps et c'est, vraisemblablement, sur leurs conseils, qu'il embauche un constructeur livournais converti, Mehmet Aga. En 1682, celui-ci lance, à l'arsenal d'Istanbul, le premier vaisseau de guerre ottoman⁶. En 1684, on ne compte que six vaisseaux armés mais il y en a dix en construction et, sous la vigoureuse et efficace impulsion du Kaptan Paşa Hüsein Paşa Mezza Morto (1695-1701), les Ottomans arment chaque année une vingtaine de vaisseaux⁷. Cet effort est poursuivi lors de la seconde guerre de Morée (1714-1718) durant laquelle les Ottomans mettent en campagne, chaque année, de 20 à 25 vaisseaux. Vingt ans plus tard, la flotte est, sur le papier, plus impressionnante encore et compte 33 vaisseaux de guerre.

1) Les navires ottomans

Dans la seconde moitié du XVIIIe siècle, les types de navires de guerre se sont en quelque sorte standardisés et une classification, en usage

⁴ L'Angleterre possède Gibraltar depuis 1704 et Minorque depuis 1708, devenues des bases navales faisant d'elle une puissance méditerranéenne.

⁵ Bostan : *Tersâne*, p. 95-96.

⁶ Uzunçarşılı : *Bahriye*, p. 470.

⁷ Anderson : *Naval wars*, p. 195-197.

jusqu'au milieu du XIXe siècle, a été élaborée qui répartit en six classes (*rate* en Angleterre, *rang* en France) les navires en fonction du nombre de leurs canons. La première classe comprend les très grands bâtiments, plus de 90 canons, distribués sur trois étages appelés batteries ou ponts ; les trois classes suivantes rassemblent les navires qui disposent de 44 à 90 canons répartis sur deux ponts ; enfin les deux dernières classes regroupent les bâtiments plus modestes, de 20 à 40 canons disposés dans une seule batterie. On distingue les canons selon leur calibre, évalué d'après le poids de leurs boulets, et seuls les grands navires peuvent embarquer de gros canons. Cela signifie qu'un navire de 80 canons a non seulement une artillerie deux fois plus nombreuse que celle d'un bâtiment de 40 canons mais que les canons du premier sont beaucoup plus puissants que ceux du second. A partir du XVIIIe siècle, le terme de vaisseaux est réservé aux bâtiments des quatre premières classes, les autres étant qualifiés de frégates. Les vaisseaux ottomans, imités des bâtiments européens, s'insèrent naturellement dans ce classement.

Les trois-ponts [*üç anbarlı*] : il s'agit de quatre énormes navires réservés aux amiraux, véritables villes flottantes, avec un équipage de mille à mille cinq cents hommes, armés de 98 à 108 canons. La répartition de cette artillerie et sa composition est conforme à celle de tous les navires de guerre de cette époque : pour d'évidentes raisons de stabilité⁸, la batterie inférieure abrite les gros canons, en l'occurrence de quatre à huit pièces lançant des boulets de marbre de 112 livres⁹, calibre exceptionnel sans équivalent dans les marines européennes¹⁰ ; les autres pièces, dont les projectiles sont en fer, sont de 48 livres pour les plus de cent canons et de 36 livres pour les deux autres. La batterie intermédiaire comporte des canons de 18 ou de 12 livres et la batterie supérieure des 12 livres seulement. Enfin, à l'air libre, sur le pont proprement dit, sont établis des canons de 8 livres et deux coulevrines, canons à longue portée, de 24 ou de 18 livres, tirant en chasse à l'avant du bâtiment.

⁸ Même sans leur affût, ces canons pèsent lourd : 3,8 tonnes pour le calibre de 48 , 3,4 t. pour le 36, 1,8 t. pour le 18, 1,4t. pour le 12, 1,1 t. pour le 8. *Encyclopédie Marine*, T. 1, p. 230. Au canon proprement dit s'ajoute le poids de l'affût : de 627 kilos pour celui de 36 à 214 kilos pour la pièce de 8.

⁹ La livre-poids française de cette époque équivaut à 0,489 grammes.

¹⁰ On sait que l'armée ottomane a également un faible pour les canons énormes ...et d'une efficacité douteuse !

Les deux-ponts [*iki anbarlı*], 23 vaisseaux, constituent l'essentiel de la flotte ottomane et se répartissent en quatre groupes en fonction de la composition de leur artillerie.

- 8 bâtiments surarmés : leur batterie basse est équipée de quatre à huit canons de 112, et de 20 à 24 canons de 48 ou de 36, tandis que la batterie haute est généralement armée de pièces de 12. Ils ont de 66 à 72 canons, ce qui les classe en principe parmi les vaisseaux de troisième rang, mais les énormes pièces de la batterie basse donnent l'impression que ce sont des trois-ponts dont on aurait supprimé la batterie supérieure. Il s'agit là de navires de conception proprement ottomane qui n'ont pas d'équivalent dans les marines européennes¹¹.

- 3 vaisseaux de 66 canons avec des pièces de 24 ou de 27 à la batterie basse et des 12 à la batterie haute.

4 vaisseaux de 62 canons avec des pièces de 18 à la batterie basse et des 8 à la batterie haute.

- 8 vaisseaux de 50 à 58 canons avec des pièces de 12 à la batterie basse et des 8 à la batterie haute.

Les caravelles que l'on peut assimiler aux frégates européennes, sont au nombre de six armées de 36 à 46 canons de 12 dans la batterie et de 8 sur le pont.

Tableau n° 1 : Les flottes en Méditerranée (1735-1739)

Rang	artillerie	Emp. ott.	Venise	France	Angleterre	Espagne
1er	90 et plus	4		1	6	1
2e	80-90				10	2
3e	65-80	11	9	12	33	9
4e	50-64	12	2	25	54	31
5e	31-46	6	2	8	17	2
6e	20-30			3	20	4
Total		33	13	49	140	49

¹¹ L'un d'eux, l'*Ejder Bağlı*, ne compte que 56 canons dont huit de 112 et deux de 936 ce qui est manifestement absurde et résulte vraisemblablement d'une incompréhension ou d'une erreur du rédacteur.

Le tableau n°1¹² montre que la puissance navale ottomane occupe une place importante en Méditerranée dans les années 1735-1740 : elle surclasse de manière évidente la marine vénitienne, 33 vaisseaux contre 13, et ce rapport de forces a sans doute pesé lourd dans la décision de la République de Venise de rester neutre dans le conflit entre l'Empire ottoman et l'Autriche. La France doit répartir ses forces entre l'Atlantique et la Méditerranée où, en 1738, Toulon abrite 14 vaisseaux et 3 frégates. Il en va de même de la flotte espagnole, équivalente à la flotte française dont l'essentiel des forces est basée dans les ports de l'Atlantique, de part et d'autre de l'océan. Quant à l'Angleterre dont la supériorité est écrasante, elle dispose, en 1739, de 16 vaisseaux dans la région. La comparaison selon les rangs, c'est-à-dire la puissance des vaisseaux, montre que l'Empire ottoman dispose de 13 vaisseaux de 1er et 3e rang contre 14 à la France et 9 à Venise sans parler des 59 navires britanniques. C'est surtout dans les navires plus légers que la France dépasse largement l'Empire ottoman avec 36 bâtiments du 4e au 6e rang contre 19. Les vaisseaux ottomans s'intègrent dans le classement européen et respectent la hiérarchie des types, des calibres et des équipages. On relève toutefois que ces derniers sont, à rang égal, plus nombreux que dans les marines française et plus encore anglaise.

Naturellement les calibres des canons ottomans, c'est à dire le poids de leurs boulets, a dû être fourni à l'ambassade de France en *okka* de 1,283 kg et leur correspondance établie par le drogman¹³. Les calibres des canons ottomans semblent analogues à ceux des marines européennes à la réserve d'un calibre un peu insolite, celui de 112 livres, correspondant à 45 *okka*, qui rappelle davantage les pièces de siège en usage dans l'armée de terre que des canons à utiliser en mer dans un espace instable, réduit et encombré. Par contre, on constate que les autres deux-ponts sont armés de pièces au calibre inférieur à celui des navires français et anglais : comme artillerie principale, les 3e rangs ne disposent que de canons de 24 à opposer aux 32 ou aux 36 des Anglais et des Français et

¹² Tableau établi pour l'Angleterre à l'aide de Rodger : *The Wooden World*, Richmond : Navy, Laird Clowes : *History*, vol. III ; pour Venise, Levi : *Navi da guerra* ; pour la France de A. N. Paris, Marine G 28 et *Encyclopédie Marine*.

¹³ Les projectiles turcs sont évalués en *okka* appelés *kıyye* dans la marine ottomane où l'on trouve effectivement des boulets de 1,5 *kıyye* équivalent à peu près à 4 livres, de 3 *kıyye* soit 8 livres, de 5 *kıyye* soit 12 livres, etc. Dümen : *Denizde (18 y.)*, p. 35-36.

les 4e rang sont équipés de pièces de 18 face aux 32 ou aux 24 des Européens¹⁴.

Comme le rappelle le document, la plupart des vaisseaux sont construits dans les arsenaux d'Istanbul mais d'autres chantiers ottomans, à Gallipoli, Sinop et Rhodes¹⁵ ont également contribué à la constitution de la flotte¹⁶. Bien qu'il soit difficile de connaître le rythme de construction et de renouvellement des navires, on sait, grâce à Çelebizâde, que les quatre trois-ponts, les premiers de la flotte ottomane¹⁷, ont été construits dans les années 1725, sous le règne d'Ahmed III¹⁸. D'autre part, la confrontation de cette liste de vaisseaux avec celle de 1715¹⁹ révèle que six bâtiments en service lors de la seconde guerre de Morée (1714-1718) sont probablement encore en fonction vingt ans plus tard car ils portent le même nom et leur artillerie est pratiquement identique : *Zülfikar Kıçlı*, *Mavi Arslanlı*, *Küçük Gül Başlı*, *Akreb Başlı*, *Yıldız Kıçlı*, *Servi Bağçeli*. Une telle longévité se retrouve dans les marines européennes. Sur les treize vaisseaux vénitiens inscrits en 1738, dix ont été construits entre 1714 et 1717 lors de la seconde guerre de Morée et trois seulement depuis. Sur les 49 bâtiments figurants sur l'Etat de la flotte française de 1738, neuf ont plus de trente ans dont un lancé en 1697 et six ont été construits entre 1712 et 1721. Le gros de la flotte française, 19 navires, notamment les vaisseaux de 1er et 3e rang, datent des années 1722-24 ; douze bâtiments, uniquement des vaisseaux de 4e rang et des frégates, sont sortis des chantiers depuis 1726.

L'habitude de donner des noms aux navires est apparue dans l'Empire ottoman à la fin du XVIIe siècle et s'est appliquée uniquement aux vaisseaux comme le montre la liste, dont 31 bâtiments sur 33 sont identifiés de cette façon. Plutôt que de nom proprement dit, on devrait

¹⁴ Selon le document, chaque canon des navires ottomans dispose, en principe, de 120 projectiles, boulets et paquets de mitraille, avec la poudre afférente, alors que les vaisseaux européens se limitent à 80 coups. Rappelons que le poids de poudre nécessaire à un coup de canon représente entre le 1/3 et le 1/4 du poids du boulet.

¹⁵ En 1740, le Kapudan Paşa commande une caravelle au chantier de Rhodes, Efthymiou-Chatzilacou : *Rhodes*, p. 177.

¹⁶ Bostan, *Tersâne*, p. 14-19 ; Müller-Wiener : *Die Häfen*, p. 44-50.

¹⁷ Un tel bâtiment a été lancé sous le règne de Mustafa II (1695-1703) mais il a été transformé en ponton sans avoir jamais navigué. Uzunçarğılı : *Bahriye*, p. 473.

¹⁸ Cité par Belin : *Histoire économique*, p. 386.

¹⁹ *Kalyonlardaki Mühimmat Defteri* publié par Dümen : *Denizde (18 y.)*, p. 35.

dire un moyen de reconnaissance fondé sur les sculptures qui ornent généralement la proue, *baş* ou la poupe, *kıç*, du bâtiment ; celle-ci comporte deux parties renflées, *bağçe*, situées de part et d'autre du gouvernail. Compte-tenu des possibilités offertes aux sculpteurs, on constate que les uns ont privilégié la proue, avec un lion, le *Mavi Arslan*, ou la poupe avec deux lions, *Çifte Arslan*. On peut donc penser que les noms comportant un seul élément, pinson, autruche, cavalier, dragon, évoquent la proue alors que ceux qui sont doubles, les deux tigres, les deux lions, les deux cerfs, concernent la poupe. A ce sujet, il faut noter le contresens du drogman de l'ambassade de France qui a confondu *Bağçe* et *Bahçe* ce qui aboutit à pourvoir la liste de quatre navires appelés "jardin" ! En réalité, la meilleure traduction, par exemple, de *İki Bağçeli* est sans doute *Les deux fesses* et celle de *Ay Bağçeli* de *Renflements de poupe avec lunes*. Tous ces navires couverts de sculptures à l'avant et à l'arrière, dont certains ressemblaient paraît-il à des *kösk* flottants²⁰, dorés ou peints en bleu, en jaune ou en rouge devaient avoir fière allure, comme d'ailleurs leurs homologues européens contemporains²¹.

2) Les hommes

Le document fournit la composition détaillée de l'état-major et de l'équipage des deux plus gros trois-ponts de la flotte ottomane. Cette liste correspond très largement aux informations tirées d'autres sources qui la complètent, sur quelques points²². L'état-major comprend 17 personnes que l'on peut assimiler à des officiers : dix capitaines et lieutenants (*reis-i evvel*, *reis-i evvel emanet*, *reis-i sâni*, *reis-i sâlis*) chargés de la direction générale du navire auxquels s'adjoignent sept autres, chargés plus spécialement de la discipline et de l'exécution des ordres : le grand aga (*ağay-ı sefine*) et ses adjoints ont autorité sur les soldats de marine (*levanti*) alors que le chaoux et ses adjoints (*çavuş*, *çavuş-ı emanet*) s'occupent des matelots. Vient ensuite un personnel spécialisé équivalent aux officiers mariniers français ou aux *warrant and petty officers* britanniques : y figurent les responsables de la manoeuvre, 20 sous-reis ou

²⁰ Dūmen : *Denizde* (18 y.), p. 48.

²¹ Le vaisseau suédois du XVII^e siècle, le *Vasa*, récupéré pratiquement intact et exposé à Stockholm donne une bonne idée de ce qu'était la décoration de ces navires. Les vaisseaux de Louis XIV, décorés par Pierre Puget, étaient célèbres pour la richesse de leur ornementation.

²² Uzunçarşılı : *Bahriye*, p. 472-473 et D'Ohsson : *Etat de l'Empire*, VII, p. 427-428.

pilotes (*rüesay-ı rubu'lu*) et deux nochers (*dümen*) ; les maîtres-artisans et leurs aides, un maître canonier (*sertopu*), un charpentier (*sermarangoz*), le calfat et les siens (*kalafat*) ; les patrons des chaloupes et canot (*reis-i filike, reis-i sandal*) ; les magasiniers et assimilés, les deux écrivains (*hoca*), les directeurs des poudres (*baruthaneci*), le directeur des vivres (*vekilharc, anbarcı*), les aigaliers (ou tonneliers ? *varilci*) ; ceux qui prennent soin des âmes, les imams, et du corps, le chirurgien (*cerrah*) ; les militaires tels les trois gardiens (*wardiyan*) et les deux premiers mousquetaires.

A bien des égards, l'état-major d'un trois-pont ottoman rappelle celui de ses homologues français et anglais contemporains où l'on trouve, dans des proportions certes différentes et selon une hiérarchie plus stricte, la même diversité et les mêmes spécialités : officiers de pont, officiers d'infanterie de marine, sous-officiers de pilotage, charpentiers, calfats, écrivains, canoniers, munitionnaires, patrons de chaloupes, aumôniers et chirurgiens. Le trois-ponts français de 116 canons compte 18 officiers (14 de marine et 4 officiers des troupes embarquées), 191 officiers mariniers et assimilés, 749 marins et 260 fantassins de marine soit 1218 hommes ; le trois-ponts anglais a 7 officiers, 122 *warrant and petty officers*, 565 *seamen* et 131 *marines* soit 880 hommes ; le trois-ponts ottomans comporte 17 officiers ou équivalents (*rüesa, zabitan*), 53 officiers mariniers ou assimilés (*gedüklian*), 380 soldats de marine (*leventi*) et 1020 matelots (*kalyoncular, aylakcılar*) et canoniers (*topcular*) soit 1470 hommes²³. On constate que c'est le nombre de soldats de marine qui est à l'origine des écarts entre les équipages : 131 sur le navire britannique, 260 sur le français, 380 sur l'ottoman.

²³ La hiérarchie varie selon les marines : le *chaplain* anglais est un *inferior warrant officer* alors que l'aumônier français fait partie de l'état-major français. On trouve 66 canoniers sous-officiers français et 30 sur le bâtiment anglais mais un seul sur le navire ottoman. Or Uzunçarşılı signale la présence, sur les vaisseaux ottomans, de 2 chefs canoniers (*sertopi*) et de 32 aides (*sudagabo*) qui ne figurent pas dans la liste française laquelle ne mentionne pas non plus les spécialistes des voiles (*badbâni*).

La composition de l'équipage des navires vénitiens est naturellement du même type : en 1739, un vaisseau de 3^e rang (70 canons) comprend 3 officiers de marine, 33 sous-officiers et assimilés, 120 matelots, soit 156 marins proprement dits, auxquels s'ajoute une *militia* de 506 hommes dont 51 gradés et 455 *falconeri* qui font office de soldats de marine et de canoniers. Borella : *Poliüca*.

Tous les navires de guerre à flot ne sont pas armés en permanence, surtout en temps de paix, pas plus les ottomans que les autres : sur l'ensemble de la flotte ottomane, seule une escadre de huit vaisseaux effectue, durant l'été 1740, une croisière en mer Egée, les autres restant à l'ancre dans la Corne d'Or²⁴. La composition et la gestion des équipages dépend donc directement de deux facteurs : la situation diplomatique et la pratique des campagnes estivales. Les équipages des vaisseaux ottomans comprennent deux éléments distincts, les permanents et les temporaires. Les premiers sont les *leventi*, soldats de marine, appelés "mousquetaires" dans le document. De service l'année entière, ils résident soit à bord des navires auxquels ils sont attachés et dont ils assurent la garde lorsque ceux-ci sont désarmés au port, soit dans des casernes construites pour eux en 1718 par le Kaptan-ı Derya Suleiman Paşa à Galata, Eyup, Üsküdar et Beşiktaş²⁵. On trouve parmi eux des musulmans et des Grecs que l'on distingue selon l'habit et le turban qu'ils portent.

Les marins proprement dits, dont les fonctions et l'organisation datent de 1682, sont eux engagés pour une campagne de six à sept mois, de mars-avril à septembre-octobre, et leur nombre est fixé par le Kaptan-ı Derya, après accord avec le Grand Vizir, en fonction des navires jugés nécessaires cette année-là. L'administration adresse alors aux vali et kadi des provinces qui servent d'aire de recrutement, celles qui bordent la mer de Marmara et la mer Egée, le nombre de marins et de gradés qu'ils doivent fournir, en accompagnant ces ordres d'une partie de la solde à remettre aux recrutés²⁶. On distingue deux catégories de marins : les *aylakcılar*, sont des marins confirmés²⁷ équivalents aux gabiers dans la marine française, au nombre d'environ 200 sur un trois-ponts, de 150 sur un deux-ponts ; les *qalyoncular*, peuvent aider le cas échéant à la manoeuvre mais sont avant tout canonniers, *topcular*. Comme les leventi, ils sont musulmans mais également chrétiens, grecs et arméniens.

²⁴ Dümen : *Denizde (18 y.)*, p. 59. En 1738, sur les 17 navires français basés à Toulon, seuls quatre vaisseaux et deux frégates naviguent et en 1740.

²⁵ Uzunçarşılı : *Bahriye*, p. 481.

²⁶ C'est ainsi que le kaza de Küçük Çekmece doit fournir 1 gradé (*Ağa*), un porte-étendard (*Alembar*) et 23 hommes, celui de Büyük Çekmece 1 gradé, un porte étendard et 28 hommes et celui de Silivri un gradé, un porte étendard et 38 hommes. Uzunçarşılı : *Bahriye*, p. 484-485.

²⁷ Le rédacteur du document fait là une confusion : les *aylakcı* font avant tout "la manoeuvre de dessus le gaillard" et ne manient le mousquet qu'exceptionnellement.

Casernés avant leur départ à Kasımpaşa, ils sont tristement célèbres par les excès et les rixes auxquels ils se livrent avant leur départ²⁸.

Le document est muet sur les fonctions et le recrutement des officiers, mais il nous renseigne sur ceux qui sont au sommet de la hiérarchie : les amiraux. Le "Capitan Pacha", *Kaptan Paşa* ou *Kaptan-ı Derya*, malgré son titre, n'est que très rarement un homme de mer. Sa charge, "souvent accordée à la faveur" montre bien qu'il s'agit d'un poste politique, comme le sont d'ailleurs les ministres de la marine européens. Le document explique clairement l'étendue de son autorité qui s'exerce non seulement sur la flotte et sur les arsenaux, mais également sur les régions côtières et insulaires de la mer Egée. La perception des impôts dans les îles égéennes, dont il perçoit le dixième, provoque, chaque année, la croisière estivale d'une partie de la flotte ottomane qui trouve là l'occasion d'un nécessaire entraînement. Son départ donne lieu à une revue de l'escadre par le *Kaptan Paşa* à bord d'une galère de cérémonie, la *Baştarde*, décorée et sculptée dont les caïques sultaniens conservés nous donnent une idée²⁹.

Les véritables chefs de la flotte ottomane sont les trois officiers généraux qui, eux, sont des hommes de mer astreints à gravir les échelons d'une carrière précise : du grade de capitaine en chef c'est à dire capitaine de vaisseau (*Kalyon kaptanı*), on accède à celui de contre-amiral (*Riyâle*) puis de vice-amiral (*Patrona*) avant de parvenir à celui de "petit Amiral" (*Kapudâne*) créé en 1682³⁰ en même temps que la construction du premier vaisseau ottoman et le recrutement de marins spécialisés. Ce grade, qui domine volontairement les deux autres plus anciens, liés à la flotte de galères, témoigne de la réorientation spectaculaire de la marine ottomane vers les vaisseaux, à l'instar des marines européennes. Ces amiraux arborent des pavillons et des fanaux particuliers sur les trois-ponts construits spécialement à leur attention, bâtiments de puissance et de prestige, appelés *sancak gemileri*, exactement ce que sont les *flagships* anglais.

²⁸ Le recrutement et le comportement des marins ottomans rappelle fortement celui des matelots de la flotte vénitienne : principalement composés d'Albanais et de Grecs, ils sont peu compétents et indisciplinés. Borella : *Politica*.

²⁹ Tezel et Çalıkoglu : *Kayıklar*.

³⁰ Uzunçarşılı : *Bahriye*, p. 433-434.

Le document fournit les soldes de la hiérarchie complète de la marine ottomane et la comparaison avec celles des marines européennes s'impose tout en tenant compte de ce que ces données peuvent avoir d'approximatif et d'incomplet³¹. La marine anglaise, la plus puissante, et de loin, est également celle où le personnel est le mieux payé et ceci à tous les grades : le salaire mensuel de ses matelots est compris entre 20 et 30 livres tournois, celui des français entre 13 et 18 livres, celui des vénitiens entre 10 et 17 livres et celui des turcs entre 12 et 14 livres. On retrouve des écarts du même ordre dans les soldes des officiers Cette répartition se retrouve chez les officiers supérieurs et les amiraux avec toutefois des écarts moindres parmi ceux-ci : un contre-amiral français touche 500 livres tournois par mois, son collègue ottoman 750 et l'anglais 800 ; le vice-amiral français a 1000 livres par mois, l'ottoman 1125 et l'anglais 1750³². On constate également que dans toutes les marines l'éventail des soldes est particulièrement large : la solde de l'amiral est 120 fois plus élevée que celle du matelot de 3e classe dans la marine britannique, 125 fois dans la marine ottomane et 150 fois dans la marine française.

Comme le document présenté ici fournit également des informations sur l'alimentation officielle des marins ottomans, il nous a paru utile de les comparer avec ce que prévoient les autres marines dans ce domaine³³. Il s'agit ici des données théoriques prévues par les administrations et il est bien probable que les quantités réelles comme la qualité des produits distribués aux équipages doivent souvent laisser à désirer. Les administrations sont conscientes de la dégradation des denrées

³¹ Les soldes sont présentées en livres tournois françaises sur les bases de conversion suivantes : la piastre turque vaut 3 livres tournois vers 1730-1740, la livre sterling 25 livres tournois, la lire vénitienne vaut 0,51 livre tournois.

³² Les soldes des gradés sont augmentées quand leur navire est en croisière ; les commandants de bâtiments touchent des indemnités spéciales notamment des frais de table ; le chirurgien major français bénéficie d'un sol par par homme et par mois en plus de son traitement ; les amiraux ottomans reçoivent la solde de dix matelots en plus de leur solde et récupèrent le montant des attributions des matelots absents, les capitaines ottomans la solde de trois matelots, etc.

³³ Pour la marine vénitienne, les données proviennent de Tucci, *l'alimentazione*, pour la marine française : *Encyclopédie Marine*, II, p. 22-23 ; pour la marine anglaise de Rodger : *Wooden World*, p. 83.

embarquées et s'efforcent de palier ce risque lorsque cela est possible³⁴. Le nombre limité des produits de base, seuls cités et donc pris en compte, et la monotonie des repas qu'ils entraînent sont la règle partout bien qu'il soit prévu de quoi améliorer l'ordinaire³⁵. Une constatation importante : la taille réduite de la Méditerranée et la brièveté des traversées mettent les marins des navires méditerranéens à l'abri du scorbut, ce fléau qui ravage les équipages naviguant sur les océans. La composition des régimes alimentaires en usage dans ces différentes marines militaires présente des différences très nettes mais la première observation qui ressort de ces tableaux est leur remarquable similitude énergétique : entre le marin français qui dispose théoriquement de 3026 calories par jour et son collègue anglais qui bénéficie de 3258 calories, se situent les rations vénitiennes, 3150 calories, et ottomanes, 3194 calories.

C'est dans la composition de ces régimes qu'apparaissent les différences les plus marquées notamment entre la marine anglaise et les marines méditerranéennes : qu'ils soient ottomans, vénitiens ou français, les matelots ont le pain pour nourriture de base, respectivement 51,1%, 53% et 58,2% et l'huile d'olive comme assaisonnement ; leur régime est complété par des légumes secs, de 14 à 19% et, au moins pour le Vénitien et l'Ottoman, par du riz³⁶ ; viande et poisson n'interviennent que modestement dans les repas des Vénitiens et des Français, quant aux Ottomans, ils sont considérés comme végétariens, du moins par leur administration³⁷. Ce qui caractérise au contraire l'alimentation des marins britanniques c'est la part réduite tenue par le pain, 33,3% du total et celle, considérable, occupée par la viande, 29%, avec le beurre comme

³⁴...pour les campagnes en Méditerranée, le munitionnaire remettra entre les mains du commissaire de l'escadre ou...à l'écrivain d'un bâtiment particulier, l valeur en espèces, pour servir à acheter de la viande fraîche dans les endroits de relâche où il sera possible de s'en procurer", *Encyclopédie Marine*, II p. 23.

³⁵" Besides the items specified in the rations, the [Victualing] Board used flour, suet, rasins and vinegar, all in cask, some stockfish(dried cod), and oil instead of butter for ships sailing for warm climates", Rodger : *Wooden World*, p. 83.

³⁶ La réglementation française ne prévoit le remplacement de la morue par du fromage et celui des légumes secs par du riz qu'en en cas de pénurie de ces produits.

³⁷ Selon d'Ohsson : *Etat de l'Empire*, VII, p. 429, on distribuait de la viande aux marins une fois par quinzaine.

matière grasse. Une dernière remarque : le marin vénitien bénéficie de 0,3 litre de vin par jour et le français de 0,7 litre alors que le britannique dispose d'un gallon de bière quotidien soit 4,5 litres, alors que leur collègue ottoman, supposé bon musulman, est naturellement soumis au régime sec !

LA FLOTTE AUXILIAIRE

Le corps de bataille de la marine ottomane, constitué désormais par les vaisseaux, est organisé, dirigé et payé directement par l'Etat ottoman. Un certain nombre de tâches sont toutefois effectuées par des navires plus modestes et selon des modalités administratives très différentes.

1) Les bâtiments

Le document évoque quatre types de navires :

Les vaisseaux marchands : lors d'un séjour à Rhodes en 1740, le voyageur anglais Pococke complète et éclaire notre document :

Here [à Rhodes] most of the Turkish ships of war are built by the merchants of Constantinople, who receive a sum of money from the Porte, and use them in trade until there is occasion of them for public service ; they are then obliged to deliver them and are refunded the whole expense of building ; by this mean the Grand Signor has a number of ships at command without being at any considerable expense before hand these large ships trading to Alexandria are secure against the corsairs, which was the chief design of encouraging the building of them...There were at that time [1740] seven on the stocks.

Le document, qui évalue à 24 le total de ces navires, dont près du tiers construits à Rhodes, précise leur armement, 56 à 60 canons, et leur équipage, 450 hommes. Il s'agit vraisemblablement là de leur artillerie et de leur équipage après réquisition par l'Etat ce qui fait d'eux l'équivalent des vaisseaux de type caravelle. Quant ils naviguent au commerce, il est probable que l'artillerie et l'équipage sont réduits car on voit mal comment ils pourraient embarquer des marchandises et assurer le ravitaillement d'un tel nombre d'hommes à bord, même s'il doivent se protéger des corsaires. Cette pratique, celle des navires à double usage, à la fois commercial et militaire, est tombée, du fait de la spécialisation du

matériel et des hommes, en désuétude en Europe, après avoir été beaucoup utilisée au XVIe et encore au XVIIe siècle.

Les galères : la réduction spectaculaire du nombre et du rôle des galères dans la marine ottomane, intervenue à la fin du XVIIe siècle, est un événement majeur dans l'évolution de celle-ci. Les activités dévolues désormais aux galères sont l'éclairage des escadres, les patrouilles côtières ou insulaires, éventuellement le remorquage temporaire des vaisseaux, voire l'affrontement avec les galères ennemies mais leur petit nombre, 17, montre bien qu'il ne s'agit là que d'actions secondaires. Le type en est fixé depuis longtemps déjà : la galère [*kadırga*] a environ 50 mètres de long et 6,5 mètres de large, elle est propulsée par 49 rames, 25 d'un côté, 24 de l'autre mues chacune par quatre rameurs. Outre ces 196 rameurs [*kürekçi*] dirigés par deux chefs de rameurs [*vardiyan*], il y a 35 marins et cent combattants [*cenkçi*]. Son artillerie se limite à un gros canon et quatre petits tirant en chasse³⁸. La marine vénitienne possède quelques galères basées à Corfou et chargées de garder l'entrée de l'Adriatique et d'empêcher les corsaires barbaresques de perturber les relations entre Venise et ses possessions dalmates et insulaires. La marine française dispose de quinze galères, attachées à l'arsenal de Marseille, dont les caractéristiques sont très proches de leurs homologues ottomanes³⁹. Si leur valeur militaire est désormais bien faible et leur avenir très limité⁴⁰, le prestige qui s'y rattache demeure néanmoins intact aussi bien en France que dans l'Empire ottoman dont les commandants "sont choisis ordinairement parmi des personnes de considération en Turquie". Seules une minorité d'entre elles ont Istanbul pour port d'attache, les autres sont basées à Smyrne et dans l'Archipel, principalement à Rhodes, là où s'exercent leur activité de patrouille.

Les galiotes [*kalyata*] : ces huit bâtiments sont des galères de taille réduite, de 42 à 48 coudées [*zira*] de long, soit 30 à 34 mètres⁴¹, montées par 100 à 120 hommes, et dont les fonctions se limitent principalement à

³⁸ Uzunçarşılı : *Bahriye*, p. 462.

³⁹ La "vogue" d'une rame comprend six rameurs sur les galères françaises et quatre rameurs seulement sur les galères ottomanes ce qui explique que "leurs rames ne sont ny si longues ny si fortes que celles de france".

⁴⁰ Le corps des galères français est supprimé en 1748 et les galères ottomanes disparaissent sous le règne du sultan Mustafa III.

⁴¹ Bostan : *Tersâne*, p. 84-85.

assurer la police dans la mer Egée ce qui explique qu'elles y soient basées.

Les embarcations fluviales : l'Empire ottoman comprend de grands fleuves naviguables, notamment en Europe, proches de ses frontières et donc, en cas de guerre, susceptibles de servir de champs de bataille. L'Etat ottoman n'y entretient pas de flotilles permanentes, mais fait construire, en cas de besoin, dans des chantiers locaux, tels celui de Rusçuk⁴², différents types de bâtiments fluviaux pour servir sur le Danube, le Bug (*Rivière d'Ozou*) ou dans la mer d'Azov (*Azau*) et vraisemblablement sur le Don qui s'y jette ainsi que sur le Dniepr et le Dniestr. Un des modèles les plus répandu est celui de la *Şayka* qui navigue à voiles et à rames et embarque de 20 à 50 combattants⁴³.

2) Le fonctionnement

Selon le document, la flotte auxiliaire ottomane fonctionne suivant le principe de la sous traitance. L'Etat ottoman a pour seul interlocuteur le capitaine du bâtiment, considéré comme une sorte d'entrepreneur, dont il s'assure les services moyennant le versement d'une somme forfaitaire. En échange, ce capitaine doit effectuer des tâches militaires précises durant une période déterminée avec un navire aux caractéristiques d'armement et d'équipage définies par l'Etat, ou plutôt le Kaptan Paşa. En temps de paix, seules les galères et les galiotes, qui sont des navires de guerre, sont en service six mois par an, les vaisseaux marchands ne sont pas concernés et les embarcations fluviales, construites dans l'urgence en cas de guerre, sont licenciées à la paix et ne sont d'ailleurs pas faites pour durer.

Nous ignorons, malheureusement, le coût de construction des grands vaisseaux marchands, comme celui des autres navires d'ailleurs, et la quote-part de l'Etat ottoman dans cette opération. Les détails financiers fournis par le document ne concernent guère que les frais annuels d'armement et de fonctionnement des bâtiments. Ils se révèlent néanmoins très utiles. Le capitaine d'une galère, qui compte environ 340 hommes reçoit "seize à dix huit yucs par an" pour six mois de service réel, soit 13333 à 15000 piastres, ou 2222 à 2500 piastres par mois d'activité

⁴² Bostan : *Tersâne*, p. 23.

⁴³ Uzunçarşılı : *Bahriye*, p. 458.

effective⁴⁴. On peut ainsi calculer que la mise en service et l'entretien d'une galère coûte de 6,5 à 7,3 piastres par homme et par mois à l'Etat ottoman. Le capitaine d'une galiote de 100 à 120 hommes touche 4000 piastres pour six mois, 666 piastres par mois, soit 6 piastres par homme et par mois, et enfin le patron d'un de ces petits bâtiments fluviaux perçoit 35 piastres par homme pour six mois soit 5,8 piastres par mois⁴⁵. Deux conclusions découlent de ces calculs : si on admet que le salaire individuel d'un homme d'équipage est le même quel que soit le type de navire, la première observation indique que le coût de l'armement d'un navire croît avec sa taille, de 30% environ, du bâtiment fluvial à la galère, ce qui au demeurant n'a rien de surprenant. La seconde démontre que les services du Kaptan Paşa comprennent de bons gestionnaires et que les sommes accordées aux différents types de navires résultent de calculs élaborés qui ne doivent rien au hasard.

Si on suit le document, on constate que, contrairement à la flotte de haute mer, l'Etat ne connaît que les capitaines des bâtiments auxiliaires. Relevons au passage que les patrons des petits bâtiments fluviaux touchent de 20 à 30 piastres (60 à 90 livres tournois) par mois ce qui, dans l'échelle des soldes, les assimile à des lieutenants de vaisseaux de 1er rang. L'Etat ne s'occupe ni de recruter ni de payer, ni de nourrir leurs équipages⁴⁶. S'agissant notamment des rameurs des galères et des galiotes, nous ignorons s'il s'agit d'esclaves, de corvéables ou de volontaires rétribués, comment les capitaines opèrent pour se les procurer et s'il bénéficient de l'aide de l'administration locale dans la mesure où la majorité de ces navires sont basés dans des ports de la mer Egée.

CONCLUSION

Par les informations qu'il contient, ce document offre, croyons nous, un très grand intérêt en nous permettant de dresser un tableau détaillé de la puissance navale ottomane à un moment précis. Le dernier paragraphe en souligne aussi les limites qui témoignent, à la fois, des difficultés pour

⁴⁴ La piastre à cent vingt aspres, et cent mille aspres font un yuk ou huit cent trente trois piastres et un tiers". D'Ohsson : *Etat général*, VII, p. 265.

⁴⁵ Ceci montre que le document commet une erreur quant il affirme que les 4000 piastres reçues par le capitaine de la galiote couvrent également le prix de la construction du navire.

⁴⁶ Les ouvrages qui concernent, par exemple, l'histoire des galères ottomanes ne traitent généralement que du XVIe siècle et négligent les périodes postérieures.

des Européens à se procurer des informations complètes concernant un domaine "sensible", les forces militaires ottomanes, mais soulignent aussi les préférences, ou l'indifférence, qu'ils manifestent pour certaines questions⁴⁷. Se pose également la fiabilité de ce rapport. Compte-tenu du contexte diplomatique, les informations sont-elles exactes ? Sont-elles exagérées pour décourager toute intervention, vénitienne notamment, ou au contraire minimisées pour rassurer la France l'allié traditionnel ? En d'autres termes, les autorités ottomanes cherchent-elles à faire passer un message, se livrent-elles à de la désinformation comme on dirait de nos jours ? Nous ne pouvons pas y répondre.

Ce qui ressort toutefois avec certitude du document c'est que la flotte ottomane tient un rang important en Méditerranée. On pourrait même ajouter, sans trop forcer le trait, qu'en temps ordinaire, elle y occupe le premier rang car les Vénitiens sont désormais surclassés et les Français partagés entre l'Atlantique et la Méditerranée ; quant aux Anglais, ils n'accordent à cette mer qu'un intérêt secondaire. Elèves tardifs mais appliqués des Européens, les Ottomans sont désormais pourvus d'une marine dont la composition, les navires, la structure hiérarchique du personnel, les soldes, et même le ravitaillement, se situent à un niveau comparable à celui de leurs modèles. En cours de création, pendant la première guerre de Morée (1684-1699), la flotte de vaisseaux ottomans est sur la défensive face aux Vénitiens, qui assiègent Chio et les Dardanelles, et infligent de lourdes défaites aux Ottomans. Vingt ans plus tard, lors de la seconde guerre de Morée qui, de 1714 à 1718, oppose l'Empire ottoman à la République de Venise alliée aux Autrichiens, la flotte de guerre ottomane, à l'inverse de l'armée, remplit de façon satisfaisante les tâches qui lui sont assignées. Elle permet et aide à la reconquête de la Morée, interdit aux ennemis de la reprendre, assure, en 1716, le transport et le débarquement du corps expéditionnaire chargé de prendre Corfou et le réembarque après son échec, enfin elle affronte les escadres vénitienes dans plusieurs combats, certes indécis mais suffisants dans la stratégie adoptée pour ce théâtre d'opérations. Lors de la guerre contre la

⁴⁷ Il n'est pas question dans le document, des bâtiments fluviaux en usage sur le Tigre et sur l'Euphrate tel le *ğahıtur*, (Uzunçarşılı, *Bahriye*, p. 458) qui sont construits dans les chantiers de Birecik et de Basra (Bostan, *Tersâne*, p. 21-22) ; sont également absents les navires de la mer Rouge (Tuchscherer). Il est vrai que ces régions sont ici hors des préoccupations des Européens.

Russie, en 1736-39, les Ottomans éliminent les flotilles qui sont les premières tentatives navales que les Russes effectuent en mer Noire. Durant les trente années qui suivent, la marine n'a plus l'occasion d'intervenir, ce qui entretient sans doute le sentiment de supériorité et d'efficacité que les Ottomans accordent à leur flotte. Le désastre de Çesme, en juillet 1770, n'en sera que plus surprenant et plus douloureux.

BIBLIOGRAPHIE

- ANDERSON, R. C.: *Naval wars in the Levant 1559-1853*, Liverpool, 1952.
- BELIN, F. A.: "Essai sur l'Histoire économique de la Turquie", *Journal asiatique*, oct.-nov. 1864, p. 301-390.
- BORELLA, FRANCO: "Politica d'assenteismo, classi e salari della marina da guerra veneziana nella seconda metà del secolo XVIII", *Il sistema della ricerca minore, economia e storia*, Perugia, 1985.
- BOSTAN, İDRİS: *Osmanlı Barhiye teşkilâtı : XVII. yüzyılda Tersâne-i âmire*, Ankara, 1992.
- BÜYÜKTUĞRUL, AFİF: *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, İstanbul, 1982.
- DE GROOT, ALEXANDER: "The Ottoman Threat in Europe, 1571-1800 : Historical Fact of Fancy ?", *Hospitaller Malta 1530-1798, Studies in Early Modern Malta and the Order of St John of Jerusalem* (V. Mallia-Milanes ed.), Msida, Malta, 1993, p. 199-254.
- DÜMEN, ERDOĞAN: *Denizde yıllar boyu Anadolu Türkleri 1081-1922 (onyedinci yüzyıl)*, İstanbul, 1993.
- DÜMEN, ERDOĞAN: *Denizde yıllar boyu Anadolu Türkleri 1081-1922 (onsekizinci yüzyıl)*, İstanbul, 1993.
- EFTHYMIU-CHATZILACOU MARIA: *Rhodes et sa région élargie au XVIIIe siècle : les activités portuaires*, thèse dactyl., Paris-Sorbonne, 1984.
- Encyclopédie méthodique, Marine*, Panckoucke, Paris, 3 vol., 1 vol. planches, 1783-1787 (rééd. Nice, 1986).
- GÜNGEN, COŞKUN: *Türk Denizcilik Tarihi Bibliyografyası*, Ankara, 1995.
- HITZEL, FRÉDÉRIC: *Relations interculturelles et scientifiques entre l'Empire ottoman et les pays de l'Europe occidentale (1453-1839)*, thèse dactyl., Paris, Université de Paris-Sorbonne IV, novembre 1994.
- LAIRD, CLOWES WILLIAM: *The Royal Navy, A History from the Earliest Times to the Present*, Londres, 1897-1903, 7 vol.
- LEVI, CESARE AUGUSTO: *Navi da guerra costruite nell'Arsenale di Venezia dal 1664 al 1896*, Venezia, 1896 (2^e éd. 1983).

- MEYER, JEAN et ACERRA, MARTINE: *Histoire de la Marine française des origines à nos jours*, Rennes, 1994.
- MÜLLER-WIENER, WOLFANG: *Die Häfen von Byzantion, Konstantinupolis, Istanbul*, Tübingen, 1994.
- NANI, MOCENIGO MARIÒ: *Storia della marina veneziana da Lepanto alla caduta della repubblica*, Roma, 1935 (2e éd. 1985).
- OHSSON, M. D' : "Marine" in *Tableau général de l'Empire ottoman*, Paris, 1824, tome 7, p. 420-438.
- RICHMOND, H. W.: *The Navy in the War of 1739-1748*, Cambridge, 1920.
- RODGER, N. A. M.: *The Wooden World : An anatomy of the Georgian Navy*, Londres, 1986.
- SHAW, STANFORD J.: "Selim III and the Ottoman Navy", *Turcica*, 1, 1969, p. 212-241.
- TEZEL, HAYATİ et ÇALIKOĞLU, EREM: *Boğaziçi ve Saltanat Kayıkları*, Istanbul, 1983.
- TUCCI, UGO: "L'alimentazione a bordo delle navi veneziane", *Studi Veneziani*, XIII, 1987, p. 116-153.
- UZUNÇARŞILI, İSMAİL HAKKI: *Osmanlı devletinin merkez ve bahriye teşkilâtı*, Ankara, 1948 (3e éd. 1988).

Etat de la Marine du Grand Seigneur

(A.N.P. BIII 238)

Le Grand Seigneur a actuellement trente trois vaisseaux de ligne dont il y en a quatre de trois ponts et les autres de deux ils ne sont point distribuez dans les différens ports de l'Empire Ottoman, ils sont toujours dans celui de Constantinople a moins qu'ils ne soient a la mer.

La construction de ces Vaux se fait ordinairement a Constantinople on en fait cependant a la mer noir et quelquefois a Rhodes. Outre les trente trois vaisseaux entretenus par le G.S. ce prince peut encore disposer de vingt quatre Vaux Marchands qui font le commerce du Caire et qui sont armez de cinquante six a soixante pieces de canon et de 450 hommes d'Equipage.

Le G.S. entretient encore dix sept galères qui sont dispersées a Constantinople, a Smirne et dans les différentes isles de l'Archipel. il entretient aussy huit galiotes et dans le tems qu'il est en guerre avec l'Empereur ou les Moscovites, il remplit le Danube la riviere d'Ozou et la mer d'Azau d'une infinité de bateaux a voile et a rames.

Le Capitan Pacha commande generalement toutes les forces maritimes du G.S. et l'on peut dire que la Charge de grand Amiral ne remplit qu'imparfaitement l'idée que l'on doit se former de celle de Capitan Pacha. En effet son autorité s'étend non seulement sur tous les batimens de la mer, mais encore dans tous les chateaux et places maritimes dont il nomme les gouverneurs et generalement tous les autres officiers. Les isles de l'archipel a l'exception de celle du Tine, forment son appanage, le Carache et le dixieme du produit de toutes ces isles joint a ce qu'il retire des chateaux situez au bord de la mer luy rendent annuellement cent mille piastres.

Quoyque dans les villes maritimes il y ait différents officiers nommez par le G.S., ils n'ont cependant rien a demesler ny aucune autorité sur les troupes du Capitan Pacha. Cette charge comme la plupart de celles que l'on donne dans l'Empire Ottoman, est bien plus souvent accordée a la faveur qu'au merite et aux services.

Le Grand Seigneur adresse ses ordres pour tout ce qui est dependant de la Marine au Capitan Pacha, sans que le Grand Vizir y intervienne au moins exterieurement.

Le Capitan Pacha n'a point de Conseil réglé, et quand il trouve bon de s'en former quelqu'un, il le compose comme il luy plait. Ce sont ordinairement les trois principaux commandans qui y sont apellez; lors meme que le Capitan Pacha monte la galere Batarde qui est ce que nous apellons Reale en France, le petit Amiral qui est la seconde personne de la Marine, et qui alors a le Commandement des vaisseaux, est obligé de suivre les instructions que le Capitan Pacha luy laisse.

La Charge de Petit Amiral ne se donne jamais qu'a un homme de mer et d'experience. il ne parvient a cet employ qu'aprez avoir passé par les grades de Cap^{n^e} en chef, et de Contre Amiral et de Vice Amiral. quand il commande il porte trois fanaux a poupe et le pavillon au grand mast comme le Capitan Pacha.

Les Equipages des vaisseaux compris sous le nom de leventis sont divizez en Mousquetaires et Canoniers. les Mousquetaires connus sous le nom d'Ailakchis font le service de la mousqueterie et de la manoeuvre de dessus le gaillard. les canoniers apellez Topchis servent le canon ont le detail de la poudre et de tout ce qui concerne le reste du bastiment. les equipages sont composez un quart de mousquetaires et trois quarts de Topchis. les premiers ont quatre piastres et demy de paye par mois et les Topchis quatre. on passe outre cela au Cap^{n^e} dix piastres pour la nourriture d'une année de chaque homme, ainsy il en coute au G.S. pour chaque leventi de 60 à 62 piastres par an.

Le Cap^{n^e} distribue à chaque leventi dix livres de ris, dix livres de lentilles, deux livres d'huile d'olive par mois et une livre et demy de pain par jour; on n'en donne pas davantage aux officiers subalternes. on fournit aux uns et aux autres des marmites pour faire leur cuisine. l'eau est leur boisson ordinaire. les Cap^{n^{es}} qui se trouvent chargez de la fourniture de ces provisions et d'en faire la distribution trouvent le moyen de se defrayer de la depense de leur table par le proffit qu'ils y font.

Les Leventis sont obliger de s'acheter leurs armes qui consistent en un fusil, un sabre et une paire de pistolets. on leur fournit la poudre aussy bien que le plomb, mais comme on ne leur donne qu'en masse, ils fondent eux mesmes leurs bales selon le calibre de leur fusil et de leurs pistolets.

On embarque de la poudre pour que chaque canon puisse tirer 120 coups et des boulets a proportion. on embarque aussy de la mitraille des paquets de clou et des chaisnes.

*Nom des vaisseaux, nombre de leur equipage
des canons et leur calibre.*

1 *L'Amiral apellé chift assilan [Çift Aslan] ce qui signifie en françois les deux lions est un vaisseau de 3 ponts et de 108 pieces de canon dont il y en a 8 a la premiere batterie de 112 lb de boulets de marbre et 22 de 48 lb de fer, a la seconde 30 de 18 lb et a la 3e 28 de 12 lb. sur le gaillard d'arriere 18 de 8 lb, sur l'avant deux coulevrines de 24 lb et 1500 hommes d'equipage.*

2 *Le Petit Amiral apellé chift Capelan [Çift Kaplan] en françois les Deux Tigres V^{au} de 3 ponts de 102 canons de meme calibre que l'amiral et de 1300 hommes d'equipage.*

3 *Le Vice Amiral apellé Espahaiki Bahar [Sipahi-i Bahr] en françois le fin voilier vaisseau [Cavalier de la mer] de 3 ponts porte 98 canons scavoir a la premiere batterie 4 de 112 lb de boulets de marbre et 26 de 36 lb de fer, a la seconde 28 de 12 lb et a la troisieme 26 d'un pareil calibre, sur le gaillard d'arriere 12 de 8 lb, sur l'avant deux coulevrines de 18 lb et onze cent hommes d'equipage.*

4 *Le Contre Amiral vaisseau de 3 ponts apellé en Turc Mallique Bahar [Malika-i Bahr] en françois la seraine de mer [Reine de Mer] est de la meme portée de canons et du meme calibre que le precedent, il a 1000 hommes d'equipage.*

Vaisseaux de deux ponts

5 *L'yasdesly housma [Yaldızlı Hurma] en françois le datier doré [Dattier brillant] porte 72 canons scavoir 4 de 112 lb de boulets de marbre et 26 de 33 lb de fer a la premiere batterie, 30 de 15 lb a la seconde, 10 de 8 lb sur le gaillard d'arriere et deux coulevrines sur l'avant de 18 lb et huit cens hommes d'equipage.*

6 *Le chift yairan [Çift ?] en françois les deux cerfs [Çift Geyikli] de la meme force que le precedent et du meme nombre d'equipage.*

7 *Le Bejas Attilly* [Beyaz At] en françois le Cheval Blanc porte 66 canons scavoir a la premiere batterie 28 de 27 lb boulets de fer, a la seconde 28 de 12 lb, sur le gaillard d'arriere 8 de 8 lb, sur celuy d'avant deux coulevrines de 18 lb, 750 hommes d'equipage.

8 *Le Boujuc Gul Basly* [Büyük Gül Başlı] en françois la grande polaine rosée [Grande proue rosée] Vau de 66 canons scavoir, a la P^{re} batterie 28 de 24 lb de balle de fer, a la seconde 28 de 12 lb, sur le gaillard d'arriere 8 de 8 lb, sur l'avant deux coulevrines de 18 lb. 750 hommes d'equipage.

9 *Le Cutchuc Gul Basly* [Kütçük Gül Başlı] en françois la petite polaine dorée [Petite proue rosée] a le meme nombre de canons et d'equipage que le precedent.

10 *Le Deve Couchou* [Deve Kuşu] en françois l'Autruche vaisseau de 68 canons scavoir, a la premiere batterie 4 de 112 lb de boulets de marbre et 24 de 36 lb en fer, a la seconde 28 de 12 lb, sur le gaillard d'arriere 10 de 8 lb, sur l'avant deux coulevrines de 18 lb et 800 hommes d'equipage.

11 *Le Chadreran Quikly* [Şadırvan Kıçlı] en françois la fontaine a la poupe [Poupe à la fontaine jaillissante] vaisseau de 68 canons, scavoir a la P^{re} batterie 8 de 112 lb de boulets de marbre et 20 de 48 lb de fer, a la seconde 28 de 12 lb, sur le gaillard d'arriere 10 de 8 lb et sur l'avant deux coulevrines de 18 lb et huit cent hommes d'equipage.

12 *L'Espir* [İspinoz ?] en françois le Pinson est de la meme force que le precedent et du meme nombre d'equipage.

13 *L'Arder Barly* [Ejder Başlı] en françois le Dragon en teste V^{au} de 56 canons scavoir a la P^{re} batterie deux de 936 lb de boulets de marbre, 8 de 112 lb aussy de marbre et 12 de 48 lb de fer, a la seconde 24 de 15 lb, 8 de 8 lb sur le gaillard d'arriere et deux de 18 lb sur l'avant et a 800 hommes d'equipage.

14 *L'Iki Bakchely* [İki Bağçeli] en françois les deux jardins [Les deux renflements de la proue] V^{au} de 66 canons scavoir 4 de 112 lb de boulets de marbre et 24 de 48 lb de fer a la P^{re} batterie, 28 de 12 lb a la seconde, 8 de 8 lb sur le gaillard d'arriere et deux de 18 lb sur l'avant, 750 hommes d'equipage.

15 *L'Acrep Basly* [Akrep Başlı] en français le scorpion [Tête de scorpion] est de la meme force que le precedent pour les canons et l'equipage.

16 *L'ascasar* [Al-qasr, en arabe] en français le chateau *V^{au}* de 62 canons, scavoir a la *Pr^e* batterie 26 de 18 lb de balle de fer, a la seconde 26 de 12 lb, sur le gaillard d'arriere 8 de 8 lb, sur l'avant deux de 12 lb et six cent cinquante hommes d'equipage.

17 *Le zulficar* [Zülfikar] en français le sabre double [Sabre à double pointe] est de la meme force que le precedent.

18 *Le Gazdaly Chain* [Yaldızlı Şahin] en français le faucon doré [Faucon brillant] *V^{au}* de 62 canons scavoir a la *Pr^e* batterie 26 de 18 lb de balle de fer, a la seconde 26 de 12 lb, sur le gaillard d'arriere 8 de 8 lb et deux de 12 lb sur l'avant, 650 hommes d'equipage.

19 *Le Sevy Bakchaly* [Selvi Bağçeli] en français le jardin au cipres [Les renflements de proue avec cyprès] est de la meme force pour le canon et l'equipage que le faucon doré.

20 *L'Yeldes Bakchaly* [Yıldız Bağçeli] en français le jardin de l'etoile [Les renflements de proue étoilés] *V^{au}* de 58 canons, scavoir a la *Pr^e* batterie 24 de 12 lb de balle de fer, a la seconde 32 de 8 lb et deux de 12 lb sur le gaillard d'avant, 500 hommes d'equipage.

21 *L'Ai Bakchaly* [Ay Bağçeli] en français le jardin de la lune [Les renflements de proue avec des lunes] *V^{au}* de 54 canons, scavoir 24 de 12 lb de balle de fer a la *Pr^e* batterie, 28 de 8 lb a la seconde et deux de 12 lb sur l'avant, 450 hommes d'equipage.

22 *Le Sary Cossacly* [Sarı Kuşaklı] en français l'Enceinte jaune de la meme force que le precedent;

23 *Le Kirmisy Cossacly* [Kırmızı Kuşaklı] en français l'enceinte rouge *V^{au}* de 52 canons, scavoir a la *Pr^e* batterie 22 de 12 lb, a la seconde 28 de 8 lb et deux coulevrines de 12 lb sur l'avant, 450 hommes d'equipage;

24 *L'Yardesy Nar* [Yaldızlı Nar] en français la Grenade dorée de la meme force que le precedent par les canons et l'equipage.

25 *Le Baba Ibrahim* [Baba İbrahim] en françois le pere ibrahim de meme que le precedent.

26 *Le Mavi Asslan* [Mavi Aslan] en françois le lion bleu V^{au} de 50 canons de 12 et de 8 lb, 450 hommes d'equipage.

27 *Le Yeldes Quichely* [Yıldız Kıçlı] en françois la poupe étoilée V^{au} de 54 canons de 12 et de 8 lb, 450 hommes d'equipage.

Vaisseaux nommés Caravelles

28 *Le cutchuc Chain* [Küçük Şahin] en françois le petit faucon V^{au} de 46 canons de 12 et de 8 lb, 400 hommes d'equipage.

29 *Le Sertche Cous* [Serçe Kuşu] en françois le passereau de 44 canons de 12 et de 8 lb de balle de fer, 350 hommes d'equipage.

30 *Le Bejas Chain* [Beyaz Şahin] en françois le faucon blanc porte 38 canons de 12 et de 8 lb, 300 hommes d'equipage.

31 *La caravelle ditte la bleue* porte 36 de 8 et de 4 lb, deux cinquante hommes d'equipage.

Il y a encore deux caravelles qui ne sont connues que sous le nom de premiere et de seconde. elles portent 46 canons de 12 et de 8 lb et quatre cent hommes d'equipage.

Etat de l'armement du Grand Amiral

Le Capitan Pacha

un premier capitaine

trois Cap^{nes} en second

trois premiers lieutenans

deux secons lieutenans

un troisieme lieutenant

un grand aga ou major

un ayde major

deux babachis ou premiers officiers des leventis

un grand chaoux ou p^{er} sergent

deux chaoux ordinaires ou seconds sergents

vingt sous rais ou pilotes

deux nochers

trois gardiens

un maitre canonier

deux ecrivains

deux directeurs en chef des poudres

deux sous directeurs

un directeur des vivres

deux imams ou aumoniers

deux sous imams

deux patrons de chaloupe

un patron de canot

deux aigaliers ou personnes chargez de l'eau du batiment

deux premiers mousquetaires

un chirurgien

un premier charpentier

trois charpentiers en second

quatre calfats

quatorze cent un leventis dont il y a le quart appelez mousquetaires et les autres trois quarts Topchis comme on l'a dit cy dessus. le Grand Amiral porte trois fanaux a poupe, un a la hune du grand mast, et son pavillon au grand mast.

*Etat de l'armement du petit amiral**Le petit amiral**un Cap^{ne} en chef**deux capitaines en second**deux premiers lieutenans**un second lieutenant**un troisieme lieutenant**un ayde major**un Babachi ou premier officier des leventis**deux chaoux ou sergents**quinze sous rais ou pilotes**un nocher**deux gardiens**un ecrivain**un directeur des poudres**un sous directeur des poudres**un directeur des vivres**un imam ou aumonier**un sous imam**un patron de chaloupe**un patron de canot**un aigalier ou personne chargé de l'eau**deux premiers mousquetaires**un charpentier en chef**deux seconds charpentiers**deux calfats**un chirurgien*

le reste de l'équipage consiste en leventis partie mousquetaires et partie canoniers

le petit Amiral porte le pavillon au grand mast et un fanal seulement a poupe.

Le Vice amiral et le Contre amiral ont a peu pres le meme nombre d'officiers que le petit Amiral. le Vice Amiral porte le pavillon au mast de mizaine et le Contre amiral au mast d'artimon. Les vaisseaux de deux ponts n'ont d'autres officiers que le Capitaine en chef, un capitaine en second et un lieutenant.

Etat de la paye des officiers

	par an
Le Petit Amiral par jour	6000 pia, 36 lb de pain
le Vice amiral	4500 - , 24 lb de pain par jour
le Contre Amiral par jour	3000 - , 14 lb de pain
le Cap ^{ne} de pavillon de l'amiral	2000 - , 12 lb de pain par jour
le Cap ^{ne} de pav ^{on} du petit amiral	1000 - , 12 lb de pain par jour
les Cap ^{nes} en chef	1200 - , 12 lb de pain par jour
les Cap ^{nes} en second	350 - , 7 1/2 de pain par jour
L'aga des leventis ou major mois	15 piastres par
le p ^{er} lieutenant	22 1/2
le second lieutenant	15
le troisieme lieutenant	12 1/2
le nocher ou le maitre	15
le sous rais ou pilote	7 1/2
le gardien	7

<i>l'aga ordinaire ou ayde major</i>	10
<i>le Babachi</i>	9
<i>le grand chaoux</i>	13 1/2
<i>le chaoux ordinaire</i>	7 1/2
<i>le maitre canonier de l'Amiral</i>	25
<i>le maitre canonier des autres Vaux</i>	15
<i>les seconds canoniers</i>	7
<i>l'Ecrivain de l'amiral</i>	10
<i>les ecrivains des autres Vaux</i>	7 1/2
<i>le patron de chaloupe</i>	7 1/2
<i>le patron de canot</i>	5
<i>le directeur en chef des poudres</i>	6 1/2
<i>le sous directeur</i>	5
<i>l'imam ou aumonier</i>	6
<i>le sous imam</i>	5
<i>le premier mousquetaire</i>	5
<i>l'aigalier ou personne chargé de l'eau</i>	5
<i>le chirurgien</i>	10
<i>le p^{er} charpentier</i>	10
<i>les charpentiers des autres Vaux</i>	7 1/2
<i>les calfats</i>	7 1/2

Tous les officiers subalternes et officiers mariniers et autres cy dessus desnommez ont la meme ration que les leventis.

A l'egard des dix sept galeres dont on a parlé dans le comencement de ce memoire, elles apartiennent en propre aux capitaines qui les commandent, et qui sont choisis ordinairement parmi des personnes de

consideration en Turquie. ils portent le titre de Bey que l'on ne donne qu'aux fils de Pacha, ou a ceux dont les peres ont exercez les premieres charges de l'Empire ottoman.

Les capitaines font construire leur galere a leurs depens et le Grand Seigneur leur donne seize a dix huit yucs par an qui font quarante a quarante cinq mille livres de notre monnoye, ils sont obligez de fournir leur galere de chiourme, d'officiers, de soldats, de mariniers et de les entretenir generalement de tout, ils sont aussy obligez de payer et de nourrir les equipages.

Les galeres du G.S. ne sont pas toutes de la meme grandeur, il y en a qui ont vingt deux, 23, 24 et 25 bancs. les rames ne sont ny si longues ny si fortes que celles de france, et les corps des galeres en sont plus petits, cependant elles ont le meme nombre d'equipage.

Les Cap^{nes} des galiotes ont quatre mille piastres, au moyen de quoy ils se chargent de faire faire leur batiment, de le monter de 100 ou 120 hommes qu'ils payent et nourrissent, d'armer et d'entretenir leur galiote generalement de tout. Ces galiotes servent depuis le mois de may jusques au mois de novembre, elles restent dans les ports de l'Archipel.

Le Grand Seigneur donne aux Cap^{nes} des petits batiments a voile et a rame depuis vingt jusques a 30 piastres de salaire par mois selon que le batiment est plus ou moins gros; ce sont eux qui ont soin de faire faire leur equipage. ils ont trente cinq piastres une fois payées par chaque homme pour les six mois qu'ils sont obligez de servir avec une livre et demy de pain par jour. ils s'accommodent aux meilleures conditions qu'ils peuvent avec ceux qu'ils engagent, et sur l'epargne qu'ils font ils payent leurs officiers; ils donnent aussy a leur equipage de la soupe une fois le jour. ces batimens ne servent que six mois.

