Zachariadou Elizabeth (ed.), *The Kapudan Pasha. His Office and his Domain*

Rethymnon, Crete University Press (Halcyon Days in Crete IV), 2002. XVI + 438 p.

Voici les actes du quatrième colloque des Journées d'Halcyon (1) tenu à l'Institut des Études Méditerranéennes de Rethymnon du 7 au 9 janvier 2000, où des historiens et des turcologues étaient réunis pour se pencher sur le domaine maritime de l'Empire ottoman et sur son principal dignitaire, le *kapudan pacha*. Important par le nombre de contributions (au total 25), ce volume vient confirmer que la mer suscite de plus en plus de recherches (2).

Au-delà de l'*Office* du *kapudan pacha*, l'évocation de son *Domain* fournit aux contributeurs de nombreuses occasions d'évoquer les mers ottomanes dans toute leur diversité. Pour ce faire, Elizabeth Zachariadou a découpé ce recueil en huit chapitres qui traduisent une hésitation entre plusieurs critères d'organisation : chronologique (« Kallipolis and the Fleet before the Kapudan Pasha », « The Archipelago under the Ottomans »), géographique (« Space, Ships and Men », « Cyprus under the Kapudan Pasha », « Up the Danube »), ou à connotation thématique (« Terms and Images », « Shipowners and Profit-Sharing » ; « Beyond the Kapudan Pasha's Power »).

En guise d'introduction, György Hazai s'intéresse à l'étymologie du mot *qapu-dân*, dont il rappelle l'origine probablement latine (*capitanus*, *capitaneus*) avant d'entraîner son lecteur dans une amusante démarche linguiste ; tandis que Tülay Artan et Halil Berktay explorent la représentation picturale des réformes navales entreprise sous Selim III à la fin du XVIIIe siècle.

Le parcours chronologique propose ensuite deux chapitres. Dans le premier, « Kallipolis and the Fleet before the Kapudan Pasha », Colin Imber et Elizabeth Zachariadou évoquent les débuts de l'organisation navale ottomane et recadrent le contexte. Jusqu'au règne de Bayezid Ier (1389-1402), l'Empire ottoman ne possède pas de flotte. C'est seulement à partir de 1390, avec l'annexion des côtes occidentales d'Anatolie, que les Ottomans développent une force maritime. C. Imber étudie l'installation progressive des Ottomans en mer Égée entre 1390 et 1453, à partir des registres de délibérations du sénat vénitien. Au cours de cette période, Gallipoli fut le premier arsenal ottoman digne de ce nom. Occupé en mars 1354 par Süleymân Pacha, le fils d'Orhan, à la suite d'un tremblement de terre, ce port devint un lieu stratégique important, objet de convoitise entre les différentes puissances de l'époque. Pourtant, les sources ne nous permettent pas de savoir précisément quand Gallipoli accéda au statut de gouvernorat (*sandjak*). Selon E. Zachariadou, qui s'appuie sur des chroniques italiennes et byzantines, Gallipoli devint un *sandjakbey* avec à sa tête 15 ou 20 *subachı*, probablement entre 1429-1432. À cette époque, le titre de commandant de la flotte ottomane n'est pas très bien défini, les sources évoquant tantôt le terme byzantin d'*amirales* ou italien de *kapitaneos*.

Poursuivant la chronologie, dans un second chapitre, « The Archipelago under the Ottomans », Idris Bostan s'intéresse à la fondation de l'*eyalet* du *kapudan pacha* dans les îles de la « mer Blanche ». En 1534, lorsque Barberousse Hayreddîn Pacha, véritable fondateur de la puissance navale ottomane en Méditerranée, entra au service de Soliman le Magnifique, le gouvernorat de l'Algérie (Djezair) lui fut confié. À cela s'ajouta une bonne partie des îles égéennes, donnant ainsi naissance à la province de *Djezair-i Bahr-i Sefid*. Feridun M. Emecen s'intéresse au statut accordé aux îles de la « mer Blanche ». Zeki Arıkan donne un aperçu général de la situation administrative, démographique, économique et sociale de ce *vilayet* des îles de l'Archipel au cours de la seconde moitié du XIXe siècle.

La partie géographique, qui regroupe trois chapitres, propose les contributions suivantes : dans le chapitre « Space, Ships and Men », de nombreuses contributions viennent éclairer l'organisation logistique de la flotte ottomane. À partir d'un registre du *sandjak* de Biga en date de 1516, Irène Beldiceanu-Steinherr montre que les Dardanelles n'ont jamais constitué d'entrave à l'échange entre la côte thrace et la côte anatolienne. Le *sandjak* de Biga, qui s'étendait des Dardanelles jusqu'au golfe d'Edremit au sud, était lui-même formé de huit villages chargés de pourvoir l'arsenal de Gallipoli en matériel de toutes sortes : bois de construction et de chauffage, fabrication du goudron (*qatran*) et de poix (*zift*), approvisionnement en fer. En échange des services rendus à l'État, les contribuables jouissaient de franchises.

De son côté, Pál Fodor étudie le système de défense mis en place par les Ottomans en Méditerranée orientale à la fin du XVIe siècle pour lutter contre les incursions de l'ennemi chrétien et les raids de pirates. Deux escadres sont stationnées de manière permanente en mer Égée. L'une, basée à Kavala en Macédoine, surveille la moitié nord de l'Égée et veille à la protection des navires qui approvisionnent Istanbul en grains, tandis qu'une seconde escadre, à partir de l'île de Mytilène (Midilli), surveille les îles et la côte anatolienne. Quant à la partie méridionale de la Méditerranée, elle est surveillée par deux flottes, l'une basée à Rhodes, l'autre à Alexandrie. En cas de besoin,

(1) Les trois premières rencontres d'Halcyon ont déjà fait l'objet de publications : *The Ottoman Emirate (1300-1389)*, Rethymnon, 1993 ; *The Via Egnatia under Ottoman Rule (1380-1699)*, Rethymnon, 1996 ; *Natural Disasters in the Ottoman Empire*, Rethymnon, 1999.

(2) Voir dans le volume 21 du *Bulletin critique des Annales islamologiques* le compte-rendu des Insularités ottomanes. À noter également Xavier de Planhol, *L'islam et la mer. La mosquée et le matelot, VIIe-XXe siècle*, Paris, 2000 et la sortie du recueil de Kate Fleet, *The Ottomans and the Sea* [Actes de la conférence du Skilliter Centre for Ottoman Studies (mars 1996)], *Oriente Moderno*, XX, 81/1, 2001 ; Daniel Panzac, *La caravane maritime. Marins européens et marchands ottomans en Méditerranée (1680-1830)*, Paris, Cnrs Éd., 2004.

BCAI 22 (2007) Zachariadou Elizabeth (ed.) : The Kapudan Pasha. His Office and his Domain, recensé par Frédéric Hitzel
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

comme c'est le cas dans les années 1590, les galères du *kapudan pacha* peuvent venir renforcer la défense de la péninsule grecque, de l'Archipel et du Levant, notamment l'axe stratégique Alexandrie-Istanbul.

Les portraits des derniers *kapudan pacha*, en poste dans les années 1840-1870, sont étudiés par Barbara Kellner-Heinkele à partir des travaux de l'historien turc Ahmed Djevdet Pacha (1823-1895). Ce dernier dresse un portrait peu flatteur de ces hommes, sans compétence maritime particulière, qui doivent leur prestigieux poste uniquement à leur mariage avec les sœurs ou les filles du sultan. À en croire Djevdet Pacha, intelligence, prévoyance, intégrité et désintérêt ne sont plus les vertus requises pour occuper une telle fonction au XIXe siècle.

Bien que l'océan Indien n'ait jamais fait partie des domaines du *kapudan pacha*, Salih Özbaran nous invite à découvrir « la manière de combattre » de la puissance navale ottomane dans l'océan Indien à partir du golfe Persique et de la mer Rouge au XVIe siècle. La guerre de Crète, un siècle plus tard, est à l'origine d'un long affrontement entre l'Empire ottoman et la République de Venise dont l'enjeu est non seulement la prise de l'île mais aussi la domination de la mer Égée. Comme nous le montrent les communications de Daniel Panzac et de Svat Soucek, ce long conflit entraîne des mutations techniques de la guerre méditerranéenne. Si les galères continuent à être utilisées, les vaisseaux tendent à les supplanter à la fin du XVIIe siècle. En près d'un siècle de conflits, l'Empire ottoman parvient, vers 1740, à se doter d'une flotte de guerre importante et efficace. Mais l'apparition, en 1769, de la flotte russe, venue de la Baltique en Méditerranée, remettra brutalement en question la domination ottomane en Méditerranée orientale. De son côté, Émilie Themopoulou s'intéresse à l'organisation des équipages ottomans en étudiant les modalités de recrutement des rameurs (*kürekçi*). Avec le temps, le *kadırga* est progressivement remplacé par le *kalyon,* les *kürekçi* cédant la place aux *kalyoncu*, marins qualifiés dans l'utilisation des voiles.

À partir de documents couvrant la période du 13 décembre 1544 au 2 mai 1545, Gilles Veinstein revient sur la personnalité de Barberousse Hayreddîn Pacha. Bien qu'âgé (il meurt octogénaire en 1546), celui-ci continue à faire régner l'ordre dans les *sandjak* faisant partie de sa province, veille à l'aménagement de l'arsenal de Gallipoli et à la construction d'un arsenal à Kavala, surveille l'acheminement de matériaux pour la construction d'une flotte de 25 vaisseaux dans la ville du Caire. Il consacre également tous ses efforts à la mise sur pied d'une grande flotte afin d'accomplir une campagne maritime dans l'été 1545. Ce programme nécessite de multiples mesures touchant à l'approvisionnement en matériaux, ainsi qu'au recrutement de la main d'œuvre requise. Au-delà de sa personnalité, l'intérêt de cette documentation est de permettre d'apprécier à la fois l'étendue et les limites du pouvoir d'initiative et de la liberté d'action consentis à Hayreddîn dans les affaires de son ressort, par le sultan Soliman le Magnifique et son divan. Dans un autre ordre d'idées, il souligne dès cette époque l'étonnante pénurie de moyens et l'étroitesse de la marge de manœuvre de l'État qui se livre à « un bricolage » permanent pour arriver à ses fins.

Le parcours géographique se poursuit par les chapitres, « Cyprus under the Kapudan Pasha » et « Up the Danube ». Le cas de Chypre est étudié par Sia Anagnostopoulou et Michael Ursinus. Le premier analyse l'évolution des rapports de l'Église orthodoxe avec le *kapudan pacha* entre 1783 et 1839 (période pendant laquelle l'île est sous l'administration directe du *kapudan pacha*), à travers un processus désigné par l'auteur sous le terme « bureaucratie ottomanorthodoxe [*sic*] », terme défini comme une « interactivité entre l'ordre public ottoman et l'espace orthodoxe (p. 266) ». De son côté, M. Ursinus étudie la modernisation de la flotte ottomane, autour de 1826-1827, et la mise en place « d'une fonction publique salariée en lieu et place d'administrateurs tirant leurs revenus de l'affermage, des taxes et de pots-de-vins » (p. 297). Ce changement a des conséquences sur les relations entre la capitale et Chypre, tant sur le plan fiscal qu'administratif. Quant aux communications présentées par Rossitsa Gradeva et Svetlana Ivanova, elles insistent sur l'importance logistique, plutôt que militaire et tactique, de la flotte du Danube. Elles soulignent que le rôle essentiel de ces forces navales était d'approvisionner et de transporter les troupes terrestres.

Parmi les nombreux thèmes traités figure celui des affréteurs. Murat Çızakça souligne l'interventionnisme de l'État dans les affaires des affréteurs privés, notamment en période de crises et de disettes. L'État doit veiller à l'approvisionnement de la capitale en grains et empêcher toute augmentation brutale des prix ; dans un registre voisin, Eugenia Kermeli analyse l'institution du *vakf* utilisée à Patmos pour affréter des navires privés.

Sous le titre « Beyond the Kapudan Pasha's Power », quatre contributions abordent le thème incontournable de la piraterie. Vassilis Demetriades rappelle que le phénomène était très présent dans la région du mont Athos et avait inévitablement des répercussions sur la vie des moines. Suraiya Faroqhi analyse de son côté les arguments mis en avant dans les pétitions adressées par la Porte au représentant de la République de Venise à Istanbul, le doge, en faveur de ses marchands victimes d'exactions de corsaires et pirates en mer Adriatique. On découvre un gouvernement ottoman à l'écoute de ses sujets, soucieux de trouver un terrain d'entente avec les autorités vénitiennes. De son côté, Nicolas Vatin étudie la façon dont la Porte luttait contre la piraterie au milieu du XVIe siècle. Il souligne la difficile coopération entre les diverses autorités locales (*kadi*, *sandjakbeyi*), dont chacune ne rend compte et ne reçoit d'ordre que de la Porte. Quant à Colin Heywood, il relate les tribulations de la galère marchande anglaise *Blackham* en Méditerranée en 1697, à partir d'un manuscrit inédit conservé au National Maritime Museum de Greenwich.

BCAI 22 (2007) Zachariadou Elizabeth (ed.) : The Kapudan Pasha. His Office and his Domain, recensé par Frédéric Hitzel
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net

Si, à la lecture de ces actes de colloque, on peut se faire une idée plus précise de la fonction de *kapudan pacha*, on ne peut que déplorer le trop grand nombre de contributions et l'éclatement des thèmes abordés. On passe d'une époque à une autre, de la mer Égée à l'océan Indien, du problème de l'affrétement des bateaux privés à la piraterie, sans que la logique soit toujours respectée. Cela est d'autant plus dommageable qu'aucune carte ne vient aider le lecteur pour repérer un cap, un port, une île... La cartographie est pourtant l'un des objets de prédilection des gens de la mer !

Cependant, et c'est là l'un des principaux mérites de ce type d'ouvrage, ce travail collectif a l'avantage d'explorer de nombreuses pistes, d'ouvrir de nouvelles perspectives de recherche et de faire participer des historiens d'horizons différents et de formations fort diverses. Reste à faire une bonne synthèse.

Frédéric Hitzel
Cnrs - Paris

BCAI 22 (2007) Zachariadou Elizabeth (ed.) : The Kapudan Pasha. His Office and his Domain, recensé par Frédéric Hitzel
© IFAO 2025 BCAI en ligne http://www.ifao.egnet.net