

L'ADRIATIQUE INCERTAINE CAPITAINES AUTRICHIENS, CORSAIRES BARBARESQUES ET SULTAN OTTOMAN VERS 1800

Alors que la paix règne depuis de longues années entre l'empire des Habsbourg et l'Empire ottoman, plusieurs dizaines de navires de commerce battant pavillon autrichien sont capturés, dans les années 1797-1800, par des corsaires barbaresques pourtant sujets du sultan. Ces graves incidents sont assez rapidement réglés, les équipages sont relâchés et les navires ainsi que les cargaisons sont rendus ou donnent lieu à des indemnités. Pourtant cette affaire, à première vue bien secondaire, est l'occasion d'attirer l'attention sur certains des éléments essentiels d'un monde méditerranéen en pleine recomposition dans les ultimes années du XVIII^e siècle, en particulier :

- la nouvelle puissance maritime qu'est désormais l'Empire d'Autriche ;
- la reprise de l'activité corsaire au Maghreb et ses pratiques ;
- les relations diplomatiques entre l'Empire d'Autriche et l'Empire ottoman ;
- la mesure de l'autorité réelle que le sultan ottoman exerce sur les provinces périphériques de son empire.

LA NOUVELLE DONNE MARITIME

La flotte autrichienne

Le 17 octobre 1797, le traité de Campo Formio, signé entre Bonaparte et l'Autriche, met fin à l'histoire millénaire de la république de Venise

D. Panzac est Directeur de recherches au CNRS. IREMAM, 5 avenue Pasteur, 13100 Aix-en-Provence.

et répartit ses possessions entre les deux signataires. En acquérant la Dalmatie et le territoire maritime de Venise y compris la ville, l'État habsbourgeois étend de façon spectaculaire ses provinces côtières, jusqu'alors limitées à Trieste, Rijeka, Zengg et à une petite partie de l'Istrie. Il domine désormais une vaste étendue de côtes qui s'étend de l'embouchure du Pô à l'Albanie, faisant désormais de l'Autriche la principale puissance de l'Adriatique. Elle hérite en particulier de l'importante flotte de commerce de la Sérénissime qui avait connu un remarquable renouveau dans la seconde moitié du XVIII^e siècle¹. Le nombre de patentes de navigation délivrées annuellement aux navires arborant le pavillon impérial montre bien cet essor².

1787 :	17	1798 :	332
1788 :	6	1799 :	118
1789 :	2	1800 :	69
1790 :	3	1801 :	252
1791 :	22	1802 :	239
1792 :	10	1803 :	233
1793 :	10	1804 :	221
1794 :	3	1805 :	120
1795 :	1	1806 :	145
1796 :	1	1807 :	147
1797 :	33	1808 :	43

Jusqu'en 1797, la flotte impériale est bien modeste et certaines années son activité est à peu près nulle, notamment en 1794-1796. L'essor de 1798 est spectaculaire et reflète l'intégration des bâtiments vénitiens dans la flotte autrichienne. Toutefois, 1799 et plus encore 1800 marquent un fléchissement très sensible de cette activité maritime, dû non seulement aux corsaires barbaresques, mais également aux français basés à Ancône qui interviennent lors de la reprise de la guerre entre la France et l'Autriche. La paix de Lunéville en 1801 en Europe et l'accord avec les Barbaresques à la même époque sont à l'origine de l'essor des années 1801-1804. La paix de Presbourg du 25 décembre 1805, qui suit la défaite autrichienne d'Austerlitz, réduit considérablement les territoires côtiers autrichiens : la France récupère les anciennes provinces vénitiennes d'avant 1797, ne laissant aux Autrichiens que leurs anciennes possessions, c'est-à-dire Trieste, Rijeka et leurs environs, ce qui explique le recul de l'activité maritime après cette date. À la paix de Vienne du 14 octobre 1809,

¹ La France s'était emparée de la flotte de guerre et avait annexé les îles Ioniennes.

² « Protokoll über die Flaggenpatenten, Triest (1750-1809) », Kommerz n° 444, Vienne, Finanz und Kammerarchiv.

l'Autriche perd tout accès à la mer au profit du royaume d'Italie vassal direct de l'Empire français.

Les dossiers établis pour les demandes d'indemnisation des 45 navires concernés offrent les bases nécessaires à une présentation de la nouvelle flotte de commerce autrichienne. La répartition géographique des résidences des capitaines confirme l'essor soudain de la flotte après 1797 : huit d'entre eux sont originaires de Trieste ou de Riejka, soit 17,8 % du groupe et trente-sept, 82,2 %, résident dans les anciens territoires vénitiens. À noter à ce sujet l'importance de la région des Bouches de Kotor qui fournit le cinquième des capitaines capturés. Leurs navires sont de divers types dont le plus répandu est le brigantin, dix-neuf navires, 45,2 % du total, jaugeant de 86 à 265 tonneaux avec une moyenne de deux cents tonneaux. Il y a ensuite sept vaisseaux, qui ont entre 220 et 445 tonneaux, avec une moyenne de 290 tonneaux. Brigantins et vaisseaux, navires à voiles carrées à deux ou trois mâts, qui représentent 62 % des navires autrichiens, sont des types de navires originaires de l'Europe du Nord alors que les types méditerranéens, à voiles latines, sont largement minoritaires en cette extrême fin du XVIII^e siècle : on relève un chebec de 166 tonneaux, deux tartanes, cinq polacres, cinq trabacolos qui sont des bâtiments typiques de l'Adriatique, et trois pielegos, petits caboteurs de quelques dizaines de tonneaux.

Le renouveau de la course barbaresque

À partir de 1793, l'effondrement du commerce maritime français, dû à l'écrasante supériorité navale anglaise, a des conséquences directes au Maghreb. La France est, en effet, le principal partenaire commercial des Régences de Tunis et d'Alger et cette régression des courants d'échanges provoque un manque à gagner important pour celles-ci. Ces pertes économiques, tout comme l'extension de la guerre en Méditerranée, incitent les Régences à relancer la guerre de course. Bien que réduite au cours du XVIII^e siècle par suite de traités avec bon nombre d'états européens, elle existe toujours car elle tient une place considérable dans l'existence des Régences barbaresques. Elle participe de façon effective à l'activité économique et occupe directement, ou indirectement, une partie de la population, elle influence largement les orientations diplomatiques de leurs dirigeants et assure une fonction justificatrice de l'existence même de ces états : les corsaires sont les héros du *Dar el-Islam* et combattent ses ennemis dans le *Dar el-Harb*.

De 1784 à 1788, on relève, pour Tunis, 29 départs en course, en moyenne par an, pour arriver à 62 départs de 1793 à 1797 avant d'atteindre 75 croisières entre 1798 et 1805 dont 97 pour la seule année 1798³. Cette année est en effet marquée par la suppression de l'Ordre de Malte, grand adversaire des corsaires barbaresques⁴, par Bonaparte lors de son passage vers l'Égypte. Le registre des prises des corsaires d'Alger conforte, lui aussi, ces observations⁵. De 1783 à 1792, le document a enregistré soixante-sept navires capturés, entre trois et dix par an. De 1793 à 1802, on en relève cent soixante-douze : on passe de six en 1792 à quinze en 1793 pour atteindre vingt-deux bâtiments capturés en 1797 et quarante-deux en 1798, record de la période couverte par le registre de 1765 à 1829.

Les victimes autrichiennes

Avant Campo Formio, en août 1797, des corsaires algériens s'emparent de deux bâtiments autrichiens authentiques, l'un basé à Trieste et l'autre à Rijeka, puis un Tunisien capture un navire triestin en novembre. Les attaques des corsaires ont donc commencé avant Campo Formio et ont concerné des bâtiments non vénitiens. En fait le comportement des corsaires à ce moment-là n'a pas de justificatif politique et ne reflète que le renouveau de la course à partir de 1793 consécutif à la guerre généralisée en Europe. Les choses changent l'année suivante. À la fin de 1797, l'ambassadeur de l'Empire d'Allemagne à Istanbul informe le sultan de la paix de Campo Formio et de ses conséquences territoriales et, naturellement, les États maghrébins en sont avertis à la même époque. Néanmoins, en avril 1798, les Tunisiens capturent deux navires autrichiens ex-vénitiens en avril et les Algériens un en mai. En septembre des corsaires de Tripoli s'emparent de six navires battant pavillon autrichien, et les Tunisiens en capturent un en octobre et un en décembre. L'année 1799 est celle des Algériens : une capture en avril, une autre en juin puis du 23 juillet au 29 octobre, quatorze navires sont victimes des Algériens. Les Tripolitains capturent deux navires, un en octobre et un en décembre.

³ GRANDCHAMP (Pierre), « Documents concernant la course dans la régence de Tunis de 1764 à 1769 et de 1783 à 1843 », *Cahiers de Tunisie*, 1957, p. 269-361.

⁴ GODECHOT (J.), « La course maltaise le long des côtes barbaresques à la fin du XVIII^e siècle », *Revue africaine*, 96, 1952, p. 105-113.

⁵ DEVOULX (Albert), *Le registre des prises maritimes, traduction d'un document authentique et inédit concernant le partage des captures amenées par les corsaires algériens*, Alger, 1872.

Enfin en août et en septembre 1800, ces derniers s'emparent encore de trois bâtiments. À cela s'ajoutent cinq navires dont on ne connaît pas la date de capture, un par les Tunisiens et quatre par les Algériens. Au total, en quatre ans, les corsaires maghrébins ont capturé quarante-quatre navires autrichiens⁶ : vingt-trois l'ont été par les Algériens, quinze par les Tripolitains, quatre par les Tunisiens et deux dont on ignore les captureurs.

L'impact de ces captures sur le mouvement maritime autrichien, fourni par l'obtention annuelle des patentes de navigation, est important :

Années	Patentes délivrées	Captures	%
1797	33	3	9,1
1798	332	12	3,6
1799	118	23	19,5
1800	69	3	4,3

Si les captures de 1797 sont relativement importantes car elles ont eu lieu avant l'incorporation des navires vénitiens, celles de 1798, année d'essor spectaculaire de la navigation, semblent négligeables 3,6 %. Par contre les vingt-trois navires emmenés au Maghreb en 1799, surtout par les Algériens, constituent près du cinquième des navires autrichiens en activité cette année. Cette importance résulte du recul considérable du commerce maritime autrichien traumatisé par le risque corsaire barbaresque : à la fin 1798-début 1799, quatre-vingt-treize bâtiments autrichiens sont bloqués dans divers ports de la Méditerranée et un convoi formé à Trieste en direction d'Alexandrie voit son départ ajourné⁷. Ce sentiment d'insécurité se maintient l'année suivante, où l'activité a encore baissé, mais lié cette fois surtout aux corsaires français.

Dans un certain nombre de cas, les capitaines ont indiqué leurs lieux de capture, ce qui nous renseigne à la fois sur les routes maritimes qu'ils empruntent mais surtout sur les zones fréquentées par les corsaires. Sur les trois navires capturés par les Tunisiens, deux l'ont été dans les eaux tunisiennes, l'un près de Bizerte et l'autre près de Port Farine, ce qui montre que les capitaines se croyaient protégés par les traités établis entre l'Empire d'Autriche et les Régences. Si les Algériens se sont emparés de vingt bâtiments, on ne connaît le lieu de capture que pour

⁶ Un navire figurant dans ces dossiers a en réalité été victime de pirates grecs du Magne dans le Péloponnèse. Il a d'ailleurs été relâché rapidement.

⁷ COVA (Ugo), *Commercio e navigazione a Trieste e nella monarchia asburgica da Maria Teresa al 1915*, Udine, 1992, p. 100.

onze d'entre eux : un près de l'île de Majorque, deux le long des côtes nord de la Sicile, au cap San Vito près de Trapani et au large de Palerme, un au Cap Spartivento, le promontoire à l'extrémité sud-est de la Calabre, trois autour du cap Santa Maria qui marque l'extrémité méridionale des Pouilles, au sud d'Otrante, enfin quatre aux îles Ioniennes, au large de Sainte Maure (Leucade), Céphalonie, Paxo (Paxos) et Fano (Othoni). La documentation fournit les lieux de capture de sept des quinze navires dont se sont emparé les Tripolitains : deux au cap Spartivento, deux près de Céphalonie, deux au sud de la Morée (Péloponnèse) et un au large du cap Colone (Sounion). La géographie de ces captures montre que les corsaires ne pénètrent pas dans l'Adriatique mais croisent principalement à l'entrée de celle-ci, entre les îles Ioniennes et les Pouilles d'une part, et plus au large, aux extrémités de la mer Ionienne entre le sud de la Calabre et le Péloponnèse. La disparition de l'État vénitien a entraîné celle de sa marine dont une escadre, basée à Corfou, avait précisément pour tâche d'assurer la sécurité de ce qu'on appelait jusqu'alors le golfe de Venise⁸. La flotte autrichienne, un chebec de 14 canons et une douzaine de chaloupes canonnières, est parfaitement incapable de s'opposer aux corsaires maghrébins.

Les captures

Si les rares captures de navires de guerre résultent d'un combat victorieux, celles, très nombreuses, de bâtiments de commerce s'effectuent généralement sans violences car ces derniers ne cherchent pas à résister, et n'en ont d'ailleurs pas les moyens. Les corsaires bénéficient de l'effet de surprise, de la terreur qu'ils inspirent, mais utilisent, de préférence, les arguments administratifs et diplomatiques. Les corsaires jouent sur deux registres : ils savent fort bien que les navires, autrichiens depuis 1798, étaient vénitiens auparavant mais ils les considèrent toujours comme tels ce qui leur permet de les arrêter car le tribut vénitien ne leur est plus payé pour cause de disparition de la république ; ils font semblant d'ignorer leur nouvelle appartenance politique en prétextant qu'ils n'ont pas encore été officiellement avertis du transfert de souveraineté alors que les capitaines ont dans leurs papiers un firman nominatif du

⁸ En 1797, la flotte vénitienne comprend : à Venise, un vaisseau et une frégate armés, treize vaisseaux et six frégates désarmés ou en construction ; à Corfou, huit vaisseaux, six frégates et onze galères. ANDERSON (R. C.) : *Naval wars in the Levant (1559-1853)*, Liverpool, 1952, p. 351-352.

Grand Seigneur ! Voici comment un capitaine, Stefano Iovovich, commandant la polacre « Austria », rend compte de son aventure au consul autrichien de Tripoli :

...alli 11 di settembre la mattina, giorno di martedì, trovandomi nelle aque di capo Ducatto in vicinanza di Cefallonia, che scoprìmo fra Bastimenti di quali due erano Corsari [...] fui comandato di andare prontamento a ubbidienza senz'alcun timore, esagui il loro comendamento pensando di trovare amici del nostro Sovrano del Gran Signore come muniti del suo sublime firmano e per non azardami ad una disobidenza contra gli ordini del mio amatissimo Sovrano..fui ricevuto con molta cortesia, facendomi il caffè e mi dimando il manifesto e polize di carico che fu letto da un renegatto e poi mi disse il Raïs Amora..facendomi restare a bordo suo, una galeotta di 12 cannoni, fratandomi sempre con dimostrazione d'amicizia sino [...] che con pretesto d'aqua, vino e pane s'impadronirono il mio bastimento mandando a bordo dieci Turchi armati...il giorno seguente andio il raïs a bordo mio, da dove levo tutto il denaro della nave, del capitano, passagiere ed equipaggio..Il giorno 21 di settembre arrivo finalmente in Tripoli con gran feste e reciproche canonate del corsaro e della fortezza, fumo condotti a terra con tutti gli equipaggi e passagieri sbarcati come schiavi, frà una fola di popolo, condotti senza capello, strapazzati, scherzanti e scalzi come schiavi! Ho Dio qual fù il nostro dolore vedendosi così vilmente trattati a buona fede⁹.

La bonne foi et la certitude d'être en règle qu'invoque le capitaine autrichien sont confortées, au début, par la courtoisie du raïs tripolite, au demeurant fort habile : il éloigne d'abord le capitaine de son bâtiment afin de s'en emparer plus aisément et n'exige l'argent du bord que le lendemain. Les bonnes manières disparaissent une fois à terre où les malheureux sujets de l'empereur, pieds nus, brutalisés et hués par la foule, découvrent alors leur triste condition d'esclaves. Leur sort est celui des équipages d'une quarantaine de bâtiments nouvellement autrichiens comme par exemple celui du brigantin « San Giorgio » commandé par le capitaine Spiro Annetti qui, lui aussi, fait une déclaration à son consul, à Alger cette fois. Il explique qu'il avait été affrété à Livourne

per condurre in Tunis come feci 26 Barbareschi che erano stati schiavi in Napoli, da dove sono stati rilasciati avendoli portati a salvamento. Da che fecimo vela della rada di Biserta si navigo felicemente da scirocco fino ai ventinove detto ottobre [1799] ma all'ore sette pomeridiane scoprimmo uno sciabeco di questa reggenza [Alger] il quale ne fece una fumata e mi

⁹ Archivio di Stato di Trieste (cité *infra* A.S.T.), Gov. per litt., Com. per i barb., B. 2.

chiamo all'ubbidienza, subitamente, con 4 di miei marinari, mi rassegnai al suo bordo, portando li miei documenti che presentai al raïs di quel corsaro il quale non ne fece verun caso, e mi disse soltanto di dover condurre in Algeri tutti li bastimenti imperiali che incontrava; mi rispedi allora al mio bordo accompagnato da 30 Turchi circa e sul fatto mi cavarono sei dei miei marinari, lasciando al mio bordo 15 delli suoi armati con ordine di condurmi in Algeri¹⁰.

La scène est identique à la précédente mais le raïs plus cynique puisqu'il ne prend même pas la peine d'examiner les papiers du capitaine arraisonné et qu'il avoue sans ambages qu'il a ordre d'arrêter tous les bâtiments « impériaux ». La méthode est naturellement la même qui consiste à réduire l'équipage autrichien et à le remplacer par un important équipage de prise. La encore la bonne foi du capitaine impérial est certaine, comme d'ailleurs celle de tous les autres commandants de ce pavillon, comme le prouve le cas extrême qui est celui du capitaine Ivanich.

Le 25 août 1799, le brigantin « Amazone », commandé par le capitaine Gaspere Ivanich, quitte Augusta, un port de la Sicile orientale entre Catane et Syracuse, avec un chargement de sel destiné à Trieste. Le lendemain on constate une voie d'eau et les pompes sont mises en marche. Malgré cela, le niveau d'eau monte dans la cale, la voie d'eau découverte est importante et comme la mer grossit, le capitaine décide d'alléger le navire en jetant la cargaison à la mer. Malgré cela, le navire continue à s'enfoncer et le 27 août, à 8 heures du soir, à 120 milles environ à l'est du cap Passaro, la décision est prise d'abandonner le bâtiment qui coule peu après. Le capitaine et ses neuf hommes d'équipage ont embarqué sur la chaloupe du bord en emportant un demi sac de pain, très peu d'eau, une boussole, les papiers du bord et un peu d'argent. La mer est mauvaise, il pleut, la direction difficile à établir et la chaloupe erre ainsi jusqu'au matin du 1^{er} septembre où le temps est rétabli et la côte, reconnue comme étant celle de Libye, à dix milles seulement. La rencontre providentielle d'une barque de pêcheurs les sauve car ces derniers, au vu du firman du Grand Seigneur, acceptent de leur donner de l'eau, de la nourriture et surtout, de les remorquer jusqu'à Tripoli. Une fois en sûreté dans le port, convaincus d'« essere venuti in luogo amico », ils s'endorment pour être réveillés et conduits devant le « Raïs di Marina ».

Après un interrogatoire courtois sur le naufrage et la présentation des documents du navire, l'équipage est dépouillé des quelques biens qu'il avait pu sauver et notamment l'argent monnayé auquel s'ajoutent les

¹⁰ A. S. T., Gov. per litt., Com. per i barb., B. 2.

montres de ceux qui en possèdent ainsi que les objets et les vêtements restés dans la chaloupe. Ils sont ensuite conduits au château dans les locaux réservés aux esclaves et « subito li misero al travaglio, facendoli portare da un luogo all'altro travi, tavole, pietre, etc. Li miseri, infelici ancora morti dalla fame e dalla sete cascavano quasi per terra ma con tutto ciò dovessero farlo per forza ». Le capitaine proteste, fait avertir le consul, en vain. Au bout de quelques jours, il parvient tout de même à voir le consul pour lui faire une déposition détaillée de tout ces « avvenimenti sinistri che mi potranno arrivare a causa di quest'ingiusta detenzione, schiavitù e perdita delle mie spedizioni ». Le scénario est le même que celui des autres capitaines autrichiens, aggravé ici par le naufrage et la terrible désillusion de quelqu'un qui se croit sauvé alors qu'il se retrouve réduit en esclavage.

LES CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES

Si quarante-quatre navires autrichiens ont été capturés par les corsaires maghrébins, tous n'ont pas eu le même sort selon qu'ils sont tombés aux mains des Algériens, des Tripolitains ou des Tunisiens. Ainsi, sur les quatre bâtiments capturés par les corsaires de Tunis, un a été restitué intact, un autre a bel et bien été déclaré de bonne prise et vendu ainsi que sa cargaison ; quant aux deux autres, l'enquête n'a semble-t-il pas vraiment élucidé ce qui leur est arrivé et si les réclamations de leurs capitaines quant aux pertes subies étaient justifiées. Les quinze bâtiments tombés aux mains des corsaires de Tripoli ont eux également subi des sorts variés : six ont été restitués intacts ; un avait coulé durant la traversée et seul son équipage a été fait prisonnier, un autre a fait naufrage à l'entrée du port de Tripoli par maladresse de l'équipage de prise ; on ne sait pas vraiment ce qui est arrivé à deux d'entre eux ; quatre ont vu leurs cargaisons saisies et vendues à Tripoli alors que les navires ont été rendus ; un seul a été déclaré de bonne prise et vendu ainsi que sa cargaison. Le sort des 23 bâtiments victimes des corsaires algériens est plus uniforme et plus dur : deux navires seulement ont été rendus intacts ; un a dû être vendu sur place à bas prix ainsi que sa cargaison mais le capitaine a pu emporter son argent ; deux ont eu un sort incertain et 18 ont été déclarés de bonne prise et vendus avec leurs marchandises.

La raison essentielle des attaques des corsaires est évidemment économique. Dès lors, la question est : le jeu en valait-il la chandelle ?

Heureusement on dispose d'éléments financiers de réponse, en particulier pour la partie algérienne de cette affaire qui est d'ailleurs la plus importante. Les capitaines victimes des corsaires ont établi des dossiers chiffrés dans la perspective d'une indemnisation et, pour Alger, il existe un registre des prises¹¹ qui fournit de précieux éléments complémentaires. Le premier apport, essentiel, de cette double documentation est leur fiabilité. Les autorités autrichiennes ont retenu dix-huit navires capturés et vendus avec leurs marchandises : deux en 1797, un en 1798, quinze en 1799, auxquels s'ajoutent cinq bâtiments qui ont été restitués intacts ou dont la capture est incertaine. Le registre algérien des prises a enregistré la liquidation de deux bâtiments « vénitiens » en 1797, un en 1798, quinze en 1799 et un en février 1800 soit, au total, exactement le même nombre et la même périodisation que les données autrichiennes¹².

Les capitaines, victimes des corsaires, et dont la situation administrative était en ordre lors de leur capture, peuvent prétendre à une indemnisation de leurs pertes. Ils fournissent donc des estimations de la valeur de leur navire, de sa cargaison ainsi que des biens personnels qu'ils assurent avoir perdus. Il faut préciser toutefois que l'État autrichien a soigneusement défini le cadre de ces indemnisations : seuls les navires capturés durant les années 1798 et 1799 sont pris en compte ; les papiers du bord doivent comprendre le rôle d'équipage, les connaissements des marchandises, la patente de santé, la patente de navigation délivrée par l'autorité compétente du port de départ et enfin le firman nominatif fourni par le sultan par l'intermédiaire de l'ambassade à Istanbul. L'absence d'une de ces pièces, et notamment de la patente autrichienne, suffit à annuler toute espérance de dédommagement. La plupart des capitaines ont néanmoins fourni des estimations de leurs pertes le plus souvent sous forme globale, incluant la valeur de leur navire et celle de leur cargaison. On dispose ainsi d'une première série de chiffres. Ceux-ci sont soigneusement vérifiés par l'administration autrichienne qui n'hésite pas à demander des compléments d'information jusqu'à l'ambassade d'Istanbul, établissant ainsi une deuxième série de valeurs. Enfin, le registre des prises donne le montant atteint par la vente aux enchères du navire et de sa cargaison avec, toutefois, deux lacunes : le nom du navire pas plus que celui du capitaine ne sont indiqués ce qui nous empêche de confronter individuellement les

¹¹ DEVOULX, *Registre des prises maritimes*.

¹² La vente de février 1800 correspond à la dernière capture de 1799 qui a eu lieu le 30 novembre. Les liquidations s'effectuent trois à quatre mois après la capture comme le prouvent les ventes en novembre des captures datées de juillet.

valeurs de ces différentes évaluations ; le registre regroupe, à différentes reprises, plusieurs bâtiments ensemble, parce que capturés par le même corsaire, ne fournissant qu'une valeur globale ce qui est le cas à deux reprises pour cinq bâtiments vénitiens ; de plus, le dernier navire vénitien est associé à un navire de Livourne et deux napolitains sans qu'on puisse savoir la valeur respective de chacun d'eux. Malgré ces inconvénients, et en nous limitant à la seule année 1799, la seule qui soit complète, la confrontation de ces différentes sources se révèle riche d'enseignements¹³.

Cette année-là, les corsaires algériens ont capturé trente-et-un navires, dont la vente a rapporté 1 573 911 francs or. Les quinze austro-vénitiens, 48,4 % du total, représentent 1 162 088 francs soit 73,8 % en valeur. C'est dire combien les prises vénitiennes sont économiquement intéressantes puisqu'en moyenne, un navire vénitien vaut, à Alger, 77 472 francs alors que la valeur des seize autres (napolitains, suédois, grecs, maltais) n'est que de 25 739 francs soit seulement le tiers. Alors que les estimations des capitaines pour ces quinze navires atteignent le total de 2 736 947 francs, les vérifications de l'administration ne retiennent que treize bâtiments pour un montant total de 1 752 437 francs alors que leurs capitaines réclament 2 357 434 francs. La comparaison de ces trois données pour les quinze navires est éloquente :

— valeur réclamée par les capitaines :	2 736 947 francs
— valeur estimée par l'administration autrichienne :	2 033 551 francs
— valeur des ventes effectuées à Alger :	1 162 088 francs

La valeur moyenne d'un de ces bâtiments vénéto-autrichiens est donc de 182 463 francs pour leur capitaine, de 134 802 francs pour l'administration autrichienne et de 77 472 francs lors de sa vente effective à Alger. Même si on peut admettre que les estimations faites par les capitaines sont généreuses et celles de l'administration restrictives et que la réalité doit se situer quelque part entre les deux, ce qui est frappant ici c'est la perte que ces navires et leurs cargaisons subissent lors de leurs ventes à Alger où leurs prix atteignent moins de la moitié environ de ceux d'Europe. Un examen plus détaillé, en examinant séparément les prix des cargaisons d'une part, celui des bâtiments de l'autre, permet d'y voir plus clair.

¹³ Selon les sources et les dossiers examinés, les montants sont exprimées en riyals algériens, en piastres du Levant, en piastres espagnoles, en florins ou en talers autrichiens, en liras vénitiennes, voire en francs français. Pour d'évidentes facilités de comparaison, on a converti toutes ces sommes en francs or français de l'époque.

On connaît, de façon très succincte, la composition de la cargaison de certains navires autrichiens et le registre algérien fournit des informations pour une quinzaine de prises, mais il est difficile d'identifier de façon satisfaisante les deux séries de données. Sur les quinze navires autrichiens vendus en 1799 à Alger, deux sont de valeur modeste, inférieure à 40 000 francs, l'un est probablement la polacre « Due Benefattori » de 100 tonneaux et huit hommes, commandée par le capitaine Luca Bersacina de Venise. Dans son état de perte, ce dernier précise qu'il transportait de la soude que l'on retrouve dans le registre des prises sous le nom de terre à savon évaluée à 14 927 francs. Le second bâtiment de cette même catégorie est le brigantin « Ulisse » commandé par le capitaine Agostino Orlandini d'Udine (Frioul) dont la cargaison comprenait des raisins secs et des figes figurant dans le registre des prises pour une valeur de 32 185 francs. La plupart des autres navires ont une valeur bien supérieure. Trois d'entre eux ayant pu être identifiés donnent une bonne idée de ce que sont ces prises algériennes : les brigantins « Achille », 215 tonneaux et 14 hommes, capitaine Antonio Premuda de Lusin (Dalmatie) et « Quatro Fratelli », 230 tonneaux et 13 hommes, capitaine Marc Antonio Budenich également de Lusin, transportent tous les deux environ 3 500 quintaux de vallonée¹⁴, ce qui donne un produit de 73 556 francs pour chacun d'eux ; la tartane « Fedele » de 230 tonneaux et 10 hommes, commandée par le capitaine Antonio Cerignac de Kotor, a une cargaison de raisins secs, coton et noix de galles estimée à Alger à 78 984 francs.

La perte de valeur globale résulte d'abord de l'étroitesse du marché local qui voit affluer, en cette période de renouveau de la course, une masse de produits qu'il ne peut que difficilement absorber ; il tient ensuite à la nature même de ces marchandises qui ne sont pas toujours adaptées à ce marché puisqu'elles sont en principe prévues pour un autre. C'est le cas des matières premières industrielles telles la soude ou la vallonée. Une partie de ces marchandises non utilisables sur place, et donc localement à très bas prix, regagnent l'Europe par l'intermédiaire de places relais, tout particulièrement Malte à cette époque.

La question des navires présente des similitudes avec celle des cargaisons tant au point de vue de l'identification que dans l'estimation de leurs valeurs. Il y a cinq brigantins de 215 à 258 tonneaux dont les valeurs estimées à

¹⁴ Il s'agit du gland d'une variété de chêne d'Asie mineure indispensable à cette époque dans la teinture des textiles et la tannerie.

Trieste s'échelonnent de 36 240 à 75 600 francs ; trois « nave », vaisseaux, qui jaugent de 245 à 445 tonneaux, valant de 72 000 à 97 920 francs ; deux trabacolos de 100 et 175 tonneaux, 24 550 et 47 872 francs ; une tartane de 200 tonneaux, 42 170 francs ; une polacre de 100 tonneaux, 24 000 francs ; un « pielego » de 40 tonneaux, 16 000 francs. On constate au passage qu'à l'exception du pielego, un petit caboteur de 40 tonneaux, et d'un gros vaisseau qui en jauge 445, la jauge des autres navires est comprise entre 100 et 260 tonneaux. Naturellement ces estimations, destinées à une éventuelle indemnisation, sont sans doute supérieures à la valeur réelle des navires, car elles représentent en fait leur valeur de remplacement c'est-à-dire le navire neuf, ce qui n'est sans doute pas le cas pour la plupart d'entre eux. La valeur calculée au tonneau, qui se situe entre 200 et 400 francs, est plus commode et offre davantage de possibilités de comparaison.

Les valeurs des navires vendus après capture par des corsaires algériens ou tunisiens semblent, dans l'ensemble, bien inférieures. Les deux bâtiments pris par les Algériens et vendus à Tunis ont rapporté 4 860 et 7 290 francs ; les six transactions connues de navires européens capturés à la même époque à Tunis à cette époque s'échelonnent de 6 885 à 37 800 francs. À l'exception d'un seul navire, les tonnages ne sont malheureusement pas indiqués mais on constate que les montants des transactions de ces huit navires sont bien plus faibles que ceux estimés en Europe : trois sont inférieurs à 10 000 francs, trois compris entre 10 000 et 20 000 francs et deux seulement supérieurs à cette somme alors que les estimations autrichiennes comptent un navire entre 10 000 et 20 000 francs, trois entre 20 000 et 40 000 francs, quatre entre 40 000 et 60 000 francs et cinq entre 60 000 et 100 000 francs. Comme il s'agit de types semblables — brigantin, polacre, pinque — il est très vraisemblable que les tonnages sont du même ordre. Le seul navire dont on connaisse le tonnage, un brigantin américain jaugeant 150 tonneaux, a été vendu pour 22 680 francs soit 151 francs le tonneau, ce qui est manifestement très cher pour le Maghreb. Le marché des navires d'occasion au Maghreb, en cette période de grande activité corsaire, connaît sans doute davantage d'offres que de demandes, ce qui entraîne une baisse importante des prix : un navire autrichien en Europe vaut, en moyenne, 50 000 francs ; un navire vendu à Tunis atteint, lui, en moyenne 15 000 francs, ce qui signifie une perte des deux tiers environ. Il s'agit là d'une approximation grossière mais qui traduit, en l'exagérant sans doute, une réalité bien réelle.

Le cadre diplomatique

La capture de ces bâtiments par les corsaires barbaresques représente évidemment un défi aussi bien pour l'État autrichien que pour le sultan. Le prétexte avancé par les corsaires pour justifier leur comportement est clairement expliqué par le drogman du pacha de Tripoli à l'un des capitaines autrichiens...après son arrestation :

*essendosi il Nostro Sovrano impossesato degli Stati della Veneta ex Republica la quale nel tempo della sua Esistenza li pago un annuo Tributo, che doppo che il Nostro Sovrano era impossesato di Venezia non aveva più avuto*¹⁵.

Il existe, en effet, différents traités, établis dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, qui régissent les rapports entre l'empire des Habsbourg et les corsaires maghrébins d'une part, avec l'Empire ottoman de l'autre. L'Autriche signe en 1748 avec Tunis, et en 1749 avec Tripoli, des accords qui mettent les navires battant pavillon autrichien à l'abri de leurs corsaires moyennant le versement d'une contribution financière. Ces accords, étendus à Alger, sont renouvelés avec les trois Régences en 1763-1764 et encore en 1784 avec Tunis. Avec l'Empire ottoman, les clauses relatives à la navigation autrichienne qui figurent dans le traité de Sened, signé le 8 août 1783, sont reprises dans le traité de Sistova du 4 août 1791. Elles prévoient notamment que les navires battant pavillon autrichien devront avoir un firman signé par le sultan qui les mettent à l'abri des corsaires barbaresques. Dans le cas où ceux-ci ne respecteraient pas ces clauses, le sultan s'engage à dédommager les navires autrichiens qui en seraient victimes. À la même époque, la République de Venise a engagé également, et pour les mêmes raisons, des pourparlers avec les trois Régences qui ont abouti à des traités signés en 1764-1766 dont celui avec Tunis est renouvelé en 1792. Naturellement, là aussi ces accords s'accompagnent de versements importants : Venise a versé 23 000 piastres fortes d'Espagne, soit 124 000 francs or, à Tripoli en 1794-1796. La disparition de Venise a entraîné la disparition de ces versements sans que ceux de l'Autriche, qui a annexé ses territoires maritimes, aient été augmentés. Telle est l'origine de ces captures.

Les autorités autrichiennes réagissent et leur action s'exerce dans plusieurs directions en tenant compte de la situation internationale à ce

¹⁵ A. S. T., Governo per littorale, Commissione per i barbareschi, B. 2.

moment-là. Le premier niveau est celui des interventions des consuls autrichiens en poste dans les Régences comme, par exemple, celle de A. Fraissinet, agent de l'empereur à Alger qui écrit le 8 juillet 1799¹⁶ :

Je ne me suis pas trompé dans mes conjonctures: le 26 may fut conduit dans ce port le navire impérial la fortune Cap. Gio. Ant. Massich de Venize... il a été condamné de bonne prise vaisseau, cargaison et l'équipage fait esclave malgré le passeport de M. le baron d'Herbert et un Bujukduré (sic) du Grand Seigneur sous le vain prétexte qu'il étoit vénitien et que cette régence est en guerre avec cette cidevante république, je n'ai même pas pû obtenir d'avoir le pauvre Cap. et son épouse chez moi... j'ai reçu un rescript du Grand Vizir pour restituer deux navires Impériaux avec leur equipage et cargaison qui ont été pris en l'année 1797 avec tous les autres sujets Impériaux ou ex Vénitiens qui se trouveront ici mais le Dey n'a fait aucun cas de cette Pièce m'ayant fait dire par son Vekilhadji (sic) de la Marine qu'elle étoit fausse et que l'on pouvoit en avoir de pareille à Constantinople avec quelques sequins; qu'il étoit en guerre avec les vénitiens et que tous ceux que les corsaires rencontreront en mer avec Passeport ou sans passeport seront bonne prise... je crains qu'ils n'en trouvent beaucoup et avant que les nouvelles parviennent à Constantinople et que la Porte ait pris une résolution, tous ces pauvres malheureux souffriront cruellement. Je me trouve dans la peine pour pouvoir les soulager surtout s'il en vient beaucoup... tous voulant que je leur avance de l'argent pour s'acheter des hardes ayant été dépouillés de tout ce qu'ils avoient...

Son collègue Nyssen, consul d'Autriche à Tunis, y reçoit un accueil plus favorable :

Immédiatement après sa réception je m'empressois de me rendre auprès de S. E. le Pacha Bey, auquel je remis le gracieux Rescript Veziral à lui adressé, qui témoignant toute la satisfaction qu'avoit témoigné V. E. à la Sublime Porte en apprenant sa conduite sage et sa loyauté à reconoitre les engagements et les stipulations faites à l'égard de la sureté du pavillon Autrichien et des sujets des provinces ex-Vénitiennes réunies à la monarchie autrichienne. Ce Prince le plus raisonnable et le mieux intentionné de la Barbarie, à ma réquisition, m'accorda ensuite une audience particulière dans laquelle il me dit, après toutes les représentations que je lui fis, que son désir constant étoit de resserrer de plus en plus les liens d'amitié qui unissent si heureusement les deux Empires, qu'il ne cesseroit de respecter et faire respecter par ses corsaires les batimens et les sujets autrichiens...

L'internonce, c'est-à-dire l'ambassadeur de l'empereur d'Autriche, le baron d'Herbert-Rathkeal, intervient à plusieurs reprises auprès de la Porte en invoquant le traité de Sistova afin qu'elle agisse auprès des

¹⁶ A. S. T., Governo per littorale, Commissione per i barbareschi, B. 2.

Régences après l'avoir informée, en décembre 1797, du traité de Campo-Formio et de ses clauses. Ses premières interventions semblent vaines et les captures continuent de plus belle. Comme le montrent les rapports ci-dessus, jusqu'en 1799, les interventions du gouvernement ottoman auprès des provinces maghrébines, notamment par l'envoi de rescrits du grand vizir, n'obtiennent qu'un accueil poli à Tunis et surtout une indifférence totale à Alger. Seul le pacha de Tripoli manifeste une certaine bonne volonté en faisant relâcher, dès 1798, certains des bâtiments autrichiens amenés par ses corsaires¹⁷.

L'expédition d'Égypte de Bonaparte modifie complètement la situation. Jusqu'alors la France est non seulement le plus vieil allié de l'Empire ottoman mais elle était encore, il y a quelques années, son principal partenaire économique. La conquête de l'Égypte transforme la France en ennemi de l'Empire ottoman et surtout de l'Islam comme le proclame le sultan qui fait vigoureusement pression sur les Régences pour qu'elles déclarent la guerre à la France. C'est chose faite entre janvier et mai 1799. Le retournement des alliances est alors total puisque désormais la deuxième coalition regroupe l'Angleterre et la Russie rejointe par l'Empire ottoman et, en mars 1799, par l'Autriche. On assiste alors à ce spectacle assez surprenant de la constitution d'une flotte russo-ottomane qui, de septembre 1798 à mars 1799, reconquiert les îles Ioniennes, françaises depuis 1797, et participe à la reprise d'Ancône en novembre 1799¹⁸.

La solution du problème

Dans ces conditions, il fallait que l'Autriche et l'Empire ottoman, désormais alliés, résolvent ce problème des captures barbaresques. L'intervention du sultan se révèle décisive. Un firman du sultan, daté du 15 du mois de cemaziyelevvel 1214 [15 octobre 1799], est apporté simultanément au dey d'Alger, au bey de Tunis et au pacha de Tripoli par des *mubaşir* désignés par le Kapudan Paşa.

Ce texte [voir l'annexe], rappelle aux destinataires l'amitié entre l'Empire ottoman et celui des Habsbourg, l'inviolabilité du pavillon autrichien,

¹⁷ Le « Mouvement des corsaires de Tripoli » de l'an IV à l'an VI (septembre 1796 à septembre 1798) porte au 22 février 1798 la note suivante :

La corvette de 28 canons commandée par le Raïs Murad Raïs, un brigantin avec pavillon autrichien venant de Smirne allant à Trieste chargé de coton et raisins secs, relâché par ordre du Prince en considération du passeport ottoman.

Archives des Affaires étrangères, Paris, C. C. C. Tripoli, vol. 30, p. 151.

¹⁸ ANDERSON, *op. cit.*, p. 369-371.

y compris pour les bâtiments ex-vénitiens, et l'ordre impératif de restituer les navires et les marchandises capturés ainsi que la libération des équipages, accompagné de menaces en cas de refus¹⁹. Le firman précise également la tâche du *mubaşir* chargé de faire appliquer sur place les ordres du sultan. Celui-ci est obéi :

— l'arrêt des captures est à peu près effectif en novembre 1799, notamment de la part des redoutables Algériens, qui croisent en mai-juin 1800 à l'entrée de l'Adriatique à la recherche de bâtiments portugais et napolitains mais respectent le pavillon autrichien²⁰; les trois bâtiments arrêtés par les Tripolitains en août 1800 sont relâchés peu après ;

— la libération des équipages toujours en captivité ainsi que les bâtiments et les cargaisons qui n'ont pas été vendus ce qui a lieu assez rapidement ; c'est ainsi que l'équipage du capitaine Gaspere Ivanich quitte Tripoli après un séjour forcé de cinq mois et vingt-trois jours ;

— le versement des indemnités prévues par les traités pour les navires et les cargaisons vendues ; là encore l'accord se fait assez facilement sur la base d'un versement forfaitaire et définitif de la part de la Porte de 200 000 piastres, soit 320 000 francs or, pour les pertes des années 1798 et 1799 seulement, à raison de 175 000 piastres pour celles dues aux Algériens et 25 000 pour celles causées par les Tripolitains.

Ayant reçu assez rapidement cet argent, les autorités autrichiennes organisent les procédures d'indemnisation, longues et tatillonnes, d'autant que les sommes fournies par les Ottomans sont bien inférieures aux demandes des victimes et même des estimations officielles. Naturellement les choses traînent, les versements sont à la fois longs à venir et décevants tant et si bien que l'État finit, en 1816, par fournir un complément d'indemnisation de 75 250 florins soit 195 650 francs or. Au total les victimes, sélectionnées, des corsaires barbaresques ont obtenu 515 650 francs or, soit le quart des estimations autrichiennes, qui avaient écarté un certain nombre de plaignants, et à peine plus du 1/6 de l'ensemble des revendications. Ont bénéficié d'un versement les ayants droit de :

- 13 captures par des Algériens pour le bâtiment et la cargaison,
- 4 captures par des Tripolitains pour la cargaison seule,
- 2 captures par des Tripolitains pour leurs biens personnels.

¹⁹ L'allusion aux odjaks des janissaires est parfaitement claire dans les Régences, en particulier à Alger, qui ont besoin de l'autorisation du sultan pour effectuer des campagnes de recrutement de janissaires en Anatolie et dans les Balkans.

²⁰ COVA, *op. cit.*, p. 113.

Malgré les désillusions financières certaines des victimes, le dénouement de ces captures constitue un événement exceptionnel. C'est la première fois que les corsaires libèrent des captifs, sans rançon, sous la simple pression diplomatique étrangère et celle du sultan conjuguées et sans la menace d'intervention d'escadres de vaisseaux de guerre. Si leurs flottes ne comportent désormais plus de galères mais à peu près uniquement des navires de haut bord, les esclaves européens représentent toujours pour les corsaires une source financière considérable grâce aux rançons. Le triste sort des huit cents habitants de Carloforte de l'île Saint Pierre, au Sud-Ouest de la Sardaigne, raziés en 1798, et qui ont attendu plusieurs années qu'on ait rassemblé leur rançon, le montre bien²¹.

Entraîné, malgré lui, dans les tensions diplomatiques européennes sans en avoir ni l'initiative et encore moins la maîtrise, ébranlé, à la même époque, par de graves révoltes en Europe et en Asie²², c'est paradoxalement dans le lointain Maghreb que l'Empire ottoman obtient, sans véritable contestation, la reconnaissance d'une autorité distendue, mais finalement réelle, confirmant la solidité du lien qui rattache les Régences barbaresques au sultan-khalife.

D.P.

²¹ BONO (Salvatore), *I Corsari barbareschi*, Turin, 1964, p. 180-183.

²² Les principales sont celles d'Osman Pasvanoğlu en Bulgarie, d'Ali de Tebelen en Épire, de Djezzar Ahmed Pacha en Syrie et des Wahabites en Arabie. MANTRAN (Robert), éd., *Histoire de l'Empire ottoman*, p. 430-431.

ANNEXE²³

Traduction d'un firman et Hattichérif sultanique dirigés au Beglerbeg de la Régence de Tunis Hamouda Pacha

Il est évident que les traités conclus entre ma Sublime Porte et la Cour impériale et royale son amie et bonne voisine doivent conformément à ma volonté souveraine être observés dans toute leur étendue et de plus il est un usage ancien que les capitaines de vaisseaux marchands appartenant à la Cour impériale et royale passent et repassent dans la mer Blanche pour affaires de commerce munis de pavillon et patente impériales d'un côté et de mes ordres suprêmes de l'autre contenant les noms des capitaines respectifs. Quoiqu'il eut été un devoir sacré aux bâtimens corsaires des Régences de la Barbarie de s'empresser toujours à ne point les vexer sur leur passage en vertu des traités, mais de les protéger au contraire et de les assister en parfait accord et intelligence, les corsaires barbaresques toutes fois qu'ils rencontroient de pareils navires impériaux, ils les ont tout uniment attaqué et pris sans s'informer d'avance que ces vaisseaux étoient des vaisseaux marchands allemands ; ils ont saisi et déclaré de bonne prise toutes les cargaisons, effets et marchandises des négocians qui s'y étoient trouvés, en ont fait le partage entre eux et conduit chez eux comme prisonniers les équipages et autres personnes, de même ils ont agi envers les batimens ex-vénitiens qui, dès le partage de la République de Venise entre la Cour impériale et la France, ressortissent des provinces et littorals vénitiens tombés sous la domination autrichienne et dont les capitaines et négocians ainsi que leurs vaisseaux voyageant avec pavillon impérial auroient dû être traités et considérés, d'après les stipulations des traités, comme ceux de la Cour impériale[...]

Sur quoi il n'étoit que trop vrai et naturel que l'Internonce impérial et royal résidant près de ma Sublime Porte n'a cessé de remettre mémoires sur mémoires et de faire des réclamations. Or eu égard à la surveillance particulière concédée par ma souveraine personne à mon Grand amiral sur les trois Régences, l'envoi d'une personne distinguée et énergique comme Mubachir, de la part du Capitan Bacha actuel mon très respectable Hussein Pacha, ayant été fixé et arrêté dans la conférence qui eut tout dernièrement lieu avec l'Internonce de la susdite Cour, afin de régler d'une manière stable et solide tous les points des susdits griefs, savoir la restitution des vaisseaux pris en contravention des traités par les Barbaresques ainsi que leurs effets et marchandises, la délivrance des équipages entraînés par eux dans l'esclavage et afin de prévenir tout acte quelconque qui pourroit donner lieu à des explications toujours infructueuses, le susdit Mubachir a été désigné pour cette commission et vous est actuellement expédié[...]

²³ A. S. T. Governo per littorale, Commissione per i barbareschi, B. 2.

...mon ordre suprême [est] que vous Beglerbeg de Tunis apportiez toute l'attention possible à ce que mon commandement suprême séparé, portant comme il est dit plus haut la restitution de tous les effets et marchandises déprédés par vos corsaires et la délivrance des équipages et autres personnes prises et entraînées dans l'esclavage, soit exécuté en plein et que vous donniez incessamment les ordres les plus positifs aux corsaires de votre dépendance de non seulement pas molester et prendre les bâtimens voyageant avec le pavillon et la patente impériale et avec mon firman sultanique mais, en cas de rencontre, de les traiter amicalement et leur prêter l'assistance et la protection requise par les traités.

[...] en cas de contravention nouvelle à mes directives expresses à cet égard, les faveurs et privilèges souverains dont jouissent les Ogiacs de la régence de Tunis dans mes états seront convertis en traitements diamétralement opposés et que la porte de leurs espérances sera fermée pour l'avenir ; vous vous empresserez de mettre en exécution plénière tout le sens de mon ordre suprême séparé, vous vous abstenrez de laisser attenter ou prendre dorénavant les navires anciennement Allemands que ceux Vénitiens nouvellement acquis par l'Allemagne. Vous dirigerez toutes vos opérations en sorte que si jamais on étoit dans le cas d'apprendre un fait irrégulier ou quelque action contraire à ma haute volonté et à mon Hattichérif vous sachiez que non seulement les privilèges et faveurs souverains seront convertis en traitements opposés mais que vous encourrez la malédiction souveraine et la porte de vos espérances se trouvera toujours fermée. C'est en connaissance de ceci que vous devez régler votre conduite et n'avoir garde d'admettre le contraire.

De même vous susdit Mubachir désigné de préférence sur les autres de votre grade à la présente commission, vous persuaderez que l'objet de votre envoi est l'arrangement radical de ces griefs qui ne devront, ni tôt, ni tard, jamais plus se reproduire ; vous vous conduirez en ceci avec la loyauté et la sincérité requises et telles que l'on a droit d'y attendre, vous tacherez d'applanir les objets ci-dessus conformément à ma volonté suprême et de terminer ainsi dans un court espace de temps cette intéressante commission.

Constantinople vers la mi-Djemazuilevvel 1214 (c. à. d. vers la mi octobre 1799)

Traduction du Hattischérif dressé sur le haut dudit firman

Ma haute volonté est que l'on s'empresse au plus tôt d'agir en conformité du contenu de mon ordre souverain et d'éviter toute action contraire et l'on doit apporter tous les soins pour régler cette affaire d'une manière solide et qu'il n'en soit plus parlé à l'avenir.

Daniel PANZAC, *L'Adriatique incertaine. Capitaines autrichiens, corsaires barbaresques et sultan ottoman vers 1800*

Alors que la paix règne depuis de longues années entre l'Empire des Habsbourg et l'Empire ottoman, plusieurs dizaines de navires de commerce battant pavillon autrichien sont capturés, dans les années 1797-1800, par des corsaires barbaresques pourtant sujets du sultan. Ces graves incidents sont assez rapidement réglés, les équipages sont relâchés et les navires ainsi que les cargaisons sont rendus ou donnent lieu à des indemnisations. Pourtant, cette affaire, à première vue bien secondaire, est l'occasion d'attirer l'attention sur certains des éléments essentiels d'un monde méditerranéen en pleine recomposition dans les ultimes années du XVIII^e siècle, en particulier : la nouvelle puissance maritime qu'est désormais l'Empire d'Autriche ; la reprise de l'activité corsaire au Maghreb et ses pratiques ; les relations diplomatiques entre l'Empire d'Autriche et l'Empire ottoman ; la mesure de l'autorité réelle que le sultan ottoman exerce sur les provinces périphériques de son empire.

Daniel PANZAC, *Uncertain Adriatic. Austrian captains, barbaresque privateers and Ottoman sultan around 1800*

When peace was reigning for many years between the Habsburgs Empire and the Ottoman Empire, several dozen flying Austrian flag merchantmen were captured in the years 1797-1800 by Barbaresque privateers although Sultan's subjects. These heavy incidents were enough quickly settled, the crews released and the ships as the cargoes given back or indemnified. However, this matter, at first sight of minor importance, offers the opportunity to draw the attention to some essential components of a Mediterranean world in full recombining in the last years of the 18th century, notably : the new maritime power which is henceforth the Austrian Empire ; the recovery of privateering in the Maghreb and its practices ; the diplomatic relations between the Austrian Empire and the Ottoman Empire ; the measure of the real authority the sultan exerts on the outlying provinces of his empire.