

al futuhat

[Home](#)
[Index](#)
[Chrono](#)
[About](#)
[Links](#)


Al-Moujahidine Bahri



7. Valeurs professionnelles

Nombre d'observateurs européens ne pouvaient comprendre les secrets de tant de succès remportés par les Raïs. Beaucoup de questions les tracassaient : comment « ce ramassis de gens sans foi » se sont rendus si forts et si redoutables ? Comment une « société de voleurs » a pu faire une république ? Comment une « poignée de misérables » a-t-elle défié l'Europe ?

Pourtant les raisons de tant de gloire et de succès paraissent évidentes.

Sur le plan des individus, les qualités des Raïs étaient légendaires. Alertes, intelligents, familiers des flots, habitués au maniement des armes, confrontés aux situations les plus inextricables, ils ne furent jamais des hommes ordinaires. Livrés très souvent à leurs propres ressources, ils devaient réussir, vaincre, survivre à la rigueur. Révélant des qualités de commandement certaines, rien ne leur résistait. « Il faudrait des volumes, disait de Grammont, pour raconter les hauts faits de ces grands Raïs^[1]. » N'est-ce pas que « l'authentique vérité est celle qui est reconnue par l'adversaire, » comme dit le poète^[2] ? De Fercourt fut pris en mer le 4 octobre 1678 à la hauteur et à la vue des îles Hyères par Hadj Husayn (Mezzo Morto). Il nous décrit son ravisseur, « homme grand, bienfait, hardi et entreprenant. »

Sur le plan de l'organisation, les dirigeants avaient su, dès le début, se doter de bonnes lois, de règlements judicieux touchant la discipline, l'hygiène à bord, le respect de la hiérarchie, la motivation, l'avancement, la solde, le tout aiguës l'ardeur au combat et l'abnégation dans toute entreprise.

La foi islamique et le devoir du Jihâd entretenaient chez de tels combattants l'audace, la volonté et les dispositions qui faisaient cruellement défaut à leurs rivaux. N'a-t-on pas vu certains hauts responsables en Occident se plaindre de l'anarchie et du laisser-aller qui minèrent, en fin de compte, tout le corps de la marine ?

Lacroix affirmait qu'il n'y avait point de corsaires qui soient si puissants sur mer que ceux d'Alqer^[3]. Colbert écrivant le 7 juillet 1662 à La Guette, déplorait la situation qui régnait alors dans la

marine française. « Le Roi, dit-il, continue à témoigner de dégoût des affaires de la marine sur ce que, non seulement son armée navale n'a rien exécuté ni même tenté en tout le temps qu'elle a été à la mer, mais que la discorde s'étant mise entre les principaux officiers, ils s'appliquent davantage à envoyer des procès-verbaux pour leur justification qu'à travailler de concert à ce qui peut satisfaire Sa Majesté et à donner de la réputation à ses forces maritimes^[4]. »

Avec une pareille marine, la Régence ne devait ni hésiter ni reculer. Nulle force navale n'était au-dessus de celle d'Alger quand il s'agissait de préparer une escadre.

Les Raïs, habitués aux dangers ne craignaient ni les éléments ni les ennemis Ne furent-ils pas l'âme de la résistance lors des attaques européennes contre Alger ou contre le littoral ? Il faut relire Haëdo qui, malgré son fanatisme et sa haine virulente de l'Algérien, a laissé un témoignage sans pareil sur la réputation fondée des Raïs. « ...Tandis que les galères chrétiennes mènent grand bruit dans les ports, ceux qui les montent y préparent à loisir leur nourriture [...] passent les jours et les nuits à banqueter, à jouer aux dés et aux cartes [...] ces corsaires algériens battent à leur gré toutes les mers du Levant et du Ponant, sans avoir rien à redouter et comme s'ils en étaient les maîtres incontestés [...] On dirait des chasseurs qui poursuivent des lièvres par passe-temps ; ici, ils prennent un bateau chargé d'or et d'argent et revenant des Indes, là un autre venant de Flandre, puis encore un autre arrivant d'Angleterre, à ceux - là, en succèdent aussitôt du Portugal ou de Venise ou de Sicile ou de Naples, ou de Livourne ou de Gênes, tous porteurs de riches et copieuses cargaisons^[5]. »

Leur devise ? Etre « sans peur et sans pitié ! »



« Sans peur, écrit Delvert, on les voit s'attaquer seuls sur leurs bateaux légers aux plus lourds vaisseaux, quelque soit le nombre des ennemis, résister aux tempêtes les plus violentes, apparaître à l'improviste, narguer l'ennemi de leur folle audace, mettre à sac tel village voisin de Gênes, alors que toute la flotte de Doria est dans le port^[6]. »

Ne voit-on pas le consul de France Baume reconnaître la valeur d'un Raïd d'Alger et le recommander à la chambre de Commerce de Marseille par ces mots : « Je vous prie MM.de faire une attention favorable à la juste et secrète prétention du capitaine... qui a sauvé de la prise et du naufrage une tartane de Marseille commandée par patron Peire qui a été insultée par une autre galiote vers le cap de Gate^[7]. »

Le consul français de Kerky, explique d'une manière étrange, le secret de tant de victoires de la part des Raïs algériens. « Ce n'est pas seulement sur leurs forces, sur leur bravoure supérieure à celle de toutes les nations et sur la division qui règne entre les puissances chrétiennes que les Algériens fondent leur sécurité, c'est encore sur la protection du ciel qui doit faire tourner jusqu'aux éléments en leur faveur^[8]. »

Dans la guerre contre leurs nombreux adversaires, ils n'avaient pas d'équivalents de leur trempe et ils se savaient invulnérables. On les voyait accourir et combattre au premier rang comme à Malte, à Tunis, à Lépante où ils acquirent la réputation méritée d'être les meilleurs et les plus braves marins de la Méditerranée^[9]. L'ambassadeur marocain, At-Tamagrûti (mort en 1003/1549-1593), chargé d'une mission à Istambûl par le Sultan Sa'adien Ahmad al Mansûr, s'arrêta à Alger en 1589. Il y remarqua la solidité du système de défense, le nombre élevé de militaires et le port plein à craquer de navires.

« Les Raïs d'Alger, écrit-il, sont connus pour leur bravoure, leur audace, leur parfaite connaissance des choses de la mer. Ils sont supérieurs aux Raïs d'Istambûl, et de loin ! Ils inspirent plus de crainte et plus de terreur à l'ennemi. Ceux de Constantinople ont moins d'expérience et font preuve de beaucoup de négligence, chose qui n'arrive jamais aux Raïs d'Alger^[10]. »



8. Déboires et sanctions

Malgré la témérité légendaire et la foi inébranlable, le succès en mer n'était pas toujours assuré. La chance ne souriait pas chaque fois à ces intrépides.

Les Pères Capucins, Clément de Ligny et Yves de Lille racontent dans « *Discours Véritable* » leur capture et leur vie à bord d'un bateau corsaire conduit par Hasan Calafat, « redoutable corsaire magicien » qui, attaqué par quinze galères, en 1626, ne se rendit qu'après neuf heures d'un combat forcené, non sans avoir mis le feu à son vaisseau^[11]. Le *Mercure galant* de janvier 1684 relate le combat du Chevalier de Lhery contre deux bâtiments algériens « très malmenés dans les parages du Cap de Charbonnière (Sardaigne), ces deux vaisseaux dont « Le Lion d'Or » parvinrent à trouver refuge aux environs de Gaete, « ces barbares ayant pris la résolution de se faire esclaves plutôt que de se rendre^[12]. »

Une descente malheureuse, une opération manquée, une action mal préparée, une absence de vigueur dans le combat, une erreur d'appréciation ou une initiative infructueuse, tout cela était sévèrement sanctionné^[13]. En général, le capitaine était relevé de son commandement et devenait alors drogman d'un consul ou pilote sur la côte. Parfois, la peine était plus sévère.

Au début de 1751, le Dey fut informé qu'Ali Raïs, l'amiral commandant « le château » et Ibrahim Raïs, commandant le « Dantzick », en croisière, s'étaient donnés « des repas réciproques pendant le voyage et avaient poussé la débauche jusqu'à s'enivrer et que, dans le vin, ils s'étaient vivement querellés. » Tous deux furent dégradés. Le commandement de l'amiral fut confié à Sulayman Raïs, capitaine de la corvette « Le Macho. » Le Dey laissa « le Dantzick » sans commandant^[14] !^{5°}.

En décembre 1751, deux navires de la Régence étaient attaqués par deux vaisseaux de guerre espagnols de soixante pièces. Le Raïs Sulayman qui commandait une de ces unités, et après avoir soutenu un combat acharné, dut abandonner son navire. Le Dey, pour le punir, le fit étrangler ainsi que son lieutenant et le maître canonier^[15].

Plusieurs fois, les foudres du chef s'étaient abattues sur ces vaillants, mais malchanceux guerriers. En mai 1792, une frégate napolitaine « la Sirène » avait poursuivi, devant les côtes françaises, deux bâtiments algériens. Plusieurs membres de l'équipage, trois cents, dit-on, abandonnèrent leurs navires et se réfugièrent en France où ils furent bien traités. Après avoir été radoubés à l'arsenal de Toulon, les deux unités furent renvoyées à Alger. Le Dey fit mettre les deux Raïs en prison « pour s'être approchés des côtes françaises contre ses ordres et ne pas s'être battus. » Un des capitaines fut étranglé, l'autre reçut six cents coups de bâton ! Aussi, arrivait-il à des Raïs infortunés de désertir, de peur d'avoir à répondre de certaines fautes ou méfaits. Dans ces cas, le navire regagnait le port, sans pavillon. C'est ce qui arriva à Ibn Zarmân Muhammad. A bord d'une corvette, il se hasarda dans l'Atlantique, attaqua, sans succès, des navires anglais qu'il croyait portugais. Devinant la colère du Dey, il décida de se réfugier au Maroc, en attendant des jours meilleurs. Il y resta jusqu'à la mort de Hassan Pacha (1798).

Les Raïs contrevenants aux instructions étaient également punis. Plusieurs cas de négligence, d'interprétation personnelle des ordres, d'initiatives prises à la légère, coûtèrent très cher à leurs auteurs.

Un accord fut signé en 1666, entre le chef de la Régence et le Duc de Beaufort. Quelques années plus tard, trois Raïs, ayant violé les directives reçues, en application de cet accord, furent pendus et leurs corps jetés à la mer, en présence du Comte de Vivonne, commandant une escadre de bâtiments de Louis XIV. La barque appartenant au sieur Touache, ayant été prise par un capitaine d'Alger, le consul Durand intervint auprès du Dey qui, sans tarder, lui donna satisfaction. Dans une lettre aux Echevins de Marseille, il s'empressa d'annoncer : « J'ai eu toute la justice possible du Dey au sujet de la contravention faite au patron Touache [..] J'en ai eu ample satisfaction. Le Raïs a été mené à la Maison de l'Agha et condamné à cinq cents coups de bâton pour le mal traitement fait aux dits équipages^[16]. L'année suivante, une galiote d'Alger s'empara d'une barque française. Le Raïs, tenté par le petit trésor, se retira à Tétouan. Portée par le Consul devant Hassan Chaouch Dey^[17], l'affaire prit des proportions inattendues. L'enquête ayant montré que le capitaine et son équipage étaient originaires de Cherchell, ordre fut alors donné de mettre la main sur tout ce qui appartenait aux fuyards. Ensuite, un navire fut dépêché à Tétouan, réclamer la galiote d'Alger, l'argent et les effets provenant de la prise. En attendant le résultat des démarches, le Dey « remit aux Français victime, une chaloupe, une ancre et le nécessaire. » Quelques temps après, trois déserteurs regagnèrent Cherchell. Ils furent appréhendés et mis aux fers. Quant au Raïs, il fut dépouillé à son tour, par le Caïd de Tétouan et vécut dans la misère jusqu'à sa mort^[18]. La Condamine, durant son séjour à Alger, apprit que le capitaine d'Alger qui enleva quinze Languedociens, avait été sanctionné et avait reçu la bastonnade. Les captifs furent rendus sur le champ au Consul^[19].

'Ali Raïs commit, un jour, une faute grave. La galère du Dey reçut l'ordre de désarmer sur le champ. Le capitaine fut, non seulement dégradé, mais relevé du commandement de deux autres vaisseaux dont il était le chef depuis des années, il se trouva même, afin d'échapper à la fureur du Dey, dans l'obligation de se cacher^[20].

En novembre 1744, un capitaine algérien s'était emparé d'un bâtiment hollandais, sous le prétexte que le navire n'avait pas de passeport ; le commandant de la prise ayant prouvé que le Raïs l'avait, au contraire, déchiré, le Dey fit donner la bastonnade à ce dernier et ordonna de remettre le navire et la cargaison au Consul des Etats Généraux^[21].

Il ne suffisait pas à l'autorité de rendre à leurs propriétaires navires et marchandises, il fallait sévir contre les amateurs d'infractions.

Le vaisseau « La Résurrection » de Nantes, fut pris en décembre 1748 par un corsaire d'Alger. Le Dey le restitua, sans difficulté, mais destitua le Raïs, auteur de l'enlèvement^[22]. Un auteur capitaine avait commis certaines fautes à Tripoli. Le Dey reçut une plainte de cette Régence. Il fit donner à cet extravagant « six cents coups de bâton sur le derrière, en observant de faire mettre un homme frais à chaque vingt-cinq coups pour qu'ils fussent mieux appliqués, puis il déposa le Raïs du commandement^[23]. » Violier les règlements n'était pas faute pardonnable. C'est ce qui arriva à quelques officiers dont 'Umar Raïs « qui fut disgracié pour s'être emparé de sept vaisseaux anglais » malgré les instructions données^[24].

La bastonnade et la révocation semblent avoir été les punitions courantes qu'encourageaient les Raïs. En 1754, un d'eux avait arrêté un bateau anglais qui, muni d'une autorisation, chargeait sur la côte oranaise, un autre s'était séparé de son escadre pour aller piller les habitants des régions côtières. Tous deux eurent droit à trois cents coups. La même année, une galiote algérienne s'était emparée, dans les environs de Majorque, d'une flûte. Après examen, elle fut remise, par le Dey, à son patron. Mais quelques jours après, le Khaznadar fit saisir des vêtements et autres objets qu'un membre de l'équipage avait remis à un juif pour les vendre. Ils appartenaient au patron de la flûte libérée. Le Dey déposa le Raïs « en le déclarant incapable de monter à l'avenir aucun navire de la République^[25]. »

Un brigantin français « L'Elisabeth d'Orient » parti de Marseille pour les ports du Ponant, fut pris par une galiote algérienne. Mais à cause de la maladie du Raïs, le navire échoua à la bouche du port. On fut contrant de le démolir. Et notre Raïs n'eut la vie sauve qu'en courant se réfugier au tombeau de Sidi de 'Abd ar-Rahmân^[26]. Le gouvernement de la Régence était décidé à contenir, par tous les moyens, les excès de ses marins.

Le 14 septembre 1763, un Raïs amena la barque du capitaine Aubin. Dans une nouvelle croisière, il s'attaqua à un bâtiment anglais « qu'il dépouilla de toutes ses hardes et provisions. » Le Dey « en a fait très bonne justice ayant fait donner trois cents cinquante coups de bâton à ce Raïs et autant à son second^[27]. »

Sous le règne de Mustapha Pacha, eut lieu le procès d'Ali Tatar Raïs. On lui reprochait d'avoir battu, dans la rade de Tunis, un capitaine français. Dans son jugement, le Khaznadar décida, sans autre forme de procès, qu'il serait étranglé et que son corps serait jeté à la mer. « L'exécution, raconte P. Hulin, allait suivre lorsque je me joignis au citoyen Dubois Thainville pour demander et obtenir sa grâce au nom du gouvernement français^[28]. ».

Un officier anglais, le capitaine Walter Croker, fut en août 1815, le témoin d'un combat naval entre une corvette algérienne et cinq frégates hollandaises au large d'Alger. « Une frégate de la Régence tenait compagnie à la corvette mais elle n'avait pris aucune part au combat ; elle entra dans le port où la corvette la suivit au milieu des acclamations du peuple d'Alger. Elle eut un homme tué et deux blessés (...) Le Dey a fait Amiral en chef le Raïs de la corvette et lui a conféré beaucoup d'autres honneurs. Le Raïs de la frégate reçut cinq cents coups de bâton pour n'avoir pas soutenu la corvette et perdit son rang de capitaine^[29].



9. Influence à Alger

Les Raïs formaient à Alger une puissante corporation appelée « Taïfa. » Malgré un effectif modeste, leur force, leur cohésion, leur fortune et leur succès en avaient fait une troisième caste redoutée et combien enviée. Autant la milice était détestée par la population^[30], autant la Taïfa était populaire et estimée. En effet, toute une partie de la capitale et des environs vivait de leurs activités.

L'opinion publique les entourait d'hommages, le pouvoir central les craignait, les janissaires les jalouaient. Dans une lettre du 23 avril 1687^[31], le Consul Piolle met en relief cette force. « Depuis dix jours, écrit-il, le Dey a fait trois assemblées en particulier à sa maison avec les principaux officiers de la marine. La résolution de la rupture de la paix avec la France a duré cinq jours. Le Bacha a fort contribué à la paix. La « Taïfa » demande la guerre^[32]. »

A Alger, les Raïs « seigneurs et appui du Royaume » dont la volonté avait force de loi, habitaient de riches maisons près de la mer, dans la partie occidentale de la capitale. Ils occupaient un vaste quartier habité seulement par eux et les officiers sous leurs ordres, « sorte de forteresse dans laquelle ils se sentaient en sûreté » contre un coup de main de la milice « turbulente et qui ne pardonnait pas à ces marins leurs richesses de Sultan. »

Unis, solidaires, courageux et surtout « sources de richesse, » nos Raïs pouvaient dicter leur volonté au Diwârt. Le Sultan ottoman n'avait-il pas choisi les gouverneurs de provinces parmi les amiraux ? Pendant presque tout le XVI^{ème} siècle, les pachas envoyés à Alger étaient d'anciens Raïs. Les chefs de la Régence furent presque tous d'anciens capitaines. Après 'Arrudj, soldats turcs et capitaines de galère choisirent son frère, Khayr ad-Dîn pour lui succéder. Hasan Agha, Salah Raïs, son fils Muhammad, 'Uldj 'Alî, 'Arab Ahmad, Ramadân et tant d'autres venaient de la marine. Parmi ces héros, plusieurs accédèrent aux charges de Captan Pacha à Istambûl^[33]. Après son départ d'Alger et son passage à Tripoli, Hadj Hussayn, Mezzo Morto arriva à Constantinople et devint captan Pacha. Il se fit remarquer aux batailles de Clio et d'Andros. Il avait sous ses ordres d'importants contingents algériens. Quand la marine perdit Raïs Hamidû dans le combat contre les américains, 'Umar Pacha se rendit en personne à Bâb al-Jihâd, réunit les capitaines et leur dit : « Je ne connais rien aux choses de la mer. C'est vous qui êtes chargés de les traiter. Quant à moi, je m'occupe des affaires intérieures du pays^[34]. » Et la visite se termina par la remise à tous les commandants de navires, de superbes manteaux brodés d'or... !

Cette classe dominante était aussi la classe la plus riche. Les Raïs habitaient un quartier attenant au port ou s'élevaient de somptueuses résidences, voire des palais. Ceux de Yahiâ Raïs, de Chiobali Raïs, de Mâmi Arnaout^[35] (69) et celui du Raïs Hamidou à proximité de trîq Bâb Dzira, passaient pour les plus célèbres. Les Raïs aimaient les faïences de Delft, les marbres taillés d'Italie, les soies et velours de Lyon ou de Gênes, les glaces de Venise, les verreries de Bohême, les pendules d'Angleterre^[36]. Une résidence secondaire dans le « fahs » d'Alger faisait la joie de ces millionnaires. La maison de campagne de Hamidou était « voisine de la maison du Consul d'Angleterre. Elle recelait un grand luxe et le jardin était parmi les plus beaux^[37]. » Dans son journal de voyage, Hees, venu négocier un traité avec Alger, nous étale la richesse d'un membre influent de la corporation : « Le lundi 2 décembre 1675, je suis allé à la campagne, accompagné de ma suite, me distraire dans la ferme d'Ibrâhîm Colory, amiral des galères. Cet homme passe pour être un des personnages les plus fortunés d'Alger. Il a déjà deux cent-quatre-vingt esclaves, qui, pendant l'été, sont employés sur les galères, deux mascriids (fermes) contenant trois cents pièces de bétail, dix chameaux, beaucoup de mules, moutons, etc... Il a aussi de nombreux et beaux chevaux, un magnifique jardin avec des vignes fertiles, des près^[38].

Cependant, malgré les atouts que nous venons d'énumérer, les Raïs n'étaient nullement à l'abri des vicissitudes et des accidents. Le mauvais sort frappait quelquefois et la roue de la fortune tournait si vite que les riches d'hier se trouvaient, subitement, dans le besoin aujourd'hui.

Le Consul Shaler eut à le constater en personne. « Le premier été de mon arrivée à Alger [...] un vieux Turc se présenta chez moi. Il se donna le titre de Raïs et me dit qu'il avait fait le voyage d'Alger à Constantinople avec le Commodore Bainbridge, en qualité de membre de la députation algérienne, que cet officier avait eu la mission d'y conduire [...] Mais au moment de se retirer, il me dit qu'il était sans emploi, très pauvre et il finit par me prier de lui prêter un dollar, chose que je fis en l'engageant à recourir à moi, quand il serait dans le besoin [...] Plusieurs fois, dans les cérémonies publiques, je rencontrais ce même vieillard en ayant soin de se placer à une grande distance des hauts personnages auxquels je rendais visite [...] Quelques années plus tard, il fut élevé au poste éminent de Khaznâdjî ou premier ministre qu'il occupe encore à l'âge de quatre vingt dix ans, le revenu de sa place est, chaque année de [...] cinquante mille dollars^[39].

B - L'ETAT MAJOR

Le personnel servant sous les ordres des Raïs était nombreux et spécialisé. Parmi les proches collaborateurs, on notait :

Le Bach Raïs ou l'officier en second.

Le maître d'équipage dont le rôle consistait à faire travailler les hommes du bord, à veiller à la discipline « sur les corps ustensiles et charges du vaisseau. »

Le Khodja ou écrivain détenait la liste complète de l'équipage. A la fois scribe, comptable et notaire, il enregistrait les ordres, surveillait les dépenses et l'utilisation du matériel.

Le Bach Djarrâh, médecin chirurgien, soignait les hommes victimes d'accidents. Généralement sans connaissance théorique, souvent un ancien barbier, ayant acquis quelques notions sur les maladies, les soins à prodiguer et les produits à administrer, il faisait face à tout. Il opérât, mais sans anesthésie et dans des conditions déplorables, procédait à des amputations, « arrachait les dents et la mâchoire avec, » nettoyait les plaies et posait les garrots. Muni d'un coffret ou il entreposait un matériel rudimentaire : scie, crochets, aiguilles, bistouris, seringues, réchauds et d'autres instruments, ainsi que des produits nécessaires tels que : poudre, miel, herbes, douceurs comme les prunes ou le sucre, le chirurgien était le personnage clef du navire.

Le Rais et traïk ou capitaine des prises. Chaque bâtiment de guerre prenant la mer, était tenu d'en avoir un ou deux à bord. La mission de ce Rais consistait à prendre en charge les prises faites lors d'une sortie.

L'Imâm, quant à lui, jouait un rôle très important dans le comportement de l'équipage. Il dirigeait les prières, psalmodiait à haute voix des versets du Qur'an, notamment aux heures de danger, et veillait à l'application des préceptes de la religion^[40].

C - LA MAITRISE

Un certain nombre de tâches demandait la présence de spécialistes :

Le chef timonier était chargé des signaux et de la veille sur les passerelles.

Le maître canonier et ses aides devaient assurer l'entretien des différentes pièces d'artillerie et leur fonctionnement. Il s'occupait de la qualité des poudres et de leur entrepôt. Le chef charpentier devait surveiller la coque, détecter et boucher la moindre voie d'eau. Le maître calfat, responsable de l'étanchéité, devait enduire cette voie de goudron pour empêcher les fissures. Le cambusier s'occupait de la distribution des vivres et de la gestion des magasins de denrées, le sonde Rais avait la haute main sur les embarcations de secours.

Les marins, proprement dit, ne formaient que le noyau de l'équipage. Ils étaient deux groupes, les bahri se tenaient à l'avant, les sotta à l'arrière. Leur nombre variait selon l'importance du bâtiment qu'ils montaient. Sur une frégate de premier ordre, on embarquait jusqu'à cinq-cents marins. Les sotta Rais pouvaient accéder au grade de capitaines. Jeunes, ils devaient être lestes, agiles et capables de grimper rapidement dans la mâture.

La spécialisation commençait avec le séjour en mer et suivant les aptitudes et les besoins. On était alors affecté à la base ou au maniement de la voile. Mais un matelot devait tout faire, effectuer tous les travaux de lavage, d'entretien, de corvées, de pompage et de réparation.

Parmi ce monde étrange et divers, il ne faut pas oublier les rameurs. La chiourme jouait son rôle sur ces bagnes flottants. Capturés en mer ou quelques part en Europe, les esclaves, s'ils avaient la malchance d'être physiquement solides, ramaient tout le temps jusqu'à ce que la mort les arrête. Leur vie dépendait de leurs bras. Prisonniers, ils étaient satisfaits de survivre, là comme ailleurs, sur un bateau bien tenu, bien armé et bien pourvu. Leur effectif à bord dépendait de l'importance du navire et de la mission à accomplir.

A terre, d'autres marins et rameurs attendaient leur tour. En effet, le gouvernement entretenait, en permanence, un corps de trois mille hommes qui pouvait doubler en cas de nécessité.

D - LA COMPAGNIE D'ABORDAGE

Ce janissaire infatigable

Combat et la nuit et le jour

Il m'a tout l'air d'être un diable

En guerre aussi bien en amour !

WOLFGANG (allemand captif à Alger et graveur)

Il y avait, sur les navires algériens, des sections de l'armée de terre.

Avant le milieu du XVIème siècle, ni les Turcs, ni les janissaires ne pouvaient aller en course. Une série d'incidents avait opposé les deux clans. Pour remédier à ces conflits qui engendraient de plus en plus de querelles et de jalousies, Mohammed Ibn Salah (janvier 1576 - juin 1568) réconcilia « les reniez avec les Turcs permettant, en 1568 aux uns et aux autres la solde de la course sans différence^[41] ». Matelots et soldats étaient alors nombreux sur les navires sortant pour la course. Un ancien rapport nous apprend « qu'il n'y a point de frégate qui sorte [...] qui n'ait deux-cent-cinquante, trois-cents et jusqu'à trois-cent-cinquante hommes^[42]. »

L'importance des équipages compensait souvent la vétusté ou la modestie de l'artillerie. Le duc de Beaufort l'apprit à ses dépens en 1665. S'adressant à Colbert, il lui fait remarquer : « vous considérez, Monsieur, s'il vous plaît, la force que ces gens sur leurs navires, les moindres ont trois-cents hommes, les moyens quatre-cents. Les nôtres sont bien inférieurs en équipages.

L'amiral d'Alger en avait deux-cents plus que moi, tous gens choisis et qui avaient fait plusieurs campagnes^[43]. »

Le nombre de soldats allait en s'accroissant. « Je vis en l'été 1641, dit d'Aranda, que les soixante-cinq navires corsaires et quatre galères qui lors furent en mer, chacun à sa fortune, étaient presque tous armés des soldats de la garnison^[44]. »

D'après Savary de Brèves qui vint à Alger en 1605, voici le portrait et l'uniforme des janissaires : « ...tous rasés sauf les moustaches, bravement armés, très bien vêtus d'une tunique d'écarlate qui leur vient aux genoux, la plupart garnie de boutons d'or ou d'argent. Par-dessus : une longue robe de même étoffe. Comme coiffure, un bonnet rouge avec un petit turban. Aux jambes, des chausses d'écarlate et comme chaussures, des bottes de maroquins de divers couleurs. »

Tandis que les matelots n'avaient, pour coiffure, qu'une simple calotte de laine rouge, affirme Venture de Paradis.

Chaque janissaire embarqué, disposait d'un mousquet, d'une paire de pistolets et d'un sabre. Il recevait une couverture, mais n'avait pas droit à un lit ou à un petit coffre pour y mettre ses affaires personnelles. Les soldats autochtones ne portaient qu'un haïk (drap) qui leur servait d'habit et de couverture.

Cependant, ces soldats, réputés braves et craints sur terre, rencontrèrent, au début, d'énormes difficultés. Ils devaient s'adapter à la vie sur les flots. Le mal de mer leur attirait le mépris et les railleries des matelots. Mais la discipline légendaire qui régissait la vie à bord finit par créer un climat serein.

Pour maintenir les effectifs indispensables, donner à la marine les moyens humains suffisants et compétents, motiver ce monde qui courait des risques à chaque instant, les dirigeants eurent recours à toute une série de mesures susceptibles d'assurer le bon niveau et garantir le succès.

Parmi les avantages, il y avait les primes d'embarquement, les parts qui revenaient à chacun lors des prises en mer et les salaires qui, depuis 1797, étaient accordés aux matelots^[45] quand la course déclina.

A côté de ces profits matériels, il faut ajouter les promotions dans la hiérarchie : un simple marin pouvait finir sa carrière comme amiral et participer aux délibérations du Diwân sur les questions de guerre ou de paix^[46].



[1] Grammont, *La course, L'esclavage...* p. 8.

[2] شهدت لك الاعداء انك ما وجد ... و الحق ما شهد به الاعداء

Un des rares captifs qui dénigra les marins de la Régence fut le sieur de Roqueville qui pendant neuf mois, fut porteur d'eau à Alger. Il prétendait que lorsqu'on était en mer, les Algériens ne faisaient autre chose que « de prendre du tabac et dormir, » les pauvres chrétiens faisaient tout le reste. (Relation des mœurs et du gouvernement d'Alger, 1675) cité par E.Gaudissard, *Alger Barbaresque*, p ; 14.

[3] Lacroix, *Relation universelle*, T.II, p. 74.

[4] Délabré, *Tourville...* p. 13.

[5] Haëdo, *Topographie*, p. 15.

[6] Delvert, *Le port d'Alger*, p. 15.

[7] Grammont, *Correspondance...* p. 141. Lettre du 1er août 1717.

[8] De Kersey, *Mémoires sur Alger*, p. 50.

[9] De Grammont, *Histoire...* p ; 50.

[10] Al-Nafha al miskiya... in « L'Algérie vue par les voyageurs marocains à l'époque ottomane, » publication, commentaire et notes par M.Belhamissi, Alger, SNED, 1ère édit. 1979. 2ème édit. 1982, p. 62.

[11] Clément De Ligny et Yves De Lille, *Discours véritable*, cité par Turbet-Delof, l'A.B., p. 99 et B.C., p. 131. Cependant il est dit aussi que « plutôt que de se rendre, il mourut dans l'incendie de son vaisseau » (l'A.B., p. 155).

[12] Le combat eut lieu le 7 décembre 1683.

[13] Mezzo Morto, avant d'être promu Dey, en juillet 1683, reçut cinq cents coups de bâton et fut renvoyé, d'abord en course, « pour rétablir sa réputation. » On lui reprocha de s'être mal conduit devant l'ennemi. (Morgan, *Histoire des Etats Barbaresques* II, p. 11) ; Laugier de Tassy, *Histoire d'Alger*, p. 267.

[14] A.C.C.M. Série J 1365. Lemaire, Journal.

[15] Vallière (J.A.), *Observations sur le Royaume d'Alger*, publié par L.Chailou in textes pour servir à l' *Histoire d'Algérie au XVIIIème siècle*, pp. 98-99.

[16] De Grammont, *Correspondance des Consuls de France...* p. 63.

[17] Ce Dey appelé Baba Hasan (1681-1683) avait la réputation d'être contre le désordre et les infractions à la paix.

[18] A.N.Marine B7/220. Egalement Plantet : *Correspondance...* I, p. 558.

[19] La Condamine, *Voyage in R.A.*, 1954, p. 362.

[20] De Grammont, *Correspondance...* Lettre du Consul à MM. du Commerce, 10 juin 1738.

[21] Vallière (J.A.), *Observations...* « Textes. » p. 58.

[22] A.C.C.M. Série J 1363, Lettre du consul Thomas, 8 décembre 1748.

[23] A.C.C.M. Série J 1364, Lemaire, Journal mai 1750.

[24] Ibid, août 1751.

[25] Vallière (J.A.), in « Textes, » p. 121.

[26] A.C.C.M. Série J. 1369, année 1763, *Lettre du consul J.A. Vallière*

[27] A.C.C.M. Série J. 1369, Lettre du 7 décembre 1763.

[28] A.N. Aff.Etr. (Quai d'Oisav), *Mémoires et Documents*, T. 10.

[29] A.N. Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, Afrique, t. 5 (1755-1830), p. 271.

[30] Les Janissaires étaient en général pauvres, rustiques, ignorants et arrogants. Aussi les Raïs et la population n'avaient pour eux que mépris. Les chefs de la régence au XVIème siècle furent presque tous des Raïs : 'Arnûdj, Khayr ad-Dîn, Hasan Ahgha, Salah Raïs...

[31] A.C.C.M., Série J 1352.

[32] A.N.Marine B7/89, (Petis de La Croix).

[33] Les pouvoirs du Capitan Pacha étaient immenses. Tout ce qui se rattachait à la marine était sous ses ordres: personnel, arsenaux, côtes, îles et ports, gamisons et milices.

[34] az-Zahhar, *Mudhakkirât*, p. 119.

[35] Son palais sera occupé plus tard par le Général Commandant le génie en Algérie.

[36] Ch. A.Julien, *Histoire de l'Afrique du Nord*, II, P. 278.

[37] Broughton (E.), *Six Years Residence in Algiers*, 1806-1812, London 1839-1842, édité par J. Bardoux, R.A., 1924, pp. 261-286.

[38] Hees (Th), *Journal d'un voyage à Alger*, 1675-1676, R.A. 1957, pp. 85-128.

En ville, l'amiral « possède plusieurs maisons, boutiques et magasins, une bandjaart (banadera, prison d'esclaves) qu'il loue, une grande quantité d'espèces et de bijoux. » Hees (T), *Journal d'un voyage*, R.A. 1957, p. 103.

[39] Shaler, esquisse... p. 42.

D'après Laugier de Tassy, les tombeaux des Raïs se distinguaient par un bâton d'enseigne et une pomme de mât du pavillon. *Histoire*, p. 185.

[40] Sur le personnel des bâtiments de guerre algériens : *Tachîfât*, p. 29 (notes); Le Roy, Etat général... pp. 107-108.

[41] Aranda, *Relation*, p. 160, Haëdo, *Topographie*, p. 503.

[42] A.N.Aff.Etr.. *Mémoires et Documents*, T. 12, Algérie (1604-1719).

[43] *Lettre de Beaufort à Colbert*. Tunis 12 mars 1665, Plantet. *Correspondance des Beys...* I. p 177

[44] Aranda, op. cit. p. 162.

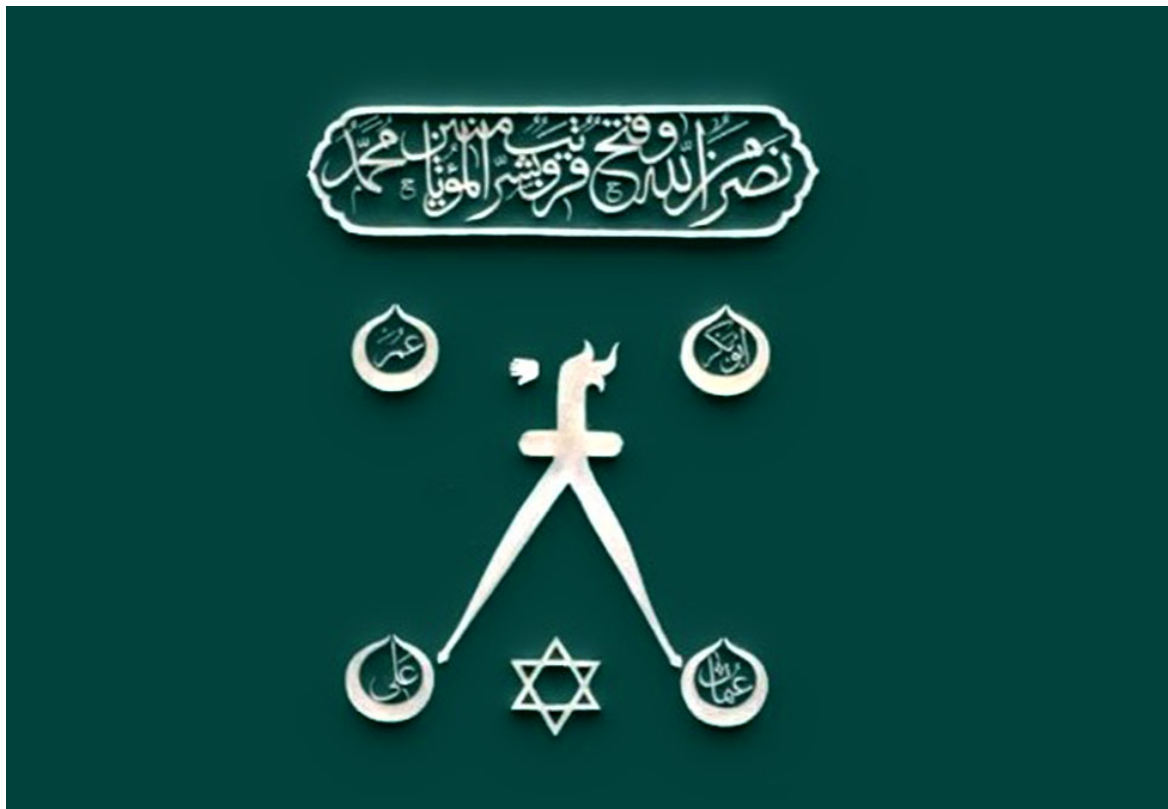
[45] Sous le règne de Mustapha Pacha (mai 1798 - juin 1805) la paie était de 4 boujous. On dit que le Dey releva les salaires de deux boujous.

Julien de La Gravière donne d'intéressants détails sur les dépenses au profit des marins et des navires d'Alger. Cependant, il n'indique ni ses sources, ni la période qui correspond aux chiffres donnés. Il affirme par exemple, « qu'un officier recevait un demi-boujou, les matelots enregistrés mais non embarqués n'avaient pour solde que 5,60 francs par mois avec deux livres de pain » (*Les corsaires barbaresques*, p. 74).

[46] Hamdân Khûdja, *al-mir'at* (Le Miroir), p. 118.



Khayr ad-Din Barbarossa couleurs



Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.