

Sayı : 2

Ekim 1971

İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi

TARİH ENSTİTÜSÜ  
DERGİSİ

EDEBİYAT FAKÜLTESİ MATBAASI  
İSTANBUL — 1971

## UNE VILLE DISPARUE DE LA DOBROUDJA - KARAHARMAN

*Tudor Mateescu*

A l'endroit de l'actuel village dobroudjéen *Vadu* (le département de Constantza), tout près de la mer, se sont succédés à travers l'histoire, plusieurs habitats, dont l'évolution n'a pas été suffisamment étudiée jusqu'à présent. Parmi ceux-ci, la ville de Karaharman fut la plus importante, étant, durant la domination ottomane, l'un des principaux ports maritimes de la Dobroudja. Parce qu'on connaît trop peu de chose sur le développement, les aspects économiques et stratégiques de cette ville et que même ce qu'on connaît est controversé, de certains points de vue, encore de nos jours, nous avons estimé comme nécessaire un aperçu rétrospectif sur Karaharman, aperçu qui mènera à la reconstitution à partir des plus anciens temps, de son passé. En même temps, nous espérons qu'ainsi nous apporterons peut-être une contribution à l'histoire de la province roumaine située entre le Danube et la Mer Noire, pendant la période de 460 années de domination ottomane.

Les recherches archéologiques ont découvert, sur l'emplacement du village *Vadu*, l'existence d'une agglomération rurale qui datait de l'époque romaine, *vicus Celeris*<sup>1</sup>, appartenant au territoire de la ville de *Histria*<sup>2</sup>, située à 10 km, à peine, en ligne droite vers le Nord de cet endroit. On a trouvé plusieurs inscriptions, dont quelques unes de provenance locale (des sanctuaires ou des pierres funéraires)<sup>3</sup>, d'autres apportées incontestablement

1 Vasile Parvan, *Histria, VII, Inscriptii gasite în 1916, 1921 și 1922* (Histria, VII, Inscriptions trouvées en 1916, 1921 et 1922), dans «Academia Româna. Memoriile Sectiunii istorice», série III, tome II (1923-1924), București, 1924, p. 78-82.

2 D.M. Pippidi, *Contributii la istoria veche a României* (Contributions à l'histoire ancienne de la Roumanie), București, 1958, p. 123, note 1.

3 Vasile Parvan, *op. cit.*, p. 78-80; Radu Vulpe, *Histoire ancienne de la Dobroudja*, extrait de *La Dobroudja*, Bucarest, 1938, p. 193-194, 209, 221.

d'Histria<sup>4</sup>, à une époque plus tardive et il y a tout lieu de croire que cela s'est passé pendant la domination ottomane<sup>5</sup>. Parmi celles-ci se trouve aussi le fameux décret histrien à l'honneur d'Aristagoras, le fils d'Apaturios, datant de la seconde moitié du I<sup>er</sup> siècle avant notre ère<sup>6</sup>. A la périphérie du village on a découvert aussi les vestiges d'un château romain tardif<sup>7</sup>.

La continuité de la vie humaine dans ces endroits, ayant des racines profondes dans la préhistoire, est ininterrompue jusqu'à nos jours. Pourtant, avec le temps, le cordon littoral constitué entre l'actuelle bouche *Sf. Gheorghe* (St. Georges) et *Gura Buazului* (la Bouche du Bouaz) du côté du village Vadu, inclusivement le barrage *Chituc* (Kitouc), processus commencé depuis le III<sup>e</sup> siècle a.n.e.<sup>8</sup>, et se déployant probablement du Sud au Nord<sup>9</sup>, a isolé Histria de plus en plus du large et a contribué peu à peu à la perte de sa capacité portuaire<sup>10</sup>. Dans ces conditions, plus tard, au Moyen Age, probablement à l'époque de la seconde domination byzantine sur Dobroudja (après l'an 971), avait apparu un nouveau port dans la partie du Sud du lac Sinoe, vers la bouche dite *Gura Buazului*, dans un endroit qui rendait possible la communication directe avec la mer.

De nombreuses cartes géographiques du Moyen Age mentionnent dans la partie méridionale du golfe qui est indiqué toujours au Sud du Delta du Danube, représentant, sans doute, le complexe Razim-Sinoe<sup>11</sup>, et immédiatement au Nord de *Köstence* (Constantza), un port avec une dénomination tout à fait inaccoutumée. Ce toponyme paraît dans un grand nombre de variantes: *Zanauarda*, *Zanavarda*, *Zanauorda*, *Zaravald*, *Çanauarda*, *Cenuarda*, *Saraualla*, *Zenouarda*, *Zinuarda*, *Çinuarda*, *Zuonuarda*, *Zavarna*, *Zinuarda*, etc. La forme la plus courante semble avoir été celle de

4 Radu Vulpe, *Noutati arheologice dobrogene* (Nouveautés archéologiques de la Dobroudja), dans «Analele Dobrogei», XVI, Cernauti, 1935, p. 185; D.M. Pippidi, *op. cit.*, p. 123, note 1.

5 D.M. Pippidi, *op. cit.*, p. 123, note 1.

6 *Ibidem* (La datation de l'inscription, à la p. 136).

7 Radu Vulpe, *Noutati arheologice dobrogene*, p. 185.

8 D.M. Pippidi, *op. cit.*, p. 17.

9 M. Ionescu-Dobrogeanu, *Intre Capul Midia și gura Sf. Gheorghe* (Entre le Cap Midia et la Bouche St. Georges), dans «Natura», XIV, no. 1-2, București, 1925, p. 34.

10 *Istoria Romaniei* (Histoire de la Roumanie), vol. I, București, 1960, p. 190.

11 N. Gramada, *La Scizia Minore nelle carte nautiche del medio evo. Contribuzione alla topografia storica della Dobrogea*, dans «Ephemeris Dacoromana», IV, Roma, 1930, p. 240.

*Zanauarda*<sup>12</sup>. Le port est mentionné d'abord au XIII<sup>e</sup> siècle, sur la carte nautique de Pise<sup>13</sup> et dans l'*Atlas Luxoro*<sup>14</sup>. On le trouve aussi sur beaucoup de cartes et portulans des XIV<sup>e</sup> - XVII<sup>e</sup><sup>15</sup> et même plus tard, jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, lorsque la dénomination était gardée grâce seulement au concertisme cartographique, car, depuis longtemps, le port avait obtenu un autre nom. Ainsi que nous verrons plus tard de quelques informations, le port était défendu par un château fort<sup>17</sup>, qui devait être toujours une création byzantine.

A cause de la vague ressemblance des noms, certains chercheurs, comme par exemple Kretschmer<sup>18</sup> et M. Popescu-Spineni<sup>19</sup> ont identifié ce port

12 Selon N. Gramada, *op. cit.*, p. 240, la forme correcte serait celle de la carte nautique pisane (*Zanauorda*), probablement la plus ancienne dans laquelle est mentionné ce port. Mais cette variante se rencontre beaucoup plus rarement. La multitude des formes est due probablement à la déformation de la dénomination à l'occasion de la reproduction successive des cartes. Voir C. Cihodaru, *Litoralul de apus al Marii Negre și cursul inferior al Dunării în cartografia medievală (secolele XII-XIV)*. [Le littoral occidental de la Mer Noire et le cours inférieur du Danube dans la cartographie du Moyen Age (siècles XII-XIV)], dans «*Studii*», XI, no. 2, București, 1958, p. 238.

13 N. Gramada, *op. cit.*, p. 223; Marin Popescu-Spineni, *România în istoria cartografiei pîna la 1600* (La Roumanie dans l'histoire de la cartographie jusqu'à 1600), vol. I, București, 1938, p. 83.

14 Cornelio Desmioni, *Nuovi studi sull'atlante Luxoro*, dans «*Atti della Società Ligure di Storia Patria*», vol. V, fasc. II, Genova, 1869, p. 245; Marin Popescu-Spineni, *op. cit.*, vol. I, p. 83.

15 N. Gramada, *Vicina. Izvoare cartografice, originea numelui, identificarea orașului* (Vicina. Sources cartographiques, l'origine du nom, l'identification de la ville), dans «*Codrul Cosminului*», I, Cernauti, 1924, p. 440-443; idem, *La Scizia Minore...*, p. 220-227; G.I. Bratianu, *Recherches sur Vicina et Cetatea Alba*, Bucarest, 1935, planches III-VII; Marin Popescu-Spineni, *op. cit.*, vol. I, p. 76, 83, 103; vol. II, les cartes 30, 37, 46, 57 etc. Armand Delatte, *Les portulans grecs*, Liège-Paris, 1947, p. 232; l'Académie de la République Socialiste de Roumanie, l'Atlas Dimancescu, f. 60, 75, 79, 97 etc.

16 Comme, par exemple, dans la carte de G. Valk et P. Schenk (1708) et dans la carte de G. Delisle (1743). L'Académie de la République Socialiste de Roumanie, l'Atlas Dimancescu, f. 110, 113).

17 Dans la carte de Iacobo Castaldo (1584), *Zanauarda* paraît avec l'indication de forteresse: une grande tour, encadrée de deux autres plus petites (Marin Popescu-Spineni, *op. cit.*, vol. II, carte 46).

18 Konrad Kretschmer, *Die italienischen Portolane des Mittelalters. Ein Beitrag zur Geschichte der Kartographie und Nautik*, Hildesheim, 1962, p. 642. (C'est la réédition de l'ouvrage paru en 1909).

19 Marin Popescu-Spineni, *op. cit.*, vol. I, p. 83.

avec Cernavoda<sup>20</sup>. Il faut dire pourtant, que, sur presque toutes les cartes, Zanauarda n'apparaît jamais près du Danube, mais au bord de la mer, dans la partie du Sud du golfe qui correspond au complexe Razim-Sinoe<sup>21</sup>. Ni l'identification avec *Kergalik* (Kargalik, Gargalic), faite par Desmioni<sup>22</sup>, ni celle avec Jurilofca, essayée par N. Gramada<sup>23</sup> ou celle avec Gura Portitei, que l'on trouve chez P. Ş. Nasturel<sup>24</sup> n'ont pas plus de chances à résister, car aucun de ces lieux ne peut se superposer à la position des cartes de la Zanauarda. Quant à la localité Gargalic (aujourd'hui Corbu, le département de Constantza) elle se trouve à l'intérieur, assez éloignée de la mer, et sans être en liaison directe avec les grands lacs de Dobroudja.

D'autres chercheurs, parmi lesquels on remarque des étrangers: Tomaschek<sup>25</sup> et Jirecek<sup>26</sup> et des Roumains: Al. P. Arbore<sup>27</sup> et C. Cihodaru<sup>28</sup>, ont identifié Zanauarda avec la future ville-port Karaharman du temps de la domination turque sur la Dobroudja. Le fait que les cartes parues plus tard placent Karaharman justement sur l'emplacement de

<sup>20</sup> Radu Vulpe, *Histoire ancienne de la Dobroudja*, p. 395, note 3, quoiqu'il admette l'identification avec Karaharman, il n'exclue pas la possibilité d'être question «d'une autre Cernavoda».

<sup>21</sup> Très clairement apparaît cette chose dans la carte de Mecia de Viladestes de 1413, (G.I. Bratianu, *Recherches sur Vicina et Cetatea Alba*, planche VII), ainsi que dans la carte de Bartolomeo de Pareto de 1455, (Marin Popescu-Spini, *op. cit.*, vol. II, carte 30).

<sup>22</sup> Cornelio Desmioni, *op. cit.*, p. 245.

<sup>23</sup> N. Gramada, *La Scizia Minore...*, p. 240.

<sup>24</sup> P.S. Nasturel, *Așezarea orașului Vicina și tarmul de apus al Marii Negre în lumina unui portulan grec* (L'établissement de la ville de Vicina et la rive occidentale de la Mer Noire, étudié à l'aide d'un portulan grec), dans «Studii și cercetări de istorie veche», VIII, no. 1-4, București, 1957, p. 302. Cette opinion a été acceptée aussi dans l'ouvrage *Calatori straini despre tarile române* (Impressions des voyageurs étrangers sur les pays roumains), vol. I, București, 1968, p. 16, note 12.

<sup>25</sup> Wilhelm Tomaschek, *Zur Kunde der Hämus-Halbinsel. II. Die Handelswege im 12. Jahrhundert nach den Erkundigungen des Arabers Idrisî*, dans «Sitzungsberichte der kaiserlichen Akademie der Wissenschaften», Philosophisch-historische Classe, 113, Wien, 1886, p. 308.

<sup>26</sup> Constantin Jireček, *Einige Bemerkungen über die Überreste der Petschenegen und Kumanen, sowie über die Völkerschaften der sogenannten Gagauzi und Surguči im heutigen Bulgarien*, dans «Sitzungsberichte der königl. böhmischen Gesellschaft der Wissenschaften», Philos.-Histor.-Philolog. Classe, Praga, 1889, p. 16.

<sup>27</sup> Al. P. Arbore, *Cotul Bugeacului. O încercare de reconstruire a unui tinut de hotar dobrogean* (Le tournant du Bugeac. Essai de reconstruction d'une région de confins de la Dobroudja), dans «Analele Dobrogei», II, no. 3, Constanta, 1921, p. 348.

<sup>28</sup> C. Cihodaru, *op. cit.*, p. 237.

Zanauarda, nous mènent à la conviction que cette dernière hypothèse est la seule viable. Pendant toute l'époque ottomane, l'unique port situé à l'endroit de liaison entre le lac Sinoe et la Mer Noire était Karaharman, qui, en même temps, était le seul port existant sur toute la côte Nord de Constantza, jusqu'aux bouches du Danube, c'est-à-dire, justement la situation qu'on constate, pour la période antérieure, à Zanauarda. Le maintien de l'ancienne dénomination de Zanauarda dans les XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles, ne correspondait plus, certainement, à la réalité, mais ce fait s'explique, d'une part, par la tendance archaïsante de la cartographie de l'époque et, d'autre part, par l'insuffisance des informations géographiques concernant l'Empire ottoman<sup>29</sup>.

En ce qui concerne l'origine de la ville de Zanauarda, on a soutenu que celle-ci a été, sans doute, une colonie coumane, une ville fondée par les Coumans qui ont passé à droite du Danube, pendant l'invasion des Tartares<sup>30</sup>. La supposition est basée sur le fait que le nom serait d'origine coumane, *ianawar*, *yanauar* signifiant animal, mot apparenté aussi avec l'osmanique *dzanavar*, que nous rencontrons dans la traduction pour les Karamanlis de l'Apocalypse<sup>31</sup>. La dénomination de Zanauarda est donc, très probablement, d'origine touranique<sup>32</sup>. On ne peut pas pourtant l'attribuer aux Coumans, parce que, à ce qu'on connaît, ceux-ci ne se sont jamais établis en Dobroudja. Rogerius, qui parle du passage d'une partie des Coumans (10.000 tentes) au Sud du Danube, dans l'Empire byzantin,

29 Dans la carte de Matth. Seutter (XVII<sup>e</sup> siècle), nous trouvons tant le port *Zanavarda*, situé à l'embouchure d'une rivière (d'une manière, erronée, au Sud de *Chiustenge*), ainsi qu'une localité *Caraharman*, placée à l'intérieur du Delta du Danube, à une grande distance de la mer, correspondant évidemment au village Karaorman (aujourd'hui Caraorman, le département de Tulcea). (L'Académie de la République Socialiste de Roumanie, Cartes, C. IV. 1). Cette situation nous apparaît également sur la carte de Tob. Conr. Lotter (1722), inspirée, très probablement de celle de Seutter. (L'Académie de la République Socialiste de Roumanie, l'Atlas Dimancescu, f. 116). Nous supposons qu'on avait essayé la mention, tant de Zanauarda, que celle de Karaharman, mais placés par erreur (le dernier confondu, à cause de sa grande ressemblance de nom, avec le village Karaorman du Delta), en ignorant le fait qu'en réalité il s'agit d'une seule et même localité.

30 N. Gramada, *La Scizia Minore...*, p. 240.

31 C. Jireček, *Einige Bemerkungen über die Überreste der Petschenegen und Kumanen...*, p. 16. (Voir aussi N. Gramada, *La Scizia Minore...*, p. 240, où la deuxième partie du nom est mise en liaison avec l'hongrois *vár*, *várad* = forteresse).

32 Nous considérons, par conséquent, que la forme véritable de ce toponyme a été Zanauarda et non Zanavarda.

et qui ont pris la fuite en 1239, à cause de l'invasion tartare, n'affirme pas que ces Coumans se sont établis en Dobroudja<sup>33</sup>. D'ailleurs, à cette date, Dobroudja n'appartenait plus à l'Empire byzantin, surtout parce que, dans les parties européennes de celui-ci, s'était installée alors la domination des Croisés latins. En dehors de cela, les chroniques byzantines nous informent avec précision, qu'une partie de ces Coumans s'était établie en Thrace et en Macédoine, et une autre partie en Asie Mineure<sup>34</sup>.

En même temps, ainsi que nous informe Kedrenos, en 1048, avec la permission de l'empereur Constantin Monomaque, quelques tribus des Petchénègues, sous la direction du khan Keghenes (Heghen), se sont établis en Dobroudja, où ils ont obtenu «trois cités d'entre celles de la rive du Danube et beaucoup de terrains»<sup>35</sup>, avec l'obligation de garder la frontière paristrienne<sup>36</sup>. Il est très probable que dans ce territoire avait été inclus aussi le port situé à l'extrémité du Sud du lac Sinoe, dans l'immédiate proximité de la mer, et qui avait alors une dénomination grecque que nous ne connaissons pas.

Bientôt ce port et la cité qui le dominait aussi, ont reçu un nom touranique<sup>37</sup>, comme il s'est passé aussi avec d'autres localités de Dobroudja<sup>38</sup>, phénomène mentionné, après quelques dizaines d'années, par Anne Comnène. En parlant du changement, effectué par les Uzes, de la dénomination du lac situé aux bouches du Danube, en *Uzolimni* (*Ozolimna*), elle précise que «durant les nombreuses et les différentes expéditions de l'empereur Alexios on enregistrait souvent des changements de noms topiques, des changements faits soit par lui-même, soit par les ennemis qui invadaient

33 Rogerius, *Carmen miserabile*, chez G. Popa-Lisseanu, *Izvoarele istoriei românilor* (Les sources de l'histoire des Roumains), vol. V, București, 1935, p. 22-23.

34 Ioan Ferent, *Cumanii și episcopia lor* (Les Coumans et leur évêché), Blaj, [1931], p. 81-83.

35 C. Bratescu, *Pecenegii. Pagini de istorie medievala (sec. XI), traduse din Georgios Kedrenos* [Les Petchénègues. Pages d'histoire du Moyen Âge (XIe siècle), traduites de Georgios Kedrenos], dans «Analele Dobrogei», V-VI (1924-1925), Cernauti, 1925, p. 146. (Le texte grec à la p. 146, note 3).

36 *Istoria României*, vol. II, București, 1962, p. 68, 108-109.

37 D'ailleurs, les Petchénègues étaient de la même nationalité et de la même langue que les Coumans et de même que les Uzes. (Ioan Ferent, *op. cit.*, p. 8).

38 Pour les toponymes touraniques de Dobroudja, attribués pourtant toujours aux Coumans, voir C. Jireček, *Das Fürstenthum Bulgarien*, Praga-Wien-Leipzig, 1891, p. 145-146.

le pays»<sup>39</sup>. Nous ne pouvons pas considérer pourtant le port Zanauarda comme fondation des Petchénègues, parce que ces nomades de steppe n'ont jamais été un peuple maritime<sup>40</sup>. Il est question, sans doute, d'une création byzantine, datant, comme nous avons supposé, plus haut, du temps de la seconde domination du Byzance sur la Dobroudja, c'est-à-dire après l'année 971<sup>41</sup>.

On a supposé aussi une origine italienne à la dénomination de Zanauarda, considérant ce port comme une fondation gènoise. Le nom aurait été dérivé de *Genuesenwarte*<sup>42</sup>, ce qui aurait signifié «une tour d'observation des Gènois». En ce cas, il faudrait reconnaître une base germanique à la dénomination, fait difficile à expliquer, en tenant compte du manque d'une population germanique en Dobroudja, pendant ce temps. Et encore, la démonstration de l'évolution du toponyme de *Genuesenwarte* à celui de *Zanauarda* aurait comporté aussi de grandes difficultés.

Pour l'origine italienne peut plaider aussi l'information tardive d'Evliya Çelebi, qui affirme que la cité de Karaharman a été conquise par le sultan Bayazid I des Gènois<sup>43</sup>. Il faut dire pourtant, d'abord, que les Gènois ont

39 C. Bratescu, *Dobrogea în sec. XII : Bergean, Paristrion* (La Dobroudja au XII<sup>e</sup> siècle. Berdjan, Paristrion), dans «Analele Dobrogei», I, no. 1, Constanta, 1920, p. 12-13. (Le texte grec à la p. 13, note 1).

40 Ni la cité du voisinage du port ne pouvait être construite par eux, la construction de cités n'étant une chose habituelle chez les peuples turcs pendant cette période.

41 Le fait que Zanauarda n'apparaît sur les cartes qu'au XIII<sup>e</sup> siècle, n'est pas du tout un indice que ce port n'avait pas existé jusqu'alors. On sait que les documents cartographiques antérieurs au XIII<sup>e</sup> siècle sont très rares.

42 W. Tomaschek, *op. cit.*, p. 308.

43 Goran I. Cialicoff, *Din descrierea calatoriei lui Evliia-Celebi (pe la jumatarea veacului XVII)* [De la description du voyage d'Evliya Tchélébi (vers le milieu du XVII<sup>e</sup> siècle)], dans «Arhiva Dobrogei», II, no. 2, Constanta, 1919, p. 139. La traduction roumaine est indirecte, par l'intermédiaire d'une traduction bulgare. Quelques passages d'Evliya Celebi, concernant la Dobroudja, ont été traduits directement, d'après le texte turc, par Mustafa A. Mehmet, *Aspecte din istoria Dobrogei sub dominatia otomana în veacurile XIV-XVII. (Marturille calatorului Evliia Celebi)* [Aspects de l'histoire de la Dobroudja sous la domination ottomane aux XIV<sup>e</sup>-XVII<sup>e</sup> siècles. (Les témoignages du voyageur Evliya Tchélébi)], dans «Studii», XVIII, no. 5, Bucureşti, 1965, p. 1097-1116. (L'information d'en haut à la p. 1101-1102).



pénétré dans la Mer Noire, seulement au début du XIII<sup>e</sup> siècle<sup>44</sup> et qu'ils ont utilisé ensuite, presque toujours, les ports qui existaient depuis le temps de la domination byzantine. Pour la Dobroudja, nous n'avons aucune information sur une cité ou un port qui auraient été fondés par les Gênois. Ils utilisent pourtant largement et augmentent l'extension de l'activité des petits ports, ces *caricatoria frumenti*<sup>45</sup>, qu'ils trouvent en Dobroudja, d'où ils importaient surtout des céréales<sup>46</sup>. Ainsi, ces Italiens s'installent d'abord à Vicina, ensuite à Chilia (Lycostomo), Mangalia, Constantza etc<sup>47</sup>. Il faut supposer donc leur présence aussi dans le port du bout Sud du lac Sinoe, ancienne fondation byzantine, restée pourtant avec le nom petchénégué de Zanauarda, toponyme que les Italiens reprendront et qu'ils répandront ensuite dans l'Europe occidentale.

Au début de la seconde moitié du XIV<sup>e</sup> siècle, après la création de l'État indépendant de la Dobroudja, les Gênois ont réussi à instituer leur domination militaire et politique au Nord de cette province, ayant comme centres Vicina et Chilia<sup>48</sup>. Pourtant leur puissance n'a pas été, ni même de loin, si grande comme elle a été considérée plus tard par Evliya Çelebi, chez qui on trouve l'affirmation que toutes les cités du bord de la Mer Noire, au nombre de 770 (le chiffre est aussi bien exagéré) ont été jadis sous la domination des Gênois<sup>49</sup>. Dans le traité conclu le 10 mai 1387 entre le gouvernant de la Dobroudja Ivanco et les Gênois, était prévu, entre autres, le droit de ces Italiens de posséder en Dobroudja une maison de commerce (*loggia*), une église et un consul, qui était en même temps chef et juge des communautés gênoises<sup>50</sup>. Il existait donc des groupes de com-

44 Parmi les études plus récentes concernant ce problème, voir Dinu C. Giurescu, *Relatiile economice ale Tarii Românești cu țările Peninsulei Balcanice în perioada feudalismului timpuriu (sec. X-XIII)* [Les relations économiques de la Valachie avec les pays de la Péninsule Balkanique dans la période du Moyen Age (X<sup>e</sup> - XIII<sup>e</sup> siècles)], dans «Romanoslavica», X, București, 1964, p. 379.

45 O. Marculescu, *Balica și Dobrotici. (Doi dinastii pontici)* [Balica et Dobrotici. (Deux dynasties pontiques)], dans «Analele Dobrogei», XVIII, Cernauti, 1937, p. 201.

46 G.I. Bratianu, *La question de l'approvisionnement de Constantinople à l'époque byzantine et ottomane*, dans «Byzantion», V (1929-1930), Paris-Liège-Bruxelles, 1930, p. 83-90.

47 Dinu C. Giurescu, *op. cit.*, p. 380.

48 *Istoria Romaniei*, vol. II, p. 360.

49 Mustafa A. Mehmet, *op. cit.*, p. 1101.

50 *Documente privind istoria României, B. Tara Românească, veacul XIII, XIV și XV (1247-1500)* [Documents concernant l'histoire de la Roumanie, B. La Valachie pendant les XIII<sup>e</sup>, XIV<sup>e</sup> et X<sup>e</sup> siècles (1247-1500)], București, 1953, p. 298.

merçants italiens établis dans les ports de la Dobroudja, donc à Zanauarda aussi, mais dans le traité on ne mentionne rien sur le droit de souveraineté des Gênois sur quelque territoire de Dobroudja. Même l'emplacement destiné à la construction de la *loggia* et de l'église devait être mis à leur disposition par Ivanco<sup>51</sup>. En aucun cas, il ne peut être question d'une domination gênoise sur les villes dobroudjéennes du côté de la Mer Noire, parmi lesquelles se trouvait aussi Zanauarda.

A la suite de la disparition d'Ivanco, la Dobroudja est incorporée par Mircea cel Batrîn (Mircea le Vieux) à la Valachie pendant les années 1388-1389<sup>52</sup>. La domination de ce prince roumain sur toutes les villes de Dobroudja, y compris celles de la mer jusqu'au loin vers le Sud, est tout à fait incontestable. Il est très probable que les Gênois aient continué leur activité dans les ports de la Dobroudja, également sous l'autorité de Mircea cel Batrîn<sup>53</sup>. Il faut supposer donc leur présence continue à Zanauarda aussi.

En 1417, à l'occasion de l'expédition du sultan Mehmed I contre le prince de la Valachie, la Dobroudja est conquise et transformée en province ottomane<sup>54</sup>. En même temps que celle-ci, on avait pris Zanauarda, avec la cité qui la défendait. On ne peut donc accorder aucune confiance à l'information transmise par Evliya Çelebi, d'après quelque tradition locale confuse<sup>55</sup>. Karaharman n'a pas été conquise par Bayazid I, mais par Meh-

51 *Ibidem*.

52. P.P. Panaitescu, *Mircea cel Batrîn* (Mircea le Vieux), Bucureşti, 1944, p. 211-212.

53 Il y a surtout pour Mangalia quelques indices dans ce sens, dévoilés par les recherches archéologiques du dernier temps. Voir Dinu C. Giurescu, *Relatiile economice ale Tarii Româneşti cu tarile Peninsulei Balcanice din secolul al XIV-lea pînă la mijlocul secolului al XVI-lea* (Les relations économiques de la Valachie avec les pays de la Péninsule Balcanique XIV<sup>e</sup> siècle jusqu'au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle), dans «Romanoslavica», XI, Bucureşti, 1965, p. 182, 192-193.

54 P.P. Panaitescu, *op. cit.*, p. 343.

55 Beaucoup d'informations contenues dans l'ouvrage *Seyahatname* d'Evliya Çelebi, se référant à quelques événements historiques plus éloignés, sont tout à fait erronées. Ainsi, il nous parle du fils d'un gouvernant dobroudjéen, *Kalvar*, qui aurait édifié la cité de *Köstence* (Constantza), conquise elle aussi par le sultan Bayazid I. (Goran I. Cialicoff, *op. cit.*, p. 138). Et il affirme aussi que la cité *Yenisala* a été conquise par Bayazid II, donc à peine à la fin du XV<sup>e</sup> siècle. (*Ibidem*, p. 142). Au contraire, les informations que nous donne ce voyageur, qui est un très attentif observateur, basées sur ses propres constatations, sont tout à fait exactes. À l'égard de la valeur des informations fournies par Evliya Çelebi, voir I.H. Mordtmann — [H.W. Duda], *Evliyâ Çelebi*, dans *Encyclopédie de l'Islâm*, nouvelle édition, tome II, Leiden-Paris, 1963, p. 736-738.

med I, et la cité n'a pas été prise des Génois, mais des mains des Roumains, de même que l'entière province située entre le Danube et la Mer Noire.

Après 1417, les villes et les cités de Dobroudja reçoivent des garnisons et une administration ottomane<sup>56</sup>. Bientôt, et surtout après la Croisade de 1444, pour des motifs stratégiques, on passe à une puissante colonisation, avec des Turcs et avec des Tartares, de la Bulgarie orientale et de la Dobroudja<sup>57</sup>. Parallèlement à cette colonisation, a lieu aussi le changement massif de la toponymie: les villes et les villages reçoivent, en leur majorité, des dénominations turques<sup>58</sup>, même celles qui garderont une nombreuse population chrétienne. Zanauarda est l'objet maintenant d'un second changement de nom, recevant, probablement dès le XV<sup>e</sup> siècle, la dénomination ottomane de *Karaharman*.

Le château-fort, selon Evliya Çelebi, a été pourtant démoli complètement, jusqu'au sol, par les Turcs<sup>59</sup>, et c'est à peine après deux siècles qu'on bâtit un autre à sa place<sup>60</sup>. De même, Evliya Çelebi, en parlant de *Karaharman*, ajoute le détail, très intéressant, que cette ville a été toujours un port, depuis les anciens temps<sup>61</sup>, ce qui rend certaine l'identification avec Zanauarda. D'ailleurs, le port continuera son activité sans interruption, sous la domination turque aussi, et il est très probable que cette localité ait gardé son caractère urbain, fait qui justifie sa présence dans les cartes de l'époque, son ancien nom continuant à rester valable.

Le nouveau nom du port est enregistré par les documents cartographiques à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle, mais dans des variantes qui s'éloignent d'une manière évidente de la dénomination réelle. Ainsi, nous le trouvons sous les formes de *Kara-Kerman*, *Kara-Herman*, *Kara-Kirman*, *Kara-Hir-*

56 C. Bratescu, *Dobrogea la 1444. Lupta de la Varna* (La Dobroudja en 1444. La bataille de Varna), dans «Arhiva Dobrogei», II, no. 2, Constanta, 1919, p. 115.

57 *Ibidem*; Al. P. Arbore, *Contributuni la studiul așezarilor tatarilor și turcilor în Dobrogea* (Contributions à l'étude des établissements des Tartares et des Turcs en Dobroudja), dans «Arhiva Dobrogei», II, no. 3-4, Constanta, 1919, p. 215; C. Bratescu, *Populatia Dobrogei* (La population de la Dobroudja), dans *Dobrogea. Cincizeci de ani de viata româneasca* (Dobroudja. Cinquante années de vie roumaine), București, 1928, p. 223.

58 C. Bratescu, *Dobrogea la 1444...*, p. 115; idem, *Populatia Dobrogei*, p. 225.

59 Goran I. Cialicoff, *op. cit.*, p. 139; Mustafa A. Mehmet, *op. cit.*, p. 1102.

60 Dans la carte de Iacobo Castaldo (1584), Zanauarda paraît, comme nous avons vu, avec l'indicatif de cité. (M. Popescu-Spineni, *op. cit.*, vol. II, carte 46). Il s'agit, certainement, seulement du souvenir de l'ancienne cité, la carte n'étant pas mise d'accord avec les réalités du temps.

61 Goran I. Cialicoff, *op. cit.*, p. 139.

man, Karairman, Karakirmen, Karahirmen etc.. En ce cas, il aurait eu le sens de la *Cité-Noire* (*Kara* = noir; *kerman*, *kirman* = cité)<sup>62</sup>. Dans la carte de L. Euler (1753), dans l'endroit où devait être placé Karaharman, on trouve *Civitas Nigra*<sup>63</sup> et, dans la carte de 1759 de I. M. Hasius, on fait même l'équivalence entre *Karahirmen* et *Civitas Nigra*<sup>64</sup>, de même dans la carte d'Antonio Zatta (1782), où on lit : *Kara Kerman o Castel Negro*<sup>65</sup>. C'est ainsi que l'Anglais Adam Neale explique ce toponyme, au début du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>66</sup> et, plus tard, Cornelio Desmioni, le compétent historien de la cartographie, qui, de plus, le met en rapport avec Cetatea Alba (*Akkerman*) de l'embouchure de Nistru (Dniester), en les considérant comme deux dénominations opposées<sup>67</sup>. La confusion a été produite d'une part, par cette analogie, d'autre part, par la ressemblance des mots *harman* et *kerman*.

La dénomination correcte est pourtant celle de *Kara-Harman*, donnée par les sources turques. C'est ainsi qu'elle était nommée, très probablement, par les Roumains de Dobroudja aussi, c'est dans cette forme que le toponyme a été repris par les autorités roumaines, en 1878, pour le village situé sur l'emplacement de l'ancienne ville. Le nom a été transcrit ensuite *Caraharman*, en graphie roumaine, en continuant d'être utilisé jusqu'en 1926. Alors, grâce au fait que le nombre des Roumains était devenu prédominant, on lui a donné la dénomination roumaine de *Vadu*<sup>68</sup>, selon la proposition du célèbre géographe de la Dobroudja, Constantin Bratescu<sup>69</sup>.

Le sens du nom *Kara-Harman*, qu'on écrit d'habitude en un seul mot, *Karaharman*, est de *Aire Noire*, explication donnée aussi par Peters, le siècle passé<sup>70</sup>. Le mot *harman* (= emplacement où on bat le blé, aire), qui

62 Nous n'insistons pas sur les significations multiples du mot *kara*, que nous rencontrons dans la composition d'un très grand nombre de toponymes turcs.

63 L'Académie de la République Socialiste de Roumanie, l'Atlas Dimancescu, f. 132.

64 Ibidem, f. 133.

65 Ibidem, f. 147.

66 Adam Neale, *Travels through some parts of Germany, Poland, Moldavia and Turkey*, London, 1818, p. 181; «the black fortress».

67 Cornelio Desmioni, *op. cit.*, p. 247.

68 *Tablou de împartirea administrativa a judetului Constanta* (Tableau de la division administrative du district de Constantza), dans «Analele Dobrogei», VII, Cernauti, 1926, p. 155.

69 C. Bratescu, *Noile numiri de sate în Dobrogea Veche* (Les nouvelles dénominations des villages de l'ancienne Dobroudja), dans «Analele Dobrogei», V-VI, Cernauti, 1925, p. 195. (La proposition initiale a été celle de *Vadul Sinoei* = Gué du lac Sinoe).

70 Karl F. Peters, *Grundlinien zur Geographie und Geologie der Dobroudscha*, Wien, 1867, p. 22.

a pénétré aussi dans la langue roumaine<sup>71</sup>, provient du persan *harmen*, qui a le sens de récolte, céréales, mais aussi d'aire pour le battage du blé<sup>72</sup>. Selon Evliya Çelebi, la ville «avait reçu son nom de l'aire du saint Sari-Saltik-Bey»<sup>73</sup>, le fondateur légendaire de Babadag. Le toponyme doit être mis pourtant en rapport avec la richesse des céréales des environs de Karaharman, ainsi qu'avec le rôle qu'a eu ce port dans le commerce de grains de la Dobroudja, pendant la domination ottomane.

Pour le XVI<sup>e</sup> siècle, quelques sources donnent la dénomination de *Kara-Harmanlık*, au lieu de *Kara-Harmân*. C'est ainsi que nous le trouvons dans le règlement douanier de la ville et du port<sup>74</sup>, dans les registres dénommés *mufassal defter*<sup>75</sup>, ainsi que dans une des copies de la relation de Paolo Giorgi<sup>76</sup>. Le mot *harman* a ici le sens de collectivité, déterminé par le suffixe *lık*, qui exprime, en certains cas, une multitude<sup>77</sup>. Cette signification est liée, d'une façon plus évidente, à la richesse de céréales et au grand nombre d'aires pour le battage, aires existantes en ville et dans l'hinterland de celle-ci. Probablement le nom initial de la ville a été *Kara-Harmanlık*, duquel, avec le temps, on est arrivé à la forme *Kara-Harman*, plus facile à prononcer. La même chose s'est passée aussi avec la dénomination d'un village du Sud de la Dobroudja, situé aussi dans une région céréalière, au Nord de Bazardjic, qu'on trouve chez Boscovich (1762) sous la forme de *Harmanlık*<sup>78</sup>, pour arriver ensuite au nom actuel de *Harman*.

En ce qui concerne l'emplacement, il faut souligner que la ville de Karaharman n'a jamais été un port situé directement à la mer, comme il pa-

71 L. Şăineanu, *Influenta orientala asupra limbei și culturai române* (L'influence orientale sur la langue et la culture roumaines), vol. II, Bucureşti, 1900, p. 24. C'est le seul mot qui désigne en Dobroudja l'emplacement du battage de céréales (prononcé *arman*, sans *h*); nous le rencontrons pourtant aussi à gauche du Danube.

72 L. Şăineanu, *op. cit.*, vol. II, p. 25.

73 Goran I. Cialicoff, *op. cit.*, p. 139.

74 Hadiye Tunçer, *Osmanlı imparatorluğunda toprak hukuku, arazi kanunları ve kanun açıklama'arı* (Le droit de la terre, les lois de la propriété et les commentaires des lois dans l'Empire ottoman), Ankara, 1962, p. 214-215.

75 Halil İna'cık, *Dobroudja*, dans *Encyclopedie de l'Islam*, éd. cit., tom. II, p. 627-628.

76 Giacomo Bascapè, *Le relazioni fra l'Italia e la Transilvania nel secolo XVI*, Roma, 1931, p. 179, note 8.

77 L. Şăineanu, *op. cit.*, vol. I, p. LV. Le suffixe *lık* est entré aussi dans la langue roumaine. (*Ibidem*, p. LIV-LV).

78 G.R. Boscovich, *Journal d'un voyage de Constantinople en Pologne*, Lausanne, 1772, p. 145.

raît dans la majorité des cartes géographiques. Le fait a été observé déjà depuis le milieu du siècle passé par Camille Allard<sup>79</sup>, qui, en même temps, a placé donc Karaharman dans la carte rédigée par lui, d'une manière très correcte<sup>80</sup>. La ville était située, à coup sûr, sur l'emplacement où se trouve aujourd'hui le village Vadu, c'est-à-dire au bord Sud du lac Sinoe, approximativement à 10 km. au Nord du Cap Midia, sur la rive gauche du ruisseau Balta Mare (le Grand Étang)<sup>81</sup>. Ce ruisseau, d'une longueur de 9 km., commence au bout Sud du lac Sinoe, à peu près à 2 km. N.-E. du village et se dirige vers S.-V., en s'unissant avec *Balta de Mijloc* (l'Étang Moyen), qui a une longueur de 8 km<sup>82</sup>. Les deux ruisseaux forment ensemble *Gura Buazului* (la Bouche du Bouaz)<sup>83</sup>, qui, après 1,5 km., débouchait, il n'y a pas longtemps de ça, dans la Mer Noire<sup>84</sup>. Il y a quelques dizaines d'années, le lac Sinoe communiquait directement avec la mer, par *Gura Buazului*<sup>85</sup>. Mais à présent, à cause des dépositions du sable, la bande de terre Chituc a pas longtemps, dans la Mer Noire<sup>84</sup>. Il y a quelques dizaines d'années, en une presqu'île<sup>86</sup>, ce qui fait que le lac Sinoe communique maintenant avec la mer seulement par *Gura Portita* (la Bouche Portitza).

Le port de Karaharman se trouvait donc à quelques kilomètres de distance de la mer, jouissant de l'avantage d'un abri naturel, parce que ses eaux étaient tranquilles, préservées de l'agitation des vagues marines, ce qui of-

79 Dr. Camille Allard, *Souvenirs d'Orient. La Bulgarie orientale*, Paris, 1864, p. 102.

80 *Ibidem*, l'annexe, la carte no. 2.

81 Gr. Gr. Danescu, *Dictionarul geografic, statistic, economic și istoric al județului Constanta* (Le dictionnaire géographique, statistique, économique et historique du district de Constantza), București, 1897, p. 100; *Marele dictionar geografic al României* (Le grand dictionnaire géographique de la Roumanie), vol. II, București, 1900, p. 175; M. Ionescu — [Dobrogeanu], *Dobrogea în pragul veacului al XX-lea* (La Dobroudja au début du XXe siècle), București, 1904, p. 141.

82 M. Ionescu-Dobrogeanu, *Dobrogea în pragul veacului al XX-lea*, p. 217.

83 La dénomination dérive du mot turc *boğaz* qui a eu autrefois le sens de canal naturel (Ion Ionescu de la Brad, *Excursion agricole dans la plaine de la Dobroudja*, Constantinople, 1850, p. 38), mais aussi de bouche de rivière, correspondant à l'italien *bocca* (Cornelio Desmioni, *op. cit.*, p. 246).

84 M. Ionescu-Dobrogeanu, *Dobrogea în pragul veacului al XX-lea*, p. 217.

85 Au début de notre siècle, le passage était encore possible. (*Marele dictionar geografic al României*, vol. I, București, 1898, p. 664; M. Ionescu-Dobrogeanu, *Dobrogea în pragul veacului al XX-lea*, l'annexe, la carte générale de la Dobroudja).

86 Mihai Iancu, *Consideratii fizico-geografice asupra Dobrogei maritime* (Considérations physico-géographiques sur la Dobroudja maritime), dans *Dobrogea martimia* (La Dobroudja maritime), București, 1966, p. 144.

frait aux navires qui le visitaient une grande sécurité. Malheureusement, les eaux du port, comme d'ailleurs du lac Sinoe, étant peu profondes<sup>87</sup>, les grands vaisseaux ne pouvaient pas pénétrer jusqu'à l'échelle, fait qui a rendu nécessaire la construction de quelques dépôts et installations au Cap Midia, très probablement dépendant toujours de Karaharman, dont nous constatons, à coup sûr, l'existence, au XVIII<sup>e</sup> siècle. Et, par surcroît, Gura Buazului, se remplissait quelquefois de sable, empêchant ainsi le passage des bateaux de la mer vers le port, et rendant ainsi nécessaires des travaux de drainage, difficiles à effectuer avec les moyens rudimentaires de ce temps-là.

La ville se trouvait dans une région sablonneuse, entourée de dunes maritimes et de sables saliphères, ainsi que de marécages et d'endroits pleins de roseaux, qu'on trouve aussi aujourd'hui autour du village Vadu<sup>88</sup>. Vers le Nord et vers l'Ouest, l'endroit est dominé par des buttes, dont la plus importante est la colline Karaharman (105 m.)<sup>89</sup>. On trouve aussi beaucoup de buttes artificielles, construites, soit comme endroits d'enterrement<sup>90</sup>, soit comme points d'observation et d'orientation<sup>91</sup>. Et pourtant les terrains de rase campagne ou plaines, favorables généralement, à la culture des céréales, sont prédominants<sup>92</sup>. De Karaharman vers le Nord, jusqu'au loin, vers l'embouchure du Dniester, la rive de la Mer Noire devient très basse et sablonneuse, dangereuse pour les navires<sup>93</sup> et, en général, peu favorable pour la construction des ports. Le seul port maritime que nous rencontrons sur la côte de la Dobroudja, au Nord de Constantza, pendant la domination ottomane, est Karaharman.

La ville était liée au reste de la Dobroudja par des routes qui menaient

87 M. Ionescu-Dobrogeanu, *Între Capul Midia și gura Sf. Gheorghe*, p. 34.

88 *Marele dictionar geografic al României*, vol. II, p. 174-175; Iuliu Prodan, *Flora critica a Dobrogei* (La flore critique de la Dobroudja), dans «Analele Dobrogei», IV, no. 3, Constanta, 1923, p. 350, 362.

89 Gr. Gr. Danescu, *op. cit.*, p. 100; *Marele dictionar geografic al României*, vol. II, p. 174-175.

90 L'examen de ces collines pourrait faire ressortir des dates intéressantes concernant la période petchnègue de l'histoire de Karaharman.

91 *Marele dictionar geografic al României*, vol. II, p. 174.

92 *Ibidem*.

93 Cette situation a été observée très bien, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, par le Français J.B. Lechevalier, *Voyage de la Propontide et du Pont-Euxin*, Paris, 1800, p. 364-365, 368.

vers Constantza, vers Babadag<sup>94</sup> ou vers d'autres centres importants de la province. Elle se trouvait pourtant en dehors de la route principale de la Dobroudja, qui, venant des passages des Balkans, menait, par Bazardjic (Hacıoğlu Pazarı), Karasu et Babadağ, au gué danubien d'Isaccea<sup>95</sup>. C'est pour cela, généralement, que les voyageurs qui sont passés par la Dobroudja, ne nous donnent pas d'information sur Karaharman. Des informations directes nous sont restées seulement de ceux qui s'écartaient spécialement de la route principale, pour visiter ce port.

Quant à la ville de Karaharman, particulièrement intéressantes sont les informations qui la situent au lieu où se jettait dans la mer un bras du Danube (le plus Sud). Ainsi, d'abord François de Pavie, seigneur de Fourquevaux, qui voyage en Europe orientale vers 1585, énumérant les ports maritimes de la Dobroudja, mentionne, après Bengala et Constance, aussi *Cara-Orman* (qui n'est, ainsi qu'on le verra plus bas, que Karaharman), situé à l'une des bouches du Danube<sup>96</sup>. Presqu'à la même période «Le livre des lois» (*Kanunname*) du port de Karaharman mentionne des barques (*ladiye*) et des bateaux plus larges (*donbaz*)<sup>97</sup>, qui sont des vaisseaux fluviaux par excellence<sup>98</sup>, dont il est très difficile de croire qu'ils soient venus par la route maritime. Il y a aussi une mention très précise dans ce sens : «Et si l'on abat de gros bois et des buchettes des îles spéciales du Danube, pour les passer, on prendra deux aspres pour une barque»<sup>99</sup>. Il était donc possible d'arriver directement, en navigant sur l'eau, du Danube à Karaharman.

D'autre part, Evliya Çelebi affirme que les habitants de la ville utilisaient pour boire l'eau du Danube, en ajoutant ce qui suit : «Des cinq bras

94 La route suivie par Evliya Çelebi a été: *Köstence — Karaharman — Çıkarıkçı* (aujourd'hui Sibioara, district de Constantza) — *Babadag*. (Goran I. Cialicoff, *op. cit.*, p. 139-140; Mustafa A. Mehmet, *op. cit.*, p. 1098, note 10).

95 C. Bratescu, *Populatia Dobrogei*, p. 225. D'autres routes menaient à d'autres gués: à Hirşova, en face de l'embouchure d'Ialomita et à Ghecet (Geçid), en face de Braila. (*Ibidem*).

96 N. Iorga, *Acte și fragmente cu privire la istoria românilor* (Actes et fragments concernant l'histoire des Roumains), vol. I, București, 1895, p. 34, en note.

97 Hadiye Tunçer, *op. cit.*, p. 214-215.

98 Bistra Cvetkova, *Le régime de certains ports dans les terres balkaniques aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles*, dans «Revue d'histoire économique et sociale», XLV, no. 1, Paris, 1967, p. 32. Les *donbaz* n'étaient, en réalité, que des bateaux plus grands. (*Ibidem*).

99 Hadiye Tunçer, *op. cit.*, p. 215 : «...ve tuna (recte Tuna) içinde olan hasse adalarından odun ve çubuk kesip geçirseler ladiyeden ikişer akçe alın...»



du Danube, celui qui est le plus petit appartient à Karaharman. On suppose que c'est un canal artificiel, construit sous la domination des chrétiens<sup>100</sup>. Karaharman est placé à la bouche d'un bras du Danube et dans une série de cartes géographiques du XVIII<sup>e</sup> siècle, comme par exemple dans la carte turque de l'Asie antérieure (1726)<sup>101</sup>, dans une carte anonyme de 1738<sup>102</sup> et dans la carte de la même année de J. Covens et C. Mertier<sup>103</sup>. Quelques cartes géographiques donnent à cet endroit la dénomination de «la bouche de Karaharman», ainsi qu'on le trouve sur les deux cartes de 1703 de Guillaume de l'Isle : *Embouchure de Carahirman*<sup>104</sup> ou sur celle rédigée par I. Senex et I. Maxwell (1725) : *The Entrance of Carahirmen*<sup>105</sup>. En 1821 encore, sur la carte de Lapie, nous trouvons marqué un petit golfe nommé *Cara Kherman Boghazi*<sup>106</sup>. D'autres sources cartographiques placent Karaharman non au débouché d'un bras du Delta du Danube, mais à la bouche d'un canal qui prolongeait jusqu'à la Mer Noire la Vallée Karasu (*Valea Carasu*). Ainsi se trouve-t-il par exemple sur la carte d'Emmanuel Bowen (1752)<sup>107</sup>, sur la carte de J.B. d'Anville (1760)<sup>108</sup> ou sur celle d'Andrew Dury (1770)<sup>109</sup>.

Il faut admettre donc l'existence d'un canal artificiel, une création byzantine<sup>110</sup> peut-être, qui, commençant du bout Est de la ville de Karasu, arrivait à Karaharman et qui semble avoir été utilisé jusque dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle. À propos de cela, Evliya Çelebi nous donne encore

100 Goran I. Cialicoff, *op. cit.*, p. 140.

101 Faik Resit Unat, *Ahmet III devrinde yapılmış bir Önasya haritası* (Une carte de l'Asie antérieure à l'époque d'Ahmet III), dans «Tarih vesikaları», I (1941-1942), no. 2, Istanbul, 1942, p. 160, l'annexe.

102 L'Académie de la République Socialiste de Roumanie, l'Atlas Dimancescu, f. 123.

103 Ibidem, f. 124.

104 Ibidem, f. 106, 107.

105 Ibidem, f. 117.

106 L'Académie de la République Socialiste de Roumanie, Cartes, IV, 393.

107 L'Académie de la République Socialiste de Roumanie, l'Atlas Dimancescu, f. 130.

108 Ibidem, f. 135.

109 Ibidem, f. 142.

110 On a soutenu, en faisant probablement un rapprochement avec le rempart qui traversait la Dobroudja, que ce canal aurait été construit par l'empereur romain Trajan. Voir Colonel de Rudtorffer, *Géographie militaire de l'Europe*, deuxième partie, Paris, 1847, p. 871; Edmund Spencer, *Travels in european Turkey in 1850, through Bosnia, Servia, Bulgaria, Macedonia, Thrace, Albania and Epirus; with a visit to Greece and Ionian isles*, vol. II, London, 1851, p. 404; idem, *Turkey, Russia, the Black Sea, and Circassia*, London, 1854, p. 86.

l'information suivante: «Des temps les plus lointains, les incroyants, par peur du gouvernant de Constantinople, ainsi qu'à la suite des fréquentes invasions tatares, ont creusé un grand canal de Kóstence (Constantza) jusqu'à Boğazköy (Cernavoda) et ont lié le Danube à Karaharman»<sup>111</sup>. Le voyageur turc spécifie ensuite que, par le creusement de ce canal, «les cités de Babadağ, Tulça (Tulcea), ainsi que la localité Beştepe, ont été transformées en une île»<sup>112</sup>. Il ne peut donc pas être question, comme on l'avait considéré, «du ruisseau Dunavat, qui apporte les eaux douces du Danube dans le lac Razim»<sup>113</sup>, car celui-ci, tout en n'arrivant pas à Karaharman, aurait entouré vers l'Est toutes ces trois localités mentionnées par Evliya Çelebi.

La Vallée Karasu, qui débouchait dans le Danube à Cernavoda, nommée par les turcs *Boğazköy* (= le village du détroit), a été utilisée pour la navigation jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. À cette époque, ainsi qu'avait constaté Ion Ionescu de la Brad, les petits vaisseaux pouvaient établir encore une communication continue entre le Danube et la ville de Karasu<sup>114</sup>, (détruite pendant la guerre de 1828-1829, mais reconstruite plus tard sous le nom de Medgidia). Lorsque le niveau du Danube était en crue, les eaux de la Vallée Karasu pouvaient arriver jusqu'en face du village Bülbul<sup>115</sup>. D'ici, la vallée aurait pu être prolongée jadis par un canal artificiel, mais non en ligne droite vers l'Est, pour arriver directement à la mer, comme on l'avait cru plus tard, car, dans ce cas, il se serait heurté aux élévations de la terre et des rocs durs<sup>116</sup>. Le canal faisait un détour assez grand vers Nord-Est, parcourant ainsi une zone moins rocheuse et plus basse, où on pouvait creuser plus facilement la terre.

111 Goran I. Cialicoff, *op. cit.*, p. 139. (Le canal et surtout les fortifications sont pourtant beaucoup plus anciennes que ne le croit Evliya Çelebi).

112 *Ibidem*.

113 *Ibidem*, p. 140, note 4. L'opinion appartient à la rédaction de la revue, (peut-être à C. Bratescu).

114 Ion Ionescu de la Brad, *op. cit.*, p. 38-39. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, la vallée Karasu, restée un simple étang, était réduite à moins d'une moitié de la longueur qu'elle avait eue en 1837. [M. Ionescu Dobrogeanu, *Valea Carasu* (La Vallée Karassou), dans «Buletinul Societății regale române de geografie», XXXVII, București, 1918, p. 124].

115 Ion Ionescu de la Brad, *op. cit.*, p. 38.

116 Voir la description de ces lieux chez Herr v. Vincke, *Valea Cara-Su* (La Vallée Kara-Sou), trad. par C. Bratescu (de «Monatsberichte über die Verhandlungen der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin», 1840, no. 10, p. 179-186), dans «Analele Dobrogei», III, no. 4, Constanta, 1922, p. 303-308.

On parcourait probablement le tracé actuel de la Vallée du Berger (*Valea Ciobanului*), une vallée (*dere*) privée habituellement d'eau, et ce ne serait pas exclus que celle-ci constitue même un reste de l'ancien canal artificiel. De suite, on passait peut-être par les lacs d'eau douce Taşaul<sup>117</sup> et Gargalic (*Kargalik*, aujourd'hui Corbu)<sup>118</sup>, entre lesquels la liaison aurait pu se réaliser très facilement<sup>119</sup>, le dernier communiquant, à coup sûr, il n'y a pas longtemps, avec la mer<sup>120</sup>. Selon les informations fournies par Evliya Çelebi et par d'autres sources<sup>121</sup>, ce canal arrivait à Karaharman, donc il n'aboutissait pas directement à la Mer Noire, mais au bout Sud du lac Sinoe. La liaison avec la mer s'effectuait, ainsi qu'au cas du port de Karaharman, par Gura Buazului.

Vers l'année 1780, le voyageur polonais W. Chrzanowski traversait la Vallée Karasu par un pont de pierre, à propos de laquelle il dit qu'elle communiquait avec le Danube et la Mer Noire<sup>122</sup>. À cette date, paraît-il, le canal n'existait plus, ou, du moins, ne pouvait être utilisé. Il n'est plus notifié sur la carte autrichienne «Plans der Moldau, Bessarabien und Wallachey»<sup>123</sup>, rédigée vers les années 1769-1774, sur la base d'une carte russe, contenant des dates recueillies sur les lieux mêmes par les cartographes russes et qui présente ainsi des informations très exactes concernant la Dobroudja<sup>124</sup>.

117 Voir la description du lac Taşaul dans *Marele dictionar geografic al României*, vol. V, Bucureşti, 1902, p. 547; C. Bratescu, *Lacul Taşaul* (Le lac Tachaoul), dans «Analele Dobrogei», III, no. 4, Constanta, 1922, p. 522-538.

118 Voir la description du lac Gargalic dans *Marele dictionar geografic al României*, vol. III, Bucureşti, 1900, p. 473; C. Bratescu, *Lacul Iaşaul*, p. 527.

119 C. Bratescu, *Lacul Taşaul*, p. 527.

120 *Ibidem*, p. 537.

121 Sur les cartes, le canal est tracé presque toujours en ligne droite jusqu'à la mer, à son embouchure se trouvant toujours soit Köstence, soit d'habitude Karaharman (placé d'une manière erronée sur la rive même). Dans la carte de 1759, effectuée par I.M. Hasius, sur le tracé principal du canal se trouve marqué un bras qui se détache du milieu du canal et se dirige vers le Nord-Est, pour atteindre enfin Karaharman. (L'Académie de la République Socialiste de Roumanie, l'Atlas Dimancescu, f. 133).

122 P.P. Panaitescu, *Calatori poloni în tarile române* (Voyageurs polonais dans les pays roumains), Bucureşti, 1930, p. 240.

123 L'Académie de la République Socialiste de Roumanie, Cartes, D. XXVII. 4.

124 G. Vilsan, *Românii în Dobrogea (de pe o harta din circa 1769-1774)* [Les Roumains en Dobroudja (d'après une carte d'environ 1769-1774)], dans «Analele Dobrogei», I, no. 4, Constanta, 1920, p. 532-540; C.C. Giurescu, *Ştiri despre populaţia românească a Dobrogei în harti medievale şi moderne* (Informations sur la population roumaine de la Dobroudja dans des cartes du Moyen Âge et modernes), [Constanta], [1966], p. 21-22, 35-36.

Nous supposons que, graduellement, le canal, difficile à entretenir, serait séché et se serait obstrué, de telle sorte, qu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle, on ne pouvait même plus reconnaître son emplacement<sup>125</sup>. Ainsi, en 1828, Hector de Béarn, informé, certainement, de l'existence de ce canal, ne le trouvant plus sur le terrain, s'élève contre l'opinion que la Vallée Karasu aurait pu communiquer naguère avec la Mer Noire<sup>126</sup>. À ses dires, la côte maritime, dans cet endroit était coupée brusquement par les falaises dont la forme et la nature ne laissaient aucun doute qu'il aurait existé autrefois, là-bas, une bouche de fleuve<sup>127</sup>. C'est ainsi qu'auraient pu se passer les choses si la Vallée Karasu avait été prolongée en ligne droite vers l'Est, mais, d'après ce que nous avons vu, le canal, en déviant vers Nord-Est, arrivait à Karaharman, non à Köstence<sup>128</sup>.

La déchéance définitive, au Moyen Age, de la ville d'Histria, devenue une simple ruine, à laquelle on ajoute l'insuffisante connaissance du passé de ces lieux, a constitué la cause de l'erreur commise par quelques géo-

125 Le canal paraît encore toutefois dans quelques travaux cartographiques qui ne correspondaient plus à la réalité, comme, par exemple, dans la carte de Franz J.J. von Reilly (1796) et dans celle de G.F. Uz (1803), où Karaharman est placé au débouché de ce canal. (L'Académie Socialiste de Roumanie, l'Atlas Dimancescu, f. 164, 169).

126 Ion Conea, *Hector de Béarn, un calator francez prin Dobrogea în 1828* (Hector de Béarn, un voyageur français par la Dobroudja en 1828), dans «Analele Dobrogei», IX, no. 2, Cernauti, 1928, p. 194.

127 *Ibidem.*

128 Parce qu'en 1829, par le traité d'Andrinople, le Delta du Danube passe sous la domination de la Russie, le gouvernement turc, dans le but d'éviter le passage des bateaux par Sulina, a posé la question du rétablissement «de l'ancien canal de Trajan», à propos duquel on croyait qu'il atteignait Köstence, étant considéré comme comblé avec du sable. (Colonel de Rudtorffer, *op. cit.*, deuxième partie, p. 871). Les travaux de projection du nouveau canal ont commencé en 1835, sur ordre du sultan Mahmud II, mais le projet a été abandonné à cause de l'opposition du gouvernement russe. (Edmund Spencer, *Travels in european Turkey in 1850...*, p. 404-405; idem, *Turkey, Russia, the Black Sea, and Circassia*, p. 87-88). Par ailleurs, l'examen de l'ancien canal a été confié, en 1840, à quelques officiers d'état major prussiens. (E. Taitbout de Marigny, *Hydrographie de la Mer Noire et de la Mer d'Azow*, Trieste, 1856, p. 35-36). Le résultat des recherches a été négatif, en arrivant à la conclusion qu'un tel canal n'avait jamais existé. (Herr v. Vincke, *op. cit.*, p. 307-308; E. Taitbout de Marigny, *op. cit.*, p. 36). En 1841, le célèbre narrateur H.C. Andersen croyait pourtant que le lac Karasu était un reste du canal par lequel Trajan avait réuni le Danube à la Mer Noire. [E.I. Pamuel, *Viata și opera lui H.C. Andersen și trecera lui prin România în 1841* (La vie et l'oeuvre de H.C. Andersen et son passage par la Roumanie en 1841), București, 1930, p. 27]. À propos de ce canal, voir aussi Thomas Forester, *The Danube and the Black Sea*, London, 1857, passim.

graphes et historiens, qui ont identifié la célèbre ville de l'antiquité avec Karaharman. Ainsi, sur la carte rédigée par La Motraye, nous trouvons sur la rive de la Dobroudja, au Nord de Constantza, une ville *Istropolis*, placée au Sud des bouches du Danube, dans un lieu qui pourrait correspondre très vaguement tant à Histria qu'à Karaharman<sup>129</sup>. Vers 1759, dans une des oeuvres cartographiques d'I.M. Hasius, on identifie avec précision *Istropolis* avec *Caraharman* et avec *Civitas Nigra*<sup>130</sup>. De même, dans «La carte de Hongrie» (la feuille orientale) de J.B. d'Anville, rédigée entre 1771-1779, nous lisons *Kara-kerman olim Istropolis*, placé à la bouche du canal qui faisait la liaison entre la vallée Karasu et la Mer Noire<sup>131</sup>. Cette opinion on la rencontre aussi, au début du XIX<sup>e</sup> siècle, chez l'Anglais Adam Neale, qui cite expressément d'Anville, ajoutant pourtant que la ville de Karaharman se trouve dans la proximité des ruines de l'ancienne cité de Bizone<sup>132</sup>. L'opinion sur Karaharman comme continuateur direct d'Histria on la trouve aussi sur la carte de Franz von Weiss (1829)<sup>133</sup>, puis chez Ami Boué<sup>134</sup> et chez Camille Allard<sup>135</sup>. Des partisans de cette opinion existeront plus tard aussi<sup>136</sup>.

La confusion est due d'abord à la proximité géographique entre Histria et Karaharman, toutes les deux étant situées au bord du lac Sinoe, à une distance de 10 km. l'une de l'autre. Ensuite, intervenait la tendance de chercher toujours les villes antiques dans les villes modernes, qui étaient con-

129 A. de La Motraye, *Voyages... en Europe, Asie et Afrique*, vol. I, La Haye, 1727, l'annexe, la carte. Nous remarquons pourtant que, dans la carte de Dominicus Custodis (1596), ainsi que dans celle plus tardive, de G. de Schagen (1729), apparaissent séparément Zanauarda (correspondant à Karaharman) et *Istropolis*. (L'Académie de la République Socialiste de Roumanie, l'Atlas Dimancescu, f. 60, 119).

130 L'Académie de la République Socialiste de Roumanie, l'Atlas Dimancescu, f. 133.

131 G. Vîlsan, *Harta Moldovei de Dimitrie Cantemir* (La carte de la Moldavie par Demetre Cantemir), dans «Academia Romana. Memoriile Sectiunii istorice», série III, tome VI, Bucureşti, 1927, p. 193-212, l'annexe, planche no. 2.

132 Adam Neale, *op. cit.*, p. 181, 187. (Celle-ci est aussi, évidemment, une confusion).

133 L'Académie de la République Socialiste de Roumanie, Cartes, II. 129. Le fragment qui nous intéresse a été reproduit aussi par G.I. Bratianu, *Recherches sur Vicina et Cetatea Alba*, l'annexe, planche VIII.

134 Ami Boué, *La Turquie d'Europe*, vol. II, Paris, 1840, p. 389.

135 Dr. Camille Allard, *Souvenirs d'Orient. La Dobroudja*, Paris, 1859, p. 33; idem, *Souvenirs d'Orient. La Bulgarie orientale*, p. 78.

136 W. Tomaschek, *op. cit.*, p. 308, identifie Zanauarda tant à Karaharman, qu'à Histria.

sidérées, dans la plupart des cas, comme continuatrices directes d'importants centres gréco-romains. Les recherches archéologiques, effectuées à Histria, après la réintégration de la Dobroudja à la Roumanie, ont prouvé d'une manière définitive la complète différence, en temps et en espace, de ces deux localités.

On a essayé ensuite l'identification de Karaharman avec *Silvonia*, que nous rencontrons chez Ion Ionescu de la Brad<sup>137</sup>, ainsi que dans une description italienne de la Dobroudja de 1864<sup>138</sup>. Il y a eu aussi l'opinion exprimée tout à fait par hasard, que, sur l'emplacement de l'actuel village Vadu, avait existé pendant la domination ottomane, la ville qu'on rencontre, dans diverses sources, sous le nom d'*Isterabad*<sup>139</sup>. Mais celle-ci a été une localité distincte, située à l'intérieur de la Dobroudja<sup>140</sup>. Comme nous l'avons déjà montré, Karaharman a été le continuateur de Zanauarda, ayant donc une existence indépendante.

Il est intervenu de bonne heure aussi la confusion avec une localité qui a une dénomination semblable à celle de Karaharman. Ainsi, on avait considéré que l'information donnée par François de Pavie, en 1585, relative à un port maritime de la Dobroudja, nommé *Cara-Orman*, situé au Nord de Constance, à la bouche d'un bras du Danube<sup>141</sup>, se référait au village Caraorman (Karaorman) du Delta<sup>142</sup>. Il faut dire d'abord que cette localité ne se trouve pas au débouché de quelque bras du Danube, mais elle est située à une distance d'environ 25 km. de la mer, à l'intérieur du Delta, dans une région couverte de forêts (d'où l'origine du toponyme: *orman* = bois)<sup>143</sup>.

137 Ion Ionescu de la Brad, *op. cit.*, p. 60. Il nous donne aussi l'identification avec l'ancien Cistropolis, probablement une forme altérée pour *Istropolis*. (*Ibidem*, p. 60, 71).

138 Al. P. Arbore, *Not informatiuni etnografice, istorice și statistice asupra Dobrogei și a regiunilor basarabene învecinate Dunarei* (Nouvelles informations ethnographiques, historiques et statistiques sur la Dobroudja et sur les régions bessarabiennes avoisinées au Danube), dans «Analele Dobrogei», XI, Cernauti, 1930, p. 83.

139 D.M. Pippidi, *op. cit.*, p. 123, note 1. Il utilise dans ce sens Franz Babinger, *Histria (Istros) au XVI<sup>e</sup> siècle*, dans «Revue historique du Sud-Est européen», XVIII, Bucarest, 1941, p. 137-139 et *Histria (Istros) au XVII<sup>e</sup> siècle, ibidem*, XIX, no. 2, Bucarest, 1942, p. 449-450. Celui-ci identifie pourtant *Isterabad* à Histria et non à Karaharman.

140 L'histoire de cette localité chez T. Mateescu, *Une oraș dobrogean disparut — Ester* (Une ville disparue de la Dobroudja — Ester), manuscrit.

141 N. Iorga, *Acte și fragmente...*, vol. I, p. 34, en note.

142 L'opinion de N. Iorga. (*Ibidem*). Nous la trouvons aussi chez Al. P. Arbore, *Contribuțiuni la studiul așezarilor tatrilor și turcilor în Dobrogea*, p. 254, note 10.

143 Un autre village Karaorman existe dans la Dobroudja du Sud de même dans une région de forêts, dans l'ancien département de Durostor (aujourd'hui en Bulgarie).

De même, ce village n'est pas un port danubien, car il se trouve assez éloigné du bras St. Georges, ainsi que du bras Sulina. L'information se rapporte donc, incontestablement, à Karaharman.

La même confusion semble s'être produite aussi dans la carte de Matth. Seutter (XVII<sup>e</sup> siècle), où est marqué, comme on l'a vu, le port Zanauarda (à peu près à l'endroit où se trouvait en réalité Karaharman), mais aussi une autre localité *Caraharman*, située dans le Delta du Danube, à une certaine distance du bord de la mer<sup>144</sup>. Cette situation se répète, presque exactement, chez Tob. Conr. Lotter (1722)<sup>145</sup>, qui s'inspire très probablement de la carte de Seutter. Karaharman a été substitué ici à Karaorman du Delta, par la nécessité de maintenir sur la carte l'ancienne Zanauarda, les cartographes respectifs ne sachant pas que ce port continuait son existence sous un nouveau nom. Ils ont considéré donc Karaharman comme une autre localité, en le confondant pourtant, à cause de la proximité du nom, avec le village du Delta du Danube. D'ailleurs, grâce à la ressemblance phonétique entre les mots *harman* et *orman*, Karaharman est nommé aussi de nos jours, par certains chercheurs, Karaorman<sup>146</sup>. Une clarification de la situation, dans ce sens, était donc nécessaire.

Ouand les Turcs ont pris possession de la Dobroudja, beaucoup d'anciennes forteresses de la province étaient détruites<sup>147</sup>. Les ports commencent pourtant au fur et à mesure à reprendre leur activité, fait imposé par les nécessités économiques de l'Empire ottoman. La continuité de cette activité à Balçik (*Balçik, Alçaklar*), Mangalia, Constantza, est entièrement prouvée. La même chose doit être admise aussi pour Zanauarda, dépourvue maintenant de ses fortifications et réduite, probablement, à une simple petite ville. En 1585, dans l'information mentionnée plus haut de François de Pavie, l'existence de Karaharman comme port maritime nous est attestée sous la forme *Cara-Orman*.

Après dix ans, le Ragusain Paolo Giorgi, dans son «discours» adressé au prince de la Transylvanie, en énumérant les ports maritimes de la Dobroudja, mentionnait au Nord de Constantza, *Charar et Maluch*<sup>148</sup>. Jireček,

144 L'Académie de la République Socialiste de Roumanie, Cartes, C. IV. 1.

145 Ibidem, l'Atlas Dimancescu, f. 116.

146 Al. P. Arbore, *Cotul Bugeacului...*, p. 348. (Il le désigne sous le nom de «Karaorman de la rive du lac Razim»). Voir aussi C.C. Giurescu, *op. cit.*, la carte, planche II.

147 Mustafa. A. Mehmet, *op. cit.*, p. 1112.

qui a essayé l'identification de ces localités, s'est vu dans l'impossibilité de trouver les ports correspondants à ces deux dénominations<sup>149</sup>. Pour *Charar* on a supposé qu'il devait être soit Karaharman, soit Karaorman<sup>150</sup>, sans fournir pourtant un argument quelconque dans ce sens. L'explication a été donnée par la publication, en édition critique, du «discours», et à cette occasion on a constaté que dans une des copies, gardée dans l'Archive du Vatican, paraît *Caraharmaluch* au lieu de *Charar* et *Maluch*<sup>151</sup>. Il est question, sans aucun doute de *Karaharmanlik*, la dénomination initiale de Karaharman. Dans les autres trois copies, le mot a été transcrit par fragment, en arrivant ainsi à la fausse image des deux localités séparées. D'ailleurs, après deux années, en 1597, en quelques *defters* turcs, figure aussi *Karaharmanlik*<sup>152</sup>.

Pendant ce temps, Karaharman connaissait un important développement, car tant la ville (*pazar*), que le port (*iskele*) possédaient leur propre règlement douanier (*kanunname*)<sup>153</sup>, datant, probablement, de la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle<sup>154</sup>. On montre que tant dans la ville que dans le port<sup>155</sup>, arrivaient du dehors (*taşradan*) premièrement des produits agricoles (végétaux et animaux) : de la farine (pour un sac de 3 - 4 kilos on prenait

148 Vincentius Makuscev, *Monumenta historica Slavorum meridionalium vicinorumque populorum*, vol. II, dans «Glasnik», XV, Beograd, 1883, p. 243.

149 C. Jireček, *Einige Bemerkungen...*, p. 17.

150 Al. P. Arbore, *Din etnografia Dobrogei. Așezarile bulgarilor* (De l'ethnographie de la Dobroudja. Les établissements des Bulgares), dans «Arhiva Dobrogei», I, Constanta, 1916, p. 22, il se demande si *Charar* ne serait pas Karaharman, dans *Contribuțiuni la studiul așezarilor tatarilor și turcilor în Dobrogea*, p. 254, note 10, il considère qu'il s'agirait de Karaorman, mais dans *Caracterul etnografic al Dobrogei sudice din epoca turcească pînă la 1913* (Le caractère ethnographique de la Dobroudja sudique de l'époque turque jusqu'à 1913), dans «Analele Dobrogei», XIX, no. 2, Cernauti, 1938, p. 92, il revient, toujours sous le signe d'interrogation, à la première opinion.

151 G. Bascapè, *op. cit.*, p. 179, note 8.

152 Halil İnalçık, *Dobroudja*, p. 627.

153 Hadiye Tunçer, *op. cit.*: le code de la ville («Kanunu bağ pazar nefsi Kara Harmanlık»), p. 214; le code du port («Kanunnamei iskele Kara Harmanlık»), p. 214-215.

154 Pour la datation, voir Mihail Guboglu, le compte rendu de l'ouvrage de Hadiye Tunçer, dans «Studii», XVII, no. 6, București, 1964, p. 1453. Mais du code du port, il résulte qu'il avait existé aussi un règlement plus ancien, sous la forme d'un registre. (Hadiye Tunçer, *op. cit.*, p. 215).

155 Nous remercions, aussi par cette voie, Monsieur Aurel Decei, pour la bienveillance avec laquelle il a mis à notre disposition la traduction des deux règlements, ainsi que d'autres matériels turcs concernant Karaharman.



dans le port une taxe de 2 aspres; on dit pourtant que les sacs pouvaient être plus grands); des sons, les uns d'une qualité supérieure, étant importés de la Valachie (*aflak kebe*), pour lesquels on encaissait en ville 2 aspres, les autres, d'une qualité inférieure (*pirasü kebe*), pour lesquels la taxe était seulement d'un aspre; du lin (en sacs); des légumes et spécialement de l'oignon (pour 1000 morceaux on payait dans le port 2 aspres); des fruits (des pommes et des poires: pour 1000 morceaux - 1 aspre); du vin, avec la spécification des qualités (pour le meilleur des vins, 40 aspres par tonneau, ensuite 30, 25 ou 20 aspres; lorsqu'il passait plus loin, on prenait 10 aspres comme taxe de transit pour le vin de Vidin et 5 aspres pour celui de Nicopolis et de Roustchouk; de l'eau de vie; du miel; du fromage (on payait 2 aspres par outre dans le port); des porcs (2 aspres pour chacun); des moutons; des chevaux (de traction ainsi que pour l'équitation); des buffles (pour les chevaux et pour les buffles on demandait en ville 2 aspres pour chacun au vendeur et à l'acheteur également); des boeufs et des vaches; de la graisse; du poisson du Danube (pour le poisson frais on donnait en ville la dixième part - *ösür*, pour le poisson séché et salé - 8 aspres pour un charriot), ainsi que du poisson de la Valachie, pour lequel dans le port on percevait la dîme aussi («... ve aflak geürseler tutulup gelen mahiden ösür alunur...»); des peaux de mouton, de chèvre, de renard, de putois et de loup<sup>156</sup>.

On mentionne aussi des produits d'artisanat, surtout dans le règlement du port: du fer brut; de l'acier (on percevait 2 aspres par faisceau); du cuivre usiné; des pics; des pelles de différentes sortes; divers récipients (des caisses, des brocs en bois, des bidons, des terrines); ensuite des étoffes et des vêtements: des robes de chambre (*yaşmak*), pour lesquelles la taxe douanière était d'un aspre, et de deux aspres pour celles confectionnées à Andrinople; des produits de maroquinerie (*sahtiyân*); des fourrures pour les femmes (on payait 4 aspres par morceau); des chaussures: des bottes (on prenait 2 aspres par paire) et des pantoufles, ainsi que des cuirs fins pour des souliers (*meşin*), pour lesquels on prenait un aspre pour 4 cuirs<sup>157</sup>.

On ajoute les bois, les copeaux et les roseaux, apportés des petites îles du Danube, et les esclaves pour lesquels la taxe était de 20 aspres<sup>158</sup>. Pour les moutons, les porcs, les buffles et les chevaux qu'on menait paître dans

156 Hadiye Tunçer, *op. cit.*, p. 214-215.

157 *Ibidem*.

158 *Ibidem*, p. 215.

les marais danubiens, on prélevait aussi une taxe<sup>159</sup>. Quant aux gens qui traversaient le Danube (probablement ceux qui passaient par Karaharman en se dirigeant vers la gué d'Isaccea), ils payaient chacun d'entre eux un demi-aspre, à l'exception des habitants de Silistrie, ainsi qu'il était inscrit dans l'ancien registre *defteri atik*<sup>160</sup>. Le port de Karaharman disposait déjà, depuis longtemps d'un règlement (sous la forme d'un registre), moins complet, peut-être à l'usage des autorités locales.

Les produits agricoles qui venaient dans le port de Karaharman de l'intérieur de la Dobroudja ou de la Valachie étaient destinés la plupart, ainsi que nous constaterons plus tard, à l'approvisionnement de la capitale de l'Empire ottoman. Le code de la ville prévoyait la perception pour le miel, le son, la graisse et le fromage et «pour des articles semblables ou d'autres différents» de 8 aspres par charriot, «mais si les marchandises ne sont pas vendues et si on les dépose dans le bateau, il ne faut prétendre aucune taxe douanière»<sup>161</sup>. De même, la taxe de transit pour le vin était bien plus réduite que la taxe douanière qu'on encaissait pour le vin vendu sur place<sup>162</sup>. D'autre part, les produits industriels arrivaient, en leur majorité, d'outre-mer, comme, par exemple, le *yaşmak* travaillé à Andrinople ou des étoffes à propos desquelles on disait qu'elles arrivaient dans le port à l'aide des navires<sup>163</sup>. Une grande partie de ces marchandises était destinée, certainement, aux centres de l'intérieur de la Dobroudja et même à la Valachie et à la Moldavie.

La levée des taxes s'effectuait par les autorités locales : pour la ville, l'administrateur (*subaşı*)<sup>164</sup> et pour le port, les intendants de l'échelle (*iskele eminleri*)<sup>165</sup>. En même temps, l'administrateur de la ville prélevait aussi la dîme pour le poisson que les habitants de Karaharman auraient pêché en face de *Söğütcük* et de *Yüzcih*<sup>166</sup>, qui étaient probablement des points ou des localités situées dans le voisinage. L'apport du bois et des bois morts des petites îles, ainsi que l'installation là-bas du bétail pour paître, pouvaient s'effectuer seulement avec la permission des intendants du port, qui encais-

159 *Ibidem.*

160 *Ibidem.*

161 *Ibidem*, p. 214.

162 *Ibidem*, p. 215.

163 *Ibidem*, p. 214.

164 *Ibidem.*

165 *Ibidem*, p. 215.

166 *Ibidem*, p. 214.

saient pour cela une taxe en faveur de l'État<sup>167</sup>. C'étaient toujours eux qui administraient les propriétés de l'État (*beytül-mal*) de ces petites îles<sup>168</sup>.

À certaines marchandises qui passaient par le port, on prévoyait des taxes supplémentaires pour l'État (*mîrî*) et pour les revenus des visirs (*vezâriye*). Ainsi, pour 5 moutons, outre la douane d'un aspre pour chacun, on percevait en plus un demi-aspre comme *vezâriye* et un demi-aspre pour *mîrî*<sup>169</sup>. Pour le grand bétail, en dehors des taxes habituelles de 5 aspres, on percevait un demi-aspre comme *vezâriye*<sup>170</sup>. En même temps, à la taxation des marchandises existaient certaines différences entre les musulmans et les sujets chrétiens (*zimmi*), les premiers jouissant de certaines franchises. Ainsi, dans le règlement du port on montrait que, si dans l'échelle arrivait un bateau chargé et si le chargement consistait en étoffes, la taxe de douane pour le sujet musulman était de 2% et, pour le sujet chrétien, de 4%<sup>171</sup>.

En ce qui concerne les moyens de transport avec lesquels les produits étaient apportés en ville ou dans le port, pour ceux provenant de l'intérieur de la Dobroudja on utilisait des charriots (*araba*)<sup>172</sup>. Sur la voie d'eau, les marchandises arrivaient avec des barques (*ladiye*), sur des bateaux larges (*donbaz*)<sup>173</sup> ou sur de grands bateaux (*gemi*)<sup>174</sup>, dont quelques uns étaient, certainement, des vaisseaux maritimes.

Tant en ville que dans le port existaient des dépôts pour garder les marchandises<sup>175</sup>. La ville disposait aussi d'un abattoir (ou au moins d'un endroit pour abattre le bétail), car on mentionne une taxe d'abattoir d'un aspre pour chaque mouton et 2 aspres pour chaque grande bête sacrifiée<sup>176</sup>. Dans la ville se trouvaient aussi des installations pour la fabrication de l'eau-de-vie (*araki*) : on percevait 11 aspres pour chaque tonneau d'eau-de-vie produite en ville<sup>177</sup>.

167 *Ibidem*, p. 215.

168 *Ibidem*.

169 *Ibidem*, p. 214.

170 *Ibidem*.

171 *Ibidem*.

172 *Ibidem*.

173 Pour ces bateaux, utilisés dans le transport fluvial, voir Bistra Cvetkova, *op. cit.*, p. 32. Ils venaient, sans doute, de la direction du Danube, par l'intermédiaire de la vallée de Karasu et du canal artificiel.

174 Hadiye Tunçer, *op. cit.*, p. 214-215.

175 *Ibidem*.

176 *Ibidem*, p. 214.

177 *Ibidem*.

La colonisation de la Dobroudja par les Turcs et les Tartares avait affecté surtout l'intérieur de la province et la zone maritime, les Roumains étant poussés peu à peu vers le Danube<sup>178</sup>. Malgré tout cela, la population roumaine n'a jamais disparu des régions situées au bord de la mer, ni des régions intérieures<sup>179</sup>. Le toponyme roumain *Portita*, qui indique le passage principal du complexe Razim-Sinoe à la mer, non loin de Karaharman, date, très probablement, d'avant la domination ottomane<sup>180</sup>. Dans la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle, d'après les informations sûres que nous possédons, la rive de la Dobroudja du côté de la Mer Noire, était peuplée presque entièrement par les Roumains. D'abord, la présence de la population chrétienne à Karaharman nous est attestée par la mention, dans les deux règlements douaniers, du vin et des porcs qui arrivaient en ville et dans le port et, comme on le sait, la consommation de ces deux produits était interdite aux musulmans. Outre cela, Paolo Giorgi notait en 1595, dans la relation mentionnée, que la zone maritime de la Dobroudja, inclusivement Karaharman, était habitée par des chrétiens<sup>182</sup>.

L'appartenance ethnique de cette population chrétienne nous est montrée, pour Karaharman, par les registres ottomans nommés *mufassal defter*, datant toujours de la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle, dans lesquels sont inscrits les noms des chefs de famille<sup>183</sup>. De ces defters ressortait que certains bourgs de Dobroudja, parmi lesquels se trouvait aussi Karaharman, étaient «exclusivement chrétiens» et les noms que nous trouvons là-bas, comme Radu, Iancu, Mibnea<sup>184</sup>, prouvent qu'il y est question, premièrement, d'une population roumaine.

Les habitants de Karaharman, comme d'ailleurs de la majorité des localités chrétiennes de la Dobroudja, étaient dispensés probablement de l'impôt envers l'État, nommé *avariz*, en échange de quelques prestations (la

178 C. Bratescu, *Populatia Dobrogei*, p. 224; *Istoria României*, vol. II, p. 811; C.C. Giurescu, *op. cit.*, p. 55.

179 C.C. Giurescu, *op. cit.*, p. 48 et suiv.

180 *Ibidem*, p. 48-50.

181 Hadiye Tunçer, *op. cit.*, p. 214-215.

182 G. Bascapè, *op. cit.*, p. 179: «Questa Dobruccia per la marina è habitata da Christiani...»

183 Halil İnalçık, *Dobroudja*, p. 628.

184 *Ibidem*: «En Dobroudja du Nord, il y avait de gros villages exclusivement chrétiens (Maçin, Kara-Harmanlık, Esterbend etc.). Quelques noms indiquent une origine roumaine (Radul, Yanko, Mihne, etc.)».

réparation des ponts et des routes) et de leur participation à l'extraction du sel<sup>185</sup>. Il est question, bien entendu, du sel des eaux marines ou de quelques lacs du littoral, et cette occupation, de laquelle provient le toponyme *Tuzla* (du mot turc *tuz* = sel)<sup>186</sup>, nous est attestée aussi, indirectement, pour les habitants de Karaharman, par la présence d'un lac portant ce nom, situé dans le voisinage (un prolongement vers le Sud du lac *Nuntași*).

Vers la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, commencent les attaques des Cosaques, sujets de la Pologne, contre les districts turcs de la Mer Noire, inclusivement contre la Dobroudja<sup>187</sup>. Le 28 octobre 1587, un rapport de Constantinople, adressé à l'empereur de l'Allemagne, relatait l'embraselement et la complète destruction de Babadağ par les bandes des Cosaques<sup>188</sup>. La même information nous est donnée aussi par le Hollandais Georges Dousa (Van Der Doës), qui passe par la Dobroudja en décembre 1597 et de qui nous apprenons que, même après 10 années, la ville n'avait pas été reconstruite<sup>189</sup>. Pour arriver à l'intérieur de la Dobroudja, à Babadağ, les Cosaques auraient dû passer, très probablement, par Karaharman. Celui-ci était d'ailleurs le point de la Mer Noire le plus proche de Babadağ (approximativement 50 km.), car le littoral d'en face de cette ville, formé par des faisceaux étroits de sable entre la mer et les lacs du complexe Razim-Sinoe, n'était pas accessible à l'abordage des saïques cosaques. Entre Karaharman et Babadağ existait, selon ce que nous dit Evliya Çelebi, une route directe par Çikirikçi<sup>190</sup>. Nous supposons donc que Karaharman avait aussi souffert à l'occasion de cette invasion, tenant compte du fait que, pendant ce temps, la ville était complètement dépourvue des fortifications et, par surcroît, elle pouvait attirer les regards des Cosaques par la richesse des marchandises qui arrivaient surtout dans le port. D'ailleurs, Evliya Çelebi nous parle expressément des attaques des bandes des Cosaques sur Karaharman, ce qui a déterminé, finalement, la construction du château-fort<sup>191</sup>. Il est sûr donc que la ville a été pillée aussi après 1587.

185 *Ibidem*.

186 Un village *Tuzla* se trouve encore aujourd'hui près de la rive maritime de la Dobroudja, au Nord de Mangalia.

187 Mustafa A. Mehmet, *op. cit.*, p. 1112.

188 Hurmuzaki — Iorga, *Documente privitoare la istoria românilor* (Documents concernant l'histoire des Roumains), vol. XI, București, 1900, p. 702.

189 Georgius Dousa, *De itinere suo Constantinopolitano epistola*, Luguduni Batav, 1599, p. 81-82.

190 Goran I. Cialicoff, *op. cit.*, p. 140.

191 *Ibidem*.

À ces actions s'ajoute, en 1595, l'offensive du prince de la Valachie, Mihai Viteazul (Michel le Brave) contre les cités et les villes de la Dobroudja. Le chroniqueur Mustafa Selanikî nous informe que pendant l'été de cette année, les habitants de Babadag sollicitaient l'aide de la Porte, en se lamentant que toutes «les échelles et toutes leurs villes sont entièrement brûlées et ruinées»<sup>192</sup>. De même, dans la chronique *Ravdat ül-ebrâr* de Karaçelebizâde Abdul-Aziz efendi, on affirmait que, en 1595, mois du ramazan, Mihai Viteazul a attaqué la Dobroudja, «en détruisant toutes les échelles, les villes et les cités du bord du Danube et de la Mer Noire»<sup>193</sup>. La même information nous la trouvons plus tard chez Naimâ, où nous lisons que les armées du prince roumain ont parcouru la Dobroudja, «ruinant et dévastant toutes les villes situées sur la rive du Danube et de la Mer Noire»<sup>194</sup>. Les faits sont relatés d'une manière semblable dans la chronique interne de la Valachie<sup>195</sup>. Il est possible que Karaharman aussi ait été concerné par ces actions offensives.

Les attaques des Roumains et des Cosaques ont déterminé la réorganisation de la Dobroudja, par la création du pachalik de Silistra (Silistrie) et par le renforcement de la capacité de défense de la province, qui devient, avec le temps, un véritable campement fortifié<sup>196</sup>. Evliya Çelebi, en parlant de Karaharman, nous dit que, justement grâce à la nécessité de «défendre ces parties contre les attaques des Cosaques», le sultan Murad IV (1623-1640) avait envoyé là-bas le kapudan Recep Pacha, avec la flotte impériale<sup>197</sup>. Vraiment, d'après les informations que nous donnent Naimâ et Kâtib Çelebi, une flotte turque, composée de 43 galères, se dirige, en 1626, vers la Mer d'Azov, en passant par Varna, Balcic (Baçık), Mangalia, Karaharman, Sulina (Sünne), Chilia (Kili), Cetatea Alba (Akkerman), Kîl-

192 *Cronici turcești privind țările române* (Chroniques turques concernant les pays roumains), extraits, vol. I, București, 1966, p. 368-369.

193 *Ibidem*, p. 550.

194 Apud Mustafa A. Mehmet, *op. cit.*, p. 1112-1113.

195 Radu Popescu Vornicul, *Istoriile domnilor Tarii Românești* (Les histoires des princes de la Valachie), éd. Const. Grecescu, București, 1963, p. 73.

196 *Istoria României*, vol. III, București, 1964, p. 33.

197 Goran I. Cialicoff, *op. cit.*, p. 139-140. C'est une nouvelle action des Cosaques qui a déterminé cette mesure du sultan. Deux rapports hollandais de 8 et 22 août 1626 mentionnent que les Cosaques étaient arrivés jusqu'à Fanar, le quartier de Constantinople, et avaient occupé Karaharman. (N. Yorga, *Geschichte des Osmanischen Reiches*, vol. III, Gotha, 1910, p. 378).

Burnu<sup>198</sup>. Karabarman se trouvait donc parmi les ports importants de la côte occidentale de la Mer Noire. Au retour, Recep Pacha rencontre un grand nombre de saïques cosaques, justement devant Karaharman<sup>199</sup>. Dans le combat qui a eu lieu là-bas, malgré le fait que chaque galère a été attaquée par 20-30 saïques, la flotte turque a obtenu la victoire<sup>200</sup>.

A cette occasion, Karaharman avait eu, à coup sûr, de nouveau à souffrir à cause des Cosaques, parce que Recep Paşa, en s'arrêtant dans cette ville après la bataille, avait décidé, ainsi que nous dit Evliya Çelebi, d'y construire un château-fort<sup>201</sup>. «Après avoir sollicité l'opinion des *âyâns* du *vilayet*», continue le voyageur turc, «justement le même soir, une armée nombreuse et de milliers d'ouvriers et de maçons ont construit, en trois mois, le château-fort, en le dotant de toutes les munitions nécessaires»<sup>202</sup>. La cité était belle, construite en pierre, ayant la forme d'un carré avec un périmètre de mille pas<sup>203</sup>. Elle n'avait pas de retranchement tout autour, parce qu'elle était située justement au bord de la mer, sur une plaine verte, «au bras du Danube»<sup>204</sup>, donc dans le voisinage de l'endroit où débouchait le canal artificiel. D'après une information de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, le château-fort avait aussi une tour ronde à chacun de ses quatre coins<sup>205</sup>. A l'intérieur, il n'y avait que 20 maisons et une mosquée, dite la mosquée de Murad IV<sup>206</sup>, élevée, probablement, à l'aide des sommes données par le sultan. D'ailleurs, après l'achèvement de la construction, autant les clés de la cité, que celles de la mosquée de l'enceinte, ont été envoyées au sultan<sup>207</sup>. Le château-fort a été doté de 7 canons de grand calibre (*balyemez*) et, pour sa défense on avait nommé un commandant avec 300 hommes<sup>208</sup>. Evliya Çelebi ajoute ensuite, d'une manière significative, que, «depuis qu'on avait construit cette forteresse, ici et à Babadag on n'apercevait plus de

198 Aurel Decei, *Dobruca* (La Dobroudja), dans *İslâm Ansiklopedisi* (Encyclopédie de l'Islam), fasc. 28, Istanbul, 1946, p. 638.

199 *Ibidem*.

200 *Ibidem*.

201 Gorân I. Cialicoff, *op. cit.*, p. 140.

202 *Ibidem*.

203 *Ibidem*.

204 *Ibidem*.

205 J.B. Lechevalier, *op. cit.*, p. 367.

206 Goran I. Cialicoff, *op. cit.*, p. 140.

207 *Ibidem*.

208 *Ibidem*.

Cosaques»<sup>209</sup>, ce qui nous prouve qu'en effet les bandes des Cosaques, lorsqu'elles avaient attaqué en 1587 Babadag, ont passé par Karaharman, qu'ils avaient de même pillé, comme ils ont procédé d'ailleurs plus tard dans d'autres occasions. Les actions des Cosaques continuent pourtant, même après la construction du château-fort, parce que, ainsi que nous apprenons de Naimâ, dans l'année 1629, Kenan Paşa a vaincu toujours dans les environs de Karaharman une nouvelle flotte de saïques cosaques<sup>210</sup>. L'évêque catholique Pietro Deodato, qui passe par Dobroudja en 1641, notifie qu'à cause de la menace des Cosaques, il y avait des hommes armés qui montaient en permanence la garde au bord de la mer<sup>211</sup>.

Evliya Çelebi, qui visite Karaharman en 1652<sup>212</sup>, nous donne une série d'informations supplémentaires sur la situation dans laquelle se trouvait la ville pendant ce temps. Ainsi, il nous dit qu'il y avait «presque 300 maisons couvertes de tuiles et de planches minces; une mosquée auprès du port et soixante-dix jusqu'à quatre-vingts auberges de négociants, pleines de toute sorte de marchandises»<sup>213</sup>. C'est une image d'une vie commerciale intense, qui connaîtra un épanouissement encore plus grand, au cours du siècle suivant. L'activité du port était pourtant embarrassée par le fait que parfois la Bouche du Bouaz se remplissait avec du sable et de la terre, car, comme constate Evliya Çelebi, l'échelle était «surchargée avec toute sorte de choses»<sup>214</sup>.

Pendant ce temps, ainsi que plus tard, à la construction des maisons (et probablement de la cité aussi), on aurait utilisé aussi des pierres prises des vestiges antiques du territoire de la ville, ainsi que des ruines d'Histria, situées tout proche, ce qui explique la présence de certaines inscriptions histriennes dans l'actuel village Vadu<sup>215</sup>. Ainsi, en 1935, à la démolition d'une ancienne maison de cette localité, on a découvert trois pierres avec

209 *Ibidem*.

210 Aurel Decei, *op. cit.*, p. 638.

211 Gh. Vinulescu, *Pietro Diodato e la sua relazione sulla Moldavia (1641)*, dans «Diplomatarium italicum», IV, Roma, 1939, p. 103.

212 Mustafa A. Mehmet, *op. cit.*, p. 1098, note 10.

213 Goran I. Cialicoff, *op. cit.*, p. 140.

214 Mustafa A. Mehmet, *op. cit.*, p. 1114.

215 D.M. Pippidi, *op. cit.*, p. 123, note 1. En 1914, Vasile Parvan adressait des plaintes contre l'exploitation par les habitants du village des ruines antiques de Karaharman (Les Archives d'Etat de Bucarest, Archive historique centrale, fond Direction Générale des Arts, dossier no. 340/1914, f. 20-31).



des inscriptions, provenant, très probablement, d'Histria<sup>216</sup>. D'ailleurs, cette situation se remarque aussi dans d'autres villages du voisinage des cités antiques de la Dobroudja<sup>217</sup>.

Du point de vue administratif, Karaharman constituait alors une commune (*nâhiye*), faisant partie du district (*kazâ*) de Babadağ, *eyâlet* de Silistrie<sup>218</sup>. La ville était administrée par un *naib*<sup>219</sup>, subordonné au *kadi* de Babadag<sup>220</sup>, et le port avait un intendant de la douane (*gümriük emini*)<sup>221</sup>, qui s'identifie avec ces *iskele eminleri*, du règlement douanier. D'après ce qu'on voit, Karaharman n'avait pas à cette date un statut de ville, bien que dans le code analysé plus haut, cette localité soit ainsi désignée. En tout cas, son activité commerciale la différenciait catégoriquement d'une simple localité rurale.

Le port de Karaharman servait surtout pour l'expédition à Constantinople des produits alimentaires et, premièrement, céréaliers. La grande quantité de céréales et de bêtes de la Dobroudja est soulignée, vers le milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, tant par Pietro Deodato<sup>222</sup>, que par Evliya Çelebi<sup>223</sup>. De Karaharman, ainsi que de Constantza, Mangalia, Balcic et Caliacra, on envoyait régulièrement vers la capitale de l'Empire ottoman de grandes quantités de blé et de poisson<sup>224</sup>. Dans ces ports on avait construit des granges spéciales<sup>225</sup>, qu'on trouve d'ailleurs dans tous les ports turcs plus importants<sup>226</sup>. Les territoires ottomans des côtes occidentales de la Mer Noire, ainsi que les pays roumains, occupaient une place principale dans l'approvisionnement d'Istanbul en produits alimentaires<sup>227</sup>. Presque dans la même période, le voyageur arménien Eremya Çelebi Kômürçüyan

216 Radu Vulpe, *Noutati arheologice dobrogene*, p. 185.

217 D.M. Pippidi, *op. cit.*, p. 123, note 1.

218 Goran I. Cialicoff, *op. cit.*, p. 140.

219 *Ibidem*.

220 Mihail Guboglu, *Evliya Çelebi: De la situation politique, administrative, militaire, culturelle et artistique dans les pays roumains (1651-1666)*, dans «*Studia et acta orientalia*», V-VI, Bucarest, 1967, p. 7. (Babadag possédait alors 7 *naibs* des communes).

221 *Ibidem*.

222 Gh. Vinulescu, *op. cit.*, p. 101-103.

223 Mustafa A. Mehmet, *op. cit.*, p. 1105-1106.

224 Halil İnalçık, *Dobroudja*, p. 628.

225 *Ibidem*.

226 Robert Mantran, *Istanbul dans la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1962, p. 188.

227 *Ibidem*, p. 188-189.

rencontrait à Constantinople des bateaux venus de Burgaz, Varna, Balcic, Cavarna, Mangalia, Constantza, Karaharman, Beştepe, Chilia, Tulcea, İsmail, Galatzi, Braïla, Cetatea Alba, Caffa<sup>228</sup>.

Pendant plus d'un siècle, Karaharman connaît toujours un développement considérable, malgré les informations peu satisfaisantes que nous possédons, de ce point de vue. En 1672, ainsi que nous apprenons de la chronique de Silâhdâr Findıklılı Mehmed Ağa, le sultan Mehmed IV, en route vers Kamieniec, a passé aussi par Karaharman<sup>229</sup>. Cet écartement de la route principale de la Dobroudja, dans le but exprès de visiter une ville située au bord de la mer, atteste l'attention accordée à l'importance économique et stratégique de Karaharman par la direction de l'Empire ottoman.

Une série de cartes du XVIII<sup>e</sup> siècle mentionnent Karaharman parmi les principaux ports de la côte occidentale de la Mer Noire. Presque toutes le placent pourtant d'une manière erronée, juste au bord de la mer. Ainsi nous le trouvons sur les deux cartes de Guillaume de l'Isle de 1703<sup>230</sup>, sur la carte de Nicolaus Visscher (1706)<sup>231</sup>, ainsi que sur la carte de l'Anglais G. Grierson<sup>232</sup>, la copie d'une carte russe des années 1711-1725, sur laquelle il est mentionné *Wara Sarmanum*, les dénominations étant très altérées<sup>233</sup>. Il apparaît ensuite sur la carte de I. Senex et I. Maxwell (1725)<sup>234</sup>, sur la carte turque de l'Asie antérieure (1726), où il figure avec l'indication de cité<sup>235</sup>, ainsi que sur la carte d'Emmanuel Bowen (1752)<sup>239</sup>.

228 Eremya Çelebi Kômürçüyan, *İstanbul Tarihi; XVII. asırda İstanbul* (Histoire d'Istanbul; Istanbul en XVII<sup>e</sup> siècle), traduction turque par Hrand D. Andreasyan, Istanbul, 1952, p. 18.

229 Aurel Decei, *op. cit.*, p. 638.

230 L'Académie de la République Socialiste de Roumanie, l'Atlas Dimancescu, f. 106, 107.

231 *Ibidem*, f. 109.

232 *Ibidem*, f. 128.

233 G. Vilsan, *Românii la Marea Neagra. O veche însemnare cartografică* (Les Roumains à la Mer Noire. Une ancienne mention cartographique), dans «Graiul românesc», I, no. 3, Bucureşti, 1927, p. 63. Il l'identifie pourtant à Karaorman. Pour les motifs indiqués plus haut, nous considérons qu'il ne peut être question que de Karaharman.

234 L'Académie de la République Socialiste de Roumanie, l'Atlas Dimancescu, f. 117.

235 Faik Reşit Unat, *op. cit.*, l'annexe, la carte.

236 L'Académie de la République Socialiste de Roumanie, l'Atlas Dimancescu, f. 118.

237 *Ibidem*, f. 123.

238 *Ibidem*, f. 124.

239 *Ibidem*, f. 130.

Un détail intéressant présente l'ouvrage cartographique de L. Euler (1753), dans lequel le point *Scala Nova* est marqué immédiatement au Sud de Karaharman, au Cap Midia<sup>240</sup>. Le même marquage se trouve plus tard aussi sur la carte de 1774 de Samuel Dunn<sup>241</sup>. Il est question d'un petit port aménagé au Cap Midia, peu avant le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, ce qui justifie la dénomination de Nouvelle Echelle. Le Français J. B. Lechevalier, qui le visite vers la fin du siècle, nous dit qu'il était destiné au chargement des céréales sur les grands bateaux, qui ne pouvaient plus arriver à Karaharman, à cause de la profondeur réduite des eaux<sup>242</sup>. Le procès d'ensablement de la Bouche de Bouaz avait atteint donc une phase bien avancée, ne permettant plus la pénétration vers l'ancien port des vaisseaux de grand tonnage. La nouvelle échelle, dépendait toujours du port Karaharman. Là-bas se trouvait aussi un important dépôt, destiné à l'emmagasinage des céréales qui étaient apportées de l'intérieur de la Dobroudja par terre<sup>243</sup>.

Dans la sixième décennie du XVIII<sup>e</sup> siècle, Karaharman est visité par Charles de Peyssonel, le consul du roi de France, depuis l'année 1753, auprès du khan de Crimée. La ville que le diplomate français, habitué aux localités urbaines de l'Europe occidentale, nomme «un assez grand village», possédait «plusieurs magasins pour le bled», et dans le port on effectuait «beaucoup de chargements de grains»<sup>244</sup>. Karaharman servait donc, peut-être plus que dans le siècle précédent, à l'envoi vers Istanbul, par voie maritime, des céréales collectées de l'intérieur de la Dobroudja. Pendant ce temps, la Dobroudja et son voisinage répondaient pour une large part aux besoins du marché ottoman. Le fait est souligné même par Peyssonel, qui nous dit que l'exportation des céréales de ces régions était interdite sous la menace des punitions très rigoureuses, les céréales ne pouvant être dirigées que vers la capitale de l'Empire ottoman<sup>245</sup>. Il ajoute que les Turcs nommaient à cette époque-là le Danube «le père nourricier de Constantinople»<sup>246</sup>. De la collection des céréales de la Dobroudja était

240 *Ibidem*, f. 132.

241 *Ibidem*, f. 143.

242 J.B. Lechevalier, *op. cit.*, p. 367.

243 *Ibidem*. Les informations concernant cette échelle se trouvent exprimées presque avec les mêmes mots, aussi chez E. Taitbout de Marigny, *op. cit.*, p. 36. (Il précise expressément qu'il est question du Cap Midia).

244 Charles de Peyssonel, *Traité sur le commerce de la Mer Noire*, vol. II, Paris, 1787, p. 160.

245 *Ibidem*, p. 170-171.

246 *Ibidem*, p. 170.

chargé l'*ağa* commandant de la ville Köstence<sup>247</sup>, et le chargement s'effectuait dans les ports de la Mer Noire, sur des vaisseaux loués au compte du sultan même<sup>248</sup>.

Les environs de Karaharman constituaient d'ailleurs une riche zone céréalière. Dans une correspondance de la Porte avec le prince de la Moldavie, Scarlat Ghica, entre 1757-1758, on demande, selon «une ancienne coutume», l'envoi des moissonneurs pour la récolte des céréales des *kazas Karaharman, Köstence et Dobrice*<sup>249</sup>. Une demande semblable est adressée, en 1762, au prince de la Moldavie Grigore Callimachi, par un firman du sultan Mustafa III<sup>251</sup>. Vers le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, Karaharman était devenu donc, grâce à son importance, le siège d'une *kazâ* du *sandjak Özü* (Vozia) de l'*eyâlet* avec le même nom<sup>252</sup>.

Karaharman paraît aussi dans d'autres ouvrages cartographiques de la même période, parmi lesquels nous citons les deux ouvrages d'I.M. Hasius (1759<sup>253</sup> et 1769<sup>254</sup>) ceux, au nombre de deux, également de J.B. d'Anville (1760<sup>255</sup> et 1771 - 1779<sup>256</sup>) et celui d'Andrew Dury (1770), où il apparaît avec l'indication de cité<sup>257</sup>. Nous le trouvons aussi dans la carte autrichienne «Plans der Moldau, Bessarabien und Vallachey» des années 1769-1774, sur

247 *Ibidem*, p. 159.

248 M.M. Alexandrescu-Dersca, *Contributions à l'étude de l'approvisionnement en blé de Constantinople au XVIII<sup>e</sup> siècle*, dans «Studia et acta orientalia», I, Bucureşti, 1957, p. 18-19, 24.

249 La *kaza* Dobroudja (*Dobrice*) contenait, paraît-il, le territoire d'entre les kadiats Silistra, Mangalia et Bazargic. (Mustafa A. Mehmet, *op. cit.*, p. 1112).

250 L'Académie de la République Socialiste de Roumanie, le Manuscrit oriental no. 25, f. 8 b - 9 a, no. 20.

251 Les Archives d'État de Bucarest, Microfilms Turquie, boîte VI-167 (9), copie. Pour l'utilisation des moissonneurs des pays roumains en Dobroudja, voir T. Mateescu, *Tarani din Moldova și Tara Românească la muncile agricole în Dobrogea (sec. XVIII-prima jumătate a sec. XIX)* [Paysans de la Moldavie et de la Valachie aux travaux agricoles en Dobroudja (XVIII<sup>e</sup> siècle - première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle)], manuscrit.

252 H. Dj. Siruni, *Acte turcești privitoare la hotarele dunarene ale Tarii Românești* (Actes turcs concernant les frontières danubiennes de la Valachie), dans «Revista Arhivelor», V, no. 1, Bucarest, 1942, p. 130, inclut Karaharman entre les *kazas* de la Dobroudja, sans montrer pourtant les sources d'information dans ce sens.

253 L'Académie de la République Socialiste de Roumanie, l'Atlas Dimancescu, f. 133.

254 *Ibidem*, f. 138.

255 *Ibidem*, f. 135.

256 G. Vîlsan, *Harta Moldovei de Dimitrie Cantemir*, l'annexe, la planche no. 2.

257 L'Académie de la République Socialiste de Roumanie, l'Atlas Dimancescu, f. 142.

laquelle il est marqué comme ville, de même que Babadağ, Mangalia, Constantza, Tulcea<sup>258</sup>. Dans cet ouvrage, qui contient des dates très exactes, n'est plus noté le canal artificiel de liaison avec la Vallée Karasu, ce qui nous montre qu'il avait été déjà couvert de sable.

Depuis la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, le développement relativement tranquille de la Dobroudja est troublé par la série des guerres russo-turques. Cette province devient un théâtre d'opérations militaires dans les six guerres entre la Russie et l'Empire ottoman, qui ont eu lieu entre les années 1768-1878. En octobre 1770, pendant la guerre de 1768-1774, on transmettait de Constantinople à Paris que le grand vizir avait reçu dernièrement, par Cetatea Alba (*Akkerman*) et Karaharman (*Karakerman*)<sup>259</sup>, donc par la voie de l'eau, la nouvelle de la levée du siège de la cité de Tighina (*Bender*)<sup>260</sup>. Après un mois, la Dobroudja avait été envahie pour la première fois par les troupes russes<sup>261</sup> et, en 1773, les batailles décisives de cette guerre ont eu lieu dans la province d'entre le Danube et la Mer Noire<sup>262</sup>.

En avril 1773, les Russes pénètrent de nouveau en Dobroudja. Un détachement du général Weissmann, conduit par le colonel Kliczka, formé de 1000 fantassins, 1400 cosaques et 6 canons, traverse le Danube dans le voisinage de Tulcea (Tulça) et avance jusqu'à Karasu<sup>263</sup>. En route, ont été détruites plus de 40 localités : on ne pouvait voir derrière l'armée que des maisons incendiées et des champs dévastés<sup>264</sup>. Vers la fin d'avril, pendant la retraite pour Ismail, le détachement fait un détour à Karaharman, qui est conquis et ses fortifications jetées en l'air<sup>265</sup>. Selon J. B. Lechevalier, c'étaient les casernes et une partie de l'enceinte de la cité qui avaient eu à souffrir tout d'abord<sup>266</sup>. En même temps, les dépôts de céréales, y compris le grenier du Cap Midia, ont été incendiés et démolis

258 *Ibidem*, Cartes, D. XXVII, 4.

259 Le fait constitue, en même temps, un indice des liaisons qui existaient entre Karaharman et les autres ports turcs de la Mer Noire.

260 Hurmuzaki, *Documente...*, vol. XVI, București, 1912, p. 493.

261 Colonel Boutourlin, *Précis des événements militaires de la première guerre des Russes contre les Turcs sous le règne de l'Impératrice Catherine*, St. Petersburg, 1822, p. 57.

262 M. Ionescu-Dobrogeanu, *Dobrogiã in pragul veacului al XX-lea*, p. 575.

263 Colonel Boutourlin, *op. cit.*, p. 88-89.

264 J. Hammer, *Histoire de l'Empire Ottoman*, vol. XVII, Paris, 1839, p. 357.

265 *Ibidem*; Colonel Boutourlin, *op. cit.*, p. 89.

266 J.B. Lechevalier, *op. cit.*, p. 367.

jusqu'au fondement<sup>267</sup>. Le Polonais W. Chrzanowski, qui voyage par la Dobroudja vers 1780, parle des conséquences désastreuses de cette guerre pour Constantza, Mangalia, ainsi que pour les autres villes de la région<sup>268</sup>.

Après ces événements, Karaharman ne s'élèvera jamais jusqu'à son niveau antérieur. Il sera d'ailleurs affecté, directement ou indirectement, aussi par les autres guerres ultérieures russo turques. La ville connaîtra une déchéance graduelle, en devenant un simple village, qui, tout en conservant son ancien nom, ne sera plus considéré, plus tard, par certains chercheurs, comme la ville d'autre fois. Cette évolution descendante s'observait pourtant moins à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. L'Autrichien Wenzel von Brognard, qui explore la rive occidentale de la Mer Noire vers 1786, constatait que le port de Karaharman se redressait pourtant rapidement à la suite des dégâts soufferts, à cause de sa position favorable pour la collection des céréales de la Dobroudja et des régions du Danube<sup>269</sup>. Par la destruction des dépôts, dans le port se trouvaient «des tas énormes de blé», qui devaient être chargés sur «des grands vaisseaux»<sup>270</sup>. Il ajoute le détail intéressant que le port de Karaharman était plus utilisé pendant l'été<sup>271</sup>, probablement parce qu'en hiver la Bouche de Bouaz gelait.

De ce voyageur nous apprenons aussi que la population de Karaharman s'élevait alors à plus de 300 familles, dont deux tiers étaient turques<sup>272</sup>. Nous avons vu qu'à la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, la majorité des habitants de la ville était formée par les Roumains. Cette situation se maintient probablement aussi dans le siècle suivant. Ensuite, le nombre des Roumains diminua peu à peu, à cause de la massive colonisation turque, mais ils n'ont pas disparu complètement de la zone maritime de la Dobroudja. La carte autrichienne mentionnée, «Plans der Moldau, Bessarabien und Wallachey» (1769-1774), indique juste à l'Ouest de Karaharman, au bord du lac Taşaul, un village nommé *Gurgileşkow*, et un peu plus au Nord, le village *Kamaras*<sup>273</sup>. On a apprécié, à juste raison, qu'il ne peut être question

267 *Ibidem*. Voir aussi les informations données par l'Autrichien Wenzel von Brognard, à Gheron Netta, *Expansiunea economica a Austriei și explorările ei orientale* (L'expansion économique de l'Autriche et ses explorations orientales), București, 1930, p. 128.

268 P.P. Panaitescu, *Calatori poloni în țările române*, p. 240.

269 Gheron Netta, *op. cit.*, p. 128.

270 *Ibidem*.

271 *Ibidem*.

272 *Ibidem*.

273 L'Académie de la République Socialiste de Roumanie, Cartes, D. XXVII. 4.

que des toponymes roumains *Giurgiulești* et *Camaraș*<sup>274</sup>, que la carte, qui était une copie d'un ouvrage cartographique russe, avait transmis altérés. Sur la base des informations antérieures, corroborées avec les dates que nous offrent la toponymie des environs, nous pouvons affirmer que, vers 1786, l'autre tiers de la population de Karaharman était formé, en majorité, par les Roumains.

Dans les dernières années du XVIII<sup>e</sup> siècle, Karaharman est visité par le Français J.B. Lechevalier, qui, après avoir parlé des destructions provoquées par la guerre, décrit la forteresse, restée à l'extérieur presque inchangée, comme dans le temps d'Evliya Çelebi. Mais à l'intérieur, où s'étaient produits d'importants dégâts, on n'avait effectué aucune réparation<sup>275</sup>. À cause de la profondeur réduite des eaux, les grands vaisseaux ne pouvaient plus arriver jusqu'au port, ce qui faisait nécessaire l'utilisation de l'échelle du Cap Midia, pour l'embarcation des produits alimentaires très abondants de la région<sup>276</sup>. La localité était à ce temps seulement «un gros village»<sup>277</sup>.

De Lechevalier nous est resté aussi l'information très intéressante d'une révolte qui a éclaté en 1787 à Karaharman et dans d'autres localités du voisinage et qui a fait que l'autorité du sultan ne fût plus reconnue dans ces endroits. À la tête des révoltés se trouvait un certain Deli-Mehmed<sup>278</sup>, originaire de Constantza. Cette révolte fait partie de la vague des troubles qui avaient couvert les provinces européennes de l'Empire ottoman vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>279</sup>. Elle a eu pour cause, selon l'avis du voyageur français, les oppressions des hauts fonctionnaires locaux, qui étaient eux-mêmes trop peu soumis aux ordres de la Porte<sup>280</sup>. Nous ne savons pas quel a été le sort

274 C.C. Giurescu, *op. cit.*, p. 55.

275 J.B. Lechevalier, *op. cit.*, p. 367.

276 *Ibidem*, p. 367-368.

277 *Ibidem*, p. 367.

278 Le mot turc *deli* n'avait pas seulement le sens commun de fou, mais aussi le sens de courageux, brave. Dans l'Empire ottoman, les *delis* constituaient aussi une catégorie de chevalerie, formée à l'origine dans les Balkans, à la fin du XV<sup>e</sup> siècle ou au début du XVI<sup>e</sup> siècle. (Voir İ.H. Uzunçarşılı, *Deli*, dans *Encyclopédie de l'Islam*, éd. cit., tome II, p. 207-208).

279 Pour ces mouvements, voir Halil İnalcık, *Bulgaire*, dans *Encyclopédie de l'Islam*, éd. cit., tome I, p. 1344.

280 J.B. Lechevalier, *op. cit.*, p. 368 : «En 1787, l'autorité du grand-seigneur était méconnue à Kara-Hirman et dans quelques lieux du voisinage. Un certain Deli Méhémet, résidant à Keustenge, étoit à la tête des rebelles. Ces révoltes partielles, mais fréquentes dans l'Empire ottoman, sont presque toujours occasionnées par les vexations des pachas, peu soumis eux-même aux ordres de la Porte».

de cette révolte, mais il faut mentionner qu'en Dobroudja avaient lieu, justement alors, des concentrations massives de troupes turques<sup>281</sup>, en vue des actions militaires contre la Russie, dans la guerre qui avait éclaté au cours de la même année, ce qui réduisait encore plus les chances de succès des révoltés.

À la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle et au début du XIX<sup>e</sup>, les ouvrages cartographiques qui mentionnent Karaharman se multiplient. Nous citons les plus importants, en spécifiant l'auteur et l'année de l'élaboration : Rizzi Zannoni (1777)<sup>282</sup>; H. C. Schütz (circa 1780)<sup>283</sup>; Antonio Zatta (1782)<sup>284</sup>; Tomas Lopez (1784)<sup>285</sup>; I. Trescot et Jac. Schmid (1786)<sup>286</sup>; Wenzel von Brognard (1786)<sup>287</sup>; Th. Kitchin (1787)<sup>288</sup>; D. F. Sotzmann (1788)<sup>289</sup>; G. Cassini (1788)<sup>290</sup>; Robert Sayer (1788)<sup>291</sup>; l'atlas «Schauplatz der fünf Theile der Welt» (Wien, 1789)<sup>292</sup>; Franz J. J. von Reilly (1796)<sup>293</sup>; J. B. Lechevalier (la carte attachée à l'ouvrage mentionné, paru en 1800) : avec l'indicatif de forteresse<sup>294</sup>; John Cary (1801)<sup>295</sup>; G. F. Uz (1803)<sup>296</sup>; F. I. Güssefeld (1805)<sup>297</sup>; Jaspar Nantiat (1808)<sup>298</sup>; R. Wilkinson (1809)<sup>299</sup>; Hyacinthe Langlois (1812)<sup>300</sup>; Yuan Danielow (1812)<sup>301</sup>; F. Pinkerton

281 Mihaïl Guboglu, *Catalogul documentelor turcești* (Le catalogue des documents turcs), vol. II, Bucaresti, 1965, doc. 1173, p. 355.

282 L'Académie de la République Socialiste de Roumanie, l'Atlas Dimancescu, f. 144.

283 *Ibidem*, f. 145.

284 *Ibidem*, f. 147.

285 *Ibidem*, f. 150.

286 *Ibidem*, f. 149.

287 Gheron Netta, *op. cit.*, l'annexe.

288 L'Académie de la République Socialiste de Roumanie, l'Atlas Dimancescu, f. 152.

289 *Ibidem*, f. 155.

290 *Ibidem*, f. 157.

291 *Ibidem*, f. 158.

292 *Ibidem*, Atlas, II. 318.

293 *Ibidem*, l'Atlas Dimancescu, f. 164.

294 J.B. Lechevalier, *op. cit.*, p. 330 bis.

295 L'Académie de la République Socialiste de Roumanie, l'Atlas Dimancescu, f. 168.

296 *Ibidem*, f. 169.

297 *Ibidem*, f. 172.

298 *Ibidem*, f. 176.

299 *Ibidem*, f. 177.

300 *Ibidem*, f. 178.

301 *Ibidem*, f. 180.



(1814)<sup>302</sup>; I. C. M. Reinecke (1820)<sup>303</sup>; J. Playfair (1821)<sup>304</sup>; Lapie (1821): avec l'indicatif de ville<sup>305</sup>; une carte anonyme de 1822<sup>306</sup>; F. Fried (1828)<sup>307</sup>.

L'Anglais Adam Neale, qui voyage dans l'Europe centrale et orientale à partir de 1805, nous parle lui aussi de Karaharman et de la forteresse qui existait là-bas<sup>308</sup>. Mais il le situe sur le bras méridional du Danube<sup>309</sup>, ce qui ne correspondait plus à la réalité, pas même dans le cas de la prise en considération du canal artificiel de prolongement de la Vallée Karasu. On a déjà constaté que ce canal n'existait certainement plus, depuis longtemps, ainsi que Hector de Béarn le cherchait en vain, en 1828, en Dobroudja.

En 1817, la rive de la Dobroudja du côté de la Mer Noire est visitée par le baron Félix de Beaujour, qui étudiait la capacité de défense des ports de l'Empire ottoman. Il mentionne aussi «le petit fort de Kara-Hirman, simple carré, flanqué de tours»<sup>310</sup>. Il fait une observation intéressante à propos des lignes de défense de la Dobroudja, l'une d'entre elles se prolongeant du fort Măcin jusqu'à celui de Karaharman<sup>311</sup>, mais, en réalité, cette appréciation se rapportait, surtout pour le dernier point, à l'importance stratégique d'autrefois. Il constate, en même-temps, que, sur la rive maritime de la Dobroudja, il n'y avait, au Nord du Cap Caliacra, que trois ports : Mangalia, Constantza et Karaharman<sup>312</sup>. Après deux années, Karaharman est mentionné comme ville, dans un ouvrage paru à Boston<sup>313</sup>. De la même

302 *Ibidem*, f. 181.

303 *Ibidem*, f. 183.

304 *Ibidem*, f. 184.

305 *Ibidem*, Cartes, IV. 393.

306 *Ibidem*, C. IV. 33.

307 *Ibidem*, l'Atlas Dimancescu, f. 185.

308 Adam Neale, *op. cit.*, p. 181, 187.

309 *Ibidem*, p. 181.

310 Baron Félix de Beaujour, *Voyage militaire dans l'Empire othoman*, vol. I, Paris, 1829, p. 464.

311 *Ibidem*, p. 464-465.

312 *Ibidem*, p. 464.

313 H.A.S. Dearborn, *A memoir on the commerce and navigation of the Black Sea, and the trade and maritime Geography of Turkey an Egypt*, t. I, Boston, 1819, p. 202; «the towns on the seacoast are Varna, Kalekria, Balchak, Mangolia, Keustengi and Kara-Kerman». [Apud Al. P. Arbore, *Informațiuni etnografice și mișcări de populațiune în Basarabia sudică și Dobrogea în veacurile XVIII și XIX, cu speciala privire la coloniile bulgare din aceste regiuni* (Informations ethnographiques et mouvements de population dans la Bessarabie du Sud et la Dobroudja au XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, avec une considération spéciale sur les colonies bulgares de ces régions), dans «Analele Dobrogei», X, Cernauti, 1929; p. 23, note 2].

période (l'année d'Hégire 1232)<sup>314</sup>, date, paraît-il, la mosquée qui est conservée aujourd'hui encore, en bon état, dans le village Vadu<sup>315</sup>. Une description succincte de Karaharman se trouve dans un dictionnaire géographique de la Turquie européenne, paru à Vienne en 1828, qui reflète donc la situation d'avant l'éclat de la guerre russo-turque de cette année-là. Il est indiqué comme une ville située dans le sandjak de Silistra, à la Mer Noire, pas loin de l'embouchure d'un bras du Danube<sup>316</sup>. On parle tant de la forteresse qui le protégeait et qui, par conséquent, n'était pas encore complètement détruite, que du port de la ville, où il y avait une vive activité<sup>317</sup>. Un détail intéressant c'est que le port de Karaharman avait des liaisons commerciales étroites avec Babadag<sup>318</sup>. Cette situation s'est manifestée durant les siècles précédents aussi, car Karaharman était le port maritime le plus proche de cet important centre économique et politique de l'intérieur de la Dobroudja.

La dernière scène du rôle stratégique de Karaharman a été jouée pendant la guerre de 1828-1829 entre les Russes et les Turcs. Dix ans après, l'Allemand Adalbert Müller, en se rapportant à ces événements, nous dit que la flotte russe a essayé de conquérir la ville, mais l'opération a été déjouée d'un côté par les bancs de sable qui se trouvaient au bord de la mer, et de l'autre côté par la résistance de la garnison turque de la forteresse. Il faut admettre donc qu'il y eu au préalable une reconstruction, partielle du moins, du château-fort, car ce n'est qu'ainsi qu'on peut expliquer sa nouvelle capacité de résistance. Mais, durant cette guerre, la ville de Karaharman fut conquise toujours par les troupes terrestres russes. Et c'est surtout cette fois-ci que la ville a beaucoup souffert, car la majorité de ses bâtiments a été détruite<sup>318 bis</sup>.

314 G. Ilioniu, *Culte în Dobrogea* (Les cultes en Dobroudja), dans *Dobrogea. Cinzeci de ani de viață românească*, p. 611, (reproduction photographique, fig. 189). Une photographie de 1898 de cette mosquée se trouve à l'Académie de la République Socialiste de Roumanie, Stampes, F. III. 7922.

315 M. Ionescu-Dobrogeanu, *Dobrogea în pragul veacului al XX-lea*, p. 648, affirme que la mosquée de Karaharman a été construite en 1869. Probablement dans cette année a eu lieu seulement sa rénovation, car, à coup sûr, l'édifice est plus ancien.

316 Maximilian Friedrich Thielen, *Die europäische Türkei. Ein Handwörterbuch für Zeitungsleser...*, Wien, 1828, p. 131.

317 *Ibidem*.

318 *Ibidem*, p. 27, 131. Sur cette question, voir aussi M.N. Bouillet, *Dictionnaire universel d'histoire et de géographie*, Paris, 1845, p. 145. Adalbert Müller, *Die untere Donau, Beschreibung des Stromes und seiner Umgebungen von Wien bis zum Meere*, zweite

Karaharman reçoit donc un nouveau coup à l'occasion de la guerre russo-turque de 1828-1829, lorsque la population chrétienne de la Dobroudja est décimée par les Turcs et la population musulmane anéantie ou dispersée par les troupes russes<sup>319</sup>. Dans la carte statistique russe, rédigée pendant cette guerre, Karaharman apparaît seulement comme un simple village avec 35 maisons<sup>320</sup>. D'ailleurs, à la même époque, Constantza n'avait que 68 maisons, pendant qu'à Mangalia et à Cernavoda (*Boğazköy*), il n'y avait respectivement que 30 et 20 maisons<sup>321</sup>. À la suite de ce conflit, le plus désastreux pour la Dobroudja de toutes les guerres russo-turques, la population de la province s'élevait totalement à peine à 40 000 habitants<sup>322</sup>.

La considération de Karaharman comme ville, ainsi qu'on voit dans la carte de 1829 de Franz von Weiss, «General-Karte der Europäischen Türkei»<sup>323</sup>, et dans la carte de A. J. Gross-Hoffinger, annexée à son livre sur le Danube, paru en 1846<sup>324</sup>, ne correspondait donc plus à la réalité. Dans les ouvrages cartographiques ultérieurs, il est indiqué toujours comme localité ruralc. Malgré cela, il semble qu'à cette époque Karaharman était encore le siège d'une *kazâ*. Ainsi, selon une tradition locale, les Bulgares venus vers 1829 et installés dans le village Înanceşme (l'ancien *Ine-han Çeşmesi*, aujourd'hui Fintînele, district de Constantza), recevaient l'autorisation d'utiliser la terre d'un haut fonctionnaire turc, résidant à Karaharman<sup>325</sup>.

Ausgabe, Regensburg, 1846, vol. II, p. 279. Cet ouvrage a été rédigé en 1838 et la première édition a paru toujours à Ratisbonne en 1841. La localité Karaharman est considérée comme ville, en ajoutant qu'elle a une forteresse et un port. *Ibidem*). Sur la carte annexée au deuxième volume, on la mentionne avec l'indication de bourgade (*Marktfleck*) et de château-fort aussi (*Festung*). L'auteur utilise la dénomination de *Kara-Armon*, en spécifiant que sur les cartes on l'inscrit avec le nom de *Kara-Kerman*. En même temps, la Bouche de Bouaz est nommée *Kara-Arman Boghasi*, c'est-à-dire Karaharman Boğazi. *Ibidem*, p. 272. Voir aussi la carte).

319 *Istoria României*, vol. III, p. 620.

320 L'Académie de la République Socialiste de Roumanie, Cartes, D. XIX. 1. (C'est l'édition de 1855).

321 *Ibidem*, Voir aussi C.C. Giurescu, *Principatele române la începutul secolului XIX* (Les Principautés roumaines au début du XIX<sup>e</sup> siècle), Bucureşti, 1957, p. 72.

322 Al. P. Arbore, *Contribuţiuni la studiul aşezărilor tatrilor şi turcilor în Dobrogea*, p. 227. (Le nombre a été évalué d'après les dates fournies par la carte statistique russe).

323 L'Académie de la République Socialiste de Roumanie, Cartes, II, 129.

324 A.J. Gross-Hoffinger, *Die Donau vom Ursprung bis in das Schwarze Meer. Ein Handbuch für Donaureisende von Ulm, Linz, Wien, Pesth, Galatz über das Schwarze Meer nach Constantinopel*, Breslau-Wien-Pesth, 1846, l'annexe.

Le port continue pourtant, un temps, son activité<sup>325bi</sup>. Le Français Xavier Hommaire de Hell, qui parcourt la Dobroudja en 1846, constate, comme un grand embarras pour la navigation, l'absence des pbares sur la côte occidentale de la Mer Noire<sup>326</sup>. Il considère qu'il faut élever un pbaré à Karabarman aussi<sup>327</sup>. L'échelle est utilisée pourtant de moins en moins. Dans cette période, le principal port céréalier de la Dobroudja était Balcic<sup>328</sup>. Déjà depuis 1823-1825, une grande partie de la Dobroudja, contenant au moins ses contrées centrales et méridionales, était considérée «la région dépendante de Balcic»<sup>329</sup> ou «les kazas de l'échelle d'Alçaklar»<sup>330</sup>, grâce au rôle important joué par ce port dans l'expédition vers İstanbul des grains de la province. Le colonel de Rudtorffer, dans son ouvrage de géographie militaire, savait sur Karaharman seulement qu'il se trouvait là où le lac Razim communiquait avec la Mer Noire<sup>331</sup>.

Ion Ionescu de la Brad, qui explore la Dobroudja, en 1850, d'une manière très détaillée, affirmait que, par le développement des transports, Karaharman, ainsi que Babadag, «ne tarderaient pas à regagner leur ancienne splendeur»<sup>332</sup>. Sur sa carte topographique et ethnographique, dressée à

325 Iulian I. Sassu, *Istoricul comunei Inanceşme* (Histoire du village Inanceşme), dans «Analele Dobrogei», X, Cernauti, 1929, p. 202. En juin 1842, le Polonais Michal Czajkowski (devenu ultérieurement Mehmed Sadik Paşa) rédige pour l'ambassadeur de la France à Constantinople, le baron de Bourqueney, une description de la Dobroudja et de la Bulgarie par suite du voyage qu'il avait effectué dans ces provinces ottomanes pendant l'année 1841. Parmi les autres questions, il parle aussi de Karaharman, qui n'était pas qu'un simple village, mais dont le port présentait encore une certaine importance pour la Dobroudja du Nord : «Outre Kustendji, il y a encore une autre échelle de la Mer Noire au village Kara - Kerman (Kara - Kerman)». De même, il nous dit que *les Cosaques zaporoques*, ennemis de la Russie, établis avant la guerre de 1828 - 1829 dans le Delta du Danube et des environs, disposaient de leur flottille sur le lac Razim, où ils communiquaient facilement avec le port de Mer Kara Kerman... [Ch. Platon, *Informații noi privind teritoriul și populația Dobrogei în prima jumătate a secolului al XIX-lea* (Nouvelles informations concernant le territoire et la population de la Dobroudja pendant la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle), dans «Anuarul Institutului de istorie și arheologie «A.D. Xenopol», V, Iași, 1968, p. 209].

326 Xavier Hommaire de Hell, *Voyage en Turquie et en Perse exécuté par ordre du gouvernement français pendant les années 1846, 1847 et 1848*, vol. I, Paris, 1854, p. 219.

327 *Ibidem*.

328 *Ibidem*, p. 217 et suiv.

329 Mihail Guboglu, *Catalogul documentelor turcești*, vol. II, doc. 1785, p. 503.

330 *Ibidem*, vol. I, București, 1960, doc. 2056, 2058, p. 413.

331 Colonel de Rudtorffer, *op. cit.*, deuxième partie, p. 871.

332 Ion Ionescu de la Brad, *op. cit.*, p. 60.

cette occasion, Karaharman est indiqué comme étant babité par des Turcs<sup>333</sup>. Il résulte qu'après 1786, lorsque l'Autrichien von Brognard nous donne quelques informations dans ce sens, le nombre des Roumains diminue. Nous croyons que, premièrement, à cause des guerres russo-turques, une bonne partie des Roumains de la zone maritime de la Dobroudja (pas tous, bien sûr) ont déménagé graduellement vers les villages roumains situés dans la proximité du Danube, d'où ils pouvaient passer très facilement sur la rive gauche du fleuve, en cas d'invasion et revenir ensuite à leurs foyers, après la disparition du péril.

Parmi les informations sur la Dobroudja, occasionnées par la guerre de Crimée, existent quelques unes qui se réfèrent directement à Karaharman. Ainsi, sur une carte autrichienne, contenant les objectifs militaires de la Dobroudja, Karaharman est marqué lui-aussi avec l'indication de cité, placé pourtant par erreur juste sur la rive de la mer<sup>334</sup>. Les observations les plus riches et intéressantes nous ont été transmises par le docteur Camille Allard, qui a eu la possibilité de connaître, sous tous les aspects, la province d'entre le Danube et la Mer Noire, dans la période 1854-1855. Il mentionne plusieurs fois l'échelle de Karaharman<sup>335</sup>, qu'il présente comme «une petite ville»<sup>336</sup>, fait qui nous tente à admettre un nouveau moment d'épanouissement relatif de cette localité, dans ce temps. Il nous montre encore que, sur les cartes, Karaharman est situé d'une manière erronée, justement sur la côte de la mer<sup>337</sup>, et sur la carte de la Dobroudja, qu'il rédige un peu plus tard, il le place correctement, pour la première fois peut-être dans un ouvrage cartographique, au bord Sud du lac Sinoe<sup>338</sup>. L'ancienne cité n'était pourtant plus qu'une «mauvaise petite redoute en terre», qui n'avait plus été soignée depuis longtemps<sup>339</sup>. Camille Allard nous donne en même temps l'information qu'à Karaharman, ainsi que dans d'autres localités du

333 *Ibidem*, la carte.

334 Théodore Parmentier, *Description topographique et stratégique du théâtre de la guerre turco-russe*, Paris, 1854, l'annexe, la carte. (C'est la traduction annotée de l'ouvrage *Der russisch-türkische Kriegs-Schauplatz, topographisch-strategisch beleuchtet, mit topographischer Karte*, Wïen, 1854).

335 Dr. Camille Allard, *Mission médicale dans la Tartarie-Dobroucha*, Paris, 1857, p. 10; idem, *Souvenirs d'Orient. La Bulgarie orientale*, p. 33, 101-102.

336 Idem, *Souvenirs d'Orient. La Bulgarie orientale*, p. 102.

337 *Ibidem*.

338 *Ibidem*, l'annexe, la carte no. 2.

339 Dr. Camille Allard, *Souvenirs d'Orient. La Dobroucha*, p. 33; idem, *Souvenirs d'Orient. La Bulgarie orientale*, p. 78.

voisinage, les Turcs formaient «presque la totalité de la population»<sup>340</sup>. L'information correspond à la carte d'Ion Ioncscu de la Brad, mais il faut ajouter qu'il n'était pas question d'une exclusivité des Turcs et qu'un certain nombre de Roumains se maintenait pourtant dans ces lieux.

Presque dans la même période, E. Taitbout de Marigny nous parle lui aussi de Karaharman, en le nommant «un pauvre bourg» et en nous informant que les vaisseaux ne pouvaient plus venir dans le port à cause de la profondeur réduite des eaux<sup>341</sup>. L'activité portuaire cesse donc définitivement vers le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. D'ailleurs, après la guerre de Crimée, nous n'avons plus d'informations sur le port de Karaharman. L'insouciance manifestée à l'égard de la Bouche de Bouaz mènera graduellement à l'obstruction et à l'ensablement du lieu de passage vers la mer, en transformant, de nos jours, l'île Chituc en une péninsule et en isolant complètement Karaharman des eaux de la Mer Noire.

Karaharman paraît encore dans quelques ouvrages cartographiques, mais seulement comme localité rurale. Ainsi nous le trouvons sur les cartes contenant les régions européennes de l'Empire Ottoman, rédigées par I. H. Colton (1856)<sup>342</sup>, W. et R. Chambers (1856)<sup>343</sup>, Samuel Walker (1856)<sup>344</sup>, Thomas Forester (1857)<sup>345</sup>, Ch. Ploix (1860)<sup>346</sup> et ensuite dans l'atlas de von Scheda (1869)<sup>347</sup>. Il perd définitivement son caractère urbain. De même, à une date que nous ne connaissons pas précisément, il cesse d'être un siège lui aussi de Karaharman, en le nommant «un pauvre bourg» et en nous indiquant *kazâ*. En 1864, lorsqu'on a créé le *vilâyet* Tuna, Karaharman ne figurait plus parmi les *kazas* de la Dobroudja<sup>348</sup>.

L'Autrichien Karl F. Peters, qui étudie la géographie et la géologie de la Dobroudja entre les années 1865-1867, montre Karaharman comme un village, qui, en ce qui concerne la navigation, servait seulement comme point d'orientation pour les bateaux qui se trouvaient sur la mer<sup>349</sup>. À cette

340 Dr. Camille Allard, *Mission médicale...*, p. 57; idem, *Souvenirs d'Orient. La Bulgarie orientale*, p. 187.

341 E. Taitbout de Marigny, *op. cit.*, p. 36.

342 L'Académie de la République Socialiste de Roumanie, l'Atlas Dimancescu, f. 193.

343 *Ibidem*, f. 194.

344 *Ibidem*.

345 Thomas Forester, *op. cit.*, la carte.

346 L'Académie de la République Socialiste de Roumanie, Cartes, D. XIV. 77.

347 *Ibidem*, Atlas, II. 130.

348 Halil İnalçık, *Dobroudja*, p. 628.

349 Karl F. Peters, *op. cit.*, p. 22.

époque, dans les contrées du Nord et du centre de la Dobroudja, en arrivant sur la ligne de la mer jusqu'à Karaharman, s'est établi un nombre assez grand de Tartares, réfugiés des provinces russes, après la guerre de Crimée, que Peters désigne avec la dénomination de *Neu-Tataren*<sup>350</sup>. Depuis ce temps date l'établissement à Karaharman d'un certain nombre de Tartares, dont les descendants vivent aujourd'hui encore là-bas.

Pourtant, à Karaharman, la population roumaine quoique bien réduite, n'avait jamais disparu entièrement. Les vieux Tartares du village Vadu ont gardé jusque très tard le souvenir d'une église qui aurait été située auprès du Cap Midia à l'endroit nommé Chilisegic (*Kilisecik*, du mot turc *kilise* = colline qui se trouve au Nord-Est du village était nommée Ghiaurchioi (*Gâ-vurköy* = le village des chrétiens)<sup>352</sup>. On savait ensuite, vaguement, que les église), liée avec Karaharman par une chaussée pavée<sup>351</sup>. De même, une Tartares venus à Karaharman avaient trouvé là-bas un village de chrétiens<sup>353</sup>. En même temps, il est très possible que les Roumains de Transylvanie (surnommés *mocans*), existant après 1878 à Karaharman<sup>354</sup>, auraient été établis, au moins une partie d'entre eux, depuis longtemps dans cette localité.

Peu avant la guerre de 1877-1878, l'ancienne cité de Karaharman s'était complètement écroulée et la vie, si intense autrefois, de la ville et du port, restait seulement dans la tradition confuse des habitants<sup>355</sup>. Dans le village se trouvait maintenant une des plus grandes bergeries du richard Hasan Paşa de Babadag, qui avait construit là-bas les écuries d'hiver pour son célèbre haras, où il y avait aussi des chevaux arabes<sup>356</sup>. La population de la localité, formée en majorité de Turcs et de Tartares, s'élevait à 106 familles<sup>357</sup>.

350 *Ibidem*, p. 53.

351 Titus Cergau, *Legende dobrogene* (Légendes de Dobroudja), dans «Analele Dobrogei», XVIII, Cernauti, 1937, p. 167. En 1937 il semble qu'on gardait encore les vestiges de cette église. (*Ibidem*).

352 *Ibidem*.

353 *Ibidem*.

354 D. Şandru, *Mocanii în Dobrogea* (Les «mocans» en Dobroudja), Bucureşti, 1946, p. 87, 174.

355 Titus Cergau, *op. cit.*, p. 167.

356 *Ibidem*.

357 G.G. Vernescu, *Delimitările și parcelările din județul Constanța de la 1882-1907* (Les délimitations et les parcellements du district de Constantza de 1882 à 1907), Constanța, 1907, p. 49.

Au moment de la réintégration de la Dobroudja à la Roumanie, Karaharman était seulement un simple village, situé loin des routes principales et des centres urbains de la province. Le 10 septembre 1882, à l'occasion des travaux de mesurage des terrains de Dobroudja, on mentionnait l'existence, dans l'emplacement du village Karaharman, des ruines «de la cité et de l'ancienne ville», totalisant 25, 2693 ha, ainsi que d'un cimetière abandonné, situé dans le voisinage, ayant une surface de 2,2387 ha<sup>358</sup>. C'était tout ce qui restait encore de la ville multiséculaire et de sa cité-forteresse<sup>359</sup>. Nous considérons pourtant que la très ancienne ville de Karaharman<sup>360</sup>, par la place qu'elle a occupée dans l'histoire de la Dobroudja, durant toute la période, insuffisamment connue, de la domination ottomane, mérite ces quelques lignes, qui constituerons peut-être un commencement pour des futures recherches.

358 T. Mateescu, *Mentiuiri despre ruinele din satele dobrogene în actele «Comisiunii de parcelare a Dobrogei»* (Mentions sur les ruines des villages dobroudjéens dans les actes de «La Commission de parcellement de la Dobroudja»), dans «Revista Arhivelor» nouvelle série, X, no. 2, Bucureşti, 1967, p. 245.

359 Il existe toujours un cimetière d'une étendue de plus de 5 ha, considéré comme le plus grand cimetière mahométan de Dobroudja. Une série de pierres funéraires de là-bas ont été apportées au Musée d'Archéologie de Constantza. On avait pris, de même, deux grandes pierres pour être utilisées au rituel de l'enterrement; l'une pour la communauté musulmane de Lumina (*Koca Ali*) et l'autre pour celle de Mihail Kogalniceanu (*Kara Murat*), tous les deux villages dans le district de Constantza. (Informations données par monsieur Cemaledin Lâtif, secrétaire du Muftiat de Constantza, auquel nous adressons nos remerciements, par cette voie aussi).

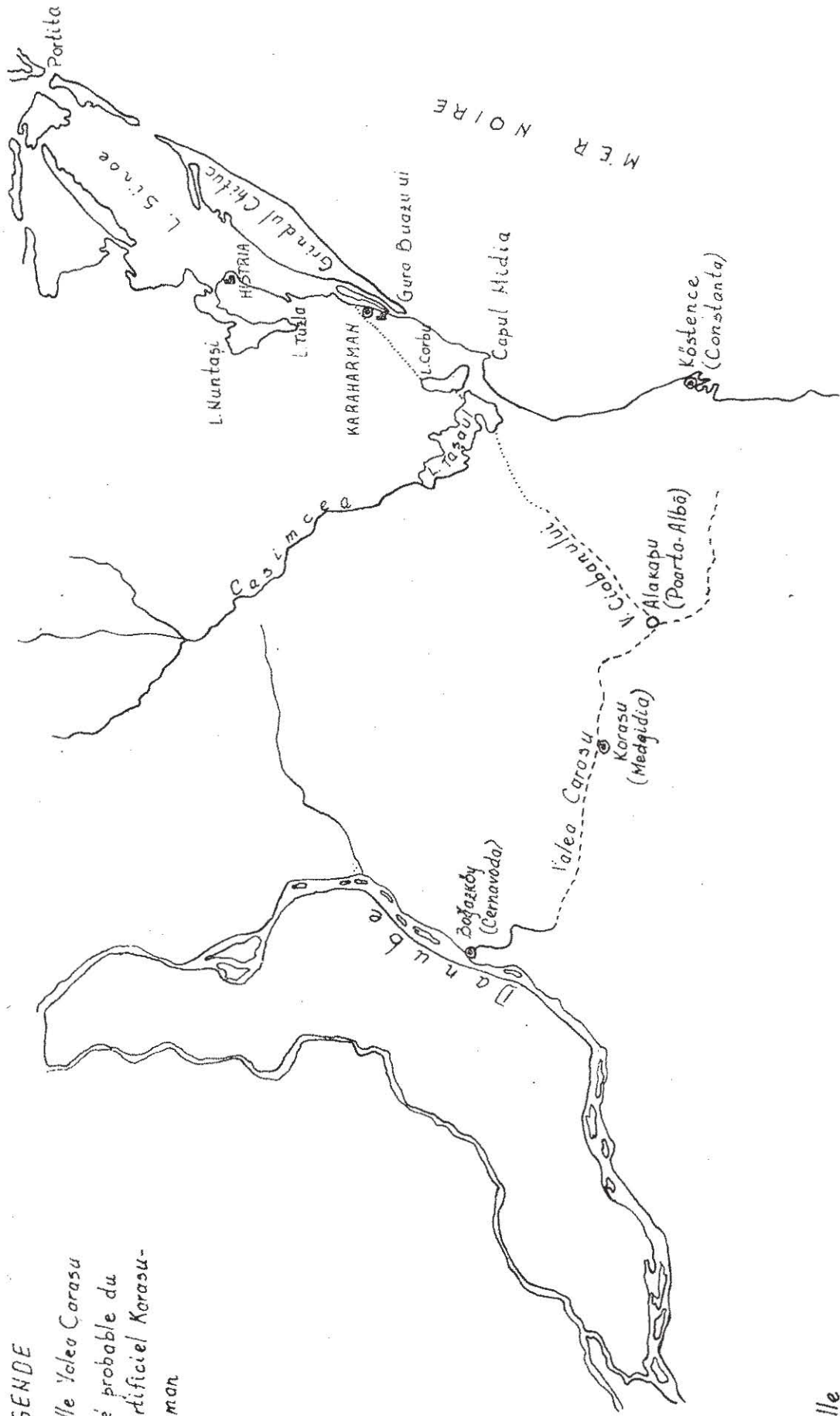
360 D'éventuels sondages ou fouilles pourraient mettre au jour de nouvelles choses concernant l'histoire de Karaharman.



# KARAHARMAN ET SES ENVIRONS

## LÉGENDE

- L'actuelle Valea Carasu
- ..... Le tracé probable du canal artificiel Karasu-Karaharman
- Cités



Échelle

