



T A R İ H VESİKALARI

YENİ SERİ, I. CİLD

1 (16). SAYI

LE CHANTIER NAVAL TURC DE GIURGIU SUR LE DANUBE

Prof. CONSTANTIN C. GIURESCU

La défense de la ligne du Danube a été une des préoccupations permanentes des dirigeants de l'Empire Ottoman. C'est pour cette raison que les Sultans ont tenu à s'assurer la possession des deux grandes forteresses qui dominaient le cours moyen et inférieur du Danube, *Belgrade*, à l'ouest et *Chilia*, à l'est ; c'est pour cela également qu'ils ont occupé nombre de forteresses intermédiaires sur la rive gauche du fleuve : *Orşova*, *Severin*, *Turnu*, *Giurgiu*, *Braila*, *Îsmail*.

Parmi les mesures de défense on peut citer aussi le monopole de la navigation sur le Danube balcanique. Au XVI—XVIII^e siècle, en aval de Belgrade, la navigation des vaisseaux de guerre a été l'apanage exclusif de l'Empire Ottoman ; quant à la flotte commerciale, elle appartenait, d'une manière prépondérante, aux Turcs. Il y avait aussi des embarcations Valaques et Moldaves [1] ; à partir de 1793, on constate même l'existence d'une flotte d'état valaque : chaque district possédait son propre navire pour le transport des céréales et des diverses marchandises [2]. Les navires de autres états pouvaient pénétrer jusqu'à Braila, mais seulement après avoir obtenu l'autorisation turque [3].

Pour la construction des nouveaux vaisseaux de la flotte turque du Danube ainsi que pour la réparation de anciens, il y avait un

[1] Le traité de commerce turco-autrichien, signé le 27 Juillet 1718 stipul. : «Il... sera permis aux marchands impériaux de louer des vaisseaux turcs, valaques et moldaves à Braila, Galatz, Isaccea, Kilia, etc., à l'effet de transporter leurs marchandises.» Voir V. A. Urechia, *Istoria Românilor*, VI, 315.

[2] V. A. Urechia, *o. c.*, V, 96—100 ; cf. Constantin C. Giurescu, *Istoria Românilor*, III, 2 (Manuscrit).

[3] Démètre Cantemir, dans son ouvrage *Descriptio Moldaviae* (éd. G. Adamescu, Bucureşti, s. a., p. 14) affirme qu'à Galatz arrivaient, deux ou trois fois par an, des navires venant non seulement des ports de la Mer Noire — Trabzon, Sinop, İstanbul — et de la Crimée, mais aussi de l'Égypte et même de la Barbarie. — A part ces navires des pays soumis à l'Empire Ottoman, il y avait aussi d'autres, venant d'Italie, de Raguse, etc.

chantier naval à Giurgiu (ancienne forteresse valaque et résidence du district de Vlaşca).

Nous trouvons, à ce sujet, des renseignements intéressants dans les actes de l'administration financière valaque, vers la fin du XVII^e siècle. Ces actes, prouvent qu'à Giurgiu on construisait des embarcations nommées «şaice» ou de «şeice» et des «caïques». Les comptes de l'année 1694 comprennent la somme de 1350 thalers ou leïs représentant la paye des maîtres qui avaient construit cinq caïques^[4]. Au mois de Mars 1695, Ali Pacha, le commandant de la forteresse de Giurgiu et, en même temps, le directeur de chantier, reçoit la somme de 8492 thalers pour la construction de douze caïques^[5]. Au mois de Janvier, la même année, nous trouvons la consignation d'une somme de 28 thalers versée «aux Conducteurs de 14 traîneaux qui ont transporté à Giurgiu des mats de navire, à chaque conducteur de traîneau 2 thalers.»^[6] En 1697, les actes mentionnent la somme de «10 thalers donnée à un maître de Giurgiu qui est venu à Bucarest pour fixer le prix de la construction des caïques.»^[7]

Dans le même chantier on réparait aussi les embarcations usées ou détériorées. En 1694, il y a une somme de 1250 thalers pour la réparation de cinq «şeice» venant «de Cladova, de Vidin, de Nicopoli, de Rusciuk et de Tulcea»^[8]. Ce qui prouve que le chantier de Giurgiu déservait tout le cours inférieur du Danube, depuis les Portes de Fer jusqu'aux embouchures. Le capitaine d'Oblucitza (Isaccea) y faisait également réparer son caïque; la somme nécessaire était, en 1694, de 250 thalers^[9]. En 1695, la somme prévue pour la réparation des divers caïques se chiffre à 5000 thalers^[10]. Des sommes appréciables sont prévues également pour la réparation des «ustuaci»; nous ne pouvons pas encore préciser ce que représentaient ces «ustuaci», si c'étaient des embarcations ou certaines parties de ces embarcations. Ali Pacha reçoit une première fois 1500 thalers pour la réparation de 30 «ustuaci»; une seconde fois 700 thalers pour la réparation de 80 autres^[11].

[4] C. Aricescu, *Revista istorică a Arhivelor Romaniei* (La revue historique des Archives de la Roumanie), Bucureşti, 1873, p. 37.

[5] *Idem*, p. 110.

[6] *Idem*, p. 92.

[7] *Idem*, p. 314.

[8] *Idem*, p. 37.

[9] *Idem*, p. 37.

[10] *Idem*, p. 89—91.

[11] *Idem*, p. 37.

Le bois nécessaire au chantier était fourni par la Valachie, dont les forêts, ainsi que celles de la Moldavie, renfermaient toutes les essences requises. Pour l'achat des planches et de membrures, on dépense, le 20 Novembre 1694, la somme de 3320 thalers [12]. Les mâts étaient transportés, — nous l'avons écrit plus haut — à l'aide des traîneaux. On mentionne également les avirons envoyés à Giurgiu [13]. En ce qui concerne les cordes, on les faisait venir de Bucarest, de Braşov et même d'Istanbul. Elles coûtent, en 1695, la somme de 5000 thalers [14]. L'année précédente, on avait dépensé 230 thalers pour l'achat de 10.000 «bobines» de fil, envoyées à Ali Pacha.

L'argent nécessaire pour l'acquisition du matériel et pour la paye des ouvriers et du personnel administratif du chantier était versée par le trésor valaque. A cette fin, on percevait chaque année un impôt nommé «l'impôt d'Ali Pacha»; il était payé non seulement par les contribuables ordinaires mais aussi par les privilégiés qui constituaient «les corporations fiscales» (en roumain «bresle», En 1694, cet impôt produit 36.912 thalers; il faut y ajouter aussi «l'impôt pour le bois de construction d'Ali Pacha», perçu le 20 Novembre et qui atteint 7200 thalers. Ce qui veut dire que la Valachie a versé au chantier de Giurgiu pendant cette année une somme globale de 44.112 thalers, l'équivalent de plus de 88 bourses, donc une contribution importante [15]. En 1695, «l'impôt d'Ali Pacha» produit 29.888 thalers [16]; en 1695, il est perçu sous le nom caractéristique d'«impôt des şeici» et représente 14018 thalers; il faut y ajouter pourtant «l'impôt pour le bois de construction», perçu le 24 Décembre et dont le montant atteint 5.691 thalers [17]. En 1697, l'«impôt des şeici» représente 24,303.50 thalers [18]; en 1698, 22.494.50 thalers [19]; c'est la dernière année durant laquelle cet impôt apparaît dans les comptes du trésor.

L'obligation d'assurer les sommes nécessaires au fonctionnement du chantier de Giurgiu constituait donc une charge financière importante pour la Valachie.

Je ne peux pas préciser, pour l'instant, n'ayant, pas ici, à ma disposition, tout le matériel documentaire, la durée du chantier naval de

[12] *Idem*, p. 78—79.

[13] *Idem*, p. 127.

[14] *Idem*, p. 91.

[15] *Idem*, p. 12 et 78.

[16] *Idem*, p. 89.

[17] *Idem*, p. 269.

[18] *Idem*, p. 273.

[19] *Idem*, p. 368.

Giurgiu; ce que, de toute façon, l'on peut affirmer, c'est qu'il existait pendant la guerre turco-autrichienne terminée par la paix de Carlovitz (1699) et qu'il a eu, à cette époque, un essor remarquable.

La construction des embarcations fluviales et même maritimes, destinées à l'Empire Ottoman, a continué dans les Principautés Roumaines au XVIII^e siècle. En 1776, la Sublime Porte demande aux voévodes Alexandre Ipsylanti et Grégoire Ghica, de faire construire chacun un «galion» ayant 41,5 coudes de longueur (environ 25 mètres!) et de l'armer avec des canons, des ancres des «palamaria» et tout ce qu'il fallait [20]. Les voévodes se sont conformés; nous trouvons en Moldavie, dans la même année, 14 contribuables, exempts d'impôt, qui construisaient le «galion», dans le district de Cavrului [21]; en 1780, un voyageur polonais rencontra, à l'embouchure du Sireth, les deux vaisseaux de guerre [22]. Quelques années plus tard, en 1786, l'expert naval français de Roi écrivait, le 24 Octobre, au Ministre des Affaires Etrangères, à Paris: «J'ignore, Mgr, la situation du travail des deux frégates que l'on exécute à Galatz sur mes plans et d'après les gabaritz que j'ai tracés et fait exécuter ici; je n'en ai pas reçu de nouvelles de puis le 11 Juillet; à cette époque, on mettait en place le faux-pont» [23]. Peu après la déclaration de guerre russo — turque, le même expert annonce, le 11 Octobre 1787, qu'en dehors des 50 bombardes qui seront construites à Constantinople, dans le Mer de Marmara, dans l'Archipel et dans la Mer Noire, «les princes de Moldavie et de Valachie ont demandé d'en faire construire à Galatz sur le Danube. J'ai remis les plans, qui sont partis depuis quinze jours...» [24]. Plus tard, en 1795, le 10 Juillet, un rapport d'Istanbul faisait savoir que l'ancien voévode de Moldavie, Michel Sutz (Janvier 1773—6 Mai 1795), «a construit vers la fin de son règne, dix barques canonnières, grandes et belles, qui sont arrivées dans le port de cette capitale» [25]. Le chantier Moldave était situé, selon toute probabilité, à Galatz; les nouvelles embarcations descendaient le Danube et ensuite, par mer, arrivaient à Istanbul.

[20] V. A. Urechia, *Istoria Românilor*, I, 139.

[21] *Idem*.

[22] Constantin C. Giurescu, *Istoria Românilor*, III, 2. édition, București, 1944, p. 294.

[23] Hurmuzaki, *Documente privitoare la istoria Românilor*, II, 1, 41.

[24] *Idem*, p. 48.

[25] N. Iorga, *Documentele Callimachi*, II, 506.