

ROLUL CĂII FERATE KÖSTENCE-BOĞAZKÖY (CONSTANȚA–
CERNAVODĂ), MOȘTENIRE OTOMANĂ, ÎN TRANSPORTUL
REFUGIAȚILOR CRIMEENI ȘI CERCHEZI

NILGHIUN ISMAIL*
SERDAR GÖKTAŞ**

ABSTRACT

THE ROLE OF THE KÖSTENCE-BOĞAZKÖY (CONSTANȚA–CERNAVODĂ)
RAILWAY, AN OTTOMAN HERITAGE, IN THE TRANSPORT
OF CRIMEEAN AND CIRCASSIAN REFUGEES

This article is about one of the Ottoman legacies in Dobruja, the Köstence-Boğazköy (Constanța–Cernavodă) railway line, dated in the middle of the 19th century. For this research we used both quantitative and qualitative analysis of historical documents in domain of history, that are part of the patrimony of Ottoman Archives of the Prime Minister's Office (*Başbakanlık Osmanlı Arşivi*), as well as scientific literature published by Turkish researchers. For a better understanding of the Ottoman heritage in Dobruja, one can turn to the great achievements of the era, such as the Constanța–Cernavodă railway in Romania, where Ottoman culture is present for centuries.

The study focuses on several aspects related to the Constanța–Cernavodă railway project, Romania's first railway, which was financed by the Ottoman State by the means of the Ottoman Bank. During the economic crisis caused by the Crimean War (1853–1856), the Ottoman State, with the support of two British entrepreneurs, Stephen Sleigh and Peter Pasquali, established the Ottoman Bank in 1855, project that was fulfilled, a year later, by Queen Victoria's decree. The Constanța–Cernavodă railway aimed to link Dobruja's great commercial route for transporting wheat towards Europe, but at the same time it was an important means of transportation used to settle down the Crimean and Circassian refugees arriving in Constanța's harbour, towards the mainland of Dobrogea. The project was completed in September 1860, and the first shipment took place on October 4, 1860.

This study highlights the first construction of the Ottoman state railway in the Rumelia (the European part of the Ottoman empire) region, thus proving the

* Lecturer Ph.D. in History, the Faculty of Economics and Administrative Sciences, the University of Giresun, Turkey, e-mail: nilgunismail2014@gamil.com.

** Lecturer Ph.D. in History, the Faculty of Humanities and Public, the University of Bayburt, Turkey, e-mail: serdargoktas@bayburt.edu.tr.



importance given by the Ottomans to the region, evaluates the Constanța–Cernavodă railway as the Ottoman heritage in the field of public works, but also its importance in the social history of the refugees arriving from Crimea. The study is useful for specialists doing research in the field of sociology and social history, but also for master and doctoral students in the field of history. Last but not least, this study can be useful for the general public concerned with sociology and history studies.

Keywords: Rumeli railways, Ottoman heritage, Circassian and Crimean refugees, Romania, Dobruja.

I. INTRODUCERE

DE CE UN NOU STUDIU CALEA FERATĂ KÖSTENCE-BOĞAZKÖY (CONSTANȚA–CERNAVODĂ) – MOȘTENIRE OTOMANĂ

Există numeroase studii referitoare la calea ferată Constanța–Cernavodă (*Köstence–Boğazköy*), precum și studii despre istoricul căii ferate, dar despre rolul jucat de calea ferată în istoria socială a refugiaților crimeeni și caucazieni / cerchezi nu s-a scris. Această lipsă de referințe a fost argumentul principal care ne-a determinat să ne concentrăm asupra acestei teme, alături de posibilitatea investigării unor surse inedite din arhivele otomane. Alegerea temei s-a datorat interesului pentru analiza documentelor otomane referitoare la istoria socială a refugiaților crimeeni și cerchezi. Observând aceste aspecte bibliografice, autorii au optat pentru prezentarea detaliată a aspectelor referitoare la stabilirea refugiaților caucazieni.

IZVOARE ȘI METODOLOGIE

Lucrarea de față reprezintă un demers inedit în literatura de specialitate română, subiectul nefiind abordat anterior și utilizează în proporție covârșitoare surse otomane, alături de literatura de specialitate în limba română.

În scopul studierii refugierii și deplasării forțate a populației turcice, în urma Războiului Crimeei, pentru această lucrare s-au consultat documente aflate la Arhivele otomane de pe lângă Cabinetul Primului Ministru (*Başbakanlık Osmanlı Arşivi*). Această arhivă adăpostește cea mai importantă colecție de documente otomane. În urma cercetării amănunțite a fondului documentar inedit, respectiv documentele aflate în custodia Arhiva Palatului Yıldız (*Yıldız Sarayı Arşivi*) – Y.MTV, au rezultat structura lucrării și problematica sa. Palatul Yıldız, în ultimul sfert al secolului al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea, a fost reședința oficială a Sultanului Abdülhamid II (1293–1327 / 1876–1909). Arhiva Palatului Yıldız se compune din documente și cărți acumulate în timpul domniei lui Abdülhamid II. La acest fond documentar s-au adăugat fondul documentar Hotărâri

Speciale ale Guvernului (*İrade Meclis-i Mahsus*) – İMMS., precum și fondul documentar Corespondența Specială a Primului Ministru (*Sadaret Mühimme Kalemi Evrakı*) – MKT_MHM și *Sadaret Mühimme Kalemi Evrakı*, documente aflate în *Başbakanlık Osmanlı Arşivi* / Arhiva Otomană a Președinției Consiliului de Miniștri¹. Un număr important de documente este dedicat problemelor refugiaților caucazieni și crimeeni sosiți în portul Constanța și stabiliți în zonă în urma refugiului cauzat de Războiul Crimeei (1853–1856).

Pentru acest studiu s-au folosit metodele clasice ale istoriei sociale – statistică, interpretarea datelor, analiză calitativă și analiză cantitativă, prin care s-au stabilit datele referitoare la costurile financiare la care a ajuns Statul otoman în construirea căii ferate Constanța-Cernavodă (*Köstence-Boğazköy*), dar și repartitia regională a refugiaților caucazieni în Dobrogea. Toate aceste probleme au fost prezentate prin date concrete culese din documentele otomane.

SCURT ISTORIC AL EVOLUȚIEI CĂILOR FERATE

Sfârșitul secolului al XVIII-lea deschide o nouă eră în lume, era motoarelor cu aburi, care înlocuiește forța animalelor și forța umană prin forța dispozitivelor acționate cu aburi (Kütükoğlu, 1974). În secolul al XIX-lea, odată cu Revoluția Industrială, știința și tehnologia au făcut un progres important. Progresul a dus la apariția noilor vehicule de transport. Evoluția motorului cu aburi a dus la apariția căilor ferate ca o nouă rețea de transport. În 1812, în cadrul anumitor planuri de dezvoltare din Europa, îmbunătățirea locomotivei cu aburi utilizată la transportul cărbunelui în Newcastle-upon-Tyne de către George Stephenson a fost primul pas important făcut în practicarea transportului pe abur (Kahya, 1988).

Pe plan mondial, primele linii de cale ferată au fost construite în Anglia, între Liverpool-Manchester și Londra-Birmingham, urmate de noile linii de cale ferată din Franța, Belgia și Statele Unite ale Americii. În scurt timp, lungimea căilor ferate construite a ajuns la mii de kilometri.

II. EVOLUȚIA REȚELEI DE CĂI FERATE OTOMANE

SCURTĂ PREZENTARE A EVOLUȚIEI CĂILOR FERATE OTOMANE

Statul otoman nu rămâne nici el indiferent față de folosirea motorului acționat de puterea aburilor, care după Revoluția Industrială reprezenta noul mijloc de transport (Uzun & El Abidin, 2017). Până în secolul al XIX-lea, politicile în transporturi promovate de guvernul otoman, elaborate de organismele sale

¹ *Başbakanlık Osmanlı Arşivi* – Arhiva Otomană a Președinției Consiliului de Miniștri, numită în continuare BOA.

decizionale, au avut la bază nevoile militare ale Statului. În perioada de reforme a Tanzimat-ului, în cadrul studiilor pentru dezvoltarea țării, au fost emise și dispuse „Regulamentele de drumuri și poduri”. În plus, programul de reforme Tanzimat prevedea furnizarea de mijloace de transport pentru valorificarea resurselor Statului otoman, precum și construirea de linii de cale ferată care să faciliteze conexiunea între regiunile agricole, dar și legătura acestora cu zonele maritime. Din motive financiare, Statul otoman nu a izbutit să facă pașii necesari în această direcție, încercând rezolvarea acestei probleme economice prin sprijin extern (Yıldırım, 2002).

Britanicii au fost cei care au experimentat construirea celei dintâi căi ferate în interiorul granițelor Statului otoman. În 1836, o companie britanică propune guvernului otoman construirea unei linii de cale ferată care să pornească din orașul-port de la Marea Egee, Izmir, și care să străbată părțile sudice ale Anatoliei, extinzându-se până către India. Dar această tentativă antreprenorială a fost zadarnică². În 1851, britanicii au obținut concesiunea pentru prima linie de cale ferată pusă în funcțiune între granițele Statului otoman, linia de cale ferată Alexandria-Cairo. Prima cale ferată care a fost construită în Anatolia a fost linia feroviară İzmir-Aydın, concesiune care a fost acordată tot britanicilor, în anul 1856.

Prima linie de cale ferată a Statului otoman a fost pusă în funcțiune în regiunea europeană Rumeli (Uzun & El Abidin, 2017), aceasta fiind linia feroviară Constanța–Cernavodă, a cărei construcție a început la 1857 (BOA, MKT. MHM. 143 / 67, H. 15.03.1275 / 1858–59). Chiar dacă în literatura de specialitate în limba română, așezarea portuară Constanța este prezentată ca „(...) un sat turcesc cu bordeie și cu două geamii. În Constanța nu era nimic pe vremea aia³”, datorită importanței strategice a regiunii Dobrogea, precum și grație atenției speciale acordată portului Constanța, în a doua jumătate a secolului al XIX-lea, Statul otoman decide construirea căii ferate Constanța-Cernavodă. După Războiul Crimeei (1853–1856), guvernul otoman a luat măsurile necesare pentru începerea construcției liniei de cale ferată Constanța–Cernavodă, fapt ce dovedește încă o dată importanța și interesul pentru zona Dobrogea.

Concesionarea liniei de cale ferată Constanța-Cernavodă, cu o lungime de 66 km, pornind de la mica așezare de pe Dunăre, Cernavodă, până la micul port de la Marea Neagră, Constanța, a fost acordată inginerului de origine britanică John Trevor Barkley, care acționa în numele grupului britanic. Concesionarea s-a făcut fără garanții, pe o perioadă de timp de 99 de ani. A fost un real succes, fiind de importanță covârșitoare decizia ca această linie feroviară să fie construită fără nicio garanție financiară (Câvid, Ha.1324 / 1908).

² Potrivit știrilor din presa turcă, *Son Posta Gazetesi / Ziarul Ultima Poștă*.

³ Vezi articolul lui Adrian Boioglu din 23 octombrie 2013, *Constanța, orașul celor patru gări. Cum a transformat calea ferată un sat de păstori*, într-un oraș-port și o stațiune de succes, la adresa: https://adevarul.ro/locale/constantia/constantia-calea-ferata-1_5267269fc7b855ff566b6e73/index.html, accesat la 23 iulie 2021.

În data de 7 iunie 1857, în vederea demarării lucrărilor de construcție, a fost elaborat contractul proiectului de cale ferată. Contractul original a fost semnat la 2 septembrie 1857. Conform contractului, perioada de concesiune era de 99 de ani, cu începere de la data în care calea ferată intra în funcțiune. Compania înființată pentru construirea căii ferate a primit denumirea de „*Devlet-i Âliyye Karadeniz ve Tuna Railway Kumpanyası*” / („Compania Statului otoman de Căi Ferate Dunăre-Marea Neagră”). La sfârșitul celor 99 de ani, această linie de cale ferată urma a fi transferată Statului otoman fără a se plăti despăgubiri. După cum se arată în documentul aflat în Arhivele Otomane (BOA), în convenția încheiată între statul otoman și compania britanică, suma investită pentru construcția căii ferate este de 200 000 lire sterline.

„Domnul Barkley de origine britanică, ce se află la *Dersaadet* (Istanbul), reprezentant al companiei britanice, solicită de la Statul otoman concesiune și licență pentru construirea căii ferate *Köstence-Boğazköy* (Constanța-Cernavodă) cu concesi și recunoașteri caritabile. Clauzele proiectului au fost întocmite și prezentate în conformitate cu deciziile luate de Supremul Consiliu al Înaltei Porți și s-a eliberat procură pentru concesiunea pe 99 de ani. Atenție mărită trebuie acordată elementului dividend aflat în trezoreria Sultanului. Conform articolului 19 din contractul de cale ferată este importantă și necesară, dar se cere construcția din partea companiei „*Devlet-i Âliyye Karadeniz ve Tuna Railway Kumpanyası* / Compania Statului otoman de Căi Ferate Dunăre-Marea Neagră” și a portului *Köstence* (Constanța), care ajunge la un cost de 200 000 de lire sterline, cerință care se transmite spre aprobarea Supremului Consiliu al Înaltei Porți. În cazul în care nu se construiește portul, construcția liniei ferate nu-și are valoare”, (İ.MMS. – *İrade Meclis-i Mahsus, 10/410, Hicri 14.10.1273, Haziran* / iunie, 1857 „*Dersaadette bulunan İngiltereli mösyö Barkley ile şeriklerinin tesis eyledikleri kumpanya tarafından Tuna kenarında vaki Boğazköyünden Köstenceye kadar imtiyaz ve şeraiti malume ile bir demiryolu inşası için ruhsat-ı seniye erzan buyrulması istida olunduğundan mumaileyh meclis-i aliyi tanzimata celb olunarak müzakerat ve mübahesat (impossible to read) Kesire ceryanından sonra bubabda karar verilen şeraiti mütezammin kaleme alınan mukavelename müsveddesi leffen takdim-i pişgah-ı ali-yi vekaletpenahileri kılındı. Bu demiryolları hakkında en ziyade dikkat olunacak şey temin-i temettü maddesi olub bunda ise (hasarlı belge) olmadığından saye-i mamuriyetvaye –i hazreti mülukane de olcivarda bulunan ahali ve teba-yı saltanat-ı seniye mezkurun 19. Maddesi mucibince işbu demiryol ehem ve elzem olduğu beyanıyla meclise irae olunan resme tatbikan nihayet 200.000 lira sterlin masarîf ile köstencede bir limanın ya taraf-ı saltanat-ı seniyeden inşası veyahut şerait-i lazıma ile kumpanya canibinden yapılması istida olunmakta ve bu limanın inşası demiryol ile beraber ikmal ve itmam olunmadıkça mezkur demiryolun hiçbir şeye yaramayacağı irad kılınmakta olmağla nezd-i ali-yi asafanelerinde bu iki şıktan kangisi tercih ve irade buyrulur ise ona göre tekrar mütalaa ve müzakeresiyle badeistizan kılınması münasib gibi tezkir kılınmış ise de*

olbabda emriferman hazretümenleülemirindir”)”. Referitor la construcția căii ferate, literatura română de specialitate prezintă date diferite⁴. Menționăm că pentru această lucrare s-au folosit documente originale aflate în Arhivele otomane BOA.

Având în vedere importanța căii ferate Constanța–Cernavodă pentru dezvoltarea portului Constanța, dar și a împrejurimilor orașului, se înțelege că evaluarea cheltuielilor de construcție la momentul concesiunii lucrării feroviare a fost făcută în consecință. Construirea de magazine, prăvălii și hoteluri pentru călători, precum și sedii de locuințe pentru angajații și funcționarii companiei, la scurt timp după începerea construcției căii ferate, reprezintă o dovadă suplimentară a necesității descrierii amănunțite a cheltuielilor de investiție. Organele de decizie au înțeles dezvoltarea economică a orașului Constanța, și în acest sens, guvernul otoman a transmis ferme instrucțiuni către *Isa Efendi*, responsabilul din partea guvernului otoman cu construcția căii ferate, să mențină configurația actuală a vechiului oraș, să amenajeze străzile, piețele și să elaboreze o hartă a orașului în conformitate cu planul de dezvoltare. Zonarea și construcția orașului s-au realizat în conformitate cu harta elaborată. În consecință, Constanța, dintr-o mică așezare musulmană, s-a transformat într-un oraș cu dezvoltare planificată, organizat și cosmopolit, în care activitățile economice au prosperat datorită construirii căii ferate. De asemenea, portul maritim Constanța a devenit unul dintre cele mai importante porturi de la Marea Neagră. Prezența căii ferate a avut un efect pozitiv nu doar asupra orașului Constanța, ci și asupra așezării Cernavodă și împrejurimilor sale. De fapt, Cernavodă, care era un mic sat cu doar câteva case înainte de finalizarea liniei de cale ferată, a crescut în importanță odată cu calea ferată. Dezvoltarea explozivă a așezării Cernavodă, în paralel cu propășirea orașului Constanța, a fost chiar considerată un accident din punct de vedere administrativ (Akyıldız, 2000).

Construcția căii ferate Constanța-Cernavodă a fost finalizată la 1860, iar ceremonia de deschidere s-a hotărât a avea loc în septembrie același an, așa cum se arată în documentul BOA: „Aceasta este traducerea actului transmis la data de 1 august 1860 către sediul guvernatorului, care reprezintă autoritatea noastră în district. După cum s-a menționat în corespondența anterioară, calea ferată Constanța, construcție realizată prin voința Sultanului, se cere executarea finisării construcției în septembrie. Sultanul solicită și cere ca rugămințile sale în numele Companiei („*Devlet-i Âliyye Karadeniz ve Tuna Railway Kumpanyası* / Compania Statului otoman de Căi Ferate Dunăre-Marea Neagră”) să fie auzite și onorate, dacă nu vor fi auzite și onorate, Statul otoman (*Devlet-Âliyye*) nu va fi onorat. Odată cu delegarea din partea noastră, a Sultanului, a înalt funcționarului public, se va cauza

⁴ A se vedea Constantin Ardeleanu, „Efectele construirii căii ferate Cernavodă-Constanța asupra navigației dunărene” (1859–1860), publicată în *Analele Universității Ovidius*, seria Istorie, vol. 3, 2006, p. 45 „Cu o investiție de 200 000 lire sterline pentru construirea căii ferate și amenajarea portului Cernavodă și 100.000 lire sterline pentru amenajarea portului Constanța...”, ceea ce nu corespunde cu investiția prezentată în documentul original aflat la BOA, Istanbul.

uluitorul progres la construirea căii ferate. Delegarea funcționarului public permite timp de un an executarea tuturor ordinelor noastre în onoarea și numele guvernului și statului nostru, precum și a națiunii noastre (BOA, İ.MMS, 20-863.1, Ha. 22-2-1277 / 1, Ağustos / august, 1860 „*Makam-ı ulya-yı cenab-ı kaymakamiye 1 Ağustos 1860 tarihiyle müverrihen Köstence demiryolu kumpanyası direktörü tarafından takdim kılınan arizanın tercümesidir. Köstence demiryolunun bu kere reşide-i hitam olmasıyla irade-i seniye cenab-ı padişahi müteallik buyrulduğu halde resm-i küşadı şehri eylülde icra kılınacağından işbu resmin mah-ı mezkurda icrası muvafık-ı irade-i seniye cenab-ı mülukane olub olmayacağı ve memalik-i mahrusa-i şahanede reşide-i hitam olan birinci demiryolun icra kılınacak resm-i küşadını bizzat teşrif-e rağbet celile-i cenab-ı şehriyari sezaver buyrulub buyrulmayacağı hususlarında huzur-u (hasarlı belge) hazret-i padişahiye arz ve istizanına ibtidali himem-i aliye-yi cenab-ı asafilerini kumpanya namına olarak rica ve niyaz eder ve kumpanya hakkında sermaye-i fahr ve mübahat olacak olan teşrif-i ali-yi cenab-ı padişahi şeref vukubulamayacağı takdirde taraf-ı eşref-i mülkaneden bir memurun irsaliyle resm-i mezkurun devlet ve milletin inzarında şan-ı aliye ciban surette icra kılınmasına müsaade-i seniye erzan buyrulacağını memul eylerim işbu resm-i küşadın memalik-i mahrusa-i şahanede demiryolların terakki-i itibarını mucip olacağından kumpanyanın buna her suretle (hasarlı belge) vermek aksa-yı emel ve arzusu olduğunun ve memuriyet-i bab-ı aliyyede resm-i mezkurda hazır bulunmak üzere davete icabet edebilecek zevatın esamisini mübeyyin bir kıta defterin tanzim ettirilmesine himem-i aliye-i cenab-ı vekaletpenahilerinin (hasarlı belge) buyrulması ricasında bulunduğumun beyanı arz-ı ubudiyete vesile ittihat kılınmıştır”*. Linia ferată Köstence–Boğazköy, care în momentul finalizării nu avea niciun canal de legătură cu restul Europei, a intrat în funcțiune la 4 octombrie 1860 sub denumirea de „Tuna-Karadeniz Şimendüferi / Calea ferată Dunăre-Marea Neagră”. Între timp, aceeași companie a extins construcția gării feroviare cu portul maritim Constanța, a construit un far și aproape 400 de clădiri de casă (Câvid, Ha.1324 / 1908).

*PATRIMONIUL OTOMAN ÎN ROMÂNIA – CALEA FERATĂ KÖSTENCE–BOĞAZKÖY
(CONSTANȚA–CERNAVODĂ)*

În conformitate cu Tratatul de la Berlin (1878) semnat după războiul ruso-turc din 1877–1878, statul otoman și-a păstrat toate drepturile asupra căilor ferate din zona europeană / *Rumeli*. În conformitate cu același acord, s-a decis integrarea căilor ferate din zona europeană / *Rumeli* cu liniile ferate din Europa centrală și de vest. În acest cadru, s-au pus bazele companiei de construcții feroviare „*Rumeli Demiryolları Hutût-ı İltisâkıyyesi*”, care a fost constituită prin acțiunea comună a Băncii Otomane și a băncii *Comptoir d’Escompte de Paris*; s-a trecut astfel la efectuarea construcției liniilor de cale ferată de conectare cu Europa centrală și de vest. Compania urma să construiască linia de cale ferată cu o lungime de 46 de kilometri de la Belova la Vakarel, la granița bulgară și linia ferată de 85 de

kilometri lungime de la Skopje (Macedonia) la Ivronia, granița cu Serbia. Celebrul tren „Orient Express” a fost primul tren care, după finalizarea construcției, a făcut legătura feroviară Istanbul-Viena, a pornit din gara Sirkeci, Istanbul pe 12 august 1888. Astfel, ideea de a conecta pe calea ferată Statul otoman cu Europa centrală și de vest, una dintre cele mai mari ambiții ale Sultanilor din perioada *Tanzimat* / perioada Reformelor, s-a concretizat 33 de ani mai târziu (Engin, 2002).

Semnarea Tratatului de la Berlin a adus României întregul teritoriu al Dobrogei, dar și portul maritim Constanța. Linia de cale ferată Constanța-Cernavodă, pentru suma de 1 650 000 franci, a trecut în patrimoniul guvernului român în decembrie 1882 (BOA, Y.MTV. 4 / 4, Ha. 7 receb 97 / 15 haziran / iunie, 1880: „*Köstence demiryolu, Berlin ahidnamesi hükümlerine göre Romanya hükümetine devredilmiştir. Bu yol, hisse senetlerinden Hazine-yi hassa-i şahanenin malik olduğu isticar edildiği 100 kadar hisselerin beherine 11.5 liradan toplam 1150 lira verilmesiyle (hasarlı belge) George Avaraco tarafından verilmeyüb leffen takdim kılınan Fransızca varakada beyan olunmaktan naşi tahkikat-ı kuyudiyeye ledülibtidar Köstenceden Boğazköyüne kadar yapılması musammim olan demiryolu kumpanyası hisselerinden 100 hisse (hasarlı belge) erzan buyrulduğu 74 senesi birinci evasıtında makam-ı celil-i kerimlerinden bittezkire-yi aliye-yi hazineyi hassa-yı şahaneye tebliğ ve beyan olduğu münfehim olmuş ise de iştır edilen senedat hazineyi hassada bulunamayıp bunların mabeyn-i hümayun cenab-ı mülukane canibi alisinde bulunması mahut olmasına ve suret-i istidaya nazaran emr ü ferman hümayun cenab-ıhilafetpenahi her ne vecihle şerefnuh buyrulur ise mantuk-u münifine Tevfik hareket olunacağı maruzdur. Her halde emr ü ferman hazret-i menleülemirindir*”). După o scurtă perioadă de timp, portul dunărean Cernavodă a fost îmbogățit cu un pod, asigurându-se astfel legătura între cele două maluri ale Dunării, dar în același timp stabilindu-se legătura cu liniile feroviare central-vest europene. În prezent, această cale ferată este ultima ramură a liniei feroviare ce unește Budapesta–Varșovia–București–Constanța (Câvid, Ha.1324 / 1908).

După Războaiele Balcanice (1912–1913) și Primul Război Mondial, odată cu formarea noilor state desprinse din Statul otoman și pierderea teritoriilor din zona europeană, lungimea căilor ferate otomane din zona europeană a Statului a scăzut la 337 de kilometri. Conform granițelor stabilite în urma Tratatului de pace de la Lausanne, 33 de kilometri din lungimea liniei feroviare dintre Istanbul și Edirne au rămas pe teritoriul Greciei. În urma contractului semnat cu compania care administra Căile ferate Rumeli, acestea au fost naționalizate în schimbul a 6 milioane de lire turcești, la data de 25 decembrie 1936. Datoriile statului otoman către compania ce administra Căile ferate Rumeli au continuat să fie achitate până în anul 1954 (Engin, 2002).

Construcția liniei de cale ferată Constanța–Cernavodă trebuie evaluată în cadrul oglindirii patrimoniale a Statului otoman cedat României în domeniul lucrărilor publice. Pe lângă toate acestea, linia ferată Constanța–Cernavodă, în

afară de progresul economic adus în dezvoltarea portului maritim Constanța și a împrejurimilor sale, are o importanță covârșitoare în istoria socială a zonei. De îndată ce această linie ferată a fost finalizată, a fost folosită pentru transportul refugiaților musulmani, ce au ajuns în zonă în urma refugiului din teritoriile ocupate de Rusia țaristă. Prin urmare, această linie de cale ferată a asistat și la cele mai mari drame sociale din istoria modernă a Europei.

III. UTILIZAREA CĂII FERATE ȘI ROLUL EI ÎN TRANSPORTUL REFUGIAȚILOR CRIMEENI ȘI CAUCAZIENI

REFUGIAȚII CRIMEENI ȘI CAUCAZIENI

În secolul al XIX-lea și începutul secolului al XX-lea, milioane de refugiați musulmani au sosit în teritoriile Statului otoman. Majoritatea refugiaților au venit din Balcani, din Crimeea și din zona caucaziană. Stabilirea de noi state independente cu o densă populație musulmană, alături de pierderile de teritoriu suferite de statul otoman în zona balcanică, au provocat conflicte militare, în urma cărora populația musulmană a fost îndepărtată cu forța din zonele de reședință. În Crimeea și zona caucaziană, care trecuseră sub dominarea Rusiei țariste, s-au produs mari fluxuri de populație care se refugia, cel mai adesea dislocată cu forța. În 1783, la scurt timp după anexarea Crimeii de către Rusia țaristă, aproximativ o treime din populația musulmană a trebuit să părăsească peninsula și o semnificativă parte din acești refugiați a luat calea Statului otoman. Războiul din Crimeea (1853–1856) a creat un adevărat cutremur demografic în regiune. La sfârșitul acestui război, 200 000 de musulmani din Crimeea au părăsit regiunea, îndreptându-se către teritoriile statului otoman. În plus, după război, oficialii locali ruși au început exilarea musulmanilor în interiorul Rusiei. Aceste politici sociale venite din partea Rusiei țariste au produs refugiarea multor musulmani crimeeni – tătari și nogai – care au părăsit peninsula pentru a se stabili în zonele cu siguranță militară ale Statului otoman. Între timp, armata rusă a implementat și politica de „epurare” (*oçişçeniye*) în zona Caucazul de Nord între 1859–1864, în scopul de a curăța regiunea de populația musulmană (Meyer, 2021).

În 1864 a început exodul în masă al populației caucaziene, când, după ani în șir de conflicte între rezistența caucazienilor și armata țaristă, și odată încheiate războaiele de rezistență ale cerchezilor, a început refugiul populației musulmane ce s-a îndreptat către Balcani, mai departe, spre Anatolia și Orientul Mijlociu (Erşan, 2011, p. 391). Armata rusă a expulzat cu forța peste o jumătate de milion de musulmani, majoritatea ceceni și cerchezi. În timp ce aproape 100 000 de persoane s-au stabilit în regiunea Kuban din Rusia, mult mai mulți musulmani – estimările sunt cuprinse între 400 000 și peste un milion de refugiați – au ales să se îndrepte spre granița otomană. La aceștia se adaugă numărul musulmanilor care au murit pe

drum, măsurat în sute de mii de oameni – în mare parte din cauza foamei, expunerii la pericolele războiului și la boli (Meyer, 2021).

Muhacirin Komisyonu (Comisia pentru refugiați) a fost înființată pentru a ține refugiații cât mai departe de capitală, *Dersaadet* (Istanbul). Organizarea valurilor de refugiați sosiți din Crimeea, Balcani și zona caucaziană a fost administrată de primăria orașului Istanbul până în anul 1859. Pe măsură ce numărul refugiaților a devenit din ce în ce mai mare, s-a hotărât că Primăria orașului este depășită de numărul mare de solicitări și s-a decis înființarea unei comisii pentru refugiați care să se ocupe de organizarea tuturor problemelor și solicitărilor venite din partea refugiaților. Guvernatorul provinciei Trabzon, *Hafız Paşa*, a fost numit șeful comisiei pentru refugiați care urma să fie constituită, iar în data de 5 ianuarie 1860 a fost luată în considerare propunerea de înființare a unei comisii pentru refugiați, *Muhacirin Komisyonu* (Comisia pentru refugiați). Comisia pentru refugiați, care a fost fundamentată la Istanbul, a fost înființată împreună cu organizațiile anatoliene, organizațiile din Varna și Constanța, pentru așezarea în teritoriu a refugiaților (Erşan, 2011, p. 392).

Capitala Istanbul fusese sufocată de refugiați, ca urmare aceștia au fost direcționați către regiunile Statului otoman slab populate, unde era nevoie de creștere demografică, dezvoltarea agriculturii și înfiriparea industriei locale. Refugiații, care s-au stabilit în așezări rurale, au primit din partea guvernului otoman aproximativ 100 de acri de teren de familie, iar în unele cazuri, au fost scutiți de serviciul militar. Deși Comisia pentru refugiați a funcționat pe o perioadă relativ scurtă, au existat și alte instituții similare care să-i înlocuiască atribuțiile. Această abordare a stabilirii populației musulmane în zone defavorizate a fost o caracteristică în politica demografică otomană, ce s-a perpetuat până în ultimele zile ale existenței Statului otoman (Meyer, 2021, p. 25). Pentru relocarea refugiaților, colonelul Nusret Bey a fost trimis în zona Rumeli ca reprezentant al Comisia pentru refugiați. Nusret Bey a fost răspunzător cu transportul și instalarea refugiaților, dar și cu construirea de noi drumuri pentru a facilita transportul refugiaților. De asemenea, a construit un spital în orașul Mecidiye (Medgidia) pentru a asigura asistența medicală necesară noilor refugiați.

*CALEA FERATĂ KÖSTENCE–BOĞAZKÖY (CONSTANȚA–CERNAVODĂ)
ȘI ROLUL ÎN TRANSPORTUL REFUGIAȚILOR*

Statul otoman a decis ca o mare parte din refugiații care au sosit din Crimeea și zona caucaziană să fie stabiliți în provincia Vidin, în conformitate cu planul de instalare deja pregătit. O parte dintre refugiați a fost transportată pe calea apei, pe Dunăre, iar pentru o parte s-a urmat calea continentală, pe linia de cale ferată Constanța–Cernavodă, după cum stă mărturie și corespondența transmisă în data de *Ha.25 zilhicce 1280 /1, Haziran / iunie, 1864*, de către guvernatorul orașului Trabzon către guvernatorul portului Varna, BOA,

A_}MKT_MHM__00302_00068_003_001, *Ha.25 zilhicce 1280 / 1 haziran / iunie, 1864*: „*Trabzon Eyaleti Valiliğine ve Canik Sancağı Mutasarrıflığına ve Varna Kaymakamlığına Muhacirinin Temüryol Boğazköyüne ve oradan dahi işlemlerle Vidine nakli bilvücu suhulet ve mesarifçede mucib olacağı beyanıyla badezin Varnaya nüfus-u muhacirenin gönderilmeyerek doğruca Köstenceye sevk ve nakilleri lazım geleceği Varna Kaymakamlığından bitelgraf ifade olunmuş ve bu suret münasip olarak mukaddemce dahi olunmuş olmağla keyfiyetin muhacir nakline memur sefayin kuyudatlarına himmet şifre. İfadesine dair 25 zilhicce 80 tarihinde keşide olunan telgrafnameleri malum olmuş ve suret-i muvafık olarak Trabzon valisi Canik Sancağı mutasarrıflığına bildirilen beyanıyla şifre*”. În acest fel, 15 000 de persoane au fost transportate de la Constanța, Medgidia și Brăila (Ibrail) la Vidin, până în data de 19 noiembrie 1860. Odată cu sosirea lui Nusret Bey, funcționar delegat din partea Statului otoman în zonă, o parte semnificativă a refugiaților caucazieni a fost instalată la sud de Dunăre, de-a lungul liniei care unește Tulcea de Vidin, așa cum arată corespondența transmisă în numele guvernului otoman către guvernatorul orașului Varna: BOA A_}MKT_MHM, 302.68.1.1., *Ha.26, Zilhicce, 1280 / 2, haziran/iunie, 1864*, „*Makam-ı Ali-yi Hazret-i Sadaret-i Uzma, Çerkes muhacirleri demiryolu ile Boğazköyü'ne Varna'dan şileplerle Vidin'e gönderilmesi kolay ve masrafça menfaatli olarak ve şimdiye kadar Varna'ya gelen muhacirin enva-yı salabet ve masrafla Köstence'ye nakil ile fakat 300 nüfus kadar iken şimdi yine bir yelken sefinesiyle 1200 nüfus gelip Köstence'ye gidemediğinden bundan böyle muhacir taşıyacak gemilerin doğruca Köstenceye götürmelerinin Trabzon ve havalisinde bulunan sahil memurlarına ferman buyrulması babında, 25 Zilhicce 80, Kaimakam-ı Liva-yı Varna Arif Mustafa*”. Au fost populate, în mod special, așezările İslimiye, Yanbolu, Aydos, Karınabad, Asyolu, și Bergos din împrejuriile orașului Varna.

Însă marele flux al refugiaților a avut loc între anii 1863–1864. În 1864, guvernul otoman a numit portul Constanța „port central”, acesta fiind așezarea portuară în care soseau toți refugiații care ajungeau pe calea apei în această regiune, după cum se vede din corespondența cu Ministerul de Finanțe, BOA, A_}MKT_MHM__00340_00084_001_001, *Ha.19.Sefer. 1282 / 19, Temmuz / iulie, 1865*, „*Maliye Nezaret-i Celilesine, Köstence Temüryolu kumpanyasının muhacirin masarif-i nakliyesinden dolayı matlub olan mebaliğin tesviyesini havi Mösyö Goraçino tarafından ita olunan mektub-u melfufla beraber irsal kılınmış ve bu babda Tuna Vilayetinden tahrirat 19 Safer 82 tarihinde bittezkir savb-ı valalarına gönderildiği mukayyid olub bunun sürat-i tesviyesi taleb ve tekid edilmekte bulunmuş birleştirilerek hemen iktizasının icra kılınmak menuf*”. Portul Constanța a fost centrul de primire pentru refugiații caucazieni și pentru că facilita transportul refugiaților sosiți în porturile de pe țărmul sudic al Mării Negre, precum Trabzon sau Sinop. Constanța era legătura dintre transportul pe calea apei și cel pe calea ferată, care ducea la Cernavodă și la zona continentală a Dobrogei. Mulți refugiați crimeeni și caucazieni cereau restabilirea alături de familiile aflate în Dobrogea și

pentru că nu se putuseră adapta la condițiile climatice din zona sudică a Mării Negre (Ismail, 2017). Pe de altă parte, debarcaderul de la Burgaz a fost pregătit pentru a stabili legătura cu așezările Yanbolu, İslimiye și Edirne. Ca și în cazul anterior al refugiaților de tătari crimeeni, guvernul otoman a transferat refugiații caucazieni spre așezările din zona continentală a Dobrogei.

Deși există dovezi ale refugiilor anterioare, încă din 1858, fluxul de refugiați la scară largă – exodul propriu-zis – începe cu menționarea celor aproximativ 30 000 de familii care s-au îndreptat către teritoriile Statului otoman. În acest stadiu, este posibil ca „circasienii” care se presupune că au ajuns în teritoriile Statului otoman să fi fost în mare parte tătari nogay, adesea confundați cu vecinii lor circasieni care locuiau de ambele părți ale râului Kuban și care probabil că în cele mai multe cazuri s-au refugiat împreună. Din păcate, cercetările asupra perioade anterioare lipsesc, majoritatea istoricilor concentrându-se asupra perioadei 1862–1864, când deportările oficiale au fost sancționate și când refugierea populației circasiene către Statul otoman a crescut brusc, devenind deosebit de numeroasă⁵.

Astfel, la sfârșitul anilor 1850 și începutul anilor 1860, otomanii s-au confruntat cu nevoia de soluționare a problemei refugiaților crimeeni și cerchezi. În perioada 1861–1865, după cum demonstrează și documentele aflate la BOA, Statul otoman a stabilit un mare număr de refugiați caucazieni în orașul Cernavodă și în împrejurimile sale. Același lucru este menționat și pe site-ul oficial al Primăriei orașului Cernavodă, fără a se preciza sursa oficială pentru această mențiune referitoare la refugiații caucazieni „1861–1865: Zona orașului Cernavodă este colonizată de către otomani cu cerchezi veniți din Rusia”⁶. În această perioadă, deși se pare că Statul otoman nu a luat în considerare efectele demografice și economice ale stabilirii noilor refugiați sau ale metodelor de desfășurare al acestui proces, la capătul acestei acțiuni otomanii au acumulat o semnificativă experiență în stabilirea refugiaților musulmani sosiți din Rusia țaristă (Pinson, 1972).

IV. CONCLUZII

Populația regiunii Dobrogea, cuprinsă între granițele României două treimi și Bulgariei o treime, era formată, în perioada otomană, în cea mai mare parte din musulmani turci. Din acest motiv, majoritatea toponimelor din regiune erau în limba turcă. Deși denumirea multor așezări s-a schimbat, orașe precum *Babadag* (Babadag) și *Mecidiye* (Medgidia) poartă în continuare vechea denumire, ca

⁵ Vezi și „Circassian World A forgotten genocide?”, Stephen D. Shenfield, la adresa: https://www.circassianworld.com/pdf/A_Forgotten_Genocide.pdf.

⁶ A se vedea site-ul Primăriei Cernavodă, la adresa: <http://www.primaria-cernavoda.ro/Machete/Macheta2.aspx?machetaID=2&paginaID=322&detaliuID=1012&lang=en> (accesat la 23 noiembrie 2021).

majoritatea patrimoniului otoman din România actuală. Pentru o mai bună înțelegere a moștenirii otomane din Dobrogea este suficient să enumerăm edificiile din cele mai importante orașe construite în perioada otomană din zonă, în prezent România. Una dintre moștenirile otomane din zonă este linia de cale ferată Constanța-Cernavodă. Constanța este orașul care poate fi numit al doilea „Constantinopol” cucerit de otomani. Orașul Istanbul a fost numit Constantinopol după împăratul roman Constantin I, în timp ce orașul Constanța a fost numit după împăratul Constantin al-II-lea. Constanța a fost cucerită și stabilită ca așezare musulmană de către otomani în anul 1419, iar denumirea sa a fost schimbată în *Köstence*: „*Osmanlı'nın fethettiği ikinci «Konstantiniyye» diyebileceğimiz bir şehirdir Köstence. Çünkü İstanbul, Roma İmparatoru I. Konstantinos'a izafeten Konstantiniyye diye anılırken, Köstence de İmparator II. Konstantinus'a izafeten «Constanta» olarak adlandırılmıştı. 1419'da fethedilip Müslüman iskânına açıldı ve ismi Köstence olarak değiştirildi*”⁷. Deși a fost frecvent distrus în timpul numeroaselor războaie ruso-otomane, orașul a căpătat o importanță deosebită după anii 1860, ca urmare a intrării în funcțiune a căii ferate Constanța-Cernavodă.

BIBLIOGRAFIE

1. Akyıldız, A. (2000). *Bir Teknolojik Transferin Değişim Boyutu: Köstence Demiryolu Örneği / Dimensiunea schimbării unui transfer tehnologic: Exemplul calea ferată Constanța*, *The Journal of Ottoman Studies / Osmanlı Araştırmaları*, 20 (20), p. 313–327.
2. Barkley C.H. (1876). *Between the Danube and the Black Sea or Five Years in Bulgaria* (Între Dunăre și Marea Neagră sau Cinci ani în Bulgaria). London: printed by Spottiswoode and Co.
3. BOA, A }MKT_MHM. 143 / 67, Ha. 15.03.1275/1858–59.
4. BOA, A }MKT_MHM_00302_00068_003_001, Ha. 25 zilhicce 1280/1 haziran/iunie, 1864.
5. BOA, A }MKT_MHM, 302.68.1.1., Ha.26, Zilhicce, 1280/2, haziran/iunie, 1864.
6. BOA, A }MKT_MHM_00340_00084_001_001, Ha. 19. Sefer. 1282/19, Temmuz/iulie, 1865.
7. BOA, İ.MMS. (*İrade Meclis-i Mahsus / Hotărâri Speciale ale Guvernului*) 10/410, Ha. 14.10.1273/07, Haziran / iunie, 1857.
8. BOA, İ.MMS. (*İrade Meclis-i Mahsus / Hotărâri Speciale ale Guvernului*) 20–863.1, Ha. 22-2-1277/1, Ağustos/august, 1860.
9. BOA, Y.MTV. (*Mütenevvi Maruzat / Corespondență diversă*). 4 / 4, Ha. 7 receb 97 / 15 haziran / iunie, 1880.
10. Boioglu, A. (2013, 23, octombrie). Constanța, orașul celor patru gări. Cum a transformat calea ferată un sat de păstori, într-un oraș-port și o stațiune de succes. Adevărul. Accesat la 06 martie 2021 https://adevarul.ro/locale/constantina/constantina-calea-ferata-1_5267269fc7b855ff566b6e73/index.html.
11. Căvid, M. (Ha.1324 / 1908). *Rumeli Şimendiferleri / Căile ferate din zona Rumeli, Ulüm-i İktisâdiyye ve İçtimâiyye Mecmuası / Revista de Sociologie*, I (1), p. 72–123.
12. Kahya, E. (1988). *Türkiye'de İlk Demiryolları / Primele căi ferate din Turcia, Belleten*, II (202), p. 209–218.
13. Engin, V. (2002). „Rumeli Demiryolu” / Căile ferate din zona Rumeli. In *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi / Enciclopedia Islamică*. (p. 236–237).

⁷ Potrivit știrilor în limba turcă, a se vedea revista *Yedikuta dergisi*.

14. Erşan, M. (2011). „Balkanlar’da Kafkas Göçleri / Migrațiile caucaziene în Balcani”. In ”Balkanlar’da İslam Medeniyeti Uluslararası Üçüncü Sempozyum Tebliğleri / Lucrările celui de-al treilea simpozion internațional asupra civilizației islamice din Balcani”. Edited by *İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi / Centrul de cercetare a istoriei, artei și culturii islamice (IRCICA)*. (p. 391–402).
15. Ismail, N. (2017). *Balkan Turks The Crimean Tatars of Dobruja*. București: Editura Prouniversitaria.
16. Kütükoğlu S.M. (1974). *Osmanlı-İngiliz İktisâdî Münasebetleri / Relații economice anglo-otoman*, Cilt / vol. 1. Istanbul: Istanbul Universi Edebiyat Fakültesi.
17. Meyer, H.J. (2021). *İmparatorluklar Arası Türkler (1856–1914) / Turks Across Empires. Marketing Muslim Identity in the Russian–Ottoman Borderlands, 1856–1914*. Istanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
18. Osmanlı mirası romanyada / moștenirea otomană în românia. Yedikita dergisi / revista Yedikita. Accesat la 15 martie 2021. Disponibil la adresa: <https://yedikita.com.tr/osmanli-mirasi-romanyada/>
19. Pinson, M. (1972). *Ottoman Colonization of the Circassians in Rumeli after the Crimean War / Colonizarea otomană a circasienilor în Rumeli după războiul din Crimeea, Etudes Balkaniques*, 3, p. 71–85.
20. Istoria orașului Cernavodă, articol online pe site-ul Primăriei Cernavodă, accesat la 12 martie 2021. Disponibil la adresa: <http://www.primaria-cernavoda.ro/Machete/Macheta2.aspx?machetaID=2&paginaID=314&detaliuID=987&lang=ro>.
21. Shenfield, D.S. (2006). *The Ciracsians-A Forgotten Genocide?*. Disponibil la adresa: https://www.circassianworld.com/pdf/A_Forgotten_Genocide.pdf.
22. *Son Posta Gazetesi / Ziarul Ultima Poștă*. (1938, p. 29 *Birincikanun / Aralık*, decembrie).
23. Stephenson, MacD. (1859). *Railways in Turkey. Remarks upon the Prcaticability and Advantage of Railway Communication in European and Asiatic Turkey* (Căile ferate din Turcia. Observații privind practicabilitatea și avantajul comunicării feroviare în Turcia europeană și asiatică). London: published by John Weale.
24. Uzun İ.T. & El Abidin Z.M. (2017). *Hicaz Demiryolu Genel Müdürlük Binası / „Hicâz Demiryolu Müdiriyyet-i Umûmiyyesi Binası Projesi” Özgün Çizimleri Üzerinden Bir Okuma (A Study of the Original Drawings of the Hejaz Railway Headquarters Building)*, *Megaron Mimarlık Fakültesin Dergisi / Megaron / Revista științifică a Facultății de Arhitectură*, 12 (4), p. 572–588.
25. Yıldırım, İ. (2002) *Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış / O privire de ansamblu asupra politicii feroviare otomane, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi / Revista de Științe Sociale a Universității Fırat*, 12 (1), p. 311–324.
26. Adrian Boioglu (2013). Constanța, orașul celor patru gări. Cum a transformat calea ferată un sat de păstori, într-un oraș-port și o stațiune de succes, la adresa: https://adevarul.ro/locale/constanta/constanta-calea-ferata-1_5267269fc7b855ff566b6e73/index.html, accesat la 23 iulie 2021.