

ORTA BALKANLARDA YEREL TİCARET: XIX. YÜZYILIN
ORTALARINDA DUBNİCE EMTİA GÜMRÜĞÜ*

Faruk DOĞAN**

Öz

Dupnice Emtia Gümrüğü Rumeli’de orta kol üzerinde tesis edilmiş olan küçük bir kara gümrüğüdür. Bulunduğu konum özellikle Serez-Belgrad yolu üzerinde yürütülmekte olan pamuk ticareti açısından önemli olmuştur. Bu itibarla on sekizinci yüzyılda söz konusu ticareti geliştirmek ve güvenliğini sağlamak için kurulmuş olduğu söylenebilir. On dokuzuncu yüzyılın başında ortaya çıkan Sırp isyanları neticesinde Niş gümrüğünün buraya taşınması ile daha da önemli hale gelmiş olan gümrük, kadim kara gümrüklerinden sayılarak 1868 tarihine kadar varlığını sürdürmüştür.

Muhdes gümrüklerin kaldırılması ile Dupnice halkı büyük ekonomik sıkıntıya girerken gümrük de daha çok yerel ürünlerin ticaretinin yapıldığı bir özellik kazanmıştır. Belgelerdeki ifadeyle gümrüğün gelirleri yörede üretilen meyve ve sebze ticaretinden ibaret hale gelmiştir. İncelediğimiz dönemde gümrükte işlem yapan tüccarların % 27’ni Müslümanlar, % 59’nu gayrimüslimler, % 8’ni de Rus’lar teşkil etmiştir. Rus tüccarların en önemli ticaret malı pamuk ve pamuk ürünleri olmuştur. Gümrük gelirlerinin üçte biri Rus tüccarların yaptığı bu ticareten elde edilmiştir.

Anahtar Kelimeler Balkan, Belgrad, Dubnice Emtia Gümrüğü, Gümrük, Pamuk, Ticaret.

REGIONAL COMMERCE IN CENTRAL BALKANS IN THE MID-NINETEENTH
CENTURY: DUPNİCA CUSTOMS OF GOODS

Abstract

Many religious, social, economic and cultural works such as mosque, small mosque, seminary school, soup kitchen, convent, caravansary, public bath and tomb were constructed in the city of Tokat during the Danismendid, Seljukid and Ottoman periods since XIIth century. This matter have been confirming by archival documents and historical works from the old periods. The rich social and economic potential of Tokat with its position on east-west and south-north roads, its warm climate and fertile agricultural lands provided with an important contribution to being constructed of these works. As throughout the Ottoman Empire, these

* Bu makale 6-8 Ekim 2016 tarihinde Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesinde organize edilen Uluslararası Balkan Tarihi ve Kültürü Sempozyumuna sunulan bildirinin genişletilmiş halidir.

** Yard.Doç.Dr.,Kırklareli Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, faruk.dogan@hotmail.com.

religious, social, economic and cultural works built in Tokat have continued their existences with the help of waqfs revenues.

In this study, it will be dealt with only the waqf of Gulbahar Hatun's Mosque from among the rich waqfs works existing in Tokat during the Ottoman period as an example study. Although there exist some studies on the waqf of Gulbahar Hatun's Mosque, these do not examine the waqf revenues of this mosque from its beginning to today. This mosque is the only work of a sultan wife in the city-centre of Tokat. Today its waqfs revenues does not exist but it still continues its function. The sources of the study are the archival documents from that period and related research studies. The study aims to examine the waqf of Gulbahar Hatun's Mosque as a whole and contribute to the social and economic history of Tokat.

Key Words: Balkan, Belgrade, Dubnica Customs of Goods, Customs, Cotton, Trade.

Osmanlı Gümrük Sistemi

İlkel ve basit şekliyle M.Ö. 2000 yıllarına kadar giden gümrük uygulaması, devletlerarası ticarete sınır geçişlerinde malların kontrol edildiği yer olup bu geçiş sırasında alınan vergilere "gümrük resmi" denmektedir (Ozvar,2005:105). Zikredilen gümrük tarifi büyük ölçüde günümüzdeki devletlerarası ticarî uygulamayı ifade etmektedir. Hâlbuki Sanayi İnkılabı öncesinde bu kavram bölge ve şehir sınırlarını da içine almakta ve bunlara genel olarak dâhilî veya kara gümrükleri adı verilmekteydi. Kara gümrükleri Avrupa'da on dokuzuncu yüzyılın ortalarına kadar devam eden bir süreçte tedricen kaldırılırken Osmanlı Devleti'nde bu gümrükler varlıklarını yirminci yüzyılın başlarına kadar sürdürmüştür.

Osmanlı Devleti'nde gümrükler sahil, kara ve hudut (sınır) gümrükleri olarak üçe ayrılmıştı. Kara gümrükleri genelde iç ticarete konu olan mallara uygulanırken, sahil ve hudut gümrükleri hem iç hem de dış ticaret mallarına uygulanmaktaydı. 1859 tarihli Gümrük Nizamnamesinde Osmanlı gümrükleri; sahil, kara hudut, Tuna Eyaleti Mümtazesi ve kadim kara gümrükleri olarak dört kısma ayrılmıştı (Karataş,2012:214). Klasik dönemde Osmanlı kara gümrükleri imparatorluğun her tarafını saran bir ağ şeklinden çok, iç mübadelenin belirli yoğunluğu aştığı şehirleri merkez kabul eden daireler şeklinde örgütlendiğinden karada her yerde gümrük tesis edilmemişti. İstanbul, İzmir, Selanik, Edirne, Belgrad, Trabzon, Erzurum, Diyarbakir, Halep, Şam, Bağdat gibi şehirler iç gümrük merkezlerinin başında geliyordu (Genç,2000:197). Bunların yanı sıra daha küçük kasaba ve şehirlerde de gerek görüldükçe gümrükler ihdas edilir ve bunlar genellikle yakınındaki büyük gümrüklere bağlanırdı. Bu neviden gümrüklerin 1801 yılında sayısı yüzün üzerindeydi (Kütükoğlu,1996:263). Söz konusu gümrük merkezlerinin yanı sıra çoğunluğu dağlık, ormanlık ve ıssız yerlerde geçit ve

konaklama emniyetini sağlamak üzere kurulmuş olan “Bâc”¹ veya derbent² adı verilen merkezler vardı.

Genellikle bir büyük şehirde üslenen gümrük teşkilatı, şehir merkezi ile çevresindeki köyleri ve bazen küçük kasabaları da içine alan bir daire şeklindeydi. Bu daireye giren, çıkan veya transit geçen mallar gümrüğe tabi tutulurdu. Gümrük dairesine giren ticarî eşyadan amediyye, çıkanlardan reftiyye ve satılmadan transit giden eşyalardan ise müruriyye adı verilen vergiler tahsil edilirdi. Tüccarın vergilendirilme kıstası malın cinsi değil malı satan tüccarın dini ve tabiiyetiydi. Buna göre klasik dönemde Müslümanlar %3, Osmanlı tebaası olan zımmî gayrimüslimler %4 ve harbî adı verilen yabancı devletlerin vatandaşları %5 gümrük resmi öderlerdi³. Zamanla Osmanlı Devleti ile kapitülasyon antlaşmaları yapan devletlerin vatandaşları ahitname hükümlerine tabi olmaya başlayarak daha düşük gümrük vergileri ödeme imkânını elde ettiler. Özellikle on sekizinci yüzyılın ikinci yarısından itibaren hemen bütün Avrupa devletleri ile özel gümrük tarifelerini içeren antlaşmalar yapıldı. Önceleri ad volarem yani malın kıymeti üzerinden alınan gümrük vergisi daha sonraları gümrük memurları ile tüccarlar arasındaki çeşitli problem ve uyuşmazlıklar nedeniyle spesifik tarifeler üzerinden alınmaya başlandı. Bunun anlamı malın balya, denk, kantar, yük veya okka üzerinden hesap edilmesi demektir. Bâc olarak tesis edilen merkezlerde ise yük ve benzeri miktar birimi başına alınacak akçe değerlerini ihtiva eden spesifik tarifeler geçerliydi.

Gümrük resmini ödeyerek herhangi bir gümrükten geçen kişiye söz konusu vergiyi ödediğine dair “eda tezkiresi” verilir, böylece başka bir gümrüğe geldiğinde bu belgeyi göstererek tekrar gümrük vergisi ödemezdi. Fakat buna rağmen nizama aykırı hareketler de olmuyor değildi. Tüccarların en sık başvurduğu yöntem gümrük merkezlerinden geçmemek veya sahil gümrüklerine gittiğini beyan ederek gümrük bulunmayan yollara sapmaktır. Bu durumun önlenmesi için gümrük merkezlerinin yeni yeni kasaba ve şehirlere yaygınlaştırılması ekseriya gerekli oluyordu. Nihayetinde 1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması ile sadece ihracattan alınması öngörülmüş

¹ Osmanlılarda bâc genel olarak vergi anlamında kullanılmaktadır. Bu anlamda gümrük resminin adı bâc-ı büzürgtür. Bu vergiye konu olan mallar pazarda satılırken ayrıca damga (bâc) vergisine de tabi tutulmuştur. Bâc hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. Celal Yeniçeri, “Bâc”, *DİA*, C.4, s. 411-413. Bâc kavramının on altıncı yüzyılda Orta Tuna bölgesindeki kullanımları için bkz. Nenad Moacanin, “Bâc and Gümrük on The Middle Danube, 1540-1614: Terminological Elucidations”, *CIEPO Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Araştırmaları Uluslararası Komitesi (Bildiriler)*, TTK Yayınları, Ankara 1994, s. 463-467.

² Bir yerin derbent olması için, oranın yolların kavşak noktasında ve merkezi bir durumda olması lazımdır. Bundan daha önemlisi o yerin “mahuf” ve “muhatara” olan, “kutta-i tarik” ve “haramî” den hali olmayan yerler olması gerekirdi. Daha geniş bilgi için bkz. (Orhonlu,1990).

³1590’larda bu oranlar bazı iktisadî mülahazalarla birer puan artırılmıştı. (Genç,2000:199).

olan %12 oranındaki gümrük vergisinin 1840 yılından itibaren iç gümrüklerde de uygulanmaya konulması ile iç gümrük merkezleri hemen hemen bütün şehirlere yaygınlaştırılmış oldu (Genç,2000:202).

Tanzimat'tan sonra muhdes (sonradan kurulan) kara gümrükleri Mayıs 1843'te kaldırıldı. Fakat eskiden beri mevcut olduğu için "kadim" adıyla anılanlar varlıklarını devam ettirdiler (BOA, MVL,46/33-lef 6). Ancak bu durum, sahil gümrükleri ve eski kara gümrüklerinin bulunduğu Osmanlı şehirleri ile muhdes gümrüklerin bulunduğu yerler arasında birincilerin aleyhine bir durum ortaya çıkardı. Birincilerin yakınındaki yerlerin mahsul ve mamullerine gümrük resmi ödenirken diğerleri bundan muaf tutuldu. Bu ve buna benzer başka nedenlerden dolayı 13 Mart 1874'e kadar tedricen tütün, enfiye, müskirat ve tuz hariç bütün kara gümrükleri kaldırıldı.

Gümrükler birer mukataa kabul edilerek iltizam veya emanet yöntemi ile idare edilirdi. Diğer mukataalarda olduğu gibi gümrük mukataalarında da tek bir gümrük değil birkaçı bir arada iltizama verilirdi (BOA, A.DVN. NHM,25/73). Tanzimat ile birlikte "her türlü gelirin hazineye girmesi ve tüm giderlerin hazineye karşılanması" ilkesi çerçevesinde 1840'ta yed-i vâhid, iltizam ve ihale usulleri kaldırılmış, vergilerin daha adil ve doğrudan doğruya halkın katılımıyla toplanabilmesi için muhassıllık teşkilatı kurulmuştu (Ortaylı,1974:13). Emanet usulü bu dönemde yeniden uygulanmaya başlandı. Bu çerçevede olmak üzere İstanbul ve çevresi gümrükleri "İstanbul Emtia Gümrüğü Emaneti" adı altında birleştirildi. Yeni düzenlemeye göre gümrükler maaşlı ve yeminli memurlar tarafından sevk ve idare olunacaktı. Toplanan gelirler masraflar çıktıktan sonra hazineye ait olanlar başkente, diğerleri ise mahalli mal sandıklarına teslim edilecekti. Bu yeni düzenlemeler doğrultusunda Samakov'un da içinde bulunduğu İhtiman, İznebolu, Preznik bölgesine Samakov Nazırı Kapucubaşı Reşit Bey, Radomir ve Dupnice bölgesine ise Avlonya eski mütesellimi Hacı Ahmet Ağa memur tayin edildi (Efe,2002:13-14).

Bu idare biçimi uygulamadaki çeşitli aksaklıklardan dolayı iki yıl sonra terkedildi ve tekrar iltizam yöntemine geri dönüldü. 1860' ta büyük merkezlerde gümrük emanetleri kurularak başlarına birer emin tayin edilmesi suretiyle yeniden emanet yöntemi uygulanmaya başlandı. 1870 yılında Emtia Gümrük Emaneti de Rüşumat Emaneti adını aldı.

a.Balkan Coğrafyasında Yol Sistemi ve Ulaşım

Osmanlı gümrük sistemi hakkında verilen bu genel bilgilerden sonra, bu noktada Dupnice'nin de içinde bulunduğu Rumeli kara yolu ağı ile bu yollar üzerinde

kullanılan araçlar konusunda da kısa bir bilgi vermek konunun anlaşılması açısından faydalı olacaktır.

Bilindiği üzere Osmanlı Devleti'nin Avrupa'ya açılan üç ana yol ağı mevcuttu. Bunlar İstanbul- Kırkkilise- Akkirman üzerinden Özi ve Kırım'a giden "sağ kol", İstanbul'u Edirne-Filibe-Sofya-Belgrad-Viyana üzerinden orta Avrupa'ya bağlayan "orta kol" ve İstanbul-Gümölcine- Yenişehir- İzdin- İstefe rotasını izleyen "sol kol" idi (Halaçoğlu,1991:147). Dupnice Kazası da Rumeli'nin "orta kol" olarak adlandırılan ana yoluna çok yakın bir mahalde ve stratejik önemi olan bir kavşak noktasında bulunuyordu. Viyana üzerinden karayolunu kullanarak gelen tüccarların bir kısmı Belgrad, Niş, Sofya, Filibe, Edirne, İstanbul güzergâhını takip ederken bir kısmı da Niş'ten sonra Vidin'e yönelerek Tuna nehri boyunca uzanan Vidin, Niğbolu, Rusçuk, Yerköyü rotasını kullanırlardı (Kütükoğlu,1996:263-268; Elibol,2003). Osmanlılar İstanbul ile Belgrad arasındaki bu ana yola büyük önem vererek bakımını sağlamışlar, hatta yol boyunca ilave yeni yollar da tesis etmişlerdi.

On sekizinci yüzyılın sonlarına doğru Saraybosna tarafından gelen Avusturya tüccarları, büyük bölümü Avusturya egemenliği altındaki Alman topraklarını Balkan Yarımadası'nın güney kesimlerine bağlayan en önemli karayolu durumundaki Belgrad, Niş, Üsküp, Selanik üzerinden Selanik ve Serez ile ticaret bağlantıları kurmaya başlamışlardı. Bu ticarete özellikle Serez'in pamuğu büyüyen Avrupa tekstil sanayisinin en fazla rağbet gösterdiği ürünüydü ve Dubnice Gümrüğü 'de Sofya-Samakov-Serez- Selanik yolu üzerinde önemli bir geçiş noktasında bulunuyordu.

Genel olarak bakıldığında on dokuzuncu yüzyılın son çeyreğine kadar Osmanlı yol sistemi Lütfi Paşa'nın sadareti sırasında kurduğu menzil teşkilatı ile II. Murat devrinde varlığı bilinen derbent teşkilatı etrafında şekillenmişti (Küçükcalay ve Elibol,2003:156).

Rumeli'de var olan kara yollarında ticarî taşımacılık öküz, manda veya atların kullanıldığı yük arabalarıyla gerçekleştirilirdi. Manda ve öküzlerin koşulduğu arabaların taşıma kapasitesi 700-800 okka dolayındaydı. At arabalarında ise koşulan atların sayısına bağlı olarak yük kapasitesi 600 ile 1500 okka arasında değişiyordu. Balkan topraklarından Avusturya tarafına yönelen tüccarların İstanbul, Belgrad, Viyana veya Üsküp, Belgrad, Viyana; ya da Zıştovi, Rusçuk, Bükreş, Braşov, Viyana rotalarından herhangi biri üzerinde ve 10, 20, 30 kadar atın çektiği yük arabalarıyla yaptığı yolculuklar, yaklaşık 6 haftada tamamlanıyordu (Küçükcalay ve Elibol,2003:160).

Trakya bölgesi hariç Balkan topraklarının genelinde deve yerine at, katır, manda veya öküz tercih edilmekteydi. Atların taşıma kapasiteleri 300 kg ile 650 kg arasında değişiyordu. Taşınan yükler ise keten bezi veya yün çuvallardan yapılan

balyalar, örme sepetler veya ahşap sandıklar halinde hayvanlara yüklenirdi. Taşımacılıkla en fazla meşgul olanlar ise Sırbistan'ın doğu kesimlerinde ve dağlık bölgelerde ikamet eden halklardı. Nakliyatta arabaların kullanılması yalnızca düzlük alanlarda ve kısa mesafeli olarak olanaklı idi ve pek az güzergâhla sınırlıydı (Küçükkalay ve Elibol,2003:160). Ayrıca nakliye arabalarının kullanım alanları da o kadar geniş değildi. Mesela bu arabalara Bosna ve Sırbistan'da nadiren rastlanırdı. Zira yük arabalarının daha on altıncı yüzyılda kullanıldığı bilinmesine rağmen nakliyatın yerini alması, ancak on dokuzuncu yüzyıl ortalarında söz konusu olmuştu. Balkanların orta bölgelerinde ise öküz ve mandaların koşulduğu ağır yük arabaları kullanılmaktaydı. Bu vasıtalar yüksek tekerlekli ve genellikle üzeri çıplak ahşap veya kumaşla örtülü nakliye araçları idi. Bunlar hem yük eşyası naklinde, hem de seyahatlerde kullanılırdı (Küçükkalay ve Elibol,2003:160-162).

Yukarıda kısaca özetlemeye çalıştığımız şartlar muvacehesinde Rumeli'nin orta kolu üzerinde bulunan küçük bir kara gümrüğünün yapısını yaklaşık bir yıllık süreyi kapsayan emtia gümrük defterlerine dayanarak ortaya koymaya çalıştık. Bu çerçevede ticarete konu olan malların niteliği, miktarları, tüccar zümrelerinin milliyeti ve bu ticaretteki etkinlikleri, devletin gümrüğe bakışı gibi sorulara cevaplar aranarak bölgedeki yerel ticaretin yapısı bir ölçüde resmedilmeye çalışılmıştır.

b.Dupnice Emtia Gümrüğü ve İdaresi

Dupnice⁴ (Dubnitsa) Struma nehri vadisinde, Sofya'dan Selanik iskelesine giden ana yol üzerinde olup on dokuzuncu yüzyılın sonlarına kadar Köstendil sancağına bağlı bir kaza merkeziydi. Kazanın coğrafi özelliğinden dolayı derbent bir yerleşim yeri olması (BOA,MVL,46/33), İstanbul-Sofya-Niş-Belgrad ana yolunun (orta kol) üzerinde bulunması ve nihayet ticaret yollarının kavşak noktasında bulunması stratejik önemini artıran unsurlardır⁵. Aynı özelliklere sahip hemen yakınındaki Cuma-i Bâlâ (Yukarı Cuma) ile Radomir kazaları da Dupnice gümrüğüne bağlıydı. Özellikle Cuma-i Bâlâ Dupnice kazasının güneyinde nüfusunun hemen tamamı Yörüklerden oluşan bir pazar yeri olarak kurulmuştu⁶.

⁴ Kazanın çeşitli yazarlar tarafından Doboniçe, Dobniçe, Dupnice, Dubnitsa gibi farklı okumaları olduğu görülmektedir. Biz Dupnice adını kullanmayı uygun gördük. (Acaroğlu,2006:302).

⁵Bu husus ile ilgili Meclis-i Vala kararında Serez'in en önemli ihraç ürününün pamuk olduğu, bu ürünün Tuna iskelelerine Dupnice üzerinden gönderildiği ve söz konusu gümrüğün kuruluş gayesinin bu ticareti kolaylaştırmak olduğu ifade edilmişti. (BOA, MVL, 989/1. 11 Za 1280/18 Nisan 1864).

⁶ On sekizinci yüzyılın sonunda Cuma kasabasını gezen Fransa'nın Selanik konsolosu Felix Beajour, kasabanın bir ileri karakol hizmeti veren ve Yörüklerle iskân edilmiş olduğunu belirtir. (Kiel,1993:89; 2012:125).

Dupnice ile ilgili ilk kayıtlar 1445 tarihli bir tahrir defterinde “karye-i Dupnice”, 1480 tarihli bir başka tahrirde ise “nahiye” olarak karşımıza çıkmaktadır. 1516 tarihli mufassal tahrir defterinde ise kaza statüsünde görülmektedir. Kazanın Müslüman nüfusu 1516’da %23, 1550’de %35, 1570’te %43 ve 1883 tarihli Tuna Salnamesi’nde %53 oranında gözükmektedir. 1828 tarihinde kazanın toplam nüfusu 6000 kişiye yakındı (Kiel,1993:115-131). 1847 tarihinde ise kasaba 480’i Müslüman, 250’si Bulgar olmak üzere 730 haneye sahipti (Kiel,1993:125).

Dupnice Gümrüğü kaçakçılığın önlenmesi amacıyla on sekizinci yüzyılda ihdas edilmişti⁷. Bu gümrüğün yukarıda sözünü ettiğimiz bâc veya derbent şeklinde ihdas edilen bir gümrük olduğu anlaşılmaktadır⁸. Tehlikeli yerlerde bulunan büyük ticaret yollarının kavşak noktasında kurulmuş olan müstahkem derbentler de derbentçi adı verilen görevliler bulunurdu. Büyük eşkıya gruplarının gezdiği Balkanlar gibi yerlerde derbentçi olarak ücretli askerler kullanılmıştır. On dokuzuncu yüzyılda Balkanlardaki derbentler bu türdendi (Orhonlu,1974:49,50,69). On sekizinci yüzyılın ikinci çeyreğine kadar Bulgaristan, Sırbistan, Makedonya, Yunanistan ve Arnavutluk’ta bu görevi “mortolos” adlı hizmetliler yerine getirirdi. 1722’de bunlar tasfiye edilerek yerlerine Müslüman reayadan muhafazacı ve bekçi ismiyle yeni bir teşekkül oluşturuldu. Bu uygulamanın yapıldığı yerlerden birisi de Dupnice Kazasıydı (Orhonlu,1974:95,96). Derbent bekçileri ücretli görevliler olup en önemli gelir kaynakları “geçit akçası” veya “derbent rüsûmu” adıyla alınan bir ücretti⁹. Tanzimat ile birlikte derbentler muhassıllar tarafından idare edilmeye ve her derbentin aylık tahsisatı bağlı bulunduğu kaza bütçesinden ödenmeye başlandı (Orhonlu,1974:136,158).

1834’te mülkî teşkilatta yapılan düzenlemeler çerçevesinde Rumeli eyaletlerinde de yeni idare tarzı uygulanmaya başlandı. Bu çerçevede 1839’da Dupnice’nin de bağlı olduğu Niş; Sofya, Samakov ve Köstendil kazalarını da içine alan bir eyalete dönüştürüldü. Bu arada Maliye Nezareti kurularak karışıklık içindeki maliye işlerine düzen getirilmeye çalışıldı. Muhassıllıkların gelirleri ile İstanbul Emtia Gümrüğü gelirleri maliye hazinesi içerisine alındı. Bu uygulama çerçevesinde Dupnice Emtia Gümrüğü Niş eyaleti dâhilinde Samakov Muhassıllığına bağlı bir mukataa olarak

⁷ Mehmet Genç, *Devlet ve Ekonomi*, s.201; Dupnice Gümrüğü on sekizinci yüzyılın sonlarında Darphane’ce zabt ve idare olunan gümrükler arasındaydı. Bkz. (Cezar,1986:103).

⁸ “Dupnice kazası kara gümrüğünün vaz ve tesisine bâdi ve Tanzimât-ı Hayriye bidâyetine gelince gümrük-ı mezbûr bâc-ı ubûr hükmünde olup mültezimîn taraflarından zabt ve idâre oluna geldiği...”, (BOA, MVL, 46/33 lef 10.27 R 1262/19 Nisan 1846).

⁹ “...mahal-ı mezkûrda (Basornıçe Derbenti) Dupnice gümrüğü tarafından gümrük-ı mezbûrun ihdasından beri memur oturarak derbent rüsûmu namıyla oradan gelip geçen emtiadan yüküne göre tahsil-i rüsûm ile aybaşında defteriyle beraber Dupnice gümrüğüne teslim...” (BOA, MVL. 989/1. 8 Za 1280/15 Nisan 1864).

emaneten yönetilmeye başlandı¹⁰. İncelediğimiz gümrük defterlerine göre Radomir, Cum'a-i Bâlâ kasabaları ile Kelisora, Gozniçe, Serbice ve Bosarniçe Derbentleri de Dupnice Emtia Gümrüğünün idaresi altındaydı. Dupnice Emtia Gümrüğü 1278 (1861/1862) tarihine kadar İstanbul Emtia Gümrüğü, bu tarihten sonra ilgasına kadar Rüsumat Emaneti tarafından idare olundu (BOA, MVL, 1073/32 lef 1. 22 Ra 1283/25 Temmuz 1866).

Dupnice ve çevresinin "derbent" bir mahal ve özellikle Serez bölgesinde üretilen pamuğun Tuna sahillerine ulaştırılmasında önemli bir geçiş noktası olduğunu daha önce zikredilmişti (BOA, MVL,46/33 lef 3-4-5 ve 7). Bu yol üzerinde güvenlik hizmetinin karşılığı olarak Tanzimat'a kadar tüccardan "bâc" namıyla 3-4 kuruş alınmakta ve bu gelir iltizam ile idare olunmaktaydı. Fakat 1807-1808 Sırp isyanları sırasında meydana gelen güvensizlik ortamında Niş - Belgrad üzerinden Orta Avrupa'ya yapılan ticaret kesintiye uğramış ve ticaretin güzergâhı daha doğudaki Zıştovi iskelesine kaymıştı¹¹. Niş gümrüğünün bu durumdan etkilenmemesi için söz konusu gümrüğün idaresi bir süreliğine Dupnice'ye taşınmış ve burada bâc vergisi şeklinde alınan eski uygulamaya ilave olarak Dupnice Emtia Gümrüğü adıyla bir gümrük ihdas edilmişti. Niş isyanının sona ermesinden sonra Niş gümrüğü tekrar eski mahalline taşındığında Dupnice Emtia Gümrüğü varlığını devam ettirmiş ve bu durum Tanzimat'tan sonra da sürmüştür¹². Fakat bu yaşananlar Dupnice'nin üzerinde bulunduğu yolun önemini azaltmış ve gümrüğün gelirleri kazada üretilen taze meyve ve sebzedden alınan vergiden ibaret hâle gelmiştir (BOA, MVL. 46/33 lef 1).

Daha önce de belirtildiği gibi 1843 tarihinde muhdes (sonradan kurulan) gümrükler lağvedilmiş ve bu durum kadim kara gümrüklerinin bulunduğu yerlerin halkı aleyhine bir durum ortaya çıkarmıştı (Kütükoğlu,1996:263). Aynı akıbeti yaşayan Dupnice halkı da bu durumdan kurtulmak için söz konusu gümrüğün muhdes gümrüklerden olduğunu ısrarla vurgulamış fakat bir sonuç alamamıştır¹³.

¹⁰"Niş Eyâleti dâhilinde vâki Samakov Muhassılığî mülhakâtından Dubnice kazâsının emtia gümrüğü ber vech-i emânet zabt ve idâre olunmak...", (BOA, KK, 5267, s.1; BOA, ML. VRD, 1128, s.1).

¹¹ Niş İsyânı ve sonuçları hakkında bkz. (Uygun,2011:417-436; İnalçık,1992:17-42; Arslantaş,2007; Uzun,2002:39-87).

¹² Bu uygulama sonrasında söz konusu gümrüğün muhdes mi yoksa kadim mi olduğu konusunda arşiv belgelerine yansıyan tartışmalar söz konusudur. Buna göre kaza halkı gümrüğün Tanzimat sonrasında ihdas edildiğini iddia ederek kaldırılmasını talep ederken, hükümet ise gümrüğün Tanzimat öncesinde de var olduğunu ileri sürerek kadim gümrükler arasında sayılması gerektiğini vurgulamıştır.

¹³ BOA, MVL, 1073/32 lef 1; 1846 da Bulgaristan'ı da kapsayan bir teftiş seyahatine çıkan Padişah Abdülmecit, seyahati sırasında Edirne, Zıştovi ve Rusçuk'ta halkın şikâyeti üzerine kara gümrüklerini kaldırmış fakat aynı istekte bulunan Vidin halkının talebine olumsuz karşılık vermişti. (İnalçık,1992: 43).

Ortaya çıkan bu olumsuz durum hükümeti yeni tedbirler almaya sevk etti. Bu çerçevede Balkanların kavşak noktasında olan ve önemli bir gelire sahip olan Niş'in tamamen devreden çıkmasını önlemek amacıyla, Dupnice Kazasını da içine alan Selanik-Sofya yolu ıslah edilerek yol üzerinde zor bir geçiş noktasında olan Karsine Derbendi yeniden imar edildi. Ayrıca tüccarların bu rotayı kullanmasını sağlamak için de inzibatî tedbirler alındı (BOA, MVL. 46/33 lef 8).

Fakat bu teşebbüsler kaçakçılığın önlenmesinde yeterli olmadı. Nitekim yükünü iskelelere götüren tüccar gümrüğe uğramayarak son derece elverişsiz olan dağlık yerlerden yolculuk yapmayı alışkanlık haline getirmişti. Bunda Yunanistan'dan Sofya tarafına giden eşyanın gümrüğünün sınırda alınması gerekirken Dupnice gümrüğü ile ona bağlı derbentlerde de gümrük resmine tabi tutulması da etkili olmuştu. Neticede Dupnice yolunun az kullanılması, civar yerleşim birimlerinden kazanın pazarına gelen emtiadan gümrük resmi alınması, yerel ürünlerin fiyatlarını gümrüğü olmayan bölgelere göre daha pahalı hale getirdi. Kaza halkı Selanik gibi büyük iskelelere mal akışını artırmak ve azalan ticareti tekrar canlandırmak için gümrüğün kaldırılmasını tekrar talep etti (BOA, MVL, 989/1 lef 3).

Özetle çevre kazalarla hemen hemen aynı ekonomik faaliyetlerde bulunan Dupnice halkı yapılan uygulama ile ekonomik olarak ciddi zarar gördü. Aynı tarihlerde kazada ortaya çıkan bazı idarî ve malî yolsuzluklar¹⁴ile yöreye yerleşen bir takım Arnavut nüfusun ortaya çıkardığı huzursuzluklar halkın içine düştüğü ekonomik sıkıntıları bir kat daha artırdı¹⁵. Bu tarihten itibaren kaza halkının Dupnice Emtia Gümrüğü'nün kaldırılması için başkente sık sık başvurduğunu fakat hepsinde de olumsuz cevap aldıkları görülmektedir¹⁶.

Belgelerdeki ifadelerden Dupnice Emtia Gümrüğü'nün ana gelirinin Serez ile Tuna iskeleleri arasındaki ticaretten özellikle pamuk ticaretinden elde edildiği açıktır (BOA, MVL,46/33 lef 7). Tanzimat sonrasında uygulanmaya başlanan yeni gümrük nizamı tüccarların Dupnice yolunu daha az kullanmasına yol açmış, dolayısıyla hem gümrüğün gelirleri azalmış hem de mevcut gelirin kaza çevresindeki meyve ve sebze ticaretinden ibaret hale gelmesine neden olmuştur. Nitekim mevcut defterler de bu durumu teyit etmektedir. Kaza halkı da tam bu noktada hem kazanın içine düştüğü

¹⁴ Dupnice kazasında mahallî yöneticilerin aşarın toplanması konusunda yaptıkları uygunsuzluklar ve halkın şikâyetleri konusunda bkz. (BOA, A.MKT. 79/85, 88/31, 89/31, 95/100, 142/96; İ.MVL.107/2428; A.DVN.29/72).

¹⁵ Bir takım Arnavut kişilerin kasabaya yerleşip huzuru bozmaları ve halkın şikâyetleri konusunda bkz. (BOA, A.MKT. 31/2, 34/4).

¹⁶ "Dupnice gümrüğü hasılatı mesârifât-ı seniyyeye karşılık varidât-ı muayyene-i celileden olduğundan..." (BOA, MVL,46/33).

ekonomik sıkıntılar, hem de gümrük gelirlerinin önemli ölçüde azalması dolayısıyla çok sıkıntı çekmekte olduklarını bahane ederek gümrüğün kaldırılmaması hâlinde kasabayı terk edecekleri tehdidinde bulunmuştur (BOA, MVL,46/33 lef 7). Halkın haklı gerekçelerine rağmen merkezî hükümet yöneticilerinin fiskalist mantıkla hareket ettiklerini anlıyoruz. Zira verilen cevaplarda söz konusu gümrüğün gelirlerinin hazinenin muayyen gelirleri arasında sayıldığını ve bu nedenle geliri az olsa da iptal edilemeyeceğini ısrarla vurgulamışlardır¹⁷. Buna ilave olarak 4 Ağustos 1864 tarihli Tuna Vilayeti'ne hitaben yazılan bir Meclis-i Vâlâ kararında, Dupnice'nin Rumeli ile Sırbistan arasındaki ticarete çok önemli ve zorunlu geçiş noktası olması dolayısıyla tüccarın Niş gümrüğüne uğramadan kaçak yollardan geçmesini önlemek için kaldırılmasının mümkün olmadığı ifade edilmiştir (BOA, MVL, 1073/32; BOA, A.MKT. MHM. 351/76). Özetle hükümetin korkusu gümrüğün kaldırılmasıyla hem kaçakçılığın artacağı hem de Niş gümrüğünün malî açıdan büyük zarar göreceği endişesiydi.

Yukarıdaki gelişmelere ilave olarak söz konusu gümrüğün gelirlerine zarar veren başka faktörler de vardı. Bunlardan biri Niş mutasarrıfının görevden alınması kararıydı. Nitekim kaza halkı bu durumu bahane ederek gümrük vergilerini vermeyecekleri tehdidinde bulunmuştu. Derbentlerde görevli olan hizmetliler de kendi başlarına hareket etmeye başladıklarından gümrüğü uhdesinde bulunduran sarraf Mıgırdıç durumun düzeltilmesi için hükümete başvurdu (BOA, A.MKT. UM. 103/39. Lef 1. 27 N 1268/15 Temmuz 1852; BOA, A.MKT. UM. 103/39 lef 2. 27 N 1268/28 Temmuz 1852). Bunun yanı sıra gümrüğe gelen malların "gümrük resmi bitmiştir" anlamına gelen "bitmiş tezkeresinin" Selanik ve çevresi gümrükçüleri tarafından tüccarlara verilmesi de ayrıca şikâyet konusu olmuş ve bu tür hareketlere yeltenilmemesi konusunda mahallî yöneticiler uyarılmıştı (BOA, A.MKT. UM. 103/73. 16 L 1268/3 Ağustos 1852). Neticede yerli halkın ve tüccarların gümrük nizamına aykırı hareket etmeleri de önemli bir sorun teşkil etmiş ve gümrük idarecilerinden bu tür hareketlere engel olunması istenmişti¹⁸.

¹⁷ Gümrük siyasetinin başlıca gayesinin ne olduğu tartışmalı bir konudur. Zira amaç hazine gelirlerini artırmak mı, yoksa ihracatı teşvik ederek iktisaden gelişmek midir? Bu soruya Osmanlı devlet adamlarının bazıları gümrük resimlerinin gelir kaynağı, bazıları ise iktisadî gelişme vasıtası olduğunu ileri sürerek cevap vermişlerdir. Fakat genel uygulama maliyenin iflasa sürüklenmesi gerekçesiyle vergileri muhafaza etme yönünde olmuştur. Osmanlı iktisadî dünya görüşü ve bu arada "fiskalizm" hakkında bkz. (Genç,2000:43-96).

¹⁸ (BOA, MVL. 989/1. 8 Za 1280/15 Nisan 1864). Bu tarihte (1856/57) Dupnice Emtia Gümrüğü iki seneliğine Dergâh-ı Âli kapıcıbaşlarından Abdurrahman Ağa, Raşit ve İbrahim Efendilere iltizama verilmişti. (BOA, A. MKT. MVL. 77/98).

Dupnice Emtia Gümrüğü 13 Mayıs 1861 tarihine kadar iltizam ile idare olundu ve bu tarihte alınan bir karar ile yeniden emanet yöntemine geri dönüldü (BOA, MVL. 367/53. 25 L 1277/6 Mayıs 1861). Nihayetinde 1284/1867-1868 tarihinde Niğbolu, Silistre, Rehova, Lom ve Niş gümrükleri ile beraber kaldırılarak tarihi ömrünü tamamladı (BOA, A. MKT. MHM. 392/53).

c. Dupnice Emtia Gümrük Defterlerinin Analizi

İncelemeye çalışılan defterlerin altısı Maliye Nezareti'ne bağlı Maliye Defterleri ((BOA, ML. VRD. 1128, ML. 523, ML. VRD.528, ML.539, ML. VRD.1487, ML. VRD. 1506) biri ise Kamil Kepeci (BOA, KK, 5267) tasnif fonu içerisinde bulunmaktadır. 1487 ve 1506 numaralı defterler sadece gümrükten geçen yabancı tüccarların kayıtlarını ihtiva etmektedir. 523, 528 ve 1128 numaralı defterlerde yabancı ülke tüccarları ile Osmanlı tebaası olan tüccarlar birlikte kaydedilirken, 1 Ocak 1847 tarihinden itibaren yabancı devletlerin tüccarları için ayrı defterler tutulmaya başlanmıştır¹⁹. Bu durum belgelerde açıkça belirtilmemesine rağmen aynı dönemde imzalanan Osmanlı-Rus ticaret sözleşmesinin bir sonucu olsa gerektir (Kütükoğlu,2013:223-226).

Defterlerdeki kayıtlar iki ya da üçer aylık olarak tutulmuştur. Tüccarın ismi, nereli olduğu, taşıdığı eşyanın götürüldüğü veya getirildiği yer, miktarı ve toplam ödenen gümrük vergisi ayrı ayrı kaydedilmiştir²⁰. Ticarî eşyanın gümrük vergi oranları belirtilmemiş sadece ödenen toplam vergi kaydedilmiştir. Farklı mallardan oluşan bir eşya grubu deftere yazıldığında eşyaların tümü üzerinden verilen vergi belirtildiğinden bu tür kayıtlarda malların kıymetini tespit etmek mümkün olmadı. Bu itibarla gümrüğe kaydolan malların gerçek kıymetini kesin olarak tespit etmek mümkün olmamıştır. Buna karşılık tek bir malın kaydında kıymet tespiti yapmak nispeten daha kolay olmaktadır. Keza defterde gümrüğe giren veya çıkan fakat tek kalemden oluşan malların değerini hesaplarken dönemde cari olan %12 gümrük vergisini esas alınmıştır (Fidan,2002:63). Emtianın kıymeti üzerinden vergilenmesi esas olduğundan, birkaç maldan oluşan mal gruplarında, hangi maldan ne kadar vergi alındığını tespit edebilmek için vergi miktarını mal çeşidi miktarına bölerek yaklaşık bir değer elde etmeye çalışıldı. Dolayısıyla bulunan rakamlar gümrüğe kaydolan malların gerçek kıymetini değil yaklaşık değerini ifade etmektedir.

Bir başka vurgulanması gereken husus da yabancı ülke vatandaşı tüccarların mallarının kıymetinin tespitidir. Mesela kayıtlara göre Rus tüccarı ile Avusturya

¹⁹ "...63 senesi mah-ı Muharremü'l haramının on üçüncü gününde duhul eden 62 senesi şehri Kanun-ı evvelinin yirminci gününden itibaren düvel-i ecnebiye tebaasının emtiası gümrüklerini havi ayrıca defter tutularak takdim kılınmak...", (BOA, ML. VRD, 1487, s.1).

²⁰ Örnek bir kayıt için," Siroz Kazalı Yusuf Ağa vilayeti tarafına götürdüğü bargir ve katır, 4 re's, 2 kuruş", (BOA, ML, 528, s. 2).

tüccarı işlenmemiş pamuk ile kuzu derisinin yüküne 10 kuruş gümrük vergisi ödemiştir. Kayıtlarda ham pamuğun tümünün yük başına ödenen gümrük vergisi 10 kuruştur. Eğer tüm “yükler” aynı kıymeti haiz değilse bunun anlamı vergilemenin ağırlık üzerinden yapıldığıdır. Nitekim Osmanlı vatandaşı olan tüccarların aynı malın “yüküne” farklı vergi vermesi de bu durumu teyit eder mahiyettedir. Zira burada vergilemeye esas mala ödenen vergi oranının yabancı tüccarlar açısından en kötü ihtimal ile eşit düzeyde olduğu var sayılsa bile bu durum değişmemektedir²¹. Buna karşılık ipek gibi diğer emtia farklı şekilde fiyatlanmakta olup mesela ipeğin yüküne 2 ile 30 kuruş arasında gümrük vergisi ödenmektedir.

Ticaret muahedesi yapılan yabancı ülke tüccarlarının vereceği gümrük vergisi oranının gümrük tarife defterlerine kaydedildiği bilinmektedir. Bu itibarla Osmanlı ülkesi mahsulü her çeşit emtia “tarife-i matbuada muharrer” olarak defteri hazırlanır ve bunlar ilgili gümrüklere gönderilirdi. Eğer tarifede olmayan bir mal olursa “rayiç-i belde” üzerinden vergilendirilme yoluna gidilirdi (BOA, A.MKT. MVL. 77/98. 22 Ca 1272/30 Ocak 1856). Dupnice Emtia Gümrüğü de bu uygulama kapsamı içindeydi.

Kayıtların tutulduğu dönemde Dupnice Emtia Gümrüğü Niş Eyaleti’nde Samakov Muhassıllığı’na bağlı bir mukataa idi. Bu mukataa “ber vech-i emanet” yöntemi ile yönetiliyordu. Gümrüğe Cuma (Cuma-i Bâlâ) ve Radomir kasabaları ile Kelisora, Kozniçe, Serbiçe, Bosarniçe derbentleri de dâhildi. Her iki kasabada da Samakov Muhassıllığı tarafından atanmış birer memur görev yapıyordu. Kelisora, Kozniçe ve Serbiçe derbentlerinde ise kolcular hizmet veriyordu. 1845’in Ağustos-Kasım aylarını ihtiva eden ilk defterde Dupnice Gümrüğünde Muhsinzâde Molla Mehmet görev yaparken bu tarihten sonra gümrük memuru Arif Ağa idi. Cuma kasabası gümrüğünde ise Salih adlı bir memur görev yapmaktaydı. Ayrıca gümrükte sandık memurluğu ve kolcu görevi yapan Yahudi hizmetliler de vardı. Derbentlerde ve kırdada ise atlı ve yaya kolcular görev yapıyordu. Neticede gümrükte toplam 12 memur hizmet veriyor ve masrafları aylık 1215 kuruşa ulaşıyordu²².

²¹ Nitekim 1846 Osmanlı-Rus Ticaret Antlaşmasına kadar Rus tüccarların “en ziyade imtiyaza mazhar millet” statüsünde olduğu bilinmektedir. Söz konusu tarihten itibaren gümrük oranları yükseltilmiş olmakla birlikte Osmanlı vatandaşlarının ödediği orandan yüksek olmamıştır. Bkz. (Fidan,62-74; Kütükoğlu,2013:223-226).

²² 1277/ senesinde gümrüğün bir aylık maaşlar toplamı 1600 kuruş, bir aylık masraflar toplamı ise 2840 kuruşa ulaşmıştı. (BOA, ML. 959, s. 3).

Orta Balkanlarda Yerel Ticaret: XIX. Yüzyılın Ortalarında Dubnice Emtia Gümrüğü

Tablo 1: Dupnice Emtia Gümrüğü Görevlileri ve Maaşları

Görevli Memurlar	Aylık maaş ve masraflar(kuruş)
Dupnice Gümrüğü Memuru	250
Cum'a Gümrüğü Memuru	150
Sandık Memuru	120
Kantar Memuru	70
Kile Memuru	50
Süvari Kolcu	100
Süvari Kolcu	100
Süvari Kolcu	100
Süvari Kolcu	100
Piyade Kolcu	50
Piyade Kolcu	50
Piyade Kolcu	50
Dupnice ve Cuma kazaları gümrük memurlarının ev kiralari	25
Kırtasiye	61-93
Dupnice'den Samakov'a irsaliye para transferi	33,5-52,5

Dupnice Emtia Gümrüğü gelirlerine baktığımızda kabaca yarıya yakın kısmı Rus vatandaşı tüccarların Serez ve çevresinden aldıkları işlenmemiş pamuğun Belgrad'a götürülmesi sırasında alınan gümrük vergisinden oluştuğu görülmektedir. Bilindiği üzere Serez ve civarında on sekizinci yüzyıldan itibaren pamuk üretimi hızla gelişmeye başlamıştı (Paskaleva,C.27:54; Mc.Goven,2006:811). Kara yolu ile yapılan taşımanın deniz yoluna göre pahalı olması birim ağırlık başına daha değerli olan pamuğun ihracını teşvik ediyordu. Özellikle Serez ve çevresi ürettiği pamuğun üçte birini deniz yolu ile Selanik'ten ihraç ederken, kalan kısım da karadan ya Belgrad yakınındaki Zemun'a ya da Rusçuk ve Niğbolu üzerinden Habsburg topraklarına gönderiliyordu²³. Bu ticarete Rusya, özellikle 1774'ten sonra, Karadeniz'den başka karayoluyla da Balkan ülkeleriyle ticarî mübadelelerde bulunmaya başlamıştı. Defterlerdeki kayıtlar da bu durumu teyit eder mahiyettedir. Nitekim gümrükte işlem gören 144 tüccarın sadece beş tanesi Nemçe tüccarı diğerlerinin tamamı ise Rus'tur.

²³Bruce Mc. Goven, *Osmanlı İmp. Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C. II. s. 811, 864 ve 937; 1812'de Selanik'ten kuzeye Alman memleketlerine malların çoğu atlarla taşınmış ve bunun için 20.000 at kullanılmıştı. Bu tarihte Selanik'ten Viyana'ya 50 günde gidiliyordu. Virginia Paskaleva bu mesafenin on dokuzuncu yüzyılın ortalarında 18 günde tamamlandığını belirtmektedir. (Paskaleva, 54).

Her ne kadar bu ticaret Edirne Antlaşması'ndan sonra büyük ölçüde Rumen Prenslüklerine kaymış ve Serez ile onun ihrac limanı olan Selanik'in pamuk ihracatı gerilemiş olsa da yörenin pamuğu önemli bir ticaret malı olma özelliğini korumuştur (Paskaleva, C.27:58-60).

Rusya tüccarının ticaretini yaptığı malların bileşimine baktığımızda en başta işlenmemiş pamuk gelmektedir (ham harir). Defterlerdeki kayıtlar bize bir yıllık sürede toplam 1955 yük ham pamuğun Serez'den Belgrad'a götürüldüğünü gösteriyor. Şu halde tüm gümrük gelirinin ¼'nin yalnızca pamuk ticaretinden elde edildiği anlaşılıyor. Bunun yanı sıra pamuk ipliği, ipek, kundura ve çeşitli hayvan derileri de önemli ticaret malları arasındadır.

Burada dikkati çeken bir başka husus Lazovoğulları, Kuyumcuoğulları, Papazoğulları gibi birkaç Rus tüccar ailesinin bu ticarete hâkim olmasıdır. Bunun yanı sıra Dimitraki Baba Kosta adlı bir tüccar da dikkati çekmektedir. Nitekim bu tüccarın 1847 yılının ilk beş aylık süresi içerisinde 2317 kuruşluk gümrük ödediği görülmektedir ki bu miktar bu sürede ödenen toplam verginin % 17'ni oluşturmaktadır (BOA, ML. VRD. 1487,1506).

Yerli tüccar ise, Dupnice ve çevresinde yetiştirilen meyve ve sebze, hayvan ve hayvan ürünleri, kurutulmuş meyve, pekmez, şarap vb. gibi ürünler ile başta kereste olmak üzere çeşitli orman ürünlerinin ticaretini yapıyorlardı. Özellikle yörede yetiştirilen; armut, erik, üzüm, nar, şeftali, kestane, muşmula, incir, ceviz, kiraz, elma, ahlat (yabani armut), kavun, karpuz, soğan, bamya, lahana, patlıcan, kırmızı biber, yaprak gibi mevsim meyve ve sebzeleri ile koyun, keçi, at ve katır gibi büyük ve küçükbaş hayvanlar, pirinç, bal, balmumu gibi ürünler önemliydi.

Bunun yanı sıra tekstil ve tekstil sanayinin ara malları da kayda değer ürünlerdi. Nitekim yün, pamuk, pamuk ipliği, ipek, kaytan²⁴ (özellikle Karlova kaytanı) ile aba üretiminde kullanılan çeşitli araç ve gereçler bu türdendi.

Orta Balkanlarda 1830'lara doğru Samakov, Pirdop, Karlova, Sopot, Kızanlık ve Sliven gibi merkezlerin tekstil sanayii hızla gelişmiş ve özellikle Karlova patika bezi imalatı açısından dikkate değer bir ivme kazanmıştı (Palairret,2000:79; Todorov,1967/68:9). Özellikle Samakov ve çevresinde Bosna ve Arnavutluk tüccarlarına satılmak üzere giyim eşyası biçip diken terziler, bu sayede çok karlı bir ticareti sürdürüyorlardı (Palairret,2000:83). Sırbistan ve Bosna tarafına en fazla aba üretiminde kullanılan malzemeler ile "mahlût eşya" kaydı altında çeşitli alet edevatlar

²⁴ 19. Yüzyılın başlarında Bulgaristan'ın bazı bölgeleri kaytan üretiminde uzmanlaşmıştır. Özellikle Filibe, Koca Balkan Dağı eteklerindeki köyler, Sliven, Samakov ve özellikle Karlova önemlidir. Bkz. (Todorov,1967/68:3-9).

götürülmekteydi. Bu tüccarlar İstanbul ile Bosna arasında gidip geliyor, Samakov'lu terzilerden basitçe dikilmiş, düşük kalite yünden yapılmış giyim eşyası ile daha sonra Bosnalı terzilerce perakende satışa hazır hale getirilecek yarı mamul kumaşlar alıyorlardı (Palairret,2000:84). Defterlerde “abacılık” veya “abacılık metai” şeklindeki kayıtların çok olması bu ticaretin canlılığının işareti olsa gerektir. Bunlara ilave olarak kazanın hemen yakınındaki Samakov ve çevresinde üretilen demir, hem ham hem de işlenmiş (nal) olarak ticarete konu olurken çeşitli renkte boyalar, sabun, silah, ayakkabı, süpürge gibi metaların ticareti de önemliydi.

Yukarıda sıkça vurguladığımız gibi Dupnice Emtia Gümrüğü'nün pamuk ile birlikte ana gelir kaynağı kaza ve çevresinde üretilen meyve ve sebzeden alınan vergilerdi. Hatta gümrüğün varlığının ana sebebinin bu malların satışının olduğu belgelerde açıkça ifade edilmektedir (BOA, MVL, 46/33 lef 1). 1843 sonrasında muhdes gümrüklerin kaldırılması ile birlikte kazanın çevresindeki Edirne başta olmak üzere birçok gümrük merkezinin lağvedilmesi, Dupnice ve çevresi ürünlerinin pahalılaşmasına neden olmuş ve gümrüğün gelirleri bundan olumsuz etkilenmişti. Nitekim Dupnice Emtia Gümrüğü 1261/1262 (1845/1846) senesinde yıllık 90.400 kuruş gelire sahipken, 1278-1281 (1861-1865) seneleri arasında dört senelik geliri 210.039 kuruş 30 paraya ulaşmıştır (BOA, MVL. 1073/32). Bu verileri esas aldığımızda aradan geçen yirmi senelik süre zarfında gümrüğün gelirleri yıllık olarak % 40 oranında azalmıştır.

Bu azalmanın oranı 1845/46 yılı ile 1846/47 yılı gelirleri karşılaştırıldığında daha düşük kalmaktadır. Ayrıca 1845/46 yılı geliri olan 90.400 kuruşun, masraflar çıkarıldıktan sonraki toplam mı yoksa brüt gelir mi olduğu belgede açıkça ifade edilmiyor (BOA, MVL,46/33 lef 6). Fakat elimizdeki defterlere göre 1846 Haziranından 1847 Nisan sonuna kadar olan on bir aylık dönemde gümrüğün net geliri 71.478 kuruştur. Kayıtlara göre en fazla gelir elde edilen ayda bile on bin kuruşa ulaşamadığından bu miktarı Mayıs ayı geliri kabul etsek dahi bir önceki yıla göre en azından on bin kuruşluk bir azalma söz konusudur. Buna karşılık 1277/1860-61 senesinin Teşrinievvel ayına ait olup inceleme dışı tuttuğumuz deftere göre bir aylık gelir 12.824 kuruş olmuştur. Bu miktar 1846 senesinin aynı ayına ait gelirlerle karşılaştırıldığında küçük bir artışı göstermektedir (BOA, ML,959, s. 3). Ayrıca gümrük gelirinin yaz ve sonbahar aylarında artış, kış aylarında ise azalış gösterdiği dikkati çekmektedir. Bu durumun gümrüğün gelirlerini oluşturan taze meyve ve sebzelerin bu mevsimlerde hasat edilmesinden kaynaklandığı açıktır.

Gümrük defterlerinde kayıtlı olan malların yoğunluğu da mevsimlere göre değişiklik göstermektedir. Bunun sebebi gümrüğün gelirlerinin “kazada meydana gelip

satılarak civar mahallere nakil edegeldikleri meyve-i ter ve sebze misüllü mahsulattan vergi alınmasından" ileri geldiği belirtilmektedir (BOA, MVL,46/33 lef 7). Yaz mevsiminde yaz meyve ve sebzelerinin ticareti artarken kış mevsiminde ise daha çok kurutulmuş meyve ve sebzeler ile peynir, şarap, pekmez, kestane gibi ürünlerin ticareti ağırlık kazanmaktadır. Canlı hayvan ticaretini çoğunlukla Yörükler yaparken şarap ticaretini ise çevre köylerdeki gayrimüslimler yapıyordu.

Gümrüğün gelirleri arasında sadece gümrüğe giren veya çıkan mallardan alınan gümrük resmi değil, Dupnice, Radomir ve Cuma kazaları pazarlarında alışverişten alınan bâc, kantar ve kutla²⁵ gibi vergiler de vardır. Bu vergilerin toplam değeri 3.167 kuruşa ulaşmaktadır. Ayrıca derbentlerden geçiş sırasında tahsil edilen geçiş vergisi ile kaçaklardan tahsil edilen gelir ise 593 kuruştur. Buna ilave olarak Dupnice pazarında satılan canlı hayvan (özellikle inek, öküz, at ve katır), kereste ve tulub penbe satışlarından elde edilen gelir de önemlidir.

Tablo: 2 Aylara Göre Dupnice Emtia Gümrüğü Gelirleri (kuruş)

Aylar	Dupnice	Cuma	Radomir	Bâc, Kantar, Kutla Geliri	Toplam
(1845) Ağustos	6865	1281	620	444	9.210
Eylül	6264,5	1367	699	742,5	9.073
Teşrinievvel	4494	--	2065	521	7.080
(1846) Haziran	4621	953	214	120	5.908
Temmuz	2824,5	629,5	319,5	57,5	3.831
Ağustos	3808	1597	611	84	6.100
Eylül	4691	1488,5	934,5	77	7.191
Teşrinievvel	4411	2777	1001	150	8.339
Teşrinisani	5473	2606	894	173	9.146
Kânunuevvel	3357	1250	631	226	5.464 (8.827) ²⁶

²⁵ Bu kelime hakkında belgeden yola çıkarak net bir şey söylemek mümkün değil. Fakat bâc ve kantar resmi ile birlikte ifade edildiğinden bu kelimenin de bir ağırlık birimi olması kuvvetle muhtemeldir. Nitekim kutla bu bölgede tahıl ve madencilikte kullanılan bir ölçü biriminin adıdır. Kratova'da madencilikte 160 dirhem (513,2 gr), tahıl için kullanılan ise Manastır'da 10 okka, Selanik'te 8 okka (arpa) ve 11 okka (buğday) kadardı. Bkz. (Taşkın,2005:79).

²⁶ Parantez içindeki rakamlar ecnebi tüccarların ödedikleri vergiyle beraber toplam rakamı ifade etmektedir.

Orta Balkanlarda Yerel Ticaret: XIX. Yüzyılın Ortalarında Dubnice Emtia Gümrüğü

Kânunusani	2508	1685	1047	175	5.415 (9.495)
Şubat	2640	2329	517	127	5.613 (8.318)
(1847)	3930	4482	389	128	8.929 (10.488)
Mart					
Nisan	2317,5	2685	372,5	167	5.542 (8.447)

Tablodan da anlaşılacağı üzere aylar itibarıyla gümrük gelirlerinde belirgin bir farklılık görünmemektedir. Gelirlerin 1846 yılı yaz aylarında diğer aylara göre nispeten azalması ecnebi tüccarın bu aylarda ödediği verginin düşük olmasından kaynaklanmaktadır. Nitekim 1846'nın Haziran ve Temmuz aylarında sırasıyla 5.908 ve 3.831 kuruş gelir elde edilirken yılın son ayları ile 1847'nin ilk aylarında yabancı tüccarın ödediği verginin artmasıyla aylık gelir 10.000 kuruşa ulaşmaktadır.

1846 senesi sonlarından itibaren yabancı ülke vatandaşları tüccarlarının hem sayısında hem de ödedikleri gümrük vergisinde dikkate değer bir artış olmasına rağmen tüccar sayıları 26 gibi az bir rakamdır. Osmanlı vatandaşlarının gümrük işlemleri adedi (1.586) ile yabancı ülke vatandaşlarının işlem adedini (144) karşılaştırdığımızda toplam işlemin sadece % 8,3'ünü yabancı tüccarların oluşturduğu görülmektedir. Fakat bu oran ödenen gümrük vergi miktarları karşılaştırıldığında % 22'ye çıkmaktadır.

Dupnice Emtia Gümrüğü'nden geçen tüccarların tabiiyetlerine baktığımızda sırasıyla gayrimüslim Osmanlı vatandaşları % 62,01 ile ilk sırada yer almaktadır. Müslümanlar % 28,6 ile ikinci sıradadır. Bu durum bölgenin nüfus yapısına da uygunluk göstermektedir. Daha sonra sırasıyla Rus vatandaşı tüccarlar, Yahudiler ve Nemçe tüccarları gelmektedir. Burada dikkati çeken bir başka husus, gümrük kayıtlarında sadece 144 işlemle % 8,3 paya sahip olan Rus tüccarların gümrüğe ödedikleri kişi başı vergi miktarı 181,8 kuruş, Nemçe tüccarı için 168 kuruş, gayrimüslimler için 30,2 kuruş, Müslümanlar için ise 30,3 kuruş olmasıdır.

Tablo: 3 Dupnice Emtia Gümrüğünden Geçen Tüccarların Tabiiyetleri Ödediği Vergi Miktarı ve Toplam Kıymeti (kuruş)

Tüccarın Tabiiyeti	Adet	%	Ödediği Vergi(kuruş)	%	Toplam Kıymeti
Müslüman	495	27,3	15.043	19,8	125.358
Gayr-i Müslim	1071	59,1	32.415,5	42,8	270.129
Yahudi	20	1,1	490,5	0,6	4.087,5
Rus	144	7,9	26.191,5	34,6	218.262
Nemçe	5	0,1	840	1,1	16.800

Faruk DOĞAN

Diğer	77	4,2	1729,5	2,2	14.412,5
Toplam	1812	100	75.642	100	649.049

Tablo: 4 Yabancı Tüccarların Ödediği Vergi ve İşlem Miktarı

Aylar	Yabancı Tüccarın ödediği vergi(kuruş)	Yabancı Tüccar Sayısı
Ağustos (1845)	1.364,5	6
Eylül	1564	7
Teşrinievvel	60	1
Haziran (1846)	1300	10
Temmuz	611	6
Ağustos	180	1
Eylül	1727,5	3
Teşrinievvel	1020	6
Teşrinisani	3752	20
Kanunievvel	3363	18
Kanunisani	4080	26
Şubat	2705	13
Mart (1847)	1559	10
Nisan	2905	17
Toplam	26.191	144

SONUÇ

Netice olarak Dupnice Emtia Gümrüğü Rumeli’de orta kol üzerinde tesis edilmiş olan küçük bir kara gümrüğüdür. Bulunduğu konum özellikle Serez-Belgrad yolu üzerinde yürütülmekte olan pamuk ticareti açısından önemli olmuştur. Bu itibarla on sekizinci yüzyılda söz konusu ticareti geliştirmek ve güvenliğini sağlamak için kurulmuş olduğu söylenebilir.

Muhdes gümrüklerin kaldırılması ile Dupnice halkı büyük oranda ekonomik sıkıntıya girerken gümrük de daha çok yerel ürünlerin ticaretinin yapıldığı bir özellik kazanmıştır. Belgelerdeki ifadeyle gümrüğün gelirleri yörede üretilen meyve ve sebze ticaretinden ibaret hale gelmiştir. İncelediğimiz dönemde gümrükte işlem yapan tüccarların % 27’sini Müslümanlar, % 59’unu gayrimüslimler, % 8’ini de Rus’lar teşkil etmiştir. Rus tüccarların en önemli ticaret malı pamuk ve pamuk ürünleri olmuştur.

Gümrük gelirlerinin üçte biri Rus tüccarların yaptığı bu ticareten elde edilmiştir. On dokuzuncu yüzyılın başında ortaya çıkan Sırp isyanları neticesinde kadim kara gümrüklerinden birisi olan Niş gümrüğü Dubnice'ye taşınmıştır. Böylece bu gümrük daha da önemli bir hale gelmiştir. Kaza halkının içine düştüğü ekonomik sıkıntılar nedeniyle sık sık gümrüğün kaldırılmasına yönelik girişimler, merkez idarenin de bu yöndeki eğilimi ile uyum sağlaması neticesinde ancak 1868 tarihinde olumlu sonuç vermiştir.

KAYNAKÇA

Arşiv Kaynakları

BOA, MVL, 46/33

BOA, A.DVN.MHM, 25/73.

BOA, KK, 5267

BOA, ML. VRD, 1128,

BOA, A.MKT. 79/85, 88/31, 89/31, 95/100, 142/96; 31/2, 34/4.

İ.MVL.107/2428;

A.DVN.29/72.

BOA, A.MKT. UM. 103/39.

BOA, A. MKT. MVL. 77/98.

BOA, A. MKT. MHM. 392/53.

BOA, ML. VRD. 1128, ML. 523, ML. VRD.528, ML.539, ML. VRD.1487, ML. VRD. 1506.

BOA, ML, 528

Basılı Kaynaklar

Arslantaş Selim, *Osmanlı'da Sırp İsyanları*, Kitap Yayınları, İstanbul 2007.

Cezar Yavuz, *Osmanlı Maliyesinde Bunalım ve Değişim Dönemi*, Alan Yayınları, 1986.

Efe Ayla, *Muhassıllık Teşkilatı*, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Eskişehir 2002.

Elibol Numan, *18. Yüzyılda Osmanlı-Avusturya Ticareti*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2003.

Fidan Murat, *XIX. Yüzyılda Osmanlı-Rusya Ticarî Münasebetleri*, On Dokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun 2002.

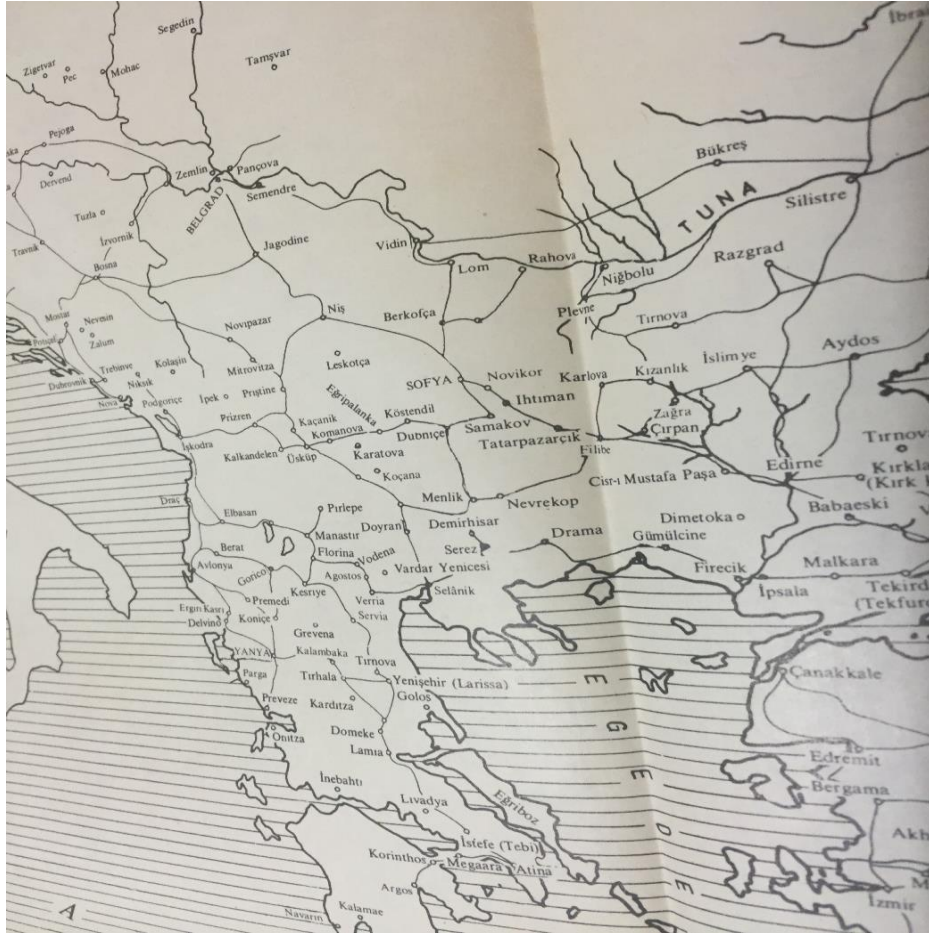
Genç Mehmet, *Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Yayınları, İstanbul 2000.

Goven Bruce Mc., *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (II.C.) Edit. Halil İncılık, Donald Quataert, Eren Yayınları, İstanbul 2006.

Halaçoğlu Yusuf, *XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı*, TTK, Yayınları, Ankara 1991.

- İnalcık Halil, *Tanzimat ve Bulgar Meselesi*, Eren Yayınları, İstanbul 1992.
- Karataş Yakup, Sacit Uğuz, "Osmanlı Devleti'nin Son Dönem İç Gümrük Rejimi ve Bunun Taşradaki Yansımaları: Erzurum Örneği", *History Studies*, Temmuz 2012. s. 213-225.
- Kiel Machiel, "Cuma", *DİA*, C. 8, İstanbul 1993, s. 89-90.
- _____, "Ottoman Pious Foundations In Western Bulgaria: Berkofça, Cum'a-i Bâlâ, Dupnicas", *Balkanlarda Osmanlı Vakıfları ve Eserleri Sempozyumu*, Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 2012, s.115-131.
- Küçükkalay A.Mesut, Numan Elibol, Osmanlı İmparatorluğuna Avrupa'dan Karayolu ile Yapılan Ticaretin Değerlendirilmesi(1795-1804) , *Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.2 (2003), s. 151-176.
- Kütükoğlu Mübahat Kütükoğlu, "Osmanlı'da Gümrük", *DİA*, C.14 (1996), s.263-268.
- _____, *Baltımanı'na Giden Yol; Osmanlı-İngiliz İktisâdî Münasebetleri (1580-1850)*, TTK Yayınları, Ankara 2013.
- Moacanin Nenad, "Bâc and Gümrük on The Middle Danube, 1540-1614: Terminological Elucidations", *CIEPO Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Araştırmaları Uluslararası Komitesi (Bildiriler)*, TTK Yayınları, Ankara 1994, s. 463-467.
- Orhonlu Cengiz, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilatı*, Eren Yayınları, İstanbul 1990.
- Ortaylı İlber, *Tanzimat'tan Sonra Mahalli İdareler (1840-1878)*, Türkiye ve Ortadoğu Amme İdaresi Yayınları, Ankara 1974.
- Palairt Michael, *Balkan Ekonomileri (1800-1914)*, Sabancı Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2000.
- Özvar Erol, "Osmanlı'da Gümrükler ve Kervanlar", *Osmanlı Medeniyeti, Siyaset, İktisat, Sanat*, Klasik Yayınları, İstanbul 2005.
- Paskaleva Virginia, "Osmanlı Balkan Eyaletlerinin Avrupalı Devletlerle Ticaretleri (1700-1850)", *İÜİFM*, C.27, No, 1-2, s. 37-74.
- Taşkın Ünal, *Osmanlı Devletinde Kullanılan Ölçü Birimleri*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Elazığ 2005.
- Todorov Nikolay, "19. Yüzyılın İlk Yarısında Bulgaristan Esnaf Teşkilatında Bazı Karakter Değişmeleri", *İÜİFM*, C.27 (Ekim 1967-Mart 1968), S.1-2, s. 1-36.
- Uygun Süleyman, Sırp İsyanı ve Hurşid Ahmet Paşa, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C.4, S.17 (Bahar 2011), s. 416-436.
- Yeniçeri Celal, "Bac", *DİA*, C.4, İstanbul 1991, s. 411-413.

Orta Balkanlarda Yerel Ticaret: XIX. Yüzyılın Ortalarında Dubnice Emtia Gümrüğü



Dubnice ve Çevresi

