

ASPECTE ALE VIETII ECONOMICE DIN PORTURILE ȘI SCHELELE DOBROGEI IN SECOLELE XV-XVII.

Dr. doc. M. M. Alexandrescu-Dersca Bulgaru

În cursul expansiunii lor în Peninsula Balcanică cîrmuitorii Imperiului Otoman, adică sultanii, au dat dovadă de un deosebit simț politic căutînd să țină seamă de dezvoltarea economică a popoarelor supuse și să adapteze seriatul islamic la tradițiile și instituțiile de origine bizantină și slavă ale băștinașilor care nu erau musulmani.

Întocmai ca în Peninsula Balcanică, în Dobrogea turcii au moștenit vechi tradiții locale cu privire la organizarea porturilor și schelelor și la transportul fluvial și maritim căci Marea Neagră și Delta Dunării cunoscuseră un intens trafic datorită mai ales activității comerciale a republicilor maritime italiene Genova și Veneția.

După cucerirea otomană începută în 1417 sub energica direcție a sultanului Mehmed I (1413-1421.¹⁾) continuată și desăvîrșită după 1445 și înainte de 1482,²⁾ porturile și schelele dunărene și pontice și-au reluat treptat activitatea sub presiunea necesităților economice ale Imperiului otoman. Faptul acesta este dovedit pentru porturile și schelele pontice Constanța, Mangalia și Balic. Este probabil și cazul portului Kara Harman sau Kara Harmanlık (Vadu), așezat pe malul stîng al pîrfului Balta Mare la sud de lacul Sinoe care comunica direct cu Marea Neagră. Era deci singurul port maritim al Dobrogei la nord de Constanța.³⁾

După trecerea Dobrogei sub stăpînirea turcilor și consolidarea ei prin alipirea la Imperiu a zonei de la gurile Dunării în urma expediției victorioase a lui Bayazid al II-lea (1481-1512) împotriva Chîliei (1484), sultanii s-au străduit să reglementeze regimul porturilor și schelelor dunărene și pontice ținînd seamă de obiceiurile locale. În acest scop sultanii Bayazid al II-lea, Selim I (1512-1520) și Suleyman I (1520-1566) au emis edicte particulare, numite *kanun* ce erau aprobate de muftii și întărite de aceștia cu sentințe speciale numite *fetva*, fiind apoi codificate sub denumirea de *kanunname*. Populația Dobrogei, atît cea musul-

¹ Mehmed Neşri, *Djhanname*. Die osmanische Chronik des Mevlana Mehmed Neschrî, I, ed. Franz Taeschner, Leipzig, I, 1951, p. 143-144 ; II, 1955, p. 214. Fr. Giese, *Die osmanischen anonymen Chroniken*, Breslau, 1922, p. 33. Sa'd ed-Din Mehmed, *Tadj Ot-Tevârîkh* ISTANBUL 127 (1862) I, p. 284.

² M. M. Alexandrescu-Dersca Bulgaru, *Aspecte ale vieții economice din orașele și ținuturile Dobrogei sub stăpînirea otomană (sec. XV-XVII)*. În „Studii. Revistă de istorie”, tomul 26, 1973, p. 33-34.

³ T. Mateescu, *Une ville disparue de la Dobroudja-Karaharman* în „Tarîh enstitüsü dergisi”, Istanbul 1971, p. 309, 310.

mană cit și cea nemusulmană, a fost cirmulă sub raport economic, administrativ și juridic după aceste kanunnamele, păstrate în condiții speciale cit și în condițiile tapirilor și cadastrului ce datează din secolele XVI, XVII și XVIII. În realitate kanunnamelele sînt mai vechi, căci în fruntea primului cod al lui Mehmed al II-lea (1451-1481) sultanul precizează: „Acest cod este al tatălui meu și al bunicului meu și este de asemenea codul meu”.⁴ Kanunnamele ce cuprind și unele elemente bizantine și balcanice au fost codificate de Süleyman cel Mare, cunoscut în istoriografia otomană sub numele de kanun adică „legiuitorul”.

Analiza kanunnamelelor privitoare la porturile și schelele pontice Kara Harman, Constanța, Mangalia și Balciu și a celor dunărene Hirsova, Tulcea, Isaccea și Măcin, editate de Hadiye Tunçer⁵ după documentele păstrate în arhivele turcești, ne deschilue aspecte importante ale vieții economice dobrogene sub stăpînire otomană.

Din regulamentele porturilor și schelelor dobrogene rezultă că Dunărea își păstrase și după cucerirea otomană o mare importanță, menținînd un contact direct între malul dobrogean ocupat de turci și malul stîng stăpînit de domnii Moldovei și Țării Românești. Prin această arteră fluvială provinciile otomane din Peninsula Balcanică erau în legătură directă cu țările române care, fiind străbătute de vechi drumuri comerciale, înlesneau relațiile turcilor cu Transilvania și cu Polonia. Tot prin Dunăre provinciile otomane din Peninsula Balcanică, unificate sub raport economic și politic în urma cuceririi turce, puteau să întrețină relații comerciale cu Ungaria și cu alte țări din Centrul Europei.

Și Marea Neagră, chiar după transformarea ei într-o mare închisă în urma expediției lui Bayazid al II-lea (1484), a cunoscut un trafic destul de mare, fiind folosită ca o importantă cale maritimă interioară ce lega între ele posesiunile balcanice și dobrogene ale turcilor cu provinciile lor asiatice.

În secolul al XVI-lea, porturile și schelele dunărene, mai ales cele de pe cursul inferior al fluviului, de la Măcin și Isaceea pînă la Chilia, erau vizitate de nave care veneau din porturile pontice: Trapezunt (Tara Buzan), Caffa (Kefe), Sinop, Samsun⁶ și mai ales de la Istanbul⁷ care acapara produsele litoralului dobrogean. Aceste nave, al cărui număr era apreciat în 1520 de Kadul din Akke-kazanlık la 70-80 pe an,⁸ se ridicau pe Dunăre, îndreptîndu-se spre Brăila (Brail) unde își desfășeau mărfurile pentru a cumpăra cereale.

În afara acestor schimburi comerciale, traficul portuar dobrogean era asigurat și de transportul furniturilor de stat: cereale, vite, oi, miere, ceară, lemn de construcție trimise din țările române pentru aprovizionarea capitalei otomane.⁹

Prin schelele dunărene Chilia (Kili) și Tulcea, cit și prin porturile și schelele pontice Kara Harman, Constanța, Mangalia, Callacra și Balciu se trimiteau regulat la Istanbul produse agricole din interiorul Dobrogei, mai ales grîne a căror importanță este subliniată de episcopul Petru Bogdan Bakšić¹⁰ și de călătorul turc Evlia Celebi.¹¹ Pentru depozitarea lor se construiseră magazii spe-

cială.¹² Pe la mijlocul veacului al XVII-lea călătorul armean Eremya Celebi Kômürçüyan înfîlnea în capitala Imperiului otoman nave venite de la Kara Harman, Constanța, Mangalia, Cavarna și Balciu precum și din schelele dunărene Kili, Beștepe și Tulcea.¹³

În veacurile XVI și XVII porturile și schelele dobrogene se manifestau ca foarte active. Izvoarele otomane menționează în afara cerealelor (grîu, orz, seacă), animale (oi, vite cornute), produse alimentare animale (brînză, untură, seu, miere, vin), pește și produse piscicole, legume, fructe și materii prime (lemn, fier). Se găseau și produse meșteșugărești (stofe, încălțăminte, mătase de Brusa, capode de Adrianopol, covoare, blănuri, piel și obiecte de marochinărie).

Autoritățile otomane au înțeles și apreciat la justa lor valoare intensificarea schimburilor comerciale și s-au străduit să reglementeze regimul porturilor și schelelor pentru a asigura un venit permanent alt visteriei (miri) cit și dregătorilor otomani locali. În acest scop a instituit un regim de taxe care a constituit pentru Poartă un însemnat izvor de venituri.

Actele legislative care ne-au parvenit cuprind informații prețioase asupra naturii și cantumului acestor taxe, percepute în primul rînd asupra diferitelor ambarcațiuni care navigau pe Dunăre și pe Marea Neagră. Prima taxă plătită era taxa de acostare în port (*resm-i gëvüd*, *resm-i 'abur*) al cărui cantum era determinat de categoria navei și de încărcătura ei.

În kanunnamelele privitoare la porturile și schelele dunărene se menționează diferite feluri de vase. Cele mai însemnate erau așa numitele *donbaz*, șleperi pomenite în regulamentele portului Kara Harman¹⁴ și al schelelor Tulcea și Isaceea.¹⁵ Erau folosite la transportul unor încărcături de mare tonaj ca cereale (*tereke*), lemne și cherestea. Plăteau ca dare de trecere *resm-i geçer* 32 de aspri de donbazul plin la Kara Harman¹⁶ și la Tulcea și 16 aspri pentru un donbaz încărcat pe jumătate.¹⁷ Donbazurile mici cu un cirmas (dămênâ) plăteau numai 8 aspri potrivit codicelui schelei Tulcea.¹⁸

Navele de mare, încărcate cu mărfuri ce pătrundeau din Marea Neagră în Dunăre, plăteau taxe portuare ridicate. Astfel codicile schelelor Tulcea, Isaceea și Măcin arată că de la corăbiile de mare ce navigau în susul Dunării se lua, în Tulcea, cîte 50 de aspri pentru subași și tot alt la schelele din Isaceea; dar dacă treceau în josul Dunării nu mai plăteau nimic, indiferent dacă erau încărcate sau nu.¹⁹

În porturile dobrogene de pe litoralul Mării Negre taxele portuare erau tot de 50 de aspri la Kara Harman,²⁰ pe cînd în codicile schelelor dintre Callacra și Varna taxele erau de 15 aspri pentru navele mari și de 5-6 aspri pentru cele mijlocii.

Kanunnamelele menționează și alte tipuri de nave. Cele denumite *nasad* erau mici nave de război, folosite în veacul al XVI-lea pentru transportul diferitelor încărcături. Plăteau ca taxă de trecere prin schelele Tulcea, Isaceea și Măcin 16 aspri,²¹ pe cînd corăbiile *ladiye* plăteau 15 aspri,²² de unde ar rezulta că aveau o capacitate de încărcătură aproape egală. Corăbiile numite *cernik*, folosite în special pentru transportul peștelui, plăteau ca taxă de trecere numai 3 aspri

certain ports dans les terres balkaniques aux XVe et XVIe siècles în „Revue d'histoire économique et sociale”, XLV, 1967 nr. 1-4, p. 32), și alte vase, se aflau multe grîne (Seyahetname III, p. 357).

12 Hadi Inaleik, Dobroudja în Encyclopédie de l'Islam, ed. II-a p. 628.

13 Eremya Celebi Kômürçüyan, Istanbul Tarîhi; XVII asırda İstanbul (Istoria Istanbulului; Istanbul în veacul al XVII-lea), trad. turcă de Hrand D. Andreasyan, Istanbul, 1923, p. 18.

14 H. Tunçer, op. cit. p. 214.

15 Ibidem p. 210.

16 Ibidem.

17 Ibidem p. 214, 210.

18 Ibidem p. 210.

19 Ibidem.

20 Ibidem p. 214.

21 Ibidem p. 211.

22 Ibidem p. 210.

4 „Bu kanunname atam ve dedem kanundur ve benim dahi kanundur”. Kanunname-i al-I Osman, ed. Mehmed Arif în „Tarih-i Osmani Encümeni mecmuasi”, Istanbul, 1912, nr. 13, p. 1 și urm.

5 H. Tunçer, Osmanlı İmparatorlugunde toprak hukuku, arazi kanunlari ve kanun açiklamalari, (Dreptul pămîntului în Imperiul otoman, legile agrare și explicarea lor), Istanbul, 1276.

6 Vezi raportul kadului din Akkekazanlık, mevlana Küçük Piri, din 26 rebi II 926 H. (15 aprilie 1520) publicat de I. Beldiceanu-Stiehnerr și N. Beldiceanu, Acte du régime de Selim I-er concernant quelques échelles danubiennes de Valachie, de Bulgarie et de la Dobroudja în „Südöst Forschungen”, XXIII, München, 1964, p. 105-106.

7 M. M. Alexandrescu-Dersca, Quelques données sur le ravitaillement de Constantinople au XVI-e siècle în Actes du premier congrès international d'études du sud-est européen, III, Sofia, 1963, p. 663 et suiv.

8 I. Beldiceanu-Stiehnerr și N. Beldiceanu, op. cit. p. 107.

9 M. M. Alexandrescu-Dersca, op. cit. p. 686-687, 669-671.

10 R. Mantran, Istanbul dans le seconde moitié du XVII-e siècle, Paris 1962, p. 179-231.

11 Gh. Vinulescu, Pietro Deodato e la sua relazione sulla Moldavia 1641 în „Diplomatariul Italicum”, IV, p. 100. Vezi și Călători străini despre țările române, V, 1973, p. 220.

12 Evlia Celebi, Seyahetname (Carte de călătorii), ed. Negib Asım, Istanbul, 1314-1315 H (1896-1898), V, p. 80) arată că în Dobrogea o chilă de grîu de sămînță producea 68 de chile. Tot Evlia Celebi arată că în portul Mangaliei care putea cuprinde o mie de săcii (şayka), nave militare folosite la transportul pe Dunăre (Bistra Cvetkova, Le régime de

la Tulcea²³) iar la oricare altă schelă din susul Dunării 10 aspri în cazul când erau încărcate cu pește,²⁴) pe cînd corăbiile nesaci, fiind probabil mai mari, plăteau în orice schelă dobrogeană cîte 16 aspri în folosul subașului feudelor împărătești (*khass*).²⁵)

Din kanunnamele rezultă că se percepeau taxe portuare și taxe de trecere nu numai pentru nave ci și pentru diferitele mărfuri care veneau în porturile și schelele Dunărene și pontice, fie că erau aduse din Dobrogea sau din alte provincii otomane, în special din Peninsula Balcanică, fie că proveneau din ținuturile de dincolo de Dunăre, anume din Țara Românească, Moldova, din Transilvania și din Ungaria.

Astfel pentru vitele cunoscute care treceau prin portul Kara Harman se lua cîte 5 aspri de cap²⁶) din care o jumătate de aspru se preleva cu titlul de *vozarıyye*²⁷) pentru *vozarı* care aveau monopolul trecerii mărfurilor și persoanelor de pe un mal al Dunării pe celălalt.²⁸) În schimb, atît la Kara Harman cît și la Hirșova, unde taxa de trecere era calculată în raport cu taxe de vânzare pe piață, *bag*,²⁹) se percepea numai cîte un aspru la două oi, iar ca *vozarıye* cîte un aspru la 5 oi, din care jumătate era vărsată fiscoșului (*miri*), iar cealaltă jumătate de aspru revenea vozarilor.³⁰) Pentru bivoli, oile și porcii care treceau prin portul Kara Harman spre a pășuna în insulele Dunării se încasa cîte un aspru,³¹) iar pentru cerealele (*tereke*) care erau aduse sau imbarcate la schelă se lua un aspru de chilă³²) pe cînd de la sacul de făină de trei sau patru chilie se percepeau numai doi aspri.³³) În sfîrșit pentru robii (*esir*) — asimilați de legislația otomană cu mărfurile și tratați ca atare — se încasa, potrivit regulamentelor schelelor Hirșova, Tulcea, Isaccea și Măcin cîte 20 de aspri ca taxă de trecere (*gecer bagı*).³⁴)

În unele cazuri, legiitorul otoman taxa diferit mărfurile după proveniența lor. Astfel în codicele portului Kara Harman se precizează că taxa de trecere pentru butoaiele cu vin aduse de la Nighbolu (Nicopol) și Rusciuc (Ruse) era de cinci aspri de butol, pe cînd pentru vinul adus de la Vidin se încasau 10 aspri.³⁵) La Tulcea, Isaccea și Măcin taxa de trecere era de 5 pină la 10 aspri,³⁶) iar la Hirșova era mai ridicată: 41 de aspri pentru butoiul de vin adus de la Silistra, 69 pină la 89 de aspri pentru vinurile de Nicopol și Rusciuc.³⁷)

Kanunnamele fac o deosebire de taxare între musulmani și creștini. Astfel codicele portului Kara Harman precizează că musulmanii plăteau 10 aspri pentru un sac de in, iar creștinii 12 aspri.³⁸) Legiitorul otoman ținea seamă și de statutul creștinilor precum și de situația lor economico-socială. Acelaș kanunname dispune ca „marii ghiauri străini (*harbi*)” să plătească 50 de aspri pentru un butoi de vin, ghiaurul mijlociu cîte 30-40 de aspri, iar cel mic cîte 20-25 de aspri.³⁹)

23 Ibidem p. 211.

24 Ibidem p. 210.

25 Ibidem p. 210.

26 Ibidem p. 214.

27 Ibidem. Taxa *Vozarıyye* este după părerea lui N. Beldiceanu (*Le vozarıye une institution ponto-danubienne „Südost-Forschungen”* XXXII, München, 1973 p. 7.) o mostenire a administrației fiscale a schelelor dunărene anterioare cuceririi otomane, fiind de origine sîrbă. Existența acestei taxe este atestată în veacul al XVI-lea la Hirșova (H. Tunçer, *op. cit.*, p. 212-213), Isaccea (Ibidem p. 210-211), Măcin (Ibidem p. 211) și Tulcea (Ibidem p. 210-211). Asupra organizării, percepției și cuantumului acestei taxe vezi N. Beldiceanu, *op. cit.*, p. 80-82.

28 Dintr-un registru de capitație privitor la Rumelia de la începutul veacului al XVI-lea rezultă că la Hirșova erau 5 *vozarı* prin 908 H (1502-1503) Başvekalet Arsivi, İstanbul, fond Mahiyeden-Müdevver, nr. 37, p. (2) citat de N. Beldiceanu, *op. cit.*, p. 75 n. 30).

29 H. Tunçer, *op. cit.*, p. 13. vezi și traducerea noastră în „Studii”, tom. XXVI, 1973 p. 43-44.

30 H. Tunçer, *op. cit.*, p. 212-213, 214-215.

31 Ibidem p. 214.

32 Ibidem.

33 Ibidem.

34 Ibidem p. 210-211.

35 Ibidem p. 215.

36 Ibidem p. 210-211.

37 Ibidem p. 212-213.

38 Ibidem p. 215.

39 Ibidem p. 214.

În schimb ghiaurul tributar (*kharağızar*) mai însemnat plătea 35 de aspri, ghiaurul mijlociu 20-25 de aspri iar cel mic 10-15 aspri.⁴⁰)

Mărfurile aduse din alte regiuni sau exportate peste granițele Imperiului otoman erau obligate să plătească vamă (*gümrük*). Potrivit vechilor regulamente, pentru cerealele aduse din Țara Românească se plătea vamă la sosirea într-o schelă dobrogeană unde se elibera o adeverință (*temessük*), pentru a evita o dublă percepere. Astfel regulamentul din 1520 dispune ca negustorii și persoanele străine precum și locuitorii Brăilei care își îndreptau navele încărcate cu stufe și cu cereale spre porturile Nicopol și Vidin sau spre orice altă schelă, deci și spre schelele dobrogene, să plătească vama la sosirea la Măcin.⁴¹) Codicele schelelor Tulcea, Isaccea și Măcin precizează că pentru navele încărcate la Brăila, la Galați și la Reni (Tomorova) ce navigau în josul Dunării, dincolo de Isaccea, se lua vama la Tulcea.⁴²) Iar corăbiile care transportau vin sau alte produse, venind de la Buda (Budîn) și de la Nicopol precum și din porturile aflate în susul Dunării, îndreptîndu-se spre Brăila, Galați sau Reni, plăteau vama la Măcin.⁴³) Dar dacă navele ce veneau din aceste porturi mergeau spre Chilia, ele plăteau numai taxe de trecere (*gecer bagı*) afară doar de plutele încărcate cu lemne și cheres-tea pentru care se lua vamă.⁴⁴)

Taxele vamale erau stabilite în raport cu natura și calitatea mărfurilor. Astfel codicele schelei Hirșova precizează că „de la patru piei tăbăcite se ia un aspru, de la pielea de vulpe, lup și ier se ia vama după apreciere, iar de la blănurile pentru femei se ia cîte patru aspri”.⁴⁵) Acelaș regulament arată că „de la o pereche de papuci mari și de la încălțămîntea de piele se ia cîte un aspru, iar dacă papucii sunt mici se ia potrivit cu acestia”.⁴⁶) Și codicele portului Kara Harman dispune să se ia vama după apreciere de la fierul brut (*ham demir*).⁴⁷)

Și la stabilirea taxelor vamale se făcea o deosebire între musulmani și creștini. Regulamentul portului Kara Harman⁴⁸) și codicele schelelor și porturilor Constanța, Mangalia, Caliacra și Balcioc precizează că în cazul cînd vin corăbiile încărcate cu stufe (*kumaş*) se ia vama 2% de la musulmani și 4% de la creștini (*zimmi*).⁴⁹)

Din analiza acestor din urmă regulamente rezultă că autoritățile otomane percepeau la cerealele vama în raport cu specia lor. Astfel pentru un *mudd* de grâu sau de orz luau 8 aspri pe cînd pentru un *mudd* de secară sau de orz încasau numai 6 aspri.⁵⁰)

Printre cele mai importante produse care formau obiectul schimburilor comerciale între Dobrogea supusă de turci și Țara Românească era sarea, asupra căreia statul otoman își rezervase un fel de monopol. Din regulamentul privitor la schelele Tulcea, Isaccea și Măcin se precizează că din sarea adusă din țările ghiature (*dar ül-harb*) se reținea jumătate din cantitate pentru vistieria imperială (*hazna*).⁵¹) Interesele fiscoșului (*miri*) determină pe legiitorii otomani să interzică locuitorilor din Isaccea să-și procure sare din Moldova pentru oile lor, obligîndu-i să se aprovizioneze chiar la schelă.⁵²) Dispoziția aceasta se aplica și locuitorilor din regiunea dunăreană cărora li se interzicea să folosească sare extrasă din mare pentru săratul peștilor spre a-i sili astfel să cumpere sare de la vistieria imperială care o vindea pe un preț mai ridicat.⁵³)

Autoritățile otomane au luat măsuri ca să-și însușească o parte însemnată din veniturile provenite din pescuit, activitate specifică schelelor dunărene, precum și porturilor pontice. Astfel regulamentele schelelor și porturilor Kara Harman, Hirșova, Isaccea și Măcin dispun ca un sfert din peștele pescuit în Dunăre

40 Ibidem. loc. cit.

41 I. Beldiceanu-Steinherr, N. Beldiceanu, *Acte du règne de Selim I.* p. 107-108.

42 H. Tunçer, *op. cit.* p. 210-211.

43 Ibidem p. 211.

44 Ibidem.

45 Ibidem p. 212-214.

46 Ibidem p. 214.

47 Ibidem p. 215.

48 Ibidem p. 214.

49 Ibidem p. 219.

50 Ibidem.

51 Ibidem p. 211.

52 I. Beldiceanu-Steinherr, N. Beldiceanu, *Acte du règne de Selim I.* p. 108.

53 Ibidem p. 101.

și în ghioluri să fie preluat de eminiile respective, potrivit unui vechi obicei menționat în raportul kadiului din Akökazanlık din 1520.⁵⁴

Importanța veniturilor fiscale provenite din pescuit explică dispoziția regulamentului din 1520 potrivit căreia autoritățile otomane rețineau o treime din peștii prinși în talienele (dalyan)⁵⁵ așezate în brațele Dunării.⁵⁶

Din a doua jumătate a secolului al XVII-lea s-a aplicat în schelele dunărene regimul din porturile Silistra și Vidin unde eminiile administrației portuare rețineau numai un sfert din produsul pescuitului în folosul statului.⁵⁷ Căci din analiza codicelui schelei Hirșova rezultă că fiscalul otoman prelua un sfert din peștii pescuiți în Dunăre.⁵⁸ În același regulament se menționează și o taxă de 3% din prețul de vânzare al peștelui ce revenea sangeakbeului de Silistra⁵⁹ sub a cărui autoritate se aflau schelele dunărene. În schimb însă în schelele Tulcea, Isaceea și Măcin taxe de 3% precum și dijma din peștele pescuit în ghioluri și riuri revenea subași-ului ce se ocupa de khass-urile din care făceau parte acele schele.⁶⁰

Pentru asigurarea percepției acestor venituri, regulamentul din 1520 obliga pe pescarii să-și vândă peștele numai în schele sub supravegherea eminiilor locale; iar kadii aveau îndatorirea de a înregistra în registre (sigil) sumele rezultate din produsul pescuitului.⁶¹

Peștele adus din alte părți, anume din lacurile și ghiolurile Țării Românești, era supus unui alt regim fiscal, percepiindu-se numai dijma (öşür)⁶² după cum rezultă din regulamentul schelei Kara Harman.⁶³ Interpretarea aceasta este confirmată de un ordin de la sfârșitul secolului al XVII-lea adresat kadiului din Rusciuc și din Silistra, ordin ce se referă și la schela Hirșova.⁶⁴

Peștii pescuiți în mare, la Constanța, Mangalia, Caliacra și Balce erau supuși unor taxe vamale al căror cuantum varia după proveniența vânzătorilor și a cumpărătorilor. Localnicii erau avantajați, plătiind cîte o jumătate de aspru fiecare, pe cînd cei veniți din afară achitau cîte un aspru, atît dacă erau vânzătorii cît și cumpărătorii.⁶⁵

*
*
*

Din analiza kanunnamelelor rezultă că în porturile și în schelele dobrogene se desfășura în secolele XVI și XVII o vie activitate economică. Era alimentată de schimburile neîntrerupte dintre cele două maluri ale Dunării, de transportul de furnituri de stat trimise pe Dunăre și Marea Neagră spre Istanbul a cărei aprovizionare cu produse de prima necesitate era grija de competență a guvernului otoman. Mai era alimentată de traficul intens de tranzit datorită căruia porturile dobrogene au intrat în legătură nemijlocită cu țările mai îndepărtate din Europa Centrală precum și cu provinciile balcanice și asiatice ale Imperiului otoman.

⁵⁴ H. Tunçer, op. cit., p. 213; Viena, Österreichische Nationalbibliothek, A F 77, fol. 147v^o 148 r^o la Bistra Cyetkova, Vie économique des villes et ports balkaniques aux XVe et XVIe siècles in „Revue des études islamiques”, tom XXVIII, fasc. 2, p. 305 n. 4, Paris, Bibliothèque Nationale fonds ture anc 33, fol. 154, I. Beldiceanu-Steinherr, N. Beldiceanu op. cit., p. 197.

⁵⁵ Asupra talieneilor vezi M. M. Alexandrescu-Dersca, Pescuitul în Delta Dunării în vremea stăpînirii otomane în „Peuce” II, 1971 p. 275, 278, 279.

⁵⁶ I. Beldiceanu-Steinherr, N. Beldiceanu, op. cit., p. 197.

⁵⁷ Acest ordin adresat kadiilor de Silistra și Rusciuc se referă și la schela Hirșova, Paris, Bibl. Nat., fonds ture anc. 83, fol. 276 r^o.

⁵⁸ H. Tunçer, op. cit., p. 212-213.

⁵⁹ Ibidem.

⁶⁰ Viena, Österreichische Nationalbibliothek, AF 77, 101 143v^o, 148 r^o.

⁶¹ H. Tunçer, op. cit., p. 213.

⁶² I. Beldiceanu-Steinherr, N. Beldiceanu, Acte du règne de Selim I p. 99.

⁶³ Paris, Bibl. Nat., fonds ture 33, fol. 142 r^o - 142 v^o.

⁶⁴ H. Tunçer, op. cit., p. 219.

Autoritățile otomane au profitat de tranzitul de mărfuri și de schimburile comerciale ce aveau loc atît în porturile și schelele dunărene și pontice cît și pe plată orașelor și ținuturilor dobrogene⁶⁶ pentru a institui un sistem de taxe portuare și de taxe vamale, la care se adăugau și taxe de vânzare pe plată (bag) localităților respective,⁶⁷ nelăsînd relaxate nici o operație comercială și nici un articol destinat vânzării.

Analiza legislației otomane privitoare la activitatea comercială a porturilor și schelelor dobrogene dovedește că schimburile efectuate erau mai importante decît se credea și că ele au avut un rol de seamă în dezvoltarea economică a regiunilor dobrogene.

ANEXA

Regulamentul pentru vama mică a ținutului Kara Harmanlık⁶⁸. DACĂ VIN DIN afară care⁶⁹ cu cereale⁷⁰ și se vînd, se iau cîte opt aspri de car. Dacă corăbierul se duce și aduce din afară marfă [și] o așează în corabia sa, nu plătește vamă⁷¹. La unele butoaie cu vin încărcate în care se iau opt aspri, iar dacă vinul vine cu corabia, este scos și este vîndut atunci se iau cîte 16 aspri de fiecare butoi...

Pentru cerealele venite din afara [ținutului, încărcate] cu aba⁷², miere, untură, brînză și cu alte [produse] de acest fel, se iau, la vânzarea lor, cîte opt aspri de car. Cînd [produsele] nu se vînd și sunt puse [încărcate] în corabie, nu se ia vamă. Dacă susnumitul ziller cumpără și vînde la ținutul [pomenit] mai sus, atunci se iau doi aspri pentru abaua românească⁷³, și cîte un aspru pentru abaua de Brașov.⁷⁴ Pentru îmbrăcăminte, stofă, obiecte de aramă⁷⁵, cîneapă și orice [alte lucruri] de felul acesta care ar veni încărcate pe cai, se iau cîte doi aspri de cai. Dacă se fierbe țuică⁷⁶ se iau cîte unsprezece aspri de butoi...; de la peștii care se pescuiesc în Dunăre se ia zeciuală.⁷⁷ De la peștele uscat la locul de pescuit și adus apoi spre vânzare se iau, după aprecierea încărcăturii carelor, cîte opt aspri de car. Zeciuală peștelui pescuit de către locuitorii ținutului de mai sus, în fața [șalelor] Söğütçük și Yüzeli se dă subașiului ținutului [pomenit] mai sus.

Regulamentul schelei Kara Harman.⁷⁸

În caz că vin la schela de mai sus corăbii încărcate cu stofe⁷⁹ se ia vamă 2% de la musulmani și 4% de la creștini.⁸⁰ La trecerea oțlor [prin schela] se ia un aspru de la două oi și se ia de asemenea un aspru la 5 oi pentru darea „vozarîye”⁸¹ iar jumătate din această [sumă] este oprită pentru fisc.⁸² La trecerea vitelor cornute se iau cîte cinci aspri de vită din care o jumătate de aspru se dă, vozarîilor [pentru] darea numită vozarîye.

La sosirea unui butoi de vin se iau cîte 33 de aspri de butoi de la creștinul tributar, după vinul cel mai bun; cîte 20-25 de aspri după cel mijlociu, iar după cel mai slab, cîte 10-15 aspri. De la creștinii înamici⁸³ se iau după cel mai bun [vin] 50 de aspri; după cel mijlociu cîte 30-40 de aspri și după cel mai slab

⁶⁶ M. M. Alexandrescu-Dersca, Bulgaria, Aspecte ale vieții economice din orașele și ținuturile Dobrogei sub stăpînirea otomană (sec. XV-XVII) în „Studii”, tomul XXVI, 1973 p. 36 și urm.

⁶⁷ Ibidem p. 36-39.

⁶⁸ Kanunu bac pazar nefsi Kara Harmanlık, ed. H. Tunçer, op. cit., p. 214. Regulamentele porturilor Constanța și Mangalia au fost publicate de noi în traducere în revista „Studii” XXVI/1, 1973, p. 42-43, 44-45.

⁶⁹ haraba

⁷⁰ cereke

⁷¹ bag

⁷² kene

⁷³ etnak kebese

⁷⁴ pirasa kebese

⁷⁵ bakır avadannığı

⁷⁶ euevine

⁷⁷ öşür

⁷⁸ Kanunname-i İskele Kara Harmanlık, ed. H. Tunçer, op. cit., p. 214-215.

⁷⁹ zammı

⁸⁰ vozarîye și nu vozarîye cum transcrie greșit H. Tunçer.

⁸¹ miri

⁸² narbi

cite 20—25 de aspri. Dacă sosesc de la Vidin butoaie cu vin și trec [prin schelă] se iau cite zece aspri; dacă vin [butoaie cu vin] de la Nicopol și de la Rusciuc, se iau cite cinci aspri.

Dacă trece marfă spre vânzare,⁸³ se ia dare de trecere⁸⁴ 32 de aspri de la vasul⁸⁵ plin, iar de la vasul [umplut numai] pe jumătate 16 aspri. De la corabia de mare se ia ca dare de trecere 50 de aspri... De la peștele care se pescuiește în Dunăre și în ghioluri se ia un sfert... De la lemnul și de la vreascurile⁸⁶ tăiate în insulele împărătești și care sînt trecute cu *ladiye* se iau cite doi aspri. De la fierul brut⁸⁷ se ia vamă⁸⁸ după apreciere.

Dacă la schelă se încarcă sau dacă vin cereale⁸⁹ se ia cite un aspru de chilă; iar de la sacul de făină de trei și patru chile se iau cite doi aspri; [dar] cînd este mai mare, se ia potrivit cu această [mărime], la un sac de in se iau zece aspri de la musulman și douăzeci aspri de la creștin.

Dacă trec oi, porci, bivoli, cai pentru pășunat în insulele din Dunăre, se ia cite un aspru. Se ia zeciuială⁹⁰ pentru peștele prins și adus din ghiolurile Țării Românești. Dacă în insulele mării sau în alte părți unde se varsă Dunărea sînt avuții ale vistieriei⁹¹, nimeni nu le poate stăpîni în afară de vameșii schelei.⁹²

Regulamentul [schelelor] Tulcea și Isaccea.⁹³

Acestea sînt legate de feude mai mari. De la navele mai sus numite *ladiye* se iau cite cinci aspri și de la un tonbas mic cu cirmaciul⁹⁴ opt aspri; iar de la un tonbas mare [se iau] 32 de aspri, indiferent dacă vin în susul sau în josul Dunării.

De la corăbiile care vin pe mare și care merg în amonte se iau la Tulcea 50 de aspri pentru subași; se ia tot atît și la Isaccea. Dar dacă [corăbiile] trec în jos, nu se ia nimic, fie că sînt goale, fie că sînt încărcate.

O corabie „nesaci” cînd este încărcată cu peste, plătește la orice schelă cite 16 aspri pentru „subași”—ul feudelor împărătești.⁹⁵ Dacă o corabie numită „cernik”, încărcată cu pește, trece din aval în amonte, dă zece aspri la orice schelă unde ajunge. Pentru corăbiile numite „nesaci donbas” încărcate cu lemne care se duc într-un loc [oarecare] se iau opt aspri atît la Tulcea cît și la Isaccea. Iar la Măcin se ia un aspru de car.

Dacă sînt trecuți prizonieri,⁹⁶ se iau cite 20 de aspri. De la animalele domestice care trec prin schelele „pomenite” mai sus se ia de cap de vită cite un aspru [pentru taxa] numită „vozariye”. Dacă trec corăbiile cu peste din aval în amonte se ia vamă.⁹⁷ Și de la oile care trec pentru [a se face] pastramă se ia un aspru pentru două oi.

Ca dare de trecere numită „gocid bagi” se ia, la schela Tulcea 50 de aspri atît de la corăbiile de mare cît și de la celelalte; 16 aspri de la [corăbiile] „nesad”; 32 de aspri de la „donbas”; 15 aspri de la „ladiye”; opt aspri de la „donbas” cu cirmaciul și trei aspri de la „cernik”. Dacă numitele corăbiile sînt încărcate la Brăila,⁹⁸ la Galați,⁹⁹ pe coasta Bagdeni (?),¹⁰⁰ și la Reni,¹⁰¹ la sositrea lor în aval la schela Isaccea¹⁰² se ia vamă la Tulcea. Vameșii de la Măcin

83 meta.

84 resmî gûzar.

85 donbas.

86 cubrek.

87 han demir.

88 gûmrûk.

89 tereke.

90 eşûr.

91 beyt üi-maf.

92 iskele eminleri.

93 Kanunname-i Tulca ve Sakci ed. Tunçer, op. cit., p. 218—222.

94 dîmenli.

95 hass.

96 sair.

97 gûmrûk.

98 Beralide.

99 Alaç.

100 Neidentificat.

101 Tomarova.

102 Sakci.

103 Budin.

iau vamă de la corăbiile care vin de la Vidin¹⁰³ și de la Nicopol și de la toate [corăbiile] care vin din amonte și care sînt încărcate cu vin sau cu alte [produse] dacă [acestea] ies la schela Brăilei, la Galați sau la Tomarova.¹⁰⁴ Dacă nu ies la schelele [pomenite] mai sus și trec spre părțile Chiliei se ia numai dare de trecere,¹⁰⁵ dacă trec lemne cu pluta, se ia vamă. De la cei care merg pe jos și trec prin Tulcea se ia, de asemenea, cite un aspru, dar nu se dă „vozariye”. De la corăbiile care se duc spre țările dușmane,¹⁰⁶ în afară de perceperea vămii¹⁰⁷ se mai ia dare pentru trecere. Iar din sarea care vine din Țările dușmane se reține o jumătate pentru vistieria împărăției.

Regulamentul schelei Hirșova.¹⁰⁸

Dacă trec prin cetatea Hirșovei cai, catiri, iepe și vite cornute, se iau cite patru aspri¹⁰⁹ pentru fisc¹¹⁰ și încă un aspru pentru „vozari”¹¹¹ și un aspru pentru mîrliva. Dacă trec oi și capre, se ia cite un aspru pentru două oi, un aspru pentru fisc și dacă oile trec la iarbă...

Dacă prin schelă trec prizonieri, se iau 20 de aspri [iar] dacă nu dau pe la schelă și trec mai departe nu se ia nimic. Pentru o pereche de papuci mari și pentru încălțămîntea de piele se a cite un aspru, iar dacă sînt mai mici se ia potrivit cu aceștia. De la patru piei tîbăcite se ia un aspru iar de la pieile de vulpe, lup și jderi se ia vamă după apreciere; iar pentru blînurile de femei se iau cite patru aspri.

Regulamentul schelei Varna, Balçic, Calliakra, Constanța și Mangalia cu privire la perceperea [de taxe] în folosul tezaurului public.¹¹²

De la stofele care sosesc pe mare se iau 4% de la creștini și 2% de la musulmani. De la fructele comestibile se ia un aspru pentru o sută; de la orz și grîu se iau opt aspri de mudd; de la necară și mei se iau șase aspri de mudd. De la peștele care vine pe mare se ia ca vamă patru aspri pentru o sută [de bucăți].

Cel care plătește vamă¹¹³ pentru [mărfurile] aduse pe mare, va vîrșa o jumătate de aspru ca taxă de cîntărire¹¹⁴ pe cînd cumpărătorul va plăti un aspru. De la [mărfurile] importate se va percepe un aspru de la vînzător și un aspru de la cumpărător.

GLOSAR

akçe, „alb”, monedă de argint otomană ce cîntărea în secolul al XVI-lea. În timpul domniei lui Süleyman cel Mare, circa 0,713 gr. Veri M. Akdag, Osmanlı İmparatorluğunun Kuruluş ve İnkısar Devrinde Türkîyenin İktisadi vaziyeti (Situația economică în Turcia în timpul întemeierii și creșterii puterii otomane) în „Buletin”, XIII, nr. 81, Istanbul 1949, p. 517—518, aspru, de la gr. , denumire dată de europeni monedei otomane akçe bag, termen bag, termen de origine persană (baxb) cu sensul de taxă, impozit și în special taxă de vânzare pe piață. M. F. Köprülü art. bag în Encyclopédie de l'Islam, ed. II-a. Leiden-Paris, 1959—1968, I, p. 284—286.

cernik, corabie mai mică folosită pentru transportul mărfurilor. chîta (kile), unitate de măsură pentru cereale; varia între 18—22 okka. Chîta de Istanbul avea 20 okka adică 25,656 kg. Veri W. Hinz, Islamische Masse und Gewichte, Leiden, 1955, p. 62.

dalyan, instalații pentru pescuit, talian, dar üi-harb, „teatrul de război”, denumire dată de turci [țărilor] străine, dușmane, dar üi-harb, măsură de greutate echivalentă cu un sfert de oka (okka); monedă de argint în sistemul monetar arab ce cîntărea 3,297 gr. W. Hinz, op. cit. p. 24; idem, Die Bestimmung

104 Reni.

105 gecer bagi.

106 dar üi-harb.

107 gûmrûk.

108 Kanunname-i Iskele-i Hirşova, ed. H. Tunçer, op. cit. p. 212—213.

109 akçe.

110 mlri.

111 În text greșit viziri în loc de „vozari”.

112 Kanunname-i Iskele-i Varna ve Balçik, ve Kallifre ve Köstence ve Minkaliye mlri içün

zapt olunur, ed. H. Tunçer, op. cit. p. 219.

113 gûmrûk.

114 Kantar resmî.

von Mithqal uno Dirhem în Zeki Velidi Togan'a Armağan (Omăgiu lui Zeki Velidi Togan) p. 264-272.

conbas, șlep folosit pentru transportul încălțărilor voluminoase (cereale etc.). Vezi Biștra Cvetkova, *Le régime de certains ports...* în „Revue d'histoire économique et sociale”, XLV, 1967, p. 32.

emni, termen de origine arabă care desemna în Imperiul Otoman funcționarul însărcinat cu controlul bunurilor sau veniturilor date în arendă și cu încasarea impozitelor. Jo. von Hommer, *Das Osmanischen Reiches Staatsverfassung und Staatsverwaltung*, Viena, 1815, II, p. 146-147; L. Fekete, *Die Siyakat-Schrift in der Türkischen Finanzverwaltung*, Budapesta, 1935, I, p. 73-74. Erau emni ai orașelor, ai minelor și ai schelelor. Aceștia din urmă percepeau dijmăle (şâr), taxele de vânzare pe piață (bag) și vama (gümrük) precum și veniturile schelelor când acestea erau date în arendă. Vezi N. Beidiceanu, *Recherches sur la ville espina*, de la locuștenia italiană „a la spina”, vânzare cu amănuntul. Vezi C. Sathas, *Documents inédits relatifs à l'histoire de la Grèce au Moyen Age* Paris, 1890-1893, III, p. 451; Fr. Thiriet, *Régestes des délibérations du Sénat vénitien concernant la Romanie*, Paris, 1838-1961, III, p. 71-72, nr. 2498, 3 mai 1439.

fucl resmî, taxă percepută pe butoaiele de vin.
geçer bagî, geçid bagî, taxă de tranzit plătită pentru mărfurile care treceau prin porturi și schele.

gümrük, de la termenul bizantin kommerktion derivat din latinul „commercium”. Vezi A. Antonade-Bibicou, *Recherches sur les douanes à Byzance*, „L'Octava” et le „kommerkion” et les commerciales, Paris, 1933, p. 66, 104-106.

hass, klass, feudă cu venit anual de peste 100 000 de aspri legată de o funcție. Erau trei feluri: hass împărătesc (khass-i hümayun), hassuri vizirale (khass-i vüzeri), și hassuri emirate (khass-i emir). F. A. Belin, *Études sur la propriété foncière en pays musulman et spécialement en Turquie* în „Journal asiatique”, VI-e série, t. 3, Paris 1864, p. 136-137, I, p. 296.

kharadj, kharac, tribut, dare plătită de supușii nemusulmani ai Imperiului Otoman.
kharadj güzar, „plătitor de haraci”, supus nemusulman din Imperiul Otoman obligat să plătească haracul; tributar.

landiye, iadia, barcă mare cu cârmă sau cu vâle. Biștra Cvetkova, op. cit., p. 32.
marî, fisc, taxă publică care aparține statului otoman.

mîr-i-liva, denumire persană pentru sangeakbeg. Vezi sangeakbeg.
müdd, măsură de capacitate pentru cereale. Un müdd de grâu echivala cu 512,12 kg iar un müdd de orz cu 415 kg W. Hinz, *Islamische Masse und Gewichte umgerechnet ins metrische System*, Leiden, 1953, p. 47.

nasad, termen de origine maghiară ce desemna o navă mică de război folosită și pentru transportul diferitelor încălțăturî. L. Fekete, *Die Siyakat Schrift im osmanischen Finanzverwaltung*, I, Budapesta, 1935, p. 44.

nessel, corabie mai mare cu care se transportau mărfuri (lemn, peste etc.).
nevrad, vas fluvial care făcea cabotaj între porturi așiate pe malurile opuse al aceluiași riu.

okta, măsură de greutate echivalentă cu 400 dirhem, respectiv cu 1,2838 kg W. Hinz, op. cit., p. 34.

şâr, şâr, dijmă prelevată în folosul statului otoman. A. Grömann în *Encyclopédie de l'Islam*, ed. I-a, Leyde - Paris, 1900-1936, vol. IV, p. 1167-1169.

resm-i geçid sau resm-i 'ubur taxă plătită de navele care acostau în porturi sau schele.
resm-i güzar, taxă de tranzit plătită de navele care acostau în porturi sau schele.

sangeakbey, căpetenia militară a unui sangeak; șef al administrației urbane, avînd și unele atribuții judecătorești. Vezi N. Beidiceanu, *Recherches sur la ville ottomane...* p. 55-57.

subaşı, dregător subordonat sangeakbeului, deținător al unei feude militare al căruia venit era mai mare decât al unui timariot dar mai mic ca al sangeakbeului; căpetenie a unei aglomerații urbane ce cuprindea în afară de oraș și unele sate din vecinătatea acestuia. Vezi Jean Deny în *Encyclopédie de l'Islam*, ed. I-a, tome IV, p. 310; R. Mantran, *Istanbul dans la seconde moitié du XVII-e siècle*. *Essai d'histoire institutionnelle, économique et sociale*, Paris, 1962, p. 136-137; N. Beidiceanu, *Recherches sur la ville ottomane* p. 65-109.

Subașii urban controla comerțul local, asigura poliția orașului și reprima infracțiunile săvîrșite pentru sustragerea de la plata bagului și vămii (gümrük).

vozar, termen de origine sirică, vîstăș care deținea în schimbul unei redevențe, monopolul trecerii mărfurilor și oamenilor de pe un mal al Dunării pe celălalt. Vozarii din schelele dunărene și pontice, organizați în breșle (esnaf), dețineau în proprietate comună un număr de corăbii.

vozarîye, vozarîk, taxă percepută pentru transportul mărfurilor și persoanelor de către vozarî. N. Beidiceanu, op. cit., p. 91-93.

Aspects de la vie économique des ports et des échelles de la Dobroudja aux XV-e - XVII-e siècles.

Résumé

Au cours de leur expansion en Dobroudja, les Turcs Ottomans y avaient trouvé des traditions locales portant sur l'organisation des ports et des échelles ainsi que sur le trafic fluvial et maritime.

Après la conquête ottomane, commencée en 1417 par Mehmed I, continuée entre 1445 et 1462 et achevée en 1464 par l'annexion de la cité de Kili (Chilia), les sultans Bayazid II, Selim I et Süleyman I édictèrent des ordonnances et des lois (kanun, kanunname) portant sur le régime des ports et des échelles danubiennes (Tulcea, Isaccea, Măcin, Hirsova) et pontiques (Kara Harman, Constanța, Mangalia, Balçik) tout en tenant compte de certaines traditions locales.

Grâce à leur position géographique entre le monde chrétien et le monde musulman, ottoman, auquel ils étaient rattachés, ces ports servaient à ravitailler Istanbul avec des produits originaires des pays Roumains, de Hongrie et de Pologne et à alimenter le trésor de l'État (mirî) avec les taxes douanières et portuaires instituées sur l'importation, le transit et la vente de ces produits.

De l'analyse des règlements ottomans il ressort qu'au XV-e et au XVI-e siècles une importante activité économique régnait dans les ports et les échelles de la Dobroudja, car cette province se trouvait en contact avec les régions agricoles de l'Europe centrale auxquelles la rattachait le Danube ainsi qu'avec le grand centre de consommation représenté par la capitale de l'Empire Ottoman, Istanbul.