

# BİZANS ŞEHİR DEVLETİNİN KLÂSİK ÇAĞDA (M.Ö. 500-300) İSTANBUL BOĞAZI ÜZERİNDEKİ TİCARETİ KONTROL MESELESİ VE BUNUN GÜNÜMÜZE YANSIMASI

Muzaffer DEMİR\*

Genelde Karadeniz ticareti ve özel olarak bunda Bizans şehir devletinin rolü düşünüldüğünde, akla gelen tek bir Eskiçağ metni vardır. Bu metin M.Ö. 3. yüzyılın sonunda Bizanslılar'la Rodoslular arasında yapılan savaşın temel nedenlerini açıklayan Polybios'a aittir.

Denize göre Bizans'ın pozisyonu kendi güvenliği ve refahı açısından dünyanın bu kesimindeki herhangi bir şehirden daha fazla avantajlar arz etmektedir. Fakat karaya göre durum tam anlamıyla tersinedir. Denize bakıldığında Karadeniz'e girişi tamamıyla öyle bir şekilde kontrol eder ki, Bizanslılar, rızası olmaksızın kimse Karadeniz'e giremez veya Karadeniz'den dışarıya yelken açamaz. Bunun sonucu da Bizans'ın dünyanın diğer şehirlerinin günlük gereksinimleri için ihtiyaç duyduğu ve özellikle Karadeniz'in zengin olduğu bu sayılı ürünlerin sağlanması üzerine kesin bir kontrol uygulayabilmesidir. Hayatın ihtiyaçları dikkate alındığında, hiç şüphe götürmeyen gerçek şudur ki, Karadeniz'i çevreleyen topraklar, büyük miktarlarda ve yüksek kalitede eğirler ve köleler sağlar ve lüks şeylerle ilgili olarak aynı bölgeler bize [Yunanlılara] sadece bal, balmumu ve büyük miktarda konserve balığı sağlamakla kalmayıp aynı zamanda bizim ülkelerimizin üretilen fazla ürünlerini, yani zeytinyağı ve her çeşit şarabı alırlar. İhtiyaç duyduğumuzda bazen bize hububat sağladıkları ve bazen bizden hububat ithal ettikleri iki yönlü bir trafik vardır. Eğer Bizanslılar Yunanlılar'a karşı kasten düşmanca bir tavır takınmış; geçmişte veya şimdiki zamanda Galyalıları'la veya

Trakyalılar'la ittifak etmiş; veya şehirlerini onlara [Galyalıları ve Trakyalıları] karşı savunmayıp tekrar hep birlikte terketmiş olsalardı, Bizanslılar Yunanlıları'ı tamamıyla bu ticaretten mahrum bırakabilirdi ve durum Yunanlıları'ı çok fazla bir zarara uğratabilirdi. Çünkü boğazların darlığı ve kıyılarında yaşayan barbarların sayısının çok olması sebebi ile Yunan gemilerinin Karadeniz'e seyahati imkânsız olurdu. Hiç şüphesiz Bizanslılar buldukları konumdan dolayı en büyük finansal yararı elde edebilmekteydiler. Çünkü onlar kendilerine kâr getirecek bir şekilde fazla ürünlerinin çoğunluğunu kolaylıkla ihraç edebilmekte ve neye ihtiyaç duylarsa ithal edebilmekteydiler. Bununla kalmayıp yukarıda işaret ettiğim gibi diğer insanlara büyük hizmetlerde bulunmaktaydılar. Bu sebeple Bizanslılar'a bütün Yunanistan'a faydaları olduklarından dolayı, sadece şükran duymakla kalmayıp aynı zamanda barbarlar tarafından ne zaman tehdit edilirse, onlara Yunan halkının tam desteği sağlanmalıdır.<sup>1</sup>

M.Ö. 3. yüzyılın sonunda Keltler tarafından ağır bir şekilde vergi ödemeye zorlandıklarında, Bizanslılar Yunanlılar'a onlardan bu krizde yardım ve destek isteyen elçiler göndermeye başladılar; fakat Yunan şehirlerinin büyük çoğunluğu bu konuya ilgi göstermediğinden Bizanslılar Karadeniz'e giren gemilerden vergi almaya zorlandılar. Karadeniz'den getirilen mallar üzerine Bizanslılar tarafından vergi konması herkesin büyük kaybına neden olduğundan uygun görülmedi. Büyük bir hoşnutsuzluk meydana geldi ve denizcilikle uğraşan bütün tüccarlar

tarafından lider olarak düşünölen Rodoslular'a şikâyet ettiler. Bunun üzerine Rodoslular kendileri ve komşularının maruz kaldığı kayıplardan dolayı harekete geçerek, Bizanslılara bu verginin kaldırılmasını isteyen bir delege heyeti göndermekle işe başladılar. Bu dönemde Bizans hükümetinin başında bulunan Hekatodoros ve Olimpiodoros sunmuş oldukları kendi savların doğruluğuna inanarak Rodos delege heyeti ile yaptıkları toplantıda, Rodoslular'ın geçiş vergisinin kaldırılması üzerindeki isteklerini reddettiler. Bunun üzerine Rodos delege heyeti bir şey elde edemeden toplantıyı terk etti ve Bizanslılar'a karşı savaşmaya karar verdi<sup>2</sup>.

Polybios'un yukarıda aktarılan metninin ana teması Bizanslılar'ın dost Yunan kardeşlerinden daha fazlasını hak ettikleri ve Rodoslular'ın savaşa gitmekte onların halinden anlamadıklarıdır. Bizans şehrinde yaşayan Yunanlılar Polybios tarafından Karadeniz ve Ege arasındaki deniz taşımacılığına engel oldukları düşünölen barbarları uzaklaştırmış ve Karadeniz ticaretini mümkün kılmışlardı. Polybius Bizanslıların büyümekte olan barbar tehdidini (Keltler) Yunan kardeşlerinin yardımı olmaksızın daha fazla önleyemeyeceğini, ancak bu yardımın reddedilmesi sebebiyle Bizanslılar'ın son çare olarak Karadeniz ticaretini vergiye bağlamak zorunda kalmalarından dolayı suçlanamayacaklarını savunur.

Polybios'un amacı Bizans'ın Karadeniz ile Ege arasındaki deniz geçidini kontrol etmektedir. Çünkü bu onun açıklamaya çalıştığı çatışmanın meydana geldiği yerdir. Bizanslılar yeni bir geçiş vergisi uygulayarak bu konumlarını sömürmeye zorlanmışlardı. Aşağıda sunulan makalede, Polybios'un bu hükmündeki haklılığı sorgulanmaya çalışılacaktır.

Polybios Bizans şehrinin Karadeniz ticaretini kolaylıkla kontrol edilebilecek bir yerde olmasını bu şehrin bir avantajı olarak kabul eder. Fakat şunu hemen vurgulamak gerekir ki Bizans şehrinin pratik olarak faydalanabildiği en büyük avantaj, Karadeniz ticarî trafiğini kontrol ederek gemilerden geçiş parası almaktan çok, geçmekte olan gemilerin liman olanaklarından faydalanmak için bu şehre liman vergisi ödemesinden kaynaklanmaktadır.

Zaten Polybios da bunu bu şehrin kendisine has bir mükemmel özelliği olarak sonraki metinlerde bildirir. Açıkladığı gibi meydana gelen akıntının gemilerin Kadıköy'den (Kalkhedon) daha çok Bizans şehrine demirlemelerine yol açması ve Bizans şehrine coğrafik yaklaşımın daha kolay olması bu şehre avantaj sağlamaktadır. Polybios eserinde şunu da vurgulamaktadır: Çanakkale Boğazı'ndan gelen bir güney rüzgârı veya Karadeniz'den Hellespont'a esen Etesian rüzgârları önünde ilerleyen bir gemi için Bizans'tan Marmara Denizi'nin ağzındaki Abydos ve Sestos<sup>3</sup> şehirlerine kadar Avrupa kıyısını takip eden bir rota ve aynı şekilde dönüş doğrudan ve kolaydır<sup>4</sup>. Buna Polybios'un ekmediği Haliç körfezinin ve tepedeki Bizans şehrinin arkasında Marmara'yı gören deniz kısmının gemilerin fırtınalardan korunmasına uygun bir coğrafya arz ettiği düşünülürse, Bizans'ın transit geçiş yapan gemilerin konaklamasından büyük gelirler elde etmiş olabileceğini de kabul etmek gerekir. Bu bağlamda Polybios'a hak vermemek elde edejildir.

Bizans aynı zamanda transit geçiş yapan gemilerden geçiş vergisi alabilecek bir konumda olmasına rağmen, M.Ö. 220 yılından önceki bir tarihte Bizans şehrinin tek başına böyle bir uygulama yaptığına dair bir delil yoktur. Bu tarihte de Polybios'un belirttiği gibi zorunluluktan dolayı böyle bir uygulamaya gidilmiştir. Diğer taraftan günümüze kadar gelebilmiş deliller ışığında değerlendirildiğinde, Bizans'ın liman hizmetlerinden sağlayabildiği yüksek miktardaki gelir ve geçiş vergisini uygulayabilecek bir konumda olması, Polybios'un ifadesinin tersine, aslında bu şehrin tamamıyla yararına değildir. Bunun sebebi ise bu konumundan yararlanmak isteyen dış güçlerin bu şehre daha fazla dışarıdan müdahalede bulunarak şehrin politik dengelerini bozmuş olması gibi görünüyor.

M.Ö. 490'lardaki lonya ayaklanması sırasında Herodotos, Miletli Histiaios'un daha sonra ayaklanmaya katıldığından, fakat Milet'e girmesine rağmen ayaklanmanın önderliğinin ona verilmediğinden söz eder. Khios (Sakız) ona gemiler vermeyi reddeder. Buna rağmen, Lesboslular'dan (Midilli) gemiler sağlandıktan sonra, Çanakkale Boğazı'na gider<sup>5</sup>. Herodotos daha sonra bize bu



şahsın, Milet Persiler tarafından ele geçirildiğinde Bizans'ta olduğunu ve Karadeniz'den çıkan özellikle İonya'ya ait gemilerin önünü kestiğini anlatır<sup>6</sup>. Görüldüğü kadarı ile Histiaios Milet'i ele geçirebilecek kadar güç ve para toplama kabiliyetini gösteremeyince, Bizans'a gitmeye karar verir. Coğrafi olarak gemilerin önünün kesilmesinin kolay olmasından dolayı, Bizans'ı tercih etmiş gibi görünüyor. Fakat Herodotos'un belirttiği gibi en önemli nokta kısa sürede malî olarak güçlenmek ve aynı zamanda intikam almak için sadece İonya'ya ait gemileri engellemektedir. Durum gösteriyor ki Histiaios Ege'deki çeşitli Yunan şehirlerinden ticaret gemilerini müdahaleyle gasp etme cesareti gösterememiştir. Bu bağlamda Histiaios'un Bizans şehrini ele geçirecek böyle kapsamlı bir müdahalede bulunduğu dair de bir delil yoktur. Bizans şehir devleti muhtemelen bu dönemde İonyalılar'ın ve özellikle Miletler'in dışarıdan müdahale edemeyecek kadar güçsüz olmasından dolayı böyle kısa süreli bir harekâta göz yummuş gibi görünüyor.

M.Ö. 5. yüzyılın ikinci yarısında karşı konamaz deniz gücünü kullanarak kendi gelirlerine büyük bir kazanç getirebilecek durumda olan Atina İmparatorluğu'nun bile bir geçiş vergisini Bosporus'ta (İstanbul Boğazı) uyguladığına dair tek olay vardır ve bu olay da aşağıda tartışıldığı gibi, bu yönde uzun vadeli bir politikadan çok, konjoktürden kaynaklanan kısa süreli ve zorunlu bir teşebbüs olarak görünmektedir<sup>7</sup>.

Böyle bir geçiş vergisini Atinalılar Bizans'ın karşısındaki Khrisopolis'te (Kadıköy'de bir yer, muhtemelen bugünkü Üsküdar) M.Ö. 410'da uygulamışlardır. Ksenophon Atina generali Alkibiades'in acilen paraya ihtiyaç duyduğundan Kyzikos, Perinthos (Marmara Ereğlisi) ve Selimbria'ya (Silivri), yelken açıp bu şehir halklarından M.Ö. 410'da büyük miktarlarda vergi toplandığını bildiriyor. Ve şöyle devam ediyor : "Selimbria'dan sonra Kalkhedon'daki (Kadıköy) Khrisopolis'e ilerlediler ve istihkâm haline getirip şehirde gümrük evi kurdular ve Karadeniz'den gelen gemilerden onda bir nispetinde vergi toplamaya koyuldular; aynı zamanda orada 30 gemilik bir garnizonla, iki general Theramenes ve Eumakhos'u hisarı kumanda etmek, çıkış yapan gemilere eşlik etmek ve düşmana herhangi bir şekilde zarar

verebilmek için orada bıraktılar. Diğer generaller Hellespontos'a geri döndü."<sup>8</sup> Diodoros'un rivayeti ise kısa olmakla birlikte Ksenophon'unki ile uyusmaktadır : "Kyzikos [Çanakkale Boğazı'nın Asya kısmında] şehri civarında olan generaller Kalkhedon'a [Üsküdar] yelken açarak orada Khrisopolis hisarını kurdular ve geride yeterince bir kuvvet bıraktılar; ve görevli olan askerlere Karadeniz'den gelen gemilerden onda birlik ve vergi toplama emri verildi. Bundan sonra güçlerini böldüler ve general Theramenes, Kalkhedon ve Bizans'ı kuşatmak için 50 gemi ile geride bırakıldı."<sup>9</sup>

Burada ilgi çekici olan Diodoros'un onda birlik bu verginin daha sonraki Bizans ve Kalkhedon kuşatması ile bir bağlantısı olabileceğini ima etmesidir. Çünkü rivayetinde Atinalılar'ın bu vergiyi koyduktan hemen sonra adı geçen şehirleri kuşatmaya aldığını bildiriyor. Diğer taraftan yukarıda aktarılan Ksenophon'un rivayetini iyice analiz ettiğimizde, politik ve askerî nedenlerden dolayı, diğer bir deyişle Bizans şehir devletini dize getirebilmek için bu çeşit bir harekâta o zamanda başvurulmuş olunabilirdi.

Bu bağlamda basit bir soru sormak gerekirse "Neden Atinalılar gümrük evini herhangi bir karşı saldırı karşısında daha iyi savunabilecekleri ve boğazın daha dar olduğu Çanakkale Boğazı'nda ellerinde bulunan Sestos şehrinde kurmadılar?" Bizans şehrinin tekrar ele geçirilmek istenmesi, bu geçiş vergisinin Sestos'ta alınmamasında muhtemelen etkili bir faktör olmuştur. Dolayısıyla daha uygun Çanakkale Boğazı'nda bir yer seçeceklerine Khrisopolis'i tercih ederler. Polymbios'un bize anlattığına göre bu şehir muhtemelen Karadeniz'den Bizans'a akıntının ulaşmadan önceki Asya tarafındaki bir noktadaydı<sup>10</sup>. Böylelikle bu hisar özellikle Karadeniz'den gelen gemilere vergi uygulayabilecek çok elverişli bir yerdedi. Ksenophon'a göre verginin toplanması orada bırakılan kalıcı bir askerî gücün sorumluluğundaydı ve onlar aynı zamanda çıkış yapan gemilere eşlik edecekler ve Bizanslıları her ne şekilde olursa olsun zarara uğratacaklardı. Böylelikle aynı zamanda Atinalılar ayaklanmış olan Bizans veya Kalkhedonlular'ın temel ihtiyaçlarını kendilerinden sağlamalarını önlemek için gayret etmiş olabilerlerdi. Bu ihtiyaçlar sadece hububat

değil, aynı zamanda Karadeniz'den getirilebilecek paralı askerleri de kapsayabilirdi. Bizanslılar'ın temel ihtiyaçlarının deniz yolundan gelmesinin önünün kesilmesi, onların M.Ö. 408'de Atinalılar'a teslim olmasında etkili olmuş olabilir<sup>11</sup>. Karadan kara ticaretini önleyebilecek düşman barbar kabileleri tarafından kuşatılmışlardı<sup>12</sup>. Aynı zamanda Ksenophon'un rivayetinde de belirttiği gibi Atinalılar Karadeniz'den çıkan gemilere Bizans'a varmadan eşlik ederek Bizanslılar'ı liman vergisi almaktan mahrum edebilirlerdi. Böylece muhtemelen gelirlerini çok büyük oranda ticarete bağlamış olan Bizans, temel maddeleri alabilmek için gerekli olan parayı bulamayabilirdi.

Kısaca belirtmek gerekirse, Bizans'ın tekrar ele geçirilmesi Atina'nın bölgedeki konumunu koruması açısından çok önemli olduğundan, Atinalılar'ın bu geçiş vergisini uygulamalarının temel sebebi, Bizanslılar'ı tekrar ittifaka zorlamaya yönelik gibi görünmektedir.

Aynı zamanda şu unutulmamalıdır ki, vasal devletlere ihraç ve ithal vergilerinin M.Ö. 413'te uygulanmasından üç yıl sonra, Atinalılar böyle bir uygulamaya başlamışlardır<sup>13</sup>. Eğer gerçekten paraya ihtiyaç duymuş olsalardı onlar bu geçiş vergisini kolaylıkla M.Ö. 413'te almaya başlayabilirlerdi. Bunun sebebi, Bizanslılar'ın o zamanda Atinalılar'a karşı ayaklanmamış olması ve daha sonra ayaklandıklarında Atinalılar'ın onları ittifaka zorlamak için böyle bir politikaya başvurması olabilir. Bizans ve Kalhedonlular Atinalılar'ın vasal devletleri iken Atinalılar onlardan liman vergileri toplamayı başarmışlardı. Fakat daha sonra, Bizanslılar ayaklandığı için Atinalılar muhtemelen tekrar bu geliri karşılamanın en iyi yolunun Khrisopolis'e bir vergi evi kurup Bizans'a gidebilecek bütün gemilerin önünü keserek bu gemileri Khrisopolis'e yönlendirip liman vergilerini toplamak olduğunu düşündüler. Buna rağmen, asıl amaç liman olanaklarının daha güzel olduğu Bizans'ı tekrar ittifaka zorlamak gibi görünüyor. Bunun Atina'nın finansal krizinin çözülmesinde ne kadar faydalı olduğunu bilmiyoruz. Fakat bu, vasal devletlerin ihraç ve ithal vergilerinin haricinde gelirlerinin küçük bir miktarını oluşturuyor olmalıydı. Çünkü Bizans coğrafî konum olarak çok daha elverişli olduğundan ve bütün Yunan dünyasından

tüccarların çıkarlarına zarar vermeden ve zorlamadan liman vergilerini gelirleri ile daha büyük kârlar getireceğinden Khrisopolis'te uygulanan geçiş vergisine daha fazla ihtiyaç duyulmayacaktı. Zaten bu vergi iki yıl sonra Bizans ele geçirildiğinde kaldırılmıştır.

Karadeniz'e giden gemilere geçiş vergisi uygulamaya ilk teşebbüs eden kasaba Chrysopolis'ti. Bu yeri Atinalılar Alkibiades'in tavsiyesi üzerine derhal işgal etmişlerdi ve Chrysopolis'ten yolcular kendilerini akıntıya verirler, bu akıntı onları ister istemez Bizans'a taşırdı<sup>14</sup>. Polybios'un bu açıklamasına göre Atinalılar böyle bir politikaya ilk kez başvururlar ve bu vergi sadece Karadeniz'e giden gemilere değil, aynı zamanda oradan gelen gemilere de uygulanır. Bu uygulama aynı zamanda Karadeniz'e gitmek için Bizans'ta duran gemilerden bu şehrin liman vergisi almasını engelleyecekti. Polybios'un asıl ilgisi Khrisopolis'in Bizans'tan sonra Karadeniz'e giren ve çıkan gemilerin yük boşaltabilecekleri ve önlerinin kesilebileceği tek yer olması gibi görünüyor. Muhtemelen Çanakkale Boğazı'nda operasyonlardaki tecrübesinden dolayı bölgeyi çok iyi bilen Alkibiades'in tavsiyesi üzerine, Atinalılar bu vergi istasyonunu kurdular. Sonuç olarak bu metodu takip ederek yüksek miktarda vergi toplamayı ve aynı zamanda asıl amaçları olan Bizans'ı tekrar ittifaka zorlamayı başardılar.

M.Ö. 4. yüzyılda da Atinalılar bir defaya mahsus ve geçici olmak üzere böyle bir geçiş vergisi toplama teşebbüsünde bulunmuşlardır. M.Ö. 390'da Atinalılar Ege Denizi'ndeki Sparta deniz gücünün önünü kesmek için Thrasibulos'un emri altında 40 gemilik bir donanma gönderdiler. Asıl amacı Rodos adasındaki demokratlara Sparta müdahalesine karşı yardım etmektedir<sup>15</sup>. Thrasibulos sefere çıktıktan hemen sonra Rodos'a sefer düzenlemenin gereksiz olduğunun farkına vardı. Bunun yerine Atina devletinin çıkarlarına daha faydalı olacağını düşünerek Çanakkale Boğazı'na yöneldi. İlk önce Odrysian Kralı Amadokos ve Atinalılar'ın Trakya sahillerindeki Yunan şehirleri ile ilişkilerini düzeltteceğini düşünerek bu krallığın Trakya sahillerinin yöneticisi Seuthes arasında arabuluculuk yaparak onlar ile bir ittifak düzenledi<sup>16</sup>. İttifaktan sonra hatta Asya tarafındaki Yunan

şehirleri ile Atinalılar'la dostça ilişkiye girmeye başladılar. Bu Odrysian Krallığı'nın o zamanda bu şehirler üzerinde büyük bir nüfuza sahip olduğunun bir delilidir. Daha sonra Ksenophon bize şöyle aktarıyor : “[Thrasibulos] Bizans'a yelken açtı Karadeniz'den gelmekte olan gemiler üzerine onda birlik bir vergi tahsis etti. Aynı zamanda Bizans hükümetini oligarşiden demokrasiye çevirdi, böylelikle Bizans'ın sıradan halkı mümkün olan en yüksek sayıda Atinalı'nın şehirde bulunmasını görmeye üzülmeler”<sup>17</sup>.

Göründüğü kadarı ile Thrasibulos'un Çanakkale Boğazı'na olan harekâtın temel bir hedef olmaktan çok o anın şartları tarafından yönlendirilmiştir. Bu gerçek onun bu seferi anı bir kararla daha çok Çanakkale Boğazı'na düzenlemeye karar vermesinden açık bir şekilde anlaşılmaktadır<sup>18</sup>. Ana hedefi Atinalılar'ı acil olarak o yıldaki ekonomik krizden çıkarmak için para toplamaktı<sup>19</sup>. Bu geçiş vergisi alma politikası da uzun vadeli olarak uygulanmamış gibi görünüyor. Çünkü bu verginin toplanmasının sürekli olarak tekelleştirilmesine yönelik herhangi bir girişim önceden de belirttiğim gibi, uluslararası tüccarlardan ve onların bağlı oldukları devletlerden gelebilecek baskıya dayanamazdı<sup>20</sup>. Özellikle şu vurgulanmalıdır ki, o zamanda o bölgeye hakim ve güçlü olan Odrysian Krallığı'nın desteği olmasaydı Atinalılar buna asla teşebbüs edemezlerdi.

Atinalılar böyle bir geçiş vergisini uzun zaman yürürlükte tutamazlardı. Çünkü bu, Atinalılar'ın vasalet devletlerinden yardıma her zamankinden daha çok muhtaç oldukları Peloponnesos Savaşı sırasında, yukarıda aktarılan Rodos ile savaş olayında görüldüğü gibi, Marmara ve Ege bölgelerindeki Yunan şehirlerinin hoşnutsuzluğuna yol açabilirdi. Diğer taraftan bu verginin Atinalılar'ın müttefiklerinden alınmadığı savunulabilir. Fakat aksine, yukarıda rivayet edilen ilgili kaynaklar bunun Karadeniz'den gelmekte olan bütün gemilere uygulandığını bildiriyor. Buna ilâveten, böyle bir seçici politikanın zorlanarak uygulanması sorunlu olabilirdi. Çünkü çeşitli Yunan şehirlerinin tüccarlarının herbiri taşıdıkları malları Atina veya müttefiklerinin limanlarına götürdüklerini kolaylıkla iddia edebilirlerdi.

Atinalılar surları arkasında savunmaya yönelik bir strateji uyguladıkları Peloponnesos Savaşı sırasında (M.Ö. 431-405) deniz ticaretine daha bağımlı hale gelmişlerdi. Eğer bu zamanda Karadeniz Bölgesi'nden deniz ticaretine daha çok bağımlı duruma geldiler ise, Atinalılar'ın böyle bir geçiş vergisi uygulamaları mantıklı değildir. Ege'nin değişik şehirlerinden bireysel tüccarlar kendi kârları için bağımsız çalışıyorlardı. Bu geçiş vergisini bir kez ödediklerinde kâr edebildikleri en iyi yerde yüklerini satmakta serbesttiler. Fakat bu verginin haksız yere konması sebebiyle bu tüccarlar Atina'ya ters tepki bir başka şehirle ticaret etmeyi tercih edebilirlerdi. Dolayısıyla, Atinalılar'ın Karadeniz'den gelen hububat ve diğer temel maddelere daha fazla ihtiyaç duyabilecekleri bir dönemde bu tüccarlar Karadeniz Bölgesi ile daha fazla ticaret yapmaktan vazgeçebilirlerdi.

Özetlemek gerekirse, bu tür veriler Atina devletinin o zamanki şartların gereksinimlerine önceden plânlanmamış bir şekilde karşılık verdiğini düşünmemize yol açıyor. Ne Bizanslılar'ın ne de Atinalılar'ın çok güçlü oldukları zaman olan M.Ö. 5. yüzyılda bile öyle uzun vadeli planlanmış; Bosphorus (İstanbul Boğazı)'tan geçiş vergisi alma politikasını uygulamadıkları görünmektedir. Yukarıda aktarılan üç olayın nedenleri tek tek değerlendirildiğinde zamanının gereksinimleri yüzünden dışarıdan yapılan müdahaleler ve desteklerle kısa süreli ve zorunlu olarak gemilerin önünün kesildiğini<sup>21</sup> ve bu verginin uygulandığını görüyoruz.

Sonuç olarak belirtmek gerekirse, Atinalılar bile bu geçiş vergisini keyfi olarak uzun süreli uygulayabilme cesaretini gösterememişlerdir. Bu göz önüne alındığında, Polybios'a yukarıda aktarılan yargısında hak vermek gerekiyor. Bizans şehir devleti sadece o zamanın şartlarından kaynaklanan bir malî kriz sebebi ile tepkilere rağmen İstanbul Boğazı'ndan geçiş vergisi alma yöntemine başvurmak zorunda kalmıştır. Diğer bir deyişle M.Ö. 5. yüzyıldan 2. yüzyıla kadar elimize geçmiş olan verilere dayanarak Bizans şehir devleti keyfi olarak İstanbul Boğazı'nda uzun vadeli bir geçiş vergisi uygulama cesaretini gösterememiştir.

Diğer taraftan Polybios'un söz ettiği Bizans'ın



denizden konumunun bu şehrin kendisi açısından büyük avantajlar getirdiği konusundaki yargısına tam olarak katılamıyorum. Polybios'un özellikle belirtmediği nokta şudur: Bizans şehrinin Asya'dan Avrupa'ya denizden elverişli bir geçiş noktasında olması dış müdahaleyi ve bu bölgeyi kontrol etme arzularını arttırmıştır. Pers Kralı Darius'un M.Ö. 512'deki İskit Seferi sırasında Bizans'ı ele geçirip kullanmasını bu bağlamda örnek olarak verebiliriz<sup>22</sup>. Kserkses'in M.Ö. 480'lerdeki Yunanistan'ı işgal girişimindeki başarısızlığı ve Plataea yenilgisinden sonra Atinalılarla Spartalılar'ın ilk yaptıkları icraat, muhtemelen gelecekte Yunanistan'a gelebilecek herhangi bir Pers müdahalesini önlemek için, Çanakkale Boğazı'na ve daha sonra Bizans'a bir sefer düzenlemek ve buraları ele geçirmek olmuştur<sup>23</sup>. Fakat daha sonra iki devlet arasında Bizans şehrinin elde tutma mücadelesi Sparta kumandanı Pausanias'ın hırslı tutumu yüzünden uzun sürmüştür<sup>24</sup>. Bunlara ilâveten yukarıda müzakere ettiğim olaylarda olduğu gibi, Bizans şehrinin İstanbul Boğazı'nda bir geçiş vergisi uygulayabilecek bir konumda olması ve liman gelirlerinin çok olması acil paraya ihtiyaç duyan dış güçlerin bu şehre daha fazla müdahalede bulunmalarına sebep olmuştur.

Bu olgu Klâsik Çağ'dan bu yana kadar devam ediyor görünmektedir. Dış baskılar nedeni ile Türkiye 24 Temmuz 1923 Lozan Antlaşması ile Boğazlar'ın askerden arınmasını kabul etmek zorunda kalmıştır. Ancak Montrö Antlaşması ile İngiltere'nin desteği alınarak Boğazlar yeniden askerleştirilebilmiştir. 20 Temmuz 1936'da Montrö'de imza edilen sözleşmenin ticaret gemileri ile ilgili 1. Bölümün 2. maddesinde ticaret gemileri bayrak ve yük ne olursa olsun, gündüz ve gece, aşağıdaki 3. maddenin hükümleri saklı kalmak üzere hiç bir merasime bağlı olmadan Boğazlar'dan geçiş ve ulaşımında tam serbestlikten yararlanacaklardır. Bu gemiler, Boğazlar'ın hiçbir limanında durmaksızın transit olarak geçtikleri takdirde, Türkiye ilgili makamları tarafından alınması bu sözleşmenin 1. ekinde öngörülen vergiler veya harçlardan başka hiçbir vergi veya harca tabi tutulmayacaklardır..... Kılavuzluk ve römorkaj isteğe bağlıdır. 3. madde sadece boğazdan geçen gemilerin sağlık kontrolünü içermektedir. Sözleşmenin 1. ekinde öngörülen

vergiler veya harçlarla Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin yapabileceği hizmetler karşılığı olan çok önemsiz rakamlardır<sup>25</sup>. Bu antlaşma 20 yıllık bir süre için imzalanmış olmasına rağmen, imzalayan hiçbir devlet tarafından feshedilmediği için günümüzde hâlâ yürürlüktedir<sup>26</sup>. Antlaşmanın maddelerinden de anlaşılacağı gibi, Türkiye Cumhuriyeti Devleti Boğazlar'dan geçen ticaret gemilerine geçiş vergisi uygulama teklifinde bile bulunamamış, sadece verilen hizmet karşılığı cüzi miktarda olan vergi ve harçlarla yetinmiştir. Bu yine Boğazı kullanarak ticareti yapan dış ülkelerin siyasî ve hatta askerî baskılarından çekinilmesi sonucudur. Şunu kabul etmek gerekir ki, Montrö Antlaşması bile Türkiye Cumhuriyeti'ne Boğazlar'dan geçişler konusunda kesin bir hâkimiyet sağlamamıştır. Türkiye Cumhuriyeti günümüzde ekonomik bir darboğazda olmasına rağmen, Boğazlar'dan ciddi bir gelir elde edememektedir.

Polybios'un bundan 2100 yıl önce Bizans şehri hakkında yukarıda belirtmiş olduğum yargısı bu zamana Türkiye açısından yansıtılabilir. Türkiye yaklaşık 50 seneden beri fedakârlık yaparak Boğazlardan ticaret ve savaş gemilerinin emniyetli geçişi için her türlü yardımı yapmıştır. Eğer Türkiye bugünkü şartlardan kaynaklanan ekonomik durumunu düzeltemez ve Avrupa ülkeleri bu konuda yardımda bulunamazlar ise, Türkiye gelecekte tek taraflı olarak Boğazlar üzerindeki rejimi kendi lehine çeviren buradan yapılan geçişlerden ekonomik kârlarını arttırma yoluna dış müdahale riskine rağmen gitmet zorunda kalabilir.

#### NOTLAR

\* Dr. Muzaffer DENİZ, Muğla Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, Muğla/TÜRKİYE.

1 Polybios, IV. 38 v.d.

2 Polybios, IV. 46.5-IV.47.6.

3 Çanakkale Boğazı'nın en dar kısmında Asya (Abydos) ve Avrupa (Sestos) kanadında bulunan karşılıklı iki şehir.

4 Polybios, IV. 44 v.d.

5 Herodotos, VI.5.

6 Herodotos, VI.26.

- 7 Bu dönemde Atina İmparatorluğu'nun Boğazlar'dan geçen gemileri engellediğine dair herhangi bir delil yoktur. Peloponnesos Savaşı sırasında Boğazlar'da bulunan Hellespontophylakes'lerin (Çanakale Boğazı Muhafızları) gemilerin geçişlerini kontrol etmekten çok Boğazlar'dan geçip Atina veya müttefiklerine giden ticaret gemilerini korudukları büyük bir olasılıktır. Bu tartışma ve kaynaklar için Bkz.: M. Demir, *Aspects of Athenian Relations with the Black Sea Region between 600 and 300 BC* (Doktora Tezi), 1999, Exeter Üniversitesi, Exeter, s.144 v.d.
- 8 Ksenophon Tarihi. I.1.19-22. Bu konudaki tartışma için Bkz.: J. Hasebroek, *Trade and Politics in Ancient Greece*, Londra, 1933, s.162-3.
- 9 Diodoros, XIII.64.2-3.
- 10 Polybios, IV.44.
- 11 M.Ö. 4 yazında Spartalılar Bizans ve Kalkhedon'a bir sefer düzenleyerek Bizans'ın Atinalılar'dan ayaklanmasını sağlamışlardır. (Bkz.: Thukydides, VIII.80 ve Ksenophon Tarihi. I.1.36).
- 12 Polybios, IV.45 v.d.
- 13 İhraç ve ithal vergilerinin tarihi için bakılacak kaynaklar B.D. Meritt, *Athenian Financial Documents of the Fifth Century*, Ann Arbor, 1932, s.16-7 ve "Greek Inscriptions" *Hesperia* 5, 936, s.388-9; K.J. Dover, *A Historical Commentary on Thucydides*, 1945-81, 4. Cilt, s.401-3; H.B. Mattingly, "Periclean Imperialism" *Ancient Society and Institutions: Studies Presented to Victor Ehrenberg on his 75th Birthday*, ed. E. Badian, 1966, s.199-200 ve "Two notes on Athenian Financial Documents" *Annals of British School at Athens*, 1967, s.13-4.
- 14 Polybios, IV.44.
- 15 Ksenophon Tarihi. IV.8.25-28.
- 16 Odrysiyan Krallığı yöneticileri ile M.Ö. 390-389 yıllarında yapmış olduğu müzakereler için Bkz.: Z.H. Archibald, *The Odrysiyan Kingdom of Thrace*, Oxford, s.124-125.
- 17 Ksenophon Tarihi. IV.8.27.
- 18 O, sefer halinde iken Atina şehrinde onun saldırısının gerçek seyirini değiştirdiğinden dolayı şikâyetinde bulunulmuştur (Lysias 28.51).
- 19 Aynı zamanda Thasos ve muhtemelen Samothrake'i de ele geçirdi (Demosthenes. 20.59, Ksenophon Tarihi. V.17). Thasos'tan 5% lik bir vergi ödenmesi istendi. Bu 5% lik vergi aynı zamanda Thrasybulos'un M.Ö. 390 ve 389'da ziyaret ettiği Klazomenai'de de rastlanır (M.N. Tod, *A Selection of Greek Historical Inscriptions*, 2 Cilt, Oxford, 1933-48, no: 114 ve P. Harding, *From the end of the Peloponnesian War to the battle of Ipsus: translated documents of Greece and Rome*, Cambridge, 985, No: 26). Atina şehrinde hissedilen hazinedeki para kıtlığı ve generallerin operasyon düzenledikleri yerlerdeki acil para ihtiyacı için Bkz.: Aristophanes. Kadınlar Meclisi (Ecclesiazusae). 823 v.d., 0106 v.d.
- 20 Bu verginin tek bir devlet tarafından uygulanması uluslararası tüccarların çıkarlarına dokunduğundan müsaade edilemezdi. Spartalılar'ın M.Ö. 410'da bu verginin uygulanması ve Kalkhedon'un ele geçirilmesi karşısında acil bir karşı hareket düzenlediklerini görüyoruz (Ksenophon Tarihi. IV.8.31-34).
- 21 Klâsik Çağda Bizanslılar'ın ve Kalkhedonlular'ın keyfi olarak değil yiyecek sıkıntısı sebebi ile M.Ö. 362-1 yıllarında Karadeniz'den gelen hububat yüklü gemilerin önünü kestikleri görülmüştür (Demosthenes. 50.6 ve 17). Bu durum karşısında Atina devleti bölgeye savaş gemileri göndererek hububat yüklü konvoyların korunarak boğazdan emniyetli geçiş yapmasını sağlamışlardır (Demosthenes.50.21)
- 22 Darius'un İstanbul Boğazı'na köprü kurulması ve Bizans şehrindeki faaliyetleri için Bkz.: Herodotos IV. 83-89.
- 23 Bkz.: Thukydides, I. 94-5 ve Herodotos, IX.106.
- 24 Bu konudaki ilk el kaynaklar için Bkz.: C. W. Formara, *Archaic Times to the end of the Peloponnesian War*, yeni baskı 1998, Cambridge, s.59-61, No: 61.
- 25 Bkz.: Belgelerle Türkiye Cumhuriyeti'nin Uluslararası Temelleri: Lozan, Montrö, Bugünkü Türkçeye derleyen R. Parla, 1987, ikinci baskı. Lekoşe, s.119-120, 129.
- 26 F. Armaoğlu, *20. Yüzyıl Siyasi Tarihi: 1914-1995*, Genişletilmiş 11. baskı, Alkım Kitabevi, 1997, s.345.