

STRÂMOTORILE BOSFOR ȘI DARDANELE: DIMENSIUNEA ECONOMICĂ-FISCALĂ ÎN PERIOADA BIZANTINĂ¹

DE

ALEXANDER RUBEL

Schlagworte/Keywords: *Hellespont, Bosporos, Dardanellen, Zoll, Passagenzoll, byzantinische Zeit /Hellespont, Bosphorus, Dardanelles, Turkish Straits, toll, taxes, Byzantine Empire*

Bosforul și Dardanelele au jucat întotdeauna un rol foarte important, îndeosebi de natură strategică, pentru navigație. Pentru supremația asupra acestor strâmtoare s-au purtat războaie cumplete, ultimul în 1915, soldat cu foarte multe pierderi în strâmtoarea Dardanele. Abia în urma acordurilor internaționale de la conferințele de la Lausanne și Montreux, din 1922 și 1936, a fost rezolvată definitiv „problema” controversată a strâmtoarelor². Până atunci navigația și comerțul prin Dardanele și Bosfor erau reglementate în totalitate de raporturile locale de putere. Încă din Antichitate controlul asupra strâmtoarelor era extrem de important din punct de vedere militar, dar și economic și de aceea reprezenta permanent „mărul discordiei” între locuitorii din vecinătate, puterile imperiale și comercianți³. Importanța strategică a strâmtoarelor a plasat într-un plan secund perspectiva asupra implicațiilor economice, și mai ales fiscale, așa cum s-au manifestat încă din Antichitate în lupta pentru hegemonie asupra strâmtoarelor. Rareori această problemă a fost analizată dintr-o perspectivă integratoare, așa încât s-a creat impresia că perceperea taxelor vamale amintite sporadic în izvoare ar fi fost o măsură neobișnuită, impusă de circumstanțe speciale. Ne vom limita în cele ce urmează la perioada bizantină, mai exact perioada bizantină timpurie. Ideea generală de la care pornim este că exploatarea fiscală a strâmtoarelor pe toată perioada Antichității – dar, cum vom vedea în cele ce urmează, și în perioada bizantină (și otomană) – era un fenomen constant, constituind mai degrabă o regulă decât o excepție⁴. Aceste taxe de traversare a strâmtoarelor s-au perceput aproape întotdeauna, când a fost posibil din punct de vedere politic, atenienii fiind primii în acest sens în perioada Ligei de la Delos⁵.

Pentru configurarea cadrului istoric, sunt necesare câteva succinte observații introductive asupra perioadei Imperiului Roman, întrucât atunci apare menționată pentru prima oară o flotă proprie, destinată strâmtoarelor. În perioada imperială situația din Hellespont și Bosfor pare să fi fost foarte stabilă, încât perceperea unei taxe de tranzit stabilită pentru perioada imperială prin *Monumentum Ephesenum*, a funcționat

¹ Acest studiu a fost prezentat la simpozionul internațional „In Poseidons Realm XV: *Byzantium at Sea. Innovation and Tradition*”, Viena, februarie 2010. O variantă extinsă va fi publicată în limba germană împreună cu celelalte acte ale simpozionului în revista *Skyllis* 2011. Mulțumesc calduros Gianinei Bistrițan pentru traducerea din limba germană. De asemenea mulțumesc și colegilor Marius Alexianu și Roxana Curcă pentru revizuirea stilistică.

² Condițiile de traversare a strâmtoarelor, valabile pentru tranzitul maritim internațional, au fost stabilite definitiv în cadrul conferințelor de la Lausanne (1922) și Montreux (1936). Vezi pe larg N. Ünü, *The Legal Regime of the Turkish Straits*, Den Haag, London, New York, 2002.

³ F. Miltner, *Die Meerengenfrage in der griechischen Geschichte*, *Klio* 28, 1935, 1–15.

⁴ A. Rubel, *Die ökonomische und politische Bedeutung von Bosporos und Hellespont in der Antike*, *Historia* 58, 2009, 336–355.

⁵ A. Rubel, *Hellespontophylakes – Zöllner am Bosporos? Überlegungen zur Fiskalpolitik des attischen Seebundes*, *Klio* 83, 2001, 39–51.

fără probleme⁶. Romanii erau conștienți de importanța strategică a strâmtorilor încă din perioada imperială, de vreme ce, cel puțin periodic, rezervau o flotă specială pentru strâmtori, respectiv *classis Perinthia*. Din păcate, nu deținem informații exacte despre această flotă⁷, cu excepția unei inscripții din perioada lui Domitian (datată în 88–90), descoperită la Heraclea Pontica. De asemenea, nu putem emite ipoteze nici în legătură cu tipul de ambarcațiuni, nici în legătură cu capacitatea flotei. Faptul că romanii mențineau un contingent de flote în strâmtori arată totuși cât de importante erau pentru îndepărtata Roma siguranța și controlul asupra strâmtorilor. După cât se pare, în timpul năvălirii goților, la mijlocul secolului al III-lea, romanii nu mai dețineau controlul asupra strâmtorilor⁸.

Următoarele informații despre taxele de tranzit prin Bosfor apar abia în perioada bizantină timpurie. Relatări detaliate despre stabilirea taxelor la Hellespont și în Bosfor⁹ sunt inserate în două izvoare: o inscripție descoperită la Abydos, pe malul asiatic al Helespontului, datând din timpul lui Anastasios I (în jurul anului 500 d. Chr.) și o relatare din *Istoria secretă* a lui Procopius ce poate fi corelată cu inscripția.

Inscripția conține detalii prețioase, dar interpretarea acestora constituie subiect de controverse¹⁰. Aspectul cel mai important este faptul că inscripția menționează un post înființat special pentru strâmtori, numit κόμης τῶν στενῶν (rândul 14), responsabil de supravegherea strâmtorilor în punctul Abydos, de verificarea plăților și de încasarea taxelor de traversare a strâmtorilor.

În esență, inscripția conține două părți. A doua parte cuprinde tarife, „taxe” pentru diferite mărfuri (vom reveni asupra semnificației termenului συνήθεια), în timp ce prima parte, care ne interesează mai mult (până la rândul 16), descrie situația generală și atribuțiile acestui *comes*. Sesizabil este un anumit ton amenințător. Funcționarul este amenințat cu pedepse aspre și cu pierderea funcției, în cazul în care nu respectă decretul. În plus, i se cere să-și îndeplinească atribuțiile cu simț de răspundere. La cererea autorităților, inscripția trebuia publicată și expusă la vedere pe mal în mai multe exemplare (fapt indicat de pluralul στήλαις λιθίναις, rândurile 9–11) și avea drept scop principal protecția celor obligați să plătească taxele. Se preciza foarte clar faptul că funcționarii sunt îndreptățiți să încaseze aceste taxe, valabile deja de 20 de ani. Aceste instrucțiuni severe către *comes*, de a nu-și neglija obligațiile (rândul 16) și de a nu cere taxe mărite (despre lăcomia – ὀπλήστια – funcționarilor, rândul 13f) sugerează existența unor precedente de acțiuni abuzive din partea funcționarilor.

A doua parte a inscripției conține informații precise despre valoarea încasărilor pe diferite produse, evident pentru mărfurile cele mai importante transportate prin strâmtori (precum vin, ulei, legume, cereale și pastramă). Discutabilă rămâne încadrarea istorică a acestor taxe¹¹. În orice caz plățile se realizau fie în bani, fie în natură și erau alocate soldaților din flota strâmtorii (κλαστικοὶ τῶν στενῶν).

⁶ Textul din *Monumentum Ephesenum* în H. Engelmann, D. Knibbe, *Das Zollgesetz der Provinz Asia*, Bonn, 1989 (=Epigraphica Anatolica 14, 1989). Această analiză prezintă în continuare o valoare exemplară. Toată discuția în jurul acestei legi este prezentată în stadiul ei actual de cercetare de către un volumul Conferinței de la Oxford, unde alături de contribuțiile tematiche se află și textul cu comentarii detaliate: M. Cottier, M. H. Crawford, C. V. Crowther, J.-L. Ferrary, B. M. Levick, O. Salomies, O. Wörrle (ed.), *The Custom Law of Asia*, Oxford, 2008. Vezi și Rubel (Nota 4).

⁷ IGR I 781. Pe această temă: C. G. Starr, *The Roman Imperial Navy 31 BC–AD 324*, Ithaca, 1941, 125–128.

⁸ Pe această temă: F. Meijer, *A History of Seafaring in the Classical World*, London and Sydney 1986, 232. O analiză detaliată: M. Reddé, *Mare Nostrum. Les infrastructures, le dispositif, et l'histoire de la marine militaire sous l'empire Romain*, Paris și Roma, 1986, 605–623. Vezi și Starr (Nota 7), 193–198.

⁹ În ce privește sistemul de impozit bizantin, de referință este lucrarea semnată de H. Antoniadis-Bibicou, *Recherches sur les duanes à Byzance. L' 'octava', le 'kommerkion' et les commerciales*, Paris 1963 (Cahiers des Annales 20). O nouă perspectivă cuprinzătoare ne oferă însă Wolfram Brandes într-o nouă lucrare de referință: *Finanzverwaltung in Krisenzeiten. Untersuchungen zur byzantinischen Administration im 6.–9. Jahrhundert (Forschungen zur byzantinischen Rechtsgeschichte, 25)*, Frankfurt am Main, 2002. Despre funcționari și atribuțiile acestora în raport cu navigația și porturile, cf. H. Ahrweiler, *Fonctionnaires et bureaux maritimes à Byzance*, în: *Revue des études Byzantines* 19, 1961, 239–252.

¹⁰ Dittenberger (OGIS), nr. 521; un text îmbunătățit în IMT NoerdITroas 75, cf. SEG 34,1984,1243. Cea mai detaliată analiză a inscripției: J. Durliat, A. Guillou, *Le tarif d'Abydos (vers 492)*, în: *Bulletin de Correspondance Hellénique* 108, 1984, 581–598, inclusiv probleme de datare (autorii propun 492 d. Chr.). Lucrările recente despre Edictul de la Abydos sunt sintetizate în F. K. Haarer, *Anastasius I. Politics and Empire in the Late Roman World*, (ARCA 46), Cambridge, 2006, 217–220.

¹¹ Durliat și Guillou (Nota 10), *passim*, datorită în însemnărilor limitate doar la câteva „alimente de bază” și la taxele vamale reduse (considerate de către aceștia drept o formă de taxă de control) consideră că Edictul se referă doar la marinarii cărora li se furniza doar *Annona*, alimente importante. În cazul acesta trebuie să presupunem că pentru vasele comerciale „normale” existau tarife mai mari (cel mai probabil *ad valorem*), așa cum propune Antoniadis-Bibicou (Nota 9), 80–88.

Revenind la *sunhvqeia*, se pune întrebarea despre ce taxe „obișnuite” sau „în condiții normale”, cerute de *naukleroi* este vorba? Pe această temă circulă mai multe păreri. Helene Antoniadis-Bibicou consideră că în acest caz este vorba de taxe normale calculate *ad valorem*, iar sumele mici exprimate în *folleis* (și *keratia*) erau raportate la unitatea standard *nomisma*. Dimpotrivă, Jean Durliat și Andre Guillou, valorizând bibliografia mai veche, consideră că taxele, în realitate mai mici, erau de fapt sportule, taxe de administrare ale marinarilor implicați în supraveghere și ale superiorului acestora, *comes*-ul. În opinia celor doi specialiști, care se deosebesc în acest punct de lucrările mai vechi, edictul era un privilegiu al acelor *naukleroi*, care se ocupau de *Annona* și de aceea erau scutiți de vămi și plăteau doar aceste taxe mai mici. Un contraargument este faptul că fructele uscate, respectiv legumele aflate în aceeași categorie cu vinul și cerealele, nu apar în nici un izvor cunoscut, ca parte componentă a aprovizionărilor gratuite. Prin urmare această variantă de interpretare nu se confirmă. Din fericire, acest aspect nu ne interesează mai departe. Pentru raționamentul nostru joacă un rol secundar, dacă *κόμης τῶν στενῶν* însuși percepea o taxă de tranzit sau dacă inscripția face referire doar la o taxă administrativă, iar taxa de traversare a strâmtorilor se plătea, ca și înainte, la punctele vamale din Constantinopol sau în alte puncte în strâmtori, funcționarul fiind astfel responsabil de controlul acestora. În favoarea primei variante de interpretare poate fi invocat faptul că percepătorii de taxe erau numiți mai târziu în general drept „Abydikoi”, după cum rezultă din mai multe atestări din Tesalonic¹².

Există, așadar, câteva aspecte certe, importante, prezentate în inscripție: la Abydos exista un funcționar special, responsabil de strâmtori, și anume de supravegherea traficului. Această instituție exista deja de mult timp, cel puțin de 20 de ani înainte de emiterea edictului. *Comes*-ul trebuia să prevină încălcarea legilor referitoare la circulația ambarcațiunilor și să perceapă anumite taxe. Mai mult, acestuia îi erau subordonate flota și echipajele (așa-numitele *κλασσικοὶ τῶν στενῶν*) care supravegheau Hellespontul. Despre atribuțiile individuale, despre modul și gradul în care *comes*-ul sprijinea flota există mai multe informații în alte izvoare.

Procopius¹³ relatează despre faptul că *κόμης τῶν στενῶν* îndeplineau, pe lângă perceperea taxelor, și alte funcții importante. Autorul atrage atenția asupra măsurilor de impozitare ale lui Iustinian, care erau, după părerea lui, tiranice și incorecte. Despotul ar fi instalat noi puncte vamale în Abydos și lângă Hieron în Bosfor pentru a-i exploata pe comercianți. Pasajul în care este criticat comportamentul nedrept al lui Iustinian față de comercianți (datorită acestei intenții a autorului deținem, de altfel, informații despre situația taxelor în perioada lui Iustinian), conține câteva detalii importante în acest context. Informațiile confirmă în mare parte informațiile din inscripție. Aflăm astfel că funcționarul, denumit de Procopius *archon*, avea în special obligația de a controla dacă ambarcațiunile care treceau pe la Abydos nu transportau mărfuri interzise, în special arme și de a verifica documentele pasagerilor (25,3). În atribuțiile sale intrau bineînțeles declarațiile vamale și documentele legate de transport și mărfuri.

După un excurs geografic, în care descrie cele două strâmtori, Procopius insistă asupra faptului că în Abydos, până la începutul domniei lui Iustinian, nu existau puncte vamale. Acest *archon* și-a exercitat totuși acolo funcția și a perceput doar câteva taxe de la ambarcațiunile care treceau pe acolo, de fapt mai mult un soi de comision, întrucât acest funcționar, spre deosebire de colegul său staționat în Bosfor la Hieron, nu era plătit de către stat, ci trebuia să trăiască din sportule primite de la căpitanii vaselor (25,3)¹⁴. Aceste informații pot fi corelate cu interpretarea inscripției menționate datorată lui Durliat și Guillou, unde plățile erau considerate drept sportule. Funcționarul staționat la Hieron trebuia să controleze dacă vasele care plecau din Pont nu transportau mărfuri interzise pentru barbarii din zona Pontului. Acesta nu avea însă dreptul să perceapă nici un fel de taxă de la cei care traversau strâmtoarea (25,4). După venirea la putere a lui Iustinian a fost instituit în ambele locații un punct vamal și au fost numiți permanent doi funcționari plătiți, care trebuiau să încaseze în strâmtori cât mai mult profit pentru împărat, ceea ce și făceau cu mult zel (25, 5–6).

Din relatările oarecum neclare ale lui Procopius rezultă, așadar, că înainte de Iustinian existau doi funcționari care controlau în mod obișnuit strâmtorile. Cel din Abydos nu era remunerat, dar percepea comisioane moderate (numite totuși *telos*, taxă); cel din Hieron îndeplinea aceeași funcție, însă era plătit de

¹² N. Oikonomides, *Le kommerkion d'Abydos, Thessalonique et le commerce bulgare au IX^e siècle*, în: V. Kravari, J. Lefort, C. Morrison (eds.), *Hommes et richesses dans l'Empire byzantin*, 2 vols. Paris, 1989–91, Vol. 2, 241–48.

¹³ Prok. Anek. 25 (în special 1–6),

¹⁴ Despre Hieron, locul antic de cult la intrarea nordică în Bosfor pe partea asiatică, despre istoria și geografia acestui loc a se vedea articolul cuprinzător și bogat în informații istorico-arheologice semnat de A. Moreno, *Hieron: The Ancient Sanctuary at the Mouth of the Black Sea*, în: *Hesperia* 77, 2008, 655–709.

către împărat și nu putea percepe nici un fel de taxe. Confuză este însă informația ce apare la Procopius imediat după descrierea Hellespontului și Bosforului, referitoare la faptul că nu ar fi existat până în acel moment nici un punct vamal în Hellespont¹⁵. Modul de exprimare sugerează, totuși, că exista în Bosfor un astfel de oficiu vamal, dar undeva mai jos în relatările sale subliniază că funcționarul de la Hieron nu avea voie să perceapă plăți, cel puțin nu în interes personal¹⁶. Neconcordanțele din relatările lui Procopius vizează și taxele pe care le percepea *archon*-ul din Abydos. O taxă plătită de toate ambarcațiunile trebuia considerată taxă de traversare, chiar dacă era vorba de o sumă moderată destinată „doar” aprovizionării flotei responsabile de supravegherea strâmtorilor¹⁷. Intenția lui Procopius era de a înfieră măsurile lui Iustinian drept „jaf” oficial abuziv și de aceea marginalizează în mod corespunzător taxele de tranzit deja existente, care totuși – așa cum arată și inscripția – erau percepute la Abydos de multă vreme (cu cel puțin de 20 de ani înainte de emiterea edictului lui Anastasios). De fapt, Procopius ne oferă informații – chiar dacă în mod neclar – despre faptul că Iustinian a crescut nivelul taxei de tranzit, care au fost ridicate la strâmtori deja înainte de domnia sa.

Alte informații legate de funcționarii de la Hellespont, datate înainte de Procopius și de edictul de la Abydos, sunt conținute în rapoartele privind descoperirea și mutarea relicvelor Sfântului Ștefan. Analizate doar de către puțini cercetători în acest context, aceste relicve au fost descoperite de presbiterul Lukianos în anul 415 d. Chr. în apropiere de Ierusalim și aduse în circumstanțe aventuroase câțiva ani mai târziu la Constantinopol¹⁸. Cu ocazia trecerii „contrabandiștilor”, care vroiau să ducă relicvele Sfântului prin Hellespont în capitala Imperiului, este amintit un ἄρχων τῶν στενῶν și încercarea de a se evita controlarea acestuia. În continuare se relatează cum creștinii evlavioși au vrut să treacă neobservați cu relicvele și să evite controlul la strâmtori. Se pare că un cutremur trimis de Dumnezeu i-a ajutat să treacă cu succes de punctul de control. Totuși *archon*-ul a trimis în urmărire fugarilor cinci ambarcațiuni rapide de tipul δρόμων¹⁹. Din fericire, în acel moment a intervenit un înger, așa încât relicvele Sfântului au ajuns cu bine la Constantinopol.

Din toate acestea putem trage următoarele concluzii, urmând astfel studiul d-nei Ahrweiler²⁰: deja la începutul secolului al IV-lea (probabil și mai devreme) a existat un supraveghetor la Abydos; obligația sa era să controleze ambarcațiunile și pasagerii care tranzitau strâmtorile; pentru a fi eficient, acesta dispunea de cel puțin cinci ambarcațiuni rapide pentru supravegherea efectivă a strâmtorilor²¹; cu siguranță, pe lângă

¹⁵ Prok. 25, 2–3: προθμῶ δύο ἐκατέρωθεν Βυζαντίου ἐστὸν, ἄτερος μὲν ἐφ’ Ἑλλησπόντου ἀμφὶ Σηστόν τε καὶ Ἀβυδὸν, ὁ δὲ δὴ ἕτερος ἐπὶ τοῦ στόματος τοῦ Εὐξείνου καλουμένου Πόντου, οὗ τὸ ἱερὸν ὀνομάζεται. ἐν μὲν οὖν τῷ Ἑλλησπόντου πορθμῷ τελωνεῖον μὲν ἐν δημοσίῳ ὡς ἤκιστα ἦν [...].

¹⁶ Prok. 25, 4: : οὐδὲν μέντοι ἐξῆν τῷ ἀνδρὶ τούτῳ πρὸς τῶν τῆδε ναυτιλλομένων προσίσθαι.

¹⁷ Taxele amintite în inscripție nu erau foarte mari, în cazul în care, contrar opiniei lui Antoniadis-Bibicou (Nota 9), 85–87, depindeau într-adevăr de valoarea în sine a mărfurilor. Comercianții de vin plăteau, de exemplu, șase *Folles* la traversarea strâmtorii.

¹⁸ Textul despre „inventio” și relatările legate de transmiterea acestuia se regăsesc în următoarea ediție: A. Papadopoulos Kerameos, Ἀνάλεκτα Ἱεροσολυμικῆς σταχυολογίας, tom. e, St. Petersburg, 1898, 28–53. Din păcate, nu am avut acces la această ediție și am citat conform extraselor din Ahrweiler (Nota 9), 240. Alte atestări despre transmiterea textului în lucrarea editată de către F. Halkin, *Bibliotheca Hagiographica Graeca*, tome II, ediția a treia, Bruxelles, 1957, nr. 1649 (248). O traducere în latină a acestei relatări, în care *archon*-ul este intitulat „princeps Augusti”, este mai ușor accesibilă la Migne (PL) 41, Sp. 817–822.

¹⁹ Despre acest tip de ambarcațiuni: L. Casson, *Ships and Seamanship in the Ancient World*, ediția a doua, Princeton, 1986, 148–154. Recenta lucrare exemplară: J. H. Pryor, E. M. Jeffreys, *The Age of the ΔΡΟΜΩΝ. The Byzantine Navy, ca. 500–1204 (The Medieval Mediterranean, 62)*, Leiden/Boston, 2006. Și inscripția (IMT NoerdITroas 75, aproximativ rândul 23) indică existența vaselor, pentru cu plățile se realizau la κλασσικοὶ τῶν στενῶν. Dacă vasele sunt cu adevărat de tip *dromon* rămâne neclar, având în vedere faptul că acest tip de vase este documentat abia ulterior sec. IV–V; menționarea în legenda Sfântului poate fi un reflex al perioadei în care textul a fost redactat.

²⁰ Ahrweiler (Nota 9), 240.

²¹ Dacă luăm în considerare aceste informații, ajungem la concluzia că controlul asupra strâmtorilor era costisitor pentru împărat, dacă ne gândim la cheltuielile de aprovizionare a vaselor și echipajelor, indiferent ce tip de vase a fost folosit. Oricum cifrele în ceea ce privește *dromones* rămân discutabile. Casson (Nota 19), 149 ia în considerare o sută de oameni pentru fiecare *dromon* (pentru cele mai mici unități). Lucrarea cea mai cuprinzătoare și detaliată pe această temă (Pryor, Jeffreys [Nota 19], 133) indică drept cifră orientativă aproximativ 50 de marinari. Recent S. Cosentino, *Constans II and the Byzantine Navy, Byzantinische Zeitschrift* 100 (2008), 577–603 susține că *dromones* din perioada bizantină timpurie dispuneau totuși de un echipaj de peste 20–30 de oameni. Faptul că acest post de funcționar avea în același timp și un profil militar rezultă din exprimarea lui Ioannes Malalas (432, 14–17), care atribuie funcționarului denumirea de κόμης τῶν στενῶν.

echipajele vaselor, acesta mai avea în subordine și alte persoane, pentru a putea asigura circulația fără probleme a vaselor prin strâmtoari. Într-o legendă hagiografică despre minunile săvârșite de Demetrios este amintit un bărbat care era supusul ilustrului *comes* de la Abydos²².

Dacă privim această constatare în contextul informațiilor din inscripție și a relatărilor lui Procopius despre mărirea taxelor de către Iustinian, ajungem la concluzia că κόμης sau ἄρχων τῶν στενῶν era în primul rând responsabil de siguranța Hellespontului și a Bosforului, iar în plus percepea o taxă de la vasele comerciale aflate în tranzit, a cărei valoare a crescut probabil sub Iustinian și care poate fi considerată drept o taxă vamală de tranzit²³. Baza operațiunilor era Abydos în Hellespont, iar un alt punct de control era Hieron în Bosfor, unde începând cel târziu cu domnia lui Iustinian a fost instalat un punct vamal. Această constatare este confirmată și de către alți autori. De pildă, Ioannes Malalas vorbește despre un κόμης τῶν στενῶν ποντικῆς θαλάσσης numit de către Iustinian în Hieron²⁴. Autorul anonim al *Anecdota Bruxellensia* relatează, de asemenea, că Iustinian a introdus un punct vamal (τὸ κομμέρκιον) și a numit un παραθαλασσίτης²⁵, acesta fiind numele sub care era cunoscut supraveghetorul strâmtoarilor în secolul al X-lea²⁶.

Detalii despre funcționarea ulterioară a punctului vamal pentru tranzitul în strâmtoari în perioada bizantină și despre reduceri, modificări, terminologie etc. există în izvoarele de mai târziu. Sub împărăteasa Irina taxa de traversare a strâmtoarilor a fost redusă în anul 800 sau chiar desființată (ἐκούφισεν are aici un sens ambivalent, cf. Lidell/ Scott s.v.)²⁷. Aceasta a fost, bineînțeles, o măsură populistă, cum am spune astăzi, a regentei. Succesorul acesteia, Nikephoros I a revocat această măsură nouă ani mai târziu, fapt care scoate în evidență importanța acestui punct vamal pentru întreaga circulație de mărfuri prin strâmtoari²⁸. Este posibil ca aceste posturi de control vamal să fi fost reunite din punct de vedere administrativ. În secolul VIII este atestat printr-un sigiliu din plumb un anume Georgios care era *comes* la Abydos și la Hieron²⁹.

Taxele par să fi fost percepute ulterior în mod regulat. Astfel, apar din nou informații despre punctul vamal existent în Bula de Aur din 992, prin care venețienii erau privilegiați prin anumite tarife speciale în ceea ce privește taxa de traversare a strâmtoarilor³⁰. După 1204, se pare că Constantinopolul a pierdut controlul asupra acestor taxe. Probabil că Hieron se afla sub controlul genovezilor încă de la începutul secolului al XIV-lea. În 1345 Megas Doux Apokaukos a încercat să reintroducă taxa de traversare, întrucât acesta a ordonat să se ancoreze un vas cu echipaj militar, un soi de stație vamală plutitoare, în mijlocul Bosforului. Inițiativa nu a avut însă succes, deoarece nu existau vase de război care să-i oblige să oprească pe comercianții aflați în tranzit³¹. În 1352 genovezii preiau, în urma încheierii unui contract oficial, controlul asupra Bosforului și ocupă Hieronul, pentru a percepe la rândul lor lucrativele taxe de tranzit³².

²² Relatăriile despre minunile săvârșite de Sfântul Demetrios amintesc de o persoană subordonată „ilustrului *comes* de la Abydos: Ἄνθρωπος γὰρ πιστός τῷ κατὰ τὴν Ἀβυδὸν μεγαλοπρεπεῖ ἔξυπηρετούμενος κόμητι... Migne (PG) 115, Sp. 1257b.

²³ Ideea poate fi aprofundată. Există posibilitatea ca termenul de *comes* (inscripție) și cel de *archon* (Procopius și *Inventio reliquorum*) să definească totuși oficii diferite. În acest caz *comes*-ul putea fi cel care percepea taxele, în timp ce *archon*-ul era însărcinat cu controlul armelor și persoanelor.

²⁴ Malalas, 461.

²⁵ *Anecdota Bruxellensia* (ed. F. Cumont), 27.

²⁶ Ahrweiler (Nota 9), 247f. Autoarea îl consideră pe Parathallasites drept succesorul *comes*-ului, respectiv al *archon*-ului de la strâmtoari, care nu mai poate fi identificat în izvoare începând cu secolul al IX-lea.

²⁷ Theophanes, A. M. 6293 (De Boor, 475, 15–18).

²⁸ Theophanes, A. M. 6302 (De Boor, 486), 28. Despre istoria ulterioară a sistemului vamal bizantin a se vedea Antoniadis-Bibicou (Nota 9). Despre punctele vamale din strâmtoari a se vedea în indice s.v. Abydos, Bosphoros, Hellespont, Hieron.

²⁹ *Prosopographie der mittelbyzantinischen Zeit*, Bd. 1,1, s.v. Georgios (2150), 662. Sigiliile de plumb constituie o categorie de izvoare care ar furniza cu siguranță mai multe informații referitoare la această temă în cadrul unui studiu mult mai larg.

³⁰ J. und P. Zepos, *Jus graecoromanum*, Athen 1931, Bd. I, 260f; cf. F. Dölger, *Regesten der Kaiserurkunden des oströmischen Reiches*, I., München, Berlin 1924, Nr. 781. Vezi pe această temă: D. M. Nicol, *Byzantium and Venice. A study in diplomatic and cultural relations*, Cambridge 1988, 35–43; O. Tuoma, *Some notes on the significance of the imperial chrysobull to the Venetians of 992*, in: *Byzantion* 54 (1984) p. 358–366. Textul susține ideea că existau taxe fixe pentru fiecare ambarcațiune, indiferent de valoarea mărfurilor. Exprimarea nu este însă clară, deoarece ideea contextuală era că, înainte de obținerea privilegiilor, venețienii plăteau pentru fiecare vas *mai mult de 30 solidi* (inventum est magis, quae ut plus de 30 solidis dabant unusquisque navigio).

³¹ Ioannes Kantakuzinos, 3, 85.

³² Detaliat și cu bibliografie detaliată Moreno (Nota 14), 671.

*

În 1453, înainte de cucerirea definitivă a Constantinopolului, Mehmet II a trimis pe supusul său fidel, Ferouz Aga, în fortăreața Rumeli (Rumeli Hisari), ridicată în 1452 în cel mai îngust loc al Bosforului, pe coasta europeană. Mehmet îi cere lui Ferouz Aga să nu permită trecerea nici unei corăbii prin strâmători, indiferent că era vorba de genovezi, venețieni, comercianți din Constantinopol, Trapezunt, Amisos, Sinope sau chiar de căpitani turci, fără a-i opri și a percepe de la toți aceeași taxă vamală de tranzit, numită „kommerkion”³³. Este interesant de remarcat că termenul „kommerkion”, un latinism din greaca bizantină, a fost preluat în turcă sub forma „gümrü”, care înseamnă și astăzi taxă vamală.

ZUR ÖKONOMISCHEN UND FISKALISCHEN BEDEUTUNG DER MEERENGEN IN BYZANTINISCHER ZEIT

ZUSAMMENFASSUNG

Die strategische Bedeutung der Meerengen verdeckt manchmal den Blick auf ökonomische und vor allem auf die fiskalischen Implikationen, die sich seit dem Altertum mit der Beherrschung der Meerengen ergeben. Selten wird die Thematik ganzheitlich betrachtet, so dass mithin in der Forschung der Eindruck entstanden ist, die Erhebung eines Durchgangszolls, der hin und wieder in den Quellen erwähnt wird, sei eine jeweils besonderen Umständen geschuldete eher ungewöhnliche Maßnahme. Die vorliegende Betrachtung beschränkt sich auf eine Periode, nämlich auf die byzantinische, genauer auf die frühbyzantinische Zeit. Die vorliegende Untersuchung untermauert die vom Verfasser bereits früher vorgetragene These (Klio 83, 2001; Historia 58, 2009), dass die fiskalische Ausbeutung der Meerengen in der gesamten Antike – und wie hier argumentiert wird auch in byzantinischer (und osmanischer) Zeit – die Regel und nicht die Ausnahme gewesen ist. Ein Sundzoll wurde, sofern es machtpolitisch irgendwie möglich war, fast immer eingezogen, wobei die Athener zu Seebundszeiten den Anfang machten. Im Mittelpunkt der Betrachtungen steht ein inschriftlich überliefertes Dekret des Anastasios und eine Passage aus den Anekdoten des Prokop, die über die Erhebung eines Durchgangszolls im 5. und 6. Jahrhundert berichten. Kursorisch wird die Erhebung des Sundzolls an Hellespont und Bosphoros anhand von Quellenbeispielen bis zur Eroberung Konstantinopels durch die Türken weiter verfolgt.

³³ Michael Dukas, *Historia byzantina*, Migne (PG), 157, Sp. 1049. În legătură cu termenul *kommerkion*, utilizat în izvoare, care trebuie însă analizat în context, dar care de cele mai multe ori are sensul de „taxă vamală”, vezi Antoniadis-Bibicou (Nota 9), S. 97–155 și 197f. Pentru sistemul de taxe vamale în Imperiul Otoman, cf. H. Inalcık, *An economic and social history of the Ottoman Empire*, vol. 1, Cambridge 1994, 195–200.