

XIX. YÜZYILDA İŞKODRA GÖLÜ VE BOYANA NEHRİ
(SİYASİ, EKONOMİK VE ULUSLARARASI HUKUKİ DURUMU)

YUSUF ÖZTEKİN

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TARİH ANABİLİM DALI / YAKINÇAĞ BİLİM DALI

T.C.
ORDU ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

**XIX. YÜZYILDA İŞKODRA GÖLÜ VE BOYANA NEHRİ(SİYASİ, EKONOMİK
VE ULUSLAR ARASI HUKUKİ DURUMU)**

YUSUF ÖZTEKİN

YÜKSEK LİSANS TEZİ
TARİH ANABİLİM DALI / YAKINÇAĞ BİLİM DALI

AKADEMİK DANIŞMAN

Prof. Dr. İlhan EKİNCİ

ORDU - 2014

T.C.
ORDU ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

Bu çalışma jürimiz tarafından 26/12/2014 tarihinde yapılan sınav ile Tarih Anabilim Dalında Yakınçağ Bilim Dalı'nda YÜKSEK LİSANS / ~~DOKTORA~~ tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Prof. Dr. İlhan EKİNCİ

Üye : Yrd. Doç. Dr. M. Emre KILIÇASLAN

Üye : Yrd. Doç. Dr. Süleyman UYGUN

ONAY :

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

25/02/2015

Prof. Dr. Gürven MURAT
Sosyal Bilimleri Enstitüsü Müdürü

Yazarlara ait her özgün işle kaynak gösterildiğini bildirilir.

Yusuf ÖZTEKİN

ÖZET

ÖZTEKİN, Yusuf, *XIX. Yüzyılda İşkodra Gölü ve Boyana Nehri (Siyasi, Ekonomik ve Uluslararası Hukuki Durumu)*, Yüksek Lisans Tezi, Ordu, 2014.

Boyana Nehri ve İşkodra Gölü, tarihin her döneminde bulunduğu bölge için önemli bir yer olarak görülmüşlerdir. XIV. yüzyıldan itibaren bölge Osmanlı'nın kontrolüne girmiştir. Nehir ve göl, 1877-78 Osmanlı-Rus savaşı sonrasında imzalanan Berlin Antlaşması'na kadar Osmanlı Devleti'nin hâkimiyetinde olan sulardı. Boyana Nehri ve İşkodra Gölü, Osmanlı Devleti ile Berlin Antlaşması'ndan sonra bağımsız devlet olarak ortaya çıkan Karadağ arasında sınır teşkil etmeye başlamıştır. Bundan sonra nehir ve gölde, Osmanlı ile Karadağ arasında birçok konuda rekabet başlamış ve çeşitli sorunlar ortaya çıkmıştır. İki devlet arasında nehir ve göldeki sınır, seyrüsefer, kaçakçılık, ticaret, arazi konularında ortaya çıkan problemler çözülmeye çalışılmıştır.

Osmanlı ile Karadağ arasındaki en önemli meselelerden birisi Boyana Nehri'nin temizliği konusudur. Boyana Nehri yatağının dolması sebebiyle sularını Boyana'ya akıtmakta olan İşkodra Gölü'nün çevresi yağışlı dönemlerde sular altında kalmaktaydı. Bu sorunu çözmek için Boyana Nehri'nde temizlik çalışması yapılması zorunluydu. Bu çalışma ile İşkodra Gölü çevresinde birçok arazi bataklıktan kurtulup tarım arazisi haline gelecekti. Bu arazilerin büyük kısmı Karadağ sınırlarında olduğundan Karadağ temizlik meselesine büyük önem vermiştir. Osmanlı Devleti, daha az toprak elde edecek olmasından ve Avrupa devletlerinin bu sulara etkinliklerini artıracaklarını düşündüğünden meseleye fazla sıcak bakmamıştır. Temizlik meselesi konusundaki anlaşmazlıklar birçok yazışmalara konu olmuşsa da iki devlet arasında uzun yıllar halledilememiştir.

Osmanlı Devleti ile Karadağ, Boyana Nehri ve İşkodra Gölü'nde ticaret konusunda da rekabet yaşamışlardır. Karadağ Devleti, nehir ve gölde etkinliğini artırabilmek için Avusturya, İtalya gibi devletlerle işbirliği içine girmiştir. Bu işbirliği, bölgede Avrupa devletlerinin etkin olmasını istemeyen Osmanlıyı rahatsız etmiştir.

Boyana Nehri ve İşkodra Gölü merkezli Osmanlı'nın bölgedeki ekonomik, sosyal ve siyasi faaliyetlerinin ele alındığı çalışma ile bölge tarihinin daha iyi anlaşılmasına katkı sağlamaya çalışılmıştır.

Anahtar Sözcükler: Osmanlı, Karadağ, Balkanlar, İşkodra, İşkodra Gölü, Boyana Nehri.

ABSTRACT

ÖZTEKİN, Yusuf, Master Thesis, *Bojana River and Skadar Lake in XIXth Century (Political, Economic and International legal Situation)*, Ordu, 2014.

Bojana River and Skadar Lake were regarded as an important places at each period of the history. That region, was occupied by the Ottoman Empire in XIVth century. The lake and The river were dominated by the Ottoman Empire until the treaty of Berlin which was signed after The War Russian-Ottoman in 1877-1878. The Bojana River and The Skadar Lake became border between Ottoman and Montenegro where became independent after the treaty of Berlin. After that ,lots of competition started between Ottoman and Montenegro.. These problems were the border, smuggling, trading etc. which were attempted to resolve.

The cleaning of the Bojana River was one of the most important problem between The Ottoman Empire and The Montenegro .Water of The Bojana River flowed into The Skadar Lake and around The Lake flooded when it was rain.After the rain, it was swamp around the lake so it was necessary to clen-up. The Skadar Lake would became farmland with cleaning the environment of the lake . Because Montenegro had a large part of The Lake, it had been given importance to clean-up these areas.The Ottoman didn't lean towards this issue.

Cleaning the environment of Skadar Lake had been subject to a lot of correspondence but it could not have a conclusion in many years. Also, The Ottoman Empire and The Montenegro State had been competition in the trade around The Skadar Lake and Bojana River.Montenegrin State h aimed to be more effective on The Lake and The River so, it cooperated with the governments of Austria,Italy etc.The Ottoman Empire was suffering from this collaboration because it did not want to see The Strong European States on this region.

That thesis is about the Otttoman Empire's economic,social and political activities in The Bojana River and Skadar Lake . I hope this thesis will contribute to a better understanding of the region's history.

Key words: Ottoman, Montenegro, Balkans, Skadar, Skadar River, Bojana River.

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler	
Adı Soyadı :	Yusuf ÖZTEKİN
Doğum Yeri ve Tarihi :	Almus / 18.08.1978
Eğitim Durumu	
Lisans Öğrenimi :	Süleyman Demirel Üniversitesi
Yüksek Lisans Öğrenimi :	Ordu Üniversitesi
Bildiği Yabancı Diller :	İngilizce
Bilimsel Etkinlikleri :	
İş Deneyimi	
Uygulamalar :	
Projeler:	
Çalıştığı Kurumlar:	Ordu/Akkuş Yeniköy İ.Ö.O., Akkuş Fatih İ.Ö.O. Aybastı ÇPL, Aybastı İHL
İletişim	
E-Posta Adresi :	ynzyusuf@hotmail.com
Telefon:	
İş:	0452 7141161
Ev:	
Cep:	0535 7910461
Tarih ve İmza:	

ÖNSÖZ

Bu araştırmada XIX. yüzyılda Boyana Nehri, İşkodra Gölü ve çevresinde meydana gelen siyasi, sosyal ve ekonomik gelişmeler ele alınmıştır. Bu çerçevede konu ile ilgili belgeler incelenerek konu hakkında ayrıntılı bilgi verilmeye çalışılmıştır. Kısıtlı kaynaklara rağmen konu daha çok arşiv belgelerini esas alarak değerlendirmeye çalışılmıştır.

Tarih, özü itibarıyla insanları merkez alan bir bilimdir. Dolayısıyla mekânlar insan yaşamının yoğunluğu, faaliyetlerine sahne olduğu oranda tarihin konusu olabilmektedir. Örneğin tarihe şehirlerden bakmak bir gelenektir. Çünkü insan yaşamının en yoğun olduğu alanlardandır. Ancak bu denli olmasa da yarı zamanlı veya belirli sürelerde ve biçimlerde kullanılan ve insanların faaliyetlerine konu olan alanlar da vardır. Yaylalar, kışlaklar, göller ve nehirler gibi. Bir göl veya nehrin tarihi deyince akla coğrafya gelmektedir. Denizler, nehirler ve göller yoğun bir şekilde kullanılmalarına rağmen tarihin ana konusu olmamıştır. Zaman zaman kullanılan bu unsurlar coğrafyanın konusu olmuştur. Bu yerlerden tarihe bakabilmek tarihe farklı bir bakış açısı getirecektir. Amacımız İşkodra Gölü ve Boyana Nehri'nin etrafındaki bölgeye göl ve nehir merkezli bakmaktır.

Bir coğrafi unsur olarak nehirler ve göller insanları birbirlerinden ayırabildikleri gibi birbirlerine yaklaştırmaktadır de. Balkanlar çok farklı kültürlerin bulunduğu bir bölgedir. Balkanlardaki nehir ve göllerin balkan tarihine etkisi büyüktür. Nehir ve göller, kültürleri, milletleri birbirinden ayıran ya da birleştiren stratejik öneme sahiptirler. Nehirlerin ve göllerin etrafındaki faaliyetler insanları birbirine yaklaştırmaktadır. Buralarda ticari, kültürel, sosyal ve siyasi faaliyetler yapılmaktadır. Bu faaliyetler sonucunda kültürler daha hızlı yayılmış ve bilgi birikimi artmıştır.

XIX. yüzyıl Osmanlı egemenliğinin ve hâkimiyet sahasının daraldığı, buna karşın toprakları üzerinde farklı devletlerin ortaya çıktığı veya Avrupalı devletlerin egemenlik ve nüfuzlarını Osmanlı aleyhine genişlettikleri bir yüzyıl olmuştur. Hiç kuşkusuz Osmanlı'nın Balkan memleketleri bu siyasi, ekonomik değişimin en önemli alanlarından birisi olmuştur. Balkanlar, hızlı değişim ve dönüşümüyle büyük kopuşların ve çözülme sürecinin önderliğini yapmıştır. Bu çözülme devletler ve milletler düzeyinde incelenmiş ve birçok eser yazılmıştır. Ancak ayrıntılarda ve daha küçük mekânlar üzerinde bu çözülüşün tarihini mercek altına alan

alışmalar nispeten daha azdır. Bu alışma biraz da bu çözülmeye İşkodra Gölü ve Boyana Nehri'nden bakmayı ve göstermeyi amaçlamıştır.

Osmanlı Devleti'nin Balkanlardan çekilmeye başladığı dönemde, Avrupalı devletler bölgede daha da etkili olmaya başlamışlardır. Osmanlı da bölgede tutunabilmek için nehir ve gllerden daha fazla yararlanmak için değişik girişimlerde bulunmuş ve buralarda kalıcı olmaya çalışmıştır. Balkanlardaki dağlık coğrafyanın denize ulaşımını sağlayan en önemli unsurlardan birisi de nehirlerdir. Bundan dolayı bölgedeki devletler, nehirlerde etkinliklerini artırarak denizlerle irtibatlarını daha da kuvvetlendirmeye çalışmışlardır.

Osmanlı ekonomisinin çözülmeye devam ettiği dönemde Avusturya, İtalya, Rusya vb. devletlerin Osmanlı ekonomik hayatına yaptıkları baskıları ve nehir ile gölün etrafındaki ekonomik olayları görmeye ve göstermeye çalıştık. Bu konu ile ilgili daha önce müstakil bir çalışma olmamakla birlikte Dr. Uğur zcan II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı-Karadağ Siyasi İlişkileri adlı eserinde, Dr. Abidin Temizer ise Karadağ'ın Sosyal ve Ekonomik Yapısı adlı çalışmasında konuya milletler ve devletler bazında kısaca değinmişlerdir. Balkan Tarihi'nin ve Osmanlı Tarihi'nin daha iyi değerlendirilmesi açısından konumuzu daha ayrıntılı incelenmesi gereken bir konu olarak gördük. Osmanlı arşivinden konu ile ilgili belgeleri inceleyip okuyarak konumuzu değerlendirmeye çalıştık.

Araştırma girişten sonra iki ana bölümden meydana gelmiştir. Giriş kısmında Osmanlı Devleti'nde nehirler ve göller, Osmanlı'da sınır teşkil eden nehirler ve uluslar arası nehir hukukunda Boyana Nehri ve İşkodra Gölü hakkında bilgi verilmiştir. Bu bölümde nehir ve göller ön plana çıkarılarak olaylara tarihi bir bakış açısı verilmeye çalışılmıştır.

Birinci bölümde bölgenin coğrafi yapısı ve tarihi gelişimi üzerinde durulmuştur. Bölgedeki devletlerin, nehirlerin ve gllerin coğrafi özellikleri hakkında bilgiler sunulmuştur. Ayrıca Karadağ'ın, Arnavutluk'un ve İşkodra vilayetinin tarihi gelişimi zet olarak verilmiştir.

İkinci bölüm ise üç başlık altında incelenmiştir. Birincisinde, Boyana Nehri ve İşkodra Gölü'nün uluslararası antlaşmalardaki durumu ve seyrüsefer meselesi ele alınmıştır. İkincisinde, Boyana, Drin ve Kır nehirlerinin temizlik konusu işlenmiştir. Nehirlerde yapılan temizlik çalışmaları ve tarafların bu konu üzerinden yaşadıkları görüş ayrılıkları, diplomatik ve bürokratik rekabet üzerinde durulmuştur. Üçüncüsünde ise, Boyana Nehri ve İşkodra

Gölü’nde ticaret başlığı altında zikredilen nehir ve gölde ticaret, kaçakçılık, yol ve köprü yapım çalışmaları ele alınmıştır.

Araştırmamızın eksiklik olarak gördüğümüz en önemli noktaları Osmanlı dışındaki “öteki” (yerel) kaynaklara ulaşılammış olması ve incelemeye konu olan nehir ve gölün bulunduğu coğrafyanın bizzat görülememiş olmasıdır.

Bu çalışmayı hazırlarken konu seçiminden itibaren kaynak temini, konunun incelenmesi ve yazım aşamasına kadar araştırmanın bütün safhalarında yardımlarını esirgemeyen danışman hocam Prof. Dr. İlhan Ekinci’ye teşekkürlerimi sunarım. Araştırmamdaki yazım hatalarını düzeltmemde yardımlarını esirgemeyen meslektaşlarım İdris Arpacı ve Özhan Özdemir’e, beni sabırlarıyla destekleyen eşim Neslihan Öztekin’e, çocuklarım Zeynep ile Ahmet Harun’a teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET.....	i
ABSTRACT.....	ii
ÖZGEÇMİŞ.....	iii
ÖNSÖZ.....	iv
İÇİNDEKİLER.....	vii
KISALTMALAR.....	x

GİRİŞ

A. BİR ULAŞIM YOLU OLARAK NEHİRLER VE GÖLLER.....	1
B. OSMANLI'DA SINIR TEŞKİL EDEN NEHİRLER.....	3
C. ULUSLARARASI NEHİR HUKUKUNDA BOYANA NEHRİ VE İŞKODRA GÖLÜ.....	5

I.BÖLÜM

BÖLGENİN COĞRAFİ YAPISI VE TARİHİ

A. COĞRAFİ YAPI

1. Karadağ.....	8
2. Arnavutluk.....	9
3. İşkodra.....	11
4. İşkodra Gölü.....	13
5. Boyana Nehri.....	14
6. Drin ve Kır Nehirleri	15

7. Adriyatik Denizi(Adriya Denizi).....	16
---	----

B. TARİHİ

1. Karadağ.....	17
a. Osmanlı Hakimiyetinden Önce Karadağ.....	17
b. Osmanlı Hâkimiyetinde Karadağ	18
c. Osmanlı Hâkimiyeti Sonrası Karadağ	23
2. Arnavutluk	28
a. Osmanlı Hâkimiyeti Öncesi Arnavutluk	29
b. Osmanlı Hâkimiyetinde Arnavutluk	30
3. İşkodra	33
a. Osmanlı Hâkimiyetinden Önce İşkodra	33
b. Osmanlı Hâkimiyetinde İşkodra	35

II. BÖLÜM

BOYANA NEHRİ VE İŞKODRA GÖLÜ

A. ANTLAŞMALARDA BOYANA NEHRİ VE İŞKODRA GÖLÜ

1. Boyana Nehri ve İşkodra Gölü’nde Seyrüsefer	39
2. Osmanlı Devleti’nin Seyrüsefer Meselesine Bakışı	44
3. Karadağ’ın Seyrüsefer Meselesine Bakışı	48
4. Avusturya–Macaristan, İtalya ve Diğer Devletlerin Seyrüsefer Meselesine Bakışı	50

B. BOYANA, DRİN VE KIR NEHİRLERİNİN TEMİZLİĞİ (AMELİYATI) MESELESİ

1. Temizlik Yapılmasının Sebepleri	54
2. Osmanlı Devleti’nin Meseleye Bakışı	56
3. Karadağ Devleti’nin Meseleye Bakışı	59
4. Temizlik Çalışmaları	60
a. Drin ve Kır Nehirlerinin Eski Mecralarına Döndürme Çalışmaları....	60
b. Boyana Nehri’nde Temizlik Çalışmaları	64

c. Nehirlerde Çalışmalar İçin Görevlendirilen Mühendisler	71
C. BOYANA NEHRİ VE İŞKODRA GÖLÜ'NDE TİCARET	
1. XIX. Yüzyılda Osmanlı Ticareti	75
2. İşkodra Gölü ve Boyana Nehri'nde Osmanlı Devleti'nin Ticareti	77
3. İşkodra Gölü ve Boyana Nehri'nde Karadağ Devleti'nin Ticareti	83
4. İşkodra Gölü ve Boyana Nehri'nde Kaçakçılık	86
5. Yol ve Köprü Yapım Çalışmaları	90
SONUÇ	93
KAYNAKÇA	95
A. BELGELER	95
B. KİTAPLAR	96
C. MAKALELER	97
D. TEZLER	99
EKLER	101
A. BELGELER	101
HARİTALAR	106

KISALTMALAR

a.g.e	Adı geçen eser
a.g.m.	Adı geçen makale
A.MKT.UM	Amedi Mektubi Kalemi Umum Vilayet
A.MKT.MHM	Amedi Mektubi Mühimme Kalemi
BEO	Babıalı Evrak Odası
Bkz	Bakınız
BOA	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
C.	Cilt
DH.İD	Dahiliye Nezareti İradeleri
DH.MKT	Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi
DH. MUI	Dahiliye Nezareti Muhaberat-ı Umumiye İdaresi
H.	Hicri
İ.DH	İrade Dahiliye Nezareti
İ.MMS	İrade Meclis-i Mahsusa Siyasi
İ.MV	İrade Meclisi Vükela
İ.MVL	İrade Meclis-i Vala
S.	Sayı
s.	Sayfa
SBE	Sosyal Bilimler Enstitüsü
TDV	Türkiye Diyanet Vakfı
TTK	Türk Tarih Kurumu
Y.EE	Yıldız Esas Evrak
yy.	Yüzyıl

GİRİŞ

A. BİR ULAŞIM YOLU OLARAK NEHİRLER VE GÖLLER

XVIII. yy.ın sonları ile XIX. yy.ın başlarında iç sularda taşımacılıkta, Avrupa'da ve özellikle İngiltere'de büyük gelişme sağlandı. Avrupa ticaretinde, iç sularda yapılan taşıma faaliyetleri önemli bir paya sahip oldu. Avrupa'da Sanayi İnkılâbı güvenilir, yüksek kapasiteli ve ucuz maliyetli bir taşıma sistemine gerek duyuyordu. Pratik mühendislik hesaplarının bilime uygulanması ile de kanallar hızla gelişti ve çoğaldı. Ulaşım elverişli nehirlerin temizlenerek hizmete açılması yanında, büyük sermaye gerektiren fakat yapıldıktan sonra insan ve hayvan gücünden büyük ölçüde tasarruf edilmesini sağlayan kanallarla nehirler birleştirildi. Taşımaya yapılan yatırımlar özel teşebbüsün normal olarak sahip olabileceğinden çok daha fazla sermayeye ihtiyaç duyuyor, tamamlanması ve yeterli kazanç getirmesi için uzun zamana ihtiyaç vardı. Gerçekleştirildiğinde ise toplumu bir bütün olarak etkilediği ve yararlanmasını sağladığı için büyük değer taşıyordu.¹

Avrupa Sanayi İnkılâbı ile ortaya çıkan taşımacılık sorununu yüksek kapasiteli ve ucuz maliyetli bir yol ile çözmek istiyordu. Ulaşım müsait nehirlerde temizleme çalışmaları yapılarak bu nehirlerde taşımacılık faaliyetleri başlatıldı. Hayvan gücüyle yapılan taşımacılıkta yaşanan zorlukları ortadan kaldırma amaçlı nehirlere bağlantısı olan kanallar açıldı. Bu kanalların açılması için büyük harcamalar yapılmıştır.²

Osmanlı Devleti, XIX. yy.ın ikinci yarısından itibaren nehirlerden yararlanma teşebbüsleri üzerine daha fazla durmaya başlamıştır. Osmanlı Devleti'nin bu faaliyetleri beraberinde birçok meseleyi de ortaya çıkardı. Osmanlı'nın bu konuda karşılaştığı meseleler; arazi şartlarından dolayı nehirlerin ulaşım yeterince elverişli olmayışı, sermaye yetersizliği, müteşebbis sınıfın yetersizliği, teknik eleman eksikliği ve nehirlerde ulaşım elverişli vapurların olmayışındı. Bunun için dışarıdan nehir şartlarına

¹ İlhan Ekinci, "Osmanlı Devleti'nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşletme Teşebbüsleri", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, S. 156, Haziran 2005, s. 186.

² İlhan Ekinci, *Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti*, Asil Yayın Dağıtım, Ankara 2007, s. 4.

elverişli vapurlar alınmaya başlandı. Osmanlı devlet adamları nehir taşımacılığında Avrupa'yı örnek almışlardır. Batı Avrupa'daki nehirler ile Osmanlı'daki nehirler arasında önemli coğrafi ve fiziki farklılıklar vardı. Osmanlı'nın arazi şartları ve nehirlerin düzensiz akış rejimleri ve uygunsuz yatakları sebebiyle çok azı ulaşımaya uygundu. Kayık ve yelkenlilerin³ bile güçlölkle ulaşım yapabildiğı nehirlerde daha fazla genişlik, derinlik ve düzgün yatak isteyen buharlı gemilerin, ulaşım yapması zorlaşıyordu. Osmanlı, nehirlerde nehir şartlarına uygun küçük gemileri* kullanmaktaydı. Bu nehirleri ulaşımaya uygun hale getirmek için büyük temizlik faaliyetlerine ihtiyaç duyuluyordu. Yatırımlar yapabilmesi için de sermayeye, işgücüne ve zamana ihtiyaç vardı. Bunlara rağmen Osmanlı Devleti, yeni şartlara uyum sağlayabilmek için nehir ve göllerde buharlı gemi ulaşımı konusunda faaliyetlere başladı.⁴

Osmanlı denizciliğini* geliştirmek için denizciliğın iç bölgelere ulaşımını sağlayan nehirler büyük önem taşımaktadır. Osmanlı sınırları içerisinde birçok nehir ve göl vardır. Bu nehirler ve göller Avrupalı devletlerin Osmanlı'da vapur işleterek kendi ekonomik çıkarlarını ve nüfuzlarını yaymak için önemli bir vesile konumundadır.

³ Genel anlamda bütün yelkenli gemilere Osmanlı'da kalyon denilmekle birlikte bu ad aslında en büyük üç direkli gemiler için kullanılmıştır. Kalyonlar XV. yüzyılın sonlarından XIX. yüzyılın ortalarına kadar kısmen taşımacılıkta ve genellikle savaş gemisi olarak yer almıştır. Yelkenli kalyon gemileri, kalyon, fırkateyn, korvet, burton, barça, ağribar, ateş gemisi, şalope, brik, uskuna ve şehtiye adlarını taşımaktaydı. Sevcan Mutlu, *XVII. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Denizciliğı Açısından Samsun Tersanesi ve Ekonomik Fonksiyonu*, Gazi Üniversitesi SBE, yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2008, s. 29.

* Osmanlı'da küçük gemiler nehir filolarına dâhildi. Bunların en önemlileri Tuna Nehri'ndeydi. Tuna'da uçurma, aktarma, üstü açık, çamlıca, şayka, işkampavye gibi gemiler vardı. Osmanlı'nın diğer nehirlerinde celivye, çete kayığı, kütük, şahtur isimleriyle anılan küçük nehir gemileri de kullanılmıştır. Kemal Arı, *Yelkenliden Buharlıya Geçiş*, Türk Denizcilik Tarihi, C.II, Deniz Müzesi Yayınları, İstanbul 2009, s.130.

⁴ Ekinci, *Osm. Devleti'nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşl. Teşebbüsleri*, s. 185.

* Osmanlı denizciliğı XIV. yüzyılın başlarından itibaren oluşan Batı Anadolu deniz gaziliğı geleneğine dayanmaktadır. Karesi, Menteşe, Aydın, Saruhan, Candaroğlu beylikleri Osmanlı Devleti'nin donanmasının kuruluşuna önemli katkı sağladılar. Osmanlılar, Karesi beyliğini kendi sınırları içine katarak (1347-1348) denizlere ulaşınca donanma ihtiyacı hissedildi. Kısa zamanda Edincik, Gemlik, Karamürsel ve özellikle İzmit'te tersaneler kurulup geliştirildi. İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, Küre Yayınları, İstanbul 2007, s.3.

Osmanlı Devleti'nde nehir ve göl ulaşımında ön plana çıkan vapur taşımacılığı için girişimler yapılan bazı nehir ve göller şunlardır; Tuna, Meriç, Kara Azmak, Vardar, Karasu, Menderes, Sakarya, Yeşilırmak, Kızılırmak, Fırat, Dicle, Boyana, Porsuk Çayı; Yenice, Abolyond, Lut, Van ve İşkodra Gölleri'dir.⁵

B. OSMANLI'DA SINIR TEŞKİL EDEN NEHİRLER

Osmanlı Devleti'nin bazı nehir ve gölleri komşu olduğu devletlerle sınır teşkil etmektedir. Doğal bir sınır olması dolayısıyla nehir ve göller devletlerin sınırlarını koruması ve savunma açısından büyük önem taşımaktadır. Bu sınır teşkil eden nehir ve göller devletlerarasında çeşitli sebeplerle sorunlar, ihtilaflar meydana getirmektedir. Bu nedenle birçok antlaşmada bu meselelere de yer verilmiştir.

Osmanlı Devleti değişik bölgelerindeki deniz, göl ve nehirleri başka devletlerle diplomasi mücadelesi vermesine neden olmuştur. Osmanlı; Boğazlar, Süveyş, Karadeniz gibi önemli noktalarda bütün devletlerle muhatap olduğu gibi, Trablusgarp ve Adriyatik sahillerinde İtalyanlarla, Karadeniz'de Ruslarla, Ege'de Yunanlılarla, Doğu Akdeniz'de Fransızlarla, Tuna'da Avusturya'yla, İşkodra Gölü ve Boyana Nehri'nde İtalya ve Karadağ'la, Kızıldeniz'de, Basra Körfezi'nde, Fırat ve Dicle Nehirlerinde ağırlıklı olarak İngilizlerle egemenlik mücadelesi vermiştir.⁶

Osmanlı Devleti'nde sınır teşkil eden nehirlerden diğeri de Tuna Nehri'dir. Avusturya ile imzalanan Karlofça Antlaşması Osmanlı-Avusturya sınırını Tuna ve Tizsa ile çizmektedir. Bu nehirlerin ortak kullanılması ile ilgili şartlarda belirtilmiştir. Antlaşmada sınır teşkil eden nehirlerin ortak kullanımı söz konusu olup, Tuna Nehri'nin

⁵ İlhan Ekinci, *Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti*, Asil Yayın Dağıtım, Ankara 2007, s.6.

⁶ İlhan Ekinci, "Osmanlı Devleti'nde Marmara'da Kabotaj Tartışmaları", *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.1, Afyonkarahisar 2006, s.106.

Osmanlı Devleti sınırları içinde kalan kısmının doğrudan milletlerarası veya iki devlet arasındaki ticarete açılması ile ilgili herhangi bir hüküm yoktur.⁷

Osmanlı-İran sınırının bir bölümünü oluşturan Dicle Nehri, Diyarbakır vilayeti Lice Kazası'na bağlı Geydan Köyü'nde doğup, Bağdat'tan geçerek Basra vilayetine bağlı Kurna Kazası'nda Fırat Nehri ile birleşir. Fav Boğazı'nda Osmanlı-İran sınırını teşkil ederek Basra Körfezi'ne dökülür. Dicle Nehri'nin kaynağından Basra Körfezi'ne kadar olan uzunluğu iki yüz kırk kilometredir.⁸

Osmanlı ile Rusya arasında Kafkasya'da Kuban Nehri sınır teşkil etmektedir. Küçük Kaynarca Antlaşması, 1779 Aynalıkavak Tenkihnamesi ve 1783 yılında Kırım'ın ilhakının onayına dair istedikleri senette Kuban Nehri'nin sınır Çerkezistan'ın Osmanlı'nın tasarrufunda olduğu belirtilmiştir. 1792 Yaş ve 1813 Bükreş antlaşmaları ile de mevcut statüde bir değişiklik olmamıştır.⁹

Osmanlı ile Karadağ arasındaki sınır özellikle İşkodra Gölü ve Boyana Nehri esas alınarak çizilmiştir. Ayastefanos Antlaşması'nın birinci maddesine göre Osmanlı-Karadağ sınırı şu şekildedir;

1.Madde: Osmanlı Devleti ile Karadağ hududu; Dobrustiça Dağı'ndan başlamakta, İstanbul Konferansı tarafından gösterilen hat üzerinde Bileke'den geçerek Korito'ya kadar uzanacak, Gaçka'ya ve Piva ve Tara nehirlerinin buluşma noktasına kadar giderek, Drin Nehri'nin Lim Çayı ile birleştiği noktaya kadar kuzeyden yukarı çıkacaktır. Prenslığın doğu hududu da Lim Çayı'ndan Prepol'a kadar giderek Rojaye'den Sukha-Planina'ya doğru uzanacaktır. Bahis konusu hat, Rugova, Plav ve Gosine'yi içeri doğru aldıktan sonra İşlip, Paklen dağ zincirini takip ederek Arnavutluk'un kuzey hududu boyunca Koprivnik, Babavira, Borvira dağlarının zirvelerinden ta Prokleti Dağı'nın en yüksek tepesine kadar uzayacaktır. Buradan da Biskaşık Dağı'nın zirvesine doğru gidecek ve Tijiceni-hoti Gölü'ne doğru düz bir hat çizecektir. Tijiceni-hoti ve Tijiceni-kastrati'yi bölerek İşkodra Gölü'nden karşıya

⁷ İlhan Ekinci, *Tuna Nehri'nde Diplomasi Oyunları (1856-1883)*, Altınpost Yayınları, Ankara 2014, s.47-48.

⁸ Cengiz Eroğlu, Murat Babuçoğlu ve Orhan Özdi, *Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Musul*, Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi Yayınları, Ankara 2012, s.117.

⁹ Ali Barut, "Kırım Hanlığı ile Kuzey Batı Kafkasya İlişkilerinde Atalık Müessesesinin Yeri", *Emel Dergisi*, S.219, Ankara 1997, s.1-2.

Boyana Nehri'ne geçecektir. Boyana Nehri'nin en derin yerinden bir talveg hattı çizerek Adriyatik Denizi'ne kadar gidecektir.¹⁰

C. ULUSLARARASI NEHİR HUKUKUNDA BOYANA NEHRİ VE İŞKODRA GÖLÜ

Devletler hukukunda akarsular (ırmaklar veya nehirler ve çaylar) yeraltı suları, kanallar ve göller birçok yönden suyolları olarak isimlendirilmektedir. Suyollarının bir kısmı, bir ülkenin içinden geçtiği ve o ülke devletinin, milli hâkimiyeti ve salahiyeti altında olduğu için milli suyolları ve iç sular adını alır. Suyolları bazen de iki veya daha fazla devletin sınırlarından geçer. Böylece iki veya daha fazla devlet arasında bir sınır teşkil eder. Bu durumdaki suyollarına da uluslararası suyolları denir. Bir takım nehirler veya kanallar da tek bir devletin sınırları içerisinde kalsalar bile, uluslararası ulaşım yönünden değerli oluşları sebebiyle milletlerarası hukuk kurallarına tabi duruma gelmişlerdir. Devletler, suyollarını iki amaç için kullanırlar. Birincisi ulaşım, ikincisi ekonomiktir. Devletlerarası hukuka göre, bir akarsuyun millî veya milletlerarası olduğunu gösteren iki önemli esas mevcuttur: Birincisi bir suyolunun bir devletin mi yoksa birden fazla devletin mi kara ülkesinde bulunduğu tespit edilmesidir. Bu durumda, bir devletin kendi topraklarından çıkıp, yine kendi ülkesi içerisinde bir deniz veya göle dökülen akarsular milli akarsudur. Başka bir ifade ile “kaynağından denize döküldüğü yere kadar geçtiği yerler aynı devletin ülke sınırları içinde bulunan nehirler” millî nehirlerdir. Fakat bir akarsu, bir ülke topraklarında doğduktan sonra, bir veya birden çok ülkeden geçiyorsa veya iki devlet arasında bir hudut vazifesi görüyorsa, o akarsu da milletlerarası akarsu kategorisine girer.¹¹

¹⁰ Uğur Özcan, *II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı-Karadağ Siyasi İlişkileri*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2012, s.83.

¹¹ Hakkı Aydın, “Devletler ve İslam Hukukuna Göre Milletlerarası Akarsular, Göller ve Kanallar”, *Cumhuriyet Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, S.2, 2011, s.1-2.

Nehirlerin uluslararası statülerinin gelişimi büyük oranda son yüzyılda olmuştur. Avrupa'da, birden fazla ülkenin sınırlarından geçen nehirlerin hukukî durumunu düzenleyen kurallar, 1815 Viyana Kongresi ve sonrasında yeniden düzenlenerek Avrupa devletler hukuku içerisine alınmış, müşterek nehirler statüsüne kavuşturulmuştur. Viyana Kongresi sonunda imzalanan senedin 108. ve 109. Maddelerinde:

*"Memleketleri içinden seyri sefaine uygun bir nehir geçen veya memleketleri böyle bir nehirle ayrılmış bulunan devletlerin bu nehirde seyri sefaini ilgilendiren hususları ittifakla kararlaştırmayı taahhüt ettikleri; bunun için komiserler tayin ederek nehrin ağzından seyrüsefere imkan olan noktasına kadar tamamıyla serbest olarak ticaret hususunda kimseye engel olunmaması için tek nizama bağlamaları, her milletin ticaretine açık bir surette güvenlik nizamnameleri ve kaideleri getirmeye çalışacakları ve aralarında bu nehirlerin serbestleştirilmesi için özel antlaşmalar yapacakları"*¹² kararlaştırılmıştı.

1815 Viyana kararları Osmanlı sınırları dâhilinde ilk kez Paris Antlaşması (1856) ile Tuna Nehri için uygulanmaya başlamıştı. Bundan sonra Osmanlı toprakları içerisinde uluslararası bir mesele haline gelen diğer yerlerin ise İşkodra Gölü ve Boyana Nehri olduğu görülmektedir. Nehrin ve gölün Ayastefanos ve Berlin antlaşmaları sonrasında yeni kurulan Karadağ ile Osmanlı arasında sınır teşkil etmesi; Avusturya'nın bu antlaşmaya, bölgeye daha sonra müdahale edecek şekilde bazı maddeler koydurtması ve bu maddeleri kendi üslubuyla yorumlaması ve uygulamak istemesi durumunu ortaya çıkarmıştır. İtalya'nın Avusturya'yı emsal göstererek bölgede nüfuz kazanmak istemesi gibi sebepler nedeniyle bölge, devletlerarası diplomasi mücadelelerine sahne olmuştur.¹³

1877-1878 Osmanlı-Rus harbi sonrası ortaya çıkan olan Karadağ'ın müstakil olmasıyla devletlerarası bir mesele haline geldi. Ayastefanos Antlaşması'nda Osmanlı Devleti ile Karadağ arasındaki sınır, İşkodra Gölü ve Boyana Nehri'nin talveg hattından geçerek, denize ulaşacak şekilde çizilmişti. İşkodra'nın çıkış limanı olan Bar liman

¹² İlhan Ekinci, "Osmanlı Devleti'nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşletme Teşebbüsleri", *Araştırmalar Dergisi*, S.2, 1999/2, s.68.

¹³ Ekinci, *Osm. Devleti'nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşl. Teşebbüsleri*, s.68-69.

şehrini Karadağ almış ve Boyana Nehri'nde vapur işletme hususu Osmanlı-Karadağ arasında bir mesele olarak ortaya çıkmıştı. Bunun üzerine sınırları çizmekle görevli olan Avrupa komisyonu tarafından bu hususta bir nizamname hazırlanması kararlaştırılmıştı. Berlin Antlaşması sonrası bağımsız bir devlet olarak çıkan Karadağ bölgeden denize çıkabilmek için Avusturya ve İtalya'nın da muhtemel yardımlarıyla antlaşmanın 29. maddesinde görülen şartları koydurmaya muvaffak olmuştu. Buna göre; Boyana Nehri üzerinde Karadağ için seyrüsefer tamamıyla serbest olacaktı. Bu nehir boyunca İşkodra'nın müdafaası için gereken istihkâm istisna olmak üzere istihkâmlar yapılmayacak ve bu da şehirden altı kilometreden öteye gitmeyecekti. Karadağ'ın harp gemisi ve bayrağı olmayacak, Bar Limanı ile Karadağ suları bütün devletlerin harp gemilerine kapalı olacaktı. Karadağ toprağı üzerinde göl ile deniz arasındaki yeni istihkâmlar inşa olunmayacaktı.¹⁴ Karadağ Dalmaçya'da yürürlükte bulunan deniz kanunlarını kabul edecektir. Avusturya da, Karadağ'ın ticaret gemilerini konsolosları vasıtasıyla himaye etmeyi kabul edecektir.¹⁵

¹⁴ Ekinci, *Osm. Devleti'nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşl. Teşebbüsleri*, s.71-72.

¹⁵ Özcan, *II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı-Karadağ Siyasi İlişkileri*, s. 93-94.

BİRİNCİ BÖLÜM

BÖLGENİN COĞRAFİ YAPISI VE TARİHİ

A. COĞRAFİ YAPI

1. Karadağ

Karadağ, Balkanların batısında yer alır. Gelişmiş kesimi olan Adriyatik sahili ile İşkodra Gölü civarında verimli bir ova dışında ülkenin çoğu, yüksek Dinar Alpleri'nin kapladığı ekonomik ve sosyal yönden geri kalmış dağlık kısımlardan oluşur. Bölge Sırp dilinde Crna Gora, İtalyanca'da Montenegro adıyla anılır. Türkçe ismi de bunların tercümesine dayanır. Resmi adı Republika Crna Gora'dır.¹⁶

Karadağ genel itibariyle oldukça dağlık, taşlık ve ormanlık bir ülkedir. Karadağ bölgesi geniş bir şerit gibi uzanan, zemini kireç kayalardan oluşan, yüksekliği 1000-2000 metre arasında değişen dağlık alanlardan oluşmuştur. Karadağ'ın her tarafı sıra dağlarla kaplıdır. Lofçin 1723 m., Kum 2242 m., Dormitor 2485 m., Volyak 2260 m., Magliç 2374 m. dağları Karadağ'ın başlıca sıradağlarıdır. Ülkenin bu kadar dağlık olmasını Karadağlılar Tanrı'nın kendilerine verdiği bir lütuf olarak görürler. Karadağlıların bu konuda efsanevi inanışlarına göre¹⁷:

“Tanrı Dünya'yı yaratırken, her tarafa bir miktar dökmek üzere bir çuvala taş doldurur. Dünya üzerinde dolaşırken Karadağ mevkiine geldiğinde çuval yırtılır ve

¹⁶ Nenad Moacanin, “Karadağ”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C.XXIV, TDV Yayınları, İstanbul 2001, s.384

¹⁷ Abidin Temizer, *Karadağ'ın Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Ondokuz Mayıs Üniversitesi SBE, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun 2012, s.11-12.

*taşların çoğu buraya dökülür. İşte bu yüzden Dünya'nın mahsuldar ve bataklık olan yerleri taşsız kalmış, onların payı ise Karadağ'a isabet etmiştir*¹⁸

Sonuç itibari ile Karadağlılar Tanrı tarafından ödüllendirildiklerini düşünmektedirler ve ülkenin dağlık, kayalık olmasından memnundurlar.

Evliya Çelebi Seyahatname adlı eserinde 1662 yılında gittiği Karadağ'dan “*Karadağ nam bir sengistan-ı bi eman*” diye bahsetmektedir.¹⁹

Dağlık ülkenin düzlükleri ise sıradağlar arasında yer alan ufak ovalardan ibarettir. Podgoriça, Bijelopavloviç, Nikşiç, Ülgün, Bar, Rijeka, Zeta, Çermiçe, Çetine, Grahovo ve Kolaşin Karadağ'ın ufak düzlüklerden oluşan ovalarıdır. Bu ovalara akan nehirler Karadağ'ın sınırlı tarımının yapılmasını sağlarlar. Moraça, Boyana, Zeta, Çrnoyeviç-karika, Tara, Piva, Lim, Trebişniça, Çerña, Zelejinca ve Riyekavaç nehirleri Karadağ'ın önemli nehirleridir.²⁰

Karadağ'da 16 tane önemli göl vardır. Bunların en büyüğü İşkodra Gölü'dür. Karadağ'ın güneyinde, Arnavutluk sınırında bulunmaktadır. Diğer gölleri, Malublati, Şas, Zagansko, Bakumir, Yakovaç, Şişko, Yavorye, Dormitor, Çernoyezero, Repiye-Yezero, Varajiye-Yezero, Krupac, Kapetan, Bilečko ve Lofçin'dir.²¹

Karadağ, Adriyatik Denizi'ne hâkim ve sarp bir dağlıktan ibarettir. İşte bundan dolayı Osmanlı idaresi hiçbir zaman bu küçük memlekete tamamıyla hâkim olamamış ve Ortodoks Sırp milletinden olan ahalisi lafzı bir tabiiyet altında yaşamıştır. Kabile hayatı süren bu dağlı ve iptidai cemaat, kabile reislerinden başka “*vladika*” denilen ve hem piskopos, hem bey vaziyetinde bulunan umumi bir reisin idaresindedir. Bu milli ve dini reisler hep aynı aileden yetişir ve dini sıfatlardan dolayı evlenemedikleri için yerlerine hep yeğenleri geçirilir. İşte bundan dolayı on dokuzuncu asrın ortalarına kadar riyaset hep amcadan yeğene intikal etmiştir.²²

¹⁸ Temizer, *Karadağ'ın Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, s.12.

¹⁹ Evliya Çelebi, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, Hazırlayan: Seyit Ali Kahraman-Dr. Yücel Dağlı, C.VI, Yapı Kredi Yayınları, s.104.

²⁰ Temizer, *Karadağ'ın Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, s.12.

²¹ Temizer, *Karadağ'ın Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, s.12.

²² İsmail Hami Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C.XXIV, Doğu Kütüphanesi Yayınevi, İstanbul 2011, s.258.

2. Arnavutluk

Arnavutluk'un resmi adı Arnavutluk Cumhuriyeti (Republika e Shqiperise)'dir. Balkan yarımadasında bulunan Arnavutluk, 28. 748² yüz ölçümüyle 3.619.778 (Haziran 2008'e göre) nüfusuna sahiptir. Kuzeyinde Karadağ, kuzeydoğusunda Kosova, doğusunda Makedonya ve güneyinde Yunanistan ile sınırlıdır. Ayrıca ülkenin batıda Adriyatik Denizi ve güneybatıda Yanya Denizi'ne kıyısı vardır. Makedonya Cumhuriyeti'nden sonra, Balkan ülkelerinin en küçüğü olan Arnavutluk yüzey şekilleri çeşitli olan bir ülkedir. Dağlık, ülke yüzeyinin büyük bir kesimini kaplar ve Arnavutluk Alpleri adıyla anılır. Dağlık kesimin en yüksek noktasını 2.751 m. ile Korabi teşkil eder. Bu yükseklik kuzeydoğusundan güneye doğru inerken azalmaya başlar ve 2100–2500 m. arasında değişiklik gösteren dağlarla devam eder. Ülkenin kıyı kesimlerinde ise ovalık bölgeler yer almaktadır.²³

Adriyatik Denizi ve Yanya Denizi'ne 362 km. sahil şeridi olan ülkenin %70'i dağlıktır ve yerleşime açık değildir. Arnavutluk'un 3/2'si deniz seviyesinden 1000 m. yüksekliktedir. Dağlar Yugoslavya'nın batısında Adriyatik Denizi'ne paralel olan Dinar Alpleri'nin Kuzey Arnavutluk'taki uzantılarıdır ve Arnavutluk Alpleri adıyla anılır. Arnavutluk'un kıyı kesiminde ılık, içerideki dağlık kesimlerinde ise sert ve soğuk bir iklim hüküm sürer. Arnavutluk'un en önemli ırmakları Kara ve Ak Drin, Mat, Erzen, Şkumbi, Semen ve Viyosa'dır.²⁴

Arnavutluk, Rumeli'nin batı tarafında ve Adriyatik denizinin doğu sahilinde yer almaktadır. Latince kaynaklarda Arbanenses (Albanenses) ve Slav kaynaklarında Albanoi (Arbanasi) olarak geçen bu halkın Türkçede ismi Arnavud (Arnavut)'tur. Osmanlılar bu ismi Yunanca'dan Arvanid şeklinde almışlar daha sonra da Türkçenin fonetiğine uydurup Arnavud şeklinde kullanmışlardır. Batılıların “*Albanya*” şeklinde adlandırdıkları bu milletin asıl isminin “*Arbanya*” olduğu kabul edilmektedir. Ar “*tarla*” ban ise “*yapıcı*” manasında kullanıldığı ve bu milletin Avrupa'ya ilk defa çiftçiliği getirdiği sanılmaktadır. Arnavutlar, Arnavutça konuşur. Arnavutça Hint-Avrupa dil

²³ Luan Afmataj, *Arnavutluk Bektaşiliği, Başlangıcı, Gelişmesi ve Günümüzdeki Durumu*, Marmara Üniversitesi SBE, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2009, s.7.

²⁴ Ilir Rruga, *Arnavutluk'ta Hristiyanlık ve İslamiyet'in Tarihçesi*, Selçuk Üniversitesi SBE, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya 2011, s.7-8.

ailesinden gelir. Yerel adı Şkip'tir. Batlamyus zamanından beri bilinen Arnavut dilinin kökeni İllir dilidir. Arnavut kabilelerinin tek bir etnik toplum olarak kabul edilmesinde rol oynayan en önemli faktörlerden biri de kullandıkları ortak dildir.²⁵

3. İşkodra

Shkoder, İskanderiye, Skutari, Skadar ve İşkodra isimleriyle anılmıştır. Arnavutluk'un en eski yerleşim birimlerindendir. İşkodra Kır, Drin ve Boyana nehirlerinin birleşme noktasında kurulmuştur. Buraya tepeden bakan Rozafat Kalesi İllirler, Roma, Venedik ve Osmanlı dönemlerinin izlerini taşımaktadır. Kalenin bulunduğu tepenin gerisinde de Taraboş Dağı uzanmaktadır.²⁶ İşkodra, Arnavutluk Karadağ sınırı üzerindeki İşkodra Gölü'nün güneydoğu ucunda ve deniz seviyesinden altı m. yüksekliktedir.²⁷

Albanologların büyük ekseriyeti İşkodra'nın isminin erken Arnavutça'dan (İllirya) çıktığını kanaatindedirler. Polyb, Tit Liv, Plin, L. Annei Flori, Apiani, Ptolemaei, De Aedificies, Tabula, Peutingeriana, Itinerarium Ravennatis Anonymi, Augusti, Hierokli, Joannis Zonarae gibi eski tarihçiler İşkodra'dan bahsetmişlerdir. Eski İşkodra, kalenin etrafındaki bulunan mahallerdeydi. Ancak İşkodra yönetiminin şu anda bulunan şehre taşınması ile orası ikinci plana düşmüştü. Şehir XIX. yy.dan itibaren kuzeydoğuya doğru genişlenmeye başlamıştır.²⁸

İşkodra Şehri 1310 tarihli İşkodra vilayeti salnamesinde: “*İşkodra Kal'ası menaatı mukayesesıyla beraber sath-ı zemininden 100 metre irtifaında, bir dağ üzerinde mebni*

²⁵ İhsan Burak Birecikli, *Arnavutlar ve Arnavutluk Sorunu 1908-1914*, Gazi Üniversitesi SBE, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2010, s.29-30.

²⁶ Machiel Kieel, “İşkodra”, *Türkiye Diyanet Vakfı Ansiklopedisi*, TDV Yayınları, C.XXIII, İstanbul 2001, s.433.

²⁷ “İşkodra”, *Yeni Türk Ansiklopedisi*, C.IV, Ötüken Yayınları, İstanbul 1985, s.1556.

²⁸ Ali Bardhi, *Müfettiş Davut Boriçi'nin Günlüğünde '1870-1877' İşkodra Vilayeti'nde Eğitim*, Marmara Üniversitesi SBE, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2009, s.14.

ve canib-i garbiyesinde vaki gölden neb'an idüb Adriyatik Denizi'ne mansıb olan Boyana ve cihet-i cenubiyesinde ceryan ederek ittisalında Boyana'ya karışan Drin nehirleriyle mahdud olduğundan..."²⁹ şeklinde anlatılmaktadır

İşkodra, kelime anlamı itibariyle Arnavutça "tepe" manasındaki "kodra" sözcüğü ile ilişkilidir. Yunanca olarak ifade edilişi ise İskender Kalesi anlamına gelen Aleksandire Pırgaz'dır. Önceleri Kır Nehri'nin iki tarafında ve ovada kurulu olan şehir, saldırılardan korunmak üzere daha korunaklı olan tepenin üzerindeki kaleye taşınır. İşkodralılar, kalenin etrafını surlarla çevirerek oluşturdukları bu şehre İşkodra (Scodra) adını vermişlerdir. İşkodra vilayeti merkezi olan İşkodra Şehri, kuzeyinde İşkodra Gölü ve Tuz Kazası, doğusunda Puka, güneyinde Mirdita Kazaları ve batısında Karadağ ve Adriyatik Denizi'yle sınırdır. Avrupa'nın en eski şehirlerinden birisi olan İşkodra'nın Adriyatik sahiline olan uzaklığı ise 28 km'dir. Şehre Leş Kazası yönünden gelip Drin ve Kır nehirlerinin birleştiği yerde bulunan köprüden geçerek girildiğinde sağ tarafta zeminden 100 metre yükseklikte bir dağın üzerinde kurulu bulunan İşkodra ya da Rozafe Kalesi görülür. Çevresinde bulunan surların uzunluğu toplamda 880 metre olup kale içi 35 dönümlük bir alanı kapsamaktadır. Kalenin batısındaki İşkodra Gölü'nden doğup Adriyatik Denizi'yle birleşen Boyana Nehri ile güneyinde bulunan Boyana Nehri'ne karışarak Adriyatik'e dökülen Drin ve Kır nehirleri ile çevrili bir ada görünümünde olduğundan kale için Fatih Sultan Mehmed'in, "*bu şahin yuvasını yapan ne güzel yere kondurmuş*" şeklinde söylediği ileri sürülmektedir.³⁰

Şehrin Boyana Nehri vasıtası ile Adriyatik Denizi'yle olan irtibatı ve gemilerin hareket imkânı İşkodra'yı bir liman şehri yapmaktadır. Şehrin rakımı dokuz metre olduğundan sular yükseldiğinde Boyana Nehri kıyısında bulunan pazar ve gümrük dairesini ve diğer bazı mahalleleri sular basmaktadır. Bazen aylarca süren bu duruma alışık olan halk "londora" denilen altı düz kayıklar ile hayatlarına devam ederler. Şehrin hava sıcaklığı yazın nadiren 37 dereceye ulaşırken kış mevsimi aralıksız yağın yağmurlarla kasvetli bir hal alır. İşkodra vilayetinin geneli engebeli arazilerden

²⁹ *İşkodra Vilayeti Salnamesi*, İşkodra Vilayeti Matbaası, H. 1310, (M.1892-1893), s.55.

³⁰ İlkay Erken, *İşkodra Vilayeti'nin İdari ve Sosyal Yapısı (1876-1912)*, Ondokuz Mayıs Üniversitesi SBE, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Samsun 2014, s.72-73.

oluşmaktadır. En büyük dağı şehrin kuzey kısmında yer alan ve ahalinin “Maranay” dediği, Arnavutluk Alpleri veya İşkodra Dağları’dır.³¹

İşkodra’nın iklimi de yerleşime ve tarıma gayet elverişlidir. Hicri 1312 tarihli İşkodra salnamesinde İşkodra’nın hava koşullarından ve yetiştirilen mahsulâtın ayrıntılı bir şekilde bahsetmektedir. Salnamede İşkodra’nın havasından şu şekilde bahsetilmektedir: “*İşkodra’nın havası latif, nefis-i şehirde isti’mal olunan miyah-ı ibariyesi lezizdir. Mevsim-i sayfde hararet termometre santigrat hasebiyle nadiren otuz yedi dereceyi bulur. Mevsim-i şita mutedil ise de aylarca devam eden fasılasız yağmurları kasvetli olur*”.³² İşkodra’da yetiştirilen ürünler salnamede şu şekilde geçmektedir: “*Mısır, buğday, arpa, yulaf, çavdar, bakla, patates, darı, fasulye, dahan, tetre, cehri, keten, kupluca, zeytin ve sair den ibarettir. Sebze ve meyvenin her nevisi bulunur*”.³³ İşkodra salnamesinden de anlaşılacağı üzere İşkodra’nın iklimi tarıma elverişlidir. Değişik türde ürünler yetiştirilmektedir.

4. İşkodra Gölü

İşkodra Gölü, Arnavutluk-Karadağ sınırında, 370 km² (148 km²’si Arnavutluk’tadır). En derin yeri 44 metre olan göl, sularının bir kısmını Boyana’ya akıtır. Kıyıları bataklıktır, körfezleri dolmaktadır.³⁴ En büyükleri Moraçe ve Reyka nehirleri olmak üzere göle irili ufaklı birçok küçük çay karışmakta olup, gölün fazla suları, ayağı konumunda olan Boyana Nehri aracılığı ile Adriyatik Denizi’ne dökülmektedir. Gölün batı sahilini oluşturan dağlar yüksek ve geçişi zor olup, doğu sahili dağları ise alçak ve gölden uzaktır. Bu sebeple bu bölümlerde düzlüklerin yer

³¹ Erken, *İşkodra Vilayeti’nin İdari ve Sosyal Yapısı (1876-1912)*, s.74.

³² *İşkodra Vilayeti Salnamesi*, s.63-64.

³³ *İşkodra Vilayeti Salnamesi*, s.68.

³⁴ “İşkodra Gölü”, *Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi*, İnterpress Basın ve Yayıncılık, C.XXII, İstanbul 1986, s.5938.

aldığı Podgorice ve İşkodra ovaları gibi ovalar bulunur. Göl suyunun derinliği de ovalık alanların bulunduğu kısımlarda azalır.³⁵

İşkodra Gölü, Arnavutluk'un kuzey batısında 44 kilometre uzunluğunda 13 kilometre genişliğinde olup gölün güney doğusunda İşkodra şehri yer almaktadır. Gölün Adriyatik Denizi'ne dökülen ayağı olan Boyana Nehri'ne, İşkodra civarında Drin (Drinassa) ve Kır (Kiri) nehirleri olmak üzere ondan fazla küçük nehir karışmaktadır. Boyana, geniş düzlükler arasından yavaş akan, yatağı kumla kaplı bir nehirdir. Karların eridiği ve yağmurlu mevsimlerde gerek İşkodra Gölü'ne gerekse Boyana Nehri'ne karışan nehirlerin suları yükselmektedir. Bu durumda hem göldeki su seviyesi yükselmekte hem de alçak düzlükler arasından aktığı için ovalık alanları su basmaktadır. Alçak düzlüklerden oluştuğu için, suların alçaldığı dönemlerde bile gölün etrafında, Boyana, Drin ve Kır nehirleri çevresinde daimi bataklık alanlar oluşturmaktadır. Drin ve Kır nehirleri şehrin yakınlarında birleşip gölün kenarında bir liman oluşturmakta ve oradan Adriyatik Denizi'ne dökülen 42 kilometre uzunluğundaki Boyana Nehri'ne dökülmektedir.³⁶

5. Boyana Nehri

Boyana Nehri, Drin ve Kır nehirlerinin de birleşmesi büyük bir nehre dönüşür. Boyana Nehri İşkodra Gölü ile Adriyatik Denizi'ni birbirine bağlayan 90 kilometrelik bir uzunluğa sahiptir. Üzerinde ulaşım imkân tanıyan Boyana Nehri vasıtasıyla, küçük kayıklar İşkodra'nın pazarına kadar gelebilmekte, getirilen mallar Manastır ve Kosova vilayetlerine sevk edilmekteydi. Boyana Nehri'ni derinliği fazla olmayan bir nehirdir. Bundan dolayı kayıklar ve küçük vapurlar burada işleyebilmektedir. Boyana Nehri'nin derinliği bazı mahallerinde 3 metreye, hatta bazı kum yığılan mahallerinde 1 metreye

³⁵ BOA, İ.MMS, 81/3512, 21 Şevval 1302, (3 Ağustos 1885).

³⁶ İlhan Ekinci, "İşkodra Gölü ve Boyana Nehri'nde Uluslararası Nehir Hukuku Tartışmaları", *Uluslararası Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller Sempozyumu*, Kayseri 2013, s.2-3.

kadar azaldığı ifade edilmektedir. Bu yüzden bir metre derinlikte gidebilecek vapurlar genelde burada seyrüsefer yapabilmektedir.³⁷

İşkodra Gölü'nün Adriyatik Denizi'ne dökülen ayağı olan Boyana Nehri'ne, İşkodra civarında Drin ve Kır nehirleri başta olmak üzere ondan fazla küçük nehir karışmaktadır. Boyana yavaş akan, yatağı kumla kaplı ve etrafı açık olduğundan nehre ve İşkodra Gölü'ne karışan suların yükseldiği dönemlerde İşkodra Gölü'ndeki su seviyesi iyice yükselmekte ve İşkodra civarındaki alçak ovalık alanları su basmaktadır.³⁸

6. Drin ve Kır Nehirleri

Ohri Gölü'nden doğan Drin Nehri, İşkodra şehri yakınlarında dağlar arasından geçerek Zadrime Ovası'na iner ve orada Boyana Nehri'ne bir kol salarak Leş'in yanından geçtikten sonra denize dökülür. Leş'ten 2-3 saat yukarıya kadar ulaşım elverişlidir.³⁹

Drin Nehri XIX. yy. öncesinde İşkodra Gölü'ne dökülmekte iken XIX. yy.da Boyana Nehri'ne akıtılmıştır. Drin Nehri'nin Boyana Nehri'ne akıtılması su seviyesinin yükselmesine ve birçok arazinin sular altında kalmasına neden olmuştur. Bundan dolayı Drin Nehri'ni eski mecrasına çevirerek İşkodra Gölü'ne akıtmak için çalışmalar yapılmıştır, fakat istenilen amaca ulaşılamamıştır.⁴⁰ Bölgedeki ulaşım ve temizlik işleri önce Karadağ-Osmanlı arasında ardından da diğer devletlerle uluslararası bir mesele haline dönüşürken, Drin Nehri ile ilgili geçmiş uygulamalardan kaynaklanan meseleler de yeniden Osmanlı bürokrasisinin gündemine gelecektir.

³⁷ Ekinci, *İşkodra Gölü ve Boyana Nehri'nde Uluslararası Nehir Hukuku Tartışmaları*, s.3.

³⁸ BOA, İ.MMS, 81/3512, 21 Şevval 1302, (3 Ağustos 1885).

³⁹ Ekinci, *İşkodra Gölü ve Boyana Nehri'nde Uluslararası Nehir Hukuku Tartışmaları*, s.5.

⁴⁰ BOA, İ.MMS, 94/3938, 30 Kanunievvel 1302, (13 Ocak 1887).

7. Adriyatik Denizi (Adriya Denizi)

Adriyatik Denizi (yun. *Adriya*, lat. *Adriaticus*), anlamlarına gelmektedir. İtalya ve Balkan yarımadaları arasından Akdeniz’e açılan bir denizdir. 131 500 km² yüzölçüme sahip Akdeniz’in bir körfezi olan Adriyatik Denizi, fazla derin değildir. Kuzey yarısında genel olarak derinliği 200 metreyi aşmaz (yalnız Split-Pescara arasında 243 m.); buna karşılık güney yarısında derinliği 1000 metreyi geçen geniş bir çukur vardır, bu çukurun güney kenarında, Draç-Bari arasındaki derinlik 1399 metreye kadar iner. Adriyatik Denizi’nin kuzey kısmı Akdeniz’in med-cezir hareketleri duyulan nadir köşelerinden biridir. Denizin doğu kıyısında kuzeye doğru, batıda ise güneye doğru yönelen kıyı akıntıları vardır.⁴¹ İşkodra Gölü, Boyana Nehri vasıtasıyla Adriyatik Denizi’ne bağlanmaktadır.

⁴¹ “Adriya Denizi”, *Meydan Larousse Büyük Lügat ve Ansiklopedi*, C.I, Meydan Yayınevi, İstanbul 1969, s.94.

B. TARİHİ

1. Karadağ

a. Osmanlı Hâkimiyetinden Önce Karadağ

Karadağ'ın bulunduğu bölge Eskiçağ'da, bir Hint-Avrupa dili konuşan İllirlerin vatanı idi. İllirya Sava'nın güneyinde kalan eski Yugoslavya bölgesini ve Arnavutluk'u kabaca Balkanların batısını içeriyordu. Bölgenin coğrafyasının da tesiriyle, burada bulunan savaşçı kabileler daha çok dağınık halde kalmışlar, güçlü ve merkezi bir krallık kurmakta zorlanmışlardır. Ancak Roma'nın Adriyatik'teki bazı Yunan kolonileri ve Makedonya'dan başlayarak Balkanları fethetmeye başladığı dönemde, M.Ö. 3. yy.da bölgede güçlü bir İllir Devleti vardı. Romalılar M.Ö. 168'de kısa bir sürede tüm bölgeyi ele geçirmişlerdir. Ancak bu, İllir kabilelerinin tam hâkimiyet altına alınması demek olmamış, yöresel isyanlar sürmüştür. Romalılar M.Ö. 9-6 yılları arasında tam hâkimiyet sağlamıştır.⁴²

Roma hâkimiyetinde “*Illiricum Eyaleti*” ismiyle İmparatorlukta yerini alan bölge, Adriyatik Denizi kenarında önemli bir ticari merkez haline gelmiştir. Roma İmparatorluğu'nun bölünme sürecinde Karadağ İşkodra'dan kuzeye doğru ayrılmıştır. Roma İmparatorluğu'nun yıkılması ile birlikte, Adriyatik'in bu kısmı, V. yy.da Gotların, VI. yy.da Avarların istilasına uğramıştır. VII. yy.ın ortalarında ise bölgeye Slavların hâkim olmaya başladığı görülmektedir.⁴³

Kabile zinciri ile örgütlenen Slavların yaşadığı bu bölge, Büyük Sırbistan döneminde (11-14. yy.) “Zeta Devleti” halini almıştır. 1421 yılında Sırp yönetimine karşı ayaklanan Stephan Crnojevic, bağımsızlığını kazanmıştır. Stephan Crnojevic, Zabljak'ı başkent yapmış ve Venedik'in de desteğini alarak yukarı Zeta'nın kıraç ve

⁴² Osman Karatay, “Ortaçağda Karadağ Tarihi”, *Balkanlar El Kitabı*, C.I, Vadi Yayınları, Ankara 2006, s.140.

⁴³ Özcan, II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı-Karadağ Siyasi İlişkileri, s.3.

kireç taşlı dağlarına yerleşmiştir. 1459 yılına gelindiğinde İşkodra Gölü civarındaki bütün topraklar Venedik hâkimiyeti altına girmiş ve böylece Zeta Devleti de ortadan kalkmıştır.⁴⁴

b. Osmanlı Hâkimiyetinde Karadağ

Osmanlı Devleti 1470’li yıllarda Karadağ’daki Venedik şehirlerini almakla meşgul olmuştur. Başkentleri Zabljak olmak üzere birçok yer Osmanlı hâkimiyetine girmiştir. 1478’de İvan Crnojevic Karadağ’dan kaçmak zorunda kalmıştır. Fatih’in ölümü ile fetihler yavaşlamış ve Osmanlı başka işlerle uğraşmak zorunda kalmıştır. 1482 yılında yapılan antlaşma ile II. Bayezid, Ivan’ı Karadağ hâkimi olarak tanımış o da haraç vermeyi kabul etmiştir. 1496 yılında Osmanlı ile mücadele eden Stefan, Karadağ’ın son hükümdarı olmuş ve Karadağ 1498 yılında Osmanlı hâkimiyetine girmiştir.⁴⁵

Karadağ, 1516-1851 yılları arasında teokratik sistem benzeri bir anlayışla *Prince Bishop* adı verilen yöneticiler tarafından yönetilmiştir. 1539’dan itibaren bölgenin idaresi Bosna Beylerbeyliği’ne bırakılmıştır. Bosna Beylerbeyi Ulama Paşa Karadağ’daki ilk Osmanlı genel valisidir. Osmanlı her ne kadar Karadağ’da askeri başarılar elde ederek buralara sahip olsa da tam ve mutlak bir hâkimiyetten söz etmek zordur. Karadağ’ın olumsuz coğrafi koşulları Osmanlı’nın buraya hâkim olmasında bir engeldir. Karadağlıların inatçı bir şekilde direniş göstermeleri de tam hâkimiyetin önündeki diğer bir etkidir. Oldukça fakir ve verimsiz olan bu bölge için sarf edilecek çabaya rağmen kazanılacaklar kaybedileceklerden daha az olacaktır. II. Selim döneminde Hüseyin Paşa ve Ahmet Paşa’nın 1571 yılında birlikte hareket ederek Venediklileri yenmesi ile Ülgün, Bar ve Budva kale ve limanları ele geçirilmiştir. Böylece Karadağ kıyılarının fethi de tamamlanmıştır.⁴⁶

⁴⁴ Özcan, II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı-Karadağ Siyasi İlişkileri, s.3.

⁴⁵ Karatay, Ortaçağda Karadağ Tarihi, s.149-150.

⁴⁶ Özcan, II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı-Karadağ Siyasi İlişkileri, s.5-6.

Karadağ gerek ücra ve stratejik olmayan konumu, gerekse yetersiz şartları sebebiyle Osmanlı tarafından ekonomik açıdan fazla önemsenmemiştir. İçişlerinde bağımsız bırakılan kabileler haraç vermekten çekinmişlerdir. Bunu cezalandırmak isteyen yöneticilere isyan edip direnmişlerdir. İşkodra ve Hersek sancak beylerinin halka sert davranmaları da direnci artırmıştır. 16. yüzyılda siyasi içerik taşımayan isyanlar 17. Yüzyıldan itibaren siyasi bir kimliğe bürünmeye başlamıştır. Viyana bozgunundan sonra Osmanlı ile savaşa giren Venedik, Karadağlıları da isyana teşvik etmiştir. Karadağ, Venedik'ten yeterli yardımı alamamıştır. İşkodra Beyi Süleyman Paşa Karadağ'a girerek Çetine'yi tekrar almıştır. 1683-1699 yılları arasında dört devlete karşı savaşıp pek çok toprak kaybeden Osmanlı Devleti, bunların aksine Karadağ'da hâkimiyetini pekiştirmiştir. 1696'ya kadar vladikalar seçimle gelirken, o yıl seçilen Danilo Petroviç, yönetimi kendisinden sonra yakınlarına bırakarak hanedanlığa dönüştürmüştür.⁴⁷ 1702'de “*Karadağ Akşam Duası*” adı verilen tören Karadağ bağımsızlık hareketinin başlangıcı olduğu kaynaklarda belirtilmektedir.⁴⁸

Danilo tüm gayretlerini Karadağ'ın bağımsızlığına vermiştir. 1709 yılındaki isyanlarda Karadağlı Müslümanlar büyük bir katliama uğramıştır. 1710 yılında Osmanlı-Rus savaşı başladığında Rus çarı Petro Karadağlıları isyana teşvik etmiştir. 1711 Prut Savaşı'nda Rusları yenen Osmanlı ordusu 1712'de Ahmet Paşa komutasında Karadağ'a girerek Çetine'yi ele geçirmiş ve isyancıları cezalandırmıştır.⁴⁹

Osmanlı Devleti'nde 1730-1789 yılları arasında beş padişah değişirken aynı dönemde Karadağ'ın başında Sava Petroviç yer almıştır. Sava Petroviç 1735–1782 yılları arasında görev yapmıştır. 1771 yılında Rusların kışkırtmasıyla ayaklanan Karadağlıların üzerine Bosna Valisi Silahtar Mehmet Paşa, başarılı bir sefer düzenlemiştir. 1779'da Aynalıkavak Tenkihnamesi ile Ruslar, Balkanlardaki Ortodokslar üzerindeki hamiliğini daha da güçlendirmiştir. Ortodoks tebaanın koruyuculuğunun Ruslar tarafından üstlenilmesi, Balkanlarda, aralarında Karadağ'ın da bulunduğu Ortodoksların, Rusların etkisi altına girmesi anlamına gelmesinin yanında, Osmanlı Devleti'nin içişlerine müdahale etmek için bir bahane olacaktır. Fakat şunu da belirtmeliyiz ki XVIII. yy. sonlarına doğru Karadağ'ın dinen bağlı bulunduğu *İpek*

⁴⁷ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.IV/1, TTK Yayınları, Ankara 1998, s.98-99.

⁴⁸ Orhan Koloğlu, “Osmanlı Döneminde Balkanlar”, *Balkanlar*, Eren Yayınları, İstanbul 1993, s.80.

⁴⁹ Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, s.98-99.

Patrikhanesi kaldırılmış ve vladika, *İstanbul Patrikhanesi'ne* bağlanmıştır. Böylece, Karadağ siyasi olarak Osmanlı'ya bağlılığının yanında dinî olarak da Osmanlı Devleti'ne bağlılığını bildirilmiştir.⁵⁰ Bu, dışarıdan gelen tehditler karşısında Osmanlı merkezi bürokrasinin iç tedbirlerinden biri olarak görünmektedir. Yani Karadağ'ın dış kaynaklı bağımsızlık eğilimlerine Osmanlı yetkilileri, yeni merkeziyetçi tedbirler olarak bir çözüm arama yoluna gitmişlerdir.

1830 tarihinde başa geçen II. Petar (1830-1851) ilk defa Karadağlıların hükümdarı unvanını almıştır. O, tüm ideolojisini tamamen Türklerle savaş ve Müslümanları yok etme üzerine kurmuştur.⁵¹ Bu dönemlerde Karadağ kendi içinde isyanlarla uğraşmaktaydı, II. Petar ülkeyi bir arada tutmayı başarabilse de, ana gelir Rusya'dan gelen mali destek olan devletin zayıf konumu devam ediyordu. Devlet hazinesi yoktu. Genel hukuk sistemi ya da kanunlar mevcut değildi.⁵²

II. Petar'ın ölümü üzerine yerine yeğeni II. Danilo Petroviç geçti. II. Danilo, yönetimi laikleştirme kararı ile vladikalık unvanını bırakmıştır. Osmanlı'ya bağlılığını kesmiş olan II. Danilo'nun üzerine Serdar-ı Ekrem Ömer Paşa'nın komutasında Osmanlı kuvvetleri gönderilmiştir. Beş koldan Karadağ'a girilmiş ve Avusturya'nın araya girmesiyle antlaşma sağlanmıştır. Kırım Savaşı (1853-1856) sırasında II. Danilo tarafsız kalmıştır. Savaş sonrasında bağımsızlığını talep eden Karadağ'ın bu talebi kabul görmemiştir.⁵³

Danilo, Rusya ve Avusturya'nın destek ve onayını almak suretiyle Karadağ Prensleri ailesini kurmuştur. Bağımsızlık yolunda önemli bir adım atan Danilo'nun yönetimini ilk önce İngiltere ve Fransa tanımışlardır (1852). Karadağ'daki bu politik gelişmeleri yakından izleyen Osmanlı Devleti, onların bu hareketlerinin başarıya ulaşması durumunda, diğer Balkan toprakları üzerinde büyük etki yapacağını biliyordu. Bu sebeple bu sürece karşı önlem alma yoluna gitmiştir.⁵⁴

⁵⁰ Özcan, *II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı-Karadağ Siyasi İlişkileri.*, s.6-7.

⁵¹ Temizer, *Karadağ'ın Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, s.48.

⁵² Barbara Jelavich, "18. ve 19. Yüzyıllar", *Balkan Tarihi*, Küre Yayınları, İstanbul 2006, s.277-278.

⁵³ Temizer, *Karadağ'ın Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, s.48-49.

⁵⁴ Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.IV, TTK Yayınları, Ankara 1992, s.313.

Avrupalı büyük devletler, Hristiyan azınlıkların sorunlarıyla ilgiliymiş gibi görünerek, Osmanlı İmparatorluğu'nun içişlerine karışıyorlardı. Gerçekte ise, büyük devletler, Osmanlı'da etki sağlamak için veya "Avrupa'nın hasta adamı" ölünce onun mirasına konmak için yarış ediyorlardı. O'nun çökmesini hızlandırmak için, İmparatorlukta, özellikle Balkanlarda gittikçe yayılmakta olan milliyetçilik akımlarını teşvik ediyorlardı. Balkanlarda Yunanlılar, Bosna-Hersek, Sırplar, Karadağlılar, Bulgarlar vb. milletler, buralara egemen olmak isteyen büyük devletlerin gizli ve açık yardımlarıyla, özerklik, bağımsızlık vs. talebinde bulunmaya başlamışlardır.⁵⁵ Ortodoks olan Sırp ve Karadağ milletlerini Slav birliği düşüncesinde olan Ruslar desteklemektedirler. Fransa da bu dönemde Rusya'ya destek vermektedir. Ruslar bu milletleri Osmanlı'ya karşı da sürekli kışkırtmaktadır.⁵⁶ II. Danilo 1858 yılına geldiğinde Osmanlı Devleti'nden bir kısım toprakları istemiştir. Osmanlı Devleti II. Danilo'nun toprak isteğinin bir kısmını kabul etmiştir, fakat daha fazla toprak isteyen Karadağ'a karşı 1858 yılı martında sefer düzenlemiştir.⁵⁷

Osmanlı Devleti'ne karşı isyan eden Karadağ'a, Nisan 1862'de Ömer Paşa komutasındaki 60 bin kişilik Osmanlı ordusu üç koldan girmiştir. Derviş Paşa, Ali Paşa ve Hüseyin Avni Paşa Ömer Paşa'nın emrinde hareket ediyordu. Harekât sahası sarp ve dağlık olduğu için Türk kuvvetleri savaşın başlarında zorluk çektiler. Fakat topçu kuvvetlerin tesirli çalışmalarıyla her cephede geri çekilmeye zorlandı.⁵⁸ Hersekli asiler ile birlikte 15 bin kişilik bir orduyla karşılık veren Karadağ, yenilgiye uğramıştır. 6 Haziran 1862'de Osmanlı'nın Nikşik'e girmesiyle asıl Osmanlı-Karadağ savaşı başlamıştır. 14 Temmuz 1862'de Serdar-ı Ekrem Ömer Paşa, padişaha yazdığı telgrafnamede "*Karadağ, Karadağ olalıdan beri Karadağlılar hiçbir vakit böyle dayak yememişlerdi*" demiştir. Osmanlı Karadağlılara bir beyanname yayınlayarak savaşı bırakmaları çağrısını yapmıştır. Derviş Paşa komutasındaki ordu, Çetine önlerine kadar

⁵⁵ Salahi R. Sonyel, "Büyük Devletlerin Osmanlı İmparatorluğunu Parçalama Çabalarında Azınlıkların Rolü", *Belleten*, S.195, TTK Yayınları, Ankara 1985, s.652.

⁵⁶ T.Yılmaz Öztuna, *Başlangıcından Zamanımıza Kadar Türkiye Tarihi*, C.XII, Hayat Yayınları, İstanbul 1967,s.30.

⁵⁷ Fahir Armaoğlu, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi*, TTK Yayınları, Ankara 1997, s.277.

⁵⁸ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, C.VII, TTK Yayınları, Ankara 1988, s.5.

gelmiş, fakat Avrupalı devletlerin araya girmesi ile 31 Ağustos 1862’de Prens Nikola ile Serdar-ı Ekrem Ömer Paşa tarafından İşkodra Barış Antlaşması imzalanmıştır.⁵⁹

Karadağ İsyanı Nicolae Jorga’nın Osmanlı İmparatorluğu Tarihi’nde şu şekilde anlatılmaktadır: “1861’de Hersek, Demirci Luka Vukaloviç’in önderliği altında ayaklandı. Islahat vaad etmek üzere Ömer Paşa Hersek’e gönderildi ise de kendisini dinleyen bulunmadı. Açıktan açığa Karadağ, ayaklanmaları kışkırtıyordu. Bir müddet sonra da Karadağ, Suttorina bölgesinin kendisine verilmesi isteğinde bulundu. Karadağ Prensi Nikita, Nikçiç’i işgal etmeye muvaffak oldu. Fakat Karadağ milisleri, Ömer Paşa’nın kuvvetlerine karşı dayanamadılar. Ömer Paşa Osmanlı sancağını neredeyse Çetine’ye dikiyordu. Bunun üzerine 31 Ağustos 1862’de 1859 antlaşması yeniden yürürlüğe kondu”.⁶⁰

1877-1878 (93 Harbi) öncesinde, merkezleri Rusya’da olan Slav cemiyetleri, Bosna-Hersek, Karadağ, Sırbistan ve Bulgaristan Hristiyanlarını Türk idaresine karşı ayaklandırmak için yıllardır faaliyetlerde bulunmaktaydılar. Bu memleketlere para ve silah yardımları yapılmış, diğer taraftan onlara vaatlerde bulunulmuştu.⁶¹

93 Harbi’nin kaybedilmesiyle, 3 Mart 1878’de imzalanan Ayastefanos Antlaşması ile Osmanlı Devleti, Karadağ’ın bağımsızlığını kabul etmiştir. Karadağ Ayastefanos Antlaşması’nın ilk iki maddesi ile Bar ve Ülgün limanlarını alarak Adriyatik Denizi’ne ulaşmıştır. Antlaşmada Karadağ ile Osmanlı Devleti arasında bir anlaşmazlık çıkarsa, sorunun Rusya ve Avusturya hakemliğinde çözüleceği belirtilmiştir. Bu antlaşmayla Karadağ, sınırlarını 5272 km²’ye (tarihi kaynaklarda farklı farklı rakamlar zikredilmektedir) çıkarmıştır.⁶²

⁵⁹ Özcan, II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı-Karadağ Siyasi İlişkileri, s.30-31.

⁶⁰ Nicolae Jorga, Osmanlı İmparatorluğu Tarihi (1538-1640), C.III, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2005, s.76.

⁶¹ Turgut Subaşı, “Sultan Abdülmecid ve Sultan Abdülaziz”, Türkler, C.XII, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s.772.

⁶² Samiha Ayverdi, Türk Tarihinde Osmanlı Asırları, C.III, Damla Yayınevi, İstanbul 1981, s.23-24.

c. Osmanlı Hâkimiyeti Sonrası Karadağ

Karadağlılar hâkimiyetleri altına girdikleri Osmanlı Devleti'ne karşı sürekli bir mücadelenin içine girmişlerdir. Bağımsızlıklarını kazandıktan sonra da sınırlarını genişletmek için komşu devletlerle mücadele içine girmişlerdir. Çünkü sahip oldukları topraklar tarıma, ticarete, ulaşım elverişsizdi. Bu nedenle Karadağlılar sınırlarını genişletmek ve bu sayede verimli arazilere ulaşmak için de savaşımlardır. Doğal olarak Karadağlılar savaşarak önemli miktarda ganimetler de elde etmişlerdir. Zira ganimet elde etmek Karadağlılar için kolay para kazanmanın bir yolu idi. Karadağlılar savaşarak bu amaçlarına da büyük oranda erişmişlerdir. Berlin Antlaşması (1878) sonucunda hem bağımsızlıklarını elde etmişler hem de topraklarını yaklaşık % 87 oranında arttırarak 5.590 km²'ye çıkarmayı başarmışlardır. Balkan Savaşları sonucunda da sahip oldukları topraklarını 15.017 km²'ye çıkartmışlardır.⁶³

1877-1878 Osmanlı- Rus savaşında Karadağ bağımsızlığını kazanmak için Rusların yanında yer almıştır. Berlin Antlaşması ile birlikte hem Avrupa Devletleri hem de Osmanlı Devleti Karadağ'ın bağımsızlığını tanımıştır. Osmanlı-Karadağ ilişkileri açısından bu, 30 yıllık bir barış sürecinin de başlangıcı olmuştur. Osmanlı Devleti, Berlin Antlaşması'ndan sonra Karadağ'ı resmen ve ilk olarak tanıyan devlet olma özelliğini taşımaktadır. Balkanlar'da denge politikası güderek Bulgarlar, Sırlar Yunanlılar ve Karadağlıların ittifak yapmalarını engellemek, rekabet, zıddiyet, çekememezlik, gizli düşmanlığı sürekli canlı tutmak, Abdülhamid'in Balkan politikasının özünü oluşturmuştur. Karadağ bağımsız olduktan sonra, çoğu zaman sorunlar dostluk hisleri gereğince diplomasi ve barış yoluyla çözülmeye çalışılmıştır. Sınır kentlerinde yönetim tarzı benimsenmeyen ya da uygunsuz tavırları görülen idarecilerin değiştirilmesi için ricada bulunulması, sorunun siyasi yollarla çözümüne güzel bir örnek teşkil etmektedir. Osmanlı Devleti ile Karadağ, Abdülhamid ve Nikola'nın iyi ilişkilerinin bir sonucu olarak, sorunları diyalogla çözme yolunu benimsemişlerdir.⁶⁴

⁶³ Abidin Temizer, "Karadağ Ordusu (1876-1913)", *History Studies Dergisi*, S.2, Ocak 2010, s.318.

⁶⁴ Özcan, II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı-Karadağ Siyasi İlişkileri, s.114-115.

93 Harbi sonrasında Karadağ'da yaşayan Müslümanlar çeşitli sorunlarla karşılaşmışlardır. Karadağ'ın bağımsız olmasıyla Osmanlı topraklarında yaşayan Karadağ taraftarı Hristiyanlar ile Karadağ sınırları dâhilinde kalan Müslümanların tabiiyetleri tartışma konusu olmuştur. Bağımsız Karadağ topraklarında kalan sekiz bin civarında Müslüman padişaha bağlılıklarını bildirmişti. Oysa Prens Nikola, Müslümanların tepkisine rağmen, Karadağ tabiiyetinde oldukları gerekçesiyle Müslümanlardan askerlik yapmalarını ve çocuklarını devlet okullarında Karadağ lisanıyla okutmalarını istiyordu. Ancak Müslümanlar, *Hristiyan bir devlette askerlik yapmayacaklarını* belirterek bu isteğe karşı gelmişlerdir. Yaşanan gerginlik başta Podgoriçe sakinleri olmak üzere pek çok Müslüman'ın göç etmesine neden olmuştur. Tepki gösterip Karadağ'dan göç etmek zorunda kalan Müslümanlara rağmen kimi Podgoriçeli Müslümanlar Nikola'nın çağrısına uymuş ve Karadağ üniforması altında askerlik hizmetlerini görmüşlerdir. Prens Nikola, Karadağ ordusuna katılan Podgoriçe Müslümanlarının *yiğitlik* ve *yürekliklik* örneği gösterdiklerini söyleyerek, onları övmüştür. Karadağ hükümetinin asıl sorunu Müslümanlardan arındırılmış bir Karadağ hedefidir. Karadağlılar bu hedefleri için 93 Harbi'nden sonra Podihke ve Kolaşin-i Bâlâ kasabaları arasında bulunan İstisariçe Köyü'ne saldırdılar. Oysaki İstisariçe halkı göç etmek yerine Karadağ tabiiyetini tercih etmişti. Karadağlı komutan Mikro Poviç, köy halkını toplayarak, onlardan Karadağ'ın adet ve kanunlarına uymalarını istedi. Eğer köylüler kendilerinden istenilenleri yaparlarsa ibadetlerinde serbest olabileceklerdi. İstisariçe halkı bu teklifi kabul etmeyerek Kolaşin, Akova ve Tergovişte kazalarına göç ettiler. İşte bu göçe zorlama girişimleri, Karadağlıların aslında Müslümanların tabiiyetiyle ilgilenmekten öte onların emlaklarına el koyma istekleri olarak yorumlanmıştır.⁶⁵

Nikola'nın Müslümanların hamiliğini üstlenen II. Abdülhamid'le gelişen dostluğunun etkisiyle Osmanlı Karadağ ilişkileri iyi bir noktaya doğru gitmiştir. Böylece Karadağ'daki Müslümanlar için daha rahat bir ortam oluşmaya başlamıştır. Prens Nikola'nın, Müslümanlara okul açma hakkı tanınması, müftü bulundurma, Osmanlı Devleti'ne Bar-Ülgün ve Podgoriçe'de konsolosluk açma izni vermesi gibi girişimleri Müslümanların bir kısmının Karadağ'a adapte olmasını sağlamıştır.

⁶⁵ Abidin Temizer, "Karadağ'da Öteki Sorunu: Müslümanlar (1878-1913)", *History Studies Dergisi*, S.5, Mayıs 2013, s.227-228.

Adaptasyon sorununun çözülmesi ile birlikte Müslümanlar, nüfusça yoğun oldukları mahallerde idari görevler almaya başladılar. Örneğin Zeta kazasının kaymakamı Hristiyan iken yardımcısı Müslüman'dır. Müslüman nüfusun ezici çoğunlukta olduğu Bar ve Ülgün'de kaymakamlar Müslüman iken yardımcıları ise Hristiyan'dır.⁶⁶

Karadağ Müslümanlarının karşılaştıkları önemli sorunlardan biri de dinî konularda olmuştur. Dinî konuda yaşanan sorunların temelinde Karadağ hükümetinin millî bir devlet kurmak istemesi ve Müslümanları da bir şekilde ya buna adapte etmek ya da göçe zorlamak istemesi yatmaktadır. 93 Harbi'nden sonra ortaya atılan ilk iddia Müslümanların vaftiz edileceği ve herkese kalpak giyme mecburiyeti getirileceğiydi. Bu iddiayı Prens Nikola kabul etmediyse de İşpozi ve Podgoriçe halkının Karadağ'a, terk edildikten iki gün sonra göç etmelerine neden olmuştur. Podgoriçe'den 93 Harbi'nden hemen sonra 600 aile İstanbul'a göç etmiştir. Balkan Savaşlarına kadar süren dinî baskılar, savaş esnasında da devam etmiş ve birçok Müslüman'ın göç etmesine neden olmuştur. Plav ve Gusine'deki Müslüman nüfus 1913 yılında yaşanan kanlı olaylar ve baskılarla Hristiyanlaştırma teşebbüslerinin ardından toplu olarak göç etmeye başlamıştır.⁶⁷

Karadağ'ın Osmanlı Devleti'nden ayrılarak yeni bir devlet haline gelmesiyle Karadağ topraklarında kalan Müslümanlar kendi yaşadıkları toprakların Karadağ'a bırakılmasına tepki göstermişlerdir. 1880 yılında Ülgün'ün Osmanlı'dan ayrılmasına ve Karadağ'a bağlanmasına tepki gösteren Müslüman asiler askeriyenin erzakını taşıyan ve İşkodra'dan ayrılan Londra diye adlandırılan altı kıta kayığı Şengin köprüsünden geri çevirmiş ve Boyana Nehri'ne hapsedmiştir. Osmanlı ilk olarak bunlara nasihat edici mektuplar göndermiş ise de bu mektuplar fayda vermemiştir. Dış güçlerin kışkırtmalarıyla böyle bir yola başvuran asiler kayıkların hareket ettirilmemesini ettirilirse silahla karşı koyacaklarını belirtmişlerdir. Bu olay hakkında da fetva aldıklarını ve fetvaya göre bu girişimi yaptıklarını belirtmişlerdir. Ülgünlü Müslümanlar Osmanlı'ya tepkilerini bu şekilde göstermişler ve bunun da dini bir dayanağı olduğunu savunmuşlardır.⁶⁸

⁶⁶ Temizer, *Karadağ'ın Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, s.228.

⁶⁷ Temizer, *Karadağ'ın Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, s.229.

⁶⁸ BOA, İ.MMS, 101/50, 4 Teşrinisani 1296, (16 Kasım 1880).

Osmanlı Devleti ile Karadağ ilişkileri bazı dini ve sosyal sorunlar yaşanmasına rağmen siyasi olarak Balkan Savaşları'na kadar olumlu bir zeminde devam etmiştir. Prens Abdülhamid ile olan dostluğu, onun ve Karadağ halkının Osmanlı askerine bakış açısını da değiştirmiştir. İstanbul ziyaretinden yaklaşık bir yıl sonra, Kasım 1884'te Berane'den Tuzi'ye giden Osmanlı askerine Karadağ prensi, büyük bir ziyafet vermiştir. Bu ziyafet sırasında Karadağ halkının yaptığı hizmet ve Osmanlı askerine gösterilen hürmet nedeniyle prensin harp yaveri Mösyö Livaç'a Mecidi nişanı verilmiştir. İşte bütün bunlar, prensin Abdülhamid'le olan dostluğunun tabana doğru bir yansıması olarak görülebilir.⁶⁹

Osmanlı Devleti, Karadağ bağımsız olduktan sonra birçok konuda Karadağ Devleti'ne yardımda bulunmuş ve Karadağ'ı kendine yakın tutmaya çalışmıştır. Bu yardımların en önemlilerinden birisi de eğitim alanında yapmış olduğu yardımlardır. Eğitim kilisenin elindeydi. Kilisede okuma yazma öğrenenler genelde din adamlarıydı. 1833 yılında ilk defa II. Petar tarafından iki okul açılmıştır.⁷⁰

Karadağ prensi Nikola 1860'ta başa geçtiğinde okullaşma çok azdır. Öyle ki halk arasında okumak, papazların görevidir, anlayışı hâkimdir. Bu nedenle halkın büyük bir çoğunluğu okuma yazama bilmiyordu. Ülkesinin geleceğini eğitimde gören Nikola, Çetine'de üç liseyi (Biri erkek lisesi, biri kız lisesi, diğeri de normal liseydi) ülke çapına yaymak için girişimlerde bulunmuş, ayrıca, 80 civarında ilkokul yaptırmıştır. Fakat bütün çabalara rağmen ülkedeki okulların yetersizliği ortadadır. Prens Nikola, başta İstanbul olmak üzere, yurt dışına öğrenci göndermeye karar vermiştir. İki ülke arasındaki eğitim konusundaki yardım faaliyetleri, iki şekilde karşımıza çıkmaktadır. *Birincisi* Karadağlı öğrencileri İstanbul'da burslu okutmak, *ikincisi* ise Karadağ'a eğitimci ve eğitmen desteği sağlamaktır. Karadağlı öğrenciler İstanbul'da farklı okullarda eğitimlerini sürdürmüşlerdir. Karadağlı öğrencilerin en çok rağbet ettiği okul, Mektebi Sultâni'ydi. Bugünkü adıyla Galatasaray Lisesi olan mektep, Fransızlar tarafından 1868'de açılmıştır. Eğitim dili Fransızca olan, müdürü ve öğretim üyelerinin de Fransızlardan seçildiği, Müslüman, Rum, Ermeni, Yahudi öğrencileri Fransız dili ve kültürüyle yetiştirerek birbirlerine yakınlaştırmak, Osmanlılaştırmak amacını taşıyan bu okullar, ayrı dinlere mensup olan milletlerin arasında Fransa'ya yakın bir Osmanlılık

⁶⁹ Özcan, *II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı-Karadağ Siyasi İlişkileri*, s.197.

⁷⁰ Temizer, *Karadağ'ın Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, s.150.

birliğini besleme açısından da büyük bir öneme sahiptir.⁷¹ İlk etapta Müslümanların bu okula ilgisiz kaldığı görülse de daha sonraları gerek basının desteği gerekse hükümetin teşvikiyle zenginlerin rağbet ettiği bir okul hâline gelmiştir. 1890 yılından itibaren ise Karadağlı öğrencilere de kapı aralanmıştır. Karadağlı dört öğrencinin, ilk olarak 1890 yılında Türk diliyle İstanbul'da eğitim görmelerine izin verilmiştir. Daha sonra bir öğrenci daha eklenerek beş Karadağlı öğrencinin Mektebi Sultani olarak anılan bugünkü Galatasaray Lisesi'ne kaydı yaptırılmıştır. Karadağ prensinin ricası, Karadağlı öğrencilerin kayıtlarında etkili olmuştur. Prensten iltimaslı, torpilli olan beş öğrenciye yüzer kuruş da maaş verilmiştir. 1894'te de altı yedi talebe İstanbul'a gönderilerek fakir dört çocuk Darüşşafaka'ya, diğerleri de Sanayi Mektebi'ne yerleştirilmiştir.⁷² Harcırahları ve elbise bedelleri Osmanlı Bankası kanalıyla ödenmiştir.⁷³ Bu talebeler arasında Karadağlı Müslüman çocukları olduğu gibi, Karadağlı Hristiyanlar da vardır. 1895'te ise iki öğrenci, prensin ricası üzerine Mektebi Sultani'ye kaydettirilmiştir. 1897'de Mektebi Sultani'de bulunan Karadağlı öğrenci sayısı 21'dir. Bu talebelere ayrılan maaş, her birine eşit şekilde dağıtılmıştır. Karadağlı öğrenciler okullarını başarıyla bitirerek yüksek tahsilleri için de İstanbul'daki Mektebi Harbiye, Mektebi Hukuk-u Şahâne gibi okulları tercih etmişlerdir.⁷⁴

Eğitim konusunda destek denilince akla gelen *ikinci* bir husus, eğitimci ya da öğretmenler, öğretmenlerdir. Karadağ prensi bir süvari takımı oluşturmak istemesine rağmen, süvari takımını eğitecek ve örnek alınacak eğitimci mevcut değildir. Abdülhamid'den bu konuda talepte bulunan Prens Nikola'ya cevap gecikmemiştir. Prens Nikola'nın isteği üzerine bir name-i hümayun gönderilerek kendisine bu konuda yardımcı olunmuştur. Bir zabıt yüzbaşı ve iki süvari çavuşu muallim sıfatıyla Karadağ'a gönderilmiştir. Bunların yanında, silah ve ordu teçhizatı için kullanılabilecek malzemeler (eyer takımı, püskül vb.) gönderilmiştir. Gönderilen muallim yüzbaşılardan birisi Binbaşı Ahmed Tevfik Bey ve onun refakatinde görevli Teğmen Mehmed Hamdi Efendi ile Hassa Ordusu süvari dördüncü alayından Yüzbaşı Mustafa Efendi'dir. Prens, refakatine tayin edilen muallimlerden çok memnun kalmış, onlara nişanlar takdim

⁷¹ Niyazi Berkes, *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2002, s.242.

⁷² Özcan, II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı-Karadağ Siyasi İlişkileri, s.203.

⁷³ BOA, DH.MKT, 349/23, 5 Şevval 1310, (22 Nisan 1893)

⁷⁴ Özcan, II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı-Karadağ Siyasi İlişkileri, s.204.

etmiştir. Süvari muallimlerinin görevi Eylül 1894'te sona ermiştir.⁷⁵ Karadağ'a gönderilen eğitimciler bununla sınırlı kalmamıştır. 1899'da Karadağ Prensi için hazırlanan Karadağ'ın Bar Limanı'na gönderilen *Timsah* yatının nasıl kullanılacağı konusunda Karadağlı kaptanları eğitmek için iki bahriye zabiti, Karadağ'da bir süreliğine kalmışlardır. Bu iki bahriye zabıtine, yaptıkları eğitmenliğin karşılığında zamlı maaş ve harcırah verilmiştir.⁷⁶

Abdülhamid ve Nikola arasındaki dostane ilişkilerin halka olumlu yansımalarına önemli bir örnek de Abdülhamid'in doğum günü kutlamalarında yaşananlardır. Abdülhamid'in doğum günü kutlamalarına, Karadağ halkının da büyük bir iştiaikle katıldığı ve şenliklere iştirak ettiği görülmüştür. 1902 yılında Karadağ'da seyahat için bulunan iki İngiliz seyyah da Abdülhamid'in Karadağ'daki doğum günü kutlamasına şahit olmuştur. Görülüyor ki, bazı olumsuzluklara rağmen devletlerarası ilişkilerde ikili dostluğun getirdiği olumlu gelişmeler de olmaktadır.

2. Arnavutluk

a. Osmanlı Hâkimiyeti Öncesi Arnavutluk

Arnavutların ataları kabul edilen Pelazg kavmi, M.Ö. XIII. yüzyıldan çok önce batı Balkanlarda yaşadıkları bilinmektedir. Bazı tarihçiler Pelazg kavmini Avrupa'nın en eski kavmi olarak sayarlar. Buna göre Pelazgler Hint-Avrupa kökenli bütün kavimlerin ataları kabul edilmektedir. M.Ö. XIII. yy.da Balkan Yarımadası'na kuzeydoğudan İllirya kavmi gelmiş ve Pelazg yerlilerle kaynaşmışlardır ve bu karışımın bugüne kadar gelen tek varisi Arnavut halkıdır. İlliryalılar bütün Balkan Yarımadası'nda, Anadolu ve güney İtalya'da yerleştiler fakat sadece batı Balkanlarda varlıklarını sürdürebildiler. Tarihi ve arkeolojik bulgular da Arnavutların Pelazg ve İlliryalıların devamı olduğunu kanıtlamaktadır. Arnavutçada 'İllir' özgür demektir. M.Ö. IV. asırdan başlayarak İllirya

⁷⁵ BOA, Y.MTV, 77/120, 16 Ramazan 1312, (13 Mart 1895)

⁷⁶ Özcan, II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı-Karadağ Siyasi İlişkileri, s.207.

topraklarında birkaç devlet kurulmuştur. En meşhurları: Bosna'dan başlayarak İşkombi Nehri'ne kadar yayılan İlliryum Devleti, İşkombi Nehri'nden Preveze Körfezi'ne kadar Epir Devleti ve bugünün Kosova bölgesinde yayılan Dardan Devleti.⁷⁷

Milattan önce 232 yılında İlliryalılar, büyük İllirya kraliçesi veya "Catherine" de denilen Teuta tarafından yönetilmişlerdir. Kraliçe Teuta'nın devletinin, özellikle denizciliğinin güçlenmesi dolayısıyla, Roma İmparatorluğunu İllirya'ya karşı savaş başlatmaya zorlamış ve sonuç olarak Santumalus ve Alvinus komutasındaki saldırılara dayanamayıp milattan önce 227 yılında Teuta sulh anlaşmasını imzalamak zorunda kalacaktır. İllirya'nın son kralı ise Gentius M.Ö. 165 yılında Roma'ya yenilmiş ve hapsedilmiştir.⁷⁸

Tarihin garip bir cilvesi olsa gerek Hindistan'a kadar olan toprakları fetheden Büyük İskender hemen yanı başında olan İllirya toprakları fethedememiştir. Arnavut tarihçiler Büyük İskender'in annesini İlliryalı sayarlar. Büyük İskender'in İllirya topraklarına girmemesi bu gerekçe ile izah edilebilir. Roma'nın ise İllirya'ya girmesi hızlı oldu. M.Ö. 201 yılında İllirya'nın Dalmaçya bölgesini korsanları yenme gerekçesiyle işgal etti. Roma zaferiyle sonuçlanan üç Roma-İllirya savaşları gerçekleşmiş. Bundan sonra Roma'ya karşı özellikle dağlarda büyük bir direniş savaşı veren İlliryalılar, iç kısımları ellerinde tutmuşlar ve bir nevi özerklik koparmayı başarmışlar.⁷⁹

M.S. VI. asrın sonuna kadar, Roma İmparatorluğu'nun hâkimiyeti altında kalan İllirya, 395 yılında Roma'nın Doğu Roma İmparatorluğu ve Batı Roma İmparatorluğu olmak üzere ikiye bölünmesiyle Doğu Roma İmparatorluğu'nda yani Bizans hâkimiyeti altında kaldı. 489 yılına kadar süren Bizans döneminden sonra İllirya, çeşitli devletlerin işgali atında kalmıştır. İlk olarak bu toprakları Gotlar işgal etmiş ve 535 yılına kadar hâkimiyetlerini sürdürmüşlerdir. Bizans, İllirya topraklarını tekrar Kostantinopolis İmparatoru, Arnavut asıllı Justinian (527-565) sayesinde, 535 yılında alabilmiştir.⁸⁰

861 yılında Orta ve Güney İllirya'ya Bulgarlar tarafından saldırıda bulunuldu. Daha sonra (892-927 yılları arasında) Çar Simeon zamanında Bulgarlar bütün İllirya'yı işgal

⁷⁷ Agim Tereziu, *16. Yüzyılda Arnavutluk'ta İslam'ın Yayılışı*, Uludağ Üniversitesi SBE, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bursa 2010, s.4.

⁷⁸ Afmataj, *Arnavutluk Bektaşiliği, Başlangıcı, Gelişmesi ve Günümüzdeki Durumu*, s.8.

⁷⁹ Tereziu, *16. Yüzyılda Arnavutluk'ta İslam'ın Yayılışı*, s.5.

⁸⁰ Afmataj, *Arnavutluk Bektaşiliği, Başlangıcı, Gelişmesi ve Günümüzdeki Durumu*, s.9.

altına aldılar. 988-1014 yılları arasında Bulgar Kralı Samuel, Doğu Roma İmparatorluğu’nu on sekiz defa işgal etmiştir. Ancak 1018 yılında Bizans İmparatoru, Bulgarları İllirya’dan kovacak ve İlliryalıları Bizans İmparatorluğu’nun hâkimiyeti altında tutacaktır.⁸¹

Anadolu Türkleri, Arnavutları ilk defa 1337 yılında Bizans İmparatoru ile yaptıkları ittifak neticesinde tanımışlardır. Bizans’ta başlayan iç savaşlar sırasında Arnavutluk’taki dağlıların isyan etmesi ve pek çok yeri yağmalaması üzerine Bizans İmparatoru Aydın beyi Umur Bey’den yardım istedi. Türk kuvvetlerinin desteği ile harekete geçen Bizanslılar Draç’a kadar olan bölgede hâkimiyet sağladılar. Daha sonra Türk kuvvetleri kendi ülkelerine döndüler. Çok geçmeden Sırp Kralı Duşan’ın Arnavutluk’u işgali halkın Yunanistan’a göçünü hızlandırdı. 1355’te Duşan’ın imparatorluğunun çökmesi üzerine Slav, Arnavut ve Bizans asıllı olan mahalli feodal beyler Arnavutluk’un her tarafına dağıldılar.⁸²

b. Osmanlı Hâkimiyetinde Arnavutluk

Osmanlı Devleti, 1392’de Ülgün (Ulgin) ile İşkodra’yı (Shkodra) ve 1396’da Berat, Akça Hisar (Kruje) ve Kesriye’yi aldılar. Osmanlı hâkimiyetinin yerleşmesindeki en büyük engel, orta Arnavutluk’ta İskender Bey isyanı idi. Fakat yapılan direnişlere ve engellere rağmen Arnavutluk’ta Osmanlı idaresinin yerleşmesi ilk zamanlarda kuzey ve güneydeki vadiler boyunca devam etti.⁸³

II. Murad’ın Yanya’yı 1430 yılında almasından sonra burada yeni bir arazi ve nüfus tahririnin yapılmış olması (1432), Arnavutluk’ta Osmanlı hâkimiyetinin güçlendiğinin göstergesidir. Orta Arnavutluk’ta önemli nüfuzu olan Andrea Topya, 1432 bir Osmanlı kuvvetini mağlup edince Osmanlılara karşı mukavemet hareketi başlamış oldu. Arnavut

⁸¹ Afmataj, *Arnavutluk Bektaşiliği, Başlangıcı, Gelişmesi ve Günümüzdeki Durumu*, s.10.

⁸² Mustafa L. Bilge, “Arnavutluk”, *Türkiye Diyanet Vakfı Ansiklopedisi*, TDV Yayınları, C.III, İstanbul 1991, s.384.

⁸³ Afmataj, *Arnavutluk Bektaşiliği, Başlangıcı, Gelişmesi ve Günümüzdeki Durumu*, s.10.

beyi Evrenos oğlu Ali Bey kumandasında bir Osmanlı ordusu asilere yenildi (1435). Rumeli kuvvetleri Sinan Bey idaresinde harekete geçtiyse de isyancıların başı Araniti, dağlara kaçmayı başardı. Bundan sonra Osmanlılara karşı sürdürülen isyanın liderliğini, sonradan Araniti'nin kızı ile evlenen İskender Bey yürütmüştür. İskender Bey Arnavutluk'un en önemli ailelerinden olan Kastiriyotalardan gelmektedir. Osmanlı, İskender Bey'in hiçbir zaman 3000'i aşmayan kuvvetlerine karşı düzensiz çeteci taktiği uygulamasından dolayı başarı kazanamamışlardır. İskender Bey, 26 Mart 1451'de yaptığı bir antlaşma ile Napoli Kralı V. Alfonso'ya tabi olmuştur. İskender Bey, isyanından ölümüne kadar II. Murad'ı ve iki defa Arnavutluk üzerine sefere çıkmak zorunda kalan (1466,1467) Fatih Sultan Mehmed'i devamlı suretle meşgul etmiştir. Arnavutluk'un tamamen fethi, onun 1468'de ölümü sonrasında meydana gelen seferler sonrasında gerçekleşmiştir.⁸⁴

1463 yılında başlayan Osmanlı-Venedik savaşları sırasında daha önce elden çıkmış olan birçok şehir geri alınmış, 1478'de Akçahisar, Drivasto, Leş ve Jabyak'ın, 1479'da İşkodra ve 1501'de de Draç'ın ele geçirilmesiyle fetih büyük ölçüde tamamlanmıştır.⁸⁵

Osmanlı Devleti'nin Arnavutluk'a yerleşme süreci zaman içinde doğrudan kontrole dönüşmüş ve Arnavutluk'un büyük kısmı 1517 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nun egemenliği altına girmiştir. Osmanlıların fethiyle binlerce Arnavut İtalya'ya göç ederken, başta toprak sahipleri olmak üzere çoğunluk Müslümanlığı seçmiştir. Osmanlı eğitim kurumlarında öğrenim gören Müslüman Arnavutların ordu ve yönetimde yüksek konumlar elde etmesine rağmen, ulusal bilinç yok olmamıştır. Osmanlı egemenliği altına giriş sürecinde olduğu gibi Arnavutlar her fırsatta bağımsızlık için ayaklanmışlardır.⁸⁶ Tam hâkimiyet ise 1571'de Bar ve Ülgün'ün alınmasıyla kurulmuştur.⁸⁷

Osmanlı hâkimiyeti altındaki Arnavutluk'ta idarî sistem değişik safhalar geçirmiştir. Kanuni Sultan Süleyman devri başlarında Rumeli eyaletlerini gösteren defterlerde Rumeli'de ki 29 sancaktan yedisi Arnavut topraklarında görülmektedir. Bunlar Ohri,

⁸⁴ Bilge, *Arnavutluk*, s.385.

⁸⁵ Bilge, *Arnavutluk*, s.386.

⁸⁶ Gürkan Akyol, *Balkan Politikasında Arnavutluk (1912 Sonrası)*, Süleyman Demirel Üniversitesi SBE, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Isparta 2007, s.11.

⁸⁷ Bilge, *Arnavutluk*, s.386.

İskenderiye, Avlonya, Alcitrin, Yanya, Prizren ve İlbasan livalarıdır. Daha sonraki yıllarda bu vilayetlerin sayıları dörde indirilmiş olup bunlar: İşkodra, Manastır, Yanya ve Kosova vilayetleridir.⁸⁸

Osmanlı'da devlet arazisinin halka miri arazi mukataası şeklinde verilmesi ile Arnavutluk'ta ayan sınıfı oluştu. Bu sınıf malikânelerini genişletti. Böylece, kuzeyde Buşetli ailesi, güneyde Toskalar bölgesinde Tepedelenli Ali Paşa yarı müstakil despotlar olarak ortaya çıktılar. Buşetli Mehmed Paşa dağlılarla işbirliği yaparak Babiali'ye kafa tuttu. 1796'da Buşetli Mehmed Paşa'nın ölümünden sonra oğlu Kara Mahmud Paşa isyan etti. Devleti uzun süre uğraştırdıktan sonra II. Mahmud zamanında mağlup edildi ve Medine'ye *şeyhülharem* olarak gönderildi. Tepedelenli Ali Paşa ise 1822'de öldürülmesine kadar Güney Arnavutluk'ta bir hükümdar gibi hareket etti.⁸⁹

1878 Berlin Kongresi'nde, Rus Çarlığı'nın Ayastefanos (Yeşilköy) Antlaşması ile Osmanlı Devleti'nden aldığı birkaç liman da dâhil olmak üzere, Arnavutluk'un bazı bölgelerinin Karadağ'a verilmesi kararlaştırılmıştır. Kararlara karşı çıkan Arnavutlar, Osmanlıların da desteğiyle Prizren'de bir ulusal birlik oluşturmuşlardır. 10 Haziran 1878 tarihinde başlayan kongre sonucu oluşturulan Prizren Birliği Arnavutluk'un tek vilayet altında toplanması, diplomatik mücadeleye geçilmesi, bağımsızlık statüsünün hazırlanması konularında çalışma alanları belirlemiştir. Avrupa Devletleri'nin gönderdiği donanma, Arnavutların bağımsızlık için savaştıklarını görerek tutum değiştiren Osmanlıların da desteğiyle, söz konusu limanları Arnavutların elinden alarak Prizren Birliği'ni dağıtmıştır. 1905 yılı sonlarından itibaren Arnavutlar arasında yeniden canlanmaya başlayan ulusçu faaliyetler büyük bir hızla gelişmiştir.⁹⁰

1909'da Manastır'da toplanan Ulusal Kongre, tam bağımsızlık yolunda ilk adımı atarak, Osmanlı Devleti içinde İşkodra, Kosova, Manastır ve Yanya'yı içine alacak şekilde özerk bir Arnavutluk isteğinde bulunmuş ve bir ulusal birlik komitesi seçmiştir. 1912 yılında Balkan Savaşı'nın sonuçlanmasıyla önce özerkliğine kavuşan Arnavutluk, Aralık 1912'de Osmanlı İmparatorluğu'na bağlı bir prenslik haline gelmiştir. 30 Mayıs 1913 tarihinde yapılan Londra Konferansı'nda Osmanlı Devleti Arnavutluk üzerindeki

⁸⁸ Afmataj, *Arnavutluk Bektaşiliği, Başlangıcı, Gelişmesi ve Günümüzdeki Durumu*, s.11-12.

⁸⁹ Bilge, *Arnavutluk*, s.386.

⁹⁰ Akyol, *Balkan Politikasında Arnavutluk (1912 Sonrası)*, s.13.

bütün haklarından vazgeçmek zorunda kalmıştır. Arnavutluk-Yunanistan sınırının da Londra Konferansı ile oluşturulan uluslararası komisyon tarafından belirlenmesinden sonra, Avrupa Devletleri, 29 Temmuz 1913 tarihinde Arnavutluk'un tarafsız, kalıtsal, egemen ve büyük güçlerin garantisi altında bir bağımsız prenslik olarak kalmasına karar vermişlerdir.⁹¹

3. İşkodra

a. Osmanlı Hâkimiyetinden Önce İşkodra

Arnavut araştırmacılarının çalışmalarında İşkodra adı İllirya dilinden Skodra olarak çıkmaktadır. İşkodra ismi Arnavutça olup “tepe” demek olan “kodra” kelimesinden gelmiştir. Çünkü Barlityus'un rivayetine göre şehir başlangıçta Kır Nehri'nin iki tarafında ve düz ovadaydı, daha sonra bazı kavimler tarafından tahrip edilmiştir. Ahalisi tepenin üzerindeki kaleye taşınmışlar. Kalenin etrafına surla çevrilmiş ve yeni bir şehir inşa ederek bunu İşkodra isimlendirmişler. İşkodra, tarihte Shkoder, Skord, Skoder, Skutari, İskenderiye, Skadar, Scodre gibi isimleriyle anılmıştır.⁹²

Hicri 1310 tarihli İşkodra Vilayeti Salnamesi'nde, “Malumat-ı Tarihiye” başlığı altında İşkodra hakkında şu bilgiler yer verilmiştir: “*İşkodra yahut İskutari, bazı coğrafya kitaplarında miladi Hazreti Mesih'ten 336 sene mukaddem İllileri küt'asına istila eden Makedonya hükümdarı Filip'in oğlu Büyük İskender tarafından bina tesis edildiği gösterilmiştir.*”⁹³

İşkodra (Scodra), M.Ö. III. ve II. yy.larda İllir Devleti'nin merkeziydi. M.Ö. 168'de şehir Romalılara, 395'ten sonra da Bizans'a geçti. Milattan sonra XI-XIII. asırlarda Bizans ve Zeta Sırp Prensligi arasında hâkimiyet mücadelelerine sahne oldu. 1360-1393

⁹¹ Akyol, *Balkan Politikasında Arnavutluk (1912 Sonrası)*, s.14-15.

⁹² Bardhi, *Müfettiş Davut Boriçi'nin Günlüğünde '1870-1877' İşkodra Vilayeti'nde Eğitim*, s.14.

⁹³ *İşkodra Vilayeti Salnamesi*, s.54.

yılları arasında Sırp Balsic Prenslığı'nın merkezi olan şehir, Osmanlı kumandanı Kavala Şahin tarafından ele geçirildiyse de (1393-1396) bu uzun sürmedi. 1396'da George Stratsimiroviç, şehri Venediklilere sattı.⁹⁴ 1396'da bir Osmanlı ordusu Arnavutluk'a akın yaparak İşkodra, Berat, Ülgün gibi yerleri ele geçirdi. İşkodra bir para mukabilinde Venediklilere terk edildi. Yorgi (Gjergj) 1396'da Leş'teki Dukaginlerle mücadeleye girişti ve İşkodra ile diğer bazı yerleri Venediklilere terke mecbur oldu.⁹⁵

1478 yılı mayısında Fatih Sultan Mehmed, bizzat İşkodra seferine çıkmıştır. Topların geçişi için yollar ve köprüler yaptırmıştır. Gedik Ahmed Paşa, İşkodra seferini bizzat idareye padişah tarafından memur edilmişti. Fakat Karaman fatihi bu hizmeti kabul etmekte mazur olduğunu padişaha söyledi. Fatih veziriazamına kızarak onu veziriazamlıktan aldı ve hapsedtirdi. Sefer idaresini bizzat eline aldı.⁹⁶

Fatih Sultan Mehmed, aslen Arnavut olan Davut Paşa'ya İşkodra muhasarası görevini verdi. Davut Paşa Boyana Nehri üzerine kurdurduğu köprüden yirmi bin süvariye şehre hâkim tepelerle yerleştirdi. Osmanlılar 22 Haziran 1478'de surları iki büyük topla dövmeye başladı.⁹⁷

Fatih Sultan Mehmed, Davut ve Süleyman Paşa kuvvetlerinin İşkodra üzerine gitmelerini emretti. Buyana nehrinin üzerinde köprü yapılarak denizden her türlü imdadı kesmek için her iki tarafta kuleler inşa edilerek biri Rumeli askerine, öbürü ise Anadolu askerine verdi. On iki gün gece gündüz ara verilmeden bu iki kule yapıldı. Bundan sonra Evrenosoğlu Ahmet Bey kumandasında kırk bin asker bırakarak ayaklarından muzdarip olduğu için kış mevsiminin gelmesiyle İstanbul'a döndü. Nihayet hisar fetih olunmadı. Hisarın üzerine askerler koyup kuşatma altında tuttular. Kuşatma yüzünden hisar halkı aciz olup, açlıktan ve savaştan kırıldı. Sonunda çaresiz kalıp hisarı barışla teslim ettiler. İşkodra'nın teslim olmasıyla Venedik'le on altı seneden beri yapılan savaşlara son verildi. Müttefiklerinden ümidini kesen Venedik cumhuriyeti en sonunda

⁹⁴ Kıl, *İşkodra*, s.433.

⁹⁵ Bardhi, *Müfettiş Davut Boriçi'nin Günlüğünde '1870-1877' İşkodra Vilayeti'nde Eğitim*, s.20.

⁹⁶ Salahaddin Güngör, *Fatih'in Büyük Zaferleri*, Saka Matbaası, İstanbul 1953, s.25.

⁹⁷ Güngör, *Fatih'in Büyük Zaferleri*, s.26-27.

barış yapmaya mecbur kaldı. 1479'da açlık ve yokluktan dolayı kalenin koruyucusu olan Venedikliler imzaladıkları antlaşma ile 25 Nisan'da kaleyi teslim edip çekildiler.⁹⁸

b. Osmanlı Hâkimiyetinde İşkodra

Osmanlılar, Venediklilerden İşkodra'yı boş olarak teslim almışlardı. Antlaşma şartlarına göre halk şehri boşaltıp Venedik topraklarına göç etmişlerdi. Bu durum, İşkodra'nın yy.a yakın bir süre nüfus ve iktisat bakımından yetersiz kalmasına yol açmıştır. 1485 tarihli tahrir defterine göre kalede birkaç yüz kişilik askeri birlik bulunuyor, ayrıca şehirde yirmi yedisi Müslüman olan doksan yedi hanelik (yaklaşık 450-500 kişi) sivil nüfus yer alıyordu.⁹⁹ İşkodra, Tuz, Mirdite, Kruje ve Leja'nın (Lezha) bölge ve kazalarını da içine aldığı İşkodra Sancağı'nda XX. asrın başında (1900), 104.090 Katolik (% 62), 64.830 Müslüman (% 38) ve 200 Ortodoks yaşamaktaydı.¹⁰⁰

İşkodra'nın fethinden sonra İşkodra'da İslamiyet yayılmaya başladı. 1485-1497 yıllarında kuzey Arnavutluk'ta tımar sisteminin uygulanması için her şey yapıldı. Dağlık bölgelerde yaşayanlar derbentçi oldular. Görevleri, İşkodra'yı Podgoriçe, Prizren, İpek ve bütün Kosova ile bağlayan yolları korumaktı. Buna karşılık olağanüstü vergilerden muaf tutuldular. İşkodra'da sipahiler gibi köylerde cebeciler ve eşkinciler Müslüman oldular ve bunlar hepsi köyde oturup halka örneklik ettiler. Köylerde ilk ihtidalar¹⁰¹ yalnız bu yönetici sınıfıyla sınırlı kalmadı. Bazen birkaç aile, önemli bir görev üstlenerek Müslüman olmuştur. Örneğin İşkodra'nın kuzeyinde kalan Hoti bölgesinin Rapsh Köyü'nden on hane kendilerinden bölükbaşları seçilmesi karşılığında İslam'a girmişlerdir.¹⁰²

Venedik bu bölgeye özel ve stratejik bir pozisyon tanıdığından ve İşkodra halkının Venedik ile güçlü ilişkileri olduğundan, Osmanlı-Venedik antlaşmasında yerli halkın

⁹⁸ Bardhi, *Müfettiş Davut Boriçi'nin Günlüğünde '1870-1877' İşkodra Vilayeti'nde Eğitim*, s.22-23.

⁹⁹ Kriel, *İşkodra*, s.433.

¹⁰⁰ Afmataj, *Arnavutluk Bektaşiliği, Başlangıcı, Gelişmesi ve Günümüzdeki Durumu*, s.32.

¹⁰¹ *İhtida*, hidayete ermek, delalet ve irşadı kabul edip doğru yola girmek. Allah'a ve Resulü Ekrem Efendimize iman etmektir. Abdullah Yeğin, *Yeni Lügat*, Hizmet Vakfı Yayınları, İstanbul 2010, s.462.

¹⁰² Tereziu, *16. Yüzyılda Arnavutluk'ta İslam'ın Yayılışı*, s.59-60.

talep etmesi durumunda, göç ettirilmesi öngörülmüştür. Osmanlılar ise, boşaltılan bu şehre, bir daha direniş merkezi durumuna gelmemesi için Müslüman ahali yerleştirdiler. Bir kaç yıl sonra, yani 1485'e gelindiğinde şehir halkı % 100 oranında Müslüman'dı. Osmanlı Devleti, şehrin özel durumunu göze alarak tedvin ettiği sancak kanunnamelerinde, kendinden önceki devletlerden, özellikle XIV.-XV. yüzyıllarda bölgeyi idare etmiş olan ve devletlerden kalan yerel yönetim geleneklerine yer vermiştir. Birkaç sene önce, İşkodra ve bölgesinin Venedik egemenliği dönemi, yani söz konusu bölgenin XV. yy. tarihi geniş bir araştırmanın konusu olmuştur. Osmanlı'ya geçiş süreci ise henüz araştırılmamıştır. Arnavut tarihçisi Selami Pulaha'nın yayımladığı 1485 tarihli İşkodra Sancağı mufassal defterinin girişinde, bu konunun araştırılması gereken yönlerinin ortaya konulmasıyla yetinilmiştir.¹⁰³

Osmanlı kanunnamelerinde net bir şekilde görünüyor ki Osmanlı devletinin ilk asırlarında en büyük derdi, kendinden önceki dönemde Balkanlar'da var olmuş bütün siyasi oluşumların izlerini bertaraf etmektir. Yerel unsurların direnişleriyle bir daha karşılaşmamak için Osmanlı Devleti böyle bir adım atmak zorundaydı. Öbür taraftan, bu adımın atılması, aslında yerel aristokrasinin tamamen ortadan kaldırılması ve hiç bir uzlaşma yolu aramadan gücünü dayandığı iktisadi ve siyasi kaynaklarını kurutmak anlamına geliyordu. *Muzaka*, *Araniti*, *Kastrioti* gibi en tanınmış Arnavut asil aileleri son çareyi, batıya göç etmekte buldu. Karadağ kanunnameleri, Cernojeviç ailesinin ve onunla beraber batıya göç edenlerin mal ve mülklerinin (toprak, dalyan, çayır, tuzla ve değirmenlerin) devletleştirildiklerini göstermektedir. Bu mülklere ait gelirler yeni oluşturulan tımarların gelirlerine ilave edildi. İşkodra ve Karadağ'da Osmanlı hâkimiyetinin yerleşmesine gösterilen direniş güçlü olduğu için, Osmanlı Devleti tarım yapılabilecek toprakların en büyük kısmını doğrudan doğruya sultanın kontrolü altına aldı. Yalnız XVI. yy.ın ikinci yarısında sultan haslarının parçalanması süreci görülmektedir ki, bu durum aslında bölgenin klasik tımar sistemine girdiğinin bir göstergesidir. Ortodoks manastırlarının mülkleri ise, sultanın fermanıyla tekrar

¹⁰³ Dritan Egro, "Osmanlı Sancak Kanunnamelerine Göre İşkodra Bölgesinin Osmanlı Hâkimiyetine Geçişi Konusunda Bazı Gözlemler (XV-XVI. Yüzyıllar)", *Osmanlı Coğrafyası Kültürel Arşiv Mirasının Yönetimi ve Tapu Arşivlerinin Rolü Uluslararası Kongresi (Bildiriler)*, C.II, Ankara 2013, s.689-690.

sahiplerinin ellerinde kaldı; karşılığında ise, matbu olarak yıllık vergilerini vermek zorundaydılar.¹⁰⁴

Arnavutluk İskenderiye'si de denilen İşkodra 1486'da Rumeli Beylerbeyliği'ne bağlı sancak olarak idari bir birime dönüştürülür. Kanuni devrinde düzenlenmiş olan sekiz Arnavutluk sancağından birisi olan İşkodra XVIII. yüzyıla kadar Buşatlılar, Çavuşoğulları ve Mehmet Ruşen Paşa tarafından idare edilmiştir. Bu yüzyılda İşkodra; Ülgün, Antibari, Podgoriçe, Plav ve Karadağ kazalarından oluşan bir sancak haline gelmiştir. Aynı yüzyılda İşkodra'da Çavuşoğulları ve Buşatlı aileleri ile İpek'in önde gelen feodallerinden Beyoğlular bulunmaktaydı. Bu üç aile İşkodra Sancağı'nı idare etmek üzere birbirleriyle mücadele ediyorlardı. 1730'lu yıllarda İşkodra, Beyoğlular tarafından idare edilirken 1733 ve 1737 yıllarında çıkan ayaklanma sonrası Yusuf Çavuşoğlu İşkodra mutasarrıfı tayin edilmiştir. Bu tarihten sonra İşkodra'nın idaresi için Çavuşoğlu ve Beyoğlu aileleri arasında yaşanan mücadeleden faydalanan Buşatlı Mehmet Bey 1757 tarihinde mutasarrıf olarak yönetimi ele geçirir. Bu sırada İşkodra'nın Osmanlı Devleti ile olan bağları zayıflar. Bölgede ortaya çıkan ve görece özerk denilebilecek Buşatlı idaresi ancak 1832 yılında Buşatlı Mustafa Paşa'nın görevden alınması ile sonlandırılmıştır. Böylece İşkodra'da yaklaşık yy. süren yerel feodallerin hâkim gücü kırılmış olur.¹⁰⁵ İşkodra halkı¹⁰⁶ yıllarca feodallerin nüfuz mücadelesinde arada kalmışlardır.

II. Mahmud döneminde 1835-1836 yılları arasında kuzey bölgesinde yaşayan Gegaların isyanını, Tanzimat'ın uygulanmasına tepki mahiyetindeki isyanlar izlemiştir. Örneğin 1844 yılında güney bölgesindeki Toskalar İsyanı bunlardan birisidir. 1847, 1856 ve 1865 yıllarında ise köylü isyanları görülmüştür. Bununla birlikte bu isyanlar yerel mahiyette ve belirli grupların karıştığı, siyasal karakteri olmayan başkaldırılardır. İsyanlara neden olan genel şikâyet konuları ise, yeni vergilerin ağır bulunması, zorunlu askerlik, yerel yönetici ve bürokratların kötü idarelerinin yol açtığı rahatsızlıklar şeklinde sıralanabilir. Tanzimat'tan sonra artan tepkilerde yeni kanunların Arnavutların

¹⁰⁴ Egro, *Osm. Sancak K.namelerine Göre İşkodra Bölg. Osm. Hâkm. Geçiş Kons. Bazı Gözlemler (XV-XVI. Yy.)*, s.691.

¹⁰⁵ Erken, *İşkodra Vilayeti'nin İdari ve Sosyal Yapısı (1876-1912)*, s.23-24.

¹⁰⁶ İşkodra halkı Osmanlı Devleti zamanında Müslümanlar, Rumlar ve Katolikler olmak üzere üç gruba ayrılmıştır. Osmanlı Devleti'nde bir arada yaşamaktadırlar. *İşkodra Vilayeti Salnamesi*, s.68.

yaşantısını değiştireceğine yönelik kaygılar etkili olduğu gibi, hükümetin gönderdiği görevlilere de açıkça tepki gösterilmiştir. Hükümet memurlarına yönelik muhalefetin temelinde ise, bunların Tanzimat felsefesini idrak edememelerinden ya da basiretsizliklerinden kaynaklanan yanlış uygulamaları yatmaktaydı.¹⁰⁷

XIX. yy.da Bosna ve Hersek'ten gelen muhacirler İşkodra bölgesine yerleştirilmeye başlanmıştır. Bu da çeşitli sorunları beraberinde getirmiştir. Osmanlı Hükümeti'nin İşkodra'ya yerleştirmeye çalıştığı muhacirlere yerel yöneticiler sıcak bakmamaktadır. İşkodra bölgesindeki yirmi çiftlikten sadece bir tanesi muhacirlere tahsis edilmişti. Bunun bir sebebi de göçmenlerin Karadağlılarla içli-dışlı olması ve silah kaçakçılığı yaptıkları iddiasıdır.¹⁰⁸

Balkan Savaşları sırasında İşkodra şehri Sırp ve Karadağ orduları tarafından altı aylık bir kuşatma ile zor durumda bırakıldı. 1913 yılında Osmanlı'nın elinden çıkan İşkodra, Avrupa devletlerinin baskısıyla yeni kurulan Arnavutluk Devleti'nin sınırlarına dâhil edildi.¹⁰⁹

¹⁰⁷ Kemalettin Kuzucu, "Layihalar Işığında Bağımsızlık Sürecinde Arnavutluk'un Sosyal ve Siyasal Durumu (1860-1908)", *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, S.12/2, Kış 2012, s.311.

¹⁰⁸ Tufan Gündüz, *Allahimanet Bosna*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2012, s.158-159.

¹⁰⁹ Kıl, *İşkodra*, s.434.

İKİNCİ BÖLÜM

BOYANA NEHRİ VE İŞKODRA GÖLÜ

A. ULUSLARARASI ANTLAŞMALARDA BOYANA NEHRİ VE İŞKODRA GÖLÜ

1. Boyana Nehri ve İşkodra Gölü'nde Seyrüsefer

Osmanlı Devleti ile başka devletlerarasında sınır teşkil eden ve sınır meselelerine konu olan sulardan olan Boyana Nehri ve İşkodra Gölü XIX. yy.da uluslararası antlaşmalara da dâhil olmuştur. Avrupa'da, birden fazla ülkenin sınırlarından geçen nehirlerin hukukî durumunu düzenleyen kurallar, 1815 Viyana Kongresi ve sonrasında yeniden düzenlenerek Avrupa devletler hukuku içerisine alınmış, müşterek nehirler statüsüne kavuşturulmuştu. Viyana Kongresi sonunda imzalanan senedin 108 ve 109. maddelerinde:

*"Memleketleri içinden seyri sefaine uygun bir nehir geçen veya memleketleri böyle bir nehirle ayrılmış bulunan devletlerin bu nehirde seyri sefaini ilgilendiren hususları ittifakla kararlaştırmayı taahhüt ettikleri; bunun için komiserler tayin ederek nehrin ağzından seyrüsefere imkân olan noktasına kadar tamamıyla serbest olarak ticaret hususunda kimseye engel olunmaması için tek nizama bağlamaları, her milletin ticaretine açık bir surette güvenlik nizamnameleri ve kaideleri getirmeye çalışacakları ve aralarında bu nehirlerin serbestleştirilmesi için özel antlaşmalar yapacakları" kararlaştırılmıştı.*¹¹⁰

1815 Viyana kararları Osmanlı sınırları dâhilinde ilk kez Paris Antlaşması (1856) ile Tuna Nehri için uygulanmaya başlamıştı. Bundan sonra Osmanlı toprakları içerisinde

¹¹⁰ Ekinci, *Osm. Devleti'nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşl. Teşebbüsleri*, s.68-69.

uluslararası bir mesele haline gelen diğer yerlerin ise İşkodra Gölü ve Boyana Nehri olduğu görülmektedir.

İşkodra Gölü ve Boyana Nehri'nde ilk vapur işletme teşebbüsleri, Osmanlı Devleti'nin asker ve malzeme naklini kolaylaştırmak için ortaya çıkmıştır. 1856 yılında Osmanlı Devleti İşkodra vilayetinde bulunan askerlerin sevki ve malzemelerin nakli için Boyana ağzında İşkodra'ya işleyecek 1 vapur ile 4 dubanın gerekli olduğu İşkodra vilayetince düşünülmüş ve bu durum merkeze bildirilmiştir. Boyana Nehri'nin derinliğinin az olması sebebiyle 2,5 kademden (1 kadem 30.48 cm'dir) daha fazla su çeker vapurların burada işlemeyeceği anlaşılmıştı. Bu kadar küçük bir vapurun Tersane-i Amire'de olmadığı ve yapılması da zaman alacağından İngiltere'den satın alınması gündeme gelmişti. İngiltere'de ise böyle küçük bir vapurun bulunmadığı düşünülerek İlkbahara kadar hazır edilmesi için şimdiden sipariş verilmesi gerektiği belirtildi. Alınacak vapurun tam teçhizatlı olarak ve mümkün olduğu kadar az masrafla alınması istenmiştir. Bunun için Londra Sefiri Ferik Salih Paşa'nın bu mesele ile bizzat ilgilenmesi gerektiği de kararlaştırılmıştır.¹¹¹

1856 yılında İngiltere'ye siparişi verilen vapur Osmanlı Devleti tarafından 1858 yılında alınmıştır. İşkodra vilayetince İngiltere'den alınan vapura Boyana¹¹² isminin verilmesi kararlaştırılmıştır.¹¹³ Vapura verilen Boyana isminin uygun olup olmadığı Kaptan-ı Derya aracılığı ile bizzat padişaha sunulmuştu. Padişahın onayından sonra bu isim Boyana'da işleyecek vapura verilmiştir. Bölge bu dönemde büyük devletlerin gözünü diktiği bir konumdadır. Güç dengelerine bölgedeki ticari, sosyal ve siyasal olaylar yön vermektedir. Osmanlı nehirdeki faaliyetlerini artırmıştır. Osmanlı, hala burada etkin bir şekilde var olduğunu nehirdeki seyrüsefer yönüyle de

¹¹¹ BOA, İ.DH, 415/27481, 4 Rebiülevvel 1275, (12 Ekim 1858).

¹¹² Boyana'da sefer yapacak vapura Boyana isminin verilmesinin birkaç sebebi vardır. Bu vapur, Osmanlı'nın Boyana'daki egemenliğinin, varlığının sembolü olacaktır. Ayrıca burada yaşayan halkın bu vapura verdikleri büyük önemin artmasına vesile olacaktır. Osmanlı'nın bu bölgede nehirlerde bende varım demesi için burada vapur ile yapılan seyrüsefer büyük önem arz etmektedir. Boyana vapurunun Boyana'da dolaşması Osmanlı'nın de nehirlerdeki varlığının göstergesi olacaktır. Boyana vapuru bu bölgede devletin maddi gücünden çok, manevi ve siyasi gücünün göstergesi olacaktır BOA, İ.DH, 415/27481, 9 Rebiülevvel 1275, (17 Ekim 1858)..

¹¹³ BOA, İ.DH, 415/27481, 4 Rebiülevvel 1275, (12 Ekim 1858).

göstermiştir.¹¹⁴1867'de İşkodra Gölü'ne küçük iki vapurun konması ve bunların da Fransa'ya ısmarlanması kararlaştırılmıştır. Seferlerinin sadece gölde kalmayıp Boyana Nehri vasıtasıyla denize kadar ulaştırılması da düşünülmüştür.¹¹⁵

1874 yılında Karadağ Knezi tarafından Avusturya'da bir vapur satın alınmıştı. Ancak vapurun işletilebilmesi için teknik beceriye sahip eleman bulunamadığı ve vapuru kullanmak için iki Avusturya bahriye subayı ve bir ateşçi gönderildiği görülmektedir. Vapur altı beygir kuvvetinde 16 m. uzunluğunda ve 4 m. genişliğindeydi. Küçüklüğünden dolayı Osmanlı belgelerinde “sandal vapuru” adıyla anılmasına karşın Osmanlı bürokrasisi yine de temkinli davranma yoluna gitmişti. Vapurda Avusturya subaylarının görev yapacak olması haklı olarak bölgede artmakta olan Avusturya nüfuzuna işaret ediyordu. Bu sebeple Osmanlı yetkilileri temkinli davranarak durumu merkeze sormuşlardı. Vilayet yetkilileri vapurun küçüklüğünden dolayı bir taraftan sandal olarak adlandırırken diğer taraftan Osmanlı sancağı çekilmesi ve tersane ambarından meccanen istenilmiş otuz kantar kömürün verilip verilmemesi konusunu da merkeze sormuşlardı.¹¹⁶

Osmanlı Devleti sancağından başka bandıra ile gemi ve sandal seyri yasak olduğundan Karadağ Knezi'nin getirdiği sandal vapurunun, Osmanlı sancağından başka bandıra ile İşkodra Gölü'nde gezmesine Babıali'den resmi izin almadıkça onay verilmeyeceği belirtilmektedir. Müsaade almak isteniyorsa doğrudan doğruya Babıali'ye müracaat etmeleri tavsiye edilmişti.¹¹⁷ Yukarıdaki bilgilerden Boyana Nehri ve İşkodra Gölü'nde, Osmanlı bandırası haricinde vapurların işlemesine Osmanlı Devleti'nin sıcak bakmadığını görmekteyiz. Hele bir de bu Avusturya subayları ve nüfuzunun yayılmasına aracılık edercesine olursa elbette Osmanlı yetkilileri sıcak bakmayacaktır.

Ayastefanos Antlaşması ile birlikte Karadağ, bağımsız olmuş ve bölgede birçok hakka sahip olmuştur. Osmanlı ile Karadağ arasında artık sınır olan İşkodra Gölü ve Boyana Nehri, iki devlet arasındaki en önemli sorunlardan biri haline gelmiştir. Karadağ

¹¹⁴ BOA, İ.DH, 415/27481, 9 Rebiülevvel 1275, (17 Ekim 1858).

¹¹⁵ Ekinci, *Osm. Devleti'nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşl. Teşebbüsleri*, s.71.

¹¹⁶ BOA, A.MKT.MHM, 472/16, 18 Zilkade 1290, (8 Ocak 1874).

¹¹⁷ BOA, A.MKT.MHM, 472/45, 23 Zilkade 1290, (12 Ocak 1874).

Ayastefanos Antlaşması'nın ilk iki maddesi ile Bar ve Ülgün limanlarını alarak Adriyatik Denizi'ne çıkmıştır.¹¹⁸ 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı sonrasında imzalanan Ayastefanos Antlaşması'nda Boyana Nehri ve İşkodra Gölü'nün durumu birinci maddede yer almaktadır. Osmanlı ile Karadağ arasındaki sınır özellikle İşkodra Gölü ve Boyana Nehri esas alınarak çizilmiştir. Ayastefanos Antlaşması'nın 1. Maddesine göre Osmanlı Karadağ sınırı şu şekildedir;

1.Madde: “Osmanlı Devleti ile Karadağ arasında süregelen anlaşmazlıklara son vermek için Karadağ hudutları, aşağıda yazılı itiraz kaydı ile basılı harita gereğince, aşağıdaki gibi düzeltilecektir. Osmanlı Devleti ile Karadağ hududu; Dobrustiça Dağı'ndan başlamakta, İstanbul Konferansı tarafından gösterilen hat üzerinde “Bileke”den geçerek Korito'ya kadar uzanacak, Gaçka'ya ve Piva ve Tara Nehirlerinin buluşma noktasına kadar giderek, Drina Nehri'nin Lim Çayı ile birleştiği noktaya kadar kuzeyden yukarı çıkacaktır. Prenslığın doğu hududu da Lim Çayı'ndan Prepol'a kadar giderek Rojaye'den Sukha-Planina'ya doğru uzanacaktır. Bahis konusu hat, Rugova, Plav ve Gosine'yi içeri doğru aldıktan sonra İşlip, Paklen dağ zincirini takip ederek Arnavutluk'un kuzey hududu boyunca Koprivnik, Babavira, Borvira dağlarının zirvelerinden ta Prokleti Dağı'nın en yüksek tepesine kadar uzayacaktır. Buradan da Biskaşık Dağı'nın zirvesine doğru gidecek ve Tijiceni-hoti Gölü'ne doğru düz bir hat çizecektir. Tijiceni-hoti ve Tijiceni-kastrati'yi bölerek İşkodra Gölü'nden karşıya Boyana Nehri'ne geçecektir. Boyana Nehri'nin en derin yerinden bir talveg hattı çizerek Adriyatik Denizi'ne kadar gidecektir. Nikşik, İşpoz, Gaçka, Podgoriçe, Zablijak ve Bar Karadağ'da kalacaktır.

Osmanlı Devleti ile Karadağ Prenslığı tarafından da üye bulundurmak üzere teşekkül edecek bir Avrupa komisyonu, umumi haritada, iki memleketin karşılıklı menfaat ve emniyetleri açısından lüzumlu sayacağı değişiklikleri yerinde icra etmekle, prensliğin kesin hudutları tayin edilecektir. İki devlet de bu değişikliklerden dolayı arazi bakımından lüzumu tasdik olunacak bedelleri verecektir. Boyana Nehri'nde seyri sefain maddesi, yani seyredecek gemilerle ilgili madde, daima Osmanlı Devleti ile Karadağ arasında birtakım anlaşmazlıklara sebebiyet vermiş

¹¹⁸ Temizer, *Karadağ'ın Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, s.56.

olduğundan, zikredilen komisyon bu madde hakkında özel bir nizamname kaleme alacaktır.”¹¹⁹

Ayastefanos Antlaşması Avrupalı devletlerin, özellikle Avusturya-Macaristan ve İngiltere’nin tepkisini çekmiş ve yeni düzenlemeler yapmak üzere Berlin Kongresi düzenlenmiştir. Kongre sonucunda Berlin Antlaşması imzalanmıştır. Berlin Antlaşması ile Karadağ’ın bağımsızlığı Osmanlı Devleti tarafından tanınmıştır. Böylece Boyana Nehri ve İşkodra Gölü iki ayrı devlet arasında bir mesele haline gelmiştir.

Berlin Antlaşması’nın 29. maddesinde Boyana Nehri ile İşkodra Gölü’nde seyrüsefer konusu *Tahdid-i Hudud Komisyonu* tarafından şu şekilde kararlaştırılmıştır;

*Madde 29: “Bar ile sahilleri Karadağ’a aşağıdaki şartlarla ilhak olunmuştur. Yukarıda tayin olunan hudut gereğince bu arazinin güney tarafında bulunan yerler Ülgün dâhil olmak üzere Boyana’ya kadar Osmanlı Devleti’ne iade olunacaktır. İspiç Kasabası hududun mufassal tarifinde gösterilen arazinin kuzey hattına kadar Dalmaçya’ya kadar ilhak olunacaktır. Boyana üzerinde Karadağ için gemicilik tamamen serbest olacaktır. Bu nehir boyunca istihkâmlar inşa olunmayacak ve İşkodra mevkiinin mahalli savunması için lazım gelen istihkâmlar müstesna olup bu istihkâmlar İşkodra şehrinden altı kilometre öteye gitmeyecektir. Karadağ’ın ne savaş gemisi ne de savaş bayrağı olacaktır. Bar Limanı ile bütün Karadağ suları her milletin savaş gemilerine kapalı olacaktır. Karadağ toprağı üzerinde göl ile deniz sahili arasında bulunan istihkâmlar yıkılacak ve bu mıntıka dâhilinde yeni istihkâmlar yapılmayacaktır. Gerek Bar’da ve gerek Karadağ sahilindeki liman ve karantina zabıtası, Avusturya Devleti tarafından sahilleri korumaya mahsus ufak gemiler vasıtasıyla yerine getirilecektir.”*¹²⁰

Berlin Antlaşması’nın 29. maddesinde de görüldüğü üzere Ayastefanos Antlaşması’na göre Osmanlı lehine bazı düzenlemeler yapılmıştır. Berlin Antlaşması’nda Boyana Nehri’nde ve İşkodra Gölü’nde seyrüsefer hakkının sadece

¹¹⁹ Özcan, II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı-Karadağ Siyasi İlişkileri, s.84.

¹²⁰ Temizer, Karadağ’ın Sosyal ve Ekonomik Yapısı, s.56.

Karadağ ve Osmanlı Devleti'ne ait olduğu belirtilmektedir. Başka devletlerin bu nehir ve gölde seyrüsefer hakkının olmadığı belirtilmektedir.¹²¹

Boyana Nehri'nin bazı yerlerinin derin olmaması nehirde büyük gemilerin seyrüseferine engel teşkil ediyordu. Boyana Nehri'nin Karadağ ile birlikte temizlenmesi çalışmaları vardı. Osmanlı Devleti, nehrin seyrüsefere uygun hale getirilirse Avusturya ve İtalya ile girişilecek bir savaşta düşman harp gemilerinin İşkodra'ya kadar gelebileceklerinden çekinmiştir. Hatta o dönem modası olan düşman savaş gemilerinin liman önlerine kadar gelip, gösteri yapmaları ve tehdide kalkışabileceklerinden endişe ediliyordu. Ancak Boyana'nın küçük bir nehir olduğu, büyük savaş gemilerinin giremeyeceği, ancak küçük vapur veya İstanbul'daki römorkörler büyüklüğündeki araçların girebileceği bunların da sahile ve limana koyulabilecek birkaç topla engellenebileceği belirtilmişti.¹²²

1892 yılında Osmanlı Devleti ile İtalya arasında seyrüsefer konusunda bir antlaşma yapılmıştır. Bu antlaşmaya göre Osmanlı Avusturya-Macaristan'a tanıdığı, Boyana Nehri'nde Obuti Limanı'na kadar seyrüsefer hakkını İtalya'ya tanımıştır. Ancak Osmanlı'nın İtalya'ya verdiği bu hak yalnız barış zamanlarını kapsamakta olup, savaş zamanında İtalya bu hakkı kullanamamaktadır.¹²³

2. Osmanlı Devleti'nin Seyrüsefer Meselesine Bakışı

İşkodra Gölü ve Boyana Nehri'nde seyrüsefer ile ilgili ilk bilgiler Kırım Savaşı sonrasına rastlamaktadır. Osmanlı Devleti, Boyana Nehri ağzından İşkodra'ya işlemek ve orada bulunan asker ve malzeme naklini kolaylaştırmak üzere 1856 yılında teşebbüse geçmişti. Öncelikle bu ihtiyacın Tersane-i Amire tarafından karşılanması istenmişse de Tersanede küçük vapur olmadığı veya yapılmadığından Avrupa'dan satın alınması yoluna gidilmişti. Bu teşebbüste 1857 yılında İngiltere'den bir küçük vapur ve dört

¹²¹ BOA, BEO, 1960/146931, 7 Nisan 1320, (8 Aralık 1902).

¹²² BOA, İ.MMS, 81/3512, 21 Şevval 1302, (3 Ağustos 1885).

¹²³ BOA, İ.MV, 157/16, 24 Eylül 1327, (7 Ekim 1911).

dubanın alınması kararlaştırılmıştı.¹²⁴Vapur 1858 yılında İngiltere’den alınmış ve bizzat padişahın onayı ile Boyana ismini almıştır.¹²⁵

1858 yılında Boyana Nehri ve İşkodra Gölü’nde seyrüsefer için alınan vapur Hasan Paşa kumandasına verilmiştir. Hasan Paşa, kumandasındaki vapuru suların çok ve taşkın olduğu bir günde kılavuz dahi almadan İşkodra’ya iki saat mesafedeki Obuti Limanı’na götürmüş ve geri getirmiştir. Vapur, sefer sonrası İşkodra’da büyük küçük herkes tarafından coşkuyla ve dualarla karşılanmıştır¹²⁶.

Osmanlı vapurunun Boyana Nehri’nde ve İşkodra Gölü’nde sefer yapması halk için büyük bir moral kaynağı olmuş ve sevinç meydana getirmiştir. Osmanlı’nın buradaki gücünün sembolik bir göstergesi durumuna gelen vapur, halkta buralara devletin sahip çıkmakta olduğu fikrini güçlendirmiştir. Rusya ve Fransa konsolosları dahi vapura bizzat gelerek tebrik etmiş ve ismini sormuşlardı. Bu da diğer devletlerin bu olaya bakışı ve verdiği önemin bir göstergesidir. Vapurun faaliyete başlaması Osmanlı Devleti’ne bu bölgede büyük itibar kazandırmıştır.¹²⁷ Belgelerde vapurun İşkodra’ya getirilmesi hakkında *İşkodra halkının ömründe böyle lütuf ve inayete mazhar olmadığı* belirtilmişti. Keza halkın devlete olan teşekkürleri iletilmiş ve vapuru görmek için büyük, küçük, yaşlı, genç herkesin koştuğu ifade edilmiştir. Hatta olay biraz mübalağa edilerek *balıkların dahi raks ettiği* yazılmıştır. Vapur gerek bölge halkı gerekse buradaki askeri ve mülki yetkililer tarafından, bölge üzerinde nüfuz sahibi olmak isteyen diğer devletlere karşı bir güç ve set olarak görülmüştür.¹²⁸

Gerek ticari gerekse askeri açıdan önem kazanmaya başladığı anlaşılan bölgede deniz ulaşımını kolaylaştırmak adına bir fener yapılması da düşünülmüyordu. Bölgede artan deniz ulaşımına rağmen bir fener yoktu. Deniz kıyısına getirilen eşya ve mallar Boyana Nehri üzerinden Osmanlı kayıkları vasıtasıyla İşkodra’ya aktarılmaktaydı. Zaman zaman deniz kazaları da yaşanmıştı. Bu sebeple Boyana Nehri’nin denize döküldüğü noktaya bir fener inşası Avusturya konsolosluğu tarafından da talep edilmişti. Avusturya yetkililerinin bölgedeki ticari nüfuzunu artıracak bir teşebbüs

¹²⁴ Ekinci, *İşkodra Gölü ve Boyana Nehri’nde Uluslararası Nehir Hukuku Tartışmaları*, s.3.

¹²⁵ BOA, İ.DH, 415/27481, 9 Rebiulevvel 1275, (17 Ekim 1858).

¹²⁶ BOA, İ.DH, 420/27809, 10 Safer 1275, (19 Eylül 1858).

¹²⁷ BOA, İ.DH, 420/27809, 10 Safer 1275, (19 Eylül 1858).

¹²⁸ BOA, İ.DH, 420/27809, 17 Safer 1275, (26 Eylül 1858).

olmasına karşın bir fener ihtiyacı Osmanlı gemileri için de o kadar gerekliydi ki İşkodra'daki Osmanlı yetkilileri tarafından da yaptırılması uygun görülmüştü¹²⁹.

Osmanlı yetkilileri açısından Boyana Nehri ve İşkodra Gölü'nde sefer meselesi Berlin Antlaşması'ndan önce, yani Karadağ Osmanlı'dan ayrılıp bağımsızlığını kazanmadan önce, ticari endişelerden çok askerî gereksinimler sebebiyle ortaya çıkmış olduğu görülüyor. Fakat ilerleyen tarihlerde başta İtalya ve Avusturya olmak üzere yabancı ülkeler bölgedeki ticari etkilerini artırınca Osmanlı yetkililerinin de bu konudaki öncelikleri değişecektir. Nitekim İşkodra Gölü'nde vapurların görülmeye başlanmasıyla Karadağ Knezi de harekete geçmiş ve bir vapur getirtmişti. Triyeste'den satın aldığı ve iki Avusturya deniz subayı ve bir ateşçisi ile gölde kullanmak üzere getirttiği vapur, küçük bir vapurdu. Ancak başta İşkodra vilayeti olmak üzere Osmanlı yetkililerini rahatsız etmişti. Vali, küçük bir vapurun göle girmesinde bir sakınca görmemişse de Osmanlı sancağı çekilmesi konusunda ısrarcı olunup olunmaması ve kömür verilip verilmemesi konusunda merkeze görüş sormak durumunda kalmıştı.¹³⁰ Babıali, "*Osmanlı nehir ve göllerinde yabancı bandıra ile gemi seyrinin yasak olduğu, Karadağ Knezi'nin de resmi izin alıp Osmanlı bandırası çekmesi gerektiğini*" belirterek bu konudaki hassasiyetini ifade etmiş ve Knezin Babıali'ye başvurması gerektiği hatırlatılmıştı.¹³¹ İşkodra Gölü ve Boyana Nehri'nde yaşanacak olan uluslararası hukuk ve bandıra tartışmalarının dönüm noktası hiç kuşkusuz Balkanlardaki dengeleri geri dönülemeyecek şekilde değiştiren 1877-78 Osmanlı Rus Harbi olacaktır. Ancak savaştan önce yaşanan bu olay gelecekteki tartışmaların habercisi olacaktır¹³²

Osmanlı, Berlin Antlaşması ile Karadağ'ın kendinden ayrılmasıyla nehir ve gölün bir kısmında seyrüsefer hakkını Karadağ ile birlikte kullanmaya başlamıştır. Osmanlı Devleti Boyana Nehri ve İşkodra Gölü'nde seyrüsefer hakkını Berlin Antlaşması'ndan sonra, Antlaşmasının 29. maddesine dayanarak kontrol altında tutmak ve tam hâkimiyet sağlamak politikası izlemeye başlamıştır. Nehrin her iki tarafının Osmanlı'ya ait olduğu Obuti Limanı'ndan İşkodra Gölü'ne kadar olan bölümünde seyrüsefer hakkı Osmanlı Devleti'ne aitti. Adriyatik Denizi'nden Obuti'ye kadar olan nehrin aşağı kısmı her iki

¹²⁹ Ekinci, *İşkodra Gölü ve Boyana Nehri'nde Uluslararası Nehir Hukuku Tartışmaları*, s.3.

¹³⁰ BOA, A.MKT.MHM, 472/16, 19 Zilkade 1290, (8 Ocak 1874).

¹³¹ BOA, A.MKT.MHM, 472/45, 23 Zilkade 1290, (12 Ocak 1874).

¹³² Ekinci, *İşkodra Gölü ve Boyana Nehri'nde Uluslararası Nehir Hukuku Tartışmaları*, s.4.

devlet arasında sınır teşkil ettiği için Karadağ da sefer hakkına sahipti. Karadağ gemilerine Berlin Antlaşması'nın yirmi beşinci maddesi gereği Boyana Nehri üzerinde seyrüsefer serbestisi vardı. Ancak bu hüküm Karadağ gemilerinin denize ulaşmak veya denizden Karadağ sahillerine dönmek üzere Boyana Nehri'nin yukarı kesiminden transit geçebilmesine izin verilmesinden ibaretti. Yoksa her iki tarafı da Osmanlı Devleti'ne ait kesimde ve İşkodra Gölü'nde kabotaj yapma hakkı yoktu. Karadağ gemileri Karadağ'a ait bir yerden Osmanlı'ya ait bir yer arasında gidiş dönüş seferleri yapabiliirdi. Ancak Osmanlı iskeleleri arasında yolcu ve yük taşımaları yasaktı.¹³³

Osmanlı Devleti Obuti Limanı'nın yukarı kesiminde, Karadağ dâhil olmak üzere diğer devletlere seyrüsefer hakkını hiçbir zaman vermek istememiştir. Karadağ'ın sefer hakkı açık denizden Karadağ sahillerine direk sefer hakkıdır. Ancak Karadağ, Boyana Nehri ve İşkodra Gölü'nde Osmanlı sahillerinde durup ticaret hakkına sahip değildir. Yine karşılıklı olmak kaydıyla ve Osmanlı'dan izin almak şartıyla Karadağ gemileri, Karadağ sahillerinden Osmanlı sahillerine gidebilirlerdi. Ancak Karadağ'ın bir Osmanlı sahilinden diğer bir Osmanlı sahiline sefer hakkı yoktur. Bu hak Karadağ'a verilirse diğer devletlerin de “*en ziyade hakka haiz millet*” kuralını ileri sürerek seferlere kalkışma ihtimali Osmanlı yetkilerini her zaman endişelendirmişti. Bundan dolayı Osmanlı Devleti seyrüsefer konusunda taviz vermeme politikası izlemektedir.¹³⁴

Berlin Antlaşması'na göre nehir boyunca istihkâmların inşa edilmesine müsaade edilmeyecekti. Fakat İşkodra savunması için yapılan istihkâmlar bu madde kapsamı dışında tutulmuştur. Gemicilik serbest olurken, kayıklara silah ve cephane yüklenmesi yasaklanmıştır. Aksi takdirde bu silah yüklü kayıklara, silahların Osmanlı kıyılarına çıkarılması halinde müdahalenin söz konusu olabileceği belirtilmiştir. Fakat hububat gibi gıda ya da ekonomik canlanmayı sağlayacak ticari malzemelerin taşınmasına ve transit geçişine izin verilmiştir.¹³⁵ Bu sebeplerle Osmanlı Devleti, Karadağ şirketlerine ait vapurların İşkodra Limanı'na gece gelmelerine Berlin Antlaşması'na uygun olmasına rağmen kontrol güçlüğü ve kaçakçılık sebebiyle karşı çıkmaktaydı.¹³⁶ Berlin Antlaşması şartları ve henüz olgunlaşmamışsa da gelişmekte olan uluslararası nehir

¹³³ BOA, BEO, 3653/273969, 10 Şevval 1327, (25 Ekim 1909).

¹³⁴ BOA, İ.MMS, 133/32, 5 Şevval 1327, (20 Ekim 1909).

¹³⁵ Özcan, II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı-Karadağ Siyasi İlişkileri, s.104.

¹³⁶ BOA, İ.MV, 116/87, 10 Temmuz 1323, (23 Temmuz 1907).

hukuku şartlarına göre¹³⁷ Osmanlı Devleti, denizden Obuti Limanı'na kadar seyrüsefer hakkını diğer devletlere de tanımak durumunda kalmıştır.

3. Karadağ'ın Seyrüsefer Meselesine Bakışı

Berlin Antlaşması sonrası bağımsız bir devlet olarak ortaya çıkan Karadağ, bölgeden denize çıkabilmek için Avusturya ve İtalya'nın da muhtemel yardımlarıyla antlaşmanın 29. maddesine aşağıdaki şartları koydurmaya muvaffak olmuştu. Buna göre; Boyana Nehri üzerinde Karadağ için seyrüsefer tamamıyla serbest olacaktı. Bu nehir boyunca İşkodra'nın müdafaası için gereken istihkâm istisna olmak üzere istihkâmlar yapılmayacak ve bu da şehirden 6 kilometreden öteye gitmeyecekti. Karadağ'ın harp gemisi ve bayrağı olmayacak, Bar limanı ile Karadağ suları bütün devletlerin harp gemilerine kapalı olacaktı. Karadağ toprağı üzerinde göl ile deniz arasındaki yeni istihkâmlar inşa olunmayacak, gerek Bar ve gerek Karadağ sahili boyunca liman ve karantina güvenliği Avusturya Devleti tarafından sahil muhafazasına mahsus ufak gemiler vasıtasıyla sağlanacaktı. Karadağ, Adriyatik'te geçerli deniz kanunlarını kabul edecekti. Avusturya, Karadağ'ın ticarî gemilerini konsolosları marifetiyle himaye edecekti.¹³⁸

Berlin Antlaşması'na koydurulan maddelere rağmen Karadağ Devleti, İşkodra Gölü ve Boyana Nehri'ndeki seyrüsefer konusunda tamamen serbest değildi. Hatta Obuti,'den sonra ve gölün önemli bir kısmında Osmanlı egemenliği söz konusu idi. Osmanlı'nın nehir ve göldeki coğrafi, siyasi, hukuki ve ticari egemenliği Karadağ'ı seyrüsefer konusunda başka çözümler üretmeye zorlamıştı. Osmanlı Devleti'nin uluslararası hukukun kendisine verdiği hakları kullanarak, Berlin Antlaşması'nın

¹³⁷ Uluslar arası nehirlerde denizden gelen gemiler için nehirdeki ilk büyük limanın bir deniz limanı gibi algılanması ve hukukunun buna göre düzenlenmesi fikri geliyordu. Örneğin 1856 sonrası Tuna Nehri'nde önce İbrail daha sonra Kalas'a kadar olan alan denizin bir uzantısı olarak görülmüş ve karadaki hükümetlerden bağımsız olarak değerlendirilmişti. Bkz. Ekinci, *Tuna Nehri'nde Diplomasi Oyunları (1856-1883)*, s.76.

¹³⁸ Ekinci, *Osm. Devleti'nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşl. Teşebbüsleri*, s.71-72.

Karadağ'a verdiği serbestiyetten daha fazlasını vermemesi üzerine Karadağ da politika değiştirdi. Karadağ'ın bağımsız bir devlet olarak ortaya çıkmasından sonra Avusturya ve Macaristan bayrağı taşıyan gemiler Obuti Limanı'na kadar gelmekteydi. Osmanlı da Karadağ ile Obuti'ye kadar ortak olan Boyana Nehri'nde Avusturya ve Macaristan'a ilgili antlaşmalar gereğince müsaade etmiştir. Ancak Osmanlı yetkililerinin nehre ve göle üçüncü devletlerin girmemesi konusundaki hassasiyeti karşısında Karadağ zor durumda kalmıştı. Osmanlı dışında yalnız Karadağ bandırasına sahip gemilerin girebildiği Boyana Nehri ve İşkodra Gölü'ne yabancı şirket vapurlarını Karadağ, kendi bandırası altında sokmaya başladı. Bu vapurlardan birisinin İngilizlere ait olduğu belgelerde belirtilmektedir.¹³⁹ Avusturya gemileri de, Obuti'den ileriye Karadağ bandırası çekerek İşkodra Gölü'ne kadar seyrüsefer yapmaya başlamışlardır. Karadağ, Avusturya ve Macaristan aracılığı ile Boyana Nehri ve İşkodra Gölü'nde etkinliğini artırmaya çalışmıştır. Karadağ'ın bu izni bölgede Avusturya ve Macaristan'ın nüfuzunun artmasına da sebebiyet veriyordu. Ancak Karadağ, Osmanlı'nın etkinliğinin azaltmak amacıyla bölgede Avusturya'nın etkinliğinin artmasını tercih etmiştir.¹⁴⁰ Daha sonraki yıllarda İtalya da Karadağ bandırası çekerek Boyana Nehri'nde seyrüsefer yapmaya başlamıştır. Karadağ, Avusturya ve İtalya'nın desteğiyle bu nehir ve göldeki etkinliğini Osmanlı aleyhine genişletmişse de bu defa da bölgedeki nüfuzunu bu devletlerle paylaşmak zorunda kalmıştır.¹⁴¹

Gölde Karadağ bandırası ile yalnız İngilizler değil Avusturya ve İtalya'nın da faaliyetleri görülmekteydi. Karadağ bandırasıyla Boyana Nehri'nde işlemekte olan İtalyan "*Polya*" kumpanyasının, getirdiği "*yolanda*" adlı vapurunu Karadağ bandırası ile İşkodra Gölü'ne geçirdiği anlaşılmaktadır. İtalya'nın Bar'daki şirketine ait yolanda vapuru göl ve nehirde Karadağ ile anlaşarak Karadağ bandırası altında posta seferleri yapıyordu. Fiyume'den Virbazari'na gelen İtalya postasını alıp İşkodra'ya getirmek üzere Karadağ bandırası çekmiş "*kalib*" isimindeki vapur da yine bu şirket tarafından işletiliyordu. Osmanlı Devleti bir hile olarak gördüğü bu uygulamaların önüne geçmeye çalışmıştır. Öncelikle, Karadağ gemilerinin gerçek sahiplerinin Karadağ tebaasından

¹³⁹ Anglo-Montenegrini (Anglo-Montenegro) adlı şirketin İşkodra Gölü'nde bir vapur işletmeye başlaması üzerine İşkodra vilayetinin merkezi haberdar ederek vapurun seferlerinin hemen durdurulmasını istemişti. BOA, DH.MKT, 295/15, 19 Zilkade 1316. 31 Mart 1899.

¹⁴⁰ BOA, BEO, 14/1037, 10 Zilkade 1309, (6 Haziran 1892).

¹⁴¹ BOA, BEO, 14/1037, 10 Zilkade 1309, (6 Haziran 1892).

olmak kaydıyla İşkodra Gölü'nde Karadağ limanlarına ve Boyana Nehri'nden denize açılabilmesi hakkına sahip oldukları hakları kabul ediyordu. Ancak, Osmanlı, Karadağ bandırası altında İşkodra Gölü'nde sefer yapmakta olan üç vapurun bu şartlara uymadığı kanaatindeydi.¹⁴²

4. Avusturya–Macaristan, İtalya ve Diğer Devletlerin Seyrüsefer Meselesine Bakışı

Osmanlı sınırları içerisinde iken daha sonraları uluslararası bir mesele haline gelen İşkodra Gölü ve Boyana Nehri, Ayastefanos ve Berlin Antlaşmaları sonrasında yeni kurulan Karadağ ile Osmanlı arasında sınır teşkil etmiştir. Avusturya'nın bu antlaşmaya, bölgeye daha sonra müdahale edecek şekilde bazı maddeler koydurtması ve bu maddeleri kendi üslubuyla yorumlamış ve çıkarları doğrultusunda uygulamak istemiştir. İtalya'nın da Avusturya'yı emsal göstererek bölgede nüfuz kazanmak istemesi bu bölgede diplomatik mücadelelere sebep olmuştur. Avusturya ve İtalya, Karadağ aracılığı ile İşkodra Gölü ve Boyana Nehri'nde etkinliklerini artırmaya çalışmışlar ve bölgede faaliyet göstermişlerdir.¹⁴³

İşkodra Gölü ve Boyana Nehri konusunda ortaya çıkan anlaşmazlıklardan birisi de Avusturya'nın, Berlin Antlaşması'nın kendi gemilerine verdiğini iddia ettiği hakların kullanılması meselesiydi. Avusturya vapurları nehirdeki ilk Osmanlı iskelesi olan Obuti'ye kadar genel güvenlik konusunda Osmanlı Devleti'nin kanunlarına tabi olmak şartıyla işliyordu. Fakat Avusturya Devleti, Berlin Antlaşması'nın 29. maddesi gereği Karadağ deniz hududunun muhafazasının Avusturya Devleti'ne ait olduğunu belirtmiştir. Avusturya Devleti'nin de bu bölgede sınırı bulunması sebebiyle Osmanlı-Karadağ arasında sınır teşkil eden nehirde kendilerinin de serbestçe seyrüsefer yapma hakkına sahip oldukları şeklinde yorumlamış ve nehrin tamamında vapur işletmeye başlamıştır. Triyeste merkezli bir Avusturya şirketinin Boyana Nehri'nde işlettiği vapur,

¹⁴² BOA, DH.MKT, 606/14, 15 Recep 1322, (25 Eylül 1904).

¹⁴³ Ekinci, *Osm. Devleti'nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşl. Teşebbüsleri*, s.69.

İşkodra vilayeti yetkililerince seyrüseferden men edilmişti. Bunun üzerine Avusturya sefaretinden duruma itiraz edilmiştir.¹⁴⁴ Avusturya, Pasarofça Antlaşması'nın tüccarlarına kara, deniz ve nehirlerde serbest ticaret ve Avusturya gemilerinin Karadeniz'e çıkmamak şartıyla Osmanlı'nın Tuna iskelelerine serbestçe girip çıkmaları konusundaki ikinci ve yedinci maddelerine istinaden nehirde vapur işletme hakkı olduğunu iddia etmiştir. Bu madde eğer serbestiyet esas alınarak yorumlanırsa Avusturya, istisnasız Osmanlı Devleti'nin bütün sularında tam bir serbestiyete kavuşuyordu. Bu yüzden Osmanlı Devleti Avusturya'nın bu iddialarını çürütmeye çalışmıştır. Osmanlı Devleti burada geçen iskele tabirinin nehir iskeleleri olmadığını, Avusturya tüccarının kendi gemisiyle değil Osmanlı gemisiyle Karadeniz'e çıktıktan sonra buradan başlayarak gitmek istediği herhangi bir iskele olarak yorumlanması gerektiğini ifade ediyordu. Osmanlı Devleti antlaşmada geçen Latince "porto", liman tabirinin eğer açıkça, ismen zikredilmişse deniz limanı, zikredilmemişse nehir iskelesi manasına gelmesi gerektiği fikrini de ileri sürmüştü. Avusturya'nın Osmanlı Devleti ile imzaladığı 24 Şubat 1784 tarihli ticaret senedinin birinci ve altıncı maddelerine göre ileri sürdüğü deliller, Osmanlı tarafından bu hükümlerin yalnızca Tuna'yı ilgilendirdiği şeklindeki açıklanmıştır.¹⁴⁵

Avusturya'nın ileri sürdüğü en önemli iddialardan birisi de Boyana Nehri'nin uluslararası bir nehir statüsünde olduğuydu. Osmanlı Devleti'nin Paris Antlaşması'nın yedinci maddesi gereği Avrupa Devletler hukuku içerisine dâhil edildiği ve buna istinaden Viyana Konferansı'nın müşterek nehirlerle ilgili olarak almış olduğu bütün devletlerin ticaret gemilerine açılması ile ilgili kararlarına uyması gerektiği Avusturya tarafından belirtilmişti. Paris Antlaşması'nda Osmanlı Devleti, hukukî olarak bir Avrupa Devleti olarak kabul edildiği gibi, Tuna için de özel hükümler konmuştu. Böylece Avusturya bu kararların şartları yerine geldiği gerekçesiyle Boyana Nehri için de geçerli olmasını istiyordu. Ayrıca müşterek nehir statüsü içinde, küçük kabotaja müsaade edilen bir nehir olmasını da istemişti.¹⁴⁶

Osmanlı Devleti tüm iddiaları bertaraf edebilmek ve bu nehre uluslararası bir statü kazandırmamak için diplomatik olarak mücadele etmiştir. Çünkü iki taraf nehirlerinin

¹⁴⁴ BOA, BEO, 3653/273969, 14 Mart 1325. 27 Mart 1909.

¹⁴⁵ Ekinci, *Osm. Devleti'nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşl. Teşebbüsleri*, s.75.

¹⁴⁶ BOA, BEO, 14/1037, 10 Zilkade 1309, (6 Haziran 1892).

içinde bir iskeleden diğerine seyrüsefer etmek yani küçük kabotaj hakkının kullanılmasına müsaade edilmesi gibi bir durum ortaya çıkmaktaydı ki, Osmanlı Devleti bundan şiddetle kaçınıyordu. Osmanlı Devleti'ne göre, Tuna'nın durumu bir istisnaydı. Bu antlaşmalara göre Avusturya, yalnızca büyük kabotaj yani denizden nehre gelerek bir limana uğradıktan sonra yine geri dönebilme hakkını iddia edebilirdi. Böyle bir durumda bu nehirlerde her yerde geçerli olduğu üzere nehir güvenliği ve gümrük hususlarında mahalli kanunlara tabi olması gerekiyordu. Avusturya'ya nehir içine gelerek ilk iskeleye uğrayıp çıkmak üzere izin verilebileceği, Tuna'nın müşterek nehir statüsünü emsal göstererek yapmış olduğu itirazının, Boyana Nehri için geçerli olamayacağı ve bu nehirde Karadağ gemilerinden başka bir geminin seyrüsefer yapamayacağı bildirilmiştir.¹⁴⁷

Avusturya bir taraftan eski antlaşmalara dayanarak ve müşterek nehir statüsünden hareketle isteğine ulaşmaya çalışırken, diğer taraftan da emsal olaylar gösteriyordu. Avusturya gemilerinin nehirde daha önce de serbest olarak ticaret yaptığını bildirerek, 1881 tarihinde Trieste'den Obuti ve İşkodra'ya işlemekte olan "Monus" vapuruyla "Konsorçiya Argosgo" şirketinin "İşkotari" adlı vapurunun bu nehirde işlemlerini emsal göstermiştir.¹⁴⁸

Osmanlı Devleti'nin hukukî durumunu korumaya çalıştığı bölgede, ticarî nüfuzunun ilerleyen yıllarda azaldığı ve bölgedeki devletlerin eline geçmeye başladığı görülmektedir. Avrupalıların ticarî olarak Osmanlı Devleti'nin tüm topraklarını serbestleştirme politikası, gittikçe artan ticarî baskıların bir neticesiydi. Bu baskı öncelikle Avusturya ve İtalya'dan gelmektedir. Osmanlı, Avusturya'nın talep ettiği Boyana Nehri'nde seyrüsefer hakkına sahip olamayacağını bildirmişse de bu sefer de en ziyade müsaadeye mazhar millet muamelesinden dolayı aynı hakkı İtalyanların da istediği görülmüştür. Hatta İtalyanlar, işi daha da ileri götürüp hukukî boşluklardan yararlanıp Boyana Nehri'nde seyrüsefer hakkını kullanmaya başlamışlardır.¹⁴⁹

Ragüza'da kurulmuş olan bir vapur şirketi İşkodra vilayeti sahillerinden Venedik'e ve Triyeste'den İşkodra'ya ticari eşya naklini elinde tutuyordu. Bu şirketin vapuru, Obuti İskelesi'ne kadar gidip geliyordu. Bilahare İtalya'nın Polya vapur şirketi de vapur

¹⁴⁷ Ekinci, *Osm. Devleti'nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşl. Teşebbüsleri*, s.75-76.

¹⁴⁸ Ekinci, *Osm. Devleti'nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşl. Teşebbüsleri*, s.78.

¹⁴⁹ BOA, DH.MKT, 606/14, 16 Şaban 1320, (18 Kasım 1902).

işletmeğe başlamıştı. Obiti'ye kadar gelen bu şirket vapurunun buradan itibaren, Karadağ bandırası çekerek bu yasağı delmeye çalışması üzerine nehirdeki Osmanlı nakliyecileri kendi ticaretlerine büyük zarar vereceği beyanıyla karşı çıkmış ve Osmanlı tebaasının hukukunun korunmasını istemişlerdir. Hatta bu gölde işlemekte olan bazı vapurların hangi şirkete ait olduğu dahi bilinmemekte ve İtalya'nın Adriyatik'le İşkodra Gölü arasında dört vapur daha işletme tasavvurunda bulunduğu bilinmektedir. İtalya'nın, Karadağ'la posta antlaşması olduğu ve bu antlaşmaya istinaden Obiti'ye gelen İtalya gemilerinin Karadağ bandırası çekerek İşkodra Gölü'ne doğru seferlerine devam ettiklerini bilinmekteydi.¹⁵⁰ İtalya, seferlerinde haklı olduğunu belirtmek için bir İngiliz gemisinin bu nehirde yaptığı seferleri emsal gösterme yoluna gitmiştir. Osmanlı ise, İtalya şirketine ait vapurların hem İtalya hem de Karadağ bayrağı çekerek hile yaptıklarını ve gerekli tedbirleri alacağını bildirmiştir.¹⁵¹

Boyana Nehri'nin kısmen uluslararası kısmen de Osmanlı suları olması, bu nehri bölgede iktisadi faaliyetleri olan devletlerin hedefi haline getirmiş ve Osmanlı'nın Avusturya ve İtalya'ya karşı Boyana Nehri üzerinde hukukî olarak mücadele etmesine sebep olmuştur. Osmanlı Devleti'nin yabancıların seferlerine karşı çıkması, İşkodra Gölü'ne ve bu göl vasıtasıyla daha iç bölgelere bu devletlerin nüfuzlarının ulaşmasını engellemek içindi.

¹⁵⁰ BOA, DH.MKT, 606/14, 24 Zilhicce 1321, (12 Mart 1904).

¹⁵¹ BOA, BEO, 1960/146931, 7 Ramazan 1320, (8 Aralık 1902).

B. BOYANA, DRİN VE KIR NEHİRLERİNİN TEMİZLİĞİ (AMELİYATI) MESELESİ

1. Temizlik Yapılmasının Sebepleri

İşkodra Gölü'nü Venedik Körfezi'ne bağlayan Boyana Nehri'nin mecrası düzenli değildi. Drin Nehri'yle İşkodra Gölü suları taşıp Boyana Nehri'ne akmakta, nehrin suları da çevresine taşmakta ve su baskınlarına sebep olmaktaydı. İşkodra şehrinin etrafındaki İşkodra Gölü, Boyana, Drin ve Kır nehirlerinin taşması sonucunda şehir ahalisinin ziraatına, menkul ve gayrimenkulüne büyük zarar vermekteydi. Bu sebepten dolayı şehrin ileri gelenleri, muhtarlar, mahalle imamaları, ulema, tüccarlar, Yahudiler ve diğer ahaliden bazı kişilerin imzasını taşıyan dilekçe İşkodra vilayetine verilmiştir. Dilekçede kasaba halkı arazilerinin, menkul ve gayrimenkullerinin büyük zarar gördüğünü belirtmektedir. Hatta aile ve efratlarının da bu olaydan dolayı büyük bir tehlikede olduğu vurgulanmaktadır.¹⁵²İşkodra Şehri'nin civarında bulunan Boyana, Drin ve Kır nehirlerinin mecrası kum ve çakıl ile dolmuştur. Drin Nehri'nin mecrasının değiştirilerek Boyana'ya akıtılması da kasabaya hayli zarar vermiştir. Şehrin bir kısmı su altında kalmıştır. Bu da şehir halkının yıllık hayli maddi zarara uğramasına sebep olmaktadır. Drin, Kır ve Boyana, sularının hepsini Boyana Nehri içine alamadığından ve yağışlı havalarda nehrin suları, yukarı dönüp İşkodra Gölü'ne akmaktadır. Bu sebepten İşkodra Gölü'nün su seviyesi artmakta ve kasabayı su basmaktadır. Bu da şehrin genelini tehlikeye sokmaktadır. Bunun önlenmesi için Drin Nehri eski mecrasına döndürülmeye çalışılmış, hayli masrafla bent yapılmıştır. Bu işte ahali bir hayli fedakârlıklarda bulunmuştur. Hayli masrafla yapılan ameliyat ve bent yapım çalışmalarında yolsuzluklar yapılmış olduğundan istenilen fayda elde edilememiştir. Bentin bir kısmı kısa zamanda yıkılmış ve kasaba halkı sulardan dolayı hayli zarar görmüştür. Halk zararlarını Divan-ı Hümayun'a iletmek üzere İşkodra vilayetine yazı ile bildirmiştir. Bu istirhamnamenin Nafia Nezareti'ne bildirilmesi gerekirse de meselenin büyüklüğü, vahameti ve ahalinin dehşet derecesi sebebiyle sadarete arz ve

¹⁵² BOA, İ.MMS, 94/3938, 22 Rebiulevvel 1302, (19 Aralık 1886).

takdime mecbur kalınmış ve buna cüret edilmiştir. Bu da göstermektedir ki, bu bölge için Boyana Nehri'nin temizlenmesi büyük bir önem ve zaruret arz etmektedir.¹⁵³

Boyana Nehri'nin derinliği bazı mevkilerinde sular azaldığında en küçük kayıklar bile geçemeyecek kadar azalmaktaydı. Yağmur mevsiminde yatağından taşarak su baskınlarına ve sellere sebep oluyordu. Nehir yatağı temizlendiği takdirde İşkodra şehri ve çevresi sel tehdit ve tehlikesinden kurtarılabilecekti. Böylece, İşkodra ile yukarı Arnavutluk ve Yeni Pazar sancağının bir kısmı için Venedik Körfezi'ne doğru bir ticari çıkış yolu elde edilebilecekti. Bu temizlik çalışmaları neticesinde, bölgenin toprakları daha verimli bir biçimde kullanılacak ve bataklıklar da ortadan kalkacaktı. Bu bölgeler ziraata uygun hale getirilerek birçok tarım arazisi meydana çıkacaktı. Ziraata uygun alanlarının olmaması sebebiyle Şarki Rumeli ve Bulgaristan'a doğru göç etmekte olan nüfusun gidişine de son verilecekti.¹⁵⁴

İşkodra Gölü'nün Adriyatik Denizi'ne dökülen ayağı olan Boyana Nehri'ne, İşkodra civarında başta Drin ve Kır nehirleri olmak üzere ondan fazla küçük nehir karışmaktadır. Boyana, yavaş aktığından, yatağı kumla kaplı ve etrafı açık olduğundan, Boyana Nehri'ne ve İşkodra Gölü'ne karışan suların yükseldiği dönemlerde İşkodra Gölü'ndeki su seviyesi iyice yükselmekte ve alçak ovalık alanları su basmaktadır. Suların alçaldığı dönemlerde bile bölge alçak düzlüklerden oluştuğu için bölgeyi daimi bir bataklık halinde kalmaktadır. Ayrıca Boyana ağzına kurulan dalyanlar, nehrin akışını ve İşkodra Gölü'nün sularını boşaltmasını iyice engellemektedir. Böylece Podgorice Ovası'nın sahili Veriyaka, Jabyak ve Virbazar civarı ve Boyana sahillerindeki araziler sular altında kalmış ve bu bölgeler büyük bir bataklık haline gelmiştir. Hatta eskiden köy iken göldeki suların yükselmesi sonucu bataklık içinde kalmış harabeler hayli çoktur. Bu da bu civarda yaşayan ahalinin şikâyetlerine sebep olmaktadır. Bataklık alanların artmasının ziraat ve üretim konusundaki zararları ortada olduğu gibi, bölgedeki yerleşim yerlerinin havasını etkilemiş, bulaşıcı hastalıkların artmasına sebep olmuştur. İşkodra Gölü sahilindeki bataklıklar kurutulup ziraata uygun hale getirilmesinin bu bölgedeki bulaşıcı hastalıkları önleyeceği düşünülmekteydi.¹⁵⁵

¹⁵³ BOA, İ.MMS, 94/3938, 30 Kanunievvel 1302, (13 Ocak 1887).

¹⁵⁴ BOA, İ.MMS, 81/3512, 7 Şevval 1302, (20 Temmuz 1885).

¹⁵⁵ BOA, İ.MMS, 81/3512, 21 Şevval 1302, (3 Ağustos 1885).

Drin Nehri'nin getirdiği kumla dolan Boyana Nehri'nin temizlenerek açılması İşkodra ve çevresine büyük faydalar sağlayacaktı. Nehrin giriş ve çıkışının temizlenmesi, en kıvrımlı yerinden bir kanal açılması, seyrüsefere uygun bir hale getirilmesi, dalyanların kaldırılması ve İşkodra Gölü'nün su seviyesi düşürülerek su altında kalan arazilerin tekrar ortaya çıkması sağlanacaktı. Özellikle Podgoriçe Ovası'nın Osmanlı sınırları içinde kalan kısmı ile nehrin iki yanındaki bataklık arazilerin kurutulması sonucu ortaya çıkacak araziler Osmanlı'ya ait olacaktı. Ancak bu arazilerden Osmanlı'dan daha çok Karadağlıların faydalanacağı düşünülmekteydi. Boyana Nehri'nin temizlenmesi ile yaklaşık Osmanlı 15-20 bin dönüm kadar arazi kazanacakken Karadağ'ın elde edeceği arazi bunun beş misli kadar olacağı kadar tahmin edilmekteydi.¹⁵⁶

Boyana Nehri yatağında biriken alüvyonlar suyun akışını engelliyor ve sel baskınlarına neden olmuştur. Boyana Nehri, 1890 yılında taşmış ve bu taşma sonucu tam Adriyatik'e döküldüğü yerde bir adacık oluşmuştur. Bu adacığın kime ait olduğu konusunda ihtilaf yaşanmış ve karma komisyon tarafından hazırlanan haritalarda konu tartışılmıştır. Çözüm için Boyana Nehri'nde iki talveg hattı çizilmiş ve adacık iki devlet arasında kalmıştır. Bu nedenle iki haritaya göre adacığın taksim edilmesiyle ihtilaf da sona ermiştir. Buradan da anlaşıldığı üzere Boyana Nehri'nin temizlenmesi sadece ulaşım ve tarım meselelerini çözümü için değil, daha başka meselelerin çözümü için de gerekliydi.¹⁵⁷

Boyana Nehri'nin temizlenmesinin askeri açıdan da faydalı olacağı Sadaretten Erkan-ı Harbiye Nezareti'ne gönderilen belgelerden de anlaşılmaktadır.¹⁵⁸

2. Osmanlı Devleti'nin Meseleye Bakışı

Osmanlı Devleti, Boyana Nehri'nin temizlenmesi ve sonucunda ortaya çıkacak durumun politik, askeri ve ekonomik sakıncalar yaratması konusunda tereddüt etmiştir.

¹⁵⁶ BOA, İ.MMS, 81/3512, 8 Zilkade 1302, (19 Ağustos 1885).

¹⁵⁷ Özcan, II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı-Karadağ Siyasi İlişkileri, s.105-106.

¹⁵⁸ BOA, İ.MMS, 94/3938, 27 Şevval 1304, (19 Temmuz 1887).

Osmanlı Devleti, nehrin vapur ulaşımına uygun hale getirilmesi durumunda Batılı devletlerin savaş gemilerini liman önlerine kadar gönderip diplomatik, politik ve askeri bir baskı aracı olarak kullanmalarından hatta Avusturya ve İtalya ile girişilecek bir savaşta düşman harp gemilerinin İşkodra'ya kadar gelebileceklerinden çekinmiştir. Bu durumun, Avusturya'nın göz diktiği Arnavutluk'un işgalini kolaylaştıracağı da düşünülmüştür. Ancak askeri yetkililer, Boyana'nın küçük bir nehir olması dolayısıyla büyük savaş gemilerinin giremeyeceği, küçük vapurların da sahile ve limana koyulabilecek birkaç topla engellenebileceğini belirtmişlerdir. Yeni geliştirilen usullerle açık deniz limanlarının bile korunabildiği, dolayısıyla İşkodra'nın askeri bir tehdit altında bulunması endişelerinin yersiz olduğu belirtilmiştir. Büyük devletlerin ittifak yapıp işgallere kalkışmaları tehlikesi ise bütün sahil ve limanlar için geçerliydi. Ayrıca Dalmaçya sahilindeki Kotor'dan Karadağ'daki Riyeka'ya kadar Avusturya ve Karadağ hükümetlerinin ortaklaşa yaptırmış oldukları yolla İşkodra Gölü sahiline kolaylıkla inilebilirdi. Boyana Nehri temizlenmezse bu konuya son derece önem veren Karadağ'ın çeşitli zorluklar çıkaracağı, tersi durumda ise Osmanlı Devleti'ne yaşayabileceği düşünülmüyordu. Cevad Paşa'ya göre Boyana Nehri'nin temizlenmesinin önündeki tek engel büyük maliyeti idi. Buradaki kritik nokta büyük paralar harcansa bile istenilen faydaların elde edilemeyebileceğiydi. Proje başarılı olursa nehir yoluyla yapılan ticaret kolaylaşacak, Yukarı Arnavutluk'un ambarı konumunda olan İşkodra; büyük önem kazanacaktı. Bar Limanı Osmanlı Devleti'nin elinden çıktıktan sonra İşkodra ticareti Şengin gibi küçük bir iskeleye kalmıştı. Şengin ile İşkodra arasındaki karayolu ise sekiz saatlik bir mesafeydi ve kış mevsiminde geçilmez bir hale gelmekteydi. Savaş durumunda bu yolla İşkodra'ya yardım imkânsızdı. Manastır ve Prizren'den İşkodra'ya yardım edilmesi gerekiyordu ki bu da çok zordu. Boyana civarının bataklık halde bulunması, İşkodra'nın bağlantısını zayıflatmakta, verimli bir vilayetin hiçbir yerinde düzgün bir araba yolunun bulunmaması, yabancıların özellikle de Avusturya Katolik papazlarının ve Yunanlıların aleyhte propaganda yapabilecekleri ortamın oluşmasına neden oluyordu.¹⁵⁹ Osmanlı Devleti, Boyana Nehri'nin temizlenmesinden meydana gelecek menfaatlerin büyük kısmının *Karadağ Emirliği*'ne¹⁶⁰ ait olacağından Boyana

¹⁵⁹ Ekinci, *İşkodra Gölü ve Boyana Nehri'nde Uluslararası Nehir Hukuku Tartışmaları*, s.6-7.

¹⁶⁰ Osmanlı Devleti, kısa bir zaman önce kendisinden ayrılan Karadağ'ın bağımsız bir devlet oluşunu tam manası ile kabullenemediğinden Karadağ'ı bir emirlik olarak tanımlamaktadır. BOA, İ.MMS, 81/3512, 11 Zilkade 1302. 22 Ağustos 1885.

Nehri'nin temizlenmesinden ziyade Drin Nehri'nin eski mecrasına döndürülmesi yolu ile meseleyi çözmek istemektedir. Osmanlı yetkililerine göre, Drin Nehri eski mecrasına döndürülmedikçe mesele tam manasıyla çözümlenemeyecektir.¹⁶¹

Boyana Nehri temizlenirse ticaretinin önemli bir kısmı kaçakçılık olan Karadağ gemilerini kontrol etmek zorlaşacak, İşkodra Gölü'ne daha rahat geçeceklerdi. Ayrıca, Karadağ hükümetinin isteği üzerine keşif için iki taraf memurlarından oluşan bir teknik komisyon kurulmasına da vilayet karşıydı. Bu müsaadeyi nehrin temizliği için bir taahhüt olarak görüp ileride yeni haklar istemesine diplomatik bir zemin teşkil edeceği düşünülüyordu. Vilayet yetkilileri en çok Karadağ'la yaşanan sınır anlaşmazlıklarında olduğu gibi Boyana için de Rusya'dan getirtilecek bir mühendisin, Osmanlı yetkililerini uğraştıracığı ve sakıncalı olabileceği görüşündeydiler. Bu mesele sebebiyle büyük bir devletin bu bölgede etkin olması, Osmanlı çıkarlarına ters düşmektedir. İşkodra vilayet yetkilileri, Boyana Nehri'nin temizliği büyük masraf gerektirirken buna kalkışmadan bunun bir kısmı ile Drin Nehri'nin temizlenmesinin ve eski mecrasına akıtılmasının daha doğru olduğu görüşündeydiler. Kaldı ki Drin Nehri eski yatağına çevrildiğinde İşkodra Gölü'nün su seviyesi düşeceği için Karadağ hükümeti yine de birçok arazi kazanacaktı.¹⁶²

Bazı sakıncalar dolayısıyla temizlik meselesine mesafeli duran Osmanlı yetkilileri, bazı faydalarını da hesaba katarak zaman zaman meselenin çözümlenmesi gerektiğini belirtmişlerdir. 1887 yılında Sadarettin, Erkan-ı Harbiye Nezareti'ne gönderilen yazıda bu meselenin çözümünün askeri açıdan da faydalı olacağı belirtilmiştir.¹⁶³ Ancak, büyük devletlerin buralardaki etkinliğini artırmamak, Karadağ'ın egemenlik alanını genişletmesini engellemek gibi sebeplerden Boyana Nehri'nde yapılacak temizlik çalışmalarına fazla sıcak bakılmamıştır. Bazen, keşif için görevlendirdikleri mühendislerin raporlarını tamamlamadığı bazen de bürokratik işlemlerin devam etmekte olduğu nedenleri ileri sürerek oyalama politikası izlenmiştir.

¹⁶¹ BOA, İ.MMS, 81/3512, 11 Zilkade 1302. 22 Ağustos 1885.

¹⁶² BOA, İ.MMS, 81/3512, 11 Zilkade 1302, 22 Ağustos 1885.

¹⁶³ BOA, İ.MMS, 94/3938, 27 Şevval 1304. 19 Temmuz 1887.

3. Karadağ Devleti'nin Meseleye Bakışı

Karadağ, bağımsızlıktan sonra ülkenin ekonomik ve sosyal olarak gelişmesi için projeler geliştirmeye çalışmıştı. Bunlardan birisi de Boyana Nehri'nin temizlenerek, İşkodra Gölü'nün son yıllarda artmış olan su seviyesini düşürmek, böylece hem göl kenarındaki düzlük ve ovalık alanları yeniden tarıma kazandırmak hem de Boyana Nehri ve İşkodra Gölü vasıtasıyla Karadağ içlerine kadar vapur ulaşımını kolaylaştırmaktı. Projenin hayata geçmesi için bir kısmı iki devlet arasında sınır, diğer kısmı ise tamamen kendisine ait olan Boyana Nehri konusunda Osmanlı Devleti'nin razı olması gerekiyordu. Karadağ Hükümeti, Berlin Antlaşması sonrası Boyana Nehri'nin temizliği ve düzenlenmesi konusunun hem Osmanlı hem de Karadağ hükümetleri için büyük fayda sağlayacağını dile getirmeye başlamıştı. Hatta Karadağ prensi İstanbul'a yaptığı seyahati esnasında durumu II. Abdülhamid'e arz etmiş ve II. Abdülhamid'den olumlu tepkiler almıştı.¹⁶⁴

Karadağ halkının bir kısmı, memleketlerinin sarp ve kayalık olması bununla birlikte ziraata uygun olmaması sebebiyle Bulgaristan'a göç etmekteydi. İşkodra Gölü sahilindeki bataklıkların kurutulup ziraata uygun hale getirilmesinin göçü önleyeceği düşünülmekteydi. Karadağ prensi Nikola ve hükümet tarafından hayati bir konu olarak kabul edilmişti. Karadağ prensi, Boyana'nın milyonlarca lira harcanarak seyrüsefere uygun bir hale getirilmesinden ziyade, (yani önceliği bu değildi) göl ağzındaki dalyanların kaldırılarak nehrin akışının hızlanması, göl sularının seviyesinin düşürülmesi ve böylece göl kenarında uygun ve geniş tarım alanlarının ortaya çıkarılmasını sağlamak amacındaydı. Bunun için, Boyana Nehri'nin kıvrımlar yaptığı en sorunlu kısmı olan Obuti civarında bir kanal açılması da Karadağ'ın öncelikleri arasındaydı.¹⁶⁵

1885 yılında, Karadağ Hükümeti, Boyana Nehri'nin tamamen temizliği isteğinde bulunmayıp bu yılda Osmanlı'ya gönderilen haritada işaret edildiği üzere nehrin en kıvrımlı yerinde, yani Obuti'de, bir kanal açılmasını ve İşkodra Gölü'nün nehirle birleşmiş olduğu yerdeki dalyanların kaldırılmasını istemektedir. Nehrin

¹⁶⁴ Ekinci, *İşkodra Gölü ve Boyana Nehri'nde Uluslararası Nehir Hukuku Tartışmaları*, s.5.

¹⁶⁵ BOA, İ.MMS, 81/3512, 21 Şevval 1302, (3 Ağustos 1885).

derinleştirilmesi için de bir karma mühendis komisyonu kurularak keşfin yapılmasını istemişti. Daha sonra bulunacak bir mühendis veya şirkete ihale olunmak suretiyle proje tamamlanacaktı.¹⁶⁶

Karadağ Devleti, Boyana Nehri'nin temizlenmesine başta Karadağ prensi Nikola olmak üzere büyük önem vermektedir. Hatta Karadağ Hükümeti 20 Şubat 1890 tarihinde bu konuda Osmanlı Hükümeti'ne bir muhtıra vermişti. Dört maddelik muhtırada; Osmanlı Hükümeti'nin Boyana ve Drin nehirlerinde yapılacak ameliyatı uygun görmesi, bunun için İstanbul'da iki hükümet arasında bir anlaşma yapılması belirtilmişti. Ameliyatın yapılması için bir şirketle anlaşılması ve ayrıntıları mukavelede belirlenmiş ameliyatın yapılabilmesi için iki ay zarfında bir karma komisyon kurulması vurgulanmıştı. Ayrıca, ameliyatı yapacak şirketle yapılacak mukavelenameyi Osmanlı ve Karadağ hükümet yetkililerinin onaylamasını istemişti.¹⁶⁷

4. Temizlik Çalışmaları

a. Drin ve Kır Nehirlerinin Eski Mecralarına Döndürme Çalışmaları

1870'li yıllar öncesinde Drin Nehri, Leş Kasabası yakınlarından geçerek doğrudan Adriyatik Denizi'ne akmaktaydı. Daha sonraları nehrin mecrası değiştirilerek Boyana Nehri'ne akıtılmıştır. Ancak, Drin Nehri'nin yeni mecrası, hem geçtiği yerlerin etrafını bataklık bir alana dönüştürmüş hem de Boyana Nehri'ni çamurla doldurarak onun akışını da bozmuştur. Boyana Nehri'nin, etrafına zarar vermesini önlemek için Drin Nehri'nin eski mecrasına döndürülmesi gerekiyordu.¹⁶⁸ Osmanlı Devleti'nde Boyana, Drin ve Kır nehirlerinin temizlenerek ulaşımına daha müsait hale getirilmesi fikri 1870'li yıllarda projelendirilmiş, keşif ve planlanma işlemleri gündeme gelmiştir. İşkodra

¹⁶⁶ BOA, İ.MMS, 81/3512, 28 Eylül 1301, (10 Ekim 1885).

¹⁶⁷ BOA, İ.MMS, 112/4794, 29 Cemaziyelahir 1307, (20 Şubat 1890).

¹⁶⁸ BOA, İ.MMS, 81/3512, 21 Şevval 1302, (3 Ağustos 1885).

vilayeti tarafından, 1873 yılında Boyana Nehri'nin Obuti Limanı'ndan İşkodra Gölü'ne kadar olan kısımda temizlik yapmak üzere hükümetten *tarak vapuru* gönderilmesi istenmiştir.¹⁶⁹ Vapurun çalışmalarının ne kadar etkili olduğunu bilemiyoruz ancak, bölgedeki Drin Nehri üzerinde 1880 yılında yeniden temizlik işleri yapılmıştı. Drin Nehri'ni eski mecrasına çevirmek için bentler yapılmış fakat yanlış uygulamalar sebebiyle 1883 yılında setler yıkılmış ve nehir eski haline gelmişti. Osmanlı Devleti ve İşkodra ahalisince Drin Nehri'nin ameliyatı için 1885 yılına kadar harcanan 25000 altına rağmen Drin Nehri'nin temizliği konusu halledilememiştir.¹⁷⁰

Karadağlı yetkililer İşkodra Gölü ve Boyana Nehri'nde beraber yapılmasını öngördükleri çalışmalar konusunda, Osmanlı yetkililerine sürekli baskıda bulunmuşlardı. Onlar için Drin Nehri'nin getirdiği kumla dolan Boyana Nehri'nin açılması daha mühimdi. Nehrin giriş ve çıkışının temizlenmesi, en kıvrımlı yerinden nehre bir kanal açılıp nehrin seyrüsefere uygun bir hale getirilmesi ve dalyanların kaldırılması sağlanacak; bu sayede, dolan İşkodra Gölü'nün su seviyesi azaltılacak ve su basmış halde olan arazilerin tekrar ortaya çıkarılması mümkün olacaktı. Onlar için önemli olan İşkodra Gölü'nün sularının azaltılması idi. Böylece ortaya çıkacak büyük araziden en verimli şekilde istifade edebileceklerdi. Ancak Osmanlı yetkililerine göre Karadağlılar, meselenin köküne inmeden yalnızca kendi çıkarlarını gözetecek şekilde düzenlemeler istiyordu. Osmanlı yetkilileri, Boyana'ya akan Drin ve Kır nehirleri meselesi halledilmeden Boyana Nehri'nden istenilen faydaların sağlanamayacağını düşünüyorlardı.¹⁷¹

Özellikle Podgorice Ovası'nın Osmanlı elinde olan kısmı ile nehrin iki yanındaki bataklık arazilerin kurutulması sonucu ortaya çıkacak araziler Osmanlı'ya aitti ve onun da faydasınaydı. İşkodra vilayeti yetkililerince ortaya çıkacak arazilerden gerçek anlamda Karadağlıların faydalanacağını belirtiyor ve Osmanlı için Drin Nehri'nin mecrasının düzenlenmesinin daha hayırlı olduğunu vurguluyordu. Drin Nehri eski

¹⁶⁹ BOA, A.MKT. MHM, 446/75, 5. Zilkade 1289, (3 Şubat 1873).

¹⁷⁰ Ekinci, *Osm. Devleti'nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşl. Teşebbüsleri*, s.72-73.

¹⁷¹ BOA, İ.MMS, 81/3512, 7 Ağustos 1301, (19 Ağustos 1885).

mecrasına döndürülmedikçe Boyana Nehri'nin temizlenmesi ve seyrüsefere uygun hale getirilmesinin mümkün olmadığı belirtilmiştir¹⁷².

Boyana ve Drin nehirlerinin temizliği için keşif komisyonu kurulması gerekiyordu. Keşif için müşterek komisyon tayini Karadağ Devleti'ne yeni salahiyet iddialarında bulunma imkânı vereceğinden, bu durumun vilayetle Nafia Nezareti arasında yazışmalar yapılarak, keşif işinin Osmanlı içinde halledilmesi gerektiği belirtilmiştir. Çünkü Boyana Nehri'nin ağzı ve mecrasının bir miktarı Karadağ Eمارeti'yle müşterek olup her zaman emniyet içinde buradan istifade edilemezdi. Drin Nehri, sınırdan uzakta yer aldığı için buraya yapılan yatağın değiştirilerek eski mecrasına akıtılması için yapılan yatırım daha güvenli olacaktı.¹⁷³

İşkodra vilayeti yetkilileri Karadağ yetkililerinin aksine İşkodra Gölü'nün seviyesinin sadece Boyana Nehri'nin temizlenerek azaltılacağı yönündeki görüşün hatalı olduğunu belirtmişlerdi. Boyana'nın bu duruma gelmesindeki asıl sebebin Drin Nehri olduğu, burada çalışma yapan mühendislerce ifade edilmekteydi. Drin Nehri'nin Boyana ile birleştiği zamandan beri Boyana Nehri'nin öneminin arttığı, gölün su seviyesinin artıp azalmasının sebebinin de Drin Nehri olduğu belirtilmişti. Eğer Drin Nehri yatağı değiştirilecek olursa, bu sefer Zadrime Nahiyesi'ni ve ovasını su basma tehlikesi ortaya çıkacaktı. Drin Nehri çevrildiği zaman göl suyunun en fazla 1 metre 6 santim azalacağı belirtilmişti. Drin Nehri, Mey'den ikiye bölündüğü takdirde suyu 90 santim ineceği bunun toplam 12.000 lira masrafla olabileceği tespit edilmiştir. Vilayet, İşkodra'dan Prizren yoluyla Selanik hattına bir demiryolu inşa edilmedikçe Boyana'nın temizlenmesinden faydalanamayacağını, nafia mühendisinin raporuyla belirtilmişti. Vilayet meclisinin görüşü de bu doğrultuydaydı. Ayrıca İşkodra'da böyle büyük bir ameliyatı yapabilecek Osmanlı şirketi de yoktu. Bu ameliyat bir yabancı şirkete verilirse sınır boylarında ortaya çıkacak bazı arazilerin, yabancıların elinde kalmasına halkın kesinlikle razı olamayacağı ve bunun da yeni problemler çıkaracağı belirtilmişti.¹⁷⁴

Vilayet mühendisinin Drin Nehri'nin sularını bölerek bir kısmının mevcut şekliyle Boyana Nehri üzerinden, diğer bir kısmının ise Çest karşısında bir set yapılarak eski

¹⁷² BOA, İ.MMS, 81/3512, 7 Ağustos 1301, (19 Ağustos 1885).

¹⁷³ BOA, İ.MMS, 81/3512, 7 Ağustos 1301, (19 Ağustos 1885).

¹⁷⁴ BOA, İ.MMS, 112/4794, 19 Şubat 1305, (3 Mart 1890).

mecrasından denize ulaştırılması projesi de Nafia Nezareti yetkililerince doğru bir proje olarak görülmemiştir. Bu durumda alçakta kalan düzlükleri selden koruyabilmek için kilometrelerce uzunluğunda set yapılması gerektiği, aksi takdirde Zadrime Ovası'nı su basacağı belirtilmiştir. Bunun da yapılacak diğer masraflarla birlikte çok pahalıya mal olacağı anlaşılmıştır. Ancak bu şekilde İşkodra şehri ve Boyana Nehri sellerden kurtarılabilirdi. Ayrıca bunlar yapılırsa bile bu setlerin aynı şekilde kalması için daimi bakım gerekecekti. Bu da ek maliyet ve masraf demektir. Nezaret başmühendisi Galan'a göre, nehrin temizlenmesiyle bent ve setler inşası 128.825 liraya mal olabilecekti. Vilayet mühendisinin, subayların ve mühendis Galan'ın görüşlerine göre Kır Nehri'nin İşkodra Gölü'ne akıtılması konusunda görüş birliği vardı. Bunun masrafı ise 15.000 lira kadardı. Bu ameliyatların yapılması halinde İşkodra Gölü'ndeki suların seviyesi iki metre kadar düşecek 15.000 hektar kadar arazi ortaya çıkacaktı. Bu arazinin üçte biri Osmanlı ve üçte ikisi de Karadağ hududu dâhilinde kalacaktı.¹⁷⁵

1891 yılındaki belgelere göre; subaylar tarafından yapılan keşif ve sunulan raporda; Drin Nehri'nin Vaden Köyü'nden çıktığı dağlardan itibaren 17 kilometre uzunluğunda ve 40 metre genişliğinde bir yatak oluşturulması gerektiği belirtilmiştir. Hafriyattan çıkacak toprak ile bu mecranın iki tarafının ikişer yüz metre uzunluğunda üç buçuk metre yüksekliğinde setler teşkil edilerek nehrin Kakarak adlı mevkide eski mecrasına döndürülmesi düşünülmekteydi. İkinci olarak ise İşkodra şehrine ve değirmenlere gerekli olan su, Mustafa Paşa Köprüsü'ne gönderilmek üzere Kır Nehri'nin akmakta olduğu mahal set olunarak eski mecrasının güneyinden yeni bir kanal inşa edilmesi düşünülmüştür. Kır Nehri'nin buradan göle akıtılması, bunun için de toplam 83.000 lira masraf tahmin edilmişti. Kır Nehri'nin, Boyana Nehri mecrasını doldurarak eskiden olduğu gibi kasabayı basma tehlikesi olduğu, bu yüzden Draçka Karyesi ile eski mecrasının teşkil ettiği kumsal arasından açılması düşünülmüştür.¹⁷⁶

1900 yılında Drin ve Kır nehirlerinin temizlenmesi hala gündemde olmakla birlikte henüz bir ilerleme kaydedilmemiştir. Karadağ yetkilileri Osmanlıların erteledikleri ve oyaladıkları konu üzerinde talepte bulunmaya devam etmişlerdi. Bir türlü başlamayan temizlik işlerinde en büyük engellerden birisi, bütçeden buraya ayrılacak pay

¹⁷⁵ BOA, İ.MMS, 112/4794, 28 Şubat 1305, (12 Mart 1890).

¹⁷⁶ BOA, İ.MMS, 112/4794, 28 Cemaziyelahir 1308, (8 Şubat 1891).

meselesiydi. Muhtemelen, temizlik yapılmasını işlerine gelmeyen Osmanlı yetkilileri, buna en önemli mazeret olarak ekonomik sıkıntıları ileri sürüyorlardı. Bunun üzerine Karadağ yetkilileri, kendilerine göre meseleyi halledebilecek yeni bir teklifle geldiler. Buna göre; ara sıra taşarak İşkodra şehriyle havalisinde büyük hasara sebep olan Drin ve Kır nehirlerinin eski mecralarına döndürülmesini talep edilmiştir. Bu çalışmaların masrafına karşılık olarak İşkodra, Leş ve Şengin gümrüklerinden geçen şekerin her kıyyesinden dört, kahveden on dört, pirinçten üç, rakı, ispiro ve şaraptan yirmişer, sirkeden on ve otuz üç kiloluk her sandık gazdan yüz para vergi alınması kararlaştırıldı. Ayrıca, köprüler varidatından bir kısmının terki ve bu verginin sarfı için valinin başkanlığı altında İslam ve Hristiyan dokuz azadan mürekkep bir komisyon teşkili ile her ay nihayetinde hâsıl olacak meblağın komisyon odasıyla korunarak Osmanlı bankasına teslimi ve ameliyatı yapacak kumpanyanın ameliyatı kısım kısım tamamlaması öngörülmüştü. Gelir, altı senede otuz bin lira olarak tahmin edilmişti. Sefaretlerce bu verginin şartlara uygun olarak ameliyata başlandığı tarihten itibaren toplanması ve keşif defterinin Ticaret ve Nafia Nezaretleri'ne tebliği kararlaştırılmıştır. Bu keşif ve ameliyat işi ise İtalyan Polya şirketi tarafından yapılacaktı.¹⁷⁷

1905 yılına gelindiğinde Drin ve Kır nehirlerinin temizliğinin masrafları karşılanması için Leş ve Şengin iskelelerinden yapılan ihracat ve ithalattan alınan vergilerin buraya aktarılması düşünülmekteydi. Bu bilgilerden de görüldüğü üzere XIX. asırda mesele çözümlenememiş, hatta ameliyat işine dahi başlanamamıştır.¹⁷⁸

b. Boyana Nehri'nde Temizlik Çalışmaları

Boyana Nehri, Berlin Antlaşması'na kadar Osmanlı Devleti'nin sınırları içinde kalan bir iç nehir durumundaydı. Berlin Antlaşması sonrası Karadağ Devleti'nin bağımsız olmasıyla Boyana Nehri'nin bir kısmı (Adriyatik Denizi'nden Obuti Limanı'na kadar) Osmanlı ile Karadağ arasında sınır oluşturmuştur. Bu yüzden İşkodra

¹⁷⁷ BOA, DH.MKT, 2378/58, 25 Rebiulevvel 1318, (23 Temmuz 1900).

¹⁷⁸ BOA, BEO, 3653/273969, 24 Şevval 1323, (22 Aralık 1905).

Gölü ve Boyana Nehri'nde yapılacak temizlik çalışmalarının iki devlet arasında ortak yapılmasını zorunlu hale getirmiştir.

Boyana Nehri'nde temizlik çalışmaları 1870'li yıllarında gündeme gelmiştir. İşkodra vilayeti, 1873 yılında Boyana Nehri'nin, Obuti Limanı'nda İşkodra Gölü'ne kadar olan kısmının tarak vapuru ile temizlenmesi için hükümetten talepte bulunmuştur.¹⁷⁹

Boyana Nehri'nin temizlenme meselesi özellikle Karadağ'ın bağımsız olması ile daha fazla ön plana çıkmıştır. Boyana Nehri'nin temizlenmesi ve düzenlemesiyle hem Osmanlı hem de Karadağ hükümetleri için büyük faydalar ortaya çıkacaktı. Karadağ hükümeti bunu her fırsatta dile getiriyor ve istiyordu. Hatta Karadağ prensi İstanbul'a yaptığı seyahati esnasında bu işi padişaha arz etmiş ve padişah'tan olumlu tepkiler almıştı. Prens bu şekilde Osmanlı padişahı ve devletinin desteğinden emin olarak Çetine'ye döndüğünde işe başlanması için çalışmalara hız vermişti. Karadağ için önemli olduğu açık bir şekilde görülen bu teşebbüs için prens, yanında bilirkişi ve mühendislerle defalarca Boyana Nehri'ne giderek durumu yerinde incelemiştir. Hatta Hersek'te bulunan ve *Narinya* Nehri'ni düzenlemekle görevlendirilmiş mühendis *İlinger*'in bilgisine de başvurmuştu. Bu ilk tetkikten sonra; ortaya çıkan neticeye göre İşkodra Gölü'nü Venedik Körfezi'ne bağlayan Boyana Nehri'nin mecrasının düzensiz olduğu belirtilmiştir.¹⁸⁰

Osmanlı Devleti'nin temizlik çalışmalarının Karadağ ile yapılmasında bazı sakıncalar görerek işi yavaşlatması üzerine, Karadağ prensi çalışmaların yapılacağı yerlere giderek teknik kısımlarını inceletmiş, bir harita ve rapor düzenleterek Babiâli'ye sunmuştur. Beraber kurulacak bir teknik komisyon teklifi yapılmıştır. Bu şekilde iki devletin ortak olduğu bir komisyon oluşturulacak olursa yapılacak işin değeri ve verimliliğinin artacağı ve daha kolay gerçekleştirilebileceği ifade edilmiştir. Karadağ maslahatgüzarı verdiği taktirinde prensin ve Karadağ halkının gündemini yoğun bir şekilde işgal eden bu teşebbüsün gerçekleşmesine büyük önem verdiği, Babiâli'nin de aynı eğilimde olduğu ve projenin güzel bir şekilde sona erdirilmesinin iki hükümetinde

¹⁷⁹ BOA, A.MKT. MHM, 446/75, 5 Zilkade 1289, (3 Şubat 1873).

¹⁸⁰ BOA, İ.MMS, 81/3512, 7 Şevval 1302, (20 Temmuz 1885).

menfaatine olacağını belirtmiştir. Bu çalışmaların iki hükümet arasında oluşacak meyil ve gelişecek olan muhabbeti sağlayabileceği de vurgulamıştır.¹⁸¹

Osmanlı hükümeti, İşkodra vilayetine yazarak Boyana Nehri'nin temizlenmesi konusunda gerekli ön araştırmaları 1 Eylül 1883'te yaptırmasını istemişti. Görev, vilayet başmühendisi Biriyo'ya verilmişti. Ancak vilayet yetkilileri merkeze gönderdikleri yazıda Mühendis Briyo'nun Drin Nehri ameliyatı ile uğraştığı ve buna vakit ayıramayacağını bildirilmişti. Sonuç alınamayınca araştırma ertelenmişti. Daha sonraki tarihlerde merkezi hükümet tarafından yapılan teşebbüslere İşkodra vilayeti tarafından verilen bu tür cevaplar, meselenin daha karmaşık olduğunu ortaya koymaktadır. Vilayetin ısrarlı oyalama taktikleri konuya sıcak bakmadığını ve oyalama politikası izlediğini göstermektedir. Dahası bu durumu fark eden Karadağ hükümeti Babiâli'ye tekrar başvurmuş ve İşkodra vilayeti, mühendisini geri çağırarak proje konusundaki isteksizliğini ve muhalefetini göstermiştir. İki devletin kuracağı ortak bir teknik komisyon ile gerekli keşiflerinin yapılmasını teklif etmiştir. Hazırlanacak raporun her iki tarafça da onaylandıktan sonra yürürlüğe girebileceği fikrini belirtilmiştir.¹⁸² Karadağ'ın isteklerine karşı en büyük muhalefet İşkodra vilayetinden geliyordu. Halkın endişelerini temsil eden vilayet, hatırası henüz çok taze olan Osmanlı-Rus harbi ve sonrasında yaşanan mücadeleler dolayısıyla haklı görünüyordu. Vilayete göre; Boyana Nehri'nde keşif yapmak için kurulacak ortak komisyonun kabulü emaret'e ileride yeni haklar istemesi için diplomatik zemin oluşturacağından sakıncalıydı. Vilayet yetkilileri, Karadağ ile yaşanan sınır anlaşmazlıklarında olduğu gibi, Boyana için Rusya'dan getirtilecek bir mühendisin Osmanlı yetkililerini uğraştıracığı ve sakıncalı olduğu görüşündeydiler. Bu sebeple keşif meselesinin vilayetle Nafia Nezareti arasında yazışılarak Osmanlı içinde halledilmesi gerektiği belirtilmiştir.¹⁸³

Karadağ'ın merkezinde görev yapmakta olan Çetine sefiri Cevad Paşa'ya göre, Boyana Nehri'nin temizliğinin tam manasıyla etkili olması için; Drin Nehri'nin mecrasının temizlenerek eski yatağına çevrilmesi, Boyana ağzında dalyanların kaldırılarak Obuti'de bir kanal açılması, tarak vapurlarıyla nehrin yatağının

¹⁸¹ BOA, İ.MMS, 81/3512, 7 Şevval 1302, (20 Temmuz 1885).

¹⁸² BOA, İ.MMS, 81/3512, 7 Şevval 1302, (20 Temmuz 1885).

¹⁸³ BOA, İ.MMS, 81/3512, 7 Ağustos 1301, (19 Ağustos 1885).

derinleştirilmesi gerekmektedir. Böylece çevredeki bataklıkları kurutularak, hem Osmanlı hem de Karadağ için faydalı hale gelecekti.¹⁸⁴

Boyana Nehri coğrafi olarak sınır teşkil etmesi, bulunduğu İşkodra vilayetinin ise yakın geçmişte bir savaş alanı haline gelmiş olması bölgenin askeri bakımdan stratejik önemini artırıyordu. Bunu değerlendiren Sadaret, burada yapılacak her türlü ameliyat işlerinde askeri yetkililerden de görüş almak zorunda kalmıştı. Ayrıca Osmanlı subaylarının sahip oldukları teknik donanım açısından birçok yerde mühendislik hizmetlerindeki görüşlerine değer veriliyordu. Bu sebeple 1887 yılında Sadareten Erkan-ı Harbiye Nezareti'ne bir yazı gönderilerek Boyana Nehri'nde yapılacak temizliğin asker nezaretinde yapılması; daha doğrusu bu konuda askeri yetkililerinde görüşünün alınmasına karar verilmişti. Bölgedeki subaylar tarafından yapılan ön keşif sonucunda verilen raporda; Nehirlerin temizlenmesi için ayrıntılı bir haritasının yapılması, Drin Nehri'nin eski mecrasına döndürülmesi gerektiği belirtilmişti. Ayrıca Boyana Nehri'nin temizlenmesinin askeri açıdan da birçok faydasının olacağı vurgulanmıştır. Bu konuda askeri yetkililer tarafından ayrıntılı araştırma yapıp bir rapor sunulması istenmiştir. Nehirlerde yapılacak keşif faaliyetleri için Erkan-ı Harp subaylarından uygun olanlarının tespit edilmesini ve bunların maaş ve masraflarının ödenmesi gerektiği belirtilmişti.¹⁸⁵

1890 yılına gelindiğinde Karadağ'ın temizlik meselesinde ısrarı ve Osmanlı'nın konuya sıcak bakmaması durumu devam etmektedir. Karadağ hükümeti, Boyana Nehri'nin temizliği ve seyrüsefere uygun hale getirilmesi hakkında daha önce yapmış oldukları talepleri dile getirmeye devam etmişlerdir. Babıâli ise Berlin Antlaşması ve sonrası başta sınır düzeltmeleri olmak üzere uğramış olduğu diplomatik baskılardan Karadağ hükümetin isteğinin bir zorunluluk içermediği, Osmanlı için olumsuz sonuçlar doğurabileceği düşüncesiyle bu konuya ihtiyatlı yaklaşmıştır. Osmanlı yetkililerinin projenin uygulanmasını devamlı ertelemeleri üzerine Karadağ hükümeti 20 Şubat 1890 tarihinde Osmanlı hükümetine bir muhtıra vermişti. Dört maddelik muhtırada;

“Osmanlı hükümetinin Boyana-Drin sularında yapılacak ameliyatı uygun görmesi, bunun için İstanbul'da iki hükümet arasında bir anlaşma yapılması, bir

¹⁸⁴ BOA, İ.MMS, 81/3512, 21 Şevval 1302, (3 Ağustos 1885).

¹⁸⁵ BOA, İ.MMS, 94/3938, 27 Şevval 1304, (19 Temmuz 1887).

şirketle anlaşılması ve ayrıntıları mukavelede belirlenmiş ameliyatın yapılabilmesi için iki ay zarfında bir karma komisyon kurulması, ameliyatı yapacak şirketle yapılacak mukavelenameyi Osmanlı ve Karadağ hükümetlerinin onaylama yetkilerinin olmasını istemişti”.¹⁸⁶

Osmanlı hükümeti ise bölgede yaptırtmış olduğu keşifler sonucu gelen raporları değerlendirmeye almıştı. Ancak üç farklı kurumun bölgeye gönderilen mühendis ve teknik elemanlar üç farklı rapor hazırlamışlardı. Bunlardan birisi İşkodra vilayetinin başmühendisi Şınayder’e vilayetin görüşleri doğrultusunda hazırlattığı rapordur. Diğerleri askeri uzmanlarca hazırlanmıştı. Bu raporların üzerine, Nafia Nezareti başmühendisi Galan tarafından nihai bir rapor daha hazırlanmıştı.¹⁸⁷

İşkodra vilayeti hazırladığı raporda eski görüşlerinde ısrar ediyordu. Vilayet mühendisinin raporuna göre; Boyana Nehri’nin temizlenmesine gerek yoktu. Yapımı devam eden Şengin-İşkodra yolu bittiğinde ulaşım konusundaki ihtiyaçları karşılayacaktı. Boyana Nehri’nin temizliği için en az 136.000 lira öngörülmüştü. Boyana Nehri’nin temizlenmesi sonucu göl suyunun azalacağı ve ortaya geniş araziler çıkacağı gibi görüşler raporda “*hikâye*” olarak nitelendirmişti. Boyana Nehri’nin Pazar Köprüsü’nde denizden yüksekliği 3 metre 75 santimdi ve bu köprüde nehrin derinliği 1 metre 60 santimdi. İşkodra Gölü’nün yüzeyi ise denizden 4 metre 25 santim yüksekteydi. Dolayısıyla temizlik sonucu göl suyunun iki metreden daha fazla indirilmesi mümkün görünmüyordu. Bunun ortaya çıkaracağı arazi 15.000 dönüm kadar olacak, ancak bunun 11.000 dönümü bataklık olarak kalacaktı. 3.000-4.000 dönüm kadar ziraata uygun arazi çıkacağı belirtilmişti. Kastrat ve Helim bataklıkları İşkodra’nın havasını yeterince kötüleştiriyordu. Ortaya çıkacak yeni bataklık alanların şehrin genel sağlığının iyice bozulmasına sebep olacağı belirtilmişti. Drin Nehri’nin Boyana ile birleştiği zamandan beri Boyana Nehri’nin öneminin arttığı, gölün su seviyesinin artıp azalmasının sebebinin de Drin Nehri olduğu belirtilmişti. Eğer Drin Nehri yatağı değiştirilecek olursa bu sefer Zadrime Nahiyesi’ni ve ovasını su basma tehlikesi ortaya çıkacaktı. Vilayet, İşkodra’dan Prizren yoluyla Selanik hattına bir demiryolu inşa edilmedikçe Boyana’nın temizlenmesinin bir fayda getirmeyeceğini raporunda belirtmişti. Ayrıca İşkodra’da böyle büyük bir ameliyatı yapacak Osmanlı

¹⁸⁶ BOA, İ.MMS, 112/4794, 29 Cemaziyelahir 1307, (20 Şubat 1890).

¹⁸⁷ BOA, İ.MMS, 112/4794, 19 Şubat 1305, (3 Mart 1890).

şirketi yoktu. Bu ameliyatın yabancı bir şirkete verilmesi, sınır boylarında ortaya çıkacak geniş arazilerin yabancı şirketlerin kontrolüne girebileceği kaygısını ortaya çıkarmaktaydı.¹⁸⁸

Nafia Nezareti Başmühendisi Galan, vermiş olduğu raporda hem vilayetin hem de subayların sunmuş olduğu raporu eleştirmişti. Açılması öngörülen kanalın, suyun yükseldiği dönemlerde 2.600 metreküp su geçirmesi gerekirken eğimine göre en fazla 300 metreküp su taşıyabileceği ortaya çıkmıştı. Vilayet mühendisinin Drin Nehri'nin sularını bölerek bir kısmının mevcut şekliyle Boyana üzerinden diğer bir kısmının ise Çest (Dejes) karşısında bir set yapılarak eski mecrasından denize ulaştırılması projesi de doğru bir proje olarak görülmemişti. Nehrin aşağı tarafında bulunan düzlükleri selden koruyabilmek için kilometrelerce uzunluğunda set yapılması gerektiği, aksi takdirde Zadrime Ovası'nı yine su basacağı, yapılacak diğer masraflarla birlikte çok pahalıya mal olacağı belirtilmişti. Ancak bu şekilde İşkodra şehri ve Boyana Nehri sellerden kurtarılabilirdi. Ayrıca bunlar yapılırsa bile bu setlerin aynı şekilde kalması için daimi bakım gerekecekti. Bu da ek maliyet ve masraf demektir. Bunun yerine Galan, Meyt (Mjede) karşısında sağ sahildeki burnun Çadır Tepesi'yle birleştirilmek üzere eskiden kalma setleri de kullanarak bir bent inşasının daha tasarruflu olacağı görüşündeydi. Galan'a göre inşaatın masrafı 128.825 liraydı. Kır Nehri'nin İşkodra Gölü'ne akıtılması konusunda ise görüş birliği vardı. Bunun masrafı ise 15.000 lira kadardı. Bu ameliyatların yapılması halinde İşkodra Gölü'ndeki suyun seviyesi iki metre kadar düşecek 15.000 hektar kadar arazi ortaya çıkacak bunun üçte biri Osmanlı ve üçte ikisi Karadağ sınırları içinde kalacaktı.¹⁸⁹

Nehirlerin temizlenmesi ile ilgili içinde subay ve vilayet mühendislerinin bulunduğu teknik komisyonun yapmış olduğu ilk incelemede ise, Boyana Nehri'nin temizlenmesi ve seyrüsefere uygun bir hale getirilmesi için öncelikle ona akan Kır ve Drin nehirlerinin yataklarının değiştirilmesi gerektiği görüşü ortaya çıkmıştı. Ayrıca Boyana Nehri'nin sularının hızlı akışına engel olan dalyanların yıkılarak ortadan kaldırılması ve temizlik ameliyatı yapılması gerektiği belirtilmişti. Bütün bu işlerin toplam maliyeti ise 158.000 lira olacağı tahmin edilmişti. Bu temizlik münasebetiyle ortaya çıkacak 15.000 hektar kadar arazinin üçte biri Osmanlı Devleti'ne ve üçte ikisi de Karadağ hükümetine

¹⁸⁸ BOA, İ.MMS, 112/4794, 19 Şubat 1305, (3 Mart 1890).

¹⁸⁹ BOA, İ.MMS, 112/4794, 28 Şubat 1305, (12 Mart 1890).

ait olacaktı. Bu nehirlerin temizliği ve düzenlenmesi Osmanlı ile Karadağ hükümetleri tarafından tayin edilecek komiserler arasında kararlaştırılacak bir mukavele ile bir şirkete yaptırılması Karadağ hükümetince talep edilmişti. İşkodra vilayeti telgrafında bu konuda bazı sakıncalar belirtilmişti. Bölgede böylesi masraflı ve büyük bir temizliği yapabilecek güçlü bir Osmanlı şirketi yoktu. Bu işin, yabancı şirketlere ihale edilmesi gerekeceği, bunun ise sınır boylarında ortaya çıkacak geniş arazilerin yabancı şirketlerin kontrolüne girebileceği kaygısını doğurmuştu. Arnavutluk zaten Karadağ ile yaşadığı sınır olayları sebebiyle bu konuda hassaslaşmıştı; dolayısıyla bu duruma bölge halkının razı olmayacağı ve çeşitli zorluklar ortaya çıkaracağı belirtilmişti. Problem olacak konulardan birisi de Boyana üzerindeki dalyanların kaldırılması meselesi idi. Dalyanların yıktırılması gerekeceği için mutlaka sahiplerine tazminat verilmesi gerekiyordu. Bütün bu mahzurların dışında ameliyatın maliyetinin paylaşılması konusu ise bir başka sorundu. Ortaya çıkacak arazinin üçte ikisi Karadağ hükümetine ait olacağı için ameliyat masraflarının bu oranda onlar tarafından karşılanması gerektiği belirtilmişti. Ameliyatın ihalesi konusunda, her iki taraftan çıkacak talipler araştırılacak; bulunduğu takdirde ise bunların yapacağı keşifte hem Karadağ hem de Osmanlı hükümeti tarafından gönderilen bir mühendis görev alacaktı. Ameliyatın 158.000 lira tutarındaki masraflarının ise ortaya çıkacak arazilerin satılması veya kirasıyla karşılanabileceği belirtilmişti. Yalnız dalyanların tazmin masrafının Osmanlı'ya ait olacağı ancak dalyanların toplam dört adet olduğu ve buradaki arazi sahiplerine verilecek tazminatın fazla bir meblağ tutmayacağı anlaşılmıştı.¹⁹⁰ Osmanlı subayları bu konuda olumlu görüşler beyan etmekle beraber; özellikle güvenlik, ulaşım ve nakliyede Boyana yerine Drin ve Kır nehirlerinin temizlenmesi gerektiği gibi birçok konuda itirazı görüşlerini her zaman dile getirmişlerdi.

İki devlet arasında yaşanan anlaşmazlıklar sebebiyle nehrin temizliği konusunda ileri bir adım atılamamıştı. Dahası Boyana Nehri'nin temizlenmesi meselesi, yaşanan taşkın ve seller sebebiyle tekrar gündeme gelmekteydi. 1904 yılında, Boyana sularının taşmasından birçok arazi sular altında kalmış, mecrasının büyük kısmı dolduğu için yaz mevsiminde vapurlar Obuti Limanı'na gelemeyerek yük ve yolcularını bu iskelenin bir saat aşağısında boş bir mahale çıkarmakta oldukları rüsumat memurlarından haber

¹⁹⁰ BOA, İ.MMS, 112/4794, 02 Şaban 1307, (24 Mart 1890).

alınmıştır. Bu vapurlar, görevlerini yapamadıklarından bahisle nehrin temizletilmesi için bir tarak vapurunun gönderilmesi talepleri gündeme gelmiştir.¹⁹¹

Balkanlarda siyasi ve askeri gerilimin yükseldiği ve devletlerin adım adım savaşa gittiği 1911 yılına gelindiğinde meselenin halledilmesi konusunda henüz bir aşama kaydedilmediği anlaşılmaktadır. Çünkü Boyana Nehri'nin temizlenmesi konusunda teşebbüsler halen devam etmektedir. Boyana ve Drin nehirlerinin mecralarının ıslah edilerek İşkodra Gölü'nün seviyesinin düşürülmesi hakkındaki keşfiyat ve teşebbüsün bir an önce tamamlanması için “*Reji Jeneral*” şirketiyle bazı şartlarla mukavele imzalanmıştı. İlk yapılan keşifler neticesinde tebliğ tarihinden itibaren on beş gün içerisinde ameliyata başlanması gerekmektedir. Fakat şirket, İşkodra civarında asayişin olmamasından işlemlerin yapılamayacağı ile ilgili fikirlerini belirtmiştir. Bu durum şirket vekili tarafından belirtilmiş ve asayiş sağlanmadıkça işlemlerin yapılamayacağı vurgulanmıştır.¹⁹² Karadağ hükümeti ile Osmanlı arasında yapılan müzakerelere rağmen nehirlerin temizliği ile ilgili bir sonuca ulaşamadığı anlaşılmaktadır. Balkan Savaşları öncesi taleplerin yeniden gündeme getirildiği anlaşılan temizlik meselesinde bu sefer de bölgedeki güvensizlik ortamı mühendislerin çalışmasına engel olmuştu. Karadağ'ın garantilerine rağmen Avrupalı sermayedarlar, bölgede gittikçe artan asayişsizlik sebebiyle bu projeye rağbet etmemişlerdir.¹⁹³ Sonuç olarak, Boyana Nehri'nin temizlik meselesinden Osmanlı Devleti bir netice alamamıştır. Boyana Nehri'nin temizlik çalışmaları, keşfiyatlardan, raporlardan ve yapılan yazışmalardan öteye gidememiştir.

c. Nehirlerde Çalışmalar İçin Görevlendirilen Mühendisler

Boyana, Drin ve Kır nehirlerinin temizlenmesi için yürütülen çalışmalarda, Osmanlı'nın İşkodra vilayeti mühendisleri ön plana çıkmıştır. Bu nehirlerde Osmanlı ile

¹⁹¹ BOA, DH.MKT, 860/42, 27 Rebiulevvel 1322, (11 Haziran 1904).

¹⁹² BOA, DH.İD, 25/9, 10 Muharrem 1330, (31 Aralık 1911).

¹⁹³ BOA, DH.İD, 25/9, 23 Muharrem 1330, (13 Ocak 1912).

Karadağ'ın ortak yürüttükleri keşif çalışmalarında ise iki tarafın mühendisleri keşfiyatlarını yapıp ayrı ayrı raporlar hazırlamışlardır.

1883 yılında Osmanlı ile Karadağ Boyana Nehri'nde temizlik çalışması yapmaya karar vermişlerdi. Boyana Nehri'nin temizliği ile ilgili olarak; tarafların katılacağı bir fen komisyonu oluşturularak yapacakları keşif için çalışmalar başlatılmıştı. İşkodra civarında olan setlerin Boyana Nehri'nin akışına engel olduğu dolayısıyla bu engelin kaldırılması hususu Karadağ prensi tarafından Osmanlı'ya iletilmiş, ortaya çıkacak masrafın üç bin lira olabileceği bildirilmişti. Durumun etraflıca tahkik edilmesi için 1 Eylül 1883'te İşkodra vilayetine bir yazı yazılmıştı. Bu tetkik İşkodra vilayet Başmühendisi Mösyö Biriyo'ya havale olunmuş ise de mühendis, Drin Nehri ameliyatı dolayısıyla buna vakit ayıramayacağını bildirilmişti. Osmanlı, Boyana'nın temizlenmesine sıcak bakmadığından İşkodra vilayet mühendisi de Drin Nehri ameliyatını ileri sürerek zamanı olmadığını belirtmiştir. Bu işten bir netice alınamamış, bunun üzerine iş ertelenmişti. Yapılacak işlem için teknik araştırmanın tamamlanması gerektiği, hatta bu sırada vilayet başmühendisi olan Biriyo ile Karadağ hükümeti tarafından tayin olunan Alenger'in birlikte gerekli keşifleri yapmak üzere talimat verilmesi istenmişti. İki hükümet tarafından tayin edilecek mühendislerin layihaları üzerine nezaretçe gerekli görüşün bildirilmesi kararı alınmıştır.¹⁹⁴

Karadağ hükümetinin isteği üzerine keşif için iki taraf memurlarından oluşan bir teknik komisyon kurulmasına da vilayet karşıydı. Bu müsaadeyi nehrin temizliği için bir taahhüt olarak görüp ileride yeni haklar istemesine diplomatik bir zemin teşkil edeceği düşünülüyordu. Vilayet yetkilileri en çok Karadağ'la yaşanan sınır anlaşmazlıklarında olduğu gibi Boyana için de Rusya'dan getirtilecek bir mühendisin Osmanlı yetkililerini uğraştıracağı ve sakıncalı olduğu görüşündeydiler. Osmanlı'nın temizlik işlerine mesafeli durmasının bir sebebi de budur. Rusya'dan gelecek bir mühendisin, Rusya'nın bölgede aktif olmasına neden olacağı ve bunun da Osmanlı'nın çıkarlarının olumsuz yönde etkilenmesine neden olacağı düşüncesidir.¹⁹⁵

1887 yılında İşkodra vilayetinden Sadaret'e gönderilen yazıda, İşkodra vilayeti Başmühendisi Şınayder'in nehirleri gezip gördüğü ve keşfiyatta bulunduğu

¹⁹⁴ BOA, İ.MMS, 81/3512, 4 Zilkade 1302, (15 Ağustos 1885).

¹⁹⁵ BOA, İ.MMS, 81/3512, 11 Zilkade 1302, (22 Ağustos 1885).

belirtilmektedir. Mühendis Şınayder, Drin Nehri'nin eski mecrasına döndürülmesi gerektiği görüşündedir. Kır Nehri'nin eskiden Boyana Nehri'ne değil İşkodra Gölü'ne aktığını belirtmiştir. Kır Nehri tekrar İşkodra Gölü'ne akıtılırsa Boyana Nehri'nin sularının İşkodra Gölü'ne yönelmeyeceğinden bahsetmiştir. Böylece İşkodra'da birçok arazinin kazanılacağını belirtmiştir. Mühendis Mösyö Şınayder keşfiyatın 90.000 liraya mal olacağını belirtmiştir. Bu paranın da vilayet ormanlarındaki ağaçların satımından karşılanılabileceğini belirtmiştir.¹⁹⁶

İşkodra vilayetine 1887 yılında mühendis olarak atanan Mösyö Pencire'nin tembel ve ihmalkâr biri olduğu, burada ne kadar kalırsa kalsın bir netice alamayacağı belirtilmiştir. Kendisini tanıyanlar daha önce yaptığı işlerde başarılı olamadığını, bu yüzden kendisine ve adamlarına verilen maaşların ve yapılan masrafların boşuna olduğunu vurgulamaktadırlar. Bu yüzden Hersek'te, Avusturya hükümeti adına Zertova Nehri'nde başarılı çalışmalar yapan Mavzer kumpanyasının Başmühendisi Mösyö Helteker'e bu işin yaptırılması gerektiği İşkodra vilayetince önerilmektedir. Helteker iki sene önce İşkodra'ya gelmiş ve Boyana, Drin ve Kır nehirlerinin mecralarını görmüştür. Osmanlı hükümeti bu kumpanyaya ciddi bir teklifte bulunur ise Helteker'in başında bulunduğu bu kumpanyanın keşif çalışmalarını yapabileceği vilayetçe belirtilmektedir.¹⁹⁷

Bir diğer mühendis ise, Nafia Nezareti başmühendisi Galan'dır. Nafia Nezareti başmühendisi Galan, 1890 yılında vermiş olduğu raporda hem vilayet mühendisinin raporunu hem de Osmanlı subayların sunmuş olduğu raporu eleştirmişti. Obuti'de açılması öngörülen kanalın eğimine göre en fazla 300 metreküp su taşıyabilecek kanaldan suyun yükseldiği dönemlerde 2600 metreküp su geçirmesi gerekecekti. Böyle bir kanalın yapımı ise çok masraflı olurdu. Vilayet mühendisinin Drin Nehri'nin sularını bölerek bir kısmının mevcut şekliyle Boyana üzerinden diğer bir kısmının ise Çest karşısında bir set yapılarak eski mecrasından denize ulaştırılması projesi de doğru bir proje olarak görülmemişti. Ayrıca Kakakrîf'ın aşağı tarafında bulunan düzlükleri selden koruyabilmek için kilometrelerce uzunluğunda set yapılması gerektiği, aksi takdirde Zadrime Ovası'nı su basacağı, bunun yapılacak diğer masraflarla birlikte çok pahalıya mal olacağı belirtilmişti. Ancak bu şekilde İşkodra şehri ve Boyana Nehri sellerden

¹⁹⁶ BOA, İ.MMS, 94/3938, 30 Kanunievvel 1302, (13 Ocak 1887).

¹⁹⁷ BOA, İ.MMS, 94/3938, 30 Kanunievvel 1302, (13 Ocak 1887).

kurtarılabildi. Ayrıca bunlar yapılsa bile bu setlerin aynı şekilde kalması için daimi bakım gerekecekti. Bu da ek maliyet ve masraf demektir. Bunun yerine nezaret başmühendisi Galan, Meyt karşısında sağ sahildeki burnun Çadır Tepesi'yle birleştirilmek üzere eskiden Avusturyalı müteahhitlerden kalma düzenlemeleri de kullanarak bir bent inşasının daha tasarruflu olacağı görüşündeydi. Kendi görüşüne göre Drin Nehri'nin eski mecrasının temizlenmesiyle bent ve setlerin inşası 128.825 liraya mal olabilecekti.¹⁹⁸

Osmanlı Devleti, nehirlerde yapılacak temizlik çalışmalarına sıcak bakmamıştır. Karadağlı mühendislerin sürekli çalışmalar yaparak rapor hazırlamasına rağmen; Osmanlı'nın İşkodra vilayeti mühendisleri daha çok oyalama çalışmaları yapmışlardır. Osmanlı nezaret mühendislerinin çalışmaları da Osmanlı hükümetinin istekli olmamasından amacına ulaşamamıştır. Temizlik çalışmalarında hem vilayet mühendislerinin hem de bakanlık mühendislerinin yabancı oldukları görülmektedir. Bu da Osmanlı'da teknik eğitimin yeterliği olmadığının ve Osmanlı'nın teknik konularda Batı'ya bağımlı olduğunun bir göstergesidir.

¹⁹⁸ BOA, İ.MMS, 112/4794, 28 Şubat 1305, (12 Mart 1890).

C. BOYANA NEHRİ VE İŞKODRA GÖLÜ'NDE TİCARET

1. XIX. Yüzyılda Osmanlı Ticareti

Osmanlı dış ticaret politikası; geleneksel olarak ülke içinde mal bolluğunu arttırarak ekonomik karlılığı, özellikle de fiyat karlılığını amaçlayan ithalatı teşvik edici ve ihracatı kısıtlayıcı bir uygulamaya dayanmaktaydı. Uygulanan bu politikaları desteklemek amacıyla ihracat yüksek oranlarda vergilendirilirken bazı mallara da ihracat yasağı konmaktaydı.¹⁹⁹

XV. - XVI. yy.larda Osmanlı Devleti'nin birçok savaşı, ticaret yolları üzerinde denetim kurma çabasının cüretkâr birer sonucuydu. Osmanlı Devleti bu çağlarda, lehine ekonomik döngüler, siyasi karar ve dengeleri çok rahatlıkla belirleyebilirken takip eden çağlarda; aleyhine siyasi döngüler ve ekonomik dengelerini yavaş yavaş belirlemeye başladı. Osmanlı ekonomisi için “*arzı kıt talebi bol bir ekonomidir; bu nedenle elde tutmalıyız*” diyen Colbert'in iktisat politikasıyla önemli atılımlar yapan Fransızlar ise, Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa'yla olan ticaretinde XVIII. ve XIX. yy.da önemli bir paya sahip olmuştur.²⁰⁰

Osmanlı ekonomisi ve başta deniz ticareti olmak üzere ticaretini etkileyen en önemli gelişme kapitülasyonlar olmuştur. Önceleri Venedik bandırası altında ticaret yapan Fransızlar, 1569'da Osmanlılardan kapitülasyonlarla birlikte birçok ayrıcalık aldı. İngilizler de 1583 yılında Fransızlarınkine benzer ayrıcalıklar elde etti. Hollandalılar 1612'de, Avusturyalılar 1615'de, İsveçliler 1737'de, iki Sicilya Krallığı 1740'da, Danimarkalılar 1746'da, Prusyalılar 1761'de, İspanyollar 1782'de ve Ruslar da 1783'de Osmanlı hükümetinden kapitülasyon diye bilinen ticaret ve yargı ayrıcalıklarını aldılar.²⁰¹

¹⁹⁹ Cüneyt Kılıç, “Osmanlı'nın Son Döneminden Günümüze Türkiye'de Dış Ticaretin Gelişimi”, *Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi*, S.8, 2013, s.57.

²⁰⁰ Cihan Özgün, “Osmanlı Ekonomi Politikasına Kısa Bir Bakış”, *Tarih Okulu Dergisi*, S.1, 2008, s.5-6.

²⁰¹ Özgün, *Osmanlı Ekonomi Politikasına Kısa Bir Bakış*, s.6.

Osmanlı ekonomisi sanayi inkılâbına ayak uyduramadığından hızla çökmeye başlamıştır. Bu durum Osmanlı'nın deniz ve nehirlerde de Avrupa egemenliğine girmesine neden olmuştur. Sanayi inkılâbıyla İngiltere kısa zamanda çok büyük ekonomik ve siyasal güce ulaştı. XIX. yüzyılın ilk çeyreğine kadar Osmanlı'nın mamul madde ihtiyacını karşılayan Fransa, Avusturya ve İsveç artık İngiltere'nin ucuz ihracat malları ile rekabet edemedikleri için İngiltere, Osmanlı pazarında hemen hemen tek başına kaldı. Osmanlı, İngiltere için kapitülasyonların da sağladığı kolaylıklarla ideal bir pazar durumundaydı. Osmanlı'nın iç ticaretinde de İngiltere ön plana çıkmaya başlamıştır.²⁰² XX. yy.da Almanya ve Avusturya'nın Osmanlı ticaretindeki payı artmıştır. Osmanlı ticareti ile ilgili hazırlanan raporlarda, diğer Avrupa ülkelerinin tacirleri Osmanlı piyasası ile doğrudan ilgilerini ve ticaretteki paylarını artırırken İngilizlerin bu konuda yeterli çabayı göstermediği görülmüştür²⁰³

Deniz taşımacılığında İstanbul, gerek yerel tüketimi ve gerekse uluslararası bağlantılarıyla uluslararası ticarete Osmanlı Devleti'nin en büyük pazarı konumundaydı. Osmanlı Devleti'nde Avrupa ile gerçekleşen deniz taşımacılığı, Osmanlı tebaasından bazı girişimler hariç genelde Avrupalı müteşebbisler tarafından yürütülmekteydi. XVIII. ve XIX. yüzyıllarda sanayiye dönük hammadde üretimi ve bu üretime dayalı ihracatta önceki dönemlere oranla önemli artışlar görülmüştür.²⁰⁴ Osmanlı'da ticaretin büyük bir kısmı yabancı şirketler tarafından yapılmaktadır. Osmanlı Devleti'nde deniz ticaretini ve gemileri kontrol amaçlı *senedi bahri*²⁰⁵ adlı belgeler kullanılmıştır. Osmanlı deniz ticaretinde yabancıların büyük paya

²⁰² İsmail Yıldırım, "On Dokuzuncu Yüzyıl Osmanlı Ekonomisi Üzerine Bir Değerlendirme (1838-1918)", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C.XI, S.2, Elazığ 2001, s.317.

²⁰³ Murat Baskıcı, "Osmanlı Piyasasında Ticaret: Yabancı Tüccarların Dikkat Etmesi Gereken Hususlar(1870-1920)", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, C.LXIV, Haziran 2009, s.45.

²⁰⁴ Necmettin Aygün, "XIX. Yüzyıl Başlarında İstanbul Merkezli Osmanlı Deniz Taşımacılığı", *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, S.23, Bahar 2008, s.58.

²⁰⁵ Osmanlı Arşivinde 19. yüzyıldan itibaren sıklıkla görülmeye başlayan sened-i bahriler, gemilerin mülkiyetini, büyüklüğünü, çeşidini, şeklini ifade etmektedir. Bu belgeler berat formunda düzenlenmiştir. Özellikle Rum isyanı sırasında başladığı anlaşılan uygulamayla gemilerin kontrol ve denetimlerinin sağlanması amaçlandığı anlaşılmaktadır. Deniz ticareti ve gemileri kontrol etmeyi hedefleyen uygulama Tanzimat'ın ruhuna uygun olarak sonrasında da devam edilmiştir. Alım-satım, miras ve anlaşmazlıklarda hukuki bir belge olarak kabul edilmesi sened-i bahri uygulaması Cumhuriyet dönemine kadar taşınmıştır. Bunun yanında uluslararası deniz hukukunun standartlaşan taleplerinin de sened-i bahri verme usulünün

sahip olmasından Osmanlı devlet adamları rahatsızlık duymaktadır. Bu rahatsızlığını Muallim Mehmet Aziz Bey, *Büyük Bir Derdimiz (Osmanlı Deniz Ticareti)* adlı eserinde: “*Bir yabancı vapur şirketinin başka bir ülkenin iç deniz ticaretiyle rekabet edebildiği bizden başka bir ülke yoktur*”, diyerek düşüncesini ve tepkisini belirtmiştir.²⁰⁶

2. İşkodra Gölü ve Boyana Nehri’nde Osmanlı Devleti’nin Ticareti

İşkodra Gölü ve Boyana Nehri’nde ticaret, 1878 Berlin Antlaşması’na kadar tamamen Osmanlı Devleti’nin kontrolünde idi. Berlin Antlaşması ile Karadağ’ın ayrı bir devlet olarak ortaya çıkmasıyla Boyana Nehri ve İşkodra Gölü’nde, Karadağ da söz sahibi olmuştur. Karadağ’la birlikte Avrupa devletleri bölgede daha etkin duruma gelmişlerdir.

Osmanlı Devleti İşkodra Gölü ve Boyana Nehri’nde yapılan ticaret faaliyetleri geliştirmek amacıyla çeşitli uygulamalar yapmıştır. Bu amaçla meydana gelen gemi kazalarını azaltmak için 1858 yılında nehrin bazı noktalarına deniz fenerleri yaptırmıştır. Boyana Nehri’nin Adriyatik Denizi’ne döküldüğü yerde yapılacak deniz feneri ile ilgili çalışmalar Osmanlı belgelerinde şu şekilde geçmektedir;

“İşkodra sahillerinde hiçbir mahallinde emsali fener olmamak cihetiyle gemilerce ara sıra pek çok sakatlık müşahade olunmakta olduğuna ve İşkodra ve sair bu havaliye gelmekte olan eşya sahil-i deryada vaki Boyana Nehri üzerinden nakl kılınmakda idüğüne mebni nehrin bahre döküldüğü Boyana boğazında bir fenerin inşasıyla işali halinde Osmanlı gemilerin suhuletle mürur ve uburunu ve pek çok muhsenatı müstelzem olub bunun mesarif-i vakıası ise nehrin derununa dahil

ortaya çıkmasında ve devamında etkili olduğu görülmüştür. İlhan Ekinci, “Osmanlı Denizciliğinde Sened-i Bahri Uygulaması”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C.VI, S. 28, Güz 2013, s.81.

²⁰⁶ İlhan Ekinci, “Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri”, *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, S.10, Yaz 2006, s.35.

olan sefinelerden emsali gibi olacak resmden tesviye olunması mümkünatdan bulunduğundan ve ol vechle boğaza gelüb ve gidecek ticaret sefainin sakatlıktan vikaye ve muhafazası konusunda bir kıta fenerin ikad ve işali İşkodrada mukim Avusturya devleti konsolosu tarafından dahi istida ve iltimas olunmakda idüğünden muvafik emir buyurulduğu halde boğaz için müceddeden bir kıta fenerin dersaadetten irsali ve bunun için lazım gelen mahallin inşasına ve sair malzemesinin tedarikine ibtidar olunmak üzere keyfiyet duhul ve huruc eden sefinden alınması lazım gelen fener resminin dahi icab eden talimatın verilmesi hususunda... ”.²⁰⁷

Avusturya Devleti’nin de istediği bu fenerin masraflarının nehirde sefer yapan gemilerden karşılanmasıydı. Buraya Tersane-i Amire’den gönderilecek fenerin adi ve kalitesiz değil; Avrupa’dan gelen kaliteli fenerlerden olması gerektiği belirtilmiştir.²⁰⁸

Osmanlı Devleti vapurları, nehirde ticaret yapar iken zaman zaman korsan saldırılarına maruz kalmıştır. 1861 yılında İşkodra Gölü’nde Aleksandra Kalesi ile diğer Osmanlı kaleleri arasında asker ve erzak taşıyan Boyana Vapuru, Karadağ eşkıyaları tarafından saldırıya uğramıştır. Asker nakli sırasında Toroş Köyü civarında karaya oturan vapura, bu gölde vapur işlemeye başlayıncaya kadar serbestçe yapmış oldukları korsanlığı yapamayan ve durumu fırsat bilen korsanlar 50 kadar kayık, 1500 kadar kişiyle saldırmışlardır. Bu saldırıya vapurdaki 80 asker ve vapurda bulunan toplarla karşı konulmuştur. Korsanlar kayıplar vererek geri çekilmek zorunda kalmışlardır. Bu vapurun daha önce de yakılmak istendiği ve vapurun yakılmasının önlemek için demir attığı Gazana Boğazı’na her gece zincir çekilip, sıkı güvenlik önlemlerinin alındığı anlaşılmaktadır.²⁰⁹

1860 yıllarına gelindiğinde Osmanlı Devleti’nin İşkodra vilayetinde ticari faaliyetleri artmıştır. Bu ticari artış Osmanlı’nın İşkodra’da bulunan gümrük binasının yenilenmesine de yansımıştır. Ticaretin artması ve bürokrasi işlerinin yoğunlaşmasından, 1864 yılında İşkodra’da kiralık bir binada hizmet veren gümrük binasının yerine yeni bir gümrük binası yapılması talebinde bulunulmuştur. Bu talep

²⁰⁷ BOA, A.MKT.UM, 311/61, 21 Şaban 1274, (6 Nisan 1858).

²⁰⁸ BOA, A.MKT.MHM, 131/56, 13 Şevval 1274, (27 Mayıs 1858).

²⁰⁹ Ekinci, *Osm. Devleti’nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşl. Teşebbüsleri*, s.71.

İşkodra'daki ticaret artışının göstergelerinden biridir.²¹⁰ Yeni gümrük binası ile kiradan da kurtulmuş olunacaktı. Ayrıca yeni binanın ahşap yerine, daha dayanıklı olan taştan yapılması düşünülmüştü. Yapılacak olan bu binanın devletin büyüklüğünün ve gücünün bir göstergesi ve sembolü olacağı belirtilmişti.²¹¹

Osmanlı Devleti, İşkodra Gölü ve Boyana Nehri'nde ticari faaliyetler konusunda Avusturya Devleti ile anlaşmazlıklar yaşamıştır. Avusturya Devleti, Berlin Antlaşması'nın yirmi dokuzuncu maddesi gereği; Karadağ deniz hududunun muhafazasını Avusturya Devleti'ne ait olduğunu belirtmişti. Yani Karadağ deniz hududunun güvenliği, yeterli deniz gücü bulunmaması sebebiyle Avusturya'nın garantörlüğüne verilmişti. Avusturya, Berlin Antlaşması ile kendisine verilmiş olan bu garantörlük hukukunu bölgedeki ticari ve askeri nüfuzunu genişletmek için kullanmaktan çekinmiyordu. Avusturya Devleti'nin de İşkodra Gölü'ne sınırının bulunması sebebiyle Osmanlı-Karadağ arasında sınır teşkil eden nehirde kendilerinin de serbestçe seyrüsefer yapma hakkına sahip oldukları şeklinde yorumlamış ve nehrin tamamında vapur işletmek istemişti.

Avusturya'nın bir başka itiraz dayanağı ise; Triyeste merkezli bir Avusturya şirketinin Boyana Nehri'nde işlettiği vapur, İşkodra vilayetince seyrüseferden men edilmek istenince ortaya çıkan fiili duruma yaptığı itirazda görülmektedir. Osmanlı yetkililerinin engellemesine karşın Avusturya sefaretinden duruma itiraz edilmişti. Bu itirazda Avusturya, yaklaşık yüzeli yıl önce imzalanan Pasarofça Antlaşması'nı referans göstermiş ve antlaşmanın, tüccarlarına; kara, deniz ve nehirlerde serbest ticaret ve Avusturya gemilerinin Karadeniz'e çıkmamak şartıyla Osmanlı'nın Tuna iskelelerine serbestçe girip çıkmaları konusundaki ikinci ve yedinci maddelerine istinaden nehirde vapur işletme hakkı verdiğini iddia etmiştir. Bu madde eğer serbestlik esas alınarak yorumlanırsa; Avusturya, istisnasız Osmanlı Devleti'nin bütün sularında tam bir serbestiyete kavuşuyordu. Bu yüzden Osmanlı Devleti yetkilileri, Avusturya'nın bu yorumlarına karşı çıkarak, iddialarını çürütmeye çalışmıştır.

²¹⁰ BOA, İ.MVL, 524/23547, 27 Cemaziyelahir 1281, (27 Kasım 1864).

²¹¹ BOA, İ.MVL, 524/23547, 6 Şevval 1281, (4 Mart 1865). Belgedeki bu ifadelerin dönemin Osmanlı merkezi bürokrasinin en hassas noktalarına hitap etmeye çalıştığını göstermektedir. Yerel yetkililer, merkez bürokrasinin Osmanlı "hâkimiyet sembollerine artan ilgilerini" fark ettiklerini göstermektedir.

Osmanlı Devleti Pasarofça Antlaşması'nda geçen "iskele" tabirinin nehir iskeleleri olmadığı, Avusturya tüccarının "*kendi gemisiyle değil Osmanlı gemisiyle Karadeniz'e çıktuktan sonra buradan başlayarak gitmek istediği herhangi bir iskele*" olarak yorumlanması gerektiğini ifade ediyordu. Avusturya ise en geniş anlamda yorumlayarak Osmanlı Devleti'nin bütün nehir ve göllerinde vapur işletme hakkı olduğunu iddia ediyordu. Osmanlı hariciyesi ise bunu, Avusturya gemilerinin Osmanlı nehirlerinde bir limandan diğer limana seyrüseferleri ve nehirde küçük kabotaj yapmaları değil, bir yabancı limanından gelen Avusturya gemilerinin Osmanlı limanına ve iskelesine girebilmesi olarak değerlendiriyorlardı. Dolayısıyla Boyana Nehri'ndeki ilk iskele olan Obuti iskelesine kadar gelebilmelerine izin verdiğini ifade etmiştir.²¹²

Osmanlı 1889 yılında Ragusa'da bir Avusturya şirketinin Boyana Nehri sahillerinde sefer ve ticaret yaptığı haberleri üzerine meseleyi araştırmıştır. Avusturya'nın Boyana Nehri'nde sefer hakkının olmadığı sonucuna varılmıştır. Ayrıca Avusturya şirketinin nehirde ticaret yapması, Osmanlı tebaasından Ülgün muhacirlerinin büyük tepkisine neden olmuştur. Buralarda taşımacılık yapan Ülgünlüler büyük zarara uğramışlar ve kazançları büyük manada sekteye uğramıştır.²¹³

Ragusa'daki Avusturya şirketinin Berlin Antlaşması'na göre engellenmesi gerekmektedir. Ancak, Osmanlı yetkilileri bu engellemeler yapılmadan önce Osmanlı şirketlerinin nehirde vapur işletmeye başlamaları gerektiğini vurgulamışlardır. Çünkü bu vapurları engellerken yerine Osmanlı burada vapur işletmezse nehirdeki nakliyat sekteye uğrayacaktır. Bölgedeki Osmanlı denizciliğinin zayıflığı sebebiyle ortaya çıkan fiili durum, Osmanlı yetkililerin elini zayıflatmaktadır. Bu sebepten, Osmanlı nehirde işleyecek bir vapur için bir an önce teşebbüslerine başlamıştır. Bu konuda Bahriye Nezareti'ne tebligat yapılmış ve konu hakkında Harbiye Nezareti'ne bilgi verilmiştir.²¹⁴

²¹² Ekinci, *İşkodra Gölü ve Boyana Nehri'nde Uluslararası Nehir Hukuku Tartışmaları*, s.14.

²¹³ BOA, MV, 45/19, 12 Zilkade 130, (10 Temmuz 1889). Osmanlı Devleti'nin Adriyatik sahillerindeki iskelelerinden biri olan Ülgün'ün, Osmanlı-Rus Savaşı ve Berlin Antlaşması sonucu Karadağ'ın eline geçmesi üzerine burada denizcilikle uğraşan Müslüman halkın İşkodra vilayetine ve sahillerine göç ettikleri görülmektedir. Adriyatik sahillerinden İşkodra'ya kadar gemicilik ve kayıkçılık yapan bu muhacirlerin denizcilik konusundaki bu düzenlemelerden etkilendikleri ve sık sık tepki gösterdikleri anlaşılmaktadır. BOA, MV, 45/19, 12 Zilkade 130, (10 Temmuz 1889).

²¹⁴ BOA, MV, 45/19, 12 Zilkade 1306, (10 Temmuz 1889).

Osmanlı Devleti Boyana Nehri’nde vapur işletme konusunda ne kadar “acil ihtiyaç” kaygısıyla hareket etmişse de onu bağlayan başka kaygıların devreye girdiğini görmekteyiz. Merkeziyetçi kaygılar işletilecek vapurun veya şirketin “Osmanlı” olması veya onu temsil etmesi fikrini ön plana çıkarmıştı. Bu anlamda bölgede yaşanan bir vapur işletme teşebbüsü ve buna Osmanlı yetkililerinin vermiş olduğu tepki, dönemin şartlarını anlamak açısından iyi bir örnek oluşturmaktadır. İşkodra’da Avusturya Lloyd vapurları acenteliğinde bulunan ancak Osmanlı tebaasından olan İstefan Curani’nin iki vapur satın aldığı ve Osmanlı sancağı altında gölde İşkodra-Karadağ iskeleleri, Boyana Nehri’nde ise Obuti-İşkodra arasında işletmek için başvurmuştur.²¹⁵ Vilayet yetkilileri başta olmak üzere Osmanlı bürokrasisi bu duruma hemen tepki verdi. Çünkü Osmanlı hukukçularına göre; İstefan Curani Efendi her ne kadar Osmanlı tebaası ise de Loyd vapur şirketinin acentesi olduğu için bu faaliyetin arka planında gizli bir anlaşma bulunuyordu. Gerçekte vapurların adı geçen şirkete ait olması muhtemeldi. Yani işleteceği vapurlar Loyd şirketinin vapurları olacak, kendisi Osmanlı kimliği ile bir aracı olmaktan öteye gitmeyecekti.²¹⁶ Gölde işleyecek olan “*Likenî*” otuz beş tonilato, nehirde işleyecek olan ve “*Boyana*” adı verilen ise sekiz tonilato luk küçük vapurlardı. Ancak açacağı hukuki sorunlar Osmanlı yetkililerini ürkütmüştü. Bunun önüne geçebilmek için, burada alt yapısını hazırlamış olan İstefan Curani’nin vapurlarının da satın alınarak bir Osmanlı anonim şirketinin kurulması düşünülmüştü. Ancak imtiyazsız bir Osmanlı vapur şirketi kurularak isme yazılı hisse çıkarılması ve yalnızca Osmanlı tebaasına münhasır tutulması yoluna gidilmesi önerilmişti. Buna rağmen yine de pek çok sakıncaları vardı. Çünkü yabancı sermaye ile kurulan diğer bir şirket tarafından satın alınabilir ve yine yabancı müdahalesine maruz kalabilirdi. Bölgede ulaşımın yabacıların eline geçmesinin engellenmesi için seyrüsefer hakkı imtiyaz altına alınarak Seyri Sefain İdaresi’ne verilmesi ile sağlanabilirdi. Esasen Seyri Sefain İdaresi, Boyana Nehri’nde sefer yapmak üzere İngiltere’ye bir vapur siparişi vermiş hatta vapur gelmiş fakat savaş sebebiyle Fiyume’de kalmıştı. Daha önce askeri yetkililer tarafından Haliç Dersaadet Şirketi’nden satın alınan diğer bir vapur da nehirde askeri hizmetlerde kullanılmaktaydı. Bunlara ilave üçüncü bir vapur ile altı duba daha sipariş verilirse bu

²¹⁵ BOA, DH.İD, 151/1, 14 Mart 1328, (27 Mart 1912).

²¹⁶ BOA, DH.İD, 151/1, 21 Rebiulahir 1330, (9 Nisan 1912).

sulara Osmanlı Devleti'nin hâkim olacağı ve her türlü siyasi sakıncaların ortadan kaldırılabileceği belirtilmiştir.²¹⁷

Osmanlı'nın Boyana Nehri ve İşkodra Gölü'nde daha fazla etkin olması gerektiği sürekli vurgulanmıştır. Osmanlı'nın burada etkin olabilmesi için İşkodra Gölü ve sahilinde Osmanlı gemilerinin takviyesi devamlı talep edilmektedir. Karadağlıların birkaç vapuru İşkodra Gölü'nde posta tarzında muntazaman seyrüsefer etmekte ve emaret bayrağını göstermekte olduğu yerel yetkililer tarafından dile getirilmektedir. Osmanlı hudutları dâhilinde bulunan gölde Osmanlı sancağının görünmemesi ve hududun göl cihetindeki kulelerle askeri mevkiiler ve fırka merkezi arasındaki bağlantının adeta kesilmiş bir halde bulunmasının kabul edilebilir bir durum olmadığı belirtilmektedir. Osmanlı'nın İşkodra Gölü'nden nehrin denize döküldüğü yere kadar biri gölde diğeri nehirde iki seri vapur bulundurması gerektiği belirtilmiştir.²¹⁸

İşkodra Gölü ve Boyana Nehri'nde yapılan ticarete yabancılar ön plana çıkmış ve yerli tüccarlar budan rahatsız olmuşlardır. 1909 yılında İşkodra ticaret odası, göl ve nehirde ticaretin arttığı fakat bunların genelde yabancılar tarafından yapılmakta olduğunu vurgulamıştır. Yabancıların vergi ve temettü vergisi ile mükellef olmadıkları için bunlarla rekabet edilemediğinden memleket tüccarlarının ticaretleri sekteye uğramaktadır. Bu vapurların seyrüseferlerinin sınırlandırılması veya bu mümkün olmadığı takdirde hiç olmazsa yerli tüccarlarla, hükümetin birlikte bir şeyler yapması gerektiği belirtilmiştir. Avusturya ve İtalya sahillerindeki Osmanlı bandırasına sahip vapurların seyrüsefer etmeleri hakkındaki yasağa karşı, bizim tarafça gerekenin yapılmadığı anlaşılmış olup ve gereğinin yapılması istenmiştir. İşkodra Gölü'nde Avusturya ve İtalya vapurlarının altı adede ulaşmış, gittikçe ticaretleri artmıştır. Hükümetin bu konuda tedbirler alması gerektiği; almadığı takdirde ticaretin tamamen yabancıların egemenliğine geçeceği belirtilmiştir.²¹⁹

1909 yılında Boyana Nehri'nde işlemekte olan on bir adet kayıktan alınan liman harcının tehirinin uygun olacağı; kayıkçılar tarafından dile getirilmiştir. Gerek Dicle, Fırat gerek Van Gölü'nde işlemekte olan kayıklardan liman resmi alındığı, bunun

²¹⁷ Ekinci, *İşkodra Gölü ve Boyana Nehri'nde Uluslararası Nehir Hukuku Tartışmaları*, s.15-16.

²¹⁸ BOA, DH.MKT, 2724/91, 8 Muharrem 1327, (30 Ocak 1909).

²¹⁹ BOA, DH.MUİ, 52-2/12, 15 Kanunuevvel 1325, (28 Aralık 1909).

hukukun gereği olduğu belirtilmiştir. Liman resminin alınmaması isteğinin arkasındaki asıl sebebin, belediyenin hilafı nizam olarak kayıkçılardan bir vergi aldığı asıl bunun doğru olmadığı belirtilmiştir. Bu örnekte olduğu gibi vergi konusunda da çeşitli sorunlar meydana gelmektedir. Zaman zaman vergilerin nasıl ve kim tarafından tahsil edileceği konusunda hükümet ile yerel yönetimler arasında, görüş ayrılıkları meydana gelmiştir.²²⁰

Osmanlı Devleti, İşkodra Gölü ve Boyana Nehri'nde nehir taşımacılığı ve ticareti konusunda yeterince ön plana çıkamamıştır. Bu yüzden belirtilen göl ve nehirde Karadağ'la anlaşmalı olan Avusturya ve İtalya vapurları etkin rol oynamıştır. Osmanlı bazen bu devletlerin şirketlerine bazı kısıtlamalar getirmiş olsa da bu şirketlerin faaliyetlerini artırmalarını engelleyememiştir.

3. İşkodra Gölü ve Boyana Nehri'nde Karadağ Devleti'nin Ticareti

Berlin Antlaşması sonrasında kurulan Karadağ Devleti, daha önce Osmanlı'nın tek başına egemen olduğu, Boyana Nehri ve İşkodra Gölü'nde söz sahibi olmuştur. Karadağ'ın Boyana Nehri üzerinde ticaret yapabilme hakkı, Tersane Konferansı (23 Aralık 1876) sırasında gündeme gelmiştir. Buna göre; Boyana Nehri ve İşkodra Gölü gemilerin geçişine uygun bir hale getirilecek ve Karadağ'da söz konusu nehir ve gölde ticaret yapabilecektir.²²¹

Berlin Antlaşması'nın yirmi dokuzuncu maddesine göre; Karadağ Devleti, Boyana Nehri üzerinde seyrüsefer serbestiyeti kazanmıştır. Böylece Karadağlılar, Boyana Nehri üzerinde serbestçe dolaşabileceklerdir. Fakat kayıklarda, silah ve cephane yükleme yapılsa Osmanlı kıyısına çıkarılmaması, çıkarıldığı takdirde de müdahalenin söz konusu olabileceği Osmanlı tarafından belirtilmiştir. Hububat gibi gıda ya da ticari malzemelerin taşınmasına izin verilmiştir. Zaman zaman Osmanlı idaresindeki İşkodra'da vergi memurları, Karadağ gemilerinin nehirde geçmesine engel olmuş, bir

²²⁰ BOA, DH.MUI, 52-2/12, 15 Kanunuevvel 1325, (28 Aralık 1909).

²²¹ Temizer, *Karadağ'ın Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, s.178.

kısım zorluklar çıkarmışlardır. Berlin Antlaşması'na aykırı bu durum, Osmanlı Devleti'ni de zor durumda bırakmıştır. Bu nedenle vergi memurlarına daha dikkatli olmaları yönünde uyarılarda bulunulmuştur.²²²

Karadağ'ın yaptığı ticaretin büyük kısmı, göl ve nehirdeki kayık ve vapurlar vasıtasıyla yapıldı. İşkodra Gölü üzerinde İşkodra ile Karadağ arasında ufak vapurlar çalışırdı. Bu vapurlar aracılığıyla Karadağ'da üretilen ürünler; Osmanlı Devleti'ne, Boyana Nehri aracılığıyla başta İtalya ve Avusturya olmak üzere diğer devletlere ihraç edilirdi. Ayrıca Bar ve Ülgün limanları da ihracatın yoğun yapıldığı mekânlardı. Podgoriçe, ülkenin en önemli ticaret merkezi konumundadır. Üzüm şarabı, koyun, sığır, domuz, tütün, hayvan derisi, pire otu, sumak, bal mumu, bal, peynir, tereyağı, ipek ve hekimlikte kullanılan otlardan oluşan toplayıcılık ekonomisi ürünleri Karadağ'ın önemli ihraç ürünleridir. Özellikle kurutulmuş et ürünleri, Karadağ'ın ihraç ürünlerinin en başta gelenlerindendir. İthalatta ise Bosna'dan alınan mısır ön plana çıkmaktadır. Bunlardan başka sebze, yemiş, tuz, şeker, kahve, pirinç; ayakkabı, bardak, çakmaktaşı, barut, kurşun, kumaş, keten ve pamuk ürünleri ithal edilmekteydi. Karadağ'da hayvancılık yaygın olarak yapıldığından ticaretin hatırı sayılır bir kısmını hayvan satışı oluşturmaktadır. Hayvan ticareti genelde Bosna ile yapılmaktadır. Hayvan ticaretinin önemli bir kısmını büyük baş ve at satışı oluşturmaktadır.²²³

Karadağ'ın en önemli ticaret alanını eşkıyalık ve yağmacılık ile yapılan silah kaçakçılığı oluşturmaktadır. Berlin Antlaşması ile Karadağlılara Boyana Nehri üzerinde ticaret serbestliği tanınırken, Karadağlı tüccarların bilhassa silah kaçakçılığı yapabilecekleri de göz ardı edilmemiş, bu konuda uyarılar yapılmıştır. Kayıklarla silah ve cephe taşıması ve bunun da Osmanlı kıyılarına çıkarılması durumunda; Osmanlı Devleti'ne bunlara müdahale etme hakkı verilmiş ve Karadağ bu konuda peşinen uyarılmıştır.²²⁴

Karadağ Devleti, ticareti geliştirmek için zaman zaman Osmanlı'dan isteklerde bulunmuştur. Karadağ prensi, 1880 yılında Osmanlı'dan üç istekte bulunmuştur. Bu istekler şunlardır: Birincisi, Podgoriçe tarafında kapalı olan yol ticarete ve irtibata

²²² Özcan, II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı-Karadağ Siyasi İlişkileri, s.92-93.

²²³ Temizer, Karadağ'ın Sosyal ve Ekonomik Yapısı, s.176-177.

²²⁴ Temizer, Karadağ'ın Sosyal ve Ekonomik Yapısı, s.178.

açılmalı ve iki taraftan da silahlı görevlilerin burada bulunmaması sağlanmalıdır. İkincisi, sınırlarda güvenliği sağlamak amacıyla askerler bulundurulmalıdır. Üçüncüsü, Boyana Nehri üzerinde tuz kayıkları gidip gelerek ticari faaliyetlerini sürdürmelidir. İki devletin bazı meselelerde birlikte hareket etme zorunluluğunun olması Osmanlı ile Karadağ'ın ilişkilerinin gelişmesini sağlamıştır.²²⁵

Karadağ Devleti, Boyana Nehri ve İşkodra Gölü'nde ticareti Avusturya, İtalya ve İngiltere devletlerinin şirketleri vasıtasıyla yapmaktaydı. Bu devletler Karadağ bandırası çekerek zikredilen nehir ve gölde ticaret yapmaktadırlar. Karadağ bandırası çekerek Boyana Nehri'nde işlemekte olan vapurlardan en eskisi Avusturya'nın Loyd kumpanyasına mahsus vapurlardır. 1886-1887 senelerinden itibaren Çayağzı yoluyla nehir dâhilindeki Obuti İskeleyi'ne kadar gelip gitmektedir. İngiltere'nin burada işlemekte olan şirketi ise, bir ticaret şirketi olan Anglo Montenegrini'dir. Bu şirket, Karadağ hükümeti ile uyuşarak tedarik ettiği *Daynçe* namındaki bir vapurla nehirde faaliyet göstermektedir. Bu vapur 1893-1894 senelerinden itibaren İşkodra ile Karadağ'ın Riyeka ve Palavinçe iskeleleri arasında işlemektedir. İtalya'nın buradaki faaliyetleri, bir İtalyan kumpanyasına mensup *holanda* vapurunun burada 1899-1900 senelerinde de seyrüsefer etmesiyle etkili olmaya başlamıştır.²²⁶ Boyana Nehri üzerindeki en önemli gelişmelerden biri de, 1895 yılında, İngiliz şirketinin bir vapur şirketi kurmasıdır. Söz konusu şirket Boyana Nehri ile İşkodra Gölü'nde yolcu ve posta taşımacılığı yapmıştır. Böylece İngilizler bu bölgede daha aktif bir rol oynamaya başlamışlardır. Karadağ, zikredilen bu devletler vasıtasıyla ticaretini ve ekonomisini geliştirmeye çalışmıştır.²²⁷

Karadağ ticaretinin en önemli noktalarında birisi de Adriyatik Denizi'dir. Karadağ'a ait Kotor Limanı, Viyana Antlaşması'yla Avusturya-Macaristan'a verildiği için Karadağ'ın Adriyatik ile bağı kopmuştu. Berlin Antlaşması'nın yirmi dokuzuncu maddesine göre; Bar ile sahilleri Karadağ'a bir kısım şartlarla teslim edilmiştir. Bar Limanı ve Ülgün'le Karadağ, Adriyatik Denizi'ne çıkabilme imkânına erişmiştir. Böylece Karadağ, bir kara ülkesi olmaktan çıkmış, aynı zamanda denize kıyısı olan ülkeler konumuna erişmiştir. Diğer taraftan, Berlin Antlaşması'na göre Karadağ

²²⁵ BOA, Y.EE, 101/67, 16 Teşrinisani 1296, (28 Kasım 1880).

²²⁶ BOA, DH.MKT, 606/14, 28 Kanunusani 1319, (10 Şubat 1904).

²²⁷ Temizer, *Karadağ'ın Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, s.178.

Dalmaçya’da yürürlükte bulunan deniz kanunlarını kabul ederken, Avusturya ise Karadağ’ın ticaret gemilerini konsolosları kanalıyla himaye edeceğini bildirmiştir. Bu da Karadağ ticaretinin Avusturya etkisi altına kalmasına neden olmuştur.²²⁸

4. İşkodra Gölü ve Boyana Nehri’nde Kaçakçılık

Karadağ toplumunda kaçakçılık adeta hayatın bir parçası olmuştur. Silah ve tuz gibi birçok ticari malzeme kaçak yollarla ülkeye sokulup ülke dışına çıkarılmaktadır. Karadağlılar, kaçakçılığı ağırlıklı olarak İşkodra Gölü ve Boyana Nehri üzerinden yapmaktadırlar. Şüphesiz bu durum Osmanlı Devleti için bir tehlike oluşturmaktadır. Bu nedenle; Osmanlı Devleti Karadağ’ın başta silah ve tuz olmak üzere kaçak ticaretini engellemek için çalışmıştır.²²⁹

Osmanlı Devleti, Boyana Nehri ve İşkodra Gölü’nde etkinliğini artırıp burada vapur işletmeye başlayınca, burada daha önce kaçakçılık ve korsanlık yapanların tepkileriyle ve saldırılarıyla karşılaşmıştır. Burada seferlere başlayan Boyana vapuruna saldırılar meydana gelmiştir. İşkodra Gölü’nde Aleksandra Kalesi ile diğer Osmanlı kaleleri arasında asker ve erzak taşıyan Boyana vapuru, Karadağ eşkıyaları tarafından saldırıya uğramıştı. Asker nakli sırasında Toroş Köyü civarında karaya oturan vapura, bu gölde vapur işlemeye başlayıncaya kadar serbestçe yapmış oldukları korsanlığı yapamayan ve durumu fırsat bilen korsanlar; 50 kadar kayık, 1500 kadar kişiyle saldırmışlar. Fakat vapurdaki 80 asker ve topla müdafaa yapılmış, korsanlar kayıplar vererek çekilmek zorunda kalmışlardı. Bu vapurun daha önce de yakılmak istendiği ve vapurun yakılmasını önlemek için demir attığı Gazana Boğazı’na, her gece zincir çekilip, sıkı güvenlik önlemleri alınmıştır.²³⁰

Osmanlı Devleti, Karadağ ile yapılması düşünülen Boyana Nehri’nin temizlenmesi konusuna da kaçakçılık vb. sebeplerden dolayı mesafeli yaklaşmıştır. Karadağ

²²⁸ Özcan, II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı-Karadağ Siyasi İlişkileri, s.94-95.

²²⁹ Temizer, Karadağ’ın Sosyal ve Ekonomik Yapısı, s.17-18.

²³⁰ Ekinci, Osm. Devleti’nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşl. Teşebbüsleri, s.71.

gemilerinin Obuti İskelesi'ne kadar gelmeleri ve gümrük memurlarınca kontrol edilemeden İşkodra Gölü'ne çıkmalarıydı. Gemiler, Obuti'de gümrük memurlarının kontrolünden geçen eşyaları londra olarak adlandırılan küçük kayıklara aktarma yapmaya mecburdular. Osmanlı Devleti, Boyana Nehri temizlenirse ticaretlerinin önemli bir kısmı kaçakçılık olan Karadağ gemilerini kontrol etmenin zorlaşacağı düşüncesindedir. Bu durumda İşkodra Gölü'ne daha rahat geçmelerinden ve göl çevresinde kaçakçılığı artırmalarından endişe edilmektedir.²³¹ Osmanlı'nın Çetine Sefiri Cevat Paşa da Boyana Nehri'nin temizlenmesi hakkında hazırladığı raporda kaçakçılık meselesine değinmiştir. Cevat Paşa, Boyana Nehri'nin temizlenerek ulaşımının kolaylaştırılması halinde kaçakçılık yapımları ile tanınan Karadağlıların bu faaliyetlerini iyice kolaylaştıracağını belirtmiştir.²³²

Osmanlı Devleti, kaçakçılığı önlemek için bazı önlemler almıştır. Alınan önlemlerden birisi pasaport uygulamasıdır. İlk uygulama 1894 yılında Podgoriçe sınırında başlatılmış, bu tarihten itibaren Podgoriçe'ye gidip gelenlere pasaport uygulaması yapılmıştır. İlerleyen yıllarda Karadağ'ın diğer sınırlarında da bu yönde önlem alınmaya başlanmıştır. Karadağ'ın gerek silah ve ticari malzeme kaçakçılığını gerekse de işçi kaçakçılığını önlemek için, 1906 yılında Kosova vilayetinde dört, İşkodra vilayetinde beş olmak üzere toplam dokuz sınır kapısı oluşturulması gerektiği belirtilmiş ve 1907 yılında bu kapılar oluşturularak faaliyete geçmiştir. Ancak sınır kapılarına rağmen kaçakçılığın önüne geçilememiştir. Osmanlı Devleti bir taraftan yukarıda bahsedilen önlemleri alırken diğer taraftan da meselenin karşı muhatabı olan Karadağ'ı önlem alması konusunda uyarmıştır. Osmanlı Devleti İşkodra valiliği kanalıyla Karadağlı yetkililerden bir an evvel kaçakçılar konusunda bir girişimde bulunulmasını ve önlem alınmasını istemiştir. Osmanlı Devleti'nin ısrar ve baskıları karşısında harekete geçen Karadağ hükümeti, yakaladığı kaçakçıları Osmanlı Devleti'ne teslim etmiştir.²³³

Nehir ve göllerdeki kaçakçılığı önlemenin bir yolu da karada kaçakçılık konusunda tedbirler almak ve sınır güvenliğini sağlamaktır. Sınır güvenliğini sağlamak için çeşitli tedbirler alınmıştır. Alınan tedbirlerden bir tanesi, katır tedarik etmektir. Eşkıyaların

²³¹ BOA, İ.MMS, 81/3512, 11 Zilkade 1302, (22 Ağustos 1885).

²³² BOA, İ.MMS, 81/3512, 23 Rebiyülevvel 1303, (30 Aralık 1885).

²³³ Temizer, *Karadağ'ın Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, s.180.

faaliyetleri sınır halkını bir hayli rahatsız ederken, buna engel olmak için çeşitli çözüm önerileri üzerinde durulmuştur. Hududun sarp dağlarla kaplı olması nedeniyle çete faaliyetleri hayli fazladır. Çeteleri takip etme konusunda sıkıntılar yaşanmıştır. Eşkîya takibinin verimli bir şekilde yapılabilmesi için Manastır ve Kosova vilayetleri tarafından üç yüz katır satın alınmış ve Kuvve-i Seyyare denilen seyyar birlikler oluşturulmuştur. Böylece sınır kaçakçılığının önüne geçilmeye çalışılmıştır.²³⁴

Osmanlı Devleti, daha çok silah kaçakçılığı üzerinde durmuştur. Hem Osmanlı Devleti hem de kaçakçılıktan en az Osmanlı Devleti kadar rahatsız olan Avusturya, kaçakçılığı önlemek için kaçakçılığın en yoğun yapıldığı İşkodra Gölü'nde gambot bulundurmuştur. İstanbul Tersanesi'nde üretilen bu küçük vapura iki gemi topu yerleştirilerek hem gölün güvenliği sağlanmış hem de kaçakçılığın önüne geçilmeye çalışılmıştır. Nakliyatı da göz önünde bulunduran İşkodra gambotu, deniz subay ve erleriyle donanımlı bir şekilde Boyana Nehri kanalıyla İşkodra Gölü'ne gönderilmiştir.²³⁵

1891 yılında Boyana Nehri'nde silah kaçakçılığı yapan beş kişi İşkodra vilayeti yetkilileri tarafından yakalanmıştır. İşkodra vilayeti silah kaçakçılığı yapan bu beş kişiye ne tür ceza verilmesi gerektiğini öğrenmek için padişahın başkâtibine yazı yazmıştır. Kanunda silah kaçakçılığı yapanlara verilecek cezada açıklık olmadığı belirtilmiş ve bu kişilerin siyasi suçtan cezalandırılması gerektiği vurgulanmıştır. Bunlara ceza verilerek korkutulmazsa kaçakçılığın önünün alınamayacağı belirtilmiştir. Bu kişilerin, sürgün cezası ile İşkodra'dan uzaklaştırılmalarının gerektiği de belirtilmiştir. Vilayet siyasi ceza verilmesi talebinde bulunarak olayın ciddiye alındığını göstermek istemiştir. Ayrıca bu kişilerin subaylar eşliğinde sürülmesi gerektiğini belirtmiştir.²³⁶

Boyana Nehri civarında silah kaçakçılığı yapmaktan birçok kaçakçı sürgün cezasına çarptırılmıştır. Nehirde silah kaçakçılığı yaptığından Rodos'a sürülen kişilerden İşkodralı Hüseyin Salih adlı şahsın annesi bir dilekçe ile İşkodra vilayetine başvurarak oğlunun sürgün cezasının sona erdirilmesini talep etmiştir. İşkodra vilayeti durumu

²³⁴ Özcan, II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı-Karadağ Siyasi İlişkileri, s.287.

²³⁵ Temizer, Karadağ'ın Sosyal ve Ekonomik Yapısı, s.181.

²³⁶ BOA, İ.DH, 1252/98276, 22 Rebiulevvel 1309, (26 Ekim 1891).

Dâhiliye Nezareti'ne bildirmiş ve bu şahsın sürgün cezasının yeterli olduğunu belirtmiştir. Şahsın sürgünde geçen sürenin yeterli olduğu kanaatine varılarak şahsın affedilmesine karar verilmiştir. Osmanlı Devleti'nin kaçakçılık konusunda vermiş olduğu sürgün cezaları caydırıcılık amaçlı verildiğinden fazla uzun süreli olmamaktadır.²³⁷

1905 yılında Boyana Nehri'nde Karadağ bandırası altında işlemekte olan vapurlardan Yolanda adlı vapurun kaçakçılık yaptığından şüphelenilmektedir. Bu vapurun gümrük muhafaza memurunun bulunmadığı yerlere gidip gelmekte olduğu gözlemlenmiştir. Bu sebeple kaçak ürünlere ve silah kaçakçılığına fırsat verilmemesi, sıkı bir şekilde gözlemlenmesi gerektiği belirtilmiştir. Dahası bu vapurun seferlerinin engellenmesi ve vapurun buralardan uzaklaştırılması gerektiği İşkodra valiliğinden istenmiştir. Bu tür meseleler sürekli gündeme gelmiş, kaçakçılık yaptığından şüphelenilen vapurlar hakkında tedbirler alınmıştır.²³⁸

Osmanlı Devleti, zamanla Boyana Nehri ve İşkodra Gölü'nün güvenliğine daha fazla önem vermeye başlamıştır. 1911 yılında Boyana Nehri ve İşkodra Gölü'nde denetim yapmak için 40.000 frank bedelle bir İtalyan şirketinden satın almayı düşündüğü istimbotun, bu konuda işe yaramayacağı düşünülmüştür. Bu alınacak istimbotun yerine 50.000 frank ilave ile 90.000 franka hem denetime hem de nakliyat yapmaya elverişli olan yandan çarklı bir vapurun satın alınması uygun görülmüştür. Osmanlı Devleti güvenlik tedbirlerini artırırken bunun yanında ticareti ve nakliyatı da ön planda tutmuş ve istimbot yerine hem denetim işini yapabilecek hem de nakliyat yapabilecek türde deniz taşıtlarına yönelmiştir.²³⁹

Karadağ'ın en çok ihtiyaç duyduğu tuz, özellikle İşkodra Gölü üzerinden kaçak yollarla sağlanmaktaydı. Bunu önleyebilmenin yollarından birisi tuz ambarları kurmak ve Karadağ'ın ihtiyacını buradan karşılamaktır. Bu amaçla İşkodra ve Leş'te birer tuz ambarı kurulmuş ve bu sayede İtalya'dan Karadağ'a Osmanlı toprakları üzerinden sokulan kaçak tuz girişi önlenmeye çalışılmıştır.²⁴⁰

²³⁷ BOA, İ.DH, 1325/25, 23 Safer 1313, (15 Ağustos 1895).

²³⁸ BOA, BEO, 2506/187937, 9 Zilhicce 1322, (14 Şubat 1905).

²³⁹ BOA, MV, 149/44, 15 Şubat 1326, (28 Şubat 1911).

²⁴⁰ Temizer, *Karadağ'ın Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, s.181.

Osmanlı Devleti kaçakçılık ile yalnız Karadağ sınır bölgelerinde değil Arnavut sınırlarında da uğraşmak zorunda kalmıştır. Osmanlı'nın Arnavut sınırında silah kaçakçılığını kara sınırlarında önlemek mümkün ise de Boyana Nehri ve İşkodra Gölü'nün kontrolü için bu nehir ve gölde faaliyet gösterecek iki adet gambot alınması lüzumlu görülmüştür. Arnavut sahillerini gözlem altında tutabilmek için bunların alınması gerekli görülmüştür. Harbiye Nezareti'ne sunulmuş ve istek kabul görmüştür. Nehir ve gölde güvenliğin sağlanması hem Osmanlı'nın oradaki egemenliğinin hissettirilmesi için gerekli hem de bu bölgedeki ticareti kontrol altında tutarak bu ticaretten en azami derecede faydalanabilmek için şarttır.²⁴¹

5. Yol ve Köprü Yapım Çalışmaları

Osmanlı Devleti, İşkodra Gölü ve Boyana Nehri'nde ticareti artırmak, askeri ihtiyaçların sevkiyatını kolaylaştırmak için bölgedeki akarsulardaki köprülerin tamiri konusunda hassasiyet göstermiştir. Deniz, göl ve nehlere ulaşan yolların tamiri, genişletilmesi ve ulaşımaya uygun hale getirilmesi için çalışmalar yapmış ve bu yolların işlek halde tutulması için tedbirler almıştır.

İşkodra Eyaleti sınırları içinde yer alan bölgede çeşitli zamanlarda yol çalışmaları yapılmıştır. Draç İskelesi'nden, Tiran Kasabası'na kadar uzanmakta olan şose yolun iyileştirme yapılarak daha iyi bir hale getirilmesi için 1872 yılında çalışmalara başlanmıştır. İşkodra vilayeti bu yol çalışması için gerekli olan meblağı Maliye ve Nafia Nezaretleri'ne bildirerek Nafia Nezareti'ne tahsis edilmiş olan 5.000.000 kuruş paradan 160.000 kuruş parayı talep etmiştir. Maliye ve Nafia Nezaretleri'nin incelemeleri ve durum değerlendirmeleri sonucunda Şura-yı Devlet Dâhiliye dairesince kaleme alınan yazı neticesinde, 160.000 kuruş yerine acil olan yerlerin yapılması için 60.000 kuruşun gönderilmesi kararı alınmıştır. Mümkün mertebe inşaata devam edilerek gerekli çalışmaların yapılması istenmiştir. Bir sonraki sene yine buraya kaynak ayrılacağı belirtilmiştir. Bu yol çalışmasına bu sene devam edilmeyip ertelenirse daha önce

²⁴¹ BOA, MV, 152/4, 19 Nisan 1327, (2 Mayıs 1911).

yapılmış olan yerlerin eski haline döneceği vurgulanmıştır. Ayrıca burada yapılmış ve yapılmakta olan köprüler bozulacağından yapılmış olan masraflarda heba edilmiş olacaktır. Bu yüzden gönderilen para ile bütçe dışına çıkmadan çalışmalara mutlaka devam edilmesi gerektiği belirtilmiştir.²⁴²

Osmanlı Devleti'nin Çetine sefiri, Adriyatik Denizi kıyısındaki Şengin ile İşkodra Gölü arasındaki karayolunun kötü durumda olduğu ve kışın bataklık hale geldiğini belirtmiştir. Bu yol, Şengin'den İşkodra'ya kadar sekiz saat mesafe olduğu halde kötü ve kış mevsiminde bataklıktan geçilmez bir hale gelmekteydi. Olası bir savaş durumunda İşkodra'ya yardım imkânsızdı. Manastır ve Prizren'den İşkodra'ya yardım edilmesi gerekirdi ki bu da çok zordu. Boyana civarının bataklık halde bulunması, İşkodra'nın bağlantısını zayıflatmaktadır. Verimli bir vilayetin hiçbir yerinde düzgün bir araba yolunun bulunmaması yabancıların ve özellikle Avusturya Katolik papazlarının ve Yunanlıların aleyhte propagandalarına sebep oluyordu. Bu yüzden Osmanlı'nın Çetine sefiri hem bu karayolunun düzgün bir hale getirilmesini hem de Boyana Nehri'nin temizlenerek nehir yolunun daha uygun hale getirilmesini istemektedir.²⁴³ 1890 yılında İşkodra vilayeti Nafia mühendisi raporunda ayrıca, İşkodra'dan Prizren yoluyla Selanik hattına bir demiryolu inşa edilmedikçe Boyana Nehir yolunun pek fazla fayda getirmeyeceğini belirtilmiştir. Vilayet meclisinin görüşü de bu şekildedir.²⁴⁴ İşkodra vilayeti yetkilileri, hem Boyana nehir yolunu hem de bu nehir yoluna bağlantısı olan karayollarını uygun bir hale getirmek için gayret etmektedir. Böylece Osmanlı'nın bölgede siyasi, sosyal ve ekonomik yönden daha da ön plana çıkması amaçlanmıştır.

İşkodra vilayeti yetkilileri vilayet sınırları dâhilinde bulunan başta Boyana Nehri olmak üzere diğer nehirlerin üzerlerine gerekli olan mevkilerde köprüler yapmak ve harap durumda olan köprüleri de tamir etmek için sürekli çalışma halinde olmuştur. İşkodra vilayeti Şura-yı Devlet'e 20 Nisan 1878 tarihinde bir telgraf çekerek Boyana Nehri üzerinde bulunan Boyana Köprüsü'nün fırtınadan harap duruma geldiğini belirtmiştir. Köprü'nün yeniden tamir ve inşası için keşif çalışmasının yapıldığını ve tamir masraflarının 19.937 kuruş tutacağı belirtilmiştir. Köprü, belediye sınırları

²⁴² BOA, İ.MMS, 44/1852, 27 Şaban 1289, (30 Ekim 1872).

²⁴³ BOA, İ.MMS, 81/3512, 21 Şevval 1302, (3 Ağustos 1885).

²⁴⁴ BOA, İ.MMS, 112/4794, 19 Şubat 1305, (3 Mart 1890).

dâhilinde olduğundan köprünün belediye tarafından yapılması gerekmektedir. Ancak belediyede nakit para sıkıntısı olduğundan ileride ödenmek üzere masrafların İşkodra vilayetince ödenmesi gerektiği belirtilmiştir. Köprünün yapılması Nafia Nezareti'nce de uygun görülmüştür. Köprünün acele bir şekilde yapılması ve yapımının ertelenmemesi gerektiği düşünülmektedir. Köprünün tamirinin ihale defterine yazılarak köprünün tamirine bir an evvel başlanmasına nezaret tarafından onay verilmiştir.²⁴⁵ Köprünün yapılmadığı takdirde, Boyana Nehri'nin karşı tarafında bulunan köylerde, halkın kasabaya gelmeleri mümkün olmamakta ve köylüler zorunlu ihtiyaçlarını dahi karşılayamamaktadırlar. Bu durum hem köylerde yaşayan halkı zor durumda bırakmakta hem de kasaba ticaretini olumsuz yönde etkilemektedir.²⁴⁶ Boyana Köprüsü aşırı yağışlar sebebiyle 1896 yılında tekrar yıkılmış, ahalinin karşıya geçme imkânı ortadan kalkmıştır. Ayrıca yıkık köprü nedeniyle nehirde işlemekte olan vapurların geçişlerinde zorluklar meydana gelmiştir.²⁴⁷

Tırhala Sancağı'na bağlı Ermeye Kazası'nda yıkık durumda olan köprünün tamirinin yapılması da istenmektedir. Köprü, belediye sınırları dâhilinde olmadığından belediye tarafından değil vilayet tarafından yapılması gerektiği belirtilmiştir. Askeri harekât için önemli olan bu köprünün yapılması askeriyece de büyük önem taşımaktadır. Bu köprünün tamirinin yapılan keşifler neticesinde; 5.425 kuruş tutarında bir maliyeti olacağı belirtilmiştir.²⁴⁸ Hem bölgenin ticaretini canlı tutmak hem de askeri harekâtlarda sorun yaşamamak için vilayet ve hükümet yetkilileri yıkılan köprülerin bir an evvel yapılması için gereken önemi göstermişlerdir.

²⁴⁵ BOA, İ.ŞD, 39/2016, 6 Cemaziyelevvel 1295, (8 Mayıs 1878).

²⁴⁶ BOA, İ.ŞD, 39/2016, 13 Cemaziyelevvel 1295, (15 Mayıs 1878).

²⁴⁷ BOA, BEO, 869/65112, 4 Teşrinisani 1312, (16 Kasım 1896).

²⁴⁸ BOA, İ.ŞD, 39/2016, 14 Cemaziyelevvel 1295, (16 Mayıs 1878).

SONUÇ

Osmanlı tarihine “büyüme ve çözülme” noktasından yaklaşılabılır ve çevresindeki devletlerle siyasi, askeri, ekonomik ve diplomatik mücadele tarihi olarak bakılabilir. Bu durumda başta Avusturya, Rusya ve İran olmak üzere birçok devletle yaşadığı mücadelelere tanık oluruz. Hiç şüphesiz bu mücadele tarihine diplomatik rekabet ve mücadeleyi de eklememiz gerekir. Bu durumda şimdiye kadar bölge ve ülkeleri merkez alan çalışmalar söz konusudur. Ancak diplomatik mücadelenin bir başka alanı olan deniz ve göllerle ilgili özel çalışmalara daha az rastlanmaktadır. Başka devletlerle diplomasi mücadelesi vermesine neden olan alanlardan bazıları da denizler, göller ve nehirlerdir. Osmanlı; Boğazlar, Süveyş, Karadeniz, Tuna gibi önemli ve büyük su coğrafyalarında zaman zaman ilgili devletlerle muhatap olmuştur. Trablusgarp ve Adriyatik sahillerinde İtalyanlarla, Karadeniz’de Ruslarla, Ege’de Yunanlılarla, Doğu Akdeniz’de Avrupalı devletlerle, Tuna’da Avusturya’yla, Kızıldeniz’de ve Basra Körfezi’nde ağırlıklı olarak İngilizlerle, İşkodra Gölü ve Boyana Nehri’nde İtalya, Avusturya ve Karadağ’la uğraşmak zorunda kalmıştı.

Balkanlarda stratejik öneme sahip İşkodra Gölü ve Boyana Nehri 1878 Berlin Antlaşması’na kadar Osmanlı Devleti’nin kontrolünde idi. Berlin Antlaşması ile Karadağ’ın ayrı bir devlet olarak ortaya çıkmasıyla Boyana Nehri ve İşkodra Gölü’nde, Karadağ da söz sahibi olmuştur. Berlin Antlaşması’ndan sonra Osmanlı Devleti; Boyana Nehri ve İşkodra Gölü’nde Karadağ ile nehir ve gölün iki ülke arasında sınır teşkil etmesinden çeşitli sorunlar yaşamıştır. Sınır, ulaşım, ticaret gibi konularda yaşanan problemler diplomasi yoluyla çözülmeye çalışılmıştır. Ayrıca, Karadağ’ın etkinliğini artırmak için beraber hareket ettiği bazı Avrupa devletleri de bölgede daha etkin duruma gelmişlerdir.

Osmanlı Devleti hızla artan dünya ticaretinde söz sahibi olmak için çeşitli adımlar atmıştır. Dünya ticaretinin büyük bölümü deniz, göl ve nehirler yoluyla yapılmaktadır. Bu ticaretteki payını artırmak isteyen Osmanlı Devleti bu yolla yapılan ticaretini geliştirmek için çaba göstermiştir. Osmanlı Devleti XIX. yy.ın ikinci yarısından itibaren nehirlerden yararlanma konusuna daha fazla eğilmeye başlamıştır. Osmanlı Devleti nehir ve göl ulaşımını geliştirmek ve taşımacılıkta ön plana çıkarmak

için bazı nehir ve göllerde girişimler yapmıştır. Bu nehir ve g llerden bazıları şunlardır: Tuna, Meriç, Kara Azmak, Vardar, Karasu, Menderes, Sakarya, Yeşilirmek, Kızılırmak, Fırat, Dicle, Boyana, Porsuk ayı; Yenice, Abolyond, Lut, Van ve  şkodra g lleri'dir. Osmanlı Devleti'nin nehirlerden yararlanma girişimleri beraberinde birçok meseleyi de ortaya çıkardı. Osmanlı'nın bu konuda karşılaştığı meseleler: Arazi şartları dolayısıyla; nehirlerin ulaşıma yeterince elverişli olmayışı, teknik ve uzman eleman eksikliği ve nehirlerde ulaşıma elverişli vapurların olmayışıydı. Osmanlı'nın arazi şartları, nehirlerin düzensiz akış rejimleri ve uygunsuz yatakları sebebiyle nehirlerin çok azı ulaşıma uygundu. Kayık ve yelkenlilerin bile güçlükle ulaşım yapabildiği nehirlerde daha fazla genişlik, derinlik ve düzgün yatak isteyen buharlı gemilerin, ulaşım yapması zorlaşıyordu. Bu nehirleri ulaşıma uygun hale getirmek için büyük temizlik faaliyetlerine ihtiyaç duyulmuştur.

Temizlik çalışmalarına ihtiyaç duyulan nehirlerden birisi de Boyana Nehri'dir. Boyana Nehri'nin bazı noktalarında su seviyesi oldukça düşük olduğundan nehrin bazı bölümleri büyük gemi ve vapurların seyrüsefer yapmasına uygun değildir. Boyana Nehri'nin temizlenme meselesi özellikle Karadağ'ın bağımsız olması ile daha fazla ön plana çıkmıştır. Boyana Nehri'nin temizlenmesi ve düzenlemesiyle hem Osmanlı hem de Karadağ h k metlerine büyük faydalar sağlayacaktır. Keşifler sonucunda görülmüştür ki temizlik çalışmaları gerçekleşirse Karadağ Osmanlı'dan daha fazla toprak elde edecektir. Osmanlı Devleti, Karadağ'ın daha fazla toprak kazanacak olmasından rahatsız duymuştur. Ayrıca Boyana Nehri'nde ticaretin artması sonucunda Avrupalı devletlerin bölgede daha fazla etkin olacağını düşünmekte ve bundan endişe duymaktadır. Bu yüzden de temizlik çalışmalarına gereken önemi vermemiştir.

Boyana Nehri ve  şkodra Gölü Osmanlı ile Karadağ arasında stratejik öneme sahip sular olmuşlardır. Bundan dolayı Karadağ ile Osmanlı arasındaki siyasi, ekonomik ve sosyal meseleleri doğru anlayabilmek için iki devlet arasındaki ilişkilere nehir ve g l çerçevesinden de bakmak gereklidir. Bu alışmamızda iki devlet arasındaki ilişkilere nehir ve g l merkezli bakılmaya çalışılmıştır.

KAYNAKÇA

A. BELGELER

BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ

A.MKT.MHM, 131/56, 446/75, 472/15, 472/16.

A.MKT.UM, 311/61.

BEO, 14/1037, 869/65112, 1960/146931, 2506/187937, 3653/273969.

DH.İD, 25/9.

DH.MKT, 2378/58, 606/14, 860/42, 606/14, 2724/91.

DH.MUI, 52-2/12.

İ.DH, 415/27481, 420/27809, 1252/98276, 1325/25.

İ.MMS, 44/1852, 81/3512, 94/3938, 101/50, 112/4794, 133/32.

İ.MV, 116/87, 157/16.

İ.MVL, 524/23547.

İ.ŞD, 39/2016.

MV, 45/19, 149/44, 152/4.

Y.EE, 101/67.

Y.MTV, 77/120.

B. KİTAPLAR

Arı, Kemal, *Yelkenliden Buharlıya Geçiş*, Türk Denizcilik Tarihi, C.II, Deniz Müzesi Yayınları, İstanbul 2009, s.125-145.

Armaoğlu, Fahir, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi*, TTK Yayınları, Ankara 1997.

Ayverdi, Samiha, *Türk Tarihinde Osmanlı Asırları*, C.III, Damla Yayınevi, İstanbul 1981.

Berkes, Niyazi, *Türkiye’de Çağdaşlaşma*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2002.

Bostan, İdris, *Osmanlılar ve Deniz*, Küre Yayınları, İstanbul 2007.

Danişmend, İsmail Hami, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C.IV, Doğu Kütüphanesi Yayınevi, İstanbul 2011.

Ekinci, İlhan, *Fırat ve Dicle’de Osmanlı-İngiliz Rekabeti*, Asil Yayın Dağıtım, Ankara 2007.

-----, *Tuna Nehri’nde Diplomasi Oyunları (1856-1883)*, Altınpost Yayınları, Ankara 2014.

Eroğlu, Cengiz, Babuçoğlu Murat ve Özdil Orhan, *Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Musul*, Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi Yayınları, Ankara 2012.

Evliya Çelebi, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, Hazırlayan: Seyit Ali Kahraman-Dr. Yücel Dağlı, C.VI, Yapı Kredi Yayınları, s.104.

Gündüz, Tufan, *Allahimanet Bosna*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2012.

Güngör, Salahaddin, *Fatih’in Büyük Zaferleri*, Saka Matbaası, İstanbul 1953.

Jorga, Nicolae, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi (1538-1640)*, C.III, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2005.

Karal, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi*, C.VII, TTK Yayınları, Ankara 1988.

Koloğlu, Orhan, *Osmanlı Döneminde Balkanlar*, Eren Yayınları, İstanbul 1993.

Özcan, Uğur, *II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı-Karadağ Siyasi İlişkileri*, TTK Yayınları, Ankara 2012.

Öztuna, T.Yılmaz, *Başlangıcından Zamanımıza Kadar Türkiye Tarihi*, C.XII, Hayat Yayınları, İstanbul 1967.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, C.IV/1, TTK Yayınları, Ankara 1998.

Yeğın, Abdullah, *Yeni Lügat*, Hizmet Vakfı Yayınları, İstanbul 2010.

Yücel Yaşar - Sevim Ali, *Türkiye Tarihi*, C.IV, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1992.

C. MAKALELER

“Adriya Denizi”, *Meydan Larousse Büyük Lügat ve Ansiklopedi*, Meydan Yayınevi, C.I, İstanbul 1969.

Aydın, Hakkı, “Devletler ve İslam Hukukuna Göre Milletlerarası Akarsular, Göller ve Kanallar”, *Cumhuriyet Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, S.2, 2011, s.1-63.

Aygün, Necmettin, “XIX. Yüzyıl Başlarında İstanbul Merkezli Osmanlı Deniz Taşımacılığı”, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, S.23, Bahar 2008, s.53-84.

Barut, Ali, “Kırım Hanlığı ile Kuzey Batı Kafkasya İlişkilerinde Atalık Müessesesinin Yeri”, *Emel Dergisi*, S.219, s.1-5.

Baskıcı, Murat, “Osmanlı Piyasasında Ticaret: Yabancı Tüccarların Dikkat Etmesi Gereken Hususlar(1870-1920)”, *Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Fakültesi Dergisi*, C.LXIV, Haziran 2009, s.39-55.

Bilge, Mustafa L., “Arnavutluk”, *Türkiye Diyanet Vakfı Ansiklopedisi*, C.III, TDV Yayınları, İstanbul 1991, s.383-390.

Egro, Dritan, “Osmanlı Sancak Kanunnamelerine Göre İşkodra Bölgesinin Osmanlı Hâkimiyetine Geçiş Konusunda Bazı Gözlemler (XV-XVI. Yüzyıllar)”, *Osmanlı Coğrafyası Kültürel ve Tapu Arşivlerinin Rolü Uluslar Arası Kongresi (Bildiriler)*, C.I, Ankara 2013, s.689-694.

Ekinci, İlhan, “Osmanlı Devleti’nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşletme Teşebbüsleri”, *Türk Dünyası Araştırmaları*, S. 156, Haziran 2005. s.185-203.

-----, “Osmanlı Devleti’nde Marmara’da Kabotaj Tartışmaları”, *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.1, Afyonkarahisar 2006, s.99-121.

-----, “Osmanlı Devleti’nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşletme Teşebbüsleri”, *Araştırmalar*, S.2, 1999/2, s.67-90.

-----, “Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri”, *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, S.10, Yaz 2006, s.25-54.

-----, “Osmanlı Denizciliğinde Sened-i Bahri Uygulaması”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C.VI, S.28, Güz 2013, s.81-93.

-----, “İşkodra Gölü ve Boyana Nehri’nde Uluslararası Nehir Hukuku Tartışmaları”, *Uluslararası Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller Sempozyumu*, Kayseri 2013, s.1-23.

“İşkodra Gölü”, *Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi*, İnterpress Basın ve Yayıncılık, C.XII, İstanbul 1986.

“İşkodra”, *Yeni Türk Ansiklopedisi*, C.IV, Ötüken Yayınları, İstanbul 1985.

Jelavich, Barbara, “18. ve 19. Yüzyıllar”, *Balkan Tarihi*, Küre Yayınları, İstanbul 2006.

Karatay, Osman, “Ortaçağda Karadağ Tarihi”, *Balkanlar El Kitabı*, C.I, Vadi Yayınları, Ankara 2006.

Kııl, Machiel, “İşkodra”, *Türkiye Diyanet Vakfı Ansiklopedisi*, C.XXIII, TDV Yayınları, İstanbul 2001.

Kılıç, Cüneyt, “Osmanlı’nın Son Döneminden Günümüze Türkiye’de Dış Ticaretin Gelişimi”, *Girişimcilik ve Kalkınma Dergisi*, S.8, 2013.

Kuzucu, Kemalettin, “Layihalar Işığında Bağımsızlık Sürecinde Arnavutluk’un Sosyal ve Siyasal Durumu (1860-1908)”, *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, S.XII/2, Kış 2012, s.309-332.

Moacanin, Nenad, “Karadağ”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C.XXIV, TDV Yayınları, İstanbul 2001, s.384-385.

Özgün, Cihan, “Osmanlı Ekonomi Politğine Kısa Bir Bakış”, *Tarih Okulu Dergisi*, S.1, 2008, s.5-17.

Sonyel, Salahi R., “Büyük Devletlerin Osmanlı İmparatorluğunu Parçalama Çabalarında Azınlıkların Rolü”, *Belleten*, S.195, TTK Yayınları, Ankara 1985, s.646-656.

Subaşı, Turgut, “Sultan Abdülmecid ve Sultan Abdülaziz”, *Türkler*, C.XII, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002.

Temizer, Abidin, “Karadağ Ordusu (1876-1913)”, *History Studies Dergisi*, S.2, Ocak 2010, s.317-334.

-----, “Karadağ’da Öteki Sorunu: Müslümanlar (1878-1913)”, *History Studies Dergisi*, S.5, Mayıs 2013, s.223-240.

Yıldırım, İsmail, “On Dokuzuncu Yüzyıl Osmanlı Ekonomisi Üzerine Bir Değerlendirme (1838-1918)”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C.XI, S.2, Elazığ 2001, s.313-326.

D. TEZLER

Afmataj, Luan, *Arnavutluk Bektaşiliği, Başlangıcı, Gelişmesi ve Günümüzdeki Durumu*, Marmara Üniversitesi SBE, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2009.

Akyol, Gürkan, *Balkan Politikasında Arnavutluk (1912 Sonrası)*, Süleyman Demirel Üniversitesi SBE, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Isparta 2007.

Bardhi, Ali, *Müfettiş Davut Boriçi'nin Günlüğünde '1870-1877' İşkodra Vilayeti'nde Eğitim*, Marmara Üniversitesi SBE, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2009.

Birecikli, İhsan Burak, *Arnavutlar ve Arnavutluk Sorunu 1908-1914*, Gazi Üniversitesi SBE, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2010.

Erken, İlkay, *İşkodra Vilayeti'nin İdari ve Sosyal Yapısı (1876-1912)*, Ondokuz Mayıs Üniversitesi SBE, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Samsun 2014.

Mutlu, Sevcin, *XVII. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Denizciliği Açısından Samsun Tersanesi ve Ekonomik Fonksiyonu*, Gazi Üniversitesi SBE, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2008.

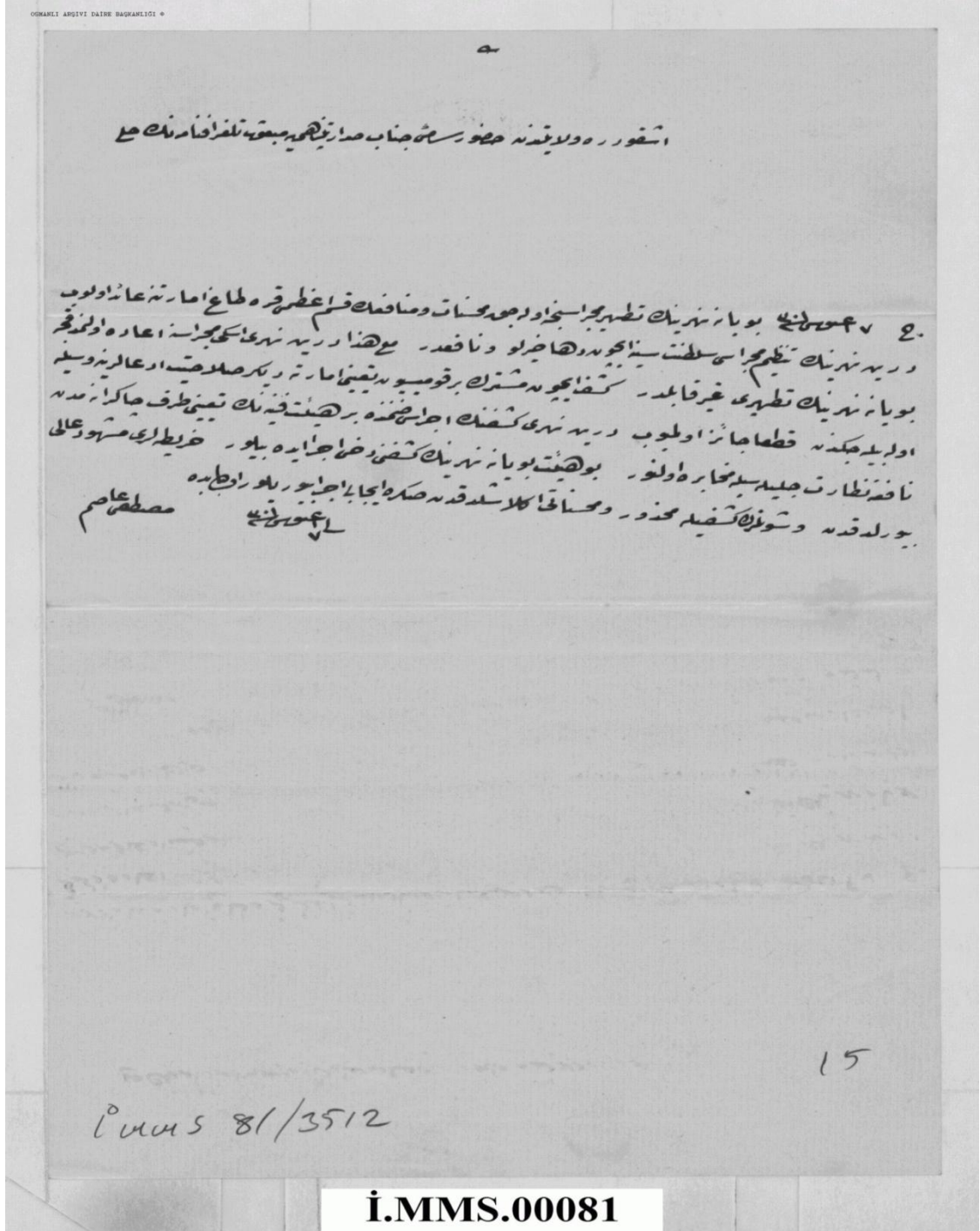
Ruga, Ilir, *Arnavutluk'ta Hristiyanlık ve İslamiyet'in Tarihçesi*, Selçuk Üniversitesi SBE, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya 2011.

Temizer, Abidin, *Karadağ'ın Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Ondokuz Mayıs Üniversitesi SBE, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun 2012.

Tereziu, Agim, *16. Yüzyılda Arnavutluk'ta İslam'ın Yayılışı*, Uludağ Üniversitesi SBE, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bursa 2010.

EKLER

A. BELGELER



Drin Nehri'nin eski mecrasına döndürülmesi konusunda İşkodra vilayetinden Sadarete gönderilen yazı, BOA, İ.MMS, 81/3512, 7 Ağustos 1301, (22 Ağustos 1885).

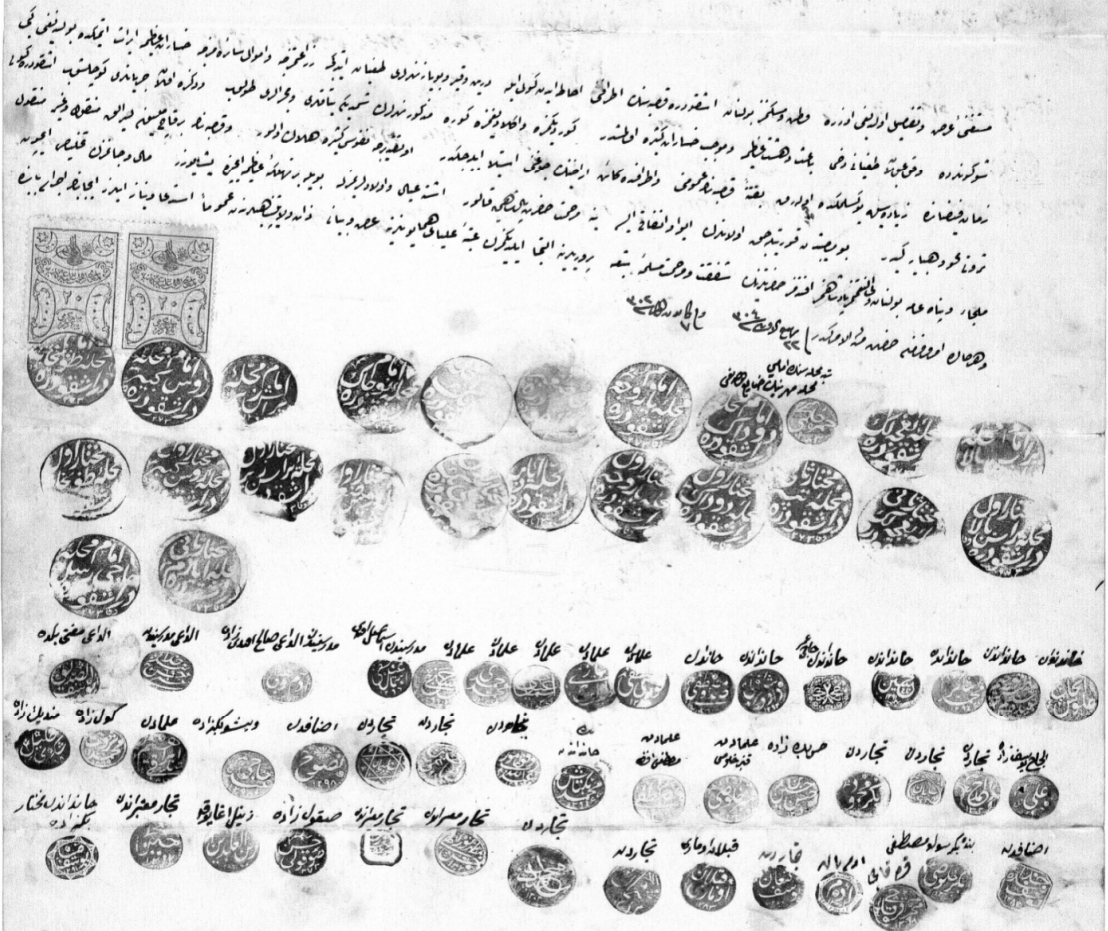
خارجہ نفعیہ دکان جہتہ خبریہ

دائرہ دار عظمیٰ
مکتوبہ
۹۸
۹۱۱

معرضہ جاگیر رکہ
بویانہ نہریں نظر کر سہ حصول ملک مافقہ بہ کو محکم معانہ و کثرت دفری تنظیم ملک اور درہ طرفہ مایور زیدہ مرکب رفہ فوسبولہ نفعی ہفتہ
قرہ طاع مکتوبہ نفعیہ و بلادہ نفعیہ و جہتہ سفیری علاقہ جو اس سر فوسبولہ تنظیم اسرہ لاجہ اور زیدہ مافقہ نفعیہ نہر نہ انکار نہرہ جوانہ نفعیہ و اور زیدہ
نفعیہ نہر نہر لہجہ حادی مکتوبہ نفعیہ نہرہ و جہتہ سفیری علاقہ جو اس سر فوسبولہ تنظیم اسرہ لاجہ اور زیدہ مافقہ نفعیہ نہر نہ انکار نہرہ جوانہ نفعیہ و اور زیدہ
نفعیہ نہر نہر لہجہ حادی مکتوبہ نفعیہ نہرہ و جہتہ سفیری علاقہ جو اس سر فوسبولہ تنظیم اسرہ لاجہ اور زیدہ مافقہ نفعیہ نہر نہ انکار نہرہ جوانہ نفعیہ و اور زیدہ
نفعیہ نہر نہر لہجہ حادی مکتوبہ نفعیہ نہرہ و جہتہ سفیری علاقہ جو اس سر فوسبولہ تنظیم اسرہ لاجہ اور زیدہ مافقہ نفعیہ نہر نہ انکار نہرہ جوانہ نفعیہ و اور زیدہ

معرضہ جاگیر رکہ
صورت امر و اشعار سن ہفتہ حسا بنہ ہجیرہ مکتوبہ خیرات مژداس قریہ ایضاً نہرہ و جہتہ سفیری علاقہ جو اس سر فوسبولہ تنظیم اسرہ لاجہ اور زیدہ مافقہ نفعیہ نہر نہ انکار نہرہ جوانہ نفعیہ و اور زیدہ
نفعیہ نہر نہر لہجہ حادی مکتوبہ نفعیہ نہرہ و جہتہ سفیری علاقہ جو اس سر فوسبولہ تنظیم اسرہ لاجہ اور زیدہ مافقہ نفعیہ نہر نہ انکار نہرہ جوانہ نفعیہ و اور زیدہ
نفعیہ نہر نہر لہجہ حادی مکتوبہ نفعیہ نہرہ و جہتہ سفیری علاقہ جو اس سر فوسبولہ تنظیم اسرہ لاجہ اور زیدہ مافقہ نفعیہ نہر نہ انکار نہرہ جوانہ نفعیہ و اور زیدہ
نفعیہ نہر نہر لہجہ حادی مکتوبہ نفعیہ نہرہ و جہتہ سفیری علاقہ جو اس سر فوسبولہ تنظیم اسرہ لاجہ اور زیدہ مافقہ نفعیہ نہر نہ انکار نہرہ جوانہ نفعیہ و اور زیدہ

درخواست حوضه بندر

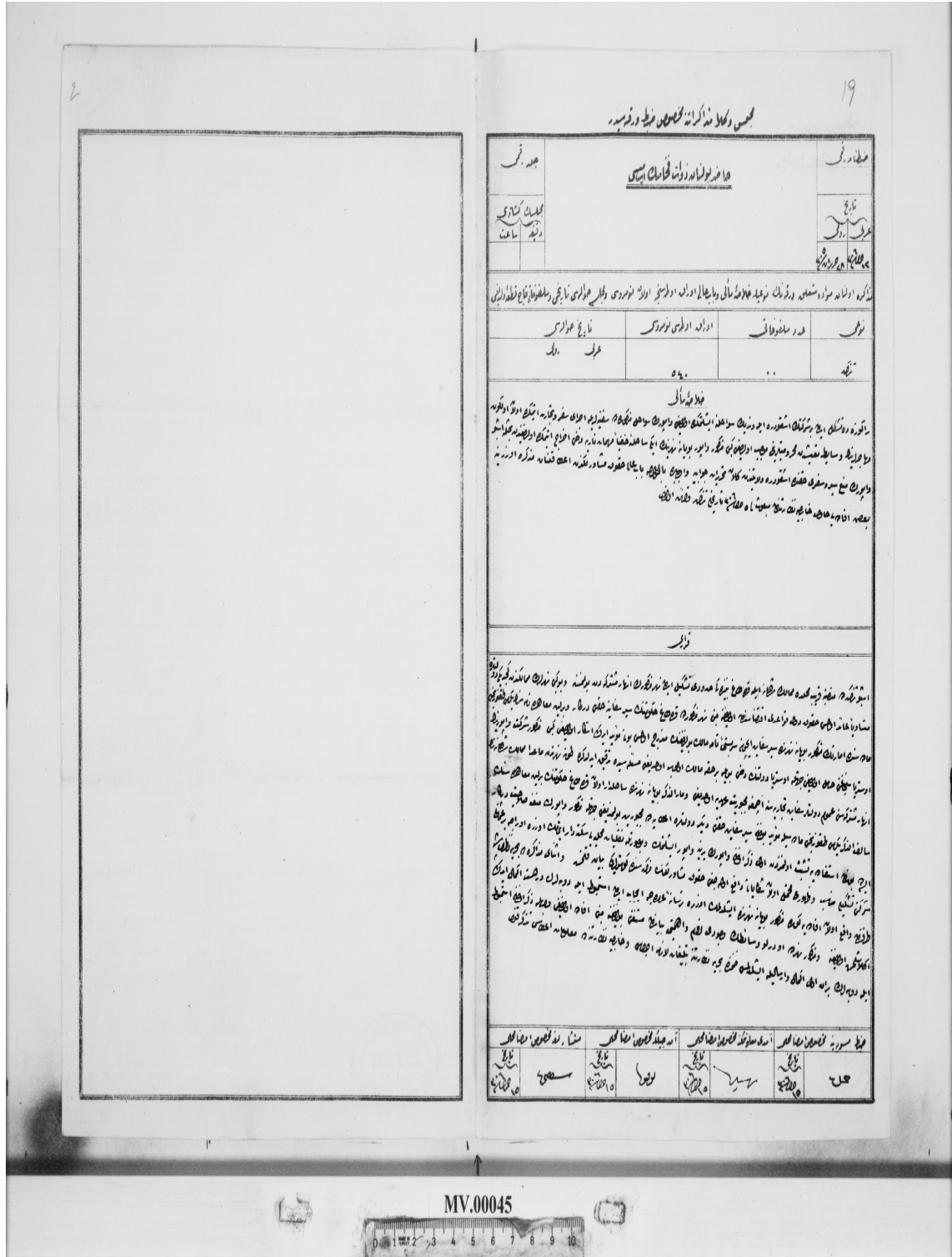


İ.MMS-94/3938

6

İ.MMS.00094

İşkodra Gölü'nün taşarak tarım arazilerine zarar vermesi sebebiyle halkın şikâyet dilekçesi, BOA, İ.MMS, 94/3938, 22 Rebiulevvel 1304, (19 Aralık 1886).



Boyana Nehri'nde kaçakçılık ve seyrüsefer konusunda Meclisi Vükala kararı, BOA, MV, 45/19, 12 Zilkade 1306, (10 Temmuz 1889).

در سعادته بولانه فره صغ فارید مدبری موسی و ولغودج بوکونه دونه کتبه مدری بویانه نه
دو ارا نه هفته بادشاهان شرف و در بویانه اولی موسی اولی بدم ذات عالی قیانه دونه اولی
هوز بوکونه معلومه اولی بویانه اولی بویانه اولی بویانه اولی بویانه اولی بویانه اولی بویانه
تاریخچه مورخه ذکره سینه قیانه ربه عصه عتبه علیا قلانه مجلس و کلامه بویانه اولی بویانه اولی بویانه
سینه ملوکانه ذکره سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه
انچه بدم کیفیت موسی به سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه
مأمول اید که سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه
تاریخچه بلیغ قلیتی کوسر دیم حال سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه
دفعی انچه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه سینه

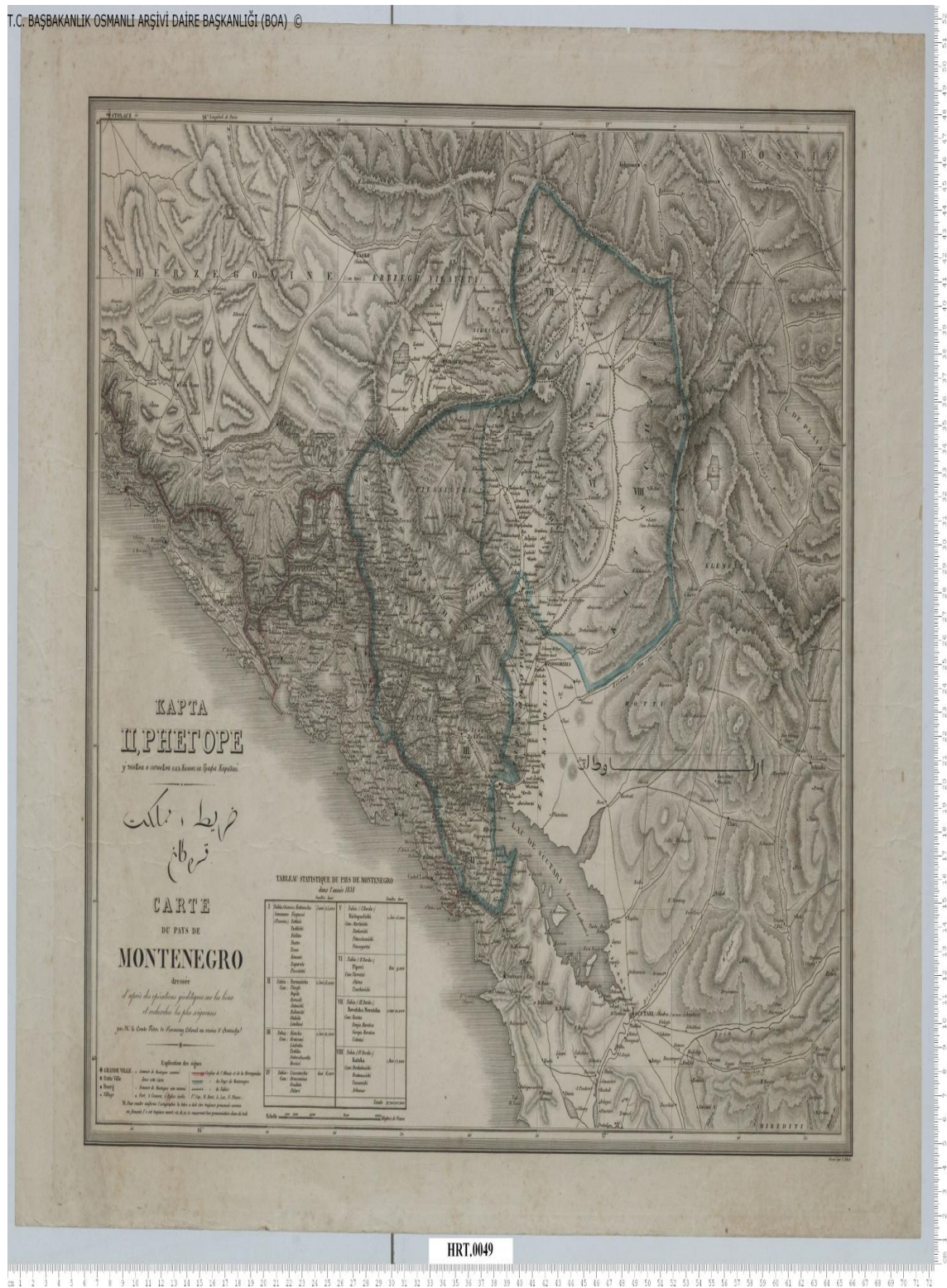
İ.DH 1177/92007-A

İ.DH.01177

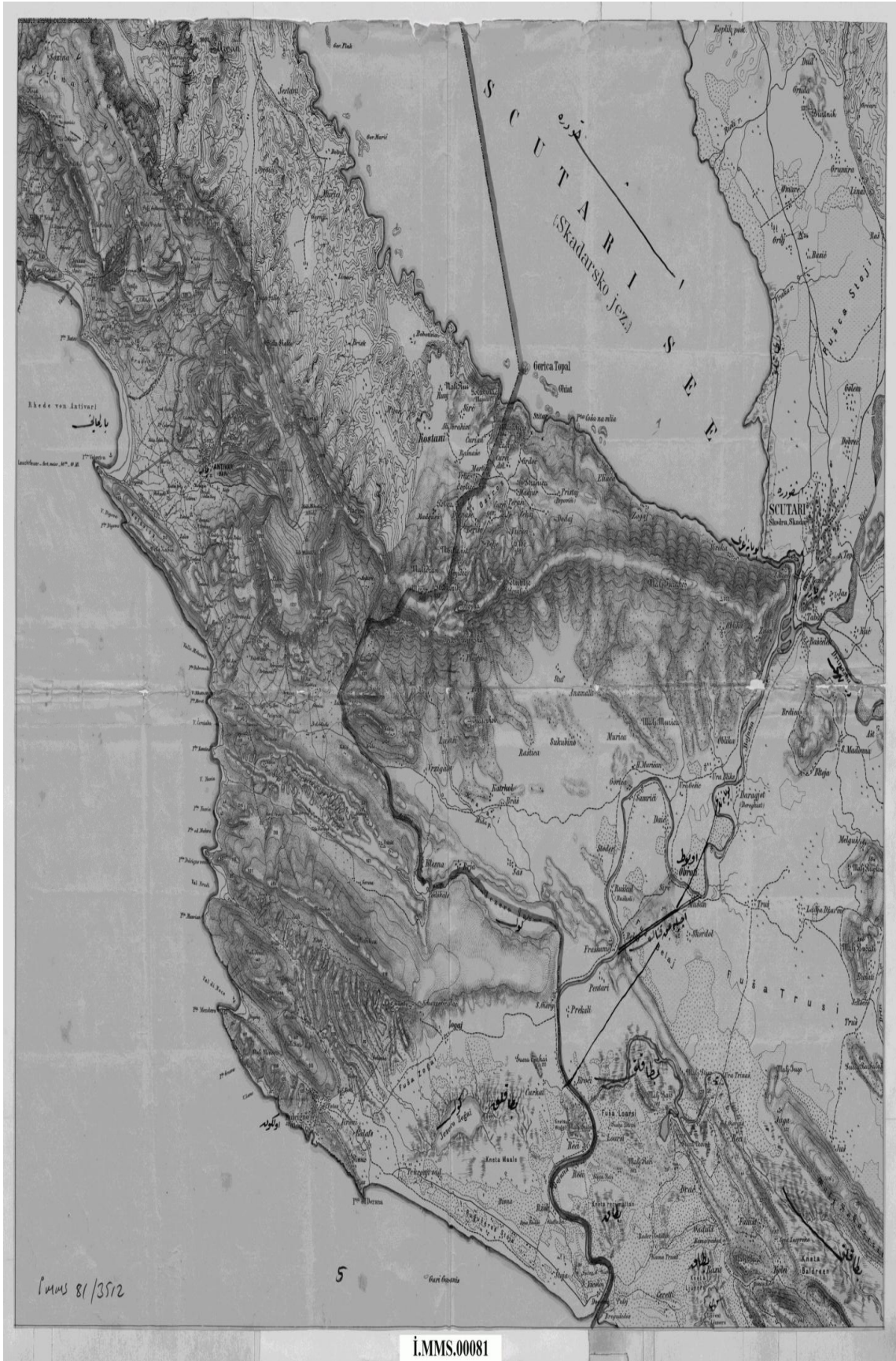
Başkitabet Dairesi'nden Boyana Nehri'nin temizliği hakkında yazı, BOA, İ.DH, 1177/9200, 17 Ramazan 1307, (7 Mayıs 1890).

B. HARİTALAR

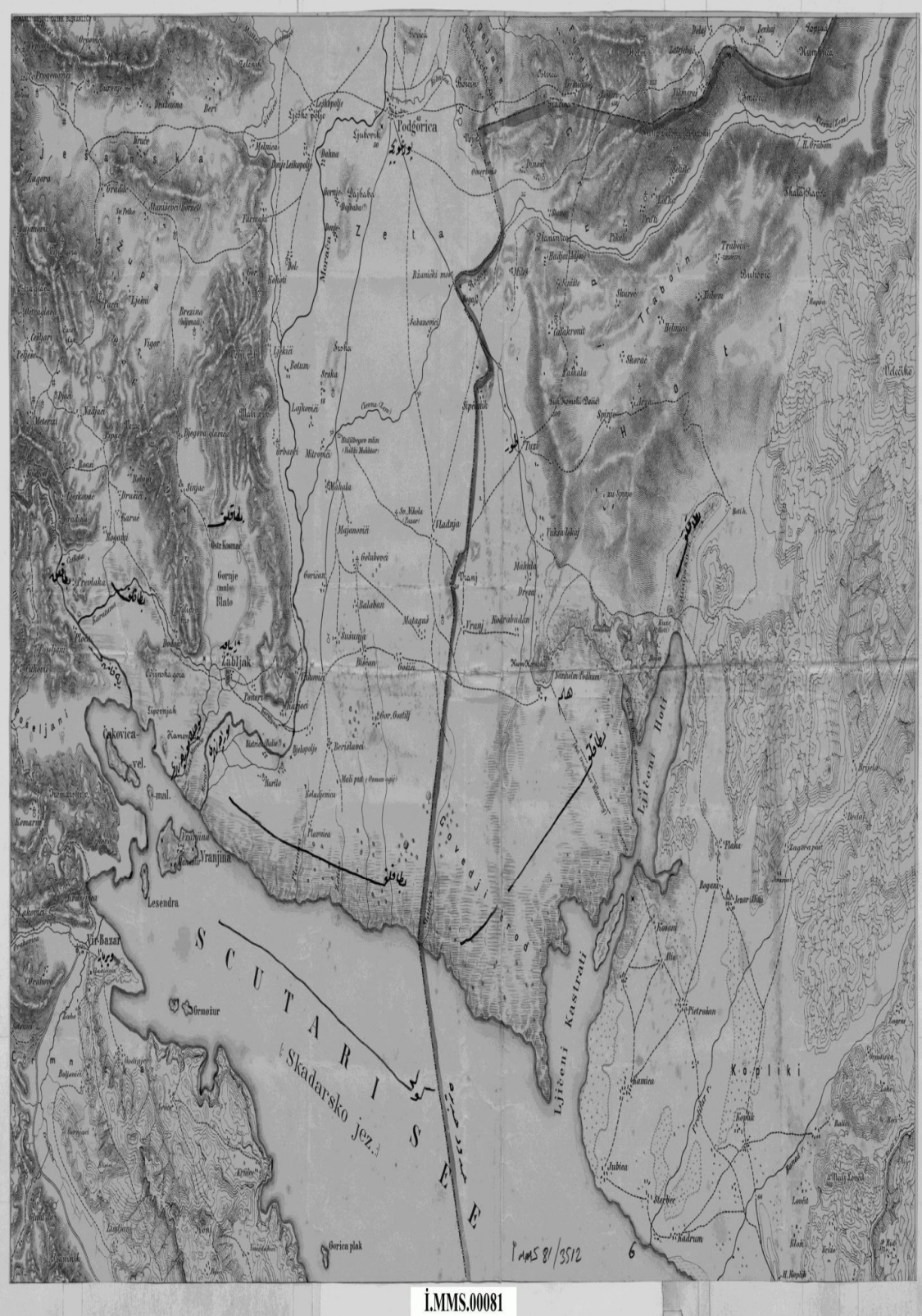
T.C. BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ DAİRE BAŞKANLIĞI (BOA) ©



Karadağ (Montenegro) Haritası, BOA, HRT, 0049.



İşkodra Gölü ve Boyana Nehri, BOA, İ.MMS, 00081.



İşkodra Gölü ve Çevresindeki Bataklıklar, BOA, İ.MMS, 00081.



Karadağ, Arnavutluk, Hersek, Venedik Körfezi, İşkodra Gölü ve Boyana Nehri, BOA, HRT, 00102, H.1269, (M.1852-1853).



Karadağ, Arnavutluk, Bosna, Hersek, Adriyatik Denizi, İşkodra Gölü ve Boyana Nehri, BOA, HRT.2597, H.1279, (M.1862-1863).