

## **TANZİMAT'TAN CUMHURİYET'E BİR MADEN ŞEHİRİ: BALYA (1839–1923)**

*A MINING TOWN FROM TANZİMAT TO REPUBLIC: BALYA (1839–1923)*

Dr. İsmail ARSLAN  
*Balıkesir Üniversitesi*

### **Abstract**

*In this study, socio-economic and demographic transformation of Balya during the period between “Tanzimat” and “Cumhuriyet” is going to analyzed within the concept of mining activities. Especially the effects of mining activities on this transformation are emphasized upon. Moreover, transform and rise of Balya from “Kocagumus” village into a town and later into a city through mining activities are going to be examined in historical perspective. Finally, miners’ strikes are going to be touched upon.*

**Key Words:** *Balya, Mining Town, Demographic Structure, Socio-Economic Structure.*

### **Öz**

*Bu çalışmada, bir maden şehri olan Balya'nın Tanzimat'tan Cumhuriyet'e kadar devam eden madencilik faaliyetleri çerçevesinde geçirmiş olduğu sosyo-ekonomik ve demografik değişim ele alınmıştır. Temelde bu çalışmada Balya'daki değişimde madencilik faaliyetlerinin rolüne vurgu yapılmıştır. Diğer yandan Balya'nın Kocagümüş köyünden Balya kasabasına ve madencilik faaliyetleriyle birlikte bir şehir haline gelerek yükselişi tarihsel süreç içerisinde incelenmiştir. Son olarak da, Balya'da gerçekleşen maden işçilerinin grevlerine değinilmiştir.*

**Anahtar Kelimeler:** *Balya, Maden Şehri, Demografik Yapı, Sosyo-Ekonomik Yapı*

### **1. Giriş**

Teorik anlamda şehirler, sakinlerinin çoğunun tarımsal faaliyetler dışındaki işlerle uğraştığı yerleşim birimleridir.<sup>1</sup> Bu tanım bağlamında şehir, ticaret, sanayi, ulaşım, madencilik gibi tarım dışı faaliyetlerin devreye girmesiyle birlikte daha fazla sayıda insanın yaşamaya başladığı bir yerleşim merkezidir. Gerçekleştirilen iktisadi fonksiyonlara göre şehir tipleri

---

<sup>1</sup> Bkz.: Max Weber, *Şehir Modern Kentin Oluşumu*, Çev.: Musa Ceylan, 4. Baskı, Bakış Yayınları, İstanbul 2003, s. 86.

tarım, sanayi, ticaret ve liman şehirleri gibi sınıflandırılmaktadır.<sup>2</sup> Bu sınıflandırmalardan biri de madencilik şehirleridir. Bu noktada maden zenginlikleri şehirlerin inşasını hazırlayan önemli bir etken olarak ortaya çıkmaktadır. Çeşitli madenlerin çıkarıldığı ya da işlendiği yerleşim yerlerinin tarihsel süreç içinde nüfusu artmakta ve madencilik faaliyetlerine bağlı olarak sakinlerinin sosyal hayatında da bir değişim meydana gelmektedir. Bununla birlikte madencilik faaliyetlerinin gerilemeye başlamasıyla bu şehirlerin sosyo-ekonomik anlamda yükselişi yerini düşüşe bırakmaktadır.

Bu çalışmada yukarıda çizilen teorik çerçeve bağlamında bir maden şehri olan Balya'nın 1839 yılında başlayan ve 1923 yılına kadar devam eden madencilik faaliyetleri içinde geçirmiş olduğu sosyo-ekonomik ve demografik değişim ele alınmıştır. Çalışmada şehrin, Kocagümüş köyünden Balya kasabasına ve madencilik faaliyetleriyle birlikte bir şehir haline gelerek yükselişi tarihsel süreç içerisinde incelenmiştir. Bu süreçte ayrıca maden işçilerinin grevlerine de yer verilmiştir. Çalışmanın temelinde 1839–1923 yılları arasında şehrin demografik ve sosyo-ekonomik değişiminde madencilik faaliyetlerinin önemine vurgu yapılmıştır.

## 2. Balya'nın İdari Yapısı

Balya'nın da içinde bulunduğu Mysia bölgesi, tarihsel süreç içerisinde Anadolu'da ilk siyasi birliği sağlayan Hititlerin ve onlardan sonra Frig, Lidya, Pers, Makedonya ve Bergama Krallığı'nın idaresinde kalmıştır. MÖ. 130'da Roma İmparatorluğu yönetimine geçen Balya ve çevresi, imparatorluğun MS. 394'te ikiye ayrılmasından sonra Bizans'ın hâkimiyetine geçmiştir. 1071 Malazgirt Savaşı'ndan sonra Türklerin yoğunlaşan akınlarıyla birlikte Süleyman Şah, 1080'den itibaren bu bölgeyi ele geçirmiştir. Selçukluların 1243 Köseadağ Savaşı sonrasında bölgede otoritesinin zayıflamaya başlamasından sonra tarihsel süreç içerisinde bugünkü Balıkesir ve Çanakkale'ye kadar olan Mysia toprakları, Karesi Beyliği sınırları içerisinde kalmıştır. Balya ve çevresi, Karesi Beyliği'nin 1345 yılında Osmanlı Beyliği'ne ilhakı ile Osmanlı hâkimiyetine girmiştir.<sup>3</sup>

1864 Vilayet Nizamnamesi'nin yayınlanmasına kadar Hüdavendigâr Eyaletinin Karesi livasına bağlı bir kaza olan Balya, vilayet sisteminde yapılan düzenlemeyle birlikte 1864–1874 yılları arasında Edremit kazasının, bu tarihten sonra da Balıkesir'in merkez nahiyesi olmuştur. 1899 yılında kaymakam atanmasıyla Karesi'nin vilayet olduğu dönemde ve tekrar sancak olduğu dönemde aynı konumunu sürdürmüştür. 1900'de ise Balya, üçüncü sınıf kaza yapılmıştır. Bu tarihten on yıl sonra da ikinci sınıf kaza statüsüne yükseltilmiştir.<sup>4</sup> Uzun bir zaman dilimi içerisinde nahiye statüsünde yönetilen Balya, zengin maden kaynakları sebebiyle hızla geliştiği ve kaza konumuna yükseldiği anlaşılmaktadır.

19. yüzyıla kadar olan Osmanlı arşiv belgelerinde *Kocagümüş köyü* olarak geçen günümüz Balya şehir merkezi, bu dönemde Alidemirci nahiyesine bağlı bir köy konumundadır. Kocagümüş köyüne *Balya* denilmeye başlanması da, burada çıkarılan madenler üzerindeki Fransız etkisinin bir sonucu olduğu kaynaklarda ileri sürülmektedir.<sup>5</sup> 19. yüzyıla

<sup>2</sup> Bu sınıflandırmadan başka şehirlerin kökenleri hakkında başlıca teoriler hakkında derli toplu bilgi için bkz.: Alparslan Aliagaoglu ve Abdullah Uğur, *Şehir Coğrafyası*, Nobel Yayınları, Ankara 2010, s. 11-19.

<sup>3</sup> Balya'nın idari yapısının tarihsel süreç içerisinde gelişimi hakkında daha geniş bilgi için bkz.: *Geçmişten Geleceğe Balya*, Balya Kaymakamlığı Kültür Yayınları Araştırma Dizisi: 1, yy. 2008, s. 9-11.

<sup>4</sup> Bkz.: Abdülmecit Mutaf, *Salnamelere Göre Karesi (1847-1922)*, Zağanos Kültür ve Eğitim Vakfı Yayınları, Balıkesir 2003, s. 78.

<sup>5</sup> Bkz.: *Geçmişten Geleceğe Balya*, s. 11. Balya isminin nereden geldiğiyle ilgili olarak bir diğer bilgi de şudur; yörede işletilen kurşun madenlerin Kocagümüş köyünde paketlenmesi (balyalanması) nedeniyle

gelinceye kadar işletilmeye devam eden Kocagümüş madenlerinin zaman içinde artan önemi sebebiyle 1807 yıllarında Alidemirci nahiyesi, Kocagümüş köyüne taşınmıştır. 1839–1849 yılları arasındaki on yıllık dönemde “Balya Maden İşletmeleri” ile birlikte Balya, yabancı sermayenin de iş yaptığı bir kazadır. Buna göre buradaki maden işletme imtiyazları 1868’de Almanlara, 1878’de ise 99 yıllığına Fransızlara verilmiştir. 1892 yılında “Balya Karaydın İşletmeleri”nin kurulmasıyla birlikte Balya, tarihinde belki de en hareketli dönemlerini yaşamaya başlamıştır.

### 3. Balya’nın Coğrafi Yapısı

Marmara Bölgesi’nin Güney Marmara bölümünde Balıkesir ili sınırları içerisinde yer alan Balya’nın; kuzeyinde Manyas ve Gönen, doğusunda Balıkesir merkez, güneyinde İvrindi, batısında ise Yenice ve Havran kazaları yer almaktadır. 39° 748 enlem ve 27° 572 boylamda yer alan Balya, yaklaşık 200.000 dönüm araziye sahiptir. Yüzölçümü 952 km<sup>2</sup> olan Balya, yaklaşık %70’ini dağlık alanlar, geriye kalanı engebeli alanlardan oluşur. Balya, kuzey batıda Konak, batıda Ekize, doğuda Akçal dağlarıyla çevrilidir. Ortalama yükseltisi 225 metre olan Balya’nın en yüksek tepesi doğusunda yer alan Akçal Tepesi’dir (642 m). Kazanın sınırları içinde plato özelliğini gösteren aşınım yüzeyleri geniş bir yer tutar. Dağlık ve platoluk alanlar irili ufaklı birçok dere tarafından derin vadilerle ayrılmıştır. Balya’nın en önemli akarsuyu Madra Dağlarından kaynaklanan Koca Çay olup; uzunluğu 160 km. dir. Deniz seviyesinden yüksekliği 225 metre olan Balya’da yazlar sıcak ve kurak, kışlar soğuk ve yağışlıdır. Yazlar Akdeniz iklimindeki kadar sıcak olmayıp kısmen serin geçmektedir. Yılın en sıcak ayları Temmuz ve Ağustos, en soğuk ayları ise Ocak ve Şubat’tır.<sup>6</sup>

Hüdavendigâr Salnamelerinden edinilen bilgilere göre Balya’da, buğday, arpa, çavdar, burçak, nohut, mısır, susam, haşhaş, ceviz, badem, palamut, fasulye, mercimek, börülce yetiştirilmektedir. Bu mahsullerin iç tüketim fazlası Balıkesir başta olmak üzere Bandırma, Edremit, Manisa, Bergama, İzmir ve Akhisar taraflarına gönderilmektedir. 85.000 dönüm kadarı, yani yaklaşık %65’i orman ve fundalık arazilerle kaplı olan kazanın Sularya, Sebepli, Söğüt, Konakdağı, Fındıklı, İsabey ve Çamucu ormanları; karaçam, kızılçam, kayın, gürgen, ak ve kızıl meşe, söğüt ve çınar ağaçlarıyla kaplıdır. Dokumacılığın da oldukça gelişmiş olduğu Balya’da yapağı kuşak, pırpıt, çorap, pamuk örme ve elbiselik şayak gibi dokuma ürünleri kazadan başka Balıkesir, Edremit, İzmir ve Manisa’da da tüketilmektedir.<sup>7</sup>

### 4. Tarihsel Süreç İçinde Balya’da Maden İşletmeciliği

Balya’da madencilik faaliyetlerinin ne zaman başladığı kesin olarak bilinmemekle birlikte; buradaki maden işletmeciliğinin Romalılar dönemine kadar uzandığı ve o dönemdeki adının *Cristian* madenleri olduğu, Balya çevresinde maden ihracatıyla ünlenmiş *Pericharaxis* isminde bir yerleşim yeri bulunduğu ve madenin çıkarıldığı bölgeye de *Ergasteria* denildiği günümüze kadar gelen bilgiler arasındadır. Madenin Karesioğulları döneminde işletilip işletilmediği belli değildir. Bu konuda elimizde herhangi bir veri bulunmamaktadır.<sup>8</sup>

Balya isminin verildiğidir. Balya adının nereden geldiği konusunda daha geniş bilgi için bkz.: Yasemin Keskin Şimşek, *Balya Madenleri*, BAÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir 2005, s. 39.

<sup>6</sup> Bkz.: *Geçmişten Geleceğe Balya*, s. 27–29.

<sup>7</sup> Bkz.: Mutaf, *age*, s. 77.

<sup>8</sup> Balya ve civarında Fransızlar tarafından işletilmiş olan maden galerilerinin dışında, Cenevizlilere ait olduğu söylenen çok eski yıllara ait kuyu ve galeriler ile cüruf ve atıklar bulunmaktadır. Hatta Truva

Balya madenleriyle ilgili Osmanlı İmparatorluğu dönemine ait en eski kayıtlar 1544 tarihine kadar gitmektedir. Bursa şer'iyeye sicillerinde rastlanan bir belgeye göre padişah Balya'daki madenlerde çalışmak üzere Bursa, Edremit ve Balıkesir'den yirmi beşer kişinin *kazıcı* olarak tayin ettiği belirtilmektedir. Bu dönemde madenlerde çalışanlar, *kürekçiler* ve *kazıcılar* olarak ikiye ayrılmıştır. Bu gruplar genellikle her türlü vergiden muaf tutulan ve madenin çevresindeki köylerden gelen insanlardan oluşmaktadır.<sup>9</sup>

Balya kadısına yazılan 1651 tarihli mektuptan,<sup>10</sup> madenin Hazine-i Hassa adına işletilmekte olduğu ve Bali Bey adında bir kişinin mültezimlik yaptığı anlaşılmaktadır. Bu dönemde madenin başında yöre halkından bir ileri gelen bulunmakta ve çalıştırılan işçiler de çevre bölgelerden getirilmektedir. 1647 tarihli merkezden gönderilmiş bir fermanla, Balya madeninden top güllesi imal edildiğini ve bu dönemde yılda yaklaşık olarak bin kantar gülle üretildiğini de öğrenmekteyiz. Balya madenleri XVII. yüzyılın ikinci yarısında Bandırma İskelesi yoluyla İstanbul'a sevk edilmektedir. Bu dönemde Balya-Balıkesir-Bandırma arasında maden nakline müsait bir yolun varlığı ortaya çıkmaktadır. Şer'iyeye sicillerindeki mevcut kayıtlardan Balya-Kemer-Edremit arasında bir yolun mevcut olduğu anlaşılmaktadır. Bunlardan başka Edremit-Balıkesir-Bandırma arasında işleyen başka bir yol daha vardır ki bu yol maden sevkiyatında daha sonraki yüzyıllarda da kullanılmıştır.<sup>11</sup> 1752 yılında madenin gelirine göz diken kişilerce gerçekleştirildiği sanılan bir baskın yapılmış ve maden soyulmuştur.<sup>12</sup>

Osmanlı İmparatorluğu döneminde gülle yapımına katkıda bulunmuş ve Hazine-i Hassa adına işletilmiş olan Balya madeni, 1802 yılına kadar kaza halkının katılımıyla işletilmiştir. Madende üretimin artması gerektiği durumlarda ise çevre kazalardan da işçi getirilmiştir. III. Selim döneminde Balya kazasında nüfusun azalması ve bunun paralelinde üretimin düşmesi üzerine hemen yakındaki Gönen ve çevre köylerinden madende çalışmak üzere işçi bulunmuştur. Bu döneme gelinceye kadar işleyişi neredeyse hiç aksamayan Balya madeni, XIX. yüzyıl başlarında artan talebi karşılayamayacak duruma gelmiş ve bazı yakın kazaların madene ilhaki bile düşünülmüştür.<sup>13</sup> 1807 yılında ise, maden işletme tesislerinin yetersizliği gerekçesiyle iki ayrı fırının daha yapılması planlanmıştır. 1808 yılında gönderilen fermanla, 1796 yılından beri Balya madenlerinin işletme hakkını elinde bulunduran maden emini Yakup Ağa'nın emniyet süresi uzatılmış ve kendisinden daha fazla kurşun ve gümüş çıkartarak üretimi arttırması istenmiştir.<sup>14</sup> Diğer taraftan yine aynı tarihlerde madenden gümüşü ayırmak için Karadeniz sahil halkından bazı ameleler getirilmiş Balya'nın bitişiğindeki Bahçeler Mahallesi'ne yerleştirilmiştir.<sup>15</sup>

---

harabelerinde şimdiye kadar bulunmuş en eski kurşun eşyanın da Balya'nın bu yöreye yakınlığı sebebiyle bu madenlerden çıkarılan kurşunla üretilme ihtimali vardır. Bu konuda bkz.: Bkz.: Kamil Su, *Balıkesir Madenleri*, Balıkesir Halkevi Yayınları, İstanbul 1939, s. 5-6.

<sup>9</sup> Bkz.: İbrahim Aydın, "Madencilik-Şehirleşme İlişkilerine Farklı Bir Örnek: Balya", *Marmara Coğrafya Dergisi*, S: 12, (2006), s. 138.

<sup>10</sup> Bu mektubun tam metni için bkz.: Kamil Su, *age*, s. 43-44.

<sup>11</sup> Bkz.: Su, *age*, s. 8-9.

<sup>12</sup> Bkz.: *Yurt Ansiklopedisi*, "Balıkesir", C. II, Anadolu Yayıncılık, İstanbul 1982, s. 1128.

<sup>13</sup> Bkz.: *Geçmişten Geleceğe Balya*, s. 15; Su, *age*, s. 10-11.

<sup>14</sup> Bkz.: Su, *age*, s. 11-12. Yakup Ağa'nın maden emniyeti hakkında daha detaylı bilgi için bkz.: Yasemin Keskin Şimşek, *agt*, s. 42-46.

<sup>15</sup> Kamil Su'nun verdiği bilgilere göre 1930'lu yıllarda bu amelelerin torunları madende çalışmaktadır. Hacı Yakup Ağa'nın maden emini bulunduğu sıralarda kurşun ve gümüşü diğer parazit madenlerden ayırma işini 1910'lu yıllarda vefat eden Madenli Mustafa'nın büyük kardeşi yapar. Madenli Mustafa'nın oğlu İsmail 1930'ların ortasında 80–85 yaşında vefat etmiştir. Sülalesi ise Balya'da yaşamaya devam etmektedir. Bkz.: Su, *age*, s. 12.

Avrupa'da Sanayi İnkılâbı'nın gerçekleştirilmesi ve ardından artan hammadde ihtiyacı madenlerin önemini bir kat daha arttırmıştır. Bu süreçte Osmanlı İmparatorluğu'nda Tanzimat'ın ilanı ile birlikte madencilik alanında başlayan yeni girişimler ve yayımlanan nizamnameler Osmanlı madenciliğine yeni bir ivme kazandırmıştır. Balya madenlerinin yabancı sermaye ile birlikte anılması da Tanzimat dönemine denk gelmektedir. 1868 yılında Alman uyruklu *Raiser*, Balya madenlerini işletme hakkını almış ve daha sonra *Lourium* Fransız-Türk ortak şirketine devretmiştir.<sup>16</sup> Böylece Balya madenlerine ilk defa yabancı sermaye girişi sağlanmıştır. 1876 yılında Balya madeninin işletme hakkını 99 yıllığına Fransız *Royil* şirketine veren Osmanlı Devleti, sadece simli kurşun madeninin ihracının ihalesini yapmış, diğer madenlerin ihracını engellemiştir.<sup>17</sup> Bu işletme hakkının verilmesinde II. Abdülhamit dönemi kâtiplerinden Süreyya Paşa'nın büyük rolü olmuştur.<sup>18</sup>

1892'de Kocagümüş, Karaaydın ve Balya bölgesindeki simli kurşun madenini işletmek amacıyla ve 4.500.000 Frank sermaye ile "Balya Karaaydın Madenleri Osmanlı Anonim Şirketi" kurulmuştur. Fransızlar bölgeye geçici yatırımlarla yerleşmeye başlamıştır. Osmanlı-Fransız işbirliğiyle kurulmuş olan bu şirket Balya'da kurşun, çinko ve gümüş madenlerinden başka Mancılık'ta kömür, Patlak'ta kurşun, çinko ve mangan madenlerinin işletme hakkını da almıştır. Şirket 1901 yılında Mancılık'taki kömür madeninde bir elektrik merkezi kurmuş ve elektriği Balya'ya getirmiştir.<sup>19</sup> Maden işletmesinin ihtiyacından fazla üretilen elektrik, yerel yönetime verilerek çevrenin aydınlatılması için kullanılmıştır. Böylece Balya, Anadolu'da Tarsus, İstanbul ve Trabzon ile birlikte elektriğin yerleşim yerlerinin aydınlatılmasında kullanıldığı ilk şehirlerden biri olmuştur.<sup>20</sup> 1911 yılında şirkette 175 müstahdem ve 1.165 işçi çalışmıştır.<sup>21</sup> İşçi sayısı ile ilgili bu rakamlardan başka madende asansör sisteminin ve elektriğin kullanılıyor olması işletmenin büyüklüğü ve kullanılan teknolojinin seviyesi hakkında bir fikir vermektedir.

Balya madenlerinin nakliyesi daha önceden deve, katır veya arabalarla yapılmaktadır. Balya Karaaydın Madenleri Osmanlı Anonim Şirketi, Balya'dan Palamutluk mevkiine kadar 62 km uzunluğunda ve 60 cm genişliğinde bir dekovil hattı döşenmiştir.

<sup>16</sup> Alman Devleti tebasından Mösyö Raiser'e, Karesi vilayeti dâhilinde Kocagümüş ve Avunya nahiyelerinin Gümüşler köyünde bulunan bir parça simli kurşun madeni (1.464 dönüm), Kızılköçü köyünde bulunan bir parça simli kurşun (2.943,5 dönüm) madeni, yine Avunya nahiyesine bağlı Armutçuk köyünde bulunan bir parça simli kurşun madeni (1.429,5 dönüm) işletilmesi 99 yıllığına verilmiştir. Raiser'e simli kurşun madeninden başka Kızıldam ve Kavalıova köylerinde bulunan (853,5 dönüm) antimuan madeni işletmeciliği, Kocagümüş ve Avunya nahiyelerinin Alakilise köyünde bulunan bakır, demir ve simli kurşun madenleri için (4.625,5 dönüm) arazi ve Sofular köyünde bulunan iki parça simli kurşun madeni ve bakır madenleri (5.366 dönüm) arazisi, Mancılık köyünde bulunan (2.763 dönüm) linyit madeninin ve Kalabak köyünde bulunan bir parça bakır madeninin (1.975,5 dönüm) işletmeciliği verilmiştir. Bu madenlerin işletimi hakkında daha geniş bilgi için bkz.: Şimşek, *agt*, s. 47-60.

<sup>17</sup> Fransız uyruklu Mösyö Royil'e Karaydın köyünde işletme hakkı verilen 8.654 dönüm arazinin sınırları şöyledir: kuzeyi Delersit Dağı ile Arıtış Tepesi, batısı Arıtış Tepesi ile Karıncalı Tepesi arasından geçen hat; güneyi Karaçam Tepesi ile Sivri Mahalle Tepesi, doğusu Sivri Mahalle Tepesi ile Akgedik Tepesi'nden geçen Delersit Dağı arasındaki hat olarak belirlenmiştir. Bkz.: BOA., *Mukavelat Defteri*, no:2, s. 189. Karaydın kurşun madeniyle ilgili daha geniş bilgi için bkz.: Şimşek, *agt*, s. 61-66.

<sup>18</sup> Bkz.: *Yurt Ansiklopedisi*, agm, s. 1128-1129.

<sup>19</sup> Bkz.: Su, *age*, s. 12-13; *Yurt Ansiklopedisi*, agm, s. 1129.

<sup>20</sup> Bkz.: Aydın, agm, s. 139.

<sup>21</sup> Bkz.: *Geçmişten Günümüze Balya*, s. 18.

Palamutluk'a kadar hayvanlarla çekilen dekovillerle nakledilen madenler buradan Akçay iskelesine arabalarla nakledilmiştir. Daha sonra maden naklini hızlandırmak isteyen şirket, Palamutluk-Akçay arasına bir demiryolu hattı<sup>22</sup> döşeyerek çıkarılan madeni, Akçay Limanı'na ulaştırmıştır. Maden işletildiği dönemde bölgede yaklaşık 200 km'lik demiryolu ağı kuran Fransızlar, bu yolu Çanakkale Boğazı'na kadar uzatmışlardır. Önceden Gönen üzerinden Bandırma'ya taşınıp oradan gemilere yüklenen madenler 1800'lü yıllarla birlikte Akçay ve Edremit yolları kullanılarak limanlara ulaştırılmıştır.<sup>23</sup>

Savaş yıllarında bir müddet faaliyetini durduran şirket, 1920'de yeniden madeni işletmeyi başladı. 1923'ten sonra şirket adını *Balya Karaydın Maden Şirketi-Türk* diye değiştirdi. 1925 yılından sonra kurşun üretiminin azalması, 1930 dünya ekonomik bunalımı sebebiyle kurşun fiyatlarındaki düşüş Balya maden işletmesini olumsuz yönde etkilemiştir. Bunun üzerine zor duruma düşen şirket 1931 yılında çalışmalarını durdurmuştur.<sup>24</sup> Şirketin çalışmalarını durdurmasındaki diğer bir neden de, 1927 yılında Arı Mağarasının asansöründe meydana gelen yangındır. Bu yangın sebebiyle şirket 500.000 liralık maddi zarara uğramıştır.<sup>25</sup> Bu olay sonrasında zaten ekonomik bunalım içinde olan şirketin finansal durumu daha da zorlaşmıştır. 1931 yılına kadar beş bin işçi çalışırken sonraları bu sayı beş yüzlere kadar düşmüştür.<sup>26</sup> İşçi çıkarma yoluna giden şirkete destek olmak amacıyla çıkarılan bir kanunla, madenlerde kullandığı malzemeleri gümrüksüz getirmesi sağlanmışsa da bu tedbirler şirketin durumunu düzeltmek için yeterli olmamıştır.

Balya Karaydın Madenleri Anonim Şirketi'nin görevinin bitmesinden sonra 10 Eylül 1931 yılında Charles Heurteau, H. Pajezi, A. Mali, M. Roben ve Reşit Osman bir araya gelerek *Balya Karaydın Madenlerini Kiralama ve İşletme Türk Anonim Şirketi*'ni kurarlar.<sup>27</sup> İdare merkezi İstanbul ve işletme merkezi Balya olan bu şirketin kuruluş sermayesi bir milyon Türk lirasıdır. Şirket, 1933–1934 yıllarında üretimini üç katı arttırmasına karşın kurşun fiyatlarının dünya piyasasında düşmesi üzerine faaliyetine 1939 yılında son vermek zorunda kalırlar. Maden, 8 Şubat 1940'ta Bakanlar Kurulu kararıyla devletleştirilir.<sup>28</sup> Böylece Koca Gümüş köyünden Balya kasabasına ve madencilik faaliyetlerindeki artışla şehir haline gelerek ilerleyen Balya, 1940'da madenin devletleştirilmesiyle birlikte önemini yitirmiş ve zamanla gelişimi durarak küçülmüştür.

### 5. Balya'nın Demografik Yapısında Değişim

Balya'nın idari yapılanması XIX. yüzyıl sonları ve XX. yüzyıl başlarında sürekli olarak değişiklik gösterir. Bununla birlikte XX. yüzyıl başından itibaren 1923'e kadar şehrin sınırları mevcut halini korur. Buna rağmen Balya hakkında sağlıklı demografik verilere ulaşmak oldukça zordur.

Madencilik faaliyetlerinin yoğun olduğu XIX. yüzyılda Kocagümüş köyü, Balya kasabasına dönüşmüştür. Madenin sağladığı istihdam imkânları, Balya'nın çevresindeki

<sup>22</sup> Bu hat Balya Karaaydın Madenlerini Kiralama ve İşletme Şirketi'ne geçtikten sonra tesisat daha fazla tekâmül ettirilmiştir. Toz halinde bulunan cevher, ellişer kiloluk torbalar içinde traktörlerle çekilen vagonlar içinde Palamutluk'a kadar götürülür. Palamutluk'ta vagonların dingilleri demiryolu hattına uygun dingillerle değiştirildikten sonra, lokomotif vasıtasıyla Akçay Limanı'na oradan da vapurlara yükletilerek Avrupa'ya gönderilir. Palamutluk'tan Akçay'a kadar olan hatta 1930'lu yıllarda yolcu ve eşya nakliyatı da yapılıyor. Bkz.: Su, *age*, s. 17.

<sup>23</sup> *Geçmişten Günümüze Balya*, s. 17.

<sup>24</sup> Bkz.: Su, *age*, s. 13; Aydın, *agm*, s. 139; *Geçmişten Günümüze Balya*, s. 18.

<sup>25</sup> Şimşek, *agt*, s. 72.

<sup>26</sup> Bkz.: Su, *age*, s. 15–16; s. 18.

<sup>27</sup> Bkz.: Şimşek, *agt*, s. 72-73.

<sup>28</sup> Bkz.: *Geçmişten Günümüze Balya*, s. 18.

köylerin yanı sıra uzak yerlerden de göç almasına sebep olmuştur. 1831 yılında yapılan ilk genel nüfus sayımına göre Balya'nın genel nüfusu 5.992'dir.<sup>29</sup> Bu sayının 2 ile çarpılması gerekir. Çünkü 1831 nüfus sayımında yalnızca erkekler sayılmıştır. Buna göre Balya'nın 1831'de toplam nüfusu 11.984'tür. 1840'lı yıllarda Balya nüfusunun çoğunluğunu Müslümanlar oluşturmakla birlikte Rum ve Bulgar gibi gayr-i müslim nüfusa da rastlamak mümkündür.<sup>30</sup> Bu tarihten sonra Balya'nın demografik yapısına ait nüfus verileriyle ilgili uzun bir dönem eksiklik söz konusudur.<sup>31</sup> 1887 yılından itibaren nüfus verilerini Hüdavendigâr Salnamelerinden öğrenmek mümkündür. Tablo 1'den 1887–1907 yılları arasında Balya'nın demografik yapısını incelediğimizde; yirmi yıllık bir dönemde Balya nüfusunun 21.509'dan 52.689'a çıkarak % 145 oranında artmış olduğunu görüyoruz. Bununla birlikte Balya'da gayr-i müslim nüfus içinde 1887 yılında 341 olan Rum sayısı 1900 yılına gelindiğinde 1.118'e; 1890'da 1.577 olan Bulgar sayısı da 1900 yılına gelindiğinde 2.365'e yükselmiştir. Bu tablodan da anlaşılacağı gibi; 1887–1907 yılları arasında Balya'da madencilik faaliyetleri sadece nüfus yapısını değil, nüfusun etnik ve dini yapısını da değiştirmiştir. Buna göre Balya'da yaşayan gayr-i müslim Rum ve Bulgarlar, madeni işleten şirket tarafından kaza dışından getirilip istihdam edilen teknik eleman ve işçiler olduğu tahmin edilebilir.

**Tablo 1.** 1887–1907 Balya'nın Demografik Yapısı.

Yıllar	Gayr-i Müslim Nüfus		Toplam Nüfus
	Rum	Bulgar	
<b>1887</b>	341	-	<b>21.509</b>
<b>1890</b>	346	1.577	<b>23.757</b>

<sup>29</sup> Bkz.: Enver Ziya Karal, *Osmanlı İmparatorluğunda İlk Nüfus Sayımı 1831*, DİE Yayınları, Ankara 1997, s. 156.

<sup>30</sup> 1840'lı yıllara ait nüfus bilgilerine ulaşabileceğimiz Temettuat kayıtları arasında nefis-i Balya'ya ait defter mevcut değildir. Bununla birlikte bu dönemde Balya kazasına bağlı Şamlı, Ilıca Danişmend, Evciler, Akbaş ve Koyuneri köylerinin sosyo-ekonomik yapısı hakkında geniş bilgi için bkz.: Nihal Yılmaz Demiraslan, *Temettuat Defterlerine Göre Balya Kazası Şamlı, Ilıca Danişmend, Evciler, Akbaş ve Koyuneri Köylerinin Sosyo-Ekonomik Yapısı*, BAÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir 2009. 1848-49 yıllarında Balya kazası derununda Rum milletine mensup 50 hane sakin ve mütemekkin bulunmaktadır. Bunlardan alınan cizye vergisine göre 44 hane evsat yani orta halli, geri kalan 6 hane ise edna yani gelir seviyesi düşük olan hanelerdir. Bkz.: *BOA., NFS.d., nr. 1209*.

<sup>31</sup> Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde yeni açılmış olan Nüfus defterleri fonunda Balya nüfusu ile ilgili yapmış olduğumuz araştırmalar sonucunda; bu fondaki Balya kazasına ait nüfus defterlerinin çoğu tarihsiz olduğu için bu kaniya varmış bulunmaktayız. Mevcut defterlerden bir kısmı Balya'nın Biga Sancağı'na bağlı bulunduğu ve bu çalışmanın tarih sınırlandırmasından önceki döneme ait defterlerdir, bir kısmı da Balya'ya bağlı bazı köylerin reaya ve Müslim nüfusuna ait defterlerdir. Bu konuda bkz.: *BOA., NFS.d., nr. 1188–1189–1190–1205–1206–1207–1208–1209*. Bu defterlerden dışında 1358 numaralı ve tarihsiz icmal defterinde Balya kazası ile ilgili şu bilgiler mevcuttur: Bu yıllarda Balya'ya 46 köy bağlı bulunmaktadır. Kazanın genelinde hane sayısı: 2226 Müslüman, 325 Aşiret, 16 Müslüman Kıpti ve 126 Millet-i Rum şeklindedir. Buna göre kazada 2743 Müslüman, 1168 Aşiret, 39 Müslüman Kıpti ve 511 Millet-i Rum olmak üzere toplam 5461 kişi yaşamaktadır. Bkz.: *BOA., NFS.d., nr. 1358*.

<b>1892</b>	-	2.343	<b>27.969</b>
<b>1900</b>	1.118	2.365	<b>42.554</b>
<b>1907</b>	-	-	<b>52.689</b>

**Kaynak:** Mutaf, *Salnamelere Göre Karesi*, s. 78.

Hüdavendigâr Salnamelerinden edinilen bu demografik verilerin dışında elde Balya kazasının nüfusuna ilişkin 1898 ve 1905/6 tarihli iki nüfus cetveli bulunmaktadır.<sup>32</sup> Buna göre 1898 tarihli nüfus cetveli Balya'nın kaza yapılmadan hemen önce nahiye olduğu döneme aittir. Bu yıllarda Balya'ya 31 köy bağlı bulunmaktadır. 1898 yılı nüfus verilerine göre Balya nahiyesinin 3.420 erkek ve 3.372 kadın olmak üzere toplam 6.892 Müslüman; 232 erkek ve 223 kadın olmak üzere de toplam 455 Rum yaşamaktadır. Adı geçen Rum nüfus nahiyenin merkezi olan ve *Maden-i Hümayun* adıyla anılan köyde ikamet etmektedir. Burada yaşayan Müslümanların sayısı ise 118 erkek ve 107 kadın, toplam 225 kişidir. Nahiye merkezi Maden-i Hümayun köyünde Müslim ve gayr-i müslim toplam 158 hane ikamet etmektedir. Buna göre 1898 yılında 31 köyden müteşekkil Balya'da toplamda 1.935 hanede 7.347 kişi yaşamaktadır.<sup>33</sup>

Balya kazasının mahalleleri ve köylerini kapsayan ve Müslüman ve gayr-i müslim kadın erkek ayrı ayrı nüfus verilerini içeren 1905/6 tarihli nüfus cetveline göre bu yıllarda Balya, merkez kazaya bağlı Müslüman ve Hıristiyan olmak üzere iki mahalle ile toplam 66 köyden oluşmaktadır.<sup>34</sup> 1905/6 yıllarından sonra Balya'dan ayrılarak Balıkesir ve Edremit kazalarına bağlanacak olan mahalle ve köylerle birlikte kazaya bağlı toplam 170 yerleşim birimi bulunmaktadır. Buna göre 11.769 haneden müteşekkil Balya'da, 24.870 erkek, 23.600 kadın toplam 48.470 Müslüman; 1.025 erkek, 999 kadın toplam 2.024 Rum ve 1.694 erkek, 1.667 kadın toplam 3.361 Bulgaristan göçmeni, toplamda ise 51.969 kişi yaşamaktadır.<sup>35</sup>

Balya'nın merkezi olan ve 158 haneden müteşekkil *Maden-i Hümayun* köyünde 1898'de 118 erkek ve 107 kadın toplam 225 Müslüman; 232 erkek ve 223 kadın olmak üzere toplam 455 Rum yaşamaktadır. 1898'de buranın toplam nüfusu 680 kişidir. Aradan geçen 7–8 yıllık dönem içinde Balya'nın merkezi konumundaki Maden'in köylükten çıkarak kayıtlarda mahalle statüsüne yükseldiği görülmektedir. Buna göre 1905/6 yıllarında Maden, Maden-i İslam ve Maden-i Hıristiyan adlarıyla iki mahalleden oluşmaktadır. İslam Mahallesi toplam 111 hanede 252 erkek ve 245 kadın toplam 497 Müslüman ikamet etmektedir. Hıristiyan Mahallesi ise toplam 197 hanede 537 erkek ve 537 kadın toplam 1074 Rum nüfus

<sup>32</sup> Dahiliye Nezareti Sicil-i Nüfus İdare-i Umumiyesi tasnifi arasında yer alan bu nüfus cetvelleri Nahide Şimşir tarafından XI. Uluslararası Türkiye'nin Sosyo-Ekonomik Tarihi Kongresi'nde tebliğ olarak sunulmuş ve bu tebliğ genişletilerek Türk-İslam Medeniyeti Akademik Araştırmalar Dergisi'nde yayınlanmıştır. Bkz.: Nahide Şimşir, "Osmanlı Devleti'nin Son Yıllarında Balya Kazası'nın Demografik Durumu", *Türk-İslam Medeniyeti Akademik Araştırmalar Dergisi*, S: 8, (2009), s. 155–172.

<sup>33</sup> Bkz.: Şimşir, agm, s. 157.

<sup>34</sup> 1905/6 tarihli nüfus cetvelinin ikinci bölümünde Balıkesir kazasına bağlanan yerleşim birimlerinin yani İvrindi İslam, Rum ve Çerkez mahalleleri ile 94 köyü; üçüncü kısmında ise Edremit kazasına bağlı Karaaydın İslam ve Hıristiyan mahalleleri ile 4 köyün nüfus dökümleri; son kısmında ise 14 sayfalık içerik özetlenmektedir. Bu yıllarda Balya kazasına bağlı bulunan mahalle ve köylerin toplamı 170'tir. 11.769 haneden ve İslam, Bulgar ve Rum nüfustan oluşan kazada toplam 51.969 kişi yaşamaktadır. Bu köylerden bir kısmı 1905/6 yıllarından sonra Balya'dan ayrılarak Balıkesir ve Edremit kazalarına bağlandığı anlaşılmaktadır. Daha geniş bilgi için bkz.: Şimşir, agm, s. 158-166.

<sup>35</sup> Bkz.: Şimşir, agm, s. 158.



yaşamaktadır. Bu veriler ışığında 1905/6 yıllarında Maden’de 1571 kişi yaşamaktadır. Aradan geçen 7–8 yıllık süre içinde Balya’nın merkezi konumundaki Maden’in nüfusu iki katından fazla bir artış göstermiştir. Bu kadar kısa zaman zarfında bu artışın en önemli sebebi Balya’da 1890’lı yıllarda etkisini hızla arttıran madencilik faaliyetlerinde aranmalıdır. Diğer yandan Balya’nın tarihsel süreç içerisinde geçirmiş olduğu idari değişim de bu gerçeği doğrulamaktadır. Balya nüfusunda meydana gelen gözle görülür değişimin altında yatan gerçek, madencilik faaliyetleridir. Çünkü Balya’ya dışarıdan geldiği anlaşılan bu büyüklükteki nüfusun istihdam edilmesinde madencilik faaliyetleri dışında herhangi bir iş kolu bulunmamaktadır.

### 6. Balya’nın Sosyo-Ekonomik Yapısında Değişim

Balya’daki madencilik faaliyetleri ve madenciliğin sağladığı iş imkânı kazanın demografik yapısına olduğu gibi sosyo-ekonomik yapısını da etkilemiştir. Maden işletmesinin eleman ihtiyacını karşılamak için kaza dışından Müslüman ve gayr-i müslim işçi getirilmiştir. Bu gelen işçiler ve aileleri kazanın nüfusunda artışa sebep olduğu gibi, kaza merkezinde sosyal yaşamın bir gereği olarak yeni barınma, beslenme, alış-veriş, ibadet alanlarının ortaya çıkmasına neden olduğu tahmin edilebilir. Nitekim Hüdavendigâr Salnamesi’nden edindiğimiz bilgilere göre bu gereksinimlerin bir yansıması olarak 1906 yılında kazada, 36 cami, 53 mescit, 4 kilise, 70 değirmen, 3 han, 5 maden fabrikası, 7 gazino ve 88 mektep bulunmaktadır.<sup>36</sup> Dönemin şartları içinde düzenli bir gelire sahip olan işçilerin refah seviyesinin getirmiş olduğu yaşam şeklinin bir yansıması olarak Balya’da gazinoların olması, eğlence kültürünün varlığının göstergesidir.

Balya’da madencilik faaliyetleri sayesinde halkın ekonomik durumunda görülen iyileşme daha sonraki süreçte buranın sosyal şartlarını da geliştirmiştir. Buna göre 1927 yılında Balya’da 25 yataklı bir hastane, 5 yataklı frengili hastaların tedavi evi, eczane, sinema, 5 fabrika, 5 maden kuyusu, 5 yapımevi bulunmaktadır. Balya 1933 yılına gelindiğinde ise, 10 km yolu, 8 km kadar kanalizasyon, bir motopomp, 3 tulumba ve 5 personelin çalıştığı yangın söndürme teşkilatı, belediye dispanseri, 65 dükkân, 5 mağaza, 3 lokanta, 2 gazino, 7 kahvehane, 2 han, 2 otel ve 10 fırını olan bir maden şehridir.<sup>37</sup> Madene 15 yaşında 30 kuruş yevmiye ile girdiğini söyleyen Balyalı Yakup Cengiz’in verdiği bilgiler de bu tabloyu desteklemektedir.<sup>38</sup> Buna karşın günümüzde Balya; 1940’lı yıllar öncesindeki parlak halinden çok şeyler kaybetmiş, adliyesinin bile İvrindi’ye taşındığı ve 2.084 kişinin yaşadığı büyükçe bir köy görünümündedir.

Madencilik faaliyetleri Balya’nın sosyal yaşamında birçok yeniliğin de yaşanmasına sebep olmuştur. Anadolu’da ilk yabancı sermayenin geldiği(1868) ve ilk elektriğin kullanıldığı (1901) şehirdir. Karaaydın Maden Şirketi 1901’de Mancılık’ta kurduğu ilk termik santralle öncelikle madendeki makineleri çalıştırmak için elektrik üretmiş, fazlasını da belediyeye satarak Balya kazasının aydınlatılmasını sağlamıştır. Bütün bu olumlu yöndeki gelişmelere

<sup>36</sup> Bkz.: *Hüdavendigâr Salnamesi*, Bursa 1324, s. 569.

<sup>37</sup> Bkz.: *Kaynak*, C. 3, S: 29, (Haziran 1935), s. 666–667; *Geçmişten Günümüze Balya*, s. 19.

<sup>38</sup> 81 yaşındaki Yakup Cengiz şunları anlatmaktadır: “O dönemde madende 4–5 bin kişi çalışıyordu. Buranın nüfusu 30 bin civarındaydı. Bu gördüğün yerde dokuz tane bar vardı. Balıkesir’in zengin aileleri geceleri at arabalarıyla buraya eğlenmeye geliyordu. Kahvehanelerde garson kızlar çalışıyordu. En meşhur dansöz Esmâ’ydi ve burada sahne alıyordu. Burada okul, şehir kulübü vardı. Ege’nin bir numaralı hastanesi de buradaydı.” Bkz.: İbrahim Günel, “Bir Tarih Madeni: Balya”, *Radikal*, 21 Mayıs 2002.

karşın Balya, aynı zamanda hava kirliliğinin ilk defa yaşandığı şehirler arasındadır. 1926 yılı Akşam gazetesinin sütunlarına yansıyan bir habere göre Balya halkı, simli kurşun madenini işleten şirketin fabrikalarından çıkan zehirli gazların giderilmesi için en basit önlemleri almaması, Balya dağlarındaki ormanların yok olması, arazilerin veriminin düşmesi, halkın ve özellikle küçük çocukların yaşamı tehlikeye girmiş olması sebebiyle şirket aleyhine dava açmıştır.<sup>39</sup> Bu dava üzerine Balya'da fabrika bacasından çıkan zehirli gazların civarı yaşamsal olarak etkileyip etkilemediğini araştırmak üzere dört kişilik bir komisyon kurulmuş ve inceleme sonucunda bu komisyonun hazırladığı raporda; maden şirketinin müessese ve teşkilat donanımının geri bir teknoloji olduğuna, madende çalışan amelenin sağlık durumlarının son derece ihmal edilmiş olduğuna, madenden çıkan cüruf ve küllerin köylünün ekip-biçtiği arazi üzerine terk edildiğine ve bunların rüzgârlar ve sular vasıtasıyla etrafa yayılarak toprakları kirlittiğine karar verilmiştir. Rapor şu ilginç tespitle son bulmaktadır: “Bugün Balya'ya girildiği zaman evvela insanın nazarı dikkatini celbeden şey kiremitlerin sanki yepyeni konulmuş gibi kıpkırmızı durmalarıdır. Buna sebep olan şey zehirli havadan kiremitlerin yosun tutmamasıdır. Hatta bir kanarya, bir bülbül Balya civarında iki-üç günden fazla yaşamamaktadır.”<sup>40</sup>

Balya'da 85 kuruş yevmiye ile 13 yıl flatsyanda çalışan 93 yaşındaki madencilerden biri olan Neşet Esen ise madenden kaynaklanan hava kirliliği ve madenin idarecileri hakkında şunları söylemektedir: “ Fransızlar bizden ayrı yaşıyorlardı. Onlar sadece idareciydi. Çiftlik evlerinde yaşıyorlardı. Dökümhanedeki fırınlar çalıştığında dumanı bacayla tepenin üzerinden veriyorlardı. Duman, çevredeki hayvanlara zararlıydı. Koyunlar sakat doğum yapıyordu. Şikayet eden ileri gelen ailelere duman parası ödediler. Fransızların aşağıda özel eğlence mekanları vardı. Leşke diyorlardı ve Fransa'dan revüler geliyordu. Türkler ve Fransızlar ayrı eğleniyorlardı.”<sup>41</sup> Bu bilgiler ışığında da görülmektedir ki; maden işçilerinin yaşadığı evler muhtemelen rüzgarın yönüne göre sağlık şartları açısından uygun bir konumda değildir. Rüzgar zehirli dumanları bu istikamete götürmektedir. Buna karşın Fransız olan fabrika müdürü ve mühendisleri sırtın arka tarafındaki çiftlik evlerinde kalmaktadır. Dolayısıyla rüzgarın sürüklediği zehirli atıklardan uzak bir mahalde ikamet etmektedirler. Öte yandan halktan veya ileri gelenlerden bazı kişiler şirketi zehirli duman sebebiyle şikâyet ettiklerinde, fabrika bacasından çıkan zehirli atıklar için kalıcı sağlık tedbirleri alacağı yerde; şikâyetçilere bir sus payı olarak duman parası adı altında ücret ödedikleri görülmektedir. Bu durum maden şirketinin bazen kanuni boşlukları kullanarak bazen de duman parası adı altında açıkça Balya'da halkın sağlığını önemsemediğini göstermektedir. Netice olarak, Balya'da madencilik faaliyetleri halkın refah seviyesini arttırmış, sosyal hayatı ve ekonomik yapıyı olumlu yönde etkilemiş gibi görünse de; bir kuşun bile üç gün yaşayamadığı, zehirli havanın toplum sağlığını sürekli tehdit ettiği ve hepsinden önemlisi hava kirliliğinin ilk defa bir problem olarak karşımıza çıktığı bir yer olduğu gerçeğini değiştirmemektedir.

### 7. Balya'da Maden İşçilerinin Grevleri

Balya-Karaaydın Maden Şirketinde Balya ve çevresindeki köylerde yaşayan Müslümanların dışında imparatorluğun değişik yerlerinden hayatını kazanmak için gelen gayr-

<sup>39</sup> Akşam gazetesinde “Senelerden beri Balya ve civarını zehirleyen katil baca” başlığıyla çıkan haberde: “Senelerden beri toprağımızda çalışıp etekler dolusu para kazanan bu şirketin işlettiği ocakların bacalarından çıkan zehirli dumanlar araziye çiril çıplak bir hale getirmiş, ağaçlar kurumuş, topraklarda yaprak açmaz olmuş, insanların hemen hepsi kurşunlu havayı yuta yuta zehirlenmeye başlamışlardır.” Bkz.: Şevki Bayraktaroğlu-Gültekin Emre, “Balya Kurşun Madenleri Üzerinde Fransız Emperyalizmi-Balya'nın Sosyo-Ekonomik Yapısı ve Madenin Dünü-Bugünü”, *Ülke Dergisi*, S: 9, (1979), s. 152.

<sup>40</sup> Bkz.: Bayraktaroğlu-Emre, agm, s. 153.

<sup>41</sup> Bkz.: İbrahim Günel, agm, *Radikal*, 21 Mayıs 2002.

i müslimler de bulunuyordu. Bunlardan başka Balya'da Fransızlar başta olmak üzere, Alman, Romen, İtalyan gibi değişik milletlerden işçiler de çalışmıştır. Özellikle I. Dünya Savaşı yıllarında şirketin kontrolü Almanlara geçince, Almanlar burada Romanyalı ve İtalyan esirleri çalıştırmışlardır. Sayıları az olmakla birlikte, savaş öncesi dönemde Balya'da Alman işçilerin varlığı da söz konusudur.<sup>42</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nda 1908 öncesi grevlerin ortak noktası, ekonomik kaygılar yani ücret konusu üzerine odaklanmaktadır. 23 Temmuz 1908'de II. Meşrutiyet'in ilanından hemen sonra başlayan büyük grev dalgasının arkasındaki ana neden de işçilerin daha iyi ücret ve çalışma şartlarına kavuşma isteğidir.<sup>43</sup> Osmanlı İmparatorluğu'nda o yıllarda çalışma hayatını ve iş yerini düzenleyen kanunlar bulunmadığından, işçilerin talepleri daha iyi yaşam ve çalışma koşullarına kavuşma arzusu olarak kalıyordu. Bir iş gününün 8 saat olması, sağlıklı çalışma koşulları, ücretli yıllık izin, ücretli hafta tatili ve fazla mesai ücreti gibi istekler günümüzde gayet gerekli ve yerinde isteklerdir. Ancak İttihat ve Terakki Partisi ve işverenler için grevciler imkânsız istemekteydiler.<sup>44</sup> 1908 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nun genelinde görülmeye başlanan grevlerden biri de Balya maden işçilerinin gerçekleştirdiği grevdir. İmparatorlukta gerçekleşen daha önceki grevler gibi Balya'daki maden işçilerinin grevinin de temel sebepleri; ücretlerin yetersizliği, iş güvenliğinin olmayışı ve çok uzun olan iş saatlerinin 8 saate indirilmesidir. Greve giden olaylar şöyle başlamıştır: Şirketin yetkili maden mühendisi Mösyö Ralli Paris'e gitmiş ve yerine vekil olarak bir Rum mühendisi bırakmıştır. Bu sırada sayıları üç bini geçen Balya maden işçileri ücretlerinin arttırılmasını istemişlerdir. İşçilerin bu isteklerinin geri çevirmesi üzerine işçiler greve gideceklerini bildirmişlerdir. Bunun üzerine şirket işçiler üzerinde baskısını arttırmış ve “başka amele bulur çalıştırırız” diyerek işçileri tehdit etmişlerdir. Hatta şirket grevi önlemek için tamamı esnaf, kır bekçisi, kolcu ve bahçıvanlardan 50–60 kişilik bir yedek işçi grubu oluşturarak maden çıkarma işine devam etmek istemiştir. Şirketin bu inatçı tutumu karşısında maden işçileri, yeni bulunanların işçi olmadıklarını, madende çalışmaya haklarının olmadığını ileri sürerek 14 Eylül 1908 tarihinde greve başlamışlardır.<sup>45</sup>

Maden şirketi durumu telgrafla Bab-ı Âli'ye bildirince hükümet Gönen ve Balıkesir redif taburlarından birer bölük asker Balya'ya gönderilmiştir. İşçiler mahkeme başkâtiplerinden Kemalettin Talip, Jandarma kumandanı Yüzbaşı Şevket tarafından gizlice ve muntazaman idare edilerek, işçilerle asker arasında meydana gelmesi muhtemel görünen çarpışmanın önüne geçilmiştir. Bu sırada tüm kuyularda, galerilerde, flotasyon fabrikasında, tathiranede üretim ve demiryollarında ulaşım durdurulmuştur. İşçiler sadece madenin su basmasını önlemek için su pompalarını çalıştırılmıştır. Provokasyonlara ve grev yapan işçilere herhangi bir saldırıya yol açmamak için maden çevresinde nöbet tutulmuştur. Böyle bir grevi beklemeyen hükümet olayları sükûnetle halletmek için meşrutiyetin ilanı sonrasında Balıkesir'den ayrılan Mutasarrıf Mehmed Ali Ayni'yi ve Erdek kaymakamı Memduh'u

<sup>42</sup> Bkz.: BOA., T.OMİ, nr. 1663/44; BOA., HR.,SYS.,nr. 2231/30.

<sup>43</sup> Bkz.: Yavuz Selim Karakışla, “Osmanlı Sanayi İşçi Sınıfının Doğuşu 1839–1923”, (Der. D. Quataert-E.J. Zürcher), *Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler*, İletişim Yayınları, İstanbul 1998, s. 32.

<sup>44</sup> Bkz.: Karakışla, agm, s. 34.

<sup>45</sup> Eski Karesi Mutasarrıflarından Mehmed Ali Ayni, Hatıralarında Balya'da başlayan bu grevi “Türkiye'de ilk amele grevi” olarak nitelendirmektedir. Bu konuda bkz.: Mehmed Ali Ayni, *Canlı Tarihler Hatıralarım*, Türkiye Yayınevi, İstanbul 1945, s. 59-61. Ayni'nin mutasarrıflı, valilik yaptığı yıllara ait hatıraları daha sonra İsmail Dervişoğlu tarafından tekrar düzenlenerek yayınlanmıştır. Bkz.: Mehmed Ali Ayni, *Hatıralar*, (Haz. İsmail Dervişoğlu), Yeditepe Yayınları, İstanbul 2009.

Balya'ya göndermiştir. Fakat işçilerin yatıştırılması mümkün olmamıştır. Bu sırada işçiler binlerce imza toplayarak Selanik'teki Osmanlı Sosyalist İşçi ve İttihat ve Terakki Partilerine telgraflar çekerek haklarının savunulmasını ve genel merkezden birilerinin gönderilmesini istemişlerdir. İttihat ve Terakki Partisi tarafından milletvekili Sudi Bey işçilerin haklarını korumak ve şirketle aralarını bulmak üzere Balya'ya gönderilmiştir. Mutasarrıf Mehmed Ali Ayni ve milletvekili Sudi Bey'in gayretleriyle grev çözülmüş ve taraflar arasında uzlaşma sağlanmıştır.<sup>46</sup> Bu arada Balya'ya, İttihat ve Terakki Partisi'nin bir şubesi de bu vesileyle açılmıştır.<sup>47</sup> Balya'da gerçekleşen bu grev, temelde Osmanlı İmparatorluğu'nun genelinde 1908 Ağustos ayında başlayıp Eylül ortalarına dek devam eden grevler zincirinin bir parçası olup; hükümet bu grevler karşısında sert önlemler almıştır.

Maden şirketi işçilerin ücretlerinden bir süre sonra artış yapmış olmasına rağmen, işçileri bir ay yerine yirmi gün çalıştırarak ücret artışından kaynaklanan zararını gidermeye çalışmıştır. Mağdur durumdaki işçiler bunu devlet merkezine bir dilekçeyle bildirmişlerdir. Sunulan bu dilekçede ayrıca; bir işçi nizamnamesinin hazırlanmasını, kaza geçiren ya da ölen işçilere tazminat ödenmesi gerektiği, emeklilere emekli maaşı ve çalışanlara ikramiye verilmesini, işçilerin bazı günler on iki-on üç saat çalıştırıldıkları ve hak ettikleri ücreti alamadıkları, bu yüzden 1500'e yakın işçinin ve ailesinin perişan oldukları belirtilmiştir. Buna göre işçiler hükümetten; ücretlerin arttırılmasını, çalışma saatlerinin düzenlenmesi, çalışma süresinin sekiz saate indirilmesi, hastaların ücretsiz tedavisi, malullerin geleceğinin garanti altına alınması, ölenlerin ailelerine tazminat ödenmesi, araçların lav edilmesi, şirket mühendisi ve başçavuşlarının yerine işi bilen kişilerin tayini ve maden bölgesi dışından işçi alımının yasaklanmasını istemektedirler.<sup>48</sup> Sonuç olarak işçilerin taleplerine hükümetten beklenen cevap alınamamıştır. Bunun üzerine işçiler, iş gücünün on iki saatten sekiz saate indirilmesi ve ücretlerin artırılması istekleriyle 1911 yılında tekrar greve girmişlerdir. Grevi madenin en ağır işlerinde çalışanlar başlattılar. Makine başında ve hafif işlerde çalışan işçiler de sonradan greve katıldılar. İşçilerin kararlı, bilinçli ve örgütlü eylemi şirket yetkililerini geriletmiş ve işçilerin bütün istekleri olduğu gibi kabul ederler. İşgünü 8 saat olarak belirlenir ve işçilerin ücretleri arttırılır.<sup>49</sup>

## 8. Sonuç

Balya, tarihsel süreç içerisinde gelişimini madencilik faaliyetlerine borçludur. Roma İmparatorluğu'ndan bu yana madencilik faaliyetlerinin gerçekleştirildiği Balya, madencilik bakımından en yoğun dönemini XIX. ve XX. yüzyıllarda yaşamıştır. Bu süreçte bir köy konumundaki Balya, madencilik faaliyetlerinin de etkisiyle, sosyo-ekonomik ve demografik bakımdan gelişerek XX. yüzyıl başlarında ilk önce kaza daha sonrasında ise bir şehir haline gelmiştir. Bu süreçte Balya, -Anadolu örneğinde- şehirciliğin gelişimi adına bazı ilklerin de yaşandığı bir yer olmuştur. Buna göre ilk yabancı sermayenin girdiği, ilk defa elektriğin üretilerek şehir yaşamında kullanıldığı ve ilk hava kirliliğinin yaşandığı yerlerden biridir. Bunların dışında II. Meşrutiyet'in ilanından hemen sonra daha iyi ücret ve çalışma şartlarına kavuşma isteyen işçilerin başlattığı bir dizi grevlerden biri yine Balya'da gerçekleşmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu'nda modern anlamda 1831'de yapılan ilk nüfus sayımında Balya'da 11.984 kişi yaşamaktayken; madencilik faaliyetlerinin yoğunlaşmasıyla birlikte nüfus artmaya başlamıştır. Buna göre 1887'de 21.509 olan Balya nüfusu, yirmi yıl sonra 1907'de iki

<sup>46</sup> Sudi Bey grevi sona erdirmek için işçilere şu öneride bulunmuştur: Sekiz kuruş olan işçilerin yevmiyeleri on bir kuruşa, on bir kuruş olanların yevmiyesi de on üç kuruşa yükseltmek. Ancak işçiler bu öneriyi kabul etmemişlerdir. Bkz.: *BOA., T.OMİ, nr. 1596/53.*

<sup>47</sup> Bkz.: Su, *age*, s. 16; Bayraktaroğlu-Emre, *agm*, s. 155-156.

<sup>48</sup> Bkz.: *BOA., T.OMİ., 1596/53.*

<sup>49</sup> Bkz.: Bayraktaroğlu-Emre, *agm*, s. 157.

katından daha fazla bir artışla 52.689'a çıkmıştır. Demografik verileri elimizde bulunan 1898'deki nüfus cetveline göre ise Balya şehir merkezinin Müslüman ve gayr-i müslim nüfusunun genel toplamı 7.347'dir. Balya'da yaşayan gayr-i müslim Rum ve Bulgarlar, madeni işleten şirket tarafından hayatlarını kazanmak üzere dışarıdan getirilip istihdam edilen genellikle işçi ve teknik elemanlardan oluşmaktadır. Buna göre madencilik faaliyetleri, Balya'nın nüfusunu hem etnik hem de dini bakımdan etkilediği gibi, hayatını kazanmak üzere madende çalışmaya gelenler düşünüldüğünde Balya'yı bir cazibe merkezi haline getirmiştir.

Madencilik faaliyetleri ve madencilikğin sağladığı iş imkânı Balya'da halkın sosyo-ekonomik durumunu da olumlu yönde etkilemiştir. Dışardan madende çalışmak için gelen işçiler ve aileleri Balya'da yeni barınma, beslenme, alış-veriş, eğitim, ibadet alanlarının ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu bağlamda XX. yüzyılın ilk çeyreğinde Balya; camiden kiliseye, handan otele, mektepten fabrikaya, gazinodan lokantaya, dükkandan mağazaya, eczaneden hastaneye, hatta sinemaya varana kadar pek çok yapıyı içinde barındıran gelişmiş bir şehre dönüşmüştür. Yirmi beş yataklı bir hastane ve onun yanında beş yataklı frengi pavyonundan başka; fabrikaların, lokantaların, gazinoların ve sinemanın varlığı bile Balya madenlerinde istihdam edilen işçilerin sosyal yaşamlarının canlılığını açıklamak için yeterlidir. 1930'larda 30 bin nüfusun yaşadığı ve 1940'ta madenin devletleştirilmesiyle birlikte Balya; önceki parlak halinden çok şeyler kaybetmiş ve günümüzde adliyesinin bile yakınındaki ilçe İvrindi'ye taşındığı, 2.084 kişinin yaşadığı büyükçe bir köy haline dönüşmüştür. Böylece 19. yüzyıl başlarında Kocagümüş köyünden ilk önce kasabaya ve 20. yüzyıl başlarında ise bir maden şehrine dönüşen Balya, XXI. yüzyıl başlarında tekrar büyükçe bir köy haline dönüşerek kendi yaşadığı tarihsel süreci içerisinde başladığı noktaya dönmüş görünmektedir. Buna göre bir maden şehri olarak Balya örneği, modernleşme olgusunun en azından liman ve artalanındaki şehirlerinden farklı olarak tekrar incelemeye tabi tutulması gereken bir örneklem olarak karşımıza çıkmaktadır.

#### KAYNAKÇA

- ALİAĞAOĞLU, Alparslan - UĞUR, Abdullah.** *Şehir Coğrafyası*, Nobel Yayınları, Ankara 2010.
- Geçmişten Geleceğe Balya**, Balya Kaymakamlığı Kültür Yayınları Araştırma Dizisi: 1, yy. 2008.
- AYDIN, İbrahim.** "Madencilik-Şehirleşme İlişkilerine Farklı Bir Örnek: Balya", *Marmara Coğrafya Dergisi*, S: 12, (2006), s. 133–147.
- AYNİ, Mehmed Ali.** *Canlı Tarihler Hatıralarım*, Türkiye Yayınevi, İstanbul 1945.
- AYNİ, Mehmed Ali.** *Hatıralar*, (Haz. İsmail Dervişoğlu), Yeditepe Yayınları, İstanbul 2009.
- Yurt Ansiklopedisi**, "Balıkesir", C. II, Anadolu Yayıncılık, İstanbul 1982, s. 1102–1118.
- BAYRAKTAROĞLU, Şevki - EMRE, Gültekin.** "Balya Kurşun Madenleri üzerinde Fransız Emperyalizmi-Balya'nın Sosyo-Ekonomik Yapısı ve Madenin Dünü-Bugünü", *Ülke Dergisi*, S: 9, (1979), s. 146–167.
- GÜNEL, İbrahim.** "Bir Tarih Madeni: Balya", *Radikal*, 21 Mayıs 2002.
- Hüdavendigâr Salnamesi**, Bursa 1324.

- KARAKIŞLA, Yavuz Selim.** “Osmanlı Sanayi İşçi Sınıfının Doğuşu 1839–1923”, (Der. D. Quataert-E.J. Zürcher), *Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler*, İletişim Yayınları, İstanbul 1998, s. 27–54.
- KARAL, Enver Ziya.** *Osmanlı İmparatorluğunda İlk Nüfus Sayımı 1831*, DİE Yayınları, Ankara 1997.
- Kaynak*, C. 3, S: 29, (1935), s. 666–667.
- KESKİN ŞİMŞEK, Yasemin** (2005). *Balya Madenleri*, BAÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir.
- MUTAF, Abdülmecit.** *Salnamelere Göre Karesi (1847–1922)*, Zağanos Kültür ve Eğitim Vakfı Yayınları, Balıkesir 2003.
- SU, M. Kamil.** *Balıkesir Madenleri*, Balıkesir Halkevi Yayınları, İstanbul 1939.
- ŞİMŞİR, Nahide.** “Osmanlı Devleti'nin Son Yıllarında Balya Kazası'nın Demografik Durumu”, *Türk-İslam Medeniyeti Akademik Araştırmalar Dergisi*, S: 8, (2009), s. 155–172.
- WEBER, Max.** *Şehir Modern Kentin Oluşumu*, Çev.: Musa Ceylan, 4. Baskı, Bakış Yayınları, İstanbul 2003.
- YILMAZ DEMİRASLAN, Nihal** (2009). *Temettuat Defterlerine Göre Balya Kazası Şanlı, İlica Danişmend, Evciler, Akbaş ve Koyuneri Köylerinin Sosyo-Ekonomik Yapısı*, BAÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir.