



XIX. YÜZYIL VE CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA KARESİ SANCAĞINA BAĞLI EDREMIT KAZASINDA MADENCİLİK ¹



Dr. Arzu Baykara Taşkaya

Öz

Demir, bakır, kurşun madenleri Türkiye’de kullanım alanı bakımından en fazla yaygın olan madenlerdir. Bunlar hem silah sanayide, hem de gündelik yaşamda birçok alanda kullanılmaktadır. XIX. yüzyılda Türkiye’nin birçok yerinde bulunan madenler Balıkesir’de çıkarılmaktadır. Bu madenleri, hem Osmanlı tebaasının hem de şirketlerin işletim hakkını elde ettiğini biliyoruz. Bu madenler genellikle sermaye azlığı nedeniyle yabancı işletmeciler tarafından işlenmekte; Türkler ekonomik zorluklar nedeniyle bu madenleri çalıştıramamaktadır. Bu nedenle madenler kapitalist ekonomiye hizmet etmektedir. XIX. yüzyıl, sanayileşmenin de devlet içinde etkili olmasıyla madenler, şirketler tarafından da işletilir hale gelmiştir. Bu madenlerin taşınması için gerekli olan demiryolu teşkilatı da bu vesileyle kurulmaya başlanmıştır. Cumhuriyet döneminde maden yatakları devlet tarafından satın alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Balıkesir, Maden, Edremit, İşletme imtiyazı, Demir.

IN THE XIX CENTURY AND XX.CENTURY OF THE FIRST PERIODS MANAGEMENT IN THE PROVINCE OF KARESİ EDREMIT DISTRICT MINING

Abstract

Iron, copper, lead mines, which is common at most mines in Turkey in terms of usage. These are the weapons used in many fields in industry and everyday life. XIX. century in many parts of the mine in Balıkesir Turkey removed. These mines had acquired the right to know the operating companies as well as Ottoman subjects. These mines are usually due to the scarcity of capital by foreign operators are processed, the Turks because of the mines employ workers from economic hardship. Thus mines served for the capitalist economy. XIX. century, industrialization in the minerals due to take effect within the state are operated by companies has become. This is essential for the transport of minerals in the organization of the railway began to be established on this occasion. Mineral deposits were purchased by the state during the Republican period.

Key words: Balıkesir, Mining, Edremit, Business privilege, Iron.

¹ Dumlupınar Üniversitesi, Domaniç Meslek Yüksekokulu, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Okutmanı, a.baykara20@gmail.com



Giriş

Osmanlı devletinde madenlerin mülkiyeti üzerinde, tıpkı tarımda olduğu gibi devletin tekeli egemen durumdadır (Karal 1983, 24). Ülke içinde gerekli olan madenin, ancak ihtiyaçtan fazlası, hükümetin izniyle dışarıya satılması mümkündür (Genç 1987, 166). Devletin ayrı ayrı her maden için özel bir kanun yapma ve uygulama geleneği de yoktur. Bu konuda genellikle “*Kanun-u Kadim*”, yani eskiden beri uygulanan kanunlar geçerlidir (Tabakoğlu 1986, 228 vd) .Madende çalışan işçiler teknik teşkilat, ustalar, işçiler, yardımcılar, muhafızlardan oluşan bir ekiptir (Çağatay 1943,117 vd).Devlet, Dar’ül Harb’e, yani düşman devletlere madenlerin satılmasını genellikle yasaklamıştır. Bu yasağa riayet edildiği olmuştur da zaman zaman ihlaller olmakta, ayrıca yasakların devletçe kaldırıldığı durumlar da bulunmaktadır (Ahmet Refik 1931, X).Osmanlı imparatorluğunda, bakır, kurşun, demir gibi madenlerle, yine demirden yapılan nal ve mih gibi mamullerin dışarıya çıkarılması yasaktır. Yine de madenler, Avrupa’ya da ihraç edilmekte ise de bu maddeler “*memnu meta*” adı verilen ihracı yasak olan mal sınıfına girdiğinden, hükümet, bu ihracın fazla olduğu durumlarda işe müdahale etmektedir (Akdağ, 1950,513; Arıkan 1991, 297).

Dış taleple birlikte, fakat ona bağlı olarak meydana gelen gelişmeler, madencilik sektöründeki hareketliliğe neden oldu. Bu çerçevede iç ve dış ticaret gümrüklerinin düşürülmesi ya da kaldırılması, kapitülasyonlar çerçevesinde yabancılara tanınan ayrıcalıklar, ulaşım alanında demiryolu hatlarının döşenmesi sonucu “*yükte ağır, bahada hafif*” ticarî emtianın taşıma maliyetinin düşmesi ve ulaşımın hızlanması madencilik sektöründe yaşanan hareketliliğin diğer sebepleridir(Quataert 1985, 914 vd).

Madenler, XVIII. yüzyılın ilk yarısına kadar Maliye Hazinesine bağlı olup, bu dönemden itibaren madenlerle Darphane Nezareti ilgilenmeye başlamıştır(Özkaya 1992, 303).Bu uygulamanın başladığı 1736 tarihinden itibaren maden bölgelerinden gelen maden örneklerinin “*çaşni*” işlemine tabi tutulduktan sonra Maliye Hazinesine teslim işlemine son verilmiş; bu hazinenin yerini Darphane Hazinesi almaya başlamıştır (Yorulmaz 1994, 31; Sahillioğlu 1978, 4). Darphane bu dönemde şimdiye kadarki para basma özelliğinden sıyrılarak kendisine bağlanan evkaf vb. mukataaların idaresi ile ilgilenmiştir(Cezzar, 1985, 928).²1839 yılında madenler devlet hazinesine devredilmiş, Tanzimat sonrası ilk yasal düzenleme olan 1858 yılındaki *Arazi Kanunnamesi*’yle de madenlerin mülkiyeti konusuna açıklık getirilmiş; kimin tasarrufunda bulunursa bulunsun bütün madenlerin hazineye devredilmesi kararı alınmıştır (Balcı, 1994, 32; Tanzimat Dönemi değişim maden sektörü için: Mutaf, 2010,289-300).

Özer Ergenç’in XVIII. yüzyılda Maden Mukataalarının yıllık değerlerine ilişkin verdiği bir tablodan maden üretiminde yoğunluğun, Küre (Kastamonu) bakır ve Karahisar-ı Şarki (Şebinkarahisar)’deki şap madenlerinde olduğu görülür(Ergenç 1988, 529–531).Madenler buralarda, Maden Kalemi Mukataası tarafından idare ediliyordu.

Osmanlı Devleti’nde XVIII. yüzyıl sonlarına kadar genel bir gümrük tarifesi düzenlenmemiştir. Gümrüklerin (Advalorem) oluşu yeterli görüldüğünden buna ihtiyaç göstermiyordu. Nitekim ithalat yasakları ve himayeci gümrük politikası söz konusu değildi. Bazı stratejik mallar arasında yer alan silah, altın, gümüş ve bakır madenlerine konulan ihraç yasakları da himayeci bir politikanın eseri olarak kabul edilmemektedir (Sahillioğlu 1968,

²mukataa hazineye gelir getiren vergi sisteminin adıdır. Bir mukataanın hazineye gelir sağlaması “*İltizam veya Emanet*” yoluyla olur. Cezzar 1986, 21-23.



53; Kütükoğu 1979, 497–98).Bizim inceleme alanımızda Edremit'te ihraç yasakları ile ilgili herhangi bir belgeye rastlamadık. Örneğin Kütahya sancağının Gediz şaphanesi bu ihracat yasaklarının en fazla uygulama alanı bulduğu yerlerden biri olarak dikkat çekmektedir.

Madenlerin devlet kontrolü ve idaresi altında olması sebebiyle, Osmanlı Devletince bunların işletme ve denetimlerinin esaslarını belirleyen kanunnameler hazırlanmıştı. Osmanlının fethettiği yerlerde daha önceden uygulanmakta olan madencilik hukukundaki bilgileri kendi kültür ve hukukuyla birleştirerek hazırladığı maden kanunnameleri; ocaklardaki işçilerin sosyal hayatları, görevleri, cevherin çıkarılma, tahlilleri, ihraç edilmeleri gibi hususları ihtiva ederdi (Tızlak, 1995, 76).

1861, 1869, 1887, 1901 ve 1906 yıllarında yürürlüğe konulan temel maden mevzuatıyla, işletme koşulları, imtiyaz sahiplerinin hak ve ödevleri düzenlenmiştir. Osmanlı devleti madenlerde kendini gösteren oyunları sınırlamak amacıyla 1861'de Maden Yönetmeliği (Maadin Nizamnamesi) çıkarmıştır(Ökçün 1969, 306).Bu şekilde 1861–1869 Maden Nizamnameleriyle maden sektörü, değişen koşullara ayak uydurmaya başlamıştır. 1861 öncesi uygulamada olan Osmanlı maden hukukuna göre madenler, buldukları araziye göre mülk, metrük, mîrî, mevât ve mevkûf arazi olmak üzere beş kısma ayrılmaktaydı. Mîrî arazide bulunan madenler, Osmanlı Devleti tarafından ya bizzat işletilmekte ya da ihaleye verilmekteydi. Diğer arazilerde bulunan madenlerin ise 1/5"ine devlet tarafından vergi olarak el konulmaktaydı (Tızlak 1997,4;Tızlak 1999, 31; Gökmen 2007,970).Edremit'teki madenler de miri arazide bulunan özel işletmelerdir.

Tanzimat öncesi dönemde de maden işletmede genelde başvurulan bu yöntemlerden emaneten idare uygulamada kalmakla birlikte, madenler daha çok yerli ve yabancı girişimciler tarafından işletildi. 1867 yılında yabancılara Osmanlı ülkesinden toprak satın alma hakkı verildi.1868 *Maâdin Nizamnamesi* ile de yabancılara müstakilen veya müştereken maden imtiyazı alma hakkı tanındı (*Düstur*, I. Tertib, Cilt I, 230 vd).1886'da Osmanlı ülkesinde toprak edinme hakkının tanınması ve sonrasında yabancılardan maden imal edebilecekleri ilkesinin kabulüyle, yerli ve yabancılar maden işletmesinde eşit hakka sahip oldu. 1906'da çıkarılan yönetmelik, mühendis ve ustabaşılar dışında işçiler dâhil bütün çalışanları, Osmanlı uyruğuna eklerken, madeni işletenin, madenin bulunduğu bölgeden olmasını zorunlu kılıyordu (Quartaert 1987, 46).1881–1908 döneminde Osmanlı Madenleri önce Ticaret ve Nafia Nezaretinin 1893'ten sonra da Orman, Maadin ve Ziraat Nezareti'nin denetimi altındaydı. Fakat Orman, Maadin ve Ziraat Nazırı, nazırlar heyeti dışında bırakılmış ve bu heyette adı geçen nezareti temsil etme yetkisi, Maliye Nazırına verilmiştir. Böyle bir uygulamaya gidilmesi II. Abdülhamit'in maden, orman ve ziraat konularını hükümetin hiçbir şekilde etkisinde olmayan ve tamamen kendisine bağlı bir nazır ile idare ettirmek istemesinden kaynaklanmıştır (Karal Cilt. VIII, 448).

Osmanlı Devletinde bir kişi, gerek miri arazide gerekse sahibini razı edemediği arazide hükümetten izin alamadıkça maden arayamazdı. Bunun yanında madende çalışanlar 10/15 saat çalışmasına karşın; oldukça düşük bir ücret aldığı görülür. Osmanlı devletinde memlekette ve vilayette olan madenlerde gayri Müslimler tekel konumundadır. Müslüman nüfusun bu alandaki faaliyetleri, yok denecek kadar azdır. Halk tarlada çiftçi ormanda işçi olarak ürettiği malın tüccarı değildir. Mallarını işlenmemiş olarak satmakta ve işlenmiş ürünler satın almak zorunda kalmaktadır. Devlette bu ürünlerle sağlanan girdilerden kendi toplumundan çok bu faaliyetlere aracılık eden azınlıklar ya da ihracat bağlantılarını sağlayan yabancı tüccarlar yararlanmaktadır. Makale konumuz olan Edremit kazasında da durum azınlıklar ve yabancılar lehine işler vaziyettedir.



Kimi zaman devlet tekeline bulunan maden işletmeciliği, aynı dönemde ancak farklı bir coğrafyada girişimcilere verilebildiği görülmektedir. Özellikle XIX. yüzyıla gelene kadar madenlerin çıkarılmasında ve çalışanlarla ilgili düzenlemelerde şer'î hükümler göze çarpmıştır (Varlık 1985, 917).Osmanlı Devleti'nin madenlere gereken önemi vermediğini ve ekonomisinde önemli bir yer arz etmediği de söylenmektedir(Quartaert,1985, 914).Genellikle devlet içinde bu sektörü önemli görmüştür ; ama maden işletmelerinin azlığı ve yabancıların bu alandaki hâkim konumları ile kapitalizme hizmet eder hale gelmiştir.

Biz makalemizde, Edremit'in ekonomisinin en önemli çarkı olan madencilik sektörünü ele almaya çalıştık. Başbakanlık Osmanlı Arşivinde bulunan belgeler ışığında makalemizi yazdık. Arşivde bu madenleri işleyen birçok kurumdan da bahsedilmediği görülür. Buradaki yabancı işletmelerin, Alman şirketi oluşu da tesadüf değildir. II. Abdülhamit döneminde başlayan ve daha sonra artan Almanya etkisi nedeniyle işletmelerin Almanlara verildiği görülür.

Başbakanlık Osmanlı ve Cumhuriyet arşivinde ele aldığımız belgelerde maden Nizamnamelerine uygun bir şekilde verilen maden işletme imtiyazları, devletin ekonomisi için oldukça önemlidir. Osmanlı devletinin madenlerini ekonomik yetersizlikler nedeniyle iyi değerlendiremediğini görüyoruz. Buna en güzel örnek, bizim incelediğimiz Karesi sancağının kazası Edremit'tir. Edremit'teki madenlerini taşımak amacıyla, deniz kıyısındaki kazada, iskeleler kurulmakta demiryolları ve dekovil hatları da bu amaçla oluşturulmakta ya da olan yollar uzatılmaktadır. XIX. yüzyılda Osmanlı devleti içinde başlayan şirketleşmeyi, kazada verilen imtiyazlarla da görebilmek de mümkündür.

1-Edremit'te Madenler

Balıkesir,Marmara Bölgesi'nin Güney Marmara Bölümü'nde Karesi yöresi olarak bilinen bir kesimde yer almakta ve Susurluk ırmağı ile kollarının beslediği tektonik kökenli boşalma sonucunda açılmış; Balıkesir Ovası ve yakın çevresini kapsamaktadır. Balıkesir Ovası ve yakın çevresi, 250-500 metreler arasında değişen az yüksek tepelik alanlardan oluşmakta; batıdan Edremit oluşu, güneybatıdan Ege Bölgesi'nin graben sistemlerinden biri olan doğu-batı uzantılı Bakırçay oluşu ve kuzeyden Marmara Bölgesi'nin en geniş düzlüğü olan Karacabey Ovası ile çevrelenmektedir. Tanımlanan alanın kuzey-güney doğrultusundaki uzunluğu yaklaşık 37.0 km (37066 m) ve batı-doğu doğrultusundaki uzunluğu ortalama 33.0 km (33047 m) olup yüzölçümü ~1224 km² dir (Tağıl, 2004, 73-92,75).

Balıkesir ili, Anadolu Yarımadası'nın kuzeybatısında ve önemli bir bölümü Marmara coğrafi bölgesinde, küçük bir bölümü ise, Ege coğrafi bölgesindeki asıl Ege bölümünün Kuzey Ege kesiminde yer alır. Balıkesir ili sahip olduğu jeolojik yapı gereği çeşitli maden yatakları oluşumu için uygun bir ortam sunmaktadır. Bu nedenle hem maden rezervleri, hem de maden çeşitliliği bakımından oldukça zengin bir ilimizdir. Bağlı olduğu Balıkesir ilinin doğusunda ve engebeli bir bölümünde bulunan Balya, dik yamaçlı ve derin vadilerle ayrılmış bir coğrafi yapıya sahiptir. Karesi Sancağında madenler denildiğinde akla Balya ilçesi gelir. Dünyanın en eski madenlerinden bir olan Balya madenleri, 1200 yıllık geçmişe sahiptir. Romalılar döneminde Balya madenlerinin işletildiği ve adının da "Kristiyan" olarak geçtiği bilinmektedir (Su 1939, 6). Balya'da maden işletmelerinin ilk kez ne zaman açıldığı bilinmemekte birlikte, bölge Osmanlı Döneminde gülle yapımına katkıda bulunmuş ve Hazine-i Hassa adına işletilmiştir. Ancak yeterli teknolojinin olmayışı ve ülkenin içinde bulunduğu durum, maden işletmesindeki ortaya çıkacak olan masrafların pahalılığı, mevcut maden rezervlerinin işletilmesinde istenilen düzeye ulaşılamamasına sebep olmuştur. 1839–



1849 yılları arasında açılan *Balya Maden İşletmeleri*, 1868’de işletme imtiyazını Lorium şirketine aktarmıştır. Böylece XIX. yüzyılın ikinci yarısında Balya madenlerine, diğer birçok Batı Anadolu’daki sancakta olduğu gibi yabancı sermaye ilk kez girmiştir(Gülen 2007,75).

Balya Karaaydın maden üretimi 1913 yılında kurşun olarak 13,9 (1000) ton, krom ise 29,1 (1000) tondur. 1914 yılındaki çıkarılan kurşun miktarı bilinmemekle birlikte, krom madeni ise 9,8 (1000) ton çıkarılıyordu(Çavdar, 1970,40).

XIX. yüzyılda Balıkesir yöresinde işletilen bir başka maden de, Bigadiç’teki simli kurşun madenidir. Bu madenlerden başka ayrıca, Burhaniye Eşekçi obasında bakır, Balya-Kızıldam’da Antimon ve simli kursun madenleri vardır. Diğer yabancı şirketler tarafından da bu madenler, imtiyazlı olarak çıkarılmaktaydı. Erdek kazasında ise, Somaki madeni bulunmaktaydı³. Susuzlukta bulunan borasit madeni, bulunduğu yerden Bandırma İskeleye’ne getirilerek buradan deniz yolu ile Avrupa’ya gönderilmekte idi. Boraks Madeni, Bandırma ile Balıkesir arasında, Sultançayır mevkiinde İngilizlerce işletilmekteydi .(Gülen,2007, 148; Eldem, 1994, 179).

Klasik dönemde Osmanlıda kaza, idari ve adli bir birim idi. XVI. yüzyılın sonlarından itibaren kazanın idari bir birim olmaktan çıkıp, sadece adli bir birim oluşturduğu görülür. XVII. ve XVIII. yüzyıllar kaza adli bir birim olarak yerini korumuştur. Bu bağlamda kaza, kadının yetki bölgesi olan alanı gösterir. Kaza, aynı zamanda bir kasaba ile merkezini çevrelemiş köylerin teşkil ettiği idari bir birliği de ifade eder(Çadırcı 1981, 1155; Çadırcı 1989, 237).Edremit, ekonomik açıdan gelirini madene yönlendiren bir madenci kazasıdır. Çünkü ;Karesi sancağı, Edremit kazasına bağlı bulunan birçok köyde çeşitli maden rezervlerine rastlanmaktadır. XIX. yüzyılda Balıkesir’in Edremit kazasının maden yapısına baktığımızda oldukça çeşitli maden türünü görürüz. Bu madenler bakır, demir, simli kurşun, antimon ve linyitten oluşmaktadır. Osmanlı devleti bu madenleri işletmeye açmıştır. Madenler genellikle yabancı işletmelerdedir.

Tanzimat’ın ilanına kadar devletin bir yol politikası yoktur (Karal 1988a, 244). Tanzimat döneminde Osmanlı yöneticileri ülkede yol sorununa kesin olarak önem verilmesi gerektiğine inanmışlar ve bu yolda uğraşmaya çalışmışlardır (Yazıcı 1993, 362). II. Abdülhamit döneminde Bayındırlık Bakanlığı bünyesinde şimendiferler, şoseler, köprüler müdürlükleri bulunmaktadır (Karal 1988b, 460). Eylül 1858 tarihli Nizamname ile ulaşım sorunu Ticaret Nezaretine bırakıldı. 1832 yılında yolların tanzim ve tesviyesi hakkında çıkarılan nizamname ve 1863 tarihli “*Turuk ve Meabir Nizamnamesi*” ile yeni yapılacak yolların teknik özellikleri belirleniyordu(Yazıcı 1993, 362). XIX. yüzyıl ortalarından itibaren Osmanlı İmparatorluğunda yol yapımına başlandı. Yol yapım stratejilerinin temelini kara yerleşmelerinin limanlara bağlanması oluşturdu.

Madenler için en önemli şey ulaşım olduğundan demiryolu, limanlar ve dekovil⁴ hatları bu alanlarda önem kazanmıştır. Ulaşım alanında en büyük gelişme demiryollarında görülmektedir; amaç madenciliğin pazara açılmasıdır (Tabakoğlu,1985, 13; Yerasımos, 1980,522).Edremit’te demiryolu Balıkesir - Edremit arasına yapılmıştır. 1885 yılı demiryolu inşası için arşiv belgelerinde verilen ilk tarihtir. 1885(H 1309) yılında inşa olunmaya başlanan demiryolunun, yirmi bir buçuk kilometrelik kısmının tamamlandığı bildirilmektedir(BCA 30..18.1.17.17..9.,2448).

³ *Somaki mermer*, kızıl veya yeşil renkte, damarlı ve çok sert bir porfir türü mermer çeşididir.

⁴ *Dekovil*, ray aralığı 60 santimetre veya daha az olan, araçları buhar, hayvan veya insan gücüyle yürütülen küçük demiryolu.



Ulaşım, sanayinin dolayısıyla madencilğin burada ekonomik olarak kurulmasını sağlayan en önemli unsur olmuştur. Edremit'teki iskelelerde madenler deniz yoluyla taşınmaktadır. Edremitin coğrafi konumu bu iş için oldukça uygundur. Bu amaçla demiryolu –iskele bağlantısı sağlanmaya çalışıldığı görülür. 1920(H 12/Z /1338) deki belgede , Yorgi Ralli Efendi'ye (Balya Madeni Müdürü); Ilıca iskelesi-Akçay-Edremit-Havran-Palamutluk demiryolu hattı yapılacağı bildirilmiştir(BOA,İ.DUİT,33,24). Gelen ikinci belgede ise 1923 yılında Edremit'teki Ilıca İskelesi'nden Palamutluk bölgesine kadar 0,75 santim genişliğinde demiryolu inşaatı imtiyazının, Balya-Karaaydın Madenleri Müdürü J. Ralli'ye verilmesi için merkezden emir gelmiştir (BOA, Y.PRK.TNF.,3,25). Kazadaki işletme imtiyazlarının yabancıların elinde oluşuna bu belgeler ilk örneklerdir. Yine 1899(H 06/Z /1316)Balya Karaaydın Maden Şirketi'nin, Edremit Körfezi'nde bulunan Akçay'da eski bir iskeleyi tamir ettirmek için istenen ruhsat talebinin uygun görülmemekle, belediyece yeni bir iskele inşasına başlanmak istediği bildirilmiştir (BOA DH.MKT,2129,29).Demiryolları ve bu yolların bağlandığı iskeleler hammaddenin taşınmasının en kolay yolunu teşkil eder. Maden taşınması gündeme gelirse bu demiryolları yapılır mıydı diye düşünmekten kendimizi alamıyoruz.

Ulaşım açısından diğer önemli bir unsur da yollar kadar önemli olan, yolları birbirine bağlayan köprülerdir. 1916(H 08/Ş /1334)'te Balıkesir'de Balya Maden Şirketi'nin Dekovil Hattı üzerindeki Bursalıhan civarında Palamut mevkiindeki köprü ve Balıkesir Edremit şosesi(Yol) üzerindeki İvrindi yakınlarındaki köprünün yandığı, yangın sebebiyle suç işleyenler hakkında incelemenin devam edildiği raporu gelmiştir(BOA DH.EUM.3.Şb,14,11).Bu belgeden de Tazminat döneminden sonra izlenen yol politikasının devam ettiğini ,madenlerin taşınması için de köprü politikasına önem verildiğini rahatlıkla görebiliyoruz.

Osmanlı devletinde devletin maden işlerine verdiği kıymet belgelerden de takip edilebilir. Osmanlı devletinde emeklilik, asker ve memur için düşünülmektedir. Devlet içinde sigorta ise hemen hemen yok gibidir (Askerlikte emekli durumu için: Can Tunalı, 2003,168 vd). 1293 senesi Edremit kazasına bağlı Ünye nahiyesinde eşkıyalar tarafından parası gasp edilip öldürülen Ayvalıklı Fakan Dimitri, Papas oğlu Yorgi ve Velikanın kardeşi Panayot'un arkadaşlarından bu olayda iki parmağı sakatlanan Maden köylüsü Madencioğlu Yani'ye Hüdavendigar Mal Sandığı'ndan maaş tahsisi ön görülmüştür(BOA ,DH.MKT. 1968,47).Bu örnekteki gibi devlet çalışanların kazaya uğradığı durumlarda maaş bağlayabilmektedir. Devlet bu tür durumları, fazla olmamakla beraber uygulamaktadır.

Edremit'in en önemi maden yataklarının merkezi olan Avunya, Biga Sancağı'na bağlı bir nahiyedir. **Nahiye**, idari taksimatta, kazadan küçük, köyden büyük olan yerleşme merkezidir. Kadı naibinin yönettiği yerleşme olarak tarif etmek yanlış olmaz. XIX. yüzyıla kadar nahiye kalabalık bir köy demektir. Nahiyeyi, kaza kadısının atadığı naip yönetirdi.Burası, Tanzimat tan sonra 1846 yılında Karesi Sancağı'na bağlı bir kazadır. Kaza bölgedeki önemli bir yerleşim yerinin adını almak yerine, ilgili köy ve nahiyeleri topyekûn içine alan Avunya bölgesinin adını almıştır. 1909 'da Avunya nahiyesine Karaaydın Mizaç, Çukuroba ve Armuduk köyleri bağlanmıştır(Uzunçarşılı 1984 102; Mutaf,2003,141). Agunya'nın köylerinden Çınarköy,Haydaroba ,Kayatepe ,Hamdibey ,Kalabak, Sofular Gündoğdu (Alakilise),Armutçuk ,Mancılık , Karaydın,Kalıkım ,Akçakoyun ,Örencik, Çukuroba ,Gümüşler'dir. Bu köylerin hemen hemen çoğunda da XIX. yüzyılda maden imtiyazı verildiği görülür.

Bizim incelediğimiz Başbakanlık Osmanlı Arşivinde(BOA) Edremit kazasında verilen ilk imtiyazın 1857 yılında Mösyö Pağoya Nodematyö'nun Vekili Mühendis Dombero Fiksi'ye ; ele aldığımız dönem içindeki son imtiyazın ise, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivinde(BCA)



1935 yılında Edremit'in Sarıcalar köyündeki simli kurşun madeninin işletme amaçlı verildiği belgelerdir. Belgelerde simli kurşun, bakır, çinko, krom cıva gibi çok sayıda madenin imtiyazın ya tek olarak, ya da birçok madenin bir arada olması şeklinde verildiğini görüyoruz.

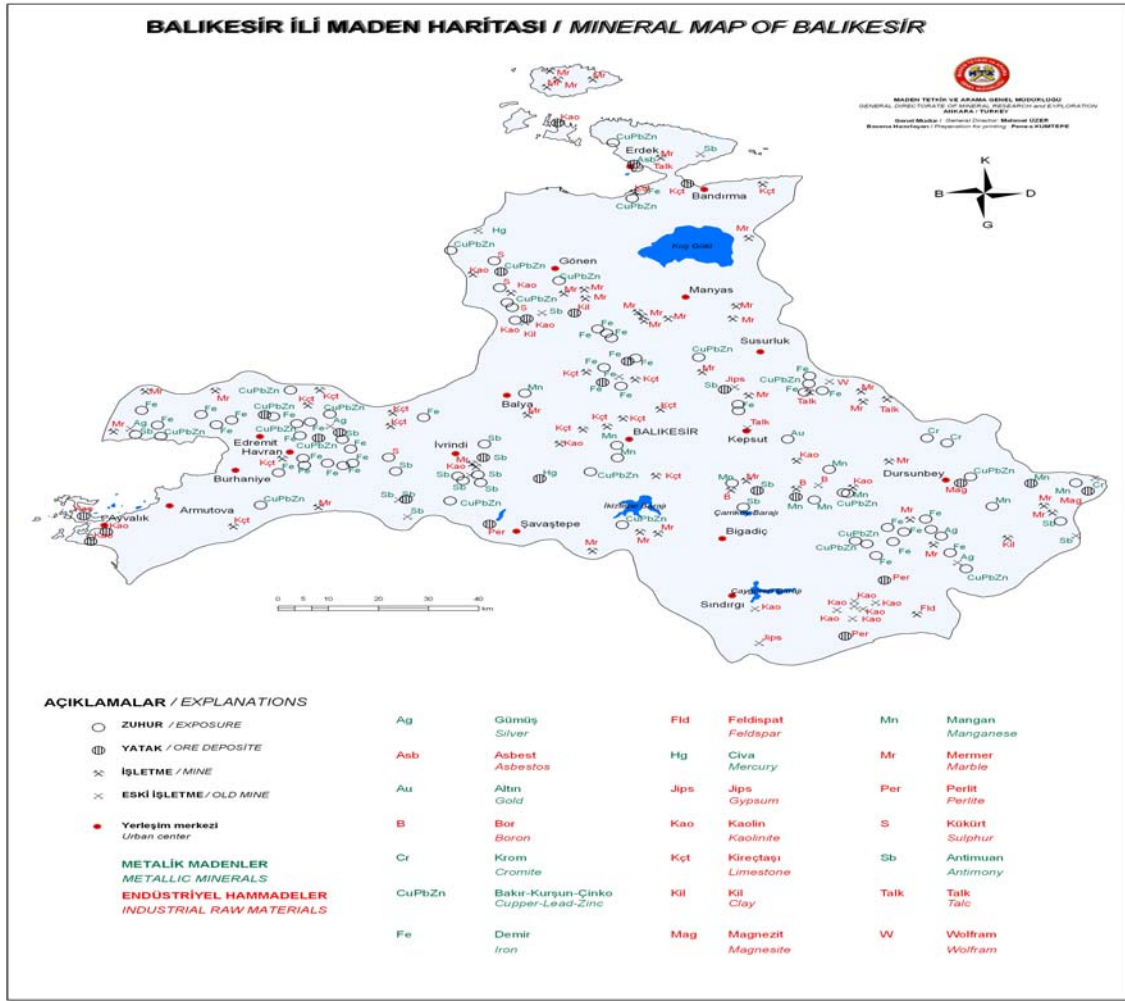
Arşiv belgelerinde yer adı olarak Edremit kazasının verilmesi, köylerin isminin çoğu zaman anılmadığı görülmektedir. İmtiyazlar, Edremit'in belirli köylerinde yoğunlaşmıştır. Biz, arşivde ele aldığımız imtiyazların listesini yıl yıl sıralayarak Tablo 1 ve 2 de verdik. Tablolarda verilen bilgilerin hepsi tek tek arşiv belgesi olarak verilmiştir. İmtiyazları padişah ve hükümet onaylanmakta, imtiyazın maden Nizamnamesinin maddelerinden hangisine dayandırıldığı açıklanmakta(Maden nizamnamesi hükmü) çok fazla olmamakla beraber (Harita 2) 'de olduğu gibi verilen bölgeye ait elle çizilmiş haritaya da yer verildiği görülmektedir.

Edremit imtiyazlarının, 1891(H 09/Ş /1302) / ve BCA 'ndeki 3.1.1932 tarihli belgede olduğu gibi bazen Balya madenleriyle beraber verildiği de olmaktadır. İmtiyazlar kişilere ve şirketlere verilmiştir. Devletin işletmecisi olduğu 1906 (H 14/S /1323) tarihli imtiyazlar da vardır. Yabancı ortaklı işletmelerde (1911 17/Za/1329) bulunur. Genellikle işletmeler, ortaklı veya hisselidir.Bu da işletmecilerin ekonomik durumlarından kaynaklanmaktadır. Burada verilen imtiyazlardan, XIX. yüzyılda maden işleten şirketler de açıkça görülmektedir. Alman Rayzer Şirketi, İstanbul'da Maden ve Cevahir ve Mevad-ı Madeniyye Anonim Osmanlı Şirketi, Karaaydın Meadin Anonim Şirketi, Balya-Karaaydın Madenlerini Kiralama ve İşletme Türk Anonim Şirketi gibi. Cumhuriyet Dönemindeki verilen şirket adının da Türk oluşu, bu madenlerin Cumhuriyet döneminde millileşme politikası ile satın alındığını bize kanıtlar niteliktedir. Alman şirketlerinin varlığı, XVIII. Yüzyılın sonunda Batı Anadolu'dan İngiliz sermayesinin geri çekilmesinden (Pamuk, 2002, 246) ve I.Dünya savaşında ve öncesinde hükümetin izlediği Alman yanlısı politikadan kaynaklanmaktadır. Almanya'nın I. Dünya savaşı sırasında krom işletmelerine el koyduğunu da biliyoruz.

Osmanlı devleti döneminde padişah hanımlarına ve kızlarına maden işletme hakkı veya maden hissesi de verilmekteydi. Aynı zamanda madenler validelere ve padişah kardeşlerinin kurdurduğu vakıflara, gelir olarak bırakılmaktaydı. Cumhuriyet döneminde batılılaşma ile kadına verilen değerin arttığını ve buna yönelik inkılaplar yapıldığını biliyoruz. Cumhuriyet dönemindeki imtiyazlardan (Tablo 2) ,12.3.1925 ve 18.3.1925 ve 18.6.1934 yılı imtiyazlarının hisseli olarak olsa da kadınlara verildiği görülür.

Balıkesir Edremit'te bulunan madenler, XIX. yüzyıldan başlayarak Cumhuriyetin ilk yıllarından günümüze kadar işletilmeye devam etmiştir. I.Dünya savaşı sırasında da verilmeye devam eden imtiyazları, daha sonra Cumhuriyet dönemindeki devletleştirmeler izlemiştir.

Harita 1 Balıkesir Maden Haritası (MTA; <http://www.mta.gov.tr/madenler/turmaden/ic.html>)



Tablo 1 XIX. Yüzyıl BOA'daki Arşiv İmtiyazları

Tarih	Yer -Mevkii	Maden Türü	Fesih (İptal)	İta (Verilme)
03/3/(1857) BOA HR.TO. 427,31	Edremid Kazası	Bakır ve kurşun		Mösyö Pağoya Nodematyo'nun Vekili Mühendis Dombero Fiksi
20/Z / H 1288/(1872) BOA HRT.h.2469.	Edremid kazası, Kasb (Karatza)	Simli kurşun		
09/Ş /1302 (1885) BOA MV. 3,85	Agunya ve Balya nahiyeleriyle, Mancılık, Alakilise, Sofiler karyeleri, Gümüşler Ovası	Simli kurşun bakır, antimon ve linyit		Fayzer veya Yunan Lorium Avzin şirketi'ne ihâlesi istizanı üzerine Alman Rayzer Şirketi
20/Ca/1302 (1885) BOA HRT.h.1595	Tahtaköy	Bakır ve simli kurşun		
09/R /1309 (1892) BOA HRT.h.. 846	Eskiköy	Simli kurşun		
09/C /1319 (1902) BOA Y.PRK. ASK. :174,117.	Edremid Kazası	Bakır		Tophane-i Amire Müşiri Zeki Paşa



14/S /1323 (1906) BOA Y..MTV:273,79.	Kalabak ve Tepeabad mevkileri	Bakır		Hazine
02/R /1326 (1909) BOA MV. ,119,2.	Evciler Köyü			Midilli Bankası Direktörü Yono Mihail Gürci Efendi
17/Za/1329 (1911) BOA ŞD,546,18.	Öcüler Karyesi	Simli kurşun		Banus Mihail ve Nir Efendilerle Kemal ve Hüseyin Hüsnü Efendi
17/Za/1329 (1911) BOA ŞD. 542,8.	Edremit Kazası	Bakır Kurşun	Şevket Efendi ile Fuad Bey'	
19/R /1330 (1912) BOA MV. 163,,55.	Agunya Nahiyesi Sarıçayır karyesi			Şevket Efendi
20/B /1332 (1914) BOA ŞD. :1237 ,26.	Agunya Nahiyesi'nin Sarıçayır Karyesi	Simli Kurşun		Dersaadet'te Maden ve Cevahir ve Mevad-ı Madeniyye Anonim Osmanlı Şirketi
20/B /1332 (1914) BOA ŞD. 1241,4.	Tahta Karyesi		Şevket Efendi	
23/Z /1335 (1917) BOADH.EUM.3.Şb,14,11.	Avonya nahiyesinin Doma (Hacı İsmail) Obası	Gümüşlü kurşun, bakır, antimon, arsenik, çinko, manganez ve demir		
Tarih	Yer -Mevkii	Maden Türü	Fesih (İptal)	İta (Verilme)
26/Ra/1336 (1918) BOA İ..DUİT,26,2.	Edremid Kazası	Demir-Bakır	Panoni Kostantinidi (Teb'a-i Osmaniye'den, Tüccar); Kostaki Karapano Efendi (Maden Tüccarı); İstefano Rizo (Madenci Kostaki Karapano'nun vekili)	
04/M /1337 (1919) BOA HRT.h..1398.	Avniye nahiyesi, Karabey ve Koyunili köyleri	Simli kurşun		
20/Z /1338 (1920) BOA MV,220,66.	Edremit kazasının Narlı ve Papazlık mevkileri	Simli kurşun		
9/Z /1341 (1923) BOA HRT.h.. 1109	Edremit kazasına bağlı Ünye nahiyesinin Sofular köyü	Simli kurşun		
29/Z/1341 (1923) BOA HRT.h..1109.	Edremit kazasına bağlı Ünye nahiyesinin Sofular Köyü	Simli kurşun		
08/Ra/1341 (1923) BOA ŞD. 1272:3.	Narlı ve Papazlık Mevkileri	Simli kurşun		Karaaydın Meadin Anonim Şirketi



Sonuç

Madencilik ve dolayısıyla maden kullanan bütün imalat türlerinin Osmanlı dönemi Anadolu'sunun ekonomik hayatında özel bir yeri vardı. Bu alandaki üretim ve ticaret Osmanlı devletindeki diğer bütün sektörlerden daha fazla düzenlenirdi. Mültezimler ve küreciler kadının ve merkezi idarece atanan diğer görevlilerin doğrudan gözetimi altında çalışırlardı. İmparatorlukta üretilen bakır, demir ve gümüşün önemli bir kısmına devlet el koyardı; reyanın gümüşü süs için kullanması sık sık yasaklanırdı (Farouqi 1994, 230–231).

XIX. yüzyılda, dünyada sanayi inkılabının da etkisiyle artan sanayileşme sonucu Osmanlı Devletinde olan madenlere talep artmaktadır. Devlet dışarıya maden ihraç etmekte ve ülke içinde bulunan maden ocaklarını, yabancılara kiralamaktadır. Devlet ilk önce bu işletmelere Türk ortaklı çalışma şartı getirmiş; daha sonra bu ortaklı çalışma taahhüdünü de kaldırmıştır. Bunun nedeni ise, Türklerin maden işletmeye çok fazla itibar etmemeleridir. Oluşan sosyal ve iktisadi şartlar buna imkân vermemektedir. Osmanlı devletinde XIX. Yüzyılda burjuva sınıfı diyebileceğimiz mal ve para sahibi sınıf bulunmamaktadır. Bu sebeptendir ki yukarıda verdiğimiz Edremit kazası ve köylerinin işletmesi yabancıların elindedir. Bu madenlerin yabancılarla işletilmesi ülke sermayesinin de dışarıya akması anlamına gelmektedir.

Biz madencilik sektörünün küçük bir madenci kazasında ne tür faaliyetlerle işlediğini, arşiv belgelerinin elverdiği oranda anlatmaya çalıştık. Kazadaki madencilik verilmeye çalışılırken ulaşım, imtiyazlar, şirketler de anlatılmıştır. Kazada, Alman şirketlerine ve kadınlara işletme imtiyazı verildiği görülmektedir.

İşletme imtiyazlarının yabancıların elinde oluşu, sadece Balıkesir 'in Edremit kazasına has bir durum göstermez. İzmir ve Manisa Sancağında da durum farklı değildir. Aydın vilayetinde bulunan madenlerin büyük bir nispeti yabancıların elindedir. Devlet bunların işlenmesini yeterli görmüştür. İmtiyazların özellikle II. Meşrutiyet ve I.Dünya Savaşında yoğunluk kazandığı görülmektedir. Balkan Savaşları ve I.Dünya savaşının devam ettiği dönemlerde imtiyazların daha da fazla olduğu verdiğimiz tablolarla takip edilebilmektedir. Bu da kargaşanın vermiş olduğu ekonomik zorluklardan, yabancıların yararlanmak istemesinden kaynaklanmaktadır. Kurtuluş savaşının kazanılmasının ardından, bu madenlerin devletçilik politikasıyla millileştirildiğini görürüz.

Tablo 2. BCA'daki XX. Yüzyıl İmtiyazları

Tarih	Yer -Mevkii	Maden Türü	Fesih(İptal)	İta(Verilme)
13/8/1924 BCA30..18.1.1,10.39..13,796.	Balıkesir'in Edremit ilçesi Agonya nahiyesinde Sofular Köyü	Bakır ve simli kurşun		Behçet Bey
12/3/1925 BCA,30..18.1.1;13.14..8,1618	Edremit'in Temaşalık ve Şehviran Köyü	Simli kurşun ve manganez madeninden		Tahir Paşa kızı İhsan Hanım
18/3/1925 BCA30.18.1.1;13.16..5.1655.	Edremit'in Agunya bucağı Sofular köyü	Bakır, simli kurşun, linyit madenlerinin		İstanbul Milletvekili Fethi karısı Galibe
23/1/1926 BCA 30.18.1.1;17.86..6, 192-14	Edremit ilçesinin	Manganez ve simli kurşun		



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 33 Kasım – Aralık 2012

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası

Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZİSTAN

<http://www.akademikbakis.org>



	Temaşalık ve Şekviran köyleri	madeni		
3/1/1932 BCA, 30.18.1.2, 25.1..7., 192-83.	Balya ve Edremit ilçeleri		Balya-Karaaydın Madenleri Türk Anonim Şirketi	Balya-Karaaydın Madenlerini Kiralama ve İşletme Türk Anonim Şirketi
18/6/1934 BCA30..18.1.2;46.44..7. 192-93	Balıkesir'in Edremit kazasının Sarıçayır Köyü	Simli kurşun		İsmail Hakkı ve Ünzile
26/11/1935 BCA,30.18.1.2;59.90..10,192-95.	Edremit'in Sarıcalar Köyü	Simli kurşun	Fesih	

Kaynakça

1-Arşiv Belgeleri

(Başbakanlık Osmanlı Arşivi)BOA

ŞD ŞD. 1272:3;ŞD. 1241,4;ŞD. :1237, 26;ŞD,546,18;ŞD. 542:,8 ;ŞD ,542/8.Y.PRK.ASKY.PRK.ASK. :174,117;Y..PRK.TNF.,3,25MVMV.163,55;MV.119,2;MV.3,85.İ.DUİTİ.DUİT,26,2.DH.EU M.DH.EUM.3.Şb,14,11.Y.MTVY.MTV:273,79;HRT.H.HRT.h. 1109;HRT.h.. 846;HR.TO, 427:31.

(Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi) BCA

BCA30..18.1.1,10.39..13,796.;BCA,30..18.1.1;13.14..8,1618İBCA30.18.1.1;13.16..5.1655;B CA 30.18.1.1;17.86..6, 192-14;BCA, 30.18.1.2, 25.1..7., 192-83;BCA30..18.1.2;46.44..7. 192-93;BCA, 30.18.1.2;59.90..10,192-95;BCA 30..18.1.17.17..9.,2448.

c- Kaynak ve Araştırma Eserler

Ahmet Refik,(2000), *Onuncu Asr-ı Hicride İstanbul Hayatı*, Haz: Abdullah Uysal, Kültür Bakanlığı, Ankara.

Akdağ Mustafa,(1950),“Osmanlı İmparatorluğunun Kuruluş ve İnkişafı Devrinde Türkiye'nin İktisadi Vaziyeti”, *Bellekten*, XIV/55, 499-562.

Arıkan Zeki,(1991),“Osmanlı İmparatorluğunda İhracı Yasak Mallar, Memnu Meta”, *Bekir Kütükoğlu'na Armağan*, İstanbul, Edebiyat Fakültesi, 279-306.

Balcı,ERCÜMENT, (1994),*Osmanlı Maden Rejiminde Nizamnameler Dönemi ve İmtiyazlar*, İstanbul.

Can Tunalı, Ayten (2003),*Tanzimat Döneminde Osmanlı Kara Ordusunda Yapılanma (1839 - 1876)*,Doktora Tezi, Ankara

Cezzar, Yavuz,(1985),“Tanzimat'a Doğru Osmanlı Maliyesi”, *T.C.T.A, C. IV*, İstanbul 1985, 928- 932.

Cezzar Yavuz(1986) *Osmanlı Maliyesinde Bunalım ve Değişim Dönemi(XVIII.yüzyıl dan Tanzimat'a Mali Tarih.)*,İstanbul.

Çağatay, Neşet ,(1943),Osmanlı Devletinde Maden İşletme Hukuku”, *AÜDTCFD Cilt: II*,Sayı:I İkinci Teşrin, I.Kanun ,Ankara , 117-126.



- Çadırcı Musa (1981), Tanzimat döneminde Osmanlı Ülke Yönetimi (1839–1876)”, *IX. Türk Tarihi Kongresi*, Ankara, C.II, 1153–1161.
- Çadırcı Musa (1989) „Türkiye’de Kaza Yönetimi 1840–1876”, *Belleten*, Sayı 206, Ankara, Nisan, 237–257.
- Düstür*, (1289) Tertib I, c. I.
- Eldem Vedat, (1994), *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomisi*, Ankara.
- Ergenç Özer, (1988), “XVIII. yüzyılda Osmanlı Sanayi ve Ticaret Hayatına İlişkin bazı Bilgiler” *Belleten* 203, 529–531.
- Farouqhi Suraiya (1994). *Osmanlı’da Kentler ve Kentliler*, Çev: Neyyir Kalaycıoğlu, Tarih Vakfı Yurt Kurumu, İstanbul.
- Genç Mehmet (1987), “17–19. Yüzyıllarda Sanayi ve Ticaret Merkezi olarak Tokat”, *Türk Tarihinde ve Kültüründe Tokat Sempozyumu*, (2-6 Temmuz 1986), Ankara, 166-175.
- Gökçe Ahmet (2000), *Maden Yatakları*, Sivas.
- Gökmen, Ertan, (2007), “II. Abdülhamit Dönemi Osmanlı Maden İmtiyazları”, *Belleten*, Cilt LXXI, Sayı 262, Ankara, 969–996.
- Engin, Gülen, (2007), *Kurtuluş Savaşı Yıllarında Balıkesir*, Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir
- Karal Enver Ziya (1983), *Osmanlı Tarihi*, C. VI, TTK, Ankara.
- Karal Enver. Ziya (1988a), *VII. Cilt, Islahat Fermanı Devri, (1861–1876)*, Ankara.
- Karal Enver Ziya, (1988b), Cilt. VIII, *Osmanlı Tarihi*, TTK Ankara.
- Kahraman Fikri (1993), *Madencilik Giriş*, Diyarbakır.
- Kurmuş Orhan, (1984), *Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi*, İstanbul.
- Marntran Robert, (1995), *XVI, XVIII. Yüzyıllar Osmanlı İmparatorluğu*, Çev: M, Ali Kılıçbay, TTK, Ankara.
- Mutaf, Abdülmecit, (2003), *Salnamelere Göre Karesi (1847-1922)*, Balıkesir .
- Mutaf Abdülmecit, (2010), Tanzimat Döneminde Osmanlı Maden İşletmeciliği Prodesürü, *History Studies Volume 2/2 2010*, 289-300.
- Ökçün Gündüz (1969), “XX. yüzyılın başlarında Osmanlı Maden Üretiminde Türk Azınlık Yabancı Payları” *Abadan’a Armağan*, Ankara.
- Özkaya Yücel, (1992), Özkaya, *XVIII yüzyıl da Osmanlı Kurumları ve Osmanlı toplum Yaşantısı*, Kültür Bakanlığı, Ankara.
- Pamuk Şevket, (2002) “ *Küreselleşme Çağında Osmanlı Ekonomisi (1820-1914)* ”, *Türkler*, c:14, Ankara, Ed: H. C Güzel, K Çiçek, S. Koca, 2002, 242-252.
- Quartaert, Donald, (1985), “19. Yüzyılda Osmanlı Devleti’nde Madencilik”, *T.C.T.A*, C. IV, İstanbul, 914–916.
- Quartaert Donald, (1987), *Osmanlı’da Devletinde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, Ankara.
- Sahillioğlu Halil (1968), “1763 İzmir Limanı İhracat Gümrüğü ve Tarifesi “*Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, Sayı 8 Mayıs 1968, 53-67
- Sahillioğlu Halil (1978), Osmanlı Para Tarihinde Dünya Para ve Maden Hareketlerinin Yeri (1300–1750) ,ODTU Gelişme Dergisi, Türkiye İktisat Tarihi Üzerine Araştırmalar Özel Sayısı (1978) ,1–27.
- Soykan Füsün ve Mutluer Mustafa (1995) “Türkiye’de Madencilik ve Maden Yataklarının Coğrafi Dağılışı”, *Ege Coğrafya Dergisi* 8, 37–55.
- Su, Kamil (1939), *Balıkesir Madenleri*, İstanbul.



AKADEMİK BAKIŞ DERGİSİ

Sayı: 33 Kasım – Aralık 2012

Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi

ISSN:1694-528X İktisat ve Girişimcilik Üniversitesi, Türk Dünyası

Kırgız – Türk Sosyal Bilimler Enstitüsü, Celalabat – KIRGIZİSTAN

<http://www.akademikbakis.org>



Tabakoğlu, Ahmet. (1985), Gerileme Dönemine Giren Osmanlı Maliyesi. Dergâh Yayınları, İstanbul.

Tabakoğlu Ahmet (1986), *Türk İktisat Tarihi*, İstanbul.

Tağıl, Şermin (2004), Balıkesir Ovası Ve Yakın Çevresinin Neotektonik Özellikleri Ve Depremselliği, *The Neotectonic Characteristics and Seismicity of Balıkesir Plain and Its Surroundings* Coğrafi Bilimler Dergisi, 2004, 2 (1), 73-92.

Tızlak Fahrettin (1995), “Osmanlı Maden İşletmeciliğinde Kanunnameden Nizamnameye Geçiş ve 1861 Tarihli Maden Nizamnamesi”, *Türk Dünyası Araştırmaları*, Sayı, 98, 75–91.

Tızlak Fahrettin (1996), “XIX. Yüzyıl ortalarında Osmanlı Maden Yatakları”, *Bulleten LX/229*, 703–718.

Tızlak Fahrettin (1997), *Osmanlı Döneminde Keban-Ergani Yöresinde Madencilik*, Ankara.

Tızlak, Fahrettin, (1999), “Osmanlı Devleti”nde Madencilik”, *Osmanlı*, 3, İktisat, Editör: Güler Eren, Bilim Editörleri: Doç. Dr. Kemal Çiçek, Cem Oğuz, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 312–321.

Toprak, Zafer (1995), *İttihat Terakki ve Devletçilik*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

Yerasimos, Stefanos (1980), *Az gelişmişlik Sürecinde Türkiye*, İstanbul.

Uzunçarşılı İsmail Hakkı (1984). *Anadolu beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu devletleri*, TTK Ankara .

Varlık, M. Bülent, (1985), “Osmanlı Devleti’nde Madenlerde Çalışma Koşulları”, *T.C.T.A*, C. IV, İstanbul.

Yazıcı Nesimi (1993), Tanzimat’ta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı, *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, Ocak 1993, 333–379.

Yorulmaz Şerife (1994), *Aydın Vilayetinde Madenler, (1850–1908)*, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İzmir.

<http://www.mta.gov.tr/madenler/turmaden/ic.html>



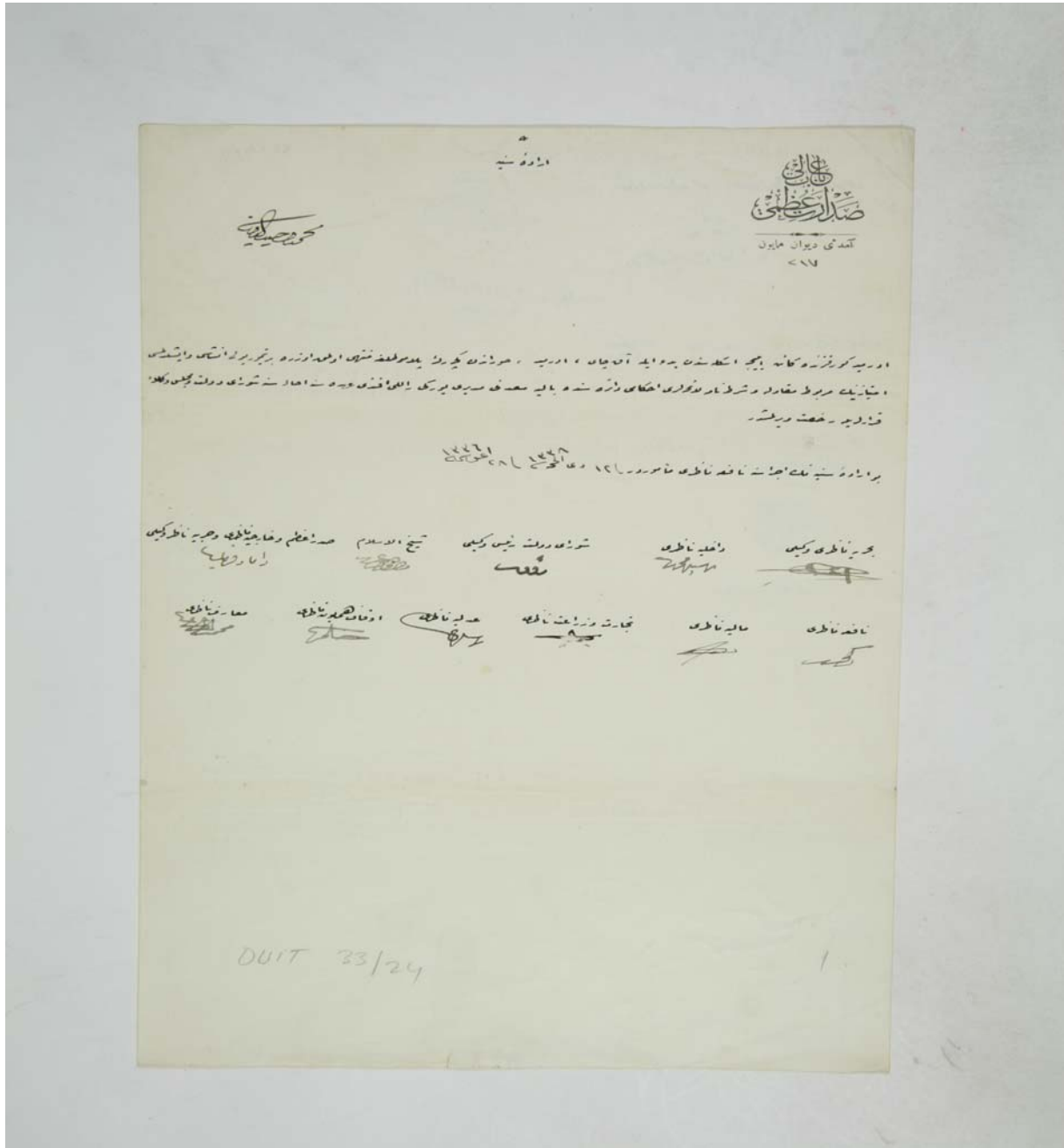
EK1
Belge 1

İrade –i Seniyye
Amedi Divan-ı Hümayun

Edremit körfezinde kain Ilıca iskelesi yediyle Akçay Edremit civarından geçerek Palamutluğa münhal olmak üzere demiryolu inşa imtiyazınının mezbur mukavele şartnamesi dairesinde Balya madeni müdürü Yorgi Efendi uhdesine ihalesi şurayı devlet ve Meclisi Vükela kararıyla ruhsat verilmiştir.

Bu iradeyi seniyyenin icrasına Nafia Nezareti memur kılınmıştır.

12 Zilhicce 1228





EK 2

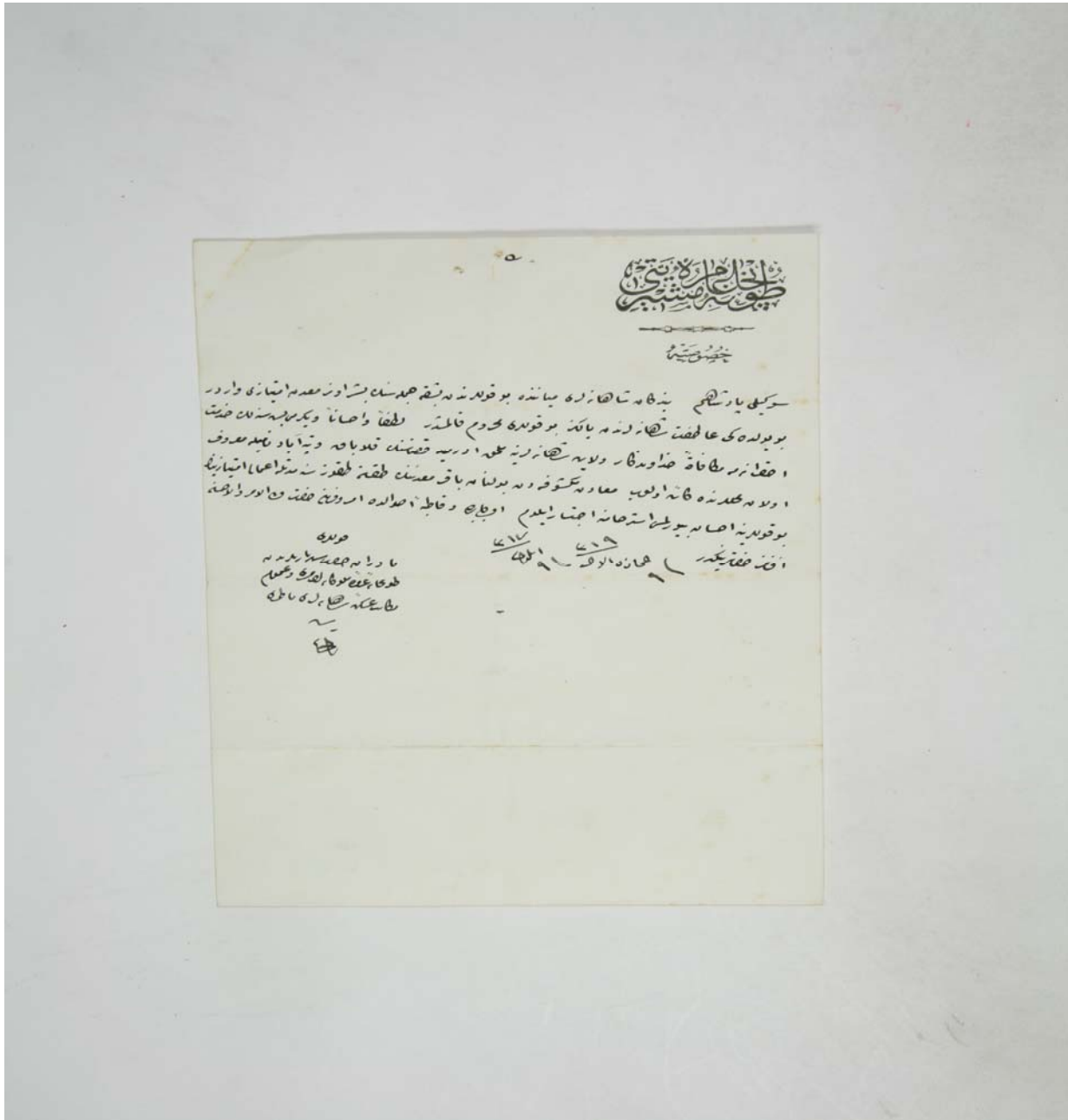
Belge 2

Hu

Hüdavendigâr Vilayeti dahilinde Karası sancağı muzafl Edremit kazasının Öcüler karyesinde vaki olan bittahrik çıkarılmış olan bir kıta simli kurşun madeninin yüz hisse itibariyle elli hisse Bonus Mihail Efendiye diğer elli hisseden yedi buçuk hissesi Münir beye ve on yedi buçuk hissesi Kemal beye ve on hissesi Abdurrahman ve beş hissesinin Hüseyin Hüsnü uhdelerine ihalesi hakkında maden müdürü umumiyesinde tanzim kılınan mazbata harita muvaffakiyesi babı umumî idaresince tanzim olunan mukavele şartnamesi lahiyalarıyla beraber penah-ı sayı cenabı sadaretlerine takdim kılınmış olmağla ol babda emri ferman hazreti bu emr varmağla akd hazretlerindir.

17/Za/1329 (1911) Cemazi'el evvel

Orman ve Maden Ziraat Nazırı





Harita 2

Hüdavendigâr Vilayetinde Karesi Sancağı, Edremit Kazasında Karabey Karyesi civarında bulunan bakır madeni haritasında çıkartılan surettir.



Harita 2
Hüdavendigâr Vilayetinde Karesi Sancağı, Edremit Kazasında Karabey Karyesi civarında bulunan bakır madeni haritasında çıkartılan surettir.