

## ŞIRNAK VE ÇEVRESİNDE MADEN ARAŞTIRMALARI VE KÖMÜR MADENCİLİĞİ (1868-1907)

MINERAL EXPLORATION AND COAL MINING IN SHERNAK AND ITS SURROUNDINGS  
(1868-1907)

Ahmet GÜLENÇ\*

### Öz

Osmanlı Devleti'nde XIX. yüzyılda başlayan makineleşmeye bağlı olarak madencilik faaliyetleri hız kazanmıştır. Özellikle vapur, tren ve seri üretim yapan bazı fabrikaların ihtiyaç duydukları enerjinin karşılanması için devlet genelinde maden arama ve üretim faaliyetleri artış göstermiştir. Bu dönemde maden arama ve üretimin yapıldığı yerlerden biri de Şırnak ve çevresidir. Şırnak'ta bulunan Cudi Dağı'nın kuzeyinde yer alan Hacı Behram kömür madeni ve aynı dağın güneyinde yer alan Harbul kömür madeni, XIX. yüzyılın ikinci yarısında keşfedilmiştir. Bölgede madenlerin keşfi ile birlikte merkezi idare tarafından bölgeye, madenlerin çıkarılması için bazı uzman madenciler gönderilmiştir. Hacı Behram ve Harbul madenlerinden çıkarılan kömür, Dicle nehri üzerinde bulunan kelekler ile Bağdat'a taşınır ve buradaki vapurların enerji ihtiyacını karşılamak için kullanılırdı. Şırnak çevresinde çıkarılan kömür zaman içerisinde yerli ve yabancı teşebbüslerin ilgisini çekmiştir. Yabancılar, kömürün ihtiyaç olan bölgelere daha hızlı ulaşması için Harbul'dan başlamak üzere Bağdat Demiryolu hattına bağlanacak şekilde yeni bir hattın yapılmasını gündeme getirmişlerdir.

**Anahtar Kelime:** Osmanlı Devleti, Maden, Kömür, Şırnak, Hacı Behram, Harbul.

### Abstract

With the beginning of mechanization in the Ottoman Empire in the 19th century, interest in mining increased. In order to meet the energy needs of steamships, trains and some factories engaged in mass production, mineral exploration and production activities had increased throughout the country. One of the places where mineral exploration and coal production was concentrated in this period was Shernak and its surroundings. The Hacı Behram coal mine located to the north of the Cudi Mountain in Shernak and the Harbul coal mine located to the south of the same mountain were discovered in the second half of the 19th century. With the discovery of the mines, some experts were sent to the region by the central administration for production. The coal extracted from the mines of Hacı Behram and Harbul was transported by keleks on the Tigris to Baghdad and used to meet the energy needs of the ferries there. Towards the end of the 19th century, domestic and foreign entrepreneurs accelerated their attempts to get mining concessions. Foreign entrepreneurs had brought forward the construction of a new line starting from Harbul and connecting to the Baghdad Railway line for the transportation of coal.

**Keywords:** Ottoman State, Mine, Coal, Shernak, Hacı Behram, Harbul.

## GİRİŞ

Osmanlı Devleti'nin siyasi yayılışını şekillendiren temel etkenlerden biri de değerli madenler olmuştur (İnalcık & Quataert, 1994, s.58; Pamuk, 2000, s.36). İmparatorluk sınırlarında keşfedilen madenlerin üretimleri ve satışları üzerinde devletin mutlak kontrolü olmuş ancak dâhili ihtiyaç karşılandıktan sonra madenlerin ihraç edilmesine izin verilmiştir (Kütükoğlu, 2018, s.321-322). Böylece madenler üzerinden ortaya çıkacak karaborsa ve çeşitli spekülasyonlara fırsat verilmeyerek piyasanın istikrarı sağlanmaktaydı (Sevinç, 1978, s.135-137). Geleneksel Osmanlı iktisadi politikasına uygun olarak madenler işletmecilere tevzî ve tevdi edilmekte, karşılığında ise maden işletmecilerinden belirli miktarlarda vergiler alınmaktaydı. Madenlerin bulunduğu araziler ve bu arazilerden alınan vergiler dört gruba ayrılmaktaydı. Bu gruplardan ilki metruk veya diğer bir ifade ile kullanılmayan arazilerde bulunan madenlerdir. Metruk arazilerde bulunan madenlerin 1/5'i devlete, kalanı madeni keşfeden şahsa verilmekteydi. İkinci grup ise devlete ait mirî arazilerde keşfedilen madenlerdir. Bu madenler, devlet tarafından belirlenen usuller çerçevesinde işletmeye açılırlardı. Üçüncü gruptaki madenler mülk arazide bulunan madenler olup yine 1/5'i devlete kalanı ise madeni bulan şahsa verilmekteydi. Dördüncü ve son gruptaki madenler ise vakıf arazilerinde bulunan madenlerdir. Bu madenlerin de 1/5'i devlete kalanı ise madeni keşfeden şahsa verilmekteydi (Tızlak, 1991, s.18-19; Saydam, 2015, s.377). Genellikle gayrimüslimlerden oluşan maden çalışanlarından vergi alınmaz, vali ve kadılar maden ocakları çalışanlarına herhangi bir müdahalede de bulunmazlardı. Madenlerin günlük üretimlerinin düşmemesi için maden ocaklarında çıkan herhangi bir olay mahkemelerde değil olay yerinde mahkeme edilir, ceza ve kararları maden emînleri verirdi (Sevinç, 1978, s.137).

Toprak kanunu gereği şahsi teşebbüse izin vermeyen geleneksel Osmanlı madenciliği, teknik yetersizlikler, sermaye eksikliği ve sıkı devlet kontrolü nedeniyle potansiyelinin çok altında gelişim göstermiş ve ilerleme kaydetmiştir. XVI. ve XVIII. yüzyıllar arasındaki bazı hüccetler, mühimme defterleri ve tereke defterlerinden tespit edilen verilere göre, Van, Erciş, Niğde, Malatya, Maraş, Kilisehisar, Karaman, Mersin ve Kayseri'de güherçile; Gümüşhane, Taşoz, Samakov, Nif, Kıratova, Serbernice, Üsküp, Koçanya ve Sidre'de gümüş; Kastamonu, Maraş, Elbistan, Kağızman, Hakkari ve Ege adalarında kükürt; Kerkük'te petrol, Kıratova, Novaberde, Serbernice, Koçanya, ve Sidre'de ise altın madenciliği yapıldığı görülmektedir (Ahmet Refik, 1931, s.1-55). Osmanlı coğrafyasının üç kıtaya yayıldığı bu zaman diliminde madencilik faaliyetlerinin az olduğu ifade edilebilir. Kaldı ki yapılan madencilik faaliyetleri de metalik madenler başta olmak üzere belirli türlere odaklanmıştır (Farley, 1862, s.50). XIX. yüzyılın

başlarında Osmanlı Devleti, madencilik politikasını çağın şartlarına uygun hale getirmek için bazı girişimlerde bulunmuştur.

Osmanlı madencilik politikasındaki değişimin ilk adımı 1858 tarihli Arazi Kanunnamesinin 107. maddesinde görülmektedir. Madenlerin sahiplik durumu ve vergilendirme oranlarını belirleyen bu madde, özel iktisadi işletmelerin kurulması yolunda ilk adım olma niteliğini taşımaktadır (Düstur, 1289, s.192-193). Maden rejiminin iktisadi dönüşüme uyarlanması ve sistematik bir çerçeve oluşturulması için çıkarılan ilk yönetmelik ise 1861 tarihli Maâdin Nizamnamesidir. Klasik maden politikasındaki katı devlet hegemonyasını yumuşatan nizamnamede, kişilerin sahip olduğu arazide ruhsata gerek kalmadan arama yapmalarına imkân verilmiştir. Aynı nizamname ile yabancılara, Osmanlı tebaası bir şahısla ortaklık kurmaları şartıyla maden çıkarma izni verilmiştir (Tızlak, 1995, s.84-86; Özdamar, 2022, s.16-17). Osmanlı madenlerinde özel teşebbüse kanunen imkân verilmesi, yabancı sermaye tarafından olumlu karşılanmıştır. Zira yeterli sermaye ve teknik birikimi olmayan Osmanlı vatandaşlarının, madencilik sektörüne tek başlarına girmesi fiilen pek mümkün değildi. Öte yandan 1867'de yabancılara toprak mülkiyetinin önünü açan İstimlâk-i Emlâk Nizamnamesi yayınlanması ve akabinde çıkarılan 1869 tarihli Maâdin Nizamnamesi mezkûr fiili durumu resmiyete dökmüştür (Ökçün, 1969, s.807). İstimlâk-i Emlâk Nizamnamesine taraf olan yabancı devlet vatandaşlarına maden arama ve çıkarma hakkı tanıyan 1869 nizamnamesi, modern bir madencilik rejimi oluşturmayı hedeflemiştir (Düstur, 1290, s.321).

Osmanlı'da hemen her sektörde şirketleşmenin başladığı 1887 yılında yeni bir nizamname yayınlanmış ve nizamnamede madenlerin şirketler eliyle işletilebileceği belirtilmiştir (Düstur, 1937, s.889-890,892; Kazgan, 2023, s.246; Yetişgin & Özdamar, 2018, s.273-308). 1906 yılında, 1887 nizamnamesinin gümrük vergileri, satış miktarları gibi bazı hususların değiştirildiği yeni bir nizamname yayınlanmıştır. Diğer bir deyişle, 1887 nizamnamesindeki ruhsat ve imtiyaz alma süreçleri, üretim kaideleri gibi hususlar 1906 nizamnamesinde de korunmuştur (Keskin, 2011, s.131). Farklı tarihlerde çıkarılan bu nizamnameler sayesinde Osmanlı Devleti, ülkenin yer altı kaynaklarını daha etkin ve daha verimli kullanmayı amaçlamıştır. Zaten XIX. yüzyılda imparatorluğun sınırları dâhilindeki 475 farklı yerinde madenlerin tespit edilmesi bunun en belirgin kanıtı olarak karşımıza çıkmaktadır (Bayartan, 2008, s.149).

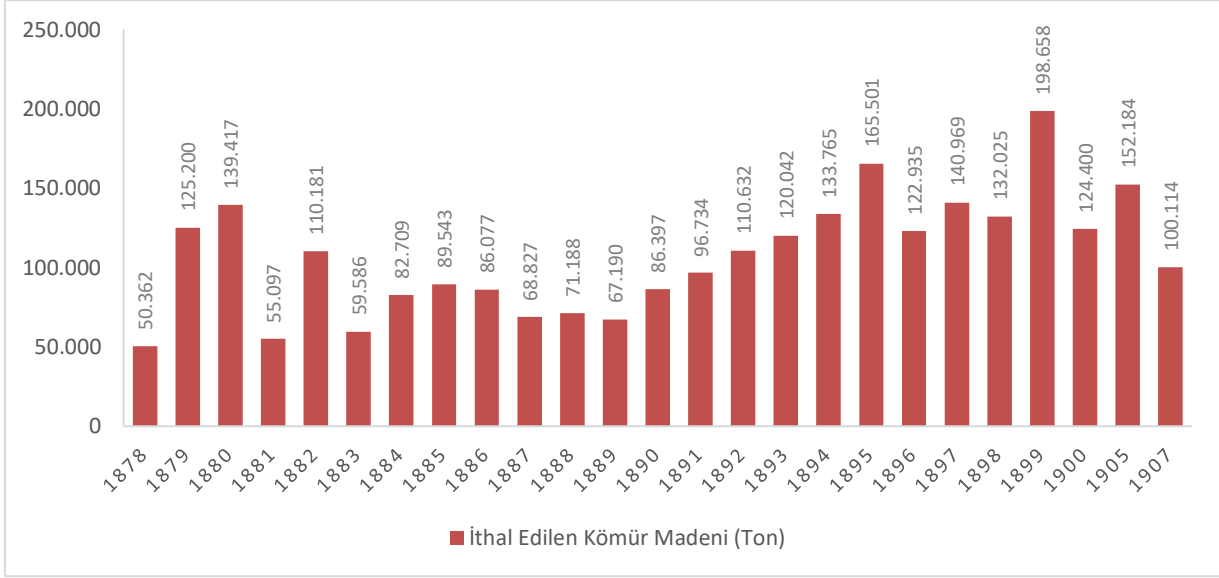
Maden nizamnameleri genel olarak incelendiğinde bir müteşebbisin izleyeceği yol şu şekildedir; öncelikle maden aranacak bölge için taharri yani arama ruhsatı alınır. Ruhsat sahibi aramaları neticesinde, madenin imtiyazını almak isterse sahanın 1/5000 ölçeğinde

hazırlanmış üç haritasıyla birlikte ilgili vilayete başvururdu. Vilayet, başvuruyu aldıktan sonra maden imtiyazının verileceği sahada başka bir hak sahibinin olup olmadığını belirlemek adına gazetelere ilan verir ve iki ay müddetle beklerdi. Madenin sahipliği konusunda herhangi bir itiraz olmadığı anlaşıldığında, dilekçe ve haritalar Maden İdaresi bünyesindeki Fen Odasına sevk edilirdi. Fen Odasının incelemeleri olumlu ise vergilendirme, saha sınırları gibi genel hükümlerin yer aldığı mukaveleler ve üretim gibi teknik meselelerin belirlendiği şartnameler hazırlanarak tasdik edilmek üzere Şûrâ-yı Devlet'e (Danıştay) gönderilirdi. Tüm bu süreçten sonra şartname ve mukaveleler Padişaha sunulurken müteşebbise imtiyaz fermanı çıkartılırdı (Gökmen, 2022, s.18).

Madencilik konusunda yayımlanan nizamnameler ile yabancı sermaye ve özel teşebbüslerle ilgili hususların kesin hükümlere bağlanması, hemen her bölgede yeni maden sahalarının açılmasını sağlamış bu durum ise Osmanlı madenciliğinin gelişmesine ve potansiyelinin artmasına katkı sağlamıştır. Bu süreçte yeni açılan maden sahalarından bir tanesi de çalışmamızın da temel konusunu teşkil eden ve özellikle kömür madeni rezervi açısından zengin olan Şırnak ve çevresidir.

Kömür, hem miktar hem de değer olarak Osmanlı döneminde üretilen madenlerin önemli bir bölümünü oluşturmaktaydı (Mears, 1924, s.312; Quataert, 1985, s.915). XX. yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti'ndeki kömür üretim miktarı, üretilen diğer tüm madenlerin yarısından fazlasını teşkil etmekteydi (Hall, 1918, s.148; Quataert, 1985, s.915). Osmanlı Devleti'nde kömür ilk defa yabancılar tarafından keşfedilmiştir. I. Mahmud döneminde Humbaracı Ahmed Paşa tarafından Bosna'da ve İstanbul'da kömür madenleri keşfedilmesine rağmen madenlerin işletilmesi için herhangi bir girişimde bulunulmamıştır. Sultan II. Mahmud, Osmanlı donanmasını modernleştirerek buharlı gemilere dönüştürmeye başlayınca donanmanın ihtiyacı olan yakıtın tedariki noktasında yabancılara bağımlı kalmak istemedi. Bu nedenle de imparatorluk sınırlarında yüksek kaliteli kömür bulunması için çeşitli fermanlar çıkarılmaya başladı (Quataert, 1985, s.915). XIX. yüzyılın başlarında Karadeniz'in Ereğli Havzası'nda keşfedilen kömür madenleri, emlak-ı hümâyun topraklarında bulunduğundan Sultan Abdülmecid, 1848'de yayımladığı bir fermanla bu madenleri işletecek kimselerden alınacak vergilerin din ve hayır işlerine tahsis edilmesini emretmiştir (Eldem, 1994, s.47). Fakat verimli olmayan işletme yöntemleri ve kalifiye eleman eksikliği kömür üretimini istenilen seviyeye getirememiştir (Farley, 1872, s.259). Diğer taraftan Ereğli'deki kömürün yüksek kalorisi ve yüksek gelir vadetmesi yabancı sermayenin iştahını kabartmış, 1896'da Osmanlı'nın en büyük maden şirketi olan Fransız sermayeli Ereğli Şirketi (Société Ottomane d'Héraclée) kurulmuştur

(Thobie, 1977, s.189). Kömürün lokomotif ve buharlı gemi gibi dönemin ulaşım vasıtaları için hayati öneme sahip olması, Osmanlı'nın diğer bölgelerinde de kömür arama araştırmalarını hızlandırmıştır. Kömür arama araştırmalarının hızlanmasının bir diğer önemli nedeni de bu dönemde başta İngiltere olmak üzere çeşitli ülkelerden kömür ithal edilmesi ve bu durumun Osmanlı hazinesine büyük bir yük getirmesinden kaynaklanmaktadır. Aşağıdaki tabloda 1878-1907 yılları arasında Osmanlı Devleti'nin ithal ettiği kömür miktarı ton cinsinden verilmiştir.



**Grafik 1:** İthal edilen kömür madeni miktarı (1878-1907/Ton)

(Kaynak: Pamuk, 1995, s.59)

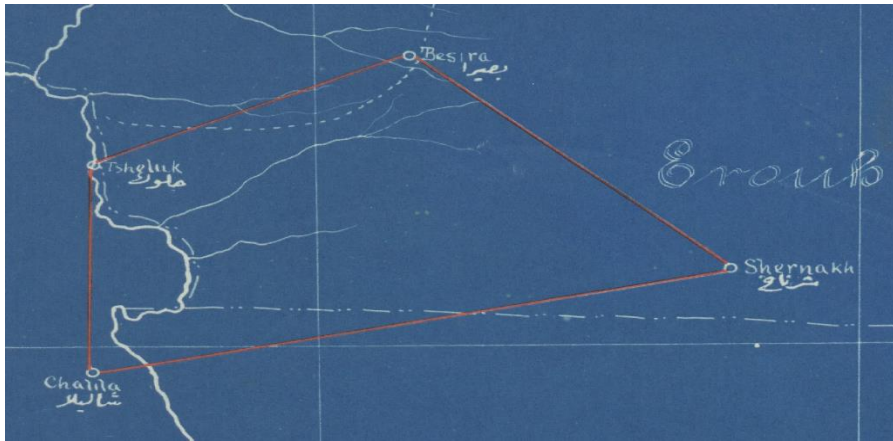
Tabloda görüldüğü üzere Osmanlı Devleti'nde sanayileşme ile birlikte kömür ithalinde artışlar meydana gelmiştir. Bu çalışmada, ortaya konulan devletin sanayileşme ve buna bağlı olarak makineleşme problemi ekseninde aranan çözüm yollarından biri olarak Şırnak ve çevresinde yapılan maden araştırmaları, açılan maden ocakları, ocakların ihaleye verilme süreçleri ve madenleri işletme sürecinde imzalanan mukavelenâme ve şartnâmeler Osmanlı arşiv belgeleri ışığında değerlendirilmiştir.

## 1. Şırnak ve Çevresinde Maden Araştırmaları

Osmanlı Devleti döneminde yerli ve yabancı müteşebbisler tarafından Şırnak ve çevresinde çeşitli maden araştırmaları yapılmıştır. H.1285/m.1868'de Bağdat vilayetinden Bahriye Nezâreti'ne gönderilen telgrafta Zaho ile Hacı Behram kazaları arasında bulunan kömür madenine bir madencinin tayin edilmesi talep edilmekteydi (BOA, A.MKT.MHM., 430/92). Cizre ile Zaho kazaları arasında yer alan Harbul kömür madeni ise Çarhacı Kolağalarından Hakkı Efendi tarafından keşfedilmiş ve ilk defa kendisi tarafından analizi yapılmıştır (BOA, A.MKT.MHM. 443/39). XIX. yüzyılın sonlarında bölgeye gelen Vital Cuinet, "Turquie

D'asie" ismi ile yayımlanan Fransızca eserinin III. cildinde bölgedeki kömür madenlerinden bahsederek Şırnak'ta (Tchernakh) çok büyük bir kömür madeni olduğunu ve bu madende muazzam miktarda kömürün mevcut olduğunu belirtmiştir (Cuinet, 1891, s.612). 1902 yılı ortalarında Bağdat İngiliz konsolosluğundan hazırlanan ve İstanbul'daki İngiliz sefiri Sir O'Conor'a gönderilen ayrıntılı bir raporda da Zaho ve Cizre arasındaki Harbul köyünde büyük miktarda kömürün mevcut olduğu ifade edilmiştir (Hut, 2006, s.282). 1908'de İdare-i Nehriyye Merkez Müdürlüğü tarafından Harbul'da çıkarılan kömürün kalitesi ve enerji değerlerini ölçmek üzere Hamidiye Etfal Hastahanesi Ser Tabâbet Aliyyesi'ne bazı numuneler gönderilmiştir. Hastahanedeki gelen açıklamada bazı alet ve edevatın noksan olmasından dolayı numunenin ariz u amik (etrafılıca, derin bir şekilde) tahlil edilmesinin mümkün olmadığı beyan edilmiştir (BOA. ML.EEM., 682/40).

1911 yılında İngiliz asıllı olması muhtemel olan Alex Chexter Great tarafından Orman ve Maâdin Nezâretine gönderilen iki belgede, Şırnak ve çevresinde yapılan maden arama ve araştırmaları hakkında detaylı bilgiler yer almaktadır. Bu belgelerden ilki, kuzeyde Beşiri, batıda Çelük, güneyde Şırnak ve Şalila ile doğuda Şırnak'tan başlayıp Beşiri'ye kadar devam eden bölge üzerinde yapılan maden arama alanını kapsamaktadır. Bu bölge içerisinde mevcut olması muhtemel olan madenler; altın, gümüş, platin, cıva, kurşun, demir, bakır, kalay, çinko, krom, arsenik, manganez, antimon, alüminyum, kükürt, kömür, zift, petrol, asphalt, petrol ve zımpara olarak kayıt edilmiştir (BOA, HRT.h., 815).



**Harita 1.** Şırnak, Beşiri, Çelük ve Şalila maden arama bölgesi (Kaynak: (BOA, HRT.h., 815).

Orman ve Maâdin Nezâretine gönderilen belgede maden arama çalışmalarına başlamak için taharri ruhsatnamesi verilmesini talep edilmiştir. Madenlerin araştırılması ve çıkarılması sırasında toprak sahiplerinin uğrayacağı zarar ve ziyanın derhal verileceği, maden araştırma ve keşfinde yer alacak heyetin masraflarının da karşılanacağı ifade edilmiştir (BOA, HRT.h., 815).

Bölgede yapılan maden araştırmaları ile ilgili diğer önemli belge ise kuzeyde Şırnak, doğuda Harbul ve Baroşki, batıda Şalila ve güneyde Fişhabur ve Bazara'yı içerisine alan bölgeyi kapsamaktadır. Bu bölge içerisinde yer alan altın, gümüş, platin, cıva, kurşun, demir, bakır, kalay, çinko, krom, arsenik, mangan, antimon, alüminyum, kükürt, kömür, zift, petrol, asphalt, petrol ve zımpara madenlerini araştırmak üzere taharri ruhsatnamesi istenmiştir. Yine madenlerin araştırılması ve çıkarılması sırasında toprak sahiplerinin uğrayacağı zarar ve ziyanın derhal verileceği, maden araştırma ve keşfinde yer alacak heyetin masraflarının da karşılanacağı gibi ifadeler bu belge de yer almaktadır (BOA, HRT.h., 815).



**Harita 2.** Şırnak, Harbul, Baroşki, Şalila, Fişhabur, Bazara maden arama bölgesi

(Kaynak: (BOA, HRT.h., 815).

Şırnak ve çevresi maden çeşitliliği açısından zengin bir bölge olmasına rağmen kömür dışındaki diğer cevherler üzerinde yapılan çalışmaların çok kısıtlı kaldığı görülmektedir. Alex Chexter Greal tarafından istenen arama ruhsatnamesinin akıbeti bilinmemektedir. Ruhsat verilmiş olsa dahi dönemin siyasi çalkantılarının bu çalışmaları sekteye uğrattığı ifade edilebilir.

Cumhuriyet döneminde Şırnak kazasında uzmanlar tarafından maden aramaları tekrar başlatılmıştır. 1926'da 792 sayılı "Petrol Kanunu" çıkarılmasının akabinde uzmanlar tarafından Şırnak, Cizre, Mardin ve Harbul bölgelerinde petrol arama çalışmalarına başlamışlardır (Akalin & Tüfekçi, 2014, s.55). 1927'de yapılan maden araştırmalarında Şırnak kazasının Gelli Soredar mevkiinde petrol, zift, asphalt ve taş kömürü madenlerinin bulunduğu tespit edilmiştir (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi, 1926-1927, s.900-901).

1928'de Stardart Oil Kumpanyası hesabına Shirley Mason adlı bir petrol jeoloğu Mardin-Cizre bölgeleri üzerinde esaslı incelemelerde bulunmuş ve gezdiği alanların stratigrafik (yer kabuğu katmanları) noktalarını vermiştir. 1929 yılına gelindiğinde M. Lucius ve Hadi Galip Yener

tarafından Cizre bölgesi, Hükümet adına yeniden incelenmiş özellikle Harbul asfaltı hakkında araştırmalar yapılmaya devam edilmiştir (Yurtoğlu, 2017, s.149-150).

## 2. Şırnak'ta Maden Üretimi

Osmanlı Devleti döneminde yukarıda da ifade edildiği üzere Şırnak ve çevresinde çeşitli maden türlerinin var olduğu bilinse de gerek dönemin teknolojik imkânsızlıkları gerekse de Şırnak'ın sahip olduğu coğrafya şartları madenlerin çıkarılması ve işlenmesini zorlaştırmaktaydı. Tüm bu olumsuz şartlara rağmen bölgede özellikle kömür madeninin keşfi, çıkarılması, nakliyesi ve tüketilmesi noktasında bazı teşebbüslerin olduğu görülmektedir.

Şırnak ve çevresinde uzmanlar tarafından yapılan maden araştırmaları neticesinde, Hacı Behram ve Harbul'daki maden kömürlerinin rezerv ve enerji değerleri bakımından zengin oldukları tespit edilmiştir. Dolayısıyla kömür üretimi de bu iki bölgede yoğunluk göstermiştir. Hacı Behram ve Harbul kömür madenlerinden çıkarılan kömür, çeşitli hayvanlar vasıtasıyla Dicle nehrinin kenarına taşınmakta ve nehirde bulunan kelekler ile Bağdat'a nakledilmekteydi. Şırnak kömürü, Bağdat'ta bulunan vapurların enerji ihtiyacını karşılamak için kullanılmaktaydı (Vilayet-i Diyarbekir Salnamesi, 1293, s.215; Vilayet-i Diyarbekir Salnamesi, 1317, s.176; BOA, Y.PRK.AZJ. 43/43).

İncelenen döneme ait maden istatistiklerinde Şırnak'ta keşfedilen kömür madenlerinin isimleri kayıtlı olduğu halde madenlerin üretim miktarları hakkında herhangi bir bilgiye yer verilmemiştir. (1324 senesi Maâdin İstatistiği, 1326, s.29).

### 2.1. Hacı Behram kömür madeni

Hacı Behram, 1843 yılında Mardin Sancağı'na bağlı bir kaza olarak Osmanlı idari teşkilatında yer almıştır. 1858'de Hacı Behram kazası, Mardin Sancağı'na bağlı Cizre kazasıyla birleştirilerek müdürlüğüne İstabl-ı Âmire Müdürlüğü payelilerinden Hacı Süleyman Ağa tayin edilmiştir. Hacı Behram kazası, 1873'te nahiyeye tahvil edilerek Şırnak kazasına bağlanmıştır (Gülenç, 2022, s.68-69).

Hacı Behram kömür madeni ile ilgili ilk bilgilere Osmanlı Arşivinde yer alan döneme ait belgelerden ulaşılmaktadır. H.1285/m.1868'de Bağdat vilayetinden Bahriye Nezâreti'ne gönderilen telgrafta Zaho ile Hacı Behram kazaları arasında bulunan kömür madenine bir madencinin tayin edilmesi talep edilmekteydi (BOA, A.MKT.MHM. 430/92). Aynı tarihte Bağdat Valisi Mehmed Hayreddin Efendi, sadrazamlık makamına da gönderdiği telgrafta; Zaho ile Hacı Behram kazaları arasında suya yakın bir noktada kömür madeninin keşfedildiğini, 25.000 kıyye numunesinin vapur-ı hümâyunda kullanıldığını belirterek bu güne kadar



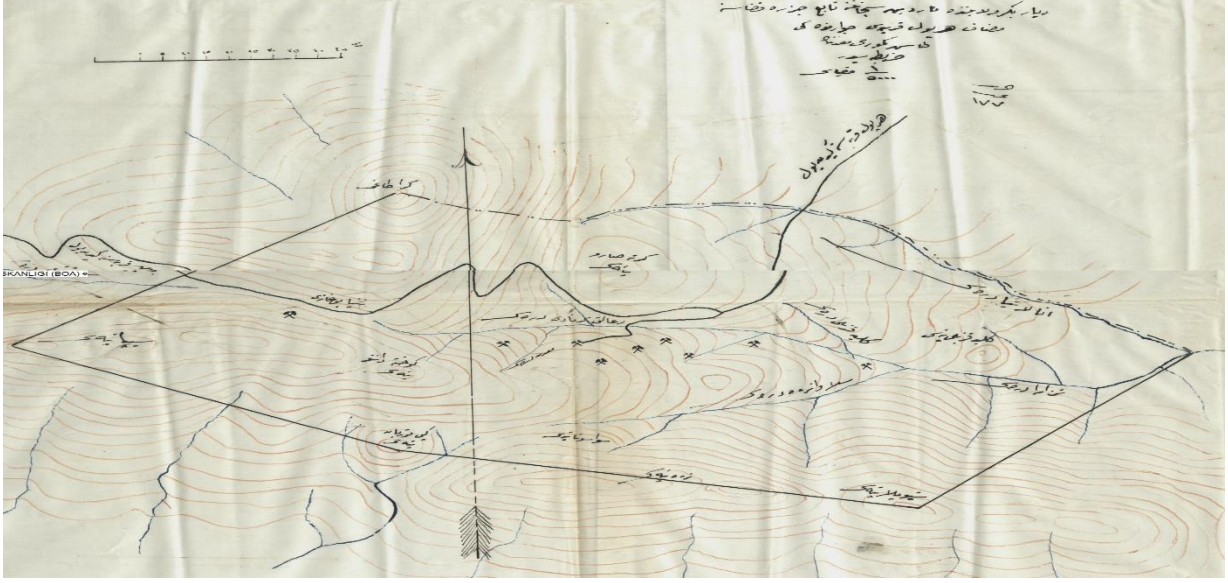
vapurlarda kullanılmak üzere kömür ithaline mecbur kalındığını; fakat Ereğli kömür madeninden acil bir şekilde yardımcısıyla beraber bir madencinin buradaki kömür madenin işlettilmesi için tayin edilmesi gerektiğini ve böylece kömür ithalinden kurtulacağını ifade etmiştir (BOA, A.MKT.MHM. 440/40). Bu talep sadâret makamı tarafından Ereğli madeni nazırlığına iletilmiş olacak ki 16 Şubat 1869 tarihinde Ereğli madeni nazırı Rıfat Bey sadâret makamına verdiği cevabında; Zaho ile Hacı Behram kazası arasında keşfedilen kömür madeninde çalıştırılmak üzere Ereğli’de ocak sahibi olmayan madenci ve yardımcısının hangi şartlarda gidecekleri araştırılmıştır. Yapılan araştırma neticesinde Karadağlı Tuma’nın bir ocağı olmadığını tespit edildiği, Karadağlı Tuma’ya 1000, yardımcısına da 750 kuruş maaş verilmesi ve Hacı Behram madenine gidene kadar harcırahlarının karşılanması karşılığında uygun görülen bir vakitte maden ocağına gideceklerini kabul ettiklerini belirtmiştir (BOA, A.MKT.MHM. 440/40).

## 2.2. Harbul kömür madeni

Cizre ile Zaho kazaları arasında yer alan, (günümüzde Şırnak iline bağlı Silopi ilçesinin Aksu köyü yakınlarında) Harbul kömür madeni ise Çarhacı Kolağalarından Hakkı Efendi tarafından keşfedilmiş ve ilk defa kendisi tarafından analizi yapılmıştır. Hakkı Efendi’ye bu hizmetinden dolayı 1869 yılında beşinci dereceden mecidiye nişanı verilmesi gündeme gelmiştir. Harbul’da kömür madenin keşfi ile beraber Basra Tersanesi Nehir İdaresi, madeni kendi hesaplarına işletmek için Maden Nezâreti’nden izin almışlardır (BOA, A.MKT.MHM., 443/39). 29 Mart 1869’da Bağdat Vilayeti tarafından Maliye Nezâretine gönderilen bir belgede; Zaho’dan çıkarılacak kömür madeninin işletmesi için Avrupa’dan bir mühendisin getirilmesi söz konusu olmuştur. Giderleri Bağdat Valiliğince karşılanacak olan mühendise senelik 5.000 frank (yaklaşık 22.000 kuruş) maaş ve 2.500 frank harcırah verilmesi uygun görülmüştür. Ayrıca bölgede daha önce kaymakamlık görevinde bulunmuş ve bölgeyi iyi bilen Mesud Bey’in de 6.000 kuruş maaş ve bir miktar harcırah ile bu madende görevlendirilmesi talep edilmiştir (BOA, A.MKT.MHM. 440/12).

Harbul kömürünün Osmanlı Devleti açısından ihtiva ettiği önemin bazı nedenleri bulunmaktaydı. Bu dönemde, Umman-ı Osmani ve Basra tersanelerinde yirmiyeye yakın vapur ve İstanbul’da bulunan çok sayıdaki demir, su ve dakik makineleri için kullanılan kömür Avrupa’dan yüksek maliyetle getirilmekteydi. Harbul madeninden çıkarılacak olan daha kaliteli ve aynı işlevde kullanılan kömürün ton fiyatı, Avrupa’dan alınan kömürün fiyatından çok daha düşüktü (BOA, ŞD. 256/14, 26). Ayrıca lokomotifler için gerekli görülen kömürün kolay bir şekilde tedarik edilebilmesi için Harbul kömür madeninin işletilmesine ihtiyaç vardı.

Bu nedenle de 1873 yılına gelindiğinde Harbul kömür madeni, Bağdat Vilayeti nezâretinde olmak üzere uygun bir maaşla tayin edilen bir müdür ve kâtip idaresinde emaneten işletilmeye başlanmıştır. Tabi bu sırada madenin ihale usulüyle işletilmesi de gündeme gelmiş fakat maliyeti çok daha fazla olduğundan emaneten işletilmesine karar verilmiştir (BOA, ŞD. 256/14, 26).



**Harita 3.** Harbul'da bulunan kömür madenleri (Kaynak: BOA, İ.İMT. 1/6)

Harbul kömür madeninin işletilmeye başlanması ile kömür üretiminde, ihracatında ve nakliyesinde bazı sorunlar ortaya çıkmaya başlamıştır. İdari yapı bakımında Diyarbakır'a bağlı olan Harbul karyesinde, üretilen kömürün vergi tahsil işlemleri Bağdat Vilayeti üzerinden yapılmaktaydı. Bu nedenle Bağdat Vilayeti tarafından yakınlığı da göz önünde bulundurularak Harbul karyesinin Bağdat Vilayetine bağlı Musul'a ilhakı telgraf ile Şûrâ-yı Devlet'e (Danıştay) bildirilmiştir. Şûrâ-yı Devlet'te yapılan görüşmeler neticesinde Harbul kömür madeninin Bağdat Vilayeti gözetiminde olmak üzere hemen üretim faaliyetlerine devam etmesi kararlaştırılmıştır. Fakat Harbul karyesinin Musul'a ilhakı konusunda Şûrâ-yı Devlet, karyenin Diyarbakır Vilayetine bağlı halinin devam etmesine karar vermiştir (BOA, ŞD. 2149/25, s.1).

Harbul kömürünün İdare-i Nehriye, Umman-ı Osmani ve Basra tersanesinde bulunan vapur ve gemilerin enerji ihtiyacını karşılaması düşünülmekteydi. Ayrıca ordu teçhizatlarının üretildiği fabrika ve tezgâhlarda kullanılması da planlandığından kömürün nakliyatını kolaylaştırmak için bazı projeler üretilmiştir. Bu projelerden en önemlisi bölgede bir demir yolu hattı inşa edilmesinin gündeme gelmesidir. Zira öteden beri devletin fabrika ve tersanelerinde kullanılan kömür, Avrupa'dan zor şartlar altında ve yüksek maliyetlerle getirilmekteydi. Bu nedenle Bağdat'tan başlayarak çöl yolu ile Tikrit'e oradan Musul'a ve Cizre'ye kadar uzanan bir demir

yolu hattının yapılması hem kömürün toplanmasını hem de ihtiyacı olan yerlere daha kolay ve hızlı bir şekilde nakledilmesini kolaylaştıracaktı (Bkz. Ek 1). Hattın yapılması konusu, Meclis-i Vükelâ (Bakanlar Kurulu) kararıyla padişaha arz edilmiştir. Padişah, Harbul madeninden başlayarak Bağdat'a kadar yapılacak tren hattı için hiçbir sakınca görmediğini ifade etmiştir. Diğer taraftan Ankara-Halep-Diyarbakır demir yolu hattının madende kurulacak bir istasyon ile Bağdat'a bağlanmasının yararlı olacağı düşünülmüştür. Bağdat-Musul-Cizre (Harbul kömür madeni) hattının inşası için yapılacak masraf toplamının 1.400.000 lira civarı olacağı tahmin edilmiştir. Ayrıca hattın inşası ve keşfi için de bir başmühendis ile diğer hizmetler için Erkân-ı Harbiye'den (Genelkurmay) gerekli miktarda askerinin bölgeye tayin edilmesinden hemen sonra hattın inşasına başlanacağı Bağdat Vilayeti'ne bildirilmiştir (BOA, A.MKT.MHM. 469/48; BOA, A.MKT.MHM. 469/49).

Harbul kömür madeninin işletilmesi ve gerekli yerlere ulaştırılması hakkında dönemin Mardin Mutasarrıfı Es-Seyyid Akif Efendi, sadâret makamına gönderdiği telgraf dikkat çekicidir. Mardin Mutasarrıfı Es-Seyyid Akif Efendi telgrafında, öncelikle Bağdat Vilayeti'nden geçen Şat Nehri (Dicle) ve Umman Denizi'nde işletilmekte olan vapur ve fabrikalarda sarf edilen maden kömürünün her tonunun şimdiye kadar İngiliz tüccarlardan 6-7 liraya alındığını ve tüccarların verdikleri fiyatı sürekli arttırmaya başladıklarını belirterek maliyetin azaltılması ve maden kömürü ithalatının azaltılması için yerli kaynakların kullanılmasının önemi üzerinde durmuştur (BOA, ŞD. 2149/28). Mardin Mutasarrıfı, Diyarbakır'a bağlı Mardin Sancağı'nın Cizre kazasında bulunan ve Dicle Nehri'ne sekiz saat uzaklıkta yer alan Harbul'da keşfedilen kömür madeninin gayet zengin ve büyük miktarda olduğunu bu nedenle kömürün çıkarılarak nehir üzerinde bulunan vapurlar, Umman denizinde işletilen vapurlar ve fabrikalarda kullanılmasının ekonomik açıdan daha uygun olduğunu ifade etmiştir (BOA, ŞD. 2149/28).

Harbul'dan çıkarılacak kömür yerli ihtiyacı karşıladıktan sonra yabancılara ait vapurlarda da kullanılmak üzere satılarak devletin ekonomisine büyük bir katkı sağlayacaktı. Fakat kömürün madenden çıkartılması ve gerekli yerlere ulaştırılması noktasında bir takım sorunlar bulunmaktaydı (BOA, ŞD. 2149/28). Bu sorunları Mardin Mutasarrıfı Es-Seyyid Akif Efendi şu şekilde sıralamıştır: Nehrin kenarına iki saatlik mesafede bulunan yol, çok çetin ve bozuk olduğundan hayvanlardan yararlanılmakta ve hayvan sahiplerine çok paralar ödenmektedir. Büyük bir zorlukla nehrin kenarına getirilen kömür, sal şeklindeki keleklerle Bağdat'a sevk edilmektedir (BOA, ŞD. 2149/28). Tüm bu sorunların giderilmesi için çözüm önerilerinde de bulunan Mardin Mutasarrıfı Es-Seyyid Akif Efendi, yol üzerinde yapılacak ufak bir demir yolu hattı ve yeterli miktardaki kömür arabasının sağlanması ile hem kömürün çıkarılması hem de

nakliyesinin kolaylaşacağını belirtmiştir. Ayrıca kömürün muhafazası için hem maden mahallinde hem de nehrin kenarında birer tanzim ambarları (depo) yapılması gerektiğini de önermiştir (BOA, ŞD. 2149/28).

XIX. yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı Devleti'nin diğer bölgelerinde olduğu gibi Harbul bölgesi kömür madenlerinin de özel teşebbüs eliyle işletilmesi için bazı başvuruların yapıldığı tespit edilmiştir. Yapılan başvurular neticesinde Harbul bölgesi kömür madenleri, 15 Kasım 1893'te Şûrâ-yı Devlet (Danıştay) Tanzimat İdaresi tarafından Musul ahalisinden Abdullah Beyzade Mehmed Neşet Efendi'ye ihale edilmiştir. İhale, 13 maddelik mukavelenâme ve 17 maddelik şartnâmeden meydana gelmiştir (BOA, İ.İMT., 1/6). Madenin türü, yeri, vergilendirme usulleri gibi konuların yer aldığı 15 Kasım 1893 tarihli mukavelenâmenin sadeleştirilmiş hali özetle şu şekildedir:

1. Harbul köyündeki ziftli kömür madeni 99 sene müddetle Musul ahalisinden Abdullah Beyzade Mehmed Neşet Efendi'ye ihale ve kiraya verilmiştir.
2. Madenin hafriyatı ve üretimi için 177 cerib (1 cerib = bir hektar. bkz. Eldem, 1994, s.237) arazi tahsis olunmuştur. Arazinin sınırları Keradağ tepesinden başlayarak Sıpa tepelerinin batısına kadar uzanan hat üzerinde Kuzeyde Kurban Tepe ve Şubla Tepe, doğudan Analatya deresi ve Nizara deresinin birleştiği nokta arasında başlayarak Analatya deresinin takibi ve tekrar Keradağ tepesine varılan sınırlardan meydana gelmektedir.
3. Belirtilen sınırlar dâhilinde ziftli kömür madeninden başka madenlerin ortaya çıkması bu ihaleye dâhil değildir. Başka madenlerin bulunması halinde ihale sahibinin bu madenleri talep etmesi durumunda maden nizamnamesinin 35. maddesi icra edilecektir.
4. Mültezim, tahsis edilen 177 cerib (1 cerib = bir hektar) arazinin her ceribi için 10 kuruş olmak üzere toplamda 1.770 kuruş Osmanlı lirasını resm-i mukarrer olarak senelik Orman, Maden ve Zirâat Bakanlığı'na ödemekle mükelleftir. Ödemediği takdirde geciktirilen her gün için yıllık % 9 faiz uygulanacaktır.
5. İhale edilen arazi sadece madenin işletilmesine tahsis edilmiştir. Aksi bir durumda maden nizamnamesinin 61, 62, 63 ve 64. maddeleri tereddütsüz bir şekilde uygulanacaktır.
6. Madenden çıkarılacak ziftli kömürün % 6'sı resm-i nisbiye (kıyâsa dayanan vergi) olarak Orman, Maden ve Zirâat Nezâreti'ne aynen veya rayiç vakte göre maden nizamnamesinin 43. maddesi hükmünce vergi olarak teslim edilecektir.

7. İhalenin başladığı tarihten itibaren iki sene müddet zarfında mültezim madenin işletilmesine mecburdur. Bu süre zarfında maden işletilmeye başlanmadığı takdirde maden nizamnamesinin 52 ve 53. maddeleri gereğince ihale feshedilecektir.

8. Madenin vergisi 100 kuruş, bir Osmanlı lirası olarak madenin satıldığı anda tahsil edilecektir. Tahsil edilmediği takdirde geciktirilen her gün için yıllık % 9 faiz uygulanacak ve mültezim bu faizi vermeye mecbur olacaktır.

9. Madenin işletilmesi ve ihalesi için gerekli fermanın harcı olarak maden nizamnamesinin 40. maddesi hükmünce bir defaya mahsus 75 adet Osmanlı altını Orman, Maden ve Zirâat Bakanlığı'na ödenecektir.

10. Mültezim, madenin işletilmesine yönelik maden nizamnamesi hükümlerine uyacağını, yapılan şartnameye tabi olacağını, kanun ve nizamlara göre hareket edeceğini taahhüt eder.

11. Mültezim, patent nizamnamesi gereğince hangi sınıf ve derecede bulunur ise o sınıfa ait olan patent vergisini vermeye mecburdur.

12. Mültezim, yukarıda belirtilen vergi ve harçlar dışında maden gelirinin her 100 kuruştan 5 parasını Dersâadet'teki darü'l aceze'ye (düşkünler evi/yurdu) ödemekle mükelleftir.

13. Mültezim, madenin bulunduğu mevki ve çevresine yol, inşaat veya askeri binalar yapılması durumunda hiçbir suretle karşı gelemeyecek, zarar-ziyan ve tazminat talep etmeyecektir.

Mukavelenameye göre imtiyaz, en uzun süre olan 99 yıllığına verilmiştir. Zira kömür çıkaracak küçük işletmelere genelde 40 yıllığına verilmekteydi. Diğer taraftan 1887 tarihli Maâdin Nizamnamesine göre kömür gibi kuyu ve galeri açılmasını gerektiren türde madenlerden % 1 ila % 5 arasında resm-i nisbiye alınması öngörülürken, mukavelenamede bu oran % 6 olarak belirlenmiştir (Düstur, 1937, s.895). Yabancı sermayeli şirketlerle yapılan mukavelenamelerde ise resm-i nisbiye genellikle % 3 olarak belirlenirdi (BOA, ŞD., 523/31; BOA, A.DVN.MKL, 15/33). Dolayısıyla, Neşet Efendi'nin ödeyeceği resm-i nisbiye oranı oldukça yüksektir.

Madenin işletilmesi ile ilgili teknik hususların yer aldığı 17 maddelik şartnamenin sadeleştirilmiş hali ise şu şekildedir:

1. Cizre kazasının Harbul karyesindeki kömür madeni için üçer kıta harita hazırlanarak, bir nüshası imtiyaz sahibine, bir nüshası mahalli hükûmete, bir nüshası ise Maden İdaresine gönderilecektir. Maden imtiyazı verildikten sonraki altı ay içerisinde masrafları imtiyaz sahibince karşılanmak üzere harita hududunun doğruluğu, mühendisler ve mahalli hükûmet

yetkililerince kontrol ettirildikten sonra sonucu madenin bulunduğu idari yönetimce kayıt altına alınacaktır.

2. Neşet Efendi, 1887 Maâdin Nizamnamesinin 55, 56 ve 57. maddeleri uyarınca, imtiyaz fermanını almasından itibaren altı ay içinde üretim usulü ve ödeyeceği vergileri açıklayan bir layiha hazırlayıp mahalde bulunan devlet mühendisine, mahalde mühendis yok ise Orman, Maâdin ve Zirâat Nezâreti'ne gönderecek, layiha uygun bulunursa üretim ruhsatı verilecektir.

3. Üretim başladıktan sonra mezkûr madenlere yeni yol, kuyu, baca gibi yapılar inşa edilirse Orman, Maâdin ve Zirâat Nezâreti'nin görevlendireceği bir maden mühendisinin onayı alınmalıdır.

4. Madenin asli üretim sahası dışında başka yerde üretim yapılacak olursa, imtiyaz haritasına ek yapılmak üzere haritası hazırlanmalı ve Orman, Maâdin ve Zirâat Nezâreti'nin onayı alınmalıdır.

5. Üretim esnasında bölgedeki emlak sahiplerine maddi anlamda herhangi bir zarar verilirse, ilgili mahkemenin uygun gördüğü tazminat imtiyaz sahibince tanzim edilecektir.

6. Maden civarında, sair şahıslara ait binalar altında üretim yapılması gerekirse, mülk sahiplerinin izni alınacak ve meydana gelmesi muhtemel zararların ödenmesi gerekecektir. Sonrasında Nezâret mühendisinin veya mahalli hükûmetin onayının alınması gerekmektedir. İzin verilse dahi, binalara zarar geldiği tespit edilirse üretim durdurulacaktır.

7. Maden üretimi suyolları, bentler, çeşme, demir yolları ve şoselere en az 150 metre uzaklıkta olmalıdır. Bu mesafe ihlal edilirse önceki maddedeki prosedür işletilip ümûmun güvenliği için gerekli özen gösterilecektir.

8. Elde olmayan nedenlerle üretim usulünün değişmesi gerekirse ikinci maddeye göre düzenlenen yeni bir layiha, mahalli hükûmet tarafından değerlendirildikten sonra değişikliklere izin verilecektir.

9. Yüzeyde olan kuyu ve mağaralarda üretim sonlandırılırsa veya tadili gerekirse mezkûr yapılar, Nezâret'in belirlediği şekilde kapatılacak ve düzenlenecektir. Masraflar imtiyaz sahibince karşılanacaktır.

10. Madende cevher çıkartılmasına mahsus mağara ile su yolu mağarası varsa cevherin ve suların tahliyesi için kuvvetli ve güvenli tahliye makinelerinin kullanılması mecburdur.

11. Üretim yapılacak maden arazisinin bitişiğinde başka maden bulunması halinde birbirine vereceği zararın engellenmesi için bir miktar arazi terk edilecektir. Arazinin hangi mahalde ve ne kadar iade edileceği Nezâret tarafından belirlenecektir.

12. Madenlerin arazi sınırında ziftli kömür dışında bulunan cevher, başka birine ihale edilirse ve ziftli kömür madenin üretim sahası içinde faaliyet gösterilmesi gerekirse imtiyaz sahibi itiraz edemeyecektir. Ancak meydana gelen zarar imtiyaz sahipleri arasında anlaşarak veya Nezâret'in tayin edeceği şekilde tanzim edilecektir.

13. Madenlerin arazisinden demir yolu veya kamuya yararlı bir yol inşa edilmesi gerekirse imtiyaz sahibi hiçbir şekilde tazminat talep edemeyecektir. Fakat mezkûr yollar, üretim yapılan kömür yatakları üzerinden geçirilir ise imtiyaz sahibinin zararı mahkemelerce tespit edilip icap eden kişiden tahsil edilecektir.

14. Maden üretiminden alınacak vergi Diyarbakır Vilayetine ait olduğundan imtiyaz sahibi, Maâdin Nizamnamesinin 44 ve 48. maddelerine uygun olarak üretim miktarını gösteren hesap defterlerini Vilayete teslim edecektir.

15. İmtiyaz sahibi önceki maddede belirtilen hesap defterlerini zamanında göndermez ise 500 liradan 2.500 liraya kadar cezaya çaptırılabilir. Gönderilen cetvellerde hasılatın düşük gösterildiği ve düşük vergi ödendiği tespit edilirse eksik miktarın iki tahsil edilecektir. Gerek verginin ödenmesi gerekse de hüküm olunan cezaların ödenmesinde gecikme yaşanırsa, iki ayı geçmemek suretiyle süre verilecek, bu süre içinde yine ödeme yapılmazsa imtiyaz feshedilecektir.

16. Harice ihraç edilecek kömür Basra İskelesi yoluyla gümrük resimleri ve mürur tezkiresi alındıktan sonra istenilen yere gönderilebilecektir. Bunlar olmadan kaçak olarak gönderildiği tespit edilen mallara hükümetçe el konulup müsadere edilecektir. Aynı durum ikinci kez vukû bulursa imtiyaz feshedilecektir.

17. Madenlerin imtiyaz fermanına zeyl olarak Maâdin Nizamnamesine göre hazırlanan bu şartname, imtiyaz sahibi tarafından kabul edildiğinden şartnameye aykırı hareketlerde bulunulması durumunda, ilgili maddelerde belirtildiği şekilde hareket edilecektir.

Madenin ihalesi yukarıda ifade edilen mukavelename ve şartname ile Mehmed Neşet Efendi'ye teslim edilmiştir. Fakat ilerleyen süreçte madenin açılması ve üretim faaliyetinde bulunması noktasında çeşitli sıkıntılar zuhur etmiştir. Madenin bir an önce üretim faaliyetine başlaması için Mehmed Neşet Efendi'ye Orman, Maâdin ve Zirâat Nezâreti tarafından üç defa ihtarname gönderilmiştir. Mehmed Neşet Efendi ilk ihtarnameye cevaben yazdığı arzualde

madenin bulunduğu bölgede kolera salgının ortaya çıktığını bu yüzden üretime başlamadıklarını hatta yabancı bir şirketle görüşmeler yaptığını en kısa zamanda maden üretimine başlayacaklarını ifade ederek kendisine 5-6 ay daha süre verilmesini talep etmiştir. 2. ve 3. ihtarnamelere karşılık olarak da maden civarında eşkıyaların türediğini bu nedenle üretime başlamadıklarını belirterek birinde 8 ay diğerinde ise 1 yıl olmak üzere 20 ay daha süre talep etmiştir. Tüm bu olumsuz gelişmeler üzerine Orman, Maâdin ve Zirâat Nezâreti tarafından Mehmed Neşet Efendi'ye maden nizamnamesinin 53. maddesi gereğince ihalenin feshedileceğine dair 16 Haziran 1903'te bir ihtarname daha gönderilmiştir. Mehmed Neşet Efendi bu son ihtarnameye karşılık olarak da verdiği cevapta nizamnamenin 52. maddesine atfen madenin henüz kendisine teslim edilmediğini ve madenin tarih-i tesliminden itibaren 2 yıl süresince üretime başlamasında bir sakıncanın olmadığını ileri sürmüştür. Bunun üzerine Orman, Maâdin ve Zirâat Nezâreti yaptığı araştırma ve incelemeler neticesinde madenin kendisine teslim tarihinin üzerinden 13 yıldan fazla bir zaman geçtiği, bu süreçte ne üretim yaptığını ne de vermekle mükellef olduğu vergileri vermediğini belirterek 11 Kasım 1907'de ihalenin feshine karar vermiştir (BOA. ŞD. 539/1; BOA. BEO. 3242/243080; BOA. İ..OM.. 12/43; 1323 Senesi Maâdin İstatistiği, 1326, s.55).

Bahse konu dönemde, maden imtiyazı almak genelde bir yatırım aracı olarak görülmekteydi. Öyle ki, bazı yerel girişimciler maden imtiyazlarını üretim yapmaktan ziyade yüklü bir fiyata yabancılara devredip kâr elde etme yoluna gitmekteydiler. Mehmed Neşet Efendi'nin de bu yolu tercih etmiş olması ihtimal dâhilindedir. Nitekim XX. yüzyılın başlarından itibaren yabancıların, Şırnak ve çevresini içine alan bölgede maden imtiyazı için bir takım girişimlerde bulunduğu görülmektedir. Söz gelimi, 18 Haziran 1907'de İngiltere'nin Dersaadet fahri ataşelerinden George Loid ve Bağdat Konsoloshanesi Kaççıları Hanrik, Harbul kömür madenlerinin durumunu yerinde incelemek için Cizre'ye gitmişlerdir (BOA, DH.ŞFR. 382/62). Öte yandan kömür dışındaki madenlerin araştırılma çalışmaları da bu dönemde hızlanmıştır. Bunun nedeni olarak Bağdat Demir Yolları Şirketi'nin bölge üzerindeki etkisi gösterilebilir (Jastrow, 1917; Lewin, 1916).



## SONUÇ

Osmanlı Devleti'nin kuruluş ve yükselme dönemlerindeki fetih politikasının temel amaçlarından bir tanesi de zengin maden yataklarına sahip bölgeleri ele geçirmektir. Fethedilen maden bölgelerinde devletin mutlak hâkimiyeti söz konusu olmakla birlikte madenlerin işletilmesi belli vergiler karşılığında işletmecilere devredilmekteydi. Toprak kanunu gereği şahsi teşebbüse izin vermeyen geleneksel Osmanlı madenciliği, teknik yetersizlikler, sermaye eksikliği ve sıkı devlet kontrolü nedeniyle potansiyelinin çok altında gelişim göstermiş ve ilerleme kaydetmiştir.

Osmanlı Devleti'nin son yüzyılında modernleşme ve sanayileşme hareketlerinin hız kazanmasıyla birlikte madenlere olan ihtiyaç daha da artmıştır. Devlet, bir taraftan zengin maden topraklarına sahip bölgeleri kaybederken diğer taraftan sanayileşmenin getirdiği şartlar gereği eldeki madenlerden daha fazla yararlanma yoluna gitmeye başladı. Bu amaçla 1858 tarihli Arazi Kanunnamesi ve 1861 tarihli Maâdin nizamnameleri yayımlanmaya başlandı. Yayımlanan kanunname ve nizamname ile klasik maden politikasındaki devlet hegemonyası yumuşadı ve kişilerin sahip olduğu arazide, ruhsata gerek kalmadan arama yapmalarına imkân verildi. Ayrıca yabancıların da maden işletmelerine ortak olmaları sağlandı. XIX. yüzyılda devletin 475 farklı yerinde madenlerin tespit edilerek üretimlerine başlanması, maden üretim miktarını ve potansiyelini arttırmıştır. Özellikle ağır sanayideki enerji ihtiyacını karşılamak için kömüre olan rağbet diğer madenlere göre daha fazla olmuştur. Bu dönemde İngiltere gibi ülkelerden ithal edilen kömür hem pahalıya mal olmakta hem de kömür fiyatlarında yapılan keyfi artışlar merkezi idareyi artan enerji ihtiyacını karşılamada zor duruma düşürmekteydi. Bu nedenle merkezi idare, kömür madeni aramaları ve çıkarılması noktasında yerli ve yabancı teşebbüsleri teşvik etmiştir. Çıkarılan kömür vapurlarda, fabrikalarda ve trenlerde yakıt olarak kullanılmaktaydı.

Yerli ve yabancı müteşebbisler tarafından yapılan araştırmalar neticesinde Şırnak çevresinde kömür madenleri keşfedilmiştir. Özellikle Hacı Behram ve Harbul kömür madenlerinden çıkarılan kömür, kalitesi ve enerji değeri bakımından İngiltere kömüründen daha kaliteliydi. Bu nedenle kömürden daha fazla yararlanılması için bir takım teşebbüslerde bulunulmuştur. İlk olarak kömürün çıkarıldığı yerden Dicle nehri kenarına kadar olan ulaşımı kolaylaştırmak için çeşitli çalışmalar yapılmıştır. İkinci olarak nehrin kenarında kurulacak olan depolarla kömürün muhafazası ve emniyeti sağlanmaya çalışılmıştır. Kömürün Bağdat'a daha kolay taşınması için Harbul kömür madeninden başlamak üzere bir demiryolu hattının yapılması da planlanmıştır.

İhale usulüyle Mehmed Neşet Efendi'ye verilen Harbul kömür madeninin bir an önce üretim faaliyetine başlaması gerektiği halde üretimin yapılmadığı belgelerde sabittir. Mehmed Neşet Efendi'nin ileri sürdüğü mazeretler kısmen doğru olmakla beraber kanaatimizce madenin üretim faaliyetine başlamasına engel değildir. İfade edilen tarihlerde bölgede hem kolera salgını baş göstermiş hem de bölgede aşiretlerin ortaya çıkardığı bir takım asayişsizlik sorunları baş göstermiştir. Fakat enerji ihtiyacına bu kadar çok gereksinim duyulan bir dönemde tüm bu olumsuzluklar alınacak güçlü tedbirlerle giderilebilirdi.

İncelenen dönemde Hacı Behram ve Harbul kömür madenlerinin aktif olarak çalıştığı tespit edilmişse de üretilen ve pazarlanan kömür miktarı hakkında bir bilgiye rastlanılmamıştır. Planlanan demiryolu projesi ise hayata geçirilmemiştir. Günümüzde, Şırnak ve çevresinde kömür üretimi devam etmektedir. Ayrıca bölgede yapılan maden araştırmaları neticesinde petrol varlığı tespit edilmiş ve çıkarılmasına başlanmıştır. Bölgede yapılacak maden araştırmaları ve üretimlerinin artırılması ile hem bölgenin hem ülkemizin artan enerji ihtiyacına katkı sağlayacağı şüphesizdir.

**KAYNAKÇA****Türkiye Cumhuriyeti Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)**

Babıali Evrak Odası Evrakı (BEO): Dosya/Gömlek No: 3242/243080, 29 Teşrinievvel 1323 (11 Kasım 1907).

Dâhiliye Nezâreti Şifre Evrakı (DH. ŞFR): Dosya/Gömlek No: 382/62, 5 Haziran 1323 (18 Haziran 1907).

Haritalar (HRT.h): Dosya No: 815, 6 Nisan 1327 (19 Nisan 1911).

Yıldız Perakende Evrakı Arzuhal Jurnal (Y.PRK. AZJ): Dosya/Gömlek No: 43/43, 4 Şevval 1319 (14 Ocak 1902).

İrade İmtiyazat ve Mukavelat (İ.İMT): Dosya/Gömlek No: 1/6, 13 Şaban 1311 (19 Şubat 1894).

İrade Orman ve Maâdin (İ.OM): Dosya/Gömlek No: 12/43, 18 Kânunuevvel 1323 (31 Aralık 1907).

Sadâret Divan Mukavelenameler (A.DVN. MKL): Dosya/Gömlek No: 15/33, 25 Safer 1295 (28 Şubat 1878).

Şûrâ-yı Devlet (ŞD): Dosya/Gömlek No: 2149/25, 1 Rabiulahir 1303 (7 Ocak 1886); 256/14, 2149/28, 9 Kânunusani 1289 (21 Ocak 1874); 523/31, 4 Ramazan 1314 (6 Şubat 1897); 539/1, 29 Teşrinievvel 1323 (11 Kasım 1907).

Sadâret Mektubî Kalemi Mühimme Evrakı (A.MKT. MHM): Dosya/Gömlek No: 430/92, 16 Ramazan 1285 (31 Aralık 1868); 443/39, 9 Şevval 1289 (10 Aralık 1872); 440/40, 18 Zilhicce 1285 (1 Nisan 1869); 469/48, 11 Şevval 1290 (2 Aralık 1873); 469/49, 12 Şevval 1290 (3 Aralık 1873); 443/39, 9 Şevval 1289 (10 Aralık 1872); 440/12, 15 Zilhicce 1285 (29 Mart 1869).

Maliye Nezâreti, Emlak-i Emiriyye Müdüriyeti (ML.EEM.): Dosya/Gömlek No: 682/40, 8 Haziran 1324 (21 Haziran 1908).

**Resmi Yayınlar**

Orman ve Maâdin ve Ziraât Nezâreti İstatistik İdaresi 1323 Senesi Maâdin İstatistiği. (1325). Dersaadet: Mahmud Beg Matbaası.

Orman ve Maâdin ve Ziraât Nezâreti İstatistik İdaresi 1324 Senesi Maâdin İstatistiği. (1326). Dersaadet: Mahmud Beg Matbaası.

Vilayet-i Diyarbekir Salnamesi, 8. Def'a, 1293.

Vilayet-i Diyarbekir Salnamesi, 12. Def'a, Kısım-ı Evvel, 1302.

Vilayet-i Diyarbekir Salnamesi, 16. Def'a, 1317.

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Salnamesi, Matbuat Müdüriyet-i Umumiyesi, 1926-1927.

Düstur, Birinci Tertip, C. 1, Matbaa-i Amire, İstanbul 1289.

Düstur, Birinci Tertip, C. 2, Matbaa-i Amire, İstanbul 1290.

Düstur, Birinci Tertip, C. 5, Başvekâlet Matbaası, Ankara 1937.

**Kitap, Makale ve Tezler**

- Ahmet Refik (1931). *Osmanlı devrinde Türkiye madenleri (967-1200)*. İstanbul: İstanbul Devlet Matbaası.
- Akalın, U. S. & Tüfekçi, S. (2014). Türkiye'nin petrol politikaları ve enerji özelleştirmelerine bir bakış. *Journal of Economic Policy Researches*, 1(1), 51-66.
- Bayartan, M. (2008). XIX. yüzyılda Osmanlı madenlerinin coğrafi dağılışı. *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, X(1), 137-155.
- Cuinet, V. (1891). *La Turquie d'Asie, géographie administrative: statistique, descriptive et raisonnée de chaque province de l'Asie Mineure*. C.2, Paris.
- Eldem, V. (1994). *Osmanlı İmparatorluğu'nun iktisadi şartları hakkında bir tetkik*. Ankara: TTK Basımevi.
- Farley, J. L. (1872). *Modern Turkey*. London: Hurst and Blackett.
- Farley, J. L. (1862). *The resources of Turkey*, London: Longman, Green, Longman and Roberts.
- Genç, M. (2019). *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul: Ötüken Neşriyat.
- Gökmen, E. (2007). II. Abdülhamit dönemi Osmanlı maden imtiyazları (1878-1899). *Belleten*, 71(262), 969-996.
- Gülenç, A. (2022). *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Şırnak tarihi (idari, sosyal ve ekonomik yapı, 1853-1929)*. Konya: Palet Yayınları.
- Hall, W.H. (1918). *Reconstruction in Turkey*. New York.
- Hut, D. (2006). *Musul vilayeti'nin idarî, iktisadî ve sosyal yapısı (1864-1909)*. (YÖK Tez Merkezi, Doktora). İstanbul.
- İnalçık, H. ve Quataert, D. (1994). *An economic and social history of the Ottoman Empire 1300-1600*. C.1, Cambridge: Cambridge University Pres.
- İnalçık, H. (2000). İmtiyazat. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C.22, Ankara: TDV Yayınları.
- Jastrow, M. (1917). *The war and the Bagdad railway*. Philadelphia: J.B. Lippincott Company.
- Kazgan, H. (2023). *Osmanlı'dan Cumhuriyete Şirketleşme*, Efil Yayınları, İstanbul.
- Keskin, Ö. (2011). Osmanlı Devleti'nde maden hukukunun tekâmülü (1861-1906). *OTAM*, 29, 125-147.
- Kurat, A. N. (1953). *Türk-İngiliz münasebetlerinin başlangıcı ve gelişmesi (1453-1610)*. Ankara: TTK Yayınları.
- Kütükoğlu, M. S. (2018). *Osmanlı'nın sosyo-kültürel ve iktisadî yapısı*. Ankara: TTK Yayınları.
- Lewin, E. (1916). *The German road to east*, London: William Heinemann.
- Mears, E. G. (1924). *Modern Turkey: a politico-economic interpretation, 1908-1923*. New York: The Macmillan Company.

- Ökçün, G. (1969). XX. yüzyıl başlarında Osmanlı maden üretiminde Türk, azınlık ve yabancı payları. *Prof.Dr. Yavuz Abadan'a Armağan*, Ankara: AÜSBF Yayınları.
- Özdamar, T. (2022). *Osmanlı madenlerinde Fransız sermayesi ve Galata bankerleri*, İzmir: Duvar Yayınevi.
- Pamuk, Ş. (2000). *A monetary history of the Ottoman Empire*. New York: Cambridge University Press.
- Pamuk, Ş. (1995). *19. yüzyılda Osmanlı dış ticareti*, C. 1, Ankara: T. C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü Yayınları.
- Quataert, D. (1985). 19. yy'da Osmanlı Devleti'nde madencilik. *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, C. 4, İstanbul: İletişim Yayınları.
- Saydam, A. (2015). *Osmanlı medeniyeti tarihi*. İstanbul: Kitabevi Yayınları,
- Sevinç, N. (1978). *Osmanlılar'da sosyo-ekonomik yapı 1*. İstanbul: Kutsun Yayınevi,
- Thobie, J. (1977). *Intérêts et impérialisme Français dans l'Empire Ottoman (1895-1914)*. Paris: Publications de la Sorbonne Imprimerie Nationale.
- Tızlak, F. (1995). Osmanlı maden işletmeciliğinde kanunnâmeden nizamnâmeğe geçiş ve 1861 tarihli maden nizamnâmesi. *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, 98, 75-91.
- Tızlak, F. (1991). *Osmanlı döneminde Keban-Ergani yöresinde madencilik (1780 -1850)*. (YÖK Tez Merkezi, Doktora Tezi). Elazığ.
- Yetişgin M. ve Özdamar, T. (2018). Osmanlı şehirlerinde Belçika şirketlerinin altyapı faaliyetleri. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 37(64), 273-308.
- Yurtoğlu, N. (2017). Cumhuriyet döneminde Türkiye'de petrol arama politikaları (1923-1950). *Gazi Akademik Bakış*, 10(20), 145-168.

## Ekler

**Ek 1:** Şırnak'ta çıkarılan kömürün Bağdat'a taşınması için yapılan demir yolu projesi (BOA, A.MKT. MHM. 469/48, 11 Şevval 1290 (2 Aralık 1873))



**Ek 2:** Harbul kömür madeni işletme mukavelenâmesi (BOA, İ.İMT. 1/6, 13 Şaban 1311 (19 Şubat 1894)).



