

KAYBOLAN MADENCİLİK KÜLTÜRÜ HAYVANLAR ve MADENCİLER SERİSİ VII MADEN NAKLİYESİNDE DEVE KERVANLARI

Madencilikle ilgili okuduğum bir çalışmada 1900'lerin başında Fransızlar tarafından çalıştırılan Balıkesir-Balya'daki maden atıklarının işlenerek önemli miktarda çinko, kurşun ve gümüş elde edildiği yazılmıştı. İlgimi çekmesi nedeniyle makaleyi ve atıfta bulunduğu diğer makalelere baktım. Bu çalışmalarda Balya madeninden ilk zamanlarda çıkarılan madenin nakliyesi deve, katır, araba ile yapılırken, daha sonra Balya'dan Palamutluk mevkiine kadar 62 km uzunluğunda ve 60 cm genişliğinde dar bir dekovil hattının yapıldığı aktarılmaktadır. Bölgeye kadar özellikle develerle çekilen dekovillerle nakledilen madenler buradan Akçay iskelesine arabalarla nakledilmiş.

Bu kadar detayı anlatmamızın nedeni o zamanlar ulaşımın ve maden nakliyatının ne kadar zorluklarla yapıldığı hakkında bir fikir vermek. Başka bir çalışmada Göcek'deki maden bölgesinin Dalaman Çayı üzerinden deve katarları ile sahile bağlandığı ve buradan gemi ve teknelerle taşındığı anlatılmaktadır.

Muhakkak ki, o yıllardaki maden üretim kapasiteleri çok düşüktür. Ancak ne kadar düşükte olsa bir maden nakliyesinin motorize bir şekilde değil de, hayvan gücü ile yapılıyor olması bizim kuşağın çok da anlayabileceği bir konu değil. Üstelik de kilometrelerce ötedeki stok sahalarına. Bir Google bilgisine göre bir deve kervanı 5 km/saat hızla günde 10 saat yol alabiliyor ve iri ve güçlü bir deve 300 kiloya kadar yük taşıyabiliyor. Kısacası Osmanlı dönemindeki cevher nakliyatı; zor, meşakkatli ve pahalı bir üretim biçimidir.

Osmanlı toplumunda yüksek sayıda deveye sahip olan zümreler aşiretler olduğundan madenlerden çıkarılan ham maddelerin kalhanelere ve Baruthane-i Amire'ye ulaştırılmasında ve burada üretilen mühimmatın da ordu ve cephelere aktarılmasında yararlanmışlardır. Osmanlı Devleti'nin sona erdiği dönemlere kadar deve kervanları engebeli bölgelerde daha hızlı ve ekonomik taşımacılığı sağladığından sıklıkla kullanılmış bir nakliyat biçimi.¹

1900'lerin başında aşiretlerin yüksek sayıda sahip oldukları develer madenlerde üretilen ve ordunun ihtiyaç duyduğu tekel malzemelerinin



Balıkesir-Balya'da cevher nakliyesinde deve kervanı

¹ ÇİFTÇİ Erdal, "Deve, Aşiret ve Devlet: Osmanlı Madencilik ve Ordu Lojistiğinde Aşiret Develerinin Rolü", İğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Yıl 12, Sayı 32, Ocak 2023.

nakliyesinde öncelikli yararlanılan kitlelerdir. Başta yerleşik birçok aşiret Ergani, Kayseri, Boğazlıyan gibi maden ocaklarından çıkarılan bakır, kurşun, güherçile gibi ordunun ihtiyaç duyduğu malzemelerin taşınmasında öncü rolleri bulunmaktadır. Maden sahalarında üretilen bu ham maddeler Baruthane-i Amire'ye veya deniz yolu ile ulaştırılacaksa en yakın iskelelere deve kervanları ile ulaştırılmıştır.

Osmanlı belgelerinden anlaşıldığı üzere, özellikle Ergani Madeni Baruthane-i Amire'nin ihtiyaç duyduğu bakırın üretildiği önemli madenlerden biriydi. Ergani Madeni'nden çıkarılan bakır öncelikle Tokat Kalhanesi'ne taşınır ve burada işlendikten sonra Samsun İskelesi'ne nakli yapılırdı. Yine bu belgelere göre 5.000 civarındaki deve bu bakırın naklinde kullanılmıştır. Bu taşımacılık işleminde biriken bakırın fazlalığından dolayı bazen daha fazla deveye ihtiyaç duyulmuştur. Örneğin 1861 yılında 5.000 deveye ek olarak bölge aşiretlerinden 3.000 deve daha istihdam edilmesi talep edilmiştir.² Ergani ve Keban Madenleri'nde üretilen bakır ve kurşuna duyulan ihtiyacın arttığı zamanlarda bazen bölge aşiretleri yeterli gelmediğinden Diyarbakir Eyaleti'nden ayrıca aşiret develeri istenmiştir. Fakat bu develer çoğunlukla bölgenin iklimi paralelinde sıcağa dayanıklı soğuğa dayanıksız tek hörgüçlü develer (dromedary) olduğundan çok fazla istihdam edilememiştir.³

Ergani Madeni'nde 1865 yılında 1 milyon 400 bin okka⁴ ham bakırın nakli için 4.500 deve Yenil Aşiretlerinden henüz gönderilmediğinden madenin nakli kışın yaklaşmasına rağmen beklemekteydi.⁵ Yine daha erken bir tarihte Bereketli Madeni'nden taşımacılık yapan Hotamışlar güherçilenin birikmesinden dolayı develeri yetersiz kalmış, Aksaray'daki Kara Acem ve Akçak Kürdi Aşiretlerine de 150'şer kantar güherçileyi Karamürsel İskelesi'ne nakletmeleri emri verilmiştir.⁶ Bir diğer örnekte de Boğazlıyan Madeni'nden güherçile taşıyan Abdallı ve Mamalu Aşiretleri ayrıca Kayseri'den de güherçile nakline memur edilmiştir. Fakat Bozok sancağı beyi aşiretlere yüklenen aşırı görevlerden dolayı aşiretlerin daha önceki nakliye görevlerinin dahi sekteye uğrayacağını belirterek Kayseri'den nakli istenen güherçilenin iptalini istemiştir.

Bu belgelerden de anlaşıldığı üzere, maden taşımacılığında yolların engebeli ve zorluklar taşınması sebebiyle hayvan arabaları develere oranla daha az tercih edilmiş,



develerin daha fazla yük taşınmasından dolayı da maden nakliyesinde develer tercih edilmiştir. Çiftçi'ye göre at ve katırlar 150 kg, develer ise 250 kg civarında yük taşıyabilmektedir. Tek ve çift hörgüçlü develerin çiftleştirilerek daha güçlü deve cinsi sağlanmış ve bu develer 250-320 kg kadar yük taşıyabildiği vurgulanmıştır.

² BOA, A.MKT.UM. 522/27, 1278/1861.

³ BOA, A.AMD. 94/34, 1277/1861.

⁴ 1.283 gram.

⁵ BOA, A.MKT.MHM. 366/42, 1282/1865.

⁶ BOA, C.AS. 85/3980, 1218/1804.

Madenlerde üretilen bakır, kurşun, güherçile, mrdeseng (potaslı kurşun), şap gibi maddelerin üretiminden ziyade bu maddelerin kalhanelere ve baruthaneye nakli aslı problemlerdendi. Madenlerde üretilen bu maddeler taşınmaya hazır olmasına rağmen develere ykletilerek nakledilmesi çoğu zaman iki ya da üç yılı bulabiliyordu. İhtiyaç duyulan bu maddelerin kısa sürede istenilen yerlere taşınmasında deve sahibi olan konar-göçer, yarı-ger veya yerleşik aşiretlere ihtiyaç duyulmaktaydı.

Madenlerde üretilen kurşun, bakır, güherçile gibi maddeler Osmanlı ordusunun ihtiyaç duyduğu mühimmat yapımında kullanılan maddelerdi. Bu maddelerin üretiminde yaşanacak gecikmeler Osmanlı mühimmat yapımında ve cepheye naklinde sorunlara neden olabilmekteydi. Bu nedenlerle özellikle Osmanlı'nın giderek daraldığı ve savaşları kaybettiği bu dönemde cevher ve mühimmat nakliyesi devlet açısından son derece önemli olmuştur.

Madencilik her çağda ve koşulda zor ve meşakkatli bir üretim biçimi. Mekanizasyonun olmadığı bu dönemlerde maden nakliyesi için hayvanlardan ve özellikle develerden faydalanılmış. Yaklaşık 200-300 devenin günde 50 kilometre yol alması, bu hayvanların bakımı ve sürdürülebilir bir nakliye organizasyonunun sağlanması oldukça zorlu bir alışma.

Ancak deve kervanları da bir madencilik nakliye biçimi olarak karşımıza çıkıyor. Mekanizasyonun gelişmediği bu dönemlerde farklı bir yaşam ve üretim biçimi olarak karşımıza çıkıyor.

Nadir AVŐAROėLU
Maden Mühendisi
Mart - 2023