

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT TARİHİ BİLİM DALI

**19. YÜZYIL OSMANLI DEVLETİ'NDE
NEFT VE PETROL ÜRETİMİ VE İMTİYAZLARI**

Yüksek Lisans Tezi

FERAH ÇARK

İstanbul, 2016

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT TARİHİ BİLİM DALI

**19. YÜZYIL OSMANLI DEVLETİ'NDE
NEFT VE PETROL ÜRETİMİ VE İMTİYAZLARI**

Yüksek Lisans Tezi

FERAH ÇARK

Danışman: Doç. Dr. RAHMİ DENİZ ÖZBAY

İstanbul, 2016

TEZ ONAY BELGESİ



T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ

TEZ ONAY BELGESİ

İKTİSAT Anabilim Dalı İKTİSAT TARİHİ Bilim Dalı TEZLİ YÜKSEK LİSANS öğrencisi FERAH ÇARK'ın 19. YY. OSMANLI DEVLETİNDE NEFT VE PETROL ÜRETİMİ VE İMTİYAZLARI adlı tez çalışması, Enstitümüz Yönetim Kurulunun 29.12.2015 tarih ve 2015-45/1 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından oy birliği / ~~oy çokluğu~~ ile Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tez Savunma Tarihi 7 / 1 / 2016

Öğretim Üyesi Adı Soyadı

İmzası

Öğretim Üyesi Adı Soyadı	İmzası
1. Tez Danışmanı Doç. Dr. RAHMİ DENİZ ÖZBAY	
2. Jüri Üyesi Yrd. Doç. Dr. FAHRİ SOLAK	
3. Jüri Üyesi Prof. Dr. YAŞAR BÜLBÜL	

GENEL BİLGİLER

İsim ve Soyadı	: Ferah Çark
Anabilim Dalı	: İktisat
Programı	: İktisat Tarihi
Danışman	: Doç. Dr. Rahmi Deniz Özbay
Tez Türü ve Tarihi	: Yüksek Lisans – Ocak 2016
Anahtar Kelimeler	: Neft ve Petrol, Osmanlı İmtiyazları, 19. Yüzyıl

ÖZET

19. YÜZYIL OSMANLI DEVLETİ'NDE NEFT VE PETROL ÜRETİMİ VE İMTİYAZLARI

Bu çalışmada, Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyılda neft ve petrol üretimi, kullanımı ve petrol olan bölgelerle ilgili arama ve işletme imtiyazları ele alınmıştır. Petrolün dünya çapında bir endüstriye sahip olma hikâyesi ve zamanla yayılan çeşitli kullanım alanlarına da değinilmiştir. Sanayi devriminden sonra yaşanan teknik ilerlemelerle beraber enerjiye duyulan ihtiyaç, petrolü daha önemli hale getirmiştir. 19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin sona ermesinin nedenlerinden biri olduğu düşünülen petrolün, Osmanlı Devleti tarafından siyasal ve iktisadi bir araç olarak nasıl algılandığı ve değerlendirildiği ile bu alandaki ticari anlamdaki ilk faaliyetleri araştırılmıştır. Osmanlı Devleti'nde, petrol olduğu düşünülen bölgelerde hem kendi tebaasından, hem de yabancı ülkelerden gelen mühendislerin ve araştırmacıların imtiyazlar talep ettiği anlaşılmaktadır. 19. yüzyıl boyunca Osmanlı Devleti; petrolün depolanmasından, muhafazasına ve vergilendirilmesine kadar birçok alanda faaliyet göstererek bu kaynaktan gelir sağlarken, aynı zamanda bir petrol politikası oluşturma çabası içindedir.

GENERAL KNOWLEDGE

Name and Surname : Ferah Çark
Field : Economics
Programme : Economic History
Supervisor : Assoc. Prof. Rahmi Deniz Özbay
Degree Awarded and Date : Master – January 2016
Keywords : Naphta and Petroleum, Ottoman Empire, 19th Century

ABSTRACT

PRODUCTION AND CONCESSIONS OF OTTOMAN NAPHTHA AND OILS IN THE 19 CENTURY

In this study, naphtha and petroleum production, consumption, and concessions in oil exploration and business in the Ottoman Empire in the 19th century are discussed. It also includes the story of petroleum about becoming the owner of a worldwide industry and some information about its various areas of usage. In consequence of the technical progress after the industrial revolution, the need for energy increased, and this made petroleum more important. Petroleum is considered as one of the reasons of the Ottoman Empire's collapse. So, the Ottoman Empire's first commercial activities in this area and how the Ottoman Empire considered petroleum in terms of diplomacy and economy was searched. Studies revealed that in the regions containing petroleum, engineers and researches from both the Ottoman Empire and the foreign countries asked for some concessions. Besides the Ottoman Empire benefited from petroleum economically by being active in many areas as storing and preserving petroleum and taxing, it also tried to form a policy about petroleum.

ÖNSÖZ

Türevleri her ne kadar eski çağlardan beri bilinse de petrolün *endüstri olarak doğuşu* aydınlatma amaçlı gazyağı üretimiyle birlikte 19. yüzyılın ikinci yarısında başlamıştır. Petrolün insana sızıntı yoluyla ulaştığı dönem kapanmış ve bilinçli petrol arama, işletme dönemi başlamıştır. Bu gelişmelerle beraber dünyanın pek çok yerinde petrol arama ve imtiyaz elde etme çabaları başlamıştır. Petrolün iktisadi olarak değerli bir ürün olması ve birkaç yüzyıldır da güncelliğini yitirmemesi tez konusu seçiminde etkili olmuştur.

Bu çalışmada, Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyılda petrol ile ilgili faaliyetleri Başbakanlık Osmanlı Arşivi belgelerinden faydalanılarak incelenmeye çalışılmıştır. Petrol ile ilgili çok fazla arşiv kaynağı olmasına karşın, petrolün doğrudan üretimini ya da kullanımını anlatan çok az kaynak mevcuttur. Kaynaklar kısıtlı olmasına rağmen petrolün üretiminden, kullanıma, muhafazasından, vergilendirilmesine kadar birçok konuda Osmanlı Devleti'nin faaliyetleri yorumlanmaya çalışılmıştır.

Tez yazım aşamasında beni yalnız bırakmayan, maddi ve manevi desteklerini esirgemeyen sevgili annem Aysel Çark ve babam Aydın Çark'a ve ablam Pınar Durukan'a teşekkür ederim. Sadece bu teze değil aynı zamanda bana da disiplin ve farklı bir bakış açısı kazandıran, uzun soluklu olmasına karşın tezi başarıyla sonuçlandırmama yardımcı olan değerli hocam *Doç. Dr. Rahmi Deniz Özbay*'a teşekkür ederim.

İstanbul, 2016

Ferah Çark

İÇİNDEKİLER

Sayfa No:

TEZ ONAY BELGESİ.....	I
ÖZET	II
ABSTRACT.....	III
ÖNSÖZ.....	IV
KISALTMALAR.....	VII
TABLolar LİSTESİ	IX
GRAFİKLER LİSTESİ	X
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	XI
EKLER LİSTESİ	XII
1. GİRİŞ.....	1
2. BİR ENERJİ KAYNAĞI OLARAK PETROL.....	5
2.1. Petrolün Keşfi ve Oluşumu	12
2.1.1. Kömürden Petrole Geçiş.....	20
2.2. Dünya Petrol Endüstrisi Tarihi ve Gelişimi	25
2.2.1. Petrolün Kullanım Alanları.....	30
2.2.1.1. İlk Kullanım Alanları	32
2.2.1.2. Birinci Dünya Savaşı Sonrası Kullanım Alanları	36
2.2.2. Petrolün İktisadi Önemi.....	38
2.3. Anadolu’da Madencilik ve Petrol.....	40
3. OSMANLI’DA NEFT VE PETROL DÖNEMİ.....	46
3.1. Osmanlı Madenlerine Genel Bir Bakış.....	49
3.1.1. Osmanlıda Neft ve Petrol.....	54
3.2. Osmanlıda Neft Dönemi	55
3.2.1. Neft ve İktisadi Değeri	56
3.2.2. Neftin Kullanımı	58
3.2.2.1. Savunma Alanında Kullanımı.....	58
3.2.2.2. Üretimde Girdi Olarak Kullanımı	59

3.2.2.3. Kalafatlama İşinde Kullanımı	59
3.2.3. Neftli Arazilerden Alınan Vergiler	61
3.2.4. Neft İle İlgili Sorunlar Tedbirler	62
3.3. Osmanlıda Petrol Dönemi.....	64
3.3.1. Osmanlı Devletinde Petrol İle İlgili Faaliyetler	65
3.3.1.1. İskenderun Bölgesi.....	67
3.3.1.2. Trakya Bölgesi.....	68
3.3.1.3. Erzurum ve Van Bölgesi	69
3.3.1.4. Mezopotamya Petrolleri	70
4. OSMANLIDA NEFT VE PETROL İMTİYAZLARI.....	74
4.1. Yabancı Devletlerin İmtiyaz İsteme Sebepleri	77
4.2. İmtiyaz Çabaları ve Sonuçları	80
4.3. Petrol ve Demiryolu Faaliyetleri	82
4.3.1. İngiltere.....	85
4.3.2. Almanya.....	86
4.3.3. Diğer Devletler.....	88
5. SONUÇ	90
EKLER.....	93
KAYNAKÇA.....	106

KISALTMALAR

A. MKT. MHM.	: Sadaret Mektubi Mühimme Kalemi Evrakı
A. DVN. MHM.	: Sadaret Divan Mühimme Evrakı
A. DVN. MKL.	: Sadaret Divan Mukavelenameler
A. MKT. NZD.	: Sadaret Mektubi Kalemi Nezaret ve Deva'ir Evrakı
A. MTZ.	: Sadaret Eyalet-i Mümtaze Mısır Evrakı
BEO	: Bab-1 Ali Evrak Odası
Bkz.	: Bakınız
BOA.	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
C. AS.	: Cevdet Askeriye
C.	: Cilt
çev.	: Çeviren
DH. EUM.	: Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye
DH. İD.	: Dâhiliye Nezareti İdare Evrakı Sana
DH. MKT.	: Dâhiliye Nezareti Mektubî Kalemi
DH. İD.	: Dâhiliye Nezareti İdare Evrakı
DH. KMS.	: Dâhiliye Nezareti Dâhiliye Kalem-i Mahsus Evrakı
DH. UMVM.	: Dâhiliye Nezareti Umur-ı Mahalliye ve Vilayet Müdürlüğü Evrakı
DH. TMİK	: Dâhiliye Nezareti Tesri-i Muamelat ve Islahat Komisyonu
drl.	: Derleyen
Ed.	: Editör
HH. THR.	: Hazine-i Hassa Tahrirat Kalemi
HRT.	: Haritalar
Hzl.	: Hazırlayan

İ. MMS.	: İrade Meclis-i Mahsus
İ. HUS.	: İrade Hususi
İ. RSM.	: İrade Rüşumat
M.	: Miladi
m	: Metre
MF. MKT.	: Maarif Nezareti Mektubi Kalemî
No.	: Numara
s.	: Sayfa
SBE	: Sosyal Bilimler Enstitüsü
ss.	: Sayfalar arası
TFR. I. ŞKT	: Rumeli Müfettişliği Arzuhaller
Vol.	: Volume
Y. A.HUS.	: Yıldız Sadaret Hususi Maruzat Evrakı
Y. PRK. OMZ	: Yıldız Perakende Evrakı Sadaret Maruzatı
Y. PRK. ML.	: Yıldız Perakende Evrakı Maliye Nezareti Maruzatı
Yy.	: Yüzyıl

TABLÖLAR LİSTESİ

Sayfa No:

Tablo 1: Petrol Üretim ve Tüketim Miktarı.....	7
Tablo 2: Petrolün İçerdiği Elementler	14
Tablo 3: 1850-1900 Yılları Arasında Dünya Petrol Üretimi	28
Tablo 4: 19. Yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'nun Toprak Kayıpları	48

GRAFİKLER LİSTESİ

Sayfa No:

Grafik 1: 2014 Dünya Enerji Tüketimi (Milyon Ton)	8
Grafik 2: 2014 Dünya İspatlanmış Petrol Rezervleri.....	11
Grafik 3: 1838-1928 Arası Demiryollarında Taşınan Yolcu Sayısı	22

ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa No:

Şekil 1: 2012 Yılında Dünya Petrol Ticareti Hareketleri (Milyon Ton)	9
Şekil 2: Enerji Kaynaklarının Değişimi ve Hidrokarbon Oranları	10
Şekil 3: Yeraltında Kayaçlar Arasında Bulunan Petrol.....	17
Şekil 4: Tarih Öncesi Devrilerde Maden Çağları	41

EKLER LİSTESİ

Sayfa No:

EK 1: Tuzhurmato petrol madenlerinde petrol kuyuları.....	93
EK 2: William Habakkuk'un petrol arama imtiyazı talebi.....	94
EK 3: Maden mühendisi William Habakkuk'un petrol haritası.....	95
EK 4: Şirkat ve Şemamek mukâtaaları dahilinde bulunan petrol madenlerinin mevkiini gösteren keşif haritası.....	96
EK 5: Şirkat arazisinde el-Kayyara madenlerinden çıkarılan petrolün tasfiyesi için ayrılan ocaklar.....	97
EK 6: Erzurum'un Tercan Kazasının Pülk Köyündeki Petrol ve Neft Madenlerinin İhalesi.....	98

1. GİRİŞ

Rönesans'la ortaya çıkan “*petrae-oleum*” kelimesi Latince taşyağı anlamına gelmektedir. İngilizlerin “*petroleum*”, Fransızların “*petrole*” ve Almanların “*erdöl*” diye tabir ettikleri bu madde; maden yağı, gazyağı, petrol ve günümüzde de akaryakıt gibi kelimelerle de ifade edilmektedir.¹

Petrol, Mezopotamya dillerinde naptu adıyla kullanılmıştır. Taşyağı ve *birden alev alan* anlamına gelen naptu sözcüğü, sonra *nafta* olarak değişmiştir. Bugün ise ham petrol ve gazyağı, benzin gibi hidrokarbon sıvıları tanımlamak için kullanılmaktadır. R. J. Forbes ise nafta kelimesinin ilk olarak Arap dillerinde kullanıldığını aktarmaktadır.

Kimyasal hidrojen ve karbondan oluşan petrol, içerdiği karbon ve hidrojen oranlarına göre gaz, sıvı ve katı halde bulunmaktadır. Fay hatları ve kayalardaki çatlaklar yoluyla sızarak biriken petrol, katran, zift ve asfalt havuzları oluşturur. Petrol ürünlerinin %90'ı da enerji, ulaşım, ısı ve ışık üretiminde kullanılır.

Tarih boyunca insanlar, birçok sektörde faaliyetlerini gerçekleştirebilmek için enerjiye ihtiyaç duymuştur. Petrol ve endüstrisine sahip olmak uluslararası düzeyde güç anlamına gelmektedir. Petrolün coğrafi olarak sınırlı yerlerde bulunması ve tükenebilen bir madde olması onu önemli hale getirmiştir.

Geçmişte ilaç yapımında, kalafatlamada, aydınlatmada kullanılan bu madde yakın yüzyıllarda ise taşımacılık, savunma gibi alanlarda da kullanılmaya başlanmıştır. Petrolün bu denli önemli hale gelmesi topraklarında bulunduğu devletleri de anlaşmazlıklara ve çatışmalara sürüklemiştir.

Osmanlı devleti petrol olduğunu düşündüğü bölgelerde hem kendi tebaasına hem de yabancı memleketlerden gelen mühendislere, araştırmacılara imtiyazlar vererek bu kaynaktan hem gelir sağlamak hem de petrol politikası oluşturabilmek için çabalamıştır.

¹ Ali Tanoğlu, **İktisadi Coğrafya Enerji Kaynakları**, 4. Baskı, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1971

Petrol; tarih boyunca farklı yüzyıllarda çeşitli amaçlar için kullanılmıştır. Sanayi devriminden sonra petrol, buharın ve dolayısıyla kömürün yerini alana kadar insanlar herhangi bir petrol arama faaliyeti gerçekleştirmemiş, petrolü sadece yüzeye sızan yerlerde kullanılmışlardır.

Türevleri her ne kadar eski çağlardan beri bilinse de petrolün *endüstri olarak doğuşu* aydınlatma amaçlı gazyağı üretimiyle birlikte 19. yüzyılın ikinci yarısında başlamıştır. Petrolün insana sızıntı yoluyla ulaştığı dönem kapanmış ve bilinçli petrol arama, işletme dönemi başlamıştır. Bu gelişmelerle beraber dünyanın pek çok yerinde petrol arama ve imtiyaz elde etme çabaları başlamıştır.

Sanayi devriminden sonra, petrol buharın ve dolayısıyla kömürün yerini alana kadar insanlar herhangi bir petrol arama faaliyeti gerçekleştirmemiş, petrolü sadece bulunduğu yerde ve oranda günlük ihtiyaçlar için kullanılmışlardır. 20. yüzyılda kömürün yerini petrol almış ve üretimde buharla çalışan basit makineler yerine de petrolle çalışan daha verimli ve karmaşık makineler kullanılmıştır.

Petrolün yenilenemeyen ve çok uzun sürelerde oluşabilen bir madde olması, devletleri petrole bağımlı hale getirmiş ve petrole sahip olan ülkeye/ülkelere oldukça büyük kazançlar sağlayarak dünyanın ekonomik ve politik dengelerini değiştirmiştir. Daniel Yergin'in *Petrol, Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü* adlı kitabında ve Bilmez Bülent Can'ın *Demiryolundan Petrole Chester Projesi 1908-1923* adlı kitabında ABD'nin ve petrole sahip olabilmek için bu sahalarla yakından ilgilendiği ve petrol şirketleriyle beraber bölgede yatırım çabası içinde olduğu bilgileri verilmiştir.²

Demiryolundan Petrole Chester Projesi 1908-1923 adlı kitapta Bilmez Bülent Can, 20. yüzyıl başlarında Anadolu-Bağdat Demiryolu imtiyazı taleplerini bölgede bulunan madenlerle ilişkilendirmiştir. İmtiyazı alan ülke aynı zamanda demiryolu çevresinde inşa edilecek hatların geçtiği bölgelerde bulunan madenlerin işletme imtiyazına da sahip olacaktı. Bilmez Bülent Can, bu meselenin sadece demiryolu ile ilgili olmadığını aktarmıştır.

² Daniel Yergin, **Petrol Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü**, Kamuran Tuncay (çev.), İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1995 ve Bilmez Bülent Can, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)**, 2. Basım, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2010.

Derviş Başı'nın uluslararası petrol politikaları ve bu politikaların Osmanlı Devleti'ne etkilerini anlattığı *Uluslararası Petrol Politikasının Osmanlı Devleti'nin Yıkılmasına Etkisi* adlı yüksek lisans tezi de çalışmaya ışık tutmuştur. Petrolün, geleneksel adıyla neftin, Osmanlı ekonomisindeki ehemmiyeti araştırılıp ticari faaliyetlere ne denli konu olduğu anlatılmaya çalışılmıştır.

19. yüzyıl, Osmanlı İmparatorluğu'nun sona ermesine zemin hazırlayan birçok gelişmeye tanık olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nun, hâkimiyeti altında bulunan yoğun nüfuslu ve çeşitli zengin kaynaklara sahip eyaletlerini kaybetmesiyle başlayan bu dönem iktisadi, sosyal sorunlar ve iç isyanlarla devam etmiştir.

Osmanlı devleti bu dönemde Musul ve Bağdat petrol yataklarını Osmanlı tebaasına ihale etmiştir. Pek çok kaynak ve araştırmacı Osmanlı İmparatorluğu'nun sahip olduğu verimli toprak arazilerden ve özellikle petrolden haberdar olmadığını yazmaktadır. Fakat Arzu Terzi; Bağdat-Musul'da Abdülhamid'in Mirası: Petrol ve Arazi adlı kitabında petrol kaynaklarının Osmanlı tebaasına ihale edilişi, imparatorluğun ilkel yollarla da olsa petrol işletebildiğini aktarmıştır.

19. yüzyıl sonlarına doğru bölgedeki önemli petrol yatakları ile ilgili inceleme ve araştırma yaptıran Sultan II. Abdülhamit bu toprakları şahsi mülküne dahil etmiştir. Arzu Terzi'nin kitabında yer verdiği Osmanlı arşiv kaynaklarına göre bilinen Osmanlı tebaası imtiyazları Amasyan Efendi, Hırıstidi Efendi ve Nemlizade Hasan Tahsin Efendi ile sınırlı kalmıştır. Osmanlı tebaası dışında bir de yabancı devlet imtiyaz başvuruları bulunmaktadır.

Birçok kaynak Osmanlı Devleti'nin topraklarında var olan petrolün önemini kavrayamadığını ve bu doğal kaynağı kullanmadığını yazmaktadır. Arzu Terzi ise arşiv belgeleriyle Osmanlı'nın petrolden haberdar olduğunu ve ilkel de olsa arama ve işletme faaliyetlerinin gerçekleştirildiğini tespit etmiştir.

Osmanlı arşiv kaynakları incelendiğinde, Osmanlı Devletinin petrolü ve türevlerini bilinçli olarak kullandığı, yabancı memleketlerden ihraç ettiği ve bu

maddeleri muhafaza edebilmek için de çeşitli muhafaza depoları ve karakolhaneler inşa ettiği görülmüştür.

Birincil arşiv kaynaklarına göre Osmanlı Devleti için petrolün önemli bir madde olduğu sonucuna varılmıştır. Yabancı memleketlerden getirilen petrol yağları, gümrüklerce muayeneye tabi tutulmuş ve sıhhiye müfettişleri tarafından muayene edildiği görülmüştür. Bu kaynaklardan da petrolün ithal edildiği bilgisi çıkarılmıştır. Cepanelere ve kalelere petrol yağı gönderilmesi de petrolün savunma alanında kullanıldığını göstermiştir.

Petrolün kullanım alanları ikincil kaynaklarla da desteklenmiştir. Tersane-i Amire'de gemi inşasında görevli olan kalafat esnafının petrol kullandığına dair bulgular, birincil kaynakların yanında dönemin ünlü coğrafyacı ve gezginlerinden Evliya Çelebi ve Katip Çelebi'nin eserleriyle de desteklenmiştir.

Petrol ve petrol sözcükleri aynı anlamda olup; petrol sözcüğü bu tezde geleneksel usulde üretimin yapıldığı ve kullanıldığı dönemi, petrol sözcüğü ise modern anlamda ticari petrol faaliyetlerinin gerçekleştiği dönemi ifade etmektedir. Bu ayrım dönemsel bir ayrımdır, kavramsal olarak iki ayrı iktisadi ürün söz konusu değildir.

Çalışmanın özellikle ve yoğun olarak üçüncü bölümünde ve kısmen dördüncü bölümünde birincil kaynak olarak arşiv belgelerinden yararlanılmıştır. Diğer bölümlerde konuyla doğrudan veya dolaylı olarak ilintili basılı kaynaklardan yararlanılmıştır. Arşiv kaynaklarından yararlanma yöntemi olarak; çalışmanın kapsamı açısından, olay ve olguların hikayesi ikinci planda bırakılmış ve doğrudan yeni bilgi ve sonuç hükümlerinin kullanılması tercih edilmiştir.

2. BİR ENERJİ KAYNAĞI OLARAK PETROL

Dünyada nüfusunun hızla artışı, sanayileşme, kentsel gelişim ve konut ihtiyacına paralel olarak enerji tüketimi de giderek artmaktadır. Enerji tüketiminin artmasına neden olan temel etkenlerin başında nüfus ve gelir artışı gelmektedir. 2030 yılında dünya nüfusunun 8,3 milyara yükseleceği ve 1,3 milyar insana daha enerji arzı sağlanması gerektiği tahmin edilmektedir.³

Yeryüzünde yaygın olarak kullanılan enerji kaynakları petrol, doğalgaz, taşkömürü, linyit, su gücü, rüzgâr gücü, güneş enerjisi, jeotermal enerji ve nükleer enerji kaynaklarıdır. İktisadi ve sosyal hayatın vazgeçilmez unsurları haline gelen ve özellikle sanayi, konut, ulaştırma gibi sektörlerde kullanılan enerji kaynakları, tükenebilir olmaları sebebiyle oldukça önemli üretim girdisi olma özelliği kazanmışlardır.⁴

Tarih boyunca gerçekleşen savaşların birçoğu genellikle hammadde kaynakları ile bu kaynakların geçtiği bölgeler üzerinde açık ya da gizli mücadelelerin sonucunda yaşanmıştır. Özellikle sanayileşmiş ülkeler, petrol bölgelerini kendi ya da kendilerine yakın ülkelerin ellerinde bulundurarak ve bu yolla kaynaklara daha rahat ulaşarak, dünya ekonomisini kendi ihtiyaçlarına göre şekillendirebilmek için mücadelelerini sürdürmektedirler.⁵

Sanayileşmiş ülkelerde enerji bağımsızlığı iktisadi ve sosyal gelişmenin sürdürülebilirliği açısından çok önemlidir. Bu yüzden sanayileşmiş ülkeler güvenli, uygun maliyetli ve süreklilik sağlayabilecekleri enerji kaynakları aramaktadırlar. Devletler, enerji kaynaklarının üretim kapasitelerini ve enerji verimliliklerini arttırabilmek için farklı politikalar uygulamaktadırlar.⁶

³ T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2014 Yılı Bütçe Sunumu, 2013, www.enerji.gov.tr, (8 Haziran 2014).

⁴ ETKB, 2014 Yılı Bütçe Sunumu.

⁵ Mehmet Kocaoğlu (Hızl.), **Petro-Strateji**, İstanbul: Harp Akademileri Basımevi, 1996, s. 3.

⁶ Ahmet Küçükşahin (Ed.), **Enerji Güvenliğinde Ortak Çözüm Arayışları (Uluslararası Sempozyum 28-29 Nisan 2009, İstanbul, Türkiye)**, İstanbul: Genelkurmay Başkanlığı Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, 2009, s. 7.

Eski çağlardan beri bilinen ve insanlar tarafından asfalt, doğalgaz ve ham petrol olarak bilinen bu maddenin kullanım alanları 18. ve 19. yüzyıllarda yapılan keşifler ve çalışmalar sonucu artmıştır. İlk olarak asfalt, daha sonra doğalgaz keşfedilmiş fakat bunların kullanımı 20. yüzyılın ikinci yarısında başlamıştır.

Coğrafi keşifler sonucu Avrupa'ya taşınan altın madeni, Sanayi Devrimi sırasında kullanılan kömür ve demir madenleriyle beraber enerji kaynakları arayışı devam etmiştir. 19. yüzyılın sonlarında ve daha çok 20. yüzyılın başlarında önem kazanan petrole olan talep de hammadde ve pazar arayışına paralel olarak artmıştır.⁷

19. yüzyıl ocak, kazan gibi ağır araçlara ve oldukça fazla yakıtı ihtiyaç duyan buhar makinesinin ve kömürün yüzyılıydı. 20. yüzyıl ise hafif ve az yer kaplayan, taşınması kolay sabit bir enerji kaynağına ihtiyaç duymayan motorun ve dolayısıyla petrolün yüzyılı olmuştur. Görüldüğü üzere petrol; çok kısa bir zamanda önemli bir enerji kaynağı haline gelmiş ve kömüre göre teknik ve ekonomik üstünlükler sağlayan stratejik bir enerji kaynağı olmuştur.⁸

Sanayi Devrimi, toplumsal yaşamda yarattığı dönüşümlerle beraber üretim hacmini de arttırmıştır. Üretim hacminin artmasıyla beraber üretimde süreklilik sağlayabilmek için emek gücünün yanında çeşitli hammadde ve enerji kaynaklarına ihtiyaç duyulmuştur.⁹

Petrol yakın zamanlara kadar maden kömürüne göre ucuz bir yakıttı, bu yüzden sanayileşmiş ülkeler ulaşım, taşımacılık, ısınma ve elektrik üretme gibi alanlarda petrole bağımlı hale gelmişti. Daha sonraki yıllarda fiyat artışları ve petrol arama ve çıkarma işlemlerinin maliyetli olmaya başlaması ve ayrıca sondaj yapılan her kuyudan petrol

⁷ Abdurrahim Alparlan, "Tarihi Olaylar Üzerinde Madenlerin Etkisi", <http://www.academia.edu/> (2 Haziran 2014).

⁸ Ali Tanoğlu, **İktisadi Coğrafya Enerji Kaynakları**, 4. Baskı, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1971, s. 256-258.

⁹ Ferruh Niyazi Ayoğlu, **Zonguldak Kömür Havzası'nın Tarihsel Gelişimi 1829-1939 (Boyunduruktan Egemenliğe)**, Ankara: Türk Tabipler Birliği Yayınları, 2008, s. 18.

çıkması gibi sebeplerle petrol oldukça pahalı bir hammadde haline gelmiş ve petrol dünya siyasetinde önemli bir faktör olma özelliği kazanmıştır.¹⁰

Petrole olan bağımlılığın artmasının en önemli nedeni; benzinle çalışan motorların icadı ve gazyağlı lambalar yerine artık elektrikli lambaların kullanılmasıdır. Böylelikle gazyağı eski önemini yitirmiş ve petrolün türevlerine olan ilgi artmıştır. Diğer bir önemli neden ise petrolün petro-kimya sanayisinde kullanılması olmuştur. 1913 yılından beri dünya petrol üretimi otuz kat, maden kömürü ise üç kat artmıştır. Bu oranlar petrolün kömürün yerini aldığını kanıtlar niteliktedir. Ayrıca petrol ve petrol ürünlerine olan talep de yüzde bin üç yüzü geçmiştir.¹¹

20. yüzyıla gelinceye kadar petrol, aydınlatma ihtiyacını karşılamak için kullanılmaktaydı. 1900'lü yıllara kadar petrol üretim ve tüketim miktarının 21,1 milyon ton civarında olduğu tahmin edilmektedir.¹² Bu dönemden sonra ise petrol üretim ve tüketim oranlarında ciddi artışlar yaşanmıştır. Hemen hemen yarım asırda bu oran yaklaşık olarak 25 kat artmıştır.

Tablo 1: Petrol Üretim ve Tüketim Miktarı
(Üretim ve Tüketim Miktarları Birlikte Verilmiştir.)

Yıl	Miktar (milyon)
1900	21,1
1913	51
1919	76
1925	155
1930	200
1940	292
1950	530

Kaynak: Ali Tanoğlu, s. 254

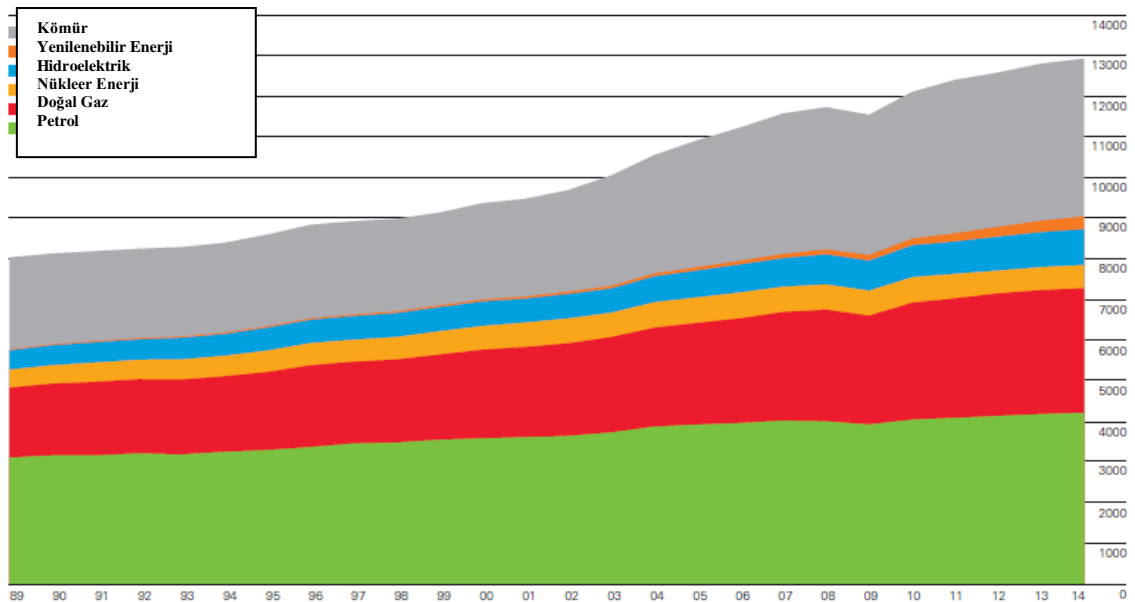
¹⁰ Erol Tümertekin ve Nazmiye Özgüç, **Ekonomik Coğrafya: Küreselleşme ve Kalkınma**, İstanbul: Çantay Kitabevi, 1997, s. 442.

¹¹ Tümertekin ve Özgüç, s. 426.

¹² Tanoğlu, s. 257.

Tarım ve sanayideki makineleşmenin büyük ölçüde artışının sebebi de petrol olarak gösterilebilir. Tarımda kullanılacak makinelerin benzinle çalıştırılması kısa zamanda daha çok alanın ekilmesi ve bu alanların bakımının yapılabilmesiyle tarımdaki verimi arttırmıştır. 1910 yılında içten yanmalı motorların kullanılmasıyla kamyonlarda ve uçaklarda ve dolayısıyla ulaşımda olumlu gelişmeler yaşanmıştır. Birçok alanda yeni gelişmeleri tetikleyen petrol, birçok ülkenin önemli ihtiyaçları arasında birinci sırayı almıştır.¹³

Grafik 1: 2014 Dünya Enerji Tüketimi (Milyon Ton)



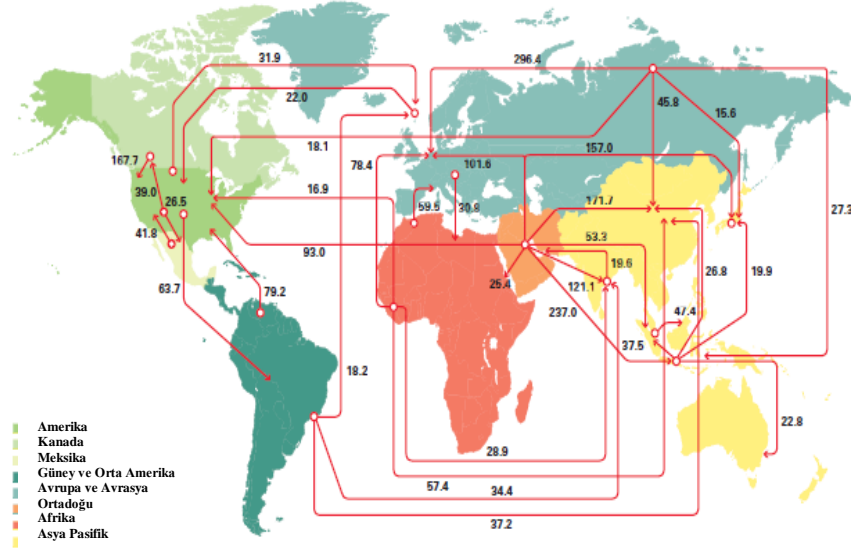
Kaynak: BP Statistical of World Energy, June 2015

Endüstriden, tarıma, kimyaya, aydınlatmaya ve ev işlerinde kullanımına kadar üç bine yakın kullanım alanına sahip olan petrolün, hammadde ve enerji kaynağı olarak kullanılabileceği 20. yüzyılda keşfedilmiştir. Yerine kullanılacak bol ve ucuz başka bir enerji kaynağı bulunmadığı sürece petrol en büyük endüstri hammaddesi olma özelliğini devam ettirecektir.¹⁴

¹³ Tümertekin ve Özgüç, s. 427.

¹⁴ Raif Karadağ, **Petrol Fırtınası**, İstanbul: Ötüken Yayınevi, 1975, s. 15-17.

Şekil 1: 2014 Yılında Dünya Petrol Ticareti Hareketleri (Milyon Ton)



Kaynak: BP Statistical of World Energy, June 2015.

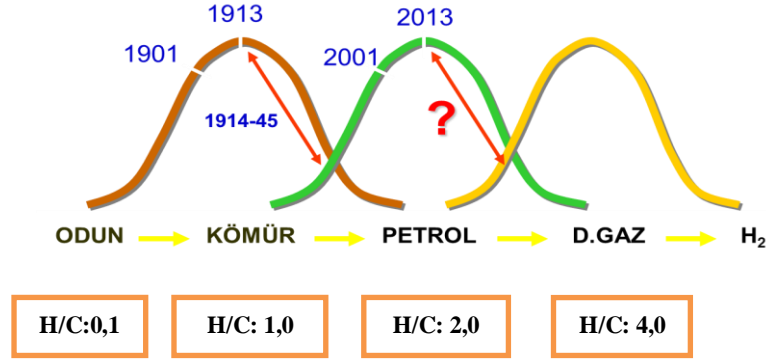
Ateş keşfedildiğinden bu yana insanoğlu için kutsal bir varlık olarak kabul edilmiş ve günlük ihtiyaçların temininde, dini törenlerde ve savaşlarda insanoğlu faaliyetleri açısından önemli olmuştur. Daha sonraki devirlerde madenlerin keşfinde de önemini yitirmemiş, söz konusunu madenlerin kullanılabilir hale getirilebilmeleri için destekleyici unsur olarak kullanılmıştır.¹⁵

Ateşten sonra insanlığın ilk enerji kaynağı odundur. Odundan sonra kömür, kömürden sonra petrol ve doğalgaz şeklinde devam eden enerji evriminin, gelecek yıllarda yerini hidrojen ağırlıklı başka bir enerji kaynağına bırakacağı düşünülmektedir. Enerji kaynakları, içerdiği hidrokarbon oranının artışına göre gittikçe daha temiz ve verimli olmaktadır.¹⁶

¹⁵ Emine Kırcı, “Türk Kültüründe Ateşle İlgili İnanışlar”, Folkloristik: Prof. Dr. Dursun Yıldırım Armağanı, Ankara: 1998, s. 398-407. (http://turkoloji.cu.edu.tr/HALKBILIM/emine_kirci_turk_kulturunde_atesle_ilgili_inanislar.pdf)

¹⁶ Volkan Ş. Ediger, “Yeni Yüzyılın Enerji Güvenliğinde Karşılıklı Bağımlılık Bir Zaruret”, **Doğal Gaz Dergisi**, Aralık 2007, s. 30.

Şekil 2: Enerji Kaynaklarının Değişimi ve Hidrokarbon Oranları



Kaynak: T.P.A.O, "Petrol nedir?", <http://www.tpao.gov.tr/tp5/> (2 Haziran 2014)
*H/C: Hidrokarbon oranlarını ifade etmektedir.

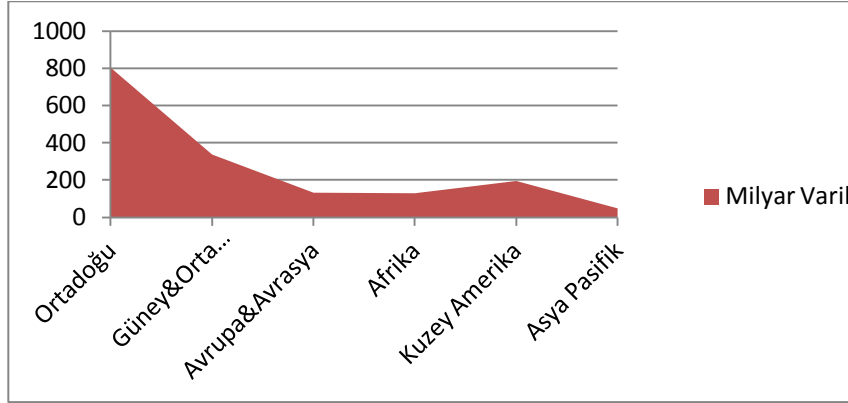
Petrol rezervlerinin ve kalitesinin en yüksek olduğu bölgeler sırasıyla Ortadoğu, Güney ve Orta Amerika, Kuzey Amerika, Avrupa ve Avrasya, Afrika ve Pasifik Asya'dır.¹⁷

BP 2013 istatistiklerine göre, 2011 yılı sonu dünya ham petrol rezervleri toplamı 1654,1 milyon varilken, 2012 yılı sonu itibariyle rezervler 14,8 milyon varil artarak 1668,9 milyon varile ulaşmıştır.¹⁸

¹⁷ T.P.A.O, 2012 Ham petrol ve Doğalgaz Sektörü Raporu, 2013, www.wnwrji.gov.tr. (9 Haziran 2014)

¹⁸ BP Statistical Review of World Energy June 2013

Grafik 2: 2014 Dünya İspatlanmış Petrol Rezervleri



Kaynak: T.P.A.O, 2014 Ham petrol ve Doğalgaz Sektörü Raporu,2015,www.enerji.gov.tr.

Ortaçağ'ın madencilik ve eritme işlerinin çoğu, küçük fırın ve dökümhanelerde yapılmış; fakat 15. ve daha sonraki yüzyıllardaki yöntemler daha yüksek sermaye ve hammaddeyi gerektirmiştir.¹⁹ 16. ve 17. yüzyıllarda dokuma, madeni eşya üretimi, gemi inşası gibi azımsanmayacak teknik ilerlemeler kaydedilmiştir. Bu endüstriler için su ve rüzgâr gücü ile çalışan basit makineler yeterli olmuştur.²⁰

18. ve 19. yüzyıllar ise karmaşık makinelerin kullanıldığı, tarımda ağaç ya da demirden aletler yerine daha sağlam çelik aletlerin yapıldığı, odun kömürü ocakları yerine maden kömürü ile çalışan fırınların kullanıldığı yüzyıllar olmuştur. Yeni bir güç kaynağının, buharın keşfiyle beraber, insanların üretebileceği şeylerin miktarını arttıran ve bunları bir yerden başka bir yere taşınması için gerekli süreyi günlerden saatlere düşüren önemli bir keşif olmuştur.

Sanayi devriminden sonra, petrol buharın ve dolayısıyla kömürün yerini alana kadar insanlar herhangi bir petrol arama faaliyeti gerçekleştirmemiş, petrolü sadece bulunduğu yerde ve oranda günlük ihtiyaçlar için kullanılmışlardır. 20. yüzyılda kömürün yerini petrol almış ve üretimde buharla çalışan basit makineler yerine de petrolle çalışan daha verimli ve karmaşık makineler kullanılmıştır.²¹

¹⁹ Herbert Heaton, **Avrupa İktisat Tarihi İlkçağdan Sanayi Devrimine**, 1.Baskı, Ankara: İmge Kitabevi, 1995, s. 306.

²⁰ Tefik Güran, **İktisat Tarihi**, İstanbul: Acar Matbaacılık, 2003, s. 73.

²¹ Karadağ, s. 5-12.

Günümüzde, alternatif enerji kaynaklarının petrolün yerini alabileceği düşünülmektedir. Hidrokarbon oranı daha yüksek ve enerji üretme maliyeti daha az olan enerji kaynakları araştırılmaktadır. Fakat petrolün yerini alabilecek yeterince ekonomik bir enerji kaynağı henüz bulunamamıştır. Enerjide petrole olan bağımlılık içinde bulunan asırda da devam edecek gibi görünmektedir. Çünkü petrol sadece ticari bir mal değil aynı zamanda stratejik bir silah vazifesi görmektedir.²²

Birincil enerji kaynaklarından olan petrol, kömür, doğalgaz gibi kaynaklar rezervlerinin sınırlı olması ve bu kaynakların yaydığı gazların hava kirliliği ve küresel iklim değişikliklerine sebep olması; son yıllarda yenilenebilir enerji kaynaklarını da ön plana çıkarmaktadır.²³

Çevre kirliliği, küresel ısınma gibi sorunların meydana getirdiği zararları en aza indirmek ve enerji kaynaklarının tükenmesini engellemek için bu kaynaklar planlı şekilde kullanılmalı ve söz konusu kaynakların tüketimine dair gerekli yasal ve kurumsal zemin oluşturulmalıdır.²⁴

2.1. Petrolün Keşfi ve Oluşumu

Rönesans'la ortaya çıkan “*petrae-oleum*” kelimesi Latince taşyağı anlamına gelmektedir. İngilizlerin “*petroleum*”, Fransızların “*petrole*” ve Almanların “*erdöl*” diye tabir ettikleri bu madde; maden yağı, gazyağı, petrol ve günümüzde de akaryakıt gibi kelimelerle de ifade edilmektedir.²⁵

Yeraltında doğal hali ile sıvı halde bulunan, hava ile temas ettiğinde siyah, yeşil ve sarımtırak renkler alabilen, karasal veya denizel bitki ya da hayvan kalıntılarından oluşan hidrokarbon karışımına petrol denilmektedir.²⁶ Latince *petra* (kaya) ve *oleum* (yağ) sözcüklerinin birleştirilmesiyle oluşmuştur.²⁷

²² Küçükşahin, s. 9.

²³ T.P.A.O, 2012 Ham petrol ve Doğalgaz Sektörü Raporu, 2013, www.enerji.gov.tr. (9 Haziran 2014)

²⁴ Erdem Koç ve Mahmut Can Şenel, “Türkiye Enerji Potansiyeli ve Yatırım-Üretim Maliyet Analizi”, (Electronic Version), *Termodinamik Dergisi*, 2013, Sayı: 245, s. 2.

²⁵ Tanoğlu, s. 259.

²⁶ Niyazi Acun, **Dünya Petrol Tarihi ve Türk Petrolü**, İstanbul: Şaka Matbaası, 1949, s. 25. Ayrıntılı bilgi için bkz. T.P.A.O, Petrole dair merak edilenler , <http://www.tpao.gov.tr> (2 Haziran 2014).

²⁷ Suat Parlar, **Barbarlığın Kaynağı Petrol**, İstanbul: Anka Yayınları, 2003, s. 11.

Kimyasal olarak petrol, hidrokarbondan oluşan bir bileşiktir. İçerdiği karbon, hidrojen, sülfür, oksijen, nitrojen ve diğer elementlerin ısı ve basınç altında değişmesiyle oluşur. Geniş anlamda bütün hidrokarbonları içeren petrol, ticari anlamda gaz olarak doğal gazı, sıvı olarak petrolü ve katı olarak asfaltı ifade etmektedir.²⁸

Petrollerin renkleri, gravite derecesi ile ifade edilen akıcılık dereceleri ve yoğunlukları farklılık göstermektedir. Bazı petroller su gibi berrak olmasına karşın bazıları sarı ya da siyah olabilmektedir. Asfaltlar; doğal sıcaklıkta katı halde bulunan rengi siyah bir hidrokarbondur. Yoğunluğu 1 den fazla olduğu için ağır petroller arasında tanımlanmaktadır.²⁹

Petrollerin oluşumu ile ilgili iki farklı teori ortaya atılmıştır. Bunlardan birincisi organik teori; petrolün denizlerin içinde tortusal tabakalarda bulunan organik maddelerin ve hayvansal yağların çeşitli mikroorganizmalarla birleşerek meydana geldiğini iddia eder. Daha çok jeologlar tarafından kabul edilen bu teori ile ilgili bazı kimyasal denemeler yapılmıştır. Örneğin; morina balığı yağı ile yaklaşık %60 kadar petrol benzeri yağ elde edilmiştir. Kızıldeniz'deki mercanların kendiliğinden bir miktar petrol çıkarmaları bu teoriyle açıklanabilmektedir.

İkincisi ise sentetik teori; yer kabuğunun çeşitli derinliklerinde bulunan hidrokarbonların farklı ısılarla ve basınca maruz kalmasıyla ve hava ile temas etmemesi ile oluştuğunu kabul eder. Bu teori ise kimyacılar tarafından kabul edilir ve değişik metaller farklı ısı ve basınç şartları altında bırakılarak yine çeşitli hidrokarbonlar elde edilmiştir.³⁰

Petrolün ilk oluşum yeri gerekli jeolojik şartların doğal halde mevcut olduğu anakayadır. Fakat petroller ilk oluştuğu yerlerde nadiren kalmışlar ve zamanla yeryüzüne yaklaşarak kıvrımlı ve kırıklı yapılara doğru hareket etmişlerdir.³¹

²⁸ Kocaoğlu, s. 5.

²⁹ Petrollerin yoğunlukları 0.75 ile 0.99 arasında değişmektedir. Yoğunluğu 0.80 den az olan petroller hafif, 0.90 dan fazla olanlar ise ağır petroller olarak adlandırılmaktadır. Tanoğlu, s. 261.

³⁰ Tanoğlu, s. 261-262.

³¹ Tanoğlu, s. 263.

Tablo 2: Petrolün İçerdiği Elementler (%)

Petrol'ün Ağırlıklı Yüzdesele Elementleri		
Elementler	Minimum	Maksimum
Karbon (C)	82.2	87.1
Hidrojen (H)	11.8	14.7
Sülfür (S)	0.1	5.5
Oksijen (O)	0.1	4.5
Nitrojen (N)	0.1	1.5
Diğer	İz	0.1

Kaynak: T.P.A.O, “Petrol nedir?”, <http://www.tpao.gov.tr/tp5/> (2 Haziran 2014)

Petrol, bitki ve hayvan kalıntılarının çürümesi ve yer kabuğunda milyonlarca yıl birikmesi sonucu oluşur. C. Engler adında bir bilgin, petrolün yağlardan meydana geldiğini, hayvan yağlarını kapalı bir kaptaki yüksek sıcaklıkta kaynatarak ispat etmiştir.³²

Petrolün oluşumu için farklı organizmalar gereklidir. Suda, karada ve havada yaşayan organizmalar, bitki ve hayvan kalıntıları, fiziki, kimyevi ve jeolojik evrimler geçirerek petrolün hammaddesini oluşturmuştur. Dolayısıyla petrolün kökeni, bakteriler ve hayvan planktonlarıdır.³³ Bu maddeler deniz tabanlarında ve denizel çamurlarda bulunurlar. Petrol için gerekli materyaller bu havasız ortamda oluşur.

Kimyasal olarak hidrokarbon, yani hidrojen ve karbondan oluşan petrol, içerdiği karbon ve hidrojen oranlarına göre gaz, sıvı ve katı halde bulunmaktadır. Petrolün;³⁴

- Sıvı haline *ham petrol*,
- Gaz haline *doğal gaz*,
- Katı haline de *asfalt* ya da *bitüm* denilmektedir.

³² Acun, s. 26.

³³ Nurettin Sonel, **Petrol Jeolojisi**, Ankara: Ankara Üniversitesi Fen Fakültesi Yayınları, 1985, s. 15, Karadağ, s. 2.

³⁴ Karadağ, s. 3.

Ham petrol bir nevi bitüm'dür. Bitüm ise arz tabakaları içinde kendiliğinden toplanan hidrokarbonlara verilen addır. Gaz halindeki bitümler; metan gazı, yeraltı gazı, metan, propan gibi gazlardır. Sıvı haldeki bitüm; ham petroldür ve katı haldeki bitüm ise asfalt ve bitümlü şistlerdir.³⁵

Asfalt / Bitüm

Asfalt, içeriğinde canlı organizmalara rastlanılmayan karmaşık bir bileşiktir. Klorofil ve selüloz gibi maddelerden türemiştir. Bu da petrolün biyolojik kökenli olduğunu göstermektedir.³⁶

Georgius Agricola'nın 1550'de yayınladığı *De Re Metallica* adlı eseri madenler ve metalürji üzerine oldukça kapsamlı araştırmalar içermektedir. Agricola'nın anlattığına göre bitüm; içinde bitüm bulunduran sulardan yine içinde bitümün özünü oluşturabilecek maddelerden elde edilirdi. Bitümün hafif olduğunu ve su üzerinde yüzdüğünü anlatmaktadır. Bitüm, fazla olduğu yerlerde kovalarla, az olduğu yerlerde ise keten parçaları, kaz kanadı ya da kamışlarla çekilerek toplanmıştır.³⁷

³⁵ Ekrem Göksu, **Türkiye'de Petrol**, İstanbul: Kağıt ve Basım İşleri A.Ş., 1966, s. 1.

³⁶ Sonel, s. 17.

³⁷ Georgius Agricola, **De Re Metallica**, Fransızca aslından çeviren: Herbert Clark Hoover ve Lou Henry Hoover Newyork: Dover Publications, 1950, s. 581-582-583.

Zift ve Katran

Zift; kara sakız katrandan çıkarılan, kolay kırılan, az sıcakta eriyen katı, siyah, parlak bir madde olup en çok gemi kalafatında kullanılır.³⁸ Katran; çam ağacından veya maden kömüründen çıkarılan, sanayide ve tıpta kullanılan koyu ağır kokulu ve yapışkan sıvıdır.³⁹ Zift; kara sakız katrandan çıkarılan, kolay kırılan, az sıcakta eriyen katı, siyah, parlak bir madde olup en çok gemi kalafatında kullanılır.⁴⁰ Katran; çam ağacından veya maden kömüründen çıkarılan, sanayide ve tıpta kullanılan koyu ağır kokulu ve yapışkan sıvıdır.⁴¹

Ham petrol, birçok karbon atomu içeren hidrokarbon moleküllerin karışımıdır. Bileşimi ve görünüşü bulunduğu bölgeye ve yere göre çeşitlilik gösterir. Ham petrolde nikel, demir, vanadyum gibi çeşitli metaller ve çözünmüş halde sodyum, magnezyum klorür kalsiyum klorürü gibi inorganik tuzlar bulunur. Bunlar zehirleyici olmaları rafinaj sırasında nedeniyle nötrleştirilir.⁴²

Organik maddelerin başkalaşımı ile oluşan petrol, *kapan*⁴³ adı verilen jeolojik şekiller altında gözenekli ve boşluklu kayalar içinde akışkan halde bulunmaktadır. *Kapanların* içinde sıkışarak milyonlarca yıl bekleyen petrol, üzerinde bulunan geçirimsiz kayalar sondajla delindiğinde kendiliğinden yeryüzüne çıkmaktadır.⁴⁴

³⁸ Ferit Devellioğlu, “Zift”, **Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat**, 4. Baskı, Ankara: Doğu Matbaası, 1980, s. 1427.

³⁹ Şemseddin Sami, “Katran”, **Temel Türkçe Sözlük- Kamus-ı Türki**, 1.Baskı, İstanbul: Tercüman Gazetesi Yayınları, 1985, s. 667.

⁴⁰ Ferit Devellioğlu, “Zift”, **Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat**, 4. Baskı, Ankara: Doğu Matbaası, 1980, s. 1427.

⁴¹ Şemseddin Sami, “Katran”, **Temel Türkçe Sözlük- Kamus-ı Türki**, 1.Baskı, İstanbul: Tercüman Gazetesi Yayınları, 1985, s. 667.

⁴² Bilsen Beşergil, **Petrol, Petrol Kimyası**, İzmir: Ege Üniversitesi Basımevi, 2009, s.62-63.

⁴³ Petrolün rezervuar kayada uygun gözenek ve geçirgenlik ortamında boşlukları dolduracak şekilde yerleşmesidir.

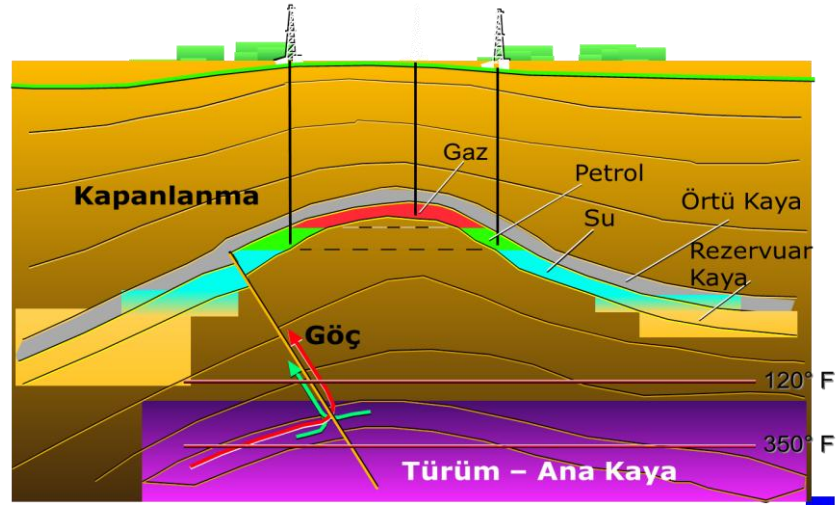
⁴⁴ Karadağ, s. 13.

Petrol yatağının oluşabilmesi için gerekli jeolojik şartlar;⁴⁵

- Oksijene karşı muhafaza edilmiş tamamen ya da kısmen kapalı, organik maddece zengin *ana kaya*,
- Petrolün içinde toplanacağı *rezervuar kaya*,
- Kayaçların sürüklenmesi, kaynaşması, birleşmesi ve kırılması için gerekli *strüktür yapısı*;
- Rezervuar kayayı örten geçirimsiz *örtü kaya*'dır.

Petrol yeryüzüne doğal olarak fay hatları ve kayalardaki çatlaklar yoluyla sızarak birikir ve bu şekilde katran, zift ve asfalt havuzları oluşur. Bu petrol ürünlerinin %90'ı enerji, ulaşım, ısı ve ışık üretmede kullanılır.⁴⁶

Şekil 3: Yeraltında Kayaçlar Arasında Bulunan Petrol



Kaynak: T.P.A.O, "Petrol nedir?", <http://www.tpao.gov.tr/tp5/> (2 Haziran 2014)

Petrol, denizlerdeki bitki ve hayvanların kalıntılarından oluşur. Bu kalıntılar deniz yatağında milyonlarca yıl boyunca çürüdükten sonra, geriye yalnızca yağlı maddeler kalır. Denizlere, ırmaklara taşınan denizel çamurlar (kum, ufak çakıl taşları)

⁴⁵ Emin İlhan, "Türkiye Petrol Araştırmaları", *Madencilik Dergisi*, Şubat 1961, cilt 1, sayı 2, http://www.maden.org.tr/yayinlar/dergi_goster.php?kodu=19 (2 Haziran 2014) ss. 63-67.

⁴⁶ MTA, Dünya petrol ihtiyacı temini, Mahmut R. MUTUK (Der.) <http://www.mta.gov.tr/> (2 Haziran 2014).

bitki ve hayvan kalıntılarının üstünü tabakalar halinde örter. Gerekli ısı ve basınç şartları altında bu tabakalar gittikçe ağırlaşarak ham petrol ve doğalgaz haline gelir.⁴⁷

Milyonlarca yıl önce denizlerde bulunan ya da denizlere sürüklenen hayvan ve bitki kalıntıları gerekli ısı ve basınç şartlarının sağlanmasıyla *kerojeni*⁴⁸ meydana getirmiştir. Kerojen, ısı ve basınç altında değişerek yukarı tabakalara göç eder.⁴⁹

Basınç altında kalan petrol, gözenekli boşluklara doğru göç eder ve rezervuar denilen yerlerde birikir. Bazen çatlaklardan yüzeye sızıp, ufak petrol havuzları ya da katran çukurları meydana getirir.

Yer kabuğunun kıvrılma ve kırılma, karaların yükselme ve alçalması gibi hareketleri petrolün içinde bulunduğu tabakalarının kıvrılmasına neden olmuştur. Petrol de bu kaya engelleri ile karşılaşınca kadar hareket etmiş ve hareketi kısıtlanınca kapanlar içinde birikmiştir.

Mezopotamya ve civarında görülen asfalt ve ham petrol sızıntılarının çeşitli amaçlarla kullanıldığına dair arkeolojik veriler mevcuttur. Mezopotamya'da oldukça köklü bir geçmişe sahip olan petrol ve türevleri; Asur, Babil ve Elam kaynaklarında “naptu”, Sümerlere ait kaynaklarda “ikurra” ve İslami kaynaklarda ise “neft” olarak geçmektedir.⁵⁰

Petrol, Mezopotamya dillerinde naptu olarak kullanılmıştır. Naptu; taşıyağı ve *birden alev alan* anlamına gelmektedir. Daha sonra *nafta*⁵¹ olarak evrimleşen kelime, bugün ise ham petrol ve gazyağı, benzin gibi hidrokarbon sıvıları tanımlamak için

⁴⁷ Petrol nedir?, <http://www.tpao.gov.tr/tp5/>.

⁴⁸ Kerojen: petrolün ana maddesidir, ısı ve basınç değişikliği altında değişerek petrolü oluşturur.

⁴⁹ Sonel, s. 15.

⁵⁰ Mustafa Gökçe, “9-17. Yüzyıl Kaynaklarına Göre Hazar Denizi Çevresinde Neft (Petrol) Üretimi ve Ticareti”, History Studies, Prof. Dr. Enver Konukçu Armağanı, 2012, ss. 160-172, s. 160.

⁵¹ Nafta; Bakü ve İran'da doğal yollarla yeryüzüne çıkan bir tür hafif petrol sızıntısını ifade eder. Renksiz, yanıcı ve uçucu sıvı hidrokarbon karışımıdır. Arabalarda kullanılan benzin ve kerojen nafta grubundadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. R. J. Forbes, **Studies in Early Petroleum History**, Leiden, E. J. Brill, Netherlands, 1958, s.149.

kullanılmaktadır.⁵² R. J. Forbes ise nafta kelimesinin ilk olarak Arap dillerinde kullanıldığını aktarmaktadır.⁵³

Petrolü ilk kullanan Araplar, asfaltı eritip gazyağı elde etmişlerdir. Bu gazyağı ile aydınlatma ihtiyaçlarını karşılamışlardır.⁵⁴ Çok eski zamanlardan beri bilinen petrolü, Mezopotamya’da yaşayan Elam, Akad, Sümer medeniyetleri ise süsleme, kayık altına sürerek kayığın su almasını önleme ve heykel yapıştırma gibi günlük işlerde kullanmıştır.⁵⁵

Tarihte bilinen ilk petrol yatağı Hazar Denizi’ndeki Apşeron Yarımada’sındadır. Bu yarımada’daki ateşin hiç sönmeden sürekli yanması, Zerdüşt’ün iyiliğin temeli saydığı *ateş dinini* kurmasına ve bu ateşin insanlar üzerinde bir nevi dinsel etki yaratmasına sebep olmuştur.⁵⁶

Harç için gerekli olan kireç ve çimentonun bilinmediği devirlerde asfalt, heybetli binaların ve kalelerin yükselmesine hizmet etmiştir.⁵⁷ Örneğin; Bitüm, Babil ziggurat ve kulelerinin yapımında kerpiç ve tuğlaların arasına harç olarak kullanılmıştır.⁵⁸

Milattan 1645 yıl evvel Musa Peygamberin kavmi, Beniisrail, Lut denizinden elde ettikleri asfaltı satarak ticaret yapmışlardır. Ayrıca Musa Peygamber doğduğu sırada, annesinin onu kil ve ziftle, yani asfaltla, sıvadığı bir sepete koyarak Nil Nehrine bıraktığı bilinmektedir.⁵⁹

Toprak kaplarını yalıtım, mücevherlerinin çerçevelerini ve çeşitli aletlerini yapıştırmak için bitüm kullanan Sümerlerin ünlü hükümdarı Adab’ın, İstanbul Arkeoloji

⁵² T.P.A.O, Petrole dair merak edilenler, <http://www.tpao.gov.tr> (02 Haziran 2014)

⁵³ Forbes, s. 150.

⁵⁴ Bumin Gürses, “Petrol Konusunda Genel Bilgiler”, *Madencilik Dergisi*, Ağustos 1968, cilt 7, sayı 3, ss. 175-180.

⁵⁵ Volkan Ş. Ediger, **Osmanlı’da Neft ve Petrol**, 3.Basım, Ankara: Odtü Yayıncılık, 2007, s. 9., Gürses, s. 175.

⁵⁶ Daniel Durand, **Milletlerarası Petrol Politikası**, Ahmet Angın (çev.), İstanbul: Kitapçılık Ticaret Limited Şirketi Yayınları, 1966, s.10.

⁵⁷ Acun, s. 28.

⁵⁸ Ediger, s. 4.

⁵⁹ Acun, s. 28.

Müzesi'nde sergilenen heykelinin göz oyuklarında da asfalt kullanılmıştır.⁶⁰ Milattan 3400 sene önce Mısır'ın ilk hükümdarı olan Menes'in, yaptırdığı bina ve mabetlerin inşaatlarında da asfalt kullanılmıştır.⁶¹

2.1.1. Kömürden Petrole Geçiş

Haçlı seferleri ile beraber Doğu'nun zenginliğini tanıyan Batı bu nimetleri kendi vatanına taşımayı düşünmüştür.⁶² Raif Karadağ, *Petrol Fırtınası* adlı kitabında Doğu'nun Batı'ya göre daha iyi şartlarda yaşadığını ve bu yüzden petrolü ticari amaçla değil, sadece insanı ihtiyaçları karşılayacak düzeyde, günlük hayatta kullandıklarını aktarmaktadır.

Karadağ, *“Haçlı seferleri devamınca Avrupalı giyimde kalın ve kaba yün yerine Doğunun ipeği, halısı, porseleni ve cam eşyası ile büyülenmiş yine Doğunun baharatı, şekeri, çayı ve kahvesi ile evine ve sofrasına lezzet getirebilmiştir. Avrupalı Doğunun bu lüksüne alıştıktan sonra deniz ticaretini birdenbire geliştirerek Küçük Asya ve Kuzey Afrika limanlarını İtalya'ya oradan da Doğu mallarını bu yolla Orta Avrupa'ya ve İngiltere'ye bağlamasını bilmiştir. Geri dönen gemiler bu kez hamule olarak batının buğday, balık, yün ve kürk gibi yiyecek ve içeceklerini taşımaya başlamış bu şekilde Doğu ile Batı iktisadi olarak dengelenmiştir”* demiştir.⁶³

Sanayi Devrimi, insanlığın tarihine kaydettiği radikal kopuşlardan birini simgeler. 18. yüzyılın sonlarına denk düşen bu kopuş, üretim güçlerinin yarattığı zincirleri koparıp kendine özgü yapısını ortaya koyan ve günümüze değin *kendini besleyecek olan bir büyümenin kalkış noktası* sayılabilecek bir dönemi ifade eder.⁶⁴ 18. yüzyılın sonuna gelindiğinde James Watt'ın buhar makinesini icat edip onu sanayiye uygulamasıyla *Sanayi Devrimi* başlamıştır.⁶⁵

⁶⁰ Ediger, s. 9.

⁶¹ Acun, s. 29.

⁶² Karadağ, s. 4.

⁶³ Karadağ, s. 4.

⁶⁴ Eric J. Hobsbawm, *Sanayi ve İmparatorluk*, 1. Baskı, Ankara: Dost Kitabevi, 1987, s. 64.

⁶⁵ Karadağ, s. 4.

Artık el tezgahlarının yerini, dokuma makinelerinin aldığı, çoğu zanaatkarın işçi olduğu, kadınların ve çocukların emek sürecine hızla katıldığı, tarımsal üretimin dizginlerinin sanayi üretimine devredildiği bu dönem adeta bir kırılma noktasıdır.

14. ve 18. yüzyıllar arası Avrupa'da –yoğun olarak İngiltere, Fransa ve Hollanda'da- nüfusun veba, salgın hastalık ve açlık gibi sebeplerle iniş-çıkış yaşadığı fakat genel olarak azaldığı, kötü hasat sebebiyle de tarımsal kazançların düştüğü talihsiz yıllar olmuştur.⁶⁶ Biraz daha yakına 18. yüzyıla gelindiğinde nüfusun eskiye nazaran 2-3 katına çıktığı, tarımsal faaliyetlerin yayıldığı, dokuma endüstrisi ve gemi yapıcılığının bir rant alanı haline geldiği ve yakıt olarak *kömürün* kullanıldığı Avrupa'da, yeni bir dönem başlamış ve 18. yüzyılın sonuna gelindiğinde dokuma, imalat, gemi, tarım endüstrileri ortaya çıkmıştır.

Hobsbawm, 18. ve 19. yılları içine alan Sanayi Devrimi'ni iki döneme ayırmıştır. İlk aşama pamuğun öncü olduğu tekstil dönemidir. İkinci aşama ise sermaye malları, kömür, demir ve çelik dönemidir. Hobsbawm'a göre tekstil sanayiciliğin kriz dönemi, kömür, demir ve demiryolu yapımı ise sıçrama dönemi olmuştur.⁶⁷

Sanayi Devrimi'nin ekonomik büyüme için daha sağlam temeller vaat eden dönemi, enerji kaynaklarından kömürün makinelerde kullanılmasıyla üretime katıldığı dönemdir. Buharlı motorun ucuz ve kolaylıkla kontrol edilmesi, kömürden sağlanan kimyasal enerjinin, mekanik enerjiye dönüştürülmesi sanayi teşebbüslerinin nehir kenarlarında kurulmasının önemini azaltmış ve nüfus da nispeten, kömür ocaklarının yoğun olduğu bölgelerde yoğunlaşmıştır. 18. yüzyıl başlarında demir, kok kömürü ile eritmeye başlanınca, odun kömürüne olan bağımlılık azalmıştır.⁶⁸ Böylece, demirin eritilmesinin veya işlenmesinin, hem daha hızlı hem de daha az maliyetle yapılabilmesi mümkün olmuştur. 16. yy'de Britanya'da kömür üretimi 200.000 ton civarında tahmin edilmekte iken bu rakam 18. yy'de 3 milyon tona çıkmıştır.⁶⁹

⁶⁶ Heaton, s.194.

⁶⁷ Hobsbawm, s.81.

⁶⁸ Güran, s. 121.

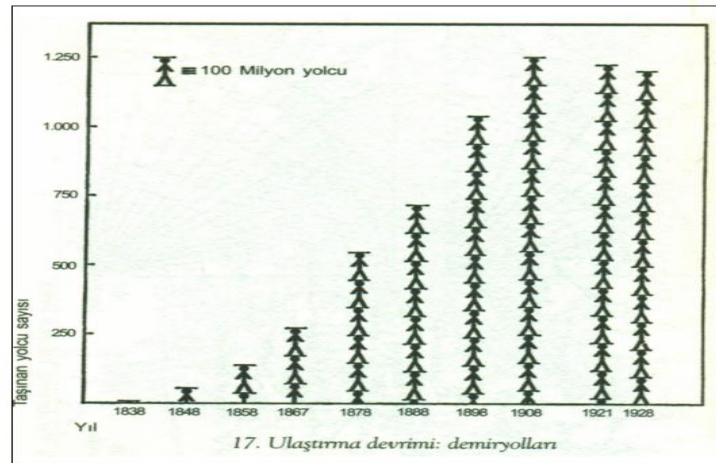
⁶⁹ Heaton, s. 282.

Britanya hem kendi üretimini karşılayacak kadar yeterli kaynakların mevcut oluşu hem de kuzeydoğudaki zengin yatakların limana yakın oluşu sebebiyle diğer ülkelerden daha avantajlı olmuştur. Bu sayede demir yolu, nehir yolları, kanallar yapıldıkça hem iç bölgelerdeki yataklar karlı hale gelmiş hem de navlun giderleri azalmıştır.

1804'te Trevithick buharlı lokomotifini icat etmiştir. Daha sonra Trevithick'in deneyimleriyle yola çıkan George Stephenson'un uğraşları sonuç vermiştir. 1825'te ilk yolcu treni Manchester ile Liverpool arasında işlemiştir. İnsanlar bir anda, hayal bile edemeyecekleri hızlarda hareket etmeye başlamış ve bir şehirde üretilen şeyler bir başka şehre, birkaç saatte ulaşmıştır.⁷⁰

1850 yılına gelindiğinde, demiryolu hasılatlarının üçte ikisi yolcu taşımacılığından sağlanmıştır. Saatte 20 millik hızlara ulaşabilen trenler, özellikle Liverpool'dan Manchester'a uzanan hat boyunca yük ve küçük eşya taşımada büyük kolaylıklar sağlamıştır.⁷¹ Aşağıdaki tabloda 1838-1928 arası demiryollarında taşınan yolcu sayısı verilmiştir.

Grafik 3: 1838-1928 Arası Demiryollarında Taşınan Yolcu Sayısı



Kaynak: Hobsbawm, s. 295.

⁷⁰ Aktaran, Harman, s. 314.

⁷¹ Hobsbawm, s. 31.

1850'lerden sonra, demiryolu taşımacılığı yolcu taşımacılığından ziyade, hammadde, kömür ve ağır endüstri malzemeleri taşıyan yük trenlerine ağırlık verilmiştir. Aynı zamanda demiryolları, uluslararası ticareti kolaylaştırmış, sömürge kaynaklarına erişimi daha da kolaylaştırmıştır

Buharlı lokomotifin icadı ile beraber yelkenlerin, kervanların yerini lokomotiflerin çektiği trenler almış, ticaret dünyanın o güne kadar ulaşılammış yerlerine kadar ulaşmış ve dünya ticareti yeni ulaşım yolları açmakla kalmamış, ortaçağ ticaret yollarını da canlandırmıştır.⁷²

Ortaçağ ticaret yollarının yeniden hareketlenmesi, Asya ve Avrupa arasında emperyalizm çatışmalarına, gizli diplomasi ve ittifak arayışlarına ve savaflara sebep olmuştur. Süveyş Kanalı'nın Disraeli tarafından satın alınması, Mısır'ın İngilizler tarafından ele geçirilmesi hem İngiltere ve Fransa'yı savaşın eşiğine getirmiş hem de emperyalizm çatışmaları için atılan ilk adım olmuştur. Ortadoğu'daki bu hareketlilik Trans-Sibiryaya demiryolu hattının tamamlanmasıyla beraber Rusya ile Japonya'yı da çatışmalara sürüklemiştir.⁷³

Sanayi devrimi sonrasında gelişen teknoloji ile beraber demiryolu ağlarının gelişmesi, hammaddelerin daha kısa sürede temin edilmesini mümkün kılmıştır.⁷⁴ Demiryolu teknolojisinin ilk olarak İngiltere'de gelişmesi, İngiltere'yi diğer ülkelerden daha avantajlı konuma getirmiştir. Demiryolu sisteminin geliştikçe İngiltere'ye sağladığı yararları ve gelişmeleri gören yabancı devletler, bu sistemi kullanarak ekonomik, sosyal ve siyasi nüfuz alanları oluşturmak için mücadele etmişlerdir.⁷⁵

Demiryollarından önce oldukça yetersiz olan ulaşım ve taşıma imkanları, 19. yüzyılda buharlı lokomotifin icadı ile beraber gelişmiştir. Buharlı lokomotif sanayileşmenin sadece sembolü değil aynı zamanda itici gücü de olmuştur. Demiryolları 1840'lardan sonra ucuz, hızlı ve güvenilir bir taşıma imkanı dışında, kömür, demir gibi

⁷² Edward Mead Earle, **Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı : 1903-1923**, K.Yargıcı, N. Uğurlu (çev.), İstanbul: Örgün Yayınevi, 2003, s. 9.

⁷³ Earle, s. 11.

⁷⁴ Musa Gümüş, "1893'ten 1923 Chester Projesi'ne Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri ve Büyük Güçler", **Tarih Okulu Dergisi**, Sayı:10 (2011), ss. 151-194.

⁷⁵ Gümüş, s. 153.

hammaddelere ve bunların kullanıldığı makinelere olan talebi arttırarak sanayilere önemli bir teşvik unsuru oluşturmuştur.⁷⁶

Sanayi devrimi ile beraber pek çok alanda gelişme görülmüştür. Özellikle aydınlanma konusunda oldukça önemli mesafeler kat edilmiştir. Kömürden hem havagazı hem de kömürün rafine edilmesiyle kömür yağı elde edilmiş ve aydınlanmada kullanılmıştır. Bu çalışmalar petrolün kullanım alanlarına da zemin hazırlamıştır.⁷⁷

⁷⁶ Güran, s. 128.

⁷⁷ Hikmet Uluğbay, **İmparatorluktan Cumhuriyete Petropolitik**, Ankara: Ayraç Yayınevi, 2003, s. 31.

2.2. Dünya Petrol Endüstrisi Tarihi ve Gelişimi

Eski çağlarda daha çok aydınlatma aracı olarak kullanılan petrol, M.Ö. 4. yüzyılda Çinliler tarafından bambu ağacının dalları birbirine eklenerek, çıkarıldığı yerden kullanıldığı yere kadar taşınmıştır. Birbirine bağlanan bambu çubuklarının ucuna matkap yerleştirilmiş ve delme tekniği kullanılarak tuz kuyuları kazılmıştır. Petrol yakılarak tuzlu su buharlaştırılmış ve tuz üretilmiştir. 10. yüzyılda da bambu çubuklarından oluşan boru hatları oluşturulmuştur. Böylelikle petrol kuyuları ile tuzlu su kaynakları arasındaki bağlantı sağlanmıştır.⁷⁸

Türevleri her ne kadar eski çağlardan beri bilinse de petrolün *endüstri olarak doğuşu* aydınlatma amaçlı gazyağı üretimi ile başlamıştır. 19. yüzyılın ikinci yarısında Kanadalı bilim adamı Abraham Gesner yeryüzüne sızan petrolden gazyağı üreterek aydınlatma ihtiyacını sürekli ve ucuz bir şekilde karşılamış ve petrol sanayisinin doğuşuna katkıda bulunmuştur.⁷⁹ Böylece petrolün insana sızıntı yoluyla ulaştığı dönem kapanmış ve bilinçli petrol arama, işletme dönemi başlamıştır. Petrolün insanların kontrolünde yeryüzüne çıkarılması, onun yeni alanlarda da kullanılabilceği düşüncesini teşvik etmiştir.⁸⁰ Bu gelişmelerle beraber dünyanın pek çok yerinde petrol arama ve imtiyaz elde etme çabaları başlamıştır.⁸¹

Petrol ve tuz sondajı arasında yakın ilişki bulunması ve iki maddenin teminini aynı şekilde olması petrol arayan bilim adamlarına ışık tutmuştur. M.Ö. 4. yüzyılda Çin’de tuz kuyularının kazılması için kullanılan sondaj tekniği 19. yüzyılda petrol için kullanılmıştır.⁸²

Pazar için petrol üretimi dünyada ilk kez Amerika’da başlamıştır. Uluslararası petrol şirketlerinin kuruluşları da bu yıllara rastlamaktadır. Yeni bir enerji kaynağı olan petrolün verimliliği karşısında üretimi hızla artması piyasada bir arz fazlası yaratmış ve

⁷⁸ Bu konuda bazı kaynaklar bu işlemin tuz sondajı olduğunu, bazıları ise petrol petrol sondajı olduğunu aktarmaktadır. Tuğba Özdemirli, “Petrol Arama ve Üretim Anlaşmalarının Finansal Yapısı ve Yatırım Kararlarının Değerlendirilmesi”, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010), s. 4, Forbes, s. 174-175, Yergin, s. 11, Kocaoğlu, s. 5.

⁷⁹ Pİ.G.M., *Dünya’da petrol*, www.pigm.gov.tr, (4 Haziran 2014), s. 1.

⁸⁰ Uluğbay, s. 31.

⁸¹ Uluğbay, s. 33.

⁸² Forbes, s. 45.

bu durum fiyatları olumsuz etkilemiştir. Örneğin varil başına üretim 1859 yılında 20 dolar iken, 1861 yılında 0.52 dolara düşmüştür. Daha sonraki yıllarda 1863'te 8.15 dolar olurken 1867'de 2.40 dolar düzeyine inmiştir. Bu dalgalanmaların en önemli sebebi; piyasaya yeni giren yatırımcı sayısının artması olmuştur. O dönemde petrol şirketleri, petrolün taşınması için en uygun yol demiryolu olduğu için karlarının neredeyse yarısını demiryolu şirketleriyle paylaşmak zorunda kalmışlardır.⁸³

Birinci Dünya Savaşı'nın etkisiyle Avrupalı ve Amerikalı şirketler, kendi ülkeleri dışında yeni kaynaklara ihtiyaç durunca, şirketler ülkeleriyle beraber petrol kaynaklarının bulunduğu alanlara yönelik hâkimiyet mücadelesi başlamıştır.⁸⁴

Daha önce gerçekleştirilen bütün petrol faaliyetleri küçük çapta ve daha çok günlük ihtiyaçları karşılamaya yönelik olmuştur. 1850'lerde Amerika'da *kaya yağı* olarak tabir edilen petrol, bez parçalarına emdirilerek toplanmıştır.⁸⁵ Elde edilen petrole ilaç yapımı, aydınlatma gibi ihtiyaçlar karşılanmıştır.

Petrol arama, işletme ve bu metadan ticari olarak kar sağlama fikri Amerikalı George Bissell'e aittir. Bissell, gazyağı üretme amacıyla kullanılan petrolün bol miktarda bulunması halinde elde edeceği kârı düşünerek, Yale Üniversitesi'ndeki bir arkadaşından kaya yağı analizi istemiştir. Analiz sonucu, kaya yağının çok iyi kalitede gazyağı üretmeye uygun olduğunu ve ayrıca bu maddenin başka alanlarda da kullanılmasının mümkün olduğunu ispatlamıştır.⁸⁶ Böylelikle bu adım ticari amaçlı petrol faaliyetlerinin başlaması için gereken zemini oluşturmuştur.

Bissell Çin'de uygulanan tuz sondajı tekniğini, petrol aramak için de kullanmayı düşünmüştür. Bu iş için de tren yollarından emekli kondüktör Edwin L. Drake,'yi tercih etmiştir. Dünyadaki ticari amaçlı ilk petrol sondajı Drake'nin çabalarıyla 1859'da Amerika'nın Titusville eyaletinde Oil Creek'te gerçekleştirilmiş ve

⁸³ Fevzi Altuğ, **Petrol Sorununun Tarihsel Gelişimi ve Türkiye**, İstanbul: Bursa Akademi Kitabevi Yayınları, 1983, s.23.

⁸⁴ Kocaoğlu, s. 27.

⁸⁵ Cevat E. Taşman, *Petrolün Tarihi*, www.mta.gov.tr (4 Haziran 2014), s. 9.

⁸⁶ Daniel Yergin, **Petrol Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü**, Kamuran Tuncay (çev.), İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1995, s. 4.

petrol kuyusu açılmıştır. Bu çalışmalarla beraber ilk yıllarda 282 ton olan petrol üretimi, 20. yüzyıl başlarında 20 milyon tonu geçmiştir.⁸⁷

1860-1885 yılları arasına aydınlatma amaçlı gazyağı üretimi dönemi denilebilir. 1886-1900 yılları arasında sanayide ve evlerde bitkisel yağların yerini petrolden elde edilen yağlar almıştır. 1900-1914 yılları arasında ise makineleşmenin artması ve otomobilin yaygınlaşmasıyla benzin önem kazanmıştır. 1900'lü yıllardan itibaren ise petrol bölgelerinin paylaşılma mücadelesi başlamıştır.⁸⁸

Değeri gün geçtikçe artan bu maddenin bazı ülkelerde bulunmaması ya da bulunsa bile çıkarılmasının maliyetli olması, ülkelerin karşılıklı etkileşimine sebep olmuş ve gelişmemiş ülkeleri Batılı devletlerin sermayesine ve teknolojisine muhtaç etmiştir.⁸⁹

Petrol sektörü nitelik itibarıyla sermaye yoğun bir sektördür. Petrol araştırmaları için yapılan yatırımlar büyük risk taşımaktadır. Çünkü önemli olan sadece petrol kuyusuna ulaşmak değil, aynı zamanda kuyudan çıkacak petrolün niteliği ve verimidir. Bu denli değerli bir hammaddeye sahip olacak ülke ulusal ve uluslararası ekonomik dengeyi de sağlayabilecek güce sahip olmaktadır. Petrolün aranıp bulunmasından tüketimine kadar geçen evrede söz sahibi olan şirketler, tekeli piyasayı ve oligopolleri oluşturmuşlardır.⁹⁰

Petrol; 20. yüzyıldan bu yana politik, askeri ve ekonomik olarak paraya çevrilebilen bir madde özelliği kazanmıştır. Sanayileşmiş ülkelerin tarihi incelendiğinde, bu ülkelerin zenginliklerinin çoğunun doğal kaynakların akıllıca kullanımından elde edildiği görülmektedir.⁹¹

Sanayi devrimi ile beraber pek çok alanda gelişme görülmüştür. Özellikle aydınlanma konusunda oldukça önemli mesafeler kat edilmiştir. Kömürden hem havagazı hem de kömürün rafine edilmesiyle kömür yağı elde edilmiş ve aydınlanmada

⁸⁷ Yergin, s. 11.

⁸⁸ Kocaoğlu, s. 6.

⁸⁹ Kocaoğlu, s. 12. Orta Doğu ülkelerinin 20. yüzyılda kendilerine özgü bir endüstriyel gelişmişliklerini olmaması, Batılı devletlerin bu bölgelerde daha rahat imtiyaz almasını sağlamış ve petrol kaynaklarına sahip olduğu halde bundan yararlanamayan az gelişmiş ülkeler ise düzenli ve güvenilir gelir sağlamışlardır. Bkz. s. 28.

⁹⁰ Kocaoğlu, s. 9.

⁹¹ Kocaoğlu, s. 11.

kullanılmıştır. Bu çalışmalar petrolün kullanım alanlarına da zemin hazırlamıştır. Bu gelişmelerden sonra, petrolün insana sızıntı yoluyla ulaştığı dönem kapanmış ve bilinçli petrol arama, işletme dönemi başlamıştır. Petrolün insanların kontrolünde yeryüzüne çıkarılması, onun yeni alanlarda da kullanılabilceği düşüncesini teşvik etmiştir. Bu gelişmelerle beraber dünyanın pek çok yerinde petrol arama ve imtiyaz elde etme çabaları başlamıştır.⁹²

Tablo 3: 1850-1900 Yılları Arasında Dünya Petrol Üretimi

YILLAR	VARİL	TON
1857	1.977	282
1858	3.560	508
1859	6.349	907
1860	508.578	72.652
1870	5.799.214	828.459
1880	30.017.606	4.288.229
1890	76.632.838	10.947.548
1900	149.132.116	21.304.588

Kaynak: Cevat E. Taşman, s. 12.

Petrol üretimindeki asıl büyüme ve endüstrinin gelişimiyle beraber petrol talebi otomobil, kamyon, uçak gibi motorlu taşıtların gelişimiyle olmuştur. 1940'lı yıllarda petrol üretimi 400-500 milyon tonu bulmuş ve devamında da bu devasa boyuttaki üretim gittikçe artarak devletler arasında çatışmalar yaratmıştır. 19. yüzyılın sonlarında Edison'un ampülü icadı ve benzinli otomobillerin keşfi gibi önemli gelişmeler, insanlığın binlerce yıldır haberdar olduğu petrolden daha fazla yararlanma imkanı

⁹² Uluğbay, s. 31-33.

sağlamıştır. Gelişen otomotiv sanayisi ve elektrik kullanımı ile 1910'da ABD'de benzin satışı gazyağı satışı geçmiştir.⁹³

Birçok motorlu taşıt petrolle ya da petrolden tasfiye edilerek elde edilen benzinle çalışmaktadır. Aydınlatma amaçlı gazyağı üretimi petrolün tasfiye edilmesiyle elde edilmektedir. Gazyağı üretimi yapıldığı dönemde, işe yaramadığı düşünülerek yakılan ya da derelere dökülen benzin, motorlu taşıtlarla beraber kıymetli hale gelmiş ve petrol sanayisi gazyağı üretiminden benzin üretimine doğru kaymaya başlamıştır.

Tasfiye sonrası elde edilen ağır yağlar, mazot ve fuel oil gibi petrol türevleri tehlike doğurmaktaydı. Petrolün yaratabileceği en büyük tehlike yangın olarak görülmekteydi. Çünkü küçük bir kıvılcım çok büyük patlamalara ve bu da büyük felaketlere yol açmaktaydı. Ayrıca petrolün şiddetle fişkirması bu önemli enerji kaynağı için büyük bir kayıp olmaktaydı. Örneğin; Meksika'da bazı kuyularda 400 metreye kadar fişkirma olmakta, bir günde 70.000 tona yakın petrolün fişkirdiği söylenmektedir. 20. yüzyılın başında ise Teksas'ın Houston kentinde petrol kaynağına hakim olununcaya kadar 130.000 ton petrolün zayi olduğu belirtilmiştir.⁹⁴

1910 yılında içten yanmalı diesel motorların kullanılmasıyla petrolün kullanım alanları daha da genişledi ve daha önce tasfiye artığı olarak tehlike doğurduğu için yakılan bu yağlar kamyon, otobüs gibi araçlarda ve ayrıca gemi kazanlarının ısıtılmasında da kullanılmaya başlanmıştır.⁹⁵ Daha önce otomobil ve uçakta kullanılan petrol ve türevlerinin sabit makinelerde de kullanılması ayrıca kömürün kullanılabildiği her alanda kullanılması petrole 20. yüzyıldan itibaren eşsiz bir enerji kaynağı olma özelliği kazandırmıştır. Teknik ilerlemelerle beraber petrol, ikamesi zor olan bir enerji kaynağı haline gelmiştir.⁹⁶

⁹³ Necmettin Acar, "Petrolün Stratejik Önemi ve Mezopotamya Petrol Kaynaklarının Paylaşımında Calouste Sarkis Gülbenkian'ın Rolü (1890-1928)", International Journal of Social Science Vol: 6 Issue 4, P. 1-32, Nisan 2013, s. 5.

⁹⁴ Durand, s. 15., Tümertekin ve Özgüç, s. 426., Tanoğlu, s. 254-255.

⁹⁵ İçten yanmalı motorlarla ilgili çalışmalar esasen 1893 yılında başlamıştır fakat pratik sonuçları 1910-1912 yıllarında İsviçre'de alınmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Tanoğlu, s. 255.

⁹⁶ Tanoğlu, s. 256.

2.2.1. Petrolün Kullanım Alanları

Petrol farklı zamanlarda inşaatta harç malzemesi, gemilerde yalıtım ve kalafat malzemesi olarak kullanılmıştır. Amerika’da Kızılderililer tarafından ilaç yapımında, Mısır’da mumyalamada, Uzakdoğu’da aydınlatmada, Doğuda ise dericilik ve boyacılık alanında kullanılmıştır.⁹⁷ Hatta Nuh peygamber ve kavmi tarafından gemi kalafatlamada kullanıldığı da söylenir. Doğuda sadece günlük ihtiyaçlar için kullanılan petrol Batı Avrupa’da yakıcı ve öldürücü bir silah olarak savunma amaçlı kullanılmıştır.⁹⁸

Bu döneme kadar dünya genelinde üretimi bu denli hızla artan başka bir maden ya da hammaddeye rastlanmamıştır. 1900’li yıllara gelene kadar çıkarılan ham petrolün yarısından fazlası teknik bilgi eksikliğinden ziyan edilmişti. 1900’lerden sonra ise teknolojik gelişmelerle beraber çıkarılan petrolün neredeyse tamamı kullanılabilir hale getirilmiştir.⁹⁹ Petrol bu hızlı yükselişini, 1900’lü yıllardaki icatlara ve yeniliklere borçludur. Bu icatlar sayesinde petrolün yeni üretim alanları keşfedilmiş ve bazı alanlarda da yegane enerji kaynağı haline gelmiştir. 20. yüzyıldan itibaren petrol; uçaklarda, otomobillerde, deniz taşıtlarında, ziraat makinelerinde ve fabrikalarda kullanım alanı bulmuştur.¹⁰⁰

Daniel Yergin, *Petrol Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü* adlı kitabında, koyu renkli ve kokulu bu maddeyi, petrolü; bitkisel ve katı hayvani yağlardan ayırmak için kaya yağı tabirini kullanmış ve kaya yağının, iki farklı ilkel yöntemle elde edildiğini anlatmıştır. Bu yöntemler;¹⁰¹

- İrmaklardan ve kayaların yüzeyinden kazıyarak çıkarma yöntemi,
- Petrol yağı içeren sulara battaniyeler ve bez parçaları atarak ıslatma ve sıkma yöntemidir.

Bu iki ilkel yöntemle elde edilen kaya yağı ancak aydınlatma, ilaç yapımı, yemek pişirme gibi ihtiyaçlar için kullanılıyordu.

⁹⁷ Karadağ, s. 3-4., Parlar, s. 12-13., Ediger, s. 1-4-8.

⁹⁸ Karadağ, s. 4.

⁹⁹ Tümertekin ve Özgüç, s. 426.

¹⁰⁰ Tanoğlu, s. 254.

¹⁰¹ Yergin, s. 3.

Mezopotamya ve Ortadoğu'da bulunan petrol kaynakları ve bunların kullanım alanları Evliya Çelebi, Katip Çelebi, Marco Polo, Herodot, Homeros gibi bir çok gezginin eserlerine konu olmuştur.

Petrol kullanımına ait kaynaklara, ilk olarak Mezopotamya ve İran topraklarında *naft* ya da *nafta* olarak rastlanmaktadır.¹⁰² Musul ve Basra yörelerinden toplanan bitüm örneklerinin M.Ö. 6000 ile 600 arasındaki döneme ait olması, buradaki uygarlıkların petrolün türevlerini günlük yaşamda yaygın olarak kullandığını göstermektedir.¹⁰³

Mısır, Sümer, Asur, Babil ve Bizans'ın egemenlik alanlarında petrol kaynaklarının olması bu uygarlıkların askeri, tıbbi, mimari eğilimlerini belirlemiştir.¹⁰⁴ Petrole rahatlıkla ulaşabilen devletler binalarını, kalelerini petrol türevleriyle sağlamlaştırmıştır. Askeri anlamda da petrolün yanıcı özelliği kullanılarak savunma amaçlı düşmana karşı savaşmıştır.

Modern sanayiye geçişte önemli bir rol oynayan petrolden akaryakıt, dizel, parafin, asfalt ve birçok çeşitli yağlara kadar 5000 civarı ürün elde edilebilmektedir. Özellikle petro-kimya sanayisinin temelini oluşturan daha iyi tarımsal ürün elde edebilmek için kullanılan suni gübreler ve tarımsal ilaçlar, ayrıca renkli plastikten yapılan eşyalar, sentetik kauçuklar da petrolden üretilmektedir.¹⁰⁵

Teknik ilerledikçe petrol ve petrol türevlerinin kullanım alanları artmıştır. Cadde ve şoselerin¹⁰⁶ inşasında kullanılan asfalt da kumla karışık petrolden oluşmaktadır. Asfalt kauçukla beraber otomobil tekerleklerinin üretiminde de kullanılmaktadır. Ayrıca kimya sanayisinde de plastik madde üretiminde, temizleyici ve parlaticı madde yapımında da petrol kullanım alanı bulmuştur.¹⁰⁷

Günümüzde üretim, taşımacılık, konut, sanayi gibi birçok sektör faaliyetlerinin gerçekleştirilebilmesi için enerjiye ihtiyaç duymaktadır. Tarih boyunca bu enerji

¹⁰² Parlar, s. 11.

¹⁰³ Ediger, s. 3-4.

¹⁰⁴ Parlar, s. 12.

¹⁰⁵ Tümertekin ve Özgüç, s. 427.

¹⁰⁶ Şose; kırık taş ve çakılların üzerine kum döküldükten sonra silindire düzeltilen yoldur.

¹⁰⁷ Tanoğlu, s. 254.

ihtiyacı hayvanlardan, rüzgârdan ve sudan yararlanılarak giderilmiştir. Son iki yüzyılda ise bu enerji ihtiyacı teknolojik ilerlemelerle beraber kömür, petrol ve doğalgaz gibi enerji kaynaklarıyla sağlanmaktadır.

2.2.1.1. İlk Kullanım Alanları

Kimya Sanayisinde Kullanımı

Yüzyıllar boyunca çeşitli amaçlar için kullanılan petrol, kimya sanayisinde ilaç yapımı için kullanılmıştır. Roma'da, Amerika'da yerden sızan petroler, bazen ilaçlar için hammadde olarak bazen de saf petrol olarak eczacılık alanında kullanılmıştır. Romatizma, soğuk algınlığı ve diğer küçük hastalıklar için ağrı kesici olarak kullanılan petrol Amerika'da *seneca yağı* olarak bilinmiş ve talebi her zaman oldukça yüksek olmuştur.¹⁰⁸

Persler, petrolden faydalanarak, cilt hastalıklarının tedavisinde kullanmak için ilaç yapmışlardır.¹⁰⁹ Romalı Doğa Bilimci Pilius'a göre petrol kanı durduran, yaraları iyileştiren, diş ağrılarına hatta öksürüğe bile iyi gelen ve ilaç olarak kullanılabilen bir maddedir.¹¹⁰

Amerikalı profesör George Bissell kaya yağının, ağrı dindirici özelliği olduğunu, mide ve bağırsak hastalıklarını tedavi etmede kullanılabileceğini hatta hayvanların özellikle atların sırtındaki yaraları iyileştirdiğini keşfetmiştir. Yerli Amerikalılar yer kabuğundaki çatlaklardan sızan petrolü toplayarak sindirim problemlerini tedavi etmek için kullanmışlardır.¹¹¹ Niyazi Acun, 1850'lerde Polonyalı bir eczacının kendi imkanlarıyla ham petrolü damıttığını ve icat ettiği lambalarla memleket hastanelerini ışıklandırdığını aktarmaktadır.¹¹²

Marco Polo Seyahatname'sinde koyu bir sıvı diye tarif ettiği petrolün develerde görülen deri hastalıklarına iyi geldiğini anlatmaktadır. Bu sıvının hayvanın

¹⁰⁸ Stern, s. 14.

¹⁰⁹ Acun, s. 30.

¹¹⁰ Ediger, s. 9, Parlar, s. 12.

¹¹¹ Yergin, s. 4.

¹¹² Acun, s. 130.

yarasına sürüldükten sonra hayvanın rahatladığını ve çok uzak diyarlardan bu sıvıyı almaya gelenler olduğunu aktarmaktadır.¹¹³

Günümüzde ise petro-kimya sanayisinin hammaddesini oluşturan petrol; kozmetik, ambalaj, ilaç, plastik, gübre, boya, deterjan, kauçuk, böcek ilacı ve çeşitli çözücülerin üretiminde kimyasal hammadde olarak kullanılmaktadır.

Aydınlatmada Kullanımı

Neolitik devirde insanlar petrolü tanımış ve bundan faydalanmışlardır. Milattan üç bin yıl kadar önce, petrolü çanaklardaki küllerle karıştırarak yakmış ve geceleri bu şekilde aydınlanmışlardır.¹¹⁴

İnsanoğlu M.Ö. Çin’de, M.S. Roma’da, Ortadoğu’da ve Avrupa’da ham petrolün yanma ve tutuşma özelliğinden faydalanmış ve petrolü aydınlatma malzemesi olarak kullanmıştır.¹¹⁵ Pers tabletlerinde halkın zengin kesiminin petrolü aydınlatmada ve ilaç yapımında kullandığı ortaya çıkmıştır.

Lamba fitilinin bitkisel ya da hayvani yağlara daldırılması gibi basit yöntemlerle karşılanan aydınlatma ihtiyacı, dünya nüfusunun gittikçe artması ve sanayi devrimi sonrası iktisadi gelişmelerin hızlanmasıyla beraber masraflı oluşu sebebiyle talebi karşılamıyordu.

Petrolün ticari amaçlı keşfi, aydınlatma ihtiyacı ile yakından ilişkilidir. Ucuz ve kaliteli bir madde ile aydınlatma ihtiyacını karşılamak isteyen Bissell, gazyağı keşfi ile petrole bir adım daha yaklaşmıştır. Yağların damıtılmasıyla elde edilen aydınlatmanın yerine ışık verici petrol geçmeseydi, belki de insanlar bu maddeyi günümüzdeki gibi kullanmayacaktı. Gazyağının keşfi petrol ve endüstrisinin itici gücü olmuştur.¹¹⁶

Kaya yağının tutuşma özelliğini fark eden Bissell, yeterli miktarda elde edilecek kaya yağını ilaç yapımından ziyade aydınlatmada kullanarak ucuz ve yüksek

¹¹³ Marco Polo, **Marco Polo Seyahatnamesi**, Filiz Dokuman (Hızl.), 1. Cilt, Tercüman 1001 Temel Eser, s. 21.

¹¹⁴ Acun, s. 28.

¹¹⁵ P.İ.G.M, *Dünya’da Petrol*, s. 1.

¹¹⁶ Durand, s. 26.

kaliteli aydınlatma hedeflenmekteydi.¹¹⁷ Ham petrolden gazyağı elde derken buharlaşan petrol, benzin, tehlike yaratmaktaydı.

Zengin insanlar ise aydınlatma ihtiyaçlarını balinaların kafa kısmında bulunan ispermeçet yağı ile karşılıyordu. Ancak Atlantik'te balina sayısının azalması bu durumu güçleştiriyordu.¹¹⁸

Osmanlı Devleti'nde aydınlatma ihtiyacının kandillerle sağlanmaktaydı. Hatta III. Murat devrinde minarelerin de kandillerle aydınlatılması 10 şubat 1588 tarihinde Mevrit Kandili münasebetiyle kanun haline getirilmiştir.¹¹⁹

Kalafatlamada Kullanımı

İlk olarak aydınlatma, kimya, heykel yapımı, duvar, çatı izolasyonu, boyama, renklendirme, meşale yakma ve tıp gibi alanlarda kullanılan petrol, 1492'de Amerika kıtasının keşfi sonucunda denizciliğin de ilerlemesiyle, gemilerde kalafat malzemesi olarak kullanılmıştır.¹²⁰

Sümer ve eski Mısır medeniyetlerinde, derilerle kaplanmış söğütlerden yapılan gemilerin ziftle kalafatlandığı bilinmektedir. Nuh'un gemisi bu döneme rastlamaktadır.¹²¹ Ortadoğu'da ise petrol türevi olan bitüm de gemi kalafatlamada ticari bir meta olarak kullanılmıştır

Evliya Çelebi Seyahatname'de, Osmanlı Devleti'nin gemi inşa sanayisinde petrol ve türevlerinden yararlandığından, bu iş için bir esnaf topluluğunun varlığından ve kalafatlama dükkânlarından da bahsetmektedir.¹²²

Donanmaların önemli hammaddesini oluşturan petrol ve zift, katran, bitüm gibi türevleri gemilerin suya karşı dayanıklı olması için kullanılmıştır.

¹¹⁷ Yergin, s. 5.

¹¹⁸ Yergin, s. 7-8.

¹¹⁹ İsmail Hami Danişmend, **Tarihi Hakikatler**, 2. Cilt, İstanbul: Tercüman Tarih ve Kültür Yayınları, 1979, s. 212.

¹²⁰ Ediger, s. 16.

¹²¹ Danişmend, s. 482.

¹²² Çelebi, **Seyahatname**, 2. Cilt, s. 241.

Mumyalamada Kullanımı

Eski Mısırlılar, sevgi ve saygı duydukları kişilerin cesetlerini petrol ürünleriyle mumyalayarak muhafaza etmişlerdir.¹²³ Mumyalama işlemi tarihsel süreç içerisinde farklı teknik ve ilaçlar kullanılarak yapılmıştır.¹²⁴ Mumyalama sanatı özellikle Mısır'da gelişmiştir. Mumyalamada cesedin bozulmadan uzun süre kalabilmesi için koruyucu maddeler, mevcut görünümünü koruması amacıyla da dolgu maddeleri kullanılmıştır. Bu maddeler:¹²⁵

- *Koruyucu maddeler:* sarı sabır, mirr, gülsuyu, yemek tuzu, sirke, akakiya, ramik, kafur ve katrandır.
- *Dolgu maddeleri:* kum, kil, reçine, bazı kokulu maddelerdir.

Mumyalama ile ilgili en kapsamlı bilgiler *Herodot Tarihi*'nde yer almaktadır. Ölü gömme ve mumyalama ile ilgili bilgiler veren bu eserde, Mısır uygarlığının sembollerinden olan mumyalama işleminde katran ve tuz kullanıldığı anlatılmaktadır.¹²⁶ Mumyalamada kullanılan katranın ise Libya çölünden çıkarıldığı söylenmektedir.¹²⁷

Mısırlılar petrolün türevleri olan asfalt ile katranı kullanarak mumyalamada ilerlemişlerdir.¹²⁸ Mısır'da mumyalama pek çok insan için geçim kaynağı olmuştur.¹²⁹ Herodot'a göre mumyalama işi ile ilgilenen uzmanlar vardır ve bu uzmanlara ölü getirildiği zaman kişinin üç farklı seçenekte ve kalitede ölünün içine konulacağı tahta ve onun boya malzemeleri gösterilir. Cenaze sahibi de iktisadi durumuna göre karar verir. Mumyalama teknikleri şöyledir:¹³⁰

- *En iyi ve pahalı mumyalama:* Demir bir kanca ile ölünün burun deliklerinden beyni çekilir, kancanın ulaşamadığı yerler ilaçla eritilir. Daha sonra ölünün böğrü uzunlamasına kesilir ve içi temizlenerek hurma şarabından geçirilir ve

¹²³ Ediger, s. 9.

¹²⁴ Muzaffer Doğanbaş, **Mumyalama Sanatı ve Anadolu Mumyaları**, Ankara: Doğu Matbaacılık Ltd. Şti. s. 13.

¹²⁵ Doğanbaş, s. 20.

¹²⁶ Herodotos, **Herodot Tarihi**, 2.Kitap: Euterpe, Müntekim Ökmen (çev.), İstanbul: Remzi Kitabevi, s. 131-132.

¹²⁷ Parlar, s. 12.

¹²⁸ Acun, s. 29.

¹²⁹ Doğanbaş, s. 23.

¹³⁰ Herodotos, s. 132., Doğanbaş, s. 14-15.

çeşitli kokular sürülür. Ölü bu şekilde yetmiş gün katran içinde bekletilir ve zamk ile bulanmış ketenlere sarılarak sahiplerine verilir.

- *Masraftan kaçanlar için mumyalama:* Ölüye kafası ve karnı temizlenmeden, sedr ağacından çıkarılan bir yağ şırınga edilir. Ceset yarılmaz ve organları çıkarılmaz. Bu şekilde katranda bekletilir. Mide ve bağırsakları bu kuvvetli yağ ile erimiş halde çıkarılır ve ceset sahiplerine teslim edilir.

- *Fakir fukara için mumyalama:* bu teknikte ise ölünün bağırsakları müşhil gibi yakıcı bir tuz ile temizlenerek çıkarılır ve katranda yetmiş gün bekletilerek sahiplerine teslim edilir.

Mumyalama sanatı yoğun olarak Mısır uygarlığıyla bilinmesine rağmen, Orta Asya ve Anadolu Türk Dünyasında, Çin’de, Roma’da ve Bizans’ta da uygulanmıştır.¹³¹ Türk dünyasında mumyalama sanatına bakıldığında, İslam’ın kabulünden önce ve sonra olmak üzere ikiye ayrılabilir. Bazı kaynaklarda İslamiyet öncesi Türklerde böyle bir geleneğin olduğu fakat İslamiyet’in kabulünden sonra terk edildiği yazmaktadır. Örneğin; İsmail Hami Danişmend, eski Türklerin ölüleri mumyalama geleneğinin Osmanlı’da da devam ettiğini, Fatih’in ve Kanuni’nin cesetlerinin de mumyalandığını fakat dini hislerle zamanla eski önemini yitirdiğini aktarmaktadır.¹³²

2.2.1.2. Birinci Dünya Savaşı Sonrası Kullanım Alanları

Yakıt ve Savunma Sanayisinde Kullanımı

Petrol; geçmişten günümüze farklı amaçlarla farklı alanlarda kullanılmıştır. İnşaat, tıp, gemicilik ve kimya petrolün başlıca kullanım alanları olmuştur. Fakat petrol yakıt olarak kullanılmaya başlanınca daha önemli bir madde haline gelmiştir. Bu maddenin yakıt olarak motorlu araçlarda kullanımı daha sonra devletler arasında çıkar çatışmasına sahne olacak yüzyılın başlamasına sebep olmuştur. Motorlu araçlar petrol üretiminden sonra keşfedilmiş ve petrol ihtiyacının teminini hızlandırmıştır.

¹³¹ Doğanbaş, s. 25.

¹³² Danişmend, s. 20.

Geçmişten günümüze petrol, savaşlar için önemli bir mühimmat olmuştur. Tarihte bilinen ilk petrol savaşı Suriyeliler ve Araplar arasında milattan önce 312 yılında Ölü Deniz asfaltları için olmuştur.¹³³

Petrolün katı hali olan bitümün¹³⁴ önemli bir kullanım alanı da savaşlardır. Ortadoğu'nun birçok yerinde binlerce yıl önce bitüm adı verilen yarı katı ve çamurlu bir madde olan doğal asfaltın çatlaklar arasından sızdığı gözlemlenmiştir. Sızıntılarla elde edilen bu madde ateşe verildiğinde etkili bir silaha dönüştüğü bilinmektedir. Petrolün stratejik bir madde olarak tarihe geçişine “Rum Ateşi” örnek gösterilebilir. Yunanlıların petrolü ve kireci karıştırarak elde ettikleri bu maddenin kolayca alev alması, savaşlarda daha güçlü olunmasını sağlamıştır. Ayrıca Bizans'ın kullandığı Grejuva Ateşi de başka bir olarak örnek gösterilebilir. Evliya Çelebi ise Osmanlı sınır kalelerinde petrolün savunma için gerekli ve önemli bir madde olduğundan bahseder.¹³⁵

Truvalılar petrolü savaş alanında kullanarak, düşman karşısında oldukça büyük avantajlar sağlamıştır. Milattan önce 326 yılında Büyük İskender'in askerleri yerden fıskıran yağlı maddeler diye adlandırdıkları petrolü ok ve mızrakların uçlarına bulayarak savaşlarda düşmanlara karşı kullanmışlardır.¹³⁶

Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethetmesinden sonra Kızkulesi önünde bulunan donanmasının üzerine, Konstantinopolis yağmacıları tarafından petrole bulanmış mavi alev toplarının atıldığı da iddia edilmektedir.¹³⁷

¹³³ Ediger, s. 8.

¹³⁴ Asfaltla aynı anlamda kullanılan bu kelime farklı kaynaklarda bitüm, bütüm, bitümen olarak geçmektedir.

¹³⁵ Gökçe, s. 160. Uluğbay, s. 25-26. Evliya Çelebi, **Seyahatname**, 2.cilt, Zuhuri Danışman (çev.), İstanbul: Zuhuri Danışman Yayınevi, 1969, s. 303.

¹³⁶ Ediger, s. 8.

¹³⁷ Acun, s. 32.

2.2.2. Petrolün İktisadi Önemi

19. yy. sonlarında Avrupa ve Amerika’da sanayi devrimi sonrasında hızla artan enerji ve hammadde talebi devletleri yeni bir enerji kaynağına, petrole ve petrol ağırlıklı politikalara yöneltmiştir. 20. yy. başlarında yeni teknolojilerin keşfi ile petrol üretimi artmış ve sanayinin önemli girdisi haline gelmiştir.¹³⁸

Petrol, iktisadi ve siyasi anlamda para ve güç demektir. Nitelik itibarıyla büyük bir endüstri olduğundan, petrol endüstrisine hakim olmak demek uluslararası düzeyde güç anlamına gelmektedir.¹³⁹ Bu sebeple topraklarında petrol olan devletler, geçmişten bu yana rekabet ortamının içinde olmuşlardır.

Askeri ve siyasi anlamda gelişmişliğin önemli bir parçası haline gelen petrol, hızlı ve güçlü donanmalar anlamına gelmekteydi. Bu yüzden Orta Doğu ve özellikle Musul yabancı devletlerin petrol arama ve işletme imtiyazı almak için birbirleriyle mücadele ettiği bölge haline gelmişti.¹⁴⁰

Yabancı devletler, Osmanlı Devleti’ndeki söz konusu yeraltı zenginliklerini alanında uzman kişilerin yaptığı araştırmalarla öğrenmiştir. Petrol kullanım hakkı elde etmek isteyen yabancı devletler İstanbul’dan imtiyaz hakkı elde edebilmek için çok farklı senaryolar uygulamıştır. 20. yüzyıl söz konusu petrol imtiyaz senaryolarının yoğun olarak yaşandığı yüzyıl olmuştur.

Sanayi Devrimi ile başlayan sömürgecilik faaliyetleri, 20. yüzyıl başında enerji kaynaklarını ele geçirme mücadelesiyle devam etmiştir. 20. yüzyılda petrole ve sunduğu kara olan talep, devletlerin ulusal sınırlarının ötesinde stratejilere yöneltmiştir.¹⁴¹

Petrolün yenilenemeyen ve çok uzun sürelerde oluşabilen bir madde olması, devletleri petrole bağımlı hale getirmiştir. Çünkü az bulunması sebebiyle değerli olan bu madde, ona sahip olan ülkeye/ülkelere oldukça büyük kazançlar sağlayarak dünyanın ekonomik ve politik dengelerini değiştirmiştir.

¹³⁸ Haluk Ülman (Ed.), **Ortadığı Sorunları ve Türkiye**, Ankara: Türkiye Sosyal Ekonomik Siyasi Araştırmalar Vakfı, Aralık 1991, İçinden Nebil İlseven, Petrol Sorunu, s. 77.

¹³⁹ Çebi, s. 39.

¹⁴⁰ Kocaoğlu, s. 31.

¹⁴¹ Andy Stern, **Petrol Savaşları**, İstanbul: Neden Kitap, 2011, s. 9.

Petrolün varlığı, bir yandan bulunduğu ülkeye kazanç sağlarken, bir yandan da devletler arası düzeyde rekabete yol açarak hükümetlerin bu kaynak için mücadele etmesine yol açmıştır.¹⁴²

Osmanlı Devleti'nin sonunu hazırlayan nedenlerden biri de sahip olduğu petrol kaynakları olarak görülmektedir. Çok uzun yıllar Osmanlı Devleti'nin yönetimi altında olan Mezopotamya ve Musul yöresinin petrol kaynakları açısından zengin olması yabancı devletlerin hem Osmanlı devletiyle hem de birbirleriyle olan ilişkilerini etkilemiştir.

Birinci Dünya Savaşı ve ondan sonra yaşanan diğer savaşların hepsi insanların ve top, tüfek, tank ve uçak gibi makinelerin çarpışması olmuştur. Bu durum petrolün içten yanmalı motorlarda savaşın her safhasında kullanılabilmesiyle başlamıştır. Petrol, savaşan devletlere *daha büyük hız ve daha hızlı yakıt ikmali* sağlamıştır. Bu da petrolün politik ve askeri önemini ortaya koymaktadır.¹⁴³

Osmanlı Devleti'nin Almanya ile müttefik olarak savaşa katılması, İngiltere ve Rusya'nın petrol ile ilgili çıkarlarına ters düşmekteydi. İrandaki kontrol noktalarını Bağdat'a kadar uzatarak burada bulunan petrol kaynaklarına sahip olmayı hedefleyen İngiltere bu arzusunu 1917'de Bağdat'ı Osmanlı Devleti'nden alarak gerçekleştirmişti.¹⁴⁴

Petrolün önemini Osmanlı Devleti'nden önce fark eden İngilizler, bu maddenin kontrolünü dolayısıyla bu bölgeyi ele geçirmek için Osmanlı Devleti'nden önce hareket etmiştir. Osmanlı Devleti'nin topraklarını parçalayarak, bu küçük devletçikler üzerinde hakimiyet kurmak isteyen İngiltere, 1917'de Bağdat'ı Osmanlı Devleti'nden almıştır.¹⁴⁵

Mezopotamya ve Musul yöresinin önemini fark eden sadece İngiltere değildi. Almanya da bu bölgede imtiyaz elde edebilmek için Anadolu-Bağdat Demiryolları

¹⁴² Bilmez Bülent Can, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)**, 2. Basım, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2010, s. 71.

¹⁴³ Kocaoğlu, s. 23, Yergin s. 190-194.

¹⁴⁴ Kocaoğlu, s. 25, Yergin s. 195.

¹⁴⁵ Çebi, s. 40. Birçok kaynak Osmanlı Devleti'nin topraklarında var olan petrolün önemini kavrayamadığını ve bu doğal kaynağı kullanmadığını yazmaktadır. Arzu Terzi ise arşiv belgeleriyle Osmanlı'nın petrolden haberdar olduğunu ve ilkel de olsa arama ve işletme faaliyetlerinin gerçekleştirildiğini tespit etmiştir. Arzu Terzi, **Bağdat-Musul'da Paylaşılmayan Miras Petrol ve Arazi (1876-1909)**, İstanbul: Truva Yayıncılık, 2007.

inşasını üstlenmiştir. Rusya, sıcak denizlere inme rüyası sebebiyle demiryolu imtiyaz mücadelesine girişmiştir.¹⁴⁶ Yine Fransa sömürü alanlarını genişletmek amacıyla imtiyaz mücadelesine dahil olmuştur.

2.3. Anadolu'da Madencilik ve Petrol

Anadolu coğrafyası, insanlık tarihinin geleceğine etki edecek en önemli gelişmelerine ev sahipliği yapmıştır. Eski çağlardan itibaren Anadolu'da yaşamış bütün medeniyetler farklı coğrafyalardan göç etmelerine rağmen, bir bütünün parçaları olarak Anadolu'yu oluşturmuşlardır.¹⁴⁷

Anadolu şehirleri, geçmişten günümüze batı ve doğu dünyasının önemli kara ve deniz yollarını kullananların ve Kutsal topraklara gitmek isteyenlerin geçiş noktası olmuştur. Çeşitli kavimlerin göçlerinden diğer bölgelere göre daha az etkilenmesi Anadolu şehirlerini iktisadi yönden daha değerli kılmıştır.¹⁴⁸

M.Ö. 8000-5500'de kurulduğu tahmin edilen Çayönü, Hacılar ve Çatalhöyük yerleşkeleri dünyanın en eski köyleri olarak kabul edilmektedir. M.Ö. 2500-2000 yılları arasında Hititlere ve daha sonra Urartulara, Friglere, Lidyalılara, M.S. Roma İmparatorluğu'na, 1071'de Selçuklulara, 1299'da da Osmanlı İmparatorluğu'na ev sahipliği yapan Anadolu birçok uygarlıkların merkezi olmuştur.¹⁴⁹

Madencilik, insanlık tarihine etki eden önemli bir faaliyettir. Öyle ki eski tarih öncesinde devirler isimlerinin madenlerden almış, ilk insanların bakır, gümüş ve altın kullanmış ve hayatlarını kolaylaştıracak aletler yapmışlardır.¹⁵⁰

¹⁴⁶ Gümüş, s. 162.

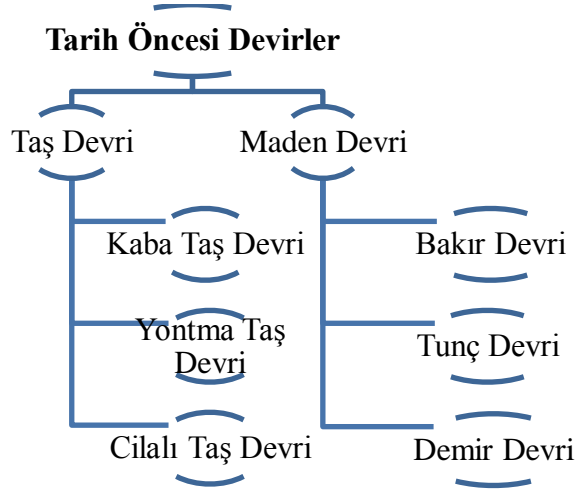
¹⁴⁷ Ümit Koç, "16. Yüzyılda Anadolu'da Sanayi", (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2003), s. 2-3.

¹⁴⁸ M.Murat Baskıcı, **Bizans Döneminde Anadolu-İktisadi ve Sosyal Yapı (900-1261)**, Ankara: Phoenix Yayınevi, s. 16.

¹⁴⁹ Ekrem Akurgal, **Anadolu Uygarlıkları**, İstanbul:Net Turistik Yayınları, 2001, s. 21.

¹⁵⁰ Abdurrahim Alparslan, "Tarihi Olaylar Üzerinde Madenlerin Etkisi", <http://www.academia.edu/> (2 Haziran 2014).

Şekil 4: Tarih Öncesi Devrilerde Maden Çağları



Taştan yapılan aletler insanoğlunun kullandığı en eski aletlerdir. Bu aletler çoğunlukla yontarak ya da parçalanarak yapılmıştır. Tarih öncesi çağlarda yaşayan insanlar kendilerini savunmak amacıyla kullandıkları aletleri taştan yapmışlardır. Madenlerin keşfine kadar savunma amaçlı kullandıkları oklarını, silahlarını, üretim için kullandıkları bazı nesnelere ve avlanmak için gerekli aletleri taştan üretmişlerdir.¹⁵¹

Dünya uygarlık tarihi kapsamında en büyük gelişmelerden biri madenlerin keşfi olmuştur. Anadolu zengin ve köklü geçmişini büyük ölçüde madenlere borçludur.¹⁵² Anadolu maden tarihinin M.Ö. 7000'lere dayandığı bilinmektedir. Arkeolojik araştırmalara göre ilk maden işletme ruhsatı Hitit İmparatorluğu tarafından Bolkar dağlarında bulunan kurşun ve çinko için verilmiştir. Hitit, Urartu, Lidya, Frigya ve Bizans dönemlerinde madenler yoğun olarak hem günlük hayatta eşya yapımında hem de ticari amaçla kullanılmışlardır.¹⁵³

Günümüzde bilinen en eski işlenmiş bakır madeni kalıntıları Diyarbakır-Çayönü'nde bulunmaktadır. Anadolu halkı, yaklaşık 9 bin yıl önce bakır madenini keşfetmiş ve kullanmıştır. Ayrıca M.Ö. 6000 yıllarında Çayönü'nde bakırın eritilmesi

¹⁵¹ Abdulhalik Bakır, **Ortaçağ İslam Dünyası'nda Madencilik ve Maden Sanayi**, Ankara: Bizim Büro Basımevi, 2002, s. 41.

¹⁵² Ergün Kaptan, "Türkiye Madencilik Tarihine Ait Buluntular", **Maden Tetkik Arama Dergisi** sayı 111, Ankara: 1990, ss. 175- 186.

¹⁵³ Füsün Soykan ve Mustafa Mutluer, "Türkiye Madencilik Ve Maden Yataklarının Coğrafi Dağılışı" **Ege Coğrafya Dergisi** Sayı 8, İzmir: 1995, ss. 37-56.

ile ilgili buluntulara ve M.Ö. 4300 yıllarında da Mersin-Yümüktepe’de bakırı döküm yoluyla işleme tekniği buluntularına rastlanılmıştır.

M.Ö. 2000-1200 yılları arasında Hitit Kralının, Asur Kralına kötü hava koşulları sebebiyle demir siparişlerinin gecikeceğini mektupla bildirmesi, o dönemlerde maden ticareti yapıldığını kanıtlar niteliktedir.

Altın her ne kadar önceden bilinse de gelende süs eşyası ve sembol olarak kullanılmıştır. Daha kolay eritilip işlenebilen ve ev eşyası yapımında tercih edilen bakır ise metalürjinin ilk dalı olarak bilinmektedir.¹⁵⁴

Eskiçağda madenlerin işlenmesi ve maden endüstrilerinin gelişmesi uzun bir süreç almıştır. Türkler Orta Asya’da altın ve bakır madenine rastlamış ve bunları ateşle eriterek şekil vermiştir. Bakır madeninin M.Ö. 6000 yıllarında işletilmeye başlanması, M.Ö. 3000 yıllarında da bakıra kalay karıştırılarak kullanılması Anadolu’da madencilik faaliyetlerinin en önemli örneklerindedir.¹⁵⁵

Hacılar yerleşmesinde M.Ö. 5500 yıllarına ait ilk bakır aletler ortaya çıkmıştır. Bakırın kullanılmaya başlamasıyla beraber madenlere olan ilgi artmış ve bakır temin edebilmek için başka değerli eşyalar takas edilmiş ve insan toplulukları arasındaki bu alışveriş, ticareti ve haberleşmeyi doğurmuştur. Bu nedenle de resimli işaretler ve yazı ortaya çıkmıştır.¹⁵⁶

Anadolu coğrafyasında dağlık alanların, geniş ve yüksek düzlüklerin fazla oluşu ticaret ve sanayi alanlarında, iktisadi gelişim açısından güçlükler yaratmıştır. Fakat dağlık alanların fazlalığı ile beraber maden yataklarının bolluğu Anadolu’ya önemli avantajlar sağlamıştır.¹⁵⁷

Maden bakımından zengin dağlık bölgeler ile şehir merkezleri arasındaki ticaret, maden üretimi ve madeni eşya tüketimi arasındaki bağı sağlayan önemli bir

¹⁵⁴ Savaş, s. 15.

¹⁵⁵ Koç, s. 3-9.

¹⁵⁶ Akurgal, s. 25.

¹⁵⁷ Koç, s. 3.

sosyal güç olmuştur.¹⁵⁸ İnsanoğlunun doğaya ve onun ortaya koyduğu koşullara tutsak oluşu çeşitli uygarlıkların gelişimine katkı sağlamıştır.¹⁵⁹

Anadolu geçmişten günümüze Perslerden Helenistik döneme Roma ve Bizans'a daha sonra Büyük Selçuklu ve Osmanlı İmparatorluğu'na gibi pek çok uygarlığa ev sahipliği yapmıştır. M.Ö. 1750-450 yılları arasında Hitit devleti çoğu bakır ve tunç madeni ağırlıklı materyaller yapmıştır. Bunun yanı sıra altın, gümüş ve demir de kullanmışlardır. M.Ö. 900-600 yılları arasında Urartular tunçtan yapılmış materyalleri ihraç etmiştir. M.Ö. 700-500 arasında Frigler Anadolu'da metalürji ve döküm tekniği iletmiştir. M.Ö. 700-550 yılları arasında da Lidyalılar altın üretimi yapmışlardır.¹⁶⁰

Roma döneminin en önemli özelliklerinden biri Anadolu'nun batı kıyılarına bazı ticaret konilerinin yerleşmesidir. Bu yollarla Anadolu'nun zenginlikleri Roma'ya taşınmaktaydı. Bu yüzden Roma dönemindeki yollar doğu-batı doğrultusunda uzanmıştır.¹⁶¹

Bizans döneminde Anadolu, temel ticaret yollarının geçtiği, Konstantinopolis'in ihtiyaç duyduğu tahıl ve insan gücünü ve önemli maden yataklarını barındıran bir bölgeydi.¹⁶² Özellikle 10. yüzyıldan sonra Trabzon'dan güneye inen kara ticaretinin şehirlerin zenginleşmesine ve Bizans'ın güçlenmesine vesile olmuştur. Bizans'ın güçlenmesi sonrasında denizlerde de üstünlük sağlaması deniz ticaretini de arttırmıştır.¹⁶³

Anadolu maden tarihinin M.Ö. 7000 yıllarına kadar dayandığı, yapılan arkeolojik kazılar sonucunda ortaya çıkmıştır. Maden çağlarında insanoğlu, madenle yaşamayı ve onu geliştirmeyi ve onu günlük ihtiyaçları için araç haline dönüştürmeyi

¹⁵⁸ Savaş, s. 17.

¹⁵⁹ Akgural, s. 21.

¹⁶⁰ Kaptan, ss. 175-186.

¹⁶¹ Tuncer Baykara, **Türkiye Selçuklularının Sosyal ve Ekonomik Tarihi**, İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2004, s. 37.

¹⁶² Baskıcı, s. 16.

¹⁶³ Baykara, ss. 55-56.

öğrenmiştir. Madeni dövme, tavlama, kesme ve eriterek dökme işlemlerini öğrenerek hayatlarını kolaylaştırmışlardır.¹⁶⁴

M.Ö. 3000-2000 yıllarında, eski tunç çağında, birçok maden eritilip kullanılmıştır. Bakır eritmek kolay olduğundan çoğu araç gereç bakırdan yapılmıştır. Demir ise çok değerli sayıldığından ve eritilmesi için çok yüksek sıcaklıklar gerektirdiğinden o dönemlerde günlük hayatta kullanılmamıştır.¹⁶⁵

Madencilik alanında önemli bir gelişme de ateşli silahların bulunmasıyla dövme tekniğinin yerini döküm tekniği almasıdır. 15. yüzyılda İstanbul'un fethi sırasında top döküm teknolojisinin kullanılması bu gelişmenin önemli bir örneğidir.¹⁶⁶ Silah yapımında demiri kullanan Türkler, Orta Asya'da bu silahların etkisiyle güçlü ordular kurmuştur.¹⁶⁷

10. ve 13. yüzyıllar arası Anadolu'nun sahip olduğu madenlere ilişkin çok az bilgi mevcuttur. Bunun sebebi 7. yüzyılda Arap istilaları sırasında kaybedilmiş olabileceğidir. Türklerin Anadolu'ya yerleşmesiyle Arap-İslam etkisi madencilığe de sıçramış ve 13. yüzyılda Gümüşhane'de gümüş madeni işletilip ve Selçukluların darphanelerinde para bastırılmıştır.¹⁶⁸

Anadolu'da bahsedilen dönemlerle ilgili bazı önemli maden yatakları aşağıda verilmiştir:¹⁶⁹

- İspir ve Artvin'de *altın*,
- Giresun, Niksar, Ünye ve Ordu'da *demir*,
- Bayburt ve Gümüşhane'de *gümüş*,
- Samsun ve Murgul'da *bakır*,

¹⁶⁴ Savaş Özkan Savaş, **Çivi Yazılı Belgeler Işığında Anadolu'da Madencilik ve Maden Kullanımı**, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2006, s. 15.

¹⁶⁵ Kaptan, ss. 175- 186.

¹⁶⁶ Koç, s. 10.

¹⁶⁷ Alparslan, s. 3-4.

¹⁶⁸ Murat Turan, "Madencilüğimizin Tarihsel Gelişimi", http://www.maden.org.tr/resimler/ekler/b4e2b9376139fa0_ek.pdf (20 Temmuz 2014).

¹⁶⁹ Baskıcı, s. 24.

Bizans imparatorluğu, kıymetli madenleri ve metalleri mal ticareti fazlası ile karşılama ve bunların yurt dışına çıkarılmalarını ya da satılmalarını yasaklayarak hem bol miktarda altın ve gümüş elde etmiş hem de para sistemini ayakta tutmuştur.¹⁷⁰ Maden kaynaklı zengin geçmişi olan Bizans'ın günümüze bıraktığı eserler Ankara Anadolu Medeniyetleri Müzesi'nde sergilenmektedir.

Anadolu'da yazılmış birçok destanda kullanılan savaş aletlerinden ve bunların hangi malzemelerden yapıldığından da bahsedilmektedir. Örneğin; Manas Destanı'nda demir aletlerden, kılıçlardan *aybaltaların* durmadan işlediğinden, ok ve yayların ölüm saçtığından bahsedilmektedir.¹⁷¹

İnsanlığın en eski uğraşlarından olan madencilik sadece maden faaliyetleriyle sınırlı kalmamış, neredeyse her bir maden ayrı bir kültür devri oluşturmuştur. Madenlerden asıl yararlanma ise Sanayi Devrimi ile mümkün olmuştur. Makineleşmenin artmasıyla kitlesel üretim gerçekleşmiş ve enerji elde edebilmek için maden çıkarma ve kullanma ihtiyacı doğmuştur. Sanayi devrimiyle beraber ilk başlarda maden elde etmek için başlayan madencilik faaliyetleri daha sonra enerji hammaddesi elde etme amacıyla önem kazanmıştır. Kömürün odunun yerini alması sonrasında petrol ve doğalgazın ortaya çıkması madencilik faaliyetlerini geliştirmiştir.¹⁷²

¹⁷⁰ Baskıcı, s. 245.

¹⁷¹ Abdülkadir İnan (Hızl.), **Manas Destanı**, Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, 1985, s. 120.

¹⁷² Tümertekin ve Özgüç, s. 321.

3. OSMANLI'DA NEFT VE PETROL DÖNEMİ

Osmanlı Devleti kurulduğu dönemde 1299'da, çevresindeki toprakları ele geçirebilmek için elverişli koşullara sahipti. Çünkü batısında zayıf Bizans ve doğusunda ise beyliklere bölünmüş ve siyasal birliği bozulmuş Anadolu toprakları mevcuttu. Kuruluşundan bu yana bahsedilen toprakları ele geçirme mücadelesi veren Osmanlı Devleti 15. yüzyılın sonunda hakimiyet alanı oldukça geniş bir imparatorluğa dönüşmüştü.¹⁷³ 1354'te Balkan topraklarına adım atan Osmanlı Devleti, 1683'e kadar bölgedeki en önemli güç haline gelmişti. 1683'teki Viyana Kuşatmasından sonra ise hâkimiyeti zayıflamış ve güç kaybetmeye başlamıştı.¹⁷⁴

Avrupa'da Rönesans ile başlayan değişim-dönüşüm ve teknik yenilikler gibi radikal gelişmelerin yaşandığı çağı yakalayamayan Osmanlı Devleti, duraklama, gerileme ve çöküş dönemlerini yaşarken, Avrupa Sanayi Devrimi sürecine girmişti. 1838'de İngiltere ile yapılan Ticaret Sözleşmesi ile Osmanlı Devleti, Avrupa ülkeleri için iyi bir pazar konumuna gelmiş ve sanayileşme sürecinin dışında kalmıştır.¹⁷⁵

1838 tarihli Ticaret Sözleşmesini *petropolitik*in ağlarının örülmesini dolaylı katkıları olduğunu aktaran Uluğbay, bu sözleşme ve petrol elde etme çabalarını şu şekilde aktarmaktadır. “...İngiltere, sömürgesi Hindistan'a güvenli ve kısa yollardan ulaşabilmek ve sömürgesini etkin bir şekilde koruyabilmek için arayışlar içine girmiştir. Bu arayış sırasında denizcilik alanında gelişmeler yaşanmış, 1825 yılında buhar ticari gemilerde ve daha sonra savaş gemilerinde kullanılmıştır. Bu dönemde ticaret ve savaş gemilerinin buharla çalışmasının sağlayan enerji kaynağı kömürdür. Gemilere yakıt ikmali yapabilmek için güvenilir depolama alanı arayan İngiltere, Hindistan'a kolay ulaşım için Osmanlı topraklarında araştırmalara başlamıştır. Dicle ve Fırat Havzası'nın sağlayabileceği olanakları ve bölge zenginliğini keşfeden İngiltere, gemi taşımacılığı imtiyazı almıştır...”¹⁷⁶

¹⁷³ Sancaktar, s. 2. İnalçık ve Quataert, s. 891-892.

¹⁷⁴ Sancaktar, s. 4.

¹⁷⁵ Uluğbay, s. 28.

¹⁷⁶ Uluğbay, s. 29.

Sanayileşme adımlarını atmakta geciken Osmanlı Devleti petrol arama ve kullanım alanlarında da yetersiz kalmış ve buna bağlı olarak bir petrol politikası uygulayamamıştır. Osmanlı Devleti'nin petrol ile ilgili çalışmaları 19. yüzyıl sonlarına doğru başlamıştır.

19. yüzyıl, Osmanlı İmparatorluğu'nun çöküşüne zemin hazırlayan birçok gelişmeye tanık olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nun, hâkimiyeti altında bulunan yoğun nüfuslu ve çeşitli zengin kaynaklara sahip eyaletlerini kaybetmesiyle başlayan bu dönem, iktisadi, sosyal sorunlar ve daha sonra kaybedilecek topraklardaki iç isyanlarla devam etmiştir.¹⁷⁷

1881'de yabancı devletlerin Osmanlı İmparatorluğu gelirlerinin bir kısmını yöneten Düyun-ı Umumiye kurulmuştu. Osmanlı İmparatorluğu bu dönemde kısmen Avrupa sermayesi kontrolü altına girmiştir.¹⁷⁸

Bu dönemde Osmanlı ekonomisi Avrupalı devletlerin ve tüccarların iktisadi menfaatini tehdit etmeyen ve çeşitli yollarla müdahil oldukları bir pazara dönüşmüştü. Bu sebeple Osmanlı Devleti'nin yıkılması büyük devletlere bir fayda sağlamayacağından imparatorluğun devamında hemfikir olmuşlardı.¹⁷⁹

19. yüzyılda Balkan eyaletlerindeki isyanları bastırmakla meşgul olan imparatorluğun Sırbistan, Yunanistan, Eflak-Boğdan gibi yoğun nüfuslu eyaletlerin imparatorluktan ayrılmasıyla beraber uluslararası önemi azalmaya başlamıştı. Rusların yeni bir transit ticaret yolu açma çabası ve bu sebeple Trabzon-Erzurum-İran transit yolunun önemini kaybetmesi imparatorluğun önemli bir gelir kapısını da tehlikeye sokmuştu.¹⁸⁰

¹⁷⁷ Enver Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi VIII. Cilt**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1988, S. 434. , Halil İnalçık ve Donald Quataert (Ed.), **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi II.Cilt 1600-1914**, İstanbul: Eren Yayıncılık, 2004, s. 887.

¹⁷⁸ İlber Ortaylı, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**, İstanbul: Timaş Yayınları, s. 45. Düyun-ı Umumiye, Borçlar İdaresi anlamına gelmektedir. 1881'de Muharrem Kararnamesiyle kurulmuştur. Düyun-ı Umumiye yönetiminde; İngiltere, Fransa, Almanya, İtalya, Avusturya-Macaristan ve Osmanlı Bankası temsilcileri yer almıştır.

¹⁷⁹ İnalçık ve Quataert, s. 887-888.

¹⁸⁰ Karal, s. 434.

1840'lardan sonra Batı Avrupa ile pazar ilişkilerine başlayan Osmanlı imparatorluğu madenler, tarım ve hayvancılık ürünlerini kısmen de olsa işleyip Batı Avrupa'ya aktarıyordu. Fakat demiryolu ve liman gibi altyapı yatırımlarının modern endüstri ihtiyacını karşılayamayacak düzeyde olması imparatorluğun modern endüstri kurma girişimlerini baltalamıştır.¹⁸¹

İmparatorluğun hızla toprak kaybederek dağılması ve toprakların hangi devletlere kalacağı meselesi de 'Doğu Sorunu' nu ortaya çıkarmıştır. Bu yüzden Osmanlı toprakları bu dönemde değişen çıkarlara ve koşullara bağlı olarak sürekli değişmiştir.¹⁸² Aşağıdaki tabloda Osmanlı İmparatorluğu'nun 19. yüzyıl boyunca kaybettiği topraklar yaklaşık tarihlerle verilmiştir.

Osmanlı devletinin Balkan serüveni üç döneme ayrılmaktadır. Birinci dönem 1354-1683 arası Balkan topraklarında ilerleyiş ve hakimiyet sağlama, ikinci dönem 1683-1821 arası hakimiyetin zayıflaması ve gerileme, üçüncü ve son dönem 1821-1913 yılları arası ise hâkimiyetin kaybedilmesi ve toprak kayıplarının yaşandığı dönemdir.¹⁸³

Tablo 4: 19. Yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'nun Toprak Kayıpları

<i>Yıl</i>	<i>Kaybedilen Toprak</i>
1811	Mısır
1817	Sırbistan
1828	Yunanistan
1856	Eflak-Boğdan
1878	Bosna-Hersek

Kaynak: Halil İnalcık ve Donald Quataert (Ed.), **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi II.Cilt 1600-1914**, İstanbul: Eren Yayıncılık,2004, s. 892.

¹⁸¹ Ortaylı, s. 68.

¹⁸² Orhan Kurmuş, **Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi**, İstanbul: Yordam Kitap, 2007, s. 70.

¹⁸³ Caner Sancaktar, "Balkanlar'da Osmanlı Hakimiyeti ve Siyasal Mirası", Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi, 2 (2), 27-47, (2011), s. 3-4.

Yabancılara sağlanan kapitülasyonlar, Osmanlı-Rus savaşı sonrası savaş tazminatı yükümlülüğü altına girilmesi, halkın savaş göçmenlerini beslemek üzere katlandığı fedakârlıklar ve Osmanlı'nın kaybettiği topraklarla birlikte mahrum kaldığı vergi gelirleri de imparatorluğun çöküşüne sebep olan diğer gelişmelerdir. Ayrıca Osmanlı imparatorluğunun kalkınması için gerekli ilmi ve teknik sermaye yoksunluğu ve bu gereksinimlerin karşılanamaması Osmanlı'nın çöküşünü hızlandırmıştır.¹⁸⁴

İmparatorluk, uğradığı iktisadi çöküntü, iç ayaklanmalar, yabancı devletlerin müdahaleleri ve baskılarıyla dış politikada denge oyunları oynamaya mecbur kalmıştı. Bu dönemdeki dış politika genel olarak *Avrupalı devletler arasındaki uyuma* göre şekillenmiştir.¹⁸⁵

Osmanlı imparatorluğu dış dünyaya nüfuz edecek güce sahip olmaması ve Berlin kongresi sonrası alınan kararlar imparatorluğun yüklendiği kayıplar ve siyasi ve ekonomik bakımdan çağı yakalayamama gibi sebepler Osmanlı İmparatorluğu'nu denge politikası uygulamaya mecbur bırakmıştır.¹⁸⁶

3.1. Osmanlı Madenlerine Genel Bir Bakış

Osmanlı maden teknolojisi, sanayi devrimi öncesi dönemde 15. ve 16. yüzyıllarda Avrupa ile yarışacak düzeyde olmasına rağmen 18. yüzyılda maden üretimindeki gelişmelere paralel hareket edilememesinden dolayı gerilemiştir.¹⁸⁷

Büyük endüstrilerin kurulması için gerekli madenlerin, yeraltı ve yerüstü zenginliklerin ve özellikle petrolün envanteri, Evliya Çelebi gibi dönemin ünlü gezginleri ve coğrafyacıları tarafından kabataslak oluşturulmuştu. Örneğin; Evliya Çelebi Seyahatname'sinde Anadolu'da 12 çeşit madenden bahsetmiştir.¹⁸⁸ Örneğin; İstanbul'da gördüğü çeşitli madenleri anlatan Evliya Çelebi bu madenleri, "misk kokulu

¹⁸⁴ İnalçık ve Quataert, s. 892.

¹⁸⁵ Ortaylı, s. 49.

¹⁸⁶ Ortaylı, s. 50.

¹⁸⁷ Özkan Keskin, "Osmanlı Devleti'nde Yabancı Maden Mühendislerinin İstihdamı ve Osmanlı Madenciliğine Hizmetleri" **İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi**, s.81, İstanbul 2007, s.79-92.

¹⁸⁸ Karal, s. 455.

çamur”, “göl içinde siyah tuhaf bir çamur”, “taş madeni”, ” altın madeni” olarak anlatmıştır.¹⁸⁹

Çeşitli ve zengin madenlere sahip olan Osmanlı İmparatorluğu’nda madencilik, hem geç başlamış hem de verimli bir gelir kaynağına dönüştürülemedi.¹⁹⁰ Osmanlı İmparatorluğu’nda modern endüstrinin kurulması 19. yüzyılın ilk yarısında ordu ihtiyaçlarına göre şekillenmiş, fakat imparatorluk kendi kontrolü altında bir maden politikası yürütememiştir.¹⁹¹

Tanzimat dönemine kadar madenler hanedana bağlı olarak şeri hükümlere göre idare edilmiş daha sonra da hazineler birleşince* tamamen devlet hazinesine bırakılmıştır. Devlete ait madenler Maden Nazırı ve Müdürleri aracılığıyla işletilip ihale edilmiştir.¹⁹²

Sultan Abdülhamit’in tahta bulunduğu dönemde Osmanlı devleti, iç karışıklıkların ve dış müdahalelerin yoğun olarak yaşandığı bir dönem geçirmiştir. Bu dönemde Osmanlı Devleti Asya, Avrupa ve Balkan yarımadasında önemli iktisadi ve stratejik değeri olan topraklara sahiptir. Bağdat demiryolu projesinin geçtiği yerlerde modern sanayinin ihtiyacı olan petrol, kömür gibi kaynakların çokça bulunması bölgenin iktisadi ve stratejik önemini ortaya koymaktadır.¹⁹³

Abdülhamit devrinde madenlerle ilgili işlerin daha iyi yürütülmesi ile ilgili olarak 3 adet nizamname yayınlanmıştır. Bu nizamnameler madenlerin üretimi, madenlerin aranması, araştırılması, mülkiyetleri, vergileri ve maden ile ilgili ihaleleri içermektedir.¹⁹⁴ Tanzimat ve ıslahat fermanlarından sonra çıkarılan Maadin nizamnameleri 1885-1888-1901-1906’da Avrupa maden yasaları göz önüne alarak

¹⁸⁹ Evliya Çelebi, **Seyahatname**, 1.cilt, Zuhuri Danışman (çev.), İstanbul: Zuhuri Danışman Yayınevi, 1969, s. 63.

¹⁹⁰ Vedat Eldem, **Osmanlı İmparatorluğu’nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1994, s. 41.

¹⁹¹ Eldem, s. 41, Karal s. 455.

* Osmanlı Devleti’nde başlangıçta tek hazine sistemi mevcuttu. Daha sonra mali idareyi birleştirmek ve mali sistemdeki sorunları çözebilmek için Hazine-i Amire ve Darphane-i Amire birleştirilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Serkan Açar, **Geçmişten Bugüne Mali İdare**, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Sayı: 73, 2007, ss. 372-432.

¹⁹² Karal, s. 455.

¹⁹³ Terzi, s. 27-28.

¹⁹⁴ Karal, s. 456.

yeniden düzenlenmiştir. Bu nizamnameleri yürütmek adına da Orman, Maadin ve Ziraat Nezareti çalışmaları başlatılmıştır.¹⁹⁵

Osmanlı imparatorluğu yerli maden teşkilatını kurabilmek için 1880 de maden mühendisi yetiştirmek üzere okul binası yaptırmıştır. Bu okulda, 18-25 yaş arası Osmanlı tebaası öğrenci olacak, sadece Müslüman öğrenciler değil aynı zamanda Müslüman olmayanlar da ücret ödemek koşuluyla eğitime kabul edilecekti.¹⁹⁶ Okul ile ilgili hedefler tutturulamayınca, yerli mühendisler yerine Avrupa ve Amerika'dan gelen mühendislerle çalışılmak zorunda kalınmıştır.¹⁹⁷

Osmanlı Devleti'nde Uzun Mehmet'in keşfettiği ilk büyük yeraltı maden havzası, Zonguldak havzası, Cumhuriyet dönemine kadar önem arz etmemiştir. 1848 tarihinde işletmeye açılan bu havzadan çıkarılan kömür madeni tersanede, donanmada ve sanayide kullanılmaktaydı.¹⁹⁸

Abdülhamit devrinde devlet eliyle işletilmiş madenler şunlardır;¹⁹⁹

- Ereğli'de – Kömür
- Ergani'de – Bakır ve Demir
- Bulgardağ'da – Altın ve Gümüş
- Gümüşhacıköy'de – Simli gümüş
- Eskişehir'de – Lületaşı
- Ankara'da – Kil
- Irak'ta – Zift ve Neft ve Petrol

¹⁹⁵ Ediger, s. 107.

¹⁹⁶ Ediger, s. 108.

¹⁹⁷ Karal, s. 456.

¹⁹⁸ Niyazi Acun, **Yeraltı Ormanları ve Linyitlerimizin Yakılması**, Ankara: Türkiye Matbaası, 1952, s. 62.

¹⁹⁹ Karal, s. 458.

Ereğli'den yılda 400.000 – 500.000 ton arasında kömür, Ergani'den yılda 6.000 tona kadar bakır çıkarılmıştır. Bu iki maden diğerlerine oranla daha fazla miktarda çıkarılıp işlenmiş ve daha çok tersane ve donanma ihtiyaçlarını karşılama amacıyla kullanılmıştır. Altın ve gümüş madenleri ise yılda 5 – 6 kilo kadar çıkarılabilmiş ve özellikle gümüş madeni çıkarmak için gereken masrafları karşılayamadığından üretimi yapılmamıştır. Aynı şekilde Irak petroleri ise yeryüzüne sızan ve çukurluklarda biriken kısmı kullanılmıştır.²⁰⁰

Bağdat ve Musul vilayetlerinde bulunan önemli petrol yatakları 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Avrupalı araştırmacıların incelemeleri sonucu ortaya çıkarılmıştır. Sultan II. Abdülhamit, tahta çıktıktan sonra birçoğu Mezopotamya bölgesinde bulunan oldukça büyük ve verimli arazileri şahsi mülküne dahil etmiştir. Sultan II. Abdülhamit Musul petrol yataklarını şahsi mülküne geçirdikten sonra bölgedeki yeraltı ve yerüstü zenginlikleri araştırmak ve gelirlerini arttırmak için mühendisler görevlendirmiştir.²⁰¹

Osmanlı devleti bu dönemde Musul ve Bağdat petrol yataklarını Osmanlı tebaasına ihale etmiştir. Pek çok kaynak ve araştırmacı Osmanlı İmparatorluğu'nun sahip olduğu verimli toprak arazilerden ve özellikle petrolden haberdar olmadığını yazmaktadır. Fakat petrol kaynaklarının Osmanlı tebaasına ihale edilişi, imparatorluğun ilkel yollarla da olsa petrol işletebildiğini göstermektedir. Üstelik 19. yüzyıl sonlarına doğru bölgedeki önemli petrol yatakları ile ilgili inceleme ve araştırma yaptıran Sultan II. Abdülhamit bu toprakları şahsi mülküne dahil etmiştir.²⁰²

1889 yılında da Musul petroleri işletme hakkı Hazine-i Hassa'ya verilmiştir.²⁰³ Musul petrolerinin önemi Agop Paşa'nın padişah için yaptığı araştırmalar sonucu anlaşılmıştır. Mezopotamya bölgesinde bulunan zengin petrol yataklarının araştırmasını yapan Agop Paşa'nın çalışmaları sonucunda Musul petrol yataklarının işletim hakkı Devlet Hazinesi'nden Hazine-i Hassa'ya aktarılmıştır.²⁰⁴ 1901 yılında da Hazine-i

²⁰⁰ Karal, s. 458.

²⁰¹ Arzu Terzi, **Bağdat-Musul'da Paylaşılmayan Miras Petrol ve Arazi (1876-1909)**, İstanbul: Truva Yayıncılık, 2007, s. 87-89., Uluğbay, s. 40.

²⁰² Terzi, s. 88.

²⁰³ BOA, İ. HUS, 68/7.

²⁰⁴ Uluğbay, s. 47.

Hassa mühendisi Paul Groskoph Musul ve Bağdat dolaylarında araştırmalar yapmış ve bu bölgenin ciddi petrol yataklarına sahip olduğunu bildirmiştir.²⁰⁵

Hikmet Uluğbay, Sultan II. Abdülhamit'in Devlet Hazinesi'nde bulunan petroleri kendi şahsi mülküne almasıyla sağladığı avantajları şu şekilde sıralamıştır.²⁰⁶

- Devlete herhangi bir şey ödemedi gelirleri artacaktı.
- Musul'da yapılacak araştırmalarda kendi güvendiği kişileri seçebilecekti.
- İmtiyaz sözleşmelerini kendi çıkarları doğrultusunda güven altına alacaktı.

Bu gelişmeler Osmanlı İmparatorluğu'nun ulusal bir petrol politikasından çok, Sultan II. Abdülhamit'in kişisel çıkarlarını ve tercihlerini yansıtmaktadır.²⁰⁷ Arzu Terzi bu konuda oldukça tatmin edici açıklamalarda bulunmaktadır. 31 Ağustos 1876 tarihinde Osmanlı padişahları tapulu mal edinmeleriyle ilgili yeni düzenlemeler getirmişlerdir. Tanzimat'tan beri uygulanan reformlar kaldırılmış ve padişahlık makamına ait emlakın tamamı Hazine-i Hassa idaresine alınmıştır.²⁰⁸

Araziler padişah emlakına dahil edildikten sonra, bu arazilere yönelik ıslah çalışmaları başlatılmıştır. Arazilerdeki yeraltı ve yerüstü kaynakların tespiti, bunlardan ne şekilde faydalanılacağı hakkında araştırmalar yapılmış ve bu kaynaklardan halkın refahı için en iyi verim sağlayacak yöntem ve çalışmalar amaç edinilmiştir.²⁰⁹

²⁰⁵ BOA, HH. THR, 239/60.

²⁰⁶ Uluğbay, s. 48.

²⁰⁷ Uluğbay, s. 56.

²⁰⁸ Hazine-i Hassa; Padişah gelirlerini toplayan, gerekli harcamaları yapan ve sarayın ve bütün ebniye-i seniyyenin (padişah binaları) inşa, tamir, yiyecek, mefruşat, tamir gibi masraflarını karşılayan ve idare eden bir kurum. Ayrıntılı bilgi için bkz. Arzu Terzi, **Hazine-İ Hassa Nezareti**, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2000, s. 36 ayrıca Hazine-i Hassa; hükümdarlık makamına mahsus tahsisat ile emval ve emlakları anlamına gelmektedir. Ferit Devellioğlu, "Hazine-i Hassa", **Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat**, 4. Baskı, Ankara: Doğu Matbaası, 1980, s. 417.

²⁰⁹ Terzi, s. 75-76.

3.1.1. Osmanlıda Neft ve Petrol

1868 Maadin Nizamnamesiyle beraber neft bir maden olarak kabul edilmiştir. Bu nizamnamede neft; *zift ve neft ve petrol* olarak tanımlanmıştır.²¹⁰ Batılı devletlerin iddialarının aksine değişik yüzyıllara ait kaynaklarda neftlerin üretimi, önemi, güvenliği ve üretiminden elde edilen gelirlerden bahsedilmesi petrolün bu coğrafyalarda bilindiğini ve kullanıldığını kanıtlamaktadır.²¹¹

Osmanlı arşiv kaynakları incelendiğinde, Osmanlı Devletinin petrolü ve türevlerini bilinçli olarak kullandığı, yabancı memleketlerden ihraç ettiği ve bu maddeleri muhafaza edebilmek için de çeşitli muhafaza depoları ve karakolhaneler inşa ettiği görülmüştür. Petrol ve neft madeni araştırması ile ilgili örnek bir belgeye göre; 1912 senesinde İngiltere Devletinden gelen maden mühendisi William Habakkuk Yemen vilayetinin Luhayya kazasına bağlı Zühre köyünde petrol ve neft araştırmaları yapmıştır. Osmanlı Devleti ise petrol potansiyelinin yüksek olduğu düşünülen bu bölgede yabancı devletlerin araştırma yapmasından rahatsız olmuş ve herhangi bir araştırma iznini uygun görmemiştir. 6 Ekim 1912 tarihli iki yüz elli yedi numaralı tahrirat suretine göre William Habakkuk 15' 15' kuzey enlemleri ve 42' 39' doğu meridyenleri arasında neft ve petrol madeni arama ruhsatını alabilmek için birbirine sarılı iki parça kroki ile Osmanlı Devletinden bir dilekçe ile izin istemiştir. Ayrıca William Habakkuk Luhayya kazasında yapacağı araştırmalar sonucunda bölgede oluşabilecek herhangi bir zararı üstleneceğini, ruhsat verilmez ise de herhangi bir hak talep etmeyeceğini açıklamıştır. William Habakkuk isteklerini şu şekilde belirtmiştir:

“Yemen ilinin Hubeyde ilçesinde Luhayya kazasında Zühre bölgesinde bulunan ve belirttiğim krokide gösterdiğim gibi deniz sınırında ve dört yönden 15'15 kuzey paralelleri ve 42'39' doğu meridyenleri yönünde on beş bin dönümlük arazide varlığını hissettiğim neft ve petrol madeni araştırması yapacağımdan, civar arazi sahiplerine veya Hazine-i Celile'ye zarar ve ziyan olması halinde zararı ödemeye hazır bulunduğumdan ve Maden Nizamnamesi'nin on üçüncü maddesinde belirtilen ruhsatname verilmediğinde herhangi bir masraf, zarar ve ziyan talep etmeyeceğimden

²¹⁰ Ediger, s. 103.

²¹¹ Gökçe, s. 166.

ve nizamnamenin on yedinci maddesi gereğince icra olunacak soruşturma ve keşif için atanacak heyet masraflarını dahi ödemeye hazır bulunduğumu bildiririm..”

William Habakkuk’un bu isteği Yemen valisi vekili tarafından reddedilmiş ve belirtilen maden araştırmalarının yapılamayacağı ve desteklenemeyeceği şeklinde cevaplanmıştır.²¹²

Dahiliye Nezareti, Bağdat ve Musul vilayetleri dahilinde nerelerde petrol ve nefit madenleri olduğunu ve varsa eğer kimlere ruhsat verildiğini araştırmak üzere Bağdat ve Musul vilayetlerinden açıkça bildirmelerini istemiştir. Bölgenin valisi Vali Cavid de, bu vilayetlerde Mendeli kazasıyla Duleym kazasının Hit nahiyesinde ve Samarra kazasının emlak-ı emriyeye ait Hazine Çiftliğinde petrol ve nefit bulunduğunu fakat bunların miktarı, cinsi ve türü hakkında araştırma yapmanın mümkün olmadığını, kimseye herhangi bir ruhsatname verilmediğini sadece bazı seneler mültezimlere ihale edilerek işletildiğini bildirmiştir.²¹³

Bir başka arşiv belgesine göre de nefit ve petrolün umumî hapishanelerde ve tevkifhane dairelerinde kullanıldığı görülmüştür. 12 Şubat 1890 tarihli bir belgede, sekiz merkez ve yerde yakılacak havagazı yerine tasarruf kaideleri gereği daha az masrafla petrol gazı kullanılıp kullanılmayacağı hususunun bir kere daha incelendikten sonra uygulamaya konulması gerektiği bildirilmiştir.²¹⁴

3.2. Osmanlıda Nefit Dönemi

Petrol; 20. yüzyılda birçok ülkenin önemli gelir kaynakları arasına girmiştir. Bu yüzyılda Amerika, Romanya ve Rusya petrol ticaretinden faydalanmıştır. Osmanlı topraklarında Bağdat, Basra ve Musul’da çeşitli yerlerde gölcükler oluşturan nefit ve petroler ilkel yöntemlerle işletilmiştir. Yıllık 1000 lira gibi az gelir sağlanmıştır. Bu dönemde Osmanlı’nın petrol ihtiyacı büyük ölçüde Amerika’dan karşılanmıştır.²¹⁵

Amerikan şirketleri İstanbul ve İzmir limanlarına getirdikleri petrolerinin yasal alt yapısını 1870’te belirlemiştir. 26 Ocak 1888’de Kahire ve Mısır ‘da Rusya tarafından

²¹² BOA, DH. İD., 105-2/21

²¹³ BOA, DH. KMS., 23/50

²¹⁴ BOA, DH. MKT., 1713/97

²¹⁵ Ediger, s. 119.

inşa ettirilecek olan petrol gazı muhafaza havuzları için imtiyaz talebi, Amerika'nın gaz ticaretini sekteye uğratacağından bu durumla ilgilenilmesi için ABD Büyükelçiliği tarafından Osmanlı Devleti'ne bildirilmiş ve bu hususla ilgilenilmesi istenmiştir.²¹⁶ Oldukça fazla miktarlarda petrol stoklanan İzmir limanındaki petrolerin halk için tehlike oluşturduğu düşünülmüştür.²¹⁷ Benzin yağı, ispirto ve kömür gibi yanıcı maddelerin şehir içinde ve meskenler arasında muhafazası tehlikeli olacağından düzenli ambarlar depolar yapılması gerektiği kararlaştırılmıştır.²¹⁸ 26 Eylül 1888 'de Zahiye Mehmed Efendi de Yemiş iskelesindeki mağazasına koyduğu nizami haddi aşan 42 adet petrol gazı sandığı için belediye tarafından cezalandırılmıştır.²¹⁹

Osmanlıda nefit aydınlatmadan kalafatlamaya, matbaadan savunmaya kadar birçok alanda kullanılmıştır. 1 Ağustos 1906 tarihli arşiv belgesinde gazyağının manastır sokaklarını aydınlatmak için kullanıldığı anlatılmıştır. Belediyenin de sokaklarda kullanılmak üzere müteahhit Tripevelo'dan gazyağı tahsis etmesi ve bu işlerden sorumlu 'gazyağı müteahhidi' bulundurması nefitin iktisadi bir ürün olarak kullanıldığını göstermektedir. Belgeye göre eksik olan 30 adet lambadan dolayı müteahhit Tripevelo belediyece sorumlu tutulmuş ve hakkında adli soruşturma başlatılmıştır. Hakkını mahkemede araması gerektiği de kendisine bildirilmiştir.²²⁰

3.2.1. Neft ve İktisadi Değeri

Neft sözcüğü ilk olarak Mezopotamya ve İran topraklarında kullanılmıştır. Bakü ve İran'da doğal yollarla yeryüzüne çıkan bir tür hafif petrol sızıntısını ifade eder. Volkan Ediger, nefit ve petrol sözcüklerinin arasındaki bağlantıyı şu şekilde açıklamıştır: *Neft aslında petroldür yani petrolün Osmanlıca karşılığıdır. Neft doğu kökenli, petrol ise batı kökenli bir sözcük olup Osmanlı Devleti tarafından aynı anlamda kullanılmıştır. Geleneksel nefit sözcüğü zamanla modernleşerek yerini petrol sözcüğüne bırakmıştır. Birincil arşiv kaynaklarında nefit ve petrol sözcükleri hep bir arada kullanılmıştır.*

²¹⁶ BOA, A. MTZ.(05), 3-A,32.

²¹⁷ Ediger, s. 120.

²¹⁸ BOA, BEO., 553/41445.

²¹⁹ BOA, DH. MKT., 1547/31.

²²⁰ BOA, TFR. I. ŞKT., 93/9263.

Mezopotamya ve civarında görülen asfalt ve ham petrol sızıntılarının çeşitli amaçlarla kullanıldığına dair arkeolojik veriler mevcuttur. Mezopotamya’da oldukça köklü bir geçmişe sahip olan petrol ve türevleri; Asur, Babil ve Elam kaynaklarında “naptu”, Sümerlere ait kaynaklarda “ikurra” ve İslami kaynaklarda ise “neft” olarak geçmektedir.²²¹

Osmanlı İmparatorluğu’nun petrol ve petrol ile tanışıklığına birçok arşiv kaynağında rastlanmıştır. Arşiv belgelerinde petrolün araştırılmasından, muhafazasına ve kullanımına kadar çeşitli bilgiler yer almaktadır. Ayrıca bu belgelerin yanı sıra o dönemleri konu alan Evliya Çelebi’nin Seyahatname’sinde petrolün *misk koklu çamur* ya da *siyah çamur* olarak tasvir edilmesi, kalafatlamada ve aydınlatmada kullanılması da bu gerçeği desteklemektedir.

Osmanlı Devleti, petrol ve petrol madeni araştırmak üzere birçok ruhsat ve imtiyazlar vermiştir. 1868 Maadin Nizamnamesiyle beraber bu dönemde petrol bir maden olarak ele alınmış ve odun, kömür ve ziftin yerini de petrol almıştır.²²²

Yabancı memleketlerden gelen petrol yağları sıhhiye müfettişleri tarafından muayene edilecek ve karışık olduğu belirlenenlerin ithaline müsaade edilemeyeceği hususunda nakkaş esnafının talepleri Hariciye Nezaretinin tezkiresiyle reddolunmuştur. Petrol yağlarının gümrüklerce muayeneye tabi tutulmasının yabancı memleketlerle olan ticari ilişkileri tehlikeye düşüreceği ve yürürlükte olan görüşmelere, anlaşmalara sekte getireceğinden, ilgili devletlerce şikayete sebep olacağından bu talep gerçekleşmemiş ve bir süre daha ithal edilen petrol ve bezir yağlarının gümrüklerce muayeneye tabi tutulmaması kararı verilmiştir.²²³

²²¹ Mustafa Gökçe, “9-17. Yüzyıl Kaynaklarına Göre Hazar Denizi Çevresinde Petrol (Petrol) Üretimi ve Ticareti”, History Studies, Prof. Dr. Enver Konukçu Armağanı, 2012, ss. 160-172, s. 160.

²²² Ediger, s 103.

²²³ BOA, DH.İD., 70-2/51 (1) ve BOA, DH. MKT., 27/33.

3.2.2. Neftin Kullanımı

Osmanlı Devleti nefti birçok alanda kullanmıştır. Üretimde girdi olarak, kalelerde ve cephanelerde bulundurarak ve kalafatlama işinde hammadde olarak kullanmıştır. Birkaç arşiv belgesinde de şehir içinde üretimi yapılarak Tersane-i Amire'ye hammadde sağlanmak istenmiştir.²²⁴

Birincil kaynaklarından elde edilen yabancı ülkelerden gelen neftlerin gümrük muayenesine tabi tutulmuş olduğu bilgisi neftin sadece Osmanlı Devleti sınırları içerisinde değil aynı zamanda yabancı ülkeler tarafından da kullanıldığını göstermiştir. Neftin yabancı ülkelerle ticari alışverişlerde kullanılması ya da neftin ithal edilmesi de Osmanlı Devleti'nin nefti iktisadi bir ürün olarak kabul ettiğini göstermiştir.

3.2.2.1. Savunma Alanında Kullanımı

Neft, kalelerde kullanmak amacıyla cephanelere taşınmıştır. 22 Haziran 1636'da Musul'dan Van Kalesine üç yüz kantar zift ve üç yüz kantar neft göndermek üzere develer kiralanmış, neft ve ziftin acilen ve azami dikkat gösterilerek Van Kalesine ulaştırılması istenmiştir.²²⁵

29 Eylül 1784'te cephanelerde kullanılmak üzere Cebhane-i Âmire'den İbrail, Soğucak, Özi, Trabzon, Sohum, Akkirman ve Erzurum kalelerine gemilerle neft yağı gönderilmiştir. Sevkiyat sırasında neft yağlarının muhafazasına azami özen gösterilerek telef ve zayi olmamaları için dikkat edilmesi istenmiştir.²²⁶

29 Eylül 1919'da İstanbul'da benzin, yağ ve petrol bulundurulmuş cephane sandıklarının konulduğu Sarayburnu'nda bir binada benzin deposuna kazayla ateş sıçramış ve cephane sandıklarında bulunan diğer patlayıcı maddelerle birlikte büyük bir patlama meydana gelmiş, yaklaşık on asker ölmüş ve onlarca asker de yaralanmıştır.²²⁷

²²⁴ BOA, DH. MKT., 1003/46

²²⁵ BOA, A. DVN. MHM. d., no:86 s:1 h:1

²²⁶ BOA, C. AS., 281/11700

²²⁷ BOA, DH. EUM., 38/22

3.2.2.2. Üretimde Girdi Olarak Kullanımı

Osmanlı Devleti yabancı memleketlerden petrol ve çeşitli yağlar ithal etmiştir. Yabancı memleketlerden getirilen bezir ve petrol yağlarının karışık ve muayenesiz olarak ithaline de müsaade edilmemiştir. Nakkaş esnafları tarafından imalatta girdi olarak kullanılan bu çeşitli yağlar gümrüklerde sıhhiye müfettişleri tarafından muayene edilmiştir. Elde edilen sonuca göre de eğer muayene sonrası yağlar saf yağ ise şehre ithaline izin verilmiş aksi takdirde eğer yağlar karışık ise muayeneden sonra gümrükten girişi yasaklanmıştır.²²⁸

Askeriye matbaasında kullanılmak üzere Paris'ten getirilen petrol yağının bir kısmının devlet matbaasına Kuran basımında kullanılmak üzere gönderildiği ifade edilmiştir. Bu belge bize petrolün hem ithal edildiğini hem de matbaada üretim amacıyla kullanıldığını göstermektedir.²²⁹

Yorgi Papa Hristo, petrol yağı ve çam sakızı üretebilmek için İstanbul'da bir fabrika açmak için ruhsatname talep etmiştir. Bu istek doğrultusunda üretim yapılması düşünülen Yedikule'de yapılan tahkikat sonucunda günlük piyasada satılan bezir ve petrol yağlarının bir takım çeşitli karışık yağların hile ile karıştırılması sonucu halkın zarar görebileceği sebebiyle bu duruma tereddütle yaklaşmıştır.²³⁰

3.2.2.3. Kalafatlama İşinde Kullanımı

Denizciliğin binlerce yıllık tarihi olduğundan bahsedilmektedir.²³¹ İlk gemiler kürekliydi, kayıktan daha da ilkel yöntemlerle ulaşım sağlanıyordu. Danişmend, bunların ağaç kütükleri ya da şişirilmiş hayvan derileri olabileceğini tahmin etmektedir.

Kalafat; ahşap gemilerin tahta aralıklarına zifte bulanmış üstüpler sıkıştırıp üzerine zift sürmek anlamına gelmektedir.²³² Kalafatlama; gemilerin su almaması ve suya karşı dayanıklılığının artırılması için reçine, zift ve katran gibi maddeler

²²⁸ BOA, DH. MKT., 2051/81

²²⁹ BOA, MF. MKT., 19/37

²³⁰ BOA, DH. MKT., 1003/46

²³¹ Danişmend, s. 481.

²³² Midhat, Sertoğlu, "Kalafat", **Osmanlı Tarih Lûgatı**, 2. Baskı, İstanbul: Ederun Kitabevi, 1986, s. 168.

kullanılarak yapılan bir işlemdi.²³³ Daha önceleri kullanılan kürekli savaş gemileri, Osmanlı donanmasının Girit seferi sırasında yetersiz kalmasıyla, 17. yüzyılın sonlarında yerini yelkenli gemi teknolojisine bırakmıştır.²³⁴

Tersane-i Amire teşkilatında marangoz, burgucu, kalafatçı gibi esnaflar yer almaktaydı. Kalafatçılar gemi inşa ve tamirlerinde görevliydi. Örneğin; 1663 senesinde bir baştardada²³⁵ 123 burgucu ve 50 kalafat çalışmaktaydı. 17. yüzyılda gemilerde katran, zift, revgan (yağ), boya ve reçine kullanılmaktaydı.²³⁶

Katip Çelebi, Türk Donanmasını anlatırken, önce teknelerin funda ile yakılıp kurutulduğunu daha sonra ziftle kalafatlandığını anlatmaktadır. Gemileri 3 kere kalafatlamının adet olduğunu, ilk kalafatlama işleminde on iki kantar üstüğü ve yirmi beş kantar zift kullanıldığını aktarmaktadır.²³⁷

Evliya Çelebi Seyahatname'sinde madenleri tanıtmanın yanı sıra esnafları ve ne iş yaptıklarını da anlatmaktadır. Eserin ikinci cildinde kalafatçı esnafından bahsetmektedir. Kalafatçı esnafını; zift ve katran bulaşmış elbiselerine dikkat çekerek gemicilerin yamağı olarak tanıtmıştır.²³⁸

Osmanlı topraklarının neredeyse tamamını gezen ve bu topraklarda gördüğü sosyal ve ekonomik hayatı günümüze aktaran ünlü seyyah Çelebi, kalafat esnafıyla ilgili de bilgiler vermektedir. O dönemde İstanbul'da yaklaşık 300 kalafat dükkanı ve 1000 adet de kalafatçı esnafı olduğunu, zift, reçine, çam sakızı ve katran kullanıldığını anlatır. Bunların zift ve katrana bulaşık elbiselerini tasviri ve gemileri bağlayarak ziftlediklerini

²³³ Yusuf Alperen Aydın, "Osmanlı Denizciliği (1700-1770)", (Yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007), s. 247-248.

²³⁴ Yrd..Doç.Dr. Şenay Özdemir Gümüş, "18.Yüzyılda Midillide Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası", Haydar Çoruh ve diğerleri (Ed.), **Osmanlı Dönemi Akdeniz Dünyası** içinde (201-238), İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2011, s. 209. Kalafat ya da kılafet; gemi ziftleme usul ve sanatı anlamına gelmektedir. Ferit Devellioğlu, "Kalafat", **Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat**, 4. Baskı, Ankara: Doğu Matbaası, 1980, s. 617.

²³⁵ Başlarda: Osmanlı donanmasında yer alan kadirga cinsinden çift kürekli savaş gemisi. Midhat, Sertoğlu, "Başlarda", **Osmanlı Tarih Lûgati**, 2. Baskı, İstanbul: Ederun Kitabevi, 1986, s. 38

²³⁶ İdris Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilatı: 17. Yüzyılda Tersane-İ Amire**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1992, s. 72-73.

²³⁷ Orhan Şaik Gökyay, **Katip Çelebi Hayatı Kişiliği ve Eserlerinden Seçmeler**, Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1982, s. 163.

²³⁸ Evliya Çelebi, **Seyahatname**, 2.cilt, Zuhuri Danışman (çev.), İstanbul: Zuhuri Danışman Yayınevi, 1969, s. 241

anlatması; söz konusu dönemde kalafatlamanın önemli bir malzemesi olan ziftin kullanım alanını da aktarmıştır.²³⁹

Tersane-i Amire de imalat için reçine, zift ve petrol yağlarından faydalanılmıştır. Daha çok gemi kalafatlama gemilerin dış kısmının korunması ve dayanıklı olması için bu maddelere ihtiyaç duyulmuştur. Dimitraki Kiriyako adında bir şahıs Biga ve Balıkesir sancaklarına yakın olan ormanlarda bolca bulunan kereste, reçine, zift ve petrol yağlarını imal edip ihraç etmek üzere fabrika inşası için izin istemiştir. Petrol yağı, Tersane-i Amire'ye üretim ve kalafatlama için gönderilmiştir.²⁴⁰

3.2.3. Petrol Arazilerden Alınan Vergiler

10 Aralık 1889 tarihli arşiv belgesinde petrol arazilerden vergi alındığı tespit edilmiştir. Mendeli kazasında petrol arazilerde ekim yapan çiftçiler her sene belirli oranlarda vergi vermiştir.

Mendeli kazasında bulunan petrol arazilerde ekim yapan çiftçiler, petrol mukataası adıyla her sene fidan başına yüz seksen kuruş verirken buna ilaveten her fidandan karan adıyla da altmış okka buğday alınmasıyla mağdur olan çiftçiler tarafından bir dilekçe verilmiştir. Bunun mültezimler tarafından ortaya atılan bir vergi olduğu ve bu verginin mültezimlerin kişisel gelirlerini arttırma amacıyla yapıldığı, bu durumun da tarımı ve tarımdan elde edilen geliri azalttığı sadrazama bildirilir. Bunun üzerine çiftçilerin mağduriyetlerini gidermek amacıyla karan adıyla alınan vergi resmen lağvedilmiştir.²⁴¹

Tehlikeli ve yanıcı madde olduğu için petrolün muhafazasına azami önem verilmiş ve genellikle depolarda ve şehre uzak yerlerde muhafaza edilmiştir. 1 Ağustos 1914'te İstanbul belediye kanununun sekizinci maddesine göre daha önce 17 Ekim 1916 tarihli nizamnamede belirtilen tarifeye uyulacağı bildirilmiştir. Kurulacak gaz depolarına dair nizamnamede adı geçen ispirto, benzin ve petrol gibi çeşitli alev alan gazlardan ücret almak ve nakledilecek gazlardan da alınacak vergiler alınacağı kararlaştırılmıştır. Bu depoların teftiş edilmesi gerekeceği, ayrıca adı geçen maddelerle

²³⁹ Çelebi, *Seyahatname II*, s. 241-242.

²⁴⁰ BOA, A. MKT. NZD., 157/72.

²⁴¹ BOA, DH. MKT., 1680/103.

ilgili alınacağı ve vergilerle ilgili bir açıklığın bulunmaması sebebiyle tüccarların vermeyi taahhüt ettikleri miktar ile yetinileceği nizamnamede yer almıştır. Gaz depolarına konulacak gaz, ispirto ve benzin ile ilgili İstanbul Belediyesince yürürlükte olan tarife uygulanacaktır. Bu tarifeler taşra belediyelerine de gönderilecek ve her belediye aynı muameleyi uygulayacaktır.²⁴²

Neft vergisi ile ilgili başka bir belge de 14 Haziran 1748 tarihli neft öşrünün sipahilere verilmesi ile ilgilidir. Kerkük nahiyesinde bulunan dirliklerde ziraat eden kişilerin elde ettikleri nefitten sipahilere öşür vermeleri gerektiği bildirilmiştir.²⁴³

3.2.4. Neft İle İlgili Sorunlar Tedbirler

Petrol ve neft kuyularını muhafazaya yönelik olarak alınan tedbirlere, Mendeli kazasında inşa ettirilen karakolhane örnek verilebilir. Osmanlı Devleti, neft ve petrol madenlerinin bulunduğu bölgenin güvenliğini sağlayabilmek için İran sınırına yakın olan Mendeli kazasında bir karakolhane inşa etmek istemiştir. Yaz ve kış mevsimlerinde Osmanlı Devletinden İran'a giden ve İran'dan Osmanlı Devleti'ne gelen aşiretlerin gidiş gelişleri sırasında bu bölgenin herhangi bir saldırıya ya da rahatsızlığa karşı korunması gerektiği ve bu yüzden bir karakol inşasının gerekliliği vurgulanmıştır. Yaz mevsiminde otlaklar için İran'a giden aşiretler, kış mevsiminde de Mendeli taraflarına geçerken, İran'dan imtiyaz almış olabilecek İngiltereli birkaç kişinin bu sırada adı geçen neft kuyularına saldırısından korkulduğu için karakolhane inşasının aciliyeti Dahiliye Nezareti'ne 18 Mart 1319 senesinde bildirilmiştir. Bu konuyla 10 Mayıs 1319'da bir telgraf name düzenlenmiş ve adı geçen karakolhanenin keşfi evvel defteri, ölçülü resimleri ve rayiç fiyatları belirten bir yazılı belge Seraskerlik'e gönderilmiş ve burada neft madeni muhafazası için bir jandarma ve on beş adet atlı asker bulundurulması gerekliliğini ifade edilmiştir.²⁴⁴

Neft ile ilgili sorunlara örnek teşkil edebilecek başka bir belgeye göre İran'da Kasrışirin civarında neft madenini bulunduğu yerlerde İngilizler adına çalışan İran aşiretlerinden Sincabi Aşireti Reisi Şirhan'a bağlı birtakım atlılar Osmanlı sınırları

²⁴² BOA, DH. UMVM., 111/17.

²⁴³ BOA, Kerkük Livâsı Mufassal Tahrir Defteri, no: 111, sayfa 49b.

²⁴⁴ BOA, DH. İD., 70-2/51 ve BOA, DH. MKT., 678/35

üzerinde yerleşmiş ve sınırlar içerisinde üç saat mesafeye gelerek Katar nam tepeye taştan bir işaret bırakmıştır. Sınır zabtîyelerinin üzerlerine gitmeleriyle vazgeçip İran'a dönmüşlerdir. Neft kuyularının bu şekilde taciz edilmesi üzerine sınır kulelerinde ve civarında devriye gezdirilmesine karar verilmiştir.²⁴⁵

Neft kuyuları birçok kez aşiretler ve eşkıyalar tarafından taciz edilmiştir. Irak ve havalisinde eşkıyalık yapan Talabani ve Davra/Davere eşkıyalarının emlak-ı hümayun dahilindeki maden kuyularını kuşatma altına almaları ve buradaki memurun yollarını kesmeleri Musul'da padişaha ait arazilere bakan komisyonca bildirilmiştir. Eşkıyalar petrol ve neft madeni araştırmaları yapmak üzere orda bulunan memurla çatışıp firar etmişler ve maden mühendisi Mösyö Groskof orada iken emlak-ı hümayuna ait maden kuyularını ateşe vermiş ve telef etmişlerdir. Bu olayı incelemek üzere oraya giden memur Yusuf Paşa da durumu Musul Vilayet-i aliyyesine bildirmiştir.²⁴⁶

Neft muhafazası ile ilgili sorunlar yaşandığı kadar tedbirler de alınmıştır. İstanbul'a oldukça fazla miktarda getirilecek gazlı petrolün gaz depolarına sevk edilmesi gerektiği, bu konuda herhangi bir talimat bulunmadığı ve bunlarla ilgili herhangi bir malumat olmadığı sürece memurların, sahiplerini zorlayamayacağı ile ilgili belgeden petrolün tehlike yaratmaması için gaz depolarına sevk edilmek istendiği anlaşılmaktadır.²⁴⁷

7 Mayıs 1883 tarihli arşiv kaynağında petrol gazını muhafaza etmek için ambar ve depolar inşa ettirildiği, fazla miktarda petrol gazının dükkân ve mağazalarda bulundurulmasının tehlikeli olabileceği anlatılmıştır. Ayrıca belgede yer alan bilgilere dayanılarak muhafaza edilen petrol gazı depoları için tüccarlardan % 2,5 sigorta ücreti alınması kararlaştırıldığı anlaşılmıştır.²⁴⁸

Neft ile ilgili alınan tedbirlere başka bir örnek de yabancı ülkelerden Osmanlı Devleti'ne ithal edilen karışık bezir ve neft yağlarının muayenesi ile ilgilidir. 18 Şubat 1893'te karışık halde ithal edilen bu yağların nakkaş esnafına yaptığı zarar dikkate

²⁴⁵ BOA, DH. MKT., 650/53.

²⁴⁶ BOA, DH. MKT., 2484/39.

²⁴⁷ BOA, DH. MKT., 678/35.

²⁴⁸ BOA, A. MKT. MHM., 501/2.

alınarak halkın genel menfaatinin temini için sıhhiye müfettişlerince muamelesi yapıldıktan sonra gümrükten geçişine izin verilmesi gerektiği nakkaş esnafınca talep edilmiştir.²⁴⁹

3.3. Osmanlıda Petrol Dönemi

Evliya Çelebi Seyahatname'sinin birinci cildinde dalgıçların siyah bir çamur çıkardıklarını ve bundan çeşitli destiler, tabaklar yapıldığını anlatmakta ve bu madeni Allah yapısı göl içinde tuhaf bir çamur olarak tanımlamaktadır.²⁵⁰ Hikmet Uluğbay da Evliya Çelebi'nin bu konudaki gözlemlerini, Osmanlı yönetiminin ülkedeki petrol zenginliklerinin farkında olduğunu ve bunların işletilmesiyle ilgili kurallar koyduğunu, bu maden üzerinde denetim kurduğunu ve petrol madeninin yaygın olarak bilindiğini tespit etmiştir.²⁵¹

Haziran 1772 tarihli bu belgede Neftçizâdeler'den İsmail, Mehmet, İbrahim ve Hüseyin Ağaların tasarruf ettikleri Kerkük sancağına bağlı Babagurgur petrol madenine hariçten kimsenin müdahale etmemesi ile ilgili karar Kerkük kadısına ve Kerkük kaymakamına bildirilir. Neftçizâdeler'den İsmail ve Mehmed ve İbrahim ve Hüseyin Ağalar'ın eskiden beri kullandıkları Kerkük sancağında olan Babagurgur petrol madenine bazı kişiler tarafından saldırıya kalkışılmıştır. Bu durum Divan-ı Hümâyûn'dan sorulur ve bu olayın ardından Kerkük sancağında bulunan Babagurgur petrol madeninin sadece Neftçizâdeler'in tasarrufuna bırakılır ve Neftçizâdeler dışında herhangi kimsenin saldırıya dahi kalkışmasına müsaade edilmeyeceğine karar verilir.²⁵²

²⁴⁹ BOA, DH. MKT., 2051/81.

²⁵⁰ Çelebi, **Seyahatname I**, s. 63.

²⁵¹ Uluğbay, s. 25.

²⁵² BOA, Diyarbekir Ahkâm Defteri, no: 4, sayfa 42, hüküm no: 4.

3.3.1. Osmanlı Devletinde Petrol İle İlgili Faaliyetler

Bu gelişmeler Osmanlı İmparatorluğu'nun ulusal bir petrol politikasından çok, Sultan II. Abdülhamit'in kişisel çıkarlarını ve tercihlerini yansıtmaktadır.²⁵³ Arzu Terzi bu konuda oldukça tatmin edici açıklamalarda bulunmaktadır. 31 Ağustos 1876 tarihinde Osmanlı padişahları tapulu mal edinmeleriyle ilgili yeni düzenlemeler getirmişlerdir. Tanzimat'tan beri uygulanan reformlar kaldırılmış ve padişahlık makamına ait emlakın tamamı Hazine-i Hassa idaresine alınmıştır.²⁵⁴

Araziler padişah emlakına dahil edildikten sonra, bu arazilere yönelik ıslah çalışmaları başlatılmıştır. Arazilerdeki yeraltı ve yerüstü kaynakların tespiti, bunlardan ne şekilde faydalanılacağı hakkında araştırmalar yapılmış ve bu kaynaklardan halkın refahı için en iyi verim sağlayacak yöntem ve çalışmalar amaç edinilmiştir.²⁵⁵

Osmanlı devletinin petrole olan ilgisi II. Abdülhamit döneminde Musul ve Bağdat vilayetlerindeki tabii halde yüzeye sızan ve daha önce ilkel yöntemlerle faydalanılan petrolerin 1877'de şahsi mülküne aktarılmasıyla başlamıştır. Daha sonra Avrupalı araştırmacıların devreye girmesiyle bölge doğu politikalarına ev sahipliği yapan ve yabancı devletlerin nüfuz alanlarını genişletilmek istemesi amacıyla ilgi gösterdiği bir bölge haline gelmiştir. 1918'de Osmanlı devletinin elinden çıkarak İngiliz himayesine girmiş ve 1926'da da Irak'a bırakılmıştır.²⁵⁶

Osmanlı petrol araştırmaları 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başına denk gelmektedir. Osmanlı imparatorluğunda petrol arama amaçlı sondajın yapıldığı ilk yer İskenderun'dur. Bu dönemde yapılan petrol araştırmaları ve arama faaliyetleri başlamışsa da imtiyaz almak, devretmek, ruhsat almak gibi çalışmalarda ibaret

²⁵³ Uluğbay, s. 56.

²⁵⁴ Hazine-i Hassa; Padişah gelirlerini toplayan, gerekli harcamaları yapan ve sarayın ve bütün ebniye-i seniyyenin (padişah binaları) inşa, tamir, yiyecek, mefruşat, tamir gibi masraflarını karşılayan ve idare eden bir kurum. Ayrıntılı bilgi için bkz. Arzu Terzi, **Hazine-İ Hassa Nezareti**, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2000, s. 36 ayrıca Hazine-i Hassa; hükümdarlık makamına mahsus tahsisat ile emval ve emlakları anlamına gelmektedir. Ferit Devellioğlu, "Hazine-i Hassa", **Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat**, 4. Baskı, Ankara: Doğu Matbaası, 1980, s. 417.

²⁵⁵ Terzi, s. 75-76.

²⁵⁶ Tanoğlu, s. 331. Musul ile ilgili olarak yapılan Mondros Mütarekesi ile ayrıntılı bilgi için bkz. Erol Umut, "Musul Meselesinde Petrol Faktörü", (**Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2007).

olmuştur.²⁵⁷ Yapılan araştırmalar sonucu rastlanılan petroler maliyetleri karşılayamadığından bu faaliyetlerden vazgeçilmiştir.

Volkan Ediger bu dönemin sadece ruhsat almak vermek ya da imtiyaz almak vermektten ibaret olarak tanımlanmasının kolayca kaçmak olduğunu kabul etmektedir. Ayrıca Osmanlı topraklarındaki bu değerli madenin kontrollü bir şekilde kullanılabilseydi eğer belki de imparatorluğun çöküşünü engellemiş olabilirdi demektedir.²⁵⁸

Osmanlı topraklarında Anadolu'da, Balkanlarda, Kafkasya'da ve Arap yarımadasında birçok yerde petrol yeryüzüne kırıklı yapılardan sızarak çıkmıştır, fakat imtiyaz verilen yerler İskenderun, Trakya, Van ve Erzurum ile sınırlı kalmıştır.²⁵⁹

19. yüzyıldan itibaren Avrupalı araştırmacıların yeraltı ve yerüstü kaynak ve hammadde araştırmaları, petrol kaynaklarını ortaya çıkarmış ve yabancı devletlerin dikkatleri Osmanlı topraklarına çevrilmiştir. Araştırmaların sonucunda, Musul ve Mendeli arasında 355 kilometre uzunluğunda ve 96 kilometre genişliğinde petrol rezervi tespit edilmiştir.²⁶⁰

Mezopotamya'nın stratejik önemini çeşitli ulaşım yolları üzerinde oluşu belirlemiştir. Orta Doğu ve Uzak Doğu'yu birbirine bağlayan yollarla bağlantılı olması Mezopotamya'yı özellikle Avrupalı devletler için daha cazip bir bölge haline getirmiştir. Bu durumun sebebi de sömürgesi olan ülkelerin böyle stratejik öneme sahip bir bölgeyi ellerinde bundurarak herhangi bir tehlike anında güvenlik sorununu kısa sürede çözmektir.²⁶¹

Sultan Abdülhamit Osmanlı petroleriyle ilgili gerekli araştırma ve çalışmaların yapılması için Gülbankyan'ı²⁶² görevlendirmiştir. Gülbankyan, 1890 yılında araştırmalarını tamamladığında padişaha olumlu bir rapor sunmuştu. Musul ve Bağdat

²⁵⁷ Lokman, s. 95.

²⁵⁸ Ediger, s. 105.

²⁵⁹ Ediger, s. 104.

²⁶⁰ Terzi, s. 87.

²⁶¹ Mim Kemal Öke, **Musul Meselesi Kronolojisi (1918-1926)**, İstanbul: Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı, 1987, s. 11.

²⁶² İngiltere'de öğrenim görmüş İstanbullu bir Ermeni tüccarın oğludur.

yörelere petrol bulunabileceğine dair emareler olduğunu gösteren bu rapor sonrasında Sultan Abdülhamit bu toprakları şahsi arazisi olarak ilan etmiştir.²⁶³

Mezopotamya petrolünün Rusya'daki petrolle rekabet edebilecek düzeyde olması Musul'un ekonomik açıdan çok değerli petrol yataklarına sahip olduğunu göstermekteydi. 1901 yılında Alman teknik komisyonu Mezopotamya petrol kaynakları için *gerçek bir petrol gölü* tabirini kullanmıştı. Dönemin ünlü bir Alman gazetecisi de, Dr. Paul Rohrbach, bu bölgenin her karışının petrol ve doğalgaz olduğunu, bu kaynakların işletilmesinin Rusların Kafkasya'daki petrol kuyularının işletilmesinden daha karlı olacağını belirtmişti.²⁶⁴

Mezopotamya sadece petrol kaynaklarıyla ünlü bir bölge değil, aynı zamanda bölgedeki sulama sorunu çözüldüğünde birçok tarımsal faaliyetin gerçekleştirilebileceği fosfor, potasyum ve azot açısından verimli bir bölgeydi. Yazların yaklaşık yedi-sekiz ay sürdüğü bu bölge eskiden, Fırat ve Dicle ırmaklarının bölgeyi sulamasıyla önemli bir pamuk üretim merkezi haline gelmişti.

3.3.1.1. İskenderun Bölgesi

19. yüzyılda Osmanlı topraklarında sondajla petrol arama faaliyetleri ilk olarak İskenderun bölgesinde, bugünkü adıyla *Kepirce* olarak bilinen Çengen köyünde başlamıştır. Bu bölgedeki petrol imtiyazı 1887 senesinde bir fermanla bu bölgeyi ilk olarak kendisinin keşfettiğini ileri süren askeri müteahhit Ahmet Necat Efendi'ye verilmiştir.²⁶⁵

İskenderun civarında Devâir-i Askeriye müteahhitlerinden Ahmed Necati Efendi tarafından petrol gazı madeni keşfedilmiştir. İskenderun civarında olup Devâir-i Askeriye müteahhitlerinden Ahmed Necati Efendi tarafından keşfedilmiş olan petrol gazı madeninin padişahın uygun göreceği şekilde ihalesi hakkında Şura-yı Devlet

²⁶³ Kemal Melek, **İngiliz Belgeleriyle Musul Sorunu (1890-1926)**, İstanbul: Üçdal Neşriyat, 1983, s. 12.

²⁶⁴ Earle, s. 23.

²⁶⁵ İdris Bostan, "Osmanlı Topraklarında Petrolün Bulunuşu ve İskenderun'da İlk Petrol İşletme Çalışmaları", Coğrafya Araştırmaları, I/2, Ankara, 1990, ss. 129-135, s. 130., Kemal Lokman, "Memleketimizde Petrol Araştırmaları", http://www.jmo.org.tr/resimler/ekler/6cb94cb34617aea_ek.pdf?dergi=T%DCRK%DDYE%20JEOLJ%DD%20B%DCLTEN%DD (5 Haziran 2014).

Tanzimat Dairesi'nin Meclis-i Mahsus-ı Vükelâ tarafından eklenen mazbatası takımıyla arz u takdim kılınmakla beraber padişah kararı ne yönde olursa ona uygun hareket edileceği ifade edilmiştir.²⁶⁶

Halep'e bağlı İskenderun'un Kayalev nahiyesine bağlı Çengen köyünde keşfedilen petrol gazı madeninin arama ve işletme imtiyazı 23 Haziran 1889'da 75 sene süre ile Ahmet Necati Efendi'ye verilmiştir. 10 Kasım 1893'te bu bölgede yapılacak inşaat çalışmaları için Avrupa'dan getirilecek olan alet ve edevat için gümrük vergisi alınmayacağı kararlaştırılmıştır.²⁶⁷

Bu döneme kadar Osmanlı İmparatorluğu'nun petrol işletilmesi ile ilgili kanunnamesi yoktu. Bu yüzden Maadin Nizamnamesi'ne uygun olarak şartnameler hazırlanmıştır. 23 Mart 1889'da yayınlanan 17 maddelik şartname; petrol çalışmaları yapılacak alanların sınırları, ödenecek vergilerin miktarları, ne tür üretim yapılacağı ve faaliyet alanlarının su yolu, demiryolu, çeşme gibi yapı ve alanlara 150 m. uzak olacağı kararlaştırılmıştı.²⁶⁸

3.3.1.2. Trakya Bölgesi

Sondajla petrol çalışmalarının yapıldığı ikinci bölge Trakya'da Mürefte ve Şarköy'dür. Bu imtiyaz 1897'de Halil Rıfat Paşa'ya verilmiştir. Aynı tarihlerde Osmanlı Bankası ve bir Fransız kumpanyasına da verilen imtiyaz ulaşılan petrolerin maliyetleri karşılayamaması nedeniyle iktisadi olarak yetersiz bulunmuştur.²⁶⁹

Edirne vilâyetinin Gelibolu sancağına bağlı Şarköy kazasının Palatonoz deresi, Kocaali, Gölcek ve Eksamil köyleri ve civarında deniz kenarındaki boş arazide keşfedilen kömür ve petrol madenleri için Sultan II. Abdülhamid tarafından 99 sene süreyle imtiyazının verilmiştir.²⁷⁰

²⁶⁶ BOA, İ. MMS., 105/4493.

²⁶⁷ BOA, A. DVN. MKL.,32/28 ve BOA, İ. RSM., 2/20.

²⁶⁸ Bostan, "Osmanlı Topraklarında Petrolün Bulunuşu ve İskenderun'da İlk Petrol İşletme Çalışmaları", s. 130.

²⁶⁹ Lokman, s. 92.

²⁷⁰ BOA, BEO., 911/68280.

3.3.1.3. Erzurum ve Van Bölgesi

Erzurum'un Tercan kazasına bağlı Pülk köyünde keşfedilen petrol ve nefit madenleri imtiyazının Sultan II. Abdülhamid'in tüfekçilerinden Ahmed Celâleddin Paşa'nın işaret ettiği Almanya Devleti tebaasından Mösyö Charles Raizer'e ihalesi söz konusu maden keşfedildiğinde ilk kez Sarıca Murad Osman Bey tarafından çıkarılıp Rusya tebaasından Tiflisli bir Ermeni olan Garvişofa bir kuyu açtırıldığı, Garvişofun askeriyenin bulunduğu mıntıkada ve Çürük suyu üzerinde askeriyeye dair istihbarat topladığı ve kimliğini gizleyerek takma isimle imtiyaz talebinde bulunduğu / Aynı maden için Trabzonlu Çulhazade biraderlere arama ruhsatı verilebilmesi için sadece Osmanlı Devleti vatandaşlarından meydana gelen bir şirketin kurulması, hiçbir isim ve bahane ile yabancıya bırakılmaması ve hiçbir yabancıнын askerî mıntika dahiline sokulmaması şartlarını taşımaları gerektiği.²⁷¹

Van dolaylarında sızıntı şeklinde kendiliğinden ortaya çıkan petrol rezervleri görülmüştür. Bu kaynaklardan ilk dönemlerde petrol ihtiyacı karşılanmıştır ve tesise dayalı bir üretim yapılmamıştır.²⁷² Yine birincil kaynaklardan elde edilen bilgiye göre Van gölü sahilinde petrol gazı madeni bulunduğu haberinin doğru olup olmadığının araştırılarak keşfedenin kim olduğunun bildirilmesi ve acilen detaylı bilgi istenmiştir.²⁷³ Van'ın Bargiri kazasının Kürzot nahiyesinde petrol bulunmuştur. Bu madenin işletilmesinin ülkenin menfaatine olacağı düşüncesiyle imtiyaz fermanı 6 Aralık 1899 Hazine-i Hassa'ya verilmiştir.²⁷⁴

²⁷¹ BOA, Y. PRK. OMZ., 2/22 ve BOA, BEO., 1120/83930.

²⁷² Derviş Başa, "Uluslararası Petrol Politikasının Osmanlı Devleti'nin Yıkılmasına Etkisi", **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi SBE, 2013, s. 14.

²⁷³ BOA, DH. TMİK., M, 97/68.

²⁷⁴ BOA, BEO., 1394,104480.

3.3.1.4. Mezopotamya Petrolleri

“*Medeniyetlerin Beşiği*”, “*Bereketli Hilal*” gibi isimlerle adlandırılan Mezopotamya, geçmişten günümüze büyük devletlerin ilgilendiği bir coğrafya olmuştur. 1534 yılında Kanuni Sultan Süleyman tarafından Osmanlı egemenliğine giren bu bölge, yaklaşık dört asır Osmanlı egemenliğinde kalmıştır.²⁷⁵

Musul ve Bağdat vilayetleri Osmanlı döneminde tarıma elverişli toprakları ve zengin yeraltı ve yerüstü kaynaklara sahip arazileriyle ünlüydü. Sanayi devrimi sonrası artan hammadde ihtiyacı yabancı devletlerin ilgisini bu bölgeye çekmişti. Özellikle Mezopotamya bölgesi Hindistan politikası nedeniyle İngiltere gündemine girmiş ve zengin kaynakları dolayısıyla bölge stratejik önem kazanmaya başlamıştır.²⁷⁶

“...Doğunun ve Batının kesiştiği önemli bir noktada bulunması nedeniyle İstanbul, o yıllarda politik, ekonomik, mali, ticari ve hepsinden önemlisi, stratejik avantaj elde etmek için birbirleriyle rekabet eden Avrupalı büyük devletlerin hummalı bir faaliyet merkeziydi. İstanbul, aynı zamanda 20. yüzyılda katı yakıtın yerini alacak olan, zengin sıvı enerji kaynağının bulunduğu Mezopotamya denilen bölgeye de hakim konumdaydı...”²⁷⁷

Göçebe bir toplum ve aşiretlerin yaşadığı bu coğrafya geçmişten günümüze güvenlik sorunlarıyla karşı karşıya kalmıştır. Farklı etnik yapıdaki aşiretlerin söz sahibi olmak istemesi, konar-göçerlerin yerleşiklere saldırması ve bu şekilde toprakların boş ve sahihsiz kalması güvenlik sorununu otaya çıkarmıştır.²⁷⁸

Tarıma elverişli toprakları ve zengin kaynaklara sahip arazileriyle ünlü olan Mezopotamya, Osmanlı İmparatorluğu'nun güneydoğusunda bulunan, yerel nüfus çoğunluğunun Arap olduğu ve bugün Irak olarak bilinen verimli ve geniş bir coğrafyayı kapsamaktaydı.²⁷⁹

²⁷⁵ Mustafa Malhut, “Mezopotamya Üzerinde İngiliz-Alman Nüfuz Mücadelesi”, **Tarih Okulu Dergisi**, Sayı. 14, (İlkbahar-Yaz 2013), ss. 147-161.

²⁷⁶ Terzi, s. 41, Uluğbay, s. 30.

²⁷⁷ Sami, s. 7.

²⁷⁸ Terzi, s. 78.

²⁷⁹ Sami, s. 15.

Yirminci yüzyılın başlarında, birçok uzman Mezopotamya'nın zenginliklerini kanıtlar nitelikte araştırma sonuçları elde etmişti. Bölgedeki petrol kaynaklarının 400 kilometrelik bir alanı kapsadığı ve çıkarılacak petrolün daha önce görülmemiş miktarda ve yüzeye yakın yerlerde bulunduğunu tarif eden çalışmalar bölgeyi yabancı devletler açısından da daha cazip hale getirmişti.²⁸⁰

Musul ve çevresi hem coğrafi konumu, hem zengin petrol yatakları hem de barındırdığı etnisiteden dolayı oldukça büyük stratejik öneme sahiptir. Bu özelliklerden dolayı Mezopotamya, sanayi devriminden sonra büyük devletlerin petrol arama ve işletme imtiyazı elde etmek istedikleri önemli bir bölge olmuştur.²⁸¹

Sultan Abdülhamit'in tahtta olduğu dönemde siyasi ve ekonomik sebeplerle Musul ve Bağdat vilayetlerinin kaynak araştırma ve işletme imtiyazları Hazine-i Hassa'ya devredilmiştir.²⁸² Öncelikle ilk imtiyaz Musul vilayeti için alınmış, bölgedeki incelemeler devam ederken bu imtiyaza Bağdat vilayeti de dahil edilmiştir.²⁸³

Büyük devletler, sürekli hale getirmek istedikleri pazar ve hammadde kaynaklarının temini için Osmanlı İmparatorluğu'ndan daha iyi bir sömürge bulamazlardı, çünkü Mezopotamya bölgesi coğrafi avantajlarının yanı sıra Rusya kadar tahıl, Bakü'den ise yaklaşık on kat daha fazla petrol elde edebilecek bir potansiyele sahipti. Ayrıca birçok büyük devletin sanayi için ihtiyaç duyduğu zenginliklere madenlere, verimli pamuk tarlalarına ve taşkömürüne de sahipti.²⁸⁴

Musul vilayetinde Sultan II. Abdülhamit'e ait emlak üzerinde ortaya çıkan petrol gazı madenlerinin aranması ve işletilmesiyle ilgili imtiyaz Hazine-i Hassa'ya verilmişti. Sultan II. Abdülhamit, Musul'da bulunan emlakına dahil ettiği bölgede bulunan petrol madenlerinin var olup olmadığı, varsa eğer bunların cinsi ve içeriği, ne şekilde kullanıldığı ile ilgili Mehmed Bin Ahmet Arif'e araştırma yaptırmıştır. Çalışma sonucunda Şirket arazisinde Musul'a on iki Dicle nehrine bir saat mesafede gazyağı ve

²⁸⁰ Aktaran Sami, s. 16.

²⁸¹ Cengiz Eroğlu, Murat Babuçoğlu ve Orhan Özdil (Ed.), **Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Musul**, Ankara: Orsam Kitapları No:5, 2012, s. 11.

²⁸² BOA, İ. HUS., 68/7.

²⁸³ Terzi, s. 89.

²⁸⁴ Ortaylı, s. 153, Malhut, s. 152.

petrol madenleri bulunduğu, Şemnamek'te, Tuzhurmato'da yarım saat ileride yirmi adet petrol kuyusu olduğu, civarda bunu dışında birçok karışık yağlar olduğu, bu yağların yarı yarıya petrol ile karıştırıldığında sokakları aydınlatmak için kullanılabileceği söylenmiştir.²⁸⁵

Musul sorunun çözülmemesinin sebebi sadece stratejik önemi değil aynı zamanda barındırdığı kaliteli ve zengin petrol yataklarıdır. Musul yöresi uzun yıllar Osmanlı egemenliği altında kalmıştır. I. Dünya Savaşı sonrası 30 Ekim 1918'de Mondros Mütarekesi'nden sonra yapılan ateşkesle Türkiye sınırlarında kalmasına rağmen İngilizler himayesine girmiştir. 1926'da Türkiye ve Irak arasında yapılan anlaşmayla Musul, Irak'a bırakılmıştır.²⁸⁶

Mezopotamya çeşitli hidrokarbonların, çatlak, kırık ve fay düzlemleri arasından yüzeye sızarak ortaya çıkan petrol sızıntılarının en bol olduğu yerlerden birisidir.²⁸⁷ 19. yüzyılın ikinci yarısında ticari amaçlarla işletilmeye uygun olduğu anlaşılan Mezopotamya bölgesindeki kaliteli petrol kaynakları, hem Sultan II. Abdülhamit'in hem de nüfuz alanlarını genişletmek isteyen büyük devletlerin iktisadi, sosyal ve siyasi politikalarını belirlemiştir.²⁸⁸

Mezopotamya petrolünü önem kazanmasında Bağdat valisi Mithat Paşa'nın büyük katkısı olmuştur. Mendeli petrol işletmesinin verimliliğinin yükseltilmesi için çalışmalar yapmıştır. Osmanlı topraklarındaki petroler 1870'lerin başından itibaren Batılı devletler tarafından incelenmeye başlanmıştır. İlk kez 1871'de Musul ve Bağdat'ta inceleme yapan Alman uzmanların çalışmaları bölgenin petrol potansiyeli ile ilgili olumlu sonuçlar vermiştir.²⁸⁹

Sultan Abdülhamit'in tahta olduğu dönemde yabancı devletler kendi politikalarını uygulayarak Doğu'yu ve Doğu'nun getirebileceği zenginliklere sahip

²⁸⁵ BOA, HH. THR., 233/47.

²⁸⁶ Erol Umut, "Musul Meselesinde Petrol Faktörü", (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2007), s. 2.

²⁸⁷ Ediger, s. 131. Ayrıca Ediger; Güney Kaliforniya, Venezuela, Trinidad ve Bakü'de de önemli miktarlarda sızıntılar olduğunu aktarmıştır.

²⁸⁸ Şükrü Gürel, **Ortadoğu Petrolünün Uluslararası Politikadaki Yeri**, Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi, 1979, s. 54.

²⁸⁹ Ediger, s. 132.

olmayı hedeflemişlerdi. Bununla beraber bölge, barındırdığı zenginliklerin yanında dünyanın gelişmemiş bir bölgesi konumundaydı.²⁹⁰

Bağdat ve Musul vilâyetlerinde imtiyazı Hazine-i Hâssa'ya ait olan petrol ve nef t madenlerinin, özellikle Musul'daki petrol madeninin, Rusya petrol madenlerine denk belki daha üstün olduğu ve işletildiği takdirde Rusya petrolleriyle tamamıyla rekabet edebileceği tespit edilmiştir.²⁹¹

²⁹⁰ Terzi, s. 28.

²⁹¹ BOA, Y. A. HUS., 425/9.

4. OSMANLIDA NEFT VE PETROL İMTİYAZLARI

18. ve 19. yüzyıllarda kömüre olan bağımlılığın yerini 20. yüzyılda petrolün alması ekonomik dengeleri değiştirmiştir. Gelişen ülkelerin kendi topraklarında petrol olmaması bu ülkeleri petrol mücadelelerine sürüklemiştir. 20. yüzyıl başlarında TNT patlayıcısının hammaddesinin petrolden üretilmeye başlanması Avrupa'da silahlanma yarışını hızlandırmıştır.²⁹² Bu ihtiyaç ise yabancı devletleri petrole sahip ülkelere yönlendirmiştir.

Bir başka önemli olay ise donanmaların kullandığı enerji kaynağının değişmesi, kömürden petrole geçiştir. Bu önemli aşamalardan sonra Avrupa her alanda kömürden petrole geçiş yapmıştır.²⁹³

Sultan II. Abdülhamit tahta çıktıktan sonra birçoğu Mezopotamya bölgesinde bulunan oldukça büyük ve verimli arazileri şahsi mülküne dahil etmiştir.²⁹⁴

Önemli petrol yataklarının varlığından haberdar olan Sultan II. Abdülhamit petrol imtiyazlarını ilk olarak Osmanlı tebaasından kişilere vermiştir.²⁹⁵

Hazine-i Hassa müfettişlerinden olan Arif Bey Musul vilayetindeki madenlerle ilgili çalışmalar yapmış ve tespit ettiği kaynakları bir rapor düzenleyerek Hazine-i Hassa Nezareti'ne sunmuştur. Bu raporun ardından Musul madenlerinin araştırma ve işletme imtiyazı 6 Şubat 1889 tarihli irade ile padişah tarafından Hazine-i Hassa'ya verilmiştir.²⁹⁶

İki irade de aslında içerik olarak aynıdır. İkinci iradede petrol yataklarının işletme ve imtiyaz hakkının padişaha ait olduğu bir kez daha vurgulanmıştır. İkinci

²⁹² Acar, s. 6.

²⁹³ Acar, s. 5.

²⁹⁴ Uluğbay, s. 40.

²⁹⁵ Ediger, s. 103.

²⁹⁶ Bu iradenin tam metninin transkripsiyonu “Bağdat-Musul Petrolleri Üzerine Bir Değerlendirme” adlı çalışmada mevcuttur. Bu metin ayrıca Başbakanlık Osmanlı Arşivi tarafından da neşr edilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Arzu Terzi, **Bağdat-Musul'da Paylaşılmayan Miras Petrol ve Arazi (1876-1909)**, İstanbul: Truva Yayıncılık, 2007, s. 91. , Arzu Terzi, “Bağdat-Musul Petrolleri Üzerine Bir Değerlendirme”, Irak Dosyası I, İstanbul: Tarih ve Tabiat Vakfı Yayınları, 2003. s. 347-360., T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayın No: 11 Musul – Kerkük İle İlgili Arşiv Belgeleri (1525 – 1919) Ankara: 1993.

iradenin çıkarılmasının önemli bir sebebi de petrol kuyularına karşı aşiretlerin ve eşkiyaların saldırılarına karşı tedbir almaktır.²⁹⁷ Ayrıca bir diğer önemli sebep de Bağdat Demiryolu yapımı ile ilgilidir. 16 Ocak 1902'de Almanların Demiryolu Kumpanyası ile geçici imtiyaz sözleşmesi yapılmıştı ve Bağdat demiryolu yapım ve işletme imtiyazı Almanlara verilmişti.²⁹⁸ Bölgenin zenginliklerinin farkında olan Almanlar bu konuda çalışmalara da başlamışlardı. Fakat nihai anlaşmanın Mart 1903'te yapılması kararlaştırılmıştı. Anlaşmanın maddelerinden biri kesin imtiyazdan sonra demiryolunun geçeceği devlete ait olan toprakların mülkiyeti ile ilgiliydi. İmtiyazı alacak olan devlet aynı zamanda demiryolunun her iki tarafında yirmi kilometre genişliğindeki alan içerisinde kalan madenleri işletme hakkını da elde edecekti. Sultan Abdülhamit, Almanların esas niyetlerini anlayarak ikinci iradesini yayınlamıştır.²⁹⁹

Bu tarihten sonra da petrol kaynakları ile ilgili olarak Hazine-i Hassa araştırmaları devam etmiştir. Başta Mendeli olmak üzere Bağdat civarında birçok toprak incelemeye alınmıştır. Bağdat vilayetinde de zengin petrol yataklarıyla karşılaşılması, petrol kaynakları açısından verimli bu iki bölgenin tek bir şirkete imtiyaz verilerek işletilmesi fikri ortaya çıkmıştır. Bu iki vilayetin petrol imtiyazlarının birleştirilerek daha verimli sonuç alınacağını düşünen Hazine-i Hassa Emlak-ı Hümayun idaresince, 19 Eylül 1898'de de başka bir iradeyle Bağdat vilayetindeki petrol yataklarının imtiyazı padişahın emlakına dahil edilmiştir.³⁰⁰ Bu gelişmelerden sonra Nemlizade Hasan Tahsin Efendi, Bağdat ve Basra petrol yataklarının imtiyazını almıştır.

Sultan II. Abdülhamit'in 2 Ağustos 1888'de Musul'da bulunan emlakına dahil ettiği bölgede madenler bulunup bulunmadığı varsa eğer bunların cinsi ve içeriği ve

²⁹⁷ Terzi, s. 97.

²⁹⁸ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Edward Mead Earle, **Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı : 1903-1923** İstanbul : Örgün Yayınevi, 2003, s. 33-34-111, Volkan Ş., Ediger, **Enerji Ekonomi-Politik Perspektifinden Osmanlı'da Neft ve Petrol**. Ankara: ODTÜ Yayıncılık, 2007, Bilmez Bülent Can, **Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)**, 2.Basım, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2010, s. 94-96-97, Hikmet Uluğbay, **İmparatorluktan Cumhuriyete Petropolitik**. Ankara: Ayraç Yayınevi, 2003, İlber Ortaylı, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**. İstanbul: Timaş Yayınları, 2012, s. 154.

²⁹⁹ Ortaylı, s. 125, Earle, s. 36-37, Terzi, s. 98.

³⁰⁰ "...Hazine-i Hassa Nezareti tarafından görevlendirilen Fransız maden mühendisi Jakraz, bölgede önemli araştırmalar yapmış ve bölge petrolünün ıslah ve işletimi için 14.000 liradan fazla maliyet tespit etmiştir. Bu maliyeti karşılayamayacak olan Hazine-i Hassa başka yollar aramaya koyulmuştur. Hazine-i Hassa Fen memuru Arslan Bey ise bu kaynakları kurulacak yeni bir şirkete işletirme fikrini vermiştir..." Terzi, s. 99-100.

bunların ne şekilde kullanıldığı ile ilgili müfettiş Mehmed Bin Ahmet Arif bir araştırma yapmış ve araştırmalarıyla ilgili haritayı Sultan II Abdülhamit'e bildirmiştir. Haritada Şirket arazisinde Musul'a on iki saat Dicle nehrine bir saat mesafede petrol madenleri bulunduğunu ve bu bölgelerde Şemamek'te, Tuzhurmato'dan yarım saat ileride yirmi adet petrol kuyusu olduğu bildirilmiştir. Ayrıca civarda bunu gibi birçok karışık yağların var olduğu ve bu yağların yarı yarıya petrol ile karıştırıldığında sokaklarda aydınlatma amacıyla da kullanılabilceği belirtilmiştir.³⁰¹

Bölgedeki kaynakların işletilmesiyle ilgili önemli sorunlar mevcuttu. Bunlardan en önemlisi bölgedeki aşiret ve eşkıyaların bu bölgelere olan müdahalesi ve dışardan gelecek kişilere imtiyaz vermek istememeleri bu kaynakların işletilmesini zorlaştırıyordu.³⁰² Bu yüzden Osmanlı Devleti, petrol ve petrol madenlerinin bulunduğu bölgenin güvenliğini sağlayabilmek için İran sınırına yakın olan Mendeli kazasında bir karakolhane inşa etmek istemiştir.³⁰³

Kaynaklarla ilgili yapılan araştırmalar sonucu hazırlanan raporlarda, elde edilen petrolün kullanılmaya uygun olmadığı ve işletim tarzının ilkel olduğunu ifade eden maddeler mevcuttu. Örneğin; Musul petrolleriyle ilgili, petrol yataklarından çıkarılan gazların kokusunun iyi olmaması ve renginin kırmızıya dönük olması gibi sebeplerle Musul'da rağbet görmediği ileri sürülmüştür. *“Her defasında bir kıyyesi iki kuruş otuz pareden, üç buçuk kuruşa kadar değişen fiyatlarla Musul Belediye dairesine satılan petrol yarı yarıya diğer gazlarla karıştırılarak ancak sokaklarda yakacak olarak kullanılabilmekteydi. Nefti koyultmak için yapılan harcamaya zift kırığı parası da eklenince, elde edilen gelir masrafları karşılayamadığından petrol kaynakları ihale ile idare edilmeye mecbur kalınmıştı.”*³⁰⁴

Hazine-i Hassa Nezareti'nin görevlendirdiği müfettişlerin raporlarına göre; petrol kaynaklarının yok edilememesi, teknik bilgi eksikliği sebebiyle petrol kuyularının usulüne uygun damıtılmaması, kullanılan alet edevatın çok pahalıya satın alınması ve kış

³⁰¹ BOA, HH. THR., 233/47.

³⁰² Terzi, s. 134.

³⁰³ BOA, DH. İD.,70-2/51 ve BOA, DH. MKT., 678/35.

³⁰⁴ Terzi, s. 135. Konu ile ilgili olarak bir çok maden raporu mevcuttur. HH.THR., nr. 234/75, lef 2, HH.THR., nr. 233/47, lef 4, HH.THR., nr. 233/58.

mevsiminde uzun süre petrol çıkarılamaması gibi sebepler petrolün veriminin arttırılamamasının en önemli sorunları olarak görülmekteydi. Ayrıca Arzu Terzi'nin transkripsiyonunu yapmış olduğu arşiv belgeleri de petroleri biriktirmek için yeterli bir ambar olmadığı gerekçesiyle, petrol biriktirmek için havuz inşası yapılmasıyla, Osmanlı Devleti'nin petrole yönelik ıslah çalışmalarının var olduğu bilgisini vermektedir.³⁰⁵

Birçok kaynak Osmanlı Devleti'nin topraklarında barındırdığı petrolden haberdar olmadığını yazmaktadır. Bu kaynaklara karşılık Arzu Terzi, Bağdat ve Musul petrollerinin Osmanlı döneminde sınırları dahilinde olduğunu ve bu kaynakların işletme ve faydalanma hakkının Tanzimat öncesinde toprak ve tımar sahiplerine verildiğini aktarmaktadır.³⁰⁶

4.1. Yabancı Devletlerin İmtiyaz İsteme Sebepleri

Musul sorununun temelinde Batılı devletlerin Orta Doğu'daki çıkarları yatmaktadır. Birinci Dünya Savaşı'ndan önce Osmanlı Devleti'nin *ne şekilde parçalanacağı ve kimler arasında bölüştürüleceği* Musul'da bulunan zengin yeraltı kaynakları açısından çok önemliydi. 19. yüzyıl diplomasisi gizli anlaşmalarla stratejik noktaların ele geçirildiği eski diplomasiye dayanmaktaydı. Bu anlaşmalara giren devletlerin sayısı çoğaldıkça anlaşmalar uzuyor ve güçleşiyordu.³⁰⁷

İngiltere'nin dış politikası açık denizleri donanmasıyla kontrol altına alarak ve sınır ulaşımının güvenliğini sağlayarak, kendi güvenliğini ve refahını sağlamaya yönelikti. Fransa dış politikası Orta Doğu'da ekonomik yatırımlar yapılmasını ve Hristiyanların korunmasını kapsıyordu. Rusya dış politikası ise 1774 tarihinde Kırım'a inmeleriyle politika üretmeye başladılar. 1877- 1878 Rus-Türk Savaşı'yla da Balkanlarda ve Kafkasya'da toprak elde ederek, Doğu Sorunu'na dahil oldular.³⁰⁸

Osmanlı Devleti'nin Balkanlarda birçok toprağını kaybetmesine sebep olan Osmanlı-Rus savaşı Sultan Abdülhamit'in tahta geçişinin ilk yıllarında yaşanmıştı. Bu yüzden tahtta olduğu sürece sonraki birçok politikasında Balkan yenilgisini göz önünde

³⁰⁵ Terzi, s. 137-141.

³⁰⁶ Terzi, s. 87.

³⁰⁷ Melek, s. 11.

³⁰⁸ Melek, s. 11.

bulundurarak daha tedbirli kararlar almıştır. Sultan Abdülhamit genel olarak büyük devletlerin arasında yaşanan rekabetten faydalanarak Osmanlı toprak bütünlüğünü koruyabilecek bir dış politika izlemiştir. Ayrıca uluslararası istihbaratın önemini kavrayan padişah, güçlü bir istihbarat örgütü de kurmuştur.³⁰⁹

Avrupalı araştırmacıların Musul ve Bağdat'ı ziyaret ederek olumlu raporlar çıkarması ve Mithat Paşa'nın da çalışmalarıyla Bakuba'da bir rafineri inşa edildi. Burada Tuz ve Kayyara arazilerinde Fransa'dan gelen uzmanlar ilkel yöntemlerle delikler açarak petrole ulaştı ve çıkan miktarı arttırdı. Kerkük yakınlarında Baba Gurgur bölgesinde de petrol elde edildi.³¹⁰

Mezopotamya ve özellikle Musul, Avrupalı araştırmacıların raporlarından sonra, yabancı devletlerin bölgede petrol arama ve işletme imtiyazı alabilmek için yarıştığı bir bölge haline gelmiştir. Bu yüzden yabancı devletler demiryolu, liman ya da daha çeşitli yatırımlarla bölgeyi kontrol altına almak istemişlerdir.³¹¹

Sultan Abdülhamit 1904 yılında bir Alman şirketi olan Anadolu Demiryolları şirketine Musul ve Bağdat vilayetlerinde petrol arama izni vermiştir. Anadolu Demiryolları bu arama imtiyazını Deutsche Bank'a devretmiştir. Ancak yapılan araştırmalar sonucunda herhangi bir girişim olmamıştır.³¹²

Petrol imtiyazı alabilmek için Osmanlı hükümetine başvuran Amerikan firması Chester grubu; Osmanlı topraklarında demiryolu, liman ve maden işletmeciliği yapabilmek için 1899'da İstanbul'a gelmiştir. Ancak Avrupa dışından bir ülkenin Osmanlı topraklarında imtiyaz istemesi, İngiltere'yi oldukça huzursuz etmişti. 1910 yılında İngiliz-Alman menfaatlerini korumak ve petrol araştırmalarına sermaye sağlamak amacıyla, liberal ekonomiye geçişi savunan Jön Türklerle bir anlaşma yapılmış ve tamamı İngiliz sermayeli Türk Milli Bankası kurulmuştur.³¹³

³⁰⁹ Öke, s. 28.

³¹⁰ Melek, s. 13.

³¹¹ Öke, s. 12.

³¹² Melek, s.13. Yapılan anlaşmaya göre bölgede yeterince petrol bulunduğu takdirde, 40 yıllık bir anlaşma imzalanacak ve karların oranları daha sonra belirlenecekti.

³¹³ Melek, s. 14.

Osmanlı Devleti'nin gücünü azaltmayı amaçlayan Rusya; Balkan ve Kafkas halklarını kışkırtıyordu. Fransa, Mısır'ın kontrolünü sağlamak için Akdeniz'e hakim olmak istiyordu. İngiltere, sömürgesi Hindistan'ın güvenliğini sağlamak için çabalıyordu. Amerika'nın amacı ise artan makineleşmenin önemiyle beraber, bölgedeki petrol rezervini kullanarak ekonomik çıkar sağlamak. Sonuç olarak yabancı devletlerin amacı; doğuyu etki altına alarak doğunun getireceği kazanımlara sahip olmaktı.³¹⁴

Osmanlı Devleti'nin jeopolitik öneminin yanı sıra sahip olduğu yeraltı zenginlikleri uluslararası siyaseti de belirlemekteydi. Batılı ülkeler eski gücünü yitiren Osmanlı Devleti'ni parçalayıp paylaşmak istiyordu. Osmanlı Devleti'nin topraklarında barındırdığı zenginlikler, emperyalist güçler için hem iyi bir hammadde kaynağı hem de iyi bir pazardı.

Avrupa devletleri Osmanlı Devleti'nin topraklarını kendi emperyalist çıkarları için kullanmak istemiştir. İngiltere, Mısır'ı işgal etmiş, Fransa Tunus ve Suriye'yi nüfuz alanlarına dahil etmiş, Rusya ise Balkan halklarını Osmanlı Devleti'ne karşı kışkırtmıştır.³¹⁵

³¹⁴ Terzi, s. 30.

³¹⁵ Earle, s. 19.

4.2. İmtiyaz Çabaları ve Sonuçları

Petrol yataklarının Sultan Abdülhamit'in şahsi mülküne geçirilmesi ile ilgili farklı tarihlere ait iki iradesi bulunmaktadır. Birincisi 6 Şubat 1889'da, ikincisi ise 18 Kasım 1902'de çıkarılmıştır. Araziler padişah mülküne dahil edildikten sonra bu topraklarda araştırma yapmak üzere görevli müfettişler 17 maddelik bir nizamname ile bölgedeki gaz madenlerinin verimini arttırmak için çalışma yapmaları ve tedbir almaları, Osmanlı Devleti'nin bu madenlerden haberdar olduğunu ve bunlardan faydalandığını göstermektedir.³¹⁶

Osmanlı Devleti, Musul petrolleriyle ilgili ilk imtiyazları öncelikle kendi tebaasından kişilere vermiştir. İlk imtiyaz alma başvurusu Amasyan Efendi tarafından yapılmıştır. Amasyan Efendi söz konusu imtiyaz ile ilgili Hazine- i Hassa'dan bu bölge ile ilgili maden haritalarını, hangi şartlarda işletildikleri ve çıkarılan petrolün kalitesine kadar detaylı bir rapor istemiştir. Talep edilen raporlar ulaştırılmış fakat Amasyan Efendi bundan sonraki süreçte herhangi bir girişimde bulunmamıştır. İkinci imtiyaz başvurusu da yine Osmanlı tebaasından Hırıstidi Efendi'ye aittir. Ancak bu imtiyaz da sadece başvuru aşamasında kalmış, herhangi bir sonuca bağlanamamıştır. Petrol kaynaklarına bir diğer imtiyaz başvurusunu da yine Osmanlı tebaasından Nemlizade Hasan Tahsin Efendi yapmıştır. Tahsin Efendi, Hazine-i Hassa'nın belirttiği imtiyaz maddelerine göre farklı hükümlere de yer vermişti. Bu yüzden Hazine-i Hassa imtiyazı Tahsin Efendi'ye vermekten kaçınmıştır. Örneğin; ihale süresinin kırk değil de kırk beş sene olmasını, bir ton ham petrole biçilen fiyatın yarım Osmanlı lirası yerine otuz beş kuruşa düşürülmesini ve Hazine-i Hassa'ya ait olacak petrol oranının da %10'dan %8'e düşürülmesini teklif etmişti.³¹⁷

Arzu Terzi'nin kitabında yer verdiği Osmanlı arşiv kaynaklarına göre bilinen Osmanlı tebaası imtiyazları Amasyan Efendi, Hırıstidi Efendi ve Nemlizade Hasan

³¹⁶ Terzi, s. 90.

³¹⁷ Terzi bu konuda Amasyan Efendi'nin başvurusunun bu kadarla sınırlı kaldığını ve bu bilgi ve belgeleri aldıktan sonra bu bilgilere ne yaptığı ya da kimlerle paylaştığı hakkında herhangi bir bilgiye rastlamadığını aktarmaktadır. Hırıstidi efendi ilk olarak söz konusu maden yataklarını işletebilmek için farklı iki seçenekle Hazine-i Hassa'ya başvurmuştur fakat daha sonra farklı bir yatırım için sermaye bulması gerektiği gerekçesiyle daha sonra tekrar başvuru yapacağını belirtmiştir. Böylelikle bu imtiyaz girişimi bu aşamada son bulmuş daha sonra Hırıstidi Efendi'nin herhangi bir başvurusuyla karşılaşılmamıştır. Terzi, s. 179-180-188.

Tahsin Efendi ile sınırlı kalmıştır. Ancak birincil kaynaklarda başka imtiyaz başvurularına da rastlanmıştır. Örneğin; 8 Mart 1853 tarihinde tüccar Miran Şirinyan da Karamürsel'de petrol madeni aramak için ruhsat başvurusunda bulunmuştur.³¹⁸

Osmanlı tebaası dışında bir de yabancı devlet imtiyaz başvuruları bulunmaktadır. Petrol kaynakları arama ve işletme imtiyazı için İlk olarak Fransızlar başvurmuştur. İmtiyaz başvurusunu Fransa adına maden başmühendisi Mösyö Rozo yapmıştır. Mösyö Rozo da tıpkı Nemlizade Hasan Tahsin Efendi'nin başvuru şartlarına benzer maddeler içeren Hazine-i Hassa tarafında hazırlanmış mukaveleyi imzalamıştır. Daha önce bölge ile ilgili ayrıntılı kaynak araştırmaları yapılmasına karşın Mösyö Rozo, iki buçuk milyon frank sermaye gerektiren böyle bir anlaşmanın gerekli yeraltı ve yerüstü kaynak araştırmalarının daha detaylı olarak yapılmadan sağlanamayacağını duyurmuştur. Bu başvuru ile ilgili olarak yaklaşık iki buçuk ay geçmesine rağmen Sultan Abdülhamit konu ile ilgili herhangi bir niyet belirtmeyerek daha sonrasında bu anlaşmayı onaylamamıştır.³¹⁹

Musul'daki petrol kaynaklarının Hazine-i Hassa tarafından idare edilmesi, sermaye ve teknik eksiklikler sebebiyle pek mümkün değildi. Musul vilayetinin emlak komisyonu da bu şekilde düşünmekteydi ki bu kaynakların hazinenin menfaatine işletilemeyeceği ile ilgili bir telgraf göndermiştir. Hazine-i Hassa İdaresi de kaynakların işletiminin hazinenin lehine çevrilinceye kadar bu konuyla ilgili çalışmaların devam edeceğini bildirmiştir.³²⁰

Sultan Abdülhamit, diğer yabancı devletlere göre Almanya'yı her zaman daha yakın görmekteydi. 18 Mart 1902'de de Bağdat Demiryolu yapım imtiyazını Almanlara vermiştir. Bu yakınlık Musul ve Bağdat petrollerinin imtiyazının da Almanlara verilebileceğini düşündürmekteydi.³²¹

Osmanlı Devleti'nin gücünü azaltmayı amaçlayan Rusya; Balkan ve Kafkas halklarını kışkırtıyordu. Fransa, Mısır'ın kontrolünü sağlamak için Akdeniz'e hakim

³¹⁸ BOA, DH. MKT., 2059/135.

³¹⁹ Terzi, s. 190-191.

³²⁰ Terzi, s. 194.

³²¹ Can, s. 96, Terzi, s. 204.

olmak istiyordu. İngiltere, sömürgesi Hindistan'ın güvenliğini sağlamak için çabalıyordu. Amerika'nın amacı ise artan makineleşmenin önemiyle beraber, bölgedeki petrol rezervini kullanarak ekonomik çıkar sağlamaktı. Sonuç olarak yabancı devletlerin amacı; doğuyu etki altına alarak doğunun getireceği kazanımlara sahip olmaktı.³²²

Osmanlı devleti ise yabancı devletler arasında Almanya'yı farklı konumlandırmıştı. İngiltere, Rusya ve Fransa'ya karşı Almanya'yı bir dene unsuru olarak görmekteydi. Almanya'ya karşı olan bu tutumunu da iktisadi teşebbüs ve askeri işbirlikleri ile desteklemişti. İki devletin arasındaki bu yakınlık da Berlin-Bağdat demiryolu gibi imtiyazları da beraberinde getirmiştir.³²³

4.3. Petrol ve Demiryolu Faaliyetleri

Anadolu'daki bilinen en eski demiryolu, imtiyazı 1856'da verilen ve işletmeye 1866'da açılan İzmir-Aydın hattıdır.³²⁴ Batılı devletlerin sanayi devrimiyle beraber modern sanayiye geçmeleri ve ulaşım sorunlarını demiryolu hatlarıyla çözmelerine rağmen, Osmanlı Devleti sanayi bakımından geri kalmıştı. Anadolu'da yol yoktu ve ırmakları da ulaşımına uygun değildi. Madenler açısından zengin, toprak açısından da verimli bir coğrafyaya sahip olunmasına rağmen bu zenginlikleri üretimde girdi olarak kullanılabilir seviyeye getirmek için gerekli olan sermaye ve teknik bilgi henüz oluşmamıştı.³²⁵

Demiryolu faaliyetleri, Osmanlı Devleti için ekonomik, sosyal ve siyasi anlamlar taşıyordu. 1878 Berlin Kongresi ile topraklarının büyük kısmını kaybeden Osmanlı Devleti, içinde bulunduğu ekonomik durgunluğu aşmak, askeri anlamda stratejik üstünlük sağlamak ve Avrupa ile bütünleşerek Osmanlı topraklarının eski etkinliğine kavuşturmak için demiryolu faaliyetlerine önem veriyordu.³²⁶

Demiryolları insanlık tarihi açısından önemli dönüm noktalarından birini oluşturmaktadır. Demiryolları Osmanlı İmparatorluğu için çağı yakalama aracı, diğer birçok devlet için de emperyalizm aracı olarak görülmüştür. Ayrıca Osmanlı

³²² Can, s. 93 ve Terzi, s. 30.

³²³ Terzi, s. 31-32.

³²⁴ Earle, s. 33.

³²⁵ Earle, s. 20-21.

³²⁶ Gümüş, s. 167.

İmparatorluğu demiryollarını; taşraya hakim olabilmek, düzenli ve kontrollü vergi toplayabilmek için de istiyordu.³²⁷

Batının sermayesi ve teknik bilgisiyle Osmanlı Devleti'nin zenginlikleri, yeterli bir demiryolu ağıyla birleştirilerek hem Avrupa'nın hammadde ve sömürü ihtiyacı giderilecek hem de Osmanlı Devleti'nin siyasi güvenliği sağlanacaktı.³²⁸

Osmanlı Devleti'nden imtiyaz almak isteyen devletlerin her biri, kendi nüfuz alanlarını ve buna bağlı olarak da kendi demiryolu nüfuz hatlarını oluşturmuşlardır.³²⁹ Osmanlı Devleti de içinde bulunduğu siyasi ve ekonomik güçsüzlük sebebiyle denge politikası uygulamış ve imtiyaz verdiği devletin ekonomik ve siyasi çıkarları doğrultusunda hareket etmek zorunda kalmıştır.

Demiryollarının geçtiği yerlerde tarımsal üretim artacak, ekonomik hayat canlanacak, halkın refah düzeyi yükselecek, köylünün, tüccarın kazanmasıyla devlete ödenen vergiler artacak ve bunların sonucunda Osmanlı Devleti, mali sıkıntılarını hafifleterek Düyun-ı Umumiye 'ye olan borcu zamanında ödeyerek devletin itibarını yükseltecekti. Düyunu Umumiye idaresinin kurulmasıyla Osmanlı Devleti'nin hemen bütün idari ve mali sorunları yabancıların doğrudan ya da dolaylı kontrolü altına girmiştir. Düyunu Umumiye, demiryolu yapımı için yeterli sermayesi ve teknik bilgisi olmayan Osmanlı Devleti'ne, Sultan II. Abdülhamit'e, devlet gelirlerinin bir kısmını ayırıp demiryolu kumpanyalarına vermesini önermiştir.³³⁰

Anadolu-Bağdat Demiryolu

Bağdat demiryolu imtiyazının yer aldığı güzergahta imtiyazlı alacak şirkete, demiryolunun 20 kilometre sağında ve solundaki arazilerde yeraltı ve yerüstü kaynaklar üzerinde söz sahibi olma hakkı verilecek olması İngiltere'nin endişe duymasına sebep

³²⁷ Vahdettin Engin ve Osman Doğan (Ed.), **Osmanlı'da Ulaşım** içinde (209-215), İstanbul: Çamlıca Basım Yayın, 2012, s. 209.

³²⁸ Earle, s. 25.

³²⁹ Muhteşem Kaynak, "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış", Yapıt, **Toplumsal Araştırmalar Dergisi**, Sayı:5, Ankara, 1984, ss. 66-84.

³³⁰ Earle, s. 19- 27.

olmuştu. Çünkü bu imtiyazın İngiltere dışında bir devlete verilmesi, İngiltere'nin Hindistan ve Basra körfezi ticaret ağı güvenliği tehlikeye atacaktı.³³¹

Anadolu-Bağdat Demiryolu öncesinde Anadolu'da yapılan demiryolları oldukça yetersizdi. Stratejik açıdan bakıldığında, bu hattın geçtiği coğrafya modern sanayi için gerekli olan petrol, kömür, zımpara gibi önemli maddeleri barındırdığı için dünyanın en önemli bölgelerinden biri olmuştur. Bu yüzden Anadolu-Bağdat Demiryolları 20. yüzyılın en önemli emperyalizm sorunlarından biri olmuştur.³³²

Osmanlı Devleti, Anadolu-Bağdat Demiryolu imtiyazını vereceği devleti yanına alarak ve her ne kadar bu imtiyaz kanalıyla sömürülecek olsa da, uluslararası arenada kaybettiği stratejik önemini tekrar kazanacaktı. Çünkü bu hattın imtiyazını alacak devlet, Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü korumak zorunda kalacaktı.³³³

Almanya diğer sömürgeci devletlere göre daha avantajlı bir konumdaydı. Osmanlı Devleti Anadolu-Bağdat Demiryolları imtiyazına Almanya'yı daha yakın buluyordu. Çünkü eski gücünü kaybeden Osmanlı Devleti'nin ihtiyaç duyduğu denge ve savunma politikasıyla Almanya'nın çıkarları aynı noktada kesişiyordu. Ayrıca Almanya'nın Müslüman sömürgelerinin olmaması ve Osmanlı Devleti ile sınırının da olmaması, bu iki devlet arasında anlaşmazlık çıkma ihtimalini azaltıyordu.³³⁴

Almanya ve Osmanlı Devleti arasındaki diplomatik girişimler, askeri işbirlikleri, Hindistan ve Mısır'da sömürgeleri olan İngiltere'yi, geleneksel sıcak denizlere inme politikası güden Rusya'yı ve bölgedeki Müslüman kesimi sömürüsü altında bulunduran Fransa'yı rahatsız etmiştir.³³⁵

İmtiyaz verilecek bölgede İngiltere, Almanya, Fransa ve Rusya'nın çıkarlarına hizmet edebilecek çok sayıda zenginliğin olması Anadolu-Bağdat Demiryolları imtiyazını diplomatik bir sorun haline getirmiştir

³³¹ Malhut, s. 153.

³³² Earle, s. 12.

³³³ Gümüş, s. 168

³³⁴ Mustafa Albayrak, "Osmanlı-Alman ilişkilerinin gelişimi ve Bağdat demiryolunun yapımı" **Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi**, Sayı: 6 ss. 01-38 Ankara: 1995, s. 4.

³³⁵ Earle, s.15.

Konya’da başlayıp, Karaman, Ereğli, Adana, Hamidiye, Kilis, Tel Habeş, Musul, Samarra, Kerbela, Necef üzerinden Bağdat’a ulaşacak olan Anadolu-Bağdat Demiryolu yapım ve işletme imtiyazı 21 Ocak 1902 tarihli sözleşme ile Almanya’ya verildi.³³⁶

4.3.1. İngiltere

İngiltere Sanayi Devrimi’nin öncüsü olması sebebiyle bazı avantajlara sahipti. Rakiplerine oranla daha üstün bir durumdaydı ve bu üstünlüğü devam ettirebilmek için de demiryolu imtiyazına ihtiyaç duyuyordu. Çünkü demiryolları yapımının planlandığı coğrafya, İngiltere’nin ihtiyaç duyduğu petrol, kömür zımpara gibi modern sanayinin ihtiyaç duyduğu kaynaklara sahipti.³³⁷

Sanayi Devrimi sonrasında hızlı nüfus artışının ortaya çıkardığı gereksinimleri, Osmanlı Devleti’nin tarım potansiyeli yüksek olan topraklarından daha kolay ve ucuz bir şekilde temin etmek isteyen İngiltere elde etmek istediği demiryolu imtiyazıyla, hem bölgenin avantajlarından yararlanacak hem de ekonomisinde önemli yer tutan sömürgesi Hindistan’ı koruma altına alacaktı.³³⁸

İngiltere’nin Mezopotamya bölgesine ilgisi ilk olarak 1850’lerden itibaren Dicle ve Fırat nehirleri üzerinde yaptığı taşımacılık faaliyetleriyle kendini göstermiştir. İngiltere bu bölgeyi sömürgesi Hindistan’ın devamlılığını sağlama ve Basra Körfezi üzerindeki ticaret ağının tehlikeye girmemesi için istiyordu.³³⁹

İngiltere, Osmanlı Devleti’nin topraklarında demiryolu ağının kurulmasıyla, burada ortaya çıkacak ekonomik canlanma ve ulaşım kolaylıklarıyla kendi devamlılığını sağlamak istiyordu. Bu şekilde yeni demiryolu ağları imtiyazı için mücadele ederek bir yandan bu topraklar üzerinde hak sahibi olacak, bir yandan da Osmanlı Devleti’nin İngiltere’nin çıkarlarını tehlikeye atacak kadar büyümesini engelleyecekti.³⁴⁰

³³⁶ Mithat Baydur, “ Osmanlı-Alman ilişkilerinde Anadolu ve Bağdat Demiryollarının Yeri”, **Yeni Türkiye Osmanlı Ansiklopedisi**, cilt 2, (Ankara 1999), ss. 345-360.

³³⁷ Can, s. 95-96, Gümüş, s. 158., Earle s.12-13.

³³⁸ Gümüş, s. 157.

³³⁹ Malhut, s. 149.

³⁴⁰ Earle, s. 188, Gümüş, s. 159.

1876'da Süveyş kanalının hisselerini ele geçirerek Fransa bağımlılığından kurtulan İngiltere, Anadolu-Bağdat Demiryolu imtiyazını da başka devletlere kaptırarak tekrar bağımlı bir devlet olmak istemiyordu. Anadolu-Bağdat Demiryolu imtiyazını alarak, uluslararası arenada daha etkin bir rol oynamak istiyordu.³⁴¹

4.3.2. Almanya

Almanya, 19. yüzyılın ikinci yarısında yayılma politikasını kendisine en yakın ve diğer bölgelere göre daha kolay sızabileceği Osmanlı İmparatorluğu'na yönlendirmişti. Toprakları bakımından zengin ve çeşitli kaynaklara sahip olan Osmanlı İmparatorluğu'nun İngiltere, Rusya ve Fransa'ya beslediği düşmanlık, imparatorluğun aydınlarının ve yöneticilerinin Almanya'yla iyi ilişkiler kurmasına vesile olmuştu.³⁴²

Birliğini 1871 gibi geç bir tarihte sağlayan Almanya, uluslararası arenada kaynak paylaşımı ve sömürü ya da nüfuz bölgeleri edinme yarışında diğer devletlere göre geç kalan Almanya, kaynak ihtiyacının kolay ve ucuz bir şekilde temini, İngiltere'nin Süveyş Kanalı sayesinde kurduğu stratejik üstünlüğü demiryolu imtiyazı ile ortadan kaldırmak istiyordu.³⁴³

Almanya'nın birliğini geç tamamlaması sebebiyle sağlam ve sürekli bir sömürgeye diğer devletlerden daha fazla ihtiyaç duyuyordu. Çünkü uluslararası arenada etkin olabilmek için etkili ve güçlü bir siyasete ve ekonomiye ihtiyaç vardı. Almanya bu dönemde İlber Ortaylı'nın dediği gibi "*kolonisi olmayan, aç bir ülkedir, ihtiyacı olan tahılı, sebze ve petrolü Anadolu ve Mezopotamya topraklarından sağlamak istemektedir.*"³⁴⁴ Üstelik stratejik açıdan önemli bölgelerin büyük devletler tarafından kontrol altına alınmış olması Almanya'nın işini zorlaştırıyordu.³⁴⁵

Bu dönemde eski gücünü kaybetmiş olan Osmanlı Devleti, Almanya için iyi bir seçenektir. Almanya, İngiltere, Fransa ve Rusya gibi klasik bir sömürge anlayışı benimsemek yerine Osmanlı Devleti ile iyi ilişkiler kurmayı tercih ediyordu. Üstelik Osmanlı İmparatorluğu'nda Almanya dışındaki devletlere karşı olumlu hisler mevcut

³⁴¹ Gümüş, s. 160.

³⁴² Ortaylı, s. 25.

³⁴³ Gümüş, s. 164.

³⁴⁴ Ortaylı, s. 73.,

³⁴⁵ Gümüş, s. 164.

değildi. Bu şekilde hem Osmanlı Devleti'nin büyük devletlere karşı savunma açığını kapatarak müttefiki olacak hem de nüfuz alanını oluşturarak Osmanlı Devleti'nin zenginliklerinden faydalanabilecekti.³⁴⁶

İngiltere, Fransa ve Hollanda gibi ulaşım ve ticarete denizlerden faydalanamayan Almanya, henüz birliğini tamamlamadan önce gümrük birliği ve demiryolu gibi iki önemli meseleyi devletin gündeminde görüşüyordu. Etkin ve ucuz bir ulaşım ancak demiryolu politikalarıyla ulaşılabileceğini düşünen Almanya, 1840'lardan itibaren demiryolu ülkesi olmaya başlamıştı.³⁴⁷

Almanya'nın diğer büyük devletler gibi bu bölgeye ilgi göstermesinin önemli bir sebebi de; petrol, bakır, kurşun gibi madenler açısından zengin olan bu bölgede imtiyaz elde ederek, hammadde ve pazar ihtiyacını karşılayarak, sürekli bir kaynak haline getirmek istemesiydi.³⁴⁸ Ayrıca Almanya bu imtiyazı elde ederek, Süveyş Kanalı'nın stratejik önemini tehlikeye düşürecek ve İngiltere ile Fransa'yı ulaşım ve kaynak ihtiyaçları yönünden kendine bağımlı hale getirecekti. Bu şekilde Almanya istediği etkinliğe ulaşacak ve rakipsiz kalacaktı.³⁴⁹

Almanya'nın Mezopotamya bölgesinde ilk etkinliği Bağdat Demiryolu imtiyazı faaliyetleriyle başlamıştır.³⁵⁰ Almanya petrol ihtiyacını Romanya'dan karşılamaktaydı, fakat hızla gelişen sanayisi ile beraber artan petrol ihtiyacı için Romanya yetersiz kalmıştı. Almanya'nın asıl amacı Mezopotamya'nın zengin petrol kaynaklarını, Osmanlı topraklarından geçecek olan Bağdat Demiryoluyla beraber kendi pazarına aktarmaktı.³⁵¹

Sultan Abdülhamit'in tahtta olduğu dönemde yabancı devletler kendi politikalarını uygulayarak Doğu'yu ve Doğu'nun getirebileceği zenginliklere sahip

³⁴⁶ Gümüş, s. 165., Ortaylı, s. 21.

³⁴⁷ Ortaylı, s. 35.

³⁴⁸ Gümüş, s. 166.

³⁴⁹ Gümüş, s. 167., Can, s. 54.

³⁵⁰ Malhut, s. 152.

³⁵¹ Ortaylı, s. 67., Ediger, s. 184-185

olmayı hedeflemişlerdi. Bununla beraber bölge, barındırdığı zenginliklerin yanında dünyanın gelişmemiş bir bölgesi konumundaydı.³⁵²

Osmanlı devleti ise yabancı devletler arasında Almanya'yı farklı konumlandırmıştı. İngiltere, Rusya ve Fransa'ya karşı Almanya'yı bir dene unsuru olarak görmekteydi. Almanya'ya karşı olan bu tutumunu da iktisadi teşebbüs ve askeri işbirlikleri ile desteklemişti. İki devletin arasındaki bu yakınlık da Berlin-Bağdat demiryolu gibi imtiyazları da beraberinde getirmiştir.³⁵³

4.3.3. Diğer Devletler

Fransa'nın diğer büyük devletler gibi hem sömürü bölgelerinin güvenliğini sağlamak ve genişletmek hem de Osmanlı topraklarındaki zenginlikten pay almak, Suriye bölgesinde daha önce elde ettiği nüfuz bölgelerinin tehlikeye girmesini engellemek ve Süveyş kanalıyla beraber İngiltere'ye kaptırdığı stratejik üstünlüğü tekrar sağlamak istemesi gibi sebeplerle Anadolu-Bağdat Demiryolu imtiyazını almak istiyordu.³⁵⁴

Bölgedeki Müslüman kitlesini sömürsü altında bulduran Fransa, bu bölgede güçlü bir Osmanlı Devleti'ni çıkarlarına aykırı bulmaktaydı.³⁵⁵ Çünkü bu kitlenin herhangi bir şekilde Osmanlı Devleti'ne meyil etmesi isyan hareketlerine sebep olabilir ve bu durum Fransa'yı zor duruma sokabilirdi.

Osmanlı Devleti'nin gücünü azaltmayı amaçlayan Rusya; Balkan ve Kafkas halklarını kışkırtıyordu. Fransa, Mısır'ın kontrolünü sağlamak için Akdeniz'e hakim olmak istiyordu. İngiltere, sömürgesi Hindistan'ın güvenliğini sağlamak için çabalıyordu. Amerika'nın amacı ise artan makineleşmenin önemiyle beraber, bölgedeki petrol rezervini kullanarak ekonomik çıkar sağlamaktı. Sonuç olarak yabancı devletlerin amacı; doğuyu etki altına alarak doğunun getireceği kazanımlara sahip olmaktı.³⁵⁶

³⁵² Terzi, s. 28.

³⁵³ Terzi, s. 31-32.

³⁵⁴ Gümüş, s. 160.

³⁵⁵ Gümüş, s. 161, Earle, s. 146.

³⁵⁶ Terzi, s. 30.

Rusya, Anadolu-Bağdat Demiryolu imtiyazına Osmanlı Devleti'nin güçlenmesini, uluslararası arenada etkinliğinin artmasını istemediği ve sıcak denizlere inme politikasına engel teşkil edebileceği düşüncesiyle karşı çıkmaktaydı. Anadolu-Bağdat Demiryolu imtiyazının İngiltere, Almanya ya da Fransa'ya verilmesi Rus çıkarlarına zarar verecekti. Osmanlı Devleti ile Avrupa'yı birbirine bağlayan bir demiryolu hattı boğazların savunmasını güçlendirecek, Rusya'nın sıcak denizlere inme politikasının tehlikeye düşürerek Balkanlardaki kontrolünü de kaybettirecekti.³⁵⁷

³⁵⁷ Gümüş, s. 162-163.

5. SONUÇ

Bu çalışmada 19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde petrol üretimi, kullanımı ve imtiyaz çabaları anlatılmaya çalışılmıştır. Sanayi devrimi sonrasında da hızla artan enerji talebi, devletleri yeni kaynakların keşfine yönlendirmiştir. Osmanlı Devleti'nin yönetimi altında bulunan petrol açısından zengin bölgelerin, özellikle Musul ve Bağdat petrollerinin bulunduğu bölgeler, paylaşılmak istenmesi Osmanlı Devleti'nin sonunu hazırlayan nedenlerle bağlantılı olarak görülmüştür. 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başlarında yabancı devletler bu bölgelerde imtiyaz alabilmek için çabalamışlardır.

Viyana Kuşatmasından sonra toprak kaybederek zayıflayan Osmanlı Devleti bu tarihten sonra müdahaleye açık bir alan haline gelmiştir. Avrupa, Sanayi Devrimini ve gerektirdiği dönüşümleri yaşarken Osmanlı Devleti'ndeki yoğun nüfuslu toprakların kaybedilmesi, iktisadi ve siyasi sorunların yaşanmasına sebep olmuştur.

Verimli topraklara ve zengin kaynaklara sahip Osmanlı Devleti, kendi topraklarında mevcut bulunan hammaddeleri üretimde girdi olarak kullanabilmesi için gerekli sermaye ve teknik bilgiye sahip olmadığı için de Sanayi Devrimi sonrası yaşanan gelişmelere uzak kalmıştır. Daha sonra modern endüstriyi kurmaya çabalayan Osmanlı Devleti, bazı alanlarda gelirlerin giderleri karşılamayacağı düşüncesiyle de ciddi politikalar yürütememiştir.

Osmanlı Devleti'nin Sanayi Devrimi sonrası yaşanan dönüşümlere ya da teknik gelişmelere uzak olduğunu söylemek eksik bir ifade olacaktır. Neft ve petrolün üretimde girdi olarak kullanılması, muhafazası için depolar ve karakolhaneler inşa ettirilmesi bu eksik ifadeyi tamamlar niteliktedir. Batılı kaynakların dediği gibi 'Osmanlı Devleti petrolden bihaber' değildi. Neft ve petrol yeryüzüne sızdığı oranda kullanılmıştı. Devletin yetemediği yerde de imtiyazlar verilerek petrol ile ilgili ekonomik ve teknik gelişmelere dayalı talepler desteklenmişti.

Geçmişte ilaç yapımında, kalafatlamada, aydınlatmada kullanılan neft, yakın yüzyıllarda ise taşımacılık, savunma gibi alanlarda da kullanılmaya başlanmıştır.

Petrolün bu denli önemli hale gelmesi topraklarında bulunduğu devletleri de anlaşmazlıklara ve çatışmalara sürüklemiştir.

Tanzimat'a kadar hanedana bağlı olarak yönetilen madenlerin devlet hazinesine aktarılması ve maden nezaretinin kurulması, madenlerin araştırılması, vergilendirilmesi, ihale edilmesini düzenleyen nizamnamelerin bulunması da bu kaynakların ciddiye alındığını ve kontrol altında tutulmaya çalışıldığını göstermiştir. 1880'lerde yerli maden mühendisi yetiştirmek üzere maden teşkilatı kurma girişimleri de bu çabaların ürünüdür.

Arzu Terzi'nin aktardığı gibi Osmanlı Devleti'nin petrol yataklarını Osmanlı tebaasına ihale edilişi de bunu ispatlar niteliktedir. Daha sonra Sultan II. Abdülhamit'in bu petrol bölgelerini şahsi mülküne dahil etmesi de yine 19. yüzyıl sonlarında bu madenlere yönelik ıslah çalışmaları kapsamındadır.

1868 Maadin Nizamnamesiyle beraber petrol, bir maden olarak ele alınmış ve daha sonraki dönemlerde Osmanlı Devleti petrol ve maden araştırmak üzere birçok ruhsat ve imtiyazlar vermiştir.

Çalışmada birincil kaynak olarak kullanılan arşiv belgelerinde, Bağdat ve Musul vilayetlerinden Bağdat ve Musul vilayetleri dahilinde nerelerde petrol ve madenleri olduğu ve bu bölgelerde kimlere ruhsat verildiğini araştırılması ve açıkça bildirmesi istendiği görülmüştür. Araştırmalar sonucu bu bölgelerde petrol ve maden bulunduğu ve bazı seneler mültezimlere ihale edilerek işletildiği sonucu çıkarılmıştır.

Osmanlı Devleti'nin petrol olduğunu düşündüğü bölgelerde hem kendi tebaasına hem de yabancı memleketlerden gelen mühendislere, araştırmacılara imtiyazlar vermesi de yine birincil kaynaklardan elde edilmiştir. Bu durum Osmanlı Devleti'nin petrolden gelir sağlama ve yeterli petrol politikası oluşturabilme çabası içinde olduğunu düşündürmektedir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun petrol ile tanışıklığına sadece arşiv belgelerin de değil dönemin ünlü gezgin ve coğrafyacılarının eserlerinde de rastlanmıştır. Evliya Çelebi'nin Seyahatname'sinde petrol madeninin tasvirine ve kalafat

esnafına yer vermesi, Katip Çelebi'nin Türk Donanması'nı anlatırken kalafatlama tekniğini anlatması da bu gerçeği desteklemektedir.

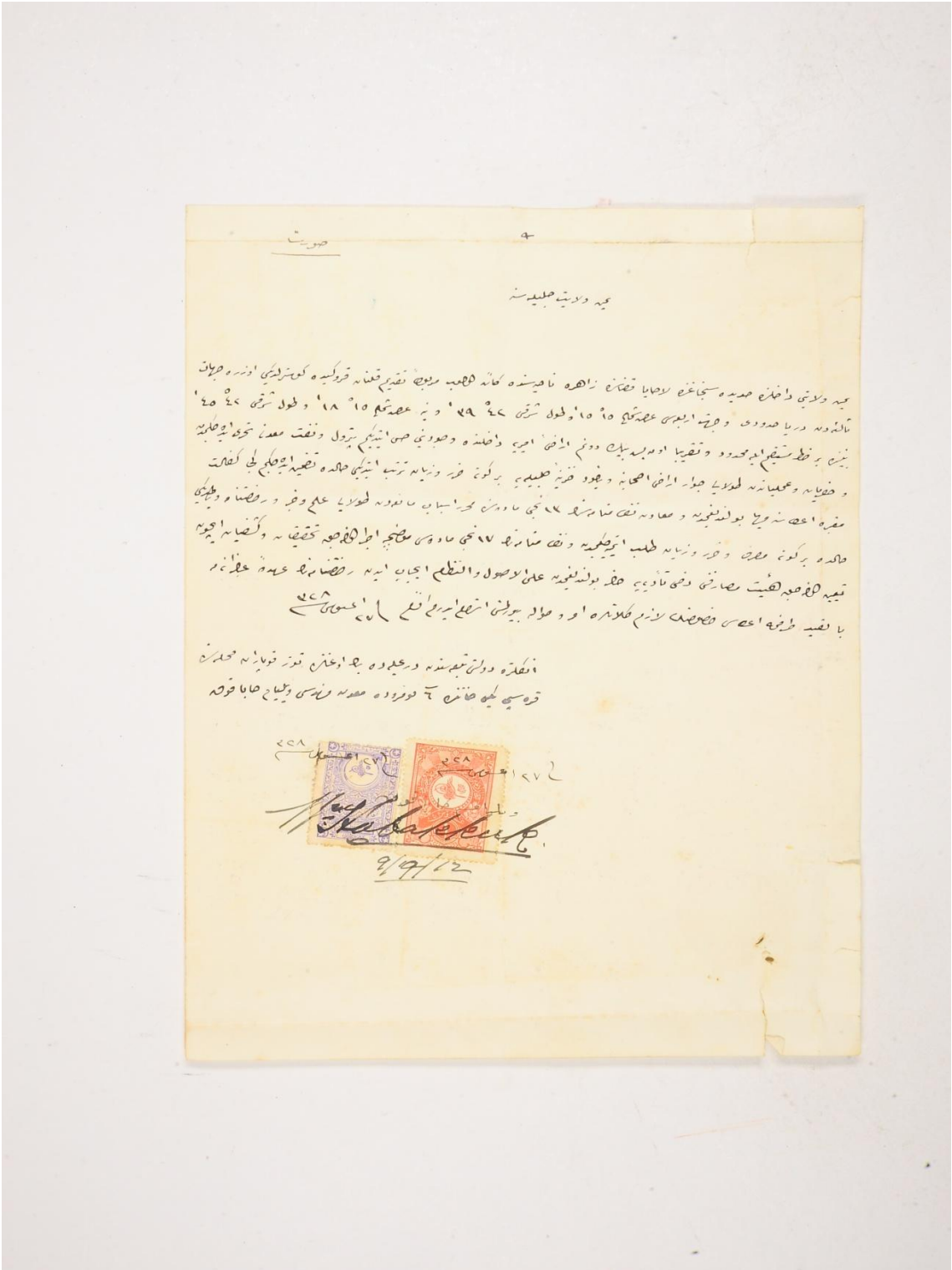
EKLER

EK 1: Tuzhurmato petrol madenlerinde petrol kuyuları. Beyazlar petroldür.



Kaynak: (İÜ. Nadir Eserler Kütüphanesi, no: 90573/13)

EK 2: William Habakkuk'un petrol arama imtiyazı talebi



Kaynak: BOA, DH. ID. 105-2/21.

EK 3: Maden mühendisi William Habakkuk'un petrol haritası



Kaynak: BOA, DH. İD, 105-2/21

EK 4: Şirket ve Şemamek mukâtaaları dahilinde bulunan petrol madenlerinin mevkiini gösteren keşif haritası



Kaynak: BOA, HH-THR, 233/47.

EK 5: Şirket arazisinde el-Kayyara madenlerinden çıkarılan petrolün tasfiyesi için ayrılan ocaklar



Kaynak: İÜ. Nadir Eserler Kütüphanesi, no: 90573/5.

EK 6: Erzurum'un Tercan Kazasının Pülk Köyündeki Petrol Ve Neft Madenlerinin İhalesi

Y.PRK. OMZ, 2/22

Şûrâ-yı Devlet

Mülkiye Dairesi

Erzurum Vilâyeti dahilinde tercan kazâsına muzâf Pülük karyesinde kâin olup ber-mûceb-i emr ü fermân-ı hümâyûn-ı hazret-i hilâfet-penâhî Tüfengî-i Hazret-i Şehriyârî ferik sa'âdetlü Ahmed Celaleddin Paşa hazretlerinin istid'âsı vechile irâe eylediği Almanya Devleti teba'asından Mösyö Şarl Rayzer uhdesine ihâle olunacak mekşûf petrol ve neft ma'denlerinin ihale fermân-ı âlîsine zeyl olunacak şartnâmedir.

Birinci Madde: Erzurum vilâyeti dahilinde Tercan Kazâsına muzâf Pülük karyesinde kâin mekşûf petrol ve neft madenlerinin tersîm edilen üç kıt'a ma'denlerinin tersîm edilen üç kıt'a harîta-i mevki'iyyesinin bir kıtması Orman ve Maadin ve Ziraat Nezâreti Fen Odası'nda hıfz edilerek bir kıt'ası mahalline irsâl ve diir bir kıt'ası dahi mültezim-i mûmâileyhe i'tâ kılınmıştır. İhâle fermân-ı âlîsinin târîh-i i'tâsından i'tibâren altı mâh müddet zarfında masârıfı mültezim-i mûmâileyhe âid olmak üzere zikr olunan harîtada gösterilen hudûdun mevâki'-i lâzimesine murûr-ı zaman ile bozulmayacak sûretde Ma'âdin Nizamnâmesi'nin elli birinci maddesine tevffikan hükûmet-i mahalliye ve mühendis ma'rifetiyle alâmet-i mahsûsa rekz etdirilerek ve keyfiyet vilayetin ve ma'denin bulunduğu kazânın sicillâtına kayd olunduktan sonra mu'âmelâtı hâvî olarak üç nüsha zabıt varakası tanzîm ve zîrleri cânib-i vilayetden ta'yîn olunan memurlara ve mültezimlere müştereken temhîr etdirilecek v ebundan bir nüshası bâ-mazbata Orman ve Maadin ve Ziraat Nezâreti'ne irsâl olunacaktır.

İkinci Madde: Mültezim-i mûmâileyh Maadin Nizamnâmesinin elli beş ve elli altı ve elli yedinci maddeleri hükmünce tanzîm etdireceği resm-i musattah ve müsennemlerinden mâ'adâ ma'dende icrâsını ihtiyâr edeceği i'mâlâtın usûlünü ve mezkûr resimlere dâir îzâhât ve tasavvurâtını bend bend yazıp bir lâyîha tanzîmiyle fermân-ı âlî-i mezkûrun târîh-i i'tâsından i'tibâren altı mâh zarfında mahallinde hükûmet mühendisine ve mühendis bulunmadığı takdîrde doğrudan doğruya Orman ve

Maadin ve Ziraat Nezâreti'ne irsâl edip nezâret-i müşârunileyhâdan dahi tensîb olunduğu hâlde icrâsına ruhsat verilecektir. Şâyed sûret-i ma'rûzanın mağdûr ve muhâtarası mütâla'a olunur veyahud i'mâlâtın devâm ve intizâmına ve icrâ olunacak ameliyât-ı âtiye-i nâfi'aya mâni' olunacağı tahakkuk eder ise mezkûr lâyiha nezâret-i müşârunileyhâdan ta'dîl ve ıslâh olunacaktır.

Üçüncü Madde: İşlemekte olan mağaralara girmek veyâ hava aldirmek için müceddeden sath-ı arzdan yol ve kuyu ve baca küşâdı lâzım geldiği hâlde evvel emirde mültezim-i mûmâileyh istid'â ve lâyihasını Orman ve Maadin ve Ziraat Nezâreti'ne i'tâ edip ba'dehû ma'den mühendisinin icrâ edeceği keşif üzerine nezâret-i müşârunileyhanın re'y ve karârı vechile mu'âmelesi icrâ olunacak ve ruhsat istihsâl olunmadıkça o makûle ameliyâtı icrâ edemeyecektir.

Dördüncü Madde: Mezkûr ma'denin ameliyât-ı esâsiyesinden mâ'adâ müceddeden diğeri bir şubenin küşâdı murâd olunduğu hâlde işbu şube için ihâlesinin harîta-i mahsûsuna merbût olmak üzere ayrıca bir kıta harîta tanzîm olunarak ikinci maddeye tevfikân tasavvur olunan ameliyât-ı dâime lâyihasıyla beraber mültezim-i mûmâileyh tarafından Orman ve Maadin ve Ziraat Nezâreti'ne i'tâ olunacak ve mezkûr lâyihanın nezâret-i müşârunileyhâdan kabûl ve ta'dîli veyahud icâbına göre reddi câiz olacaktır.

Beşinci Madde: Mültezim-i mûmâileyh Maadin Nizâm-nâmesinin otuz altıncı maddesi mücebince ameliyât-ı vâkı'adan dolayı ashâb-ı emlâka terettüb edecek zarar ve ziyândan mesûl olmasıyla bunun için âid olduğu mahkemeden ta'yîn kılınacak tazmînatın te'diye ve i'tasına mecburdur.

Altıncı Madde: İşbu ma'denlerin civârında bulunan ebniye ve menazilin altında icrâ-yı ameliyât olunmak iktiza eylediği hâlde mültezim-i mûmaileyh ve ashâb-ı menazilin ifâdeleri alındıktan ve terettüb edecek zarar ve ziyânın te'diyesi için kefâlete rabt olunduktan sonra hükûmet mühendisinin lâyihası veyahud mahallî hükûmetinin iş'ârı üzerine ma'âdin idâresinden ruhsat verilmedikçe o makûle ameliyâta teşebbüs olunamayacaktır. Kefâlet ve tazmînat maddelerine dâir olan münâza'at aid oldukları mehâkim-i nizâmiyede fasl u ru'yet olunacak ve şâyed ameliyât-ı mezkûre o misillü ebniye ve arâzînin ma'mûriyet ve umûmun emniyetine mazar ve muhil olduğu

Tahakkuk eder ise külliye men' olunacaktır.

Yedinci madde: Ma'den-i mezkûr ameliyatının su yollarıyla bend ve çeşmelere ve şose tarîki ve demiryollara yüz elli metre uzaklıkta icrâsı lâzmeden olduğundan şâyed bu mikdar mesâfeden noksan olur ise bend-i sâbıkda muharrer olan mu'âmelat aynıyla bunun dahi hakkında icrâ olunacak ve'l-hâsıl emniyet-i umûmiyenin vikâye ve muhâfazasına gâyet i'tinâ ve dikkat kılınacaktır.

Sekizinci Madde: Esbâb-ı gayr-ı melhûzadan nâşî şâyed usûl-i i'mâlâtın ikinci maddeye tevfi'kan ta'dîl ve ıslâhı îcâb eylediği hâlde mültezim-i mûmâileyhin istid'ası ve mühendisin lâyhâsı üzerine hükûmet-i mahalliye tarafından inhâ olundukda umûr-ı esâsiyesine tatbîkan ıslâhât-ı îcâbiye icrâ kılınacaktır.

Dokuzuncu Madde: Sath-ı arzda olan kuyu ve mağaraların terk ve ta'tîli îcâb eylediği sûrette Orman ve Ma'âdin ve Ziraat Nezâreti'nin göstereceği usûl üzerine masârifi mültezim-i mûmâilyeh tarafından tesviye olunmak üzere mahreçleri setr ve imlâ etdirilecektir.

Onuncu Madde: Mültezim-i mûmâilyeh cevâhir ihrâcına mahsûs mağara ile su yolu mağarası var ise i'mâlâtın ve suların ihrâcına elverişli surette ağızlarına kuvvetli ve emniyetli makineler vaz'ına mecbûr olacaktır.

On birinci Madde: İ'mâl olunacak mezkûr ma'denlerin hudûdu ittisâlinde diğer ma'den bulunduğu takdîrde iki ma'denin yekdiğerine iltihâkından neşet edecek mazarratın men'î için Nihâyet-i hudûdda bulunan mevâdd-ı mu'ayyene yataklarından bir mikdar mahal terk etdirilecek ve terk edilecek mahallin vüs'at ve mikdârı dahi Orman ve Maadin ve Ziraat Nezâreti'nden ta'yîn kılınacaktır.

On ikinci Madde: Bu ma'denin arâzî-i mahdûdesi dâhilinde petrol ve neft ma'deninden mâ'adâ diğer cins ma'den zuhûr edip de âhar tâlibine ihâle olduğu ve mezkûr ma'denin i'mâlâtı vaz'iyetinin işbu madenlerin i'mâlât-ı hâzırası derûnunda murûruna lüzûm ve ihtiyâc görüldüğü hâlde mültezim-i mûmâilyeh hiçbir sûretle mûmâna'at edemeyecektir. Ancak ondan terettüb edecek tazmînât ashâb-ı imtiyâz

beyninde rızâen tesviye olunmadığı hâlde ehl-i vukûfun takdîri Orman ve Maadin ve Ziraat Nezâreti'nin tensîbi ile ta'yîn kılınacaktır.

On Üçüncü Madde: İşbu ma'denin ihâlesi dahilinde vakten mine'l-evkât demir yolu geçirilecek ve umûma menfa'atli bir tarîk veyahud sâir şeyi inşâ kılınacak olduğu hâlde mültezim-i mûmâileyh hiçbir sûretle tazmîn da'vâsına veyâhud muhâlefete istihkâk ve salâhiyeti olamayıp bunlar mezkûr ma'denin asıl petrol ve petrol yatakları mahreçleri üzerinden geçmek lâzım gelir ise ol hâlde terettüb edecek zarar ve ziyânı müte'allik olduğu mahkemenin tedkîk ve hükmü üzerine îcâb eden taraftan îfâ kılınacaktır.

On dördüncü madde: İşbu ma'denin rûsûm-ı nisbiyesinin tahsîli Erzurum vilayetine âid olduğundan mültezim-i mûmâileyh mezkûr ma'denden ihrâc edeceği cevherin ma'âdin Nizâm-nâmesi'nin kırk dördüncü ve kırk sekizinci maddeleri mûcibince mikdarını mübeyyin lâzım gelen cedvel ve icmâli takdîm edecektir.

On beşinci Madde: Mültezim-i mûmâileyh maddei sâbıkada muharrer olan hesap cedvelletini vakt-i mumayyeninde itâ ve teslîm etmediği halde Maâdin Nizâm-nâmesi'nin kırk dokuzuncu maddesi mûcebince beş yüzlük Osmanlı altınından yirmi beş yüzlük Osmanlı altınına kadar cezâ-yı nakdî alınacak ve mezkûr cedvellerde hakikat-i hâli ketm ederek bi'l-ihbâr hâsılâtı mikdâr-ı sahîhinden noksân göstermiş olduğu sâbit olur ve kaçak vukû'u tebeyyün eder ise devlete âid rûsûmâtın noksânı iki kat olarak tazmîn etdirilip hukûk-ı umûmiye ciheti dahi mahkeme-i cezâiyyede başkaca fasl u hükm edilir. Gerek vergi ve rûsûmâtın te'diyesinde ve gerek hükm olunan cezâ-yı nakdînin îfâsında mümana'at ve ta'annüd eylediği takdîrde vilayet-i müşârûnileyhâ tarafından nihâyetü'n-nihâye iki ayı geçmemek üzere bir müddet ta'yîniyle resmen ve tahrîren teblîgât icrâsıyla o müddet zarfında tamâmen îfâ olunmaz ise Maadin Nizâm-nâmesinin

Ellinci maddesi mûcebince istîfâ-yı deyn olunacaktır.

On altıncı madde: İşbu ma'denden çıkarılıp hârice gönderilecek cevheri Trabzon iskelesine nakil ile Maadin Nizâm-nâmesi'nin kırk birinci maddesi hükmüne tevfikân orada vezn olunarak rûsûm-ı nisbiye ve resm-i gümrüğünün imtâ ve murûr tezkiyesini

ahz eyledikten sonra istediği mahallere nakil etmeğe mültezim-i mûmâileyh me'zûn olup şâyed ruhsat ve murûr tezkiresi alınmaksızın âhar mahalle hâsılât nakil olunduğu tahakkuk eder ve yahud nakil eder iken tutulur ise Maadin Nizamnâmesi'nin kırk dokuzuncu maddesi hükmünce mu'âmele îfa olunacaktır.

On yedinci Madde: Mezkûr ma'denlerin fermân-ı âlîsine zeyl olarak tanzîm kılınan Maadin Nizamnâmesi'ne müteferri' bulunan işbu şartnâmenin ahkâm-ı mûndericesi mültezim-i mûmâileyh tarafından kabûl ve tasdik olduğundan şerâit-i muharrerinin hilâfında hâl ve hareket vukû'a getirildiği hâlde mu'âmele-i mukteziye icrâ kılınacağı misillü kavânîn ve nizamât-ı hâliye ve müstakbele-i Devlet-i Aliyye'ye tamâmıyla tevfiik hareket olunacaktır.

Şûrâ-yı Devlet

Mülkiye Dairesi

Aded:

Erzurum Vilâyeti dâhilinde Tercan kazâsın amuzâf Pölük karyesinde kâin olup ber-mûceb-i emr u fermân-ı hümayûn-ı hazret-i hilâfet-penâhî Tüfengî-i Hazret-i Şehriyârî Ferik sa'âdetlü Ahmed Celaleddin Paşa hazretlerinin istid'ası vechile irâe eylediği Almanya Devleti teba'asından Mösyö Şarl Rayzer uhdesine ihâle olunacak olan mekşûf petrol ve neft ma'denlerinin ihâle fermân-ı âlîsine derc olunacak mukâvelenâmedir.

Birinci Madde: Erzurum vilâyeti dahilinde Tercan Kazâsına tâbi' Pölek karyesinde mekşûf petrol ve neft ma'denlerinin şeref-sâdır buyurulacak fermân-ı âlîsi târîhinden i'tibâren doksan dokuz sene müddetle ve şerâit-i âtiye ile mûmâileyh Mösyö Şarl Rayzer uhdesine ihâle ve ilzâm olunacaktır.

İkinci Madde: Harîta-i mahsûsasında gösterildiği vechile ma'den-i mezkûrun hafır ve i'mâli için dokuz yüz elli beş cerip arâzi tahsîs olunmağla işbu arâzinin hudûdu şimâlen Vartabet Tepesi'nden bed' ile Haçfa Tepesi'ne vasıl olunan hatt-ı müstakîm ve şarketn mezkûr tepeden bed' ile Dolus tarîkinin Telhâne Deresi'yle birleştiği noktadan

bi'l-murûr mebde-i hudûd olan Vartabet Tepesi'ne vâsıl olunan hatt-ı münkesir ile mahdûddur.

Üçüncü Madde: İşbu hudûd ile tahdîd olunan arâzî dâhilinde mezkûr petrol ve neft ma'denlerinden mâ'adâ zuhûr edecek olan sâir cins ma'denler bu ihâleye dâhil olmadığından onlar için gerek mültezim-i mûmâilyeh ve gerek sâirleri tarafından talep ve istid'â vukû' bulduğu hâlde Maadin Nizamnâmesi'nin otuzuncu maddesi hükmüne tatbîkan mu'âmele-i mukteziyye icrâ kılınacaktır.

Dördüncü Madde: İşbu madenler için ber-vech-i muharrer tahsîs olunan dokuz yüz elli beş çerip arâzînin Maadin Nizamnâmesi'nin kırk ikinci maddesi mücebince beher ceribi için resm-i mukarrer olmak üzere onar guruş hesâbıyla Osmanlı altını yüz guruşa olarak dokuz bin beş yüz elli guruş mültezim-i mûmâilyeh tarafından beher sene Mart ibtidâsında Orman ve Maadin ve Ziraat Nezâreti veznesine te'diye kılınacak ve vakt-i mu'ayyeninde i'tâ olunmadığı hâlde eyyâm-ı müteahhire için senevî yüzde dokuz hesabıyla îcâb eden fâizi dahi ayrıca îfâ olunacaktır.

Beşinci Madde: Mezkur ma'denleri hudûd-ı imtiyâziyesi dâhilinde bulunan arâzî yalnız mezkûr madenlerin işledilmesi için i'tibârî olarak tahsîs olduğundan Maadin Nizamnâmesi'nin altmış bir ve altmış iki ve altmış üç ve altmış dördüncü maddeleri hükmünce iktizâ eden mu'âmelât îfâ kılınacaktır.

Altıncı Madde: Mezkur petrol ve neft ma'denleri yığın hâlinde bulunan mevâdd-ı ma'deniye aksâmından addolunduğu cihetle hâsılât-ı gayr-ı sâfiyesinden yüzde on rûsûm-ı nisbiyenin Orman ve Maadin ve Ziraat Nezâreti'ne i'tasî mukarrer olmasıyla rûsûm-ı mezkûre nezâret-i müşârunileyhânın re'y ve karârı üzerine aynen veyahud râyic-i vakte göre bedelen Maadin Nizamnâmesi'nin kırk üçüncü maddesi hükmüne tevfiikan bi'l-hesâb istîfâ kılınacaktır. Ve fakat mültezim-i mûmâilyeh mezkûr petrol ve neft ma'denlerinin tasfiyesi zımnında muktezî olan fabrikaları inşâ ve ahvâl-i mevki'iyeye ve îcâbât-ı fenniye müsâ'id olmadığı hâlde teshîl-i nakliyât için mahallinden iskeleye kadar borular fereş edecek ve ihrâc edeceği petrol ve neftler dahili gümrük rûsûmundan mu'âf tutulacaktır.

Yedinci Madde: ihâleyi hâvî verilecek fermân-ı âlî târîhinden i'tibâren mezkûr ma'denlerin iki seneye kadar küşâd ve i'mâline mültezim-i mûmâileyh mecbûr olup bu müddet zarfında küşâd olunmadığı takdîrde Maadin Nizamnâmesi'nin elli ikinci ve elli üçüncü maddeleri mücebine mu'âmele-i nizâmiye bi'l-icrâ mezkûr ma'denlerin ihâlesi fesh olunacaktır.

Sekizinci Madde: Mezkur ma'denlerin rûsûm-ı nisbiyesi Osmanlı altını yüz guruşa olarak hâsılât-ı ma'deniye'nin nakil ve imrâr veya furuht olunduğu anda i'â ve te'diye olunmadığı hâlde eyyâm-ı müteahhire için senevî yüzde dokuz hesabıyla îcab eden fâizi dahi mültezim-i mûmâileyh ayrıca i'tâ ve teslîm etmeğe mecbûr olacak ve mezkûr ma'denlerin i'mâlât ve ameliyâtı için levâzım-ı ibtidâiyye olarak bir def'aya mahsûs olmak üzere hâricden getirilecek âlât ve edevât ve makine gümrükden bilâ-resm imrâr etdirilecektir.

Dokuzuncu madde: Zikr olunan ma'denlerin i'mâli zımında ihâleyi hâvî tasdîr buyurulacak fermân-ı âlînin i'tâsında Maadin Nizamnâmesi'nin kırkıncı maddesine tevfiқан bir def'a olarak fermân harcı olmak üzere mültezim-i mûmâileyh tarafından nezâret-i müşârunileyhâ veznesine elli aded Osmanlı altını i'tâ kılınacağı gibi Bâbiâlî Teshîlât Sandığı için dahi ayrıca yirmi aded lira-yı Osmânî te'diye kılınacaktır.

Onuncu Madde: mültezim-i mûmâileyh mezkûr ma'denlerin i'mâlâtına müteferri' kâffe-i ahvâl ve husûsatda Maadin Nizamnâmesi'nin ahkâm-ı mündericesine teba'iyet ve tatbîk hareket eyleyeceği misillü ihâle fermân-ı âlîsini zeyli olarak ta'âtî olunan şartnâme ve kavanin ve nizâmât-ı hâliye ve müstatbele-i devlet-i aliyyeye tamâmıyla tevfiқ hareket edeceğini ve ma'âdin-i mezkûrenin ihrâc ve i'mâli için bir şirket teşkîli hâlinde bunun Osmanlı Anonim Şirketi olacağını ta'ahhüd eder.

On birinci Madde: Mültezim-i mûmâileyh Patent Nizamnâmesi mücebince hangi sınıf ve derecede bulunur ise o sınıfa âid patent resmini i'tâyâ mecburdur.

On ikinci Madde: Mültezim-i mûmâileyh rûsmûm-ı mukarrere ve nisibiye ve sâireden mâ'adâ ileride gümrük ihrâcât resminin ilgâsı hâlinde mezkûr ma'denlerden Avrupa'ya imrâr ve ihrâc olunacak petrol ve petrolün yüzde bir ihrâcât resm-i gümrüğünün dahi ayrıca Orman ve Maadin ve Ziraat Nezâret-i Celîlesi veznesine i'tâsını ve

ma'denin hâsılât-ı sâfiyesinden yüz guruş'da beş parasını dahi Dersaadet'deki Darülaceze için te'diye ve îfâsını der'uhde ve kabûl eylemiş olduğundan işbu yüz guruşda beş para resm-i ma'denin rûsûm-ı nisbiyesiyle ma'an te'diye olunacaktır.

Madde-i mahsûsa: Mezkûr ma'denlerin bulunduğu mevki' ve civârına ve ma'den yataklarıyla mahreçleri üzerine istihkâm ve turuk ve mevâridât-ı askeriye inşâ olunacak olduğu veyahud istihkâm inşâsı iktizâ edip de mağara ve ebniyelerinin hedmi veya harekât-ı askeriye icrâsıyla ameliyât kısmen veya kâmilen ta'tîl etdirildiği halde mültezim-i mûmâileyh hiçbir sûretle muhâlefete hakk ve salâhiyeti olmayacağı gibi bir gûne zarar ve ziyan ve tazmînât talebine dahi hakkı olmayacaktır.

Kaynak: BOA, Y. PRK. OMZ, 2/22.

KAYNAKÇA

1. Başbakanlık Osmanlı Arşiv Kaynakları

BOA, A. MKT. MHM, 501/2.

BOA, A. DVN. MHM. d, no:86 s:1 h:1.

BOA, A. DVN. MKL, 32/28.

BOA, A. MKT. NZD, 157/72.

BOA, A. MTZ(05), 3-A, 32.

BOA, BEO, 1120/83930.

BOA, BEO, 553/41445.

BOA, BEO, 911/68280.

BOA, C. AS, 281/11700.

BOA, BEO, 1394,104480.

BOA, DH. EUM., 38/22.

BOA, DH. İD, 105-2/21.

BOA, DH. İD, 70-2/51.

BOA, DH. KMS. 23/50.

BOA, DH. MKT, 1003/46.

BOA, DH. MKT, 1547/31.

BOA, DH. MKT, 1680/103.

BOA, DH. MKT, 2051/81.

BOA, DH. MKT, 2484/39.

BOA, DH. MKT, 650/53.

BOA, DH. MKT, 678/35.

BOA, DH. MKT, 2059/135.

BOA, DH. MKT, 27/33.

BOA, DH. UMVM, 111/17.
BOA, DH. MKT, 1713/97.
BOA, DH. MKT, 2052/81.
BOA, DH. TMİK. M, 97/68.
BOA, Diyarbekir Ahkâm Defteri, no: 4, sayfa 42, hüküm no: 4.
BOA, HH. THR, 233/47.
BOA, HH. THR, 239/60.
BOA, İ. MMS, 105/4493.
BOA, İ. HUS, 68/7.
BOA, İ. RSM, 2/20.
BOA, Kerkük Livâsı Mufassal Tahrir Defteri, no: 111, sayfa 49b.
BOA, MF. MKT, 19/37.
BOA, TFR. I. ŞKT, 93/9263.
BOA, Y. A. HUS, 425/9.
BOA, Y. PRK. OMZ, 2/22.

2. Kitaplar

Acun, Niyazi. **Dünya Petrol Tarihi ve Türk Petrolü**. İstanbul: Şaka Matbaası, 1949.
Acun, Niyazi. **Yeraltı Ormanları ve Linyitlerimizin Yakılması**. Ankara: Türkiye Matbaası, 1952.
Agricola, Georgius. **De Re Metallica**. Fransızca aslından çeviren: Herbert Clark Hoover ve Lou Henry Hoover Newyork: Dover Publications, 1950.
Akurgal, Ekrem. **Anadolu Uygarlıkları**. İstanbul: Net Turistik Yayınları, 2001.
Altuğ, Fevzi. **Petrol Sorununun Tarihsel Gelişimi ve Türkiye**. İstanbul: Bursa Akademi Kitabevi Yayınları, 1983.
Ayoğlu, Ferruh Niyazi. **Zonguldak Kömür Havzası'nın Tarihsel Gelişimi 1829-1939 (Boyunduruktan Egemenliğe)**. Ankara: Türk Tabipler Birliği Yayınları, 2008.

- Bakır, Abdulhalik. **Ortaçağ İslam Dünya'sında Madencilik ve Maden Sanayi.** Ankara: Bizim Büro Basımevi, 2002.
- Baskıcı, M. Murat. **Bizans Döneminde Anadolu İktisadi ve Sosyal Yapı (900-1261).** Ankara: Phoenix Yayınevi, 2009.
- Baykara, Tuncer. **Türkiye Selçuklularının Sosyal ve Ekonomik Tarihi.** İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık, 2004.
- Beşergil, Bilsen. **Petrol, Petrol Kimyası.** İzmir: Ege Üniversitesi Basımevi, 2009.
- Bostan, İdris. **Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire.** Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1992.
- Can, Bilmez Bülent. **Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923).** 2. Basım, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2010.
- Çebi, Hakan Yılmaz. **Bu Topraklarda Petrol Var.** 1. Baskı. İstanbul: Okul Yayınları, 2004.
- Çelebi, Evliya. **Seyahatname.** 1. Cilt, Zuhuri Danışman (çev.), İstanbul: Zuhuri Danışman Yayınevi, 1969.
- Çelebi, Evliya. **Seyahatname.** 2. Cilt, Zuhuri Danışman (çev.), İstanbul: Zuhuri Danışman Yayınevi, 1969.
- Danışmend, İsmail Hami. **Tarihi Hakikatler.** 2. Cilt, İstanbul: Tercüman Tarih ve Kültür Yayınları, 1979.
- Doğanbaş, Muzaffer. **Mumyalama Sanati ve Anadolu Mumyaları.** Ankara: Doğu Matbaacılık Ltd. Şti.
- Durand, Daniel. **Milletlerarası Petrol Politikası.** İstanbul: Kitapçılık Ticaret Limited Şirketi Yayınları, 1966.
- Earle, Edward Mead; Türkçesi K. Yargıcı ve N. Uğurlu, **Bağdat Demir ve Petrol Yolu Savaşı: 1903-1923.** İstanbul: Örgün, 2003.
- Ediger, Volkan Ş. **Enerji Ekonomi-Politigi Perspektifinden Osmanlı'da Neft ve Petrol.** Ankara: ODTÜ Yayıncılık, 2007.
- Eldem, Vedat. **Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik.** Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1994.
- Engin, Vahdettin ve Osman Doğan (Ed.). **Osmanlı'da Ulaşım içinde (209-215),** İstanbul: Çamlıca Basım Yayın, 2012.
- Eroğlu, Cengiz, Murat Babuçoğlu ve Orhan Özdil (Ed.). **Osmanlı Vilayet Salnamelerinde Musul.** Ankara: Orsam Kitapları No: 5, 2012.

- Forbes, R. J. **Studiesin Early Petroleum History**. Leiden, E. J. Brill, Netherlands, 1958.
- Gökyay, Orhan Şaik. **Kâtip Çelebi Hayatı, Kişiliği ve Eserlerinden Seçmeler**. Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1988.
- Göksu, Ekrem. **Türkiye’de Petrol**. İstanbul: Kağıt ve Basım İşleri A.Ş., 1966.
- Gümüş, Şenay Özdemir. “18.Yüzyılda Midillide Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası”, Haydar Çoruh ve diğerleri (Ed.), **Osmanlı Dönemi Akdeniz Dünyası** içinde (201-238), İstanbul: Yeditepe Yayınevi.
- Güran, Tevfik. **İktisat Tarihi**. İstanbul: Acar Matbaacılık, 2003.
- Gürel, Şükrü. **Ortadoğu Petrolünün Uluslararası Politikadaki Yeri**, Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi, 1979.
- Halil İnalçık ve Donald Quataert (Ed.). **Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi II.Cilt 1600-1914**. İstanbul: Eren Yayıncılık, 2004.
- Heaton, Herbert. **Avrupa İktisat Tarihi İlkçağdan Sanayi Devrimine**. 1. Baskı, Ankara: İmge Kitabevi, 1995.
- Herodotos. **Herodot Tarihi**. 2. Kitap: “Euterpe”, Müntekim Ökmen (çev.), İstanbul: Remzi Kitabevi.
- Hobsbawm, Eric J. **Sanayi ve İmparatorluk**. 1. Baskı, Ankara: Dost Kitabevi, 1987.
- İnan, Abdülkadir (Hızl.). **Manas Destanı**, Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, 1985.
- Karadağ, Raif. **Petrol Fırtınası**. İstanbul: Ötüken Yayınevi, 1975.
- Karal, Enver Ziya. **Osmanlı Tarihi VIII. Cilt**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1988.
- Kocabaş, Süleyman. **Hindistan Yolu ve Petrol Uğruna Yapılanlar Türkiye ve İngiltere**. İstanbul: Vatan Yayınları, 1985.
- Kocaoğlu, Mehmet (Hızl.). **Petro-Strateji**. İstanbul: Harp Akademileri Basımevi, 1996.
- Kurmuş, Orhan. **Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi**. İstanbul: Yordam Kitap, 2007.
- Küçükşahin, Ahmet (Ed.). **Enerji Güvenliğinde Ortak Çözüm Arayışları (Uluslararası Sempozyum 28-29 Nisan 2009, İstanbul, Türkiye)**, İstanbul: Genelkurmay Başkanlığı Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, 2009.

- Melek, Kemal. **İngiliz Belgeleriyle Musul Sorunu (1890-1926)**. İstanbul: Üçdal Neşriyat, 1983.
- Nebiler, Halil; Suat Parlar. **Petrolün Ekonomi Politikası: (Petropolitik)** İstanbul: Sarmal, 1996.
- Odell, Peter. **Petrol Kavgası**, Ahsen Batur (çev.), İstanbul: Çığır Yayınları Ltd. Şti., 1979.
- Ortaylı, İlber. **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**. İstanbul: Timaş Yayınları, 2012.
- Öke, Mim Kemal. **Musul Meselesi Kronolojisi (1918-1926)**. İstanbul: Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı, 1987.
- Parlar, Suat. **Barbarlığın Kaynağı Petrol**. İstanbul: Anka Yayınları, 2003.
- Polo, Marco. **Marco Polo Seyahatnamesi**. Filiz Dokuman (yay. haz.), 1. Cilt, Tercüman 1001 Temel Eser.
- Sami, E. Mahmud. (1994). **Abdülhamid'in Petrolleri**. Sevtap Demirci (çev.), İstanbul: Kitabevi, 2007.
- Savaş, Savaş Özkan. **Çivi Yazılı Belgeler Işığında Anadolu'da Madencilik ve Maden Kullanımı**. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2006.
- Sonel, Nurettin. **Petrol Jeolojisi**. Ankara: Ankara Üniversitesi Fen Fakültesi Yayınları, 1985.
- Stern, Andy. **Petrol Savaşları**, İstanbul: Neden Kitap, 2011.
- Tanoğlu, Ali. **İktisadi Coğrafya Enerji Kaynakları**. 4. Baskı, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1971
- Terzi, Arzu. **Bağdat – Musul'da paylaşılamayan Miras Petrol ve Arazi (1876-1909)**. İstanbul: Truva Yayınları, 2007.
- Terzi, Arzu. **Bağdat-Musul'da Abdülhamid'in Mirası: Petrol ve Arazi**. İstanbul: Timaş Yayınları, 2009.
- Tümertekin, Erol ve Nazmiye Özgüç. **Ekonomik Coğrafya: Küreselleşme ve Kalkınma**. İstanbul: Çantay Kitabevi, 1997.
- Uluğbay, Hikmet. **İmparatorluktan Cumhuriyete Petropolitik**. Ankara: Ayraç Yayınevi, 2003.
- Ülman, A. Haluk. **Birinci Dünya Savaşına Giden Yol**. Ankara: Ankara Üniversitesi SBF Yayınları, 1972.

Ülman, Haluk. (Ed.), **Ortadığı Sorunları ve Türkiye**. Ankara: Türkiye Sosyal Ekonomik Siyasi Araştırmalar Vakfı, Aralık 1991, İçinden Nebil İlseven, Petrol Sorunu.

Volkan Ş. Ediger. **Osmanlı'da Neft ve Petrol**, 3. Basım, Ankara: Odtü Yayıncılık, 2007.

Yergin, Daniel. **Petrol Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü**, Kamuran Tuncay (çev.), İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1995.

Yergin, Daniel. **Petrol: Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü**; Kamuran Tuncay (çev.), Ankara: Türkiye İş Bankası, 1999.

Yüce, Çağrı Kürşat. **Kafkasya ve Orta Asya Enerji Kaynakları Üzerinde Mücadele**. İstanbul: Ötüken Yayınevi, 2006.

3. Makaleler

Acar, Necmettin. “Petrolün Stratejik Önemi ve Mezopotamya Petrol Kaynaklarının Paylaşımında Calouste Sarkis Gülbenkyan’ın Rolü (1890-1928)”, **International Journal of Social Science** Vol: 6 Issue 4, Nisan 2013, ss. 1-32.

Ağar, Serkan. “Geçmişten Bugüne Mali İdare”, **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, Sayı: 73, 2007, ss. 372-432.

Albayrak, Mustafa. “Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolunun Yapımı”, **Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi**, Sayı: 6, Ankara: 1995, ss. 01-38.

Bostan, İdris. “Osmanlı Topraklarında Petrolün Bulunuşu ve İskenderun’da İlk Petrol İşletme Çalışmaları”, **Coğrafya Araştırmaları**, I/2, Ankara: 1990, ss. 129-135.

Bostan, İdris. **Osmanlı Bahriye Teşkilatı: 17. Yüzyılda Tersane-İ Amire**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1992, ss. 72-73.

Ediger, Volkan Ş. “Yeni Yüzyılın Enerji Güvenliğinde Karşılıklı Bağımlılık Bir Zaruret”, **Doğal Gaz Dergisi**, Aralık 2007.

Gökçe, Mustafa. “9-17. Yüzyıl Kaynaklarına Göre Hazar Denizi Çevresinde Neft (Petrol) Üretimi ve Ticareti”, **History Studies**, Prof. Dr. Enver Konukçu Armağanı, 2012, ss. 160-172.

Gümüş, Musa. “1893’ten 1923 Chester Projesi’ne Türk Topraklarında Demiryolu İmtiyaz Mücadeleleri ve Büyük Güçler”, **Tarih Okulu Dergisi**, Sayı: 10 (2011), ss. 151-194.

Gürses, Bumin. “Petrol Konusunda Genel Bilgiler”, **Madencilik Dergisi**, Cilt: 7, Sayı: 3 Ağustos 1968, ss. 175-180.

- Kaptan, Ergün “Türkiye Madencilik Tarihine Ait Buluntular”, **Maden Tetkik Arama Dergisi** Sayı: 111, Ankara: 1990, ss. 175- 186.
- Kaynak, Muhteşem. “Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış”, Yapıt, **Toplumsal Araştırmalar Dergisi**, Sayı: 5, Ankara: 1984, ss. 66-84.
- Keskin, Özkan. “Osmanlı Devleti’nde Yabancı Maden Mühendislerinin İstihdamı ve Osmanlı Madenciliğine Hizmetleri” **İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi**, İstanbul: 2007, ss.79-92.
- Koç, Erdem ve Mahmut Can Şenel. “Türkiye Enerji Potansiyeli ve Yatırım-Üretim Maliyet Analizi”, **Termodinamik Dergisi**, 2013, Sayı: 245.
- Malhut, Mustafa. “Mezopotamya Üzerinde İngiliz-Alman Nüfuz Mücadelesi”, **Tarih Okulu Dergisi**, Sayı: 14, (İlkbahar-Yaz 2013), ss. 147-161.
- Sancaktar, Caner. "Balkanlar'da Osmanlı Hakimiyeti ve Siyasal Mirası", **Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi**, 2 (2), 2011. ss. 27-47.
- Soykan, Füsün ve Mustafa Mutluer, “Türkiye Madencilik Ve Maden Yataklarının Coğrafi Dağılışı” **Ege Coğrafya Dergisi** Sayı 8, İzmir: 1995, ss. 37-56.
- TMMOB Makina Mühendisleri Odası. Türkiye’nin Enerji Görünümü, Yayın No: 588, Nisan 2012, ss. 2-4.

4. Tezler

- Ay, Mehmet Arif. “Osmanlı İmparatorluğunun Osmanlı Ekonomisine Entegrasyonunda Demiryollarının Rolü”, **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Marmara Üniversitesi SBE, 2002.
- Aydın, Yusuf Alperen. “Osmanlı Denizciliği (1700-1770)”, **Yayınlanmamış Doktora Tezi**, İstanbul Üniversitesi SBE, 2007.
- Başa, Derviş. “Uluslararası Petrol Politikasının Osmanlı Devleti’nin Yıkılmasına Etkisi”, **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi SBE, 2013.
- Koç, Ümit. “16. Yüzyılda Anadolu’da Sanayi”, **Yayınlanmamış Doktora Tezi**, Fırat Üniversitesi SBE, 2003.
- Özdemirli, Tuğba. “Petrol Arama ve Üretim Anlaşmalarının Finansal Yapısı ve Yatırım Kararlarının Değerlendirilmesi”, **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Atılım Üniversitesi SBE, 2010.
- Tutar, Filiz. “Petrolün Bir Enerji Kaynağı Olarak Türkiye Ekonomisinde Önemi”, **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Anadolu Üniversitesi SBE, 1992.

Umut, Erol. “Musul Meselesinde Petrol Faktörü”, **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2007.

5. Ansiklopedi Maddeleri

Baydur, Mithat. “ Osmanlı-Alman ilişkilerinde Anadolu ve Bağdat Demiryollarının Yeri”, **Yeni Türkiye Osmanlı Ansiklopedisi**. Cilt 2, (Ankara 1999), ss. 345-360.

Devellioğlu, Ferit. “Hazine-i Hassa”, **Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat**. 4. Baskı, Ankara: Doğu Matbaası, 1980, s. 417

Devellioğlu, Ferit. “Kalafat”, **Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat**. 4. Baskı, Ankara: Doğu Matbaası, 1980, s. 617.

Devellioğlu, Ferit. “Zift”, **Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat**. 4. Baskı, Ankara: Doğu Matbaası, 1980, s. 1427.

Sami, Şemseddin. “Katran”, **Temel Türkçe Sözlük- Kamus-ı Türki**. 1. Baskı, İstanbul: Tercüman Gazetesi Yayınları, 1985, s. 667.

Sertoğlu, Midhat. “Baştarda”, **Osmanlı Tarih Lûgatı**. 2. Baskı, İstanbul: Ederun Kitabevi, 1986, s. 38

Sertoğlu, Midhat. “Kalafat”, **Osmanlı Tarih Lûgatı**. 2. Baskı, İstanbul: Ederun Kitabevi, 1986, s. 168.

6. İnternet Kaynakları

Alparslan, Abdurrahim. “Tarihi Olaylar Üzerinde Madenlerin Etkisi”, <http://www.academia.edu/> (2 Haziran 2014)

BP Statistical Review of World Energy. June 2014

Taşman, Cevat E. **Petrolün Tarihi**, www.mta.gov.tr (4 Haziran 2014), s. 9.

İlhan, Emin. “Türkiye Petrol Araştırmaları”, *Madencilik Dergisi*, Şubat 1961, cilt 1, sayı 2, http://www.maden.org.tr/yayinlar/dergi_goster.php?kodu=19 (2 Haziran 2014) ss. 63-67.

Kırcı, Emine. “Türk Kültüründe Ateşle İlgili İnanışlar”, Folkloristik: Prof. Dr. Dursun Yıldırım Armağanı, Ankara: 1998, s. 398-407. (http://turkoloji.cu.edu.tr/HALKBILIM/emine_kirci_turk_kulturunde_atesle_ilgili_inanislar.pdf)

Lokman, Kemal. “Memleketimizde Petrol Araştırmaları”, http://www.jmo.org.tr/resimler/ekler/6cb94cb34617aea_ek.pdf?dergi=T%DCR K%DDYE%20JEOLUJ%DD%20B%DCLTEN%DD (5 Haziran 2014)

- MTA.** Dünya Petrol İhtiyacı Temini, Mahmut R. MUTUK (Der.)
<http://www.mta.gov.tr/> (2 Haziran 2014)
- Turan, Murat. “Madenciliğimizin Tarihsel Gelişimi”,
http://www.maden.org.tr/resimler/ekler/b4e2b9376139fa0_ek.pdf (20 Temmuz 2014)
- Pİ.G.M.** *Dünya 'da petrol*, www.pigm.gov.tr, (4 Haziran 2014), s. 1.
- T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı.** 2014 Yılı Bütçe Sunumu, 2013,
www.enerji.gov.tr, (8 Haziran 2014).
- T.P.A.O.** 2014 Ham petrol ve Doğalgaz Sektörü Raporu, 2015, www.enerji.gov.tr. (15 Ocak 2016)
- T.P.A.O.** Petrole Dair Merak Edilenler, <http://www.tpao.gov.tr> (02 Haziran 2014)