

## İRAN SEFERLERİ ORGANİZASYONUNDA GÜMÜŞHANE'NİN ROLÜ (1723-1746)

*Temel ÖZTÜRK\**

### ÖZ

Gümüşhane, Karadeniz'le doğuyu bağlayan yol üzerindeki yerleşim yerlerinden birisidir. Bu yolun deniz kıyısına yakın oluşu onun coğrafi konumuna dayanan stratejik önemini de artırmıştır. Buna bağlı olarak şehir, hem ticarî ve hem de askerî tarih açısından ciddi uygulamalara sahne olmuştur. Bilhassa Osmanlıların doğu seferleri sırasında belgelerde sıkça isminden bahsettirmiştir. İşte bu çalışmada arşiv belgelerine dayalı olarak Gümüşhane'nin seferlerdeki askerî fonksiyonu izah edilmiştir. Özellikle doğuya yapılan seferlerde bölgeye yakın olması ve ulaşım açısından önemli bir yerde bulunması dolayısıyla şehir, başta mühimmat sevki ve buradan temin edilen savaş malzemesi olmak üzere birçok askerî yükümlülükle karşı karşıya kalmıştır. Çalışma içerisinde arşiv kayıtlarına göre tafsilatlarıyla izah edilecek olan bu yükümlülükler Gümüşhane'nin askerî önemini de ön plana çıkarmıştır.

**Anahtar Sözcükler:** Gümüşhane, İran Seferleri, Askerî Organizasyon.

### GÜMÜŞHANE'S ROLE IN ORGANIZATION OF PERSIAN CAMPAIGNS (1723-1746)

#### ABSTRACT

Gümüşhane is one of the sites connecting the Black Sea region to the East. Its strategic role of geographical location is due to its closeness to the coast and has been increasing. Accordingly, the province has witnessed historically significant commercial and military events . It also bears a particular importance considering its recurrent appearance in various documents dealing with the eastern campaigns of the Ottoman Empire. Following that, the present study aims to set forth Gümüşhane's military function in the campaigns. Out of its strategic location, the region was liable to

---

\* Doç. Dr., KTÜ Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, TRABZON.

provide some logistical support to the campaigns to the east and had a significant role concerning transportation such as ammunition and submunition shipping. The study, therefore, illustrates these liabilities in accordance with the official documents and archival records so as to highlight Gümüşhane's military importance.

**Keywords:** Gümüşhane, Persian Campaigns, Military Organization.

### **Giriş: Gümüşhane'nin Tarihi Arka Planı ve Sefer Organizasyonu**

Gümüşhane'nin eski ulaşım eksenini üzerinde bulunması ve bilhassa yakınında yer alan gümüş yataklarının varlığı şehrin önemini artırmıştır. Daha önce Canca civarında işlenen gümüş yatakları Osmanlı döneminde de faaliyetine devam etmiştir. İlk olarak şehir merkezini oluşturan bu bölge, Kanuni döneminde sönmük kalmıştır. Zira Canca'ya yakın olan günümüzdeki Gümüşhane'nin temelleri Kanuni zamanında atılmış ve şehrin yeni merkezi burası olmuştur. 1461'de Trabzon'un fethinden 1467'ye kadar Osmanlı hâkimiyetinde kalan şehir, bu tarihten itibaren Akkoyunlular tarafından ele geçirilmesine rağmen, 1473'teki Fatih'in Otlukbeli Savaşı'nda Uzun Hasan'ı yenmesi sonucu Akkoyunlu hâkimiyetinin son bulmasıyla şehir de kesin olarak Osmanlı hâkimiyetine geçmiştir. Osmanlı idaresinde Gümüşhane önceleri Erzurum, daha sonra Trabzon Beylerbeyliklerinin sınırları içerisinde yer almıştır.<sup>1</sup> Yukarıda da belirtildiği gibi şehrin tarihi ulaşım ekseninde bulunması ile maden işletmeciliği yönündeki uygulamalar onun coğrafi konumuna dayanan stratejik önemini de artırmıştır. Böylece şehir tarih boyunca, hem ticarî hem de askerî açıdan ciddi uygulamalara sahne olmuştur. Bilhassa doğuya yapılan seferlerde savaş alanlarına yakın olması ve ulaşım açısından uygun bir yerde bulunması dolayısıyla şehir, asker temini ve sevkinden, mühimmat sevkine ve bölgeden temin edilen askerî malzemeye kadar birçok askerî yükümlülüğü yerine getirmiştir. İşte bahsedilen hususlara binaen bu çalışmada önemli geçiş noktaları üzerinde yer alan Gümüşhane'nin İran seferlerindeki (1723-1746) askerî fonksiyonu izah edilmeye çalışılmıştır.

Bilindiği üzere Osmanlılar herhangi bir bölgeye savaş düzenleme kararı aldıkları zaman hemen bunun hazırlıklarına girişirlerdi. Lojistik olarak ifade edilebilecek bu hazırlıkların ilk ayağını, ordu ile mühimmatın temini oluştururdu. Her iki unsurun temini öncelikle merkezdeki askerî kaynaklar ölçüsünde gerçekleştirilirdi. Tabii ki merkezdeki askerî birlikler ve mühimmat her zaman yeterli olmayacağından, İmparatorluğun çeşitli bölgelerinden bu unsurların temini faaliyetine girişilirdi. Burada İmparatorluğun tüm coğrafyası

<sup>1</sup> Bkz. Metin Tuncel, "Gümüşhane", *DİA*, İstanbul 1996, XIV, s. 273-274. Gümüşhane tarihi hakkında geniş bilgi için ayrıca bkz. Mustafa Aydın, "Gümüşhane Tarihi", *TDA Dergisi*, Sayı:56, İstanbul 1988, s. 61-79.

göz önünde bulundurulmakla beraber, savaşın ağırlık gösterdiği eksendeki cephelere yakın olan yerler üzerinde hassasiyetle durulurdu. Sefer bölgelerine yakın olan yerlerle kurulacak irtibat, hem askerî birliklerin hem de mühimmatın cepheye naklinde önemli bir uygulamayı gerektirirdi. Bu uygulamaların en başında stratejik öneme sahip bölgelere gönderilen askerî hükümler yer almaktaydı. Artık, hem asker ve mühimmatın temini, hem de bu unsurların sevkiyatının gerçekleştirilmesi için ilgililere gerekli emir ve hükümler gönderilmeye başlanırdı. Bu hükümlerde, cepheye yönelik güzergâh üzerinden sevkiyatın sağlanabilmesi için gerekli hazırlıkların (gemi, araba, hayvan vs. nin temini gibi) yapılması üzerinde durulduğu gibi, güvenliğin sağlanması üzerinde de önemle durulmaktaydı. Bu çerçevede doğu seferleri sırasında da Gümüşhane'de güvenliğin temini için bazı çalışmaların yürütüldüğü söylenebilir. Özellikle buradaki madenci taifesinin güvenliğinin sağlanması hususunda çalışmalar yürütüldüğüne dair bilgiler mevcuttur. Zira maden tedariki, devletin gözünde Gümüşhane'yi önemli bir noktaya taşıması yanında şehrin geçimi için de en önemli meşgaleyi de oluşturmaktaydı. Zira buraya gönderilen emirler, madenci taifesinin yöneticiler tarafından rencide edilmemesi ve sevkiyat zamanında buradan talep edilen yük hayvanlarının madencilerin işlerini aksatacak derecede olmaması yönündedir.<sup>2</sup>

Sefer hazırlıkları yönündeki hükümlerin içeriğini çoğunlukla sevkiyatla ilgili bilgiler ve finansal desteklere ilişkin emirler oluşturur. Bunlar içerisinde ekonomik destek hususu, aslında devletin en fazla üzerinde durduğu noktayı teşkil eder. Zira seferin devlet maliyesine yüklediği ağır külfetin hafiflemesi için hazine temininin yanı sıra, erzak ve nakliyatla kullanılacak gemiler, hayvanlar ve bunların yemlerinin hazırlanması önemli bir problem olarak ortaya çıkar. İşte bu tür problemlerin hallinde malî tedbirler ağırlığını hissettirmekle beraber, öncelikle erzak temini üzerinde durulurdu. Devlet, erzak temini hususunda genellikle aynı uygulamaları ortaya koyardı. Yani bu temini, bizzat ürün üzerinden gerçekleştirirdi. Bu tür bir uygulamanın başında da hububat ürünleri gelirdi. Böylece devlet tarafından hububat üzerinde sıkı bir kontrol oluşturulurdu. Bu kontrole uygun olarak hububatın İmparatorluk coğrafyasındaki mevcudiyeti ve hareketi her an takip edilirdi. Böylece askerî açıdan önemli bir madde olan hububat ihracı yasak olan mallar arasında yer alırdı.<sup>3</sup> Dolayısıyla üretimden tüketime yani hububatın ekmek safhasına gelip askerin kullanımına kadar devletin kontrolü açıkça görülmektedir.<sup>4</sup>

<sup>2</sup> *Trabzon Şer'iyeye Sicili* (bundan sonra *TŞS*), Defter No: 1893, s. 137; *TŞS*, Defter No: 1895, s. 30, 43; Başbakanlık Osmanlı Arşivi (bundan sonra *BA*), Divan-ı Hümayun Başmuhasebe Kalemi Tasnifi (bundan sonra *D.BŞM*), Dosya No: 2580, Vesika No: 32.

<sup>3</sup> Zeki Arıkan, "Osmanlı İmparatorluğu'nda İhracı Yasak Olan Mallar (Memnu Meta)", *Bekir Kütükoğlu'na Armağan*, İstanbul 1991, s. 284-286.

<sup>4</sup> Lütfü Güçer, *Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, İstanbul 1964, s. 40-41.

Devlet, sefer zamanı hububatın temininde aynî uygulamanın dışında farklı yolları da denemiştir. Avarız vergileri<sup>5</sup> olarak ifade edilen bu uygulamalar Divan-ı Hümayun'dan alınan kararlarla tarh ve tahsil şeklinde kendini gösterirdi. Bu vergiler aynî olmanın yanında nakdî, yani para karşılığı da toplanabilmekteydi. Hatta cephelere uzak yerlerden aynî sevkiyatın zorlukla yapılması, vergilerin nakit olarak tahsil edilmesine neden olmuştu. Nakit olarak yapılan bu tahsiller “bedel” ifadesiyle uygulama bulmaktaydı. Vergiler bu yönde en çok nüzul ve sürsat şeklinde toplanırdı. Ancak bu iki yöntem aynî olarak da tahsilâtı gerekli kılabilirdi. Mesela nüzul, ordunun konakladığı yerlerden çoğunlukla un ve arpa şeklinde alınmakla beraber, sürsat daha geniş olarak yağ, bal, odun vs. maddeleri de içermekteydi. Doğu seferleri (1723-1746) sırasında Gümüşhane'de sürsat uygulamasına rastlanmamıştır. Bunun da en önemli sebebi muhtemelen şehrin coğrafi konumundan kaynaklanmaktaydı. Zira bölge tarım vs. ürünler için çok da uygun değildi.

Öte yandan şayet nüzul ve sürsat gerekli ihtiyacı temin etmiyorsa, bu kez hububat temininde iştiraya başvurulurdu. İştiraya, yani bazı hububat maddelerini satın almak için halka tevzi ve taksim edilmesi, bir yükümlülüğü de gerekli kılmaktaydı. İştiraya sonucu ordunun geçeceği yerlerdeki ambarlara hububat yığılmaktaydı. Bu uygulamada iştiraya, narh veya devletin belirlediği fiyat üzerinden yapılmaktaydı. Devletin fiyatı belirlemesi de iştiradaki yükümlülüğü ortaya koymaktadır.<sup>6</sup> Avarız türü vergilendirmenin bir başka türü; hububatın halka tevzii noktasında kendini gösterir. Tevziat, hububatın temel maddeleri, yani arpa, un ve buğday üzerinden yapılmaktaydı. Halka yapılacak böyle bir tevziatta günlük piyasa fiyatlarını yansıtan narhlar ölçü alınır ve bunlar üzerinden tahsilât yapılırdı. Bu şekilde tevziat bir zorunluluk gerektirdiğinden avarız türü vergiler arasında yükümlülük olarak belirtilmektedir.

Seferin ekonomik yönünü finanse etme açısından yukarıda ifade edilen aynî ve nakdî vergilere, imdadiyyeleri de eklemek gerekir. Bu vergi seferiye ve barış dönemlerinde, bunun yarısı kadar olan hazariye adıyla ikiye ayrılmıştı. Bundan sonra düzenli bir şekilde toplanan bu vergi, bilhassa vilayetlerde valilerin sefer giderlerini karşılamak için toplanmaya başlanmıştı. Özellikle barış döneminde alınan hazariye, valilerin ve şehrin bazı giderlerine kaynak olmuştu.

### **Seferlerin Gümüşhane Üzerindeki Askerî Yükümlülükleri**

Yukarıda bahsedilen askerî yükümlülükler içerisinde vergiler bahsi dışında geri kalan uygulamaların Gümüşhane için söz konusu olduğu söyle-

<sup>5</sup> Başlangıçta savaşın masraflarını karşılamak için toplanılan olağanüstü bir vergi olan avarız daha sonraları düzenli bir hale gelmiş ve hane sistemi üzerinden tarh ve tahsil edilmiştir. Avarız vergisi hakkında geniş bilgi için bkz. Halil Sahillioğlu, “Avarız”, *DİA*, İstanbul 1991, Cilt: IV, s. 108-109.

<sup>6</sup> Güçer, *a.g.e.*, s. 121.

nilebilir. Tespit edilebildiği kadarıyla vergi hususu, şehrin askerî yükümlülükleri içerisinde yer almaz. Zira Gümüşhane önemli bir maden bölgesi olduğu için halkının çoğu bu işle uğraşıp vergiden muaf tutulurdu. Ayrıca vergilerin tarhi ve sefere yönelik tahsili vilayet ölçüsünde değerlendirildiğinden arşiv belgelerinde Gümüşhane'ye yönelik bilgilere rastlamak zorlaşır. Belgelerde sefer için Gümüşhane'ye yönelik hususlar mühimmat ve asker temini yanında bunların sevkiyatıyla alakalıdır. Bu yönde Gümüşhane'ye ulaşan emirler öncelikle asker teminini işaret etmektedir. Bu hükümlerde öncelikle Trabzon yöneticileri zikredilmekle birlikte özeldir Gümüşhane de ifade edilmektedir. Seferlere yönelik vilayete gönderilen emirlerde kadılar zikredildiği gibi,<sup>7</sup> Gümüşhane için sadece maden emini belirtilmektedir. Gümüşhane madenlerinden sorumlu olan bu emini, dönemin doğuya yapılan İran seferlerinde Gümüşhane ile devlet arasındaki en önemli ve tek irtibat kaynağıdır.<sup>8</sup> Bu görevliler sadece Gümüşhane ile ilgili bir sefer emrinde değil Trabzon Vilayetini içeren emirlerde de yer almaktadır. Zira 1724'teki sevkiyat dolayısıyla Trabzon'da yapılacak kızıklar için Gümüşhane Maden Emini de görevlendirilmişti.<sup>9</sup> Görevlilerin sevkiyattaki coğrafi sınırları da belirtilmektedir. Zira bir emirde Revan'a gidecek cephaneyi Gümüşhane Maden Emini ile Trabzon Gümrük Emini'nin Ağaçbaşı olarak adlandırılan mevkie ulaştırmaları ve oradan geri dönmeleri bildirilmektedir.<sup>10</sup> Sefer dolayısıyla bu görevlilere gönderilen hükümler asker teminine ilişkin genel bir emir mahiyetinde olup, bir vilayetin tüm kazalarını içermektedir.<sup>11</sup> Mesela böyle bir emirde Erzurum'a gönderilmesi için içlerinde Gümüşhane'nin de olduğu Trabzon'un birçok kazasından asker istenmişti.<sup>12</sup> Ayrıca asker temininden başka seferin nakliyat kısmında görevli olmak üzere Gümüşhane'nin insan gücünden de istifade edilirdi. Böyle bir uygulama çeşitli kriterler göz önünde bulundurularak kazalardaki birimlere tarh edilir ve bu şekliyle bir yükümlülüğü de ortaya koyardı. Bu tür bir faaliyeti çoğunlukla ve hatta tamamen top ve mühimmatının nakliyatında görmekteyiz. Mesela 1724'teki seferde Revan tarafına gönderilecek top mühimmatı için Gümüşhane'den 250 beldar ve 40 lağımçı belirlenip gönderilmişti.<sup>13</sup>

Seferde karayoluyla taşınacak sevkiyat malzemesi hayvan ve arabalarla

<sup>7</sup> BA, *Cevdet-Askeriye Tasnifi*, Vesika No: 32544.

<sup>8</sup> BA, *Maliyeden Müdevver Defterleri Tasnifi* (bundan sonra MAD), Defter No: 3598, s. 37. Doğru seferlerinde bu görevi farklı kişiler üstlense de en çok isminden bahsettiren Gümüşhane Maden Emini Es-Seyyid Keskin İsmail Ağa'dır (TŞS, Defter No: 1883-69, s. 53, 56, 76, 90). 1731'deki Emin Mustafa (BA, MAD, Defter No: 9924, s. 347), 1735'teki ise Sadullah'tır (TŞS, Defter No: 1899, s. 44).

<sup>9</sup> TŞS, Defter No: 1883, s. 76.

<sup>10</sup> BA, MAD, Defter No: 3598, s. 37.

<sup>11</sup> BA, *Mühimme Defterleri Tasnifi*, Defter No: 141, s. 37-38.

<sup>12</sup> TŞS, Defter No: 1907, s. 129.

<sup>13</sup> TŞS, Defter No: 1883, s. 71.

nakledilirdi. Ancak kara sevkiyatı için Gümüşhane'den sadece hayvanlar talep edilmişti. Sevkiyatta görev alacak hayvanlar önceden tespit ve temin edilir, sevkiyatın başlangıç noktası olan Trabzon İskelesi'nde hazır bulundurulurdu. Bu hayvanlar, devlete ait hizmet gördüklerine dair gerekli yerlere kaydedilirlerdi. Hatta bu hususa ilişkin sevkiyat için temin edilen hayvanlara mirî damga da vurulurdu.<sup>14</sup> Sevkiyat için Gümüşhane'den temin edilen hayvanlar, belgelerde bargir (beygir), camız, öküz, deve ve davar olarak kayıtlıdır. Tespit edilebildiği kadarıyla bu hayvanlar sevkiyat için temelde iki önemli amaca hizmet etmekteydiler. Bunlardan biri mühimmat olarak da adlandırdığımız tophane ve cephaneye malzemesinin nakli, diğeri ise madenci taifesi için Trabzon ambarlarından buraya zahirenin sevk edilmesiydi. Bunlardan mühimmat sevki, en önem hususlardan biriydi. 1724'te Revan'a gidecek humbara, havan ve taneleri için tüm vilayetin kazalarından yük hayvanları talebinde bulunulmuş ve Gümüşhane Maden Emni bu sevkiyatta mühimmatın kazadan kazaya ulaştırılması için şiddetle tembih edilmişti.<sup>15</sup> Yine aynı yıl bu kez 60 top arabacısının eşyalarının taşınması için Trabzon yöneticileri ve Gümüşhane Maden Emni'nden beygir istenmişti.<sup>16</sup> 1724'teki geniş çaplı cephaneye ve tophane mühimmatının nakli için Trabzon ve Erzurum taraflarından yük hayvanlarının temin edilmesi emredilmektedir. Bu husus için Trabzon, Bayburt ve Gümüşhane'nin köylerinden birçok hayvan temin edilmişti.<sup>17</sup>

Sefer nakliyatı dışında bazı kalelerin tahkim edilmesi için yapılan nakliyatlarda da Gümüşhane'den hayvan talebinde bulunulurdu. Mesela 1735'te Erzurum Kalesi'nin tahkimi için yapılan nakliyatda Gümüşhane'deki zimmîlerden davar alınmıştı.<sup>18</sup> Yine Kars Kalesi'nin 1723'teki tahkimi için Gümüşhane ve civarından davar temin edilmişti.<sup>19</sup> Gümüşhane'den temin edilen bu hayvanlar ücret karşılığı kiralanır veya satın alınırdı. Ücretleri de genelde maden emini yardımıyla verilirdi. Bu yönde Revan seraskerine gönderilmesi için Gümüşhane'den 1000 kantar kurşun istenerek bunların beygirlerle ulaştırılması emredilmişti. Sevkiyat için maden emini her beygire 13,5 kuruş hesabı ile 50 beygire 675 kuruşu maden mukataası malından vermişti.<sup>20</sup> Ayrıca belirli ölçüde seferle ilişkili olduğu düşünülen maden naklinde de hayvanlar kullanılırdı. Gerçi maden nakli sadece sefer zamanı yapılmazdı ama maden tedariki ve naklinin askerî boyutu bu dönemdeki hassasiyeti ortaya koymaktadır. Madenlerin İstanbul'a gitmesi için Trabzon

<sup>14</sup> Temel Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon*, Trabzon 2011, s. 126.

<sup>15</sup> BA, *Cevdet-Askeriye Tasnifi*, Vesika No: 32544.

<sup>16</sup> TŞS, Defter No: 1883, s. 75.

<sup>17</sup> TŞS, Defter No: 1883, s. 49, 80; TŞS, Defter No: 1888, s. 122.

<sup>18</sup> TŞS, Defter No: 1899, s. 46-47.

<sup>19</sup> BA, MAD, Defter No: 9910, s. 258.

<sup>20</sup> BA, MAD, Defter No: 10316, s. 114.

iskelelerine götürülmesi burada çalışanların hayvanlarıyla gerçekleştirilirdi.<sup>21</sup> Hatta madenin temini ve nakli, devlet için önemli olduğundan bu hayvanlar başka hiçbir yerde kullanılmazdı.

Gümüşhane maden ocakları, Osmanlıların doğu seferlerini silah ve para yönünde destekleyen önemli güçlerden birisiydi. Zira Fatih döneminden beri madenle uğraşan halk vergiden muaf tutularak gümüş işletmeye teşvik edilmişti. Bu husus zamanla madenci nüfusunda da artış meydana getirmişti. Gümüşhane'den çıkarılan gümüş ve bakır, devlet tarafından satın alınarak gümüş darphaneye, bakır tophaneye gönderilir, bakırın fazlası dışarı gitmemek şartıyla ülke içerisinde sarf edilirdi. Hatta bazı sefer dönemlerinde doğrudan cephelere de gönderildiği veya yine sefer amaçlı İstanbul'a nakledildiği de olurdu. Bu durum XVIII. yüzyıldaki doğu seferleri için belgelere dayalı müşahede edilebilir. Doğru seferleri sırasında (1723-1746) Gümüşhane madenlerinden külliyetli miktarda maden Trabzon Limanı'ndan İstanbul'a veya cepheye gönderilirdi. Zira XVIII. yüzyılda Gümüşhane madenleri devletin hâlâ en önemli maden ocakları arasında yer almaktaydı. Madenlerde üretilen cevherler İstanbul'a nakledilmeden önce kalhanelerde ayrıştırılıp, külçe haline getirilir ve hayvanlarla Trabzon İskelesi'ne taşınarak buradan sevk edilirdi. Sefer anında bu sevkியatta Trabzon Limanı yetersiz kaldığı zaman Espiye, Tirebolu, Giresun ve Polathane (Akçaabat) iskeleleri de kullanılırdı.<sup>22</sup> Deniz yolu ile maden nakli, kiralanan gemilerle gerçekleştirilirdi. Bir takım şartlar dâhilinde yapılan kiralama işleminde belirlenen süre içerisinde külçe halindeki madenin İstanbul'a sevki gerçekleştirilirdi. Gemi sahiplerine yapılan ödemeler de yük oranına göre değişirdi. Bu ödemeler, yüklemenin yapıldığı yerden bazen peşin verildiği gibi bazen de bir kısmı verilir, geri kalan miktar teslimatın yapıldığı yerden karşılanırdı. Ayrıca gemi reisleri taşıdıkları yük karşılığında kendilerine kefil gösterirlerdi.<sup>23</sup>

Devlet için bu derece önemli olan bir işletmede çeşitli sorunlar da yaşanmaktaydı. XVIII. yüzyılda Gümüşhane yöresinde madencilerin faaliyetlerini tehdit eden sorunlar arasında derebeyiler ve ehl-i örfün bir takım muafiyetlere sahip olan madenci taifesine müdahalesi yer almaktadır. Bilhassa doğu seferlerinin meydana getirdiği otorite boşluğundan istifade eden yöneticiler madencilerden kanun dışı vergi tahsilinde bulunmak istemişlerdir.<sup>24</sup>

<sup>21</sup> TŞS, Defter No: 1892, s. 112.

<sup>22</sup> BA, *Cevdet-Darphane Tasnifi*, Vesika No: 2755.

<sup>23</sup> Gümüşhane madeninin bu yönleri ve diğer özellikleri hakkında geniş bilgi için bkz. Mustafa Altunbay, "XVIII. Yüzyıl Boyunca Gümüşhane Madenlerinden Diğer Maden Ocaklarına İstihdam Amaçlı Teknik Eleman Nakli", *Karadeniz Tarihi Sempozyumu (25-26 Mayıs 2005)*, Haz. Kenan İnan vd., Trabzon 2007, I, s. 285-293; Osman Köse, "XIX. Yüzyılda Gümüşhane Madenleri", *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu (3-5 Mayıs 2001)*, Haz. Mithat Kerim Arslan, Hikmet Öksüz, Trabzon 2002, I, s. 293.

<sup>24</sup> BA, D. BŞM., Dosya No: 2580, Vesika No: 32.

Mesela Gümüşhane'nin dağlık olması hasebiyle burada ziraat yapılamadığından madenciler Trabzon İskelesi'ne geldiklerinde zahirelerini buradan alırlardı. 1732'de Trabzon Mutasarrıfı Halil Paşa zahire alan madencilerden kanun dışı 2-3 kuruş vergi alıp, vergi vermeyen madenci ve kömürcüleri de hapsetmişti.<sup>25</sup> Buna binaen madencilerin tüm vergilerden muaf olmaları yanında hayvanlarının da sefer vs. işler için alınmaması bildirilmektedir. Zira daha önceden sefer nakliyatında bu hayvanlar kullanılırken, 1732'deki bir emirle bu yasaklanmış ve ehemmiyete binaen Trabzon iskelelerine bakır ve kurşunun nakledilmesinde görev almaları belirtilmişti.<sup>26</sup>

Yukarıda bahsedilen hususlar Gümüşhane madeninin önemini ortaya koymaktadır. Zira devlet, askerî amaçlı olarak bu madenden büyük oranda istifade etmekteydi. Bölgenin İran savaşlarındaki cephelere yakın olması birçok mühimmatın buradan nakledilmesinde etkili olmuştur. Hatta XVIII. yüzyılın ilk yarısındaki bu savaşlarda Gümüşhane'nin en önemli askerî sorumluluğunu bu nokta oluşturmaktadır. Daha önce de belirtildiği gibi Gümüşhane'den çıkarılan en önemli madenler gümüş, bakır ve kurşundu. Bunlar içerisinde bakır ve kurşunun doğu seferleri sırasında cepheye gönderildiğini arşiv belgelerinden anlamaktayız. 1724'teki Revan seferine Gümüşhane'den 200 kantar kurşun satın alınıp gönderilmişti.<sup>27</sup> Kurşun sadece doğu seferleri için değil 1736-39'daki kuzey seferleri için de satın alınıp gönderilirdi. Bu nedenle Gümüşhane'den çeşitli miktarlarda kurşun kuzey seferlerine gönderilmek amacıyla Trabzon Limanı'na sevk edilmişti.<sup>28</sup> Doğru seferlerine gönderilen bir diğer malzeme bakır idi. Bakır, top dökümü amacıyla nakledilirdi. Mesela 1725'te Revan'da ve Tiflis Kalesi'nde dökülecek toplar için Gümüşhane'den 3000 kantar bakır gönderilmişti.<sup>29</sup> Ayrıca bakır, seferin, daha çok yardımcı kaynak olarak da nitelendirilebilecek alet ve edevatlarının temininde kullanılırdı. Mesela 1731'deki seferde Erzurum'a gönderilecek 200 kazan, 300 kapaklı tencere, 600 lenger, 200 sahan, 200 kefir ve kepece, 200 tava, 25 süzgeç, 200 ibrik, 30 çamaşır leğeni, 150 fener, 25 güğüm ve 50 maşrapanın Gümüşhane madenindeki bakırlardan yaptırılıp gönderilmesi bildirilmişti.<sup>30</sup> Gümüşhane'nin maden emini tüm bu faaliyetlerde etkin olarak yer almaktadır. Zaten bölge maden açısından önemli olduğu için sefere yönelik cephane ve tophane temini ve sevkinde sürekli zikredilmektedir.<sup>31</sup>

Bazı kalelerin tahkimi için de Gümüşhane'den maden gönderilirdi. Bu

<sup>25</sup> TŞS, Defter No: 1895, s. 30, 43.

<sup>26</sup> TŞS, Defter No: 1893, s. 137.

<sup>27</sup> BA, MAD, Defter No: 3598, s. 78.

<sup>28</sup> BA, *Cevdet-Askeriye Tasnifi*, Vesika No: 29222; TŞS, Defter No: 1901, s. 82; TŞS, Defter No: 1903, s. 134; TŞS, Defter No: 1904, s. 28; TŞS, Defter No: 1905, s. 28, 44.

<sup>29</sup> BA, MAD, Defter No: 10317, s. 3.

<sup>30</sup> BA, MAD, Defter No: 9924, s. 348.

<sup>31</sup> TŞS, Defter No: 1910, s. 69.



yönde özellikle doğu seferleriyle bağlantılı olan ve serhat kalesi özelliği taşıyanlar üzerinde önemle durulurdu. Bu kalelere hemen hemen tamamıyla kurşun madeni nakledilirdi. Bunlar içerisinde Trabzon ön sırada yer alıp 1723 ve 1736'da buraya çeşitli miktarlarda kurşun Gümüşhane madenlerinden sevk edilmişti.<sup>32</sup> Trabzon Kalesi dışında 1735'te bilhassa doğudaki cephelere yakın olan Revan, Gence, Tiflis kaleleri ile Erzurum ve Van Kalesi'ne de Gümüşhane madenlerinden kurşun gönderilmisti.<sup>33</sup> Aslında Gümüşhane'de üretilen madenler öncelikle İstanbul'a gönderilirdi. Fakat sefer zamanı, az yukarıda değinildiği gibi istisnai uygulamalar da gerçekleşirdi. Gerçi İstanbul'a gönderilen madenler de sefer amaçlı nakledilmekteydi. Zira bu madenler askerî amaç doğrultusunda seferlerde kullanılmak için ya cephaneye ya da tophaneye sevk edilirdi. Ancak XVIII. yüzyılın ilk yarısındaki doğu seferleri için en fazla cephaneye sevkiyat yapılmıştır. Cephaneye yapılan nakliyat bakır madeni içerikli olup, çok az da kurşun içermekteydi.<sup>34</sup> 1723-1746 arası cephaneye toplamda yaklaşık 500 bin kıyye bakır gönderilmisti.<sup>35</sup> Tophaneye gönderilen madenler ise hemen hemen tamamen top yapımında kullanılmaktaydı. Bu nedenle tophaneye tamamen bakır madeni gönderilmisti. XVIII. yüzyılın ilk yarısındaki bu doğu seferleri sırasında 300 bin kıyyeyi aşkın bakır tophaneye gönderilmisti.<sup>36</sup>

Öte yandan tüm bu faaliyetlerin finansmanının, yani malî kaynağının temini önemli işler arasında yer almaktaydı. Doğru seferlerinin finansmanı noktasında devlet, merkezî hazine dışında yerel kaynakları da kullanmıştır. Bunların önemi, kaynakların gelir cinsine göre değerlendirilmekteydi. Gümüşhane'nin böyle bir finans uygulamasında tek ama önemli bir kaynağa sahip olduğu, arşiv belgeleri ölçüsünde rahatlıkla söylenebilir. Bu kaynak bölgenin en önemli işletim alanına, yani maden mukataasına bağlıydı. Bu tek, fakat o derece de önemli işletim alanı seferlerin başından sonuna kadar belgelerde zikredilmekte ve birçok giderin karşılanmasında etkili olmaktaydı. Merkezden, işletmenin başındaki görevliye gelen bu yöndeki hükümler bunun açık delilidir. Maden mukataasının işletiminden sorumlu olan emin, merkezden gelen emirlere göre gerek sefer malzemesinin sevkiyat giderlerini, gerekse sefer için gerekli malzemenin temini ve satın alınması yönündeki giderleri karşılardı. Mesela 1724'teki sevkiyat için kızaklar yapılması ve bunun giderlerinin Gümüşhane Maden Emmini tarafından karşılanması, konuya ilişkin

<sup>32</sup> BA, MAD, Defter No: 9910, s. 546; BA, *Cevdet-Askeriye Tasnifi*, Vesika No: 48443; BA, D. BŞM., Dosya No: 2277, Vesika No: 66.

<sup>33</sup> Geniş bilgi için bkz. Öztürk, *a.g.e.*, s. 109-111.

<sup>34</sup> BA, MAD, Defter No: 9910, s. 231.

<sup>35</sup> TŞS, Defter No: 1885, s. 110; TŞS, Defter No: 1890, s. 93; BA, MAD, Defter No: 3389, s. 44; BA, MAD, Defter No: 10344, s. 58.

<sup>36</sup> BA, D. BŞM., Dosya No: 2370, Vesika No: 9; BA, D. BŞM., Defter No: 2273, s. 41; BA, MAD, Defter No: 10317, s. 3; BA, MAD, Defter No: 9916, s. 240; BA, MAD, Defter No: 10344, s. 6-7.

hükümlerde belirtilmişti.<sup>37</sup> Aynı yıl Tebriz'e gönderilecek cephane ve tophane sevkiyatı için temin edilecek hayvanların ücretleri de Gümüşhane maden emini tarafından karşılanmıştı.<sup>38</sup> Yine 1742'deki sevkiyatta görevli hayvanların Trabzon'dan Erzurum'a kadar olan ücretleri maden emini tarafından verilmişti.<sup>39</sup> 1746'daki sevkiyatta bu kez top ve top arabalarını Trabzon'dan Gümüşhane sınırına taşıyan insanların (top-keşan neferleri) ücretleri maden emininin karşılanmıştı.<sup>40</sup> Maden emininin bu harcamaları, işletme için devlete ödemeyi taahhüt ettiği miktara mahsup edilirdi. Bazen de sırf sefer ihtiyaçlarının karşılanması için devlet tarafından vilayet yöneticileri ve resmî görevli olan bir mübaşirin uhdesinde kendisine hazine verilir ve gider buradan karşılanırdı. Böylece denilebilir ki; doğu seferleri sırasında Gümüşhane şehri için tespit edilen askerî yükümlülüklerin çoğu giderleri, buradaki maden emini tarafından karşılanmakta ve bu yönde seferlere vilayetin askerî katkısı büyük oranda tamamlanmaktaydı.

### Sonuç

Görüldüğü üzere Gümüşhane'nin, coğrafi konumunun, yani Karadeniz ile doğuyu bağlayan tarihi ulaşım eksenini üzerinde bulunmasının yanısıra önemli bir maden işletmesine sahip olması hasebiyle, doğu seferlerinde devlet için önemli sorumlulukların üstlenildiği ve yerine getirildiği bir yer olduğu söylenilebilir. Bu sorumlulukların bazılarını aynı yükümlülükler, bazılarını da nakdî yükümlülükler oluşturmuştur. Ancak Gümüşhane için askerî yükümlülükler arasında en fazla maden üretimine dayalı aynı uygulamalar dikkati çekmektedir. Billhassa aynı uygulama yönünde Gümüşhane madenlerinde üretilen bakır, kurşun ve gümüş, sefer mühimmatının tamamlanmasında kullanılmıştır. Nakdî yükümlülükler içerisinde en etkili uygulamayı finansal destek açısından etkili olan kaynaklar oluşturmuştur. Bu yönde maden mukataası gelirleri sefer ihtiyacının temini ve seferin sevkiyatı noktasında birçok gideri karşılamıştır. Yine sefer sevkiyatına yönelik şehirden hayvan tedariki de sağlanarak şehrin bu konudaki askerî yükümlülüğü de ortaya konulmuştur. Netice itibarıyla bu çalışma ile Karadeniz'in bu küçük yerleşim merkezinin bir sefer sırasında ne derece önemli bir fonksiyonu üstlendiğine ve buna bağlı olarak da devletin bir sefer sırasındaki çeşitli askerî uygulamalarına değinilmeye çalışılmıştır.

<sup>37</sup> BA, MAD, Defter No: 3598, s. 161.

<sup>38</sup> BA, MAD, Defter No: 3598, s. 125; TŞS, Defter No: 1883, s. 49, 52, 56.

<sup>39</sup> TŞS, Defter No: 1906, s. 107.

<sup>40</sup> TŞS, Defter No: 1915, s. 23.