

**Araştırma Makalesi/Research Article**

**Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani ile 1885 Yazında  
Tahran'dan İstanbul'a Seyahat**

Murat Hanilçe\* -Mikail Devebakan\*\*

(ORCID: 0000-0003-0587-9336 - 0000-0001-7654-7027)

**Makale Gönderim Tarihi**  
22.04.2022

**Makale Kabul Tarihi**  
08.06.2022

**Atıf Bilgisi/Reference Information**

**Chicago:** Hanilçe, M.- Devebakan, M., "Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani ile 1885 Yazında Tahran'dan İstanbul'a Seyahat", *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 7/2 (Eylül 2022): 627-680.

**APA:** Hanilçe, M.- Devebakan, M. (2022). Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani ile 1885 Yazında Tahran'dan İstanbul'a Seyahat. *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 7 (2) , 627-680.

**Öz**

Seyahatname, diğer adıyla gezi yazısı yazımı Fars edebiyatının en eski geleneklerinden birisidir. İlk hayali diyarlara yönelik yapılan seyahatleri konu edinen Fars seyahatnameleri, zamanla gerçekte yapılan yolculuklar sonucunda yazılmaya başlamıştır. Safeviler zamanından itibaren seyahatnamelerin çoğalmasında Şii ulemanın seyahatlerinin, hac ve kutsal yer ziyaretlerinin ve Hindistan gezilerinin kitaba dökülmesi başat rol oynamıştır. İran'da Kaçarların şahılgı ele geçirmesiyle resmî devlet görevlileri, din adamları ve farklı sınıflardan insanların yaptıkları yolculuklar öne çıkmıştır. Kaçarlar

---

\* Doç. Dr., Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Türkiye, murat.hanilce@gop.edu.tr.

Assoc. Prof. Dr., Tokat Gaziosmanpaşa University, Science and Letters Faculty, History Department, Türkiye.

\*\* Doktora Öğrencisi, Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Türkiye, mikaildbkn@gmail.com.

PhD Candidate, Tokat Gaziosmanpaşa University, Institute of Graduate Studies, Main Discipline of History, Türkiye.

döneminde yapılan seyahatlerde, gidilen yerlerin toplumsal hayatı ve yaşam standartları üzerinde önemli gözlemlere de yer verilmiştir.

Kaçar Hanedanı döneminde yazılan seyahatnamelerinden birisi de Mirza Muhammed Ferahani'ye aittir. Melikü'l-küttâb lakabıyla da bilenen Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani 1885 yılında başladığı hac seyahatini 1886'da tamamlayarak Tahran'a dönmüştür. Seyyahın bu seyahatine ait gözlem ve deneyimlerini içeren Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani başlığını taşıyan eseri Tahran'da dönemin kaynaklarından da faydalanarak yayımlanmıştır.

Bu çalışmada, Ferahani'nin seyahatnamesi yanında Fars literatüründe bulunan çeşitli araştırma eserlerinden hareketle Ferahani'nin hac yolculuğunun Tahran'dan İstanbul'a kadarki kısmı merkeze alınmıştır. Ferahani yolculuğunun bu safhasında sırasıyla Kazvin, Reşt, Enzeli, Bakü, Batum, Tiflis gibi şehirlere uğramış; Tiflis'ten Karadeniz yoluyla Trabzon, Giresun, Ordu ve Samsun gibi şehirlerden geçerek İstanbul'a ulaşmıştır. Çalışmanın giriş kısmında, Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani'nin hayatı, eserleri ve İstanbul yolculuğunun arka planı ele alınmıştır. Sonraki bölümlerinde, müellifin Tahran'dan İstanbul'a yolculuğu değerlendirilmiştir. Sonuç kısmında Ferahani'nin geri dönüş yolculuğuna ait özet bir bilgi verilmiştir. Bu yazıyla İranlı hacıların Osmanlı Devleti'nin son dönemindeki hac yolculuklarının ve Türkiye'de az bilinen İranlı seyyah Ferahani'nin tanıtılması, böylece İran araştırmalarına mütevazı bir katkı sunulması amaçlanmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Ferahani, Sefername, İran, Tahran, İstanbul.

### **Travel With Mirza Muhammed Huseyin Farahani in the Summer of 1885 from Tehran to Istanbul**

#### **Abstract**

Travelogue, also known as travelogue writing, is one of the oldest traditions of Persian literature. Initially, Persian travel books, which were about travels to imaginary lands, began to be written as a result of real journeys over time. From the Safavid period, the travels of Shiite scholars, pilgrimages and holy places, and their travels to India played a leading role in the spread of travelogues. With the Qajars taking over the shah in Iran, the journeys of official state officials, clergy, and people from different classes came forward. Important observations on the social life and living standards of the places visited were also included in the travels made during the Qajars period.

One of the travelogues written during the Qajar Dynasty belongs to Mirza Muhammed Farahani. Mirza Muhammed Hüseyin Farahani, also known by his nickname Melikü'l-Küttab, returned to Tehran by completing his pilgrimage in

1886, which he started in 1885. His work, titled *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, which includes the observations and experiences of the traveler's journey, was published in Tehran by making use of the sources of the period.

In this study, based on Farahani's travel book, as well as various research, works in Persian literature the part of Farahani's pilgrimage tour which covers part from Tehran to Istanbul is taken into the center. At this stage of his journey, Farahani visited cities such as Kazvin, Reşt, Enzeli, Baku, Batumi, and Tbilisi, respectively; and he reached Istanbul by passing through cities such as Trabzon, Giresun, Ordu, and Samsun via the Black Sea from Tbilisi. In the introduction part of the study, the life and works of Mirza Muhammed Hüseyin Farahani and the background of his Istanbul journey are discussed. In the following sections, the author's journey from Tehran to Istanbul is evaluated. In the conclusion part, a summary of Farahani's return journey is given. With this article, it is aimed to introduce the pilgrimage journeys of Iranian pilgrims in the last period of the Ottoman Empire and the lesser known Iranian traveler Farahani in Turkey, thus making a modest contribution to Iranian studies.

**Keywords:** Farahani, Sefername, Iran, Tehran, Istanbul, pilgrimage, travel.

## Giriş

İnsanlar kadim zamanlardan beri dinî, siyasî ve askerî amaçlarla seyahat etmişlerdir. Bu seyahatleri esnasında gördüklerini ve duyduklarını kaleme almışlardır<sup>1</sup>. Kaleme alınan bu eserler, içinde çıktıkları toplumların tarihsel-sosyolojik izlerini taşırlar<sup>2</sup>. Arapça *seyahat* (سیاحه) Farsça nâme (نامه) sözcüklerinin birleşmesiyle meydana gelen seyahatname Türkçe gezi yazısı olarak da ifade edilmektedir. Edebiyatta hatıratın bir alt türüdür. Seyh kökünden türeyen seyahat (siyâha) kelimesi “yürüme, gitme, ibadet amacıyla gezmek veya uzun yolculuklar” anlamlarına gelmektedir. Seyahatnameler bir ülkenin, bir bölgenin ya da bir şehrin tanınmasında önemli tarihsel kaynaklardır.

<sup>1</sup> Kaan Dilek, “İran Seyyahları ve Farsça Seyahatnameler”, *Kebikeç*, 24, (2007), s. 211; Cukar Menûçih- Mehran Neziri Neseb, “Sebkşinâsî Sâhtârî Sefernameha-yı Atebat Dore-yi Kaçar”, *Pijuhîşha-yı Nesr ve Nezm-ı Farsi*, 1, (1396), s. 50.

<sup>2</sup> Türkan Erdoğan, “Alexander W. Kinglake'in Eothen Adlı Seyahatnamesinde Doğu-Batı İmgesi ve İnsan Tasvirleri”, *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 10, (2011), s. 117.

Fars literatüründe seyahatname yerine *sefernâme* (سفرنامه) kavramı kullanılmaktadır<sup>3</sup>.

Fars edebiyatında, diğer toplumların seyahatnamelerinden farklı olarak, *hayalî* seyahatnamelere rastlamak da mümkündür. Hayalî seyahatnamelerin ilk örnekleri Sasaniler dönemine aittir. Sasani hükümdarlarından Erdeşîr Bâbekân döneminde Arda Viraf (Erday Viraf) isimli Zerdüşî din adamının yazmış olduğu *Arda Virafname* (Erday Virafname)<sup>4</sup> isimli eser günümüze ulaşan en eski hayalî seyahatnamedir. Hayalî seyahatnameler daha çok insanların manevî dünyalarının ve inançlarının bir yansımasıdır<sup>5</sup>. Hayalî seyahatnameler İslam sonrası dönemde de yazılmıştır. İslam sonrası dönemde Feriduddin-i Attar'ın *Mantiku't-Tayr* ve Şemseddin Muhammed Berdsiri-yi Kirmanî'nin *Misbahü'l-Ervâh*, Hacı Zeynel Abidin-i Meragaî'nin *Seyâhatname-yi İbrahim Bey ya belâ-yı Ta'assub-ı U* isimli eserleri hayalî seyahatnamelere örnektir<sup>6</sup>. Sonuncusu İstanbul'daki İranlı bir hacı tarafından kaleme alınmış olup Türkçeye *Seyahatname-i İbrahim Bey ve Vatanseverlik Belası* başlığıyla tercüme edilmiştir<sup>7</sup>.

Fars edebiyatında gerçek bir yolculuğun hikâyesini içeren seyahatnamelerin ilk örneği Nâsır-ı Hüsrev'in *Sefernâme* (1045-1052) adlı eseridir. Nâsır-ı Hüsrev'in asıl adı Ebû Mu'in Nâsır bin Hâris-i Kubâdiyânî'dir. Nâsır-ı Hüsrev, 394 (1007) yılında Horasan bölgesinde Belh şehrine bağlı Kubâdiyân kasabasında doğmuştur. Hayatı hakkında fazla bilgi yoktur. Eserleri içerisinde kendi hakkında verdiği bazı ipuçlarından varlıklı bir ailenin çocuğu olduğu, genç yaşta dini ilimlerin

<sup>3</sup> Mustafa Çağrı, "Seyahat", *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt. 37, (2009), s. 7; Şeyma Çankaya, *İslam Kültüründe Seyahat ve Endülüslü Seyyah İbn Cübeyr'in Hac Yolculuğu*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Bursa 2019, s. 7; Hüseyin Yazıcı, "Seyahatnâme", *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt. 37, (2009), s. 9.

<sup>4</sup> Arda Viraf, *Ardavirafname; Cennet, Araf ve Cehennem*, (Çev. Nimet Yıldırım), İstanbul 2011.

<sup>5</sup> Dilek, "İran Seyyahları ve Farsça Seyahatnameler", s. 211; Sedat Maden, "Türk Edebiyatında Seyahatnameler ve Gezi Yazıları", *A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 37, s. 148.

<sup>6</sup> Hacı Zeynel Abidin-i Meragaî, *Seyâhatname-yi İbrahim Beküyg ya belâ-yı Ta'assub-ı U*, (Çalış. Bakır Mu'minî), Tahrân, 1344; Kaan Dilek, "Fars Edebiyatı", *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt. 37, (2009), s. 11.

<sup>7</sup> Hacı Zeynelâbiddin Meragaî, *Seyâhatname-yi İbrahim Beküyg ya Belâ-yı Ta'assub-ı U*, (Çev. Mustafa Çiftçi), Ankara 2019.

yanı sıra farklı alanlarda da ileri bir seviyeye ulaştığı, Fars ve Arap şiiri üzerine çalışmaları olduğu anlaşılmaktadır. 20'li yaşlarda Belh'te Gazneli Mahmud ve oğlu Mesud'un hizmetinde kâtiplik yapmıştır. 431 (1040) yılında Selçukluların hizmetine geçmiştir<sup>8</sup>. Fatimi-İsmailî hiyerarşisinde en yüksek makam olan Hücçet makamından olduğu belirtilmektedir. Bu nedenle İranlı tarihçiler tarafından kendisine "Alevî" lakabı takılmıştır. Kendisi İran edebiyatının 11. yüzyılda yetiştirdiği en yüksek şahsiyetlerden biridir. Aynı zamanda ilk dönem Müslüman seyyahlar arasında gösterilmektedir. Hüsrev, 437 (1045)'de, hacca gitmek üzere yolculuğuna görev yeri olan, günümüzde Afganistan sınırları içerisinde kalan ve İranlıların Küçük Merv dedikleri, Mervrud'dan başlamıştır. Buradan sırasıyla Merv ve Serahs güzergâhını takip etmiş; Nişabur, Damgan, Simnan, Kazvin ve Şemiran'a uğrayarak Tebriz'e ulaşmış; oradan Hoy, Van, Vestan (Gevaş), Ahlat, Erzen (Siirt), Bitlis, Meyyfarikin (Silvan) ve Amid (Diyarbakır) yoluyla Harran (Urfa)'a kadar gitmiştir<sup>9</sup>. Suriye ve Filistin'in önemli şehirlerini ziyaret ettikten sonra ilk haccını gerçekleştirmiştir. Nasır-ı Hüsrev'in *Sefername*'si, onun yedi sene süren seyahatinin günlük şeklinde tutulan notlarından meydana gelmektedir. Nasır-ı Hüsrev'in bu seyahatinin ilk üç yılı hac seferine aittir. Yolculuğun kalan dört senesini Kuzey ve Batı İran, Ermenistan, Anadolu, Suriye, Filistin, Mısır, Tunus, Sudan ve Arap Yarımadası'nın çeşitli noktalarındaki seyahatleri oluşturmaktadır. Nasır-ı Hüsrev seyahatini 444 (1052) senesinde Erzincan üzerinden İran'a geçerek İsfahan'da tamamlamıştır. Buradan da Belh'e dönmüştür<sup>10</sup>.

Nâsır-ı Hüsrev *Sefername*'si kadar meşhur Farsça yolculuk notlarından birisi de Giyaseddin Nakkaş'ın Çin seyahatini içeren ve *Hıtay Sefaretnamesi* olarak bilinen 'Acâ'ibü'l-leâ'if adlı eserdir. Bu eser, günümüze ulaşan en eski Farsça sefaretnamedir. Devleti temsilen yabancı memleketlere gönderilen sefirlerin (elçilerin) o ülkelere dair kaleme aldıkları sefaretnameler; siyasi, askeri, iktisadi, coğrafi alanlarda olduğu kadar, kültürel bakımdan da bir ülkenin durumunu ve

<sup>8</sup> Nihat Azamat, "Nâsır-ı Hüsrev", *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt. 32, (2006), s. 395-397; Nasır-ı Hüsrev, *Şark İslâm Klasikleri Sefernâme Nâsır-ı Hüsrev*, (Çev. Abdülvehhab Tarzî), Ankara 1994, s. I.

<sup>9</sup> Hüsrev, a.g.e., s. 1-15.

<sup>10</sup> Ayşegül Kotan, *Sefernâmenin Morfolojik Açından İncelenmesi*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Erzurum 2002, s. V; Nasır-ı Hüsrev, a.g.e.

faaliyetlerini aktaran en önemli ve orijinal tarihî belgelere denilmektedir<sup>11</sup>. Giyaseddin Nakkaş, Timur'un oğlu Mirza Şahruh'un 1419-1420 yılında Pekin'e gönderdiği elçilik heyetindeydi. Eserinde Çin'i ve memleketine geri dönene kadarki üç yıllık süreçte yolda gördüklerini yazmıştır. Yolculuğu Herat'tan başlayarak Pekin'de son bulmuştur. Pekin'de gördüklerini iki bölümde kaleme almıştır. Bu eser aynı zamanda elimize ulaşan ilk Farsça resmi sefaretnamedir. Eser 1727-1728 yılında Şeyhülislam Küçükçelebizade İsmail Asım (1685-1760) tarafından yapılan Türkçe tercümesi Ali Emiri Efendi tarafından yayınlanmıştır. Osmanlı Türkçesine ait çeviri 2013 yılında Betül Mutlu tarafından günümüz Türkçesine aktarılmıştır<sup>12</sup>.

Safevilere kadar İran'da kaleme alınan Farsça seyahatnamelerin başlıca konuları; şehirlerin coğrafi özellikleri, tarihî eserleri, bitki örtüsü, hayvan varlığı, sakinleri, geçim kaynakları ve mesafelerdir. Bu konular genellikle abartılı bir şekilde aktarılmıştır. Ayrıca Safevilerden önce yazılan birçok Farsça tarih kitabı seyahat notları içerse de bu eserlerin seyahatname olarak değerlendirilmesi mümkün değildir<sup>13</sup>. Safevilerle birlikte değişen siyasi ve iktisadi ortam neticesinde diğer alanlara olduğu gibi seyahatnamelere de ilgi artmıştır. Bu ilginin artmasına sebep ise Safevilerin Avrupalı devletlerle artan ilişkileri olmuştur. Safeviler döneminde Avrupalı seyyah ve devlet görevlilerinin İran'a yaptıkları yolculukların kaleme alınması, dönemin şahlarının Avrupa'yı yakından tanımak istemesi, İranlı seyyah ve devlet görevlilerinin seyahate başlamalarında motive edici bir etkide bulunmuştur. Bu dönemde öne çıkan seyyahlardan birisi Oruç Bey b. Sultan Ali Bey-i Bayat'tır. Oruç Bey Şah Abbas döneminde İsfahan'dan başlayıp İspanya'ya uzanan yolculuğunu *Kitâb-i Sergüzeşt* veya *Beyân-ı Hâl* olarak kaleme almıştır. İspanya'da "*İranlı Don Juan*" olarak şöhret kazanmıştır<sup>14</sup>. Şah Abbas

<sup>11</sup> M. Münir Aktepe, *Mehmed Emnî Beyefendi (Paşa)'nın Rusya Sefâreti ve Sefâretnamesi*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1989, s. VI; Giyaseddin Nakkaş, *Hitay Sefaretnamesi*, (Haz. Betül Mutlu), Ankara 2013, s. 3.

<sup>12</sup> Dilek, "*İran Seyyahları ve Farsça seyahatnameler*", s. 213; Giyaseddin Nakkaş, a.g.e., s. 13; Muhaddere Nabi Özerdim, "Acaibü'l-Letaif (Hitay Sefaretnamesi) ile Çin Kaynakları Arasında İliği", *DTCF Dergisi*, 8/3, (1950), s. 345; Dilek, "*Fars Edebiyatı*", s. 12.

<sup>13</sup> Dilek, "*İran Seyyahları ve Farsça seyahatnameler*", s. 213.

<sup>14</sup> Oruç Bey Bayat, *Don Juan-i İrani*, (Terc. Mesut Recebniya), Tahran, 1338, 5-6; Dilek, "*İran Seyyahları ve Farsça Seyahatnameler*", s. 213-214.

1603'teki Osmanlı-Safevi Savaşı öncesinde Avrupalı Hıristiyan devletlerle diplomatik ilişkiler kurmak ve Osmanlı Devleti'ne karşı Batı'da bir cephe oluşturmak düşüncesiyle 1599 yılında Rusya üzerinden Avrupa'ya bir elçilik heyeti gönderme kararı almıştır. Oğuzların Bayat boyuna mensup Hüseyin Ali Bey'in başkanlığındaki heyette oğlu Oruç Bey de yer almıştır. İran heyeti İngiliz Sir Anthony Shirley ile birlikte İsfahan'dan yola çıkmıştır. Hazar Denizi, Volga Nehri ve Rusya (Moskova) üzerinden, Almanya ile bugünkü Çek Cumhuriyeti'ne ve oradan da Roma'ya (İtalya) ulaşmıştır. Heyet, İtalya'da iken Oruç Bey Papa ile görüşmüştür. Yapılan görüşme sonucunda Hıristiyanlığı kabul eden Oruç Bey, kilise koruması altında İspanya'ya gitmiştir. Din değiştirdikten sonra İspanya'da "*Don Juan*" adını almış ve batıda "*Don Juan of Persia*", Rusya'da "*Don Juan Persidskiy*" olarak ünlenmiştir. Don Juan, İsfahan'dan başlayıp Valladolid'e uzanan seyahatine ve tanık olduklarına dair notlarını Farsça tutmuştur. Bununla birlikte, bu notlar Licentite Alfonso Ramon isimli Kastilyalı bir keşiş tarafından İspanyolca olarak yayımlanmıştır<sup>15</sup>.

Oruç Bey'den sonra bir diğer önemli seyyah Şah Süleyman Safevi döneminde 1685 yılında Siyam'a (Tayland) giden Muhammed Rebi' b. Muhammed İbrahim'dir. Muhammed Rebi' Basra Körfezi'nden başlayıp Umman Denizi ve Hint Okyanusu'nu aşarak Siyam'a yaptığı seyahatini *Sefine-yi Süleymanî* adı altında yazmıştır<sup>16</sup>.

Safeviler zamanında seyahatnamelerin ortaya çıkmasında Şii ulemanın seyahatlerinin, hac ve kutsal yer ziyaretlerinin ve Hindistan gezilerinin kitaba dökülmesi başat rol oynamıştır. İran'da Farsça seyahatname yazımı Kaçar Hanedanı döneminde daha da yaygınlaşmıştır. Kaçarların şahlığı ele geçirmesiyle resmî devlet görevlileri, din adamları ve farklı sınıflardan insanlar yaptıkları uzun süreli ve mesafeli yolculukları önceki dönemlere göre daha abartısız ve olduğu gibi aktarma gayretinde olmuşlardır. Kaçarlar döneminde yapılan seyahatlerde gidilen yerlerin toplumsal hayatı ve yaşam standartları üzerinde önemli gözlemlere de yer verilmiştir. İran'da

<sup>15</sup> Serkan Acar, "Kızılbaş Türk Don Juan'ın Avrupa Sefareti", *Belleter*, 76/276, s. 483-484; Dilek, "*İran Seyyahları ve Farsça seyahatnameler*", s. 214; Bayat, *a.g.e.*

<sup>16</sup> Dilek, "*İran Seyyahları ve Farsça seyahatnameler*", s. 214.

halkın yönetime ve yönetenlere ilk eleştirileri de bu seyahatnamelerde yazılanların etkisiyle gerçekleşmiştir<sup>17</sup>.

Kaçarlar döneminin meşhur seyahatnamelerinden birisi *Mirza Ebu Talib İsfahânî* (1751-1806) tarafından yazılmıştır. Mirza Ebu Talib Han 1798-1803 yılları arasında beş yıl boyunca Londra ve Paris gibi Avrupa kentleriyle Kuzey Afrika'ya yaptığı seyahatlerini *Mesir-i Tâlibî* veya *Sefernâme-yi Mirza Ebu Tâlib Han* adlı seyahatnamesinde kaleme almıştır. Kaçarlar döneminde yazılan bir diğer önemli sefername ise Mirza Rızakulu b. Muhammed Ali Nuri tarafından yazılan *Sefaretnâme-yi Harezm'*dir. Bu eser, seyyahın Nasirüddin Şah döneminde resmî görevle Hive Hanı Muhammed Emin Harezmsah ile görüşmek üzere gerçekleştirdiği yolculuğuna dair notları içermektedir<sup>18</sup>.

Safeviler döneminde Batı düşüncesi çeşitli alanlarda aşamalı olarak İran coğrafyasına girmeye başlamıştır. Özellikle Şah Abbas döneminde Avrupalı devletlerle siyasi, iktisadi ve sosyal münasebetler daha da yoğunlaşmıştır. Safeviler döneminde Avrupalı devletlerle başlayan bu etkileşim Kaçarlar döneminde uç noktaya ulaşmıştır<sup>19</sup>. Bu dönemde aralarında Nasirüddin ve Muzafferüddin Şah'ın da bulunduğu, birçok Kaçar devleti görevlisi, öğrenciler ve aydınlar yurt dışına seyahat etmişlerdir. Özellikle Nasirüddin ve Muzafferüddin Şah'ın Avrupa'ya yapmış oldukları seyahatler İran modernleşmesinin ilk kıvılcımlarını teşkil etmiştir. Kaçarlar döneminde seyahatnameler hac ve kutsal yerlerin ziyareti ile çeşitli amaçlarla ve farklı coğrafyalara yapılan seyahatnameler olarak ikiye ayrılmaktadır. Hac ve kutsal yerlere yapılan seyahatler sonucu kaleme alınan seyahatnameler çoğunlukla *Sefernâme-yi Hac* veya *Sefernâme-yi Beytullah* olarak adlandırılmıştır<sup>20</sup>.

<sup>17</sup> Dilek, "İran Seyyahları ve Farsça seyahatnameler", s. 215-216.

<sup>18</sup> Mirza Ebu Talib Han, *Mesir-i Tâlibî veya Sefernâme-yi Mirza Ebu Tâlib Han*, (Çalış. Hüseyin Hedivcem), Tahran, 1352; Hasan Mursilivend, *Tarihçe-i Seyrüsefer der İran*, Tahran, 1376, s. 25; Rızakulu Hidayet, *Sefaretnâme-yi Harezm*, (Tas: Cemşid Keyanfer), Tahran, 1356.

<sup>19</sup> Mikail Devebakan, *İran'ın Modernleşme ve Meşrutiyete Geçiş Sürecinde Önemli Bir Aktör: Mirza Malkum Han (1833-1908)*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Tokat 2018, s. 79.

<sup>20</sup> Devebakan, a.g.t.; Dilek, "İran Seyyahları ve Farsça seyahatnameler", s. 216.



Bu dönemin hac seyahatnameleri sekiz ciltlik *Sefernameha-yi Hac-ı Kacari* isimli bir külliyyatta toplanmıştır<sup>21</sup>.

Mirza Muhammed Hüseyin Han Ferahani'nin *Sefernamesi* "Sefername-i Hac" türünden seyahatnamelere örnektir. Ferahani, kitabına konu olan hac seyahatine 4 Şevval 1302 (17 Temmuz 1885) tarihinde başlamış; 15 Rebiü'l-ahir 1303 (21 Ocak 1886) tarihinde seyahatini tamamlamıştır. Seyahatine Tahran'dan başlayan Ferahani, İran sınırları içerisinde sırasıyla Kazvin, Reşt (Gilan) ve Bender Enzeli'ye uğramıştır. Kafkasya'da Bakü, Batum ve Tiflis güzergâhını takip etmiştir. Tiflis'ten Karadeniz yoluyla Trabzon, Giresun, Ordu, Samsun, Sinop ve İnebolu'ya uğrayarak İstanbul'a ulaşmıştır. İstanbul'dan gemi ile İskenderiye'ye gitmiştir. Buradan deniz yoluyla Cidde'ye varmıştır Cidde'den Mekke ve Medine'ye geçerek hac ibadetini yerine getirmiştir. Ferahani, dönüş yolunda Süveyş Kanalı'nı kullanmış; Akdeniz ve Ege'den İstanbul'a dönmüştür. Karadeniz yoluyla Batum, Bakü, Enzeli, Reşt ve Lahican'a geçmiştir. Lahican'dan Kazvin'e geçip Kazvin üzerinden Tahran'a ulaşmış ve seyahatini tamamlamıştır<sup>22</sup>.

### **Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani'nin Hayatı ve Eserleri**

Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani, 1264 (1857-58) yılında Ferahan'a bağlı Ahengran köyünde dünyaya gelmiştir. Babası, Feth Ali Şah döneminin önemli bilginlerinden ve şairlerinden Mirza Muhammed Mehdi'dir. Babası, aynı zamanda iyi bir hattat olup *Melikü'l-küttâb* lakabıyla da anılmıştır<sup>23</sup>. Mirza Hüseyin Ferahani, yedi yaşına geldiğinde babasını kaybetmiştir. 12 yaşına kadar annesiyle köyünde yaşamıştır. Annesi hac ibadetini gerçekleştirmek üzere Mekke'ye hareket edince oğlunu Tahran'da bulunan erkek kardeşi Mirza Muhammed Melik'in yanına göndermiştir<sup>24</sup>.

Ferahani, Tahran'da bulunduğu zaman zarfında Farsça, Arapça ve edebiyat eğitimi almıştır. Sa'îd Han Mu'temenü'l-Mülk 1286 yılında

<sup>21</sup> Resul Caferiyan, *Sefernâme-hâ-yi Hacc-ı Kâcârî*, Cilt. 1-8, Tahran, 1389.

<sup>22</sup> Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Hafız Ferman Fermaniyan), Tahran, 1342, s. سه (se-3).

<sup>23</sup> Cihangir Kaimmakami, "Rical-ı Dore-yı Kaçariye: Şerh-ı Hal-ı Melikü'l-Küttâb Ferahani", *Yadgar*, 38, (1327), s. 22-23.

<sup>24</sup> Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Mesud Golzari) Tahran, 1362, s. 4.

Kaçar Hanedanı'nın Dışişleri Bakanı olduğunda Mirza Hüseyin'i, Azudü'l-Mülk Kazvini'nin oğlu olan Fazlullah Han'ın maiyetinde Ağa Han Mehellâtî ile yapılacak olan siyasi müzakereler için Bombay'a (Mumbai) göndermiştir. Bu görev sonrası seyahate ilgi duymaya başlamıştır. Nasreddin Şah 1287 (1890) yılında kutsal yerleri ziyaret etmek için Irak'a gittiğinde, o da diplomatik bir görevle Bağdat'a gönderilmiştir. Bağdat'taki görevi Kaçar Hanedanı ile Ağa Han Mehellâtî'nin çocukları arasında ilişkileri düzeltmektir. Bununla birlikte bu görevde kendisinden beklenen sonucu elde edememiştir. Bu nedenle bir müddet Şah'ın gazabına uğramıştır. Zamanla şahın kendisine duyduğu öfke azalmış ve Nasirüddin Şah'ın yanında 1300 (1883) senesinde Horasan seyahatine çıkmıştır. Muhammed Hasan İtimadü's-saltana tarafından Horasan'da bulunan tarihî eserler hakkında araştırma yapmak için görevlendirilmiştir. Muhammed Hasan İtimadü's-saltana (1843-1896) başta Tercüme Odası reisliği olmak üzere İran devlet kademelerinde çeşitli görevlerde bulunmuştur. Hem İran tarihi hem de Nasirüddin Şah dönemi hakkında eşsiz eserler kaleme almıştır. Güçlü bir kalemi olduğundan dönemin gazetelerine önemli makaleler yazmıştır<sup>25</sup>.

Ferahani, İtimadü's-saltana'nın verdiği görevi başarıyla yerine getirmiş ve geri dönmüştür. İtimadü's-saltana'ya *Güneşin Doğduğu Yer* başlıklı bir kitap yazma konusunda yardımcı olmuştur. 1302 (1885) yılında Kafkasya yoluyla İstanbul üzerinden Hicaz'a hacca gitmiştir. Nasirüddin Şah'ın emriyle bu yolculuğu konu edinen bir seyahatname kaleme almıştır. Bu seyahatnamenin zengin içeriği ve bilhassa metin içerisine serpiştirilen şiirlerden etkilenen Nasirüddin Şah, ona babasının da lakabı olan *Melikü'l-küttâb* lakabını vermiştir<sup>26</sup>.

67 yaşında ölen (1331) Ferahani'nin bu seyahatnameden başka eserleri de vardır. *Hâlet* ve *Adabü's-server* isimli eserleri önemlidir. Bu iki eseri 1311'de (1894) müellifin oğlu Han Melik Sasanî tarafından Tahran'da bastırılmıştır<sup>27</sup>. Dostu Edibü'l-memalik, onun *Mecmu'e-i Eş'âr*

<sup>25</sup> Mehdi Bamdad, *Şerh-i Hal-ı Recal-ı İran der Karn 12, 13 ve 14 Hicri*, Cilt. 3, Tahran, 1371, s. 330-346; Jean-Baptiste Feuvrier, *Se Sal der Derbar İran*, (Terc. Abbas İkbâl Aştıyani), Tahran, 1326, s. 95.

<sup>26</sup> Ferahani, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Mesud Golzari), s. 5.

<sup>27</sup> Hafız Ferman Fermayyan, "İşâre-yi ber Şerh-i Zendeği ve Âsar-ı Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani", *Yegmâ*, 189, (1343), s. 18-24.

ve *Munşeât* adında başka yazıları da olduğunu öne sürmüştür. Bununla birlikte, bu eserler günümüze ulaşmamıştır<sup>28</sup>.

### **Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani'nin Hac Yolculuğunu İçeren "Sefername-i Mirza Hüseyin Ferahani (Kafkasya-Osmanlı-Mekke)" Başlıklı Eserine Dair**

"Sefername-i Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani"nin el yazması nüshası İran Millî Kütüphanesinde bulunmaktadır. Ferahani, bu kitaba konu olan hac seyahatine Nasirüddin Şah döneminin sonlarına doğru 4 Şevval 1302 (17 Temmuz 1885) tarihinde başlamış; 15 Rebiü'l-ahir 1303 (21 Ocak 1886) tarihinde seyahatini tamamlamıştır. Tahran'dan çıktığı yolculuğunda sırasıyla Kazvin, Reşt, Bender Enzeli, Kafkasya'ya (Bakü, Batum ve Tiflis) uğramıştır. Tiflis'ten Karadeniz yoluyla Trabzon, Giresun, Ordu, Samsun, Sinop ve İnebolu'ya uğrayarak İstanbul'a ulaşmıştır. Burada kısa bir müddet istirahat etmiştir. İstanbul'dan gemiye binerek İskenderiye Limanına varmıştır. Buradan deniz yoluyla Cidde'ye varmıştır<sup>29</sup>. Mekke ve Medine'de hac ibadetini yerine getirmiştir. Buradan da Süveyş Kanalı'nı geçerek denizyoluyla tekrar İstanbul'a dönmüştür. Karadeniz üzerinden Batum, Bakü, Enzeli, Reşt ve Lahican'a geçmiştir. Burada dinlenmek için birkaç gün geçirmiştir. Daha sonra Kazvin üzerinden Tahran'a ulaşmış ve yolculuğunu tamamlamıştır<sup>30</sup>.

Ferahani seyahati boyunca gördüklerini ve duyduklarını dikkatli bir şekilde not almış, sade ve akıcı bir üslupla yazıya geçirmiştir. Ferahani'nin hac seyahatnamesi, yazarın gittiği yerlerin gündelik yaşamı, uğradığı şehirlerin mimarisi, coğrafi özellikleri hakkında çok değerli bilgiler içermektedir. Ferahani, çok tanınan bir şahsiyet olmasa da eseri Nasreddin Şah döneminde yazılan nadir seyahatnamelerden birisi olarak öne çıkmaktadır. Eser, yalnızca İran değil aynı zamanda o tarihlerde bir kısmı Rusya, çoğu Osmanlı toprağı olan yerler hakkında bazı dikkate değer gözlemlere yer vermektedir. Bunun yanı sıra müellif

<sup>28</sup> Ferahani, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Mesud Golzari), s. 7; Hafız Ferman Fermaiyan, *a.g.m.*, s. 18-24.

<sup>29</sup> Ferahani, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Hafız Ferman Fermaiyan), s. سه (se-3).

<sup>30</sup> Ferahani, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Hafız Ferman Fermaiyan).

geçtiği yollar, konakladığı yerler (mihmanhane-konuk evi, misafirhane, otel), yol boyunca rastladığı okullar, camiler, tarım arazilerine dair çeşitli hususlara değinmiştir. Müellifin ilgilendiği konular arasında yol üzerindeki insanların giyimleri, yeme-içme alışkanlıkları, davranış tarzları, gelenek ve görenekleri de vardır. Bütün bunların yanı sıra yazar uğradığı yerlerdeki İranlıları da not etmiştir. Yazar, eserine son şeklini verirken gözlemleri yanında Tahran'a döndükten sonra incelediği çeşitli kitaplardaki bilgilerden de yararlanmışır<sup>31</sup>.

### Ferahani'nin Tahran'dan İstanbul'a Olan Yolcuğu

#### Tahran'dan Kazvin'e

Ferahani, 4 Şevval 1302 (17 Temmuz 1885) Cuma akşamı Tahran'da posta arabalarının bulunduğu Trantashane (تران تاس خانه)'ye gitmiş; orada araba temin edip yola koyulmuştur. Yazar, yolculuk anılarına başlamadan ilk olarak arabaların çeşitleri ve kira ücretleri hakkında ayrıntılı bilgi vermiştir. Ardından Tahran'da Kazvin'e kadar olan yol boyunca bulunan Karâvulhâne (kontrol güvenlik noktası) ve konaklama mekânları üzerinde durmuştur. Bu konuda şu cümlelere yer vermiştir:

Tahran'dan Kazvin'e 24 fersahdır (149,52 kilometre). Yol boyunca beş *mihmanhane* bulunmaktadır. Mihmanhaneler at değiştirme yerleridir. Her mihmanhane bir diğerine dört fersah (24,92 kilometre) uzaklıktadır. Her iki mihmanhane arasında üç *karâvulhâne* (güvenlik odası, kontrol noktası) bulunmaktadır. İki karâvulhâne arasındaki mesafe ise bir fersahdır. Bu karâvulhaneler belirli aileler tarafından korunmaktadır. Karâvulhânelerin bazılarının yakınlarında akarsu bulunmaktadır. (Akarsuya yakın) karâvulhaneleri koruyan aileler kendilerine tahsis edilen arazilerde çiçek üretimi ve bağcılık gibi tarımsal faaliyetlerde bulunmaktadırlar. Akarsulara yakın olmayan karâvulhânelerde ise su ihtiyacı kuyulardan karşılanmıştır. Mihmanhaneleri birbirine bağlanan yollar boyunca telgraf hatları da çekilmiştir<sup>32</sup>.

Ferahani yazısı boyunca mesafeleri genellikle fersah ölçüsüyle vermiştir. Fersah, Farsça ferseng (فرسنگ) sözcüğünden Arap

<sup>31</sup> Ferahani, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Hafız Ferman Ferhaniyan), s. سه - چهار (se- çehar 3-4).

<sup>32</sup> Ferahani, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Hafız Ferman Ferhaniyan), s. 3-4.

literatürüne girmiştir. Bu uzunluk ölçüsü karada olduğu kadar denizlerde de kullanılmıştır. Denizlerde bir fersah, üç mil yani 5,570 kilometredir. İran'da eski zamanlarda bir atın normal yürüyüşüyle bir saatte aldığı yol bir fersah sayılmıştır. İran'da bir fersah 6,23 kilometreye denktir<sup>33</sup>. Yazar İran sınır içerisinde mihmân-hânelerde mola vermiştir. İran'daki mihmân-hâne (menzil-konak), Osmanlı Devleti'ndeki menzil teşkilatının benzeridir. Buralar at değiştirme yerleridir. Menzil, sözlükte ev, konak, iki konak arası mesafe, posta ve postacıların atlarının bulunduğu yer ve bir günlük yol manalarına gelir. Osmanlı Devleti'nde posta teşkilatını ifade etmektedir. Farsçadaki karşılığı *çaparhane* (چاپارخانه)'dir<sup>34</sup>. Britanyalı James Edward Alexander, 1826 yılında Osmanlı ve İran devletlerinin posta teşkilatını karşılaştırırken İran Devleti'nin bu sisteme gerekli önemi vermediğini aktarmıştır. Ayrıca İran'daki at değiştirme yerlerindeki atların kötü olduğunu ve bunun yolculuğu üzerindeki etkisini de dile getirmiştir<sup>35</sup>.

Ferahani, Kazvin şehrinin yapıları ve nüfusu hakkında bilgileri aktardıktan sonra şehrin misafirhanesinin özelliklerini detaylı bir şekilde yazmıştır. Ayrıca şehre bağlı nahiyeler ve bu nahiyeler içerisindeki köy sayılarıyla ilgili bilgileri (Bkz. Tablo 1.) kaleme aldıktan sonra başka şehirde ticareti yapılan mallar hakkında da bilgiler vermiştir. Seyyahın Kazvin'in idari yapısı ve ticareti hakkındaki gözlemleri kitabına şu şekilde yansımıştır:

**Kazvin Şehri ve Şehrin Mihmanhanesi:** Kazvin şehrinde, yaklaşık sekiz bin hane ve otuz bin nüfus vardır. Ayrıca şehirde altı yüz dükkân, sekiz kervansaray, otuz hamam, büyüklü küçüklü kırk cami (mescit), dokuz okul (medrese) ve on iki soğuk depo bulunmaktadır.

Şehrin mihmanhanesi orta kalitede mamur ve güzel bir konumdadır. Bir kapısı Ali kapu caddesiyle karşı karşıyadır. Bu

<sup>33</sup> Yusuf Halaçoğlu, "Fersah", *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt. 12, (1995), s. 412; Mehmed Salâhî, *Kâmûs-ı Osmânî*. (Haz. Ali Birinci), İstanbul, 2019, s. 184.

<sup>34</sup> Yusuf Halaçoğlu, "Menzil", *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt. 12, (2004), s. 159; Ferit Develioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, (19. bs.), Aydın Kitabevi, İstanbul 2002, s. 617.

<sup>35</sup> Murat Haniççe, "1826 Sonbaharında Erzurum'dan İstanbul'a Seyahat-Britanyalı Asker James Edward Alexander: Hayatı ve Erzurum'dan İstanbul'a Yolculuğu", *Amasya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 6, (2019), s. 85.

cadde şehrin en mamur yeridir. Bir diğer kapısı ise Cuma Camisine karşıdır. Telgrafhane hemen mihmanhanenin yanı başındadır. Mihmanhanenin önünde etrafı parmaklıklarla çevrili ağaçlandırılmış bir bahçe bulunmaktadır. Bahçenin ortasında bir gölet yer almaktadır. Bu mihmanhane altı üstlü olarak iki kattır. Alt katında kahvehane ve aşpezhane (mutfak) yer almaktadır. Bu kat gelir seviyesi daha düşük olan yolculara ayrılmıştır. Üst kat ise sekiz odadır. Odalar son derece temiz ve düzenlidir. Kapılar rengârenktir. Mobilyaları seçkin ve temizdir. Bu kat yalnız saygın yolculara ayrılmıştır. Şehirde alışverişi yapılan başlıca ticaret malları kişniş, pamuk, hububat, yerfıstığı, fındık ve bademdir<sup>36</sup>.

**Tablo 1. Kazvin Nahiyeleri ve Köy Sayıları<sup>37</sup>**

Nahiye İsmi	Köy Sayısı	Nahiye İsmi	Köy Sayısı
İkbal	24	Feşkel Dere	14
Beşariyat	35	Kehpaye	35
Ebherud	8	Herud	30
Deşabi	42	Zehra	86
Ramend	12	Afşar	45
Kakazan	82	Alamut ve Rudder	85

Ferahani, ilerleyen satırlarda Tahran'dan Reşt şehrine yolculuğu kaleme almıştır. Bu kısımda iki şehir arasındaki mesafeyi anlattıktan sonra, Reşt Şehri'nin (Gilan Eyaleti'nin yönetim merkezi olan şehirdir) tarihçesi, nüfusu, ekonomisi, iklimi ve yeme-içme kültürü hakkında bilgilere yer vermiştir. Bunların dışında şehirde yağmurun etkisini anlatmak üzere bir rivayeti de kaleme almıştır. Ferahani, Reşt'e olan yolculuğunu ve Reşt hakkındaki izlenimlerini şöyle aktarmıştır:

**Tahran ile Reşt Arası Mesafe:** 4 Şevval (17 Temmuz 1885) Cuma akşamı Tahran'dan yolla çıktık ve 6 Şevval (19 Temmuz 1885) Pazar günü günbatımına iki saat kala Reşt şehrine vardık. Darü'l-hilafet'ten (Tahran) Reşt şehrine varmamız uyuma, yeme-içme ve dinlenme de dâhil olmak üzere toplam 66 saat sürdü. Bu şehrin girişinde çâpârâne bulunmaktadır.

<sup>36</sup> Ferahani, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Hafız Ferman Fermaniyan), s. 14-15.

<sup>37</sup> Ferahani, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Hafız Ferman Fermaniyan), s. 11-14'ten derlenmiştir.

**Reşt Şehri:** Reşt şehrinin yapıları çok eski değildir. Onun yapılış tarihi (ebced hesabına göre) “r ş t” “ر ش ت”dir. Yani hicri 900 senesinde inşa edilmiştir.

**İklimi (su ve hava):** Bu şehrin evlerinin duvarları ve çatıları killi topraktan yapılmıştır. Gilan'ın genelinde iç ve kullanım suyu kuyulardan temin edilmektedir. Her evde bir veya iki kuyu bulunmaktadır. Bu kuyuların derinliği bir ile üç zerdır.

Bu şehirde Hidayet Han, Govherrud (Gohar Rood) Nehri üzerinde bir sed (baraj) inşa etmiştir. Nehrin akışı şehre yaştırılmıştır. Şehrin tüm sakaklarında su akardı. Sonra baraj yıkılmış sokaklar susuz kalmıştır.

Bu şehirde dört mevsim boyunca yağmur yağardı. Bazen kırk elli gün güneşin görülmediği olurdu. Şehirde tuhaf bir inanış vardır: Bir rivayete göre çakallar uluduğunda köpekler de onlara cevap verdiğinde ertesi gün güneş doğar ve güneşsiz günler sona ererdi. Eğer köpekler çakallara cevap vermezse karanlık günler devam ederdi. Bu rivayet Gilan eyaleti hakkında yazılan eski kitaplarda da vardı ve söylentiye göre, güneşin doğuşuyla ilgili bu kısır döngü defalarca yaşanmıştır. Gilan eyaletinde yazın yağmur yağdığında hava ister istemez soğur, bu yüzden ipek böceği yere düşer, eğer yağmur yağmazsa bu defa pirinç zarar görürdü. Yaz mevsiminde yağmurun yağması veya yağmaması bu iki üründen birine zarar vermektedir. Bundan dolayı her iki ürünün aynı yıl içerisinde bereketli olması çok nadir rastlanan bir durumdu.

Bu şehirde kar ile buz beraber olurdu. Kar buzdan çoktur. Bazı senelerde Gilan'da çok kar yağar, bazı yıllarda ise hiç yağmazdı. Gilan halkı şuna inanmaktadır: Karın çok yağdığı yıl hastalıklar az olur, pirinç ve ipek böceği üretimi bol olurdu.

Şehrin ticari malları genellikle pirinç ve ipektir. Kilimler ve nakışlı dokumalar da önemli ticaret malları arasında yer almaktadır. Bazı köylerde ipek işçiliği çok iyidir. Bu dönemde Kelase ırmağının kenarında Hacı Muhammed Hasan tarafından yeni bir ipek kârhâne (işletme) kurulmuştu.

Gilan halkı yiyecek olarak çoğunlukla pirinç, tavuk, balık ve sebze (yeşillik) tüketmektedir. Bu yiyecekler içinde çeşitli kanatlı hayvanlar, seçkin balıklar ve güzel kokulu sebzeler öne çıkmaktadır. Gilan'da ekmek tüketimi oldukça azdır.

Reşt şehrinde biri Rusya'ya diğeri ise İngiltere'ye ait olmak üzere iki konsolosluk bulunmaktadır. Bu şehirde ve çevresinde yaklaşık iki bin Ermeni yaşamaktadır. Bunların bir kısmı İran, bir kısmı ise başka devlet vatandaşlarıdır<sup>38</sup>.

Ferahani, Reşt şehri hakkında genel bilgiler verdikten sonra Reşt'te bulunduğu zaman zarfında pazarda meydana gelen büyük bir yangın hakkında bilgiler kaleme almıştır. Bu bağlamda yangının nasıl meydana geldiği ve yangın sonucu oluşan hasar hakkındaki gözlemlerini şöyle dile getirmektedir:

**Reşt Pazarında Meydana Gelen Yangın:** 6 Şevval (19 Temmuz 1885) Pazar günü ikinci vakti Reşt şehrine vardık. 7 Şevval (20 Temmuz 1885) Pazartesi gecesi Emin Divan'ın evine misafir oldum. Pazartesi günü ikinci vakti eski dostum Hacı Mirza Nasir beni ziyarete geldi ve evine davet etti. 8 Şevval (21 Temmuz 1885) Salı gecesi onun evine gittim. Akşam yemeğini yedik, sohbet ettik ve uyudum. Gün doğumuna iki saat kala uyandım. Hacı Mirza Nasir ve oğlu Hacı Muhammed Ağa birbirleriyle konuşuyorlardı. Konuşma Reşt pazarında çıkan yangınla alakalıydı. Bu yangının çıkması hakkında farklı söylentiler söz konusuydu. Herkes kendi hayal dünyasına göre yorum yapmaktaydı. Bazılarına göre, yangın gökyüzünde beliren bir yıldırımın akşam saat altıda düşmesi sonucu yangın meydana gelmişti. Bazıları da yangının yemek yapılan bir dükkânın ocağındaki ateş parçacıklarının orada bulunan odunların üzerine sıçraması sonucu çıktığını söylüyorlardı. Burada başlayan yangın hızlıca diğer dükkânlara sıçramıştı. Özellikle barut ve nefit bulunan dükkânlara ateşin sıçraması yangının daha da büyümesine sebebiyet vermişti. Yangın söndükten sonra gerisinde bıraktığı hasar daha net ortaya çıkmıştı. Bu yangın sonucunda 1150 dükkân, 17 kervansaray, bir cami, bir okul, bir tekke, iki hamam yanmıştır<sup>39</sup>.

### Reşt'ten Enzeli'ye

Ferahani, Reşt şehrinde sonra Enzeli'ye ulaşmıştır. İlk olarak şehir ve limanı hakkında detaylı bilgilere yer vermiştir. Şehrin iklimi, tarım ürünleri, nüfusu ve mimarisi hususunda çeşitli bilgiler aktarmıştır. Ayrıca

<sup>38</sup> Ferahani, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Hafız Ferman Fermaniyan), s. 34-41.

<sup>39</sup> Ferahani, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Hafız Ferman Fermaniyan), s. 45-48.



Hazar'daki deniz ulaşımının Rusya kontrolündeki gemilerle yapıldığına değinerek Enzeli Limanının dezavantajlarını açıklamıştır. Hazar'da seyrüsefer eden gemilerin devlet ve tüccar gemileri olmak üzere iki türde olduğunu dile getirmiştir. Gemilerin geliş-gidiş tarihleri hakkında bilgilere yer vermiştir. Diğer taraftan bölgenin akarsularında ve göllerinde balıkçılık faaliyetlerinin birer imtiyaz olarak satıldığını vurgulamıştır. Seyyah, Enzeli şehrindeki izlenimlerini şu ifadelerle dile getirmiştir:

6 Şevval (19 Temmuz 1885) Pazar günü Reşt'e geldik. Sekiz gün burada durduktan sonra 14 Şevval (27 Temmuz 1885) Pazartesi günü Enzeli'ye doğru yola çıktık.

Bu liman çok temiz ve mamur bir limandır. Dört mevsim yemyeşildir. Sıcak ve soğuk iklimde yetişen meyveler bulunmaktadır. Üç tarafı denizlerle çevrilidir. Kendisine has turunçgilleri bol ve ucuzdur. Enzeli toprağının her neresini iki zer' kazarsanız kazın oradan mutlaka tatlı ve lezzetli su çıkar. Bu liman kadar havası güzel başka bir liman daha yoktur. Burada yaklaşık iki bin hanede sekiz bin nüfus bulunmaktadır. Şehirde iki yüz elli dükkân, üç hamam, büyüklü küçüklü beş cami, bir kilise, tophane, cephanelik ve üç kamu binası bulunmaktadır.

İran'a bağlı olan Etrak'tan Astara arasındaki gölet ve nehirlerde helal ve haram balıklar avlanır. Buralarda balıkçılık yapmak şimdi Ermeni Leyanof'a 58.000 tümen karşılığında kiralanmıştır. Aslında buradaki gelir bu meblağdan daha fazladır.

Bu denizde sadece Rus gemileri veya Rusya'ya bağlı gemiler yer alır. Hem posta taşımacılığını hem yük ve yolcu taşımacılığını yapan devlete ait beş tane buharlı gemi bulunmaktadır. Devlete ait bu gemiler yaz ve ilkbahar mevsimlerinde Pazar ve Cuma günleri olmak üzere haftada iki kere limana uğrarken, sonbaharın sonlarına doğru ve kış mevsiminde on beş günde bir kere ziyaret ederler. Bunun dışında bu denizde Rusya'ya bağlı çok sayıda ticaret gemisi bulunmaktadır. Ancak bunların geliş-gidişlerinde belli bir düzen yoktur. Bunun sebebi ise Enzeli iskelesinin çok dalgalı olmasından dolayı gemilerin buraya yanaşmakta zorlanmasıdır. Bu gemiler

iskeleye bir ile iki fersah uzaklıkta demir atıp dururlar. Yolcular ve yükler kayıklar aracılığıyla karaya taşınırlar...<sup>40</sup>.

Ferahani, Enzeli'den Bakü'ye doğru yola koyulmuştur. Yolculuğunun bu evresini anlatırken cümlelerine Enzeli gümrüğü, vapurla yolculuk, vapur biletleri, yolcu sınıflandırması, yolcuların taşıyabileceği yük miktarı hakkında bilgiler vererek başlamıştır. Yolcuların taşıyabileceği yükleri anlatırken İran'a ait "Tebriz men"i ile Ruslara ait "put" ağırlık ölçülerinden yararlanmışır. Tebriz men'i Osmanlı Devleti'ndeki batmana benzer. Yöreden yöreye farklılık gösterir. 3 ile 6 kilogram arasında değişen bir ölçüdür<sup>41</sup>. Eski bir Rus ağırlık ölçü birimi olan putun metrik değeri 16,38 kilogramdır<sup>42</sup>. İranlılar put ölçüsünü çoğunlukla s'ir ölçüsüyle mukayese ederler. S'ir, 75 grama denk gelen bir ağırlık ölçüsüdür. Bu açıdan bir put yaklaşık olarak 220 s'ir'e eşittir<sup>43</sup>. Seyyah, ağırlık ölçülerinin yanı sıra Hazar Denizi'nin doğusu ile batısı arasındaki mesafe, denizin en derin noktası, denizde seyrüsefer eden gemi türleri ve denizin çeşitli tarihlerdeki farklı isimleri hakkında ayrıntılara değinmiştir. Bir iç deniz, aslına bakılırsa bir göl, olmasından dolayı Hazar sularında gelgit olayı yaşanmadığını da sözlerine eklemiştir. Ferahani, Enzeli'den çıkışını şu cümlelerle aktarmıştır:

**Enzeli'den Bakü'ye Gemi Kiraları (Ücretleri):** Enzeli Gümrük kervansarayına yakın iki tane oda yer almaktadır. Bu odalardan birinde devlet gemileri vekili, birinde de ticaret gemileri vekili oturmaktadır. Yolcular ilk başta bu odalara gidip bilet almalıdırlar. Bilet ücretleri farklılıklar göstermektedir. Normalde Enzeli ile Bakü arası ücret üçüncü sınıfta gidecek yolcular için beş manattır. İkinci sınıf dokuz manattır. Birinci sınıf ise on dört manattır. Bu ücret bazen artar bazen de düşer. Manat'ın değeri de üç ile üç buçuk İran Kiran'ıdır. Her yolcunun beraberinde ücretsiz olarak beş buçuk Tebriz men'i kadar bagaj bulundurma hakkı vardır. Bir Tebriz men'i yaklaşık olarak Rus ölçüsüyle bir put'a denk gelmektedir. Bu bakımdan, buradaki kira (yük taşıma) ücretleri diğer denizlerdeki gibi değildir. Her yolcu sadece yanına bir put yük alabilir, fazlası

<sup>40</sup> Ferahani, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Hafız Ferman Fermaniyan), 49-56.

<sup>41</sup> Mehmet Kanar, *Farsça-Türkçe Sözlük*, (2. bs.), İstanbul, 2010, s. 1566.

<sup>42</sup> Emine Atmaca, "Kazak Türkçesinde Ölçü ve Ölçü Adları", *Türk Dünyası Dil ve Edebiyat Dergisi*, 27, (2009), s. 29.

<sup>43</sup> Kanar, *a.g.e.*, s. 928.

olursa fazla yük için artı bir ücret daha öder. Oysa, diğer denizlerde her yolcu yanında istediği kadar yük taşıyabilir.

**Denizde Yolculuk:** İlk olarak biletimi aldım. Günbatımına bir saat kala karaya yanaşan küçük buharlı Rus gemisine bindim. Altı dakika sonra (limanın açıklarında bulunan) Konstantin adında büyük gemiye vardım. Günbatımını üç saat geçene kadar gemi burada bekledi. Çünkü yük almakla meşguldü. İş bittikten sonra yolla koyulduk.

**Hazar Denizi:** Taberistan Denizi, Gilan Denizi, Gorgan Denizi, Ab-ı Sükûn Denizi (Sakin Deniz) ve Horasan Denizi bunların hepsi aynıdır ve Hazar Denizine verilen isimlerdir. Bu denizin doğusu ile batısı arası yaklaşık 260 fersahtır (1.619,8 kilometre). Genişliği yaklaşık 200 fersahtır (1.246 kilometre). Derinliği ise 517 kulaçtan daha fazla değildir. Bazıları çevresinin 1600 fersah (9.968 kilometre) olduğunu yazmışlardır. Bu denizde denizin alçalıp yükselmesi (gelgit) olayı görülmemektedir. Başka bir denizle bağlantısı bulunmamaktadır. Bu denize akan çok sayıda akarsu bulunmaktadır<sup>44</sup>.

### Enzeli'den Bakü'ye: Astara ve Lenkeran Limanı

Ferahani yolculuğuna Enzeli'den Bakü'ye doğru yol alarak devam etmiştir. Seyyah, Hazar Denizi'nin batı kıyısındaki limanların konumları, nüfusu, iklimi, mimari eserleri (cami, kervansaray) ve birbirlerine olan uzaklıkları konusunda detaylı bilgiler kaleme almıştır. Bakü'ye varmadan önce İran ve Rusya sınır noktasında bulunan Astara Limanına, oradan da Lenkeran Limanına yolculuk etmiştir. Ferahani'nin kitabında, Lankeran Limanı hakkında bir dipnot bulunmaktadır. Bu dipnotta şöyle denmiştir: "Hazar Denizinin batı sahilinde yer alan Lenkeran şehri, eskiden İran topraklarının bir parçasıydı. Şimdi ise Çarlık Rusya'nın sınırları içerisinde yer almaktadır." Lenkeran Limanından sonra Bakü yolu üzerinde olan Salyan'a yaklaştığında deniz suyunun bulanıklaştığını, bunun sebebinin de Kura ırmağının buradan denize dökülmesi olduğunu dile getirmiştir. Salyan, bugün, Hazar'a kıyı, coğrafi özellikleri ve doğal kaynaklarıyla ön plana çıkan Azerbaycan'ın bir rayonu, yani idari bir bölgedir. Rayonun merkez şehrinin adı da Salyan'dır. Burası hâlen üzüm ve balık

<sup>44</sup> Ferahani, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Hafız Ferman Fermaniyan), s. 56-58.

yetiştiriciliğiyle anılmaktadır<sup>45</sup>. Seyyah, Salyan'dan sonra, yolculuğunun devamında Bakü'ye ulaşmış ve Bakü Limanının, gemilerin yanaşabilmesinden dolayı Hazar Denizi'ndeki diğer limanlardan farklı olduğunun altını çizmiştir. Bakü nüfusunun tabii olduğu milletleri ve mezhepleri açıklamıştır. Şehirde bulunan misafirhaneler hakkında bilgi vermiş; şehrin sokaklarının geniş ve temiz olduğunu, sokaklarda aydınlatma sisteminin bulunduğunu ifade etmiştir. Şehrin ikliminden ve iklimin insanlar üzerindeki etkisinden bahsetmiştir. Ayrıca Bakü'de bulunan türbeler, tedavüldeki para, şehrin kendisine özgü ve dışarıdan gelen ticaret mallarını ayrıntılı bir şekilde aktarmıştır. Ferahani, Bakü hakkındaki gözlemlerini kendi cümleleriyle şöyle anlatmıştır:

15 Şevval (28 Temmuz 1885) Salı üç saat geçtikten sonra vapur Enzeli'den hareket etti. Dokuz saat yol aldıktan sonra İran toprağının bir parçası olan Astara Limanına vardık ve burada durduk. Astara Limanı orman içinde ve İran ile Rusya topraklarının sınırında yer almaktadır. Burada Rusya ve İran sınırını belirleyen bir ırmak vardır. Irmağın her iki yakasında toplam iki yüz aile bulunmaktadır. Öğlen vaktinden bir saat geçtikten sonra bu limandan yük indirilip bindirildikten sonra yola devam ettik. Üç buçuk saat yol aldıktan sonra Lenkeran Limanına vardık. Bu limanda yaklaşık bin beş yüz hâne sakindir. Yaklaşık yüz elliye yakın dükkân, birkaç kervansaray, dört beş mescit (camii) ve iki kilise vardır. Havası çok güzeldir ve temiz bir şehirdir. Şehir sakinleri, gemideki yolculara satmak için çeşitli meyveler (elma, erik, armut) getiriyorlardı.

Bu limanda da vapur beş saat bekledi. 16 Şevval (29 Temmuz 1885) Çarşamba gecesine yola tekrar koyulduk. Salyan'a vardığımızda denizin suyu bulanıktı. Suyun bulanık olmasının sebebi Kura Nehri'nin buradan denize dökülmesiydi. Salyan ile Bakü arasında büyük ve küçük ada adında iki ada bulunmaktadır. Her iki adada yerleşim yeri olmadığından dolayı herhangi bir liman yer almamaktadır. Lenkeran'dan Bakü'ye gemiyle yolculuk on saat sürmektedir.

<sup>45</sup> Zafer Sever, "19. Asır Rus Matbuatında Türkler ve Türk Dünyası: Severniy Arhiv Arhiv Örneği", *Mavi Atlas*, 9/2, (2021), s. 34-46.

16 Şevval (29 Temmuz 1885) Çarşamba günü öğlen vaktine iki saat kala gemi Bakü'ye ulaştı ve demir attı. Enzeli ile Bakü arası buharlı gemi ile ara vermeksizin yirmi üç saat sürmektedir.

**Bakü Limanı:** Bakü Limanı kamu sermayesiyle inşa edilmiştir. Gemilerin tam yanaşmasından dolayı burada kayıkçılara ihtiyaç duyulmuyor. Deniz kenarında demir ve ahşaptan bir iskele yapmışlar. İskele üzerinde bir köprü yaparak şehre bağlamışlar. Bu iskeleye demir atan (yanaşan) her gemi, büyüklüğüne ve yüküne göre liman memurlarına ödeme yapıyor. İskele başında memurlar eşyaları ve malları dikkatlice arıyorlar. İstisnasız Rus topraklarına girecek olan her ticari maldan olağanüstü vergi alınıyor.

**Bakü Şehri:** Öğle vakti pasaport, gümrük ve diğer işlemler için Bakü şehrine girdik. Şehirde çok sayıda kervansaray ve birkaç tane de misafirhane bulunmaktadır. Misafirhanelerde çoğunlukla batılılar kalırlar. Bu şehirde İran vatandaşlarına ait üç kervansaray bulunmaktadır ve İranlı yolcular genellikle buralarda konaklamaktadır.

Bakü şehrinin hisarı ve hendeği yoktur. Kuru bir dağın yamacında deniz kenarında yer almaktadır. Şehrin evleri genellikle üç katlı ve dağ eteğinde sıralı bir şekildedir. Sokakları geniş ve temizdir, taş döşemelidir. Tüm sokaklarda gazlı lambalar bulunmaktadır. Şehirde yaklaşık on bin hâne, kırk bin nüfus bulunmaktadır. Bu nüfusun dörtte biri Ermeni ve Rus'tur. Geri kalanı ise Müslüman ve Şii'dir. Yaklaşık on tane büyük ve küçük cami (mescit), on iki kilise, beş tane hamam ve üç bin dükkân bulunmaktadır.

**Türbeler:** Bu şehirde Hz. Musa bin Cafer soyundan olan *Bibi Heybet* türbesi bulunmaktadır. Halk inancında önemli bir yere sahiptir. Bakü sakinleri her zaman türbeyi ziyarete giderler.

**İklimi:** Bu şehir çok susuz ve ağaçsızdır. Bundan dolayı su sorunu yaşamaktadır. Şehirde üç su çeşmesi bulunmaktadır. Sakalar, devlet tarafından yapılan su depolarından atlı veya yaya olarak ücret karşılığında evlere su taşırlar. Su, pek lezzetli değildir. Evlerde genellikle su kuyuları bulunur ama suları acı ve tuzlu olduğundan içilmiyor. Ağaç bakımından ise devlete ait üç mütevazı bahçe vardır. Buralar genellikle halkın dolaştığı yerlerdir. Denize yakın olmasından dolayı havası yağışlı ve rutubetlidir. Toprağı ise petrolden dolayı kurudur. Şehrin iklimi böyle olsa da, acayip ki,

halkı şişman, kızıl ve beyazdır. İnsanları güçlü bünyeye sahiptirler. Halkın akşam ve gündüz birer kez yemek yeme alışkanlığı vardır.

**Ticaret:** Bu şehrin kendisine has ticari malları petrol ve safrandır. Bu ürünler her yere sevkedilmektedir. Bunların dışında bu yöreye mahsus olan tiryak (afyon), Kafkasya ve Şirvan'dan gelen Şirvan şalları önemlidir. Ayrıca fayton, at arabası, semaver, çeşitli kaplar, saatler, savaş aletleri, battaniye ve tuhafiyeci ürünleri vb. şehirdeki Rus (Moskova ve Petersburg) malları arasında yer alır. İran'ın burada satılan ürünleri genellikle pirinç, helal ve haram balık, ipek ve kırmızı şekerdir.

**Bakü Parası:** Bakü'de tedavülde olan para Manat ve İmperyal'dir. Manat kâğıt paradır. Bir manattan bin manata çeşitli rakamlarda basılmaktadır. İran parasıyla kıyas edilmektedir ve kıymet bakımından farklılık göstermektedir. Örneğin, İran'da bazen üç İran kiranı bir manattır...<sup>46</sup>.

### Bakü'den Batum'a

Ferahani, 29 Temmuz 1885 Çarşamba günü Bakü'ye varmıştır. Seyyahın Bakü'deki gözlemleri demiryolu ve yol üzerinde bulunan istasyonlara yoğunlaşmıştır. Demiryolunun Bakü'den Tiflis'e ve oradan da Batum'a ilerlediğini ifade etmiştir. Bu yol güzergâhı üzerinde bulunan istasyonlar arasındaki mesafe, trenlerin istasyonlarda durma süresi, istasyonlar arasındaki güvenlik noktalarının sayısını, Bakü, Gence, Tiflis ve Batum gibi şehirler arasındaki istasyonları ayrıntılarıyla kaleme almıştır. İstasyonlar arasındaki mesafeyi verirken vers (ورس) uzunluk ölçü birimini kullanmıştır. Vers bir Rus uzunluk ölçüsüdür. Rusçada verst diye okunur. Bir verst 1,067 kilometreye eşittir<sup>47</sup>. Seyyahın belirttiğine göre, güzergâh boyunca yolun belli noktalarında nöbetçiler bulunmaktaydı. Bu nöbetçiler yol durumu hakkında bilgi vermek için kırmızı, yeşil ve siyah renkli bayraklar kullanmaktaydı. Her renk farklı bir anlam içermekteydi. Demiryolu güzergâhı boyunca telgraf hattı vardı. Bu hat sayesinde istasyonlar birbiriyle iletişim kurabilmekteydi. Seyyah, Bakü'den Batum'a yol boyunca gözlemlerini şu cümlelerle kaleme almıştır:

<sup>46</sup> Ferahani, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Hafız Ferman Fermaniyan), s. 58-68.

<sup>47</sup> Emine Atmaca, *a.g.m.*, s. 30.

16 Şevval (29 Temmuz 1885) Çarşamba günü öğleden önce Bakü'ye vardık. 17 Şevval (30 Temmuz 1885) öğlen vakti Bakü'den ayrılarak faytonla tren istasyonuna geldik.

**Demiryolu:** Bakü ile Batum arasında demiryolu mevcuttur. Demiryoluna "Şemen de fer" diyorlardı. "Şemen" Fransız dilinde "Chemin" yol anlamına gelmektedir. "س" (de) harfi kaynaştırma eki olup "fer" ise yine Fransızcada demir anlamına gelmektedir. Yani kelimenin aslı "Chemin de Fer"dir. Tren her gün Bakü'den Tiflis ve Batum'a gitmektedir. Bakü istasyonu şehrin yarım fersah uzağındadır. Çok iyi ve geniş bir istasyondur. İstasyonda çok sayıda bekçi ve işçi çalışmaktadır. Birkaç birim vardır. Bunlardan biri bilet satış yeridir. Öncelikle bilet gişesine para verip bilet almalısınız. Bir diğeri birim bagajların bırakıldığı yerdir. Her yolcu için belirlenen üst bagaj limiti 5,5 Tebriz men'idir...<sup>48</sup>.

**Yol Üzerindeki Duraklar:** Bakü ile Batum arasında 36, Bakü ile Gence arasında 17, Gence ile Tiflis arasında üç, Tiflis ile Batum arasında 16 durak vardır. Her durak arasındaki mesafe 21 ile 30 vers arasındadır. Merkezi istasyonlarda trafik yoğunluğu daha fazladır. Bu istasyonların oda ve işçi sayısı daha fazladır ve mimarisi daha gelişmiştir. Her istasyon diğer bir istasyona yaklaşık 22-23 ile 35 dakika mesafededir. Tren, her istasyonda iki dakikadan yarım saate kadar beklemektedir. Merkezi istasyonlarda bekleme süresi daha çoktur. Örneğin, tren, Tiflis istasyonunda yaklaşık bir saat beklemektedir... Her istasyonda tren bakım ve onarım atölyesi bulunmaktadır. Merkezi istasyonlarda bu atölyeler daha kapsamlıdır. Tüm istasyonlarda asker ve çeşitli derecelerde memurlar bulunmaktadır. Merkezi istasyonlarda asker sayısı ve memurun derecesi artmaktadır. Her iki istasyon arasında dört karâvulhâne bulunmaktadır. Karâvulhâneler birer ailenin himayesindedir. Yol üzerinde bir kişi nöbet tutar. Bu kişi eğer yeşil bayrağı kaldırırsa o nokta güvenlidir ve tren hızlıca geçebilir. Eğer kırmızı bayrak kaldırırsa yol kısmen bozuktur ve tren ihtiyatlı ve yavaş geçer. Eğer kırmızı ve siyah bayrağı birlikte kaldırırsa yol tamamen bozuktur ve yol onarılanaya kadar tren beklemelidir. Geceleri ise bu işaretler fanuslarla (fener) yapılır. Demiryolu kenarında telgraf hatları bulunmaktadır. Her istasyon bir diğerine

<sup>48</sup> Ferahani, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Hafız Ferman Fermaniyan), s. 70-71.

telgraf çekebilir ve yolun bozuk noktaları hakkında birbirlerine bilgi verebilir...<sup>49</sup>.

### **Bakü'den Hareket**

Ferahani, Bakü'den trene binerek Tiflis yolculuğuna başlamıştır. Bakü ile Tiflis arasında bulunan Akçakabil ve Kerdmir istasyonları hakkında bilgiler vermiştir. Özellikle bu istasyonların konumları ve iklim özellikleri üzerinde durmuştur. Bu iki istasyon hakkında bilgilerini şu cümlelerle ifade etmiştir:

17 Şevval (30 Temmuz 1885) Perşembe günü günbatımına altı saat kala Bakü'den trene binip yola koyulduk. Şehrin çıkışından Higi adındaki istasyona kadarki yere mezarlık diyorlardı. Zemin kuru, susuz ve otsuz, çok tozlu ve sıcaktı.

**Akçakabil İstasyonu:** Bu istasyon Salyan kasabasının topraklarında yer alır. Genellikle sağ tarafı kurak dağlar, sol tarafı toz topraktır. Su ve ot bakımından fakirdir. Aşırı sıcaktır. Salyan kasabasından bu istasyona yol bulunmaktadır. Bu istasyondan Salyan kasabası atlı posta arabasıyla on iki saat sürmektedir ve iki nokta arası 24 fersahtır (149,52 kilometre).

**Kerdmir İstasyonu:** Akçakabil istasyonu ile bu istasyon arasındaki topraklar Şirvan'a bağlıdır. Sağ ve sol tarafında yola yakın bazı köyler bulunmaktadır. Havaşı çok güzel ve serindir. Şirvan şehrinden bu istasyona yol bulunmaktadır. İstasyondan şehre yolculuk atlı posta arabasıyla on saat sürmektedir. Bu da yaklaşık 20 fersahtır (124,6 kilometre). Bu istasyonu geçtiğimizde yol dağlara yakınlaşmaktadır ve arazi ağaçlı ve sulaktır<sup>50</sup>.

### **Tiflis**

Seyyah, seyahatnamesinin bu kısmında Tiflis şehrinin kim tarafından kurulduğundan, şehirde tarih boyunca egemen olan güçlerden ve şehrin içerisinde yer aldığı beşinci iklim kuşağından söz etmiştir. Ferahani burada beşinci iklim kavramını meteorolojik anlamıyla değil Ortaçağ'da

<sup>49</sup> Ferahani, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Hafız Ferman Fermaniyan), s. 72-73.

<sup>50</sup> Ferahani, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Hafız Ferman Fermaniyan), s. 78-79.



olduğu gibi bölgesel manada kullanmıştır<sup>51</sup>. Seyyahın Tiflis'in tarihini anlattığı ve şehrin kurucusunun Enuşirevan olduğunu anlattığı kısma, büyük olasılıkla, daha sonra kitabı yayına hazırlayan kişi tarafından bir dipnot eklenmiştir. Bu dipnotta Tiflis'e egemen olan güçler hakkında şunlar yazılıdır: "Bazıları Tiflis şehrini bir Gürcü veya Hazar hükümdarının kurduğunu öne sürmektedir. Hz. Osman döneminde Habib Bin Mesleme serdarlığında İslam askerleri bu şehri fethetmiştir. Bu tarihten itibaren şehir Müslümanların hâkimiyetine girmiştir. Hicri 515 senesinde Gürcüler, çok sayıda Müslüman'ı katlederek, şehri tekrardan ele geçirmiştir. Hicri 623 senesinde Sultan Celaleddin Harezşah Gürcistan'a asker çıkararak bu şehri fethetmiş ve çok sayıda Gürcü'yü öldürmüştür. Celaleddin, burayı fethettikten sonra buraya bir vali tayin ederek geri dönmüştür. Bunu fırsat bilen Gürcüler isyan ederek şehri yeniden kontrol altına almıştır. Bunun üzerine Celaleddin askerleriyle bir kez daha şehrin üzerine yürümüştür. Şehri ateşe vermiştir. Celeddin'in ölümünden sonra şehir önce Gürcüler, ardından Şirvanlılar ve bir ara Osmanlılar tarafından idare edilmiştir. Şehrin Osmanlı idaresine geçmesi Sultan Murad zamanında olmuştur. Şehir bir ara İranlıların idaresinde de kalmıştır".

Seyyah, eserinde ayrıca, Tiflis şehrinin bir vadi içinde uzadığını, bu sebeple şehirde düzlüklerin az olduğunu ve şehirde Narin adında bir kale kalıntısı bulunduğunu aktarmıştır. Şehri yöneten valilerin bir zamanlar bu kalede ikamet ettiğini dile getirmiştir. Şehirde ticareti yapılan mallara değindikten sonra halkın başlıca tükettiği gıdalar olarak mısır ekmeği ve ete işaret etmiştir. Bu şehrin ahalisinin koyun sürüleri gibi evcil domuz sürüleri de besleyip bunların etinden ve sütünden faydalandığını dile getirmiştir. İlerleyen satırlarda şehrin iklimi, eğlence yerleri, tiyatroları, gazeteleri, müzeleri, hastaneleri, ibadet yerleri, nüfusu ve mezhepleri hakkında detaylı bilgilere yer vermiştir. Yazarın Tiflis'le ilgili gözlemleri kitabına şöyle yansımıştır:

Beşinci iklimdedir. Gürcistan'ın başkentidir. Bazı söylemlere göre Enuşirvan tarafından kurulmuştur.

Emir Timur Gürgan 988 yılında bu şehri fethetti. Ağır vergilere tabi tutarak Hıristiyanların birkaç kilise ve mabedini harap etti. Ağa

<sup>51</sup> Murat Açarlı, "İslam Coğrafyacılarında Yedi İklim Anlayışı", *Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 47, (2006 ), s. 195-214.

Muhammed Şah Kaçar Gürcü Erkeli Han'ın valiliği zamanında 1210'da Tiflis şehrini ele geçirdi. Keşişlerin ellerini bağlayarak Kura Nehrine attı ve çok sayıda insanı katletti. Ayrıca Gürcülerin bazı mabetlerini yıktı.

Eskiden yerleşim ve şehrin kalesi şehrin güney tarafındaki dağın eteğindeydi. Aynı dağın üstünde Narin adında bir kale bulunmaktadır. Çok sayıda çeşme suyu bu dağdan güneye doğru akmaktadır. Bunların bazılarının suyu sıcaktır. Her çeşmenin üzerine kümbet şeklinde bir hamam bina etmişler.

Tiflis şehri bir vadi boyunca uzanmaktadır. Düzlük arazisi azdır. Güneyi ve kuzeyi dağlarla çevrilidir. Güney taraftaki dağ daha yüksek ve çıkılması daha zordur. Şimdi dağın zirvesinde eskiden Gürcistan valilerinin oturduğu Narin Kalesinin sur ve burçlarının kalıntıları bulunmaktadır. Bu günlerde mahallelerin ve pazarların çoğu şehrin güney tarafındadır. Şehrin kuzeyi ise yabancıların ikamet ettiği bölgedir. Bunların yapıları ve sokakları geniş ve temizdir. Valilik, hastane, cephane ve marangoz atölyesi gibi yapılar da şehrin kuzey bölgesinde yer almaktadır...

**İkimi:** Şehrin suyu yoğun ve lezzetlidir. Havası kararsız ve daha çok soğuşa meyillidir. Yaz mevsimin ortasında salatalık ve ahududu yeni olgunlaşmaya başlamıştır. Yaylaları çok soğuktur. Şehir ve etrafında çok sayıda ağaçlık alan, bağ ve gül bahçesi bulunmaktadır...

**Tiflis'in Mahsulleri:** Şehirde sarı erik, armut, üzüm, fındık, yerfıstığı, ayva, elma, şeftali, incir, ahududu, salatalık ve karpuz gibi meyveler yetişmektedir.

**Halkın Yiyeceği:** Tiflis şehri ve etrafının tarımı genellikle tenbakü (tömbeki), mısır ve buğdaydır. Halk yiyecek olarak çoğunlukla mısır ekmeği ve et tüketmektedir. Buranın buğdayının tadı İran buğdayından farklıdır. Pirinci İran'ın Reşt şehriden getiriyorlar. Bu sebepten çok pahalı ve az tüketilmektedir. Domuz eti ve sütü fazlaca tüketilmektedir. Bu şehrin etrafındaki köylerde koyun sürüleri gibi evcil domuz sürüleri de vardır ve bu iş çok kazançlıdır.

**Nüfus ve Mezhepleri:** Bu şehrin nüfusu yaklaşık üç bin hane, yüz yirmi bin kişidir. Şehirde, içlerinde dört bin beş yüz dükkân ve yedi sekiz bin tüccarın bulunduğu kervansaraylar vardır. Buranın halkı saygıdeğer ve güler yüzlüdür. Şehrin iki kısmı vardır. Birinci kısmı

yerli Ermeni ve Gürcü, diğer kısmı yabancı Hıristiyan Rus'tur. Şehirdeki Müslümanların yarısı Sünni, yarısı Şii'dir.

**Kiliseler:** Bu şehirde yaklaşık yüz kilise bulunmaktadır. Bunlardan üçü dördü çok muteberdir. Hristiyan bayramı olan özel günlerde halk genellikle bu kiliselerde toplanıyor. Çadırlar kuruluyor ve eğlenceler düzenleniyor. Yerli halk tarafından Hz. Hızır Nebi Ali Nebina ve Aliyyü's-selam'a ait olduğuna inanılan kilise de burada yer almaktadır.

Şehrin ortasında dağın zirvesinde güneye bakan bir kilise yer alır ve bu kilisede Şeyh Sina'nın mezarının olduğunu söylerler. Gürcüler için Şeyh Sina itikat sahibi bir zattır ve mezarı önemli bir ziyaret yeridir. Şehrin ve etraftaki köylerin ahalisi her sene en az bir kere topluluklar hâlinde Şeyh Sina'yı ziyaret ederler.

**Mescitler (Camiler):** Tiflis'te büyüklü küçüklü yaklaşık yirmi cami bulunmaktadır. Bunlardan ikisi büyük olup biri Sünni, diğeri Şii ahaliye aittir. Şii'lere ait olanı Şah I. Abbas tarafından inşa edilerek vakfedilmiştir. Buranın vakıf geliri yıllık yaklaşık on bin manattır.

**Tiflis'teki İranlılar:** Tiflis şehrinde ve etrafındaki köylerde İran Devleti'ne tabi tüccar, esnaf ve çiftçi olmak üzere yaklaşık dört bin kişi yaşamaktadır.

**Yabancı Devlet Vatandaşları:** Burada İran, Osmanlı ve İngiltere gibi devletlerin konsolos ve başkonsolosları vardır. İran Devleti'nin konsolosu merhum Mirza İbrahim Han'ın oğlu Mirza Muhammed Ali Han Mu'înü'l-vuzare'dir. Çok güvenilir ve mülayim birisidir. Bombay'da (Mumbai) kaldığından İngilizce ve Hintçe dillerini iyi bilmektedir. Hitabet ve kitabet konusunda yeteneklidir. Konsololuğa burada bulunan İranlılar tarafından yaklaşık 6000 Manat (2000 Tümen) verilmektedir. Mesela bu yıl Tiflis'teki İran tebaasından Tüccarbaşı Muhammed Han'ın ölümü üzerine üç bin manat tutarındaki malından onda biri İran konsololuğuna bırakılmıştır. İran Konsolosluk binası yüksek bir yerde bulunmaktadır. Çok temiz ve şehre hâkim bir noktadadır.

**Ticaret:** Bu şehirdeki ticari mallar Rusya ve Moskova'dan gelir. Eskiden mallar transit olarak Avrupa'dan buraya gelirdi. Buradan da İran ve Rum (Anadolu) topraklarına taşınırdı. Şimdilerde bu ticaret yolu kapalı ve bu durum buradaki tüccarların menfaatlerine aykırıdır. Bunun dışında bazı ürünlerin sınırlı ticareti vardır. Örneğin ipek, Reşt ve Horasan malları, Tiflis'in yerel malları tenbakü

(tömbeki) gibi mallar yurt dışına da satılır. Ayrıca buranın köylerinde çok sayıda koyun yetiştirildiği için kaliteli yün de elde edilir. Buranın yün ticareti çok yaygın ve kârlıdır.

Tiflis'te 2-3 tane dokuma atölyesi bulunmaktadır. Kilim dokumacılığı yaygındır. Demir doğramacılar, özellikle bıçak, çakı ve makas gibi ürünler üretmektedir.

**Hastane:** Şehrin kuzey tarafında çok büyük, temiz ve düzenli, 300 hastayı ağırlayabilecek bir devlet hastanesi kurmuşlar. Burada Müslüman ve Hıristiyan, erkek ve kadın ayrımı yapmaksızın herkese hizmet verilmektedir.

**Müze:** Park ve veliaht binasının yakınında müze yer alır. Bu müzede, ilk olarak farklı memleketlere ait eşyalar ziyaretçilere sunulmaktadır. İkinci olarak, bazı canlı ve yapay hayvanlar sergilenmektedir: Çeşitli kuşlar ve kelebekler, yunus balığı, deve, karga ve leş yiyenler vs. Üçüncü olarak, çeşitli madenler, taşlar, orman ürünleri, güzel yapraklı ve çiçekli bitki örnekleri bulunmaktadır. Müzeyi ziyaret ücretlidir.

**Sıcak Su Kaynakları (Kaplıcalar):** Şehrin güneyinde yer alan dağın etrafında yedi sıcak su kaynağı bulunmaktadır. Kaynakların içerdiği kükürt kokusu insanı rahatsız ediyor. Bu kaynakların yakınında hamamlar inşa etmişler. Hamamlarda yapılan arıtmalar sonucunda suda kükürt kokusu yok oluyor. Bu doğal sıcak sular saçları çok yumuşatıyor...

**Tiyatroları:** Bu şehirde iki tiyatro bulunuyor. Birisine Gürcü, diğerine ise Rus Tiyatrosu diyorlar. Ayrıca, üç yıldır yapımı devam eden ve henüz inşaatı tamamlanmamış; çok görkemli ve muteber olacak Şehir Tiyatrosu adında yeni bir tiyatro açılacaktır.

**Gezinti (Eğlenme) Yerleri:** Şehrin gezinti yerlerinden başlıcası halkın çoğunluğunun kullandığı parktır. Bu park oldukça büyüktür. Etrafı demir parmaklıklarla çevrilidir. İçerisinde demirden yapılmış banklar ve sandalyeler vardır. Ortasında büyük bir havuz yer alır. Havuzun suyu, Kura Nehrinden temin edilmektedir. Havuzda, su fişkirtan çok sayıda fıskiye vardır. Park üç kısımdan oluşmaktadır. Son kısmı çay, kahve ve sigara içilen yerdir.

Tiflis şehrinin bir diğer eğlenme yeri de kulüp adıyla meşhur olan malikânedir. Büyük bir odada askerler, bir odada tüccarlar ve bir odada da esnafın geceleri toplanır ve müzik dinler. Ayrıca kadınlar ve şarkıcılar şarkı söyler. Bu odalarda herkes kendi işiyle

meşguldür. Bazıları kitap ve gazete okur, bazıları da dinler. Odadakiler kendi aralarında sakince sohbetler ve kendi işleri hakkında meşveret ederler. İçki istediklerinde odaları gözleyen hizmetçiler hemen hazırlarlar. Sonunda her ne kadar yedilerse hesabını öderler. Bu kulübe devam edenler yıllık belli bir üyelik ücreti öderler. Kişi başına askerler 20, tüccarlar 16 ve esnaf 12 Manat yıllık ödeme yapar. Haftada bir gece isteyen herkes eşini de beraberinde getirebilir. O gece erkekler ve kadınlar karışık bir şekilde yiyip içebilir, yürüyebilir, konuşabilir ve oynayabilir.

**Tiflis'in Gazeteleri:** Bu şehirde, Ziya'-ı Kafkas (Kafkas Işığı), Tercüman ve Keşkül adıyla Türkçe dilinde basılan üç gazete bulunmaktadır...<sup>52</sup>.

Seyyah Tiflis'te yaşayan Kazak, Çeçen, Çerkez, Lezgi, Gürcü, Ermeni, Malakan ve Türkler gibi milletlerin sosyo-kültürel hayatlarını, dinî inanışlarını ve devlete karşı sorumluluklarını ayrıntılı bir şekilde kaleme almıştır. Bununla birlikte, eserde, Çeçen kavramı *Heçen* olarak yazılmıştır. Bunun bir yanlışlık olabileceğini düşünerek biz kavramı Çeçen olarak ele aldık. Yazarın, Türkleri anlatırken bir kısmının Moğol ve bir kısmının Azerbaycan Vilayeti'nden olduğunu belirtmesi de şüpheli bir bilgi gibi durmaktadır. Seyyah, bu şüpheli bilgilerin yanında Tiflis şehrindeki asker varlığına dair önemli tespitlerde bulunmuştur. Müellif bu hususları kendi ifadeleriyle şöyle aktarmıştır:

#### **Tiflis'te Yaşayan Milletler**

**Kazaklar:** Bu yerleşim biriminin (Tiflis) sakinleri birçok milletten meydana gelmektedir. Bu milletlerden biri olan Kazaklar çok güçlüdür. Çocuklarından ihtiyarlarına kadar ata binmeyi ve ok atmayı severler. Genellikle divan (devlet) hizmetlerinde görev alırlar. Nadiren de olsa ziraat yaparlar. Devlete vergi ödemezler. Bunun yerine süvari verirler. Süvarilerin at ve temel teçhizatını kendileri sağlar. Tüfek, kurşun ve barut gibi savaş teçhizatını devlet temin eder. Devlet seferlerde onlara kumanya da verir. Kazakların erkek ve kadın giysileri Türkmenlerin elbiselerine benzer.

**Çeçenler:** Tiflis'teki milletlerden birisi de Çeçenlerdir. Bunlar uzun boylu, vücutça yapılı, uzun saçlı ve sarı tenlidirler. Moğol bakiyeleridir. Şafi mezhebinden olup elbiseleri Türkmenlerinkiyile

<sup>52</sup> Ferahani, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Hafız Ferman Fermaniyan), s. 79-90.

benzemektedir. Gerek Çeçen gerek Kazaklar şarkı söyleme ve dans etmeyi severler.

**Çerkezler:** Bu milletin fertleri beyaz tenli ve siyah saçlıdırlar. Sünni mezhebindedirler. Elbiseleri Türkmenlerle benzerdir. Tuhaf âdetleri vardır. Din ve töreye pek önem verdikleri söylenemez.

**Legziler:** Bu milletin fertleri de bedenlen kuvvetlidir. Genellikle devlet içinde güçlü olup servet ve emlak sahibidirler. Bir zamanlar Gürcüler, onların köle ve cariyeleriydi. Hem erkek elbiseleri hem de kadın elbiseleri eski İran elbiselerine benzer.

**Gürcüler:** Bu milletin bir kısmı Hristiyan'dır. Geleneksel kıyafetleri eski İranlıların elbiselerine benzer. Güzel ve kızıl yüzlü, siyah saçlıdırlar. Çok korkaktırlar. Zevk ve sefaya düşkünlüdürler. Zamanlarının çoğunu gaflet içinde zevk ve sefa sürerek geçirirler.

**Ermeniler:** Bu milletin önemli bir kısmı Hristiyan'dır. Genellikle kısa boyludurlar. Bazıları tarımla, bazıları ise sanatla meşguldürler.

**Malakanlar:** Bu millet çoğunlukla ince ve uzun boylu, sarı saçlı, kızıl yüzlüdür. Bir kısmı Hristiyan'dır. Ama kendi Episkoposları yoktur. Törelere üç dört aksakallı akıl sahibi ve kavmin molla ve kethüdası belirlemektedir. Kendi kiliselerinde Hz. Meryem ve Hz. İsa'nın suretlerini içeren resimlere yer vermezler. Domuz eti, votka, şarap, nargile, sigara, tütün içmeyi ve sarımsak ile soğan yemeyi haram sayarlar. Üç gün, gece gündüz oruç tutarlar. Ölülerini yıkayıp kefenleyerek tahtadan bir tabuta koyarak derin bir mezara gömerler. Cenaze merasimini gerçekleştirirler. İslami kaidelerini önemserler.

**Türkler:** Bunların bir kısmı Moğol'dur. Bir kısmı Azerbaycan vilayetindedir. Hepsisi şişman, iri yarı, kızıl saçlı ve beyaz tenlidir. Kıyafetleri İranlılarınkine benzer. Şii mezhebine mensupturlar.

**Ordu'nun Durumu:** Tiflis, Kafkasya'nın en önemli merkezi ve genel idarecinin ikamet ettiği yerdir. Bundan dolayı burada 10-11 bin Rus askerini içinde barındıran bir garnizon bulunmaktadır. Kafkasya'nın her neresinde asker lazım olsa bu garnizondan sevk edilir. Soylu olsun ya da olmasın 21 yaşındaki Rus gençler orduya alınır. Beş yıl askeri eğitim görürler. Sonra beş yıl askeri seferlere katılırlar. 32 yaşına varınca askeri nizamın daha ileri safları arasına

dâhil olurlar. Daha sonra muaf olurlar. Kafkasya ve Karabağ ahalisi için bu kural 25 yaşından itibaren başlar<sup>53</sup>.

### Tiflis'ten Hareket

Seyyah, 1 Ağustos 1885 Cuma günü trenle Tiflis'ten Batum'a hareket etmiştir. Tiflis ile Batum arası yol güzergâhı boyunca ilgisini çeken noktalar hakkında bilgilere yer vermiştir. Yol güzergâhında nehirler üzerine köprüler yapıldığına ve dağlarda tünellerin açıldığına dikkat çekmiştir. Bunların yanı sıra bu güzergâhta yaşayan insanların mensup oldukları milletler ve geçim kaynakları hakkında önemli bilgileri kaleme almıştır. Ayrıca Tiflis ile Batum ve Bakü ile Batum arası mesafe ve yolculuk süresine dair tespitlerini dile getirmiştir. Burada Bakü şehrini *Bâd-ı kûbe* olarak zikretmiştir. Bâd-ı kûbe, Bakü'nün resmî anlamda kullanılmayan ve daha çok edebî eserlerde zikredilen Farsça adıdır. "Rüzgârlar şehri", "rüzgârlı şehir" ya da "rüzgârların dövdüğü şehir" anlamlarına gelmektedir<sup>54</sup>. Biz çeviride Bâd-ı kûbe'yi Bakü olarak ele aldık. Müellifin Tiflis-Batum güzergâhı hakkındaki gözlemleri seyahat notlarına şu şekilde yansımıştır:

18 Şevval 1302 (31 Temmuz 1885) Perşembe günü Tiflis'e vardık. 19 Şevval (1 Ağustos 1885) Cuma günü sabahı buharlı trenle yola koyulduk. Tiflis ile Batum arasında 16 istasyon bulunmaktadır.

**Yol Güzergâhındaki Manzara:** Tiflis'ten ayrıldığımızda yolumuzda geniş bir ova uzanıyordu. İlerledikçe dağlar arkamızda kalıyordu. Dağların eteklerinde, yolun sağ ve solunda çok sayıda köy vardı. Sonra her tarafı ormanlarla çevrili berrak suların aktığı derelerin yanından geçtik. Dağ tarafına düşen bazı yerlerde kuru ziraat yapılmaktaydı. Büyük dağların zirvesinde kar vardı. Dere tarafında Ermeni ve Gürcülerin oturdukları güzel bir mimariye sahip taş evler sıralanmaktaydı. Bu yeşil ovada koyun, inek, manda, kısrak ve domuz sürüleri beraber otlanıyordu. Bu yol üzerindeki nehirlerin üzerinde faytonların (tren) geçmesi için demir köprüler bulunmaktaydı. Yolun geçtiği yerlerdeki dağları oymuşlardı. Örnek olarak yol arasında bulunan üç dağı delmişlerdi. Faytonlar bu tünellerin içinden geçiyordu. Bunlardan biri Bicituben istasyonuna

<sup>53</sup> Ferahani, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Hafız Ferman Fermaniyan), s. 90-93.

<sup>54</sup> Davut Dursun, "Bakü", *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt. 4, (1991), s. 550.

yakındı ve tren yaklaşık kırk saniyede burayı geçmekteydi. Tren diğerleri tünelleri ise yirmi ve yirmi beş saniyede geçmekteydi.

Özetle bu güzergâh genellikle dağlık, ormanlık, su kaynakları bakımından zengin ve yemyeşildir. Batum'a iki istasyon kaldığında deniz uzaktan görüldü. Bundan sonrasında ise yol bazen denize yakınlaşıyor bazen de uzaklaşıyor. Üç saat sonra 20 Şevval (2 Ağustos 1885) Cumartesi gecesi Batum'a vardık. Tiflis'ten Batum'a, istasyonlardaki bekleme süresi dâhil, yaklaşık on beş saat sürmektedir. Bakü şehrinde Batum'a yol yaklaşık otuz üç saat sürmektedir. Bakü'den Tiflis'e yol ise on yedi saattir. Tiflis'te tren bir saat mola verir. Mola sırasında yolcular trene inip binebilir. Tiflis'ten Batum'a on beş saattir. Bu süre mevsime, yol inşaatına ve yolun durumuna göre değişmektedir<sup>55</sup>.

### Batum Şehri

Ferahani, 2 Ağustos 1885 Cumartesi günü Batum'a varmıştır. Notlarında ilk olarak şehrin coğrafi konumuna değinmiştir. Ardından tarihsel süreçte şehre hâkim olan devletleri sıralamıştır. Seyyah, Batum şehrinin 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı ile Rusların kontrolüne geçtiğini ve Rusların bu liman şehrine önem verdiğini vurgulamıştır. Şehrin Rus kontrolüne geçmesinden sonra Rusların buraya demir yolu döşediğini ve Osmanlı Devleti'nden kalma kaleyi güçlendirerek askeri bir üs hâline getirdiğini aktarmıştır. Bu kalenin burçlarına büyük toplar, mancınıklar vb. savaş aletleri yerleştirildiğine değinmiştir. Bu aletlerin kolaylıkla hareket etmeleri için demir yoluna benzer raylı bir sistem kullanıldığına işaret etmiştir. Ayrıca Karadeniz'de seyrüsefer eden gemicilik şirketlerinin isimleri ve ait oldukları devletleri belirtmiştir<sup>56</sup>. Seyyah Batum'a dair izlenimlerini şöyle yazıya dökmüştür:

**Batum:** Batum Limanı, deniz kenarında ve ormanlık dağların eteğinde yer alır. Sağ tarafında Çölüg, sol tarafında Çoruk Nehri vardır. İkisi de şehre uzaktır. Liman, daha önce Osmanlı Devleti

<sup>55</sup> Ferahani, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Hafız Ferman Fermaniyan), s. 94-95.

<sup>56</sup> Şirketler için bkz. Yunus Emre Tekinsoy-Murat Hanilçe, "Romanya Sürat Vapurlarıyla 1911'de Köstence'den İskenderiye'ye Seyahat –Bir Tarife Broşürü ve Bir Gezi Programına Göre-", *Turkish Studies*, 16/3, (2021); Süleyman Uygun, "Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914)" *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 20, (2016).



himayesindeydi. Aynı zamanda Rusya'nın en muteber limanlarından birisi olan Poti Limanı da bu denizin (Karadeniz) kenarında yer alıyordu. Son Osmanlı-Rusya savaşlarında Osmanlı Devleti bu limanı kaybetmiş ve kontrolü Rusya'ya geçmiştir. Ruslar buraya demir yolu döşemiştir. Bunun neticesinde Batum Limanında ticaret yoğunlaşmış ve Poti Limanının potansiyeli düşmüştür. Batum ve Poti arası denizden yaklaşık altı fersahtır (37,38 kilometre). Batum eskiden Gürcistan'ın bir parçası ve kalesiydi.

Şimdi yaklaşık iki bin hane, sekiz-dokuz bin nüfusa sahiptir. Buranın pazarları, dükkânları ve sokakları düzenli bir şekilde sıralanmaktadır. Eski dükkân, evler ve sokakları yıkıp bunların yerine daha seçkin binalar ve yollar inşa etmişlerdir. Yeni hükümet binasını (devlet) deniz kenarında yapmışlardır. Aynı zamanda beş-altı misafirhane ve otel de inşa etmişlerdir. Osmanlı Devleti'ne ait olan eski kaleyi sağlamlaştırarak onun burçlarının üzerine toplar yerleştirmişlerdir.

Büyük top, mancınık benzeri olan savaş aletlerini kolaylıkla hareket ettirebilmek için demir yoluna benzer raylı bir sistem kullanmışlardır. Rusya bu şehri mamur etmek konusunda son derece ısrarlı davranmıştır. İlk başlarda bu şehirden çıkan ve şehre giren mallardan gümrük vergileri almamışlardır. Malların ucuz ve bol olmasını sağlamaya çalışmışlardır.

**Ticaret Malları:** Bu şehrin kendisine ait ticaret malı yoktur. Bizzat Rusya'nın ticaret mallarıdır. Bazen ipek, yün, keçe ve petrolün İstanbul'a ve Osmanlı Devleti'nin diğer memleketlerine nakliyatı buradan yapılırdı. Ancak muteber bir ticarete sahip değildir.

**Yabancı Uyruklular:** Bu şehirde, Osmanlı Devleti tarafından görevlendirilen bir konsolos yardımcısı bulunmaktadır. Bazı mülk sahibi kişiler eskiden Osmanlı vatandaşlarıydılar ve hâlâ onlara tabidirler. Bunların mahkemeleri (yargı sistemleri) bu konsolosluga bağlıdır. Bunun yanında bir de İngiliz konsoloslugu bulunuyor, şehirde yaklaşık 20 kişilik İngiliz vatandaşı ikamet ediyordu.

İran Devleti'ni burada Tekran isminde bir Ermeni temsil etmektedir. Bu şahıs bir zamanlar tüccarlık yapmaktaydı. Şimdilerde iflas etmiş durumdadır. Keyfiyetsiz ve sahtekâr biridir. Tiflis Konsoloslugu'nda hac döneminde geçici memurlar bulundurulurdu. Bizim geçtiğimiz sırada bu görevde Hacı Ağa Bey adında bir memur vardı. Bu şehirde kahveci, simsar (komisyoncu),

usta ve diğer mesleklerden yaklaşık 20 İran vatandaşı yaşamaktadır.

Konsoloslukta çalışanlarla aynı memleketten ve mezhepten olan hacı adayları son derece sıcak karşılanırdı. Ne var ki çok geçmeden simsar ve kahveciler hacı adaylarına çeşitli zorluklar çıkartırdı. Örneğin, büyük bir ısrarla, hacı adaylarının pasaportlarını Batum'daki devlet yetkililerine, İngiliz, Osmanlı ve İran konsolosluklarına onaylatmak için ellerinden alırlardı. Pasaportlarla ilgili işlemler normal koşullarda hacıların iki gününe mâl olmaktadır. Hacıların fazla vakitleri olmadığı için simsarların istediklerini yapmaya mecburdular. Aslına bakılırsa Batum'da pasaportların onaylanması zorunlu da değildi. Bununla birlikte, simsarlar gümrükteki memurlarla ortak çalışıyorlardı. Örneğin, hacılara gümrükten geçirilecek eşyalarını saklamalarını söylüyorlardı. Hacıların da çaresizce bunlara aldanıp eşyalarını saklıyorlardı. Öte yandan simsar gümrükteki memurlarla önden görüşüyorlardı. Gümrüktekilere kimin neyi sakladığı bilgisini ulaştırıyorlardı. Gümrüktekiler bunları yakaladıklarında, hapsetmenin yanında, yüklü miktarda cerimeler (para cezası) alıyorlardı. Bu arada simsarlar da hizmetlerine karşılık paylarını alıyorlardı. Aynı zamanda Ermeni Terkan bunlarla ortak çalıştığı için onun payını da veriyorlardı.

**Şirketler:** Bu şehirdeki gemi işletme şirketleri ve gemiler ayrıntılı şekilde aşağıda anlatılacaktır. Burada her devletin postaları kendilerine ait gemilerle gönderiliyor.

Buraya Almanya-Avusturya'ya ait meşhur Lloyd, Fransa'ya ait Messageries, Fraissinet ve Paquet adlı şirketler ile bir Rus gemi şirketi uğrardı. Şirketlerin genellikle her hafta bir gemisi gelirdi. Bazen İngiliz gemileri de limana yanaşırdı. Ama bunla belirli bir şirkete ve tarifeye sahip değildi.

**Batum Limanı:** Batum İskelesi göz alıcı bir limandır. Deniz kenarına döşeli taşlar onu seçkin kılmaktadır. Büyük gemilerin yanaşması için ahşaptan bir iskelesi vardır. İskelenin bir tarafı karaya bağlı olup bu sayede yolcular zahmetsiz bir şekilde gemilere binmektedirler<sup>57</sup>.

<sup>57</sup> Ferahani, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Hafız Ferman Fermaniyan), s. 95-100.

## Batum'dan Hareket

Ferahani, 2 Ağustos 1885 Pazar günü Rus şirketine ait II. Aleksandr adlı gemiye binerek Batum'dan ayrılmıştır. Seyyah, Batum'dan Trabzon'a yolculuğu esnasında Batum ile İstanbul arası yolun uzunluğuna ve durumuna dair bazı bilgileri aktarmıştır. Batum-İstanbul arası mesafeyi 626 Arap mili olarak göstermiştir. Bir Arap mili bugünkü 1,03 deniz milidir. Bir deniz mili 1,852 kilometredir. Bu açıdan seyyahın Batum-İstanbul arası için verdiği deniz mesafesi 644,78 deniz mili ya da 1.194,13 kilometredir. Deniz yolculuğunun Batum'dan İstanbul'a yaklaşık 67; Batum'dan bir sonraki durak olan Trabzon'a aşağı yukarı sekiz dokuz saat sürdüğünü de dile getirmiştir. Karadeniz'in sınırı, denize akan nehirler ve deniz suyunun özellikleri hakkında dikkate değer bilgiler vermiştir. Bu denizin kuzeybatısı ile güneydoğusu arasındaki mesafeyi 140 fersah, yani 872,2 kilometre olarak ifade etmiştir. Ayrıca Karadeniz'de yolculuk yaparken karşılaştığı zorluklara ve yolculuk esnasında yakalandıkları fırtınaya değinmiştir. Ferahani, eserinde, Batum'dan Trabzon'a seyahati hakkında şu cümlelere yer vermiştir:

20 Şevval (2 Ağustos 1885) Pazar günü, gurup vakti bu limanda bazı Horasanlı, Gilanlı ve Azerbaycanlı Türk hacılarla beraber Rus şirketine ait II. Aleksandr adlı gemiye bindik. Bu gemi çok temiz ve oturma yerleri lükstü. Gemi ücreti manatla değil gümüş parayla ödenirdi.

Batum ile İstanbul arası yaklaşık 626 (Arabi) mildir (1.194,13 kilometre). Gemiyle yaklaşık 67 saattir. Bindiğimiz gemi saatte dokuz mil (17,168 kilometre) yol almaktadır. Bu da ortalama olarak üç fersaha denk gelmektedir. Geriye kalan süreler limanlarda beklemekle geçmektedir.

**Karadeniz:** Bu denizin adı her dilde Karadeniz'dir. Avrupalılar onu şöyle sınırladılmışlardır: Kuzeyinde Rusya (Avrupa), kuzeydoğusunda Kafkasya Dağları, güneyinde Küçük Asya (Anadolu), batısında Osmanlı Devleti (Avrupa). Bu denizin kuzeybatısı ile güneydoğusu arasındaki mesafe 140 fersaktır. Bu denize çok sayıda nehir akmaktadır. Suyu diğer denizlere göre daha tatlıdır.

**Deniz Yolculuğu:** Yola başladığımız ilk gece hava yolculuk için çok uygundu. Gemi rahatlıkla yol alıyordu. Gece iki üç saat zaman geçtikten sonra rüzgâr çıktı ve hava birdenbire kapkara oldu. Deniz

dalgalandı ve sular geminin güvertesine kadar yükseldi. Yolcular korktu ve feryat etmeye başladı. Yolcular arasında bulunan Esterabad ulemasından Molla Rıza Esterabadi, bu durum karşısında şöyle söyledi; “*Bu ne Mekke’ydi ki geldim. Keşke ölmeden önce hacı satın alabilseydim. Bu zahmetleri görmeseydim.*” Gün doğumuna yakın hava tekrar sakinleşti ve fırtına dindi. Batum ile Trabzon arası buharlı gemi ile sekiz dokuz saatten fazla değildir<sup>58</sup>.

### Trabzon Şehri

Seyyah, Trabzon’la ilgili anlatımlarına ilk olarak Trabzon isminden bahsederek başlamıştır. Ardından Babekan zamanında bir İran ordusunun Trabzon’a gelişiyle ilgili bir rivayete yer vermiştir. Rivayete göre; “Sasani hükümdarlarından Ardeşir Babekan’ın ordusu bu şehrin yakınlarına kadar gelmiş ve ormanda bolca bal bulmuşlardı. Askerler balı yemişlerdi. Kısa süre sonra balın zehirli olduğu anlaşılmıştı. Bu sebepten ordudaki askerlerin çoğu telef olmuştu.”

Müellif, Trabzon Limanı hakkında bilgileri kaleme alırken, Limanın mimarisini, Rus limanlarıyla karşılaştırmıştır. Geminin uzun süre limanda kalacağı haberini alan seyyah şehri gezmek için kayıkla kıyıya çıkmış; bu süre içerisinde şehri dolaşmıştır. Şehrin coğrafi konumu ve çeşitli özellikleri hakkında kendine göre önemli bulunduğu bazı bilgileri notlarına aktarmıştır. Notları içerisinde şehrin nüfusu, idaresi, dere ve nehirleri, içme suları, gezinti ve eğlence yerlerine değinmiştir. Şehrin idaresi ile alakalı verdiği bilgiler çok tutarlı olmayıp daha çok genel ve tahmini şeylerden ibarettir. Zira eyaleti üç mutasarrıflık olarak vermekle birlikte kaymakam ve nahiye müdürü sayısını belirli bir standarda bağlamakta ve bu iki görevi aynı statüde bir görevmiş gibi anmaktadır. Şehrin gezilecek yerlerini anlatırken de bir hataya düşmüştür. Bu hata telaffuzla da ilgili olabilir. Bu meyanda Karlık Tepesi’nin adını Karik olarak yazmıştır. Yazar, şehirdeki yabancı ülke vatandaşları ve ünlü İranlı tüccarlarından söz etmiştir. Şehirdeki ticarete konu malları yerli ve yabancı ticaret malları olarak iki kategoride değerlendirmiştir. İstanbul’dan İran’a giden bazı ticaret mallarının önce Trabzon Limanına sevk edildiği, bu limandan karayoluyla İran’a gönderildiğine işaret etmiştir. Bu malların Trabzon’dan Tebriz’e 24 gün sonra ulaştığını

<sup>58</sup> Ferahani, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Hafız Ferman Fermaniyan), s. 100-102.

vurgulamıştır. Seyyahın Trabzon şehrine dair gözlemleri kendi cümleleriyle şu şekildedir:

**Trabzon Limanı:** Trabzen, bazı kitaplarda daha basit olarak Trabzon veya (E) Atrabzon olarak yazılmaktadır. Bir rivayete göre Ardeşir Babekan'ın askerleri bu şehrin yakınına geldiler. Askerler ormanın içinde bolca bal buldular ve yediler. Anlaşılan o ki balın içinde zehir vardı. Bu sebepten askerlerin çoğu telef oldu...

Ticaret gemileri Trabzon'a girdiğinde yük ve işleri gereğince sekiz veya 12 saat ya da daha fazla bu limanda beklemektedir. Gemimiz de Trabzon'da o kadar bekleyecekti ve gemi çalışanları tarafından bu konuda yolculara gerekli bilgilendirmeler yapıldı. Bu bekleme nedeniyle isteyenlerin Trabzon'a gidebileceği de duyuruldu. Ben ve birkaç kişi daha kayıkla Trabzon'a geçtik. Trabzon rıhtımını biraz tesviye etmişler; yine de kıyıya varmak için kayığa ihtiyaç vardır. Trabzon rıhtımı, Rus rıhtımlarına hiç benzememektedir.

Hacı Mehmed Bakir Tacir Meylanî ile Nazımü't-Tüccar Tebrizî'nin kardeşi Hacı Seyyid Ali Tacir'in evine gittik. Kendisi iyi huylu, güler yüzlü, misafirperver ve zeki birisidir. Öğle vakti İran âdetlerine göre bir ziyafet hazırladı. Tüm tüccarları ziyafete davet etti. Öğle yemeğini yedikten sonra şehri görmeye gittim. Burada at arabası veya kiralık at bulunmuyor. Genellikle muhterem kişiler de şehir içindeki ulaşımını sokaklarda yürüyerek sağlıyorlar.

Bu şehir, deniz kenarında, dağ eteğinde ve bir vadi içinde yer almaktadır. Üç tarafı dağla kuşatılmıştır. Bu yüzden evleri sıra sıradır. Evler arasındaki sokaklar yokuş aşağı dağın eteklerine doğru inmektedir. Dağın yüksek noktasında kale, tophane ve burçlar inşa etmişlerdir. Taş ve kerpiçten yapılan eski kalenin kalıntıları hâlâ ayakta. Şehrin ortasından derin bir vadide bir ırmak akmaktadır. Irmağın etrafında küme küme evler sıralanmaktadır. Irmağın geçtiği yerlerden birisinde ahşaptan yapılmış bir köprü uzanmaktadır. Köprünün geçtiği yerde Kabak Meydanı adında bir meydan vardır.

**Trabzon'un Yönetimi ve Nüfusu:** Bu şehir, yaklaşık sekiz bin hanede 30 bin nüfusa sahiptir. Şehirde 2000 dükkân ve 18 hamam bulunmaktadır. Ayrıca 60 nahiyeye sahiptir. Trabzon eyaleti dâhilinde üç mutasarrıf ve her mutasarrıfa bağlı 20'şer kaymakam

ve müdür vardır. Her kaymakam ya da müdürün idaresinde ise birer nahiye bulunmaktadır.

**Trabzon'un Irmakları ve İçme Suyu:** Şehrin ortasından Değirmendere ve Meryemana adında iki dere geçmektedir. Bu iki derenin suyu genellikle evlere dağıtılmaktadır. Bu şehirde çok sayıda küçük çeşme bulunmaktadır. Bu çeşmelerin suyu içilmektedir. Derelerin suyunun tadıysa kötüdür.

**Trabzon'da Halkın Gezinti Yerleri:** Bu şehrin etrafı yemyeşildir. Sokakların arasında bile orman ağaçlarına rastlamak mümkündür. Bu şehrin gezinti yerlerinden birisi Boztepe'dir. Orada Ahi Evren Derviş adında meşhur bir din âliminin mezarı vardır. Seyyidü's-şühedâ (a.s.) hazretlerinin hizmetkârlarından olduğu rivayet edilmektedir. Osmanlılar bu zata değer verir, adaklarda bulunur ve dualarında onu vesile edinirler.

Şehrin ortasında bir bağ ve kahvehane vardır. Akarsu ve çok sayıda ağaç bulunur. Yöre halkının en iyi eğlence yeri gazino denilen yerdir. Şehrin bir diğer kenarında Karlık isminde bir dağ bulunmaktadır. Bu dağ halkın yaylasıdır.

**Trabzon'da Yabancı Uyruklular:** Bu şehirde İran, İngiltere ve Rusya konsoloslukları bulunmaktadır. Şimdi İran konsolosu Ziyâü's-saltane'nin oğlu Hacı Mirza Hüseyin Han'dır. Kendisi daha önce İran büyükelçisi olan Mu'inü'l-mülk ile Berlin'e gitmişti. Yanında 20 ve 18 yaşlarında iki oğlu vardı. Beni görmeye geldiler ve gittiğim her yerde bana eşlik ettiler. İki de Türkçe ve Fransızca'yı iyi konuşuyorlardı.

Trabzon şehri ve etrafında yaklaşık 800 İran vatandaşı vardır. Bunlardan 50'si tüccardır. Kalanlar ise çeşitli iş kollarındaki esnaflar ve işçilerdir.

**Trabzon'da Meşhur İrânlı Tüccarlar:** Trabzon'da meşhur İrânlı tüccarlar Nazımü't-tüccar'ın kardeşi Hacı Seyyid Ali Ağa, Hacı Molla Ali Honi, Hacı Ali Asgar Honi, Molla Ebu'l-Talib Honi, Ağa Mehmet Ali Honi, Ağa Can Honi, Kerbelani Kazım Tebrizî ve Ağa Mahmud Selmasî'dir.

**Trabzon'da Ticaret:** Bu şehrin ticareti iki kısma ayrılmaktadır: Birincisi yörede üretimi olan ürünlerdir. Bu ürünler arasında fasulye, fındık, patates, tütün, keten, çorap, dokumalar, soba, maşa, faraş ve mangal gibi demir eşyalar yer almaktadır. İkinci ise üretimi Trabzon'da olmayan yabancı menşeli ticaret mallarıdır.

Bunlardan şeker ve meyve kurusu bu şehrin ticaretinde önemli bir paya sahiptir.

İstanbul'daki ticaret malları İran'a Trabzon üzerinden karayoluyla aktarılmaktadır. Bu mallar 24 gün süren yolculuktan sonra Trabzon'dan Tebriz'e ulaştırılmaktadır.

**Trabzon Telgrafhanesi:** Tesadüfen bu şehrin telgrafhanesine gittim. Telgrafhanede çalışanlar bu şehrin sakinleriydiler. Buradayken bir ara daldım. Telgrafın icadına dair aklıma bir şeyler geldi: “*Topluluklar telgrafın yeni bir icat olduğuna ve batılların icat ettiğine inanırlar.*” Bilginler ise telgrafın İskender-i Rumi döneminde Yunanlı bir filozofun icadı olduğunu savunurlar<sup>59</sup>.

### Trabzon'dan Hareket

Seyyah Trabzon'dan gemiyle Giresun ve Ordu limanlarına varmıştır. Seyyahın kitabına, büyük olasılıkla daha sonra kitabı yayına hazırlayan kişi tarafından, Trabzon Limanıyla Giresun Limanı arasında yaklaşık 86 mil (164,05 kilometre) mesafe olduğu bir dipnot olarak eklenmiştir. Seyyahın Giresun ve Ordu limanları hakkındaki gözlemleri daha çok bu iki limanın mimari görünüşü ve idaresi üzerine olmuştur. Ferahani, her iki limanın da Trabzon'a bağlı olduğunu vurgulamıştır. Ayrıca bu iki şehrin nüfusu hakkında bilgiler aktarmıştır. İki şehir arasında bulunduğunu öne sürdüğü Kisyoros Limanı büyük ihtimalle *Kytoros*, yani Ordu'nun eski adına gönderme olmalıdır<sup>60</sup>. Ferahani, Giresun ve Ordu limanları hakkındaki gözlemlerini eserinde şu cümlelerle dile getirmiştir:

Yaklaşık günbatımı vaktinde gemiye bindik. Hacı Mirza Hüseyin Han'ın çocukları ve bir grup tüccar iskeleye kadar bize eşlik ettiler. Hacı Seyyid Ali Bey ve birkaç tüccar gemiye kadar geldiler. Gemi önce batıya doğru hareket etti. Salı günü akşam saat 19.30'da Giresun Limanına vararak demir attı. Yaklaşık bir saat durdu, yük boşalttı ve yenisini bindirdi.

**Giresun:** Giresun Trabzon'a bağlıdır ve bir müdür tarafından idare edilmektedir. Yaklaşık iki bin hanede yedi sekiz bin nüfus yaşamaktadır. Limanı çok kötü bir vaziyettedir.

<sup>59</sup> Ferahani, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Hafız Ferman Ferhaniyan), s. 102-109.

<sup>60</sup> Harun Oy, “Eskiçağ'da Ordu ve Yöresi”, *Tarihi ve Kültürel Boyutlarıyla Ordu I*, (Ed. Sadullah Gülten-Tuğrul Özcan Kamil Yavuz), Erzurum, 2021, s. 15.

**Ordu:** Giresun'dan Salı günü yola çıktık. Yaklaşık bir saat sonra Ordu Limanına ulaştık. Bu limanda da gemi yük boşaltıp yeni yük aldı. Ayrıca postalar da vapura yüklendi. Giresun ve Ordu limanları arasında Kisyoros (کيس يورس) adlı küçük bir liman da vardı.

Ordu da Trabzon'a bağlıdır. Yaklaşık bin hanede dört bin nüfus yaşamaktadır. Burada 150 dükkân bulunmaktadır. Limanı, Giresun Limanı gibi kötü vaziyettedir. Ordu Limanında yaklaşık iki saat durduktan sonra yola devam ettik. Günbatımına yaklaşık bir saat kala Samsun Limanına vardık. Ordu ile Samsun limanları arasında iki küçük liman daha vardı<sup>61</sup>.

### Samsun Şehri

Ferahani ve beraberindekileri taşıyan Rus gemisi 4 Ağustos 1885 Salı günü günbatımına bir saat kala Samsun'a varmıştır. Ferahani, eserinde, Samsun'a ilişkin bazı gözlem ve duyumlarını kaleme almıştır. Bilhassa şehrin konumu ve idaresi hakkında bilgilere yer vermiştir. Amasya Sancağı'na bağlı olan Samsun şehrinin bir mutasarrıf tarafından yönetildiğini vurgulamıştır. Şehrin nüfusuna değinip şehirde ticareti yapılan malları ifade etmiştir. Bununla birlikte, tütün yanında Samsun'un en meşhur ürünü olarak papirüsü zikretmesine şüphe ile yaklaşılmalıdır. Zira, Samsun'da papirüs yetiştirildiğine dair herhangi bir tarihsel kayıt bulunmamaktadır. Yazar, papirüsten başka bir ürünü kastetmiş olsa da bunu tanımlamak oldukça zordur. Ferahani, eserinde Samsun-Diyarbakır karayolu güzergâhını da tanıtmıştır. Bu yol güzergâhında Amasya ile Tokat arasında zikrettiği Haypot da yanlış bir duyum gibi durmaktadır. Zira Amasya-Tokat arasında Turhal adını zikretmesi gerekirdi. Bu açıdan Ferahani'nin Samsun ve hiç görmediği Samsun-Diyarbakır yoluyla alakalı bilgilerine kısmen şüpheyle yaklaşmakta fayda vardır. Müellifin Samsun'a dair tespitleri eserine şöyle yansımıştır:

Samsun dağ ettiğinde kurulu ve etrafı ormanla kaplı bir şehirdir. Amasya Sancağı'na bağlıdır. Amasya'ya 12 fersah (74,76 kilometre) mesafede yer alır. Yöneticisi mutasarrıf unvanına sahiptir. Şehirde 6000 hanede aşağı yukarı 20 bin nüfus yaşamaktadır. Yaklaşık 1000 dükkân ve 11 hamam bulunmaktadır. Sokaklarının tamamı taş

<sup>61</sup> Ferahani, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Hafız Ferman Fermaniyan), s. 109-110.



döşelidir. Güzel ve ılıman bir iklime sahiptir. Samsun Limanında İran, İngiltere ve Rusya devletlerinin Trabzon'daki konsolosluklarına bağlı birer temsilci ikamet etmektedir. Samsun'da yaklaşık 300 İran vatandaşı yaşamaktadır. Bu şehre ait en önemli ticaret malları arasında tütün ve papirüs yer alır. Samsun papirüsü çok seçkin ve ünlüdür. Samsun ticaretinin çoğunluğu bu ürün üzerindedir ve ürün Avrupa'ya ihraç edilmektedir.

**Samsun-Diyarbakır Yolu:** Samsun'dan Irak'a giden bir karayolu bulunmaktadır. Tek başınıza süvari (atlı) olarak 14 günde Diyarbakır'a yetişebilirsiniz. Ancak kafile ve yük hayvanlarıyla ancak 28 ile 30 günde bu yolu kat edebilirsiniz. Diyarbakır'dan kayıkla Samarra'ya (Irak) yaklaşık yedi günde ulaşılabilir. Samsun-Diyarbakır yolunun geçtiği güzergâhta şehirler şu şekilde dizilmektedir. İlk Amasya (Amasya, büyük ve muteber bir şehirdir. Selçuklu Sultanı Alâeddin Keykubat tarafından onarılan Amasya şehri şimdilerde de muteber şehirler arasında yer almaktadır.), sonra Haypot, sonra Tohad (Tokat), sonra Sivaz (Sivas) (Gümüş ve Bakır madenleri olan bir şehir), sonra Diyarbakır gelir. Bu yol çok güvenlidir ve yol üzerinde her bir saat arayla bir belde (köy) görülebilir.<sup>62</sup>

### Samsun'dan Hareket

5 Ağustos 1885 Çarşamba günü gemiyle Samsun'dan ayrılan seyyah 6 Ağustos 1885 Perşembe günü Sinop'a varmıştır. Ferahani, Sinop'un Trabzon'a bağlı olmadığını, ayrı bir kaymakam tarafından idare edildiğini belirtmiştir. Önceki gördüğü yerlerde yaptığı gibi Sinop'un nüfusuna değinmiştir. Seyyah Sinop'tan sonra İnebolu limanına varmıştır. İnebolu kasabasının nüfusu, mimari yapısı, iklimi ve burada ticareti yapılan malları zikretmiştir. Yazarın Sinop ve İnebolu hakkındaki gözlemleri kendi ifadeleriyle şöyledir:

23 Şevval (5 Ağustos 1885) Çarşamba günü günbatımında, akşam saat yedide gemi Samsun'dan yavaş yavaş hareket etti. Sabahın ilk ışıklarına doğru Sinop limanına vardık. Burası Trabzon'a bağlı değildi. Ayrı bir kaymakam tarafından idare ediliyordu. Yaklaşık 500 hane, iki bin nüfusa sahiptir. Şehirde 50 dükkân vardır. Her gemi bu limanda durmaz. Ancak bizim gemi bu limandan yük

<sup>62</sup> Ferahani, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Hafız Ferman Ferhaniyan), s. 110-111.

alıp indirmek için yaklaşık dört saat bekledi. Güneş doğduktan iki saat sonra 24 Şevval (6 Ağustos 1885) Perşembe günü Sinop'tan ayrıldık. Yol üzerinde denizden fark edebildiğim ve adını öğrenemediğim bir kale görünüyordu. Perşembe günü öğlen saat birde İnebolu Limanına vardık.

**İnebolu:** İnebolu küçük bir kasabadır. İçinden bir ırmak geçmektedir. Kasabanın kaymakamı bulunmaktadır. Ormanlık sıra dağların uzantısında bir dağın eteğinde kuruludur. Tahminen 2000 hanede 8000 nüfusa sahiptir. Bu kasabada 250 dükkân vardır. Su kaynakları bakımından zengindir. Ağacı boldur. Havaası temiz ancak çok rutubetlidir. Yabancı devletlerin burada konsoloslukları veya memurları bulunmamaktadır. Aynı zamanda İran vatandaşlarına da burada rastlamak zordur. Buradaki ticaret, orman ürünleri (tahta ve ahşap) üzerineydi. Bu ürünler daha çok İstanbul'a taşınıyordu. İnebolu Limanında gemimiz bol miktarda tahta ve ahşap yük aldı. Günbatımına yaklaşık iki saat kala bu limandan ayrıldık.

**İnebolu'dan İstanbul'a Hareket:** Karadeniz'de geçtiğimiz tüm yerlerde dağlar denize çok yakındı. Batum'dan buraya kadar sol tarafımızda Anadolu yer almaktaydı. Genellikle sahiller, ormanlık dağlar, yemyeşil vadiler ve bazı vadilerde tarım ve yerleşimler görünmektedir. Sağ tarafımızda ise Sivastopol bulunuyordu<sup>63</sup>.

## İstanbul

Seyyah, 7 Ağustos 1885 Cuma günü İstanbul'a varmıştır. Eserde, büyük olasılıkla daha sonra eklenen bir dipnotta İnebolu Limanı ile İstanbul Boğazı arasındaki mesafe yaklaşık 232 mil (442,55 kilometre) olarak belirtilmiştir. Yazar, İstanbul'la ilgili olarak en başta, şehrin farklı dillerdeki isimlerini vermiştir. Şehir surlarının büyüklüğünü gez ölçüyle ifade etmiştir. Gez, İranlıların sıklıkla kullandığı bir uzunluk ölçüsü olup Osmanlı Devleti'nde daha çok okçuların kullandığı bir uzaklık ölçüsüdür. Her dönem ve farklı yerlerde değişmekle birlikte, genel olarak, Osmanlı Devleti'nde 61 santimetre ölçüldüğü tahmin edilmektedir<sup>64</sup>. İranlıların gez ölçü birimi, günümüz ölçüleriyle 104 santimetre hesap edilmiştir (Kantar, 2010, s.736). Ardından şehrin beşinci ve altıncı iklimde

<sup>63</sup> Ferahani, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Hafız Ferman Ferhaniyan), s. 111-112.

<sup>64</sup> Şinasi Acar-Murat Özveri, "Bir İstanbul Okçuluk Menzîlnâmesi", *Osmanlı Bilimi Araştırmaları* 18/2, (2017), s. 24 vd.

konumlandırıldığına işaret etmiştir. İstanbul'a dair *Mesâlikü'l-Memalik* ve *Tuhfeü'l-Mülkiye* gibi bazı eserlerde bulunan rivayetlere de değinmiştir. Biz bunlardan yalnız Nâsır-ı Hüsrev'in rivayetini çeviri olarak bu metne ekledik. Nâsır'ın rivayetinde şehir halkının dini inanışları ve şehrin surları üzerinde ayrıntılı bir şekilde durulmuştur. Ferahani'nin İstanbul'a ilişkin yazdıkları şu şekildedir:

***İstanbul Boğazı:*** İnebolu'dan çıktıktan beş saat sonra İstanbul Boğazı'na yaklaşıncaya kadar hiç sahil görmedik. 25 Şevval (7 Ağustos 1885) Cuma günü öğlen vakti İstanbul Boğazı'na vardık.

***İstanbul Şehri:*** İstanbul'a Yunanlılar İstenbel, Romalılar Kostantinye diyorlardı. Kostantinye, Kostantin binalarından biri ve Kostantin Romalı kayserlerden birinin adıdır. İstanbul'u bazıları beşinci, bazıları ise altıncı iklimde saymaktadır. Doğusu, batısı ve güneyi denizle kuzeyi ise karayla kaplı olan ormanlık bir yarımada yer alır. Bu yarımada'nın büyüklüğü (uzunluğu) altı fersaktır (37,38 kilometre). Şehir, eskiden de Roma İmparatorluğu'nun başkentiydi. Asıl ahalisi Rum'dur. Bunlar (عیص) Ays bin İshak bin İbrahim'in soyundandır.

***Nâsır-ı Hüsrev'in Rivayeti:*** Nâsır Hüsrev, Ays'ın mezarının Akka nahiyesine bağlı köylerden birinde olduğunu yazmaktadır. Ays'ın nesli Akka'daydı. Ays çok sayıda çocuğa sahip oldu ve bunlar dünyaya dağıldılar. Bu taife başlangıçta muvahhid (tanrının tekliğine inanan)di. Bir zaman sonra putperest oldular. Kısa zaman sonra Rumların inanışına geçtiler. Sultanlarının adı Kayser oldu. Flavius veya Flinuns isimli kayser Hıristiyanlığı seçene kadar inanışları böyle devam etti. Sonra Romalılar saldırdılar, onu öldürdüler. Bundan dolayı Hıristiyanlık tekrardan terk edildi. Bu terk edilmişlik Kostantin b. Kayron'un saltanata gelip Kostantinye'yi inşa ederek başkent yapmasına kadar sürdü. Bu şehrin başlangıçta iki hisarı bulunmaktaydı: İç hisarın yüksekliği 72, genişliği 12 gezdirdir. Dış hisarın yüksekliği 42, genişliği 8 gezdirdir. Bu iki hisarın birbirine uzaklığı 60 gezdirdir. Ayrıca her iki hisarın 1020 burcu bulunmakta ve her burcun üzerinde birkaç asker durmaktadır.

***Boğaza Giriş:*** Vapurumuz boğazın girişinde (başlangıcında) biraz bekledi. İkinci kaptan kayıkla boğazın girişinde olan telgrafhaneye giderek vapurun girişi hakkında bilgi verdi. Vapurun boğaza girişi için izin istedi. İzin alındıktan sonra vapur boğaza giriş yaptı.

Boğazın her iki tarafında kale ve burçlar yapılmıştır. Her kalede top ve cephanelik bulunmaktadır. Boğazın her iki tarafında büyük ve küçük tepeler ve onların arkasında dağ ve orman vardır. Boğazın kenarındaki bu tepelerde bazı çam, sedir, pelit (meşe) ve diğer ağaçlar dizilmektedir. Bu ağaçlar sulanmaya muhtaç değildir. Çünkü burada hava her zaman nemlidir. Yine boğazın her iki yakasında bazı yerlerde müstakil, bazı yerlerde ise bitişik nizamda iyi imaretler sıralanmaktadır. Bu yapılar genellikle bağ ve bahçelidirler. Boğazın sağ tarafı Asya, sol tarafı ise Avrupa toprağıdır. Bu boğazın başından sonuna kadar altı fersaktır (37,38 kilometre). İstanbul'un imarı genellikle bu boğazın uzunluğu kadardır. Bu boğazın kenarında padişaha ait yapılar önünde her zaman Osmanlı Devleti'ne ait üç dört tane zırhlı savaş gemisi bulunurdu.

**Gümrük:** Gemi boğaza girdikten sonra hızını yavaşlatarak seyir ediyordu. Limana bir fersah aldığıında gümrük şirketi tarafında gemimize doğru buharlı küçük bir kılavuz (rehber) gemisi gelerek bizi limana ulaştırdı. Bu limanda çok sayıda büyük ve küçük buharlı ve yelkenli gemiler ve kayıklar vardı. İzin alındıktan sonra geminin yolcuları kayıklarla kıyıya ulaştı ve gümrükhanenin kapısından karaya ayak bastılar. İskelede Osmanlı Devleti tarafından görevlendirilen birkaç kişi tarafından gelen kişilerin pasaportları kontrol ediliyordu<sup>65</sup>.

### Sonuç ve Değerlendirme

Seyahatnameler, diğer ismiyle gezi yazıları, seyyahların gezip gördükleri yerlerde ilgilerini cezbeden noktaları edebî bir üslûpla anlattıkları yazı türüdür. Seyahatnameler, seyyahların kişisel gözlemleri ışığında bir ülkenin veya bir şehrin tarihi, coğrafyası, ticareti, nüfusu ve mimarisi hakkında önemli bilgiler barındıran tarihî kaynaklardır. Okurlarının, bir yandan yazıldıkları dönemin coğrafyasına yolculuk yapmasına, diğer yandan da o coğrafyanın insanını, kültürünü, iklimini, ekonomisini, inançlarını, geleneklerini ve göreneklerini keşfetmesine yardımcı olan seyahatnameler, günümüzde bir tarih kitabı ya da geçmişten gelen bir hatıra eseri oldukları kadar birer rehber niteliği de taşımaktadırlar.

<sup>65</sup> Ferahani, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Hafız Ferman Ferhaniyan), s. 112-116.

Müslümanlar Peygamber efendimiz ve Dört Halife dönemlerinden itibaren İslam fetihlerini kolaylaştırma, İslam dinini yayma ve İslami ilimleri öğrenme adına çeşitli seyahatler yapmışlardır. Bu seyahatler bazen bir devletin resmi görevlisi (elçisi) olarak da gerçekleştirilmiştir. Başka inançları araştırmak ve farklı kültürlerle tanışmak adına seyahat eden Müslümanlar da olmuştur. Bu tür seyahatlere Bîrûnî'nin (4 Eylül 973-13 Aralık 1048) *Tahkiku mâi'l-Hind* adlı eseri örnektir. Ancak bilenen ilk İslam seyyahı *Mekhûl b. Ebu Müslim*'dir. Ebu Müslim Mısır, Suriye, Irak ve Hicaz'ı gezmiştir. Dokuzuncu asırda ünlü bir tacir olan Basralı Süleyman (Süleyman et-Tacir) Basra Körfezi'nden başladığı seyahatinde Çin kıyılarına kadar ulaşmıştır. Bununla birlikte, Müslümanları seyahate yönlendiren başlıca faktör, hac ibadetidir. İslam'ın beş şartından birisi maddi gücü yeterli her Müslüman'ın hayatında en az bir defa Mekke'yi ziyaret etmesini esas alan hac yolculuğudur. Birçok Müslüman seyyahın yola çıkış hikâyesi hacla başlar. Bunun en güzel örneklerinden birisi Ortaçağ'ın ve İslam dünyasının en meşhur gezgini olan İbn-i Batuta'dır.

Bu çalışmaya konu olan Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani'nin yolculuk hikâyesi de bir hac yolculuğu anlatısıdır. Ferahani, Tahran'dan başladığı hac seyahati esnasında gezdiği, gördüğü yerler hakkında ayrıntılı bilgileri kaleme almıştır. Okuyucu bu bilgilerin ışığında 19. yüzyılın sonlarında gerek İran gerekse seyahati boyunca seyyahın uğradığı Osmanlı toprakları hakkında geniş bir fikir sahibi olabilmektedir.

Ferahani'nin seyahati hem kara hem de deniz yolculuklarını içermektedir. Seyyah, yolculuk boyunca karşılaştığı güzellikleri ve zorlukları edebî, basit ve akıcı bir üslupla kaleme almıştır. Bu çalışmada seyyahın Tahran'dan İstanbul'a olan yolculuğu üzerinde durulmuştur. Ferahani'nin yolculuğunun bu aşaması, İran'dan Kafkasya'ya, Kafkasya'dan İstanbul'a 19. yüzyılın sonrasında gerçekleşen yolculukları, İran hacılarının izledikleri yol güzergâhını, yine hacıların yol boyunca yaşadıkları çeşitli sıkıntıları aktarmaktadır. Bunun yanı sıra Ferahani, bilhassa yolların durumu, yol üzerindeki şehirlerin konumu ve çeşitli özellikler, dönemin para birimleri, çeşitli uzunluk ve ağırlık ölçüleri gibi çok farklı konularda birbirinden değerli bilgiler vermektedir. Bununla birlikte, yazar Kafkasya'daki şehirlere dair bilgilerinde oldukça tutarlı iken Trabzon'dan İstanbul'a kadarki aktarımlarında zaman zaman

yanışlara düşmüştür. Bunun başlıca nedeni seyyahın anlattığı yerlerde kısa süre kalması ve sağlıklı bilgi alamaması olmalıdır.

Seyahatnamenin geri kalan kısımlarında seyyah, ilk olarak İstanbul hakkında detaylı bilgiler aktarmıştır. Ardından denizyoluyla Gelibolu, Çanakkale, Midilli ve İzmir'e ulaşmıştır. Sonra yol boyunca uğradığı Ege Denizi'ndeki Sakız, Lareş, Rodos Adalarını anlatmıştır. Bu adalardan sonra yazarın hac yolculuğundaki durağı İskenderiye olmuştur. İskenderiye hakkında da önemli ayrıntılara değinmiştir. Ferahani, İskenderiye'den sonra nihayet Cidde, Mekke ve Medine'ye uğramış ve en baştaki hedefi olan hac ibadetini yerine getirmiştir. Seyyah geri dönüş yoluna Süveyş Kanalı üzerinden başlamış; sırasıyla İsmailiye, Port Said, İzmir, İstanbul, Trabzon, Batum ve Bakü üzerinden İran topraklarına geçmiştir. Bakü'den Enzeli, Reşt ve Lahican yoluyla 15 Rebiü'l-ahir 1303 (21 Ocak 1886) tarihinde Tahran'a vararak seyahatini tamamlamıştır.

### Kaynakça

Ağarlı, Murat, "İslam Coğrafyacılarında Yedi İklim Anlayışı", *Ankara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 47 (2006), s. 195-214.

Acar, Serkan, "Kızılbaş Türk Don Juan'ın Avrupa Sefareti" *Bellekten*, 76/276 (2012), s. 479-502.

Acar, Şinasi-Özveri, Murat, "Bir İstanbul Okçuluk Menzîlnâmesi", *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, 18/2 (2017), s. 24-58.

Aktepe, M. Münir, *Mehmed Emnî Beyefendi (Paşa)'nın Rusya Sefâreti ve Sefâret-namesi*, Ankara 1989.

Atmaca, Emine, "Kazak Türkçesinde Ölçü ve Ölçü Adları", *Türk Dünyası Dil ve Edebiyat Dergisi*, 27 (2009), s. 21-48.

Azamat, Nihat, "Nâsır-ı Hüsrev", *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt. 37, (2006), s. 395-397.

Bamdad, Mehdi, *Şerh-i Hal-ı Recal-ı İnan der Karn 12, 13 ve 14 Hicri*. Cilt. 3, Tahran 1371.

Bayat, Oruç Bey, *Don Juan-i İrani*. (Terc. Mesut Recebniya), Tahran 1338.

Caferiyan, Resul, *Sefernâme-hâ-yi Hacc-ı Kâcârî*, Cilt. 1-8, Tahran 1389.

Cukar, Menûcihr-Neseb, Mehran Neziri, "Sebkşînâsî Sâhtârî Sefernameha-yı Atebât Dore-yi Kaçar", *Pijuhîşa-yı Nesr ve Nezm-ı Farsi*, 1 (1396), s. 49-71.

Çağrıçı, Mustafa, "Seyahat", *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt. 37, (2009), s. 7-9.

Çankaya, Şeyma, *İslam Kültüründe Seyahat ve Endülüslü Seyyah İbn Cübeyr'in Hac Yolculuğu*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Bursa 2019.

Devebakan, Mikail, *İran'ın Modernleşme ve Meşrutiyete Geçiş Sürecinde Önemli Bir Aktör: Mirza Malkum Han (1833–1908)*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Tokat 2018.

Develioğlu, Ferit, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*. (19. bs.), İstanbul 2002.

Dilek, Kaan, "İran Seyyahları ve Farsça Seyahatnameler", *Kebikeç*, 24 (2007), s. 211-218.

Dilek, Kaan, "Fars Edebiyatı", *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt. 37, (2009), s. 11-13.

Dursun, Davut, "Bakü", *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt. 4, (1991), s. 550-551.

Erdoğan, Türkan, "Alexander W. Kinglake'in Eothen Adlı Seyahatnamesinde Doğu-Batı İmgesi ve İnsan Tasvirleri", *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 10 (2011), s. 117-125.

Ferahani, Mirza Muhammed Hüseyin, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Hafız Ferman Fermaniyan), Tahran 1342.

Ferahani, Mirza Muhammed Hüseyin, *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*, (Çalış. Mesud Golzari) Tahran, 1362.

Ferman Fermayian, Hafız, "İşâre-yi ber Şerh-i Zendegi ve Âsar-ı Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani", *Yegmâ*, 189 (1343), s. 18-24.

Feuvrier, Jean-Baptiste, *Se Sal der Derbar İran*. (Terc. Abbas İkbâl Aştıyani), Tahran 1326.

Gıyaseddin Nakkaş, *Hitay Sefaretnamesi*, (Haz. Betül Mutlu), Ankara 2013.

Hacı Zeynel Abidin-i Meragaî, *Seyâhatname-yi İbrahim Beküyg ya belâ-yi Ta'assub-ı U*. (Çalış. Bakır Mu'minî), Tahran 1344.

Hacı Zeynel Abidin-i Meragaî, *Seyahatname-i İbrahim Bey veya Vatanseverlik Belası*, (Çev. Mustafa Çiftçi), Ankara 2019.

Halaçoğlu, Yusuf, "Fersah", *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt. 12, (1995), s. 412.

Halaçoğlu, Yusuf, "Menzil", *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt. 29, (2004), s. 159-161.

Haniççe, Murat, "1826 Sonbaharında Erzurum'dan İstanbul'a Seyahat-Britanyalı Asker James Edward Alexander: Hayatı ve Erzurum'dan İstanbul'a Yolculuğu", *Amasya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 6 (2019), s. 67-108.

Hidayet, Rızakulu, *Sefaretname-yi Harezmi*, (Tas. Cemşid Keyanfer), Tahran 1356.

Kaimmakami, Cihangir, "Rical-ı Dore-yı Kaçariye: Şerh-ı Hal-ı Melikü'l-Küttâb Ferahani", *Yadgar*, 38 (1327), s. 22-34.

Kanar, Mehmet, *Farsça-Türkçe Sözlük*, (2. bs.), İstanbul 2010.

Kotan, Ayşegül, *Sefernâmenin Morfolojik Açından İncelenmesi*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Erzurum 2002.

Maden, Sedat, "Türk Edebiyatında Seyahatnameler ve Gezi Yazıları", A.Ü. *Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 37 (2008), s. 147-158.

Mehmed Salâhî, *Kâmûs-ı Osmânî*. (Haz: Ali Birinci), İstanbul 2019.

Mursilivend, Hasan, *Tarihçe-i Seyrüsefer der İran*, Tahran 1376.

Nasır-ı Hüsrev, *Şark İslâm Klasikleri Sefernâme Nâsır-ı Hüsrev*, (Çev. Abdülvehhab Tarzî), Ankara 1994.

Oy, Harun, Eskiçağ'da Ordu ve Yöresi. *Tarihi ve Kültürel Boyutlarıyla Ordu I*, (Ed. Sadullah Gülten-Tuğrul Özcan-Kamil Yavuz), Erzurum 2021.

Özerdim, M. Nabi, "Acaibü'l-Letaif (Hitay Sefaretnamesi) ile Çin Kaynakları Arasında İlgî", *DTCF Dergisi*, 8/3 (1950), s. 345-371.

Sever, Zafer, "19. Asır Rus Matbuatında Türkler ve Türk Dünyası: Severniy Arhiv Arhiv Örneği", *Mavi Atlas*, 9/2 (2021), s. 34-46.

Tekinsoy, Yunus Emre-Hanilçe, Murat, "Romanya Sürat Vapurlarıyla 1911'de Köstence'den İskenderiye'ye Seyahat-Bir Tarife Broşürü ve Bir Gezi Programına Göre-", *Turkish Studies*, 16/3 (2021), s. 1051-1073.

Uygun, Süleyman, "Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914)", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 20 (2016), s. 137-172.

Viraf, Arda, *Ardavirafname; Cennet, Araf ve Cehennem*, (Çev. Nimet Yıldırım), İstanbul 2011.

Yazıcı, Hüseyin, "Seyahatnâme" *TDV İslam Ansiklopedisi*, Cilt. 37, (2009), s. 9-11.



### Extended Abstract

The travelogues of Persian literature often contain tales of pilgrims' visits to holy places and the journeys of statesmen and merchants to countries such as India and Europe. During the Safavid era, Western thought began to gradually penetrate the Iranian geography in various fields. Especially during the reign of Shah Abbas, political, economic, and social relations with European states intensified. This interaction, which started with the European states during the Safavid period, reached its peak during the Qajars period. During this period, many Qajar state officials, students, and intellectuals, including Nasirüddin and Muzafferüddin Shah, traveled abroad. Especially the travels of Nasirüddin and Muzafferüddin Shah to Europe constituted the first sparks of Iranian modernization. During the Qajars period, travelogues were written in two sub-types: The first includes pilgrimages and visits to holy places, and the second includes travels to other countries. Travelogues written as a result of pilgrimages and trips to holy places are mostly called *Sefername-yi Hac* or *Sefername-yi Beytullah*. The pilgrimage travelogues of this period were collected in an eight-volume corpus called *Sefernameha-yi Hac-ı Kacari*.

In the travel books written during the Qajars period in Iran, crucial observations about the social life of the countries and cities that the travelers passed through were also mentioned. One of the travelogues written during the Qajar Dynasty belongs to Mirza Muhammed Ferahani. Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani, also known by his nickname Melikü'l-Küttab, returned to Tehran by completing his pilgrimage in 1886, which he started in 1885. The observations and experiences of the traveler's journey were published under the name of *Sefername-yi Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani*. At the center of this study is the part of Ferahani's pilgrimage from Tehran to Istanbul. At this stage of his journey, Ferahani visited cities such as Kazvin, Reşt, Enzeli, Baku, Batumi, and Tbilisi, respectively; he reached Istanbul by passing through cities such as Trabzon, Giresun, Ordu, and Samsun via the Black Sea from Tbilisi. In the introductory part of this study, the life and works of Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani and the background of his Istanbul journey are discussed. In the following chapters of the study, the author's journey from Tehran to Istanbul is evaluated. In the

conclusion part, a summary of Ferahani's return journey is given. With this article, it is aimed to introduce the pilgrimage journeys of Iranian pilgrims in the last period of the Ottoman Empire and the lesser-known Iranian traveler Ferahani in Turkey, thus making a modest contribution to Iranian studies.

Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani was born in 1264 (1857-58) in Ahengran village of Ferahan. His father is Mirza Muhammed Mahdi, one of the significant scholars and poets of the period of Feth Ali Shah. His father, who was also a good calligrapher, was also known by the nickname *Melikü'l-Küttâb*. Mirza Hüseyin Ferahani lost his father when he was seven years old. He lived in his village with his mother until he was 12 years old. When his mother moved to Mecca to perform the pilgrimage, she sent her son to her brother Mirza Muhammed Malik in Tehran. During his time in Tehran, Ferahani studied Persian, Arabic and literature. When Sa'id Khan Mu'temenü'l-Mülk became the Foreign Minister of the Qajar Dynasty in 1286, Mirza Hüseyin was sent to Mumbai for political negotiations with Aga Khan Mehellati in the entourage of Fazlullah Khan, the son of Azudü'l-Mülk Kazvini. After this mission, he started to take an interest in travel. When Nasirüddin Shah went to Iraq to visit holy places in 1287 (1890), he was sent to Baghdad on a diplomatic mission. His task in Baghdad was to improve relations between the Qajar Dynasty and the children of Aga Khan Mehellati. However, he could not achieve the expected result in this task. For this reason, he suffered the wrath of the Shah for a while. In time, the shah's anger towards himself decreased and he went on a trip to Khorasan in 1300 (1883) with Nasiruddin Shah.

Hüseyin Ferahani was commissioned by Muhammed Hasan Itimadü's-Saltana to do research on the historical artifacts found in Khorasan. Ferahani successfully fulfilled the task given by Itimadü's-Saltana and returned. Assisted Itimadü's-Saltana to write a book entitled *The Place Where the Sun Rises*. In 1302 (1885), he went on a pilgrimage to the Hijaz via the Caucasus via Istanbul. He wrote a travelogue about this journey by the order of Nasirüddin Shah. Nasirüddin Shah, who was impressed by the rich content of this travelogue and especially the poems sprinkled in the text, gave him the nickname *Melikü'll-küttâb*, which was also his father's nickname.

Ferahani, who died at the age of 67 (1331), has other works than this travel book. His works named *Hâlet* and *Adabü's-server* are important. These two works were published in 1311 (1894) in Tehran by the son of the author, Han Melik Sasani. His friend Edibü'l-memâlik claimed that he had other writings called *Mecmû'a-i Eş'âr* and *Münşeât*. However, these works have not reached the present day.

*The Sefername of Mirza Muhammed Hüseyin Khan Ferahani* is an example of travelogues of the "Sefername-i Hajj" type. Ferahani started his pilgrimage, which is the subject of his book, on 4 Shawwal 1302 (July 17, 1885); He completed his journey on 15 Rabiü'l-Ahir 1303 (January 21, 1886). Ferahani, who started his journey from Tehran, stop by Kazvin, Resht (Gilan), and Bender Enzeli, respectively, within the borders of Iran. He followed the route of Baku, Batumi, and Tbilisi in the Caucasus. He reached Istanbul by stopping by Trabzon, Giresun, Ordu, Samsun, Sinop and Inebolu via the Black Sea from Tbilisi. He went to Alexandria by ship from Istanbul. From here he reached Jeddah by sea. He performed the pilgrimage from Jeddah to Mecca and Medina. Ferahani used the Suez Canal on his way back; he returned to Istanbul from the Mediterranean and the Aegean. It passed through the Black Sea to Batumi, Baku, Enzeli, Resht, and Lahican. He passed from Lahican to Qazvin, reached Tehran via Qazvin, and completed his journey. Ferahani carefully took note of what he saw and heard during his travel and wrote it down in a plain and fluent style. Ferahani's pilgrimage travel book contains very valuable information about the daily life of the places where the author went, the architecture of the cities he visited, and the geographical features. Although Ferahani is not a well-known personality, his work stands out as one of the rare travel books written during the reign of Nasirüddin Shah. The work includes some remarkable observations about places that were not only Iran but also partly Russia and mostly Ottoman lands at that time. In addition, the author mentioned various issues about the roads he passed, the places he stayed (mihmanhouse-guest house, guest house, hotel), schools, mosques, and agricultural lands he came across along the way. Among the subjects that the author is interested in are the clothing, eating and drinking habits, behavior styles, customs, and traditions of the people on his road. In addition to all these, the author also took note of the Iranians in the places he visited. While giving the final shape to his work,

the author also benefited from the information in various books he examined after returning to Tehran, as well as his observations. Travelogues, also known as travel writings, are a type of writing in which travelers describe the points that attract their attention in a literary style. Travelogues are historical sources that contain important information about the history, geography, trade, population and architecture of a country or a city in the light of personal observations of travelers. Travelogues which help their readers to travel to the geography of the period in which they were written, on the one hand, and discover the people, culture, climate, economy, beliefs, customs, and traditions of that geography, on the other hand, travelogues are not only history book or a souvenir from the past, but also has guide features.

Since the time of our beloved Prophet and the Four Caliphs, Muslims have made various journeys to facilitate the conquest of Islam, spread the religion of Islam, and to learn Islamic sciences. These trips were sometimes made as an official (ambassador) of a state. There were also Muslims who traveled to explore other faiths and meet different cultures. An example of such travels is the work *Tahkiku mâi'l-Hind* by Bîrûnî (973, 4 September-1048, 13 December). However, the first known Islamic traveler is *Makhûl b. Abu Muslim*. Abu Muslim traveled to Egypt, Syria, Iraq, and the Hejaz. *Suleiman of Basra* (Süleyman et-Tacir), a famous merchant in the ninth century, started his journey from the Persian Gulf and reached to shores of China. However, the main factor that drives Muslims to travel is the pilgrimage. One of the five pillars of Islam is the pilgrimage, which is based on the fact that every Muslim who can afford must visit Mecca at least once in his life. The journey story of many Muslim travelers begins with the pilgrimage. One of the best examples of this is *Ibn Batuta*, the most famous traveler of the Middle Ages and the Islamic world.

The journey story of Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani, which is the subject of this study, is also a pilgrimage narrative. Ferahani wrote down detailed information about the places he visited and saw during his pilgrimage, which he started from Tehran. In the light of these informations, the reader can have a broad idea about both Iran and the

Ottoman lands that the traveler visited during his travels in the late 19<sup>th</sup> century.

Ferahani's travel includes both land and sea voyages. The traveler wrote about the beauties and difficulties he encountered during his journey in a literary, simple, and fluent style. In this study, the journey of the traveler from Tehran to Istanbul is emphasized. This stage of Ferahani's journey, explains the route followed by the Iranian pilgrims, from Iran to the Caucasus, from the Caucasus to Istanbul after the 19<sup>th</sup> century, and the various difficulties experienced by the pilgrims along the way. In addition, Ferahani provides valuable information on many different subjects, especially the condition of the roads, the location of the cities on the road and various features, currencies of the period, various length and weight measurements. However, while the author is quite consistent in his knowledge of the cities in the Caucasus, he sometimes has mistakes in his informations from Trabzon to Istanbul. The main reason for this should be that the traveler stayed for a short time in the places he described and could not get reliable information. The manuscript copy of "Sefername-i Mirza Muhammed Hüseyin Ferahani" is in the National Library of Iran. Ferahani started his pilgrimage, which is the subject of this book, on 4 Shawwal 1302 (July 17, 1885) towards the end of the reign of Nasiruddin Shah; he completed his journey on 15 Rabiü'l-Ahir 1303 (21 January 1886). On his journey from Tehran, he stopped by Kazvin, Resht, Bender Enzeli, and Caucasus (Baku, Batumi and Tbilisi), respectively. He reached Istanbul by stopping by Trabzon, Giresun, Ordu, Samsun, Sinop and Inebolu via the Black Sea from Tbilisi. Here he rested for a short time. He got on the ship from Istanbul and reached the Port of Alexandria. From there he reached Jeddah by sea. He performed the pilgrimage in Mecca and Medina. From here, he passed the Suez Canal and returned to Istanbul by sea. He passed through the Black Sea to Batumi, Baku, Enzeli, Reshte and Lahican. He spent a few days resting here. Later, he reached Tehran via Qazvin and completed his journey. In the remaining parts of the travelogue, the traveler first gave detailed information about Istanbul. Then he reached Gallipoli, Çanakkale, Lesbos and Izmir by sea. Then he told about Chios, Laresh and Rhodes Islands in the Aegean Sea, which he stopped along the way. After these islands, the author's stop on his pilgrimage was Alexandria. He also mentioned important details about

Alexandria. After Alexandria, Ferahani finally stopped by Jeddah, Mecca and Medina and fulfilled his primary goal of pilgrimage. The traveler started his way back through the Suez Canal; He reached Iran, through Ismailiye, Port Said, Izmir, Istanbul, Trabzon, Batumi, and Baku, respectively. He completed his journey by arriving in Tehran on 15 Rebiü'l-Ahir 1303 (1886, 21 January) from Baku via Enzeli, Resht and Lahican.