



در سرزمین آفتاب

دومین سفرنامه هینریش بروگش

تصویری از ایران سده‌ی نوزدهم

www.KetabFarsi.com



در سرزمین آفتاب

دومین سفرنامه هینریش بروگش

ترجمه مجید جلیلوند

نشر مرکز

کتاب ترجمه‌ای است از:
Im Lande der Sonne
Wanderungen in Persien
Heinrich K. Brugsch



در سرزمین آفتاب
دومین سفرنامه هینریش بروگش
ترجمه مجید جلیلوند
طرح جلد از بهرام داوری
چاپ اول ۱۳۷۴، شماره نشر ۲۸۹
چاپ سندی، ۳۰۳۰ نسخه
کلیه حقوق برای نشر مرکز محفوظ است
نشر مرکز، تهران، خیابان دکتر فاطمی، خیابان رهی معیری، شماره ۳۴
کدپستی ۱۴۱۴۶
شابک: ۹۶۴-۳۰۵-۱۵۳-۶ ISBN: 964-305-153-6

فهرست

۷	معرفی نویسنده
۹	به سوی دریای خزر
۳۶	از باکو تا انزلی
۵۱	گیلان
۶۴	به سوی شهر چنارها
۷۲	فلات مرتفع تهران
۸۱	تهران
۱۲۰	ایران و ساکنانش
۱۴۹	دین و قانون
۱۶۵	شاهنشاه و دربار
۱۷۸	از دورانهای قدیم
۲۰۴	اصفهان - اصفخر - شیراز

معرفی نویسنده

هینریش کارل بروگش (۱۸۹۴-۱۸۲۷)، که از مصرشناسان بنام آلمان شمرده میشود، درباره‌ی ایران نیز پژوهشهای بسیار داشته و دو بار به ایران سفر کرده است. وی که نخستین کتاب خویش درباره‌ی الواح مصری را در زمانی نوشت که هنوز دوره‌ی دبیرستان را میگذرانید، بعدها به استادی دانشگاههای گوتینگن و برلین و سپس سرپرستی مدرسه‌ی مصرشناسی قاهره رسید و گذشته از فرهنگی که برای زبانهای مصری نوشت درباره‌ی دین و تاریخ و جغرافیا و دستور زبان و سایر جنبه‌های فرهنگ مصر تحقیقات فراوانی انجام داد. نخستین سفر وی به ایران در سال ۱۸۵۹ همراه هیاتی بود که دولت پروس به ایران فرستاد و چون سفیر پروس در این سفر درگذشت بروگش جانشین وی شد و تا سال ۱۸۶۱ در ایران اقامت داشت. بروگش در بازگشت به آلمان نخستین سفرنامه خود را نوشت که به فارسی نیز ترجمه شده است (سفری به دربار سلطان صاحبقران، ترجمه مهندس کردبچه، تهران، انتشارات اطلاعات، ۱۳۶۷). سفر دوم وی در سال ۱۸۸۶ انجام شد که طی آن، از راه روسیه و قفقاز به ایران آمد و از گیلان و تهران و اصفهان و شیراز دیدن کرد. خاطرات وی از این سفر میتواند برای آشنایی با اوضاع اجتماعی ایران در نیمه دوم سده‌ی نوزدهم مفید باشد.

به سوی دریای خزر

صبح یکشنبه عید پاک است. صدای ناقوس کلیسای دهکده نزدیک خانه‌ام از پنجره گشوده اتاق کارم به گوش می‌رسد و قلبم را از احساس شادمانی عید آکنده می‌سازد. آفتاب گرم بهاری پرتو زرین‌فام خود را بر خاکی که دوباره جان گرفته و بر درختان و گیاهانی که جامه سبز رنگ و پر از شکوفه عید را به تن کرده‌اند، می‌تابد...

هنوز هم مانند دوران کودکی‌ام، در روز عید پاک، سال گذشته را از نظر می‌گذرانم، غمها و شادبها، کامیابی‌ها و ناکامی‌های خود را یک بار دیگر مرور می‌کنم و آمدن بهار را با امید به آینده‌ای بهتر پذیرا می‌شوم. و پروردگار یکتا را به خاطر نعمتها و برکاتی که در سال پیش به من ارزانی داشته شکر می‌گزارم. اگرچه امسال برای شکرگزاری دلیل دیگری هم وجود دارد زیرا این عید را پس از سالها، در وطن خود جشن می‌گیرم. متأسفانه سرنوشتم تاکنون این بوده است که عید پاک را اغلب در دیار غربت و در میان اقوام شرقی، در افریقا یا در آسیا بسر برده‌ام و مدت‌هاست که رایحه بادهای غربی را در ساحل نیل یا در فلات ایران، جایگزین بادهای نیروبخش و نشاط‌انگیز بهاری وطن خود ساخته‌ام.

می‌گویند آنگاه که لطف خداوند شامل حال کسی شود به وی امکان می‌دهد از کشور خویش خارج شده و سرزمین‌های دوردست را سیاحت کند. اما هیچ سرزمینی وطن نیست. و در سفر به ندرت با کسی که همفکر و هم احساسمان است آشنا می‌شویم. زبان بیگانه، آداب و رسوم بیگانه، تفاوت دین، فرهنگ و سطح آگاهی و سرانجام تحمل حس غربت اقامتی طولانی در خارج از کشور را آنچنان دشوار می‌سازد که انسان برای بازگشت به وطن روزشماری می‌کند. مشرق‌زمین که در تصاویر و نوشته‌ها با درخشانتترین رنگها توصیف گردیده، پس از مدتی جاذبه اولیه‌اش را از دست می‌دهد. تنها چیزی که انسان را مشغول می‌دارد تا واقعیت‌های غم‌انگیز پیرامون خود را به دست

دیدگانم می‌گذرد. مناظر شرق که اواخر سال پیش با آنها وداع کردم تأثیری آرامش‌بخش بر روح و جانم می‌گذارد. اکنون می‌کوشم با کمک قلم خواننده را از ساحل رودخانه اشپره^۳ به سرزمین آفتاب ببرم.

هر چند که ایران که در غرب آسیا جای دارد از بسیاری از ممالک شرقی به اروپا نزدیکتر است اما در مسیر راه‌های مورد علاقه سیاحان شرق قرار ندارد. به علاوه راههایی که بنادر این کشور را در خلیج فارس و دریای خزر به پایتخت متصل می‌سازند راههایی صعب و دشوارند که عبور از آنها با مشکلات و موانعی همراه است. این موانع که بعضاً طبیعی هستند، جهانگردان عادی را به وحشت می‌اندازد. به علاوه هنوز کتاب راهنمایی برای سفر به ایران وجود ندارد و آنان که قصد سفر به این کشور را دارند ناچارند با بهره‌گیری از معدود سفرنامه‌های موجود که اغلب نیز قدیمی هستند اطلاعات لازم را کسب کنند. زیرا بدون کسب این اطلاعات مسافرت در ایران ممکن است جهانگرد را با حوادثی نامطبوع و غافلگیرکننده مواجه سازد. مشکل دیگر ندانستن زبان ایرانیان یعنی زبان فارسی است. در بنادر ایران یافتن مترجمی آشنا با زبان مادری مسافر کاری دشوار و یا تقریباً غیرممکن است.

قبل از حرکت باید مسیر سفر را دقیقاً تعیین کرد و وسایل ضروری را فراهم نمود. برای رفتن از آلمان به تهران، «شهر چنارها»، پایتخت قاجاریه، سلسله‌ای که فعلاً بر ایران حکومت می‌کند، چندین راه وجود دارد، که راه ترکیه یعنی راه طرابوزان به شهر تجاری تبریز طولانی‌ترین و راه روسیه از طریق تفلیس کوتاهترین و راحت‌ترین این راههاست. بخصوص پس از احداث خط آهن باطوم - باکو که دریای سیاه را به دریای خزر متصل می‌سازد راه رسیدن به ایران بسیار کوتاه شده و برای مسافری که قصد دارد سریعاً به ایران برسد، این امکان فراهم گردیده است که طی هشت روز خود را از برلین به باکو برساند و رایحه ناخوشایند نفت را در این شهر نفتخیز استشمام کند.

از برلین تا آدسا، شهری که نخست باید به آنجا سفر کرد، ۱۷۳۰ کیلومتر است که قطار سریع‌السیر این مسافت را در عرض دو شبانه‌روز طی می‌کند و مسافر را از کنار رودخانه تیره رنگ اشپره به سواحل آفتابی دریای سیاه می‌رساند. از شهر مرزی ولوچیسک وارد خاک روسیه می‌شویم. ایستگاه راه آهن این شهر مملو از جمعیتی است که اغلب روس، لهستانی و یهودی‌اند. مأموران راه آهن همگی لباس ملی روسها را به تن

فراموشی بسپارد، تحقیق درباره تاریخ، فرهنگ، هنر و ادبیات مشرق‌زمین است. علاوه بر این می‌توان ساعاتی را نیز به گردش پرداخت و از تماشای مناظر طبیعی لذت برد. در واقع آنچه به مناظر طبیعی شرق زیبایی می‌بخشد نور است که با قدرت سحرانگیزش از هوای شفاف گذشته و کوههای خشک و سنگلاخ، صحراهای بی‌آب و علف، ویرانه‌های باستانی و حتی کلبه‌های محقر فلاحان مصری و کشاورزان ایرانی را در دریایی از رنگهای باشکوه غوطه‌ور می‌سازد.

هنوز نقاش چیره‌دستی از مادر زاده نشده است که بتواند مناظر طبیعی شرق را آنگونه که واقعاً نور را منعکس می‌سازند بخصوص در هنگام طلوع و غروب خورشید، روی پرده نقاشی بیاورد. حتی نقاشی بزرگ چون ادوارد هیلدهبراند نیز در این زمینه ناموفق ماند و عالی‌ترین آثارش که در آنها منظره طلوع و غروب خورشید را در ممالک شرقی به تصویر کشیده بود، در نظر مردم چیزی جز تجاوز از قوانین تأثیر نور بر اشیاء جلوه نکرد. اما به عقیده من او بیش از هر نقاش دیگری به واقعیت نزدیک شده و به خوبی توانسته بود با چشمان تیزبین هنرمندانه‌اش قدرت نور را در شرق درک کند، لیکن رنگ در دستان این استاد بزرگ جسمی مادی بود که طبعاً نمی‌توانست روح اثری نور را منعکس سازد.

لذت بردن از تماشای مناظر طبیعی آن طور که الکساندر فن هومبولت با بیانی شیوا و احساسی شاعرانه وصف کرده است. برای راهیان شرق همه جا میسر است. منشأ این اوصاف شاعرانه نیز چیزی نیست جز نور خورشید و آسمان آبی. دلبستگی فن هومبولت به شرق و روح شرقیان بیشتر به علت بیزاری او از روزهای ابری زمستان بود آنچنانکه پیوسته آمدن بهار را که هنوز هم در ایران جشن گرفته می‌شود آرزو می‌کرد.

ایران یا سرزمین آفتاب که در صفحات بعد به توصیفش خواهم پرداخت همچون ایام گذشته موطن نور است، مردمانش نور را گرمی می‌دارند و به آن ارجح و احترام می‌گذارند و بی‌دلیل نیست که بر پرچم ایران خورشیدی نقش شده است که از پشت شیری طلوع می‌کند. هنوز هم در ایران به روزی که جرم خورشید وارد برج حمل می‌شود نوروز یا روز نو می‌گویند. نوروز اولین روز بهار و آغاز سال خورشیدی ایرانیان است. از این روز به بعد روزها به بلندی می‌گرایند و اهالی کشور پادشاهی ایران خود را مهیای کشت و زرع در جلگه‌های گرمسیر و ارتفاعات سردسیر وطن پروسعت خود می‌سازند.

اینک صدای ناقوس کلیسا قطع شده است و احساس بهار روح و جانم را از امید به آینده‌ای توأم با موفقیت لبریز ساخته است. گذشته همچون خوابی طولانی از مقابل

دارند. در مسیر طولانی این راه آهن یک خطه شهرها و روستاهای فراوانی قرار دارد. بیشتر ساختمانها چوبی است و بعد از ولوچیسک ایستگاهها بیشتر به استحکامات نظامی روسیه شبیه اند که با الوار ساخته می شوند. سکوی ایستگاه راه آهن نیز با تیرهای قطور چوبین ساخته شده است. ظاهراً در این منطقه چوب جنگلی ارزان، فراوان یافت می شود چه حتی سوخت لوکوموتیو هم از کنده درخت تأمین می شود و مخزن آن نیز از چوب تعبیه شده است.

در ایستگاههای بین راه غذاها از هر حیث خوب و متنوع است و هیچ گونه کمبودی وجود ندارد. زاکوسکا یا غذای مختصری که روسها قبل از غذای اصلی صرف می کنند فوق العاده خوشمزه و اشتهاانگیز است. بعد از غذا به جای قهوه چای صرف می شود. که آن را بوسیله سماور آماده می کنند. در سالن غذاخوری چند ردیف میز با رومیزیهای سفیدی که از پاکیزگی برق می زنند به شکل موازی کنار هم چیده شده، روی میزها بشمعدانهای نقره، گلدانهای گل و ظروف پر از میوه قرار دارد. کبابها، پیش غذاهای لذیذ و سوپهای مقوی روی میزی دیگر دیده می شود. بدیهی است که همه این غذاها مناسب با ذائقه روسها تهیه شده است. بر یکی از دیوارهای سالن غذاخوری، نزدیک به سقف اطاق، تصویر مریم مقدس در قاب چوبی مثبت کاری شده ای نصب گردیده و چراغی با نور ملایم همواره زیر آن روشن است. دیوارها به رنگ زردند و روی آنها به جای تابلوهای نقاشی برنامه حرکت قطارها دیده می شود. افراد زیادی از طبقات مختلف دور میزها نشسته اند. اما انبوه اونیفرمها و کاسکتهای سفید نشان می دهد که بیشتر مسافران نظامی و یا کارمند دولت اند. مسافران پس از صرف غذای مورد علاقه شان و پرداخت صورتحساب مشغول کشیدن سیگار می شوند. وقتی زنگ حرکت قطار نواخته می شود هیچکس با شتاب از جای خود بلند نمی شود، بلکه همه به آهستگی و با آرامش خیال از جایشان برمی خیزند، به سوی قطار می روند و سوار آن می شوند. واگن غذاخوری قطار سریع السیر شبیه اطاق مسکونی است و مأمور کنترل قطار هم مانند پیشخدمتی مؤدبانه رفتار می کند. به طور کلی مسافرت در روسیه راحت و لذت بخش است و یا شاید سفر با قطارهای سریع السیر چنین به نظر می رسد.

صحنه هایی که در ایستگاه ولوچیسک مشاهده شد، در کلیه ایستگاههای بزرگ بعدی هم تکرار می شود. سرانجام، شاد و خرم فاصله طولانی ۵۴۷ کیلومتر را طی می کنیم و دشت بودولی را که یکی از وسیع ترین و غله خیزترین دشتهای دنیاست پشت سر می گذاریم و درست سر ساعت مقرر به آدسا می رسیم.

به محض ورود به آدسا، شهری با بادهای مشهور غبارانگیز، چهره یک شهر تجاری ثروتمند و شکوفا نمودار می شود. در دو سوی خیابان اصلی شهر که با سنگفرشهای عالی مفروش شده، عمارتهای چند طبقه سنگی، هتل های مجلل و خانه هایی همچون قصر به چشم می خورد. آدسا دارای فروشگاههای بزرگ متعددی است که تماماً به سبک اروپایی تزئین شده و اجناس را با سلیقه خاصی درون و بترین هایشان جای داده اند. در فروشگاههای مجلل لباسهای مردانه و زنانه ملی روس، کنار کالاهای ساخت پاریس چیده شده است. در جواهر فروشیها نوعی سلیقه ملی، که اغلب گرایش به عتیقه دارد، مشاهده می شود. میهمانخانه های روسیه بیشتر توسط خارجیان اداره می شدند و دارای خیل عظیمی از خدمتکارانی هستند که به زبان آلمانی صحبت می کنند. این میهمانخانه ها در زمینه مهیا کردن راحتی و آسایش مسافران ثروتمند به سختی با یکدیگر رقابت می کنند. در این خصوص باید گفت که این مسئله در واقع معرف دورانی است که ما در آن زندگی می کنیم دورانی که همه در جستجوی بهترین ها هستند. در اینجا وسیله حمل و نقل عمومی در شگه است که به نام غرور آفرین فایتون* خوانده می شود. در شگه چنان که اغلب ریش بلندی دارند و لباس محلی پوشیده اند و چهارچرخه خود را با چنان سرعتی می رانند که مسافر خارجی قادر به دیدن یا شنیدن چیزی نیست، زیرا باید با تمام هوش و حواسش بکوشد جای ثابتی روی صندلی این چهارچرخه بادیما بیابد و به آن بچسبد، والا هیچ بعید نیست که به بیرون از ارابه پرتاب شود و به سر نوشت فتون اساطیری گرفتار آید. آدسا شهر ثروتمندی است و اهالی آن از وضع مالی خوبی برخوردارند. در این شهر انواع و اقسام خوراکیها یافت می شود. خلاصه آنچه در زمینه کشاورزی و دامداری تولید می شود، از خشکی و دریا گرفته تا دره ها و رودخانه ها و قسطنطنیه و یالتا و خلاصه آنچه در شرق و غرب تولید می شود و می توان آنها را به صورت تازه صادر کرد، وارد آشپزخانه های اهالی ثروتمند آدسا می گردد. این مواد در بازارهای عمومی هم خریداران زیادی دارند. من هنوز هم مزه عالی یک نوع ماهی را که از رودخانه دنیبر صید می کنند و نام روسی اش زیک است فراموش نکرده ام. این ماهی به بزرگی ماهی آزاد است و مخصوصاً دودی آن طعم و رایحه فوق العاده ای دارد.

* phaeton در اساطیر یونان فایتون (فتون) یکی از پسران خورشید بود و توسط مادرش پرورش یافت و پدرش از این موضوع اطلاع نداشت ولی هنگامی که به سن رشد رسید مادرش هویت وی را آشکار ساخت. وی از پدر خود تقاضا کرد به او اجازه دهد که راننده گردونه پدر باشد. خورشید تقاضای او را پذیرفت و فایتون در جاده آسمانی شروع به حرکت کرد اما از راه اصلی منحرف شد.

روستاها دیدن کند و طبیعت و مردمان این مناطق را مورد مطالعه قرار دهد. تعداد مسافران این کشتی‌ها در کلیه فصول زیاد است. در میان مسافران به عده‌ای نظامی برمی‌خوریم. که به راحتی می‌توان آنها را از روی پالتوهای بلند سبزرنگ و کاسکتهای سفیدشان تشخیص داد. اغلب آنها متعلق به پادگانهای مستقر در کریمه و قفقازند. بیشترشان زبان فرانسه و آلمانی می‌دانند و علاقه‌مندند درباره مسایل سیاسی و نظامی صحبت کنند. آنچه بخصوص در این نظامیان شایسته تحسین است، علاقه و اعتقاد خلل‌ناپذیر به وطنشان روسیه است.

کشتی بخاری سریع‌السير، کنار اسکله انتظارمان را می‌کشد. سرانجام با طنین آخرین سوت کشتی وداع گرم و شورانگیز مسافران با مشایعت‌کنندگانشان هم پایان می‌یابد. پروانه کشتی آهسته به چرخش می‌افتد و کشتی آرام آرام از ساحل فاصله می‌گیرد. چشم‌انداز شهر، از سمت دریا چندان جالب نیست. تپه‌ماهورهای شنی که بوته‌های سبز به طور پراکنده بر آنها روئیده، خانه‌هایی که جلویشان درختکاری شده، برج بلند کلیساها، کوره‌های کارخانه‌ها، در زیر آسمانی ابری که فقط چند حلقه اشعه خورشید از میانش عبور کرده، یکی از آخرین تصاویر ساده و سردی است که هنگام ترک آدسا در ذهنم نقش بسته است.

مسافرت با کشتی بخاری سریع‌السير، همان راحتی‌های سفر با قطار سریع‌السير را داراست. کابین‌های بزرگ و راحت، تختخواب فلزی، سالتی عریض با کفپوشی مرمری و تزئیناتی مجلل دیگر، میز دلپذیری که رویش انواع و اقسام شرابه‌های قرمز و سفید کریمه چیده شده است شیوه پذیرایی مؤدبانه خدمتکاران روس، موجب می‌شود که در این سفر دریایی از هر حیث به مسافر خوش بگذرد.

کشتی در شهر سواستوپل لنگر می‌اندازد و پس از شانزده ساعت پیمودن دریا، سرانجام در کنار پلکان چوبی توقف می‌کند. بدین شکل مسافر می‌تواند بدون کوچکترین زحمت قدم به خشکی بگذارد و سوار یکی از درشگه‌هایی شود که آنجا ایستاده‌اند. اینک مسافر می‌تواند از مکانهایی دیدن کند که یکی از خونبارترین جنگهای معاصر در آنجا صورت گرفته است.

سواستوپل که زمانی شهری آباد و در حال شکوفایی بود، اینک به ویرانه عظیمی تبدیل شده است که ابعاد آن در تصور هم نمی‌گنجد. در وسط زیباترین بندر نظامی جهان که زمانی دارای خیابانها و میادین سنگفرش شده و خانه‌های مسکونی، بناهای عمومی و کلیساهای متعددی بود، اکنون جز ویرانی و خرابی چیزی مشاهده نمی‌شود. در

آدسا که از حیث بزرگی سومین شهر روسیه به شمار می‌آید در زمینه معنوی هم از سایر شهرهای این کشور پیشرفته‌تر است. یک دانشگاه، دبیرستانها، آموزشگاهها، مدارس عالی بازرگانی، موزه‌های علمی و تأسیسات فرهنگی دیگر در ارتقاء سطح فرهنگ و دانش اهالی می‌کوشند. همان‌طور که قبلاً اشاره کردم، ساکنان این شهر علاقه زیادی به عتیقه دارند و در اصل همین علاقه و گرایش به عتیقه بود که موجب کشف آثار باستانی دوره یونانی شبه‌جزیره خرسن یعنی کورگانهای* معروف و گنجینه‌های باارزش کرچ گردید.

کلکسیون پرارزش یکی از بازرگانان آدسا به نام جولوس لمه متشکل از طلاکاریها و نقره‌کاریهای قدیمی، گلدانها و ظروف شیشه‌ای، مجسمه‌های سنگی و اشیاء نفیس دیگر به تمام معنی گنجینه‌ای بی‌نظیر است که از سطح عالی صنعت و هنر شبه‌جزیره توری [کریمه] در عصر یونانی حکایت می‌کند. علاوه بر این اگر کسی کارشناس یا دوستدار تابلوهای رنگ روغن باشد، می‌تواند در موزه کوچک همین بازرگان روس، به همان اندازه که از تماشای آثار استادان قدیم و جدید لذت می‌برد، مطالب آموزنده هم بشنود. در بندر آدسا، که اکنون شدیداً روی توسعه‌اش فعالیت می‌شود شور و هیجان بنادر بزرگ حکمفرماست. کشتی‌های بخاری و بادبانی کنار ساحل پهلو گرفته‌اند. تعدادی از آنها تازه رسیده‌اند و تعدادی بزودی حرکت می‌کنند. بر روی اسکله و در میان انبوه جمعیت ملوانان مشاهده می‌شوند. درشگه‌ها در چند ردیف صف کشیده‌اند و پیاده شدن مسافران را انتظار می‌کشند.

در طول تابستان تا اواخر ماه اکتبر، بین آدسا و باطوم ارتباط دریایی برقرار است و کشتی‌های بخاری مرتباً این مسیر را طی می‌کنند. در هفته سه کشتی به طور منظم، به مقصد باطوم به راه می‌افتد. این کشتی‌ها شبه‌جزیره کریمه را با سرعت ۱۲ الی ۱۴ گره دریایی پیموده و به شهر کرچ می‌رسند. سپس از آنجا به موازات ساحل غربی قفقاز پیش رفته و راه خود را تا باطوم ادامه می‌دهند و در صورتیکه هوا طوفانی نباشد، این مسیر ۱۳۱۵ کیلومتری را در ظرف سه شبانه‌روز طی می‌کنند.

اگر باد و دریا برای حرکت کشتی‌های بخاری سریع‌السير مساعد باشد، مسافرت دریایی در دریای سیاه بی‌نهایت لذت‌بخش و خاطره‌انگیز است. توقف چندین ساعته در بعضی از ایستگاهها، این امکان را به مسافر می‌دهد که به ساحل رفته و از شهرها و

* کورگان‌ها نوعی تپه هستند که درونشان آثار باستانی قرار دارد.

روز ۲۰ سپتامبر ۱۸۸۴ که در سواستوپل بودم عده زیادی برای دیدن یک رژه نظامی به آنجا آمده بودند. سرانجام مسافران سوار کشتی شدند. بسیاری از زنانی که سوار کشتی می شدند لباس ملی روسها را به تن داشتند. همانطور که در وطن ما آلمان، شور و شوق اتحاد^{۳۳}، بازار هر چیز آلمانی و اسیل را گرم کرده و ظاهراً آلمان قرون وسطی را دوباره حیات بخشیده است، در روسیه نیز جنبش مشابهی پدید آمده که به عنصر فرهنگ و تمدن قدیمی روس ارج می نهد و حتی بر شیوه لباس پوشیدن مردم نیز تأثیر گذاشته است.

آبراهی که آدسا را به شهرهای ساحلی شبه جزیره کریمه متصل می کند راه پر رفت و آمدی است. بخصوص از زمانی که کریمه تبدیل به ریویرای^{۳۴} روسیه شده عده زیادی در طول سال به این ناحیه می آیند. در زمستان، هوای ملایم و در پاییز انگور درمانی مسافران کثیری را از سراسر روسیه حتی از دورافتاده ترین نقاط این کشور برای معالجه یا استراحت به یالتا می کشاند. تعداد این مسافران در سواستوپل نیز زیاد است. اینان، اغلب، یا مردان و زنان ضعیفی هستند با چهره‌هایی رنگ پریده که برای معالجه بیماری ریوی خود، آسایشگاههای این خطه خوش آب و هوا را برگزیده‌اند یا افرادی بیش از حد چاق‌اند که از ترس سگته عازم این منطقه شده‌اند و امیدوارند با خوردن انگورهای خوشمزه، اندکی از وزنشان کاسته شود.

سفر با کشتی از سواستوپل تا یالتا در صورت مساعد بودن هوا حدود شش ساعت طول می کشد. مسافران روی عرشه گرد می آیند و از تماشای مناظر دل‌انگیز سواحل جنوبی کریمه لذت می برند. تپه‌ماهورها رفته‌رفته جای خود را به رشته کوههای سرخ‌رنگی می دهند که نیمی از آنها در دریا فرو رفته و نیمی دیگر در نزدیکی یالتا و لیویادا پوشیده از درخت و بوته‌زارهای انبوه است. دیدن جنگل بالاگلاوا یادآور رویداد تاریخی دیگری است که به یکی از غم‌انگیزترین ادوار جنگ کریمه مربوط می شود. در این تنگه، به سال ۱۸۵۵ سواره‌نظام انگلیسی دست به حمله‌ای متهورانه زد و آتشبارهای روسی به شکل هولناکی به قتل‌عام آن سواران شجاع پرداخت. اکنون برای زنده نگاهداشتن خاطره سربازانی که در این محل کشته شده‌اند، ستون یادبود ساده‌ای نصب

^{۳۳} منظور نویسنده اتحاد آلمان بعد از جنگ ۱۸۷۰ علیه فرانسه است که در آن آلمان تحت رهبری پروس بر فرانسه (ناپلئون سوم) پیروز شد و رایش دوم ایجاد گردید. مترجم
^{۳۴} ریویرا Riviera. سواحل مدیترانه در جنوب فرانسه که بعلت آب‌وهوای معتدلش تبدیل به محلی توریستی شده بود.

مرتفع‌ترین نقطه شهر، بنای عظیم تیره‌رنگی شبیه به کلیسای مادلن خودنمایی می کند. این محل به جنگلی دلفریب و چند رشته تپه مشرف است که آن را احاطه کرده‌اند. سمت راست، در دوردست، بقایای قلعه گلوله‌باران شده مالاکوف که اینک شهرتی جهانی کسب کرده است مشاهده می شود. نزدیک ساحل دیوارهای سربازخانه‌ای به چشم می خورد که به وسیله گلوله‌های توپ سوراخ‌سوراخ و به آتش کشیده است. در زمان جنگ تعداد سی و شش هزار ملوان روس در این مکان مستقر بودند. در چهار ضلع این بنا سه ردیف پنجره قرار دارد که هر ردیف دارای پنجاه پنجره است. هنوز هم می توان بر گوشه‌های استحکامات عریض و طویلی که اینجا قرار دارد حروف درشت SO را که با خط سفید بر زمینه سیاه نوشته شده است مشاهده کرد. مقابل این استحکامات، مجسمه ژنرال لازارف، مدافع غرورآفرین سواستوپل، همچون شیخ سیاهی قدبرافراشته است. این مجسمه برنزی به پاس شجاعت و پایداری و کارهای افتخارآفرین این فرمانده دلیر، به دستور تزار روسیه، در این نقطه بر پا شده است. نگاه مجسمه در امتداد بندری است که اکنون در کارگاههای کشتی‌سازی آنجا، با جدیت تمام به ساختن ناوهای جنگی مشغولند. روبرو، بر فراز تپه‌ماهورهایی که به طرف خلیج کشیده شده است هرم سفیدرنگی را می توان دید که بر بالای آن صلیبی نصب کرده‌اند. این هرم بنای یادبود یکصد هزار جنگجو، دوست و دشمنی است که در نبرد معروف اینکرمان جان باختند و در کنار یکدیگر به خاک سپرده شدند.

گاوها و خوکها در خیابانهای شهر به چریدن علفهایی مشغولند که از بین سنگفرشها سر بر آورده‌اند. مشاهده انبوه خانه‌های سوخته و ویران بیننده را به سختی متأثر می سازد و تصویری باورنکردنی از ویرانگری بشر و قدرت تخریب سلاح‌های مخوف نیمه قرن نوزدهم عرضه می کند. سقف فروریخته خانه‌ها، اطاقهای سوخته و تغییر شکل یافته منظره زشتی را پدید آورده است.

دیوارهای سیاه با طنزی گزنده به ما می نگرند. سواستوپل پمپیی عصر ماست و وسعت خرابه‌های قدیمی اسکندریه در مقابل ویرانه‌های استحکامات نظامی کریمه خرابه کوچکی بیش نیست. باعث تعجب است که چرا این منظره غم‌انگیز نتوانسته است پای بشر را برای همیشه از این منطقه کوتاه کند. در واقع اکنون تعداد زیادی از ساکنان قدیمی شهر به زادگاهشان بازگشته‌اند، و روز به روز به شمارشان افزوده می شود و در کمال تعجب می بینیم که رفته رفته از میان خرابه‌های سواستوپل شهر جدیدی سر بلند می کند.

شده است. کتیبه انگلیسی روی این ستون ملیت قربانیان را معلوم می‌کند. انبوه درختان پرشاخ و برگ در این ناحیه خانه‌های مسکونی را از نظر پنهان کرده است.

فانوس دریایی، نزدیک ساحل که شب‌ها کشتی‌ها را به سوی بندر هدایت می‌کند، علامتی است که از نزدیک بودن یالتا خبر می‌دهد. پس از پشت سر گذاشتن یک پیچ کوهی که تا وسط دریا کشیده شده است ناگهان دورنمای زیباترین شهر کریمه یا بهتر بگوییم روسیه، در مقابل دیدگان حیرت‌زده مسافر پدیدار می‌شود.

بر دامنه کوه خانه‌های بیلاقی ثروتمندان شهر را می‌بینیم که در میان باغهای سبز و خرم بنا شده و مشرف بر شهر و دریا هستند. قصرها لوبکا، متعلق به شاهزاده ورونزوف، نخستین کاشف زیباییهای طبیعی و آب و هوای سحرانگیز این قسمت از جنوب ایالت خرسون است. این ملک با موقعیت ممتاز و زیباییهای پیرامونش، انسان را نسبت به مالک خوشبخت آن به رشک وا می‌دارد. کاخهای سلطنتی و باغهای لیویادا جلال و شکوه بهشتی دارند و در منظره‌ای بسیار با صفا بنا شده‌اند. کشتی وارد خلیج یالتا می‌شود احساس شادمانی وصف‌ناپذیری به انسان دست می‌دهد. گنبد نیلگون آسمان، روی قلّه کوههای پوشیده از درخت خیمه زده است. در پای این کوهها تپه‌ماهورهایی به سوی دریا کشیده شده‌اند و نیمی از آنها در دریای آبی‌رنگ فرو رفته است، بر شیب این تپه‌ها، ویلاهای مجللی به شکل طبقه طبقه، در میان باغهای پر گل و گیاه ساخته شده است. از بالای این ارتفاعات راههای متعددی به سمت این شهر دوست‌داشتنی سرازیر شده است. بر فراز این ویلاها، قصر بزرگ و باشکوه گرنودوک کنستانتین، با نمای وسیع و پنجره‌های متعددش خودنمایی می‌کند. ظاهراً درخت مو، سلطان نباتات این منطقه گرمسیری و نیمه‌استوایی است، چرا که شیب کوهها تماماً پوشیده از این گیاه است.

روز ۲۱ سپتامبر که از عرشه کشتی این منظره بسیار زیبا را نظاره می‌کردم، بندرگاه و شهر به علت برگزاری جشنی، غرق در پرچمها و نوارهای تزئینی بود. ده ناو جنگی و تعدادی قایق توپدار در بندر پهلو گرفته بود که به مناسبت جشن، کاملاً شسته و تزئین شده بودند. بر فراز خانه‌های شهر هم پرچمها و نوارهای زیادی بخاطر سالروز تولد گرانودوک در اهتزاز بود.

کشتی طبق معمول چند ساعتی در این شهر توقف می‌کرد، ناخدا با کمال میل به مسافران اجازه داد از کشتی پیاده شده و گشتی در یالتا بزنند. مسافران با شتاب از کشتی پیاده شدند. پس از آنکه قدم به خشکی نهادیم وارد یکی از خیابانهای اصلی شهر شدیم که به موازات ساحل کشیده شده بود. در بندرگاه و دکه‌های کنار خیابان انواع میوه و

خرمنی از انگورهای شیرین به چشم می‌خورد. باربران سبدهای مملو از انگور را بار کشتی می‌کردند. ظاهراً در فصل انگوردرمانی بودیم، زیرا در خیابانهای شهر به روسها و خارجیان زیادی برخوردیم که همگی خوشه‌های انگور در دست گرفته و در حال قدم زدن انگور می‌خوردند. تقریباً کلیه اقوام مختلف روسیه را می‌توان در یالتا مشاهده کرد. چرکسها، تاتارها، اهالی مینگرلی، گرجیها و ارمنه و لزگیها و سایر ساکنان قفقاز با لباسهای زیبای محلی در کنار روسها، پیاده و سواره یا با کالسکه در رفت و آمد بودند. هوای گرم و مطبوعی که با عطر گلها آمیخته بود، روی شهر و سطح آرام دریا موج می‌زد. پس از آنکه آسمان پر ستاره بر روی این شهر بهشت‌آسا خیمه زد، نمایش دیگری آغاز شد. آتش‌بازی مجللی به مناسبت تولد گرانودوک نظر مسافران را به خود جلب کرد. خانه‌ها غرق در نور شدند و بخصوص انعکاس شعله‌های سرخ‌فام مشعلهای فروزان بر سطح آب خلیج جلوه‌ای سحرآمیز داشت. فشفشه‌ها و گلوله‌های منور از روی کشتی‌ها به آسمان شلیک می‌شد و چراغهای الکتریکی روی دکلها و تیرها به خانه‌های کنار ساحل و ویلاهای بالای تپه‌ها روشنایی می‌بخشید.

وقتی یالتا و لیویادا را ترک می‌کنیم و از طریق فئودوزیا به طرف کرچ پیش می‌رویم طبیعت به تدریج رنگ دیگری به خود می‌گیرد. رفته رفته از ارتفاع کوهها و میزان درختانی که سطح آنها را پوشانده کاسته می‌شود. و سرانجام به صحرایی لم‌یزرع مبدل می‌شود که مسکن غم‌انگیز تاتارهای کوچ‌نشین کریمه است. در وسط این صحرا گهگاه، به تپه‌ماهورهای سرخ‌رنگی برمی‌خوریم که هیچ نوع پوشش گیاهی ندارند.

این تصویر ساده و یکنواخت ویژه طبیعت شبه‌جزیره کریمه است. دشتی خشک، پوشیده از تپه‌ماهورهایی که از سمت جنوب به کوههای مرتفع پیوسته است. این دشت هر ساله به دلیل عقب‌نشینی آب دریای سیاه مقداری به سمت دریا پیشروی می‌کند. درست عکس سواحل شمال آفریقا که آب دریا هر سال در آنجا مقداری بالا می‌آید، به شکلی که اکنون بالا آمدن آب باعث شده حمام مشهور کلثوپاترا واقع در نزدیکی اسکندریه حدود یک پا زیر آب دریا برود؛ و گورستان زیرزمینی مسیحیان و بت‌پرستان ساکن اسکندریه نزدیک نکرولیس قدیمی نیز به کلی زیر آب رفته و قابل استفاده نیست.

سفر از یالتا تا فئودوزیا هشت ساعت طول می‌کشد. پس از پنج ساعت، کشتی وارد تنگه کرچ می‌شود که اندکی از تنگه مسینا عریض‌تر است. ساحل این ناحیه کاملاً مسطح است و هیچ نقطه سبزی، حتی ساختمان و یا آدمی نیز در آن به چشم نمی‌خورد.

نخستین گامها با احداث راههای کوهستانی، بردن روشنایی به جنگلها، بستن سد و خشک کردن باتلاقها، برداشته شده است. اما دشوارترین قسمت، که همانا آشنا ساختن اهالی این منطقه با فرهنگ و تمدن است و معمولاً با احداث مدارس و کلیسا انجام می شود به آینده موکول شده است.

دیدن شهر پوتی که یکی از تبخیزترین شهرهای ساحلی قفقاز است، خاطرات نخستین مسافرتم به ایران را زنده می کند. زمستان سال ۱۸۶۰ میلادی بود، در حالیکه در بالاخانه یکی از کلبه های شهر کلخیس نشسته بودم و صدای خرنا س خوکها را که در گیل ولای اطراف کلبه مشغول نواله خوردن بودند می شنیدم با کنجکاوی به رودخانه پرخروش ریون، فازیس باستانی چشم دوخته بودم و به گذشته های دور می اندیشیدم؛ به زمانی که تاریخ و افسانه بهم می پیوندند. پیش خود جیسون رهبر آرگوناتها را مجسم می کردم که همراه پهلوانانش با کشتی ای که پنجاه پاروزن آن را به حرکت در می آورد شبانه وارد فازیس گردید تا طشت زرین آنائیس پادشاه کلخیس را برآید. از آن دوران مدتها گذشته است، حتی از سال ۱۸۶۰ که برای نخستین بار به اینجا آمدم هم بیش از یکربع قرن می گذرد. اکنون از ایستگاه راه آهنی که در سال ۱۸۷۲ در بندر کوچک پوتی احداث شد راه آهنی مستقیماً به تفلیس و باکو می رود؛ به علاوه دو خط فرعی نیز آنجا را به شهرهای باطوم و کوتائیس متصل می کند.

خوشبختانه باطوم آخرین توقفگاه کشتی نیز از توسعه و ترقی بی نصیب نمانده است. سال ۱۸۶۰ که از طرابوزان به باطوم آمدم این شهر متعلق به کشور عثمانی بود و از تعداد انگشت شماری خانه و باغ که دورشان دیوار کشیده بودند تشکیل می شد. بناهای اصلی شهر عبارت بودند از یک بازار محقر، مسجد عمارت حکومتی، خانه پاشای ترک که حکمران شهر بود، و نیز خانه قاضی [کادی] و قلعه ای که در آن ژاندارمهای لاچار قرارگاهشان را برپا کرده بودند. وسیله حمل و نقل عمومی عرابه ساده ای بود که دو گاو نر آن را می کشیدند. ساکنان شهر همه به تفنگ و تپانچه و خنجر مسلح بودند و از لزگی ها، لاچارها و چرکسها و ترکها تشکیل می شدند. یگانه اروپایی مقیم باطوم کنسول روسیه بود که زندگی تبعیدواری را می گذراند. باطوم در آن ایام غم انگیزترین شهر مسلمان نشین مرز روسیه و عثمانی بود. قتل و جنایت امری عادی به شمار می رفت و هر روز به وقوع می پیوست. بیماری و تب مردم را قتل عام می کرد. از ده هزار عرب اهل تونس که در جنگ کریمه به اینجا آورده شده بودند تا عمر پاشا را در حملاتش علیه روسها در قفقاز یاری رسانند، شش هزار نفرشان در اثر ابتلاء به انواع بیماریهای بومی، عدم دسترسی به

این قسمت از راه بسیار خسته کننده و یکنواخت است و تنها برخورد با یک کشتی بخاری یا بادبانی این فکر را به وجود می آورد که در آن اطراف نیز افرادی زندگی می کنند. دو ساعت دیگر کشتی در مقابل شهر کرچ و استحکامات نظامی اش که روی بلندترین تپه اطراف شهر ساخته شده لنگر می اندازد. کرچ بندری عریض ولی کم عمق است. از این رو کشتی ها با فاصله زیادی از ساحل لنگر می اندازند و کشتی بخاری کوچکی کالا و مسافران را به ساحل می آورد و برای پیمودن این فاصله نیم ساعت وقت صرف می کند. زمستانها به علت یخبندان بندر تعطیل است.

شهر کرچ هم جز رنگ سبز دریايش زیبایی دیگری ندارد. این شهر در واقع، از دو خیابان موازی تشکیل شده است. هنگام گردش در شهر چیز جالب توجهی به چشم نمی خورد. با وجود این باید نسبت به جانشین پوسپوروس یا پانتی کائوم باستانی احساس همدردی کرد. این شهر در جنگ کریمه بکلی ویران شد و تنها سی سال از تجدید بنای آن می گذرد. کرچ در پای تپه ای، که براساس گفته یکی از صاحب منصبان روس، بیردمیتریدات نام دارد، ساخته شده است. بنای مبدگونه سفیدرنگی در دامنه این تپه از دور می درخشند. این تپه به تازگی به دلیل آثار باستانی کشف شده در آنجا، اهمیتی کسب کرده است. از حفاریهایی که چندی پیش در این تپه انجام شد گنجینه های تاریخی و هنری ارزشمندی به دست آمد که در اختیار دانشمندان قرار گرفت. اکنون آثار باستانی کرچ جایگاه ویژه ای در موزه ها اشغال کرده است. مدتی است که هر سال هردوستان و دلالان آثار عتیقه به کرچ می آیند و حاصل حفاریهای غیرمجاز را در خیابانهای شهر خریداری می کنند.

کشتی بخاری از کرچ راه جنوب را پیش می گیرد و پس از سی و پنج ساعت پیمودن دریا قسمت اعظم نیمه دوم راه را تا باطوم پشت سر می گذارد. در صورت آفتابی بودن هوا مسافران می توانند در این قسمت از راه که از کنار سواحل کوهستانی قفقاز می گذرد، به تماشای مناظر طبیعی بنشینند و در صورتی که کشتی در شهرهای ساحلی آناپا، و پوتی توقف کند مسافران می توانند اقوام ساکن کوهستانهای قفقاز را هم تا اندازه ای از نظر بگذرانند.

در پشت تپه ماهورهای سرسبزی که فاصله چندانی با ساحل ندارند، کوههای غول پیکر و پوشیده از برف قفقاز دیده می شود. قلل برخی از این کوهها در هاله ای از ابر فرو رفته است. طبیعت این منطقه کاملاً بکر و دست نخورده باقی مانده و آدمی را به مبارزه دشوار و خطیر با خود فرا می خواند. این مبارزه از هم اکنون آغاز شده است.

این بییلاق پناه می‌برند. با خشک شدن باطلاقتها و مردابهای اطراف شهر به دستور دولت و تأمین آب آشامیدنی از طریق لوله‌کشی، تعداد مرگ‌ومیر نیز به میزان قابل‌توجهی کاهش یافته و از شیوع انواع تب‌ها و بیماری‌های بومی هم تا اندازه‌ای جلوگیری شده است. اگرچه هنوز هم در این منطقه بیماری بومی وجود دارد که باید آن را جلاذ فققاز نامید. این بیماری قربانیانش را با سرعتی وحشتناک به دیار نیستی می‌فرستد. مثلاً آقای ترنتزیو، نایب‌کنسول کشور اتریش - مجارستان، و کارمند شرکت لوید که مرد بسیار برازنده و خوش‌سیمایی است در فاصله‌ای کوتاه همسر و چهار فرزندش را یکی پس از دیگری از دست داد. اینها جنبه‌های غم‌انگیز زندگی در باطوم است که هیچکس جز خداوند بزرگ قادر به جلوگیری از وقوع آنها نیست.

اکنون بیشتر ساکنان شهر را روسها تشکیل می‌دهند و اکثریت در تمام طبقات با آنهاست. در اینجا لازم است به این واقعیت اشاره کنم که هیچ ملتی مانند روسها در رام کردن اقوام وحشی و عادت دادن آنها به نظم و ترتیب و آداب و رسوم جدید و وادار کردنشان به رعایت احترام نسبت به قانون، موفق نبوده است. احساس امنیت جانی و مالی، که در نتیجه حکومت تزار روسیه است در لجام‌گسیخته‌ترین اقوام هم نوعی غرور و اعتماد به نفس ایجاد کرده که اغلب در رفتارشان با بیگانگان به شکل آشکاری منعکس می‌شود.

بیشتر ساکنان بومی باطوم و حومه آن را لزگیها تشکیل می‌دهند که همگی مسلمانند و به گفتن دروغهای عجیب و غریب شهرت دارند. لزگیها بخصوص پس از آنکه از تعداد هشتاد هزار نفر که به کشور عثمانی رفته بودند اکثراً به زادگاهشان مراجعت کردند، تبدیل به اتباع آرام و سر به راه روسیه شده‌اند. آنها اکنون خود را با شرایط جدید وفق داده‌اند، مالیاتهایشان را مرتب می‌پردازند و تعداد معینی سرباز تحویل حکومت می‌دهند. هر چند در آغاز اجرای این گونه مقررات برای آنان چندان خوشایند نبود ولی به مرور زمان به آن عادت کرده‌اند. آنها که زمانی قومی وحشی و لجام‌گسیخته بودند اکنون همانطور که گفته شد اتباع آرام و سر به راهی شده‌اند که با جدیت کار می‌کنند و اگر احیاناً بخواهند از خود سرسختی نشان دهند بی‌درنگ با مشتی آهنین مجازات می‌شوند.

زبانی که لزگیها در حال حاضر به آن صحبت می‌کنند، ترکی است، این قوم که اکنون به اسلام روی آورده‌اند در گذشته مسیحی بودند و هنوز هم پاره‌ای از آداب و رسوم مسیحیان را حفظ کرده‌اند. مثلاً در روز عید پاک تخم‌مرغ رنگ می‌کنند با اینکه مسلمانند

دارو جهت معالجه و بخصوص سوء‌تغذیه جان سپردند.

اما در حال حاضر با بودن روسها چهره شهر به کلی تغییر کرده است. باطوم بندر کوچک و دورافتاده عثمانی به شهری بزرگ و اروپایی تبدیل شده که تمام راحتی‌های زندگی جدید در آن موجود است و سال به سال آبادتر و بزرگتر می‌شود. پیوسته در این شهر خانه‌ها و خیابانهای جدیدی احداث می‌گردد و جمعیتش هم افزایش چشم‌گیری یافته است. از یک نظر می‌توان آن را پرت سعید دریای سیاه نامید گرچه در اینجا نه یک کانال که یک خط آهن دو دریا را بهم متصل می‌سازد. تنها کسانی که این شهر را بیست و پنج سال پیش دیده‌اند می‌توانند معجزه‌ای را که در این مدت به وقوع پیوسته به درستی درک کنند.

باطوم در کنار خلیجی قرار گرفته که موقعیت طبیعی‌اش برای لنگرگاه بسیار مناسب است. به محض پیاده شدن از کشتی خود را در بندری پرتحرک می‌یابیم. کشتی‌های بخاری و بادبانی در کنار یکدیگر، نزدیک گمرک‌خانه پهلو گرفته‌اند. ایستگاه راه‌آهن تقریباً به اسکله چسبیده و ریلها تا نزدیک ساحل کشیده شده‌اند.

در دو سوی خیابان اصلی شهر، خانه‌های بزرگ و مجللی می‌بینیم که بسیاری از آنها به سبک معماری جدید اروپا بنا شده است. در فروشگاههای شهر می‌توان همه نوع کالای ساخت اروپا را خرید. حتی اجناس لوکسی که تنها در شهرهای بزرگ اروپا پیدا می‌شود، در اینجا به فراوانی یافت می‌گردد. وفور کالاهای ساخت پاریس و شرکت‌های پاریسی، حکایت از عشق و علاقه روسها به محصولات فرانسوی دارد. هتل‌ها و رستورانهای مجلل هم اغلب توسط فرانسویان اداره می‌شود. هتل‌های دولوروپ امپریال و دوفرانس جزو بهترین هتلها هستند. در باطوم جدید کلیساها و مدارس جایگاه ویژه‌ای دارند. مسجد مسلمانان، یک بنای شش‌ضلعی با سقف آجری و پنجره‌های شیشه‌ای است که ظاهرش بیشتر شبیه به کلیساست. هلالی که در بالایش نصب شده و مناره ساده‌اش، تنها نشانگر مذهب اصلی اهالی محل است. از باغها و بیشه‌های آن دوران دیگر اثری به چشم نمی‌خورد. قیمت ملک و زمین بسیار افزایش یافته است. کلبه‌های قدیمی به خارج از شهر منتقل شده‌اند. در آنجا اهالی فقیر شهر که بیشتر از مسلمانان تشکیل می‌شوند در آلونکها و خانه‌های محقر زندگی می‌کنند و هنوز هم برای رفت و آمد در کوره‌راههای خارج شهر از عرابه‌های چوبی استفاده می‌کنند.

بییلاق مورد علاقه اروپاییان ساکن باطوم رشته کوهی است که یک ساعت با شهر فاصله دارد. تابستانها با افزایش شدید دمای هوا در سواحل دریای سیاه اهالی شهر به

سال به سال در آن افزایش می‌یابد. به طوری که حتی از بندر هامبورگ هم هر ماه یک کشتی به باطوم می‌آید. البته در کنار این پیشرفت‌ها قاچاق هم رونق بی‌سابقه‌ای یافته تا جایی که کالاهای بسیاری بصورت قاچاق از این بندر به تفلیس برده می‌شود و بدین ترتیب عایدات دولت از گمرگ، به میزان قابل توجهی کاهش می‌یابد. از این رو نباید چندان تعجب کرد که یک کارمند ساده گمرک با حقوق بیست و پنج روبل در ماه ظرف یک سال، علاوه بر بسیاری چیزها، یک یا دو خانه مجلل در بهترین محله‌های باطوم خریداری می‌کند. تشریفات گمرکی و مهر و موم چمدانهای مسافران که از کشتی پیاده می‌شوند، سریع‌تر از آنچه تصور می‌کنیم انجام می‌شود. طبعاً سر و وضع مسافر و میزان سخاوت او کمک خوبی در حل مشکلات و عبور از موانع خواهد بود. به طوری که باربران چمدانها و بسته‌ها را بی‌درنگ بر پشت خود می‌گذارند و به ایستگاه راه‌آهن که در نزدیکی گمرکخانه است می‌برند.

در ساعت هشت صبح قطار سریع‌السیر به سوی تفلیس حرکت می‌کند. واگنهای قطار که به کلیه وسایل راحتی مجهز می‌باشند، تقریباً به بزرگی واگنهای قطارهای آمریکایی هستند. منظره دریا حدود یک ساعت در مقابل دیدگان ماست و پس از آن هم مدتی از کنار کشتزارهای سبز و خرم عبور می‌کنیم. قله پوشیده از برف رشته‌کوههای قفقاز، در زیر آسمان آبی‌رنگ از دور می‌درخشد. روبروی کوهها در سرزمین مینگرلی تپه‌ماهورهای پوشیده از درخت چشم‌انداز زیبایی را پدید آورده است. در نزدیکی قطار پروانه‌های بزرگی با بالهای سبز و خوش نقش و نگار در هوای لطیف صبحگاهی بر فراز مزارع و جنگلها به پرواز درآمده‌اند.

روستاهایی که خط آهن از کنار آنها عبور می‌کند هنوز هم خصلت قدیمی خود را حفظ کرده‌اند. خانه‌های مسکونی چوبی در این روستاها به کلبه‌های چوبی استان گیلان شبیه است. سقف این کلبه‌ها که شبیه به چتر است، از چهار سمت پایین آمده و روی پایه‌های چوبینی که نقش ستون را بازی می‌کنند، استوار گردیده است ایوان این کلبه‌ها طوری ساخته شده که هنگام ریزش باران ساکنان خانه می‌توانند بدون چتر در آنجا بنشینند و به شیوه شرقیان با آرامش خیال به تماشای مناظر اطراف پردازند و صدای خرنا سبک را که در اطراف کلبه‌ها مشغول نواله خوردن هستند بشنوند. در اینجا باید خاطر نشان کرد که قفقاز بهشت خوکهاست و پرورش این حیوان کثیف و تا اندازه‌ای مفید، یکی از کارهای مورد علاقه اهالی مینگرلی و ایمریت است. از فرد مورد اعتمادی شنیدم که می‌گفت با چشمان خود دیده است شاهزاده‌ای گرجی در ایستگاه راه‌آهن باطوم

نوعی شراب می‌نوشند که از سیب تهیه می‌شود. سیب‌ها را در خم‌هایی به ارتفاع دو متر می‌ریزند و رویشان آب ریخته، می‌گذارند تا سراسر زمستان به همین شکل باقی بمانند. لباس آنها اغلب از پارچه‌های پشمی و به رنگ روشن یا قهوه‌ای تیره است و تشکیل شده است از یک نیم‌تنه کوتاه و شلواری که بالای آن گشاد و پایینش تنگ است و به صورت زمختی دوخته می‌شود. بر روی سرشان به اصطلاح باشلیقی می‌گذارند که از جنس همان پارچه‌هاست. صندل به پا می‌کنند و رویهمرفته سر و وضعشان بی‌شبهت به بخاری پاک‌کن‌های اروپایی نیست.

سربازان محلی اغلب نوجوانان چارناوار هستند که لباس محلی به تن می‌کنند و باشلیق، که شبیه به عمامه است، بر سر می‌گذارند و ششلولهای نقره‌کوب به کمر می‌بندند. دسته موسیقی عجیبی دارند که تنها از یک طبال تشکیل می‌شود که طبلش را به شانه چپ می‌آویزد و با قطعه چوبی به رویش می‌کوبد در حالیکه گروهی خواننده، با صدای تودماغی همراه با ضربات طبل به خواندن آوازهای پُراحساس می‌پردازند. در این مواقع شور و هیجان خواننده‌ها بیشتر و بیشتر می‌شود و حرکاتشان هم تندتر می‌گردد تا اینکه سرانجام به رقص قزاقی تمام عیاری تبدیل می‌شود.

تماشای شیوه زندگی و کار و کسب اهالی باطوم برای بیگانگان فوق‌العاده جالب است. کاسکت سفید کارمندان و صاحب‌منصبان روس، کلاه پوست گرجی‌ها و تاتارها انواع و اقسام پاپاخیهای کوچک و بزرگ، فینه‌های ترکی، باشلیق‌ها و کلاههای اروپایی و حتی سیلندر مانند پرچم بالای کشتی‌ها از ملیت افرادی حکایت می‌کند که در کوچه‌ها و خیابانها به این سو و آن سو می‌روند.

اگرچه در میان عمارت‌های مجلل سنگی گهگاه به کلبه‌های محقر چوبی برمی‌خوریم، معهدا رستورانها و قهوه‌خانه‌های پاکیزه، دکه‌های تروتمیزی که آب‌معدنی می‌فروشند، واکسیهای سیار، خدمتکاران و سورچیان مؤدب به خوبی نشان‌دهنده این واقعیتند که ما در یک شهر بزرگ تجاری بسر می‌بریم، شهری که روز به روز بر وسعت و آبادانی آن افزوده می‌شود.

امروزه دیگر باطوم قدیمی به کلی ناپدید شده است. خانه قدیمی کادی [قاضی] به مقر یکی از کنسولگریهای اروپایی تبدیل شده و سکونتگاه پاشای سابق که در آنجا در سال ۱۸۶۰ از حکمران ترک دیدن کردم جای خود را هتل دولوروپ داده است. قلعه محقری که محل استقرار سربازان ترک بود اکنون در زیر استحکامات نظامی جدید دفن شده و خلیج آرام سابق به یک بندر بزرگ و مجهز تغییر شکل یافته است که رفت و آمد کشتی‌ها

آخرین قسمت راه یعنی از گوری تا تفلیس هفده ورست است که قطار آن را با سرعت زیادی طی می‌کند. این قسمت از راه از حیث مناظر طبیعی چندان دیدنی نیست. چشم‌اندازهای اطراف یکنواخت شده و جنگلهای انبوه و بوته‌زارهای پرپشت ناپدید گردیده‌اند. و بجای آنها جلگه‌ای وسیع نمایان شده است. روشن کردن چراغهای نفتی درون واگن هم مشکل دیگری است به طوری که مسافر هر لحظه آرزو می‌کند هر چه زودتر به تفلیس برسد. سرانجام قطار پس از سیزده ساعت طی طریق به مقصد می‌رسد. مسافر از ایستگاه بزرگ راه آهن تفلیس خارج شده و سوار درشگه می‌شود و با صدای بلند به درشگه‌چی فرمان می‌دهد که او را به هتل دولوروپ ببرد. درشگه با سرعت به سوی یکی از بهترین هتلهای ماوراء قفقاز به راه می‌افتد. در خیابان اصلی شهر عبور گاریهای متعدد و تراموای تازه‌ساز تفلیس، از سرعت دلخواه درشگه می‌کاهد. تراموای تفلیس یکی از دستاوردهای جدید تمدن در پایتخت ماوراء قفقاز است که از مرکز شهر می‌گذرد و آخرین مسافران را در وسط محله آلمانها نزدیک بوزال پیاده می‌کند. وقتی به هتل می‌رسیم دربان فراک‌پوشی به استقبالمان می‌شتابد و پیشخدمت مؤدب هتل هم ما را به اتاقمان راهنمایی می‌کند. اکنون قبل از آنکه به ادامه شرح سفر پردازم، بد نیست کمی درباره خط آهن ماوراء قفقاز و ارزش سیاسی - اقتصادی آن بنویسم.

راه آهن ماوراء قفقاز که ۸۴۴ ورست یا ۹۰۰ کیلومتر طول دارد، دو بندر دریای سیاه یعنی پوتی و باطوم را به شهر نفت خیز باکو، واقع در کنار دریای خزر، وصل می‌کند. از سال ۱۸۷۲ که ساخت این راه آهن به اتمام رسید، اهمیت آن برای تجارت اروپا با سرزمین‌های ماوراء قفقاز و شمال فلات ایران روز به روز افزایش یافت و به مرور به مهمترین راه بازرگانی این ناحیه تبدیل شد و باعث گردید که رفت و آمد از راه قدیمی طرابوزان - تبریز - تهران کم و بیش ترک شود. بین اروپا و این ناحیه دورافتاده ارتباط مستقیم برقرار گردید و امکان دستیابی به بازارهای جدیدی در شرق فراهم شد. راه آهن ماوراء قفقاز که با سرمایه یک شرکت خصوصی احداث شده و با کمکهای مالی دولت روسیه نگاهداری می‌شود. در رابطه با حمل و نقل ترانزیت انتظاراتی را که از آن می‌رفت تا اندازه‌ای برآورده ساخت. بلافاصله پس از افتتاح این راه آهن حمل و نقل کالا از طریق تفلیس و باکو به ایران و بالعکس افزایش چشم‌گیری یافت. عوارض ترانزیت زیاد نبود. کالا بدون هیچ اشکالی از دریای سیاه به دریای خزر می‌رفت و از باکو به بندر ایران و از بندر ایران به باکو و دریای سیاه حمل می‌شد. اما رونق روزافزون حمل و نقل کالا و توسعه بازرگانی از طریق راه آهن باطوم - باکو و صادرات انبوه اجناس اروپایی به ماوراء

یک کویه درجه یک را برای خود و همراهانش که از چهار بچه خوک کوچک تشکیل می‌شده‌اند در بست اجاره کرده و با خوشی و خرمی سوار آن شده، به تفلیس رفته است. در این منطقه یک نوع کلبه کوچک دیگر هم دیده می‌شود که روی چهار تیر چوبی قرار گرفته و سقف عریضی دارد. ظاهراً درون این کلبه‌ها راحت و خنک است اما فضای درون آن به قدری کوچک است که جایی برای اسباب و اثاثیه ندارد.

راههایی که روستاهای این ناحیه را به هم متصل می‌کنند نسبتاً عریض و خوب هستند. در این راهها می‌توان عرابه‌های محلی‌ای را مشاهده کرد که بوسيله گاو نر کشیده می‌شوند و به آهستگی در حال حرکت هستند و افراد فقیر و غنی و نظامیان و حتی بانوان را به مقاصدشان می‌رسانند.

لوکوموتیو ناله کنان از گردنه سورام بالا می‌رود و ایستگاههای بین راه را یکی پس از دیگری پشت سر می‌گذارد. در سالن غذاخوری این ایستگاهها که غالباً شلوغ است مسافران می‌توانند در کنار صرف غذا، عطش خود را با شراب کاختی و ودکای روس فروشانند. هنگامی که مسافر از سالن غذاخوری به قصد سوار شدن قطار بیرون می‌آید، فروشندهگان دوره گرد انگور، انجیر، سیب و گردو را که به طریق مصنوعی به شاخه‌ای چسبانده‌اند برای فروش به او عرضه می‌کنند. در میان انبوه جمعیت که در حال رفت و آمدند لباس زیبایی چرکسی و پالتوی سبزرنگ نظامیان و کاسکت سفید کارمندان بیشتر جلب نظر می‌کند در اینجا مردم به زبانهای گوناگونی صحبت می‌کنند که از میان آنها دو زبان بیشتر مورد استفاده قرار می‌گیرد یکی زبان روسی و دیگری گرجی. حتی آگهی‌ها و اعلانات و غیره را با خط و زبان روسی و گرجی نوشته‌اند.

مأموران راه آهن که لباس به لباس ملی روس هستند و پوتین‌های ساق بلند چرمی به پا دارند با کمال مهربانی و ادب انجام وظیفه می‌کنند و به افراد سالمند و بانوان در سوار و پیاده شدن از قطار کمک می‌نمایند.

عبور از گردنه سورام به خاطر زیبایی مناظر اطراف بسیار خاطره‌انگیز است. تماشای جنگلها و مزارعی که در اعماق دره‌ها گسترده شده، دیدن صخره‌های غول‌پیکر، گذشتن از تونلهای متعدد، تماشای قلل پوشیده از برف کوههای قفقاز و رودخانه‌های خروشان و آبشارهای کف‌آلود چیزهایی هستند که هیچ‌گاه از یاد مسافر نخواهد رفت. پس از مدتی به منطقه‌ای می‌رسیم که در آن اراضی دو طرف راه آباد و پوشیده از کشتزارهای سبز و خرم است. بیشتر روستاییان در کلبه‌های چوبی زندگی می‌کنند و خانه‌های سنگی متعلق به ثروتمندان است.

سنگفرش و پر از گل ولای قدم می‌زدم، تفلیس شهر شاعرانه‌ای بود. اغلب خانه‌ها با سقف سبز و ایوانهای وسیع آمیزه‌ای از معماری شرقی غربی بود. در این میان خانه‌هایی که به سبک اروپایی بنا شده بود یک استثنا به شمار می‌رفت. در آن ایام زنان و دختران با لباسهای رنگارنگ محلی در خیابانها گردش می‌کردند و نظامیان، لباس چرکسی بر تن با سینه‌هایی غرق در مدالها و نشانها و صلیب سنت آن، در بوزال زیر سایه درختان، دور میزهای کوچکی که رویشان پر از بطری بود می‌نشستند و شاد و خندان در حالی که شامپاین و مشروبات دیگر می‌نوشیدند، در مورد آخرین شاهکارهایشان در میدانهای جنگ با چرکسهای شورشی، با شور و هیجان سخن می‌گفتند. در آن زمان شهر پر از شور و نشاط تفلیس محل تجمع اشخاص معروف و میهمانخانه‌ها پر از مسافران خارجی بود. نام شامل و هواداران همه جا شنیده می‌شد. اشرافیت قدیمی پس از مراجعت از جبهه پیروزیهایش را جشن می‌گرفت و زندگی درباری مجللی پرتو درخشان خود را به فاصله زیادی به دور پایتخت می‌تاباند. شاعران و نقاشان هم در این شور و هیجان عمومی شرکت داشتند. یکی از بهترین موضوعهای مورد بحث طراحیها و نقاشیهای استادانه هورشلت، نقاش هموطن و مبارز قفقازی بود که صحنه‌های جنگ را به تصویر می‌کشید. جنگ همه چیز را تحت الشعاع قرار داده بود. هر پیروزی سربازان روس شادمانی وصف‌ناپذیری به دنبال داشت به طوری که مردم و حتی شاهزاده خانمهای گرجی با دسته‌گلهای زیبا به استقبال جنگجویان می‌رفتند.

اما اکنون مدتهاست که آن دوران سپری شده است. بجای حال و هوای شاعرانه آن ایام نظم ساده‌ای مشاهده می‌شود. درست مانند اینکه نثری بی‌روح جایگزین شعری پرشور شده باشد. امروز تفلیس شهری ساکت و آرام است و دیگر در خیابانهایش، لباسهای پرزرق و برق مشاهده نمی‌شود. اکثر خانه‌های شهر شبیه خانه‌های ساده اروپایی است. تفلیس قدیمی را تنها پیرها به خاطر دارند و زمانی که صحبت از دوران جنگ با چرکسها پیش می‌آید چشمانشان از شادی برق می‌زند. زنان کهنسال، ظاهراً تنها کسانی هستند که خاطرات دوران خوش گذشته را گرمی می‌دارند، زیرا هنوز هم لباسهای محلی به تن می‌کنند و در خیابانها باوقار تمام گام برمی‌دارند. در حالی که جوانان هیچ رغبتی به پوشیدن لباسهای محلی ندارند و ترجیح می‌دهند آخرین مدهای پاریس را به تن کنند. خصوصیات ملی بیش از همه نزد قشر پایین جامعه و همچنین نزد خدمتکاران محفوظ مانده است، زیرا آنها همچون گذشته کلاه پاپاخ به سر می‌گذارند و لباسهای محلی گرجی به تن می‌کنند.

قفقاز و از آنجا به قلب آسیا، در نظر بازرگانان روسیه خطری جدی برای بازرگانی خارجی روسیه تلقی شد. برای جلوگیری از این وضع در سال ۱۸۸۲ ترانزیت را برداشتند و بر کالاهای وارداتی از اروپا تعرفه‌های گمرکی بالایی بستند. اینکه این اقدامات تا چه اندازه برای توسعه صنایع و بازرگانی روسیه مفید بوده است مشخص نیست. اما آنچه مشخص شد، این است که درآمد راه آهن ماوراء قفقاز ناگهان به میزان قابل توجهی پایین آمد و سود سهام آن تقریباً به صفر رسید. بازرگانان خارجی ترجیح دادند کالاهایشان را از راه کاروانرو سابق، یعنی از راه آسیای صغیر به ایران حمل کنند زیرا حمل کالا از این مسیر با وجود طولانی بودن راه، به خاطر پایین بودن هزینه حمل بیشتر به صرفه بود. بدین علت است که اکنون حمل و نقل کالا بوسیله راه آهن ماوراء قفقاز که زمانی بسیار پررونق بود تقریباً به کلی متروک شده است. تنها کالای تجاری که از این راه حمل می‌گردد نفت است که آن را بوسیله قطارهای نفتکش از باکو به باطوم و پوتی می‌برند.

این مطلب به خوبی می‌رساند که چرا گروهی در روسیه با طرح احداث خط لوله که می‌تواند مانند خط لوله‌های نفتی آمریکا، نفت را از پالایشگاه باکو به باطوم منتقل کند، به مخالفت برخاسته‌اند. این مسأله اخیراً چند بار در جراید روسیه منعکس شده و به تفصیل مورد بحث و بررسی قرار گرفته است و ظاهراً به نظر می‌رسد موافقین انجام این طرح به پیروزی برسند. این موضوع مسلم است که عایدات حمل مسافر با اینکه در پاره‌ای از فصول تعدادشان نسبتاً زیاد است به اندازه‌ای نیست که بتواند هزینه اداره و نگهداری راه آهن و قطارها را تأمین کند. مسافرانی که از اروپا به ایران می‌روند یا بالعکس از ایران به اروپا می‌آیند و راه روسیه را انتخاب می‌کنند تعدادشان ناچیز است و بعلاوه از این تعداد ناچیز عده‌ای هم راه حاجی طرخان را که نزدیک راه آهن تزاریزین است برمی‌گزینند. اظهار نظر در خصوص ارزش سوق الجیشی راه آهن ماوراء قفقاز برای من دشوار است، اما تصور می‌کنم که راه آهنی که در دست ساختمان است و شاید تاکنون افتتاح شده باشد و شهر ساحلی نواراسکاسک (روسیه جدید) را به شهر پتروفسک واقع در کنار دریای خزر وصل می‌کند، از این حیث بااهمیتتر باشد.

شهر زیبا و شاعرانه تفلیس هم که در کنار رودخانه کر آرمیده از پیشرفتهای دوران ما بی‌نصیب نمانده، اما با کمال تأسف در این بیست و پنج سال جنبه شاعرانه‌اش را از دست داده است. سال ۱۸۶۰ و ۱۸۶۱ که برای نخستین بار به تفلیس آدمم و شراب کاختی را در مشک بز می‌نوشیدم و با چکمه‌های چرمی در کوچه‌ها و خیابانهای بدون

در آنسوی رودخانه گُر، در پای دیواره‌های کوه، آلودگی‌هایی وجود دارد که مسکن طبقات فقیر جامعه است. زندگی تاتارها، ترکها و سایر اقوام مسلمان قفقاز، در این منطقه، با فقر کامل سپری می‌شود. در این محله برای نقاشانی که از چهره‌ها و مناظر شرقی نقاشی می‌کنند سوزده‌های جالبی یافت می‌شود. به علاوه زیان‌شناسان و نژادشناسان هم می‌توانند در آنجا مواد زیادی جهت تحقیق به دست آورند. این منطقه از آنجا که بیانگر حد اعلاای فقر و مسکنت انسانهاست، می‌تواند مورد توجه جهانگرد عادی هم قرار بگیرد.

کالاهای عرضه شده، در بازار شهر که در آنجا بیش از همه تجار ارمنی و یهودی و بعد فرانسوی و ایرانی به دادوستد مشغولند، حکایت از ذوق و سلیقه نیمه شرقی نیمه غربی اهالی می‌کند. این موضوع را به خوبی می‌توان در ساخت سلاحها، شیوه طلاکاریها و نقره کاریها همین‌طور در نقش فرشها و پرده‌ها و روتختی‌ها و پارچه‌های زربافت هم مشاهده کرد. آثار هنری و کارهای دستی بیشتر ساخت ارمنه و ایرانیان است. گرجی‌ها علاقه چندانی به این گونه کارها ندارند، آنها به مشروب خوردن و کتک‌کاری رغبت بیشتری نشان می‌دهند. گرجی‌ها معمولاً تمام پولشان را در طول یک شب خرج می‌کنند و همواره پرداخت قروضشان را به فراموشی می‌سپارند. تعصبشان نسبت به روسیه از خود روسها هم بیشتر است. بدین علت روسها هم رفتارشان نسبت به آنها خوب و مهربانانه است و بیش از سایر اقوام ساکن قفقاز مورد علاقه هستند.

اجتماع آلمانیهای تفلیس از رفاه نسبی برخوردارند مهاجرین ورتمبرگی تابعیت روسیه را پذیرفته‌اند و همین امر باعث افزایش اهمیت آنها شده است. اما سایر آلمانیها مانند ورتمبرگیها عمل نکرده و تابعیت روسیه را نپذیرفته‌اند و به همین علت دائماً با مقامات محلی اختلاف دارند.

در میان آلمانیهایی که در تفلیس زندگی می‌کنند و مشاغل مهمی در ادارات دولتی دارا هستند، مهمتر و مشهورتر از همه دوست دوران جوانیم دکتر راده است که به خاطر تحقیقاتش در زمینه‌های نژادشناسی، گیاه‌شناسی، جانورشناسی و زمین‌شناسی قفقاز و ماوراء خزر شهرت جهانی دارد. خانه این پیرمرد میهمان‌نواز محل تجمع مسافرانی است که از ممالک گوناگون می‌آیند و مصاحبت با این دانشمند را که در همه زمینه‌ها اطلاعات وسیعی دارد مغتنم می‌شمارند. وی مدیر و مؤسس موزه مردم‌شناسی و حیوان‌شناسی تفلیس است و علی‌رغم دشواریهای زیادی که در آغاز کار داشته توانسته است که این موزه را به یکی از مراکز مهم فرهنگی تبدیل نماید. تابلوهای نقاشی که در سرسرا و

راه‌پله‌های این موزه نصب شده تماماً براساس طرحهای سفارشی او کشیده شده‌اند و نشان‌دهنده ذوق و سلیقه در خور تحسین او هستند. وی بسیار به حیوانات علاقه‌مند است و در باغچه متصل به خانه‌اش از پرندگان زیادی نگه‌داری می‌کند. در آنجا تعداد زیادی عقاب، لاشخور، باز، قرقی، قوش، قرقاول و کلاغ وجود دارند که روی سیمی نشسته‌اند. ظاهراً پرندگان او را می‌شناسند زیرا به محض دیدن او با صدای بلند جیغ می‌کشند و بالهایشان را با خوشحالی به هم می‌زنند. من درباره حیوانات این ناحیه اطلاعات زیادی از او کسب کردم. مثلاً مطلع شدم در کوههای ماوراء قفقاز نوعی خرس با نام علمی بوس اوروس زندگی می‌کند. وی لاشه یکی از این خرس‌ها را خشک کرده و در موزه مزبور نگه‌داری می‌کرد.

شکوه دربار شاهزادگان باریاتینسکی که تفلیس را به محل استقرار نایب‌السلطنه جانشین تزار ارتقاء داده بودند، بعد از پیروزی بر رقیبان چرکس رنگ باخته است. امروزه در سراسر قفقاز حتی یک چرکس هم یافت نمی‌شود. آخرین بازماندگان آنها در سال ۱۸۶۴ سرزمین آبا و اجدادی را ترک کردند. آنها بیش از آن مغرور بودند که بتوانند تابعیت روس، انگلیس یا قدرت خارجی دیگری را بپذیرند. لذا تصمیم گرفتند با خانواده‌هایشان به آسیای صغیر مهاجرت کنند. بدین ترتیب کشتی‌های بخاری عثمانی حدود نیم میلیون نفر را به صورت فشرده سوار کرد. و به خارج بردند. هنگام مهاجرت انواع بیماریها از جمله تیفوس و آبله کشتار هولناکی در میانشان به راه انداخت. بسیاری هم مرگ را بر مهاجرت ترجیح دادند و آزادانه به میل خود، خود را به درون دریا انداختند. در جنگ اخیر که بین روسیه و عثمانی جریان داشت، چرکسهایی که داخل سپاه عثمانی بودند، خشم و نفرت خود را به وحشیانه‌ترین شکل بر سر دشمن آبا و اجدادیشان، روسها، خالی می‌کردند. به طوری که روسها هم ناگزیر هر جا یکی از آنها را می‌یافتند بی‌درنگ به دار می‌کشیدند. به زودی اوضاع قفقاز و ساکنانش، جنگهای روسها با چرکسها و تاریخ سیاسی آن دوران در کتاب نفیس و پرحجمی به دستور و به خرج دولت روسیه، متأسفانه تنها به زبان روسی چاپ و منتشر خواهد شد. این کتاب که یگانه کتاب مصوری است که تاریخ چرکسها را از آغاز تا هنگام مهاجرتشان به عثمانی شرح می‌دهد به قلم آقای برگر، یکی از کارمندان عالی‌رتبه روس مقیم تفلیس نوشته شده است.

در رأس تشکیلات سیاسی نظامی قفقاز ژنرالی موسوم به شاهزاده دندوکو کورساکوف قرار دارد که منطقه تحت اختیارش را به خوبی می‌شناسد و یکی از کارهای

ارزشمندش سفرهای پیوسته به بخشهای مختلف قفقاز است وی بدین ترتیب با حضور در محل و تحقیقات مستقیم از سوء تفاهمها و برداشتهای اشتباه آمیزی که ممکن است از گزارشهای کتبی ناشی شود، جلوگیری می نماید.

مسافری که قصد سفر به ایران را دارد، باید وسایل مورد نیازش را در تفلیس خریداری کند، زیرا در راه انزلی به تهران میهمانخانه‌ای وجود ندارد که مسافر خسته و از راه رسیده بتواند در آنجا روی تخت خواب راحتی بخوابد و یا روی میز تر و تمیزی ناهار بخورد. بدین علت مسافر باید همه وسایل ضروری از کاسه و بشقاب گرفته تا لحاف و تشک و بالش را با خود به همراه داشته باشد در غیر این صورت ناچار است بر کف خاک آلود چاپارخانه‌های ایران بخوابد و از زین اسبش به عنوان بالش استفاده کند. غذایش هم طبعاً منحصر به نان و تخم مرغ و چای خواهد بود و تازه برای به دست آوردن اینها مدت‌ها باید با سرایدار چاپارخانه‌ها چانه بزند.

راه آهن یک خطی که از شهر قدیمی تفلیس به شهر تازه‌ساز باکو می رود و ساختمانش در سالهای اخیر به اتمام رسیده است، نخست وارد دشتی می شود که در سمت چپش کوههای سر به فلک کشیده داغستان و در سمت راستش قلّه پوشیده از برف کازبیک دیده می شود. این دشت سکونتگاه تاتارهاست که می توان آنها را به سادگی از روی کلاه پوستی قارچ مانندی که نصف صورت پر ریششان را می پوشاند، باز شناخت. در نزدیکی باکو نژاد تاتار کم کم جای خود را به نژاد ایرانی می دهد.

بالای گردنه‌ای که راه آهن از آنجا به سمت شرق می پیچد، برای آخرین بار به دورنمای چشم نواز شهر تفلیس که در اعماق دره‌ای زیبا در کنار رود گر آرمیده نگاه می کنیم. رود گر با آب قهوه‌ای رنگش از وسط پایتخت قدیمی گرجستان می گذرد و شهر را به دو بخش مجزا تقسیم می کند. پل سنگی طولی که روی گر احداث شده و این دو بخش را به هم متصل می کند از دور دیده می شود. در یک طرف رودخانه خانه‌های مجلل با سقفهای سبز و قرمز، برج و باروهای کلیساها و گنبد و مناره‌های مساجد و در سمت دیگر کلبه‌ها و آلونکهای محقری مشاهده می شود که ترکها و گرجیان فقیر در آنجا زندگی می کنند.

در پشت آنها کوه خشک و بدون درختی قرار دارد و بر فرازش قلعه‌ای که ساختمان آن به قرون وسطی باز می گردد، سربه آسمان کشیده است. جنگل‌ها و بیشه‌های اطراف رودخانه کر، تا جایی که راه آهن از کنار رود می گذرد، آبادیها را مخفی کرده است. تنها گهگاه چشممان به خانه یا روستایی یا زمینی می افتد که خاکش ظاهراً چندان حاصلخیز نیست.

هر چه جلوتر می رویم، اراضی اطراف خشک تر می شود و پس از مدتی چنین به نظر می رسد که به دره اردن واقع در شمال «بحرال میت» انتقال یافته ایم. تمدن اروپایی در این ناحیه ظاهراً از حول و حوش راه آهن فراتر نرفته است.

ایستگاههای بین تفلیس و باکو، را با آجر قرمز ساخته اند که نمای بسیار خوب و آراسته‌ای دارند. وضع غذا در این ایستگاهها چندان مطلوب نیست، معذراً در این صحرای خشک و برهوت برای رفع تشنگی و گرسنگی کفایت می کند. گرمای خشک و سوزان بخصوص در فصل تابستان یکی دیگر از ویژگیهای این قسمت از راه است. روز اول اکتبر ۱۸۸۴ ساعت ۱۰ صبح دماسنج ۲۸ درجه را نشان می داد که در سایه واگنها به ۱۷ درجه کاهش پیدا می کرد. ساعت به ساعت گرد و غبار بیشتری به درون واگنها می آمد و روی صندلیها می نشست به گونه‌ای که به راحتی می شد با انگشت روی چرم صندلیها خطاطی کرد. علاوه بر این بوی ناخوشایندی هم از پنجره‌های باز به درون کوبه‌ها می آمد، منشأ این بوی بد نفتی بود که در دیگ لوکوموتیو می سوخت. مناظر اطراف راه هیچ جالب نیست. خانه‌های گلی جایگزین روستاها و شهرها شده اند. گهگاه می توان اسب، الاغ، شتر یا گاو و گوساله‌ای را دید که مشغول چریدن علفهای تنک این بیابان است. سگهای این ناحیه قوی، زیبا و مثل تاتارهای اینجا وحشی هستند. آن طرف تاتار مسلمانی را مشاهده می کنیم که لباس پاره و مندرسی پوشیده و به شغل سوزن بانی اشتغال دارد و کمی دورتر از او، نزدیک ریلها فردی مشغول نماز خواندن است.

در ایستگاههای کوچک بین راه به قطارهای حامل نفت برمی خوریم که منتظر عبور قطار مسافربری ما هستند تا بتوانند بعد از ما به راه خود ادامه دهند و به تفلیس یا باطوم بروند.

پس از هفت ساعت طی طریق، قطار از شرق به سوی شمال می پیچد و نسیم خنکی از پنجره گشوده واگن به درون می آید. در سمت چپ بالای شنهای زرد، نوار باریک آبی رنگی نمایان می شود که حدود یک ربع ساعت از قطار فاصله دارد. این نوار آبی رنگ دورنمای دریای خزر است که ناگهان در مقابل دیدگانمان ظاهر شده و همچون دیوار آبی رنگی دشت را محدود کرده است. این منظره تا نزدیکی باکو همچنان ادامه دارد.

اکنون فاصله چندانانی با مقصد نداریم و این سفر خسته کننده ظاهراً به زودی به پایان می رسد. از این رو بی صبری و ناشکیبایی مسافران دقیقه به دقیقه بیشتر می شود. رشته کوه مرتفعی که روبرویمان واقع شده پیوسته نزدیکتر می شود. این رشته کوه یکی از شاخه‌های سلسله جبال قفقاز است که از غرب به شرق کشیده شده و در شبه جزیره

آبشوران در دریای خزر فرو رفته است. مسیلهها نزدیک راه تا دریا امتداد یافته و پوشیده از خلل و فرجی هستند که مارهای سمی مشتاقانه در آنها لانه می‌کنند. هنگام ریزش باران آبهای جاری از کوهها در این مسیلهها روان می‌گردد. وجود بوته‌زارهای پریشست در کنار این آبکندها ثابت می‌کند که اگر در این دشت آب کافی موجود باشد خاک آن بسیار حاصلخیز است.

مسافر اروپایی در این دشت خالی از سکنه، بیش از هر جای دیگری به ارزش وسیله حمل و نقل سریع پی میبرد. لذا هرگونه توقف یا اشکالی که در حرکت منظم قطار پیش آید او را ناراحت می‌کند. هنگام سفر به ایران با چنین وضعی روبرو شدیم. ده ورست یا ده کیلومتری مانده به باکو، ناگهان از سرعت قطار کاسته شد و پس از مدتی به کلی متوقف گردید. ساعت پنج بعدازظهر بود و قطار در بیابان خشک و برهوتی میخکوب شده بود. یکی از لوله‌های لوکوموتیو ترکیده بود و در نتیجه باید مدتی توقف می‌کردیم. اروپاییان، ارامنه، ایرانیها و تاتارها از قطار پایین آمدند و با چهره‌های نگران به اسب آتشین و رگ آهنینی که در زیر شکمش پاره شده بود خیره شدند. عده‌ای هم می‌کوشیدند با قدم زدن روی ماسه‌های ساحل دریا، وقت‌گذرانی کنند. مسافر عباپوشی تفنگش را برداشت تا در آن حول و حوش به شکار بپردازد و به سوی پرندگان که در آسمان پرواز می‌کردند نشانه می‌رفت. پس از مدتی یکی از مأموران راه آهن که تاتار بود در حالی که بیلی به دست چپ و شیپوری به دست راستش گرفته بود با سرعت به راه افتاد تا خود را به ایستگاه بعدی برساند و به وسیله تلگراف لوکوموتیو سالمی برای حمل مسافران درخواست نماید. این موضوع هنوز هم برای من یک معماست که چرا این پیک بیل سنگین و شیپوری با خود حمل می‌کرد. شاید این دو شیء علامت کارش در راه آهن بود. زمان به آهستگی می‌گذشت. مسافران بی‌حوصله شده بودند و مرتب به ساعت‌هایشان می‌نگریستند و دقیقه‌شماری می‌کردند. رشته کوه سنگلاخی روبرو با پستی و بلندیهایش، درست مانند دریایی مواج که ناگهان سنگ شده باشد، جلوه می‌نمود برای مدتی یک رویداد فرعی مسافران را مشغول کرد. پنج عرابه با بار طالبی از دور به سوی ما آمدند. مسافران قطار بخصوص افراد محلی با خوشحالی به طرف عرابه‌ها هجوم بردند و طالبی‌ها را با دست سبک و سنگین کردند. دهقانان تاتار تمام طالبی‌ها را تقریباً دانه‌ای ده کپک در مدت کوتاهی فروختند.

ساعت هفت بعدازظهر صدای سوت ممتدی به گوش رسید و معلوم شد که لوکوموتیوی به طرفمان می‌آید. خورشید داشت غروب می‌کرد و رنگ زرد بیابان

رفته‌رفته به ارغوانی تبدیل شده بود. قلال پوشیده از برف کوههای قفقاز در پرتو نور سرخ رنگ خورشید از دور می‌درخشید. شب کم‌کم فرا رسید و ماه طالع شد و نور سحرانگیزش را روی دشت و دمن گستراند و این صحرای برهوت را با نور سفید روشن ساخت.

تکانی به واگنها وارد آمد که نشان‌دهنده قرار گرفتن لوکوموتیو جدیدی در رأس قطار بود. سپس صدای سوت بلندی طنین‌انداز شد و بالأخره قطار دوباره به راه افتاد. تاریکی شب، مانع از آن بود که بتوان در مورد شکل زمینهای اطراف که دست طبیعت اعماق آنها را مملو از نفت کرده است، به بررسی پرداخت. تنها سایه کوههایی عظیم به چشم می‌خورد و رایحه زننده نفت هم هوای مطبوع و خنک شامگاهی را آلوده کرده بود. شعله‌های سرخ‌فام آتش از بالای دودکشهای مرتفع به سوی آسمان زیانه می‌کشید و بام بعضی از خانه‌ها و دیوارهای پالایشگاههایی را که شب و روز در آنجا نفت خام تصفیه می‌کنند، روشن کرده بود. ما اکنون در نزدیکی «شهر سیاه» بودیم. نیم ساعت بعد به باکو می‌رسیدیم.

باکو تا سال ۱۷۲۳ جزو کشور ایران بود و بوسیله خان‌های محلی اداره می‌شد. در این سال پتر کبیر باکو و دربند را تصرف کرد و به امپراطوری تزارها منضم ساخت. بعد از پتر کبیر دوباره برای مدتی از دست روسها خارج شد تا اینکه در سال ۱۸۰۶ میلادی دوباره به تصرف روسها در آمد. سال ۱۸۶۰ دولت روسیه شروع به بهره‌برداری از منابع نفت باکو کرد، ولی به علت فقدان وسایل فنی نتایج به دست آمده تا مدت‌ها رضایتبخش نبود، تا اینکه سرانجام در سال ۱۸۷۳ اشخاصی که در رأسشان برادران نویل بودند، به طور خصوصی کار استخراج را به عهده گرفتند و باکو را به یکی از مهمترین مراکز اقتصادی - بازرگانی جهان تبدیل کردند. شهر قدیمی باکو که اکثر ساکنانش مسلمان بودند در اثر مهاجرت عده زیادی مسیحی به ناچار از کنار ساحل عقب‌نشینی کرد و جای خود را به محله تازه‌سازی داد که تمام خانه‌هایش به سبک خانه‌های اروپایی ساخته شده بود، پارکی هم در کنار اسکله سنگی باکو که اکنون گردشگاه اصلی شهر است، بنا گردید. تنها بناهایی که از دوران اسلامی این شهر هنوز بر جای مانده قصر قدیمی «بالا حصار»، تعدادی مسجد و قلعه خانهای سابق است که دیوارهایش در اثر مرور ایام سیاه و فرسوده شده است.

اکنون دورنمای شهر چه از سمت دریا و چه از مرتفع‌ترین نقطه حومه شهر، به حالت نیمه اروپایی و نیمه آسیایی درآمده است. در آن سوی خانه‌های سفید و مجلل غربی با در و پنجره‌های خوش‌ترکیب، کلبه‌های محقر و تیره‌رنگ شرقی دیده می‌شود. در سمت شمال شهر به ارتفاع کمی از بالای بناهایی که شکلشان به سختی تشخیص داده می‌شود، ابر تیره‌رنگی موج می‌زند. آنجا «شهر سیاه» است یعنی جایی که در پالایشگاه‌هایش نفت خام و غلیظ را تصفیه می‌کنند و به صورت نفت سفید در می‌آورند.

با اینکه تماشای دریای لاجوردی خالی از لطف نیست، ولی فقدان زینت اصلی طبیعت که همانا کشتزارهای سبز و خرم و باغهای پر گل و گیاه و جنگلها و بیشه‌هاست، به خوبی محسوس است. هر چند در اطراف شهر جاهای سبز و خرم وجود دارد و حول وحوش شماخی از این نظر واقعاً زیباست، معهداً خود شهر باکو، انبار نفت روسیه، از این موهبت طبیعی بی‌بهره است زیرا زمینش سنگلاخی است و هیچ گیاهی در آن نمی‌روید. گلها را تنها می‌توان درون گلدان‌ها مشاهده کرد. باغ کوچک پارک گرادینا که نزدیک اسکله و در کنار حصار قدیمی احداث شده یگانه محلی است که می‌توان در آنجا از تماشای تعدادی درخت و مقداری گل و گیاه لذت برد. خاک این باغ را هم با کشتی از لنکران آورده‌اند و برای پرورش این گیاهان زحمات زیادی متحمل شده‌اند. باکو

از باکو تا انزلی

ایستگاه راه آهن باکو بسیار بزرگ و مجلل است. وقتی از ایستگاه بیرون می‌آییم درشگه‌هایی را می‌بینیم که ظاهراً از مدتی قبل ورود قطار ما را انتظار کشیده‌اند. سوار یکی از آن درشگه‌ها می‌شویم و دستور می‌دهیم ما را به یکی از هتل‌های شهر ببرد. نخست وارد راهی ناهموار و پر از گرد و خاک می‌شویم. ساختمان این قسمت از راه هنوز به پایان نرسیده و در درونش خانه‌های کوچک و عمارتهایی که در دست ساختمانند مشاهده می‌شود. بوی ناخوشایند نفت حتی از کف خیابانها هم بلند می‌شود. پس از مدتی به میدان و خیابان اصلی شهر می‌رسیم. اغلب خانه‌ها یک طبقه و بام‌هایشان مسطح است. روسها این سبک خانه‌ها را بسیار می‌پسندند. چراغ نفت جایگزین چراغ گاز شده است. در مرکز شهر شور و هیجان زیادی به چشم می‌خورد. بیشتر مغازه‌ها باز است و عده‌ای در رستورانها به رقص و خوشگذرانی مشغولند.

شهر باکو یا باکی و یا به قول ایرانیان بادکوبه، در کنار دریای خزر و در جنوب شبه جزیره آبشوران که به صورت نیمه هلال به وسط دریا کشیده شده، قرار دارد و از نظر موقعیت طبیعی جای مناسبی برای بندرگاه است. تا سی سال پیش بیشتر سکنه شهر را ایرانیان و تاتارها تشکیل می‌دادند و خانه‌های محقر شهر که گنبد و مناره مساجد بر آنها سایه می‌انداخت از ساحل دریا شروع می‌شد و تا بالای تپه‌های اطراف شهر ادامه می‌یافت. در آن ایام تنها بناهای دیدنی شهر، چهار یا پنج خانه بود که به سبک اروپایی ساخته شده بود و یکی از آنها به یک دکتر داروساز آلمانی تعلق داشت. تنها چیزی که باعث شهرت باکو شده بود وجود «آتش جاویدان» بود، تازه آتش جاویدان هم کنجکاوای عده کمی را برمی‌انگیخت تا برای تماشای آن و همین‌طور برای تماشای معبدی که بوسیله زرتشتیان هند در این مکان ساخته شده بود رنج سفر را بر خود هموار کنند و به این شهر بیایند.

کرده‌اند. نوار پهنی که با تیغ تراشیده شده از بالای پیشانی شروع و مانند جاده‌ای صاف تا پشت گردن ادامه می‌یابد و در دو طرفش موهای پرپشت و مجمعی که به علت حناگرفتن به رنگ قرمز درآمده، مشاهده می‌شود. موهای اطراف گوشها را طبق سنت ایرانیان بلند می‌کنند تا به صورت دو حلقه در آید. در ایران هم پیر و جوان موهایشان را اینگونه آرایش می‌کنند. فقط پسر بچه‌های رقااص از این قاعده عمومی پیروی نمی‌کنند و می‌گذارند تمام موهایشان مانند زنان بلند و پر از چین و شکن شود.

حتی روسها و ارامنه ساکن باکو هم از تماشای این نوع مراسم ایرانی لذت می‌برند و اغلب به عنوان تماشاچی در این بازیها و سرگرمیهای بومیان شرکت می‌کنند.

مسافر در عرض یکی دو روز می‌تواند از کلیه مکانهای دیدنی باکو بازدید نماید. بخصوص دیدن قلعه قدیمی باکو که نزدیک اسکله قرار دارد وقت مسافر را به شکل سودمندی پر خواهد کرد زیرا مسافر ناچار است مدتی در این منطقه به انتظار کشتی بخاری که همواره تأخیر دارد، بسر برد.

باکو در قرون وسطی یک دژ ایرانی بوده و در وسطش قصر خان با بناهای وابسته به آن قرار داشته است. کلیه این بناها را با قطعه سنگهای تراشیده ساخته و به شیوه کاملاً ایرانی با حجاریها و نقوش زیبا آراسته‌اند. برای رسیدن به این قلعه باید از دروازه بزرگی که در وسط شهر واقع شده بگذریم. پشت این دروازه بومیان مسلمان در کوچه‌های تنگ و تاریکی زندگی می‌کنند. فقر و تنگدستی و بی تفاوتی شرقی نسبت به پاکیزگی و زیبایی، در سراسر این محله به چشم می‌خورد. دروازه فوق‌الذکر دارای طاق محدبی است و سطوح دیوارهایش را با نقوش تزئینی زیبایی پوشانده‌اند که نشانگر ذوق و سلیقه والای ایرانی است.

نمای قصر بسیار زیباست و برای رفتن به ایوان و طبقه فوقانی اش باید از پله کانی که در کنار آن تعبیه شده بالا رفت. این قصر دارای یک تالار اصلی و تعدادی اطاق است که تزئیناتشان ساده اما شکیل می‌باشد. در کنار آن بنایی هشت ضلعی با طاقی معلق قرار دارد که یکی از شاهکارهای معماری ایرانی به شمار می‌رود. در کف سنگی این بنا حفره‌ای وجود دارد که رویش را با قطعه سنگی پوشانده‌اند. این حفره به چاهی منتهی می‌شود. درباره این چاه افسانه‌های زیادی بر سر زبانهاست. می‌گویند در گذشته اجساد محکومان را به درون این چاه می‌انداخته‌اند و کاریزی اجساد را به دریا می‌برده است، دور این بنا راهرو چهارگوش و ستون‌داری کشیده شده است. علاوه بر این مسجدی هم در آنجا هست که بر دیوارهایش آیات قرآن را به طور برجسته حجاری کرده‌اند. معماری این

با کمبود آب هم مواجه است به طوری که در مصرف آن امساک می‌شود. مثلاً برای اینکه در خیابانها گرد و خاک بلند نشود، بجای آبیاشی، به روی زمین نفت می‌پاشند. بدین ترتیب زمین به مرور زمان به صورت آسفالت در می‌آید. ولی در عوض بوی ناخوشایند نفت، بخصصو وقتی هوا گرم است از کف خیابانها هم بلند می‌شود.

بر چهره اروپاییان به ویژه کارمندان لشگری و کشوری روس نوعی نگرانی نقش بسته است. بومیان باکو، افرادی بسیار شریر، دروغگو و ریاکارند و نسبت به خارجیان کینه عجیبی دارند به طوری که خارجیان باید همواره مواظب باشند که مورد حمله آنان قرار نگیرند. از این رو بسیاری از افراد عاقل و دوراندیش، برای اینکه به آنان تیراندازی نشود از ایستادن جلوی پنجره خودداری می‌کنند. بومیان که اغلب به چاقو و خنجر مسلح هستند شبها به دزدی و شرارت می‌پردازند و هر ناسزایی را با یک ضربه چاقو جواب می‌دهند. حتی پلیس هم جرأت ندارد زیاد با مجرمان سختگیری نماید، زیرا از انتقام جویی آنان می‌ترسد. هنگامی که در باکو اقامت داشتیم، در یکی از خیابانهای اصلی عابری را به قتل رساندند و چند روز پیش از آن هم یکی از افسران پلیس مورد حمله دو فرد مسلمان قرار گرفته بود که یکی از آنها با تپانچه تیری به مغزش شلیک نموده و دیگری خنجر در سینه اش فرو کرده بود.

لباس اهالی باکو با لباسی که اهالی وطن اصلی شان ایران می‌پوشند تفاوت زیادی ندارد و تشکیل می‌شود از کلاه پوستی سیاه‌رنگ، قبای سبز یا آبی، نیمتنه‌ای چیندار که آستین درازش تا نزدیک زانو می‌رسد، شلوار روسی، جورابهای پشمی رنگین و کفشی کوچک. دکانها، قهوه‌خانه‌ها و حمامهای ایرانی که اغلب با نقاشیهای دیواری مزین است، پیشدرآمدی است بر آنچه مسافر بعد از این در ایران خواهد دید. اهالی باکو که تابعیت روسیه، آنان را سخت مغرور و متکبر کرده است بدترین جنبه‌های شخصیتشان را نشان می‌دهند و با هم‌نژادان نجیب و سربراهشان که تحت حکومت شاه در ایران زندگی می‌کنند تضاد فاحشی دارند. آنان به زبانهای روسی، فارسی و ترکی صحبت می‌کنند و بیشتر از راه تجارت، صرافی، کارگری، باربری و درشگه‌رانی امرار معاش می‌نمایند. در اعیاد عمومی چون جشن نوروز، جشن عروسی و غیره آداب و رسوم ایرانی نمودار می‌شود. در این روزها پهلوانان با یکدیگر کشتی می‌گیرند و قوچ‌بازان قوچها را به مبارزه وامی‌دارند و پسر بچه‌ها لباس زنانه پوشیده و می‌رقصند. آلات موسیقی هم همانهایی است که در ایران نواخته می‌شود. اگر کلاه یکی از افراد به زمین بیفتد معلوم خواهد شد که موی سرشان را هم درست مانند ایرانیان اصلاح

بلند می‌شود و حدود یکصد تا یکصد و پنجاه پا ارتفاع می‌گیرد. در اثر فوران نفت سنگهای ریز و درشت هم به هوا پرتاب می‌شود. گاهی اوقات برای مهار فوران نفت فعالیت عظیمی لازم است. نفت به سان مواد مذاب کوه آتشفشان کیلومترها دورتر می‌رود و کشتزارها و باغها و دهکده‌ها را آلوده می‌سازد. در این مواقع عده زیادی علیه شرکتهای نفتی اقامه دعوا می‌کنند و طبق معمول باعث می‌شوند که مبالغ کلانی نصیب وکلای دعاوی طرفین گردد.

منطقه بالاخانه که طبعاً کشیدن سیگار در آنجا از طرف پلیس اکیداً ممنوع شده (زیرا واضح است که با مشعلی فروزان نمی‌توان وارد انبار باروت شد) برای خودش شهر کوچکی است که سراسر زمینش به نفت آغشته شده و به رنگ قهوه‌ای درآمد است. لازم به یادآوری نیست که بوی ناخوشایند نفت در اینجا هم به مشام می‌رسد. دورتادورمان را جنگلی از دکلهای نفت فرا گرفته است. نفت به کمک نیروی بخار توسط فنتیل وارد لوله‌های فلزی می‌شود. اگر فنتیل باز گردد نفت با غرش سهمگین به آسمان فوران می‌کند.

من یک بار شاهد این صحنه نادر و دیدنی بودم و هنوز هم لحظه‌ای را که فنتیل یکی از چاهها تکان شدیدی خورد و نفت از عمق ۸۰۰ پایی شروع به فوران کرد، خوب به یاد دارم. نفت با قدرتی باورنکردنی قطعه‌سنگها را به قسمت درونی دکل می‌کوبید و تیرها و الوارهای قطور را مانند پرکاه به این سو و آن سو پرتاب می‌کرد. صدای خرد شدن چوبها به قدری هولناک بود که نفس بیننده بی‌اختیار در سینه حبس می‌شد. در این بین باد هم شروع به وزیدن کرد و بارانی از نفت را بر سر تماشاچیان ریخت. کارگران ایرانی که در آن نزدیکی مشغول کار بودند در عرض چند لحظه سراپایشان تماماً نفتی شد. بلافاصله روی زمین نهرهایی از نفت سیاه جریان یافت و در مناطقی که زمین گود بود دریاچه‌هایی از نفت پدید آمد که رویشان کف زردرنگی شبیه زرده تخم مرغ موج می‌زد. در مدت تقریباً ده دقیقه‌ای که نفت آزادانه فوران می‌کرد، بعقیده من بیش از مقدار سوخت کلیه چراغهای برلین در طول یک ماه، نفت خام هدر رفت.

حفر چاه که هزینه بسیار بالایی دارد همیشه به نتیجه دلخواه نمی‌رسد. در بیشتر موارد چاه اصلاً به نفت نمی‌خورد و یا اینکه پس از مدت کوتاهی نفتش تمام می‌شود. معمولاً در حفر چاه نفت، شانس و اقبال نقش بزرگی بازی می‌کند. اکثر چاههای این منطقه به برادران نوبل تعلق دارد. تعداد کمی هم متعلق به افراد دیگری است که بیشتر روس، ارمنی و ایرانی هستند. قبلاً درباره لوله‌های نفت که این مایع را از منطقه بالاخانه

مسجد شبیه سایر مساجد است. مسجد دیگری هم در این منطقه وجود دارد که نقوش تزئینی‌اش از گل و بوته تشکیل شده و بسیار زیباست. در جوار قصر بنای جالب دیگری جلب نظر می‌کند که به صورت هشت‌ضلعی است و معلوم نیست چه استفاده‌ای از آن می‌کرده‌اند. این بنا به چادر بزرگی که از سنگ ساخته شده باشد شبیه است. به فاصله کمی از «بالاحصار» بنای «برج باکره مقدس» قد برافراشته است. ارتفاع قابل توجه این برج باعث شده که در زمان ما به عنوان برج دریایی مورد استفاده کشتی‌ها قرار گیرد و بدین شکل خدمت سودمندی به عصر جدید نماید. وقتی که از بالای این برج به دریای خزر می‌نگریم صخره‌ها و جزیره‌های کوچکی را می‌بینیم که در پرتو خورشید می‌لرزند و انگار مسافر را از نزدیک شدن به ساحل مقابل که مسکن ترکمنان است بر حذر می‌دارند.

باکو بندری بزرگ و پررفت‌وآمد است. وجود منابع نفت این شهر را تبدیل به یکی از مهمترین مراکز تجاری کرده است. کشتی‌های بخاری و بادبانی، بلم‌ها و قایق‌های ماهیگیری روی امواج دریا در حال حرکت هستند یا در کنار اسکله پهلو گرفته و مشغول بارگیری نفت یا سوار کردن مسافر می‌باشند.

کشتی‌های نفتکش بوسیله لوله‌هایی که از تأسیسات نفتی تا کنار دریا کشیده شده بارگیری می‌شوند. بوی نفت حتی از روی آب دریا هم به مشام می‌رسد چون همواره هنگام بارگیری مقداری نفت به درون دریا می‌ریزد. از این رو هیچ نوع ماهی در اطراف باکو پیدا نمی‌شود. در بعضی نقاط جرقه‌ای کافی است تا نفتی که روی آب پخش شده شعله‌ور گردد.

برای پی بردن به معجزه نفت در باکو باید از تأسیسات «شهر سیاه» و منطقه نفت‌خیز بالاخانه دیدن کرد. از باکو تا بالاخانه با درشگه یک ساعت راه است. در طول راه به لوله‌هایی برمی‌خوریم که نفت را از مخازن و منابع به تصفیه‌خانه‌های «شهر سیاه» منتقل می‌کنند. پس از مدتی انبوه دکلهای چوبین هر می‌شکل، که حدوداً بیش از دویست عدد هستند، از دور نمایان می‌شود. این دکلهای نفت «بالاخانه» قرار گرفته‌اند. در زیر آنها مته‌هایی که با نیروی بخار کار می‌کنند به اعماق زمین فرو می‌روند تا راه خروج نفت را بگشایند. اگر چاه به نفت برسد، نخست آب تیره‌رنگی از زمین بیرون می‌آید و بعد نوبت به شنی مرطوب می‌رسد و سپس مخلوطی از شن و نفت و سرانجام خود نفت خام فوران می‌کند و به فاصله کوتاهی کوه مخروطی شکلی از گل‌ولای ایجاد می‌شود که از وسطش ستون قطور و قهوه‌ای رنگ نفت با قدرتی اعجاب‌انگیز از اعماق زمین به هوا

به «شهر سیاه» منتقل می‌کنند صحبت کردم. در اینجا برای تکمیل نوشته‌هایم باید این نکته را هم اضافه کنم که نفت نخست به مخازن بزرگی که نزدیک روستاهای مسلمان‌نشین این منطقه ساخته شده هدایت می‌شود. در هر یک از این مخازن عظیم مقدار زیادی نفت خام نگاهداری می‌شود. براساس گفته یکی از تکنیسین‌های تأسیسات نوبل، ارزش مقدار نفتی که در بزرگترین مخزن وجود دارد، تقریباً معادل با ۱۴۴ هزار روبل است.

نفت موجود در این مخازن را بوسیله لوله‌های دیگری به تصفیه‌خانه‌های شهر سیاه می‌برند. بزرگترین و مهمترین بخش تأسیسات شهر سیاه هم به شرکت نوبل تعلق دارد. در اینجا روی همه چیز قشر تیره‌رنگی کشیده شده و حتی در آسمان هم همواره ابر سیاه‌رنگی موج می‌زند. این ابر یا دود سیاه به قدری غلیظ است که نور خورشید هم از آن عبور نمی‌کند. گاهی اوقات در اثر وزش باد جای خود را تغییر می‌دهد ولی هیچگاه محو نمی‌گردد. دیگهای مخصوص تصفیه و دستگاههای خنک‌کننده تأسیسات نوبل که سوخت ماشین‌آلات آنها با نفت است، ابعاد غول‌آسایی دارند. بازدید از این تأسیسات انسان را با پیشرفتهای صنایع نوین آشنا می‌سازد. بر اساس آنچه در محل به ما گفتند از نفت خام باکو ۲۵ درصد نفت سفید به دست می‌آید در حالیکه در آمریکا این رقم به ۷۵ درصد می‌رسد. از نفت مواد دیگری هم به دست می‌آید مانند بنزین، رنگهای آنیلین، کرازین و حتی اسیدسولفوریک. بازدید از تأسیسات برادران نوبل که یک شهر کوچک بین‌المللی است واقعاً جالب است. در این تأسیسات روسها، سوئدیها، آلمانها، فرانسویها و ایتالیایی‌ها و بیش از یکهزار و پانصد ایرانی در کنار هم کار می‌کنند. مسئولیت حفظ نظم و امنیت درون و اطراف مؤسسه به عهده یک اداره پلیس داخلی است. همه افراد با نظم و ترتیب خاصی کار می‌کنند. روشنایی بوسیله چراغ گاز و الکتروموتورهای برق تأمین شده است. اما همه چیز با دود و بوی نفت آمیخته است و حتی لباس بازدیدکننده این تأسیسات تا هفته‌ها بوی نفت می‌دهد. نتیجه موفقیت‌آمیز بهره‌برداری از این منابع را می‌توان از ترقی سهام شرکت نوبل که در سال ۱۸۸۴ به ۱۸ درصد رسید، بخوبی دریافت.

فاصله «شهر سیاه» از باکو نیم ساعت و از دریا حدود بیست دقیقه است. نفت سفید را با لوله‌های فلزی به بندر می‌برند و در آنجا بار کشتی‌ها می‌کنند. فضولات غیرقابل استفاده را هم بوسیله کانالهایی به دریا می‌ریزند. آتش جاویدان که در گذشته موجب شهرت باکو بود، پس از ایجاد صنایع جدید و

بهره‌برداری از منابع نفت رفته‌رفته اهمیت خود را از دست داد. هر چند آتشکده قدیمی زرتشتیان که با نقوش تزئینی ساده‌ای به سبک معماری هندی بنا شده، هنوز هم در همان جای سابق وجود دارد، لیکن اکنون در وسط تأسیسات نفتی یکی کارخانه‌داران روس که از برکت چاههای نفت ثروت هنگفتی بهم زده قرار گرفته است. این ناحیه در هفده ورستی باکو است و به زورخانه یا زیرخانه موسوم است. اگر در این منطقه حفره‌ای در زمین بکنیم و آتشی به آن نزدیک کنیم بلافاصله گازی که از اعماق زمین می‌آید مشتعل می‌گردد. اهالی محل از این پدیده طبیعی بهره‌برداریهای اقتصادی می‌کنند و برای گرم کردن کوره گچ‌پزی از این آتش استفاده می‌نمایند.

براساس نوشته یکی از سیاحان فرانسوی که در مسافرتش به قفقاز و ایران از این ناحیه هم عبور کرده، آخرین روحانی پارسی که از سوی زرتشتیان هند به باکو فرستاده شد در سال ۱۸۸۰ آتشکده را برای همیشه ترک کرد. ایجاد صنایع جدید در این منطقه ادامه اقامت وی را غیرممکن ساخته بود و با توجه به اوضاع و احوال جدید، انتظار نمی‌رود که شخص دیگری بجای وی انتخاب و به این منطقه اعزام شود.

قبل از آنکه شهر سیاه و پدیده‌های اعجاب‌انگیزش را ترک کنیم، لازم است برای صنایع جدیدی که در آنجا ایجاد گردیده صمیمانه آرزوی موفقیت نمایم چه به هر حال این تمدن اروپاست که در نهایت از منابع فعلی باکو و منابعی که در آینده کشف شود، بهره خواهد برد. اما هر منبعی بالاخره دیر یا زود روزی تمام می‌شود و نفتی که از دریای سیاه تا آنسوی دریای خزر و حتی در خود ایران، در اعماق زمین وجود دارد و آثارش هم دیده شده، می‌تواند در صورت امکان استخراج شود و شهر باکو را که شکوفائیش مدیون نفت است با یک ضربه مهلک از صحنه خارج سازد.

کسی که قصد رفتن به ایران را دارد طبیعتاً باید قبل از حرکت پول ایرانی تهیه کند تا هنگام سفر در ایران با این پول خرید نماید. برای این کار مسافر باید به صرافان و بازرگانان ایرانی که به تعداد زیاد پشت دکه‌هایشان، کنار اسکله نشسته و انواع ارزها را با پول ایرانی تبدیل کنند مراجعه نماید. اما معامله با آنان کاری واقعاً ملال‌آور است. سکه‌های نقره ایرانی یعنی قران (که حدوداً هفتاد فینگ می‌ارزد) در دسته‌های پنج‌تایی روی پیشخوان دکه‌ها کنار هم چیده شده است. هر چند در میان این دسته‌های پنج‌تایی تعداد زیادی دسته‌های چهارتایی هم وجود دارد و علتش این است که صرافان باکو اغلب به اصطلاح در این زمینه اشتباه می‌کنند. پرواضح است که این اشتباه هرگز به ضرر خودشان نیست. کسی که سکه‌های ایرانی را لمس کند. پس از مدتی دستش رنگ

سیاهی به خود می‌گیرد که علامت بدی عیار سکه‌های نقره است. سرانجام مسافر با کیسه‌های مملو از سکه از دکه صراف خارج می‌شود و از اینکه بالآخره معامله به انجام رسیده شکر خدا را بجا می‌آورد و آماده می‌شود تا آخرین قسمت سفر با کشتی را پشت سر بگذارد.

شرکت کشتی‌رانی (قققاز مرکور) که با کمک مالی دولت روسیه دایر شده، هفته‌ای دو بار به طور منظم از حاجی‌طرخان راه می‌افتد و از سایر بنادر دریای خزر عبور می‌کند. کشتی‌های این شرکت مسیر خود را به تناوب از ساحل شرقی و غربی دریای خزر می‌پیمایند و به ترتیب در بنادر پتروفسک، دربند، باکو، لنکران، آستارا، انزلی، مشهدسر، استرآباد و کراسنودوسک توقف می‌کنند. بندر اخیر که در ساحل شرقی این دریا واقع است در این سالها از نظر سوق‌الجیشی اهمیت بسزایی کسب کرده است. از این شهر راه‌آهنی کشیده شده که از صحرای بی‌آب و علفی که مسکن ترکمنان است و اکنون ایالت ماوراء خزر نامیده می‌شود، می‌گذرد مسأله احداث این راه‌آهن که از بیابان‌های خشک و سوزان عبور می‌کند و بیشتر توسط نظامیان مورد استفاده قرار می‌گیرد، اخیراً در جراید روسیه سروصدای زیادی به پا کرد، بخصوص وقتی یکی از صاحب‌منصبان روسیه ارزش آن را به خاطر وجود دائمی طوفانهای شن مورد تردید قرار داد. اما من در اینجا بدون اینکه قصد یا منظور سیاسی داشته باشم لازم است بگویم که باید از روسیه برای احداث این راه‌آهن که جهت توسعه تجارت آینده جهان اهمیت زیاد دارد، قدردانی کرد. معمولاً در بنادر دریای خزر، ورود کشتی‌ها را همواره با نوعی نگرانی انتظار می‌کشند چون این دریا در هر فصلی از سال ممکن است طوفانی شود و برنامه از قبل تعیین شده ورود کشتی‌ها را ساعتها بلکه روزها به عقب بیندازد. بی‌جهت نیست که ایرانیان آن را دریای شیطانی یا دیوانه می‌نامند. بر فراز کشتی‌هایی که در این دریا تردد می‌کنند، جز پرچم روسیه، پرچم هیچ کشور دیگری، بخصوص پرچم ایران، به چشم نمی‌خورد. زیرا در یکی از فصول عهدنامه ترکمن‌چای قید شده است که کشتی‌های ناوگان ایران و حتی کشتی‌های تجاری حق پیمودن دریای خزر را ندارند. هر چند در بندر انزلی یک کشتی بخاری کوچک متعلق به دولت ایران وجود دارد که بر فرازش پرچم شیر و خورشید در اهتزاز است، لیکن از این کشتی صرفاً استفاده‌های صلح‌جویانه می‌شود و مقامات عالی‌رتبه ایران مسافران و مأموران عادی ایرانی و اروپایی را از انزلی به پیر بازار یا بالعکس می‌برد و در مواقع طوفانی هم همین افراد را از گمرک‌خانه انزلی به کشتی روسی که انتظارشان را می‌کشد و به فاصله کمی از اسکله پهلو گرفته می‌رساند.

کشتی‌های مسافربری کاسپی که وجودشان نعمت بزرگی محسوب می‌شود نه راحت هستند و نه بزرگ و ظاهراً برای سفر دریایی در این دریای شیطانی هم مناسب نیستند. زیرا به محض اینکه هوا طوفانی می‌شود ناچارند خود را به نزدیکترین بندر برسانند و در آنجا پناه بگیرند. یکی دیگر از خصوصیاتشان بوی غیرقابل تحملی است که در عرشه و در اتاقها به مشام می‌رسد. علاوه بر اینها سوخت موتورهایشان هم نفت است که خوش‌بوترین عطرهاى جهان هم نمی‌تواند رایحه نفرت‌انگیز این مایع را برای مدتی طولانی خنثی کند. مسأله دیگری که مسافر را رنج می‌دهد، غذاهای محلی عجیب و غریبی است که در این کشتی‌ها به مسافر داده می‌شود. سوپ دوغی که در آن یخ و خیار رنده شده و برگ کلم ریخته باشند، تصور نمی‌کنم در هیچ کجای دنیا در صورت اسامی غذاها یافت شود. وانگهی برای هضم این نوع غذاها باید معده‌ای قوی داشت. گفتگو با ناخدا و فرماندهان کشتی که اغلب از اهالی ایالات بالتیک هستند بسیار ملال‌آور است و به گونه‌ای نیست که مسافر را سرگرم کنند. کارکنان کشتی بیشتر سوئدی هستند. معمولاً ساعت حرکت کشتی در صورتی که طوفان موجب تأخیر لنگر کشیدن نشود، در شب صورت می‌گیرد تا ساعت عبور از کنار جزایر صخره‌ای جنوب باکو که خطرناک است، به بعد از طلوع آفتاب بیفتد.

وقتی آفتاب طلوع می‌کند و هوا روشن می‌شود بازدید از عرشه تصویر جالبی از مسافرت در مشرق‌زمین عرضه می‌کند. مسافران درجه چهار کشتی که اغلب مسلمانان شیعه هستند روی عرشه گرد آمده‌اند. آنان اغلب لباس ایرانی پوشیده و کلاه‌پوستی به سر دارند و موی سر و رویشان را حنا گرفته‌اند، عده‌ای روی گلیم‌های رنگارنگ در کنار وسایل پخت‌وپز و سماورهایشان نشسته‌اند. در کنارشان دسکچه و متکا، بقچه، پاکتهای بزرگ و کوچک، صندوقهای چوبی، قوری و استکان و نعلبکی‌های چینی، چایدانهای بلوری، کاسه‌های مسی و کوزه‌های سفالی، گلدانهای گل و مهمتر از همه قلیان دیده می‌شود. خلاصه آنها بدین شکل برای خود این امکان را فراهم کرده‌اند که به شیوه خودشان با آرامش خیالی که خاص تمام مشرق‌زمینان است سفر کنند. البته این آسودگی و آرامش تا وقتی ادامه دارد که دریا آرام باشد. در غیر این صورت وضع بکلی فرق می‌کند و امواج دریا از بدنه کشتی بالا می‌آید و روی عرشه جریان می‌یابد و بساط ایرانیان را به هم می‌زند.

نزدیک لنکران، طبیعت بسیار زیبا و دل‌فریب است. از روی عرشه کشتی، دورنمای شهر با عمارت‌های زیبا و برج و باروی کلیساهایش و خانه‌هایی که بامشان را به رنگ سبز

رنگ کرده‌اند، جلوه‌ای شاعرانه دارد. لنکران به موازات ساحل کشیده شده و طبیعت کوهستانی پیرامون شهر پوشیده از مزارع و جنگلهای سرسبز است که به صورت طبقه طبقه بالای یکدیگر قرار گرفته‌اند و در ورایشان رشته کوهی که بر قله‌هایش برف نشسته دیده می‌شود. این رشته کوه معروف ساوالان است که سیزده هزار پا ارتفاع دارد. وقتی به بندر نزدیک می‌شویم بلم‌ها و زورقهای کوچک و بزرگی به طرفمان می‌آیند و سرنشینانشان گلدانهای گل و دسته‌گل‌های کوچک و بزرگی برای فروش به ما عرضه می‌کنند. بندر نسبتاً شلوغ است تعداد زیادی از مسافران نظامی هستند زیرا روسیه در لنکران و آستارا پادگانهای نظامی برقرار کرده است. در آبهای لنکران ماهی فراوان است و در جنگلهایش هم انواع و اقسام حیوانات وحشی، حتی ببر هم وجود دارد. از این رو کسانی که به صید ماهی یا شکار وحوش علاقه دارند به لنکران می‌آیند. در اینجا علاوه بر ماهی آزاد و ماهی‌های دیگر، اوزون‌برونهایی که طولشان به پنج شش پا می‌رسد و هر یک بین ده الی دوازده پوند خاویار می‌دهند، به مقدار اعجاب‌انگیزی صید می‌گردند. از افراد مطمئنی شنیدم که شاهزاده شارتر برای شکار به لنکران آمده و در عرض یک روز حدود چهار هزار ماهی صید کرده است.

آستارا آخرین توقفگاهمان در روسیه است در ضمن گمرکخانه روسیه هم در اینجا قرار دارد. هنگام مراجعت از ایران اطلاع یافتیم که مهمترین کالای صادراتی ایران به روسیه، کشمش و خشکبار است که آن را از آستارا به حاجی‌طرخان می‌برند. کشمش ایران که از کشمش سمرنه هم شیرین‌تر و هم خوشمزه‌تر است در روسیه خریداران زیادی دارد.

دریای خزر وقتی آرام است، حداقل آن طور که من طی دو بار سفر بروی این دریا مشاهده کردم، سبز رنگ است و کاملاً اعتمادبرانگیز می‌نماید. اما به محض اینکه آسمان ابری شد و باد از جانب شمال وزیدن آغاز کرد، دریا متلاطم و رنگش تیره می‌شود. گذراندن شب در کشتی کاسپی خاطره‌ای به یاد ماندنی است. در آن شب دریا دستخوش طوفان شد و آب از روی عرشه به درون کابین‌ها و خوابگاه مسافران و انبارها سرازیر گشت و نگذاشت که شب راحتی داشته باشیم.

سرانجام پس از هشت ساعت سفر دریایی از آستارا به مقصدمان یعنی انزلی می‌رسیم و کشتی لنگر می‌اندازد. انزلی در منطقه‌ای سرسبز واقع شده است. از اراضی مسطح کنار دریا تا بالای تپه‌ماهورهایی که در پشت آن قرار دارد، سراسر پوشیده از جنگلی انبوه است. باغهای مرکبات با میوه‌های طلایی‌رنگ و برگهای سبزشان به مسافر

خیرمقدم می‌گویند و کنجکاو او را جهت بازدید از عمارت و باغ باصفایی که به دستور شاه ساخته شده است بیشتر می‌کنند. در کنار کلبه‌های ساده روستاییان بناهایی با دیوارهای سفید و بامهای قرمز دیده می‌شود. بلندترین آنها عمارت برج‌مانندی است که هشتاد پا ارتفاع دارد و بامش شبیه به قیف است و به اصطلاح یک کلاه‌فرنگی است. این بنا از چهار طبقه تشکیل شده و بر دیوارهای سفیدش نقوش تزیینی آبی‌رنگی مشاهده می‌شود و دارای گچ‌بریهای زیبا و پنجره‌های رنگارنگی است و در وسط باغی با صفا قرار گرفته است. این بنای برج‌مانند به دستور ناصرالدین شاه بعد از نخستین سفرش به اروپا ساخته شده و از آن بیشتر برای تماشای مناظر اطراف استفاده می‌شود.

پیاده شدن از کشتی و تخلیه بارها بخصوص اگر دریا متلاطم باشد چندان راحت نیست. مسافر باید بوسیله قایق ساده و عریضی از جنس نی که چندان مطمئن به نظر نمی‌رسد و پاروزنان محلی هدایتش می‌کنند به ساحل برود. آنجا در کنار چند خانه مخروبه، دفتر شرکت کشتی‌رانی روسیه و گمرکخانه ایران قرار دارد. آبهای نزدیک ساحل متلاطم است و پاروزنان ایرانی در حالیکه فریاد می‌زنند «یا علی، یا محمد» مسافر را با این قایق عجیب و غریب به ساحل می‌رسانند و او با خوشحالی قدم به خشکی می‌گذارد و نفس راحتی می‌کشد. طبق معمول در ایران باید تشریفات گمرکی را با صبر و حوصله و دادن هدیه پشت سر گذاشت. اینک به اندازه کافی فرصت داریم تا به تماشای انزلی بپردازیم. طبعاً نباید وقتمان را بیهوده صرف یافتن میهمانخانه کنیم. کسانی که مقامشان اجازه می‌دهد و یا سفارشنامه‌ای در دست دارند می‌توانند در عمارت یا قصر شاه منزل کنند، سایرین باید در گوشه‌ای چادر بزنند و بارهایشان را زیر آن گذاشته، همانجا اتراق کنند.

انزلی در کنار کانالی که به آن رودخانه انزلی می‌گویند و مرداب انزلی را به دریا وصل می‌کند، قرار گرفته است. باغهای سلطنتی، قصر شاه و عمارتی که مختص حریم یا اندرون ساخته شده و همچنین برج فوق‌الذکر که آخرین طبقه‌اش چشم‌انداز زیبایی دارد، دیدنیهای انزلی را تشکیل می‌دهند. خانه‌های ساده‌ای که به موازات ساحل کشیده شده و انواع درختان مرکبات و بوته‌های گل که ارتفاعشان در اینجا به شش تا هفت پا می‌رسد، نخستین چیزهایی است که جلب نظر می‌کند. آنسوی کانال یا رودخانه تقریباً خشک و برهوت است و یک پادگان نظامی در آنجا استقرار یافته که دارای تعدادی توپ است تا در صورت حمله احتمالی از سمت دریا به انزلی از این شهر دفاع کنند. غیر از این چیز دیگری که قابل ذکر باشد وجود ندارد. تابستانها هوای انزلی بی‌اندازه گرم می‌شود و