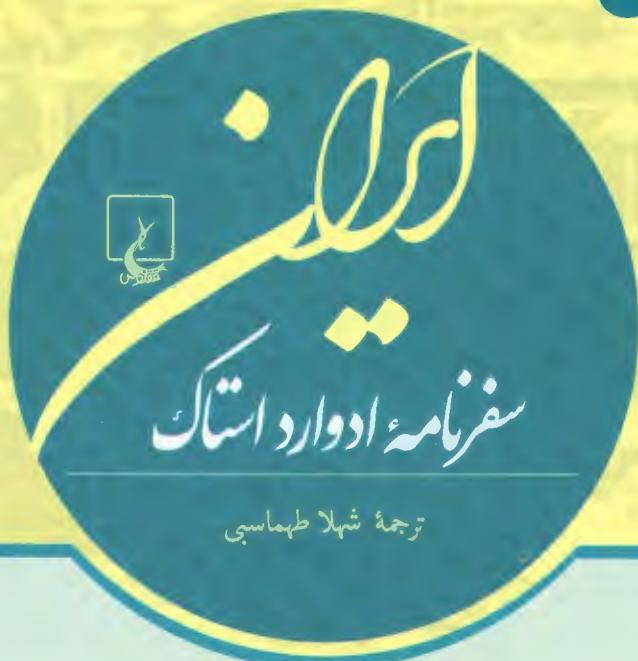


ایران قاجار در سکاہ اروپیان - ۴

شش ماه در



ترجمه شهلا طهماسبی



شش ماه در ایران

- سرشناسه: استک، ادوارد
عنوان و نام پدیدآور: شش ماه در ایران: سفرنامه ادوارد استک/ادوارد استک؛ ترجمه شهلا طهماسبی.
مشخصات نشر: تهران: ققنوس، ۱۳۹۹.
مشخصات ظاهري: ۳۵۱ ص: مصور، نقشه.
شابک: ۹۷۸_۶۲۲_۰۴_۰۲۹۴_۷
وضعيت فهرست‌نويسى: فيبا
يادداشت: عنوان اصلی: Six Months in Persia, 2015.
عنوان دیگر: سفرنامه ادوارد استک.
موضوع: استک، ادوارد -- سفرها -- ایران
 موضوع: Stack, Edward -- Travel -- Iran
موضوع: سفرنامه‌های انگلیسی -- قرن ۱۹ م.
 موضوع: Traveler's writings, English -- 19th century
موضوع: ایران -- سیر و سياحت
موضوع: Iran -- Description and Travel
شناخته افزوده: طهماسبی، شهلا، ۱۳۳۱ -، مترجم
ردبهندي كنگره: DSR ۱۴۴۵
ردبهندي ديوبي: ۹۰۵/۰۷۴۳
شماره کتاب‌شناسی ملي: ۶۱۹۴۵۹۹

ایران قاجار در نگاه اروپاییان — ۴

ششی ماهه در ایران

سفرنامه ادوارد استاک

ادوارد استاک

ترجمه شهلا طهماسبی



این کتاب ترجمه‌ای است از:

Six Months in Persia

Edward Stack

London: Sampson Low, Marston,
Searle, & Rivington, 1882



انتشارات ققنوس

تهران، خیابان انقلاب، خیابان شهدای راندارمری،

شماره ۱۱۱، تلفن ۰۴۰۸۶۴۰

ویرایش، آماده‌سازی و امور فنی:

تحریریه انتشارات ققنوس

ادوارد استاک

شش ماه در ایران

سفرنامه ادوارد استاک

ترجمه شهلا طهماسبی

چاپ اول

۱۱۰۰ نسخه

۱۳۹۹

چاپ رسام

حق چاپ محفوظ است.

شابک: ۹۷۸-۷-۰۴-۰۲۹۴-۶۲۲-۰

ISBN: 978-622-04-0294-7

www.qoqnoos.ir

Printed in Iran

۶۸۰۰۰ تومان

فهرست

۷	یادداشت مترجم
۱۱	۱. از بریلی به بوشهر
۲۷	۲. بوشهر به شیراز
۴۱	۳. تخت جمشید
۵۱	۴. شیراز به فیروزآباد
۵۹	۵. فیروزآباد
۶۵	۶. فیروزآباد به لار
۸۳	۷. لار
۸۹	۸. لار به سعیدآباد
۱۰۹	۹. سعیدآباد به کرمان
۱۱۷	۱۰. کرمان
۱۲۹	۱۱. کرمان به یزد
۱۴۷	۱۲. یزد
۱۵۵	۱۳. شیرکوه
۱۶۹	۱۴. یزد به اصفهان
۱۸۱	۱۵. اصفهان
۱۹۳	۱۶. اصفهان به چغاخور
۲۰۷	۱۷. زردکوه
۲۲۳	۱۸. زردکوه به تهران
۲۴۷	۱۹. تهران

۲۰. تهران به دماوند	۲۵۷
۲۱. دماوند به مشهدسر	۲۶۷
۲۲. به سوی دریای خزر و خانه	۲۷۵
۲۳. مختصات جغرافیایی	۲۸۹
۲۴. یادداشت‌هایی درباره نظام مالیات ارضی در مناطق جنوبی و مرکزی ایران	۲۹۹
۲۵. اشاراتی در مورد وضعیت کنونی ایران	۳۱۷
۲۶. در باب سفر به ایران	۳۳۱
نمایه	۳۳۷

یادداشت مترجم

سفرنامه‌ها از منابع مهم تاریخی به شمار می‌روند، هم به لحاظ شرح مطالب و اطلاعات دستِ اول از وقایع و رویدادها، و هم برخورداری از موضوعات مردم‌شناسانه، جامعه‌شناسانه، اقتصادی، جغرافیایی و طبیعت‌شناسانه. امتیاز آن‌ها بر کتاب‌های تاریخ پرداختن به جوانی است جز سیاست و روابط سیاسی و نظامی صرف و خشک، و به همین سبب، در عین ارائه اطلاعات بسیار مفید و اختصاصی، سرگرم‌کننده‌اند و ما را از چیزهایی باخبر می‌کنند که دیگر وجود ندارند یا تغییر شکل داده‌اند. پدیدآورندگان این آثار معمولاً مأموران سیاسی و نظامی دولت‌های اروپایی، به خصوص انگلستان، هستند که غالباً تحت عنوان سیاح یا مبلغ مذهبی به ایران می‌آمدند و مشاهدات و داوری‌های خود از جامعه ایران و سلوک ایرانیان و وضعیت آن‌ها را ثبت می‌کردند که معمولاً با نگاه از بالا و تحقیر همراه بوده است. با این وصف، چون از بیرون به جامعه ایران نگریسته‌اند، نظراتشان تأمل‌برانگیز و راهگشاست.

کتاب شش ماه در ایران چاپ سال ۱۲۹۹ ه.ق نوشتۀ ادوارد استاک ایرلندی است که درباره‌اش اطلاعات زیادی وجود ندارد. او کارمند غیرنظامی حکومت هند انگلستان یا راج بریتانیا بود (تشکیلاتی که انگلیسی‌ها برای اداره شبه‌قاره هند ایجاد کرده بودند) و نیز از مقامات سازمان «منطقه و مستعمره»^۱ در ایالات شمال‌غربی هند،^۲ که بعدها اوتارپرادش خوانده شد. استاک پس از هشت سال کار در هندوستان، در ژانویۀ ۱۸۸۱ م/ ۱۲۹۸ ه.ق به قصد سفر به اروپا از طریق ایران و دیدن این سرزمین پرمز و راز از هند خارج شد. او مانند

1. district and settlement

2. North Western Provinces. از سال ۱۸۳۶ تا ۱۹۰۴ م به این نام خوانده می‌شد. در این سال نام آن به ایالات متحده آگرا و اوده تغییر کرد و در سال ۱۹۵۰ م اوتارپرادش نامیده شد.

اکثر کسانی که از هندوستان به ایران می‌آمدند مقصدش بوشهر بود، و در فوریه ۱۸۸۱ / بهمن ۱۲۹۸ ه.ق. در اواخر دهه سوم سلطنت ناصرالدین‌شاه قاجار وارد ایران شد. پس از گشت و گذاری مفصل و شبانه‌روزی در مناطق جنوبی ایران به تهران و از آنجا به شمال ایران رفت تا از راه روسیه به اروپا بازگردد.

دقت نظر و دیدگاه‌های جامعه‌شناسانه و واقع‌بینانه و نظر هنرمندانه و تصویری استاک جذابیت زیادی به نوشه‌های او بخشیده است، و چون برای این سفر مأموریت دولتی نداشته، تا حدودی بدون جانبداری و تعصب خاص برخورد کرده، البته همراه با خودنمایی و خودشیفتگی و اظهارات موهم، و با ایرانیان بسیار آخت شده است. از ذهن کنگکاو، نقاد و زیبایی شناس او از جامعه و طبیعت ایران، تابلوهای زیبا و زنده‌ای برآمده که خواننده را با لذت به مکان‌های موصوف می‌برد و با ناشناخته‌ها و جذابیت‌های فراوان ایران آشنا می‌کند. او در بخش آخر سفرنامه خود نتیجه گیری‌ها، ارزیابی‌ها و توصیه‌هایی برای استفاده از منابع طبیعی و انسانی سرشار و بی‌حد ایران کرده است که امروز نیز مصدق دارد و یک نمونه آن استفاده از نمک کویرهای بسیار و گسترده ایران است.

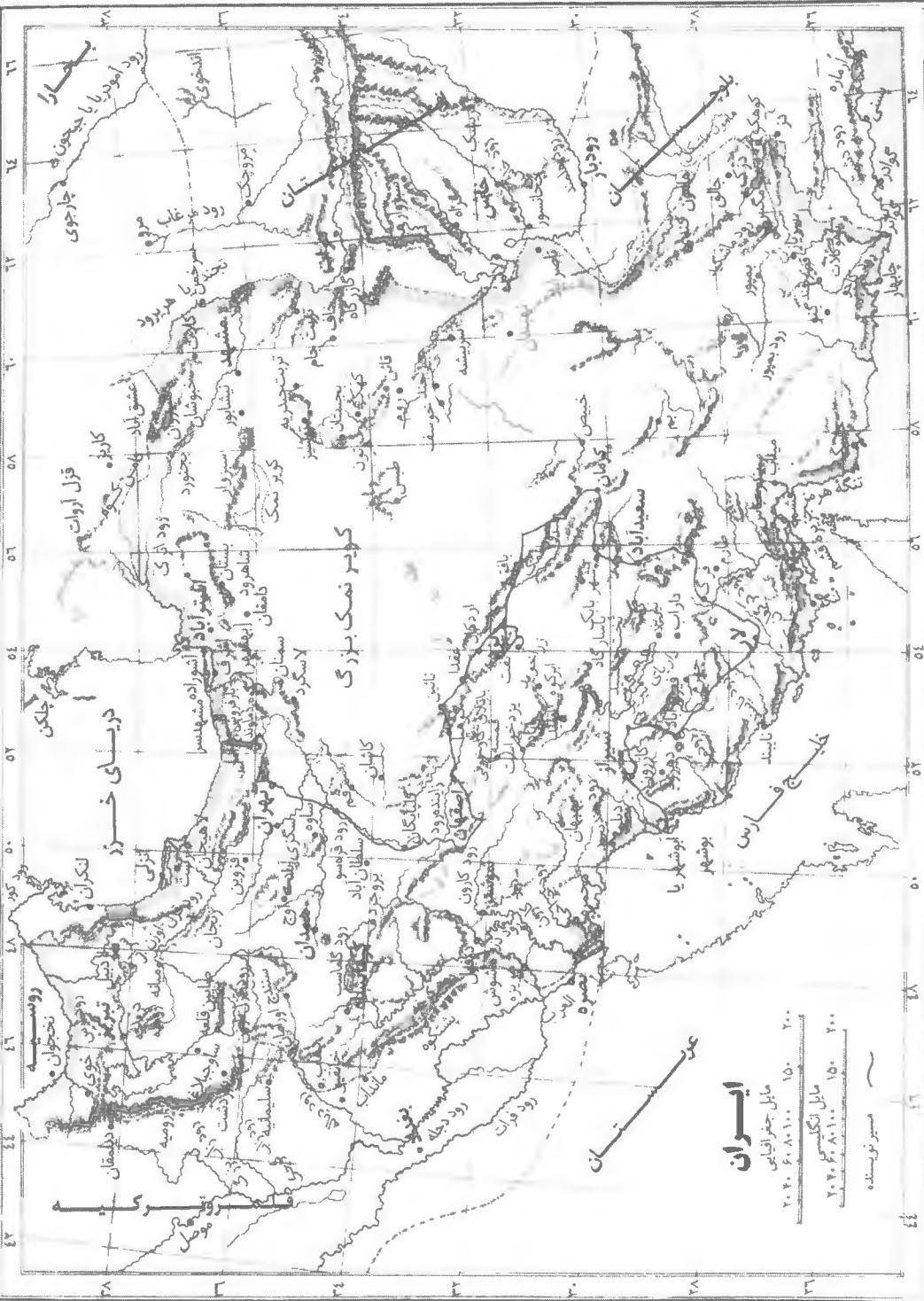
استاک پس از بازگشت به هند در سال ۱۸۸۲ م، به سرپرستی سازمان جدید‌التأسیس «ثبت اراضی و کشاورزی»^۱ ایالت آسام منصوب شد، و علاوه بر انجام دادن وظایف رسمی خود، تحقیقات پرباری درباره اقوام و زبان‌های مختلف هندی از جمله قوم مکری^۲ صورت داد. سپس در کتابی به نام مکری‌ها به شرح حال آن‌ها پرداخت.

ادوارد استاک در سال ۱۸۸۴ م در سی و هفت سالگی بر اثر بیماری جان سپرد.

ایران

میلیون هکتاری
۷۰۰
۱۵۰
۳۰۰
۵۰۰
۷۰۰
۹۰۰
۱۱۰
۱۳۰

مسنون شده



از بریلی به بوشهر

۱۲۴ ام ژانویه تا ۱۳ ام فوریه

هشت سال بود که در هند زندگی می‌کردم و به فکر افتادم که آب و هوایی عوض کنم. در ۱۸۸۱/۱۲۹۸ صفر ۲۲، در ایستگاه خوشمنظره بریلی^۱ در ایالات شمال غربی سوار قطار کراچی شدم تا از آن جا با کشتی به بوشهر بروم و بعد از راه ایران عازم اروپا شوم. مردی تهرانی به اسم سیدعلی، که هم پیشکارم بود و هم همسفرم، مرا همراهی می‌کرد. پنج سال بود که او را می‌شناختم، به من زبان فارسی یاد داده بود و من گاهی کمکش می‌کردم تا گلیمش را در هند از آب بیرون بکشد، کاری که به هیچ وجه برای خارجی بی‌پناهی که بدون پول و پشتیبان در این کشور آواره شده است آسان نیست.

راه‌آهن سند تازه تمام شده بود و می‌شد به سهولت و آسانی تمام با آن از لاهور به کراچی رفت. سند ایالتی است که با نیرویی عجیب کسانی را که محکوم‌اند چند سالی در آن زندگی و کار کنند شیفته و مسحور می‌کند. اما برای مسافر جذابیت زیادی ندارد. تا جایی که از پنجه قطار می‌شود دید، سرزمینی است مسطح و وسیع، پوشیده از خاک رس که یا بایر است و عریان یا پوشیده است از درخت گز. در دنیا کمتر جایی می‌تواند تا این حد گرد و خاک تولید کند. خاکی پودرمانند و پوک و سفید و سبک که هوا را پر می‌کند و طوری شاخه‌های سبز نازک گز را رنگ خاکستری می‌زند که گویی رویشان شبینم بین زده کشیفی نشسته است. خاصیت نفوذپذیری زیادی هم دارد. کوپه‌های قطار را پر می‌کند و

دنیال مسافر تا محل استراحتش می‌رود و مسافر توی کاسه سوپیش، رو شویی اش و روی حوله‌ای که ناچار است صورتش را با آن تمیز کند این خاک را می‌بیند. بعد از خاک سند، چیزی که شگفتی را بر می‌انگیزد بوته‌های گز است. این‌ها گاهی قدشان به سی و قطرشان به هشت یا نه فوت می‌رسد. شاید در هیچ جای دیگر هند این درختچه تا این حد رشد نکند، اما در ولایت‌های جنوبی ایران ابعاد بزرگ‌تری پیدا می‌کند.

سفر در چنین سرزمینی، حتی با قطار، خسته‌کننده است، و از توقف در [شهر]^۱ روهرب^۲ با کمال میل استقبال می‌شود، در روهرب تپه‌های کوتاه سنگ آهک به رود سند ختم می‌شوند و کشتی بخار منتظر است تا مسافران را به آن سوی رود یعنی به سکر^۳ ببرد. در این جا انسان تصویر جالب توجه و قشنگی به رنگ‌های آبی و خاکستری می‌بیند. در این طرف خانه‌های یک‌شکل روهرب که به خاکستری می‌زنند، از لب آب تا چهار پنج طبقه بالا رفته‌اند، با ردیفی پنجره که تا حدودی شرقی به نظر می‌آیند و تصویری به ساحل رود بخشیده‌اند که شباهت عجیبی به نمای خروجی بعضی از شهرهای قدیمی اسکاتلنده دارد. سکر هم از آن طرف رود درست به همین رنگ‌های تیره و خفه دیده می‌شود، اما در وسط رود روی جزیره‌ای دراز، دیوارها و برج‌های مدور بکر^۴ آب‌های نیلگون را سایه خاکستری زده‌اند. قصرها و مسجد‌های بکر کاهگلی‌اند، زمانی کاشی‌های رنگی به آن‌ها درخشش می‌دادند اما حالا همه شان افتاده‌اند. حضور فرهنگ و تمدن جدید با آجرهای قرمز روشن ساختمان ایستگاه قطار، و سربازخانه‌هایی در قلعه خاکستری قدیمی خودنمایی می‌کند، اما شاید پیشینیان ما سبک معماری ملايم را ترجیح می‌دادند و مسلمان‌آین به نظرشان دل‌انگیزتر بوده است. زیرنور ملايم صحبتگاهی آرامش و آسودگی خاطر بر منظره حکمفرماست.

کمی بعد از سکر ایستگاه راک^۵ است، در این جا کسانی که می‌خواهند به افغانستان بروند قطارشان را عوض می‌کنند. خط آهن کویته تا ناری گورج^۶ (تنگه^۷ ناری) واقع در حدود دوازده مایلی مرز افغانستان کشیده شده، و از راک به شکارپور و یعقوب‌آباد می‌رود، از میان سرزمینی که مدام از درخت تهی می‌شود تا این‌که سرانجام پوشش گیاهی اش کاملاً ناپدید

۱. در سراسر کتاب، قلاب‌هایی که در متن اضافه شده و نیز پانوشت‌هایی که با شماره مشخص شده از مترجم است.

۲. نویسنده روری (Rori) ضبط کرده است؛ در اصل روهرب (Rohri) و امروز جزء پاکستان است.

3. Sakkar 4. Bakkar 5. Ruk 6. Nari Gorge

۷. تنگه یا تنگ، راه باریک و منحصر به فرد بین دو رشته کوه مرتفع و خطرناک که با بارندگی یا ریزش کوه مسدود می‌شود.

می شود و صحرای مسطحی پدیدار می شود که به آن پت^۱ می گویند و تا صد مایل و حومه [جلگه] سبی^۲ بدون تغییر ادامه دارد. جلگه سبی را رود ناری آبیاری می کند و در آن گندم و برنج تولید می شود. با نزدیک شدن قطار به ایستگاه، ردیف سربازخانه ها، ساختمان های یک طبقه دولتی موسوم به بُنگلو^۳، مغازه ها و سایر نشانه های انبارها پدیدار می شود. در شمال و غرب، افق با کوه های احاطه شده که دو معبر اصلی آن ها را قطع می کنند: بولان که کم و بیش به غرب می رود، و تنگه ناری که فقط هفت مایل تا شمال فاصله دارد. قطار وارد دهانه تنگه می شود، در حال حاضر وجود چند بُنگلوی کوچک اما پاکیزه و مرتب در آنجا نشان دهنده تأسیسات خط آهن در دور استان، که قرار بود تا قندهار برود. اینجا می شود سر فرصت پستی و بلندی های عربان کوه های جنوب افغانستان را تماشا کرد و لذت برد؛ کوه هایی از ماسه سنگ^۴ های سرخ که باد و باران آن ها را به انواع و اقسام اشکال شگفتی آور درآورده است. سه روزی که در تنگه ناری بودم، چند مایلی از گردنه بالا رفتم، منظره خاص و چشمگیری ندارد، اما به نحو بارزی بکر و دست نخورده است. دو طرف گردنه دو دیواره وجود دارد که گاه به هم نزدیک و گاه از هم دور می شوند، اما سراسر شرک^۵ پرتگاه است و یال^۶ های پست و بلند، قله های منشعب از هم، دره های تنگ و عمیق شکاف خورده، سراشیب های تنگ صخره های صیقلی و لغزان، و سطیع کوه های بلند در پس زمینه با مهابت تمام بر همه چیز حکمرانی می کند. از زندگی گیاهی، حتی جاهایی مثل لای تخته سنگ ها یا چاله های دامنه های کوه که شاید آب پیدا شود، به هیچ وجه اثری نیست، همه جا را سنگ های قرمز مایل به قهوه ای پوشانده که زیر آفتاب برق می زند. تازه الآن ماه زانویه / دی است، معلوم نیست در ماه ژوئن / خرداد و تیر اینجا چه حال و روزی دارد. تنها ویژگی طبیعی که این تنگه را قابل تحمل می کند رودخانه ناری است. آبراه حدود ۲۰۰ یارد پهنا دارد، اما رودخانه در موقع سیلان در عرض چند ساعت آن را پر می کند. قلوه سنگ های درشت بستر رود را برداشته اند و با خاک و شن و خرد سنگ های باقیمانده راه خوبی درست کرده اند. راه مستقیم

1. Pat 2. Sibi 3. bungalow

۴. sandstone: سنگی تنشیستی که از به هم چسبیدن دانه های ماسه به یکدیگر به وسیله اکسیدهای آهن یا کربنات کلسیم یا اکسید سیلیسیوم (کوارتز) ساخته شده است. دایرة المعارف فارسی، به سرپرستی غلامحسین مصاحب: ماسه سنگ.

۵. ridge: فصل مشترک دو سینه کش کوه در بالاترین قسمت، و محل تلاقی دو جبهه مختلف کوه است، و حالتی شبیه ماهی با پشت گردن اسب ایجاد می کند. مسیر ایران بر فراز برودبیک، گردآوری مجید بزرگی و آزاد بهادری، تهران: چشم، چاپ دوم، ۱۳۹۷، ص ۲۲.

پیش می‌رود در حالی که رود مثل مار پیچ و تاب می‌خورد، در نتیجه در هر یک مایل از گداری باید رد شد که عمق آب آن تا زانو و گاهی بالاتر می‌رسد. در دو پیچ بین ایستگاه ناری و قلعه کلات (در نه مایلی تنگه) شش هفت بوته گز نیمه‌خشک وجود داشت که ارتفاعشان به هجده اینچ و قطرشان به سه فوت می‌رسید، این‌ها تنها محصول گیاهی این رود پربرکت است.

این وضعیت سرزمینی بود که خط آهن قندهار قرار بود از آن شروع شود که دستور رسید کار تعطیل شود. ریل‌ها که تا حدود یک مایلی رود ناری کار گذاشته شده بودند زمانی که من آنجا بودم جمع شدنده و مقدمات توقف کار در سراسر تنگه آغاز شد. سنگ‌هایی که برای ساخت پل تراشیده شده بودند در همان‌جا به حال خود رها شده بودند، بازیرها گروه گروه در حال بازگشت بودند، و کارهای قسمت بالای رودخانه هم نیمه کاره مانده بود. آدم از مشاهده آن وضع و کاری که هدر رفته بود متاثر می‌شد. فکر می‌کنم حدود هفتاد لک^۱ (۵۵۰,۰۰۰ لیر) صرف حمل ریل‌ها به تنگه شده بود. ریل‌گذاری از یک مایل تجاوز نکرده بود، اما زیرسازی خط آهن تا قلعه کلات (نه مایلی این‌جا) انجام شده بود، به استثنای دو نقطه کوچک که قرار بود کانال زده شود، و از قلعه به بعد هم کار جسته گریخته تا هفت مایل پیش رفته بود. اگر نظر یک غیرمتخصص مثل مرا بخواهید، می‌گوییم کار تحسین‌آمیزی است. زیرساخت راه‌آهن نه مثل جاده از وسط تنگه رد می‌شود و نه از رودخانه، بلکه از سمت چپ رود تا دیواره شرقی کوه پیش می‌رود و در آن‌جا به صخره‌هایی دویست و سیصد فوتی، و بعد با شبیه تند به توده‌ای صخره پرنشیب و فراز منتهی می‌شود. در نقطه‌ای در شانه^۲ جلوآمدۀ صخره تونل زده‌اند، اما سقف تونل به اندازه کافی ایمن نیست، چون صخره سست است و قطعات آن چسبندگی و سختی لازم را ندارد. زیرسازی خط آهن در بعضی جاهای سی فوت ارتفاع دارد. زیرسازی با خاک انجام شده و روی آن با سنگ‌های گرد رودخانه پوشیده شده و لبه‌هایش به طرز هنرمندانه‌ای صاف و راست شده و در پیچ و خم‌های نامنظم گردنه برای محافظت خط آهن از سیل با ظرافت و زیبایی انحصار یافته است، جز نقطه‌ای که مسیر رودخانه را به منظور جلوگیری از برخورد با دامنه زیرساخت تغییر داده‌اند. مهارت و بی‌نقصی کار به طرز عجیبی با فضای دلگیر و زشت اطراف در تضاد است. مطمئن بودم که سرتاسر راه تا کویته طبیعت همین وضع و حال خشن و وحشی را دارد و منظره مسیر تا قلعه کلات مثل همان چیزی است که از این جاده انتظار می‌رود، جز

.1. lakh، واحد شمارش در هندوستان، معادل ۱۰۰,۰۰۰

قسمت‌های علیای راه که وضع بدتر می‌شود، تپه‌ها بلندتر می‌شوند و در اسپین تنگه^۱ (تنگه سفید) رنگ صخره‌ها از قرمز به سفید تغییر می‌کند و سنگ‌های آهکی جای ماسه سنگ را می‌گیرند. ریل‌ها به مناطق بسیار صعب‌تر حمل شده‌اند و از فضاهایی بی‌ماندتر از آنچه راه تنگه ناری به کویته عرضه می‌کند عبور کرده‌اند، در آن جا تپه‌ها فقط ۵۰۰ فوت ارتفاع دارند و قله‌های مرتفع‌تر در پس زمینه بیش از ۲۰۰۰ فوت ارتفاع نمی‌گیرند. اگر راه تا کویته تکمیل شده بود، شاید هیچ خط آهن دیگری در دنیا را نمی‌شد با این حد از خشونت و دورافتادگی و همناک ناسازگار با فضای اطراف آن مقایسه کرد. از نظر بیننده عادی چنین خط آهنه اصلاً به مخارجش نمی‌ارزد. بدترین نواحی کوهستانی ایران به هیچ وجه مانند این کمربند کوهستانی بی‌نام و نشان بی‌آب و علف با آن بیابان لم بزرع پشت سر و پیش رو، که مرز جنوب غربی امپراتوری هندوستان ما را محافظت می‌کند، تا این حد ملالت‌بار و عاری از حیات نیستند.

از تنگه ناری به راک برگشتم و روز ۱۱ ام فوریه به کراچی رسیدم. چهار روز بعد سوار کشتبی راجوتانا متعلق به شرکت کشتیرانی هند بритانیا شدم و به سوی خلیج فارس رفتم. ۱۶ ام فوریه — مسافر پیش از ورود به خلیج فارس، از دریانوردی سه روزه در دریای عمان با چشم‌انداز ساحل بلوچستان لذت می‌برد. این ایالت ساحلی مکران نامیده می‌شود و دیواره یکدست کوه‌های مرتفع و پرشیب را که ارتفاعشان از ۱۰۰۰ تا ۳۰۰۰ فوت است به نمایش می‌گذارد و در انسان رعب و آشفتگی وصف ناپذیر می‌آفریند. در اینجا کوه‌ها طوری قطعه قطعه شده، ترک خورده و فرو ریخته‌اند که گویی طبیعت آن‌ها را نازیبا یافته و عزم کرده که کار دست خود را به دست خود نابود کند. از فاصله پانزده مایلی به نظر می‌آید که این کوه‌ها به دریا فرومی‌روند، اما در واقع باریکه‌ای بین کوهپایه‌ها و ساحل دریا فاصله است. کشتی همچنان به سوی غرب در حرکت است، اما منظرة پیش روی ما تغییر نمی‌کند. برهوت و حزن این کوه‌ها از تپه‌های سبی نیز گستردۀ تر و پیوسته‌تر است و در انسان به شدت احساس ابدیت و ازليت و خلاً محنت‌زا به وجود می‌آورد؛ «برهوتی که گویی از ابتدای خلقت پای کسی به آن جا نرسیده است.» انسان احساس می‌کند که این کوه‌های وحشی مکران ارواح شیطانی را در خود جای داده‌اند. با همه این‌ها، در این سرزمین بی‌بارو بَر و اندوه‌زا دو ایستگاه انگلیسی وجود دارد که ایستگاه‌های درون مرزی خط تلگراف اُرماره^۲ و گوادر^۳ به حساب می‌آیند که تا بخشی از ساحل بلوچستان امتداد دارد. اُرماره تا کشتی بخار تقریباً شانزده ساعت فاصله دارد.

صخره‌های چکشی شکلی از جنوب در دریا سر برآورده‌اند و دهکده و ایستگاه تلگراف در زاویه‌ای بین سر چکش و بدنۀ آن قرار دارند. از کشتی بخار ما برای فراخواندن مسافر صدایی بلند نمی‌شود و ساکنان کم شمار ده هم از این فاصله دیده نمی‌شوند.

۱۷ فوریه، گوادر—کشتی در گوادر توقف کرد. گوادر در غرب ارماره واقع شده، چهارده ساعت تا آنجا راه است، و موقعیتش نسبت به دریا مثل ارماره است. کشتی راجوتانا توقف کرد و پیامی را با قایق به ساحل فرستاد. گوادر روستایی است با حدود ۲۰۰۰ نفر جمعیت که در انتهای زیبانه‌ای ماسه‌ای ساخته شده و در هر دو طرف دیواره‌های صخره‌ای بلند احاطه‌اش کرده‌اند. دیواره جنوبی تا سه مایل به سمت شرق امتداد و حدود ۲۵۰ فوت ارتفاع دارد؛ دیواره شمالی بسیار بلندتر است و قسمتی از آن به یک کلیسای جامع شbahat دارد با برج و منار که در واقع صخره‌ایی اند سفیدرنگ که به طرز جالب توجهی بر سکویی زردرنگ از ماسه‌سنگ جای گرفته‌اند و احتمالاً بلندترین نقطه آن از ساحل ۵۰۰ فوت ارتفاع دارد. چند قایق بومی به این خلیج محاط در صخره‌های بلند حیات بخشیده‌اند. این طور که می‌گویند گوادر خنک‌ترین نقطه خلیج است، اما امتیاز آن از نظر دمای هوا تک‌افتادگی هولناکش را جبران نمی‌کند. گذشته از این، در چند سال گذشته تب مalaria اینجا شیوع داشته است. وقتی راجوتانا توقف کرد، دو کارمند تلگراف و یک داروساز مبتلا به تب بودند و تنها ساکن انگلیسی آن‌جا نظارت بر ایستگاه تلگراف را بر عهده داشت. کسی که این‌جا زندگی می‌کند، موقع بیکاری نه جایی را دارد که بروند نه کاری هست که بکند. دهکده به قدری کثیف است که آدم یک بار بیشتر رغبت نمی‌کند در آن گشت بزند. اداره این‌جا به عهده نماینده سلطان مسقط است که در یک قصر قدیمی کاهگلی نیمه‌مخروبه زندگی می‌کند که کنار درش یک تپ برنجی نصب شده که سلاح قدیمی خوبی است با لوله‌ای دراز و کالیبر ۳۲ که احتمالاً از دوران پرتغالی‌ها بر جا مانده است.

۱۸ فوریه، مسقط—مسیر در دریای عمان از گوادر به سوی مسقط در ساحل عربی ادامه می‌یابد. در این‌جا کوه‌ها به مراتب مرتفع‌تر و به شکل و رنگی دیگرند. نمی‌شود توصیف‌شان کرد، بیشتر باعظمت و شکوهمندند تا خوش‌منظره و عجیب یا مهیب. رشته کوه‌های داخلی سر بر ابرها می‌سایند و دامنه‌هایشان با سکوهای مدور و پشتبندها به دشت‌های گسترده بالای دومین رشته کوه منتهی می‌شوند که دره‌های عمیق پیچ درپیچ و قله‌های سنگی ارماره از

دریا جدایشان می‌کند. کوه‌ها همگی سیاه و مثل کوه‌های مکران کاملاً لخت و عاری از حیات‌اند. در فاصله‌ای دور از آن‌ها توده‌های سیاه جَبَل ابوداود (۶۳۰ فوت)، جَبَل طاقین (۵۵۲۰ فوت) و جَبَل نخل (۷۷۴۰ فوت) سر برآورده‌اند. سینه پهناور این کوه‌ها چشم‌اندازی گسترده و مرتفع دارد و انسان خیال می‌کند که در سایه قله‌های کوه‌هایی که باران را از ابرها می‌ربایند رودی و مرغزاری وجود دارد. اما دوربین داستان دیگری می‌گوید. این کوه‌ها چیزی نیستند جز صخره‌هایی لخت و عریان، و دشت زیر پایشان زمینی بایر است متعلق میان زمین و آسمان، دشتی مرتفع و عاری از درخت و گیاه که با تکه‌سنگ‌هایی که از کوه فروافتاده‌اند پوشیده شده است. این ساحل تشکیل شده از چند خور و خلیج کوچک که با پیشوای کشتی در مقابل ما ظاهر می‌شوند. چند برج، متعلق به بنای‌های مدور یا چهارگوش که پرچم سرخ سلطان مسقط را برافراشته‌اند، در مقابل صخره‌های پیش‌آمده به چشم می‌خورند، اما خود مسقط دیده نمی‌شود، با این‌که بادبان‌های سفید قایق‌های اعراب نشان‌دهنده وجود بندرنده. ظاهر این قایق‌ها مثل فلوچه^۱‌های ایتالیایی است و یادآور خاطره‌هایی از دریای مدیترانه. با نزدیک شدن کشتی به صخره‌های سیاه، در مجاورت یک خور، شهری با ظاهر نیمه‌ایتالیایی خودنمایی می‌کند با خانه‌هایی مرتفع و سفید که سه ردیف پنجره با کرکره‌های چوبی سبز دارند. این جا شهرِ مطرح^۲ است، که همچنان که چشم به آن دوخته‌ایم و نزدیکش می‌شویم ناگهان بندر مسقط در دست چیمان ظاهر می‌شود. پیش از هر چیز قلعه‌ای بر فراز دماغه‌ای به چشم می‌خورد، بعد یکی دیگر رو به روی آن روی نقطه‌ای پیش‌آمده، و سرانجام در انتهای خلیج کوچک شهر را می‌بینیم که کل ساحل باریک را در بر گرفته و در هر طرف قلعه‌ای تماشایی محافظتش می‌کند. کشتی به چپ می‌پیچد و وارد خلیج می‌شود. این خلیج لنگرگاهی است طبیعی که دو دماغه با سه‌چهارم مایل درازا و ۴۰۰ فوت ارتفاع آن را شکل داده‌اند. در نیمه راه، لنگرگاه به واسطه برآمدگی ای که از دست راست یا دماغه غربی بیرون زده باریک می‌شود و پهنه‌ای خلیج از نیم مایل به یک‌چهارم مایل تقلیل می‌یابد. در دماغه دست چپ توپخانه‌ای هست و در منتهای طرف دریا یک برج مدور، و نقطه پیش‌آمده‌ای در آب نیز به همان ترتیب مسلح است، و در پای خلیج دو توده صخره‌ای در دو طرف ساحل قرار دارند که بر فرازشان برج‌های مدور کنگره‌دار ساخت پرتوالی‌ها در قرن شانزدهم دیده می‌شود که از آن زمان تغییری نکرده‌اند. فضای بین این دو قلعه – حدود ۳۰۰ یارد – را

۱. selucca، قایق دو یا سه بادبانی ایتالیایی رایج در مدیترانه. در خلیج فارس به فلوقه شهرت داشت.

خانه‌های سفید شهر پر کرده‌اند. اسکله‌ای با پله‌های سنگی گمرک خانه را تشکیل داده و سه تا از خانه‌ها با پرچم متمایز شده‌اند. پرچم سرخ بالای قصر سلطان در اهتزاز است و پرچم بریتانیا و پرچم آمریکا خانه‌های کنسول‌های بریتانیا و آمریکا را زینت داده‌اند. قایق تفریحی بادبانی و کشتی بخار سلطان در بندر لنگر انداخته، به اضافه چند قایق بومی که بعضی نشان ایرانی دارند – شمشیر دودم علی [ع] به رنگ سفید بر زمینه‌ای قرمز.* قایق‌های نقاشی شده‌ای نیز در خلیج کوچک در حرکت‌اند و عده‌ای از مردم در ساحل یا کنار تخته‌سنگ‌های سیاه زیر صخره‌ها سرگرم آبتنی یا ماهیگیری‌اند. منظره‌ای بسیار جذاب و تماشایی است، بیشتر به دلیل ظهور ناگهانی اش از میان کوه‌های عاری از حیات. این جا شهری پر رونق و در نوع خود باعظمت است، یک مرکز تجاری بزرگ که چنان زیرکانه پشت صخره‌ها پناه گرفته که امکان دارد آدم آن را نبیند و رد شود. مستقط از قدیم یکی از معده‌د پایگاه‌های دزدان دریایی بوده است. امروز استحکاماتش چندان قابل دفاع نیستند، اما بی‌اندازه بدیع و دیدنی‌اند، قلعه‌های دو طرف شهر مجموعه‌ای جالب توجه از دیوارهایی زردنگ‌اند و پادگان‌ها و توپخانه‌های مدور طبقه‌طبقه نوک صخره‌های سیاه ۱۰۰ فوتی مستقر شده‌اند. مجموعه دیگری از برج و باروهای قدیمی زینت‌بخش انتهای بیرون‌زدگی میانی است، در حالی که در هر زاویه دید دیوارهای خور آتشبار یا برج مدور ساحلی مخصوص آن قسمت به چشم می‌خورد. جنگ‌افزارهای متفاوتی در آنجا دیده می‌شوند. تفنگ‌های آهنی همه زنگ زده‌اند و تفنگ‌های برنجی را زنگار به رنگ سبز درآورده است. بعضی از این‌ها واقعاً سلاح‌های خوبی بودند که پرتغالی‌ها در سال ۱۶۰۶ م ساخته بودند. توپ‌های آهنی اکثراً خمپاره‌اندازند.

مستقط و توابع آن در حال حاضر تحت حکومت سلطان سید گرجی است. برادر بزرگ او سلطان زنگبار است. از زمان تقسیم قلمرو آن‌ها، کسب‌وکار برادر کوچکتر از رونق افتاده است. برای همین با این‌که لنگرگاه مستقط در اوآخر سال ۱۸۶۴ م یک فرقه^۱ با ۳۶ توپ، چند کشتی توپدار، یک کشتی دو دکله سریع السیر، و چند بغله^۲ مسلح داشت، سید گرجی

* علامت پرچم سلطنتی ایران که چند کشتی انگشت شمار در دریای خزر به اهتزاز در می‌آورند شیر و خورشید است. اما در آب‌های خلیج [فارس] من فقط نقش «ذوق‌الفارار» شمشیر علی [ع] را دیدم که نزد خواننده انگلیسی زبان تغییر نام و ماهیت داده و به شمشیر شاه آرتور تبدیل شده است. [در سراسر کتاب، پانوشت‌هایی که با ستاره مشخص شده‌اند از تنویسته است].

۱. frigate، کشتی محافظ مسلح.
۲. buggalow، یا بغلو، نوعی قایق بادبانی بزرگ تجاری. مرکز ساخت آن به طور عمده بندر لنگه بود.

ناچار شد فرقت را به یک شرکت پارسی^۱ بفروشد و باقی ناوگانش را نیز ظاهراً به همین ترتیب از دست داد. حکومت او از شورش‌های داخلی در امان نیست. قلعه‌های اصلی طوری با گلوله توب سو را خ شده‌اند که گویی تمام مدت به هم‌دیگر شلیک می‌کرده‌اند؛ در ناحیه کوهستانی پشت شهر هم برادر ناتنی سلطان پناه گرفته که هر چند وقت یک بار با بادیه نشینانش هجوم می‌آورد و باج سبیل می‌گیرد. در آمد سید شرکی تشکیل می‌شود از ۳۰,۰۰۰ دلار از گمرکات، ۱۱۰,۰۰۰ دلار از دولت بریتانیا، و هر قدر دیگر که بتواند به دست بیاورد. او در وضعیت سختی به سر می‌برد، اما چون از حمایت بریتانیایی‌ها برخوردار است، نگران جان خودش نیست، طلبکاران و دشمنان نگرانش می‌کنند. شهری که بر آن حکومت می‌کند از دو طرف با دیوارهایی به ارتفاع ۷۰۰ یارد و ۲۵۰ یارد مسدود شده، دو طرف دیگرش هم دریا و کوه است. در بازار مسقط از انواع و اقسام ملیت‌ها یافت می‌شوند – مکرانی‌های موبلنده؛ عرب‌های عبوس با جعبه‌اینه‌هایی پر از کارد و قاشق و چنگال که از سینه شان آویزان است و جعبه‌هایی پر از تفنگ فیله‌ای و سپرهای برنج‌کاری شده که از پشتیان آویزان است؛ ایرانی‌ها باکت و شلوارهای گشاد؛ آفریقایی‌های دماغ‌پهن پوست قهوه‌ای؛ و هندوی معمولی با شکل و شمایل آشنا. در مسقط ۷۰۰ هندو تحت حمایت بریتانیا زندگی می‌کنند که به داد و ستد اشتغال دارند و از ظاهر چاق و چله و آسوده‌شان معلوم است که پول خوبی درمی‌آورند. در بازار مسقط اثری از رفاه و ثروت دیده نمی‌شود. عمدۀ کالای صادراتی خرماست.^{*} اما محصول خاص مسقط حلوا^۲ است، نوعی شیرینی که از نشاسته گندم، شکر و مغز بادام درست می‌شود که هم خوش خوراک است و هم مغذی.^۳

اگر پیاده یک مایل از شهر دور شویم و از پشتۀ کوتاهی که لنگرگاه مسقط را از خلیج سُداب جدا می‌کند بالا برویم چشم‌انداز خوبی به اطراف شهر پیدا می‌کنیم: در یک طرف شهر و لنگرگاه مسقط، پیچیده در تاریکی و صخره‌های پرشیب و خطرناک؛ و در طرف دیگر، ناحیه وسیع خلیج سُداب، با شن‌های سفید، آب‌های آبی، و نخلستان‌های سرسبز. جز این چیز دیدنی دیگری وجود ندارد. مسقط دیده شد و مسافر پس از قدردانی از

۱. عنوان زرتشتیان هند.

* مسقط در این تجارت رقبای نیرومندی دارد. از بصره مقادیر زیادی خرماء صادر می‌شود. اخیراً آقایی که در کار تجارت خرماست تحقیق کرده بود که واردات خرمای انگلستان کجا مشتری دارند. او بی‌برد که بیشتر خرماخواران جزایر انگلستان در نواحی معدنی سکونت دارند.

۲. واژه عیناً در متن آمده است.

۳. حلوا مسقط به ایران صادر می‌شد و در ایران به مسقطی شهرت یافته بود. در ایران شیرینی لوزی شکلی با همین نام با نشاسته و شکر و دانه هل درست می‌شود.

مهما نوازی دلپذیر کنسول مقیم بریتانیا و کنسول آمریکا به راه خود ادامه می‌دهد.^۱ ۱۹ فوریه، جاسک — از مسقط تا جاسک یک شب راه است. جاسک ایستگاه تلگراف پراهمیتی است، از این نقطه یک کابل زیردریایی به هند می‌رود و یک سیم زمینی به ارماره و گوادر. جاسک به مراتب از گوادر مغلوب‌تر است. ساختمان‌های تلگرافخانه در انتهای یک زبانه ماسه‌ای دراز قرار دارند که هفت مایل از ساحلی پست و ملال آور بیرون زده است. پشت این‌ها کوه‌هایی به ارتفاع ۵۰۰۰ فوت سر برآورده‌اند، اما بیست مایل از خشکی فاصله دارند و در روزهای گرم و مهآلود دیده نمی‌شوند، در این موقع تنها چیزهایی که به‌وضوح دیده می‌شوند دریاست و ماسه. با این حال، به لحاظ ایستگاهی، جاسک شاید بعد از بوشهر در درجه دوم اهمیت قرار داشته باشد، چون تعداد کارمندان تلگراف آن زیاد است و جذابیت مجالست با بانوان در آن بر کسی پوشیده نیست. در جاسک حتی روزنامه‌ای منتشر می‌شود به نام فریاد جاسک، نامی بامسمّاً که با این نقطه پرت و دورافتاده هماهنگی دارد. دماغه جاسک را، گرچه جزء خاک ایران است، دولت بریتانیا اجاره کرده و ۱۰۰ سپوی^۲ بمیثی در آن جا مستقرند.^۳ در انتهای دماغه آرامگاهی قدیمی از دوران اسلامی وجود دارد که تنها چیزی است که مسافران اروپایی در دوران قدیم از خلیج [فارس] قابل ذکر تشخیص داده بودند.

۱۰ ام فوریه، بندرعباس — بندر بعدی بندرعباس است. شاه عباس بزرگ در اتحادی نامبارک با کمپانی هند شرقی [انگلیس] بندر هرمز قدیم را نابود کرد، پرتعالی‌ها را از آنجا بیرون راند و بندرعباس را احداث کرد تا نام و پیروزی اش جاودانه شود. درباره این شهر گفتنی زیاد نیست. بندرعباس بر رأس خلیجی عریض و کم عمق بنا شده و یک ردیف خانه‌گلی دوغاب خورده تیره‌رنگ بر لب دریا دارد با بادگیر^۴ های بی‌شمار بر بام‌هایی مسطح. دیواری سنگی و قدیمی و چهار برج ویرانه نیز حدود یک‌چهارم شهر را اشغال کرده‌اند. شهر حدود ۶۰۰۰ نفر جمعیت دارد. تجارت آن زیاد است و بارانداز مناطق کرمان، لار، سیستان و به طور کلی جنوب شرقی

۱. منظور خود ادوارد استاک است. ۲. sepoy، هندی‌شده واژه فارسی سپاهی.

۳. علت حضور سربازهای هندی در جاسک این است که بعد از برجیده شدن ایستگاه دریایی حکومت هند انگلستان از بندر باسیع‌دو در جزیره قشم در سال ۱۸۷۹/۱۲۹۶ ه.ق. افراد آن به جاسک اعزام شدند و حکومت هند انگلستان برایشان سربازخانه ساخت. در آن زمان در دماغه جاسک فقط اداره تلگراف بریتانیا وجود داشت و مسئله مالکیت جاسک روشن نبود و طوایف ساکن آن بلوچ‌های مدعی خودمختاری بودند. اما اندکی بعد، پس از اعتراض ناصرالدین شاه به فعالیت‌های سیاسی و اقتصادی آن‌ها در آن ناحیه و نفوذشان در میان ساکنان بومی بلوچ، حکومت هند انگلستان نیروهایش را از جاسک فراخواند. ایران و قضیه ایران، جورج ن. کرزن، ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی، تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ چهارم، ۱۳۷۳، صص ۵۱۴-۵۱۵.

۴. واژه عیناً در متن آمده است.

ایران به شمار می‌آید. در سال‌های اخیر امنیت راه‌ها به تجارت آن رونق بخشیده است. عوارض گمرکی در سال ۱۸۷۱ م/ ۱۲۸۷-۱۲۸۸ ه.ق فقط ۲۵,۰۰۰ تومان (حدود ۱۰,۰۰۰ لیر) بود و اکنون فردی آذربایجانی گمرک را به سالی ۴۰,۰۰۰ تومان اجاره کرده است. موقعی که کشتی بندرعباس را ترک می‌کند، جزیره هرمز در دست چشم‌انداز قرار دارد. نام هرمز در شعر میلتون، «مروارید خام و زر سرخ فام مشرق زمین تابان»، جاودانه شده است.^۱ امروز تنها نشانه آن جلال و عظمت دیرینه ویرانه‌های قلعه‌ای است که دیوارهای قطور و برج‌های آن در انتهای دماغه کم ارتفاع سر به آسمان کشیده‌اند. باقی جزیره عبارت است از توده‌ای نمک که به شکل گنبد درآمده‌اند و تپه‌های نمکی شگفتی‌آور که سر در هم برده‌اند و از نظر شکل و رنگ بی‌نظیرند. سه ستیغ نوک‌تیز سفید درخشان از بالا به پهنهٔ یال‌های کله‌قندی شکل سرخ و بخش می‌نگرند که در پای آن‌ها، همچنان که در جهت دریا نشست می‌کنند، به صخره‌های هرمی شکل بدیع و حیرت‌انگیز خاکستری یا خاکی رنگ تبدیل می‌شوند. در فاصلهٔ زمین مسطح میان تپه‌ها و دریا، چند درخت کوتاه نشان‌دهندهٔ محل کاخی‌اند که مسافران در قدیم، در قرن شانزدهم /نهم ه.ق، از آن دیدن کرده و با نام تمبرلیک^۲ یاد کرده‌اند. اما این کاخ مدت‌هاست که چیزی از آن باقی نمانده و نام آن نیز فراموش شده است. خلاصه این‌که هرمز بیشتر به جزیره‌ای سحرآمیز و خیالی می‌ماند تا مکانی برای زندگی آدمیان، و اگر نقاشی مانند [پل] گوستاو دوره^۳ آن را به تصویر درمی‌آورد و رنگ‌آمیزی می‌کرد، منظره‌ای خارق‌العاده و بکر پدید می‌آمد.

کشتی هرمز را پشت سر می‌گذارد و از میان لازک در دست چپ و قشم در سمت راست عبور می‌کند. لازک جزیره‌ای است دایره‌ای شکل و صخره‌ای، اما نمکی نیست. در ساحل شمالی آن دهکده و قلعه قدیمی هلندی کوچکی به چشم می‌خورد. لارک پر از ستیغ‌های

۱. اشاره به منظمه بهشت گمشده، شاهکار جان میلتون (۱۶۰۸-۱۶۷۴ م)، شاعر انگلیسی.

۲. Tamberlake؛ نویسندهٔ صورت آوایی این نام را بر اساس گویش محلی که شنیده ضبط کرده است. صورت صحیح آن ترنسیک است، نام چشم‌های در مجاورت کوههای سرخ جزیره هرمز، احتمالاً در پای کوهی که ویرانه‌های بنایی معروف به قصر بی‌گل بر فراز آن قرار دارد. کویا تحریفی از توران‌باغ باشد که با اسمی پوران‌دخت که روی دختران شاهان می‌گذاشتند و توران‌شاه که عنوان ملوک هرمز بوده است ارتباط پیدا می‌کند. آنچه استاک دیده است، قصر بی‌گل بوده بر فراز کوهی سفید به نام گنزا، که از دریا به سهولت دیده می‌شده است. بندرعباس و خلیج فارس، «اعلام الناس فی الحوال بندرعباس»، محمد علی سدید‌السلطنه (کبابی)، تصحیح و مقدمه و فهارس احمد اقتداری، به کوشش علی ستایش، تهران: دنیای کتاب، ۱۳۶۳، صص ۹۳-۹۵.

۳. Gustave Doré (۱۸۳۲-۱۸۸۳ م)، نقاش و گرافورساز فرانسوی که بیشتر به تصویرگری کتاب‌های کلاسیک مثل دُن کیشوت، کمدی الهی و بهشت گمشده شهرت دارد. داشتماهه داشتگستر: دوره، گوستاو؛ دایرة المعارف فارسی، پیشین: دوره، پول گوستاو.

کله قندی است که یکی از آن‌ها از پی تانوک گویی با ابعاد دقیق ریاضی به شکل یک قيف غول‌آسا ساخته شده است. قشم جزیره‌ای است پرخاطره از انگلیسی‌ها. اتحاد میان شاه عباس و کمپانی هند شرقی علیه [پرتغالی‌ها در] قشم و نیز هرمز برقرار شده بود، و یکی از چند انگلیسی که در جریان محاصره قلعه پرتغالی‌ها کشته شد ویلیام بافن بود که از متهاالیه شمال شرقی جزیره محافظت می‌کرد. بافن کاشف خلیج بافن^۱ است که از دریاهای قطب شمال و مناطق «سراسریخ» آمد و سرانجام زیر آفتاب داغ و کشنده خلیج فارس به گور سپرده شد. قشم در سال‌های ۱۸۵۰ و ۱۲۳۵ ه.ق. قرارگاه نیروهای اعزامی بریتانیایی بود.

۱۱ فوریه، لنگه – از بندر عباس تا لنگه حدود شانزده ساعت با کشتی راه است. این دو شهر از نظر وسعت، موقعیت جغرافیایی و ظاهر شبیه هماند، اما در لنگه دورنمای تخلستان‌هایی دیده می‌شود که بندر پراهمیتی نیست، گمرکات آن سالانه به ۱۰،۰۰۰ تنoman به مقاطعه داده می‌شود، اما مرکز بزرگی برای کشتی‌سازی است و جا دارد که اشاره کنیم بزرگ‌ترین بغله (فلوکه^۲ عرب) در لنگه ساخته شده. نام آن دنیا^۳ است و ۸۰۰ تن ظرفیت دارد. دنیا متعلق به یک تاجر عرب ساکن بمبئی است و در سال ۱۸۷۸م، هنگام اعزام سربازان هندی به مالت، اسب‌های هنگ سواره‌نظام بنگال را حمل کرد. موقعی که راجپوتانا نزدیک لنگه لنگر انداخته بود، روی داریست‌ها یک بغلوی ۵۰۰ تنی را دیدیم که آماده شناور شدن در آب بود و یک بغلوی ۳۰۰ تنی که بادبان‌هایش را داشتند می‌ساختند. در حدود هفت مایلی شرق لنگه، دهکده گُنگ در میان درختان نخل جای گرفته است. گُنگ زمانی بندر هلندی‌ها بود که قلعه‌ای مخروبه و دیوارهای فروریخته تجارتخانه‌ای را به یادبود اشغال خود بر جای گذاشتند. گمرک خانه [فعلی] لنگه هم یک تجارتخانه قدیمی هلندی است. اما خرابه‌های قلعه‌ای روی پهای کوتاه و مسطح که درست پشت لنگه قرار دارد از بقایای این اقامتگاه‌های اروپاییان قدیمی‌تر است. هیچ‌کس درباره این خرابه‌ها چیزی نمی‌داند جز این که قدیمی‌اند. این آثار کم‌فروغ و فراموش شده گذشته باعظمت کاملاً با حال و هوای عمومی سواحل خلیج [فارس] دمسازند. منظرة کلی شهر این احساس را در انسان به وجود می‌آورد که نیروهای طبیعت از قرن‌ها پیش فروکاهیده‌اند و تمدنی مسیرش را هزاران سال پیش درنوردیده است.

۱. Baffin Bay، بزرگ‌ترین و شرقی‌ترین جزیره مجمع‌الجزایر شمالگان در اقیانوس منجمد شمالی. در گذشته ارض بافن نامیده می‌شد. دایرة المعارف فارسی، پیشین: بافن، جزیره.
۲. نگاه کنید به پانوشت ص ۱۷.
۳. واژه عیناً در متن آمده است.

۱۲ ام فوریه، بحرین - کشتی لنگه را ترک و مجدداً به سوی ساحل عربی [خلیج فارس] حرکت می‌کند. جزایر بحرین^۱ دست‌کم در زمستان که صید مروارید تعطیل می‌شود ملال آورترین جای خلیج [فارس] است. این جزایر مناطقی پست و کمارتفاع و پوشیده از نخلستان‌اند که دو دُر مربع شکل که در هر گوشه‌شان یک برج مدور هست از آن‌ها حراست می‌کند. دو شهر که بیشتر با کاهگل ساخته شده‌اند، انبوهی کشتی متعلق به محلی‌ها، و یک کشتی توپدار ترکی که به مناسبت جمعه با پرچم تزیین شده بود، تصویری بود که بحرین عرضه می‌کرد. مسافر بحرین باید به دیدن چشمهای ببرود که جزیره اصلی را مشروب می‌کند. این چشمها در سه مایلی ساحل می‌جوشد و سپس در میان نخلستان و سبزی‌کاری‌ها و در خرابه‌های شهری جاری می‌شود که مسجدی دارد با دو منار که هنوز پابرجاست. منارها لق و در حال فرو ریختن‌اند و خیلی دوام نمی‌آورند، اما دور از ذهن نیست که پیش از آن‌که بیفتند، مقام انگلیسی متبحری که قرار است در منطقه به کاوش بپردازد آن‌ها را اندازه‌گیری کند و طرحش را بکشد و تاریخچه‌اش را بنویسد. و اما چشمها، برکه‌ای است گرد با قطر ۲۰ یارد و عمق ۲۰ فوت، آبش صاف و زلال، اما اندکی شور و بدمزه است.

۱۳ ام فوریه، بوشهر - امروز را چوتا پس از یک هفته سفر به لنگرگاه طبیعی بوشهر وارد شد. در چند ساعتی که روی عرشه به سر می‌بردم، شاهد یکی از آن تغییرات ناگهانی باد بودم که دریانوردی در خلیج فارس را برای کشتی‌های کوچک مخاطره‌آمیز می‌کند. بادها معمولاً شرقی و شمال شرقی‌اند. باد شرقی سهیلی،^۲ و باد شمال شرقی شمال^۳ نامیده می‌شود. موقعی که از بحرین بیرون آمدیم، باد سهیلی ملایمی می‌وزید، اما شب شدت گرفت و نیمه‌طوفانی شد. طرف‌های صبح کمی آرام شد، اما تا ساعت هشت در همان یک‌چهارم سرعت باقی ماند و بعد ناگهان جای خود را به باد شمال داد و با باران همراه شد، کشتی با وجود همه این‌ها خود را به بوشهر رساند. لنج آقای پل به طرف ما آمد و خوشبختانه من جزء گروهی بودم که لنج به ساحل رساند. خاطرم هست که هوانسبت به مرتفع‌ترین نواحی هند در این وقت سال، بسیار سردرتر بود. باد بسیار شدیدی می‌وزید، مثل تندباد ماه آوریل که روی دریای دلگیر ایرلند رگبار تند جاری می‌کند، و آسمان خاکستری و شهر خاکستری در یک آن وطن را به یادم آورد.

۱. بحرین در واقع از چند جزیره تشکیل شده که بزرگ‌ترینشان بحرین نامیده می‌شود. بقیه کوچک‌ترند و جزیره دوم، از نظر وسعت، محرّق نام دارد. ایران و قضیّه ایران، پیشین، ص ۵۴۳

بوشهر از نظر شهرسازی در ساحل [جنوبی] ایران بهترین است و نشانه‌هایی از توجه و پیشرفت دارد. در بیشتر قسمت ساحلی شهر یک دیوار دریایی^۱ خوب احداث شده و چند لنگرگاه کوچک سنگی دارد که یک بُغلَه شصت یا هشتاد تنی به راحتی می‌تواند در آن لنگر بیندازد و محموله‌اش را تخلیه کند. گفته می‌شود که با صرف ۵۰،۰۰۰ لیر کشته‌های بزرگ می‌توانند به مراتب بیشتر از آن به ساحل نزدیک شوند. سواحل و سطوح شنی طولانی تا حدود سه مایل از دریا گستردۀ شده است، اما موقعی که جزرومد فروکش می‌کند، کانالی تشخیص داده می‌شود که بین آن‌ها پیچ می‌خورد و با لاروبی می‌شود از آن استفاده کرد. به گمانم چند سال پیش یک شرکت انگلیسی در بوشهر به دولت ایران پیشنهاد لاروبی کانال را داد، اما مثل همه طرح‌های عام‌المنفعه در ایران به جایی نرسید. بوشهر با مدیریت صحیح می‌توانست به مرکزی با تجارت در خور توجه تبدیل شود. عوارض گمرکی در سال‌های اخیر افزایش یافته و اکنون گمرک سالی ۶۰،۰۰۰ تومان (حدود ۲۴،۰۰۰ لیر) مداخل دارد، اما فقدان راهی مناسب به شیراز مانع شده تا بوشهر به جایگاهی که حقش است برسد، یعنی تغذیه کننده عمده [تجارت] ایران. اگر دولت بریتانیا پس از تصرف پرژهمت بوشهر در سال ۱۸۵۶م/۱۲۷۳ق.^۲ آن را حفظ کرده بود، بی‌شک به سرعت ثروتمند شده بود و می‌شد آن را جبل طارق شرق خواند، چون با این‌که از لحاظ ظاهر شباهت زیادی بین صخره‌های بلند اسپانیایی [جبل طارق] و سواحل پست خلیج [فارس] وجود ندارد، هر دو شهر و بندری‌اند در منتهایی شبه‌جزیره‌ای که دشوار می‌شود از سرزمین اصلی به آن دست پیدا کرد؛ و بر شاهراهی بزرگ به هند سلطه دارد و برخوردار از گستره‌ای است که به‌آسانی می‌شود از آن محافظت و دفاع کرد. اگر ما بوشهر را نگه داشته بودیم، قطعاً برای بهبود وضعیت جاده شیراز با دولت ایران تمهداتی اتخاذ می‌شد. از اشغال کوتاه‌مدت ما چند خاکریز و سنگ‌چین به عنوان یادبود باقی است، از جمله یک قلعهٔ خرابه‌گلی بر لب دریا که در سال فوق عده‌ای عرب از آن محافظت می‌کردند. ما با پورشی ناگهانی آن جا را به تصرف درآوردهیم، اما تلفاتی به ما وارد کردند که نسبت به ارزش و موقعیت آن سنگین بود.

پادگانی از بوشهر محافظت می‌کند که تشکیل شده از دو گروهان پیاده‌نظام و یک توپخانه. در این جا پیاده‌نظام مثل همه جای ایران بی‌اندازه نامنظم و ناشی‌اند. سلاحشان

1. sea-wall

۲. انگلستان برای مرعوب کردن ایران که هرات را تصرف کرده بود و دست کشیدن آن از هرات، به بنادر و جزایر جنوبی ایران حمله کرد.

تفنگ‌های کهنهٔ چاشنی دار است که همه شان زنگ زده‌اند. تپیخانه‌شان عبارت است از هشت توپ صحرایی برنجی که به همین منوال و درجهٔ کثیف و خراب است. علاوه بر این‌ها، چهار خمپاره‌انداز در سربازخانه‌ها مخفی شده است که روی یکی شان حک شده «قالب‌ریزی شده امام مسقط توسط سایروس میر و شرکا،^۱ بoustoun، ۱۸۵۰». شهر را دیواری محصور می‌کرده است که در طرف دریا از آن اتری دیده نمی‌شود و در سمت خشکی هم در حال از بین رفتن است. داخل شهر مثل همه شهرهای مشرق زمین هزار توبی است از کوچه‌های تنگ و باریک و کثیف. با این وصف، اگر در داخل شهر از روی یک بلندی، مثلاً در چهار مایلی، آن را تماساً کنیم، فاقد عناصر زیبایی شناسی نیست. بوشهر بر نوک شبه جزیره روی پشته‌ای کم ارتفاع قرار گرفته است، رو به روی آن دریاست، پشت سر ش زمین مسطح ماسه‌ای و باتلاقی و پس زمینه آن در دور دست پر است از کوه‌های تیرهٔ پست و بلند. این رشته کوهی است که در پشت بندرعباس و لنگه هم دیده می‌شد و حاصل عظیمی است که فلات مرکزی ایران را از نوار پست و کم ارتفاع ساحلی جدا می‌کند.

اقامتگاه نمایندهٔ بریتانیا در انتهای شرقی شهر و نزدیک ساحل قرار دارد. اقامتگاه دوم یا بیلاقی او در زمین مرتفعی در قسمت داخلی شبه جزیره است.^۲ ساختمان‌های تلگرافخانه و خانه‌آقای پل نیز در همین حوالی است. او با مهمنان نوازی و سخاوت در مدت اقامتم در بوشهر خانه‌ای در اختیار گذاشت. جامعهٔ اروپایی بوشهر از بسیاری از توقفگاه‌های هند پر جمعیت‌تر است. هوا در ماه‌های زمستان عالی است و در تابستان و پاییز نفرت‌انگیز. امتیاز بوشهر نسبت به یک توقفگاه معمولی در هند زمستان طولانی تر و روح‌انگیز آن است. عیب بزرگش نداشتن جایی برای بیرون رفتن و تغییر آب و هوا و تقریباً از مقیمین بوشهر از دیدن یک خارجی خوشحال می‌شوند و با محبت و روی خوش با او بخورد می‌کنند.

1. Cyrus Meyer and Co.

2. این عمارت به سبزآباد شهرت داشت و به همراه بنای دیگری موسوم به عمارت هشتی یا کلاه‌فرنگی، امروز موزهٔ دریانوری است. معماری بوشهر در دورهٔ زند و قاجار، فراز غلامزاده، تهران: آبادبوهم، ۱۳۹۱، ص ۲۴۴.