



ایران عصر ناصری

سفرنامه‌ی مستشرق سوئدی سون هدین به ایران

از طریق قفقاز و بین النهرین

Genom **Persien**

mesopotamien och kaukasien

RESEMINNEN

AV SVEN HEDIN

نویسنده: سون هدین مترجم: وحید صابری مقدم

حاوی اسناد و نقشه‌های تاریخی ایران

و خلیج فارس به زبان سوئدی



ایران عصر ناصری

سفرنامه‌ی مستشرق سوئدی سون هدین به ایران
از طریق قفقاز و بین النهرین

Genom **Persien**

mesopotamien och kaukasien

RESEMINNEN

AV SVEN HEDIN

نویسنده: سون هدین مترجم: وحید صابری مقدم



سرشناسه: هدین، اسون اندرس، ۱۸۶۵ - ۱۹۵۲م.

Hedin, Sven Anders

عنوان و نام پدیدآور: ایران عصر ناصری / نویسنده سون هدین؛ مترجم وحید صابری مقدم.

مشخصات نشر: تهران: پیام آزادی، ۱۴۰۱.

مشخصات ظاهری: ۴۷۲ ص.: مصور.

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۴۱۴-۱۷۲-۷

وضعیت فهرست نویسی: فیبا

یادداشت: عنوان اصلی: 1887, Genom Persien, mesopotamien och kaukasien.

موضوع: هدین، اسون اندرس، ۱۸۶۵ - ۱۹۵۲م. -- سفرها -- ایران

موضوع: Hedin, Sven Anders -- Travel -- Iran

موضوع: ایران -- سیر و سیاحت -- قرن ۱۳ق.

Iran -- Description and travel -- 19th century

ایران -- تاریخ -- قاجاریان، ۱۱۹۳ - ۱۳۴۴ق.

Iran -- History -- Qajars, 1779 - 1925

شناسه افزوده: صابری مقدم، وحید، ۱۳۳۷ -، مترجم

رده بندی کنگره: DSR1۳۷۹

رده بندی دیویی: ۹۵۵/۰۷۴۵۰۴۲

شماره کتابشناسی ملی: ۸۸۲۶۰۲۴

اطلاعات رکورد کتابشناسی: فیبا



ایران عصر ناصری

سفرنامه‌ی مستشرق سوئدی سون هدین به ایران

از طریق قفقاز و بین النهرین

Genom Persien

mesopotamien och kaukasien

RESEMINNEN

AV SVEN HEDIN



www.payambooks.com

ناشر: انتشارات پیام آزادی

نویسنده: سون هدین

مترجم: وحید صابری مقدم

مدیر هنری: یوسف بابایی درویش

مدیر تولید: جواد جاسبی

مشارکت در تولید: حسین یزدانفر

تیراژ: ۱۰۰۰ جلد

نوبت چاپ: اول

سال چاپ: ۱۴۰۱

چاپخانه: شفق

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۴۱۴-۱۷۲-۷

نشانی: تهران - خیابان جمهوری بین میدان بهارستان و سعدی - کوچه مظفری بن

بست یکم پلاک ۲ تلفن: ۳۳۹۰۵۵۱۵ - ۳۳۹۰۴۹۹۵ کدپستی: ۱۱۴۶۸۱۳۴۱۵

کلیه حقوق مادی و معنوی متعلق به مترجم این اثر می باشد.

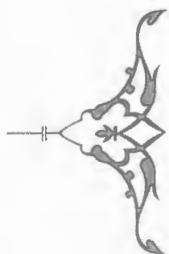
از دوست قدیمی خود جناب آقای **حسین یزدانفر** که در تولید این اثر ما را یاری و در آن مشارکت نمودند بسیار سپاسگزارم. (وحید صابری مقدم)



SVEN ANDERS HEDIN

سفرنامه‌ی سون هدین به ایران

خاطرات و سفرنامه سون هدین جهانگرد، نویسنده،
شرق‌شناس و شخصیت برجسته سوئدی



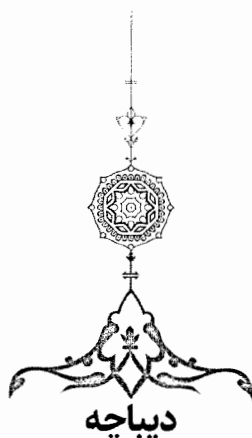
ایران عصر ناصری

سفرنامه



Nasr-ed-Din - Schah af Persien

تصویری از ناصرالدین شاه قاجار - شاه ایران



سیاست و حکومت در عصر زمامداری ناصرالدین شاه در ایران

مَنّت خدای را عز و جل که به دوست و همکار عزیزم آقای وحید صابری مقدم که فردی سخت‌کوش و مترجمی زبردست می‌باشد این فرصت را داد تا کتاب بسیار ارزشمند حاضر را که توسط یک سیاح، شرق‌شناس و هنرمند و نقاش سوئدی تألیف شده است را به دلیل قدمت ۱۴۰ ساله این کتاب از بنیاد سون هدین دریافت و به ترجمه و چاپ آن همت گمارد. این کتاب دارای اطلاعات تاریخی ارزشمند و ذی‌قیمت و همچنین نقشه‌ها و نقاشی‌های گویائی است که کتاب را بیشتر شبیه یک فیلم سینمایی جذاب و خواندنی نموده است. من خودم تاکنون چندین بار این کتاب را به دلیل جذاب بودن مطالعه کرده‌ام و هر بار نیز مطالب آن برایم تازگی دارد و مطمئن هستم که اغلب دانش‌پژوهان، دانشجویان، صاحبان اندیشه، ایران‌دوستان و ایرانیان خارج از کشور از مطالعه این کتاب استقبال خواهند نمود. با عنایت به اینکه سون هدین شرق‌شناس و سیاح سوئدی و نویسنده کتاب حاضر در دوره حکومت ناصرالدین‌شاه دو بار به ایران سفر نموده لذا لازم است تا خوانندگان عزیز و گرامی این کتاب ارزشمند حتماً با سیاست و حکومت در عصر ناصرالدین‌شاه در



ایران آشنایی مختصری بیابند تا بتوانند مطالب مندرج در این سفرنامه و اشارات نویسنده در خصوص لزوم ایجاد اصلاحات در کشور را در دوره ۵۰ ساله حاکمیت ناصرالدین‌شاه به‌خوبی درک نمایند.

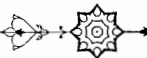
در عصر ناصری تحولات گوناگون سیاسی اجتماعی و فرهنگی در ایران به وقوع پیوست که زمینه‌ساز تحولاتی شگرف، در ادوار بعدی تاریخ معاصر ایران شد. از این‌حیث دوره ناصری در تاریخ معاصر ایران جایگاه خاصی دارد. ادامه این تحولات در دوره‌های بعدی زمینه‌ساز ظهور و بروز انقلاب مشروطیت گردید.

نظام دیوانی در سرآغاز تثبیت حاکمیت سلسله‌ی قاجاریه در ایران بر مبنای ساختار سنتی عصر صفویه و افشاریه و زنده، ادامه یافت آنچه در این میان مسلم به نظر می‌رسید، به میراث رسیدن بسیاری از معضلات نظام دیوانی و مالی ادوار گذشته برای نظام سلطنتی قاجاریه بود.

پس از سقوط دولت صفویه و روی کار آمدن سلسله‌های بی‌ثبات افشاریه و زنده، بی‌تدبیری در اداره‌ی امور و عدم تمرکز قدرت حکومت مرکزی ایران بود که کشور را جولانگاه آشوب و بی‌ثباتی ساخته بود؛ به‌گونه‌ای که عدم اطمینان خاطر حاکمان محلی و منطقه‌ای از ادامه‌ی کارشان، موجب گردید که هر روز با برخاستن یک مدعی جدید تاج‌وتخت خود را در به خطر ببینند.

این امر آنها را بر آن می‌داشت تمام درآمدهای مالیاتی را صرف تحکیم قدرت نظامی خود کنند. به همین خاطر، حاکمان محلی کمتر به فکر آبادانی و اصلاح امور ملک برمی‌آمدند. این مسئله موجب شد تا اقتصاد کشاورزی به رکود گراید و قنات‌ها چندان ترمیم نشوند. با روی کار آمدن آقا محمد خان و تأسیس سلسله‌ی قاجاریه، ایران بهای زیادی برای اتحاد حول پادشاهی او پرداخت. سیاست مشیت آهنین وی سبب گشت تا برخی از حکومت‌های تابع ایران به فکر کمک خواستن از دول همسایه، به‌ویژه روسیه، برآیند با آغاز جنگ‌های ایران و روسیه و شکست ایران و پذیرش دو قرارداد ذلت‌بار گلستان و ترکمنچای، ایرانیان و حاکمیت آنان متوجه مسئله‌ی جدیدی گردیدند و آن عقب‌افتادگی شدید ایران در قبال روسیه بود.

آغاز حاکمیت قاجارها، با انقلاب صنعتی و گسترش سرمایه‌داری اروپا مقارن بود و شرکت‌ها، سرمایه‌داران، سرمایه‌گذاران دولتی، اشخاص حقیقی و حقوقی، تجار، ماجراجویان و جستجوگرانی که بخت و اقبال خود را در سرزمین‌های بیگانه و دوردست می‌دیدند، برای دستیابی به ثروت معادن، منابع جدید و یافتن بازار فروش، راهی چهارگوشه‌ی جهان شناخته شده آن روز شدند.

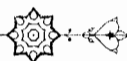


از اواسط سلطنت فتحعلی‌شاه قاجار، روابط ایران با ممالک متمدن اروپایی و رفت‌وآمد اروپاییان به ایران و آشنایی ایرانیان با اصول جدید تمدن که مقدمات آن در عهد صفویه و نادرشاه و کریم‌خان زند آغاز شده بود، رو به افزایش نهاد.

در این دوره، رویارویی ایران به‌ویژه نخبگان تحصیل‌کرده با مدرنیته‌ی اروپایی در مقیاس وسیع‌تری شکل گرفت و در نهایت به پدیدآمدن گفتمان جدید فکری و سیاسی در میان جماعت تحصیل‌کرده ایرانی به تماس و گسترش ارتباطات میان ایران و جهان خارج منجر شد. این تماس‌ها، حاصل سفر ایرانیان سرشناس به خارج و تعدادی از اندیشمندان و شرق‌شناسان خارجی به ایران بود که آثار و تبعات بسیار مهم تاریخی برای آینده ایران به بار آورد و پایه‌گذار بسیاری از حوادث و رخداد‌های مهم در صحنه‌ی تاریخ معاصر ایران گردید. گسترش ارتباط میان ایرانیان و دیگر کشورها زمینه‌ساز آشنایی ایرانیان با جوامعی شد که مشابهت سیاسی، اجتماعی و اقتصادی با جامعه‌ی آنها نداشت. آنان از یک سو، شاهد پیشرفت و ترقی غرب بودند و از سوی دیگر، جهالت و عقب‌ماندگی ایران را می‌دیدند.

آن‌سوی جهان، آزادی و احترام به حقوق فردی و اجتماعی دیده می‌شد، در سوی دیگر فقدان امنیت اقتصادی، سیاسی و اجتماعی و یک‌سو، محدودیت قدرت و حکومت بود و سوی دیگر، استبداد خشن و حاکمیت بی‌چون‌وچرا و مطلق حکومت. چنین بود که غرب برای نسل اول متفکران، اندیشمندان و مصلحان اجتماعی ایران به‌منزله‌ی الگویی برای پیشرفت و از میان برداشتن بی‌خبری اجتماعی، عقب‌ماندگی اقتصادی و استبداد سیاسی جامعه شد. آرای سیاسی، منطق‌خردگرایانه، اومانیسیم و لیبرالیسم غربیان بارقه امید و قوت قلبی برای ایرانیان طالب پیشرفت و اصلاحات شد و آنان آرزوی ایجاد این افکار و برنامه‌ها را برای کشور خود در سر می‌پروراندند.

مقارن به تخت‌نشستن ناصرالدین‌شاه و در پی آن، نابسامانی‌های ناشی از موضوع جانشینی، اوضاع ایران را سخت بغرنج و متشنج کرده بود. فقدان حکومت نیرومند مرکزی و حرکت‌های مرکزگریز و سلطه‌ی فرهنگ و سنت ایلی و عشیره‌ای بر ساختار کشور، روحیه‌ی یأس و ناامیدی را در سطوح مختلف جامعه حاکم می‌کرد. به نوشته‌ی لرد جرز: «در هر گوشه و کناری دلایل بسیار برای اضطراب و نگرانی هست و اندک و بلکه حداقل بارقه‌ی امیدواری مشهود است. خزانه‌ی دولت از باقیمانده‌ی نقدینه‌ی وام دولت روس خالی شده است و برای تجدید بنیه‌ی مالی مملکت امکانات محدود و نیروی مؤثر واقعی یا محرک دستگاه حکومت پاک مفقود است و امید تجدید آن هم در میان نیست. وضع کلی ولایات برای استقرار سلطانی جوان بر تخت سخت‌تر از این امکان ندارد، چون خزانه‌ی دولت تهی است و آرای متشتت و ناتوان به حد وفور است. آثار اعتماد به استواری کار



دولت از هیچ‌گونه نمودار نیست. یک بحران داخلی شاید در شرف تکوین است و بعید هم نیست که زیاد دور نباشد».

ناصرالدین‌شاه در عصر پیشروی‌های جهانجویانه‌ی اروپا و برتری فزاینده‌ی علمی و تکنولوژی آن قاره و کثرت پردامنه‌ی اندیشه‌ها و نهادهای نوین می‌زیست. او بر جامعه‌ای فرمان میراند که به سبب رکود اقتصادی و کشمکش و ستیز داخلی تضعیف شده بود. از اختناق سیاسی و شرعی نالان بود، ولی هنوز عمیقاً به معیارها و ارزش‌های اجدادی خود دل بسته بود.

در ابتدای زمامداری ناصرالدین‌شاه، روند اصلاحات از بالا به همت امیرکبیر پیگیری شد، اما ۱۸ اصلاحات وی در همان دوره‌ی کوتاه صدارتش باقی ماند و بر اثر تلاش‌های مخالفین وی، یعنی کسانی که خواهان حفظ حالت سکون و ایستایی و مخالف اصلاحات بنیادین در عرصه کشورداری بودند و عدم حمایت ناصرالدین‌شاه، برنامه‌های وی را ناکام گذارد. ناصرالدین‌شاه در سال‌های ابتدائی حکومت تا آنجا که مصلحت‌اندیشی اجازه می‌داد، در برابر فشارهای جذب به درون قدرت‌های قرن نوزدهم میلادی، مقاومت ورزید. شاه در دهه‌های آتی همچنان که نکته‌های بسیاری از غرب و دربارهای غرب آموخت، کوشید این معلومات را حتی‌المقدور از اتباع خود پنهان بدارد و از شجره‌ی ممنوعه‌ی فرنگ فقط شاه و اطرافیانش، حلقه‌ی کوچک درباریان مورد اعتماد و فرزندان آنان می‌توانستند بهره‌برند و آنها اجازه داشتند مهارت‌های لازم را برای حشرونشر با مغرب‌زمین فراگیرند.

در زمان صدارت میرزا آقاخان نوری از انتشار چندین کتاب من‌جمله سفرنامه‌هایی که به تبیین جوامع فرنگی پرداخته بودند، جلوگیری شد. او در باب سفرنامه‌ی فرّخ‌خان امین‌الدوله نویسنده‌ی کتاب مخزن الوقایح چنین دستور داد: «نباید اجازه گذاشت عالی‌جاه میرزا حسن این کتاب را با سمه نماید که به همه‌جا منتشر شود و برای مردم درست آگاهی از اوضاع اروپا حاصل شود که مصلحت نیست»، چنان‌که به کتاب عباس‌قلی‌خان سیف الملک، سفیر ایران به روسیه نیز اجازه‌ی انتشار نداد. او استفاده از این‌گونه آثار را مختص خود و اطرافیان و وابستگان دربار قاجار می‌دانست.

تفاوت مهم دیگر میان ناصرالدین‌شاه و دیگر مخالفین اصلاحات در این بود که وی حداقل در آن مقطع، چندان واهمه‌ای از ماهیت نوگرایانه‌ی اصلاحات نداشت. اصلاحات برای ناصرالدین‌شاه پدیده‌ای برای بهبود امور مملکت بود.

به سخن دیگر، او نسبت به اصلاحات نه‌تنها نظر منفی نداشت، بلکه آن را برای حکومت و پیشرفت امور کشور مفید و حتی لازم می‌دانست؛ نه از آن‌جهت که لزوماً پادشاهی اصلاح‌طلب بود، بلکه بیشتر از آن بابت که احساس می‌کرد اصلاحات موجب پیشرفت

امور و بهبود اوضاع و احوال مملکت خواهد شد. ناصرالدین شاه خواهان اصلاحات بود و حتی حاضر بود تا حدی به تغییر و تحول تن دهد، اما مشروط بر آنکه خطری حکومت او را تهدید نکند. اینکه قصد و نیت ناصرالدین شاه نسبت به اقدامات بدیع و جدید قایل تردید نیست، باز خود او تا حدی حامی این وضع و بساط خطرناک محسوب می‌شد، زیرا زر و مال شخصی او از همین راه فراهم می‌گردد و بسیاری از ایرانیان در گزارش / ۲۱ حین محاوره صمیمانه نظریات انتقادآمیز دارند، ولی در بیان و سخن، از تجلیل آن بساط و ترتیب هم دریغ نمی‌کردند، در واقع غیر از خود شهریار، هرگونه اقدام و ابتکار به منظور قیام بر ضد معایب راه و رسم دیرین پاک مفقود است.

علاقه‌ی ناصرالدین شاه به تاریخ اروپا، جغرافیای جهان و کشفیات جدید هیچ‌کدام کاربرد عملی مشخصی نیافت و تنها امور جاری دنیا و خاندان‌های مختلف سلطنتی و شایعات خصوصی و رسوایی آنها و حتی کنجکاوی‌های پیش‌پا افتاده مندرج در جراید اروپا را نیز شامل می‌شد.

ناصرالدین شاه ترجمه شمار قابل توجهی کتب تاریخی و جغرافیایی را سفارش داد که تقریباً همه درست برای مصرف شخصی او و دور از دسترس عموم باقی می‌ماند. با وجود خواندن مطالب مبسوط درباره‌ی تاریخ و جغرافیای اروپا و با وجود سه بار مسافرت به آن قاره، دریافت شاه از سرزمین‌های عجیب و زیبایی که می‌دید، هرگز از ابراز حیرت و شگفتی از دستاوردهای عظیم فرا نرفت. شاه همچنان از پشت عینک خویش به فرنگ می‌نگریست و اگر اظهارات اعتمادالسلطنه در باب عدم پیشرفت آموزش شاه درست باشد، باید گفت که تأثیر روندهای فرهنگی اروپا بر شاه بسی محدود بود.

خواندن کتاب‌های تاریخ، مقالات سیاسی و ادبیات جدید، جهان‌بینی یا تلقی او را از حکومت و جامعه تغییر چندانی نداد. مضامین تحلیلی یا تمثیلی این آثار نیز ذهن او را چندان مشوش نکرد. او با جزم‌اندیشی معمول خود در کتب تاریخی، شرح احوال پادشاهان، مقالات روزنامه‌ها و ادبیات داستانی نیز جویای تأیید و توجیه اعمال سیاسی خویش و تمديد وضع موجود بود.

ناصرالدین شاه آن چنان از مخاطرات آزاداندیشی هراس داشت که نتوانست در مطالعه‌ی تاریخ در پی پیام دیگری جز مشروعیت قدرت حاکم باشد. ناصرالدین شاه با وحشتی که فهم آن دشوار نبود، رفته‌رفته پی برد که قدرت اقتصادی غرب و رسوخ اندیشه‌های سیاسی جدید به اندازه‌ی ضرب توپ‌های قهار روسی، یا برد کشتی‌های جنگی انگلیسی برای ثبات تخت و تاج او خطر دارد. او در اواخر سلطنت به همان اندازه که از ملکم و روزنامه‌ی قانون او می‌ترسید، از افراد تحصیل کرده و فرنگ‌رفته و نوشته‌های آنان نیز واهمه داشت، حتی از

افراد تحول‌خواه و نوخواه دربارش نیز دوری می‌کرد و سعی می‌کرد از آنان در مناصب مهم دولتی استفاده ننماید.

به گواهی عبدالله مستوفی، ناصرالدین‌شاه در دوره دوم سلطنتش به‌ویژه در دهه‌ی آخر، از ورود هر دانش و بینش و هر چیز تازه‌ای به ایران جلوگیری می‌کرد: از مسافرت افراد به کشورهای اروپایی جلوگیری به عمل آورد و ورود روزنامه‌های فارسی چاپ خارج را که سبب باز شدن چشم و گوش مردم شود، ممنوع می‌نمود.

می‌توان گفت که اصلاح امور مملکت بر اساس قواعد مرسوم در دنیای آن زمان، با منافع ساختار ایلی قاجار، پادشاهان قاجار و بافت اجتماعی ایران تضاد اصلی و اساسی داشت. اصلاح اجتماعی، مستلزم قدری خانه‌تکانی در ساختار سیاسی بود و ملت‌ی که ساختار سیاسی و اصلاحات را مغایر منافع ایلی و طوایفی خودارزیابی کند، طبیعی است که در برابر آن خواهد ایستاد. شاهان قاجار به واسطه‌ی ساختاری که در آن حکومت می‌کردند، نمی‌توانستند با مشروعیت توافقی داشته باشند و در آن روزگار، سطحی از عقلانیت برای درک دنیای جدید و شرایط تازه مملکت‌داری از طریق ساختارهای آهنین و همچنین به‌صورت ژنتیک از نسلی به نسل دیگر وجود نداشت. برخلاف‌ها تمدنی قدیم، انتقال تمدن جدید به‌صورت طبیعی و بدون الگو و طرح و نقشه‌ی معین با حفظ شاکله و کلیت فرهنگ و تمدن گیرنده و در نتیجه بدون داشتن تصویری واضح و روشن از کلیت، مبانی، مقدمات، منطق، لوازم و ضروریات آن، چیزی جز محال‌اندیشی و شکست در عمل نمی‌توانست باشد.

اصلاحات و نوسازی سبب می‌شد تا اقشار و لایه‌های جدیدی با انتظارات و توقعات نوپدید آیند و پادشاهان قاجار در تمام دوره حکمرانی خود کوشیدند با طرح‌ها و نقشه‌های گوناگون، از انتشار این افکار در سطح جامعه ایران جلوگیری کنند. آنها از این نکته غافل بودند که در صورت برآورده نشدن خواسته‌های جدید، ممکن است برخی از اقشار جامعه به سمت خشونت بروند و در نتیجه، جامعه وارد دوره‌ای از بی‌ثباتی شود. قاجارها با جلوگیری از هرگونه تغییر و اصلاح جدید در یک‌صد سال اوائل حکومت، حداقل موفق شدند تعادل جامعه‌ی سنتی را حفظ کنند. نوسازی اختیاری به‌جای اکتساب توانایی‌های لازم در تمدن‌سازی و تأسیس تمدن جدید، با تقلید و عمل‌گرایی بی‌اعتناء به تفکر و مبانی نظری، به توسعه‌ی ناقص نوسازی و شبه تمدن بحران‌زا و مسئله‌آفرین منتهی شد.

دکتر حسن رضائی

استاد دانشگاه آزاد اسلامی بیرجند و عضو هیأت موسس

مرکز آموزش علمی و کاربردی بیرجند یک



فهرست مطالب

۱۹	پیشگفتار مترجم
۲۱	معرفی نویسنده سون هدین
۲۵	مقدمه‌ای به قلم پروفیسور هرمان وامبری
۲۹	فصل اول
	سفر به باکو: ولادی قفقاز - جاده‌های سنگلاخ - کازبک - تفلیس - دشت مغان - طوفان
۴۱	فصل دوم
	شبه جزیره آب شوران: با کو - ردیف سیاه یا «قره بازار» - روستاهای تاتارنشین - پرستشگاه‌های قدیمی - گنبدی در سوراخانی - آتشفشان‌های خاموش
۵۱	فصل سوم
	درباره‌ی صنایع نفتی: حوضچه نفتی - حفاری نفت - فوران نفت - آتش‌های نفتی - دریاچه‌های نفت - شهر سیاه - برادران روبرت و لودویک نوبل

فصل چهارم ۶۳

درباره‌ی تاتارها: گستردگی تاتارها - شکل ظاهری تاتارها - اصول و نحوه‌ی زندگی تاتارها - جشن‌ها و عروسی تاتارها - نحوه تدفین مردگان - زبان تاتارها

فصل پنجم ۷۵

سفر از راه دریای خزر: عیسی بیک باکی چانف رفیق و همراه من - شروع سفر - دریای خزر - دوستان هم‌سفر - انزلی - تالاب انزلی - رشت - بازارهای ایرانی - یک شهر ناسالم

فصل ششم ۸۹

سفر از طریق ارتفاعات البرز: قدم یک ایستگاه ایرانی - سفید رود - رودخانه سفید - کاروان قاطرها - منجیل - یک استان زیبا - در منطقه برفگیر در کوران برف - قزوین - مسابقه اسب سواری و تند رانی - مناطق اطراف و حومه تهران

فصل هفتم ۱۰۵

تهران: ورود - دکتر برتراند هیپنت - پیاده روی شاه - مسابقه - رژه - ارتش ایران - موقعیت شهر و شکل آن - تهران - کاخ شاه - مسجد یحیی خان

فصل هشتم ۱۲۹

ناصرالدین‌شاه و تشکیلاتش: تاریخچه زندگی شاه - شخصیت شاه - کاخ‌های تفریحی و بیلاقی شاه - سفرهای شاه - شاه یک روز خود را چگونه می‌گذراند؟ - زن‌های شاه - پسران شاه - قدرت شاه - پزشک شخصی شاه - دکتر تولوزان

فصل نهم ۱۴۹

سفر به اصفهان: شبکه حمل‌ونقل - اسب‌های ایرانی - شهر مقدس قم - کاشان - در مسیر اشتباهی - استراحت در کوه رود - تلگراف هندی

فصل دهم ۱۶۳

اصفهان: نخستین احساس از دیدار اصفهان - بنیان‌گذاری اصفهان و تاریخچه آن -
شاه‌عباس کبیر - میدان شاه - مسجد شاه - بازارها - صنایع ایرانی - کاخ چهل ستون
- حسین آجرکار - پل‌های احداث شده بر روی زاینده‌رود - ناحیه جلفا، شهر ارامنه

فصل یازدهم ۱۸۱

سفر برای دیدار از مقبره کوروش: یزدخواست روستایی عجیب - فلات دهید - مقبره
کوروش - پاسارگاد

فصل دوازدهم ۱۸۹

پرسپولیس: کتیبه‌های فارسی باستان - کاخ هخامنشی - کاخ داریوش - مقبره
پادشاهان - تخریب پرسپولیس

فصل سیزدهم ۱۹۹

چند روز در شیراز: شیراز زیباترین شهر ایران - آقای فارگوس - شاهزاده جلال الدوله
- گردش در اطراف شهر - دراویش

فصل چهاردهم ۲۰۹

قبور شیراز: دکتر فاگرگن - اشعار سعدی - حافظ

فصل پانزدهم ۲۱۷

کوه فارسستان: یک منطقه خطرناک - عبور از دشت - کازرون - آثار برجای مانده
باستانی از شاپور

فصل شانزدهم ۲۲۵

حرکت به سمت بوشهر و سفر از راه خلیج فارس: یک خانواده عشایری - تکمیل
سفر - بوشهر - انگلیسی‌ها و روس‌ها در ایران - گرمای طاقت‌فرسا - یک ناوچه
ایرانی - سفر با کشتی بخار

فصل هفدهم ۲۴۱

بصره: شط العرب (اروند رود - م) - بندر بصره - منظره شهر و آب و هوای آن - حکمرانی ترک‌ها

فصل هجدهم ۲۵۱

سفر از طریق رود دجله: مجیدیه، کشتی بخار بر روی آب رودخانه - بهشت - دجله و فرات - مقبره عَزِیز پیامبر - ساکنین بین‌النهرین (مس و پو تام یا) - هجوم ملخ‌ها - بر روی عرشه کشتی بخار - یک حرم در حال سفر - خرابه‌های طاق کسری در تیسفون - واقعه تسخیر تیسفون

فصل نوزدهم ۲۶۹

بغداد: شهر خلفاء - قایق‌های‌های عجیب - شبی ناآرام - ساختمان‌ها و خیابان‌های بغداد - مسیونر فرانسوی - تعداد ساکنین - حکومت و تجارت - تاریخ بغداد

فصل بیستم ۲۸۵

سفر با کاروان: عزیمت - من گذرنامه ندارم - نقشه‌های فرار - گذر به فلات بلند - در مرز ایران - زائران مکه - سوار بر پشت شتر

فصل بیست و یکم ۲۹۹

کرمانشاه: بدون پول - آقا محمد حسن - از سرزمین پادشاه کارل دوازدهم - میهمان نوازی شرقی - طاق بستان - استراحت در طاق بستان - خدا حافظی و جدایی از آقا محمد حسن - شروع سوارکاری - اسدآباد - همدان - کاروان مردگان - سفری خطرناک - ورود دوباره به تهران - خانه دکتر هیبنت

فصل بیست و دوم ۳۲۵

افراد و قبائل و طوایف خارجی در ایران: فقدان آمار - مردم تاتار - ترک - ارمنی‌ها و کردها - اعراب - افغان‌ها و ترکمن‌ها - یهودیان - عشایر

۳۳۹	فصل بیست و سوم	درباره‌ی فارس‌ها: ساختار بدنی و شکل ظاهری - شکل و ظاهر - دیدار و سلام و احوالپرسی - ادب و شیوه گفت‌وگو - ازدواج و خانواده - برده داری و تجارت - نوع لباس و پوشش ایرانیان - مراسم بخاک سپاری
۳۵۷	فصل بیست و چهارم	زبان، سواد و تحصیلات، دین و قوانین: فارسی - خط و نگارش - ساختار کلی - هنر چاپ کتاب - سنی‌ها و شیعیان - جشن سال نو - عید قربان - رمضان - خرافات و درخشش تقدس - بازی‌های پرشور - متون مذهبی و تعصبات - فرقه‌های مذهبی - اجرای عدالت
۳۸۱	فصل بیست و پنجم	نمای جغرافیایی - هنر، تجارت و صنایع: دشت و رشته کانال‌های آب - آب و هوا - محصولات کشاورزی - کشیدن توتون - تریاک - گیاهان زراعی - تولیدات حاصل از حیوانات - صنایع دستی و سایر صنایع - تجارت
۳۹۷	فصل بیست و ششم	سفر به سواحل دریای خزر: سفر از طریق کوه - یک استراحتگاه شبانه وحشتناک - دماوند
۴۰۵	فصل بیست و هفتم	داستان ضحاک و فریدون: یک شعر حماسی ایرانی
۴۱۱	فصل بیست و هشتم	بازگشت به باکو: بارفروش - خداحافظی با ایران - در دریای خزر - در کراسنودسک - سفر دوباره به بالاخانی
۴۲۱	فصل بیست و نهم	از دریای خزر تا دریای سیاه: سفر با قطار - باتومی - سیاحت در اطراف باتومی - در دریای سیاه - طرابوزان - سواحل کوچک آسیایی - کشتی مسافری بخاری ترکیه - دهانه بسفر - ورود به قسطنطنیه (استانبول)
۴۴۱	فصل سی‌ام	قسطنطنیه (استانبول - م): برج کالاتا - دراویش رقصنده و زمزمه کنان - گشت و گذار در شهر - ایاصوفیه - بازار بزرگ - قایق سواری - دیدار از مسجد سلطان

فصل سی و یکم ۴۵۱

از راه ترکیه: آدریانوپول - دستگیری و آزادی - فیلیپ پوپل

فصل سی و دوم ۴۵۹

از راه بلغارستان در واگن: استراحتگاه‌های شبانه در تهتیمان - صوفیا - بازگشت به خانه

پیوست ۱ ۴۶۷

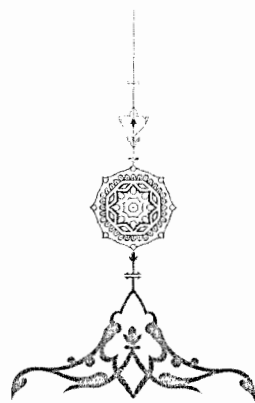
گزارش مربوط به معرفی و تشریح محتوای کتاب در جلسه علمی معاونت پژوهشی مرکز مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه در تاریخ ۱۴۰۱/۲/۷

پیوست ۲ ۴۶۹

نامه پادشاه اسکار - شاه سوئد، نروژ، اولند و گوتلند، به مظفرالدین شاه قاجار مورخ ۱۴ اکتبر ۱۹۰۵ (۱۲۸۴/۷/۲۲) مبنی بر کسب اجازه از شاه ایران برای سفر سون هدین به دشت‌ها و کویر مرکزی ایران تا مرزهای هندوستان به همراه تصویر اصل سند به زبان فرانسه و ترجمه آن.

پیوست ۳ ۴۷۳

نقشه ایران - عراق، قفقاز و ترکمنستان براساس منابع انگلیسی، آلمانی و روسی - کار شده به‌وسیله سون هدین



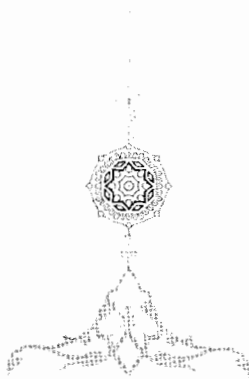
پیشگفتار مترجم

تحصیل در دوران دانشجویی‌ام در سوئد در دهه ۱۳۵۰ مرا به نوع نگاه ساکنان جوامع شمال اروپا نسبت به ایران علاقه‌مند ساخت. از آن هنگام علاقه داشتم تا در خصوص نگاه تاریخی مردم اسکاندیناوی و به‌ویژه سوئدی‌ها نسبت به ایران بیشتر بدانم. پیوستم به وزارت امور خارجه تمرکز مرا بر روی اهمیت و درک این نگاه تاریخی برایم دوچندان کرد. در اوایل دهه ۱۳۷۰ به‌عنوان کارشناس در اداره اروپای شمالی وزارت امور خارجه مشغول بکار بودم و در آن هنگام در کوران کار و تنظیم مناسبات دوجانبه با سوئد ونیز نروژ، برای نخستین‌بار به نام سون هدین (Sven Hedin) برخورد نمودم و قسمتی از نوشته‌های وی در سفر اول وی به ایران به زبان اصلی را یافتم. نگاه عمیقی که هدین در سفرش به ایران داشت مرا به خواندن متن کامل کتابش علاقه‌مند ساخت. جستجویم برای یافتن ترجمه کتاب بی‌نتیجه بود زیرا متوجه شدم این کتاب مهم هیچ گاه به فارسی ترجمه نشده است. سپس ترغیب شدم که متن کتاب به زبان اصلی‌اش را پیدا کرده و آن را به فارسی برگردانم. از آن‌پس همه هم و غم خود را برای یافتن و خریداری این کتاب گذاشتم ولی هر چه در کتابخانه‌ها و بعدها اینترنت جستجو کردم، به نتیجه‌ای نرسید. حتی از تعدادی از مسافران عازم شمال اروپا درخواست کردم چنانچه کتاب را یافتند آن را با هزینه بنده خریداری و برایم ارسال کنند. در نهایت یک نفر پزشک متخصص سوئدی که عضو یک



هیئت جهانگردی بود در بازگشت به سوئد با ارسال ایمیلی اظهار داشت که «...من کتاب موردنظر را پیدا کردم لکن در یک آنتیک‌فروشی بود و قیمت آن ۳ هزار دلار (معادل ۲۴ هزار کرون سوئد) است که من قادر به خرید آن نشدم!»

در سال ۱۳۹۹ متوجه شدم که بنیادی به نام سون هدین در سوئد ایجاد شده است. این موضوع امید به یافتن کتاب را در دلم زنده کرد. بلافاصله با بنیاد مذکور مکاتبه کرده و شرح حال خود و تلاش برای دستیابی به این کتاب را توضیح دادم و از آنها خواستم تا کتاب را برای بنده ارسال کنند تا اقدام به ترجمه و چاپ آن نمایم. پاسخ آنها به مکاتبه من جالب توجه بود زیرا آنها نیز نسخه‌ای از این کتاب را در دست نداشتند ولی مکاتبه من آنها را تشویق نمود تا تلاش‌های خود را برای یافتن کتاب شروع کنند. بالاخره در ماه فروردین ۱۴۰۰ آقای هوکان والکویست رئیس بنیاد سون هدین با بنده تماس گرفته و اطلاع داد که موفق به یافتن نسخه اصلی کتاب شده‌اند. مسئولین این بنیاد لطف نموده کتابی را که با هزینه زیاد خریداری نموده بودند به منظور برگرداندن آن به زبان فارسی برای من ارسال داشتند و بالاخره پس از قریب به ۲۸ سال این کتاب را یافته‌ام و اقدام به برگرداندن آن به زبان فارسی نمودم. امیدوارم ترجمه این کتاب بتواند به آشنایی بیشتر با نوع نگاه مردم کشورهای اسکاندیناوی به ایران که دارای روحيات و نوع نگرش متفاوت از دیگر مناطق اروپا هستند؛ کمک نماید.



معرفی نویسنده

سون هدین

کشورهای شمال اروپا و بخصوص سوئد در زمره کشورهایی در اروپا هستند که در پیشینه تاریخی آنان در قالب دولت و نظام سیاسی هیچ نوع سابقه استعماری یا تجاوزگری به سایر کشورها یافت نمی‌شود. عموم حملات و دزدی‌ها و غارت‌های وایکینگ‌ها که نسل مهاجمی از اهالی کشورهای اسکاندیناوی و بخصوص نروژی‌ها بوده‌اند در دوران قرون وسطی (از قرن هشتم میلادی به بعد) به بندرهای اروپایی که مستندات مربوط به رویداد آنها در تاریخ وجود دارند نه در قالب دولت‌ها بلکه تنها در قالب گروه‌هایی از دزدان دریایی انجام شده است. روحیات مردمان شمال اروپا عموماً و به طور سنتی آرام و به دور از هر نوع تنش و چالشی است و به گونه‌ای است که علاقه‌مند هستند که به طور مستقل تجربیات و کشفیات خود را نسبت به سایر سرزمین‌ها و جوامع بشری و مردم ساکن در آنها داشته باشند و اینکه لزوماً متکی به دیدگاه و نظرات سایر برادران اروپایی خویش نیستند. علاوه بر آن محیط‌های طبیعی پرآب و جنگل‌های انبوه کاج در شمال اروپا مردمان آن سرزمین‌ها را مشتاق و علاقه‌مند به دیدن صحرای کویری و آفتاب گرم و سوزان می‌نماید. سون هدین نیز برخاسته از این نوع تفکرات و دارای همین بینش‌ها است. نامبرده متولد ۱۹ فوریه ۱۸۶۵ در استکهلم است و متوفی به تاریخ ۲۶ نوامبر ۱۹۵۲ در همان شهر هست. وی از دوران نوجوانی به جغرافیا و کشف سرزمین‌های ناشناخته علاقه‌مند بود.



«هدین بیش از ۲۰ سال از عمر خویش را در صحراهای آسیا گذرانید و طی این سال‌ها دورافتاده‌ترین نقاط صحراها و دشت‌های آسیا و نیز کویرهای ایران را درنوردید و حاصل جستجوهای جسورانه خویش را طی ۶۵ جلد کتاب و صدها گزارش علمی در شاخه‌های جغرافیا، تاریخ و باستان‌شناسی منتشر ساخت. او همچنین اسناد سیاسی و اطلاعات استراتژیکی ذی‌قیمتی را برای دولت متبوعش به ارمغان برد. قسمت عمده مخارج سفرهای طولانی وی (و از جمله سفر اول وی به ایران - م) از سوی دربار سلطنتی سوئد تأمین گردید. وی شرق‌شناسی قوی و در رشته جغرافیا از جمله نخبگان عصر خویش بود. یافته‌های او کم‌نظیر و ستودنی هستند. حمایت وی از آلمان نازی در جنگ دوم جهانی به شهرت وی لطمه وارد کرد. او همواره مورد ستایش فرماندهان آلمانی بود و آنها از نتایج اکتشافات وی در مشرق‌زمین در جهت شناسایی سرزمین‌های دوردست آسیایی بهره‌مند می‌گردیدند.» (برگرفته از کتاب کویرها و بیابان‌های ایران).

برداشت‌های وی از جامعه ایران در دوران قاجارها و در عصر ناصری و در زمانی که به تازگی تلگراف وارد ایران شده بود و مأموران انگلیسی تلگراف‌خانه‌های ایران را اداره می‌نمودند، بخصوص در ترسیم اوضاع اجتماعی ایران و نقش قدرت‌های بیگانه و میزان نفوذ آنان در کشور ما بسیار شگفت‌انگیز است. او ۳ سفر به ایران داشته است که اولین آن در سال ۱۸۸۶ و مصادف با فروردین‌ماه ۱۲۶۵ شمسی و در عصر ناصرالدین‌شاه قاجار ۱۰ سال قبل از کشته‌شدن شاه در حرم حضرت عبدالعظیم توسط میرزا رضای کرمانی به ایران انجام شده است.

دومین سفر وی در سال ۱۸۹۱ در همراهی به‌عنوان مترجم سفیر آکرديته دربار سوئد برای تقدیم عالی‌ترین نشان دربار پادشاهی سوئد به ناصرالدین‌شاه بود. سومین سفر وی که به مقصد هندوستان و تبت انجام شد در عصر مظفرالدین‌شاه قاجار و حدود ۱۰ ماه پیش از وقوع و پیروزی انقلاب بزرگ مشروطه بود که با معرفی‌نامه رسمی پادشاه اسکار، پادشاه وقت سوئد و نروژ به مظفرالدین‌شاه برای دیدار از کویر مرکزی ایران به ایران آمد. این سفر ۱۰ ماه قبل از پیروزی انقلاب مشروطه در شرایطی است که جامعه در التهاب و در گیرودار و در کش‌وقوس شروع یک انقلاب و یا یک دگردیسی اساسی در حد و سطح کشوری است. او درباره‌ی اوضاع ایران در آن برهه تاریخی می‌نویسد: «جایی را که قریب به بیست سال قبل از این دیده بودم بسیار تغییر یافته و مردم ایران به طور علنی دربار پادشاهی و حکمرانان را بدون ترس در همه‌جا مورد انتقاد قرار می‌دهند...» (کتاب کویرها و بیابان‌های ایران - م).

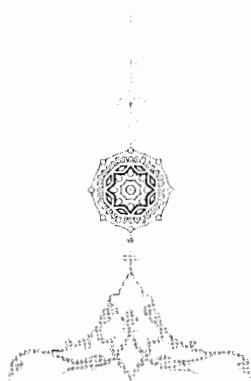
در کتاب کویرها و بیابان‌های ایران گزیده‌ای از سفرنامه وی از ایران تا تبت در سال ۱۳۵۵

تلخیص و ترجمه شده است. همچنین در سال ۱۳۸۱ به همت آقای پرویز رجبی کتاب یادشده ترجمه و طبع گردید. لکن نخستین کتاب وی که با عنوان سفر به ایران نامبرده (resemninen af Sven Hedin)-Genom persien mesopotamien och kaukasien که عنوان دقیق آن سفرنامه سون هدین از طریق ایران، بین النهرین و قفقاز نام دارد و در سال ۱۸۸۷ در استکهلم در ۳۷۰۰ نسخه به وسیله انتشارات معروف بونیر سوئد چاپ و طبع گردید، هیچ گاه ترجمه نشد.

با ارزش ترین قسمت این کتاب نقشه ایران و قفقاز است که برگرفته از منابع آلمانی، روسی و انگلیسی و به زبان سوئدی است که در انتهای کتاب به وسیله نویسنده ترسیم شده است (پیوست شماره ۳). این در زمانی است که کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس و عربستان هنوز موجودیتی نداشته و در قالب دولت تشکیل نشده و عموماً در قلمرو امپراتوری عثمانی بودند (در سال ۱۸۸۶). امروزه بایستی در آنتیک فروشی های شمال اروپا در جستجوی اصل این سفرنامه باشیم که با لطف پروردگار و با زحمت و مشقت فراوان موفق شدم آن را از بنیاد خودش در سوئد به دست آورده و به شرح زیر از زبان اصلی ترجمه کنم. امید که مورد استفاده دانشجویان، جامعه شناسان، تاریخ پژوهان و سایر محققین و نویسندگان ارجمند کشور عزیزم ایران و نیز عموم علاقه مندان به تاریخ و فرهنگ این سرزمین قرار بگیرد.

وحید صابری مقدم - تهران - پائیز ۱۴۰۰





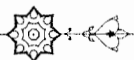
مقدمه

پروفسور هرمان وامبری

پروفسور هرمان وامبری (متولد ۱۹ مارس ۱۸۳۲ و متوفی در تاریخ ۱۵ سپتامبر ۱۹۱۳ - استاد زبان‌های شرقی و شرق‌شناسی دانشگاه بوداپست).

کشورهای آسیای همواره از یک‌صد سال قبل تا کنون دستخوش و تحت‌تأثیر روزافزون نفوذ گسترده کشورهای غربی بوده‌اند. کشورهای اروپایی جوان تلاش نموده‌اند که کشورهای کهن آسیایی را مورد تحقیق و بررسی قرار دهند. اروپا همچون دختری جوان و پرنرزی در پی نفوذ در بین کشورهای مادر، پیر و سالخورده آسیایی خویش است.

برای کاوش‌ها و تحقیقات اروپائیان تاکنون پرده عدم اطلاع از چین، ژاپن، سی‌ام، عربستان و ترکیه برداشته شده و کمابیش با آنان وارد تجارت و بازرگانی، مراودات صنعتی و سایر مراودات شده‌ایم. لکن در مورد ایران این‌گونه نیست. این کشور هنوز ناشناخته است و تنها تعداد اندکی از مسافری و جهانگردان به آنجا سفر نموده‌اند. اطلاعی از آداب و رسوم آنان نداریم و از سه طرف محفوظ و محصور است و کشوری غیرقابل دسترسی است. به نظر می‌رسد که فرهنگی دست‌نخورده از یک کشور مسلمان آسیایی داشته باشد. آثار به‌جای‌مانده از سفرنامه‌های افرادی همچون مارکوپولو یوزف باربارو، آمبروسیو کنترائینی، کاترینو زنو، باتیستا را موسیو اوله آریوس و بیش از همه سفرنامه چاردین، اطلاعات ارزشمندی را درباره‌ی ایران و مردم آن در زمانی که آن کشور دارای یک امپراطوری قوی بوده است به ما می‌دهند. لکن تصویری را که ما در یک‌صد سال اخیر از آن به دست آورده‌ایم



از زمانی است که قدرت‌های غربی مناسبات دیپلماتیک با تهران برقرار نموده‌اند. این باعث شده است که از نزدیک با ایرانی‌ها برخورد داشته باشیم. بخصوص از زمان تقویت و سرعت یافتن ارتباطات، این منطقه شرقی از حالت انزوا و محصور بودن بیرون آمده و در معرض منافع سیاسی و اقتصادی ما قرار گرفته و ایران دیگر کشوری نیست که فقط با فرانک‌ها (فرانسوی‌ها) در ارتباط باشد.

برای نخستین بار ایران از قرن نوزدهم به بعد قابل دسترسی شد. با شروع جنگ‌های ناپلئون، انگلیسی‌ها بیش از پیش مواضع خود را در هند شرقی تقویت نمودند. به لطف نوشتارهای افرادی همچون یوبرت، مالکم، پوسه لی، فرایسر موریری، شیل، پولاک و یک سری از افراد دیگری که در طی یکصد سال در نقش‌های دیپلمات یا فرماندهان نظامی و یا پزشک به کشور شیر و خورشید سفر نمودند ما توانستیم آگاهی خود نسبت به منطقه را افزایش دهیم.

عجیب آنکه در ۲۵ سال گذشته که گاه‌وبیگاه به این کشور سفر نموده‌ام جای پای نفوذ غرب را در آنجا بیشتر یافته‌ام. بله ایران و ایرانی در قالب دولتی و رسمی و در مناسبات اجتماعی نظامی مشابه یکصد سال قبل اروپا را دارند. آنها تنها دارای تجارت گسترده با ترکیه هستند. در عین حال تجارت و صنایع آنها قابل توجه است و حاکمان علیرغم سختی‌هایی که در این منطقه از آسیا وجود دارد توانسته‌اند در این رشته‌ها پیشرفت‌هایی را بدست آورند. امروز ایران تحت فشار شدید ناشی از عقب ماندگی آسیا در رنج است.

در طی ۲۵ سال گذشته وقایعی روی داده که اوضاع را کمی بهتر نموده است. از آن جمله شبکه تلگراف است که از دریای خزر به خلیج فارس و از خراسان تا ترکیه و مرزهای روسیه کشیده شده و از آنجا به شبکه ارتباطی اروپا متصل شده است. این مراسلات قبلاً به وسیله چاپار (پست) صورت می‌گرفت که چندین هفته طول می‌کشید و اکنون تبدیل به چند دقیقه شده است که می‌توان اطلاعات را از ایران به مرزهای اروپا منتقل نمود. مهم‌تر از آن راه‌آهن ارتباطی قفقاز است که چند سال قبل افتتاح شد که می‌توان ظرف چند ساعت به وسیله آن خود را به مرزهای ورودی ایران یعنی به رشت رساند. من چندین سال قبل نیاز داشتم که راه طرابوزان را که راهی کاروانی پر سنگلاخ و ناهموار و دارای کاروان‌سراهایی نه‌چندان تمیز بود را به راه دیگری تغییر دهم. بنابراین مسیر واگن‌ها و کوپه‌های مناسب و راحت همراه با رستوران را انتخاب کردم. پس از آن به گمرک که سختی‌های خودش را داشت و سپس گروهی از دزدان کرد برخورد و بعد هم شاهد گرمای طاقت‌فرسا و طوفان در میانه راه بودم سپس به جاده ناهموار بین رشت قزوین رسیدم. پس از این شهر آخری سوار بر واگن مناسبی شدم که بر روی شاسی خوبی سوار بود که به وسیله آن وارد تهران

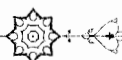
شدم. اخیراً تعداد مسافران اروپایی به ایران افزایش یافته‌اند و ادبیات محتاطانه قبلی در مورد این کشور رو به پیشرفت است. این موضوع به انسان دیدگاهی همه‌جانبه نسبت به این کشور می‌دهد. یک جهانگرد می‌تواند تصویری کامل از پیشینه این کشور آسیایی و وضعیت آشکار آن‌طور سایه‌روشن و تقریبی به دست آورد.

جریان زندگی در بازارها و کاروان‌سراها، ساکنین خوش‌مشرّب، لباس‌های رنگارنگ، خانه‌ها و کاخ‌ها که روش ساخت آنها فقط به میزان کمی مدرن شده‌اند، شکوه و جلوه مراسم رسمی و همه اینها خاطرات و تصاویر داستان‌ها و قصه‌های دوران کودکی را در ذهن ما زنده می‌سازد و درک و فهم آن برای کسی که در زیر این آسمان صاف و آبی این سبک زندگی را دیده باشد چندان دشوار نیست. علاقه‌مندی‌های دوران جوانی، صرف‌نظر از مخاطرات موجود می‌تواند انسان را به سیروسفر و دیدار از روند زندگی در ایران بکشانند. میزان زیادی از عشق و اشتیاق به این سفر را می‌توان در سفرنامه سون هُدین که با صبر و بردباری خاص یک فرد شمال اروپایی نوشته شده، یافت. قسمتی از سفرنامه او پیرامون دوست مرحوم من دکتر فاگرگرن می‌باشد. چنانچه آن سوئدی مرحوم زنده می‌بود بطور قطع و یقین از خواندن این کتاب مسرور می‌شد. زیرا توصیفات سون هُدین از وقایعی که پیرامون او در طول سفر روی داده بسیار صادقانه است و بااستعداد قابل‌توجهی نوشته شده و مملو از شرح و بیان از ویژگی‌های متمایز زندگی شرقی است که باقدرت یک مسافر جوان را به خود جذب می‌کند.

اما حتی تصویری را که ما امروز از ایران داریم نتیجه تلاش‌های آقای سون هُدین در رسم تصویری دقیق از ایران است. علی‌رغم شکل کاملاً استبدادی حکومت ایران و با وجود دروغ و تقلب که در حیطه استیلای استبداد رشد می‌کند، ایران قادر است به شکوفایی بسیار و بیش از سایر کشورهای اسلامی که تعدادشان رو به کاهش است دست یابد.

دلیل این موضوع وسعت خاک و حاصلخیزی آن، فراوانی مواد معدنی، تنوع در گیاهان و جانوران، تنوع ساکنین کشور و اشتغال‌های گوناگون آنان و تهیه و تولید تقریباً هرآنچه که برای زندگی مورد نیازشان هست و صادرات قابل توجهی از مواد طبیعی و خام که دارند به کشورهای همسایه می‌باشد. ایران از شمال در چنگال و آغوش شوم روسیه قرار دارد که تا کنون شاهد رویدادهای سیاسی بوده است. آینده این مرزها همچنان خطرناک است. اما احساس شخصی به ما این فرض را می‌دهد که باتوجه‌به وجود عشق به سرزمین مادری در بین اتباع جدا شده از ایران و در یک رقابت بین رقبای اروپایی قسمتی از سرزمین‌های جدا شده از ایران در آینده حداقل به خودمختاری و استقلال برسند.

در ادای کلمه ایران و ایرانی سینه‌های ایرانیان پر از غرور می‌شود فارغ از آنکه او کرد،

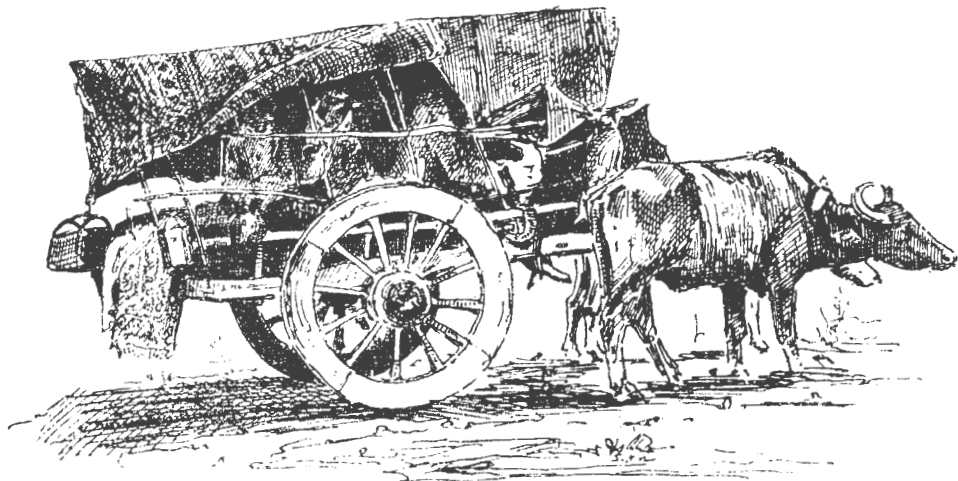


لر، بختیاری، ترک و غیره باشد. هیچ سرزمینی، هیچ آسمانی، هیچ آبی و هیچ میوه‌ای در سراسر کره زمین او را این چنین خوشحال نمی‌کند که بگوید: «من اهل ممالک محروسه ایران (کشور ایران) هستم.»

شکوهی که تاریخ از داستان رستم، نوشیروان و یا شاه‌عباس در این کشور ۸ یا ۹ میلیون نفری توصیف می‌کند در بین سرزمین‌های شرقی بی‌نظیر است.

سفر به چنین سرزمینی با یک چنین مردمی مطالب جامع و کاملی را در اختیار یک جهانگرد خارجی و غربی قرار می‌دهد. بیش از همه در نظر یک نفر که از شمالگان سرد یا اروپای هشیار به این کشور سفر می‌کند بسیار جذاب است. آقای هدین واقعاً توانسته است به منابع اصلی هویتی این سرزمین دست یابد. او دیده‌هایش را با عشق و علاقه و ایمان نگاشته است و نوشته‌های او در این کتاب به زیباترین و بهترین وجهی که تا کنون در مورد ایران بوده است به نظر خوانندگان رسیده و در معرض دید عموم قرار گرفته است. نوشته‌های مرد جوان و علاقه‌مندی که به یک امپراطوری کهن برمی‌خورد و آن را توصیف می‌کند بسیار دارای جنبه‌های رمانتیک است و لاجرم بر دل می‌نشیند. سفر به کشوری کاملاً بیگانه بی‌آنکه با زبان آن کشور آشنا باشد و با وجود سوءظن‌هایی که مردم سرزمین‌های شرقی نسبت به بیگانگان دارند و با وجود موانع، سختی‌ها و مشقات فراوان با استقامت و ظرافت و پشتکار و عدم ترسی که او بخصوص در چندین موقعیت حساس از خود نشان داد واقعاً مرا متحیر و متعجب نموده است. امیدوارم آقای هدین در این نقطه متوقف نشده و به تلاش‌های هدفمند خود همچنان ادامه دهد زیرا آینده درخشانی در انتظار او خواهد بود. در اینجا این قسمت از قرآن را یادآوری کنم که «سیر و فی الارض» (سفر کنید در زمین) زیرا که زمین خداوند بزرگ است و از ایشان می‌خواهم که به سایر نقاط آسیا نیز سفر نماید و درباره‌ی آنان بنویسد.

امضاء: هرمان وامبری - ۱۸۸۷ - استکهلم



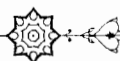
گاری بوفالو

فصل اول

سفر به باکو

در منتهی‌الیه جنوب امپراتوری بزرگ روسیه و در شمال قفقاز شهر کوچک ولادی قفقاز به‌عنوان آخرین شهر قرارداد و راه‌آهن بزرگی که سنت پترزبورگ را به قفقاز متصل می‌سازد از این ناحیه عبور می‌کند. از راه این خط آهن و واگن‌های مناسب و راحت آن توانستم خود را به شهری که ذکر کردم برسانم و امروز که از روزهای اوت ۱۸۸۵ است که من در این شهر می‌باشم.

راه‌آهن روسیه از بسیاری از جهات و بخصوص جادار بودن و واگن‌هایش بهتر از راه‌آهن سایر کشورها است. انسان می‌تواند در داخل قطار راه برود کوبه‌ها بزرگ و جادار هستند و حتی در درجه ۲ هم مبلمان راحتی برای همه مسافری وجود دارد. در بالای این مبلمان قفسه‌هایی با ملحفه و روتشکی وجود دارند که مسافر می‌تواند بر روی آنها استراحت نماید. می‌توانیم هرچقدر که میل داشته باشیم در همه کوبه‌ها سیگار بکشیم. پرسنل قطار بسیار مؤدب و همراه با روحیات مسافران هستند. در این شرایط سفر با قطار مذکور ۴ روز طول کشید تا به منطقه ولادی قفقاز رسیدم.



سفر به باکو

از جنوب مسکو به بعد تپه‌ها شروع می‌شوند و در مسیر تا جایی که چشم کار می‌کند در همه طرف گسترش می‌یابند. فقط در زمانی که به شهرها و روستاها می‌رسد این چشم‌انداز یکنواخت قطع می‌شود و تا دوردست‌ها کلیساهایی با سقف‌های بسیار بلند و سبز رنگ و یا زمین‌های بزرگ کشاورزی و یا آسیاب‌های بادی در این شهرها و روستاها قابل مشاهده هستند.

در شهر روستوف قطار زوزه‌کشان و با سرعت خوبی حرکت می‌کند و پس از عبور از پل آهنی بزرگ به شهر کوشوفسکویا می‌رسد که ابتدای منطقه قفقاز است. رودخانه «یه یا» از این ناحیه جریان یافته و به دریای آزوف (واقع در شمال دریای سیاه) می‌ریزد.

تپه‌های یکنواخت در قفقاز هم همچنان ادامه دارند و فواصل بین ایستگاه‌های قطار طولانی‌تری می‌شوند. ساختمان‌های ایستگاه‌ها به زیبایی ساخته شده‌اند و همه آنها شبیه به هم هستند. در نزدیکی آنها چادرهایی برای فروش اجناس برپا شده‌اند که در آنها می‌توان هندوانه، خیار و انگور خرید. این چادرها از طرف کشاورزان روسی برپا شده‌اند و لباس‌های قرمز رنگ مخصوص به خود را دارند پیش‌بندی هم در جلوی خود بسته‌اند. بر روی هر سکویی هم پلیس با لباس مخصوص و کلاه‌های سفید و دکمه‌های مسی با شمشیرهایی که غلاف چرمی دارند رژه می‌روند. بر روی زمین با رنگ سفید شماره‌هایی را نوشته‌اند که نشان‌دهنده فاصله تا ایستگاه بعدی است.

در آن‌سوی رودخانه کوبان دشت‌های وسیعی شروع می‌شوند. ایستگاه «مینه رالیچ وادی» در این منطقه است و در نزدیکی آن شهر «پیه تی گورسک» هست که به داشتن آب‌های معدنی شهره است و هرساله در تابستان مردم زیادی برای استفاده از این آب‌های معدنی به این شهر سفر می‌کنند.

در پیرامون اینجا کوه‌های بلند و مخروطی شکل سربه آسمان کشیده‌اند. در سمت چپ با فاصله بسیار شهر «گئوگیوسک» دیده می‌شود که آن هم همانند پیه تی گورسک در کنار رودخانه کوما قرار دارد. رودخانه‌ای که به دریای خزر می‌ریزد. در هر دو سوی این رودخانه کشتزارهایی قرار دارند که در آنها گل‌های آفتابگردان کشت شده‌اند.

ولادی قفقاز

در امتداد راه آهن راهی است که گاه‌وبیگاه افراد قزاق در آنجا سواره (با اسب)

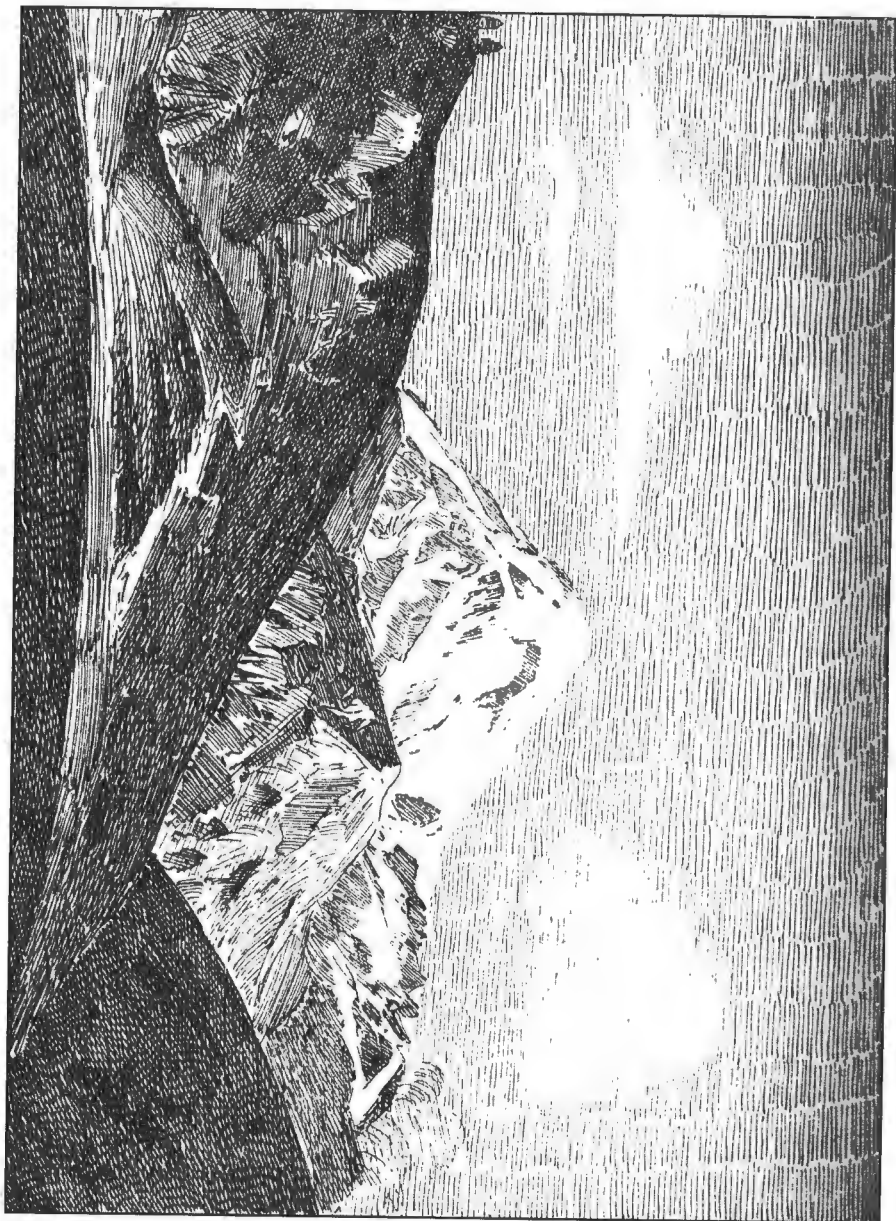
رفت و آمد می‌کنند. آنان لباس‌های بلند و پوستین‌های بلند آستین‌دار خاکستری بر تن دارند قطار فشنگی هم بر روی سینه‌هایشان دوخته شده و کلاه‌های بزرگ و سیاه پشمی بر سر دارند. آنان شمشیر یا تفنگ هم بر کمر بندهایشان بسته‌اند و یا اغلب اسب‌هایی که آنان را به گاری حامل جعبه‌های چوبی بسته‌اند و به وسیله چوب قیوس داری که بر روی گردن اسب است آن را دنبال خود می‌کشند دیده می‌شوند. هرچه بیشتر به ولادی قفقاز وارد می‌شویم موانع طبیعی بیشتر می‌شوند و سرعت قطار هم کاهش می‌یابد. در ساعات آخر مسیر آن قدر سرعت کند می‌شود که انسان می‌تواند از قطار پیاده شده و گل‌ها یا دانه‌های روئیده شده در اطراف راه‌آهن را بچیند و بعد دوباره سوار قطار شود. ولادی قفقاز یک منطقه کوچک و با شهری کوچک است. از میانه این شهر رود تِرک می‌گذرد که شهر را به دو قسمت تقسیم می‌کند و قسمت بزرگ‌تر شهر در ساحل سمت راست این رود قرار دارد. هر دو قسمت شهر به وسیله یک پل راه‌آهن چهارخطه به یکدیگر متصل هستند. این پل به وسیله چراغ‌های لوکس و چراغ‌های هشداردهنده تزئین شده است. رودخانه دارای آب گلی است. در بستر آن تپه‌هایی فراوان و کوتاه از ماسه دیده می‌شوند که آب آن را مواج می‌سازند. در سواحل این رودخانه پسرهایی درحالی‌که فریاد می‌کشند مشغول شنا هستند ضمن آنکه رانندگان گاری و درشکه، درشکه‌ها و اسب‌هایشان را در این آب می‌شویند. در داخل شهر باغات زیاد و خیابان‌های پهن وجود دارند. دیگر آنکه بسیار قابل توجه است که در آن یک مدرسه افسری و یک پادگان بزرگ و مستحکم وجود دارد. ولادی قفقاز از زمانی که به وسیله گرجی‌ها بنا نهاده شده است یکی از شهرهای پیشرفته روسیه محسوب می‌شود و اکنون نیز به سرعت در حال پیشرفت است. در یک هتل اقامت نمودم که در آن هیچ کمبودی دیده نمی‌شد. بیش از همه مهمانداران هتل یرووپاتسکیچ و فرانسیا هستند که به مهمانان رسیدگی می‌کنند. زندگی به خوبی در خیابان‌ها جریان دارد. ساکنین این شهر جدا از روس‌ها، ارمنی‌ها، قزاق‌ها، گرجی‌ها و تاتارها و حتی تعداد کمی از ایرانی‌ها نیز هستند. بزها، گوسفندها، خوک‌ها، غازها و مرغان دریایی آزادند و بی‌آنکه مزاحمتی داشته باشند در خیابان‌های این شهر قدم می‌زنند. قطارهای طویل روزه‌کشان از داخل شهر عبور می‌کنند و به بالا به سمت کوه‌ها می‌روند. گاهی اوقات انسان شاهد زندانیان قفقازی است که با دستبند و غل و زنجیرهای سنگین آنان را از داخل شهر عبور می‌دهند تا به جای دیگری تبعیدشان کنند. در جنوب این شهر کوه‌های سر به آسمان کشیده و دیوار مانند قفقاز به رنگ آبی روشن وجود دارند.

سفر به باکو

پس از آن کوه‌های مخروطی شکل نقره‌ای قابل مشاهده است و در فرادست‌های آنها قلعه‌ی رفیع رشته کوه‌های البرز قابل تشخیص است. مسافرینی که از اینجا قصد عزیمت به سایر نقاط را دارند بایستی در این شهر اسب و درشکه تهیه کنند. چنانچه قصد داشته باشیم ارزان‌تر سفر کنیم بایستی با دلیجان‌های روسی سفر کنیم که در اوقات مشخص و تعیین شده‌ای از ولادی قفقاز به سمت تفلیس حرکت می‌کنند. در این دلیجان‌ها ۷ نفر می‌توانند بنشینند. ۳ نفر جلو و ۴ نفر هم پشت سر آنها و بارهایشان را بر روی سقف دلیجان قرار می‌دهند. نرخ یک صندلی در این دلیجان ۱۲ روبل در صندلی‌های عقب و ۱۰ روبل در صندلی‌های جلو است. تعداد اسب‌های آنان بسته به فراز و نشیب‌های راه بین ۲ تا ۷ اسب است. در هر ۱۱ ایستگاه میان راهی هم اسب‌ها و هم راننده‌ها تعویض می‌شوند. مبلغ ۲۰ کوپک هم بایستی به راننده پاداش داد. هریک از مسافرین بایستی دارای گذرنامه باشند و در هر ایستگاهی گذرنامه‌هایشان را به مامورین نشان می‌دهند تا کنترل شوند.

چنانچه انسان بخواهد راحت‌تر و مستقل‌تر سفر کند می‌تواند یک درشکه خصوصی اجاره نماید. من از ولادی قفقاز یک همسفر که هموطنم بنام مهندس یوهان سندگرن بود داشتم و با وی همراه شدم، که در ادامه این سفرنامه بیشتر درباره او صحبت خواهم نمود. و این روش سفر برای من دارای امتیازهایی نیز بود.

در تاریخ ۲۵ اوت سال ۱۸۸۵ (۱۲۶۴/۵/۲۴ - م) صبح خیلی زود ولادی قفقاز را ترک کردیم. جاده ولادی قفقاز تا اولین ایستگاه میان راهی بنام بولتا تقریباً جاده همواری بود. اما در ایستگاه لارس جاده وارد کوه‌ها می‌شود در سمت راست کوه‌های جنگلی پوشیده از درختان بلند هستند لکن در سمت چپ دره‌های عمیق دیده می‌شوند. در پایین این دره رودخانه ترک با شعبات و رشته‌های آبراهی فراوان خود روان است. کوه‌های مخروطی شکل گاه و بیگاه خود را نمایان می‌کنند. از ایستگاه بولتا به بعد جاده شن‌ریزی شده و هموار است. جاده همانند زمین آسفالت‌ه گلف است. جاده بیشتر در سمت راست دره و گاهی هم به وسیله پل‌های کوچکی به سمت چپ دره کشیده شده است. تعدادی از پسرهای نیمه عریان در پی واگن ما می‌دوند و فریاد زنان با دست‌هایشان درخواست پول خرد از مسافرین می‌کنند. اما با سرعت به این درخواست خود خاتمه داده و با دلخوری برای ما شکلک درمی‌آورند. در بین راه به گاری‌هایی برخوردیم که دارای انبوهی از بارگاه بودند.



تصویر کازیک



جاده‌های سنگلاخ

آنها به وسیله گاو یا بوفالو کشیده می‌شوند همچنین دامداری‌ها با گله‌های گوسفند یا بز و غاز دیده می‌شوند. گاهی سربازان قفقازی با لباس‌های نظامی از جنس پوست گوسفند و تا دندان مسلح در بین راه دیده می‌شدند. در هر دو سوی جاده تک کلبه‌هایی وجود دارند. این جاده و مسیر زیبا یکسره نقاشی‌های مختلف و نوعی از زندگی متنوع را به نظر مسافرین عرضه می‌کند که پس زمینه بسیار باارزش آن گیاهان خودروی جنگلی و برف‌های روان هستند.

در ایستگاه کازبیک که ایستگاه بزرگی است توقف نمودیم تا صبحانه صرف کنیم. این ایستگاه بسیار بی‌عیب و نقص و برای مسافرین جای راحت و مناسبی است. در همه ایستگاه‌ها مهمان‌سرا و رستوران وجود دارند. در راهروی ورودی آنها هم نقشه راه همراه با اطلاعات مسیر، فاصله تا مقصد، ارتفاع از سطح دریا و جدول زمانی عبور واگن‌ها را می‌توان دید. در ایستگاه‌ها می‌توان انواع کریستال و یا سنگ‌های تزئینی کوهی زیبا خریداری نمود. قبل از ورود به کازبیک از گذرگاه داریل عبور نمودیم که تنگه بزرگ و باشکوهی است و محافظی نیز برای حفاظت از گذرگاه وجود داشته که عبارت است از ویرانه‌های یک قلعه چهارگوش با دیوارهای بلند و ۴ برج سوخته در پیرامون آنکه هنوز برجای مانده‌اند.

هرچه این مسیر طولانی را به پیش می‌رویم به اهمیت نوع ساخت راه و نحوه مهندسی آن بیشتر پی می‌بریم. حفاظ‌هایی در بالای آن ساخته شده تا جلوی ریزش سنگ‌های کوه را بگیرند. در جاهای خطرناک‌تر تونل‌هایی حفر نموده‌اند که قطر دیواره‌های آنها ۲/۵ متر است. این برای حفاظت از آن در مقابل بهمن‌های زمستان و بهار است که با سرعت بالا از ارتفاعات کوه به پائین لغزیده و از روی تونل که مانند سکوی پرش است به پایین پرتاب می‌شوند. من از برخی افراد که در ایام زمستان در اینجا تردد داشته‌اند شنیدم که آنها این بهمن‌ها را دیده‌اند که دارای ابعاد بسیار بزرگ و با سرعت بسیار زیاد حرکت نموده و پس از طی مسیری طولانی به انتهای دره پرتاب شده‌اند و از سازه‌های تونل برای هدایت این بهمن‌ها استفاده می‌کنند تا کف دره را پر نمایند یا آنکه این بهمن‌ها را طی یک سری موانع افقی که بر روی کوه ایجاد می‌کنند به سمت دلخواه خود هدایت می‌کنند.

جاده در هر دو سوی خود دارای شانه سیمانی است و به طور منظم و بافاصله شن‌ریزی شده است که در سطح جاده پخش شده‌اند. در کنار جاده مسیری را برای جوی‌ها و آبراه‌های باریک احداث نموده‌اند که در آن آب سرد و خنک جریان دارد. در طول مسیر هرازگاهی به راهدارخانه‌های کوچکی برمی‌خوریم که سربازانی در آنها زندگی می‌کنند. وظایف آنان حفاظت از راه و باز نگاه داشتن عبور و مرور در آن است. این

در حقیقت کار ساده‌ای نیست. وقتی که سقوط برف جاده را می‌بندد آنان می‌بایست این برف را از جاده بردارند و جاده مسدود شده را بگشایند و یا موانعی را که بر روی راه ریزش کنند بایستی برداشته شوند. گاهی هم ممکن است بهمن تیرهای خطوط تلگراف را از جای بکند که بایستی با سرعت آن تیر را به جای خود بازگردانند. برای جلوگیری از آسیب رسیدن به تیرهای خطوط تلگراف آنها را در جاهای امنی نصب نموده‌اند که از جمله در بالای صخره‌ها و در شکاف کوه می‌باشد که آسیب ناشی از سقوط بهمن بر روی آنها را به حداقل می‌رساند. خطوط تلگراف به صورت ضربدری (زیگزاگ) در طول دره کشیده شده است. سیم تلگراف را به صورت زیبایی بین دو تیر نصب نموده‌اند. ابتدا سیم تلگراف به پائین رفته و بعد با قوس به تیر بعدی در بالا متصل شده است.

ایستگاه بعدی گودائور می‌باشد که پس از ایستگاه گروسینسکا واقع است. این ایستگاه ۲۴۰۰ متر بالای سطح دریا قرار دارد. در اینجا نیز از کوه آب جاری روان است و جویباری بنام آراگوا است که به رودخانه کورا می‌ریزد. کمی آن‌سوتر و در ادامه رودخانه تِرک قرار دارد که درواقع از این جویبارها سرچشمه می‌گیرد. آب این جویبارها حاوی آهن فراوان است زیرا که در کناره‌های آنها آب کاملاً به رنگ قرمز آتشین است. بلندترین قله در این مسیر کوه کازیک است که ارتفاع آن ۵۰۴۳ متر است.

تفلیس

سفر ما ۲۸ ساعت طول کشید و طول مسیر ۲۰ مایل سوئدی (۲۰۰ کیلومتر) بود. یعنی با احتساب مدت زمانی که در بین راه در ایستگاه‌های مختلف استراحت کردیم حدود ۱ مایل در ساعت را طی نمودیم. در هنگام شب نور ماه بر این جاده می‌تابید که بسیار زیبا بود و کوه‌های تیره و سیاه رنگ را به رنگ نقره‌ای و سفید درمی‌آورد. در شهر دوشیت دره پهن و مسطح می‌شود و سرسبزی منطقه بیشتر می‌گردد. در شهر مِتِشِت راه آهن وجود دارد که به باتومی در دریای سیاه می‌رود. در وسط شهر مِتِشِت کلیسای قدیمی پیتورسک قرار دارد که موقعیت آن در کنار آره گوا بسیار زیباست. این آخرین ایستگاه است. پس از ۲ ساعت حرکت به شهر تفلیس رسیدیم که به پایتخت قفقاز معروف و محل اقامت حکمرانان منطقه است. این شهر از همه طرف در محاصره کوه‌های بلند و لخت است و در کنار رود کورا (Kura) قرار دارد. رودی که درست در فاصله‌ای مساوی از دریا‌های سیاه و خزر و در بین این دو واقع است. تفلیس دارای اهمیت فراوان و ارزش بالای تجاری است و تجارتی که در حال حاضر بین ایران و اروپا جریان دارد از تفلیس می‌گذرد. این شهر که سابقاً پایتخت گرجستان بوده است اکنون تحت سیطره و حکمرانی روس‌ها است و بیشتر ظاهری اروپایی

هیچ شهری در این منطقه قابل رقابت با تفلیس نیست. زیرا در این ناحیه شهرهای زیادی وجود ندارند. تعداد ساکنین آن حدود ۱۰۰ هزار نفر و از نژادهای مختلف هستند به قدری متنوع هستند که نمی‌توان همه آنها را ذکر نمود. به غیر از روس‌ها، ارمنی‌ها، تاتارها، چرکس‌ها یا گرجی‌ها حدود ۵۰ نوع نژاد دیگر که در بین کوه‌های قفقاز ساکن‌اند در این شهر نیز حضور دارند.

دشت مغان

هرکدام از آنان دارای لباس‌های مختلف و زبان مخصوص به خود هستند. لکن در یک موضوع مشترک هستند و آن بدن‌های رشید و قوی و خوش‌فرماند که برازنده و مردانه است. قفقازی‌ها دارای اندام‌ها درشت و چهارشانه هستند لکن زندگی آنها آمیخته با رنج است. راه رفتن آنان با قدرت و باوقار است. همواره سرشان بالا است و با افتخار و غرور گام بر می‌دارند. رنگشان تیره است و دارای چشمانی سیاه هستند. دماغ پرانرژی دارند و ریش‌های بلندی دارند که تا سینه آنان می‌رسد و غالباً جنگجو و مغرور هستند.



حمل‌کننده آب



یک پیرمرد چرکسی

بین کوه‌های قفقاز در شمال و ارمنستان در جنوب دشتی هموار وجود دارد که به دشت مغان مشهور است. سابق‌براین دشتی بسیار پرآب بوده است لکن اکنون تنها رود کورا در آن جریان دارد. این دشت صاف همچون یک زمین گلف است و چشم‌اندازی بی‌انتها دارد.

خندید و سعی کرد آنها را متقاعد کند که من هیچ گونه خطر امنیتی برای تزاریسـم روسیه ندارم. درعین حال آنها مرا تا داخل کوپه تعقیب نمودند و تا زمانی که قطار حرکت ننموده بود همچنان مرا زیر نظر داشتند. هم زمان با حرکت قطار من هم از دست آنها آزاد شدم. تا آن زمان هیچ گاه به این اندازه به احساس تبعید شدن به سیبری نزدیک نشده بودم. موجی از طوفان درگرفت و به شدت پیرامون ما باد می وزید. زیرا ما به دریا نزدیک شده بودیم. در ایستگاه (آجی کابل^۱) - (Adji Kabul) و در کنار ساحل این طوفان شدت گرفت. مهندس سندگرین برایم توضیح داد که این قوی ترین طوفان در سال جاری در این ناحیه است.

ذرات ماسه در داخل ابر می چرخیدند و انسان نمی توانست بیرون را ببیند و ماسه ها از درزهای واگن به داخل می آمدند. هوا سنگین و خفه کننده بود. طوفان به قدری شدید بود که انسان تصور می کرد که واگن در حال جدا شدن از ریل و حرکت به سمت بالاست. بالاخره لوکوموتیو از حرکت باز ایستاد. چند بار دیگر هم ایستاد تا نیروی بخار را تا حد ممکن متراکم کند. بعد به سختی درحالی که همه نیرویش خالی می شد از این پیچ طوفانی عبور و به نواحی غیر طوفانی رسید. در قسمت آخر مسیر از کنار دریا عبور نمودیم و هوای تازه دریا را تنفس می نمودیم. آب دریا به رنگ سبز شفاف بود موج های دریا بلند بودند و کف های سفید گچ رنگ خود را به اطراف می پراکندند. از اینجا به بعد بوی نفت تشدید می شد. بالاخره در ساعت ۷ شب با چندین ساعت تأخیر به ایستگاه قطار بسیار باشکوه باکو وارد شدیم. همه جا تاریک بود و همه شهر را مه غلیظی فرا گرفته بود. به نحوی که انسان جایی را نمی توانست ببیند. ما درشکهای را گرفتیم و به سمت بالاخانی (Balakani) در ۱۵ کیلومتری شمال باکو رفتیم. در جائیکه چشمه های نفتی وجود دارند و در آنجا به اختیار خود ۷ ماه را گذراندم. در این مسیر باد همچنان با شدت فراوان می وزید به گونه ای که حتی قادر به باز نمودن چشمانمان خود هم نبودیم و واگن هم به شکل خطرناکی تکان می خورد. دشت بیرون خالی به نظر می رسید و هیچ خانه ای و یا سرسبزی در مسیر دیده نمی شد. بیرون فقط ماسه دیده می شد. پس از ۲ ساعت به خانه بزرگ مهندس سندگرین در بالاخانی رسیدیم در آنجا شام فراوانی برای ما تدارک دیده بودند.

۱- این شهر در کنار رود کورا (kura) قرار دارد و زمانی که در آینده راه آهن باکو - تبریز - تهران ساخته شود از اهمیت زیادی برخوردار خواهد شد. در نزدیکی آن دریاچه ای است که مردم در اطراف آن به شکار خوک های وحشی و در دریاچه هم به شکار پلیکان ها و فلامینگوها می پردازند.

