

شش ماه در ایران

سرشناسه: استک، ادوارد
عنوان و نام پدیدآور: شش ماه در ایران: سفرنامه ادوارد استاک / ادوارد استاک؛ ترجمه شهلا طهماسبی.
مشخصات نشر: تهران: فتنوس، ۱۳۹۹.
مشخصات ظاهری: ۳۵۱ ص: مصور، نقشه.
شابک: ۹۷۸-۶۲۲-۰۴-۰۲۹۴-۷
وضعیت فهرست‌نویسی: فیبا
یادداشت: عنوان اصلی: Six Months in Persia, 2015.
عنوان دیگر: سفرنامه ادوارد استاک.
موضوع: استک، ادوارد – سفرها – ایران
Stack, Edward -- Travel -- Iran
موضوع: سفرنامه‌های انگلیسی – قرن ۱۹ م.
Traveler's writings, English -- 19th century
موضوع: ایران – سیر و سیاحت
Iran -- Description and Travel
شناسه افزوده: طهماسبی، شهلا، ۱۳۳۱ -، مترجم
رده‌بندی کنگره: DSR ۱۴۴۵
رده‌بندی دیویی: ۹۵۵/۰۷۴۳
شماره کتاب‌شناسی ملی: ۶۱۹۴۵۹۹

شش ماه 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 قنوس

تهران، خیابان انقلاب، خیابان شهدای ژاندارمری،

شماره ۱۱۱، تلفن ۴۰ ۸۶ ۴۰ ۶۶

ویرایش، آماده‌سازی و امور فنی:

تحریریه انتشارات قنوس

* * *

ادوارد استاک

شش ماه در ایران

سفرنامه ادوارد استاک

ترجمه شهلا طهماسبی

چاپ اول

۱۱۰۰ نسخه

۱۳۹۹

چاپ رسام

حق چاپ محفوظ است.

شابک: ۹۷۸-۶۲۲-۰۴-۰۲۹۴-۷

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 دربارهٔ 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 دست‌اول از وقایع و رویدادها، و هم برخوردار از موضوعات مردم‌شناسانه، جامعه‌شناسانه، اقتصادی، جغرافیایی و طبیعت‌شناسانه. امتیاز آن‌ها بر کتاب‌های تاریخ پرداختن به جوانبی 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، به‌خصوص 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 شش‌ماه در ایران چاپ سال ۱۸۸۲ م / ۱۲۹۹ ه.ق نوشته ادوارد استاک ایرلندی است که درباره اش 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 ژانویه ۱۸۸۱ م / ۱۲۹۸ ه.ق به قصد سفر به اروپا از طریق ایران و دیدن این سرزمین پررمز و راز از هند خارج شد. او مانند

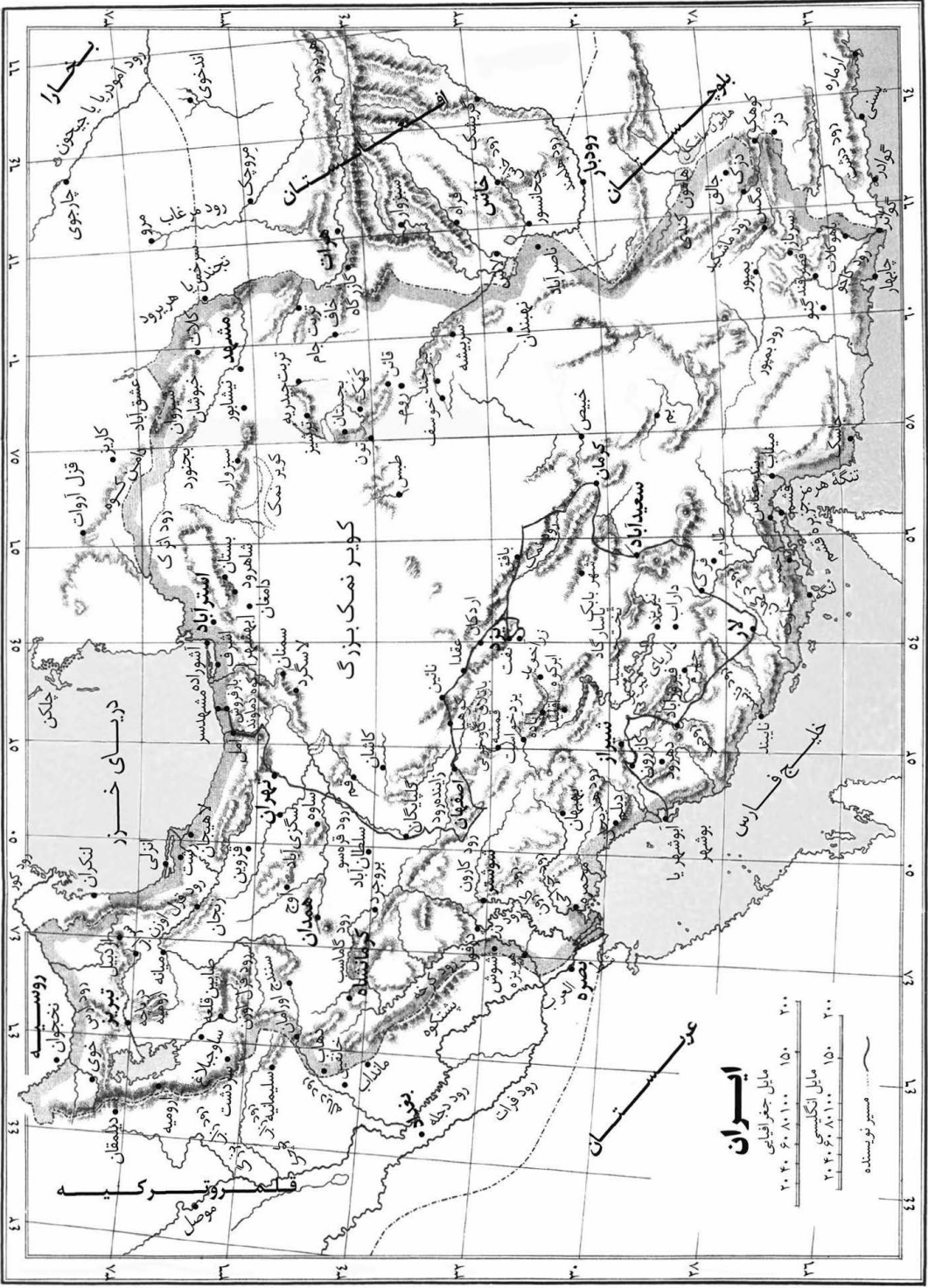
1. district and settlement

۲. 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 ناصرالدین شاه قاجار وارد ایران شد. پس از گشت و گذاری مفصل و شبانه‌روزی در مناطق جنوبی ایران به تهران و از آن جا به شمال ایران رفت تا از راه روسیه به اروپا بازگردد.

دقت نظر و دیدگاه‌های جامعه‌شناسانه و واقع‌بینانه و نثر هنرمندانه و تصویری استاک جذابیت زیادی به نوشته‌های 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 موهوم، و با ایرانیان بسیار اُخت شده است. از ذهن کنجکاو، نقاد و زیبایی‌شناس 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 نتیجه‌گیری‌ها، ارزیابی‌ها و توصیه‌هایی برای استفاده از منابع طبیعی و انسانی سرشار و بی‌حد ایران کرده است که امروز نیز مصداق 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 مِکری^۲ صورت داد. سپس در کتابی به نام مِکری‌ها به شرح حال آن‌ها پرداخت. ادوارد استاک در سال ۱۸۸۴ م در سی و هفت سالگی بر اثر بیماری جان سپرد.



ایران

مایل چتر ایلیایی
 ۲۰۰ ۱۵۰ ۱۰۰ ۶۰ ۴۰ ۲۰

مایل انگلیسی
 ۲۰۰ ۱۵۰ ۱۰۰ ۶۰ ۴۰ ۲۰

مسیر نورسنده

عدالت

کربلا

دریای خزر

کویر نمک بزرگ

سعیدآباد

فارس

قزل آروات

استرآباد

تهران

همدان

اصفهان

شیراز

مشهد

تبریز

کردستان

گلستان

مازندران

گیلان

آذربایجان

بجنورد

قزوین

سمنان

البرز

کرج

قم

مرکزی

چهارمحال

بوشهر

هرمزگان

کنار

کهگیلویه

گچساران

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

اصفهان

از بریلی به بوشهر

۱۲۴م ژانویه تا ۱۱۳م فوریه

هشت سال بود که در هند زندگی می‌کردم و به فکر افتادم که آب و هوایی عوض کنم. در ۱۲۴م ژانویه ۱۸۸۱/۲۲ صفر ۱۲۹۸، در ایستگاه خوش‌منظره بریلی^۱ در ایالات شمال غربی سوار قطار کراچی شدم تا از آنجا 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.

راه آهن سند تازه تمام شده بود و می‌شد به سهولت و آسایش 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 پنجره 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 شبنم یخ‌زده کثیفی نشسته است. خاصیت نفوذپذیری زیادی هم دارد. کوبه‌های قطار را پر می‌کند و

1. Bareilly

دنبال مسافر تا محل استراحتش می‌رود و مسافر توی کاسه سوپش، روشویی‌اش و روی حوله‌ای که ناچار است صورتش را با آن تمیز کند این خاک را می‌بیند. بعد از خاک سند، چیزی که شگفتی را برمی‌انگیزد 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 روهری^۲ با کمال میل استقبال می‌شود، در روهری 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 این‌جا انسان تصویر جالب توجه و قشنگی به رنگ‌های آبی و خاکستری می‌بیند. در این طرف خانه‌های یک‌شکل روهری که به خاکستری می‌زنند، از لب آب تا چهارپنج 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 اسکاتلند 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 همه‌شان 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 ملایم را ترجیح می‌دادند و مسلماً این به نظرشان دل‌انگیزتر بوده است. زیر نور ملایم صبحگاهی آرامش و آسودگی خاطر بر منظره حکمفرماست.

کمی بعد از سکر ایستگاه راک^۵ است، در این‌جا 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 گیاهی‌اش کاملاً ناپدید

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

۲. نویسنده روری (Rori) ضبط کرده است؛ در اصل روهری (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 پَت^۱ می گویند و تا صد مایل و حومه [جلگه] سِبی^۲ بدون تغییر ادامه دارد. جلگه سِبی را رود ناری آبیاری می کند و در آن گندم و برنج تولید می شود. با نزدیک شدن قطار به ایستگاه، ردیف سربازخانه‌ها، ساختمان‌های یک طبقه دولتی موسوم به بُنگلو،^۳ مغازه‌ها و سایر نشانه‌های انبارها پدیدار می شود. در شمال و غرب، افق با کوه‌هایی احاطه شده که دو معبر اصلی آن‌ها 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 بنگلوی کوچک اما پاکیزه و مرتب در آن جا نشان دهنده تأسیسات خط آهن در دوردست‌اند، که قرار بود تا قندهار برود. این جا می شود سر فرصت پستی و بلندی‌های عریان کوه‌های جنوب افغانستان را تماشا کرد و لذت برد؛ کوه‌هایی از ماسه سنگ^۴ های سرخ که باد و باران آن‌ها 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 سراسرش پرتگاه است و یال‌های پست و بلند، قله‌های منشعب از هم، دره‌های تنگ و عمیق شکاف خورده، سرایشب‌های تند صخره‌های صیقلی و لغزان، و ستیغ کوه‌های بلند در پس زمینه با مهابت تمام بر همه چیز حکمفرمایی می کند. از زندگی گیاهی، حتی جاهایی مثل لای تخته سنگ‌ها یا چاله‌های دامنه‌های کوه که شاید آب پیدا شود، به هیچ وجه اثری نیست، همه جا را سنگ‌های قرمز مایل به قهوه‌ای پوشانده که زیر آفتاب برق می زنند. تازه الآن ماه ژانویه / دی است، معلوم نیست در ماه ژوئن / خرداد و تیر این جا 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 مواقع سیلاب در عرض چند ساعت آن را پر می کند. قله‌های درشت بستر رود را برداشته‌اند و با خاک و شن و خرده سنگ‌های باقیمانده راه خوبی درست کرده‌اند. راه مستقیم

1. Pat 2. Sibi 3. bungalow

۴. sandstone: سنگی ته نشستی که از به هم چسبیدن دانه‌های 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 یا پشت گردن اسب ایجاد می کند. مسیر ایران برفراز برودیچک، گردآوری مجید بزرگی و آزاد بهادری، تهران: چشمه، چاپ دوم، ۱۳۹۷، ص ۲۲.

پیش می‌رود در حالی که رود مثل مار پیچ و تاب می‌خورد، در نتیجه در هر یک مایل از گذاری باید رد شد که عمق آب آن تا زانو و گاهی بالاتر می‌رسد. در دو پیچ بین ایستگاه ناری و قلعه کلات (در نُه 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 شدند 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، باربرها گروه‌گروه در حال بازگشت بودند، و کارهای قسمت بالای رودخانه هم نیمه‌کاره مانده بود. آدم از مشاهده آن وضع و کاری که هدر رفته بود متأثر 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 (نُه مایلی این‌جا) انجام شده بود، به استثنای دو نقطه کوچک که قرار بود کانال زده شود، و از قلعه به بعد هم کار جسته‌گریخته تا هفت مایل پیش رفته بود. اگر نظر یک غیرمتخصص مثل مرا بخواهید، می‌گویم کار تحسین‌آمیزی است. زیرساخت راه آهن 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 شیبی تند به توده‌ای صخره پرنشیب و فراز منتهی می‌شود. در نقطه‌ای در شانه^۲ جلوآمده 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 جاها 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 نامنظم‌گردنه برای محافظت خط آهن از سیل با ظرافت و زیبایی انحنایافته 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

۱. Jakh، 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 بی‌مانندتر از آنچه راه تنگه ناری به کویته عرضه می‌کند عبور کرده‌اند، در آن جا تپه‌ها فقط ۵۰۰ تا ۸۰۰ فوت ارتفاع دارند و قله‌های مرتفع‌تر در پس‌زمینه 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 و ناسازگار با فضای اطراف آن مقایسه کرد. از نظر بیننده عادی چنین خط آهنی اصلاً به مخارجش نمی‌ارزد. بدترین نواحی کوهستانی ایران به هیچ‌وجه مانند این کمربند کوهستانی بی‌نام‌ونشان بی‌آب‌وعلف با آن بیابان لم‌بزرع پشت سر و پیش رو، که مرز جنوب‌غربی امپراتوری هندوستان ما را محافظت می‌کند، تا این حد ملالت‌بار و عاری از حیات نیستند.

از تنگه ناری به راک برگشتم و روز ۱۱م فوریه به کراچی رسیدم. چهار روز بعد سوار کشتی راجوتانا متعلق به شرکت کشتیرانی هند بریتانیا شدم و به سوی خلیج فارس رفتم.

۱۶م فوریه - مسافرپیش از ورود به خلیج فارس، از دریانوردی سه‌روزه 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 وصف‌ناپذیر می‌آفریند. در این جا کوه‌ها طوری قطعه‌قطعه شده، ترک خورده و فروریخته‌اند که گویی طبیعت آن‌ها را نازیباً یافته و عزم کرده که کار دست خود را به دست خود نابد 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 منظره پیش روی ما تغییر نمی‌کند. برهوت و حزن این کوه‌ها از تپه‌های سببی نیز گسترده‌تر و پیوسته‌تر است و در انسان به شدت احساس ابدیت و ازلیت و خلأ 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 بی‌بار و بر و اندوه‌زا دو اقامتگاه انگلیسی وجود دارد که ایستگاه‌های درون‌مرزی خط تلگراف ارماره^۲ و گوادر^۳ به حساب می‌آیند که تا بخشی از ساحل بلوچستان امتداد دارد. ارماره تا کراچی با 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 بدنه آن قرار دارند. از کشتی بخار ما برای فراخواندن مسافر صدایی بلند نمی‌شود و ساکنان کم‌شمار ده هم از این فاصله دیده نمی‌شوند.

۱۷م فوریه، گوادر - کشتی در گوادر توقف کرد. گوادر در غرب اُرماره واقع شده، چهارده ساعت تا آن‌جا راه است، و موقعیتش نسبت به دریا مثل اُرماره است. کشتی راجپوتانا توقف کرد و پیامی را با قایق به ساحل فرستاد. گوادر روستایی است با حدود ۲۰۰۰ نفر جمعیت که در انتهای زبان‌های 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 شباهت دارد با برج و منار که در واقع صخره‌هایی اند سفیدرنگ که به طرز جالب توجهی بر سکویی زردرنگ از ماسه سنگ 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. این‌طور 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 مالاریا این‌جا شیوع داشته است. وقتی راجپوتانا 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 برود 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 توپ برنجی نصب شده که سلاح قدیمی خوبی است با لوله‌ای دراز و کالیبر ۳۲ که احتمالاً از دوران پرتغالی‌ها برجا مانده است.

۱۸م 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 با عظمت و شکوه‌مندند تا خوش‌منظره و عجیب یا مهیب. رشته‌کوه‌های داخلی سر بر ابرها می‌سایند و دامنه‌هایشان با سکوه‌های مدور و پشتبند^۱ها به دشت‌های گسترده بالای دومین رشته‌کوه منتهی می‌شوند که دره‌های عمیق پیچ‌درپیچ و قله‌های سنگی اُرماره از

دریا جدایشان می‌کند. کوه‌ها همگی سیاه و مثل کوه‌های مکران کاملاً لخت و عاری از حیات‌اند. در فاصله‌ای دور از آن‌ها توده‌های سیاه جبَل ابوداود (۶۳۰۰ فوت)، جبَل طاقین (۵۵۲۰ فوت) و جبَل 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 دورین داستان دیگری می‌گوید. این کوه‌ها چیزی نیستند جز صخره‌هایی لخت و عریان، و دشت زیر پایشان زمینی بایر است معلق 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 پیشروی کشتی در مقابل ما ظاهر می‌شوند. چند برج، متعلق به بناهای مدور یا چهارگوش که پرچم سرخ سلطان مسقط را برافراشته‌اند، در مقابل صخره‌های پیش آمده به چشم می‌خورند، اما خود مسقط دیده نمی‌شود، با این‌که بادبان‌های سفید قایق‌های اعراب نشان‌دهنده وجود بندرند. ظاهر این قایق‌ها مثل فلوجه^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 شهر مطرح^۲ است، که همچنان که چشم به آن دوخته‌ایم و نزدیکش می‌شویم ناگهان بندر مسقط در دست چپمان ظاهر می‌شود. پیش از هر چیز قلعه‌ای بر فراز دماغه‌ای به چشم می‌خورد، بعد یکی دیگر روبه‌روی آن روی نقطه‌ای پیش آمده، 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 سه چهارم مایل درازا و ۴۰۰ فوت ارتفاع آن را شکل داده‌اند. در نیمه راه، لنگرگاه به واسطه برآمدگی‌ای که از دست راست یا دماغه غربی بیرون زده باریک می‌شود و پهنای خلیج از نیم مایل به یک چهارم مایل تقلیل می‌یابد. در دماغه دست چپ توپخانه‌ای هست و در منتهالیه طرف دریا یک برج مدور، و نقطه پیش آمده‌ای 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 پرتغالی‌ها در قرن شانزدهم دیده می‌شود که از آن زمان تغییری نکرده‌اند. فضای بین این دو قلعه - حدود ۳۰۰ یارد - را

۱. felucca، 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 گمرک‌خانه 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 ناگهانی‌اش از میان کوه‌های عاری از حیات. این‌جا شهری پررونق و در نوع خود با عظمت است، یک مرکز تجارتی بزرگ که چنان زیرکانه پشت صخره‌ها پناه گرفته که امکان دارد آدم آن را نبیند و رد شود. مسقط از قدیم یکی از معدود 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 زردرنگ‌اند و یادگان‌ها و توپخانه‌های مدور طبقه طبقه نوک صخره‌های سیاه ۱۰۰ فوتی مستقر شده‌اند. مجموعه دیگری از برج و باروهای قدیمی زینت بخش انتهای بیرون زدگی میانی است، در حالی که در هر زاویه دید دیواره‌های خور آتشی 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.

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

* علامت پرچم سلطنتی ایران که چند کشتی انگشت‌شمار در دریای خزر به اهتزاز درمی‌آوردند شیر و خورشید است. اما در آب‌های خلیج [فارس] من فقط نقش «ذوالفقار» شمشیر علی [ع] را دیدم که نزد خواننده انگلیسی‌زبان تغییر نام و ماهیت داده و به شمشیر شاه آرتور تبدیل شده است. [در سراسر کتاب، پانویشت‌هایی که با ستاره مشخص شده‌اند از نویسنده 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 توپ سوراخ 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 بادیه‌نشینانش هجوم می‌آورد و باج‌سیل می‌گیرد. درآمد سید تُرکی تشکیل می‌شود از ۱۱۰,۰۰۰ دلار از گمرکات، ۳۰,۰۰۰ 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 موبلند؛ عرب‌های عبوس با جعبه‌آینه‌هایی پر از کارد و قاشق و چنگال که از سینه‌شان آویزان است و جعبه‌هایی پر از تفنگ فتیله‌ای و سپرهای برنج‌کاری شده که از پشتشان آویزان است؛ ایرانی‌ها با کت 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. عمده کالای صادراتی خرماست.* اما محصول خاص مسقط حلوا^۲ است، نوعی شیرینی که از نشاسته گندم، شکر و مغز بادام درست می‌شود که هم خوش‌خوراک است و هم مغذی.^۳

اگر پیاده یک مایل از شهر دور شویم و از پشته 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 خرما صادر می‌شود. اخیراً آقایی که در کار تجارت خرماست تحقیق کرده بود که واردات خرمای انگلستان کجا مشتری دارند. او پی برد 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 لوزی‌شکلی با همین نام با نشاسته و شکر و دانه هل درست می‌شود.

مهمان‌نوازی 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 مفلوک‌تر است. ساختمان‌های تلگرافخانه در انتهای یک زبانهٔ ماسه‌ای دراز قرار دارند که هفت مایل از ساحلی پست و ملال‌آور 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 مواقع تنها چیزهایی که به وضوح دیده می‌شوند دریاست و ماسه. با این حال، به لحاظ ایستگاهی، جاسک شاید بعد از بوشهر در درجهٔ 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 بامسما که با این نقطهٔ پرت و دورافتاده هماهنگی دارد. دماغهٔ جاسک را، گرچه جزء خاک ایران است، دولت بریتانیا اجاره کرده و ۱۰۰ سپوی^۲ بمبئی در آن‌جا 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 فوریه، بندرعباس - بندر بعدی بندرعباس است. شاه عباس بزرگ در اتحادی نامبارک با کمپانی هند شرقی [انگلیس] بندر هرمز قدیم را نابود کرد، پرتغالی‌ها را از آن‌جا بیرون راند و بندرعباس را احداث کرد تا نام و پیروزی‌اش جاودانه شود. دربارهٔ این شهر گفتنی زیاد نیست. بندرعباس بر رأس خلیجی عریض و کم‌عمق بنا شده و یک ردیف خانهٔ گلی دوغاب‌خوردهٔ تیره‌رنگ بر لب دریا دارد با بادگیر^۴‌های 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، هندی‌شدهٔ واژهٔ فارسی سپاهی.

۳. علت حضور سربازهای هندی در جاسک این است که بعد از برچیده شدن ایستگاه دریایی حکومت هند انگلستان از بندر باسعیدو در جزیرهٔ قشم در سال ۱۸۷۹ م/ ۱۲۹۶ ه.ق، افراد آن به جاسک اعزام شدند و حکومت هند انگلستان برایشان سربازخانه ساخت. در آن زمان در دماغهٔ جاسک فقط ادارهٔ تلگراف بریتانیا وجود داشت و مسئلهٔ مالکیت جاسک روشن نبود و طوایف ساکن آن بلوچ‌های مدعی خودمختاری بودند. اما اندکی بعد، پس از اعتراض ناصرالدین‌شاه 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 قضیهٔ ایران، جورج ن. کزن، ترجمهٔ غلامعلی وحید مازندرانی، تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ چهارم، ۱۳۷۳، صص ۵۱۴-۵۱۵.

۴. واژهٔ 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 آذری گمرک را به سالی ۴۰,۰۰۰ تومان اجاره کرده است. موقعی که کشتی بندرعباس را ترک می‌کند، جزیرهٔ هرمز در دست چیمان قرار دارد. نام هرمز در شعر میلتن، «مروارید خام و زر سرخ‌فام مشرق‌زمین تابان»، جاودانه شده است.^۱ امروز تنها نشانهٔ آن جلال و عظمت دیرینه ویرانه‌های قلعه‌ای است که دیوارهای قطور و برج‌های آن در انتهای دماغهٔ کم‌ارتفاع 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 بنفش می‌نگرند که در پای آن‌ها، همچنان که در جهت دریا نشست می‌کنند، به صخره‌های هرمی شکل بدیع و حیرت‌انگیز خاکستری یا خاکی‌رنگ تبدیل می‌شوند. در فاصلهٔ زمین مسطح میان تپه‌ها و دریا، چند درخت کوتاه نشان‌دهندهٔ محل کاخی‌اند که مسافران در قدیم، در قرن شانزدهم م / 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 لارک در دست چپ و قشم در سمت راست عبور می‌کند. لارک جزیره‌ای است دایره‌ای شکل و صخره‌ای، اما نمکی نیست. در ساحل شمالی آن دهکده و قلعهٔ قدیمی هلندی کوچکی به چشم می‌خورد. لارک پر از ستیغ‌های

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

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

۳. Gustave Doré (۱۸۳۳-۱۸۸۳ م)، نقاش و گراورساز فرانسوی که بیشتر به تصویرگری کتاب‌های کلاسیک مثل دُن کیشوت، کمدی الهی و بهشت گمشده شهرت دارد. دانشنامهٔ دانش‌گستر: دوره، گوستاو؛ دایرة المعارف فارسی، پیشین: دوره، پول گوستاو.

کله‌قندی است که یکی از آن‌ها از پی تا نوک گویی با ابعاد دقیق ریاضی به شکل یک قیف غول‌آسا ساخته شده است. قشم جزیره‌ای است پرخاطره از انگلیسی‌ها. اتحاد میان شاه عباس و کمپانی هند شرقی علیه [پرتغالی‌ها در] قشم و نیز هرگز برقرار شده بود، و یکی از چند انگلیسی که در جریان محاصره قلعه پرتغالی‌ها کشته شد ویلیام بافن^۱ بود که از منتهاالیه 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 ۱۸۲۰ و ۱۸۵۰ م / ۱۲۳۵ و ۱۲۶۶ ه. ق. قرارگاه نیروهای اعزامی بریتانیایی بود.

۱۱۱ فوریه، لنگه – از بندرعباس 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 نخلستان‌هایی دیده می‌شود که بندرعباس فاقد آن است. لنگه بندر پراهمیتی نیست، گمرکات آن سالانه به ۱۰,۰۰۰ تومان به مقاطعه داده می‌شود، اما مرکز بزرگی برای کشتی‌سازی است و جا دارد که اشاره کنیم بزرگ‌ترین بعله (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 ۱۸۷۸ م، هنگام اعزام سربازان هندی به مالت، اسب‌های هنگ سواره‌نظام بنگال را حمل کرد. موقعی که راجپوتانا نزدیک لنگه لنگر انداخته بود، روی داربست‌ها 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 کُنگ در میان درختان نخل جای گرفته است. کُنگ زمانی بندر هلندی‌ها بود که قلعه‌ای مخروبه و دیوارهای فروریخته تجارخانه‌ای را به یادبود اشغال خود برجای گذاشته‌اند. گمرک‌خانه [فعلی] لنگه هم یک تجارخانه قدیمی هلندی است. اما خرابه‌های قلعه‌ای روی تپه‌ای کوتاه و مسطح که درست پشت لنگه قرار دارد از بقایای این اقامتگاه‌های اروپاییان قدیمی تر است. هیچ‌کس درباره این خرابه‌ها چیزی نمی‌داند جز این‌که قدیمی‌اند. این آثار کم‌فروغ و فراموش شده گذشته با عظمت کاملاً با حال و هوای عمومی سواحل خلیج [فارس] دمسازند. منظره کلی شهر این احساس را در انسان به وجود می‌آورد که نیروهای طبیعت از قرن‌ها پیش فروکاهیده‌اند و تمدنی مسیرش را هزاران سال پیش درنور دیده است.

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

۱۱۲م 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 ملال‌آورترین جای خلیج [فارس] است. این جزایر مناطقی پست و کم‌ارتفاع و پوشیده از نخلستان‌اند که دو دژ 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 برود که جزیره اصلی را مشروب می‌کند. این چشمه 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 فروریختن‌اند 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 چشمه، برکه‌ای است گرد با قطر ۲۰ یارد و عمق ۲۰ فوت، آبش صاف و زلال، اما اندکی شور و بدمزه است.

۱۱۳م فوریه، بوشهر - امروز راجوتانا 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 شمال‌شرقی‌اند. باد شرقی سهیلی^۲ و باد شمال‌شرقی 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 پُل به طرف ما آمد و خوشبختانه من جزء گروهی بودم که لنج به ساحل رساند. خاطر من هست که هوا نسبت به مرتفع‌ترین نواحی هند در این وقت سال، بسیار سردتر 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، محرق نام دارد. ایران و قضیه 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 بَعْلَه شصت یا هشتاد تنی به راحتی می‌تواند در آن لنگر بیندازد و محموله‌اش را تخلیه کند. گفته می‌شود که با صرف ۵۰,۰۰۰ لیر کشتی‌های بزرگ می‌توانند به مراتب بیشتر از الآن به ساحل نزدیک شوند. سواحل و سطوح شنی طولانی تا حدود سه مایل از دریا گسترده شده است، اما موقعی که جزرو مد 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 درخور 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 تغذیه‌کننده عمده [تجارت] ایران. اگر دولت بریتانیا پس از تصرف بوشهر در سال ۱۸۵۶ م/ ۱۲۷۳ ه.ق^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 منتھالیه شبه جزیره‌ای 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 به آسانی می‌شود از آن محافظت و دفاع کرد. اگر ما بوشهر را نگه داشته بودیم، قطعاً برای بهبود وضعیت جاده شیراز با دولت ایران تمهیداتی اتخاذ می‌شد. از اشغال کوتاه مدت ما چند خاکریز و سنگ‌چین به عنوان یادبود باقی است، از جمله یک قلعه خرابه گلی بر لب دریا که در سال فوق عده‌ای عرب از آن محافظت می‌کردند. ما با یورش ناگهانی آن‌جا را به تصرف درآوردیم، 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 این‌جا پیاده‌نظام مثل همه‌جای 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 کهنه چاشنی دار است که همه‌شان زنگ زده‌اند. توپخانه‌شان عبارت است از هشت توپ صحرائی برنجی که به همین منوال و درجه کثیف و خراب است. علاوه بر این‌ها، چهار خمپاره‌انداز در سربازخانه‌ها مخفی شده است که روی یکی‌شان حک شده «قالب‌ریزی شده برای امام مسقط توسط سایروس میر و شرکا،^۱ بوستون، ۱۸۵۰». شهر را دیواری محصور می‌کرده است که در طرف دریا از آن اثری دیده نمی‌شود و در سمت خشکی هم در حال از بین رفتن است. داخل شهر مثل همه شهرهای مشرق‌زمین هزارتویی 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 تماشا کنیم، فاقد عناصر زیبایی‌شناسی نیست. بوشهر بر نوک شبه‌جزیره روی پشته‌ای کم‌ارتفاع قرار گرفته است، روبه‌روی آن دریاست، پشت سرش زمین مسطح ماسه‌ای و باتلاقی و پس‌زمینه آن در دوردست پر است از کوه‌های تیره پست و بلند. این رشته‌کوهی است که در پشت بندرعباس و لنگه هم دیده می‌شد و حایل عظیمی است که فلات مرکزی ایران را از نوار پست و کم‌ارتفاع ساحلی جدا می‌کند.

اقامتگاه نماینده بریتانیا در انتهای شرقی شهر و نزدیک ساحل قرار دارد. اقامتگاه دوم یا بیلاقی او در زمین مرتفعی در قسمت داخلی شبه‌جزیره است.^۲ ساختمان‌های تلگرافخانه و خانه آقای پل نیز در همین حوالی است. او با مهمان‌نوازی و سخاوت در مدت اقامت در بوشهر خانه‌ای در اختیارم گذاشت. جامعه اروپایی بوشهر از بسیاری از توقفگاه‌های هند پرجمعیت‌تر است. هوا در ماه‌های زمستان عالی است و در تابستان و پاییز نفرت‌انگیز. امتیاز بوشهر نسبت به یک توقفگاه معمولی در هند زمستان طولانی‌تر و روح‌انگیز آن است. عیب بزرگش نداشتن جایی برای بیرون رفتن و تغییر آب و هوا و تفرج است. اروپایی‌های مقیم بوشهر از دیدن یک خارجی خوشحال می‌شوند و با محبت و روی خوش با او برخورد می‌کنند.

1. Cyrus Meyer and Co.

۲. این عمارت به سبزآباد شهرت داشت و به همراه بنای دیگری موسوم به عمارت هشتی یا کلاه‌فرنگی، امروز موزه دریانوردی است. معماری بوشهر در دوره زند و قاجار، فراز غلامزاده، تهران: آدابوم، ۱۳۹۱، ص ۲۴۴.

بوشهر به شیراز

چهل و یک فرسخ: هشت روز

موقع عزیمت به شیراز به سختی توانستم قاطر کرایه کنم. چون بوشهر پر شده بود از زایرانی که از مکه و بغداد برگشته بودند و این بزرگواران ظاهراً ته همه منابع حمل و نقل شهر را درآورده بودند. مشکل بیشتر از آنجا ناشی می شد که ما چهار نفر بودیم و در این شرایط مایحتاج این تعداد آدم سخت در بازار پیدا می شد و برای قاطرچی ها هم امتیازی نداشتیم. همراهان من عبارت بودند از آقایان بروس و کالیگنون از اصفهان، و یک جوان اسکاتلندی که می خواست تخت جمشید را ببیند.

۱۸م فوریه، شیف^۱ به برازجان، ۶ فرسخ، ۲ بعدازظهر تا ۹:۳۰ شب — درباره شاهراه بوشهر به شیراز آن قدر نوشته شده که در این جا گزارش مفصل ضرورت ندارد. شاهراه از منطقه کم ارتفاع ساحلی آغاز می شود، رشته کوه های متوالی را از راه کُتل^۲ های متوالی پشت سر می گذارد و سرانجام وارد فلات داخلی ایران می شود. در ۱۸م فوریه بوشهر را یک ساعت پیش از ظهر ترک کردیم. کشتی بخار آقای پل ما را از راه خلیج به شیف برد و در نتیجه از پیاده روی های خسته کننده در راه های گل آلود ساحلی شبه جزیره نجات یافتیم. در شیف که تشکیل می شود از دو کلبه روی تپه ای خاکی، چند قاطر اجاره کردیم و بعد از

۱. جزیره ای در منتهالیه رود جلّه در دوازده کیلومتری شمال غربی بوشهر. در گذشته به نام حاکم مقتدر بوشهر، شیخ سعد یا سعدالملک، «شیخ سعد» نامیده می شد و بندر تجاری از ایران به خلیج فارس و بالعکس بود. ایران و قضیه ایران، پیشین، ص ۴۸۲.

۲. واژه عیناً در متن آمده است.

صرف ناهاری عالی که میزبانم تدارک دید، سفر زمینی در ایران آغاز شد، اما شروع خوشایندی نبود. از آن پس من آشنایی زیادی با انواع و اقسام راه‌های ایران در انواع و اقسام آب و هواها پیدا کردم، اما در آن زمان هیچ چیز برایم بدتر از آن سواری بر پشت قاطری چموش در باتلاقی پرلای و لجن نبود. برازجان* اولین ایستگاه داخلی تلگراف ایران و انگلیس است و قرار شد که شب را در آن جا بگذرانیم. بیست و پنج مایل بعد از شیف راه از ساحل دور می‌شود و دریا را در سمت چپ ترک می‌کند و رو به سوی کوهستان می‌گذارد. در مواقع عادی زمین خاکی و ماسه‌ای است اما باران چند روز گذشته زمین را خیس و لیز کرده بود و سطح آن پوشیده از آب بود. بعد از هفت ساعت سواری سخت و سنگین که تنها مفرّ ما تماشای تغییر شکل و رنگ دیواره کوهستانی در سمت راستمان بود، نه و نیم شب خسته و گرسنه به برازجان رسیدیم. آقای آرشاک، متصدی تلگرافخانه، با آغوش باز به استقبالمان آمد و شام خوبی به‌مان داد.

در نیمه‌های راه باتلاق از کنار کالسکه زیبایی گذشتیم که به شاهزاده حاکم اصفهان [ظل السلطان] تعلق داشت و به اروپا سفارش ساختش را داده بود. کالسکه همه راه بر شانه‌های خسته و دردمند بیست و شش مرد حمل شده بود. چرخ‌ها و تیرک آن را باز کرده و داخل اتاقش گذاشته بودند. معلوم نیست که بعداً در این گذرها و کتل‌ها چه بر سر آن خواهد آمد. چهار ماه بعد که اصفهان را ترک کردم آخرین خبر این بود که هنوز جایی در حوالی کازرون^۱ است.

۱۹ فوریه، کُناَر تخته^۲، ۸ فرسخ، ۸ صبح تا ۷ بعد از ظهر – صبح روز بعد عازم تلگرافخانه کُناَر تخته* در حدود سی مایلی شمال شرقی برازجان شدیم. جاده در میان فرورفتگی‌ها و برآمدگی‌های نخستین رشته کوه‌ها پیچ می‌خورد و به منطقه‌ای ساحلی و مسطح ختم می‌شود. راهپیمایی در چنین جایی خوش‌خیالی محض است، همه جا چنان با پشته و تپه‌ماهور محصور شده که خلاصی از دستشان غیرممکن به نظر می‌آید. اما در دست راستمان تپه‌های خوش‌منظره‌ای قرار داشت و دامنه‌های سرسبز کنار جاده از گل‌های آلاله زرد، خشخاش، مینا و سنبل می‌درخشید. هر طور بود از یکی از این تپه‌های پرچین‌وشکن

* صورت تحریف‌شده «گرازدون»، یعنی مسکن گرازاها. این محل پیش از تشویق دولت به کشت و زرع سکونتگاه گرازه‌های وحشی بود. [اسم شهر ممکن است از برازه پدر مهرنرسه (بزرگ فرم‌دار) وزیر بهرام پنجم اخذ شده باشد. ایرانیکا: برازجان].
۱. نویسنده کازران (Qazrân) ضبط کرده است.

۲. مرکز بخش خشت و کمارج در شهرستان کازرون و در ۵۳ کیلومتری جنوب‌غربی آن. دایرة المعارف فارسی، پیشین: خشت و کمارج.

** کُناَر یا عناب میوه‌ای است به اندازه زالزالک (در هندوستان پر (ber) نامیده می‌شود). در حوالی تلگرافخانه می‌روید و نام خود را به منطقه داده است.

سبزماف بالا رفتیم و در دست چپ چشممان به یک دشت افتاد، یعنی بستر سنگی پهناور رود دالکی که آب برف آن را تا نیمه پر کرده بود و مایل‌ها در نخلستان‌های انبوه پیچ می‌خورد و سپس باز به زمینی مسطح و لخت تبدیل می‌شد که تا دریا امتداد داشت. در سمت راست، تپه‌ها نزدیک و نزدیک‌تر می‌شدند. در این جا بوی بدی به مشامان خورد، مثل هیدروژن سولفور و قیر زغال‌سنگ، که از دشتی برمی‌خاست که به آن وارد شده بودیم. شنیده بودیم که در دالکی نفت وجود دارد و حالا آن را می‌دیدیم. اول چشمه‌های گوگردی به چشم می‌خورند که با فشار از پای تپه‌ها می‌جوشند و روی جاده جاری می‌شوند. کمی جلوتر نفت قهوه‌ای‌رنگ دیده می‌شود که روی امواج گوگرد سفید شناور است، و بعد قریهٔ دالکی ظاهر می‌شود، چند کلبهٔ گلی بیش نیست، اما پشت سر آن تپه‌هایی است رنگارنگ با سایه‌روشن‌های عجیب. تپه‌های نمکی ایران همیشه به خاطر اشکال و رنگ‌هایشان مورد توجه بوده‌اند. تپه‌هایی زاویه‌دار و پرشیب که به نحو عجیبی طبقه‌طبقه‌اند با رنگ‌های قرمز یا قهوه‌ای، سبز، آبی کمرنگ، خاکستری یا سفید. این رنگ‌ها را در پهنهٔ پشت دالکی می‌شمریم و بالای سر همهٔ آن‌ها رنگ قهوه‌ای کدر رشته‌کوه‌های بلند در پس‌زمینه به چشم می‌خورد. راه از درون تنگهٔ باریکی وارد تپه‌های نمکی می‌شود که همه‌جایش تخته‌سنگ‌هایی با اشکال عجیب و خیال‌انگیز دیده می‌شود. طبیعت در بعضی جاها نقش معمار را بازی کرده و سنگ‌هایی با رنگ‌های مختلف را به هم پیوسته است یا قطعات سنگ‌گچ را چنان روی ماسه‌سنگ‌های قرمز قرار داده که کار دست انسان را به سُخره گرفته است. راه یا بهتر بگویم کوره‌راه با چرخ زدن از درون معبرهای باریک یا پایاب‌ها سرانجام در وسط تپه‌های نمکی به رود دالکی می‌پیوندد. پل سنگی خوبی روی رود زده شده و بقایای دو پل قدیمی هم پایین آن دیده می‌شوند. هیچ منظره‌ای خیال‌انگیزتر از دیدن غروب آفتاب از روی این پل نیست. در هر دو طرف رود تپه‌های دندان‌دندانه با رگه‌های قهوه‌ای روشن، زرد، قرمز سوخته یا خاکستری دیده می‌شوند، در حالی که در بالای رود منظرهٔ توده‌های منقطع قرمز روشن متمایل به ارغوانی با شانهٔ تپه‌ای به رنگ سبز روشن در سمت چپ به چشم می‌خورد. رود در پایین دست ناگهان پای صخره‌ای خاکستری‌رنگ دور می‌زند. برج چهارگوش تک‌افتاده‌ای در آن سر پل به تنهایی و دلگیری منظره می‌افزاید.

کمی بالاتر از این نقطه، کُتلِ ملو شروع می‌شود که عبارت است از پلکانی سنگی به ارتفاع هزار فوت که در دشتِ خشت در ۱۸۰۰ فوتی از سطح دریا فرود می‌آید. مناظر دل‌انگیزی از رودخانه در چندصد فوتی زیر پایمان قرار دارد. قسمتی از راه سنگفرش شده و بقیهٔ راه به حال خود رها شده است. از بالای این گذرگاه تا کُنار تخته شش مایل فاصله

است. ساعت هشت شب به تلگرافخانه رسیدیم و آقای گیفورد به گرمی از ما پذیرایی کرد. راه حدود سی مایل بود و دالکی در نیمه راه قرار داشت.

۱۲۰م فوریه، کمارج، ۳ فرسخ، ۹ صبح تا ۲ بعدازظهر — روز بعد فقط دوازده مایل به طرف کمارج راه طی کردیم. راه از گوشه‌ای از دشت خشت می‌گذرد، شالیزارها و نخلستان‌ها را در دست چپ پشت سر می‌گذارد و از میان تپه‌های کم‌ارتفاعی می‌گذرد که از پای کتل کمارج — پلکان سنگی دوم — در ارتفاع ۱۲۰۰ فوتی آغاز و به دشت کوچک و زیبایی کمارج در ارتفاع ۲۹۵۰ فوتی ختم می‌شود. از دامنه گذرگاه تا دشت اندکی شیب دارد. خود کتل از دو نظر جالب توجه است: یکی ترکیب و شکل منحصر به فرد تپه‌های بلندی که سطح آن‌ها تخت و مسطح است، و دیگری بدی بیش از حد راه. بدی راه بیشتر ناشی از طغیان رود خشت است که پای کتل را شسته و برده است. از نیمه‌های راه، جاده به قدری باریک می‌شود که قاطر بارش را به صخره‌های دو طرف می‌کوبد و پیش می‌رود. راه به معنی واقعی کلمه پلکانی است که طبیعت ساخته است و بین قله‌های پیش آمده در سمت چپ و بستر رود خروشان زیر پایش در سمت راست گیر افتاده است. در سمت دیگر رود خروشان، دیواره صخره‌ای سیاهی به ارتفاع ۳۰۰ فوت قرار دارد که باران در طول قرن‌ها شیارهای عمیقی در آن ایجاد کرده است. به استثنای یک مورد، من در ایران هرگز معبری کوهستانی تا این حد خطرناک و پرشیب مثل کتل کمارج ندیده‌ام. در باریک‌ترین قسمت آن، قاطرهایی با بار پنبه پایین می‌رفتند. خدمتکاران ما پس از نزاع لفظی با قاطرچی‌ها، آن‌ها را مجبور کردند که بارشان را روی صخره‌ها خالی کنند تا کاروان ما رد شود.

دشت کمارج زمین مسطحی است به وسعت ۴ مایل در چهار مایل و تپه‌هایی به ارتفاع ۶۰۰ تا ۸۰۰ فوت آن را در بر گرفته‌اند. قریه ۵۰۰ نفر جمعیت دارد، پای تپه‌های سمت چپ دشت قرار گرفته و بام‌های مسطح خاکستری خانه‌هایش در سبزی و خرّمی بهار از دور منظره زیبایی به نمایش می‌گذارد. از بالای تپه‌ها چشم‌انداز خوبی به دشت کمارج و دشت بزرگ‌تری در غرب با نخلستان‌ها و رودخانه‌ای پرتالو داریم. در شمال قله‌های برف‌گرفته رشته کوه‌هایی دیده می‌شود که باید طی شوند.

اقامتگاه ما اتاقی در بالاخانه استراحتگاهی کوچک است که دولت برای راحتی مسافران اروپایی ساخته است. در این موقع سال، که زمین صبح‌ها هنوز پوشیده از لایه نازک یخ است، چهار نفر می‌توانند در یک اتاق کوچک سر کنند. اما در تابستان وضع کاملاً فرق می‌کند.

۲۱م فوریه، کازرون، ۵ فرسخ، ۷ صبح تا ۲ بعدازظهر — منزل بعدی ما کازرون است. از