

بخش اول سفر به باکو

شهر کوچک ولادیقفقاز^۱ در منتهی‌الیه جنوب کشور پهناور روسیه و در شمال کوهپایه‌های قفقاز واقع شده و آخرین ایستگاه راه‌آهن سنت‌پترزبورگ^۲ به آن ناحیه می‌باشد. در یکی از روزهای ماه اوت سال ۱۸۸۵ میلادی من در یکی از واگن‌های راحت قطار به مقصد این شهر نشسته بودم. سفر با راه‌آهن در روسیه بسیار راحت است. واگن‌های آن از واگن‌های راه‌آهن سایر کشورها بهتر و راحت‌تر ساخته شده و مسافر می‌تواند در تمام طول قطار راه برود. کوپه‌ها بزرگ و جادار هستند و حتی در کوپه‌های درجه دو هم تخت‌خواب برای خوابیدن مسافر وجود دارد. سقف کوپه بسیار بلند بوده و به روی صندلی‌های نرم آن روکشی از پارچه کشیده شده که مسافر می‌تواند به روی آنها دراز کشیده و بخوابد. در تمام کوپه‌ها می‌توان دخانیات استعمال کرد و کارکنان مهربان قطار آماده خدمت می‌باشند. با توجه به این نکات، سفر ۴ روزه بین سنت‌پترزبورگ و ولادیقفقاز خیلی خسته کننده نبود.

اندکی پس از مسکو بیابان‌های وسیع، بی‌انتهای و یک‌نواخت روسیه آغاز شد و تا چشم کار می‌کرد بیابان بود. فقط روستاها، مزارع پر محصول، خرمن‌های بزرگ و آسیاب‌های بادی در این یکنواختی، تغییراتی ایجاد می‌کردند. کلیساهای سفید روستاها با سقف سبز رنگ و برج بلند ناقوس‌هایشان جداً زیبا به نظر می‌رسیدند.

در نزدیکی روستوف^۳ قطار با سرعت زیاد از روی یک پل آهنی طولی به روی دن^۴

۱. Vladikavkas

۲. Sankt Petersburg دومین شهر بزرگ روسیه پس از مسکو که در منتهی‌الیه شمال غرب این کشور واقع شده است. این شهر در سال ۱۷۰۳ م به دستور پتر کبیر ساخته شد و از آن زمان تا ۱۹۱۸ م پایتخت روسیه بود. مدتی پتروگراد نام داشت. پس از انقلاب روسیه لنینگراد خوانده شد و با فروپاشی شوروی به نام پیشین خود خوانده شد.

۳. Rostov یکی از قدیمی‌ترین شهرهای روسیه در کرانه دریایچه نرو در استان یاروسلاول

۴. Don رود دن به طول ۱۹۸۰ کیلومتر چهارمین رود طولی اروپا می‌باشد که از کوه‌های اطراف شهر تولا در جنوب مسکو سرچشمه گرفته و به دریایچه آزوف واقع در شمال دریای سیاه می‌ریزد. این رود توسط کانالی با رود ولگا پیوند یافته و تردد کشتی در آن میسر است. هرودوت از آن به نام رود تانیاز یاد کرده است.

عبور کرد و پس از حدود ۸۰ ورست^۱ به روستای کوشووسکویا^۲ اولین آبادی قفقاز رسیدیم. رود یهیا^۳ که به دریاچه آزوف^۴ می‌ریزد، مرز منطقه قفقاز می‌باشد. با وجودی که وارد منطقه قفقاز شده بودیم اما بیابان هنوز هم ادامه داشت. فاصله بین ایستگاه‌ها طولانی‌تر شده بود. ایستگاه‌های زیبایی مسیر همه شبیه هم بودند. اهالی در اطراف آنها چادرهایی برپا کرده و مواد غذایی می‌فروختند و مسافر می‌توانست هندوانه، خیار و انگور خریداری کند. اهالی روستاها با لباس‌های زیبای محلی در ایستگاه‌ها اجتماع کرده بودند. آنها از روی پیراهن‌های سرخ خود، ردای بلند و خاکستری رنگی به تن داشتند که کمر آن تنگ اما در قسمت دامن گشاد بود. در هر سکوی ایستگاه دو پلیس با اونیفورم، در حال قدم زدن بودند. کلاه آنها سفید و ردای آنها دکمه‌های فلزی داشت و هفت‌تیری به کمر بسته بودند. در طول مسیر، چهارپایان فراوانی در بیابان‌ها مشغول چرا بودند. در کنار ریل به روی تابلوها با رنگ سفید، مسافت را به‌واحد ورست نوشته بودند تا مسافر از مسافت باقیمانده باخبر شود. بعد از عبور از رود کوبان^۵ احساس شد که به کوه‌ها نزدیک‌تر می‌شدیم. ایستگاه مینه رالنچ وادیچ^۶ ایستگاه بزرگ و پر رفت و آمدی بود. در شبکه‌های سه اسبه مسافری را از این ایستگاه تا شهر پیه تیگورسک^۷ در فاصله ۲۰ ورستی با چشمه‌های آب معدنی، حمل می‌کردند. مسافری زیادی در فصل تابستان برای استفاده از آب معدنی به این شهر می‌آیند. از این ایستگاه سربالائی مسیر آغاز شد. ابتدا چند کوه منفرد در میان دشت و بیابان نمایان گشت. در فاصله‌ای در سمت چپ مسیر، شهر جورجیهوسک^۸ که آن هم در کنار رود کوبان واقع شده، دیده شد. این‌رود در نهایت به دریای مازندران می‌ریزد. به منطقه ای رسیدیم که مزارع گل آفتابگردان دو طرف مسیر را فرا گرفته بود. در جاده‌ای که به موازات خط آهن امتداد داشت گاهی چند سوارکار و پیاده به‌چشم می‌خورد. ردای بلند آنها خاکستری یا قهوه‌ای رنگ بود و قطار فشنگ را به روی سینه ضربدر کرده بودند. کلاه‌های بلند پوستی سیاه رنگی به سر داشتند و در کمر آنها یک هفت تیر و یک خنجر دیده می‌شد. تعداد زیادی گاری‌های دو اسبه با بار محصولات کشاورزی، در رفت و آمد بودند. هر چه به ولادی قفقاز نزدیک‌تر می‌شدیم شیب مسیر بیشتر شده و از سرعت قطار کاسته می‌شد. در دو ساعت آخر مسیر، سرعت قطار به اندازه‌ای کم بود که مسافر می‌توانست از قطار پیاده شده، تمشک خریداری کرده و مجدداً سوار قطار شود.

ولادی قفقاز شهر کوچک، تمیز و زیبایی است. این شهر با خانه‌های چوبی را رودخانه

۱. Verst واحد طول در روسیه قدیم، هر ورست برابر ۱۰۶۶ متر

۲. Jeja Koschovskkoja

۳. Avoska دریای آزوف در بخش شمالی دریای سیاه است که از راه تنگه کرچ به آن می‌پیوندد. کرانه شمالی آن در اوکراین، کرانه شرقی در روسیه و کرانه غربی در شبه جزیره کریمه است.

۴. Kuban رود کوبان به طول ۸۷۰ کیلومتر واقع در جنوب روسیه و شمال قفقاز، از کوه‌های البروس قفقاز سرچشمه گرفته و به دریای آزوف می‌ریزد. هرودوت از آن به نام رود هیپانیس یاد کرده است.

۵. Mineralnij Vadij .۶ Pjetigorsk .۷ Georgievsk .۸

ترک^۱ دو پارچه می‌کند. قسمت بزرگتر شهر در ساحل سمت راست رود واقع شده است. دو قسمت شهر با یک پل آهنی ۴ چشمه‌ای با نرده‌های زیبا به هم مربوط می‌گردند. آب رود زلال نیست و جزیره‌های کوچکی آن را چند شاخه می‌کند. پسرها در کنار رود مشغول آبتنی و بازی بودند و مردان اسب‌ها و گاری‌های خود را می‌شستند. باغ‌های متعدد و بزرگی در شهر دیده می‌شد. یک مدرسه نظامی و پادگان نسبتاً بزرگی در شهر وجود داشت. در مجموع شهر در حال پیشرفت بود و با سرعت به سوی مدرن شدن پیش می‌رفت. از بابت هتل در شهر کمبودی احساس نمی‌شد و بهترین آنها گوستینیتزا^۲ یهو پایسکی^۳ و گوستینیتزا فرانسیا^۴ نام داشت. ملیت‌های گوناگونی در این شهر زندگی می‌کنند. گذشته از روس‌ها تعداد زیادی ارمنی، قزاق، گروسین و تاتار هم در این شهر ساکن هستند. تک و توک ایرانی هم در شهر به چشم می‌خورد. چهارپایان از قبیل بز، گوسفند، خوک و پرندگانی نظیر مرغابی و کبک در شهر به صورت آزاد دیده می‌شد که بدون مزاحمت در کوچه‌ها، این طرف و آن طرف می‌رفتند. گاری‌ها با بار محصولات در شهر فراوان بود. من تعدادی از زندانیان قفقاز را با دستبند و زنجیر به پا در حال خروج از شهر و تبعید به شهرهای دیگر دیدم. قسمت جنوبی شهر به دامنه‌های شمالی کوه‌های قفقاز ختم می‌شود. کوه کازبک^۵ با نور آبی روشن و با اشعه‌های نقره‌ای از شهر نمایان است. در افق سمت چپ کوه‌های البروس^۶ هم به چشم می‌خورد.

مسافری که در نظر دارد سفر خود را به سمت جنوب ادامه دهد باید در این شهر اسب یا کالسکه کرایه کند. اگر مسافر قصد دارد به ارزان‌ترین طریق سفر کند می‌تواند در دلجان‌های روسی که در ساعات معینی به مقصد تفلیس حرکت می‌کنند جا رزرو کند. این کالسکه‌ها با ۷ مسافر حرکت می‌کنند. در داخل آن ۳ نفر در صندلی جلو و ۴ نفر در صندلی عقب می‌نشینند. اسباب مسافرین بر سقف دلجان حمل می‌شود. قیمت بلیط صندلی عقب ۱۲ و صندلی جلو ۱۰ روبل بود. تعداد اسب‌های دلجان با توجه به شرایط جاده بین ۲ تا ۷ عدد است. اسب‌ها و سورچی در هر ۱۱ ایستگاه مسیر تعویض می‌شوند. سورچی معمولاً از هر نفر ۲۰ کوپک انعام می‌گیرد. در قسمتی از مسیر که از منطقه گروسین^۶ عبور می‌کند باید گذرنامه داشت زیرا در تمامی ایستگاه‌های منطقه آن را بازدید می‌کنند.

اما اگر مسافر در نظر دارد به راحت‌ترین روش سفر کند باید کالسکه در بست کرایه کند. از آنجائیکه من در این قسمت از سفر به همراه یکی از همشهری‌های خود سفر می‌کردم روش دوم را انتخاب کردیم. این شخص از کارمندان شرکت نفت نوبل بود و

۱. Terek رودی به طول ۶۲۰ کیلومتر در قفقاز، ارتفاع رود در ابتدای مسیر خود در اطراف کوه کازبک به ۱۸۰۰ متر می‌رسد. ترک در نهایت به دریای مازندران می‌ریزد.

۲. Gostinnitsa Frantsia. ۳. Gostinnitsa Jevopajskij.

۴. Kasbek سومین کوه مرتفع گرجستان و هفتمین کوه مرتفع قفقاز که در مرز روسیه و گرجستان واقع است. ارتفاع آن ۵۰۴۷ متر می‌باشد.

۵. Elbrus قله‌ای در شرق رشته کوه‌های قفقاز به ارتفاع ۵۶۴۲ متر که بلندترین نقطه قاره اروپاست.

۶. Grusin منطقه‌ای در گرجستان

مهندس یوهان سندگرن^۱ نام داشت.

صبح روز ۲۵ ماه اوت ولادی قفقاز را ترک کردیم. جاده تا ایستگاه اول به نام بولتا^۲ تقریباً هموار و خوب بود اما در لار^۳ به ارتفاعات رسیدیم. سمت راست مسیر کوه‌های مرتفع پوشیده از جنگل بود. در سمت چپ دره عمیقی قرار داشت که رود ترک در قعر آن در جریان بود. قلّه کازبک گاهگاهی به چشم می‌خورد. از ایستگاه بولتا جاده سنگفرش شد و شبیه جاده‌های آسفالته گشت. دره عمیق، هنوز هم در کنار مسیر بود و چندین بار توسط پل‌هایی از روی رود ترک عبور کردیم. در روستاها بچه‌های نیمه‌برهنه با فریادهای خود در جلوی کالسکه دویده و گدائی می‌کردند اما چون پولی نمی‌دادیم شکلک و ادا در می‌آوردند. هر از گاهی از کنار گاری‌هایی که توسط گاو‌های نر، الاغ یا گاو میش کشیده



می‌شدند، عبور می‌کردیم. گله‌های گوسفند، بز و مرغابی به تعداد زیاد دیده می‌شد. سربازان و سوارکاران تا دندان مسلح قفقازی با ردهای بلند خاکستری یا پوستین‌های گوسفندی، در رفت و آمد بودند. از کنار چند کلبه تنها گذشتیم. جاده، مناظر زیبایی را به نمایش گذاشته بود و تابلوهای زیبا مرتباً تغییر می‌کردند. مسیر سرزنده و زیبا از میان کوه‌های جنگلی که قلل آنها هنوز هم از برف زمستان سپیدپوش بودند، عبور می‌کرد.

در ایستگاه کازبک که ایستگاه بزرگی بود برای صرف صبحانه توقف کردیم. در این ایستگاه هم مانند سایر ایستگاه‌ها سعی کرده بودند نیازهای مسافر را برآورده کنند. در تمامی ایستگاه‌ها غذاخوری و استراحتگاه خوب و راحتی وجود داشت. ساعات حرکت دلجان‌ها و نقشه‌هایی که فواصل ایستگاه‌ها به ورست و ارتفاع آنها از سطح دریا را نمایش می‌داد، به روی دیوار نصب شده بود. فروشگاه‌ها انواع کریستال‌ها و سنگ‌های زیبا را که از اطراف ایستگاه به دست می‌آمد، عرضه می‌کردند. اندکی قبل از ورود به ایستگاه کازبک

۱. Johan Sandgren. ۲. Bolta. ۳. Lar.

از تنگه باریک داریل^۱ و قلعه عظیمی به همین نام که برای حفاظت از آن ساخته شده بود، گذشتیم. این قلعه چهارگوش با دیوارهای کوتاه و ۴ برج در گوشه‌هایش هنوز هم پابرجا بود. اندکی دورتر قلعه تمارا که شاهزاده خانم تمارا^۲ در آن اقامت می‌کرد به روی صخره بلندی دیده می‌شد.

هرچه پیش می‌رفتیم به مهندسی خارق‌العاده این جاده آفرین می‌گفتم. برای ساختن این راه صخره‌ها را به‌صورت عمودی تراشیده و در دل سنگ‌های عظیم فرو رفته‌اند. در بعضی نقاط تخته‌سنگ‌ها به صورت سقفی روی مسیر را گرفته بود. در قسمت‌های خطرناک مسیر، تونل‌هایی به ارتفاع ۲ و نیم متر حفر کرده‌اند تا زمستان‌ها مسافرین گرفتار بهمن نشوند. مسافرین زمستانی، این جاده را خطرناک توصیف کرده‌اند. بهمن‌های عظیم با سرعت زیاد به دره پرت شده و به قعر آن فرو می‌ریزند. روش دیگر پیشگیری از خطرات بهمن ایجاد شیارهای نسبتاً بزرگ به صورت افقی در کمرکش کوه است. این نوع بهمن‌گیر در کوه‌های قفقاز فراوان دیده می‌شود. در کنار جاده به سمت دره، نرده‌هایی از جنس سیمان ساخته و قسمت‌هایی از آن را برای تخلیه سنگ‌هایی که از کوه فرو می‌ریزد، باز گذاشته بودند. اگرچه در ارتفاعات بالای جاده میله‌هایی برای جلوگیری از ریزش سنگ‌ها کار گذاشته‌اند اما رانش کوه‌ها در فصل زمستان سنگ‌های بزرگی را به جاده می‌ریزد. آب زلال و گوارای جویبارها به وسیله ناودان‌هایی، به رود ته دره هدایت می‌شود. گاهی اطاقک‌هایی در کنار جاده به چشم می‌خورد. نگهبانان و کارگرانی که برای حفاظت، پاک کردن مسیر از سنگ‌های درشت و ترمیم جاده فعالیت می‌کنند در آنها به سر می‌برند. هنگامی که برف می‌بارد آنها باید برف جاده را پارو کنند. اگر نرده‌ها صدمه دیده باشد باید آنها را ترمیم نمایند. اگر بهمنی تیر تلگراف را کج کند و یا فرو اندازد باید آن را سرپا کنند. برای جلوگیری از صدمه دیدن تیرهای تلگراف آنها را از جای امن و مطمئن مثلاً بالای صخره‌ها و یا در قسمت‌های فوقانی جاده که شدت بهمن زیاد نیست، کار گذاشته‌اند. به این دلیل تیرهای تلگراف به صورت زیگزاگ دیده می‌شوند که ظاهر خنده‌داری دارد. مثلاً سیم به صورت عمودی به پائین می‌رود و بعد از طی چند منحنی دوباره بالا می‌آید.

در گودار^۳ مسافر از بالاترین نقطه جاده گروسین در ارتفاع ۲۴۰۰ متری سطح دریا عبور می‌کند. بلافاصله پس از گودار به رودخانه آراگوا^۴ می‌رسیم که بعد از طی مسافتی به رود کورا^۵ می‌ریزد. در نزدیکی کوبی^۶ جاده از نزدیکی سرآغاز رود ترک می‌گذرد.

۱. Dariel گذرگاهی در غرب دریای مازندران که گذرگاه اسکندر نیز خوانده می‌شود. تاریخ‌نگاران اروپایی در نوشته‌های خود دروازه‌های کاسپین، واقع در جنوب شرق دریای مازندران را به این محل منتقل کرده‌اند.

۲. Tamara زندگی از ۱۱۶۰ تا ۱۲۱۳ م، از خاندان باکراتونی، ملکه گرجستان از ۱۱۸۴ تا ۱۲۱۳ م

۳. Aragva . ۴. Godaur

۵. Kura رودی است که از شرق ترکیه سرچشمه گرفته، از میان رشته کوه‌های قفقاز و کشورهای گرجستان و جمهوری آذربایجان عبور کرده، به رود ارس پیوسته و به دریای مازندران می‌ریزد. طول رود کورا

۱۳۶۴ کیلومتر است. ۶. Kubi

میزان آهن آب در این قسمت زیاد است تا حدی که سواحل رود را سرخ رنگ می‌کند. مرتفع‌ترین کوه در این مسیر کوه کازبک است که ۵۰۴۳ متر ارتفاع دارد. طول این جاده حدود ۲۰۰ کیلومتر می‌باشد که ما آن را در ۲۸ ساعت طی کردیم. با این حساب گذشته از ساعات توقف، هر ساعت حدود ۱۰ کیلومتر را پیموده بودیم. هنگام شب، نور ماه به طرز زیبایی جاده را روشن کرد. کوه‌های تاریک با سایه روشن قله‌های سپیدپوش در زیر نور نقره‌ای ماه، بسیار زیبا و شاعرانه بود. در شهر دوشت^۱ دره عریض‌تر و پوشش گیاهی فشرده‌تر شد. شهر مچت^۲ ایستگاه راه‌آهنی داشت که قطار بندر باتوم^۳ در ساحل دریای سیاه از آنجا عبور می‌کرد. در وسط شهر مچت کلیسای کوچک و زیبایی با موقعیت بسیار تماشایی در ساحل رود آراگوا وجود داشت. این شهر آخرین ایستگاه مسیر بود و پس از ۲ ساعت به تفلیس پایتخت قفقاز و حاکم‌نشین منطقه گرجستان رسیدیم.

تفلیس در میان کوه‌های بدون پوشش گیاهی در کنار رود کورا واقع شده و حفاصل بین دریای سیاه و دریای مازندران می‌باشد. این شهر از نقطه نظر تجاری از موقعیت بسیار مهم و بی‌نظیری برخوردار است. از زمانی که کار احداث مسیر راه آهن باکو به باتوم به اتمام رسیده به موقعیت اقتصادی شهر افزوده گشته است. اینک قسمتی از تجارت ایران و اروپا از تفلیس می‌گذرد. این شهر که سابقاً پایتخت گرجستان بود با آمدن روس‌ها شبیه شهرهای اروپائی شده‌است. قسمت جدید شهر، خیابان‌های پهن و مستقیمی دارد و اطراف آنها درختکاری شده است. خانه‌ها و مغازه‌های شهر بسیار زیباست. ۲ پل قوسی دو قسمت شهر را در دوطرف رود کورا به هم می‌پیوندند. در خیابان‌های اصلی شهر راه آهن شهری ریل‌گذاری شده و کالسکه‌ها در آن در رفت و آمدند. در پارک شهر که مردم برای تفریح و استراحت به آن می‌آیند هر روزه گروه موزیک مشغول نواختن موسیقی می‌باشند. اما قسمت قدیمی شهر شبیه شهرهای شرقی است که خیابان‌های باریک، پیچ در پیچ و کثیفی دارد. درواش در کنار آنها نشسته و گدائی می‌کنند. تعدادی صراف در کنار خیابان به کار خود مشغول هستند. در مجموع بازار شهر پر تردد و فعال است. سگ، الاغ و قاطر در شهر فراوان یافت می‌شود. فروشندگان دوره‌گرد با گاری‌هایی که توسط قاطر کشیده می‌شوند با صدای بلند کالای خود و نرخ آن را فریاد می‌زنند. سقاها آب غیرزال رودخانه را در مشک‌های چرمی می‌فروشند. کولی‌ها با کالسکه‌هایی که در آن زندگی می‌کنند در شهر در رفت و آمدند. فروشندگان کاه، الوار و میوه با گاری‌هایی که توسط گاو میش‌های سیاه و تنومند با شاخ‌های منحنی کشیده می‌شوند، در شهر در حرکتند. حتی کاروان‌های شتر هم در شهر دیده می‌شود. به یک کلام شهر، سرزنده و پر رفت و آمد است و دیدنی‌های فراوانی دارد. اما برای مسافری که از سرزمین‌های شمالی اروپا می‌آید و با شرایط آشنا نیست وضعیت شهر گیج‌کننده بوده و باعث سردرگمی می‌شود.

تفلیس بزرگترین شهر قفقاز است و هیچ شهری در این منطقه قدرت برابری با آن را ندارد. البته شهرهای زیادی در این منطقه وجود ندارد. تفلیس بیش از ۱۰۰ هزار نفر

۱. Duschet. ۲. Mtschet. ۳. Batum

جمعیت دارد که از ۵۰ قوم گوناگون می‌باشند. مهمترین آنها روس، ارمنه، تاتار، چرکس، گروسین و گرجی‌ها می‌باشند اما اقوام دیگری که در مناطق میانی و کوهستانی قفقاز زندگی می‌کنند نیز در شهر فراوان دیده می‌شوند. تمامی آنها لباس و زبان مخصوص به خود را دارند اما همه در یک نقطه مشترکند و آن جثه و چهره زیبای قفقاز است که ایده‌آل تمامی انسان‌هاست. اهالی قفقاز بلند قامت با شانه‌های پهن و کمر باریک هستند. راه رفتن آنها سنگین و اصیل است و هنگام راه رفتن سر خود را مغرورانه بالا می‌گیرند. چهره آنها آفتاب سوخته است و چشمان درشت و تیره با ابروهای پهن، بینی زیبا و ریش پرپشت دارند. روحیه آنها مغرور و جنگجو می‌باشد.

در میان کوه‌های قفقاز در شمال و ارمنستان در جنوب، دشت گسترده‌ای به نام دشت مغان واقع شده است. این مکان در زمان‌های بسیار قدیم دریاچه بود اما اینک فقط رود کورا از میان آن عبور کرده و به دریاچه مازندران می‌ریزد. این دشت مسطح غیرقابل کشاورزی می‌باشد. فقط چند نوع گیاه قدرت رویش در خاک خاکستری رنگ آن را دارد که در زبان قفقازی علف شتر خوانده می‌شود. تنوع زندگی در این منطقه تقریباً هیچ است اما اندکی دورتر در سواحل رود کورا چند نوع گیاه و چند گونه جانور زندگی می‌کنند. به علت وجود کوه‌ها در شمال و جنوب شهر، آب‌وهوای آن در این فصل سال شرحی و خفه‌بود. ما برای فرار از گرما و مطالعات مردم‌شناسی اهالی منطقه، ادامه سفر تا باکو را با بلیط درجه ۳ قطار انجام دادیم. مسافرین قطار فقط تاتار بودند. برای من بسیار جالب بود که برای اولین بار مردمان سخت‌کوش این ناحیه را که به روی صندلی‌های چوبی واگن درجه ۳ نشسته و پای خود را به روی پای دیگر انداخته و مشغول کشیدن چیق بودند، ببینم. آنها حالت آرام و راحتی داشته و در رؤیای خود سیر می‌کردند. با توجه به گرمای شدید هوا، کلاه پوست گوسفندی خود را از سر بر نمی‌داشتند. هنگام غروب عده‌ای بدون توجه به جهت حرکت قطار به سوئی ایستاده، به نام خدا گفته و مشغول نماز شدند. اگر چه این عمل برای ما بسیار عجیب است اما در مجموع آدم را متأثر می‌کند. اینکه آنها دست و صورت خود را بالا می‌گیرند، سپس اندکی خم می‌شوند تا به روی زانو نشسته و بر زمین بوسه زنند، آدم را تحت‌تأثیر قرار می‌دهد.

در ایستگاه اوجیریس^۱ اتفاقی برای من افتاد. من عادت داشتم در ایستگاه‌ها مطالبی در دفترچه خود نوشته و مناظری را ترسیم کنم. هنگام کار در این ایستگاه ۳ ژاندارم مرا دستگیر کرده و دفترچه مرا ضبط نمودند. از من سؤال کردند که مأموریت من چیست؟ چون من کلاه دانش‌آموزی سوند را به سر داشتم مرا جاسوس انگلستان قلمداد کردند. دفترچه رسم مرا باخسونت و جدیت تمام بازدید کرده و از من سؤالاتی نمودند. یک دختر زیبای ارمنی که به زبان فرانسه آشنائی داشت نقش مترجم را بازی کرد. او سعی داشت ژاندارم‌ها را قانع کند که من فقط برای خود و سفرنامه‌ام نقاشی می‌کنم اما ژاندارم‌ها قبول نمی‌کردند و حتی این کار او باعث شد تا شک آنها بیشتر شود. مردم بسیاری دور ما حلقه

زدند و رئیس ایستگاه آمد. او به زبان فرانسه آشنائی داشت. دفترچه مرا با دقت نگاه کرد و از من سؤالاتی نمود که من که هستم و چرا سفر می‌کنم؟ پس از اثبات بی‌گناهی من او سعی کرد با خنده ژاندارم‌ها را قانع کند که نقاشی‌های من برای تزار روس خطری ایجاد نمی‌کند. ژاندارم‌ها مرا تا کویه‌ام همراهی کردند و تا زمان حرکت قطار با من بودند. من هرگز خود را تا این اندازه نزدیک سیبری ندیده بودم.

باد شدیدی وزیدن گرفت و هرچه به دریا نزدیک‌تر می‌شدیم به شدت آن افزوده می‌شد. سرعت باد در آجی‌کابول^۱ شدیدتر شد و در آلیات^۲ به طوفان تبدیل گشت. مهندس سندگر گفت که این شدیدترین طوفان امسال بود. طوفان، شن را به هوا بلند می‌کرد به حدی که چند قدمی آدم دیده نمی‌شد. شن روان از لای پنجره قطار وارد کویه می‌شد و تنفس را مشکل می‌کرد. چنین به نظر می‌رسید که طوفان قطار را از خط خارج خواهد کرد. بالاخره چون لوکوموتیو قدرت کشیدن قطار را نداشت قطار در چند نوبت توقف کرد تا قدرت بخار خود را برای پیش روی افزایش دهد. در یک سربالائی لوکوموتیو نتوانست قطار را به جلو ببرد و قطار عقب‌عقب رفت اما بعد از طی مسافتی متوقف شد.

آخرین قسمت مسیر از کنار دریا می‌گذشت. تنفس هوای پاک و مطبوع دریا بسیار دل‌چسب بود. دریا رنگ سبز و آبی بسیار خوش‌رنگی داشت. امواج آن نسبتاً بلند بود و کف سفید رنگی ایجاد می‌کرد. رفته‌رفته بوی نفت بیشتر و بیشتر شد. بالاخره ساعت ۷ بعدازظهر با تأخیر زیادی به باکو رسیدیم. گذشته از تاریکی هوا دود شدیدی شهر را فرا گرفته بود و به این دلیل من متوجه موقعیت شهر نشدم. درشکه‌ای گرفته و مستقیماً به بالاخانی واقع در ۱۵ کیلومتری شهر، آنجائیکه معادن نفت باکو قرار دارد، رفتیم. اینجا محل اقامت من در ۷ ماه آینده خواهد بود.

طوفان در طول مسیر شدیدتر شد به حدی که جرأت نداشتم چشمان خود را باز کنم. جداً شانس با ما بود که درشکه ما واژگون نشد. در طول مسیر یک خانه یا گیاه هم دیده نمی‌شد و جاده تماماً از میان بیابان بی‌آب و علف با شن‌های آغشته به نفت سیاه، عبور می‌کرد. بعد از حدود ۲ ساعت به محل اقامت مهندس سندگر رسیدیم. شام خوبی در انتظار ما بود.