

بخش نهم سفر به اصفهان

روز ۲۷ آوریل من به تنهایی تهران را ترک کردم زیرا باکی خانوف تب کرده بود و باید تحت مراقبت‌های پزشک قرار می‌گرفت. او چندی در منزل دکتر هی‌به‌نت اقامت کرد و پس از بهبودی نسبی از همان راهی که آمده بودیم به باکو مراجعت نمود. پیش از آغاز سفر قصد دارم مختصری در مورد سفر در ایران مطالبی بنویسم.

در ایران به دو روش می‌توان سفر کرد. اولین طریق همراهی با کاروان‌های تجاری می‌باشد که تقریباً همه روزه از تهران حرکت کرده و به ایالت‌های جنوبی ایران می‌روند. روش دوم سفر با اسب به تنهایی می‌باشد که باید اسب را در ایستگاه‌ها عوض کرد. روش اول نکات مثبت فراوانی دارد. ارزانتر است، مطمئن‌تر بوده و مسافر کمتر خسته می‌شود. اما حدود یک ماه طول می‌کشد تا به ساحل خلیج فارس برسد. برای سفر از طریق دوم سازمانی به نام چاپاری وجود دارد که دولت بر آن نظارت می‌کند و باید در مورد آن چند سطری بنویسم.

ایستگاه‌ها چاپارخانه نام دارند و ساختمان‌های قدیمی آنها در حال تخریب است. ساختمان ۴ گوشی را در نظر بگیرید که حیاطی در وسط آن برای بستن اسب‌ها و قاطرها داشته باشد. در یکی از اضلاع این حیاط، آخوری برای تغذیه حیوانات ساخته‌اند. محوطه ۴ گوش کم‌ارتفاعی در وسط حیاط وجود دارد که محل قرار دادن زین و وسایل سوارکاری است. دروازه بزرگی به این حیاط باز می‌شود و در دالان آن اطاقی با کف گلی سخت وجود دارد. مسافرینی که قدرت مالی داشته باشند اطاق بالای دروازه را که با پله‌هایی به آن می‌رسد، اجاره می‌کنند. این اطاق بالاخانه نام دارد که دارای درگاهی و جای پنجره است اما اکثراً درب یا پنجره‌ای ندارد. در این اطاق تختخواب یا سکوی برای خوابیدن وجود ندارد و مسافر باید در میان گرد و خاک، زباله و لشگری از حشرات موذی که خواب را بر آدم حرام می‌کنند، به روی زمین بخوابد. من ابتدا از اینکه ایرانی‌ها پس از بیدار شدن لباس‌های خود را پیش از پوشیدن می‌تکانند تعجب می‌کردم اما به زودی پی بردم که این کار برای پاک کردن لباس از این حشرات موذی، ضروری است. مسافر با این کار حشرات را به میهمان بعدی هدیه می‌کند. به زودی من هم به این کار نه چندان خوب عادت کردم. در هر ایستگاه یک مسئول، چند سوارکار و ۶ اسب موجود است. از مسئول ایستگاه

می‌توان تخم‌مرغ، نان و چای خرید، گاهی حتی مرغ هم برای فروش عرضه می‌شود. اما گاهی اتفاق می‌افتد که چیزی برای خوردن پیدا نمی‌شود و مسافر باید با شکم گرسنه بخوابد. آب اکثر ایستگاه‌ها گرم و آلوده است. زمانی که می‌دیدم ایرانیان چگونه از این آب می‌خورند رغبتی برای نوشیدن آن پیدا نمی‌کردم زیرا عادت ایرانیان چنین است که جرعه آخر را در دهان چرخانیده و برای صرفه جوئی مجدداً به کوزه بر می‌گردانند. نرخ اقامت در بالاخانه ۲ قران است. مسافر هنگام ترک ایستگاه باید کرایه اسب تا ایستگاه بعد را پرداخت کند. مسافر باید هوشیار بوده و از فواصل ایستگاه‌ها مطلع باشد زیرا ایرانیان علاقه خاصی دارند که فاصله‌ها را دو برابر کنند تا کرایه اسب هم دو برابر شود. نرخ کرایه اسب برای هر فرسنگ یک قران بوده و فواصل چاپارخانه‌ها بین ۵ تا ۸ فرسنگ است. همواره یک نفر مسافر را همراهی می‌کند تا راه را به مسافر نشان داده و اسب را به چاپارخانه برگرداند. این فرد چاپارشاگرد خوانده می‌شود و در هر چاپارخانه چاپارشاگرد جدیدی مسافر را همراهی می‌کند. مسافر باید به این چاپارشاگرد یک قران انعام بدهد.

البته این سیستم در تمامی راه‌های ایران وجود ندارد و دولت ضرورتی احساس نمی‌کند که به جز در مسیرهای پر رفت‌وآمد چنین سازمانی ترتیب دهد. در شمال غرب بین تبریز تا تهران از طریق زنجان و قزوین و در شمال شرق بین تهران تا مشهد از طریق سمنان و شاهرود می‌توان از این خدمات استفاده کرد. از تهران تا استرآباد از طریق دماوند، اسک، بارفروش و شاهرود و در جنوب بین تهران تا شیراز از طریق قم، کاشان و اصفهان هم چاپارخانه وجود دارد. از کاشان تا کرمان از طریق یزد، و در ناحیه غرب از تهران تا مرز غربی ایران در خانقین از طریق همدان و کرمانشاه، این سازمان انجام وظیفه می‌کند. بهترین ایستگاه‌های جاده‌های ایران در مسیر قزوین به تهران و تهران به قم قرار دارد. پس از آن ایستگاه‌ها تا سواحل خلیج فارس بدتر و بدتر می‌شوند. خراب‌ترین چاپارخانه‌های راه‌های ایران در جاده‌های غربی کشور دیده می‌شود. بین شیراز تا بوشهر و حواشی مرزهای غربی ایستگاهی وجود ندارد و مسافر باید از کاروانسراها استفاده کند. اما وضع آنها حتی از وضع چاپارخانه‌ها هم خرابتر است. در کنار مسیرهایی کهمر بالا نام برده شد کاروانسراهائی وجود دارد که فاصله آنها نسبت به چاپارخانه‌ها کمتر است زیرا کاروان‌های بزرگ با بارهای سنگین در شبانه‌روز مسافت کمتری را طی می‌کنند. یک کاروان شتر یا قاطر در یک شبانه‌روز قادر است حداکثر مسافت بین ۲ ایستگاه را طی کند.

تعداد زیادی از کاروانسراهای ایران از زمان شاه عباس بزرگ در ابتدای قرن ۱۷ میلادی به یادگار مانده و به این دلیل بیشتر آنها وضعیت بدی دارند. تعدادی هم توسط ایرانیان ثروتمندی ساخته شده‌اند که ساختن آنها را در وصیت‌نامه‌های خود ذکر کرده‌اند تا شاه در اموال آنها طمع‌ی نداشته باشد. کاروانسرا در ظاهر شبیه چاپارخانه است اما بسیار بزرگتر می‌باشد. محوطه آنها به قدری بزرگ است که چندین کاروان می‌تواند همزمان در آن اطراق کند. در کنار دروازه ورودی بازاری وجود دارد که می‌توان چای، نان و میوه خرید. کیفیت اطاق‌های کاروانسراها از چاپارخانه‌ها هم بدتر است و مسافر باید شب

را در درون حجره‌های بزرگ به صبح برساند. اینک که در مورد روش‌های سفر در ایران سخن می‌گویم جای آن است تا سطوری در مورد اسب‌های ایرانی بنویسم.



اسب‌های اصیل ایرانی اسب‌های کوچکی هستند و ظاهر آنها زیبا نیست. اکثراً گرد و چاق می‌باشند ولی بسیار قوی و پرانرژی بوده و دیر خسته می‌شوند. در بالای کوه‌ها، بین گذرگاه‌های صخره‌ای و در میان دره‌های خطرناک مانند قاطر بسیار مطمئن و آرام حرکت می‌کنند. آنها حیوانات بسیار باهوش و مطمئنی بوده و پیش از نهادن پای خود، زمین را لمس می‌کنند تا به روی سنگ‌های لغزنده پا نگذارند. اسب‌های ایرانی اندکی دیر دور می‌گیرند اما وقتی سرعت گرفتند قادرند به مدت طولانی ۴ نعل، بدون آنکه خسته شده یا احتیاج به تسمه داشته باشند بتازند. اسب‌های ایستگاه‌ها عادت دارند دو نعل حرکت کنند و این عمل زمانی که مسافر ۱۲۰ تا ۱۵۰ کیلومتر در روز سفر می‌کند بسیار ضروری می‌باشد. ایرانیان سوارکاری را با آموزش فرا نگرفته‌اند. هرگز گفته نمی‌شود که فلان کس خوب و دیگری بد سوارکاری می‌کند. هدف از سوارکاری آن است که شخص به مدت طولانی و تا حد ممکن به روی زین بنشیند و در صورتیکه اسب زمین خورد سوارکار خیلی آسیب نبیند.

اسب‌های اصیل ایرانی به دو منطقه با آب و هوای مختلف تقسیم می‌شوند که اسب‌های ارتفاعات و اسب‌های دشت‌ها می‌باشند. اسب‌هایی که در ارتفاعات به دنیا می‌آیند در نواحی پست کارایی چندانی ندارند. من از شیراز تا بوشهر فقط از یک اسب استفاده کردم که در ارتفاعات به دنیا آمده بود. تا زمانیکه ما در کوهپایه‌های فارس بودیم خیلی سرحال و سر زنده بود اما تا به مناطق پست و مسطح سواحل خلیج فارس رسیدیم بی‌حال و افسرده شد. گذشته از اسب‌های اصیل اسب‌های دیگری هم در ایران وجود دارد. اسب عربی از بغداد وارد می‌شود. اسب ترکمن از خراسان و محل زندگی ترکمن‌ها می‌آید. اسب ترکمن سریع‌ترین اسب‌های ایران است که در محیط بیابانی و باز به دنیا می‌آید. این اسب‌ها از کزه‌گی به روش زندگی ایلاتی ترکمن‌ها عادت کرده و در میان گرد و خاک کویرها،

دشت‌ها و بیابان‌ها با سرعت تمام ۴ نعل می‌تازند. پاهای بلند و قوی آنها مخصوص این نوع حرکت است. اما ظاهر آنها زیبا نیست و حتی می‌توان گفت که نژاد زشتی می‌باشد. گردن دراز و باریک بدون یال، سر گرد و سینه به هم فشرده‌ای دارند. پس از بیان این مطالب در مورد طرز سفر در ایران و اطلاعاتی در مورد اسب‌های آن به ادامه سفر به سمت جنوب می‌پردازم.

به همراه چاپارشاگرد از دروازه جنوبی تهران به نام دروازه شاه عبدالعظیم خارج شدیم. دکتر هی‌بنت با کالسکه خود مرا چند ساعتی تا خارج از شهر همراهی کرد. سپس خداحافظی کرده و مراجعت نمود و من سفر به سمت مناطق ناشناخته را آغاز کردم تا در ایالت فارس از آثار باقی مانده از ایران باستان دیدن کنم. جنوب تهران تا چشم کار می‌کند بیابان بی‌آب و علف و تپه‌های کویری پر گرد و غبار بوده و سفر کاملاً یکنواخت و خسته کننده است. در این منطقه هیچ محصولی به عمل نمی‌آید. چند بوته خشک شده تنها پوشش گیاهی این منطقه است. در دور دست سمت چپ مسیر، در کوهپایه‌های جنوب‌غربی تهران، خرابه‌های شهر باستانی ری قرار دارد. در افق مقابل، گنبد طلائی حرم شاه عبدالعظیم زیر نور آفتاب می‌درخشد. روستای کوچکی به همین نام و با باروی گلی، این مکان مذهبی و مقدس را فرا گرفته است. جاده‌ای از جاده اصلی پهن و یکدست، به سمت این روستا جدا می‌شود. گروهی در این جاده حرکت می‌کردند. در روزهای تعطیل، ثروتمندان سوار بر اسب‌های زیبا، درویش و افراد بی‌بضاعت پای پیاده، زنان با پوشش کامل مذهبی و حتی عده‌ای با پای برهنه برای زیارت به این مکان مقدس می‌روند. این سیل جمعیت از دور مانند قطاری به نظر می‌رسد که دائماً در حال پیش روی در هر دو جهت است. ورود اشخاص غیرمسلمان به این روستا ممنوع است. چندی پیش یک فرانسوی موفق شد از زنجیری که در خیابان‌های دور حرم کشیده شده گذشته و وارد آبادی گردد. او ملبس به لباس درویشان بود ولی شناخته شد و پس از کتک شدیدی، نیمه‌جان از روستا اخراج گردید. ضربات روستائیان چنان آسیبی به سر او وارد کرده بود که او مجبور شد برای معالجه به فرانسه مراجعت کند.

پس از عبور از روستاهای شهرسر و حسن‌آباد، به حوض سلطان رسیدیم و مسیر تپه ماهور شد. در کنار حوض سلطان دریاچه بزرگی به همین نام وجود دارد اما اطراف آن برای اروپائیان مقیم تهران شناخته شده نیست. احتمالاً آب این دریاچه از رودهای قره‌سو و رودشور تأمین می‌شود. این رودها از ارتفاعات عراق عجم در جنوب غرب کشور پدید آمده و به سمت شرق جاری می‌گردند.

هرچه بیشتر از تهران دور می‌شدیم مسیر بدتر و تردد کمتر می‌شد. گاهی سوارکاری به چشم می‌خورد. کمی پس از عبور از کنار حوض سلطان، به یک کاروان ۵۰ نفره برخوردیم که از سفر حج مراجعت می‌کردند. به نظر خیلی خسته، لاغر و گرسنه می‌آمدند. آنها مسافتات طولانی را از میان کویرهای بی‌آب و علف پشت سر گذاشته بودند. رنگ چهره آنها آفتاب‌سوخته و لباس‌های آنها فرسوده و آویزان بود. از آنجا که این گروه جدیداً

مکه و مقبره پیامبر اسلام را زیارت کرده بودند چاپارشاگرد من از اسب به زیر آمد، گوشه ردای یکی از آنها را بوسید و از چند مرد مسن خواست او را دعا کنند.



صبح روز ۲۹ آوریل به ایستگاه پنجم به نام منظریه که در دره گسترده‌ای واقع شده بود، رسیدیم. کاروانسرای عظیم امیرسلطان در نزدیکی آن قرار داشت که من آن را ترسیم کردم. بعدازظهر به ایستگاه ششم به نام پل دلاک وارد شدیم. چند کاروان در آن اطراق کرده و محیط بسیار زنده‌ای ایجاد شده بود. رود قره سو از کنار کاروانسرا جاری بود. نیمی از پل سنگی این رود ریخته بود و به این دلیل باید از میان رود عمیق، پرسرعت و پرفشار با آب قهوه‌ای رنگ عبور می‌کردیم.

پس از شش ساعت سوارکاری به شهر مقدس قم که در میان بیابان مسطح و همواری قرار دارد و شاخه‌ای از رود قره سو از میان آن عبور می‌کند، رسیدیم. منظره شهر از دور بسیار دیدنی بود. چند گنبد آبی‌رنگ دیده می‌شد و ۶ مناره که یک گنبد طلائی را در میان گرفته بودند، منظره را بی‌اندازه زیبا می‌کرد. احترام این شهر مقدس به خاطر مدفن حضرت فاطمه‌س خواهر معصوم امام رضاع می‌باشد که در حال سفر به مشهد در این شهر درگذشت. گذشته از او ۴۴۴ شخص مقدس در این شهر مدفونند. باتوجه به وسعت گورستان‌های شهر، آدم متوجه می‌شود که تعداد زیادی از ایرانیان این شهر را برای مدفن خود انتخاب می‌کنند.

سالانه هزاران هزار زوار از این شهر دیدن می‌کنند. مخصوصاً مادران نازا و دخترانی که حاجت ازدواج دارند از او درخواست می‌کنند تا رؤیای آنها در مورد ازدواج و بچه‌دار شدن را به واقعیت تبدیل کند. مانند شاه عبدالعظیم حضور غیرمسلمانان تا فاصله‌ای از حرم ممنوع است. احتمالاً تنها اروپائی غیرمسلمانی که وارد این شهر مقدس شده پرفسور وامبری^۱ است. او با پوشیدن لباس ایرانی‌ها موفق به این عمل شد. او با موج زوار به

۱. Vambery آرمین وامبری، تولد ۱۹ مارس ۱۸۳۲ در مجارستان، درگذشت ۱۵ سپتامبر ۱۹۱۳ م در بوداپست، او در سال ۱۸۶۱ م ملیس به لباس درویشی و با نام رشید افندی از طریق ترابوزان به تهران سفر کرد و به همراه کاروانی که از مکه مراجعت می‌کرد از شهرهای مرکزی ایران، اصفهان و شیراز دیدن نمود و بالاخره در ماه مارس سال ۱۸۶۴ م به قسطنطنیه مراجعت کرد. اندیشه پان‌ترکیسم یعنی متحد نمودن سرزمین‌هایی که زبان ساکنان آنها ریشه در زبان آلتائی دارد، نخستین‌بار از سوی او در دهه ۱۸۶۰ م مطرح گشت.

درون حرم کشیده شد و مجبور شد پله‌های مرمرین حرم را بیوسد. او برای اینکه شناخته نشود تمام یاسین و زیارت‌نامه را از حفظ کرده بود. او می‌نویسد که مزار در میان یک ضریح نقره‌ای واقع شده و فرش گرانبهائی به روی مزار انداخته‌اند. داخل ضریح فقط یک بار در سال غبارروبی می‌شود.



یرفسور و امیری

پس از عبور از بازار شهر به مسیر سنگفرشی رسیدیم که با شیب ملایمی به سمت کاشان می‌رفت. کاشان با ۷۰ هزار جمعیت به دلیل تجارت و وجود کارخانه‌ها معروف می‌باشد. این شهر احتمالاً در آینده شهر مهمی خواهد شد زیرا در چهارراه تجاری واقع شده و محل برخورد دو مسیر تجاری، یکی از تبریز و دیگری از یزد می‌باشد. گذشته از آن کاشان محل تلاقی راه‌آهن احتمالی هند به اروپا خواهد شد. مسیر تهران به سواحل خلیج فارس هم از این شهر عبور می‌کند. یک گروه آتش‌پرست یا گبر در این شهر اقامت دارند اما مؤمنین این دین اکثر در یزد و کرمان به سر می‌برند. تعداد آنها در یزد ۶۵۰۰ نفر و در کرمان ۱۵۰۰ نفر می‌باشد. تعداد کل آنها در ایران ۸۵۰۰ نفر گزارش شده است. تعداد زیادی از آنها در کار تجارت بوده و یا در کارگاه‌ها کار می‌کنند. اما مسلمانان آنها را اذیت کرده تحت فشار قرار می‌دهند. آنها حق ندارند مانند سایر ایرانیان لباس پوشیده و سوار اسب شوند و فقط باید از الاغ استفاده کنند.

آب دشت کاشان از ارتفاعات کوه‌رود تأمین می‌گردد. بین دو صخره، بندی ایجاد کرده اند و آن را بند کوه‌رود می‌نامند. این سد در زمان شاه عباس برای تأمین آب دشت کاشان ساخته شده است. در زیر آن آبخاری به ارتفاع ۴۰ متر به وجود آمده که به دره سرازیر می‌شود. در ایران از این گونه بندها فراوان یافت می‌شود. دکتر پولاک می‌نویسد در صورتی که سدی در کوه‌های البرز ساخته شود تمام دشت تهران سبز و خرم خواهد شد.

بند کوه رود هنگام غروب بسیار زیباست. هیچ بادی نمی‌وزد و تصویر کوه‌ها و صخره‌های اطراف به شکل چشمگیری در آب سد منعکس می‌شود. در کنار این بند توفی کردیم تا استراحتی کرده باشیم، اسب‌ها نفسی تازه کنند و از زیبایی منظره لذت ببریم. تمامی اسب‌های ایستگاه کاشان در همان روز یک بار مسیر بین کاشان تا رودکوه را پیموده بودند و اسب خوب نصیب چاپارشاگرد شده بود. اسب من اسب بسیار بدی بود. با توجه به این نکته من اسب خود را با اسب چاپارشاگرد تعویض کردم.

به زودی معلوم شد که آن اسب از خستگی رمقی برای حرکت نداشت و چاپارشاگرد مجبور شد پیاده حرکت کند. زمانی که به قسمت سربالائی مسیر رسیدیم آن اسب به دفعات توقف کرد. چاپارشاگرد با زنجیر خود ضربه‌هایی به اسب زد به حدی که از چشمان حیوان بی‌نوا خون سرازیر شد. محض اطلاع خوانندهٔ مهربان باید بگویم که رفتار ایرانیان با حیوانات بسیار بد و غیرانسانی است. بیچاره حیوانات باید کار کنند در صورتیکه اربابان آنها دائماً از زیر کار در می‌روند. در طول راه مجبور شدیم به دفعات توقف کنیم تا آن حیوان بیچاره نیروی خود را جمع کرده و چند قدم دیگر بپیماید. چون غروب شده بود و هوا تاریک بود من از چاپارشاگرد جدا شدم و خود را به تنهایی به کوه رود رساندم. طی کردن مسیر در جادهٔ باریک، خطرناک و تاریک شب حدود ۴ ساعت طول کشید. رعد و برق گاهی بیابان را روشن می‌کرد. اسب من در چند نوبت ایستاد و من تصور کردم که از مسیر خارج شده‌ام. چون خسته شده بودم اندکی توقف کردم، اسب را به درختی بستم و تصمیم گرفتم چند ساعتی در هوای آزاد بخوابم.

ناگهان در افق نوری به چشم خورد و فکر کردم که ایستگاه کوه رود باشد اما تا نزدیک شدم متوجه گشتم که روشنائی چادر یک ایلات بود. اندکی به چادر نزدیک شده و صدا کردم اما جوابی نیافتم. سایه‌هایی در درون چادر به چشم می‌خورد. پس از صدا کردن مجدد و نگرافتن پاسخ از اسب به زیر آمده، حیوان را به یکی از میخ‌های چادر بستم. سپس ورودی چادر را باز کرده و مسیر کوه رود را سؤال نمودم. مرد خانواده بسیار عصبانی شد و اعتراض کرد که چرا نمی‌گذارم آنها به خواب شبانهٔ خود ادامه دهند. وقتی توضیح دادم که من یک فرنگی هستم و از مسیر دور افتاده‌ام پیرمرد از چادر خارج شد. او مرا تا کنار جاده راهنمایی کرد و با انگشت خود نقطه‌ای را نشان داد و در تاریکی شب غیب شد. مسیری که من در آن حرکت می‌کردم رودخانه‌ای بود که یک فوت آب در آن جاری بود. درختان زیتون فراوانی در دو طرف رود روئیده بود. پس از چند ساعت به یک خانهٔ بزرگ، فرسوده و نیمه ویرانه رسیدم. اسب با محیط آشنائی داشت و مستقیماً به سمت درب ساختمان رفت. اینجا ایستگاه کوه رود بود. چون پس از ۱۵ ساعت سوارکاری خیلی گرسنه و خسته بودم مسئول چاپارخانه چای گرمی به من داد که بسیار چسبید. سپس او با نان و تخم‌مرغ از من پذیرائی کرد و پس از آن پپی با تنباکوی خوشبوی ایرانی کشیدم که واقعاً خستگی مرا از تنم خارج کرد. عالی‌تر از همه آن بود که با قرار دادن زین به زیر سر در کف سنگی ایستگاه به خواب رفتم و چند ساعتی از گرفتاری‌های روزگار مرخصی گرفتم.

نزدیکی‌های صبح چاپارشاگرد از راه رسید. او تمام راه را پیاده آمده و اسب نیمه‌جان را یدک کشیده بود.

کوهرود آبادی نسبتاً بزرگی با خانه‌های گلی بود. در کوهپایه، کلبه‌هایی از ساقه گیاهان به شکل آمفی‌تئاتر ساخته شده بود. باغات متعدد و وسیعی اطراف آن را فرا گرفته بود و از چراگاه‌های سبز و خرم بوی خوبی به مشام می‌رسید. قله کوه‌های اطراف که حدود ۱۰ هزار فوت ارتفاع داشتند هنوز سپیدپوش بودند. مرتفع‌ترین نقطه تلگراف انگلیسی و هندی در بالای یکی از کوه‌های اطراف آبادی در ارتفاع ۷ هزار فوتی واقع شده است. همان طوری که می‌دانید این خط تلگراف از وسط ایران عبور کرده، تبریز، تهران، اصفهان، شیراز و بوشهر را به هم مربوط می‌کند. با یک نگاه به نقشه متوجه خواهید شد که این مسیر پیچ در پیچ است. عبور خط تلگراف از کنار راه‌های کاروان‌رو بسیار بااهمیت است. گذشته از تعمیرات سریع، رفت و آمد کارمندان به راحتی صورت می‌گیرد. این خط از سه سیم تشکیل شده است. یکی مخصوص ارتباط بین لندن و کلکته می‌باشد، خط دوم با سایر خطوط تلگراف جهان ارتباط دارد و خط سوم مخصوص ارسال اطلاعات بین تلگرافخانه‌های ایران است. این سیم‌ها توسط تیرهای فلزی در کنار جاده برپا شده‌اند. انجام خدمت در ایستگاه‌های تلگراف ایران کار بسیار یک‌نواخت و خسته‌کننده‌ای می‌باشد. گروهی از کارمندان خانواده خود را در این کشور غریب به‌همراه دارند. چون آنها خرج زیادی ندارند می‌توانند حقوق و مزایای خود را پس‌انداز کرده و پس از مراجعت به انگلستان در نهایت آسایش زندگی کنند.

کوه‌های کوهرود منظره بسیار زیبا و غیرقابل فراموش شدنی دارند. نسیم خنکی که از جانب کوه‌ها می‌وزید آب و هوای این منطقه کویری را خنک و قابل تحمل می‌کرد. منطقه در عوض بوی کویر که مسافر به آن عادت کرده، بوی بیابان می‌دهد. تا انتهای افق در دوردست، صخره‌های نامنظم پشت سر هم به چشم خورده و رنگ خاکی کویر را که در طول راه در خاطر مسافر نقش بسته، تغییر می‌دهد. جویبارهایی با آب زلال و گوارا باعث رشد گیاهان دره می‌شوند. قریه سوه در جبهه جنوبی این کوه‌ها واقع شده است. در قریه بیدشک مسیر مجدداً کویری و هموار شده، از آبادی‌های مورچکان و گز عبور کرده و تا خود اصفهان پیش می‌رود. پوشش گیاهی این منطقه یک نوع گزنه است که ایرانیان آنها را جمع‌آوری کرده، خشک نموده و در عوض هیزم استفاده می‌کنند. هرچه بیشتر به سمت جنوب حرکت می‌کردیم رفت و آمد بیشتر می‌شد. بالاخره شهر بزرگی با گنبدها و مناره‌های فراوان در میان باغات وسیع در افق نمایان شد که اصفهان پایتخت سابق ایران بود.