

بخش بیست و هشتم بازگشت به باکو

ساعت ۵ روز ۱۲ ژوئیه از ایستگاه ویرانه پنج آب حرکت کردیم. شب سرد و مرطوبی را در هوای آزاد به صبح رسانده بودیم. ساعت ۱۰ باران شدیدی باریدن گرفت و مجبور شدیم در قریه پارساب توقف نموده و منتظر خاتمه باران شویم. سپس از ارتفاعات جبهه شمالی البرز به زیر آمدیم. رفته رفته از ارتفاع، عظمت و زیبایی اطراف کاسته شده و به پوشش گیاهی افزوده می‌گشت. گاهی از ارتفاعات کوتاه‌تری بالا و پائین می‌رفتیم. به زودی به جنگل رسیدیم. در هر دو طرف مسیر تپه‌های منفردی دیده می‌شد که تا تاج آنها پوشیده از جنگل‌های فشرده بود. فشردگی درختان به اندازه ای بود که مسیر از میان تونل‌های سبز عبور می‌کرد. گاهی سر ما به شاخه‌ها اصابت می‌نمود. هرچه بیشتر پیش می‌رفتیم به فشردگی درختان افزوده شده، حرکت مشکل‌تر و مسیر تاریک‌تر می‌شد. در این جنگل‌ها ببرهای وحشی بزرگ و پلنگ‌های درنده زندگی می‌کنند. رشته‌هایی از درختان آویزان بود که سوارکاری را مشکل‌تر می‌کرد. خزه سبز رنگ، تنه درختان را پوشانیده بود و رطوبت هوا باعث طراوت و شادابی آنها می‌شد. این منطقه آبیاری بسیار خوبی داشت. چندین رود بزرگ و صدها نهر کوچک، در همه طرف به سمت دریا جاری بود. البته سرعت آنها به دلیل کم بودن شیب این منطقه خیلی زیاد نبود. آب آنها قهوه‌ای رنگ ولی قابل آشامیدن بود. به جز چند مورد اثری از پل دیده نمی‌شد و اکثراً باید از میان آب عبور می‌کردیم. جاده مانند یک راه خودجوش بود که از رفت و آمد مسافران پدید آمده بود و به صورت مارپیچ پیش می‌رفت. در چندین نقطه، جاده چند شاخه شد و ما به دفعات راه را به اشتباه انتخاب کردیم. گاهی از باتلاق‌هایی عبور می‌کردیم که آب، سطح آن را فرا گرفته بود و نزدیک بود اسب ما در آنها گیر کند. بعضی قسمت‌های جاده را به طور کل آب فرا گرفته بود. در نقاطی تنه درختان قطور به جاده افتاده بود. شاخ و برگ، تنه و حتی ریشه آنها حرکت را با مشکلاتی همراه می‌کرد. با توجه به این شرایط، کاملاً طبیعی بود که سرعت حرکت ما زیاد نباشد. گاهی به کاروان‌هایی بر می‌خوردیم که مشغول حمل کالا از مشهدسر بودند. پس از مدتی از فشردگی جنگل کاسته شد و به دشت گسترده‌ای رسیدیم که پوشیده از مزارع سرسبز بود. پیش از رسیدن به آمل باران شدیدی در گرفت و سر تا پا و حتی لباس‌های

زیر مرا خیس کرد.

ساعت ۵ پس از ۱۲ ساعت سوارکاری، به آمل که در کنار رود هراز و در میان جنگلی واقع شده، رسیدیم. سبک خانه‌سازی در آمل مانند رشت است. خانه‌ها از چوب ساخته شده و سقف شیب‌دار آنها سفالی است. حتی معماری مساجد شهر هم اینچنین است. ملائی به روی مناره گلابی شکل مسجدی با صدای بلند مشغول اذان دادن بود.

روز بعد صبح زود آمل را ترک کردیم. جاده از میان مزارع سرسبز و پرمحصول و گاهی از میان جنگل عبور می‌کرد. چهارپایان به ویژه گاوها در گله‌های بزرگی مشغول چرا بودند. ساعت ۷ به بارفروش^۱، یک شهر بزرگ تجاری با حدود ۵۰ هزار جمعیت رسیدیم. این شهر در وسط ایالت مازندران واقع شده و میزان تجارت آن با روسیه و داخل ایران زیاد می‌باشد. این مسیر یکی از پر رفت و آمدترین راه‌های تجاری روسیه با ایران است. دلیل اول کوتاهی فاصله بین دریای مازندران تا تهران می‌باشد. دلیل دیگر چنین است که اغلب به خاطر بادهای شدید در بندر انزلی، کشتی‌ها موفق به انداختن لنگر و تخلیه بار نمی‌شوند و به بار فروش می‌آیند.

مسیر بین آمل و بارفروش از میان مزارع سرسبز و پرمحصول برنج که فاصله این دو شهر را پوشانیده، عبور می‌کند. سپس جاده وارد جنگل تنگ و تاریکی شده و نزدیک شدن به شهر احساس نمی‌شود. اولین خانه‌های شهر ناگهان از بین درختان پدیدار می‌گردد. شهر در جنگلی واقع شده و این باعث می‌شود مسافر متوجه ابعاد شهر نشود. تعدادی از خیابان‌های آن شبیه بولوار است. سبک خانه‌سازی در بارفروش هم مانند رشت و آمل می‌باشد. آب و هوای شهر سالم نیست و در فصل بهار و پائیز باران‌های سیل‌آسائی می‌بارد و باعث مرطوب بودن هوا می‌شود.

سواره از میان بازار شهر عبور کرده و مستقیماً به کاروانسرای آرامنه رفتیم. در آنجا ۴ تاجر ارمنی بسیار دوستانه از من استقبال کردند. آنها مرا به اطاق خود در طبقه بالا دعوت کرده و با صبحانه مفصلی از من پذیرائی نمودند. هنگام صحبت پیغامی از طرف یک مرد ترک رسید. او در خدمت سرکنسول روسیه در استرآباد^۲ خدمت می‌کرد اما اینک در بارفروش بود. خبر رسیدن من به شهر به گوش او هم رسیده بود و او علاقمند بود با من دیداری داشته باشد. من همراه پیام‌رسان به دیدن او رفتم و او با آغوشی باز از من استقبال کرد. او می‌گفت که سابقاً از میان روسیه سفر کرده بود ولی اینک تنها بود و علاقه داشت با یک اروپائی دیدار کند. او از من با آلوی خوشمزه و چای پذیرائی نمود.

ساعت ۴ و نیم بارفروش را ترک کردیم. پس از عبور از قسمت اعظم شهر به حومه شهر رسیدیم. رفته‌رفته خانه‌ها و افراد کمتر و کمتر شدند. پوشش گیاهی اطراف، چمن و بوته‌های سرسبز بود که تا ساحل دریا امتداد داشت. مسیر مسطح و خوب بود. من نمی‌توانستم از توجه به شمال خودداری کنم و در آرزوی دیدن سطح آبی دریای کاسپین بودم.

۱. بابل فعلی ۲. گرگان فعلی

به زودی دریا دیده شد. نسیم خنکی از سمت دریا می‌وزید و برگ درختان را تکان می‌داد. چنین به نظر می‌رسید که برگ تکتک درختان، غزل خداحافظی را در گوش من نجوا می‌کردند. چه کسی می‌تواند هنگام پیمودن آخرین کیلومترهای یک سفر طولانی ماجراجویانه احساس شادی نکند؟ این باد پس از گذشتن از جلگه مازندران به ارتفاعات البرز رسیده و از آنها بالا می‌رود. همچنان یورتمه و نسبتاً سریع به پیش می‌رانیم. من ۲۲۵۰ کیلومتر به روی اسب تاخته بودم که مسافتی بس طولانی می‌باشد. در این مدت ۷۵ اسب تعویض کردم. آخرین اسب من بسیار عالی بود و جداً آبروی تمام اسب‌های ایرانی را خرید. صدای امواج از مسافت دور به گوش می‌رسید. پس از یک ساعت سوارکاری و شنیدن ندای امواج، اولین خانه‌های مشهدسر از میان درختان دیده شد. از دیدن مجدد دریا بسیار خوشحال شدم و خود را تقریباً در خانه احساس کردم.

مشهدسر پیش بندر بارفروش است. هر دو شهر در کنار رودخانه بابل که از جبهه شمالی ارتفاعات البرز و کوه‌های شرق دماوند سرچشمه می‌گیرد، واقع شده‌اند. این رود بسیار پر آب است و قابل قایقرانی می‌باشد. میزان ماهی‌گیری در سواحل و دهانه رود بسیار خوب است. آب قهوه‌ای رنگ آن قسمتی از دریا را هم آلوده می‌کند. البته مشهدسر روستای کوچک و بی‌ارزشی است اما تجارت روسیه به اهمیت آبادی افزوده است. کشتی مرکوری در این بندر لنگر می‌اندازد. آبادی در اطراف تپه‌های واقع شده که به روی آن یک چراغ دریایی، کشتی‌ها را از وجود تپه آگاه می‌کند. چند انبار و یک کاروانسرا در کنار دهانه رود بابل وجود دارد. کوهی از بسته‌های کالا شاهد و گواه یک تجارت پر رونق بود. کالا اکثراً عدل‌های پشم مازندران می‌باشد که با کشتی به روسیه حمل می‌گردد. از روسیه اجناس کارخانه‌ای، کاغذ، قند، شکر و چند کالای دیگر وارد می‌شود. کالا توسط قایق‌های گردی که قادرند آب‌های کف‌آلود دهانه رودخانه را طی کنند از کشتی به ساحل حمل شده و در ساحل رود انبار می‌گردد. صدای فریاد کارگران گوشخراش و آزاردهنده بود. یک ناظر روس حمل کالا را زیر نظر داشت. پس از پرداخت پول چاپارشاگرد و ضربه ای به گردن آخرین اسب خود در ایران، وارد کاروانسرا شده، شام خورده و به خواب خوشی فرو رفتم.

روز بعد به قدم زدن در کنار دریا و رودخانه و جمع‌آوری مرجان‌های دریایی گذشت. البته سعی من برای یافتن آنها به نتیجه نرسید زیرا ساحل شنی بود و دائماً با آب دریا شسته می‌شد. تعدادی صدف، تنها چیزی بود که من موفق به جمع‌آوری شدم. اندکی دورتر از ساحل، تپه‌های شنی ساحلی پدید آمده بود.

ساعت ۴ روز ۵ شنبه ۱۵ ماه ژوئیه کشتی روسی که من در انتظار آن بودم، از راه رسید. همان کشتی امپراتور الکساندر سوم بود که باکی خانوف و مرا ۳ ماه و نیم پیش به سواحل ایران آورده بود. ساعت ۴ و نیم لباس پوشیده و لوازم خود را در کیف دو خورجینه تاتاری قرار دادم. ۳ دوست خوب سفر یعنی زین که گذشته از زین بودن متکای شب‌های من در کاروانسراها نیز بود، دهنه و پالتوی ضخیمی که تشک من هم بود را به مسؤل

کاروانسرا دادم و با ناراحتی و اندوه فراوان خاک ایران را ترک کردم. در قایقی نشستم که پارو زن قوی هیکل آن مرا در مدت ۱۵ دقیقه به کشتی رساندند. کاپیتان کشتی ناخدای قبلی نبود و کاپیتان لیندبلاد^۱ سکان را در اختیار داشت. او مرد مهربان و دوست داشتی اهل فنلاند بود که مرا با مهربانی پذیرفت.

ساعت ۷ مشهدسر را ترک کردیم. آبادی به زودی تبدیل به نقطه‌ای شد و در افق محو گشت. چشم‌انداز ساحل از کشتی بسیار زیبا بود. کوه‌های بلند آبی رنگی در دوردست به چشم می‌خورد و قله سرفراز دماوند با ابهت تمام نمایان بود. قله بدون ابر بود اما چند تکه ابر در کمرکش آن رؤیت می‌شد. مسیر حرکت کشتی به موازات ساحل به سمت شرق بود. هوا عالی و دریا ساکن بود. کشتی امپراتور با کشتی آشور که من در خلیج فارس با آن سفر کردم، قابل مقایسه نبود و این کشتی روسی بسیار راحت‌تر و زیباتر از آن کشتی انگلیسی بود. هنوز به موازات ساحل حرکت می‌کردیم. ساعت ۶ و نیم به خلیج استرآباد رسیدیم و در فاصله یک کیلومتری ساحل بندرگز لنگر انداختیم. خلیج نسبتاً عمیق بود. در بندر گز، مطمئن‌ترین بندر سواحل جنوبی دریای مازندران، تعدادی کشتی روسی لنگر انداخته بودند. این خلیج توسط یک زبانه طویل محافظت می‌شود و یادآور بنادر کشور آلمان است. در امتداد این زبانه در محلی که به ساحل مربوط می‌گردد شبه‌جزیره آشوراده واقع شده که چند کشتی نظامی روسی در آن مستقر بودند. شبه‌جزیره و زبانه هر دو از جنس شن ریز می‌باشند. بندرگز که پیش‌بندر استرآباد است روستای کم ارزشیست که از حدود ۲۰ خانه چوبی تشکیل شده ولی از جهاتی با اهمیت است. کالاهائی که از مشهد و شمال خراسان به روسیه صادر می‌شود ابتدا به این بندر حمل می‌گردد. استرآباد شهر تجاری مهمی می‌باشد. جمعیت آن با روستاهای اطراف حدود ۳۰ هزار نفر است. دولت روسیه یک کنسولگری در این شهر دارد. تعداد زیادی تجار ایرانی و ارمنی در آن مشغول فعالیت می‌باشند. در بندرگز هم ناظران روسی و تجار ارمنی دفاتری دارند. در ساحل دریا چندین تپه وجود دارد که پوشیده از درخت است. شکارهای فراوانی در این جنگل یافت می‌شود. محیط بسیار مرطوب است. آب و هوای منطقه ناسالم به نظر می‌رسد و بیماری تب شیوع فراوانی دارد.

ساعت ۵ روز بعد بندرگز را ترک کرده به سمت آشوراده در قسمت دیگر خلیج حرکت کردیم. این سفر ۴۰ دقیقه طول کشید. چند کشتی نظامی روسی که مأموریت گشت‌زنی داشتند در خارج از بندر لنگر انداخته بودند. در این توقف هم مانند بندرگز چند افسر روسی به کشتی آمده و کالا را بازرسی کردند. آشوراده محل زیبایی بود، به ویژه باغات اطراف و خانه‌هایی که به طور پراکنده در آن قرار داشتند. وجود کشتی‌ها و حرکت سربازان منظره زیبایی را ایجاد می‌کرد. سابقاً در وسط جزیره باتلاقی وجود داشت که باعث بروز بیماری تب بین سربازان می‌شد اما از زمانیکه آن را خشک کرده‌اند بیماری بسیار کمتر شده و محیط سالم‌تر گشته است. در خارج این شبه‌جزیره در سمت شرق، چندین جزیره

کوچک شنی دیده می‌شود. پس از یک توقف یک ساعته کشتی برای جلوگیری از به گل نشستن مستقیماً به سمت ساحل شرقی شبه‌جزیره رانده، سپس به سمت شمال تغییر مسیر داد. به زودی ساحل ایران با جنگل‌های سرسبز در افق ناپدید شد اما هنوز هم کوه‌های مرتفع البرز با شکوه و جلال خاص در انتهای افق رویت می‌گشت. به زودی آنها هم ناپدید شده و خاک ایران از نظرها غیب شد.

ساحل کم ارتفاع و شنی ترکمنستان که تقریباً بر ساحل ایرانی دریا عمود می‌باشد بدون درخت بود. ما چندی پیش منطقه‌ای را ترک کردیم که آب و هوای شبه‌استوائی داشت اما اینک یک ساحل شنی مرده در مقابل چشمان ما بود. کوچکترین رستنی دیده نمی‌شد و هیچ موجود زنده‌ای در یک‌نواختی آن تغییری نمی‌داد. اشعه زرد و سرخ آفتاب به روی کویر شنی سوزان پرتو می‌افکند. ساعت ۱۱ و نیم ظهر به آبادی چیکیشلار^۱ رسیدیم و پست و کالاهائی بار کشتی شد. کشتی در محلی به فاصله حدود ۶ کابل^۲ لنگر انداخت. عمق آب در این محل حدود ۱۵ فوت بود. در اطراف کشتی یک جریان آب قهوه‌ای رنگ در دریا دیده می‌شد که نشان‌دهنده عمق کم آب و ته گلی آن بود. این آبادی با ساحل خشک، در مجاورت کویر موقعیت بسیار بدی دارد اما از نظر استراتژیک بی‌اندازه مهم است زیرا مسیر تا دره اترک، سرزمین ترکمنان قوم جمود از آنجا عبور می‌کند.

صبح روز بعد به شهر ترکمن‌باشی^۳ رسیدیم. جزیره گورگن^۴ با تپه‌های ساحلی فراوان در سمت چپ و جزیره چله‌کن^۵ در مدخل خلیج کراسنودسک واقع شده است. این جزیره معادن نفت فراوانی دارد. شرکت نفت نوبل چندین چاه در این منطقه دارد اما در حال حاضر نفتی از آنها استخراج نمی‌کند و آنها را به عنوان جانشین چاه‌های نفت بالاخانی ذخیره کرده است. در سمت شرقی جزیره چله‌کن، خلیج میخائیلوسکی^۶ تا حدودی وارد خشکی می‌شود. در ساحل این خلیج روستای میخائیلوسک^۷ واقع شده است. این روستا ابتدای مسیر راه‌آهن هزار کیلومتری فراسوی کاسپین می‌باشد و قسمتی از آن به موازات مرز ایران امتداد دارد. راه‌آهن از میان مناطق سرسبز کویری^۸ مرو تا چهارجوی در کنار رود آمودریا^۹ کشیده شده است. تصور اینکه این خط آهن تا چه اندازه برای روس‌ها مهم بوده و راه‌آهن در آینده تا چه حدی در حل مشکلات آسیای مرکزی اهمیت خواهد داشت بسیار آسان است. ترکمن‌باشی با میخائیلوسک توسط یک کشتی بخار در ارتباط است و این مسافت را طی نصف روز می‌پیماید. زمانیکه کار راه‌آهن روسیه به قفقاز که ولادی قفقاز را به باکو مرتبط می‌کند، به اتمام برسد روس‌ها قادر خواهند بود به راحتی و با

۱. Tjikischlar

۲. واحد طول دریائی، هر کابل حدود ۱۸۵ متر

۳. Krasnovodsk یا قیزیل‌سو سابق، شهری در ساحل شرقی دریای مازندران در ایالت بلکان کشور ترکمنستان

۴. Oas .۸ Mikailovsk .۷ Mikailskij .۶ Tjeleken .۵ Ogurtschinskij

۹. یا رود جیحون یا آغسوس به زبان لاتین، از کوه‌های پامیر سرچشمه گرفته و حدود ۱۱۲۶ کیلومتر از آن در قسمت مرزهای شمالی افغانستان با تاجیکستان، ازبکستان و ترکمنستان جاری است.

سرعت زیاد با ایالات مرکزی آسیا در ارتباط باشند. راه آهن فراسوی کاسپین را می‌توان امتداد راه آهن فراسوی قفقاز دانست زیرا فاصله بین باکو تا ترکمن‌باشی را خط کشتیرانی مرکوری با کشتی‌های بخار خود به هم وصل می‌کند. اگر در آینده جنگی رخ دهد روس‌ها قادر خواهند بود که طی چند روز، نیروهای خود را از قفقاز به فراسوی کاسپین رسانده و تا افغانستان پیش روند.



ترکمن‌باشی با ۵۰۰ تا ۷۰۰ نفر جمعیت اولین ایستگاه خط آهن فراسوی کاسپین بوده و اهمیت زیادی دارد. این روستا با خانه‌های سنگی و زیبا در کنار دریا واقع شده و بسیار زیبا و تمیز است ولی اطراف آن کویری بوده و کوه‌های کم ارتفاعی آن را در بر گرفته‌اند. برای بهتر شدن شرایط زندگی روس‌های مقیم شهر، یک پارک ساخته شده که دارای کلوب و باشگاهی می‌باشد. کلیسای کوچک چوبی در وسط شهر به روی تپه‌ای ساخته شده است. به ندرت بندری وجود دارد که حفاظت طبیعی خوبی مانند این بندر داشته باشد. موانع طبیعی اطراف شهر از ورود انواع بادهای جلوگیری می‌کنند. برای جلوگیری از بادهای غربی، شبه‌جزیره باریکی به همین نام وجود دارد که در جهت جنوب‌شرقی مانند یک موج‌شکن عمل می‌کند. جزیره چله‌کن برای مقابله با بادهای جنوبی نقش خوبی ایفا می‌کند و کوه‌های اطراف، مانع از ورود بادهای شمالی می‌شوند. خود ساحل، مسیر بادهای شرقی را مسدود می‌نماید.

چون کشتی به مدت ۶ ساعت در این بندر توقف داشت موفق شدم در این شهر که مانند سایر شهرهای روسیه با قدم‌های محکم به پیش می‌رود، پیاده‌روی کنم. سپس در آب صاف و زلال دریا شنا کردم. حدود غروب صدای بوق کشتی به گوش رسید و مسافری را به کشتی فرا خواند. طناب‌ها برداشته شد، صدای به هم خوردن زنجیر لنگر به گوش رسید و کشتی امپراتور ما را با خود به میان دریا برد. جهت حرکت در داخل خلیج کراسنودسک در ابتدا در جهت جنوب شرق بود اما سپس به جهت شمال غرب و به سمت باکو تغییر مسیر داد. سرعت کشتی نسبتاً زیاد بود. دمای هوا مناسب و مطبوع بود و خوابیدن در

عرشه کشتی در هوای آزاد هیچ اشکالی نداشت.

صبح روز بعد دماغه جنوب شرقی شبه‌جزیره آبشوران به نام شاکووا کوزا^۱ دیده شد. پیش از دیده شدن باکو ابتدا بوی نفت به مشام رسید. به زودی جزایر نارگین، ولف، پس چانیچ و دماغه سلطان قابل‌تشخیص شدند و وارد خلیج‌باکو شدیم. مطابق معمول دود سیاه رنگی به روی شهر سیاه دیده می‌شد و دکل کشتی‌های بندر مانند جنگلی بود. دیوارهای برج دوشیزه که از شهر نفتی حفاظت می‌کند، پدیدار گشت. وارد محوطه بندرگاه شرکت مرکوری شده و کشتی لنگر انداخت. اسباب نه چندان سنگین من به بندر حمل شد و چند مأمور گمرک روسی محتوای آن را زیر و رو کردند. درشکه‌ای گرفتیم و با پرداخت ۲ روبل فاصله ۱۳ ورستی تا بالاخانی را طی کردم. درشکه مقابل محل اقامت مهندس سندگرن توقف کرد. احتیاجی نیست در مورد استقبال دوستانه او از همشهری خود مطلبی بیان کنم.

در اینجا وظیفه دارم از تمامی کمک‌ها و تلاش‌های او برای راحت بودن من و آن لحظات فراموش‌نشدنی که من در مدت اقامت در باکو در کنار وی داشتم، قدردانی نمایم. من به مدت ۱۰ روز در بالاخانی استراحت کردم و از بیان جزئیات آن چشم‌پوشی کرده و فقط به این اکتفا می‌کنم که هیچ روز بدون برنامه نبود. من در کنار مهندس لودویگ نوبل، مهندس سندگرن، و آقای شوگرن^۲ ساعات عصر را سپری می‌کردم. روزها به همراه مهندسین دیگر مخصوصاً گیلن‌هامار^۳ و فرنشتروم^۴ و دوست قدیمی من باکی‌خانوف به پشت اسب از تمامی دیدنی‌های شبه‌جزیره دیدن می‌کردیم. باکی‌خانوف هنوز به طور کامل از شر بیماری خلاص نشده بود و رنگ‌پریده و لاغر به نظر می‌رسید. هنگامیکه او شنید من از شهر مقدس قم و بغداد دیدن کرده‌ام نزدیک بود گریه کند زیرا او شدیداً به همراهی با من و دیدن شهرهای ایران علاقمند بود.

۱. Schakowa Kosa. ۲. Sjögren. ۳. Gyllenhammar. ۴. Fernström.