

بخش شانزدهم سوارکاری تا بوشهر و سفر در خلیج فارس

ساعت ۶ بعدازظهر شاپور را ترک کردیم. پس از چند ساعت سوارکاری از وسط میان دشت، ناگهان کوه‌هایی بر سر راه ما پدید آمد. تنگه‌ها و گذرگاه‌های آن طوری بود که برای عبور از آنها کاملاً از لب پرتگاه‌ها حرکت می‌کردیم. سپس به دشت گسترده دیگری با مزارع وسیع رسیدیم. کاروانی را دیدیم که صد عرب، سوار بر الاغ‌هایی عازم مشهد بودند. به نظر می‌رسید که این اشخاص از جغرافیای ایران اطلاعی نداشتند زیرا چند تن از آنها از ما سؤال کردند که آیا امروز به اصفهان خواهند رسید یا فردا؟ هنگامی که من پاسخ دادم تا اصفهان ۱۵ تا ۲۰ روز راه در پیش دارند، بسیار غمگین شدند.

ساعت ۹ شب به روستای کمارج^۱ با کاروانسرائی رسیدیم. من با پرداخت نیم قران یک خرمائی خوشمزه‌ای خریدم. سپس در دالان کاروانسرا اطراق کردیم زیرا این تنها مکان این کاروانسرا بود که برای من قابل قبول بود. اطراف کمارج به عنوان کمینگاه راهزنان معروف است. به این دلیل اهالی حتی کشاورزان با خود تفنگ حمل می‌کنند.

روز بعد از کتل کمارج عبور کردیم. یک کوه صخره‌ای تکه‌تکه شده بود و مانند کتل‌های پیشین عبور از آن با مشکلاتی همراه بود. اسب من ناگهان به لب لیز صخره‌ای پا نهاد و اگر من به موقع پای خود را به روی تخته‌سنگی نگذاشته بودم من هم با او به زمین می‌خوردم و احتمالاً به ته دره پرت شده و شکستگی استخوان پیدا می‌کردم. در ته دره، جوی باری جاری بود که قورباغه و خرچنگ زیادی داشت. در این بالا پرنده‌گانی لانه کرده بودند. سمندرها و مارمولک‌ها از روی صخره‌ها ما را نگاه می‌کردند. تعدادی لاشخور بالای سر قاطری که تازه به ته دره افتاده بود می‌چرخیدند و در انتظار مرگ حیوان به سر می‌بردند.

ساعت ۱۱ صبح به روستای کونار تخته رسیدیم. کاروانسرای آن مخروبه بود. ایستگاه تلگرافخانه آن موقتاً تخلیه شده بود. به این دلیل من در خانه یک ایرانی که به همراه خانواده خود در خانه تابستانی ساخته شده از ساقه بوت‌ها زندگی می‌کرد، منزل کردم. دو زن زیبا و بدون حجاب او بسیار فعال و کوشا بودند و از هر دری سؤال می‌کردند. بسیار مایل به دانستن تعداد زنان من بودند. ۳ پسر یک یا دو ساله در داخل کلبه چهار دست و پا حرکت

۱. Komarj

می‌کردند. من به روی حصیری در داخل کلبه دراز کشیدم و زنان مشغول دوشیدن گاوها، آوردن آب از چاه و تدارک غذا شدند. مرد خانه حیوانات خود را به داخل محوطه‌ای در نزدیکی کلبه که آن هم با ساقه گیاهان ساخته شده بود، آورد. او در این منطقه دور افتاده به خوشی و در کمال راحتی با زنان خود به سر می‌برد. این بانوان بیشتر از زنان شهری صحبت می‌کردند.

ساعت ۹ شب از این خانواده میهمان‌نواز خداحافظی کرده و به راه خود ادامه دادیم. به زودی به آخرین رشته کوه‌های مسیر به نام کتل مالو رسیدیم. رودخانه دالکی در ته دره تنگ با خروش فراوان جاری بود و عرض تمامی دره را می‌پوشاند. به این دلیل قسمتی از جاده را دیوار کشیده بودند. پل سنگی بزرگی با ۷ چشمه به روی رود ساخته شده و هر دو طرف آن با دو برج تزئین شده بود.

به زودی ارتفاع کوه‌ها کمتر و کمتر شده، بالاخره تبدیل به تپه‌های گردی شدند. به این ترتیب فلات و ارتفاعات فارس را پشت سر گذاشته بودیم. ارتفاع روستای دالکی فقط چند صد متر از سطح دریا بالاتر بود. ساعت ۴ صبح به این روستای بزرگ که چندین نخل در آن دیده می‌شد وارد شدیم. با وجود ساعات خنک بامدادی هوای آن بسیار خفه و گرم بود. پس از ۳ ساعت استراحت از یک بیابان با پوشش گیاهی اندک عبور کردیم. گرما بیداد می‌کرد و رفتار فته شدیدتر می‌شد. حالت سرگیجه به من دست داد و دید من تار شد. حتی اسب‌ها هم بی‌رمق و کم‌سرعت شده بودند. به ندرت رهگذری به چشم می‌خورد. گوئی طبیعت از شدت گرما بی‌حال شده و در سکوت مطلق فرو رفته بود.

ساعت ۱۱ به برازجان رسیدیم. مسئول ارمنی تلگرافخانه مرا با مهربانی به حضور پذیرفت و از من با لیموناد و صبحانه پذیرائی نمود. من تمام روز را نزد او استراحت کرده و تا ساعت ۶ در اطاقی به خواب رفتم. دمای اطاق ۳۹ درجه بود. پس از صرف شام مفصلی ساعت ۹ شب حرکت کردیم. همه جا تاریک بود. پیرمرد همراه من خسته و خواب‌آلود شده و من از او جلو افتاده بودم. او فریاد زد و از من خواست تا به خاطر خدا منتظر او شوم اما من به خواست او توجهی نکردم. با رسیدن به کاروانسرای احمدی در ساعت ۲ بامداد منتظر او شدم. سپس قدری در حاشیه دریا پیاده روی کردیم. زمین، مرطوب و نمکی بود و در بعضی نقاط نمک مانند برف همه جا را سفید کرده بود. با طلوع خورشید سطح خلیج فارس مانند آینه‌ای براق شد و خانه‌های سفید بوشهر در نهایت سکوت و آرامش پدیدار گشت. از مه صبحگاهی خبری نبود، هیچ نسیمی نمی‌وزید و دریا مانند یک کاسه آب، ساکن بود. تابش پرتو آفتاب به روی شن‌های ساحلی، آنها را سرخ رنگ و بدون حیات نشان می‌داد. به زودی به یک شبه جزیره طویل و باریک که بوشهر در آن قرار داشت رسیدیم. یک لایه نمک آن را سفید کرده بود. مسیر پیچ خورده، وارد زبانه شد و به شهر رسید. از این نقطه منظره به گونه دیگری بود. چندین قریه کوچک و تعدادی خانه مجزا در میان درختان نخل مشاهده می‌شد. مسافری پیاده، سواره و کاروان‌های شتر بین روستاها و شهر در حرکت بودند. شهر با خانه‌های بسیار، در میان برج و

باروی قدیمی و فروریخته‌ای واقع شده بود. تعداد زیادی قایق ماهی‌گیری در نزدیکی ساحل بسته شده و کشتی بزرگی در نزدیکی ساحل لنگر انداخته بود. ما ساعت ۴ صبح روز ۲۲ ماه مه از دروازه شهر وارد شدیم و سفر از میان ایران به پایان رسید. من ۱۵۰۰ کیلومتر را در مدت ۲۹ روز طی کرده بودم.

من برای رسیدن به بوشهر عجله داشتم تا کشتی بخاری را که به بصره می‌رفت از دست ندهم. در برازجان اطلاع پیدا کردم که کشتی عصر روز ۲۲ ماه مه حرکت خواهد کرد. پس از ورود به بوشهر مستقیماً به دفتر کشتی رفتم تا بلیطی تهیه کنم اما به من گفته شد که کشتی ساعتی پیش بندر را ترک کرد م‌بود. من مجبور شدم یک هفته در این شهر خسته کننده منتظر حرکت کشتی بعدی باشم. چون نمی‌دانستم که کجا باید اقامت کنم در عذاب بودم زیرا قدرت تحمل اقامت در یک کاروانسرا با حشرات م‌ودی به مدت یک هفته را نداشتم. این موضوع، هم برخلاف میل و برنامه من بود و هم خطرناک می‌نمود. من از طرف آقای فارگ نامه‌ای برای ژنرال هاتوم‌شیندلر داشتم و او این روزها باید در بوشهر، کازرون یا برازجان باشد اما مسئول تلگرافخانه گفت که او جدیداً به بمبئی سفر کرده بود و نامه من بی‌اثر شد. من امیدوار بودم که یک تاجر ثروتمند به نام آقای هوتز^۱ که قرار بود من از او ۴۰۰ قران دریافت کنم، به داد من برسد. از آنجائیکه در ایران فقط سکه مورد استفاده است مسافر نباید تمامی خرج سفر را با خود داشته باشد. هنگام حرکت از تهران من خرج سفر تا شیراز را با خود برداشتم و قرار بر این شد که در شیراز از آقای فارگ ۶۰۰ قران دریافت کنم. ولی من از او فقط ۲۰۰ قران گرفته و درخواست نمودم مبلغ باقی‌مانده را از آقای هوتز در بوشهر دریافت کنم. به این دلیل من با امید فراوان به دیدن او رفتم. او نه تنها به من اطاقی نداد حتی مرا راهنمایی هم نکرد که در کجای شهر می‌توانم اطاق قابل‌قبولی پیدا کنم.

در این شرایط پیرمرد همراه من گفت که او در این شهر یک کشیش ارمنی را می‌شناسد که انسان خیر و نیکوکاری بوده و در مورد خارجی‌ها بسیار میهمان‌نواز است. من تصمیم گرفتم نزد او بروم. از میان کوچه‌های باریکی عبور کرده و به منزل او رسیدیم. من وارد شده به زبان ترکی سلام کردم زیرا زبان دیگری برای صحبت با او بلد نبودم. او از من استقبال شایانی کرد و اطاق میهمان خود را در اختیار من قرار داد. پس از استحمام دلچسبی، خدمتکار او با سینی غذای ساده‌ای وارد شد. من پس از صرف غذا به زودی به خواب رفتم. اطمینان داشتم این یک هفته در این شهر، بدون داشتن کتاب، بسیار مشکل خواهد بود. گذشته از آن به خاطر گرمای هوا امکان دیدن از شهر به جز ساعات پس از غروب میسر نبود.

روز بعد پسر کشیش وارد اطاق شد و مرا با حضور خود سرگرم نمود. از این طرف و آن طرف صحبت کردیم و مکان‌های دیدنی شهر را از او پرس و جو شدم. او که پسر مهربانی به نظر می‌رسید دیدنی‌های شهر را یکی پس از دیگری باز شمرد و از من خواست

تا از کشتی پرسپولیس^۱ که در بندر لنگر انداخته بود، دیدن کنم. او ادامه داد اما قبلاً باید با آقای شیندلر در این مورد صحبت کند. من سؤال کردم که آیا آقای شیندلر در بوشهر است؟ و او پاسخ مثبت داد. شادی من از شنیدن این سخن قابل بیان نیست و پس از مدت کوتاهی من با در دست داشتن نامه آقای فارگ در مقابل درب منزل وی بودم. ژنرال بلافاصله خدمتکار خود را به منزل کشیش فرستاد تا وسایل مرا بیاورد. البته من بعداً از کشیش تشکر و خداحافظی کردم. ژنرال در منزل کنسول آمریکائی به نام آقای مالکوم^۲ اقامت داشت ولی از من خواست مانند منزل خود در آنجا راحت باشم. حتی آقای مالکوم هم مرا با محبت فراوان به عنوان میهمان خود پذیرفت. من تا روز حرکت کشتی به مدت ۳ روز در شهر و ۳ روز در ویلای کنسول واقع در یک فرسنگی خارج شهر، در بوشهر اقامت کردم. در این قسمت من در مورد شهر بوشهر و اهمیت آن برای انگلستان مطالبی می‌نویسم.

بوشهر حدود ۲۰ هزار نفر جمعیت دارد که از اقلیت‌های عرب، ایرانی، ارمنه، هندو و سیاه‌پوستان تشکیل می‌شود. اکثر مردم این شهر از طریق تجارت یا ماهی‌گیری امرار معاش می‌کنند. حدود ۴۰ اروپائی در شهر سکونت دارند که اکثراً انگلیسی هستند و در کنسولگری یا تلگرافخانه انگلیسی‌ها خدمت می‌کنند. باقی کارمندان خانه تجارت می‌باشند که آلمانی و هلندی بوده و اجناس کارخانه‌ای از اروپا وارد و دانه‌های خوراکی و تریاک صادر می‌کنند. این شهر بزرگترین بندر ایران در سواحل خلیج فارس و محل فعالیت تجاری انگلیسی‌هاست و محور اصلی سیاست آنها در قبال ایران می‌باشد. انگلیسی‌ها در سال ۱۸۵۷ میلادی برای تقویت روابط سیاسی خود سعی در تسخیر شهر کردند که علت اصلی آن ترسو و بزدل بودن قشون ایران بود. پس از چند کوشش بدون نتیجه آنها مجبور شدند موافقت‌نامه‌ای با دولت ایران ببندند تا مایه سرشکستگی آنها نشود. اما این عمل فواید و یا افتخاراتی برای آنها نداشت و حتی باعث شد دولت ایران مجبور شود برای توازن قدرت سیاسی و تجاری، امتیازاتی به روسیه در مناطق شمالی کشور بدهد. به هر روی این عمل جای پای آنها در جنوب کشور را مستحکم‌تر کرد. اما جدیداً انگلیسی‌ها از روش‌های دیگری برای به هدف رسیدن برنامه‌های خود استفاده می‌کنند تا از کاهش همه ساله حجم تجاری در جنوب ایران جلوگیری کنند. آنها بیشترین سعی خود را در اطراف رود کارون، یک رود جانبی اروندرود در ایالت عربستان ایران و تنها رود قابل کشتیرانی کشور، متمرکز کرده‌اند. برای آغاز راه تجاری از طریق این رود، دو اشکال وجود دارد. یکی آبشارهای این رود در نزدیکی اهواز است. اشکال دیگر تصمیم نهائی دولت ایران می‌باشد که دائماً به خاطر حفظ توازن سیاسی و تجاری بین روس و انگلیس باید مدت زیادی در

۱. نخستین ناو جنگی ایران در خلیج فارس که در دوره ناصرالدین شاه از آلمان به بوشهر آورده شد و با گذشت زمان به زیر آب رفت. این ناو با ۴۵۰ اسب بخار و بیش از ۴ توپ جنگی، به همراه کشتی شوش به قیمت سی هزار لیره انگلیسی خریداری شده بود. این کشتی هم اکنون در موزه دریانوردی بوشهر است.

Malcolm .۲

مورد اینگونه پیشنهادها فکر کنند و دائماً تصمیم نهائی را به عقب می‌اندازند. مشکل اول را می‌توان با حفر کانال‌هایی از میان برداشت. بین شوشتر و اصفهان می‌توان یک راه تجاری جدید و کاروان‌رو احداث کرد که به خاطر مسطح بودن منطقه کم خرج بوده و با سرعت به نتیجه می‌رسد. در این صورت جاده بسیار کوتاه‌تر و سریع‌تر از مسیر بوشهر، شیراز و اصفهان می‌شود. این یک طرح بسیار خوب است و اگر روزی به مرحله اجرا در نیاید جای بسی تعجب و سؤال خواهد بود. اما باید فکری به حال ایلات بختیاری که در فاصله بین شوشتر و اصفهان زندگی می‌کنند کرد. اگر این طرح عملی گردد منافع آن حتی بیشتر از مسیر بغداد تا کرمانشاه است. تجار از شر مالیات سنگینی که ترک‌ها در این مسیر از کالاها می‌گیرند خلاص خواهند شد. پیشنهاد دیگری هم وجود دارد و آن کشیدن راه‌آهن بین بغداد و تهران است که از کرمانشاه و همدان عبور می‌کند. اما این مسیر در نزدیکی همدان به خاطر شرایط جغرافیائی به اشکالاتی برخورد خواهد کرد. با توجه به مطالب فوق مجبورم قدری در مورد روابط روس و انگلیس با ایران سخن بگویم.

می‌دانید که روس‌ها از مدت‌ها پیش قسمت‌هایی از شمال ایران را در اختیار خود گرفته‌اند. روس‌ها از روش تسخیر، ابتدا در آسیای مرکزی استفاده کردند و به سرعت به سرزمین شیر و خورشید هم سرایت کرد و هنوز هم با قدم‌های مستحکم به پیش می‌روند. دستیاری روس‌ها به ایران از سال ۱۷۲۳ میلادی آغاز شد. آنها تمام سواحل غربی دریای مازندران را که متعلق به ایران بود، تسخیر نمودند. در سال ۱۸۲۸ میلادی ایرانیان با قرارداد ترکمنچای^۱ تمام سرزمین فراسوی قفقاز و حق کشتیرانی در دریای مازندران را به روس‌ها واگذار کردند. پس از چندی روس‌ها در شبه‌جزیره آشوراده برای خود جای پائی باز کردند تا فعل و انفعالات نظامی ایران را زیر نظر داشته باشند. اکنون روس‌ها قادرند در مدت فقط یک هفته قشون خود را به دروازه تهران برسانند و به این خاطر هرچه از شاه طلب کنند به دست می‌آورند. برای روس‌ها بسیار آسان است که سرتاسر سواحل دریای مازندران را در اختیار خود گرفته، آن را یک دریاچه روسی کنند. حتی قادرند تمامی ایران را یکی از ایالات خود گردانند. چندی پیش نزدیک بود کشور باستانی ایران به عنوان یک کشور مستقل به طور کل از بین برود و این حضور انگلستان در جنوب کشور بود که از انجام این عمل جلوگیری کرد. اگر دریای مازندران یک دریای روسی باشد خلیج فارس

۱. قراردادی که در ۲۱ فوریه ۱۸۲۸ م پس از پایان جنگ ایران و روسیه در قفقاز جنوبی و آذربایجان با وساطت دولت انگلستان و حضور نماینده فتح‌علی شاه، میرزا عبدالحسن خان، آصف‌الدوله و نماینده روسیه تزاری ایوان پاسکویچ بین روسیه و ایران امضا شد. طبق این قرارداد قلمروهای باقی‌مانده ایران از معاهده گلستان در قفقاز، شامل خانات ایروان، مناطق تالش اردوباد، بخشی از مغان و شروان به روسیه واگذار شد. ایران حق کشتیرانی در دریای مازندران را از دست داد و ملزم به پرداخت ۱۰ کروور طلا به روسیه شد. گذشته از آن کلیه اتباع روسی در ایران از حق کاپیتولاسیون برخوردار شدند. بر طبق این قرارداد روسیه قول داد از پادشاهی ولیعهد وقت عباس‌میرزا حمایت کند.

یک دریای انگلیسی است. اگر روس‌ها در دریای مازندران دارای یک کشتیرانی قوی می‌باشند انگلیسی‌ها در جنوب کشور حضور تجاری قویتری دارند. این نکته قدیمی که روش مستعمراتی روس‌ها بسیار پیشرفته‌تر از انگلیسی‌هاست در این قسمت از جهان هم صدق می‌کند. گذشته از آن روس‌ها همسایه دیوار به دیوار ایران بوده و مسافت کوتاهی تا پایتخت فاصله دارند. کاروان‌های تجاری انگلیس برای رسیدن به داخل ایران باید از مسیرهای مرتفع و سخت فارس عبور کنند. به این دلیل روس‌ها در شمال و انگلیسی‌ها در جنوب مستقر شده‌اند و مبارزه این دو ابرقدرت وجود این کشور پوسیده، توخالی و از درون کرم خورده را تضمین می‌کند. اما استقلال ایران بستگی به عامل زمان دارد و احتمالاً در آینده بین این دو ابرقدرت تقسیم خواهد شد. البته نفوذ روس‌ها روز به روز بیشتر و بیشتر می‌شود و حتی تا نزدیکی‌های اصفهان هم رسیده است. انگلیسی‌ها نیز به فعالیت‌های خود در جنوب افزوده‌اند زیرا متوجه شده‌اند که همه‌ساله از حجم کالای تجاری کاسته شده و نقش آنها در تجارت و در نتیجه سیاست ایران کم‌رنگ‌تر می‌شود. آنها برای بهتر کردن شرایط و افزودن به تجارت خود به دنبال راه جدیدی تا اصفهان می‌گردند.

زبان‌های که بوشهر در آن قرار دارد به قدری پست است که سابقاً هنگام مد زیر سطح آب قرار می‌گرفت. البته جدیداً این اتفاق کمتر می‌افتد اما گاهی آب، سطح شهر را هم فرا می‌گیرد. عمق آب در خلیج بزرگی که در شرق بوشهر واقع شده فقط چند فوت است ولی قسمتی از وسط آن عمیق‌تر می‌باشد. فقط کرجی‌ها و قایق‌هایی که کف مسطحی دارند می‌توانند در آن رفت‌وآمد کنند. راه دیگری هم از غرب برازجان تا بوشهر وجود دارد که می‌توان قسمت اعظمی از راه را با کرجی‌پیمود. این مسیر خیلی کوتاه‌تر از مسیر دیگر است. شهر در قسمت شمالی این زبانه واقع شده است. از نظر وفور زباله در شهر و خیابان‌های باریک، مانند سایر شهرهای ایران است. اما خانه‌های آن با خانه‌های دیگر شهرهای ایران متفاوت می‌باشد و ۲ تا ۳ طبقه ساخته شده‌اند. در ساخت خانه‌ها از سنگی استفاده شده که از خود زبانه استخراج می‌گردد. در داخل آنها پوست صدف و سایر حیوانات کوچک آبی دیده می‌شود. استقامت این سنگ کم ولی کار به روی آن آسان است. این سنگ را به راحتی می‌توان ورقه‌ورقه کرد. خیابان نامنظمی در شهر پیچ خورده، به ساحل می‌رسد. حمل بسته‌های کالا در این خیابان بسیار فشرده است. هنگام رسیدن کشتی از بمبئی یا عدن و یا حرکت کشتی به سمت چین، آموشد این خیابان بیشتر می‌شود. گروهی از مردان کم‌درآمد شهر کالا را بین کشتی و شهر و یا بلعکس بر پشت خود حمل می‌کنند. عمق آب در نزدیکی ساحل بسیار کم است و کشتی‌ها برای لنگر انداختن در نزدیکی ساحل، باید از میان یک مسیر مارپیچ به طول حدود ۵ کیلومتر عبور کنند. دیدن مردان با لباس‌های عربی و ایرانی در حالیکه بار را به دوش خود دارند و بین کشتی و انبار حرکت می‌کنند بسیار مضحک و خنده‌دار است. فقط سر و بار که آنها با دست‌های خود گرفته‌اند از آب خارج می‌باشد.

بوشهر از کلمه ابو به معنی پدر و شهر تشکیل شده و یعنی پدر شهرهاست. در ۱۰

کیلومتری جنوب شهر روستای رشیر در همان زبانه واقع شده و امامزاده زیبایی دارد. اکثر اروپائیان مقیم‌شهر خانه‌های تابستانی خود را در این روستا دارند و ویلای سرکنسول انگلیس زیباترین آنهاست که به قصری شباهت دارد. سرکنسول، گذشته از بوشهر به کارهای سایر شهرهای ساحلی ایران و مسقط هم رسیدگی می‌کند. از سایر دیدنی‌های این روستا یکی هم بقایای قلعه پرتغالی هاست که از قرن ۱۶ میلادی به جای مانده است. ساکنین روستا اعتقاد دارند که در این قلعه جن و پری زندگی می‌کند و از یک فاصله معین به آن نزدیکتر نمی‌شوند. محصولات این روستا پرتقال، لیمو و خرماست که در باغ‌های بسیار بزرگی به عمل می‌آید.

آب‌و‌هوای بوشهر اصلاً سالم و مطبوع نیست. مسافری کم‌طاقت سریعاً دچار بیماری تب می‌شوند. من پس از رسیدن به استکهلم نامه‌ای از ژنرال شیندلر داشتم که نوشته بود در تابستان گذشته ۶ تن از اروپائیان مقیم بوشهر از دنیا رفته‌اند. مسافر باید از مصرف آبجو، شراب و سایر نوشابه‌های الکلی خودداری کند. البته این کار مشکلی است زیرا این نوشیدنی‌ها که در سایر شهرهای ایران یافت نمی‌گردد توسط کشتی به بوشهر وارد می‌شوند. بهترین نوشیدنی برای رفع تشنگی چای است. گرمای هوا به ویژه حدود ساعت ۲ بعد از ظهر طاقت‌فرساست. شب‌ها هوا خفه و دم کرده می‌باشد. ۱۰ ماه از سال بادهای مختلفی در شهر می‌وزد. مثلاً به مدت ۳ شبانه‌روز بادهای شمالی می‌وزد اما در ۲ روز بعد هیچ بادی احساس نمی‌شود. در ماه‌های ژوئیه و اوت از باد خبری نیست. بیماری مالاریا در شهر شیوع دارد. مسافر باید از خود در مقابل شدت گرما مراقبت نماید. اهالی اکثراً لباس سبکی به تن دارند و از شال یا کلاه استفاده نمی‌کنند، بدون آنکه اذیت شوند. اما اروپائیان که در مقابل گرما کم‌طاقت می‌باشند جرأت چنین کاری را ندارند. گرما به ویژه ناحیه گردن را آزار می‌دهد. اگر مسافر لباس کم بپوشد آفتاب تمام بدن او را می‌سوزاند و سوزش شدیدی ایجاد می‌کند. شب‌ها هوا به قدری خفه است که مردم در پشت بام‌ها می‌خوابند اما آدم باید پیش از طلوع خورشید بیدار شود زیرا آفتاب از ابتدای طلوع بدن را طوری می‌سوزاند که در اطراف گردن جوش‌هایی پدید می‌آید. این اتفاق در مورد من افتاد. سوزش آن به اندازه‌ای شدید بود که قادر نبودم گردن خود را حرکت دهم.

هنگام زمستان و اوایل بهار این زبانه سرسبز شده و گل‌هائی می‌روید. آب و هوای منطقه بسیار مطبوع و شبیه بهار اروپا می‌شود. آب فروش در شهر زیاد است. آب را از چاه‌های عمیق توسط دلوهای چرمی خارج می‌کنند. این دلوها طوری ساخته شده‌اند که وقتی سطل از چاه خارج می‌شود ته آن باز شده و آب به روی جوی چوبی باریکی می‌ریزد. سطل به گردونه‌ای وصل است که توسط گاوی بالا کشیده می‌شود. چون بالاترین نقطه شهر ۹۰ فوت ارتفاع دارد پس چاه باید به همین حد عمق داشته باشد. این آب توسط الاغ‌هائی به شهر حمل می‌شود. البته آب آن سالم نیست و مخصوصاً ما اروپائیان فقط باید به اندازه ضروری از آن بیاشامیم.

باغچه‌ها و مزارع منطقه در ماه آوریل و مه محصول می‌دهند. اغلب کشاورزان در

کار کشت گندم، ذرت و حبوبات می‌باشند. در بوشهر هم مانند سایر نقاط ایران با ارایه چرخ‌داری که توسط ۲ الاغ به صورت دایره‌وار به روی محصول حرکت می‌کند دانه را از ساقه جدا می‌کنند.

گرمترین دمای تابستان به ۱۱۰ درجه فارنهایت برابر ۴۳ و نیم درجه سانتیگراد می‌رسد. من شخصاً یک پیش از ظهر شاهد دمای ۴۵ درجه در داخل اطاق بودم. اگر رطوبت هوا را هم به آن اضافه کنیم بسیار آزاردهنده و طاقت‌فرساست. در خیابان‌های شهر هنگام ساعات گرم روز، پرندۀ پر نمی‌زند. در فصل زمستان در چند نوبت برف می‌بارد اما به روی زمین نمی‌نشیند. بارش باران فراوان است. در شهر هیچ چهارپا دیده نمی‌شود اما چند نوع پرندۀ وجود دارد. از پستانداران فقط روباه، شغال و گوزن در اطراف شهر زندگی می‌کنند.

کشتی بخار آشور^۱ عصر روز ۲۷ ماه مه از هند رسید. کشتی با سرعت کم از نوار پیچ در پیچ قسمت عمیق خلیج عبور کرده و با شکوه تمام در کنار کشتی پرسپولیس لنگر انداخت. این کشتی تا عصر روز بعد در بندر خواهد بود و من با آن به بصره سفر خواهم کرد. صبح روز بعد من از سرکنسول مالکم و ایران خداحافظی کرده و به همراه ژنرال شیندلر سوار بر قایق بخار بزرگی شده و پس از نیم ساعت به کشتی پرسپولیس رسیدیم. پیش از سوار شدن به کشتی من در مورد اطرافیان خود جملاتی را بیان می‌کنم.

پدر آلبرت هاتوم‌شیندلر یک آلمانی و مادر او یک زن انگلیسی بود. او در ابتدای جوانی به ایران سفر کرد و به عنوان کارمند تلگرافخانه انگلیسی‌ها مشغول خدمت شد. مشکلات و گرفتاری‌های سایرین باعث شد مقام او بالا رفته و به عنوان دست‌راست مسئول تلگرافخانه‌های کل ایران انجام وظیفه نماید. او در این مقام به درجه ژنرال رسید. بازرسی تلگرافخانه‌ها و تأسیسات آنها در ایران از وظایف او بود. به این خاطر هیچ اروپائی در ایران به اندازه او سفر نکرده است. او ۷ بار به مشهد و ۷ بار به بوشهر سفر کرده است. در سفر بوشهر او مأموریت داشت از کشتی پرسپولیس بازدید نماید. او سفرهای زیادی به نواحی شرقی و غربی کشور انجام داده و یادداشت‌های فراوانی به ویژه در مورد جغرافیای ایران تهیه کرده که بسیار مفید و ارزشمند است. او آمارهای گوناگون و نقشه‌های قابل‌اعتمادی از قسمت‌های ناشناخته ایران تهیه کرده است.

پرسپولیس تنها کشتی جنگی ایران می‌باشد. یک کشتی بزرگ و دو دکله، که بسیار جالب، زیبا و راحت است و به جز ناخدا ۳ مهندس آلمانی و ۳۰ ملوان دارد. اگرچه یک کشتی جنگی است اما فقط ۳ قبضه توپ دارد. وظیفه این کشتی محافظت از خلیجفارس، به ویژه بندر بوشهر در مقابل نیروهای خارجی است اما در زمان صلح از آن به عنوان یک کشتی تجاری استفاده می‌شود و بین بنادر تجاری خلیجفارس و بمبئی حرکت می‌کند. گذشته از آن کشتی تفریحی شاه هم می‌باشد و تالارهای آن به سبک شاهانه و راحتی مبلمان شده است.

روکش مبل‌های آن از مخمل سبز رنگ می‌باشد و دیوارهای آن آینه‌کاری و چوب کاری‌هایی دارد. اما به احتمال زیاد شاه هرگز قدم به این کشتی نخواهد گذاشت. پرسپولیس اکنون حدود ۹ ماه است بدون هیچ مأموریتی در این بندر لنگر انداخته است. افسران آلمانی کشتی از وضع موجود بسیار ناراحت بوده و قصد داشتند به اروپا مراجعت کنند اما ناخدا به مرض تب گرفتار شد و روز به روز حال وی وخیم‌تر گشت. هنگام دیدار من از این کشتی او در یکی از اطاق‌های آن بستری بود. مرد جوان ۳۰ ساله و خوش چهره‌ای بود که جدیداً ازدواج کرده بود اما در بستر بیماری بسیار پیر به نظر می‌رسید. چشمان او خیره و بیمارگونه بود. چند ایرانی بر بالین او بودند و او را باد می‌زدند و مگس‌ها و پشه‌ها را از او دور می‌کردند. اطرافیان احتمال می‌دادند به زودی فوت کند. در گورستان ارامنه قبری برای او تهیه کرده بودند و یک کشیش ارمنی در تدارک مراسم خاکسپاری او بود. او در کنگو و آفریقای جنوبی خدمت کرده و مأموریت خود را با موفقیت و سلامت کامل به پایان رسانده بود. ۱۰ ماه پیش هنگام شروع به خدمت در بوشهر کاملاً سالم و قوی بود. او قول داده بود آینده خوبی برای کشتیرانی ایران برنامه‌ریزی کند اما اینک او با چهره زرد، بیمار و بسیار لاغر، در بستر مرگ بود. احتمالاً به زودی در گوری در یک کشور غریب بین مسلمانان دفن خواهد شد.

پرسپولیس در شهر برمن^۱ آلمان ساخته شده و ۵۰۰ هزار مارک هزینه برداشته است. بسیار عجیب به نظر می‌رسد که دولت ایران امکانات کافی برای سفارش یک چنین کشتی گرانقیمتی دارد ولی از آن استفاده نمی‌کند. دولت با صرف این مبلغ می‌توانست کاروانسراها را بازسازی نموده و راه‌ها و پل‌ها را که بسیار ضروری است، تعمیر کند. احتمالاً از نظر دربار احتیاجی به این کارها نیست. آنها حتی به این نتیجه ساده هم نرسیده‌اند که پس از خرید کشتی لااقل از آن استفاده کنند. حقوق افسران کشتی سر موقع پرداخت نمی‌شود و هیچ بودجه‌ای برای نگهداری و تعمیر آن در نظر گرفته نشده‌است. دلیل آنها چنین است که این کشتی پس از خرید باید خرج نگهداری خود را تأمین کند. آنها می‌توانند این کشتی را در مسیر هند به کار گیرند. برای من دیدن این کشتی با عظمت که در وقار و آرامش کامل خارج از بندر لنگر انداخته بود، بسیار غم‌انگیز بود. آری با چنان وقاری که حتی امواج خروشان دریا هم قادر نبودند آن را تکان دهند. متأسفانه مرجان‌ها در اطراف آن رشد کرده و به نظر می‌رسد که کشتی در میان کوهی توقف کرده باشد. افسران کشتی می‌گفتند شب‌ها در کابین‌های خود صداهایی می‌شنیدند که از فعالیت پی‌درپی رشد مرجان‌ها تولید می‌شد. هنگام جزر و مد، آب دریا حدود ۴ فوت بالا می‌آید. گفته می‌شود اگر روزی قصد استفاده از این کشتی را داشته باشند باید چند هفته کار کنند تا آن را از میان مرجان‌ها خارج نمایند. ساعت ۲ بعدازظهر پس از صرف صبحانه مفصلی از افسران آلمانی و ژنرال شیندلر خداحافظی کردم. او در آخرین لحظه در مورد میان‌رودان، از جمله آب و هوای بیمار محوده باتلاقی و زردان عرب چند پند مفید به من داد. سپس به قایق بخار نشسته و مرا تا

کشتی آشور همراهی کرد. پس از ۱۰ دقیقه به پای پلکان کشتی آشور رسیدیم. این کشتی گول‌پیکر به شرکت دریانوردی بخار انگلستان و هند^۱ تعلق داشت که در فاصله بین بمبئی و بصره رفت و آمد می‌کرد. مسیر آن از بنادری مانند کراچی در دهانه رود هند، گوادر در سرحد بین ایران و بلوچستان، مسقط در ساحل دریای عمان، رأس جاسک که ایستگاه مهمی برای تلگرافخانه انگلیسی در نزدیکی تنگه هرمز می‌باشد و بندر لنگه در سواحل لارستان عبور می‌کرد تا به مقصد برسد. کشتی آشور در این منطقه با عمق ۳ بغل^۲ منتظر پست بود. من تنها مسافری بودم که در بوشهر به کشتی نشستم و تنها مسافر اروپائی آن بودم. ناخدا و مهندسین همه انگلیسی بودند. به جز من چند ایرانی اعیان هم در قسمت درجه یک کشتی سفر می‌کردند و هر یک از ما کابینی برای استراحت داشتیم. تمامی صحن و عرشه کشتی مملو از مسافریین شرقی بود که در طول سفر در عرشه به سر خواهند برد. چند ایرانی، هندی، عرب، ترک، سیاه پوست، نیمه پرتغالی و چندین زن برده سیاه پوست سایر مسافرین کشتی را تشکیل می‌دادند. منظره عجیب و غریبی بود و همه در تلاش بودند تا محل اقامتی برای خود سر و سامان دهند. آنها زیرانداز خود را در گوشه‌ای پهن کرده و متکاهائی قرار می‌دادند. قلیان و سماور را چاق کرده و بدون دغدغه، از لحظات سفر لذت می‌بردند. عده‌ای مشغول بازی شطرنج بوده و گروهی به بازی‌های دیگر می‌پرداختند. ساعت ۵ محموله پست رسید و کشتی لنگر برداشت و با سرعت کم از راهرو ماریج، باریک و عمیق عبور کرد. ابتدا مسیر در جهت جنوب غرب بود و پس از عبور از قسمت کم عمق به سمت شمال شرق تغییر مسیر داد و به آب‌های آبی و مواج خلیج فارس رسید. کشتی عظیم با امواج بالا و پائین می‌رفت. باد شمالی نسبتاً شدیدی آغاز شد که باعث تهوع مسافرین گشت. ساعت ۸ مسافرین درجه یک به کابین‌های خود رفتند و من هم به اطاق خود رفته و به خواب رفتم.

ساعت ۶ صبح روز بعد، به عرشه کشتی رفتم و به روی صندلی تاشوئی نشستم و با یک لیوان چای و سیگاری در دست از مناظر زیبای خلیج فارس لذت بردم. دریا کاملاً ساکن بود و هیچ موجی دیده نمی‌شد. پس از یک ساعت از منطقه کم عمقی عبور کردیم که رنگ زرد شن‌های کف آن به رنگ آبی دریا اضافه گشت. ساعت ۸ وارد اروندرود^۳ شدیم. تپه‌های زیر دریائی در این قسمت متحرک بوده و جای آنها دائماً تغییر می‌کند، به این دلیل ورود به رود اندکی با اشکال همراه بود اما فانوس دریائی در دلتای رودخانه در تاریکی شب به کمک ناخدایان می‌آید.

۱. British-India Steam Navigation Company .

۲. واحد قدیم مسافت، هر بغل سوئدی معادل ۱/۷۸ متر

۳. از تلاقی دجله و فرات تشکیل شده و در عراق به نام شطالعرب نامبرده می‌شود.