

## بخش بیست و نهم از دریای مازندران تا دریای سیاه

ساعت ۲ و نیم بعد از ظهر روز ۲۸ ژوئیه با راه‌آهن باکو را به مقصد باتوم ترک کردم. مسیر ۸۰۰ کیلومتر طول داشت و ۳۲ ساعت طول کشید. قیمت بلیط درجه سه ۱۸ روبل بود. از مزایای سفر با واگن‌های درجه سه یکی هم استفاده از هوای آزاد می‌باشد که در این فصل سال بسیار مطبوع و دلچسب بود. مزیت دیگر امکان آشنائی با اقوام گوناگون مردم قفقاز بود. برای بار دوم از دنباله غربی دشت مغان گذشتیم. مناظر اطراف رود کورا کاملاً یکنواخت و خسته‌کننده بودند.

ساعت ۸ صبح به تفلیس رسیدیم. متأسفانه من نمی‌توانم اطلاعاتی در مورد پایتخت قفقاز بدهم زیرا اقامت یک روزه در این شهر برای دادن اطلاعات کافی نمی‌باشد. فقط به این بسنده می‌کنم که خانه‌های سفید با سقف‌های سبز رنگ داشت که بسیار زیبا می‌نمود. کلیساهای متعدد با گنبد‌های زیبای چند رنگ به زیبایی شهر می‌افزودند. خیابان‌ها پر رفت و آمد بودند. در این بار دومی که من از تفلیس دیدن می‌کردم قطار فقط به مدت ۲۵ دقیقه توقف داشت و من این مدت را در سکوی ایستگاه به سر بردم.

سپس به مقصد دریای سیاه حرکت کردیم. مناظر کاملاً تغییر کرده و پوشش گیاهی و مزارع بیشتر شده بود. تپه‌های کوتاهی در اطراف مسیر دیده می‌شد. مسیر راه‌آهن از سمت چپ رود کورا با آب تیره رنگ که در نهایت به دریای مازندران می‌ریزد، عبور می‌کرد. جاده از آن طرف رود به تفلیس می‌رفت. قطار از روی یک پل فلزی از روی شاخه جانبی کورا به نام آراگوا<sup>۱</sup> گذشت. تا رسیدن به ایستگاه‌های کزانکا<sup>۲</sup> و کاسپی<sup>۳</sup> چندین بار از روی رودهایی عبور کردیم. در جای‌جای مسیر، قلعه و صومعه‌های متروکه به روی تپه‌ها دیده می‌شد. مسافرین قطار از افسران روسی، تاتارها، اهالی گروسین، زنان و مردان کشاورز تشکیل می‌شد. اکثراً از اهالی گروسین بودند زیرا ما از سرزمین آنها که سابقاً کشور شاهنشاهی گرجستان نام داشت، عبور می‌کردیم. مردمان بسیار زیبایی بودند، صورت آنها اصیل و پرانرژی به نظر می‌رسید و سر آنها حالت خاصی داشت. آنها با کمرهای باریک و شانه‌های پهن، سر خود را مغرورانه بالا می‌گرفتند. زنان آنها هم با لباس‌های الوان، بسیار زیبا بودند. گروسین‌ها مردمان بسیار شجاع و میهمان‌نوازی می‌باشند. آنها بسیار

۱. Aragva. ۲. Ksanka. ۳. Kaspi

درستکار بوده و کاملاً شاد و مغرور هستند.

طبیعت بین دریای مازندران تا تفلیس از یک طرف و از تفلیس تا دریای سیاه از طرف دیگر اصلاً شباهتی به هم ندارد. آنچنانکه نوشتن قسمت اول کاملاً خشک و بدون محصول است در صورتیکه قسمت دوم یعنی گرجستان و مینگرلین<sup>۱</sup> مانند یک مزرعه یک دست، سبز و خرم می‌باشد. خاک این منطقه بسیار حاصلخیز بوده و گروهی از سایر مناطق قفقاز و کشورهای همسایه به این منطقه کوچ کرده‌اند. آنها مزارعی ساخته و با کار در آنها زندگی ساده و بی‌دغدغه ای دارند. کوهپایه‌های این منطقه جنگلی است و فشردگی جنگل در اطراف رودها بیشتر می‌باشد. در سمت شرقی فراسوی قفقاز باران به ندرت می‌بارد اما در مناطق غربی آن بارندگی فراوان است. بادهای مرطوب دریای سیاه با برخورد به کوه‌های خشکی که در جنوب به کوه‌های ارمنستان مربوط می‌شوند، رطوبت خود را از دست می‌دهند. این رطوبت سپس تبدیل به جویبارهایی شده، رودهای کورا و ریون و چند رود دیگر را به وجود می‌آورد و به سمت دریای سیاه و دریای مازندران جاری می‌گردند. آب و هوای این منطقه قفقاز عالی و سالم است. در سواحل دریای سیاه آب و هوا مرطوب بوده و به خوبی این منطقه نیست.

ساعت ۱۱ به شهر گوری<sup>۲</sup> که یک شهر گروسینی بود و موقعیت جغرافیائی خوبی داشت رسیدیم. شهر مانند آمفی‌تئاتری دور تا دور کوهپایه‌ها بنا شده بود. بقایای یک قلعه قدیمی در وسط شهر به روی بلندی به چشم می‌خورد. چندین کلیسا و باغ وسیع در شهر دیده می‌شد. در ایستگاه زیبایی آن چند پسر بچه گروسینی مشغول فروش هندوانه و گلابی بودند. خانه‌های سنگی شهر سقف شیب‌دار و کم ضخامتی داشت که با ساقه گیاهان پوشیده شده بود. به علت بارندگی فراوان، سقف خانه‌ها مقدار زیادی از بالای دیوارها گذشته، توسط پایه‌هایی نگهداری شده و ایوان‌هایی را تشکیل می‌دادند. پس از چند ساعت به شهر سورام<sup>۳</sup> رسیدیم. در این شهر هم بازمانده قلعه قدیمی به روی تپه‌ای قرار داشت. کوهپایه‌های سورام هم جنگلی بودند و در سواحل رود تبدیل به مزارع سرسبزی می‌شدند. محصولات آن رسیده و آماده درو بود. در ایستگاه میخائیلووا<sup>۴</sup> دو لوکوموتیو دیگر به قطار بسته شد. در شرایط عادی وجود دو لوکوموتیو کافی بود اما قطاری که من با آن سفر می‌کردم بسیار طویل بود و احتیاج به سه لوکوموتیو داشت تا آن را از مسیر شیب‌دار و گردنه‌های سورام بالا ببرد. دو عدد از آنها از جلو، قطار را می‌کشید و سومی قطار را از پشت هل می‌داد. لوکوموتیوها به سختی کار می‌کردند اما قطار به آرامی پیش می‌رفت. سرعت آن به قدری کم بود که کنترل‌چی به دفعات از قطار پیاده شده و در کنار آن راه می‌رفت بدون آنکه از قطار عقب بماند. ضریب شیب مسیر ۵٪ یعنی ۵ فوت در هر صد فوت بود که جداً شیب بسیار سختی می‌باشد. مسیر به صورت مارپیچ از گذرگاه سورام پیچ و تاب می‌خورد. هر چه بالاتر می‌رسیدیم به پوشش گیاهی و طراوت و شادابی محیط افزوده می‌گشت و هوا خنک‌تر و پاک‌تر می‌شد.

۱. Mingrelin. ۲. Gori. ۳. Suram. ۴. Mikailova

خاک این منطقه بسیار حاصلخیز است. در نزدیکی ایستگاه ولادی قفقاز از شیب مسیر کاسته شد. گاهگاهی چند روستای کوچک دیده می‌شد که خانه‌های فرسوده آنها از جنس چوب بود. وقتی از ایستگاه پونی به عقب نگاه کردم تنگه سورام با زیبایی و جذابیت خاصی دیده می‌شد. از این بالا به تمام منطقه دید داشتم و روستاها، جویبارها، مسیر قطار، مزارع، جنگل‌ها و صخره‌ها زیر پای من بودند. روستای پونی در مرز بین ولایت کوتایسی<sup>۱</sup> و تفلیس قرار دارد. واگن‌ها تکان‌های شدیدی می‌خورد و صدای جیرجیر آن به گوش می‌رسید. از تونل کوتاهی عبور کردیم و در ایستگاه بش‌اتویان قطار به مدت ۱۲ دقیقه توقف کرد. آب جوی‌ها از این نقطه به سمت دریای مازندران و دریای سیاه سرازیر می‌گردد. یک ژاندارم در این ایستگاه وارد قطار شد که احتمالاً به علت کنجاوای در مورد من بود. ابتدا ایستاد و مدتی مرا که مشغول رسم نقاشی صخره‌ها بودم، نگاه کرد. سپس در کنار من نشست و زیر زیرکی مرا تحت نظر داشت. پس از گذشت چند ایستگاه هنگامیکه مطمئن شد من تهدیدی برای کشور او نیستم و فقط یک مسافر معمولی می‌باشم از قطار پیاده شد.

پس از ایستگاه کویریلی<sup>۲</sup> که روستای بزرگی با یک هتل بود از ارتفاع مسیر کاسته شد. به زودی به محوطه مسطح بزرگی رسیدیم که مزارع سبز و خرم فراوانی داشت. در ایستگاه عظیم این روستا چند مرد مو بور و ریش‌دار گروسینی سوار قطار شدند که باعث تراکم بیشتر واگن شد. آنها ردای بلند و تیره‌ای به تن داشته و جافشنگی‌هایی به رسم قفقاز بر سینه بسته بودند. در کمر بند نقره‌ای آنها یک خنجر و یک هفت تیر دیده می‌شد. کلاه کوچک پشمی به سر داشتند که وسط آن از جنس پارچه بود. تعدادی از آنها چندین مدال روسی به سینه داشتند. در جنوب کوتایسی به دفعات از روی رود ریون، کویرلی و چند رود جانبی توسط پل‌های آهنی عبور کردیم. در کوتایسی یک مسیر خط آهن به سمت شمال جدا شد. رود ریون مسیر مارپیچی داشت که عمق آب کم و رنگ آن قهوه‌ای بود. بوته‌های فراوانی در سواحل رود رونیده بود. حدوداً در میان مسیر کوتایسی تا دریای سیاه خط آهن دو شاخه شد. شاخه شمالی آن به بندر پوتی<sup>۳</sup> و مسیر جنوبی به بندر باتوم می‌رفت. هرچه به دریای سیاه نزدیک‌تر می‌شدیم به رطوبت هوا افزوده می‌گشت. مه خفیفی مسیر را در بر گرفته بود. به زودی سطح آینه‌وار دریا مشاهده شد. مسیر پیش از رسیده به دریا از تونل نسبتاً طولی عبور کرد و پس از خروج از آن در امتداد ساحل ادامه یافت، تا حدی که امواج دریا زیرسازی ریل را شستشو می‌دادند. ساعت ۱۰ و نیم به باتوم رسیدیم. کالسکه‌ای کرایه کرده و پس از چندی در مقابل هتل اروپا پیاده شدم.

جمعیت باتوم مطابق سرشماری ژوئیه سال ۱۸۸۶ میلادی حدود ۲۲ هزار نفر است که اکثر روس می‌باشند. گذشته از روس‌ها، لاس‌ها، ترک‌ها، تاتارها، گروسین‌ها، یونانیان و انواع اقوام قفقازی در شهر زندگی می‌کنند. اروپائیان مقیم شهر اکثراً آلمانی، فرانسوی،

۱. Kutaisi دومین شهر بزرگ گرجستان در قسمت غربی کشور

۲. Kvirili. ۳. Puti

انگلیسی، ایتالیایی بوده و چند سوئدی که در دفتر شرکت نفت نوبل خدمت می‌کنند، در شهر اقامت دارند. این تنوع قومی باعث شده تا زبان‌های متعددی در شهر صحبت شود. اکثر مردم به ۵ یا ۶ زبان مختلف آشنائی دارند.

شهر از دو قسمت کاملاً متمایز تشکیل شده که یکی شهر قدیمی ترکی و دیگری شهر جدید روسی است. خیابان‌های شهر قدیمی کتیف و تنگ بوده و خانه‌ها از آجر و تیرهای چوبی ساخته شده است. این ساختمان‌ها به قدری قدیمی هستند که آدم تعجب می‌کند که چگونه این خانه‌ها فرو نمی‌ریزند. دیوار تعدادی از خانه‌ها خمیده و در حال ریزش است. سقف خانه‌ها سفالی بوده و به هر ۴ طرف شیب دارد. طبقه اول توسط پله‌های چوبین به خیابان می‌رسد. طبقه دوم خانه‌ها دارای ایوانی می‌باشد. پنجره‌های خانه‌ها شیشه‌ای است. طبقه همکف اکثر خانه‌ها، چاپخانه یا انبار می‌باشد که نمونه کالارا پشت پنجره حجره قرار داده‌اند. نام مغازه‌ها به روی تابلوهای بزرگی نوشته شده و در بالای حجره‌ها نصب شده است. در کنار اکثر خیابان‌ها، چادرهایی برای خرید و فروش برپاست. در بازار شهر که کوچه‌های پیچ در پیچ آن در تمامی جهت گسترده شده از این چادرها بسیار دیده می‌شود. باغچه اغلب خانه‌ها درختان پربرگی دارد. خیابان‌های شهر سنگفرش نبوده و از ماسه‌های درشت تشکیل شده است. اردک‌ها، مرغابی‌ها و مرغ‌ها در اطراف باغچه‌ها به دانه‌چینی مشغولند. اهالی گذشته از اسب از الاغ و گاو میش هم برای حمل محصولات خود استفاده می‌کنند. سقاهائی که مشک آب را برای خنک ماندن در میان شاخ و برگ بوته‌ها به پشت خود حمل می‌کنند در خیابان‌ها فراوان به چشم می‌خورند. آنها حتی در شهر روسی هم دیده می‌شوند و با فریاد "آب خنک" تشنه‌ها را به سوی خود جلب می‌کنند. گذشته از سقاها مشاغل دیگری هم در خیابان‌های شهر دیده می‌شود که با فریاد، کالای خود را به فروش می‌رسانند. از جمله می‌توان از میوه‌فروش‌ها نام برد که گلابی، آلو، ذرت و سایر میوه‌ها را برای فروش در چرخ‌دستی خود حمل می‌کنند. چند مسجد در شهر ترکی باتوم وجود دارد که مناره‌های بلند آنها از جنس چوب است. مانند مساجد ایران ملانی از آن بالا رفته و مؤمنین را به انجام فریضه دینی فرا می‌خواند. در بعضی از خیابان‌ها چاه‌های آبی دیده می‌شود. تجار بازار با کوزه‌های سفالی خود برای برداشتن آب صف بسته و همدیگر را هل می‌دهند تا زودتر به آب برسند. در بعضی موارد کار حتی به کتک‌کاری می‌کشد. من خود شاهد بودم دو تن از آنها کوزه‌های خود را به سمت دیگری پرتاب کرده و سپس دست به یقه شدند. ۳ زن ترک با لباس اندک در دریا آبتنی می‌کردند.

شهر روسی باتوم ظاهر کاملاً متفاوتی داشت. خیابان‌ها پهن و تمیز بود. خانه‌ها شبیه خانه‌های اروپائی بوده و تعدادی از آنها به قدری عالی و باشکوه بود که می‌توانست با خانه‌های سنت پترزبورگ برابری کند. در اطراف اماکن دیدنی شهر درشکه‌های فراوانی برای حمل مسافرین وجود داشت و قیمت آن از سوند بسیار ارزانتر بود. امنیت شهر به عهده پلیس روس بود. از بناهای زیبا و با عظمت شهر ابتدا باید از هتل‌های شهر نام برد. سپس باید از کلیساهای روسی و یونانی سخن گفت. آنگاه نوبت به مسجد شهر ترکی باتوم

می‌رسد که شبیه یک ۶ ضلعی با سقف آجری بوده و در بالای سقف آن یک هلال ماه از جنس طلا نشان‌دهنده آئین مؤمنین این پرستشگاه بود. مناره بلند و ظریفی از این مسجد بالا رفته که به شکل زشتی به یکی از دیوارهای این ۶ ضلعی مربوط می‌شد. قلعه شهر در زبانهای که خلیج باتوم در غرب به آن ختم می‌شود واقع شده بود. این قلعه گذشته از بارو، دیوارهای گلی کوتاه‌تری هم داشت اما در مجموع غیرقابل تسخیر به نظر نمی‌رسید. این یک بنای قدیمی ترکی بود که پس از افتادن شهر به دست روس‌ها قسمت‌هایی به آن اضافه شده و قسمت‌هایی هم تعمیر شده بود. چراغ دریائی در مقابل این بنا قرار داشت. در چند تأثر شهر، روس‌ها، گروسین‌ها و ارامنه هم‌ساله در فصل تابستان نمایشی اجرا می‌کردند. معماری این تأثرها چندان هنرمندانه و زیبا نبود و به جعبه‌های ۴ گوش چوبی شباهت داشت. من به دیدن نمایشی که توسط یک گروه گروسینی انجام می‌شد رفتم. ۴ مرد و یک زن نمایشی اجرا می‌کردند. در این نمایش گلوله‌هایی شلیک و قمه‌هایی کشیده شد. حرکات هنرپیشه‌ها به قدری خوب بود که من به مفهوم نمایش که تحقیر ارامنه بود پی‌بردم. پس از پایان نمایش یک مرد و زن هنرپیشه، رقص محلی زیبایی انجام دادند و با حرکات آرام و موزون بدن و دست‌ها، به دور هم می‌چرخیدند. دختر پاهای خود را بدون صدا حرکت می‌داد و با سرعت جلو و عقب می‌برد و به نظر می‌رسید که او دائماً در هوا باشد اما مرد پاهای خود را محکم و با تمام قدرت به زمین می‌کوفت تا ضرب آهنگ و ریتم رقص را تعیین کند. گاهی هم مانند پلنگ این طرف و آن طرف می‌جهید. برای انجام چنین رقصی با توجه به سرعت حرکات و نوع و زیبایی آنها باید سال‌ها تمرین کرد. از سایر دیدنی‌ها و سرگرمی‌های باتوم باید از سیرک شهر، چندین چایخانه و قهوه‌خانه زیبا و تمیز که مظهر وجود بشر می‌باشند، نام برد. در خاتمه باید از ایستگاه پست و تلگراف یاد کنم. در آنجا مطلع شدم فاصله زمانی باتوم تا سنت پترزبورگ ۵۷ دقیقه است.

از آنجائیکه دریا با وسعت زیاد، کم‌عمق است تخته‌بندهای طولی از ساحل تا میان آب کشیده شده است. بندر در مجموع خوب بود و فقط بادهای شمالی و شمال غربی وارد آن می‌شد. تعداد زیادی کشتی متعلق به کشورهای گوناگونی مانند ترکیه، فرانسه، روسیه، آلمان و اطریش لنگر انداخته و این فکر را در بیننده زنده می‌کرد که باتوم یک بندر تجاری مهمی می‌باشد. کشتی‌هایی یک بار در ماه به مقصد هامبورگ حرکت می‌کردند. اما از کشتی نظامی در بندر خبری نبود و در مواقع ضروری آنها از بندر سباستوپل<sup>۱</sup> به این منطقه اعزام می‌شدند. کشورهای انگلستان، فرانسه، آلمان، آمریکا، ترکیه و ایران در شهر کنسولگری داشتند.

باتوم سابقاً بندر آزاد بود اما اینک چنین نیست. در آن زمان پس از ساعت ۶ بعدازظهر کسی حق ورود به شهر را نداشت. به این دلیل زنجیری از سربازان مسلح در شهر دیده می‌شد و در نتیجه آن شهر از امنیت خوبی برخوردار بود. اما با توجه به تغییرات نظامی انتظار می‌رود شرایط امنیتی شهر هم تغییر کند. هنگامیکه باتوم بندر آزاد بود حکومت

اجازه نداشت پادگان یا توپ‌هایی در شهر داشته باشد و پادگان‌ها در خارج از شهر مستقر بودند. حدود ۴ ساعت طول می‌کشید تا آنها به شهر رسیده و از امنیت آن دفاع کنند اما اینک پادگان و سربازخانه‌ها در خود شهر مستقر می‌باشند.

مهمترین صادرات باتوم پنبه، دانه‌های خوراکی، سیب و نفت است. شرکت نفت نوبل در باتوم کارخانه‌های بزرگ و اسکله خصوصی دارد و ماهانه ۲۰۰ هزار پود نفت از شهر سیاه به باتوم ارسال می‌کند. این نفت در بشکه‌های فلزی حمل شده سپس بار کشتی شده و از طریق رود دانوب به اطریش و از بندر اودسا به روسیه حمل می‌گردد. هر دو ماه یک کشتی نفتکش به آنتورپ<sup>۱</sup> بلژیک ارسال می‌شود. لودویگ نوبل نقشه‌هایی در سر دارد تا نفت را از بالاخانی توسط خط لوله‌ای به طول ۸۰۰ کیلومتر به باتوم برساند. این خط لوله از میان تمامی نواحی فراسوی قفقاز عبور خواهد کرد. در طول مسیر به فواصل معین پمپ‌هایی نفت را با فشار از دریا به دریا خواهد رساند. اگرچه این یک طرح عظیم و پیچیده‌ای به نظر می‌رسد اما اگر کسی از تأسیسات نفت باکو دیدن کرده باشد از پشتکار این شرکت برای انجام طرح‌های عظیم آگاه شده و از برنامه‌ریزی چنین طرحی متعجب نخواهد شد. یکی از مشکلات این طرح عبور خط لوله از گذرگاه سورام است. باید تأسیساتی ایجاد کرد تا نفت را با فشار زیاد از سربالائی‌های کوه بالا ببرد. سرمایه این طرح بسیار هنگفت خواهد بود اما هنگامیکه آدم به نتیجه آن می‌اندیشد آن را مقرون به صرفه می‌داند.

آینده باتوم بسیار درخشان است. پس از اشغال شهر توسط روس‌ها در آخرین جنگ بین روس و ترکیه، این شهر پیشرفت سریع و فراوانی کرده است. این شهر در زمان حال از نظر تعداد جمعیت و وضعیت بندر، از رقیب خود پوتی پیشی گرفته است. شهر در جلگه مرطوب و باتلاقی کم‌ارتفاعی در پای کوه‌های بلند و جنگلی واقع شده و این باعث می‌شود آب و هوای شهر چندان سالم و مطبوع نباشد به ویژه در فصل بهار و پاییز که بیماری تب تلفات زیادی می‌گیرد.

روس‌ها پس از گرفتن قدرت در شهر، باتلاق‌های اطراف شهر را خشک کرده‌اند و آب و هوای شهر بهتر و سالم‌تر شده است. ولی هنوز هم خارجی‌هایی که برای مدتی در شهر اقامت می‌کنند کم و بیش دچار این بیماری می‌شوند. وجود رود چوروک<sup>۲</sup> با دهانه پهن و مرطوب در غرب شهر در شیوع این بیماری بی‌تأثیر نیست. این دلتا رفته‌رفته بیشتر و بیشتر در دریا فرو می‌رود و باعث باتلاقی شدن محل می‌گردد. گذشته از آن رطوبت زیاد هوا در شرق دریای سیاه هم اثر مستقیمی دارد. ابرهای بزرگ و سیاه از دریا بر می‌خیزند و با اصابت به کوه‌ها، غلظت آنها افزایش یافته به شکل باران به زمین می‌بارند. زمستان‌ها از شدت بارندگی کاسته می‌شود. در هوای صاف و بی‌ابر می‌توان کوه‌های قفقاز را در جهت شمال غرب تا کرش<sup>۳</sup> مشاهده کرد.

بلندترین قله قفقاز به نام کوه البروس<sup>۱</sup> هم از باتوم و هم از ولادی قفقاز به خوبی

۱. Antwerp. ۲. Tschorok. ۳. Kersch.

پیداست. دریا اکثراً آرام است و معمولاً یک بار در ماه طوفانی می‌شود اما گاهی امواج خروشان آن وارد خلیج شده به بندر می‌رسد. گاهی شدت آن بسیار بوده و ساحل ماسه‌ای و سنگی دریا را می‌شوید.

من به مدت ۵ روز در باتوم توقف کردم تا با یک کشتی بخار مستقیماً به قسطنطنیه بروم. این اقامت خسته‌کننده نبود زیرا دیدنی‌های فراوانی در شهر وجود داشت. گاهی به طبیعت زیبای خارج از شهر می‌رفتم. یکی از آنها کلبه ترکی واقع در کوهپایه‌های شرق باتوم بود که به همراه آقای اولسون<sup>۲</sup> کارمند شرکت نوبل به آنجا رفتیم. درشکاهای گرفتیم و از مقابل انبار نفت شرکت نوبل و پالاسکوفسکی<sup>۳</sup> گذشته به زودی به جنگل انبوهی رسیدیم. مسیر سنگفرش رفته‌رفته سربالائی شد و پس از چند ساعت به قدری خراب شد که مجبور شدیم پیاده حرکت کنیم. در دو طرف جاده تپه‌های منفرد با درختان بلند و پوشش گیاهی مشاهده می‌شد و هر از گاهی خرابه‌های قلعه‌ها و قصرهای قفقاز به چشم می‌خورد. به بالای تپه‌ای رسیدیم که در هر ۴ طرف آن دره‌ای گسترده شده بود. در یکی از دره‌های عمیق جویبار کف‌آلودی با شدت زیاد راه خود را از بین تخته‌سنگ‌های بزرگ پیدا می‌کرد. درختان نزدیک هم بوده و بین آنها چمن و بوته‌های سبز روئیده بود و حرکت را مشکل می‌نمود. ساقه‌ها و شاخه‌های درختان آویزان بودند. از بالای تپه‌ای چشم‌انداز دشت با مزارع از هم جدا شده جداً منحصر به فرد و زیبا بود. به روی شیب بعضی از تپه‌ها کلبه‌هایی از جنس سنگ و گل به روی پایه‌هایی به ارتفاع ۸ آلن به‌زیبائی تمام رویت می‌شد. دور تا دور آنها را زرده کشیده بودند. به نظر می‌رسید آنها آویزان می‌باشند و هر لحظه فرو خواهند ریخت اما ظاهر بسیار زیبایی داشتند. خانه‌ها با ایوان بزرگ از جنس چوب بوده و سقف سفالی شیب‌دار آنها به مقداری از روی دیوارها بیرون زده بود. مسیر نسبتاً پهن از پای تپه‌ها امتداد داشت. جاده‌های فرعی به همه طرف و به سمت این خانه‌ها از آن جدا می‌شد. این مسیرهای فرعی در شیب تپه‌ها به صورت پلکانی از جنس سنگ ساخته شده بودند. زیر درختان خنک و سایه بود. به طور کل هوای این منطقه خیلی گرم نبود. اهالی از طریق شکار و ماهی‌گیری امرار معاش می‌کردند. مردم ظاهر زیبایی داشتند و بسیار شجاع و کارآموده بودند. در این جنگل کبک فراوان یافت می‌شد و خرس قفقازی هم زندگی می‌کند. اهالی گوشت آن را بسیار خوردنی و لذیذ می‌دانند. گذشته از آن شغال و عقاب هم دیده می‌شود. مسیر از جاده دیگری به سمت باتوم امتداد داشت.

ساعت ۸ بعدازظهر روز سه شنبه سوم ماه اوت من باتوم را با کشتی باری و مسافری روستوو-اودسا ترک کردم. بهای بلیط درجه ۲ با کابین و غذا تا قسطنطنیه فقط ۲۸ روبل بود. مسیر حرکت سواحل جنوبی دریای سیاه بود و از ترابوزان عبور می‌کرد. دریا آرام و تمیز بود اما ابرهای تیره در افق دیده می‌شد. صبح روز بعد به اولین توقف خود در

۱. Elbrus قله‌ای در باختر رشته کوه‌های قفقاز در کاباردینو-بالکاریا و کاراچای-چرکسیا در نزدیکی مرز گرجستان است. این قله به ارتفاع ۵۶۴۲ متر بلندترین نقطه روسیه و قاره اروپا است.

۲. Olsson .۳ Palaskowski

تراپوزان که در خلیج نیم‌دایره شکلی قرار داشت، رسیدیم. کوه‌های بلندی اطراف شهر را فرا گرفته و شهر به روی شیب یکی از آنها ساخته شده بود. منظره شهر با خانه‌های سفید و باغ‌های پر محصول، از کشتی بسیار زیبا می‌نمود. قلعه‌ای به روی یک شبه‌جزیره در بالای صخره منفردی قرار داشت که قسمت انتهائی آن به خلیج ختم شده و آن را دو تکه می‌کرد. به همراه یکی از افسران کشتی به قایق پاروئی نشستیم و پس از ۵ دقیقه به شهر رسیدیم. خیابان‌های سنگفرش و باریک و پیچ در پیچ شهر شیب تندی داشت. در وسط آنها مانند خیابان‌های شهرهای ایران یک برآمدگی دو سوی خیابان را از هم جدا می‌کرد اما از خیابان‌های شهرهای ایران تمیزتر بود. بازار شهر هم تمیز و زیبا بود. خانه‌ها شبیه خانه‌های باتوم بود ولی بعضی از آنها در حال فروریزی بودند. برخی از آنها زیبایی خاصی داشت، به ویژه ساختمان کنسولگری انگلیس که جداً بی‌نظیر بود. از کنسولگری انگلستان که وظیفه دفاع از منافع سوئد و نروژ را نیز به عهده داشت، دیدن کردم. کنسولگری‌های روسیه و ایران بسیار پر مشغله بودند. پل باشکوهی به روی رودی که از شهر عبور می‌کرد ساخته شده بود. رفت و آمد زیادی در شهر جریان داشت. کاروان‌های شتر و قاطر با بارهای سنگین در تمامی شبانه‌روز وارد شهر شده و یا به مقصد ارزروم، تبریز و تهران شهر را ترک می‌کردند. با توجه به افتتاح مسیر راه‌آهن باتوم به باکو از تجارت و اهمیت شهر کاسته شده اما هنوز هم تراپوزان شهر تجاری بزرگ و فعالی به نظر می‌رسید. سابقاً تمامی کالاهای تجاری بین اروپا و شمال ایران از تراپوزان عبور می‌کرد اما با کم شدن میزان تجارت، تعدادی کاروانسالار بی‌کار در بازار شهر دیده می‌شد که به تماشای بارگیری کشتی ایستاده بودند.

پس از توقف ۱۰ ساعته برای بارگیری، کشتی لنگر برکشید و به سمت غرب حرکت کرد. حرکت به قدری نزدیک به ساحل بود که تمام جزئیات ساحل جنوبی دریای سیاه قابل تشخیص بود. هنگام شب در بنادر کره‌سون<sup>۱</sup> و اردو<sup>۲</sup> برای بارگیری توقف کردیم. چند مسافر ترک نیز به سرنشینان کشتی اضافه شد.

روز ۵ ماه اوت هوا بی‌اندازه زیبا و دریا صاف و آرام بود. ماهی‌های بزرگ در دریا بازی کرده و از آب بالا می‌پریدند. رنگ آنها در ناحیه شکم روشن بود و حرکات نرم و موزونی داشتند. ساعت ۱۲ به بندر مهم سامسون رسیدیم. شهر درون خلیج پهنی واقع شده و کوه‌های نه چندان مرتفع دور تا دور آن را فرا گرفته بود. دامنه آنها به مزارع سرسبز و باغات پر محصول ختم می‌شد. به دیدن شهر رفتیم. شهر با خانه‌ها و بازار یادآور تراپوزان بود. از بناهای مهم شهر باید از مسجد بزرگ عثمانی با گنبد‌های متعدد، یک قلعه مخروطی قدیمی در ساحل دریا، یک مسجد کوچک و زیبا که آب انباری در مجاورت آن بود و برج ساعتی بزرگی که جدیداً در یکی از میدانی شهر ساخته شده بود، نام برد. پس از دیدار کوتاهی از کنسولگری روس به همراه یکی از افسران کشتی، به محل اقامت متحرک خود مراجعت نمودیم.

۱. Ordo. ۲. Kiresun.



در بندر سامسون ۳ هزار بسته تجاری بارگیری شد که اکثراً ذرت، آرد و تنباکو بود که به مقصد قسطنطنیه و اسکندریه ارسال می‌شد. مزارع وسیع توتون و تنباکو در اطراف شهر فراوان بود. این محصول که بوی خوبی داشت یکی از مرغوبترین نوع تنباکو در ممالک شرقی می‌باشد که توسط کاروان‌هایی از نواحی مرکزی آناتولی به سامسون حمل می‌شود. خلیجی که بندر سامسون در آن واقع شده از شرق به دلتای رود یاشیل‌ایرماغ و از غرب به قیزیل‌ایرماغ محدود می‌شود. دهانه و دلتای یاشیل‌ایرماغ بسیار پهن بوده و به مقدار زیادی در دریا پیشروی دارد. شن و ماسه‌ای که این رود در طول سالیان دراز با خود حمل کرده محیط کم‌عمقی را پدید آورده و به این دلیل کشتی‌ها در فاصله‌ای از ساحل لنگر می‌اندازند. ما به مدت ۸ ساعت در سامسون توقف کرده و هنگام غروب حرکت آغاز شد. در طول شب از بندر سینوپ<sup>۱</sup> عبور کردیم.

صبح روز بعد کشتی در نزدیکی بندر اینه‌بولی<sup>۲</sup> که در خلیجی واقع شده و کوه‌هایی دور تا دور آن را گرفته بود، لنگر انداخت. شهر به روی دامنه کوه‌های کم‌ارتفاعی واقع شده اما پشت آنها کوه‌های مرتفعی مشاهده می‌شد. در کوهپایه‌ها مزارع، جالیزها و بستان‌های وسیعی به چشم می‌خورد. به من گفته شد که شهر در سال گذشته دچار آتش‌سوزی مهیبی شده که اغلب خانه‌ها را تبدیل به خاکستر کرده بود. تعدادی خانه نوساز و زیبا در ساحل دریا به چشم می‌خورد.

سواحل شمالی آسیای صغیر به جز دلتاهای رودخانه‌های بزرگ، به کوه‌هایی محدود می‌شود. کوه‌ها تقریباً هم‌ارتفاع بوده و جنگلی هستند اما در نزدیکی شهرها تبدیل به مزارع می‌شوند. در مجموع فشرده‌گی پوشش گیاهی کوه‌ها و تراکم جنگل‌ها به اندازه باتوم نیست. بین این کوه‌ها دره‌هایی ایجاد شده که رودخانه‌هایی از میان آنها به سمت دریا جاری می‌باشند. کوه‌ها در مجاورت دریا پوشش گیاهی نداشته و به صخره‌هایی تبدیل می‌شوند و امواج دریا آنها را شستشو می‌دهد. آب دریا تمیز و زلال بوده، از دریای مازندران تیره تر است و ماهی‌های فراوانی دارد. در سواحل دریا شهرها و روستاهای فراوانی وجود دارد که بزرگترین آنها در بالا نام برده شد. ارتباط نواحی مرکزی آناتولی توسط راه‌های کاروان‌رو با بنادر برقرار است. قایق‌های پاروئی این بنادر که ارتباط بین کشتی و بندر را برقرار می‌کنند چندان بزرگ نیستند.

سفر در دریای سیاه جالب و دیدنی بود. افسران روسی کشتی بسیار مهربان و دوست داشتنی بودند. هنگام غروب من به جمع گروهی از افسران و تجار ترک پیوستم که در داخل سالن درجه دو کشتی اجتماع کرده بودند. البته گفتگو با ترک‌های غیرتحصیل‌کرده چیز زیادی به آدم نمی‌آموزد اما در مجموع جالب و دیدنی بود. یکی از افسران ترک که به نظر سروان می‌آمد و مدال درخشان مجیدیه را با ستاره شوالیه به سینه داشت مطالب زیر را بیان نمود. ترابوزان که واحد وی در آن مستقر بود حدود ۵ میلیون جمعیت دارد و استانبول چند برابر لندن می‌باشد. او ادامه داد روسیه قدرتمندترین کشور اروپاست و پس

۱. Sinope. ۲. Ineboli

از آن دولت عثمانی، فرانسه، انگلستان و آلمان به ترتیب مقام‌های بعدی را دارند. هنگامیکه به او گفتیم آلمان ارتش بسیار قدرتمندی دارد او قهقهه‌های سر داد و گفت قشون آلمان با دیدن چند سرباز ترک دست به فرار خواهد زد. او حتی در مورد بهشت هم سخنانی گفت و عقیده داشت در بهشت آدم سیگار می‌کشد، سوار کشتی بخار می‌شود و با راه‌آهن سفر می‌کند، درست مانند این دنیا ولی انسان پا در هوا می‌باشد. فرشتگانی وجود دارند که در دفترچه‌های خود تمامی اعمال نیک و بد انسان را یادداشت می‌کنند. یکی دیگر از ترک‌ها که اهل استانبول بود اطلاع نداشت که سوئد در کجای جهان واقع شده و هرگز نام کشور ما را نشنیده بود. هنگامیکه گفتیم پادشاه ما سال گذشته از قسطنطنیه دیدن کرده او با صدای بلند گفت "اوه، اسکار؟ او که برای دیدار از سلطان عبدالحمید<sup>۱</sup> آمده بود؟" او می‌گفت که اعلیحضرت اسکار را چندین بار در محلهٔ پرا دیده بود.

بعد از ظهر روز ششم ماه اوت به روستای قرآعاج واقع در میان کوه‌های مرتفعی رسیدیم. این آبادی به خاطر صدور چوب گردو معروف است. مقدار زیادی به مقصد نهائی هامبورگ بار کشتی شد. از این چوب در کار ساختن میل و میز استفاده می‌شود. تنهٔ سنگین درختان توسط قایق‌های پاروئی بزرگ و قوی به کشتی حمل شد. تقریباً تمام قایق زیر آب رفته بود. بعضی از آنها به قدری سنگین بودند که آنها را با طناب به قایق بسته و در آب می‌کشیدند تا قایق غرق نشود. این نوع درخت در وسط کشور می‌روید و توسط گاوهای نر به بندر حمل می‌شود. تعدادی زن و بچه هم با قایق به کشتی آمدند که سر و صدای آنها آزاردهنده بود. پسران نیمه‌برهنه به روی تنهٔ درختان مشغول بازی بودند.

از قرآعاج تا بسفر توقی نداشتیم، حتی در بندر بزرگ اره‌گلی<sup>۲</sup> هم توقف نکردیم. کشتی با فاصلهٔ زیاد از ساحل حرکت می‌کرد. بعد از ظهر روز هفتم ماه اوت باد شدیدی وزیدن گرفت، دریا متلاطم شد و امواج بلندی پدید آمد. کشتی عظیم ما با بار سنگین روی امواج بازی می‌کرد. گروهی از مسافریین حالت تهوع پیدا کردند. خوشبختانه تا مقصد فاصلهٔ زیادی نداشتیم و قسمت اروپائی و آسیائی شهر قابل‌تشخیص بود. دریا اغلب در تنگهٔ بسفر موج می‌باشد اما علت آن فقط باد نیست بلکه جریان‌های زیردریائی به آن کمک می‌کند. آب‌هایی که توسط رودهای بزرگی نظیر دن<sup>۳</sup>، دنجپر<sup>۴</sup>، بوگ<sup>۵</sup>، دنجستر<sup>۶</sup> و دانوب وارد دریای سیاه می‌شود باعث بالا بودن سطح آب نسبت به دریای مدیترانه می‌گردد. آب اضافی با جریان شدید از بسفر عبور کرده و باعث متلاطم شدن دریا می‌شود.

در مورد شدت جریان آب در قسطنطنیه من هنگام قایق‌سواری در بسفر مشاهده کردم که قایق بدون پارو زدن با جریان آب با سرعت زیادی به سمت دریای مرمره می‌رفت. اما

۱. عبدالحمید دوم، تولد ۲۲ سپتامبر ۱۸۴۲، درگذشت ۱۰ فوریهٔ ۱۹۱۸ م، سی و چهارمین سلطان عثمانی که از ۳۱ اوت ۱۸۷۶ تا ۲۷ آوریل ۱۹۰۹ م سلطنت نمود. صدراعظم او در تلاش برای اصلاح دولت اقدام به ایجاد مجلس قانون‌گذاری کرد اما او در ۱۸۷۸ م مجلس را منحل نمود و بار دیگر حکومت مطلقه برقرار کرد. در زمان او بیش از صد هزار مرد و زن ارمنی کشته شدند.

۲. Eregli. ۳. Don. ۴. Dnjeper. ۵. Bug. ۶. Dnjestr.

هنگام مراجعت اگرچه پاروزنان با شدت تمام پارو می‌زدند اما حرکت ما بی‌اندازه آهسته بود. هنگام بهار و اوایل تابستان با آب شدن برف کوه‌های آسیای صغیر مقدار آب رودها دو چندان می‌شود و فرصت خوبی برای مطالعه این پدیده به دست می‌آید. جای تعجب ندارد که سطح آب در دریای سیاه ولو اینکه وسعت آن بسیار زیاد است، بالا باشد. در اواخر تابستان و اوایل پائیز با همسطح شدن سطح آب این دو دریا، جریان آب در بسفر شدت می‌یابد. البته آب این دو دریا هرگز همسطح نمی‌شود زیرا تبخیر و خروج آب از طریق بسفر به اندازه ورودی رودهای آب شیرین نیست. علت شوری آب دریای سیاه با توجه به ورود این میزان آب شیرین، جریانات زیر دریایی است که در اعماق داردانل و بسفر از طریق دریای مدیترانه وارد دریای سیاه می‌شوند. عمق متوسط بسفر بین ۵۰ و ۱۰۰ متر می‌باشد اما بین شبه‌جزیره کریمه و تنگه بسفر عمق آب حدود ۲ هزار متر گزارش شده است. گل و لای حمل شده توسط رودخانه‌ها باعث می‌شود عمق دریای سیاه در قسمت شمال غرب کم باشد.

کشتی به نزدیکی بندر رسید و سایه روشن ساختمان‌های بندر قابل تشخیص شد. در قسمت آسیایی شهر در سمت چپ قلعه ریوا و اندکی دورتر چراغ دریایی آناتولی‌فتر دیده شد. چراغ دریایی سمت اروپایی شهر به نام روملی‌فتر هم مشخص بود. نور این دو چراغ دریایی به کشتی‌های دریای سیاه اطلاع می‌دهد که مسیر بندر از طریق بسفر از بین این دو چراغ عبور می‌کند. صخره بزرگ و خطرناک سیان<sup>۱</sup> و تنگه سیمپلیاد<sup>۲</sup> که بنا به گفته‌ها حرکت کرده و گاهی به هم نزدیک شده و زمانی از هم دور می‌شوند، خارج از روملی‌فتر واقع شده است. مردم در زمان‌های باستان از آن وحشت داشتند اما در داستانی یاسون<sup>۳</sup> هنگام سفر به کلخیس<sup>۴</sup> به سلامت از این تنگه عبور کرد. جزایر تخته سنگی کوچکی از آب بالا زده که هنگام جزر توسط زبان‌های به ساحل مرتبط می‌گردند. هنگام مد، آب اطراف آنها را می‌گیرد و به صورت جزایر جداگانه‌ای دورتر از ساحل مشاهده می‌شوند. احتمالاً نظریه حرکت آنها از این پدیده سرچشمه می‌گیرد.

طول تنگه بسفر حدود ۳۰ کیلومتر است و حرکت از میان آن ۲ ساعت طول کشید. عرض آن به اندازه‌ای کم است که درختان و خانه‌های دو طرف تنگه به وضوح کامل قابل تشخیص می‌باشند. عریض‌ترین قسمت آن بیوکدره نام دارد و قدری دورتر خانه‌های

#### ۱. Cyane، ۲. Symplejad

۳. Jason یا جیسون یکی از پهلوانان اساطیر یونان، پادشاه او را به یک سفر غیرممکن فرستاد تا پشم زرین را از کولخیس بیاورد. جیسون و همراهان اولین انسان‌هایی بودند که توانستند از سیمپلیاد عبور کنند. وقتی آنها به کولخیس رسیدند، شاه آیتس خواستار این شد که جیسون، برای بدست آوردن پشم زرین باید وظیفی را انجام دهد. یاسون به همراه همسرش مدیا این وظایف را انجام داد. آنها پس از بدست آوردن پشم زرین از کولخیس فرار کردند. یاسون سرانجام در اثر ضربه میله‌ای که از کشتی‌اش افتاد، کشته شد.

۴. Kolchis در جغرافیای باستانی نام کشوری بود در غرب قفقاز واقع در گرجستان کنونی، کولخیس در اساطیر یونانی خانه اصلی آیتس، مدنا و مقصد آرگونوت‌ها بوده و همچنین مکان پیدایش و آغاز اقامت اهالی آماسون بود.

اعیانی ترابیا که محل تابستانی سفارتخانه‌های خارجی می‌باشد قرار گرفته است. عبور از این تنگه بدون شک یکی از زیباترین خاطرات مسافر است. صحنه‌هایی که در برابر دیدگان مسافر پدید می‌آید را بیننده هرگز فراموش نمی‌کند. گاهی قسمت آسیائی و گاهی قسمت اروپائی شهر را نگاه می‌کند. قصرها یکی پس از دیگری در ساحل دیده می‌شوند. در آخرین قسمت عبور از تنگه، مسیر به یک کانال ونیزی تبدیل می‌گردد که روستاها، آبادی‌ها، ویلاها و قصرها به‌صورت زنجیر به هم پیوسته به چشم می‌خورند. پس از خروج از خلیج بیکوز<sup>۱</sup> به قسمت تنگ بسفر رسیدیم که با برج‌های نگهبانی، گذرگاه بین رومی حصار و آناتولی حصار است. در این قسمت گردابی پدید می‌آید که ترک‌ها به آن محوطه شیطانی می‌گویند. تردد در این قسمت بسیار زیاد بود و قصرها به هم نزدیک بودند. هرچه به سمت بیزانس نزدیکتر می‌شدیم به شکوه، جلال و بزرگی قصرها افزوده می‌گشت. گاهی از میان کشتی‌های بخار که سواحل بسفر را به هم مربوط می‌کردند، عبور می‌کردیم. عرشه آنها پر از مسافرانی بود که با لباس‌های عثمانی، یونانی، ایتالیائی و یهودی مشخص بودند. زورق‌های دراز و باریکی رفت و آمد می‌کردند که از نظر زیبایی با گوندولاهای<sup>۲</sup> ونیزی قابل مقایسه بودند. از روستای قندیلی در ساحل آسیائی گذشتیم. کوه بورگورلو در پشت آنها قرار داشت و آبادی بیلربیک در کوهپایه‌های آن واقع شده بود. پس از عبور از اورتاکوی<sup>۳</sup> در ساحل اروپائی، چشم‌انداز زیبا و بی‌نظیری از این شهر شرقی با عظمت پدید آمد که غیرقابل فراموش کردن می‌باشد.

پس از عبور از دماغه‌ای که اورتاکوی در ساحل اروپائی آن واقع شده محله اسکوتاری<sup>۴</sup> در ساحل آسیای صغیر در سمت چپ مشاهده گشت. مساجد زیبایی با گنبدها و مناره‌های زیبا در میان خانه‌های متعدد قرار داشت. در پشت آن گورستان بزرگی واقع شده بود که درختان سرو با تاج سبز رنگ خود سر به آسمان می‌سائیدند. در سمت راست، قصر مجلل و باشکوه بشیکتاش و اندکی دورتر قصر دلمه‌باغچه محل اقامت سلطان دیده می‌شد. از خیابان بندر که از میان سواحل پرا و گالاتا<sup>۵</sup> عبور می‌کرد، گذشتیم. منظره روبرو شهر استانبول بود که با خانه‌های سفید و بی‌شمار و مساجد فراوان از جمله مسجد زیبای ایا صوفیه<sup>۶</sup> نظر مسافر را به خود جلب می‌کرد. برج لئاندر<sup>۷</sup> به روی صخره منفردی در میان تنگه واقع شده بود و دریای مرمره در پشت آن قرار داشت. مناظر به قدری زیبا و دلنشین بود که قابل بیان نیست. جریان آب و باد شدید در میان صخره‌های این محل تأثیری

#### ۱. Beikos .۲ Gondola .۳ Orta Koj .۴ Skutari

۵. یا پرای قدیمی محله‌ای در مرکز استانبول که بین شاخ طلانی و بسفر در منطقه بویوگلو واقع شده است. این محله در سال‌های ۱۲۷۳ تا ۱۴۵۳ م تحت نظر دولت جنوای ایتالیا اداره می‌شد. برج آن به نام برج گالاتا در سال ۱۳۴۸ م ساخته شده است.

۶. یا حاجیاسوفیا، در ابتدا کلیسائی بود که به دستور سزار جاستینیانوس در سال ۵۳۷ م ساخته شد. پس از فتح قسطنطنیه به دست سلطان محمد دوم در سال ۱۴۵۳ م به مسجد تبدیل شد. این مسجد اینک به موزه‌ای تبدیل شده و مراسم مذهبی در آن انجام نمی‌شود.

#### ۷. Leander

نداشت. نسیم غروب‌ی مطبوعی می‌وزید و آفتاب در سمت مغرب تا نیمه در پشت ابرها بود و رنگ سرخ و زرد جالبی را که مسافر آرزوی دیدن شهر در زیر این نور را دارد به روی شهر می‌افکند.



کشتی از سرعت خود کاست و به آهستگی از میان زورق‌ها عبور کرده وارد بندرگاه پرا واقع در شاخ‌طلائی<sup>۱</sup> شد. دکل زورق‌ها مانند جنگلی به نظر می‌رسید و تعداد زیادی قایق‌های کوچکتر با حرکت آب در هم می‌لولیدند. به زودی موتور کشتی خاموش شده، صدای زنجیر زنگ‌زده لنگر بلند شد و کشتی در مقابل گالاتا از حرکت باز ایستاد. صدها زورق در مدت کوتاهی دور تا دور کشتی را فرا گرفت. گروهی پاروزن وارد کشتی شده و خود را به روی بارهای مسافری انداختند تا مشتری پیدا کنند. دقیقاً همین اتفاق در دریای مازندران، بصره و بغداد هم اتفاق افتاده بود. من یکی از آنها را انتخاب کردم و او لوازم مرا به قایق برد. دو پاروزن قوی قایق ما را به اسکله گالاتا رساند. چند مأمور گمرک مشغول بازرسی دقیق اسباب من شدند. تمامی اسباب مرا زیر و رو کردند و حتی دفترچه یادداشت و نقاشی من هم از توجه آنها بی‌بهره نماند. آنها حتی ۲ فرانک هم برای بر هم زدن اسباب من پول گرفتند. پس از این خیرمقدم پیدا کردن حمال کار مشکلی نبود زیرا تعدادی از آنها در بندر ایستاده و مشغول صحبت بودند. او چمدان سنگین مرا به روی شانه<sup>۱</sup> شاخ طلایی ورودی بسفر در قسطنطنیه است. امپراتوری بیزانس با کشیدن زنجیری در سرتاسر شاخ طلایی، ورودی شهر را به روی ناوگان دشمن می‌بست. در سقوط قسطنطنیه در سال ۱۴۵۳ م این مانع توسط نیروهای سلطان محمد فاتح به این صورت بر طرف شد که سپاهیان او کشتی‌ها را به روی الوارهای روغنی در ساحل کشیدند.

قوی خود گرفت و مسیر را در سربالائی خیابان گالاتا و کوچه‌های تنگ آن به من نشان داد. پس از عبور از قسمتی از پرا در بخش اروپائی قسطنطنیه، مرا به هتل پست<sup>۱</sup> واقع در خیابان اصلی پرا رساند.