

JÜL VERN

KLODIUS BOMBARNAK

Tərcüməçi:
Əkbər Ağayev



qanun nəşriyyatı

JULES VERNE

**CLAUDIUS
BOMBARNAC**

Qəhrəman Tbilisidən Pekinə qədər dəmiryolu səyahətinə çıxır və gördüyü yerləri, şahidi olduğu hadisələri təsvir edir. Roman yol qeydləri formasında yazılıb. Əsərdə texniki tərəqqi ideyası əsas yer tutsa da, onun ictimai yükü də az deyildir. Eyni zamanda, burjua cəmiyyətinin bir çox cizgiləri satirik qələmlə ifşa olunur. Romanda müxtəlif şəhərlər, xalqlar və tayfalar haqda bəzi yanlışlıqlar da vardır. Bu onu göstərir ki, müəllif istinad etdiyi mənbələrə, ayrı-ayrı alim və səyyahların məlumatına tam etibar edib. Belə yanlışlıqlar haqqında xüsusi qeydlərlə məlumat verilib. Bununla belə, bir çox müşahidə və nəticələri, habelə təsvirlər tarixi baxımdan həqiqətə tam uyğun gəlir.

Jules Verne **CLAUDIUS BOMBARNAC**

Jül Vern **KLODİUS BOMBARNAK**

Bakı, Qanun Nəşriyyatı, 2024, 264 səh.

Janr: səyahət haqqında roman, macərə

Yaş qrupu: 12+

Ölçü: 145x210 mm

Cild: yumşaq

Çapa imzalandı: 30.09.2024

Nəşir: Şahbaz Xuduğlu

Tərcüməçi: Əkbər Ağayev

Redaktor: Əyyar Tahir

Korrektorlar: Elsevər Muradov

Aygün Həsənova

Texniki redaktor: Aygül Yelmarlı

Mətn dizaynı: Ramin Əli

Qapaq dizaynı: Rafael Qasım

Qanun Nəşriyyatı

Bakı, AZ 1102, Tbilisi pr., 76

Tel: (+994 12) 431-16-62; 431-38-18

Mobil: (+994 55) 212-42-37

e-mail: info@qanun.az

www.qanun.az

www.fb.com/Qanunpublishing

www.instagram.com/Qanunpublishing

ISBN 978-9952-577-36-5

© Qanun Nəşriyyatı, 2024

© 1893 by Jules Verne

Bu kitabın Azərbaycan dilinə tərcümə və yayım hüquqları Qanun Nəşriyyatına məxsusdur. Kitabın təkrar və hissə-hissə nəşri "Müəlliflik hüququ və əlaqəli hüquqlar haqqında" Azərbaycan Respublikasının Qanununa ziddir.



“Klodius Bombarnak” əsəri də müəyyən dərəcədə tarixi əsər sayıla bilər, çünki burada təsvir olunan hadisələr artıq çoxdan tarixə qovuşmuşdur, lakin əsasən macərə üslubunda yazılmış bu roman başqa bir cəhətdən əhəmiyyətlidir: “Klodius Bombarnak” romanında Jül Vern köhnə qitənin şərq tərəfinə – Rusiyaya, Zaqafqaziyaya və Orta Asiyaya nəzər salmış, bu ölkələrin həyatı ilə əlaqədar olan bəzi hadisələri işıqlandırmışdır.

Hər şeydən əvvəl, qeyd etmək lazımdır ki, Jül Vernin bu romanının taleyi, müəllifin o biri əsərlərinin taleyi ilə müqayisədə bir qədər qəribə olmuşdur: yazıçının bütün əsas əsərləri fransızca nəşr olunandan azacıq sonra rus dilinə tərcümə olunduğu halda, “Klodius Bombarnak” uzun müddət rus oxucularına naməlum qalmışdır. Əsərin fransızcası 1892-ci ildə ayrıca kitab halında buraxılmış, ilk rusca tərcüməsi isə təxminən on beş il sonra nəşr edilmişdir. Əsər Jül Vernin 1906/1907-ci illərdə rus dilində buraxılan “Əsərləri” külliyyatına daxil edilmiş (II. P.Soykinin nəşri), 1917-ci ildə nəşir İ.D.Sitin onu yenidən Jül Vernin külliyyatına salmışdır. Sovet hakimiyyəti illərində isə əsər yalnız bircə dəfə (1931-ci ildə) yazıçının külliyyatında çap olunmuşdur. O zamandan bəri “Klodius Bombarnak” nə rus dilində, nə də SSRİ xalqları dillərində nəşr edilmişdir. Əsərin rusca yeni nəşri yalnız 1961-ci ildə Daşkənddə “Yeş qvardiya” (“Gənc qvardiya”) nəşriyyatında hazırlanmış nəşr edilmiş-

dir. Köhnə rus nəşrlərindən fərqli olaraq, Daşkənd nəşri daha tam və dəqiq tərcümədir (həmin nəşr üçün əsər fransızcadan Y. və N.Brandis tərəfindən tərcümə olunmuşdur).

Əsər yol qeydləri formasında yazılmışdır. Onun qəhrəmanı Tiflisdən başlayaraq Pekinə qədər dəmiryolu ilə səyahət edir, gördüyü yerləri – Gürcüstanı, Azərbaycanı, Bakını, Xəzər dənizini, Krasnovodskı, Orta Asiyanın bir çox şəhərlərini öz qeydlərində təsvir edir. Jül Vern bu əsərində XIX əsrin axırlarında Zakaspi dəmiryolu xəttinin çəkilməsinə, rus mühəndis və texniklərinin işinə yüksək qiymət verir, bunu böyük elmi və mədəni bir hadisə kimi səciyyələndirir. Bu əsər yarandığı zaman Zakaspi dəmiryolu yalnız Səmərqəndə qədər çəkilmişdi, lakin yazıçı öz yaradıcı fantaziyasının gücü ilə əsərdə bu yolu artıq tamamilə çəkilib qurtarmış və hətta Pekinə qədər gedib çatan xətt kimi təsvir edir. Həmçinin əsərdə Sempalatinskədən keçib Orta Asiyayı Sibirlə birləşdirən dəmiryolu xəttinin çəkilməsindən danışılır (halbuki o zaman bu xəttin – gələcək Türksibin! – heç smetası da tutulmamışdı). Lakin bütün bu fantaziya müəyyən elmi, həyati və mümkün ola biləcək həqiqətlərə əsaslandığı üçün romanda təbii və inandırıcı səslənir.

BİRİNCİ FƏSİL

Klodius Bombarnak

*“XX əsr” qəzetinin müxbiri Klodius Bombarnaka...
Tiflis, Zaqafqaziya vilayəti*

Mən mayın 13-də Tiflisə gələndə orada məni gözləyən təcili teleqramın üstündə bu ünvan göstərilmişdi. Teleqramı açıb oxudum:

“Klodius Bombarnak bütün işlərini buraxıb, həmin ayın 15-də Xəzər dənizindəki Uzun-Ada limanında olmalıdır. Orada o, Avropa sərhədini Səma İmperiyasının¹ paytaxtı ilə birləşdirən birbaşa Transasiya qatarına minməlidir. Ona tapşırılır ki, öz təəssüratını gündəlik qeydlər formasında versin, yolda diqqətəlayiq adamlardan müsahibə alsın, hər bir hadisə haqqında təcili yindən asılı olaraq məktublarda, yaxud teleqramlarda xəbər versin. “XX əsr” öz müxbirinin səyinə, zirkəliyinə, cəldliyinə arxayındır və ona qeyri-məhdud miqdarda pul buraxır”.

Bax belə! Mən Tiflisə yalnız bu gün səhər gəlib çıxmışam. Niyətim burada üç həftə qalıb Gürcüstan əyalətlərini gəzdikdən sonra, öz qəzeti-

¹ Səma İmperiyası – Çinin əvvəlki adı

min xeyrinə, ümid etdiyim kimi, həmçinin öz oxucularımın xeyrinə işləmək idi.

Səyahət edən müxbirin həyatında nə qədər gözlənilməz və təsadüfi hadisələr baş verir!

O zaman Rusiyanın dəmiryolları artıq Qafqazdakı Poti – Tiflis – Bakı xətti ilə birləşdirilmişdi. Cənubi Rusiyada uzunmüddətli və maraqlı səyahətdən sonra mən Tiflisdə yaxşı istirahət etmək istəyirdim... Lakin indi aldığım teleqramdan məlum olur ki, “XX əsr”in rahatlıq bilməyən redaktoru mənə bu şəhərdə yalnız yarım gün qalmağa icazə verir! Hələ çamadanımı açmağa və ətrafa göz gəzdirməyə macal tapmamış, yenidən səfərə çıxmalıyam! Lakin nə etmək olar? Müxbirlik işinin müasir tələblərini ödəmək lazımdır – mümkün qədər çox, təzə və canlı xəbərlər göndərməliyəm!

Lakin mən bu arada Zaqafqaziya vilayəti haqqında ən müxtəlif coğrafi və etnoqrafik məlumat toplamağa çalışmışdım. Belə olduğu təqdirdə mənə bir o qədər də zəruri deyildi biləm ki, məsələn, adətən dağlıların və kazakların qoyduğu dəri baş geyiminə bu yerlərdə “papaq” deyilir, yaxud belə qırçınlı və sinəsində vəznə üçün gözlüklər tikilən üst geyiminə bu yerlərdə bəziləri “çərkəzi”, bəziləri isə “arxalığ” deyir! Həmçinin mənim üçün bilmək zəruri deyildi ki, bu yerlərdə gürcülər və ermənilər başlarına kəllə qənd şəklində uzun papaq qoyurlar, yaxud burada tacirlər qoyun dərisindən tikilmiş, bir növ “kürk” geyirlər; kürdlər, yaxud farslar¹ isə tüklü və su buraxmayan “yapıncı”ya bürünüb lovğalanırlar.

“Tassakravi” nazik lentdən, yun cunadan və kiseyidən tikilən gözəl gürcü qızlarının baş örtüyüdür ki, onların sifətinə çox qəşəng yaraşır! Mən hələ onların qolları gen, açıq rəngli paltarlarını: başlığı bellərində sıx bağlanan “şalvarlarını”, ağ pambıq parçadan tikilən yay libaslarını, xüsusilə məxmərdən tikilən və xəz ilə, parlaq gümüşü güləbətində işlənmiş qış

¹ Farslar – Bir zamanlar Orta Asiya, Zaqafqaziya və İran xalqlarının qədim dini hesab olunan farsizmin (yaxud Zərdüştiliyin) ardınca gedənlər; bu dinin banisi peyğəmbər Zərdüşt hesab olunur.

paltarlarını və nəhayət, başlarını gözlərinə qədər örtən “çadra”larını demirəm. Bütün bunların hamısını mən diqqətlə öz qeyd dəftərcəmə yazmışam, lakin indi burada gürcülərin dəbi və geydikləri paltarlar haqqında söyləməyin nə mənası var?

Bununla belə, mən yenə də sizə məlumat verib demək istəyirəm ki, onların milli orkestrlərinə daxil olan musiqi alətlərindən biri “zurna”dır – bu alət özünün cır səsi ilə klarneti xatırladan qulaqbatırıcı fleyta – “salamuri”dir; bununla yanaşı, orkestrə mis simləri olan, lələklə çalınan mandolinalar, çalınanda iki dizin arasında dik saxlanan və “çianuri” adlanan xüsusi skripkalar, nəhayət sanki pəncərə şüşələrinə toxunan dolunun çıxardığı səs kimi gumbuldayan və “dimilipito” adlanan bir növ simbal daxildir.

Məlumat üçün bunu da nəzərə alın ki, “şaşka” – beldən sallanan, üzəri gümüşlə işlənmiş və parlaq metal geydirmələrlə bəzənmiş qılıncdan başqa bir şey deyildir; “xançal”, yaxud “xəncər” – kəmərdə gəzdirilən iri bıçaqdır və Dəməşq poladından naxışlı lüləsi olan uzun tütənglər Qafqaz əsgərinin əsləhəsini tamamlayır.

Onu da deyə bilərəm ki, “tarantas” – bir-birindən gen dayanan kiçik təkərlərin arasında beş taxta rəssor üzərində düzəldilən yaylı yol arabasıdır; bu arabaya üç at qoşulur və onu qabaq tərəfdəki qozlada əyləşən “sürücü” idarə edir. “Nəzarətçidən” – yəni Qafqaz yollarındaki poçt stansiyalarının rəislərindən dördüncü at alanda, sürücünün yanına əlavə bir arabaçı – “foreytor” qoşurlar.

Bilin ki, bir verst – bir kilometr altmış yeddi metrə bərabərdir. Zaqafqaziyada oturaq xalqlardan əlavə, köçəri xalqlar da vardır: kalmıqlar – on beş min, müsəlman məzhəbində olan qırğızlar – səkkiz min, kundrov tatarları – min yüz nəfər, Saratov tatarları – yüz on iki nəfər, noqaylar – səkkiz min beş yüz nəfər və nəhayət türkmənlər – dörd min nəfərə qədərdir!¹

¹ Nəzərə almaq lazımdır ki, Klodius Bombarnakın gətirdiyi bu rəqəmlər çox köhnəlmiş rəqəmlərdir.

Budur, mən Gürcüstanı bu qədər vicdanla və diqqətlə öyrəndikdən sonra hər hansı bir “fərman” məni bu ölkəni tərک eləməyə məcbur edir. Nuhun tufanı zamanı qırxıncı gün Nuhun gəmisinin – məşhur İncil patriarxının bu ibtidai gəmisinin dayandığı Ararat dağının zirvəsinə qalxmağa belə vaxtım çatmayacaq!

Əlimizdən nə gəlir... Görünür, mən Zaqaqaziya haqqında yol qeydlərimin nəşrindən imtina etməli və hazırlamış olduğum min sətərə qədər məlumatı itirməli idim, halbuki bu min sətirlik məlumatı toplayıb tərtib etmək üçün Fransa Akademiyasının¹ qəbul etdiyi otuz üç minədək mükəmməl söz ehtiyatından istifadə etmişdim.

Bu mənim üçün çox ağırdır, lakin mübahisə etməyin yeri yoxdur.

İndi mən, hər şeydən əvvəl, Xəzər qatarının Tiflisdən saat neçədə çıxdığını öyrənməliyəm.

Tiflis vağzal – dəmiryol qovşağıdır. Burada üç xətt: Qara dənizin sahilində Avropadan gələn sərnəşinlərin düşdüyü Poti limanında qurtaran Qərb xətti; Xəzər dənizindən keçməli olan sərnəşinlərin yola düşdüyü Bakıdan gələn Şərq xətti və bu yaxınlarda çəkilmiş olan, Şimali Qafqazla Zaqaqaziyanı birləşdirən və yüz altmış dörd kilometr uzunluğundakı Vladiqafqaz–Tiflis xətti birləşir. Bu yeni çəkilən xətt dörd min beş yüz fut hündürlükdə Arxotsk dərəsindən keçir və Gürcüstanın paytaxtını Cənubi Rusiyanın dəmir yolları ilə birləşdirir.

Mən vağzala qaçır və sərnəşinlərin yola düşdüyü salona daxil oluram.

– Bakı qatarı nə vaxt yola düşür? – deyə mən dəmiryol qulluqçusundan soruşuram.

– Siz Bakıya gedirsiniz? – deyə o, suala sualla cavab verir və öz kiçik pəncərəsindən mənə elə bir narazı və sərt, rəsmi nəzərlə baxır ki, bu baxış həmişə yalnız rəsmi rus məmuru papağı qoyan adamların gözlərini xatırladır.

– Belə hesab edirəm ki, – deyə bir qədər lüzumsuz maraqla ona müraciət etdim, – Bakıya getmək qadağan olunmur?

¹ Fransa Akademiyasının nəşr etdiyi fransız dilinin normativ lüğəti nəzərdə tutulur.

– Qadağan olunmur, – deyə qulluqçu quru cavab verdi, – lakin bu şərtlə ki, sizin pasportunuz gərək tam qaydasında olsun.

– Öz qaydasında olacaq, – deyə mən müqəddəs Rusiyanın hər yerində olduğu kimi, jandarma daha çox bənzəyən bu qəzəbli məmurun sözünü kəsdim.

Mən yenə də Bakı qatarının nə vaxt yola düşəcəyini soruşuram.

– Axşam saat altıda, – deyə məmur cavab verir.

– Bəs Bakıya nə vaxt çatır?

– Sabah, səhər saat yeddidə.

– Mən Uzun-Adaya gedən gəmiyə çata bilərəmmi?

– Çatarsınız.

Sonra məmur başını güclə tərpedərək mənim təşəkkürümə cavab verir.

Pasport məsələsi məni qətiyyənlə narahat etmir: Fransa konsulu məni rus inzibati idarəsinin tələb etdiyi bütün sənədlərlə təchiz edəcəkdə. Lakin axşam saat altıda yola düşmək lazımdı, indi isə səhər saat doqquzdur!

Nə etməli, əgər bəzi sorğu kitablarında deyilirsə ki, Parisi iki günə, Romanı üç, Londonu isə dörd günə gəzib-dolanmaq olar, onda Tiflis şəhərini gəzmək üçün bir neçə saatın çatmadığı, əlbəttə, çox təəccüblü görünəcəkdir.

Əlacın nədir, müxbirsən, gərək vaxtın azlığına da dözsən!..

Mənim qəzetim elə məni ona görə Rusiyaya göndərmişdir ki, həm rus, həm də ingilis və alman dillərində yaxşı danışırım. Əlbəttə, dünyanın bütün yerlərində fikri ifadə etmək üçün vasitə olan bütün dilləri və bir neçə min ləhcənin hamısını bilməyi müxbirdən tələb etmək olmaz. Həm də bu üç dili və hələ üstəlik fransız dilini də biləndən sonra hər iki qitədə cəsarətlə gəzib-dolanmaq olar! Doğrudur, türk dili də var – mən bu dildən yalnız bir neçə ifadəni yadımda saxlamışam, çin dili də var ki, bu dildə bir kəlmə də danışa bilmirəm. Zənn edirəm ki, bunlarsız da Türkünstanda və Səma İmperiyasında asanlıqla keçinə bilərəm: tərcüməçilər az olmayacaq. Mən ümid edirəm ki, Böyük Transasiya dəmiryolu ilə səyahətim zamanı bir dənə də maraqlı təfərrüatı nəzərdən qaçırmayacağam.