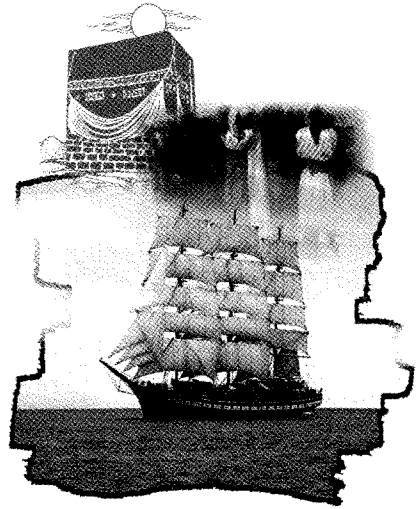


حج گزاری در کشور

مغرب

(سده نوزدهم)



شیخ محمد امین بزّاز / حمیدرضا آژیر

در سال ۱۳۸۰ ه. ش. در موسم حج، کنگره‌ای بین‌المللی با نام «ادب الحج» از سوی وزارت حج عربستان در تاریخ ۴ تا ۶ ذی‌حجه سال ۱۴۲۲ ه. ق. در مکه مکرمه برگزار گردید، نوشتاری را که پیش رو دارید، برگردان یکی از مقالات برگزیده آن کنگره، با نام «شرایط سفر دریایی و قرنطینه در فرهنگ حج مغرب، سده نوزده» است که توجه خوانندگان گرامی را به آن جلب می‌کنیم:

موضوعی که برای بحث در این انجمن خجسته برگزیده‌ام بررسی بخشی از دشواری‌هایی است که حاجیان مغرب در سده نوزدهم با آن روبرو بوده‌اند. این همان دورانی است که مردم مغرب برای ادای این فریضه از راه دریا رفت و آمد می‌کردند. من در گزاردن این بحث به دو گونه مأخذ تکیه داشته‌ام:

اول: سفرنامه‌های حجاز به ویژه:

سفرنامه ابن طویر الجنه که در سال ۱۲۴۵ ه. / ۱۸۲۹ م به حج رفته است.^۱

سفرنامه عربی شرفی که در سال ۱۲۶۵ ه. / ۱۸۴۹ م به حج رفته است.^۲

سفرنامه محمد بن عبدالله بن مبارک فیفائی که در سال ۱۲۷۴ ه. / ۱۸۵۸ م به حج

رفته است.^۳



سفرنامه احمدبن محمد سبعی که در سال ۱۳۱۰ هـ. / ۱۸۸۳ م به حج رفته است.^۴
سفرنامه حسن بن محمد غسال که در سال ۱۳۱۵ هـ. / ۱۸۸۸ م به حج رفته است.^۵
دوم: درونمایه اسناد مربوط به حج؛ اعم از نامه‌های دولتی و نگاشته‌های دیپلماتیک، بازرگانی و پزشکی و دیگر اسنادی که رویدادها را نوبه‌نو ثبت کرده است. این اسناد، منبعی غنی از داده‌ها را تشکیل می‌دهد، و می‌توان در پرتو آنها در گفته‌های حاجیان در باره سفر خود به شرح و تحلیل بیشتری دست یافت. بدین سان این اسناد منبعی ارزشمند شمرده می‌شود که پژوهشگران فرهنگ حج ناگزیر باید بدان مراجعه کنند.
با عنایت به این درونمایه گوناگون، خواهم کوشید زوایایی از دشواری‌هایی را در پیش روی قرار دهم که حاجیان مغرب از آن رنج می‌برده‌اند، خواه این دشواری‌ها به سبب نقل و انتقال ناهنجار دریایی باشد یا به سبب شرایط بهداشتی مربوط به پدید آمدن اپیدمی و تن دادن حاجیان به قرنطینه.

تغییر مسیر حاجیان از خشکی به دریا

تا آغازینه‌های سده نوزده، رفتن حاجیان به مکه مقدسه، اساساً از راه خشکی بوده است و کاروان حاجیان بخش شمالی که مهم‌ترین کاروان حج در مغرب شمرده می‌شده، در شهر فاس متمرکز بوده است، و کاروان پرجمعیت از این نقطه راهی می‌شده است، و هیأت رئیسه آن از یک رئیس با عنوان روحانی کاروان و رئیس کاروان تشکیل می‌شده که رئیس کاروان را حکومت از سران قوم برمی‌گزیده است. همراه این دو، یک قاضی و یک راهبر نیز بوده که گارد دولتی نیز همه کاروان را پاس می‌داشته است. معمولاً کاروان در هفدهم جمادی‌الثانی یا بیست و هشتم این ماه، در آغازینه‌های رجب، از تازا یا بالاتر از آن، فاس را ترک می‌کرده و از دروازه فتوح خارج می‌شده و در مکانی معروف به ولجة العمال در ساحل شرقی وادی سیو منزل می‌کرده است. این کاروان با نمودی نغز و اجتماعی خوش نشان، خیمه و خرگاهی دیدنی را از روبان‌های چهارگوش و نوارهای سه گوش بر می‌افراشت، به علاوه آنکه کوسها نیز به صدا در می‌آمد و زیتها و آذینها آشکار می‌شد و بیشتر مردم از شهر برون می‌شدند و به جنب و جوش می‌پرداختند.^۶
این کاروان از تازا و وجده می‌گذشت و دو ماه و نیم را سر می‌کرد تا باگذر از تلمسان،

الجزائر، قسطنطنیه، تونس و قیروان به طرابلس برسد و پس از گذراندن پنجاه روز، به اسکندریه می‌رسید. احمد مدّت سفر حاجیان مغرب از طرابلس تا قاهره را ۳۲۵ ساعت و از قاهره تا مکه را حدود ۴۱۰ ساعت تخمین می‌زند^۷ و بدین سان زمان این مسافرت بسی طولانی بوده است و معمولاً رفت و برگشت آن بیش از یک سال به طول می‌انجامیده است. سفرنامه نویسان حجازی، از شمار حاجیان مغرب سخنی به میان نیاورده‌اند و تنها پاره‌ای تعابیر همچون: «گروههای فراوان» ما را به این نتیجه می‌رساند که شمار آنها از اهمیّت برخوردار بوده است. پزشک فرانسوی «اسکور» در آغاز سده نوزده شمار آنها را میان ۱۰۰۰ تا ۱۱۰۰۰ حاجی تخمین می‌زند^۸ که خود حکایت از نقش مهمی دارد که حج در استوار کردن پیوند میان مغرب و مشرق اسلامی ایفا می‌کرده است.

اگر چه شماری از حاجیان مغرب - چنانکه از فهرست کشتی‌های دریانورد بندر طنجه (تینگیس) به مقصد اسکندریه پیداست - به مناسبت‌های مختلف راه دریایی را برمی‌گزیده‌اند باید گفت: این راه از سده نوزدهم تا پایانه‌های سده بیستم همچنان راه اصلی تلقی می‌شد. تاریخ پرداز مغربی احمد ناصری که از موسم حج سال ۱۲۴۳ هـ. / ۱۸۲۸ م سخن به میان آورده، یاد آور می‌شود که معمولاً در آن هنگام کاروان‌های حاجیان از کرانه‌های مغرب راهی می‌شدند و در فاس گردهم می‌آمدند و کاروان اصلی با همان شکل مرسوم آن زمان، راه مکه را در پیش می‌گرفته است^۹ ولی پس از اشغال الجزائر به دست نیروهای فرانسه در سال ۱۸۳۰ م استفاده از راه خشکی روبه کاهش نهاد و حاجیان بنا به انگیزه‌های امنیتی و اقتصادی، سفر از راه دریا را ترجیح می‌دادند^{۱۰} تا آنکه در سال ۱۸۵۴ تا ۱۸۵۷ م سفر از راه دریا تنهاگزینش بود و این باحاکمیت کشتی‌های بخار در سواحل مغرب همزمانی داشت.^{۱۱} برخی از سفرنامه نویسان حجازی تاریخ این رویداد مهم را با دقت فراوان مورد توجه قرار داده‌اند و حاشیه‌های سودمندی را با آن همراه کرده‌اند و آنچه ما در کتب گزارشگران می‌یابیم، بخشی از داده‌های سرشار و ارزنده را باز می‌تاباند که این مانده‌ها در خود اندوخته کرده و از جمله آن است گزارش فیفائی در سفرنامه خود که چنین می‌گوید:

«ما در آغاز ورود خود به شرق به سال ۱۲۶۳ هـ. / ۱۸۴۷ م از هر عالمی که می‌یافتیم پیرامون کشتی بخار پرسش می‌کردیم و آنها پاسخ می‌دادند خدا داناتر است. کشتی بخار



تا سال ۱۲۳۰ هـ. ۱۸۱۴/ و ۱۸۱۵ م میان مسلمانان شناخته نبود و تا سال ۱۲۴۲/۱۸۲۶ و ۱۸۲۷ م هیچ بازرگانی بدان سوار نشده بود تا:

سفر دریایی حاجیان از طنجه به اسکندریه (۱۸۲۱-۱۸۲۷)^{۱۲}

شمار حاجیان	ملیت کشتی	تاریخ
۷۵	فرانسوی	۱۸۲۱/۳/۶
۶۴	فرانسوی	۱۸۲۱/۶/۱۶
؟	؟	۱۸۲۲/۶/۱
۵۰	انگلیسی	۱۸۲۳/۳/۲۱
۱۶۰	انگلیسی	۱۸۲۳/۴/۳
۱۵۰	انگلیسی	۱۸۲۳/۴/۲۵
۱۰۰	انگلیسی	۱۸۲۳/۴/۲۶
۱۰۲	انگلیسی	۱۹۲۳/۵/۹
۱۵۰	انگلیسی	۱۸۲۳/۵/۲۰
۱۰۰	ساردنی	۱۸۲۳/۵/۲۰
۱۷۰	انگلیسی	۱۸۲۴/۶/۲
۲۲۲	انگلیسی	۱۸۲۵/۳/۲۰
۲۷۳	انگلیسی	۱۸۲۵/۴/۲۰
۱۰۰	انگلیسی	۱۸۲۵/۴/۲۷
۱۸۵	مغربی	۱۸۲۵/۳/۱۹
۸۰	ساردنی	۱۸۲۵/۸/۷
؟	انگلیسی	۱۸۲۵/۴/۵
۱۱۰	فرانسوی	۱۸۲۶/۴/۱۰
۳۲	فرانسوی	۱۸۲۵/۵/۱۸
؟	فرانسوی	۱۸۲۶
۱۵	پرتغالی	۱۸۲۷/۲/۱
۸۰	ساردنی	۱۸۲۷/۴/۱



سال ۱۲۵۲ هـ. / ۱۸۳۶ م و ۱۸۳۷ م که تنها خواص، سوار آن می‌شدند و در سال ۱۲۵۴ هـ. / ۱۸۳۸/۱۸۳۹ م تنها برخی از مردم مراکش و حاجیان رباط الفتح به همراه مردی از کشور ما بر این کشتی سوار شدند. کرایه هر نفر نود ریال بود. مسئول کشتی شرط می‌کرد که باید همه پاکیزه باشند و جامه نو پوشیده باشند و توشه سفر با خود نداشته باشند و او خود برای هر فرد توشه‌هایی را با خود برمی‌داشت^{۱۳} و خود آنها را تأمین می‌کرد.^{۱۴} از آن هنگام حاجیان به وسیله نقل و انتقال منظم و سریعی دست می‌یافتند که مدت سفر و هزینه‌های آن را کاهش می‌داد^{۱۵} و در برابر دشواری‌ها و خطرهایی که بیشتر در کمین بود، آنها را در امان قرار می‌داد؛ دشواری‌هایی همچون پستی و بلندی‌ها، گرمای شدید و سیل در کنار یغما گریها و راهزنیها، ولی این بدان معنی نبود که سفر حاجیان کاملاً آسان شده باشد؛ زیرا حاجیان در سفر دریایی نیز با دشواریها و رنجهایی روبرو بودند که سختی آن از سفرهای خشکی کمتر نبود.

بیرحمی طبیعت

برخی از نویسندگان در سفرهای دریایی خود، سخن از شرایط دهشتناک طبیعت به میان آورده‌اند و این هنگامی بود که دریا تلاطم می‌یافت و کشتی‌های حامل حاجیان با طوفانهای سرکش و تلاطم امواج توفنده در معرض خطر قرار می‌گرفت. پاره‌ای از این نویسندگان در توصیف این شرایط وحشتناک سخن به اجمال گفته‌اند و آنچه آورده‌اند، از یک یا دو سطر در نمی‌گذرد، همچون اشاره حسن غسال هنگام سخن از سفر دریایی خود، هنگام بازگشت از اسکندریه. او می‌گوید:

«طوفان و باران و تلاطم دریا فزونی یافت و کار تا بدان جا سخت شد که نزدیک بود غرق شویم»^{۱۶} نیز همچون توصیف طیب بن کیران از سفر خود آنجا که از بازگشت خود می‌گوید: «در راه از الجزائر گذشتیم و در لنگرگاه آن دو روز ماندیم و چون از آنجا رفتم به سبب فزونی طوفان و تلاطم دریا کار برما چندان دشوار شد که نزدیک بود غرق شویم»^{۱۷} نیز همچون سخن سبعی هنگام گفتگو از کشتی‌ای که او را به مکه می‌برد: «دریا متلاطم شد و تلاطم آن رو به فزونی نهاد و آب به کشتی راه یافت تا آنجا که برخی از حاجیان به من گفتند که چند کالا از جمله قرآن و چند شمع و مقداری زغال ایشان گم شد.»





در برابر این توصیفات مختصر، گاهی به سخنان مفصلی همچون توصیفات فقیه محمد بن احمد بن بلقاسم بر می‌خوریم. او در باره سفر دریایی خود از طرابلس سوی مکه چنین می‌گوید: «چون از لنگرگاه حرکت کردیم روزگار شمشیر مکر خود بر ما کشید و بادی سخت بر ما وزیدن گرفت و از پس و پیش و چپ و راست آب بر سر و روی ما می‌ریخت و طوفانی در گرفت. این وضع تا پایان چهارشنبه یا آغاز پنجشنبه یعنی روز عید فطر و روز پس از آن و در مجموع دو شب پیش و دو روز پس از آن طول کشید. در آن شبها آسمان آذرخش‌های سختی زد و برق بسیار پدیدار شد و باران باریدن گرفت و حاجیان به چشم خویش می‌دیدند که مرگ، نیش و دندان بدیشان می‌نمایاند؛ زیرا از زیر و بالا و پیش و پس، آب بر سر و روی آنها می‌ریخت و آب دریا و باران با هم در آمیخته، چندان که گویی کوه شمس الغار گشته بود^{۱۸} و آب آبی از هر سو در کشتی می‌ریخت و بر پیکر مردمان می‌بارید. بیشتر مردم از شام تا بام با ظرف‌های کوچک آب کشتی را برون می‌ریختند و همه برای اولیاء الله صدقه نذر کرده، جمع آوری می‌کردند و به اسم آنها که گاه در خاور بودند گاه در باختر، قربانی نذر می‌کردند و گاهی یک نفر دو قربانی نذر می‌کرد. همه به دعا و خواندن چکامه‌های اندوه‌زدا و یاری جستن از کسانی مشغول بودند که شفاعت ایشان را امید می‌بردند و هر کس به نیایش با کسی می‌پرداخت که او را می‌شناخت. همه در طول این مدت، خوراکی و نوشاکی و خواب به کناری نهاده بودند و آب در دیده می‌گرداندند و می‌بخشیدند و به یگانگی خدا گواهی می‌دادند.»^{۱۹}

روایت دوم از فقیه محمد بن محمد تامروای است که در دوم رمضان ۱۲۴۲ هـ / ۱۸۲۷ م از راه دریا بحیره را به قصد مکه مکرمه ترک کرد. او می‌گوید:

«چون کشتی به راه افتاد و در طوفانی پلید گرفتار آمد که سوی خاور می‌وزید، مردم را چونان مستان می‌یافتی، در حالی که مست نبودند، لیک کيفر خداوندی سخت بود. جز صدای ناله آنکه اوقاتده بود صدایی نمی‌شنیدی و کمتر کسی بی‌گزند مانده بود، دیگر نه پدری از فرزندش می‌پرسید نه رفیقی در صدد یافتن یار خود بود. صحنه‌ای بود به سان روزرستخیز، هیچ کس تاب‌نشست و برخاست نداشت. طوفانی عظیم در گرفت و خیزابها در سطح کشتی به یکدیگر می‌خوردند و از هر سو موج بر سر ما می‌ریخت، مردم پیوسته دعا می‌کردند و به اولیای خدا چنگ در می‌زدند و به درگاه خداوندی زاری

می‌کردند».^{۲۰}

روایت سوم از احمد بن طویر الجنه در سفری است که سفر منی و منّه نام گرفته و از دشواری‌های زمستانی سخن به میان آورده؛ فصلی که بر اساس گفته او برای سفر دریایی بس نامناسب است. او می‌گوید: ما هنگامی به سفر دریایی پرداختیم که هیچ کس از هراس این فصل در اندیشه سفر دریایی نمی‌افتد، سفری با شبهای دهشتناک. ما در سالهای پیشتر چنین دهشتهایی را تجربه کرده بودیم.^{۲۱}

او از این دهشتها چنین سخن می‌گوید:

دریا سخت تلاطم می‌یابد و خیزبایی چونان کوه به همراه می‌آورد؛ امواجی که از بزرگی، ما را نیز در بر می‌گیرد و ما را از بالای کشتی به زیر می‌کشد و این زمانی بود که ما در قاهره بودیم،^{۲۲} امواج از بالای کشتی بر ما فرو می‌ریخت چندان که پوشاک ما و خوراک ایشان آبکشیده شد، مقصود من از «ایشان» کسانی است که در اتاقهای کشتی پناه گرفته بودند. بار دیگر طوفان سوی کشتی چندان می‌وزید که غرق در باران می‌شدند و برخی سرشک از دیده می‌باریدند.^{۲۳}

پس از آن ابن طویر سخن از شرایط وحشتزایی به میان می‌آورد که حاجیان را در برگرفته بود و آنها را وا می‌داشت تا ذکر بر زبان آورند و به درگاه خدایشان زاری کنند تا مگر پروردگار حزن و اندوهی را که بدیشان رسیده، از میان برد. ابن طویر همچنین از همنازیها و هم‌مهریهایی سخن می‌گوید که میان حاجیان و جاشوهای مسیحی کشتی پدید می‌آمد، و این هنگامی بود که نغمه مرگ همه را با چشم‌پوشی از این یا آن آیین از هم فرو می‌پاشید. او می‌گوید:

حتی مسیحیان و جاشوهای کشتی که همراه ما بودند، به درگاه خدا زاری می‌کردند و از ما می‌خواستند تا برای رهایی ایشان از این غم و اندوه و ترس و نگرانی، به درگاه خداوندی نیایش کنیم؛ زیرا در همین زمان یکی از کشتیهای نزدیک ما در پی طوفانی که هم بر ما گذشت هم بر ایشان، به گونه‌ای دهشتناک غرق شد و همه مسافران آن غرقابه گشتند و جان باختند و خدا ما را رهانید.^{۲۴}

این سخنان را با روایتی از بشیر بن مبارکی که در سال ۱۳۰۶ هـ. ۱۸۸۹/ م راهی حج شد، به پایان می‌بریم. او در راه رفتن، خطرهای دریا را در این چکامه چنین



سروده است:

و لَمَّا اتَيْنَا الْبَحْرَ بِاسْمِ الْفَلَكَ
تَغَيَّرَتِ الْوَانِنَا وَ تَفَرَّتْ
وَ عَالَجُوا الدَّخُولَ فِي الْإِنَامِ
تَحْمَلُنَا فِي الْفَلَكَ ذِي الدَّخَانِ
تَرْمِيهِ مَوْجٌ إِلَى مَوْجٍ عَظِيمٍ
كَأَنَّهَا فِي الْبَحْرِ أَرْجُوْحَةٌ
مَرَادْنَا فِيهِ رُكُوبَ الْفَلَكَ
نَفُوسُنَا لَمَّا مِنَ الْهَوْلِ رَأَتْ
فِي غَايَةِ الضِّيْقِ وَ الْإِزْدِحَامِ
فِي الْبَحْرِ قَدْرَةَ الْعَظِيمِ الْمَنَانِ
وَ يَمِيلُ تَارَةً وَ طَوْرًا يَسْتَقِيمُ
تَرْمِي مِنْ جِهَةٍ إِلَى جِهَةٍ^{٢٥}



«چون به دریا در آمدم، قصد ما آن بود که به کشتی سوار شویم ولی از هراسی که بر ما وارد شد، رنگ ما دیگرگونه شد و جانمان رَمید. همه می‌کوشیدند در اوج تنگی جا و شلوغی، جایی در میان مردم برای خود بیابند و قدرت خداوند عظیم و مَنان بود که ما را در کشتی بخار به پیش می‌بُرد. موجی در پس موجی بزرگ این کشتی را به این سو و آن سو می‌راند و یک بار منحرف می‌شد و بار دیگر مستقیم می‌رفت. تو گویی ما در دریا تاب می‌خوریم و این تاب ما را به این سو و آن سو می‌کشاند.»

در راه بازگشت، ابن بشیر از ینبوع سوار بر کشتی شد تا از مصر گذر کند و به مغرب برسد و در طنجه فرود آید. او در چند بیت، رنج خود از این سفر را چنین سروده است:

ثُمَّ أَرْسَيْنَا نَحْوَ الْغَرْبِ
أَحْوَالُنَا عِنْدَ رُكُوبِ الْبَحْرِ
ثُمَّ انْتَهَى تَعَالُجُ الرُّكُوبِ
مَا بَيْنَ يَنْبُوعٍ وَ بَيْنَ طَنْجَةِ
لَسْتُ تَرَى فِي جَلِّهَا إِلَّا السَّمَاءَ
فِي لَجْجِ الْبَحْرِ وَ هَوْلِ تَنْكِيرِ
كَأَنَّهَا أَحْوَالُ يَوْمِ الْحَشْرِ
فَشَرَعَ الْبَابُورُ فِي الْهَرُوبِ
عَشْرُونَ لَيْلَةً بِأَقْصَى الشَّدَةِ
وَالْمَوْجِ فِي جَوَانِبِي مَلْتَطَمَا^{٢٦}

«آن‌گاه ما در گرداب‌های دریا و وحشت سخت، سوی باختر روی آوردیم. وضع ما هنگام سوار شدن به دریا، همچون اوضاع روز محشر بود. گرفتاری و محنت که به پایان رسید کشتی بخار رو به گریز نهاد. مسافت میان ینبوع و طنجه بیست شب بود در کمال سختی که در بیشتر آن جز آسمان را نمی‌دید و این در حالی بود که در دو سوی کشتی امواج

سر بر می افراشتند.»

اینها نمونه‌هایی از وحشت سفر دریایی حاجیان بود که در پاره‌ای سفرنامه‌های حجاز به دست ما رسیده است و اگر چه سطح آن پایین تر از نگاهشده‌های پاره‌ای نویسندگان برحسته، همچون سفرنامه ابن جبیر^{۲۷} است، ولی به هر روی اسناد زنده‌ای را در برابر دیدگان ما می‌نهد که حاکی از بحران‌هایی است که حاجیان به هنگام تلاطم دریا با لحظاتی دشوار دست به گریبان بوده‌اند و کشتی حامل آنها همچون پرکاهی گرفتار طوفان‌هایی می‌شد و خیزاب‌های طوفان زده آن را به این سو و آن سو پرتاب می‌کرده است.^{۲۸}

بیرحمی انسان

در کنار بیرحمی طبیعت، حاجیان از بیرحمی انسانها نیز در رنج بوده‌اند؛ زیرا کشتی‌داران در حج مردم مغرب از راه دریا منبع جدیدی برای سود سریع شناسایی کرده بودند و برای به دست آوردن این سود، راحتی و سلامتی حاجیان را قربانی می‌کردند و آنها را چنان انبوه در کشتی جای می‌دادند که گاهی حاجیان می‌بایست روی یکدیگر می‌نشستند. صاحبان کشتی حتی به ساده‌ترین شرایط سلامتی حاجیان توجهی نداشتند. این کشتی‌داران در آغاز از ملیت‌های گوناگونی همچون ایتالیایی، فرانسوی، انگلیسی و پرتغالی؟ بودند، ولی در نیمه نخست سده نوزده، شماری از بازرگانان مغرب که نام پاره‌ای از ایشان همچون مصطفی دکاکی، عبدالغنی بنونه، احمد اخیلال، مکئی قیاج رباطی و عبدالسلام بنوس را در این یا آن سفرنامه می‌بینیم در کنار کشتی‌داران خارجی قرار گرفتند.^{۲۹} این بازرگانان، کشتی‌های اوراقی را از جبل طارق اجاره می‌کردند و آن را به بنادر شمال مغرب، به ویژه طنجه می‌آوردند و حاجیان را در وضعیتی اسفبار که گاهی عواقب ناهنجاری نیز در پی داشت، به درون این کشتیها می‌ریختند. اینک نمونه‌ای بر اساس سخنی از مردی عرب از خاور زمین، پیش از سفر دریایی خود از طنجه به مکه در سال ۱۸۴۹ میلادی:

چگونگی سوار شدن من به کشتی بخار هنگامی بود که برای ادای حج به شهر پاینده طنجه در آمدم و از پایان شعبان تا پانزده رمضان (۲۰ یولیو - ۲۴ آگوست ۱۸۴۹) در





این شهر بودم. کشتی‌های آنجا را پر از حاجی یافتیم. پس با گروهی به انتظار نشستیم تا کشتی سرور ما مصطفی دکا کی - که خدا یاور او باد! - از جبل طارق برسد.^{۳۰} چون کشتی او از دور پدیدار شد، آن را چون بزگر گرفته یافتیم و دانستیم که این کشتی نیز اوراقی است؛ زیرا هیچ مسافری بر آن سوار نبود. از دیدن این کشتی دانستیم که در برابر تلاطم امواج، یارای مقاومت نخواهد داشت. من با سردرگمی و وحشت منصرف شدم؛ زیرا با وجود فراوانی حاجیان و بار و بنه ایشان، کشتی دیگری جز آن یافت نمی‌شد، این کشتی نیز آن قدر خراب بود که مسافر آن هرگز اهمیت نداشت. با خود می‌گفتم هر که بدین کشتی در آید، خویش را به نابودی افکند. گمان ما درست به درستی مقرون شد؛ زیرا همین‌که کشتی از جبل طارق بگذشت از پایه درهم شکست و از آنجا مستقیماً راهی مالت، یکی از شهرهای جزیره سبز شد و در این شهر از مسیحیان چندان خواری به مسلمانان رسید که از توصیف بیرون است. حاجیان یک ماه کامل را در این شهر ماندند و پول فراوانی به کارگزار آن دادند تا اجازه دهد در مالت به کشتی دیگری سوار شوند. حاجیان در ماه محرم به اسکندریه رسیدند و مراسم حج آن سال را از دست دادند.^{۳۱}

برای حمایت حاجیان در برابر دست درازی‌های بازرگانان، گاهی حکومت مغرب دخالت می‌کرد و کشتی‌های لازم برای حمل و نقل ایشان را از جبل طارق اجاره می‌کرد.^{۳۲}

سلطان مولا عبدالرحمان بن هشام (۱۸۲۲-۱۹۵۹ م) در قولنامه‌هایی که از بازرگانان صاحب کشتی می‌گرفت، بر ضرورت امنیت و سلامت حاجیان اصرار می‌ورزید.^{۳۳} در این قولنامه‌ها بندهای دیگری نیز بدین شرح آمده بود:

- کشتی بازرگانان باید چندان امنیت داشته باشد که بر حاجیان هراسی نباشد و نباید تنها ظاهر کشتی آراسته باشد.

- ناخدایان کشتی باید از میان کسانی گزینش شوند که با حاجیان مهر ورزند و با نرمی و انصاف با آنها رفتار کنند.

- کشتی داران نباید بیش از توان کشتی بر آن بار کنند.

- صاحبان کشتی باید به قدر کافی آب آشامیدنی همراه داشته باشند.

بازرگانان این قولنامه‌ها را به کناری می‌افکندند. این رفتار آنها در نامه‌ای آشکار

می شود که همین سلطان به کارگزار خود در طنجه، بوسلهم بن علی، در تاریخ ۹ جمادی الثانیه ۱۲۶۶ هجری برابر با ۲۲ اپریل ۱۸۵۰ میلادی می نگارد:

فرزند ما مولا سلیمان - که خدایش پاس دارد! - ما را از وضع حاجیان آگاه گردانید. فرزند ما از زبان های هنگفتی سخن به میان آورده که به سبب ازدحام حاجیان - در سفر دریایی - و کاهش کشتیهای مسافری بدیشان می رسد. او مرا آگاهانیده است که بازرگانان در کشتی های بسیار تنگ، صد، دویست، سیصد یا چهارصد حاجی را جای می دهند و از زیان فراوان چنین کاری هیچ باکی ندارند؛ زیرا بازرگانان تنها به سود می اندیشند و بس، تا آنجا که این حاجیان هنگام گذر از شهرهای مسلمانان یا مسیحیان - که خدای درهمشان کوید - به گدایی می افتند، لاحول و لا قوه الا بالله. و این در حالی است که چنین افرادی به دلیل عدم استطاعت، دیگر ملزم به ادای حج نیستند و از سویی همچنان حج بر آنها واجب است. ما امسال به بازرگانان اجازه داده ایم حاجیان را به حج برند، و اینک به تو دستور می دهیم برای بردن حاجیان به حج، خود، کشتیهای فراخی را برگزینی تا حاجیان را به مکه رساند و در هر کشتی به قدر قانون معمول آن، حاجی جای دهی.^{۳۴}

می بینیم که تغییر مسیر حاجیان از خشکی به دریا، زمینه را برای سوء استفاده دینی با نام «سلامت و آسایش حاجیان» فراهم آورد. این سوء استفاده در نیمه دوم سده نوزده به اوج خود رسید و این هنگامی بود که تنها شرکت های کشتی رانی بیگانه جایگاه؟ بازرگانان ویژه در جابه جایی حاجیان گشت.

کشتی های تابع این شرکت ها که بیشتر فرانسوی یا انگلیسی بودند، در اصل برای نقل و انتقال مسافران تعبیه نشده بودند و تنها کاربرد آنها حمل کالا بود و حاجیان برای این شرکت ها چونان بار اضافی تلقی می شدند که بدون هزینه قابل توجه، سود بیشتری را به کیسه آنها سرازیر می کرد. کار جابه جایی این کشتی ها سه مرحله ای بود. این کشتی ها کالاهای اروپایی را در صوریه یا طنجه تخلیه می کردند و از این دو بندر، حاجیان را به مقصد مکه بارگیری می کردند و هنگام بازگشت از بنادر چین و هند - که از آنجا کالا بارگیری می کردند - به جدّه میان بُر می زدند تا مردم مغرب را پس از ادای فریضه حج، به سرزمینشان برند و البته در این میان از مسیر اصلی خود خارج نمی شدند.^{۳۵}

اینک به سخنان فیفائی گوش می سپاریم تا ما را از چگونگی حمل و نقل این





کشتی‌ها آگاه کند. او هنگام سخن از کشتی بخار می‌گوید:

اول اینکه کشتی بخار در پنجاه درصد موارد لرزان و نا آرام بود و مسافران تنها در جزّ ثقیل، سقف و کابین جای داده می‌شدند؛ زیرا این کشتی شمار اندکی حاجی با خود حمل می‌کرد و بیشتر بار آن را نامه‌های پستی، کالا برای شهرها، توشه نظامی و جنگ افزار تشکیل می‌داد و در این میان حاجیان همچون جوجه در قفس نهاده می‌شدند. چون کشتی بارگیری می‌کرد و کالاها را انبار می‌کرد و حاجیان بر [کبرت] ^{۳۶} سطح کشتی نشانده می‌شدند و برای صاحب کشتی تفاوتی نداشت که حاجیان در تنگی به سر برند یا در فراخی. ^{۳۷}

از این توصیف رسا آشکار می‌شود که کشتی‌داران تا آنجا که می‌توانستند حاجیان را می‌چلانند تا هر چه بیشتر سود به کف آورند و این تا جایی ادامه می‌یافت که دیگر مجالی برای اندیشیدن به آسایش ایشان یا احقاق حقوق آنها یا قوانین مربوط به پاکیزگی، باقی نمی‌ماند. اینک ما می‌توانیم در شرایط ازدحام و تأثیرات زیانمند دستشویی‌ها و دیگر مواد و آشغالهایی که در این سو و آن سوی کشتی پراکنده بوده و بوی آزار دهنده‌ای از آن بر می‌خاسته، وضع حاجیان را تصوّر کنیم.

چنین وضعیتی به حاجیان مغربی اختصاص نداشته است. بلکه حاجیان همه کشورهای جهان - بی هیچ استثنا - با آن دست به گریبان بوده‌اند و همه آنها در معرض بورس‌بازیهایی قرار داشته‌اند که در بندرهای مغرب، مصر و دولت عثمانی جریان داشته؛ بندرهایی که کشتی‌های اروپا از آنجا راهی می‌شده تا با جیب حاجیان مسلمان بیشترین سود را نصیب خود کند. کنفرانس بهداشت جهانی که در سال ۱۸۶۶ میلادی در قسطنطنیه برگزار شد منشوری منتشر کرد که بر ضرورت اشراف بر نقل و انتقال دریایی تصریح داشت. حکومت‌های گوناگون نیز قوانینی تصویب کردند که تعداد مسافران هر کشتی - که می‌بایست در سطح کشتی جای داده شوند - را مشخص می‌ساخت. برای مثال الجزائر قوانینی بهداشتی تصویب کرد که بر اساس آن می‌بایست برای هر مسافر دست کم دو متر مربع اختصاص داد و دیگر نیازهای او را بر آورد، ^{۳۸} اما این قوانین چیزی جز کاغذ باطله نبود و از مجموع چهل کشتی که در سال ۱۸۷۴ میلادی به بندر سوئز رسید تنها دو کشتی به اندازه مجاز مسافر زده بود، ^{۳۹} و در این میان یک کشتی که با گنجایش ۴۶۴ تن

بود، هشتصد حاجی را به همراه چهل و چهار جاشو در خود جای داده بود.^{۴۰} حمل و نقل حاجیان از جدّه تابع هیچ مراقبت و تشکیلاتی نبود و آب به همه جای آن، از جلو گرفته تا عقب و از راست تا چپ و تمامی قسمت‌ها نفوذ کرده بود که به کار بستن نردبان در آنها دشوار می‌نمود و حاجیان خود را با ریسمان‌هایی به کشتی می‌رساندند که دوستانشان - که پیش از آنها سوار کشتی شده بودند - از درون کشتی برای آنها می‌انداختند.^{۴۱}

اینک به خاطرات حاجیانی گوش می‌سپاریم که از رنج‌های خود در این وضعیت سخن می‌گویند:

حسن غسال در باره بازگشت خود از بندر سوئز می‌گوید:

در کشتی بخار، انبوهی از مردان و زنان و کودکان از ترک گرفته تا شامی، دیده می‌شد. دیگر جایی برای کسی باقی نمانده بود تا آنجا که ما از سوار شدن بر این کشتی بسی پشیمان شدیم.^{۴۲}

سبعی به عنوان سخنگوی کشتی‌ای که او را از جدّه به ینبع می‌برد، می‌گوید: «روز پنجشنبه را در جدّه صبح کردیم و بار خود را به کنار لنگرگاه آوردیم. عصر همان روز اجاره نامه را با صاحب کشتی فرانسوی به مقصد ینبع بستیم و در سپیده دم روز جمعه خواستیم سوار کشتی شویم. کشتی در نزدیکی لنگرگاه ایستاد و هیچ یک از حاجیان را نبرد. مگر پس از گرفتن مبلغی کلان. چون به کشتی رسیدیم و بدان سوار شدیم، جای را برای خود بسیار تنگ یافتیم؛ زیرا شمار حاجیان بسیار بود. مردم بارهای خود را در این کشتی نیز همچون دیگر کشتی‌ها، با ریسمان بالا می‌کشیدند نه با دست و این کار با دشواری همراه بود؛ زیرا محل گرد آوری بارها انبوه شده بود و همه در یک جا گرد آمده بودند؛ به گونه‌ای که نه می‌شد آشپزی کرد نه به راحتی خوابید و مدت خواب از مدت یک سجده نماز تجاوز نمی‌کرد.^{۴۳}

به این دو خاطره، خاطره سومی را می‌افزاییم که از آن فیفائی است. او در آغاز به کسانی که برای ادای حج قصد سفر دریایی دارند، توصیه می‌کند که بلیت درجه ممتاز تهیه کنند. او درباره چنین کشتی‌ای می‌گوید: «این قسمت همچون گنبد درخشان یک خانه است که آرایه‌ها و زیراندازهای گوناگون دارد و برای بزرگان و بازرگانان و اشخاص



تمیز و توانگر فراهم آمده است.»

او بار دیگر بر این سفارش تأکید می‌ورزد و می‌گوید: هرگاه شمار حاجیان فزونی گرفت جای خود را در کابین برگزین و اگر شمار آنها از صد تن گذشت، با ایشان سوار کشتی نشو مگر آنکه در کابین از آنها جدا و مورد عزت و احترام باشی و در غیر این صورت پشیمان خواهی شد. اگر با خود درهم و دیناری داری، نباید گرانی این قسمت، تو را منصرف کند؛ زیرا بودن در این قسمت موجب آسودگی دل و جسم است و آدمی در جهان تنها خواهان آسایش جان و جسم است.^{۴۴}

او آنگاه از دیگر قسمت‌ها و تنگی، ازدحام، بلوا، نا آرامی، جرح، قتل، بی‌حیایی و تنفر ساکنان آن سخن به میان می‌آورد و در توصیف آن به تفصیل می‌گوید:

«پس چون آنها به کشتی در آیند و این تنگی را ببینند و گرفتار اموری شوند که گفتم، دیگر نماز ترک می‌شود و اگر با وجود نجاست بسیار، شمار اندکی نماز بگذارند جنبه شوخی خواهد یافت. انسان نمی‌داند کجا قضای حاجت کند و شاید از ترس قضای حاجت چند روز خوراکی نخورد و اگر در کناری از کشتی قضای حاجت کند عابران بر نجاست او پای می‌نهند و کالاهای یکدیگر را زیر پا می‌گذارند و به کسی اجازه نمی‌دهند به محلّ قضای حاجت رسد و او را بی‌هیچ رحم و شفقتی می‌رانند و این فرد با پشیمانی باز می‌گردد یا فریاد می‌کشد و می‌گرید و جز خدای کسی بر او رحم نیاورد. گاهی نیز به سبب کم آبی و محدودیت مشکهای کشتی بخار، تشنگی فراوان غالب می‌شود و مسافران آب را از یکدیگر یا از جاشوها می‌خرند و شاید بهای یک آشامه آب به سه درهم یا بیشتر برسد.»^{۴۵}

مشکل دیگری که فیکائی از آن سخن به میان می‌آورد. پدیده ازدحام است و این همان مشکل زنان مسلمان در کشتی و درهم آمیختن آنان با مردان، به سبب انبوهی بیش از حد بود که باید آن را مصیبت عظمی دانست.^{۴۶}

از بزرگترین بلاهای مسافران کشتی درهم آمیختن مردان با زنان بود؛ زیرا زنان محلّ خاصی نداشتند. در پاره‌ای موارد مردی سر خود را بر ران زنی نامحرم می‌نهاد و زن نامحرم پای خود را چنان بر پای مردی نامحرم می‌نهاد که گویی زن و شوهرند. یک زن نمی‌دانست چگونه باید نیازهای خود را بر آورد، مگر آنکه کام بسیار می‌رساند و



شرمش را از میان می‌برد. ۴۷

در خاطرهٔ فیفائی پیوست ارزشمندی به چشم می‌خورد که به موضوعگیری نه‌های اسلام در قبال سوار شدن به کشتی برای ادای فریضهٔ حج در شرایطی است که فیفائی آنها را برای ما توصیف کرد. او می‌گوید: «هنگام رسیدن به مصر رنجیدگی خود از این موضوع را به آگاهی یکی از قطب‌های مالکی مصر با نام ابو عبدالله عایش رساند و این فقیه حکم به وجوب تحریم سفر دریایی کرد، ولی آیا چنانکه شیخ و عالم روزگار او، قطب مالکی‌های مصر، ابو عبدالله عایش حکم داده این سفر حرام می‌شود؟

اینها پاره‌ای از نمونه‌هایی هستند که درونمایهٔ سفرنامه‌های گذرا پیرامون شرایط سفرهای ناهنجار دریایی در اختیار ما می‌نهد، ولی ما به نمونه‌های دیگر نیز دست می‌یابیم که درونمایهٔ آن حکایت از اسناد دارد. این نمونه‌ها تجسم ملموسی است از یادداشتهایی که جهانگردها در بارهٔ این شرایط نگاشته‌اند و ما از میان آنها به یک نمونه بسنده می‌کنیم و آن کشتی فرانسوی کرکوفیاست که حاجیان مغرب را از مکه بازگرداند و در سال ۱۸۹۶ میلادی در جزیرهٔ صویره پهلو گرفت. اگر چه گنجایش این کشتی ۱۲۰۰ تن بود ولی شمار حاجیان آن به ۱۶۵۳ تن می‌رسید و جایی که به هر کس می‌رسید چندان بود که نمی‌توانست از جای خود تکان بخورد و پاکیزه کردن کشتی و جمع‌آوری زباله‌های انبار شده در جای جای کشتی به‌طور کلی ناممکن بود» و اینک به اظهارات پزشک بهداشتی ریولودو گوش می‌سپاریم که حاجیان این کشتی را هنگام رسیدن به جزیرهٔ صویره ویزیت کرده است:

«انبوهی از جنازهٔ انسان‌هایی دیدم که غرق در ماهی بودند. همه جای کشتی از اتاقک‌ها گرفته تا سطح کشتی و موتورخانه آکنده از انباشته‌های موجودات زنده‌ای بود که بر روی یکدیگر افتاده بودند و در این میان هم پیرزن ناتوان به چشم می‌خورد، هم کودک شیرخواره و نشانه‌های نگرانی بر چهره‌های پریده رنگ ایشان نقش بسته بود؛ نشانه‌هایی که از گرسنگی نیز حکایت داشت. هیچ‌کس نمی‌توانست چنین صحنه‌ای را ببیند و عواطفش دگرگون نشود. این نگونبختان دست خود را به طرف من دراز می‌کردند و چیزی جز نان نمی‌خواستند. ۴۸

این گزارشی از واقعیتی دردناک است که حاجیان به سبب آز و رزی شرکت‌های





کشتی‌رانی با آن روبرو بوده‌اند و ما بر آن نیستیم که از این نمونه‌ها بسیار بازگوییم. ما را همین بس که نمایندهٔ فرانسه در طنجه، آقای فرنیسی در نامهٔ خود به کی دورسای به تاریخ ۱۶ مایو ۱۸۷۸ میلادی سخن خود را بدین جا می‌رساند که: کشتی‌های انگلیسی حاجیان را با همان شیوه‌ای جابه‌جا می‌کنند که در روزگاران گذشته بردگان را با آن شیوه جابه‌جا می‌کردند.^{۴۹}

در چنین وضعیتی طبیعی بود که حاجیان هنگام رسیدن به خشکی آه شادی از نهادشان برخیزد. شادی آنها تنها از این روی نبود که به مکهٔ مقدسه رسیده‌اند یا به سرزمینشان بازگشته‌اند، بل از سرِ امیدی بود که به رهایی از رنج فرسایندهٔ سفر در دل داشتند. بی‌شمار بودند کسانی که آمادگی پذیرش هیچ زحمت جدیدی را نداشتند و تنها یک گرایش در وجود آنها شعله می‌کشید و آن پیاده شدن در سریعترین وقت ممکن و در نزدیکترین جای ممکن و به هر طریق ممکن بود و کوچکترین تأخیر در پیاده کردن آنها، موجی از خشم و نفرت را در میان ایشان دامن می‌زد و در بسیاری اوقات ویزیت پزشک بهداشتی در کشتی حامل حاجیان با فریاد و نفرین بسیاری از ایشان و خودداری همگان همراه بود، به علاوه آنکه پیش از بازگشت آزادانه، از آنها خواسته می‌شد زمانی را در قرنطینه سرکنند و این بیشتر هنگامی بود که یکی از بیماری‌های همه‌گیر شیوع می‌یافت و همین ما را به سخن در بارهٔ بُعد دیگری از رنج و آزرده‌گی حاجیان می‌کشاند.

مالیات وبا

پیش از سخن در بارهٔ رنجیدگی حاجیان از قرنطینه، شایسته است درنگ اندکی در عامل این قرنطینه؛ یعنی وبا داشته باشیم.

برخی از مواسم حج در دوران مورد بحث ما، با پراکندگی بیماری‌های همه‌گیر و مهلکی به ویژه کولیرا همراه بوده که در کنار طاعون وضعیت دشواری را بر بشریت تحمیل می‌کرد. این بیماری همه‌گیر بیماری بومی حجاز شمرده نمی‌شد بلکه از خارج بدان راه می‌یافت و تا آغاز سدهٔ نوزدهم، تنها در هند دیده می‌شد و برای نخستین بار در سال ۱۸۸۱ میلادی در مکهٔ مکرمه دیده شد. خوشبختانه ابن طویر الجنه در سفرنامهٔ خود جلوه‌های ارزشمندی از یورش نخستین این بیماری در مکه و مصر ارائه می‌کند.

این نخستین نکته‌ای است که در این گزارش توجّه انسان را به خود جلب می‌کند، ولی همین گذر سریع برای احساسات ساکنان حرمین شریفین، که خود را در برابر بیماری همه‌گیر بی سابقه‌ای می‌یافتند، اهمّیت بسیار دارد. ابن طویر می‌گوید:

«در این زمان: یعنی اواخر ۱۲۴۶/۱۸۳۰ و اوایل ۱۲۴۷/۱۸۳۱ م حرمین شریفین با بیماری همه‌گیر بزرگی روبرو بود و مردم مگّه به ما می‌گفتند که پیشتر این بیماری را ندیده بودند.»^{۵۰}



نیز از امور شایان توجّه، تعابیر و عباراتی است که نویسنده درباره حرکت این کشتی می‌نگارد و آن اگر چه افراطی به نظر می‌رسد، بر دهشتناک بودن این فاجعه دلالت دارد، و این پس از هنگامی است که شمار قربانیان مگّه در یک روز به هزار نفر می‌رسد. او می‌افزاید: «در مکه مکرّمه - خدای ارجمندیش دهادا! - هزاران نفر از میان رفتند و جز خدای متعال کس شمار آنها نداند.»^{۵۱} او درباره پراکندگی این اپیدمی در مگّه مکرّمه می‌گوید:

«بسیاری از مردم در سه روز به هلاکت رسیدند، و در راه بازگشت او را می‌بینیم که اخبار مربوط به وبا را پی می‌گیرد و می‌نویسد که این بیماری مصر (یعنی قاهره) را در بر گرفته، ولی با رسیدن به اسکندریه از شدّت آن کاسته می‌شود تا آنکه کاملاً محو می‌شود.» او می‌گوید: «هنگامی که به اسکندریه رسیدیم وبا اندک اندک کاهش یافت تا آنکه به طور کلی ناپدید گشت.»^{۵۲} او درباره شمار قربانیان مصر می‌گوید: «از آنها ۶۵ هزار تن و از نیروی دریایی ۷۰۰ تن و از نیروهای غیر دریایی ۳۰۰ تن به هلاکت رسیدند.»^{۵۳}

این گزارش پیرامون این اپیدمی در شهرهای مختلف، سنجش ارزشمندی در بردارد و از آن چنین بر می‌آید که شدّت آن از مدینه و مکه و مصر رو به کاهش بوده است و در مدینه تنها سه روز دیده شده است و پس از آن چندان کاهش یافته که به سرعت از میان رفته است. بر خلاف مصر و مگّه که این بیماری در آنها ماندگاری بیشتری داشته است. او در میزان نامتناسب مرگ و میر حاصل از این بیماری، تعلیلی متافیزیکی دارد و دلیل کاهش مرگ و میر در مدینه منوره را آن می‌داند که مردم مدینه اهل نیکوکاری و صدقه بوده‌اند و در هر یک از این سه روز در خیابان‌های شهر چندان به



تهیدستان و درماندگان صدقه پرداختند که وبا از میان آنها به سرعت رخت بر بست. ۵۴
در کنار این داده‌های ارزشمند، ابن طویر به پراکنندگی این اپیدمی در قاره اروپا
اشاره می‌کند و می‌گوید: «در سرزمین مسیحیان از این بیماری چندان جان دادند که جز
خدای کس شمار آنها را نمی‌داند. ۵۵»

نویسنده در این گزارش به زیاده‌روی یا ایجاد وحشت نمی‌گراید، اگر چه بر پایه
گزارش بهداشتی ساکنان اروپا و تحقیقات پزشکی که با تحوّل علمی همراه بوده، حاکی
از آن است که کولیرا عملاً گشت و کشتار دهشتناکی به بار آورده و برای مثال شمار
کشتگان انگلستان به ۵۵۰۰ نفر و کشتگان فرانسه به بیش از ۱۰۰/۰۰۰ نفر می‌رسیدند. ۵۶
پیش از پایان دادن به گزارش ابن طویر از کولیرا، شایسته است سخن او را درباره
وضعیت حاجیان نسبت به این بیماری یاد آور شویم. او می‌گوید: «در راه مکه مکرمه
بوده که خبر شیوع این بیماری را شنیده، ولی این او را از ادامه سفر حج باز نداشته،
چنانکه در بسیاری از حاجیان تأثیری نهاده است و تنها اندکی از ایشان از ادامه راه برای
ادای فریضه حج منصرف شدند. ما پیش از رسیدن به مکه هنوز در راه بودیم که از وجود
این اپیدمی آگاه شدیم، ولی از اینکه باز گردیم، سر باز زدیم و بسیاری از حاجیان نیز
پذیرفتند که راه برگشت در پیش گیرند. ۵۷»

پس از یورش نخستین کولیرا، بار دیگر این بیماری از سال ۱۸۳۱ م تا سال ۱۹۱۲ م
در طول هشتاد سال، بیست و هفت بار یعنی هر سه سال یک بار ۵۸ مکه را در بر گرفت و
در برخی از این سالها فاجعه به بار می‌آمد؛ چنانکه در وبای سال ۱۸۶۵ م ارزیابی‌های
کشتگان، نشان دهنده ۱۵/۰۰۰ حاجی و ۳۰/۰۰۰ قربانی دیگر از مجموع ۹۰/۰۰۰
حاجی ۵۹ است و در وبای سال ۱۸۹۳ م وبا از مجموع ۲۰۰/۰۰۰ حاجی جان ۴۰/۰۰۰ تن
از ایشان را ستاند. ۶۰»

سوگمندان، سفرنامه نویسان بعدی یا دست کم کسانی که توانستند از سفر خود باز
گردند، عطش ما را درباره این مرگ و میر فرو نمی‌نشانند و آنچه آورده‌اند، جز اشاراتی
گذرا نیست، و در انتظار آنچه مدارک جدید - که هنوز در بند مراکز نگاهداری نسخ
هستند - از آن پرده برمی‌دارند اشاراتی است که ما اینک پاره‌ای از آنها را یاد آور
می‌شویم:



مدرک نخست مربوط به کولیرا، در سال ۱۸۴۹ م در مصر و مکه مکرمه است که عربی مشرفی آن را در خصوص مصر بیان می‌دارد و می‌گوید: ما در دوم ذی حجه ۱۲۶۵ ق. به مصر در آمدیم و اپیدمی بوقلیب^{۶۱} را در آنجا یافتیم. این بیماری مهلکی بود که روزانه جان بیش از هشتصد نفر را می‌گرفت،^{۶۲} اما در خصوص مکه مکرمه، مشرفی هنگام سخن در باره یکی از جاسوس‌های فرانسوی به این اپیدمی اشاره کرده می‌گوید: «در سال ۱۲۶۵ ق. در ایام حج کشیشی را در مکه مکرمه دیدم که وابسته به قنصلگری فرانسه واقع در جدّه بود، شاید غرض او از پوشیدن لباسی همچون لباس مردم مکه، خبرچینی بوده باشد، و چون پیش از وقوف در عرفه، مرگ و میر بالا گرفت و طواف کنندگان خانه خدا با چنین فاجعه‌ای روبه‌رو شدند، همان جاسوس فرانسوی را دیدم که گریزان از وبا از دارالوداع می‌گریخت و سوی جدّه باز می‌گشت.^{۶۳}

مدرک دوم مربوط به کولیرا، در سال ۱۸۵۸ م است که فیفائی به مناسبت قرار گرفتن در قرنطینه ینبع، آن را بیان می‌دارد. دلیل این قرنطینه^{۶۴} گزارش شیوع وبا در حجاز بود که به حاجیان رسید.^{۶۵}

مدرک سوم مربوط به کولیرا، در سال ۱۸۹۳ م است که هم سبعی و هم صوابی نقل کرده‌اند. سبعی می‌گوید: «این بیماری و مرگ و میر ناشی از آن، رو به فزونی نهاد و مردم با وجود مراقبت بسیار، با بیماری خود به مکه گریزان می‌شدند و یکی از همسایگان ما با نام حاج احمد، که از مردم تلال بود، درگذشت و در مکه مکرمه بسیاری از اهالی آن و دیگران جان باختند.»^{۶۶} صوابی نیز هنگام سخن از قرنطینه علور می‌گوید: «ما در کوه طور فرود آمدیم و به سبب فراوانی مردگان بیست و هفت روز در آنجا ماندیم.»^{۶۷} آخرین مدرک، رنگی عمومی دارد و حسن غسل هنگام سخن در باره مسأله تقدّم حج بر زیارت، بدان اشاره می‌کند.

او پس از توضیح این نکته که حج اولی است می‌افزاید: «ولی در این سال‌ها زیارت بر حج تقدّم یافته است؛ زیرا احکام زیارت جاری نمی‌شود و راهها امن شمرده نمی‌شوند و مهمتر از اینها همه، اگر ثابت شود که حاجیان به وبا آلودگی یافته‌اند، زیارت بسی دشوار می‌شود و جز با سختی بسیار، انجام شدنی نیست. هرگاه این گروه به دروازه مدینه منوره برسند، این دروازه‌ها به روی زائران بسته خواهد شد و تنها یک دروازه بر



روی آنها گشوده خواهد بود و در این هنگام با وجود نگاهبان نظامی، ازدحام در میان مردم پدید می‌آید؛ ازدحامی که بر اثر آن چندین نفر زير دست و پاكشسته و زخمی می‌شوند.^{۶۸}

چنانکه مشاهده می‌کنیم، نویسندگان، اخبار مربوط به کولیرا را بسیار فشرده بیان داشته‌اند و گویی نخواستند ذهن ما را با درازگویی از ویایی که به هر روی در محیط آنها امری عادی شمرده می‌شده، بیان کنند؛ محیطی که در زندگی روزمره با یورش‌های مرگ‌آور، انس گرفته است.

رنج‌های قرنطینه

به دلیل پدید آمدن وبا و مصائبی که برجای می‌نهاد، چندین کشور اسلامی زیر فشار اروپا به تأسیس در مانگاه‌هایی بین‌المللی تن در دادند که در بیشتر اوقات از پزشکان و کنسول‌های بیگانه و نمایندگان کشورهای ذی نفع تشکیل می‌شد. در پی وبای سال ۱۸۳۱م محمد علی به هیأت کنسولگری اجازه داد اداره اجاره بهداشت عمومی در مصر را بنیانگذاری کند. این اداره در سال ۱۸۸۱ م به دو بخش تقسیم شد: «اداره بهداشت کشوری» و «اداره بهداشت نیروی دریایی مصر در امور مربوط به قرنطینه» که مقر آن در اسکندریه بود،^{۶۹} و در سال ۱۸۳۸م سلطان عثمانی محمود دوم، سازمان عالی بهداشت را در قسطنطنیه بنیان نهاد. این سازمان ۱۳ عضو داشت که نمایندگی کشورهای بیگانه را بر عهده داشتند و ۸ عضو نمایندگان دربار عثمانی شمرده می‌شدند.^{۷۰} دو سال بعد، هیأت کنسولگری در طنجه مغرب، اداره بهداشت بین‌المللی را بنیان نهاد و در میان اعضای آن، نماینده‌ای حکومتی دیده نمی‌شد.^{۷۱} این ادارات همان مراکزی بودند که حاجیان را و می‌داشتند تا به قرنطینه یا همان جایی که در ادب اسلامی معاصر «کرنیتینا» نامیده می‌شود، تن در دهند.

برخی از سفرنامه نویسان حجاز، که نمودهای پیشرفت کشورهایایی را که دیده‌اند توصیف کرده‌اند، از کرنیتینا نیز سخن به میان آورده‌اند و آن را برای هم‌میهنان خود شناسانده‌اند و موضع خود را در برابر این پدیده، مشخص ساخته‌اند و بدین سان زمینه دیگری را برایمان به ارمغان نهاده‌اند که ما را به درنگ در طبیعت اندیشه‌ای وا می‌دارد

که فرهنگ مغرب آن روزگار در برابر مشکل و با آن برخوردار بوده است و ما را با بازتابهای این اندیشه در برابر یکی از پدیده‌های نو پیدای اروپا برای حلّ این اپیدمی با بنیان نهادن تشکیلات قرنطینه آشنا می‌سازد. این نکته کلّی را باید در نظر داشت که این نویسندگان - که از برگزیدگان فرهیخته کشورشان هستند - در پی گرایش قدری و تسلیم طلب خویش روان بوده‌اند؛ گرایشی که ایشان را وا داشته تا واقعیت سرایت این بیماری را نپذیرند و دوری از این واقعیت را با پناه بردن به قرنطینه منعی شرعی به شمار آوردند؛ زیرا این کار در نگاه آنها گریز از قضا و قدر بود.

گواهی‌های خود را از گزارشی آغاز می‌کنیم که به پایان سده هجدهم باز می‌گردد. این گزارش را ابو قاسم زیاتی در سفرنامه خود با نام «الترجمانة الکبری» برای ما بیان داشته است.

او در این گزارش از قرنطینه‌ای سخن به میان می‌آورد که در سال ۱۷۹۴ م بر سر راه تونس در بازگشت از سومین حجّش بر او تحمیل شد. او یادآور می‌شود که سرپرست گمرک در لنگرگاه تونس اجازه نداد مسافران کشتی حامل او و دیگر حاجیان به علاوه مسافران ترک و مسیحی جز با گذراندن قرنطینه از کشتی فرود آیند. او در اینکه چنین قانونی مخالف شریعت است، تردید نمی‌کند و می‌نویسد: «پس از دو روز به ما اجازه دادند به قرنطینه شنیعی در آیم که نه عرف آن را می‌پذیرد نه شرع».^{۷۲} او در جای دیگر می‌گوید: «چون به لنگرگاه تونس رسیدیم، آنها ما را نپذیرفتند؛ زیرا از امیر می‌آمدیم که وبا در آن شیوع داشت. آنها ما را به قلعه تیکی در میانه دریا بردند تا ما را به قرنطینه بدعت نهاده شده - که خدای چهره بدعت‌گذارش را زشت گرداند - بسپرنند»^{۷۳} آنچه بر خشم زیاتی می‌افزاید، آن است که مسؤول لنگرگاه به مسافران مسیحی اجازه ترخیص می‌دهد و تنها مسافران را در قرنطینه نگاه می‌دارد. او این کار را بدترین خدشه به دین می‌داند و به همین مناسبت چکامه‌ای می‌سراید و آن را هجو می‌کند:

من الکرتینة الشنعاء بسبعته	فی بلدة هی دار العلم و الأدب
یصیبها بصمیم الجهل منجیة	یقی بها النفس من سقم و من عطب
و بعد هذا مجمع الروم سرّهم	والمسلمون بقوا فی الهمّ و التّصب
ما مثلها سبة فی الدین منقصة	و لو کان فی الدار من یرغب فی الغرب





آه علی تونس الخضراء يسود بها
يدس في الدين أشياء محرمة
ظنّ الخبيث بأنّ الموت يفلته
الموت حتم فلاعنه محيد و لا
ملكك نفسك اذ غدوت تحرسها
لا شكّ أنّك من أهل الشقاء و عن
بضربة من وباء غير مخطئة
معتزلي بلادين و لا حسب
فقلّما يسلم الجربى من الجرب
و ما درى أنّه خلقه في الطلب
يرفع بالفضة البيضاء والذهب
من الوباء و امرالله مقرب
قرب تحلّ بدار الخزي و القضب
تأتيك في القلب أو في صفحة الجنب^{۷۴}

«ما را در شهری که سرای دانش و ادب است به قرنطینه زشتی بردند که بدعتگزارش نهاده بود.

و آنکه ادعای رهایی بخشی داشت و [گمان می‌کرد] در آنجا آدمیان از هر گونه بیماری و ناراحتی در امان هستند. این سرای دانش و ادب را به دل جهل و نادانی رهنمون شد.

از این پس رومیان را گرد آورده و ترخیص کرد و مسلمانان همچنان در اندوه و سختی باقی بماندند.

هرگز دشنام و کاهشی چنین به دین وارد نشده، اگر چه این در سرایی باشد که غرب‌گرایان در آن حضور داشته باشند.

وای به حال تونس سرسبز که یک معتزلی بی‌دین و بی‌تبار بر آن سروری یابد. او چیزهای حرام را در دین جای می‌دهد و گال زده کمتر از گال سالم می‌ماند. شخص پلید گمان می‌کند از مرگ رهایی می‌یابد و نمی‌داند که مرگ در تعقیب اوست.

مرگ امری حتمی است که از آن گریزی نیست و با سیم سپید و زرد دور نمی‌شود.

اگر تو خود را بیایی آن را از ویا پاس داشته‌ای و امر الهی نزدیک باشد. بی‌گمان تو از نگون بختان خواهی بود و به‌زودی به خانه‌ی خواری و کاستی در می‌آیی.

که آن نیز در پی ضربه‌ی وباست که خطا نمی‌کند که یا بر دل تو خواهد نشست یا بر گرده‌ی تو.»

گزارش دوم از آن‌ آشنای ما این طویر الجنه است. او این گزارش را به مناسبت سخن

از قرنطینه‌ای آورده که به هنگام بازگشت از حج، در شهر لفورن ایتالیا بدان تن در داد. او از این قرنطینه، توصیف دقیقی به دست می‌دهد و می‌گوید:

«ما را به قرنطینه بردند و ما در آنجا به گروهی از بزرگان فاس برخوردیم. مفهوم قرنطینه در میان ایشان آن بود که هرکس از دریا می‌آمد چهل روز حبس می‌شد، پس از سی روز شخص را آزاد می‌کردند و ده روز بعد کالاهای او را، که روی هم مدتی برابر با چهل روز می‌شد. و در این میان تفاوتی نداشت که این شخص مسیحی بود یا از بزرگان ایشان یا از جمله مسلمانان. دلیل این بازداشت همراه با آلودگی، آن بود که مرگ و میرها بر اساس سرایت این بیماری بود، نه سر رسیدن اجل - چنانکه اهل سنت می‌پنداشتند - این قرنطینه دو گونه بود: یا در ساختمانی زیبا که محل نگاهداری بزرگان بود که ما و مردم فاس را در چنین ساختمان‌هایی نهادند، یا در جایی کثیف که مردم دون پایه را در آنجا می‌انداختند و در آنجا مسیحی یا مسلمان بودن تفاوتی نداشت.

مقصود آنها از این قرنطینه آن بود که احتمال می‌دادند شخص مسافر، مبتلا به وبا باشد و این بیماری در میان آنها سرایت یابد و آنها را باور بر این بود که بر اثر این سرایت می‌میرند، نه در پی سر آمدن اجل. در میان آنها قرنطینه قانون بود تا جایی که یک بار دختر سلطان ایشان برای دیدن مادر خود از راه دریا نزد ایشان آمد، که او را نیز بیست روز قرنطینه کردند.^{۷۵}

ابن طویر پس از این توصیف دقیق روشن می‌کند که تشکیلات قرنطینه تنها به مسیحیان اختصاص نداشته، بلکه سرزمین‌های اسلامی را نیز که او دیدن کرده، دربر می‌گرفته و او دلیل این پدیده را ضعف اسلام در این سرزمین‌ها می‌داند. قرنطینه موجب ننگ مسلمانان بوده و هرکه از مردمان تونس سرسبز یا مصر که از راه دریا می‌آمده مجبور به تحمل قرنطینه بوده است، «إِنَّا لِلَّهِ وَ إِنَّا إِلَيْهِ رَاجِعُونَ» آری، اسلام در مصر و اسکندریه و طرابلس ضعیف بوده، ولی دلیل این ضعف، مسیحیان بوده‌اند نه مسلمانان. در این سرزمین‌ها میان مسیحیان و یهودیان و مسلمانان تفاوتی نبوده است؛ زیرا همگی بدون هیچ تفاوتی یک جامه بر تن می‌کرده‌اند، ولی این مسیحیان مصر بودند که اگر کسی از سرزمین‌های مبتلا به وبا می‌آمد به قرنطینه می‌انداختند؛ چنانکه با ما و مصریان همراه ما نیز همین رفتار را داشتند.^{۷۶}





گزارش سوّم قرنطینه را عربی مشرفی ارائه می‌کند. او هنگامی که به سال ۱۸۴۹م به مصر می‌رسد، قرنطینه‌ای را که بر کاروان مصریان تحمیل می‌شود، چنین توصیف می‌کند: «چون مصریان خبر آمدن کاروان مصر را - که به وبان نیز مبتلا بودند - شنیدند، متعزّض این کاروان شدند و آنها را به برکة الحاج بردند و ایشان را از همه سو در بر گرفتند و دور تا دور حاجیان کمان‌های بزرگ بر زمین فرو کردند و آنها را با ریسمان به یکدیگر پیوست دادند؛ به گونه‌ای که مسافران را از مردم شهر جدا می‌کرد و مردم پشت این ریسمان‌ها قرار داشتند و اگر یکی از حاجیان چیزی می‌خرد، آن را از زمین برمی‌داشت و از دست مردم نمی‌ستاند و خریدار سکه‌ها را در جام آبی می‌نهاد و فروشده سکه‌ها را از میان آب بر می‌داشت. مقصود آنها از این کار - که خدا داناتر است - آن بود که آب سکه‌ها را پاک می‌کند و گاهی پس از این داد و ستد جام را خاکستر اندود می‌کرد.^{۷۷}

عربی مشرفی نیز همچون ربانی این تشکیلات را زشت می‌شمرد و آن را مخالف سنت می‌انگارد. موضعگیری او از این سخن پیدا است: نَعُوذُ بِاللّٰهِ مِنَ الشَّيْطَانِ الرَّجِيمِ، «... كُلُّ يَجْرِي إِلَىٰ أَجَلٍ مُّسَمًّى...»^{۷۸} «... فَإِذَا جَاءَ أَجْلُهُمْ لَا يَسْتَأْخِرُونَ سَاعَةً...»^{۷۹}

سال‌های آکنده از دشواری، لرزه، فتنه و بلا در حالی گذشت که انسان مرگ را در کف داشت و در آوردگاه‌ها حضور می‌یافت، بی آنکه مرگ بیشتر از هنگام مقرّر فرا رسد و هیچ کس جان نداد مگر آن هنگام که خداوند عزّ و جلّ برای او مقرّر کرده بود.^{۸۰} اینها نمونه‌هایی بودند که در بخش‌هایی از فرهنگ قرنطینه حج بدان بر می‌خوریم و در پرتو آن می‌توانیم نتیجه بگیریم که ایدئولوژی‌های تبیین شده برای روشنفکران متجدّد مغربی، عامل مناسبی برای آن نبوده که توجّه حکومت مغرب را به بهره‌وری از تجربه اروپا در زمینه قرنطینه جلب کند و به همین سبب دستگاه حاکم همواره از لبّه تیز این مقوله در رنج بوده است.^{۸۱}

این مرز همان است که بیگانگان از آن نفوذ کردند و در طنجه اداره بهداشت حکومتی‌ای را بنیان نهادند که حکومت هیچ نماینده‌ای در آن نداشت و بدین‌سان بر قلمروی چنگال انداختند که از ویژگی‌های ملی شمرده می‌شد.

اینک به عواملی باز می‌گردیم که موجب رنج حاجیان در قرنطینه بوده است. در حقیقت دوگونه رنج در میان بوده است:



گونه نخست، از سرباز زدن کشتی‌ها از رفتن به بنادری ناشی می‌شد که در آن‌گاه می‌بایست تن به قرنطینه بسپرند؛ زیرا صاحبان کشتی از هزینه‌هایی هراس داشتند که مدت قرنطینه برای آنها به بار می‌آورد. در این شرایط راه بازگشت حاجیان به سرزمینشان بسته می‌شد و موجب سرگردانی آنها می‌گشت، به‌ویژه آنکه انتظار آنها نیز طول می‌کشید. نمونه آن گزارشی است که فیفائی به هنگام بازگشت خود از حج ارائه می‌کند:

«آن‌گاه از راه اقیانوس کبیر قصد رفتن به اسکندریه کردیم، ولی کشتی بخاری یافت نشد. این هنگامی بود که سالها پیش قرنطینه از میان رفته بود و چون این بیماری شایع شد، خبر آن به روم رسید. کشتی‌داران از سوار کردن حاجیان گریزان شدند و از ترس رفتن به قرنطینه و هزینه کشتی بخار و جاشوها از جابه‌جا کردن حاجیان سر باز زدند و بدین سان از زحمت حمل حاجیان آسوده شدند و تنها، کالا به این سو و آن سو می‌بردند. بدین ترتیب، حاجیان یک ماه یا چهل روز با نگرانی در اسکندریه محصور ماندند».^{۸۲}

گونه دوم، با شرایط اقامت در قرنطینه پیوند داشت؛ وضعیتی در حد اقل ممکن، وضعیتی دهشتناک که با ناهنجارترین وضعیت به دور از آسایش همراه بود، به علاوه گرانی و بد رفتاری کارکنان قرنطینه با حاجیان. فیفائی این دشواری‌ها را چنین فشرده بیان می‌دارد:

«چون به کانال سوئز رسیدیم، مسافران خواستند از کشتی بیرون روند که ناگاه آگاه شدیم، می‌بایست ده روز در قرنطینه سرکنیم. اقامت یک روزه در کانال سوئز به سبب بیابان و آب تلخ آن، برابر با یک سال است. هشت روز در قرنطینه ماندیم و آنگاه خسته و درمانده از گرانی و بی‌آبی و محرومیت‌های دیگر، از قرنطینه بیرون آمدیم».^{۸۳}

آنچه فیفائی در این گزارش فشرده بیان کرده، در گزارش دیگری که از نظر دقت توصیف و پرداختن به جزئیات، بی‌مانند است، به گسترده‌گی بازگفته شده است. این گزارش را حسن غسال در باره قرنطینه طور بیان می‌دارد که در سال ۱۸۹۸ م در آن سرکرده است. این قرنطینه که در بخش خاوری شبه جزیره سینا قرار دارد، به موجب قرارداد بهداشت جهانی که در سال ۱۸۹۲ م در ونیز منعقد شد، قرنطینه بهداشتی نوینی به‌شمار می‌آمد که مهم‌ترین قرنطینه در مصر و دریای مدیترانه برای حاجیانی تلقی می‌شد که از حج سوی سرزمین خویش باز می‌گشتند و می‌بایست برای مراقبت‌های

بهداشتی در روزهای عادی سه روز و هنگام شیوع کولیرا پانزده روز را در آنجا سر می‌کردند. این مدّت به بخش‌های دردناکی تقسیم می‌شد که تفصیل آن را از غسل می‌شنویم:

در صبح روز چهارشنبه در جبل طور لنگر انداختیم. این منطقه، روستای کوچکی در کناره شرقی خلیج سوئز قرار داشت و بیشترین اهالی آن را قبطیان تشکیل می‌دادند و در حومه آن بسیاری از دشت نشینان زندگی می‌کردند و در شمال آن کوه مناجات قرار دارد که در قرآن کریم از آن سخن رفته - و خدا داناتر است - . این قرنطینه در خاور این روستا قرار داشت. همین‌که ما در این منطقه لنگر انداختیم، پزشکی برای معاینه حاجیان به قرنطینه آمد و پس از معاینه اعلان کرد که تنها پس از اقامت هفت روزه در کشتی می‌توانند به خشکی در آیند، این را گفت و راه خود گرفت و رفت و حاجیان همچنان بر روی هم فتاده باقی ماندند و از شدّت تنگی جا دلها بر ایشان می‌سوخت. روزانه یک فلوکه^{۸۴} به کنار کشتی می‌آمد و مقداری جنس بُنْجُل را به قیمت گران می‌فروخت و اگر مسافری چیزی می‌خرید، بنا به ضرورتی بود که گریزی از آن نداشت و کالای مورد نظر خود را هم با مشکل عبور از انبوه مردمان خریداری می‌کرد. پس از هفت روز در قرنطینه، به ما اجازه دادند تا سوی مباحر^{۸۵} رویم. آنها حاجیان را با کَرَجی و قایقهای کوچک بدان سو می‌بردند.

پیش از ترک کشتی، یکی از ناظران بانگ زد که هیچ‌کس حق ندارد کالایی جز بستر و پاره‌ای جامه سبک همراه خود ببرد و سایر ااث در کشتی باقی می‌ماند تا بدین ترتیب تا پایان قرنطینه دارایی همه به دست ایشان افتد. ما پس از تحمّل رنج بسیار، به خشکی پای نهادیم. در این هنگام قرار شد هر که نیمی از ایره^{۸۶} خود را پردازد، به علاوه آنکه از هر مسافر برای هزینه بخار [در مدّت توقّف] مبلغی بستانند و اگر کسی آن را نمی‌پرداخت حق ورود به کشتی را نداشت. حاجیان تهیدست سه روز را با این وضعیت ناهنجار بماندند تا آنکه دیگر حاجیان مبلغ مذکور را پرداختند و در همین هنگام بود که جامه حاجیان سرق شد تا جایی که شرمگاه خود را با پارچه‌ای آبی شیشه پوست می‌پوشاندند. آنها ما یحتاج مردم را در مکینه^{۸۷} بخور می‌انداختند. آن‌گاه پزشک اشاره کرد تا حاجیان را همچون نظامیان به صف کنند تا همه آنها را یک یک معاینه کند و



استفاده از آب بدبویی را به هر یک از حاجیان تجویز می‌کرد. پس از پایان کار پا کسازي جامعه حاجیان دستور داده می‌شد تا از راهی جز راه اول بیرون برده شوند و در این هنگام هر یک از حاجیان جامعه خود را می‌دید که پس از پا کسازي بر زمین افتاده است. برخی از این جامه‌ها سوخته بود و از پاره‌ای دیگر آب بدبویی چکه می‌کرد و در این لحظات جز فریاد حاجیان هیچ شنیده نمی‌شد، یکی برای سوزانده شدن مایحتاجش می‌گریست و زنی برای گم شدن آرایه‌های خود سیلی بر چهره خویش می‌نواخت. در این هنگام همه حاجیان را در حالی که نظامیان در برگرفته بودند، راهی قرنطینه می‌کردند. راهی را که حاجیان می‌پیمودند ریگزار بود و همه این راه دور را حاجیان با پای پیاده می‌پیمودند و دیگر تفاوتی نمی‌کرد که این حاجی مردی ناتوان بود یا زن یا کودک و همه می‌بایست بی هیچ رحم و شفقتی در آفتاب سوزان ره می‌پیمودند؛ زیرا خدا رحم و شفقت را از دل آنها زدوده بود.

این قرنطینه در میانه ریگزاری بر پا شده بود که چند انبار کربا^{۸۸} گالشی نیز در آن دیده می‌شد و دورادور آن را همچون قفس سیم کشی کرده بودند. من در طول عمر خود بادی شدیدتر از طوفانهای شرقی آن ناحیه ندیده بودم که گرمای بیش از حد آفتاب آزار دهنده نیز مزید بر علت بود. خوراک و نوشاک ضروری که با نرخ گران خریده می‌شد، اصلاً قابل استفاده نبود و مزاج انسان ولو به ضرورت از خوردن و آشامیدن آن سرباز می‌زد. پزشک همه روزه حاجیان را معاینه و همه را یکی پس از دیگری از این رو به آن رو می‌کرد و اگر در یکی از حاجیان بیماری اندکی تشخیص می‌داد، خواه این حاجی را خوش می‌آمد یا نه، روانه بیمارستانش می‌کرد و او را از خانواده و دوستانش جدا می‌ساخت. قلم از توصیف رفتار این جماعت قاصر است و دل از وحشت آن به خود می‌لرزد. دو روز مانده به پایان مدت قرنطینه، پزشک به حاجیان اجازه می‌داد برای بخور دادن و پا کسازي چمدان‌های خود وارد کشتی بخار شوند و در این هنگام حاجیان همه یا بیشتر وسایل اثاثیه خود را شکسته می‌یافتند. برخی از این وسایل نیز یا خوراک آتش شده بود یا غرق خاک بود یا آن آب بدبو از آن چکه می‌کرد. من هنگامی که کار را چنین پریشان دیدم، پنهانی چند درهمی به یکی از ناظران مسؤول چمدان‌ها دادم تا چمدان‌های مرا ندیده بگیرد و با رشوه دادن چند درهم زیان کمتر را به جان خریدم





[زیرا هم رشوه دادن زیان شرعی است، هم از بین رفتن چمدان‌هایم زیان فردی]
و بدین سان ما محتاج خود را از هرگونه گزند می‌مصون داشتم، خدا را سپاس!
این بخشی از رنج‌هایی بود که حاجیان بیت‌الله‌الحرام تحمل می‌کردند و من برای
نمونه آن را ذکر کردم و گرنه مثنوی هفتاد من کاغذ شدی و بازگشت کارها به سوی
خداست.

ما بیست روز میان خشکی و دریا در چنین وضعیتی سر می‌کردیم که دل آدمی بدان
ریش می‌شود، خدای به سبب آن، همه گناهان را بیامرزاد!^{۸۹}
از لابه‌لای این توصیف هیجان‌انگیز در می‌یابیم که قرنطینه‌طور چگونه در
بردارنده رنج‌های بی‌شمار بوده: به حاجیان اجازه ورود به قرنطینه داده نمی‌شد، مگر
آنکه هفت روز را در کشتی خود سپری کنند و پس از ورود به قرنطینه، محیط آن را
همراه با شرایط بسیار دشوار یافتند که فاقد ابتدایی‌ترین وسایل آسایش بود و از این بدتر
با ایشان رفتاری ناپسند در پیش گرفته می‌شد و اثاثیه آنها در معرض تباهی قرار می‌گرفت
و به شیوه‌های مختلف می‌کوشیدند پول حاجیان را بالاکشند.

سخن پایانی

چکیده سخن اینکه: ظهور کشتی بخار در پهنه سواحل مغرب، نه چنانکه برخی
معتقدند، به بهبود شرایط سفر به مکه مکرمه نینجامید. از لابلای گزارش‌های شماری از
سفرنامه‌های حجاز در می‌یابیم که چگونه حاجیان در کشتی‌های مسافربری از
بیماری‌های گونه‌گون در رنج بوده‌اند، که سبب آن نیز - به گفته فیفائی - این بوده است که
حاجیان را همچون جوجه بر روی هم می‌انباشته‌اند، چنانکه در رنج‌های ناشی از اقامت
دهشتناک ایشان در قرنطینه‌طور مشاهده کردیم؛ شرایطی که به تعبیر حسن غسال دل را به
درد می‌آورد، ولی عشق مردم مغرب به ادای فریضه حج و محبت آنها به پیامبر عظیم
الشأن و تعلق خاطرشان به اماکن مقدس، بهترین توشه آنها بود که بر این شرایط دشوار
چیرگی می‌یافت. حسن غسال در بیان این حقیقت پس از اشاره به انبوهی وحشتناک
کشتی‌حامل حاجیان می‌افزاید:

«ولی با دیدن گشاده رویی حاجیان و بی توجهی ایشان به رنجها و آزارهایی که به

آنها می‌رسید تسلی می‌یافتم و این حقیقت در رویکرد رو به افزایش آنها به ادای فریضه حج منعکس است؛ زیرا شمار حاجیان در نیمه نخست سده نوزده از حدود سه هزار حاجی در سال تجاوز نمی‌کرد در حالی که در سال ۱۸۷۸ م شمار حاجیان به پنج هزار تن رسید و در سال ۱۸۹۳ م رکورد این عدد شکست و شمار حاجیان به ده هزار تن رسید.

پانوشته‌ها:

۱. احمدبن طویر الجَنَّة به سرزمین ودان (شَنقِط) منتسب است. او از شهر؟ راهی حج شد. این شهر هم اکنون در جمهوری اسلامی موریتانی قرار دارد. سفر او پنج سال به طول انجامید (۱۲۴۵-۱۲۵۰ هـ.). و در سال ۱۲۶۶ هـ. / ۱۸۵۰ م درگذشت. سفرنامه او «رحلة المنی و المنه» نام گرفته است و اچ، تی، نوریس آن را تحقیق و به زبان انگلیسی برگردانده و انتشارش داده است. (مرکز پژوهش‌های شرق و آفریقا وابسته به دانشگاه لندن).

H.T. Noris, (the pilgrimage of Ahmad , son of the little bird of Paradise) , England, 1977.

چنانکه زینب بنت طالب احمد از جامعه انواک و ط (۱۹۹۳) نیز آن را تحقیق کرده است. از این سفرنامه تصویری خطی بر نواری در گنجینه عمومی رباط با شماره ۱۵۳۵ وجود دارد که مادر این تحقیق بر آن نوار تکیه کرده‌ایم.

۲. ما به سفرنامه‌ای با نام «الرحلة العریفة فی اداء الفریضة» دست نیافتیم، ولی مؤلف به صراحت بیان می‌دارد که دلایل این نگارنده در «اقوال المطاعین فی الطعن والطواعین» تأثیر پذیرفته است. این مخطوط در گنجینه حسنیة رباط با شماره ۲۰۵۴ موجود است و ما بر آن تکیه کردیم.

۳. محمدبن عبدالله فیفائی از قبیله فیفایه احواز مراکش است و در روستای اسکر و وریکه سکونت داشته است و از همین رو او را وریکی نیز می‌نامند. او در دوازدهم رمضان یا شعبان ۱۲۷۵ هـ. / ۱۸۵۹ م نگارش سفرنامه خود را به پایان برده است. سفرنامه او با نام خود او موجود است. نسخه خطی گنجینه عمومی رباط با شماره ۹۳

۴. احمدبن محمدبن حسن بن سبخی. او از طنجه راهی حج شد و از آنجا به بندر الجزایر و سپس به تونس و آن‌گاه به ایتالیا و در پی آن، به مالطه رفت و بندر به بندر را پیمود تا به کانال سوئز در مصر رسید. سفرنامه او به نام خود او شناخته شده و آن را در سال ۱۳۱۰ هـ. / ۱۸۹۳ م نگاهشته: نسخه خطی در گنجینه عمومی رباط با شماره ک ۲۹۰۸

۵. از بزرگان شهر طنجه بوده و در بین سال‌های ۱۹۳۹ - ۱۸۶۶ می‌زیسته است. سفرنامه او را «الرحلة الطنجویة الممزوجة بالمناسک المالکیة» می‌خوانند. دکتر عبدالعزیز تمسمانی خلوک به یاری شرکت چاپ و نشر و تبلیغات سلوکی اخوان آن را انتشار داده است. طنجه، چاپ یکم،



۱۹۹۸ م.

۶. محمد المنونی «من حدیث الركب المغربی» چاپخانه دولتی.

۷. سفرنامه ابو عباس احمد بن محمد الفاسی. او در سال ۱۲۱۱ هـ. حج گزارد. نسخه خطی گنجینه عمومی رباط، شماره ۸۸، ورقه ۱۶۹

۸. Gtgur _ Dupayoon : "Rapport adressé a M. le Ministre de l'Agriculture **** sur les modifications a apporter aux règlements sani**", in Annals Maritimes. paris, p. 805.

۹. الاستقصاء، ج ۹، الدار البيضاء، ۱۹۵۶، ص ۱۸

۱۰. ابن طویر الجَنَّة تصمیم داشت از راه خشکی به حج رود، ولی چون به سال ۱۸۳۰ م به فاس رسید، خبر رسیدن لشکر فرانسه را دریافت کرد و از سفر خشکی منصرف شد و از شهر عراتش به کشتی نشست. او در این باره می‌گوید: چون به فاس رسیدیم، دیدیم الجزائر را مسیحیان فرانسه اشغال کرده‌اند، پس نامه‌ای به سرور خود عبدالرحمان [سلطان مغرب] نوشتیم و او در مکنس زیتون دریافت که نمی‌توان از راه خشکی به سفر ادامه داد، پس به فرمانده خود عراتش نامه‌ای چنین نوشت: احمد بن طویر الجَنَّة فقیه و هشت شاگرد او را با کشتی به اسکندریه رسان، «رحله المنی و المنه»، م. س.

۱۱. J.L.NMIEGE : et TAPIERO : " A props du pelerinage marocain a la Madque ily a un oieole ", in Hespatis _ Tamuda, 1955, t. XLII, PP. 253_258.

۱۲. J.L. MIEGE : " L'activite maritime a Tanger. premiere moitie du Xixe giecle ": in Tanger. 1800-1956", Faculte dee lettres et sciences Hu _ mainog , Rabat. universite Abdelmalek pe _ saadi. Ecole sup. Roi fahd, de traduction, Tanger, p. 60.

۱۳. وازه‌ای بیگانه است به معنای صندوق و چمدان.

۱۴. سفرنامه فیفائی، م. س، برگه شماره ۵۹

۱۵. نگارنده «اختصار الابتسام» (نسخه خطی گنجینه حسینه، شماره؟) گزارش می‌دهد که مدت رفت و بازگشت این سفر به پنج ماه کاهش یافت. ابن البحر مبارکی فنیقی که در سال ۱۳۰۶ هـ. به حج رفته، اظهار می‌کند که مدت بازگشتش از ینبوع به طنجه، بیست روز به طول انجامیده، چنانکه احمد الصوابی که در سال ۱۳۱۱ هـ. حج گزارده، مدت سفرش از طنجه تا اسکندریه را ده روز بیان می‌دارد و این در حالی است که رفت و بازگشت این سفر، سه ماه و بیست روز به طول می‌انجامیده است.

۱۶. سفرنامه طنجویه، م. س، ص ۵۴

۱۷. ابن کیران، الرحلة الفاسیه، چاپخانه حجریه، فاس، ۱۳۰۶ هـ. ص ۲

۱۸. شاید مقصود او کوهی در کشورش بوده که تا مرای خوانده می‌شده است.

۱۹. سفرنامه محمد بن احمد بن بلقاسم کرسیفی که آن را در راه حج نگاشته است و متن آن در



«المعسول» اثر مختار سوسی، ج ۱۷، چاپخانه النجاج و چاپخانه فضاله ۱۹۶۳-۱۹۶۰، ص ۱۹۶؟ چاپ شده است.

۲۰. سفرنامه تماروی که آن را به سال ۱۲۴۲ از روی «حجّت» خود نگاشته و متن کامل آن در «المعسول»، م.س ج ۶، ص ۲۱۳-۱۹۸ آمده است.

۲۱. سفرنامه المنی و المنه، م.س، ورقه شماره ۲

۲۲. واژه‌ای بیگانه به معنای اتاق است.

۲۳. سفرنامه المنی و المنه، م.س، برگه شماره ۷

۲۴. م.ن.

۲۵. سفرنامه بحیرا مبارکی بهنواوی. این سفرنامه به شعر است و در ۳۴۵ بیت سروده شده است. او در دهم ربیع الثانی ۱۳۰۶ هـ. راهی سفر شد. سراینده این منظومه از مهمترین مراکز مغرب گذشته تا از طنجه سوار کشتی شود. بنگرید به: محمدبن احمدبن محبوبی: «ادب الرحلة في بلاد شنقبط»، فارغ التحصیل پژوهش‌های عالی از دانشکده ادبیات رباط، ۱۹۹۵-۱۹۹۴، ص ۱۷۴

۲۶. م.ن.

۲۷. سفرنامه ابن جبیر (ابو حسن محمدبن احمد)، صص ۲۱۸-۲۱۶ و نیز صص ۲۲۴-۲۲۲

۲۸. منابع ما در باره قرار گرفتن کشتی‌های حاجیان در برابر حوادث، خاموش هستند و تنها داده ما در این زمینه، به سده دوازدهم بازمی‌گردد که محمد ضعیف رباطی مورخ، آن را چنین نگاشته است: در شعبان سال ۱۲۶۸ هـ. / مه ۱۷۶۵ م به فاس خبر رسید که یک کشتی آکنده از حاجیان، از اسکندریه روی به یکی از بندرگاه‌های تونس داشته و راه مغرب در پیش گرفته بوده است و در این کشتی نزدیک به چهارصد مرد از مردم فاس و رباط و مراکش و دیگر جای‌ها وجود داشته، پس این کشتی غرق می‌شود و جز چند نفر که با چنگ زدن به چند تکه چوب نجات یافته‌اند همه غرقاب شده‌اند. «تاریخ الضعیف» با حاشیه و مقدمه احمد عماری، رباط، ۱۹۸۶، ص ۱۵۷

۲۹. ابن طویر گزارش می‌دهد کشتی‌ای که او را از مشرق آورد، از آن بازرگانی فاسی بود که در شهر کرنه اقامت داشت (لفورن)، ایتالیا: م.س، برگه شماره ۱۰

۳۰. او همان سلطان مولای عبد رحمان بن هشام است. (۱۸۵۹-۱۸۲۲).

۳۱. «اقوال المطاعین»، م.س، ص ۴۴-۴۳

۳۲. آرشیو وزارت امور خارجه فرانسه، پاریس، مکاتبات کنسولگری مغرب، ج ۳۱

۳۳. ما پیشتر برخی از این قولنامه‌ها را در بحث خود با نام «حول الحج المغربي الى الدير المقدسة» در مجله دارالنیابه، چاپخانه‌های مغرب و بین المللی، طنجه، ع ۹، ۱۹۸۳ م انتشار داده‌ایم.

۳۴. اسناد گنجینه حسنیة رباط.

۳۵. هر سفری از طنجه به جدّه برای صاحب کشتی سودی دربر داشته که میان ۳۰ تا ۶۰ هزار فلوس در نوسان بوده است. نامه فرنوبی نماینده فرانسه در طنجه، به تاریخ هفدهم آگوست ۱۸۷۸ م.

(اسناد وزارت امور خارجه فرانسه در پاریس، مکاتبات سیاسی مغرب، ج ۴۲)



۳۶. وازه‌ای است بیگانه به معنای سطح کشتی.
۳۷. سفرنامه فیفائی، م. س، برگه شماره ۵۹
۳۸. Pierre BOYER : " L' Adminidtration frangaise et la roglementation du pe lcrinage a la mecque ", in Revue d'Histoire maghrebine juillet 1977, p. 292.
۳۹. firmin DUGUET: " Le polerinage de la Mecque au point de vue teligioux, oocial ct sanitairc ", paris, 1932, p. 142.
۴۰. م. ن.
۴۱. A.A. PROUST : " Le pelerinage a la Mecque ", Revue des Deux Mondes, vol. CXXIX. 1895,P. 372.
۴۲. سفرنامه طنجویه، م. س، ص ۲۲
۴۳. سفرنامه سبعی، م. س، برگه شماره ۱۳
۴۴. سفرنامه فیفائی، م. س، برگه شماره ۵۸
۴۵. م. ن.
۴۶. م. ن.
۴۷. م. ن، برگه شماره ۴۹
۴۸. گزارش پزشک ریولودو (اسناد سیاسی نانت در فرانسه، سلسله نشریات طنجه).
۴۹. نامه فرنوبی، مورخ ۱۸۷۸/۵/۱۶ (اسناد وزارت امور خارجه فرانسه، مکاتبات سیاسی مغرب، ج ۴۲، ص ۲۶۷
۵۰. سفرنامه المنی و المنه، م. س، برگه شماره ۳۹
۵۱. م. ن.
۵۲. م. ن.
۵۳. م. ن، برگه شماره ۴۶
۵۴. م. ن.
۵۵. م. ن.
۵۶. pctrice BPUERDELAIS et j. y. RAULOT : "Histoite du cholete en France, 56. 1832-1854 ", payot , paris , 1987, p. 17.
۵۷. سفرنامه المنی و المنه، م. س.
۵۸. F. DUGUET : "le pelerihage de la Mecque ..", op. cit. p. *
۵۹. م. ن، ص ۱۲۶
۶۰. م. ن، ص ۹۹۷
۶۱. مردم مغرب کولیرا را «بوقلیب» می نامیدند. این نامگذاری از آن روی بود که مبتلای به این بیماری از درد قلب شکایت می کرد و با ناله می گفت: قلبم، قلبم.





۶۲. «اقوال المطاعین»، م. س، برگه شماره ۲۹
۶۳. م. ن، برگه شماره ۴۳
۶۴. کرتینا مدت قرنطینه‌ای است که مبتلای به وبا یا کسی که گمان می‌رود بدان مبتلا یافته، باید سیری کند. اصل این مدت - چنانکه واژه غیر عربی بدان دلالت دارد - چهل روز بود و مردم مغرب یک لام بدان افزودند و به شکل کرتینلا نگاشتند.
۶۵. سفرنامه فیفانی، م. س، برگه شماره ۳۳۷
۶۶. سفرنامه سبعی، م. س، برگه شماره ۱۲
۶۷. مختار سوسی در «المعسول»، م. س، ج ۳، ص ۱۰۱ - ۱۰۰ سفرنامه احمد بن عبدالله صوابی را تلخیص کرده است.
۶۸. سفرنامه طنجویه، م. س، ص ۳۳ - ۳۲
۶۹. در این باره بنگرید:
- A.A. PROUGT : " La defense de l'Europe contre le cholera ", paris, 1892, pp. 363-394.
- C. E. BERRAD : " Le conseil, sanitaire Maritime et Quarantenaire d'Egypte ", Aloxandrie, v. penansson, 1897.
۷۰. در این باره بنگرید به:
- A.A. PROUST : " La defense de l'Europe contre le choleta", op. cit., pp. 340-365.
۷۱. در این باره بنگرید به پژوهش ما با نام: «المجلس الصّحیّ الدولی فی المغرب»، از انتشارات دانشکده ادبیات رباط، چاپخانه نوین النجاح، کازابلانکا، سال ۲۰۰۰
۷۲. ابو قاسم زیاتی «الترجمانه الکبری» به تحقیق کریم فیلالی، ۱۹۶۷، ص ۳۶۳
۷۳. م. ن.
۷۴. م. ن، ص ۳۶۴ - ۳۶۵
۷۵. سفرنامه المنی و المنه، م. س، برگه شماره ۸
۷۶. م. ن.
۷۷. «اقوال المطاعین»، م. س، برگه شماره ۷۵
۷۸. رعد: ۲، هر یک برای مدتی معین جریان دارند.
۷۹. نحل: ۶۱، هرگاه مرگ آنها فرارسد ساعتی به تأخیر نیفتند.
۸۰. م. ن.
۸۱. بنگرید به پژوهش ما با نام «الاصلاح و المشکل الصّحیّ فی مغرب القرن التاسع عشر» در همایش اصلاح طلبی و جامعه مغرب در سده نوزده، از انتشارات دانشکده ادبیات رباط، ۱۹۸۶، صص ۲۴۷ - ۲۲۹
۸۲. سفرنامه فیفانی، م. س، برگه شماره ۳۳۹

۸۳. م. ن، برگه شماره ۳۳۷
۸۴. فلوکه در زبان عامیانه مغربی به قایق گفته می شود.
۸۵. مباحث جمع مبختره است که در این جا به ابزار پاکسازی اطلاق می شود.
۸۶. ایره نام واحد پولی است.
۸۷. مکینه، واژه ای است بیگانه که در گویش عامیانه مغربی به دستگاه گفته می شود.
۸۸. کریه، بافته ای کتانی است از نوع سیک.
۸۹. سفرنامه طنجویه، م. س، صص ۵۱-۵۲

