

رویداد سفر به حج و زیارات با اتوبوس یکسره در سال ۱۳۵۲ ق/ ۱۹۳۴ م؛ مسافت ۵۰۰۰ کیلومتری دهلی - مکه

لیلا عبدی خجسته^۱ - سمیع الله^۲

چکیده

سفر حج همواره برای مسلمانان هندوستانی از معنویت ویژه‌ای برخوردار است. حاجیان پیش یا پس از تشریف به حج سعی‌شان بر این است که مقامات مقدسه کشورهای دیگر را هم زیارت کنند. حاجیان هندوستانی وقتی اصطلاح «پوری زیارت/ مکمل زیارت» را به کار می‌برند مُرادشان تشریف به حج و زیارت شام، بیت المقدس، عراق و ایران است. حاجیان با توجه به وسعت مالی و وقت، در یک سفر یا به مرور و در طول زندگی‌شان پوری زیارت/مکمل زیارت می‌کنند.

در سال ۱۳۵۲ قمری (۱۹۳۴ م) «شرکت بازرگانی سهامی اسلامی با مسئولیت محدود» آگهی‌ای به زبان اردو چاپ کرد که با اتوبوس یک‌سره هم به حج و هم به زیارت کشورهای مختلف می‌رود؛ یعنی مسافت پنج هزار کیلومتر. در این آگهی جذاب علاوه بر اشاره به امکانات اتوبوس و همراهی مدیران باتجربه، پزشک حاذق و مکانیک ماهر، مسیرهای زیارت هم توضیح داده شده بود: حرکت از دهلی، عبور از ایالت پنجاب، ورود به ایالت بلوچستان،

۱. دانش‌آموخته دکتری زبان و ادبیات اردو، دانشگاه سند، پاکستان، lailaabdikhojaste@gmail.com

۲. دکترای تخصصی، استادیار گروه زبان فارسی دانشگاه جی.سی، فیصل‌آباد پاکستان
drsamiullah@gcuf.edu.pk

ایران، عراق، شام، بیت المقدس، مکه معظمه (تشریف به حج)، مدینه منوره، جدّه، برگشت به دهلی، هندوستان. طبق برنامه شرکت، ۲۴ شوال ۱۳۵۲ قمری (۹ فوریه ۱۹۳۴ م) حرکت می‌کرد و ۵ ذی الحجه ۱۳۵۲ قمری (۲۱ مارس ۱۹۳۴ م) به مکه معظمه می‌رسید. «سفر» برای ۴۴ نفر با اتوبوس‌هایی بی امکانات و مدیرانی بی تجربه و بی مسئول «سفر» شد و دو روز پس از حج، معجزه‌آسا به مکه رسیدند که روایتش در سفرنامه یکی از این زائران آمده است. در این مقاله ابتدا آگهی چاپ شده شرکت و سپس سفرنامه را می‌آوریم.

کلیدواژه‌ها: هندوستان، حج و زیارات، اتوبوس یک‌سره، مسافت دهلی - مکه، سفرنامه ولی داد.

سفر حج همواره برای مسلمانان جنوب آسیا از معنویت ویژه‌ای برخوردار است. حاجیان پیش یا پس از تشریف به حج سعی‌شان بر این است که مقامات مقدسه کشورهای دیگر را هم زیارت کنند. حاجیان جنوب آسیا وقتی اصطلاح «پوری زیارت/مکمل زیارت» را به کار می‌برند مُرادشان تشریف به حج و زیارت در کشورهای عربستان، ایران، عراق، سوریه، مصر و بیت المقدس است. برخی حاجیان سفرنامه‌هایشان را به زبان اردو نوشته‌اند که در ادامه برخی را می‌آوریم:

۱. سفرنامه عراق، خراسان، ترکستان، روم، مصر، شام و حجاز برای حج و زیارات. سفرنامه‌نویس: خان بهادر^۱ سیدرضا حسین خان، دهلی: مقبول پریس، تاریخ اتمام سفرنامه: ۱۹۱۲ [حج سال ۱۳۲۸ قمری، سفر زمینی].

۲. راهنمای مقامات مقدسه؛ مناسک حج با تفصیل، وضعیت جغرافیایی، اقتصادی، اجتماعی، صنعتی و تجاری جزیره العرب، حجاز، عراق، فلسطین، ایران، شامات. سفرنامه‌نویس: خان صاحب^۲ حاجی محمد اشرف خان، لاهور: مسلم پرنتنگ

۱. در دوره انگلیس‌ها حکومت به شخصیت‌های هندوستانی به پاس خدمات شایسته سه عنوان عطا می‌کرد. عنوان ویژه مسلمان‌ها به ترتیب عبارت‌اند از: خان بهادر، خان صاحب، خان.

۲. بنگرید به پاورقی شماره یک همین صفحه.

پریس، ۱۹۳۲ [حج سال ۱۳۴۹ قمری، سفر زمینی].

۳. سفرنامه حج و زیارات؛ بهترین راهنمای سفر زمینی برای حاجیان؛ مسیر: افغانستان، ایران، عراق، کویت، عربستان، ذکر یکصد صحابه کرام، ائمه عالی مقام، اولیاء الله و مشاهیر اسلام. سفرنامه نویسنده: محمد شفیع صابر، پیشاور: منظور عام پریس، تاریخ اتمام سفرنامه: ۱۹۷۲ [حج سال ۱۳۹۱ قمری، سفر زمینی].

۴. سفرنامه حج و زیارت سال ۲۰۰۶ - ۲۰۰۷. سفرنامه نویسنده: حاجی فداحسین چوپوسا، لداخ (از توابع لیا در کشمیر هندوستان): ناشر ندارد، ۲۰۱۰ [حج سال ۱۴۲۷ قمری، سفر هوایی].

حاجیان با توجه به وسعت مالی و وقت «پوری زیارت/مکمل زیارت» یعنی «زیارت کامل» را در یک سفر یا به مرور در طول زندگی شان به جا می آورند. «فردی پس از حج و زیارت مدینه منوره شوق دیدن کشورهای اسلامی و زیارتگاه های آنجا را دارد. فردی می خواهد آرام آرام به اوج روحانیت برسد؛ برای همین اول به زیارت عراق و شامات می رود، بعد مدینه منوره را زیارت می کند و در آخر به مکه معظمه مشرف می شود. کسی در چند سال زیارت می کند، فردی فقط چند ماه فرصت دارد. کسی وسعت مالی ندارد، پیاده حج و زیارت می کند، گدایی می کند و در تکیه ها و زاویه های عارفان به سر می برند. البته غیرتمندانی هم هستند که در تمام سفر کار می کنند، هم خرجشان را در می آورند و هم شوقشان را برآورده می کنند» (خان، ۱۹۳۲م، ص ۷).

محمد الیاس برنی^۲ در سال ۱۳۴ قمری (۱۹۲۷م) به حج مشرف شد. وی دو ماه پیش از سفرش مزار عارفان و بزرگان شهرهای دهلی و اجمیر را زیارت کرد؛ به بلند شهر رفت

۱. سال چاپ در کتاب نیامده است. با توجه به مطالب به نظر می رسد کتاب در سال ۱۹۳۲ چاپ شده است.

۲. محمد الیاس برنی (۱۸۹۰ - ۱۹۵۸م) استاد گروه اقتصاد «دانشگاه عثمانیه» در حیدرآباد دکن بود.

و از پدرش، محمد ابراهیم برنی، اجازه گرفت؛ به خورجه رفت و با فاتحه در مزار مادر مرحومش از او هم اجازه گرفت. پس از برگشت از سفر هم به همین جاها رفت (برنی، ۱۳۵۸ق، ص ۳۰۱).

محمد الیاس برنی یکم رمضان المبارک ۱۳۴۵ قمری (۶ مارس ۱۹۲۷ م) از هندوستان حرکت کرد. وی پس از حج و زیارت مکه معظمه و مدینه منوره، مقامات مقدسه در حجاز، عراق، شام و فلسطین را هم زیارت کرد و ۲۹ ذی حجه ۱۳۴۵ قمری (۳۰ ژوئن ۱۹۲۷ م) به هندوستان برگشت. او سفرنامه اش را به زبان اردو نوشت که در ۱۳۴۶ قمری (۱۹۲۸ م) برای نخستین بار چاپ شد. در سال ۱۹۳۳ میلادی هم دوباره به حج مشرف شد. مطالب دیگری - راهنمایی - به سفرنامه اش افزود و در رجب ۱۳۵۸ قمری (اوت ۱۹۳۹ م) سفرنامه دومش مسیر سفر؛ مسافت راه‌ها با وسایل مختلف قطار، اتوبوس، کشتی؛ واحد پول کشورها و معادل آنها به پول هندوستانی را چاپ کرد.

مسیر سفر محمد الیاس برنی این بود:

حیدرآباد دکن - بمبئی - بصره - بغداد - کربلا - نجف - کاظمین - سامرا - بغداد - رمادی - رطبه - تدمر - دمشق - درعا - حيفا - بیت المقدس - فلسطین - قنطره - اسماعیلیه - کانال سوئز - منصوره - ینبع - مدینه منوره - مکه معظمه - عرفات - مزدلفه - منا - جدّه - برگشت به هندوستان: بمبئی - حیدرآباد دکن.

وی این مقامات مقدسه را زیارت کرد:

در بغداد و اطرافش: مزارهای غوث اعظم، امام غزالی، ابوحنیفه، امام حنبل، معروف کرخی، جنید بغدادی، ابوالحسن سری سقطی، حسن بصری و مزار چند عارف دیگر.

در کربلا: حرم امام حسین علیه السلام و حضرت عباس علیه السلام و مزار حر.

در نجف: حرم امام علی علیه السلام، مزار پیامبران هود و صالح، مزار مسلم بن عقیل، مزار حضرت خدیجه و قبرستان‌ها.

در کاظمین: حرمین امام کاظم و امام جواد علیهما السلام.

در سامرا: حرمین امام هادی و امام عسکری علیهما السلام و مزار حضرت یونس.

در دمشق: مسجد جامع دمشق و مزارهای حضرت زینب، صلاح الدین ایوبی، ابوعبیده بن جراح، عبدالله بن جعفر صادق، عبدالله بن جعفر طیار، حضرت میمونه، حضرت ام حبیبه، ام کلثوم دختر حضرت علی علیه السلام، سکینه دختر امام حسین علیه السلام و ابن عربی.

در حما: مزارهای خالد بن ولید و خاندان غوث اعظم.

در حلب: مزار حضرت زکریا.

در بیت المقدس: مسجد الاقصی، بیت اللحم، حضرت ابراهیم، حضرت اسحاق و حضرت یوسف.

در مکه معظمه: مولد النبی، مولد فاطمه، دار ارقم مخرومی، جنت المعلی و کوه فاران.

در مدینه منوره: حرم نبوی، جنت البقیع و مزار حضرت حمزه.

شرکت بازرگانی سهامی اسلامی با مسئولیت محدود^۱

در قرن بیستم میلادی و زمانی که سفر با هواپیما گسترش نیافته بود حاجیان هندوستانی برای «پوری زیارت/ مکمل زیارت» در کشورها و شهرهای مختلف از کشتی، قطار و اتوبوس استفاده می‌کردند.

در سال ۱۳۵۲ قمری (۱۹۳۳ م) در شهر دهلی هندوستان شرکت بازرگانی سهامی اسلامی با مسئولیت محدود آگهی ای ۶۴ صفحه‌ای^۲ چاپ کرد مبنی بر اینکه با اتوبوس

1. Muslim Trading Corporation Limited.

۲. بابت تهیه و ارسال این کتاب، از این بزرگواران پاکستانی بسیار سپاسگزاریم: خانم دکتر صوبیه رشید (فیصل آباد)، آقای دکتر رفاقت علی شاهد (لاهور) و جناب آقای کاشف منظور (مدیر محترم «کتابخانه عمومی پنجاب»، لاهور).

ساخت شرکت یک سره زائران حج را از دهلی به حج می برد و زیارتگاه های مسیر را هم زیارت می کند:

هر اتوبوس فقط شانزده صندلی دارد. این صندلی ها چنان راحت و گشاد هستند که ده نفر می توانند مانند آغوش مادر در آن آرام بگیرند. در هر صندلی یک فنر گذاشته شده است که گهواره از دیدنش شرمند می شود. بالای هر صندلی تشک نرم ساخته شده بود که ده ساعت می توانی راحت دراز بکشید و بخوابید. کنار هر صندلی صندوقچه ای پنهان شده است تا پول خود را در آن محفوظ بدارید. بالای هر صندلی یک سطل آب است که به تانکر بالای سقف اتوبوس وصل است و این تانکر نمی گذارد آفتاب به سطل آب بخورد. پنکه ای زیر تانکر است که بدون برق کار می کند و با آب خنک تانکر هوای داخل اتوبوس را خنک نگه می دارد. داخل اتوبوس یک بخاری گذاشته شده است که در مناطق سردسیر اتوبوس را گرم می کند. چراغ های داخل اتوبوس طوری تنظیم شده اند که نیازی به روشنایی بیرون نیست. شیشه های اتوبوس هم نمی گذارند نور آفتاب به داخل بتابد. داخل اتوبوس یک بیت الخلاء مخفی است که اصلاً معلوم نیست، اما هر زمان مسافران نیاز داشته باشند در اختیارشان خواهد بود. بالای هر صندلی یک سینی است که می توان روی آن غذا و آب خورد.

شانزده - هجده اتوبوس آماده شده اند که چهارده - شانزده اتوبوس زائران بیت الله و مقامات مقدسه را به سفر مسعود خواهد برد. یک اتوبوس داروخانه است با پزشک و دارو. مسافران بابت مراجعه به پزشک حق ویزیت نمی دهند؛ چون پزشک از کارکنان شرکت ماست. یک اتوبوس هم مهندس مکانیک است با لوازم اتوبوس و مکانیکی، لاستیک اضافی. اینها همه از اختراعات مهندس مشاور ما جناب آغا امیر حسین هنر اصفهانی است که شایسته صد تحسین و صد آفرین هستند.

مسافران فقط لوازم شخصی همراهشان بیاورند. تا وزن تعیین شده هیچ اضافه باری تعلق نمی‌گیرد. به ازای هر پانزده سیر اضافه بار هزینه گرفته می‌شود.

هر چقدر بخواهید می‌توانید پول با خودتان بیاورید. کم از کم، سیصد یا چهارصد روپیه همراهتان باشد. پول خرد نیاورید که تبدیل کردنش مشکل است. پوند یا اسکناس بیاورید. در حجاز، بانک است. پول‌هایتان را داخل همان صندوقچه بگذارید که کلیدش دست خود شماست یا همه پولتان را نزد شرکت امانت بگذارید و بعد در حجاز تحویل بگیرید. در رستوران‌های بین راه، قهوه و چای است، اما فلفل نیست. پس با خودتان ادویه بیاورید.

شرکت ما علاوه بر سود اخروی به شما سود دنیوی هم می‌رساند. کسانی که می‌خواهند چیزی را با خود به کشورهای دیگر ببرند و یا از آن کشورها با خود به هندوستان بیاورند ما کاملاً در خدمت آماده‌ایم؛ مثلاً فرش، ابریشم، کلاه، فیروزه، دُر نجف. پارچه، عسل، خرما (گاندُ بُک، ۱۹۳۴م، ص ۱-۶).

شرکت بازرگانی سهامی اسلامی با مسئولیت محدود در آگهی‌اش سفر دریایی و زمینی را با هم مقایسه کرده و سختی‌های سفر دریایی و لطف‌های سفر زمینی را توضیح داده است:

در سفر زمینی می‌توانید راحت بخوابید، دراز بکشید. در سفر دریایی جا تنگ است و باید کف کابین بخوابید. هر روز هم که کابین‌ها شسته می‌شوند. در سفر زمینی از مناظر بین راه لطف‌اندوز می‌شوید. در سفر دریایی مدام صدای امواج دریا و بیم طوفان است. در سفر زمینی هر روز غذا و آب تازه می‌خورید. در سفر دریایی غذا و آب مانده و بدبو باید استفاده کنید. در سفر زمینی اگر خدای نخواستہ اجل کسی فرارسید، مثل دیگر میت‌ها در زمین دفن می‌شود. در سفر دریایی میت وسط دریا انداخته می‌شود (همان، ص ۲).

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

گاہک

المعز

سفرنامہ

جن کو

براہِ خشکی جہانِ حیات اللہ شریف و زائرانِ مقاماتِ مقدسہ

کی سہولیت کیلئے مع جملہ ضروری ہدایات و مجل پرگرام کے بیٹی

مسلم کارپوریشن لمیٹڈ

نے اپنے اکیپرٹ مسٹر ایم جے محی الدین صاحب مکنیکل اکیپرٹ

کو ہرنالوہ پنجاب کی مکمل تحقیقات پر شائع کر کے ہدیہ ناظرین کیا

تہیت فی جلد ایمان بڑی پڑھیں وہی طبع پیڈ اٹھانہ

مقیات

فصلنامہ علمی - ترویجی / شماره ۱۲۸ / تابستان ۱۴۳

این شرکت در ادامه آگهی اش به کشورهای و شهرهای مسیر راه پرداخته است:^۱

- جمعیت کشورهای مسلمان جهان؛

- مسیر داخل هندوستان در جدول سه ستونه؛ نام شهرها، مسافت بین آنها، جغرافیا و معادن آنها: دهلی- پانی پت- کرنال- انبالا- لدیانا- جالندر- امرت سر- لاهور^۲- رای وند- ملتان- دیراغازی خان- فورت منرو- سیبی- نوشکی- دال بندین- نوک گندی. سفرنامه توضیح می دهد که اتوبوس ابتدا وارد ایالت پنجاب و سپس ایالت کوهستانی بلوچستان می شود.

- نام و مشخصات شهرهای ایران: تهران- تبریز- همدان- اصفهان- شیراز- کرمانشاه- مشهد مقدس- سیستان- کچ- مکران.
- وزن و سکه در ایران.

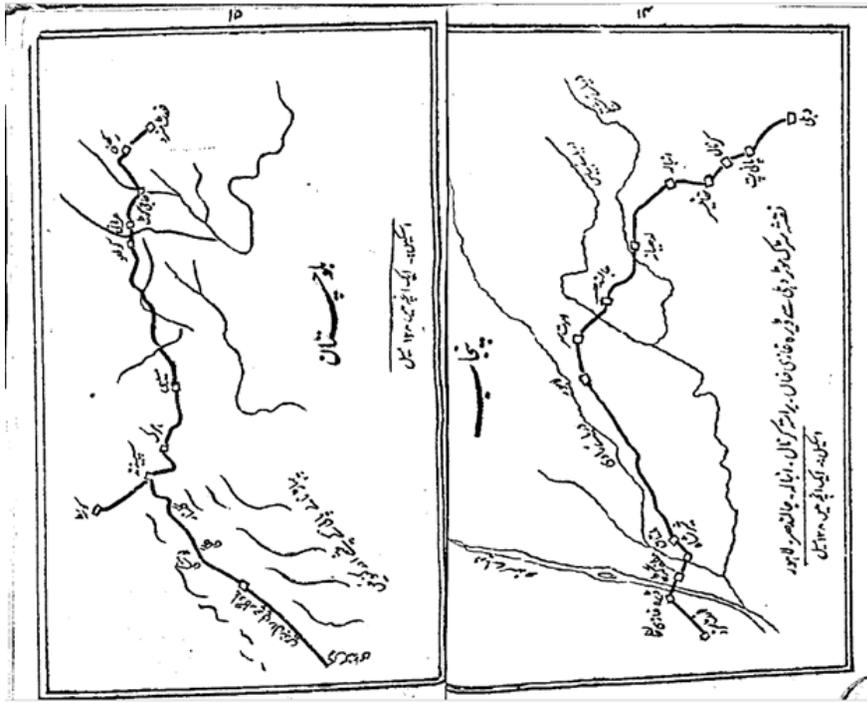
- فاصله ایران تا مرز عراق؛ در جدول سه ستونه نام شهرها، مسافت بین آنها، جغرافیای آنها: دزداب- کوه ملک سیاه- زابل^۳- بیرجند- تربت حیدریه^۴- مشهد مقدس- نیشابور- سبزه وار- میان دشت- شاهرود- سمنان- تهران- همدان- کرمانشاه- قصر شیرین- خانقین.

۱. رانندگان اتوبوس یک سره باید به سمت راست یا چپ جاده های دوطرفه توجه می کردند؛ چون در طول مسیر در کشوری مانند ایران خودروها چپ فرمان هستند.

۲. دوره تاریخی این مقاله پیش از سال ۱۹۴۷ میلادی یعنی پیش از تقسیم هندوستان بوده است؛ بنابراین برخی شهرهای نامبرده در مقاله، امروزه جزو کشور پاکستان قرار دارند که در پاورقی به آنها اشاره شده است. شهرهای: لاهور، رای وند، ملتان، دیراغازی خان، سیبی، نوشکی، دال بندین و نوک گندی، امروزه جزوی از پاکستان اند.

۳. در متن «خاییس» آمده است. (گائڈ بُک، ۱۹۳۴، ص ۲۵)

۴. در تمام متن «تربت حیدری» نوشته شده است.



- تاریخچه عراق عرب: مزارهای امام موسی کاظم و محمد جواد علیه السلام در کاظمین، بصره، سامرا (بین بغداد و موصل که مزار امام جعفر صادق علیه السلام است)، کربلای معلی، نجف اشرف، بیت المقدس، حجاز و جنت البقیع.

- فاصله عراق تا شام؛ در جدول سه ستونه نام شهرها، مسافت بین آنها، جغرافیای آنها: خانقین - قزل رباط - شهربان - یعقوبیه^۱ - بغداد شریف - کربلای معلی - نجف اشرف.

- تاریخچه جزیره العرب و ادامه مسیر: دمشق - فلسطین یا بیت المقدس - مکه معظمه - مدینه منوره - صنعا - صبیحه - حضر موت - مسقط - کویت - ریاض و عدن.

۱. در متن «باقویه» آمده است (گائڈ بُک، ۱۹۳۴م، ص ۳۶).

- فاصله شهرهای حجاز و درجه هوا در جدّه، صنعا و بصره.

- جدول هزینه‌ها - به پول عربی و هندوستانی - در حجاز که حاجی باید پرداخت کند: باربر، روشنایی، نهر زبیده، نهر زرقاف، زمزم، شیخ المطوفین، کرایه خانه، کرایه سفر به منا و عرفات، اجرت راهنما، کمیته حج، نگهبان و کرایه شتر.

- جدول واژه‌نامه اردو، فارسی، عربی و ترکی برای اینکه زائران حج بتوانند با مردم کشورهای مختلف گفت‌وگوی روزمره کنند.

در پایان آگهی درباره شرکت اهداف، قانون، نام مدیران و وکیلان و سرمایه‌گذاری نوشته شده است.

در شرکت مزبور چند نقشه و عکس وجود دارد:

- نقشه ایالت پنجاب و ایالت بلوچستان و نقشه ایران.

- عکس‌ها: مسجد جامع شهر دهلی - منظره بغداد - حرم امام موسی کاظم و امام تقی جواد - حرم امام حسین - حرم امام رضا علیه السلام در مشهد مقدس - منظره بغداد - منظره نجف اشرف - حرم امام حسین علیه السلام - منظره کوفه - منظره بیت المقدس - جنت البقیع - کعبه الله - جبل الرحمه و جنت المعلی.

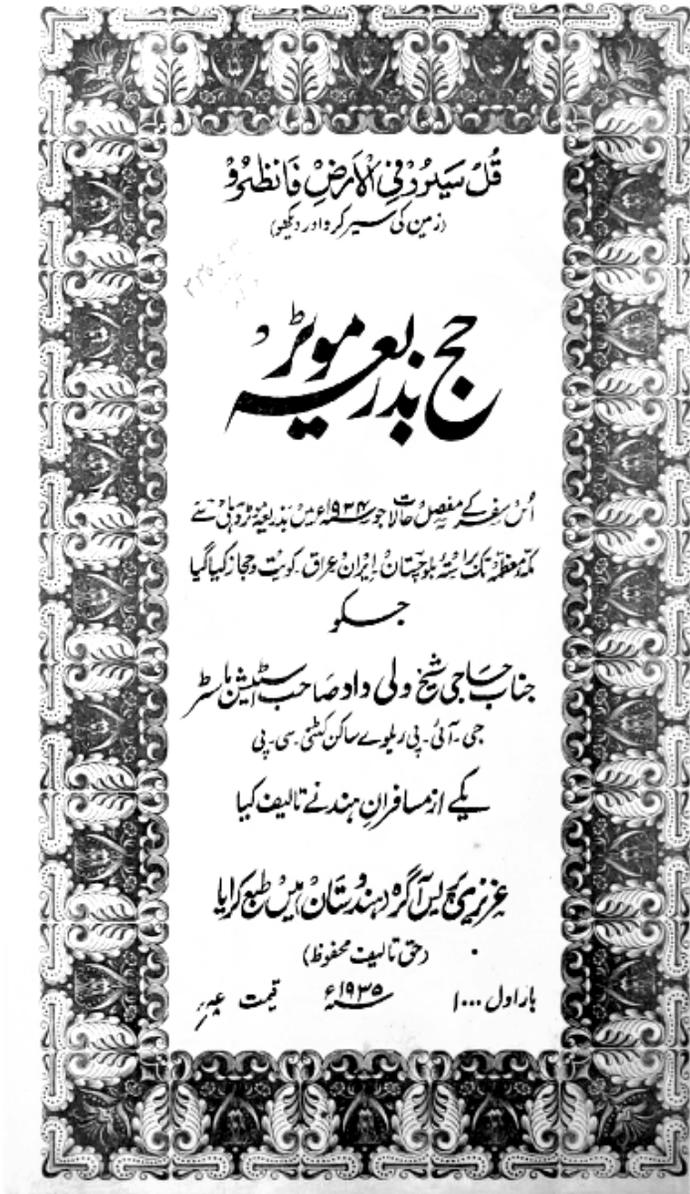
این شرکت هزینه کل مسیر را هم تعیین کرد: «کرایه رفت و آمد پانصد روپیه است. برای کسانی که تا ۹ رجب ۱۳۵۲ قمری (۳۰ اکتبر ۱۹۳۳ م) رزرو کنند کرایه چهارصد روپیه می‌شود که می‌توانید در دو قسط پرداخت کنید. قسط اول در ماه شعبان / نوامبر و قسط دوم هنگام حرکت. بچه تا دوازده ساله هم کرایه اش نصف است. در اتوبوس قسمت ویژه خانم‌ها در نظر گرفته شده است. حرکت از شهر دهلی: ۲۴ شوال ۱۳۵۲ / ۹ فوریه ۱۹۳۴ - رسیدن به مکه معظمه: ۵ ذی الحجة ۲۱ / ۱۳۵۲ مارس ۱۹۳۴» (گائڈ بُک، ۱۹۳۴ م، ص ۸).

سفرنامه‌اش را بنویسد. ولی داد تا نوک‌کندی، نزدیک مرز بلوچستان و ایران، سفرنامه‌اش را منظم می‌نوشت. در ادامه سفر اتوبوس‌های بی‌امکانات، سرمای شدید، ریگستان‌های وسیع، فرورفتن اتوبوس‌ها در برف شدید و شن‌های عمیق، ساعت‌ها معطلی برای درآوردن اتوبوس‌ها، خراب شدن قطعات و موتور اتوبوس‌ها، تمام شدن بنزین‌ها، نابلدی قافله‌سالار و رانندگان در راه‌ها، روزها سردرگمی در بیابان‌ها و بی‌آبی‌های طولانی‌مدت، همه زائران از جمله ولی داد را چنان از توان انداخته بود که نوشته است: «نمازهای واجیمان را نمی‌توانستیم بخوانیم، چه برسد که من یک سطر بنویسم. روزهای بدی که دیدیم، خدا به دشمن هم قسمت نکند. ضرب‌المثل هندی درست است: آتش به تنی که بخورد داغی‌اش را می‌فهمد. آنچه بر ما گذشت فقط دل من داند و من دانم و داند دل من» (ولی داد، ۱۹۳۵م، ص ۷).

از طرفی زائران، که «سفر» برایشان «سقر» شده بود، حتی نتوانستند روز ۱۰ ذی‌حجه به مکه معظمه برسند. ولی داد، که لحظه‌به‌لحظه در دلهره بود که به موقع به مراسم حج نرسند، از این محرومیت چنان شرمسار بود که حاضر نشد روسیاه و حسرت‌به‌دل به هندوستان برگردد؛ به همین دلیل در همان حجاز ماند تا سال آینده حج به جا آورد. وی در این فاصله با زائران و حاجیان هندوستانی دیدار و گفت‌وگو می‌کرد. آنها وقتی از این سفر زجرآور باخبر شدند از او خواستند سفرنامه‌اش را بنویسد. از طرفی خویشاوندان و دوستان در هندوستان به او تسلی می‌دادند و اصرارهای پی‌درپی و سیل‌نامه‌هایشان، آخر ولی داد را وادار کرد که سفرنامه‌اش را کامل کند؛ بنابراین او هم ماجرای سفر با اتوبوس یک‌سره هندوستان تا مکه را و هم پس از آن را نوشت. سپس منشی حسن‌الدین خاموش^۱، ادیب هندوستانی که در آن زمان در مکه معظمه بود، تقریظی بر آن نوشت

۱. مولانا منشی حسن‌الدین خاموش ایرانی‌نی. کارمند اداره پُست و تلگراف در شهر جی‌پور بود. رمان‌نویس اردو و سردبیر نشریه *دل‌چسپ* که از فتح‌پور، ایالت اُتر پَرَدیش، چاپ می‌شد. در زمان زندگی‌اش بیشتر کتاب‌هایش را «عزیزی پریس» (شهر آگرا) چاپ می‌کرد.

(رجب ۱۳۵۳ق / اکتبر ۱۹۳۴م) و سفرنامہ بہ زبان اردو از «عزیزی پریس» در شہر آگرہ
 ہندوستان چاپ شد۔



ملفوظات

رویداد سفر بہ حج و زیارات با اتوبوس یک سہ در سال ۱۳۵۲ق / ۱۹۳۴م:
 مسافت ۵۰۰۰ کلومیتری دہلی - مکہ

ولی داد در آخرین صفحه کتاب نوشته است: «قسمت دوم سفرنامه را با جزئیات تقدیم خوانندگان خواهم کرد؛ یعنی بقیه وضعیت مکه معظمه، اعضای دربار شاهی، شرفای عرب، طائف شریف، بقیه وضعیت مدینه طیبه، احکام حج، راه‌های مختلف حج، مقامات مقدسه بیت المقدس، دمشق، بغداد شریف، کاظمین شریف، کربلای معلی، نجف اشرف». تا آنجا که ما جست‌وجو کردیم قسمت دوم چاپ نشده است.

سفرنامه شیخ ولی داد

شیخ ولی داد ساکن شهر کتنی^۱ و از مدیران راه آهن «جی. پی. آی»^۲ در هندوستان بود. او مدت‌ها تصمیم داشت به حج و مدینه منوره مشرف شود. البته در دل داشت که در همین سفر حج دیگر مقامات مقدسه را هم زیارت کند تا «با یک کرشمه دو کار شود» (ولی داد، ۱۹۳۵م، ص ۲). ولی داد در این باره مرتب با دوستانش صحبت می‌کرد. آنها به او پیشنهاد دادند که نوشته‌ای در روزنامه چاپ کند تا خوانندگان راهی به او پیشنهاد دهند. ولی داد هم در نشریه مدینه^۳ آرزوی قلبی‌اش را نوشت و خوانندگان حسب توقع مشورت‌های مفیدی برایش ارسال کردند. در همین ایام خبر رسید که در شهر دهلی

۱. «کتنی» امروزه در ایالت مدیا پردیش، هندوستان است.

۲. جی. پی. آی مخفف «Great Indian Peninsula Railway» (راه آهن شبه جزیره هندوستان کبیر) است. در این باره کتابی چاپ شده است:

The Great Indian Peninsula Railway; A Journey Through Time (1853 - 1871), By: Rita P. Bhambi, Dehli: Bharti Publications, 2016.

۳. مولوی محمد مجید حسن (۱۸۸۳-۱۹۶۶م) نشریه مدینه را به زبان اردو، از شهر بجنور هندوستان در یکم ماه می ۱۹۱۲ میلادی راه اندازی کرد که ابتدا هفته‌نامه بود و بعد سه‌روزه شد. برای مطالعه بیشتر درباره این نشریه به رساله دکتری به زبان اردو نگاه کنید: محمد ساجد ذکی فهمی، مدینه/ اخبار کی صحافتی اور ادبی خدمات [خدمات ادبی و مطبوعاتی نشریه مدینه]، جامعه ملیه اسلامیة، دهلی، هندوستان، سال دفاع: ۲۰۱۹.

شرکتی به نام «شرکت بازرگانی سهامی اسلامی با مسئولیت محدود» تأسیس شده است که می‌خواهد زائران حج را با اتوبوس و بعد از زیارت مقامات مقدسه مختلف (مشهد مقدس، بغداد شریف، کاظمین شریف، کربلای معلی، نجف اشرف و بیت المقدس) به مکه معظمه برساند.

دفتر مرکزی شرکت در دو شهر بود: دهلی (شمال هندوستان) و بمبئی (جنوب هندوستان)؛ یک شعبه هم در شهر جانشی^۱ داشت. ولی داد با شنیدن این «مژده جان‌فزا» (همان، ص ۲) دفترچه راهنما تهیه کرد و با خواندن آن «آتش شوقش شعله‌ورتر» شد (همان، ص ۳) و تصمیم قطعی به سفر با این اتوبوس گرفت. برخی دوستان نظرش را تأیید کردند، ولی عده زیادی او را منع کرده‌اند و پیشنهاد دادند که با کشتی سفر کند. «اما آگهی شرکت چنان در دلم جا گرفته بود که حرف کسی را نمی‌شنیدم» (ولی داد، ۱۹۳۵، ص ۴). ولی داد شش ماه مرخصی گرفت، واکسن وبا و آبله‌مرغان زد، کارت واکسن گرفت و با ارسال فرم و سه عدد عکس از دفتر فرمانداری جانشی برای گذرنامه اقدام کرد.^۲ او دو صندوق رزرو کرد: یکی برای خودش و دیگری برای دوستش، شیخ میکو. البته دوستش همان اول به کارهای شرکت شک کرد و از سفر منصرف شد. «شیخ میکو به من هم گفت که با این شرکت سفر نکنم. آه، کاش من حرفش را گوش داده بودم و این روز بد نصیبم نشده بود؛ اما شدت اشتیاق در من چنان بود که گوشم به حرف کسی بدهکار نبود» (همان، ص ۶).

ولی داد در ۲۸ رمضان ۱۳۵۲ قمری (۱۵ ژانویه ۱۹۳۴ م) جانشینش را در اداره تعیین کرد؛ به جانشی رفت و اولین قسط سفر را پرداخت و رسید گرفت: ۲۳۷ روپیه و ۸ آنه.^۳

۱. جانشی امروزه شهری در ایالت اُتر پَرَدیش هندوستان است.

۲. گذرنامه را باید از فرمانداری محل خود می‌گرفتند و برای پنج سال صادر می‌شد.

۳. آنه واحد پول قدیم هندوستان است. هر ۱۶ آنه = ۱ روپیه.

۲۷ شوال ۱۳۵۲ ق/ ۱۲ فوریه ۱۹۳۴ م: مردم شهر کتنی برای ولی داد مهمانی پُرتکلفی با حضور صد نفر گرفتند. پیش نماز مسجد جامع شهر وعظ غرایبی کرد و دعا کرد که زائران حج به سلامتی برگردند. ولی داد از همه حلالیت طلبید. دوستان و خویشاوندان تا ایستگاه قطار او را بدرقه کردند. با اینکه صدها نفر در ایستگاه جمع شده بودند، کارمندان راه آهن از روی لطف اجازه دادند این همه جمعیت تا سکوی قطار بیایند. با صدای الله اکبر بدرقه کنندگان قطار راه افتاد^۱ (همان، ص ۸).

هنگام حرکت از خانه بسیاری از دوستان به ولی داد اصرار کردند: «این نخستین سفر یک اتوبوس است که از کشورهای مختلف عبور می کند. همه جا را خوب نگاه کن، از همه جا عکس بگیر و درباره شان به دقت بنویس. هر روز سفرنامه ات را بنویس و اگر شد، هر هفته یادداشت های سفرت را برایمان بفرست. اگر نشد، همه را بنویس تا بعد ما کل سفرنامه را یک جا بخوانیم» (همان، ص ۷). ولی داد به جانسی رفت و از دفتر فرمانداری گذرنامه اش را گرفت. تصدیق^۲ کشور عراق هم زده شده بود. او با برادر و خواهرش خداحافظی کرد و با قطار به دهلی رفت.

۲۹ شوال/ ۱۴ فوریه: ولی داد به دهلی رسید و در همان ایستگاه راه آهن از هر کس درباره شرکت بازرگانی سهامی اسلامی با مسئولیت محدود پرسید هیچ کس نشانی آنجا را نمی دانست. بالاخره آنجا را پیدا کرد. وقتی به آنجا رسید دید ده - پانزده نفر هم آنجا هستند و آنها هم پس از کلی پرس و جو نشانی دفتر را پیدا کرده بودند.

پس از پیگیری زائران از شرکت معلوم شد فقط پنجاه صندلی رزرو شده و بقیه یعنی دویست نفر دیگر مانده است. ولی داد و باقی حاجی ها بسیار نگران شدند و تصمیم گرفتند بلیط را پس دهند و با کشتی از بمبئی به حج بروند. کار به دعوا کشید و پای

۱. این رسم بدرقه کردن زائران حج در هندوستان بود.

۲. در آن زمان «تصدیق» به جای «ویزا و ژوادید» به کار برده می شد.

پلیس به میان آمد، اما شرکت حاضر نشد بلیط‌ها را پس بگیرد. پس از نماز عشا، اتوبوس‌های شرکت جلوی دفتر آمدند. «هیچ‌کدام مطابق تعریف آگهی نبود. صندلی‌ها به هم چسبیده، و فضای داخل اتوبوس‌ها تنگ بودند. اصلاً بیت‌الخلا نداشتند. اتوبوس‌ها سقف داشتند، اما باز و هواداراً و داخلش فقط برای نوزده نفر جا دارد»؛ یعنی اگر آن همه مسافر بنا بود سوار شوند، جای تکان خوردن نبود. وقتی مسافران به این مسئله اعتراض کردند شرکت گفت که دوازده - سیزده نفر در این اتوبوس سوار خواهند شد.

یکم ذی القعدة / ۱۶ فوریه: شرکت گفت دو اتوبوس و یک ماشین حرکت خواهد کرد. وقتی یکی از مسافران به این مسئله اعتراض کرد آنها گفتند: «خُب دو اتوبوس را سه اتوبوس می‌کنیم». در این فاصله قسط دوم هم پرداخت شد: ۲۳۷ روپیه و ۸ آنه. به دلیل بحث درباره تعداد اتوبوس‌ها، زائران به نماز جمعه مسجد جامع دهلی نرسیدند و وقتی ساعت چهار عصر به آنجا رسیدند بسیاری از نمازگزاران رفته بودند؛ اما باز هم صدها نمازگزار، که منتظر آمدن زائران بودند، از دیدن آنها به وجد آمدند و با نثار گل و فریادهای الله اکبر ایشان را بدرقه کردند. سپس اتوبوس‌ها به راه افتادند. هر جا حاجیان توقف می‌کردند، مردم از ایشان پذیرایی می‌کردند و قافله سالار عکس می‌گرفت؛ برای مثال در محله کاری باؤلی مردم از آنها با شربت و چای پذیرایی کردند که شرکت از این اتاق چند عکس گرفت.

حاجیان با عبور از دهلی و پانی‌پت و کزنال به آنبالا رسیدند؛ در آنبالا در منزل محمدحسین استراحت کردند و پذیرایی شدند؛ سپس مزار عارفی را زیارت کردند و فاتحه فرستادند.

حاجیان با عبور از راج‌پورا - لُدیانا - به لُدیانا رسیدند. در لُدیانا عبدالستار آنها را دعوت با چای و میوه از آنها پذیرایی کرد. با عبور از جالندَر به متگمَری رسیدند و

۱. در برخی اتوبوس‌های هندوستانی سقف از وسط باز است.

آنجا هم با استقبال و پذیرایی مردم مواجه شدند؛ با عبور از امرت سر به لاهور رسیدند. در شهر لاهور به دفتر شرکت رفتند. مدیران شرکت به زائران گفتند که وسایلشان را از اتوبوس پایین بیاورند. زائران هر چه اعتراض کردند، فایده‌ای نداشت. چون باربر کم بود، باربران تندتند اسباب را از بالای اتوبوس پایین می‌انداختند، راننده‌ها هم داد و بیداد راه انداخته بودند. مدیران شرکت جلسه برگزار کردند و تمام شب با هم بحث می‌کردند. «برخی می‌گفتند که سه اتوبوس و یک ماشین برود. برخی می‌گفتند که دو اتوبوس و یک ماشین برود. یکی از آنها می‌گفت: لاهور از شهرهای بزرگ هندوستان است. زائران اگر اعتراض کنند، به گوش دولت می‌رسد و باعث بدنامی ما می‌شود» (ولی داد، ۱۹۳۵، ص ۱۳).

۳ ذی القعدة / ۱۸ فوریه: زائران با سه اتوبوس و یک ماشین از لاهور به راه افتادند. شرکت وسط شهر عکس گرفت. در ادامه، اتوبوس از نزدیکی‌های مزار بابا فرید گنج شکر رد شد. زائران خواستند برای زیارت بروند، اما قافله سالار ننگه نداشت.

حاجیان با رسیدن به شهر ملتان با استقبال باشکوه مردم مواجه شدند. با اینکه در ملتان مزار عارفان بسیاری هست، قافله سالار برای زیارت توقف نکرد.

ادامه مسیر دیرا غازی خان، روستای سخی سرور، دره بولر (قسمت غربی کوه سلیمان) و فورت مئرو. راه‌های کوهستانی پُر پیچ و خم و هر لحظه امکان سقوط اتوبوس بود و «زائران مرتب ذکر خدا بر لبانشان جاری بود» (همان، ص ۱۶). در اینجا ایالت پنجاب تمام شد و زائران وارد ایالت بلوچستان شدند.

با ورود به منطقه رگنی، مرزبان‌ها با چای از زائران پذیرایی کردند و برای ناهار خیلی اصرار کردند. وقتی دیدند که زائران عجله دارند، پانزده سیر دنبه گوشت به آنها دادند تا خودشان در راه بپزند.

۱. رسم است که زائران در مسیر راهشان مزار عارفان را هم زیارت می‌کنند. فریدالدین مسعود گنج شکر (۵۶۹-۶۶۴ق/۱۱۷۴-۱۲۶۵م) از عارفان مشهور است که مزار وی در پاک پتن ایالت پنجاب پاکستان است.

در لورالایی در «سرای سردار» توقف کردند. پلیس گذرنامه‌ها را بررسی کرد.

از لورالایی تا کویتا سه راه بود: راه چنجان و راه زیارت. هر دو راه به دلیل برف سنگین بسته شده بودند. یک راه دیگر قلعه. سیف‌الله بود که از این مسیر رفتند. «پربرف و کوهستانی و ما تا آن موقع برف ندیده بودیم و هوا به شدت سرد بود»^۱ (ولی داد، ۱۹۳۵، ص ۱۹).

۷ ذی القعدة / ۲۲ فوریه: حاجیان به شهر کویتا^۲ رسیدند. به مدیر امام باران^۳ تلگراف زده بودند و بنابراین وی منتظر اتوبوس‌ها بود. او زائران را به یتیم‌خانه شهر - که نزدیک محله اسلام‌آباد و جای بزرگی بود - برد تا استراحت کنند. البته «نقشه قافله سالاران این بود که یکی از اتوبوس‌ها را در امام باران نگه دارد» (همان، ص ۲۰).

مدیر یتیم‌خانه، حاجی محمد صدیق، به زائران صبحانه‌ای مفصل داد. سپس امام مسجد جامع شهر کویتا (حاجی فضل‌الله) و دیگر بزرگان شهر برای خوشامدگویی آمدند. امام مسجد جامع پنج روپیه داد تا بین فقرا تقسیم شود. یکی از زائران، تجمل حسین غازی پوری، این امانت را نگه داشت. تجمل حسین همچنین درباره کمی زادراه دو تن از زائران گفت. در نتیجه مردم کویتا به سرعت ۱۱۳ روپیه پول جمع کردند.

از آنجا که اتوبوس‌ها خیلی خراب شده بودند و نیاز به تعمیر داشتند، زائران دو روز در کویتا ماندند و روز جمعه در مسجد جامع نماز خواندند. امام مسجد با خلوص برایشان

۱. ایالت بلوچستان - که امروزه در پاکستان است - زمستان‌های سختی داشت و برف شدیدی می‌بارید. برای این زائران که از مناطق گرمسیر هندوستان بودند، دیدن برف و راه رفتن بین برف‌های تا زانو، واقعاً شگفت‌آور بود و این سرما، برایشان طاقت فرسا بود.

۲. کویتا امروزه مرکز ایالت بلوچستان پاکستان است.

۳. «امام باران» به نوعی حسینیه/تکیه می‌گویند که بین شیعیان جنوب آسیا رایج بوده است. برگزاری مراسم عزاداری، نگهداری از وسایل عزاداری، و گذاشتن شبیه حرم‌های کربلا، نجف و مشهد از ویژگی‌های «امام باران» است. برخی از اینها در محرم و صفر، و برخی در تمام سال باز هستند و مردم از هر فرقه‌ای می‌توانند برای زیارت بروند.

دعا کرد و حاجی محمد صدیق ضیافت باشکوهی ترتیب داد. سپس زائران با دعای بچه‌های یتیم‌خانه و فریاد الله اکبر پنج هزار نفر به راه افتادند و مردم کویتا سبدهای خوراکی و میوه برای زاد راهشان دادند.

با عبور از کنسولگری ایران^۱ در کویتا راننده‌های اتوبوس‌ها سه عکس گرفتند. معاون کمیسیون با زبردستانش مسافت چهار مایل به بدرقه‌شان رفت.

اتوبوس‌ها با عبور از منطقه کوهستانی نوشکی به منطقه بیابانی سیستان وارد شدند. اینجا یکی از کارمندان راه‌آهن را همراه بردند تا راه را به آنها نشان دهد. در راه برای نماز در قلعه‌ای توقف کردند، اما بلافاصله پنجاه - شصت نفر از محلی‌ها اتوبوس را محاصره کردند. رانندگان اتوبوس را ترس برداشت و هر طور بود از آنجا بیرون آمدند. ادامه مسیر هم پُر از شن و خطرناک بود و اتوبوس‌ها هشت - نه بار در شن فرورفتند و بیم حمله راهزنان می‌رفت.

۱۰ ذی القعدة / ۲۵ فوریه: زائران به دال‌بندین رسیدند. کمی جلوتر اتوبوس‌ها ده - دوازده بار در شن گیر کردند و هر بار بیرون کشیدنشان وقت و انرژی زیادی می‌برد و در آن سرمای شدید، زائران مرتب پیاده و سوار می‌شدند تا اتوبوس‌ها را هُل دهند.

۱۱ ذی القعدة / ۲۶ فوریه: ناگهان بنزین اتوبوس‌ها تمام شد؛ بنابراین بنزین هر دو اتوبوس را جمع کردند و در یک اتوبوس ریختند. آن یک اتوبوس به نوک‌کندی رفت، بنزین خرید و برای آن دو وسیله آورد. در این میان یکی از مسافران تب کرد و دندان آخری‌اش درد گرفت. پزشک قافله، که ۷۵ ساله بود و پیش‌تر در ارتش کار کرده بود و در این سفر با همسرش آمده بود، به بیمار هیچ توجهی نمی‌کرد و می‌گفت: «ای بابا، بیخودی آدم را نگران می‌کنید. تب است. دندان درد است. خوب می‌شود» (ولی‌داد، ۱۹۳۵، ص ۲۴). در نهایت با کلی غرغر، یک دارو داد.

۱. ولی‌داد درباره گرفتن ویزای ایران چیزی ننوشته است. از این جمله برمی‌آید که ویزای ایران را از کنسولگری کویتا دریافت کردند.

۱۲ ذی القعدة/ ۲۷ فوریه: زائران به نوک‌کندی که رسیدند رانندگان اتوبوس یک راننده ایرانی را به عنوان راهنما کنارشان نشان‌دادند. با رسیدن به سفیدقلعه، مرز بلوچستان بریتانیا تمام شد.

ورود به ایران: ۱۲ ذی القعدة/ ۲۷ فوریه

زائران وارد مرز ایران، میرجاوه، شدند. در گمرک، ویزا و پول نقد و زیورآلاتشان بازرسی شد. «چون می‌دانستیم در ایران بُردن سکه طلا اجازه نیست، در کویتا در هر سه گنی زیان کرده، پول ایرانی گرفتیم. در ایران، اجازه بُردن کالای نوه هم نیست. وسایلمان را در یتیم‌خانه کویتا گذاشتیم. رئیس گمرک بسیار شریف بود. به تهران تلفن زد که اینها زائر حج هستند و سرسری بازرسی شوند. ما از این لطف دولت ایران بسیار سپاسگزاریم» (همان، ص ۲۵). زائران در زاهدان در گاراژ سیدمحمدعلی، که هندوستانی است و اتوبوس‌هایش در سراسر ایران تردد دارد، اقامت کردند.

۱۳ ذی القعدة/ ۲۸ فوریه: در زاهدان، مدیران شرکت خبر دیگری دادند: از اینجا به بعد فقط دو اتوبوس و یک ماشین می‌رود. در این باره زائران در کویته نامه‌ای نوشته و امضا کرده بودند که برای نجات از این مصیبت بلیطشان را پس بگیرند و با کشتی به حج بروند؛ اما از آنجا که مدیران یعنی اخترحسین (قافله‌سالار)، نیرحسین (وزیر و پدر اخترحسین)، شیخ محمدحسین (بازنشسته دادگاه)، محمدحسین (مأمور مالیات) همه افراد بانفوذی بودند، این درخواست را نپذیرفتند. آنها در زاهدان سیدمحمدعلی (گاراژدار) را آوردند و در حضور همه جلسه تشکیل دادند و از هر مسافر جداگانه نظرش را خواستند. همه گفتند سه اتوبوس باشد و ماشین نیاید. «البته این کار مدیران نمایش بود و آخر سر، کار خودشان را کردند: یک اتوبوس برای مردها و یک اتوبوس برای زن‌ها. ماشین هم فقط برای شیعه‌ها؛ یعنی مدیران شرکت باید با بقیه فرق کنند» (ولی‌داد، ۱۹۳۵، ص ۲۸). چند حاجی گذرنامه‌شان را خواستند پس بگیرند، اما مدیران شرکت

ندادند. ولی داد و یک حاجی دیگر وسایلشان را نگه داشتند. از آنجا که مالکِ گاراژ نفوذ بسیاری داشت و طرف مدیران شرکت بود، برای ولی داد و آن حاجی مشکل ایجاد کرد. به قول خود ولی داد، «در کشور غریب بودیم و گذرنامه مان دست آنها بود. چاره‌ای نداشتیم که سوار شویم» (ولی داد، ۱۹۳۵، ص ۲۸).

چون برای رسیدن به حج دیر می‌شد، زائران به قافله سالار پیشنهاد دادند که از زاهدان به شهر ری برود تا حرم عبدالعظیم را زیارت کنند و از تهران راهی عراق شوند و در برگشت از حج هم با آسودگی خیال به زیارت مشهد بروند؛ اما قافله سالار روی حرف خودش ایستاده بود.

ادامه سفر ایران این‌گونه بود: حرمک - دشت لوت - سفیدآباد - صابرشاه - بیرجند - تربت حیدریه - شریف‌آباد. «نزدیکی‌های مشهد که رسیدیم همه برای سلام زیارت پیاده شدند و سلام زیارت خواندند» (همان، ص ۳۱).

۱۶ ذی القعدة / ۳ مارس: زائران به مشهد رسیدند و نزد سید مهدی حسین خادم اقامت کردند. آنها یک روز در شهر ماندند و حرم امام رضا (علیه السلام) را زیارت کردند. برگشت از مشهد این‌گونه بود: زیارت قدمگاه - نیشابور - سبزوار - شاهرود - دامغان - قدرت‌آباد - سمنان.

راننده اتوبوس ناگهان محکم در جوی آب افتاد. ولی داد، که صندلی آخر نشسته بود، سرش محکم به سقف خورد و بعد با سر به کف اتوبوس افتاد و بیهوش شد و از رگ‌های گردنش خون جاری شد. پزشک هیچ اعتنایی نمی‌کرد. راننده هم همین‌طور به رانندگی‌اش ادامه می‌داد. با وخیم شدن حال ولی داد، اتوبوس نگه داشت. پزشک هم فقط دارویی داد و سر او را باندپیچی کرد.

۱۹ ذی القعدة / ۶ مارس: حاجیان به تهران رسیدند و در «گاراژ هندی» اقامت کردند. «از دهلی تا تهران ۲۴۳۷ کیلومتر را طی کرده بودند» (ولی داد، ۱۹۳۵، ص ۳۸). آنها سپس

به ری رفتند و حرم عبدالعظیم را زیارت کردند.

هنگام خروج از تهران، جلوی اتوبوس‌ها را گرفتند. چون گذرنامه‌ها باید در تهران بازرسی می‌شد. دو روز برای این کار طول کشید. «هر لحظه می‌گفتند گذرنامه‌هایتان الآن می‌آید، الآن می‌آید. اگر می‌دانستیم که دو روز طول می‌کشد، به زیارتگاه‌های دیگر در تهران می‌رفتیم» (همان، ص ۳۷).

۲۰ ذی القعدة / ۷ مارس: زائران از تهران خارج شدند و از کرج عبور کردند.

۲۱ ذی القعدة / ۸ مارس: ساعت شش صبح اتوبوس‌ها در حال حرکت بودند که از دور دیدند یک اتوبوس ایرانی بین برف‌ها گیر کرده است. یکی از راننده‌های هندوستانی برای اینکه به اتوبوس ایرانی نخورد، فرمان را به راست چرخاند. آن سمت هم گل‌ولای بود و لاستیک اتوبوس هندوستانی در گل فرورفت. تمام زائران پیاده شدند و زیر آن برف شدید شروع به هل دادن کردند. در پی این وضعیت، ده - دوازده ماشین در جاده متوقف شدند. «آن اتوبوس ایرانی یک پیچش شکسته بود و راننده و شاگردش شش ساعت در حال تعمیرش بودند، آن هم در آن سرما که انگشت یخ می‌بست. برف لباسشان را خیس کرده بود، اما ایرانی‌ها بی‌وقفه در حال تعمیر اتوبوس بودند. واقعاً ایرانی‌ها زحمتکش هستند. هر چه باشد ساکن منطقه سردسیر هستند» (همان، ص ۳۹). بالاخره یک اتوبوس آمد و به آن اتوبوس خراب طناب بست و با خود کشید. «ما هر چقدر به آن اتوبوس التماس کردیم که اتوبوس ما را هم با طناب دیگرش بکشد، او هیچ توجهی نکرد و رفت. ما اتوبوسمان را هل می‌دادیم، ولی ذره‌ای تکان نمی‌خورد. ماشین‌های دیگر رفتند و ما در برف مانده بودیم. یک راننده یهودی معزز ایستاد. او از یک راننده ماشین مسلمان کمک خواست، اما او محل نگذاشت و رفت. آن راننده یهودی یک راننده دیگر را پیدا کرد و با کمک او اتوبوس ما را از گل‌ولای در آورد و گفت: رفتار مسلمان‌های خودتان را ببینید و همدردی ما یهودیان را. ما بی‌اندازه از آن یهودیان تشکر کردیم. در آن جاده و برف شدید،

فقط آنها به داد ما رسیدند» (همان).

ادامه مسیر این‌گونه بود: همدان - چنگ‌آباد - اسدآباد - کنگاور - بیستون: «اینجا چشمه حیدری است که گفته می‌شود حضرت علی وقتی اینجا رسید چون آب نبود، با نیزه‌اش به این سنگ زد و چشمه‌ای از آنجا جوشید. ماشین ما جلوتر اینجا آمده بود و زیارت کرده بود. افسوس که ما از زیارت اینجا هم محروم ماندیم» (همان، ص ۴۱).

زائران در کرمانشاه در «گاراژ کامرون» اقامت کردند. ادامه مسیر چنین بود: کرن - طاق فرهاد - قصر شیرین. آنها تا اینجا ۲۸۸۶ کیلومتر طی کرده بودند.

ورود به عراق: ۲۳ ذی القعدة ۱۰/ مارس

زائران از مرز خسروی عبور کردند و به خانقین رسیدند و قرنطینه شدند. «صد آفرین به افسران گمرک مندریه عراق که بی‌اندازه محترمانه و خوش اخلاق با ما برخورد کردند. وقتی فهمیدند که قافله ما راهی حجاز است هر کاری از دستشان می‌آمد برایمان انجام دادند؛ هم قانون را اجرا کردند و هم سرسری ما را بازرسی کردند. از همه بارها فقط یک صندوق و بستر را باز کردند و به ما اجازه خروج دادند. یکی از همسفران راه را گم کرده بود. رئیس گمرک به یکی از کارمندانش گفت که برود او را پیدا کند» (همان، ص ۴۵).

زائران وارد عراق شدند. «در بغداد عصر خواستیم به زیارت حضرت گیلانی برویم که وارث علی، نظافتچی، گفت که قافله سالار سپرده است هیچ کس جایی نرود؛ چون اتوبوس‌ها شب حرکت می‌کنند. شنیدن این دستور عجیب آن هم از زبان یک کارگر ساده برایمان جای حیرت داشت. یکی از زائران به شدت عصبانی شد و به زور جلویش را گرفتیم. عصبانیتش کاملاً به‌جا بود؛ چون تا اینجا از خیلی زیارتگاه‌ها محروم شده بودیم؛ اما به جز صبر چاره‌ای نبود. درست یک ساعت بعد اتوبوس‌ها آمدند و گفتند که امشب حرکت نمی‌کنیم. واحسرتا! این زیارت هم نصیبمان نشد. از طرفی در گاراژ هم بسته بود و همان‌جا ماندیم» (همان، ص ۴۷).

دولت عربستان می‌گفت راه بصره- کویت یا نجف و حایل امن نیست و برای همین مسئولیت اتوبوس‌ها را بر عهده نمی‌گرفت و می‌گفت هر اتوبوسی که بخواهد از این مسیر برود مسئولیت با خودش بود. راننده‌های محلی به قافله‌سالار فهماندند که بهتر است از راه شام بروند. خود زائران هم گفتند که اگر بناست با مسئولیت خودشان بروند، از راه نجف و حایل بروند، اما قافله‌سالار راه بصره و کویت را در نظر داشت؛ می‌گفت این راه از همه نزدیک‌تر است و پس از پنج روز به بیت‌الله خواهند رسید: یک روز بصره و چهار روز کویت. از طرفی معلوم شد که قافله‌سالار با دوستانش به کاظمین شریفین رفته است (همان، صی ۴۷ و ۴۸).

۲۶ ذی‌القعدة / ۱۳ مارس: ادامه مسیر از عماره و عزیزیه با کشتی بخار، دو اتوبوس و یک ماشین بود. زائران از دریای بصره عبور کردند.

زائران وقتی در بغداد بودند تصمیم گرفتند از اتوبوس جدا شوند و خودشان را به حج برسانند، اما متوجه شدند برای بازرسی گذرنامه‌هایشان باید به بصره بروند. وقتی هم به بصره رسیدند هیچ کشتی‌ای با مسافر کم به جده نمی‌رفت و فقط در صورتی که کرایه تمام کشتی را می‌دادند، حاضر به حرکت بود.

۲۸ ذی‌القعدة / ۱۵ مارس: آخرین مرز عراق، پاسگاه زُبیر بود. زائران وارد کویت شدند. ولی داد مدام اظهار پشیمانی می‌کرد: «اگر از دهلی تا کراچی می‌رفتیم، با قطار دو روز طول می‌کشید، کرایه هم دوازده روپیه می‌شد. از کراچی تا کویت با کشتی چهار روز می‌شد و کرایه هم سه روپیه می‌دادیم؛ یعنی شش روز از دهلی تا کویت طول می‌کشید. این طوری پس از یک‌ماه تازه به کویت رسیده‌ایم و آن هم با چه مصیبتی که فقط دل ما می‌داند» (ولی داد، ۱۹۳۵، ص ۵۳).

چون پلیس اجازه خروج شبانه از کویت را نداد، زائران شب پشت دروازه شهر خوابیدند: «چون داخل اتوبوس جای تکان خوردن نبود، کنار اتوبوس‌ها رختخواب

انداختیم و بیرون خوابیدیم. اول، یکی از همسفران که می خواست رختخوابش را بردارد، پایین روی من انداخت. دوم، او می خواست یواشکی آب بردارد که مُشک من رویم ریخت. سوم، باران بارید و کلاً نشد بخوابم» (همان، ص ۵۴).

یکم ذی الحجّه / ۱۷ مارس: زائران با عبور از دریا به خشکی رسیدند. اینجا بود که ماه ذی الحجّه نمایان شد و آنها با رؤیت ماه دعا کردند که به سلامتی و سر وقت به حج برسند.

در ادامه مسیر، اتوبوس ها مرتب در شن فرومی رفتند. وقتی به قصبه جریه رسیدند قافله سالار سفارش نامه پلیس کویت را به سردار جریه نشان داد. سردار هم دو خیمه زنانه و مردانه برپا کرد و حسابی از زائران پذیرایی کرد. وسط ریگستان، موتور یکی از اتوبوس ها خراب شد و برای تعمیرش ۲۶ ساعت توقف کردند. پس از بحث زیاد با قافله سالار، ولی داد و یکی از مسافران با ماشین به روستای قبلی رفتند تا آب بیاورند. ماشین تا حدی درست شد و کمی که حرکت کردند دوباره موتور اتوبوس خراب شد. «ادامه سفر به دست تقدیر و تدبیر بود» (همان، ص ۵۷).

زائران پیش قافله سالار رفتند که هر طور شده آنها را به ریاض برساند و از آنجا به بعد خودشان را به مکه خواهند رساند. پدر قافله سالار اطمینان داد که نمی گذارد حجتشان به تأخیر افتد.

«آن وقت که آگهی پُر آب و تاب این شرکت را می خواندیم، که در هر سطرش افراد عالی رتبه مسئولش بودند، نمی دانستیم که خود آنها این مسیر را ندیده اند، فقط روی نقشه خوانده اند و این طوری جان و مال فرزندان اسلام، اعصاب و آسایش آنها را این طور پایمال می کنند، تخته مشق می کنند. چه خبر داشتیم که اولین تجربه شان را روی ما پیاده می کنند» (همان، ص ۵۸).

۳ ذی الحجّه / ۱۹ مارس: حرکت در سراسر ریگستان، فرورفتن اتوبوس ها در شن و

پیاده و سوار شدن زائران برای هل دادن آنها را به حالت غش انداخت. راننده از شدت خستگی چشمانش خمار شد و راه را گم کرد. «دلما می خواست زمین دهان باز کند و ما در آن فرورویم. وای، زمین سخت، آسمان دور. مرگ ما هم مُرده بود. در سراسر بیابان هیچ بنی بشری نبود. هیچ پرنده چرنده ای نبود. آبی نبود و تیمم می کردیم. پس از سه روز ندایی آمد که راه پیدا شده است» (همان، ص ۶۰).

۴ ذی الحجّه / ۲۰ مارس: اما راه اشتباه بود. همگی در حال مرگ بودند که ناگهان ولی داد یادش آمد که قطب نما و نقشه دارد. «فکر کردم اگر بنا هست بمیرم، نزدیک مکه بمیرم. اتوبوس زن ها فرمانش کنده شد و اتوبوس هم در شن فرورفت. قطره آب تریاق کربلا بود. صدای «العطش العطش» ما بلند شده بود. دعای «لَا إِلَهَ إِلَّا أَنْتَ سُبْحَانَكَ إِنِّي كُنْتُ مِنَ الظَّالِمِينَ وَلَا حَوْلَ وَلَا قُوَّةَ إِلَّا بِاللَّهِ الْعَلِيِّ الْعَظِيمِ» را با تضرع و التماس می خواندیم. در آن صحرا اگر می مردیم، هیچ نام و نشانی از ما باقی نمی ماند و هیچ کس نمی دانست چه بر سرمان آمده است» (همان، ص ۶۱). آنها در آن ریگستان وسیع شش شب ماندند تا راه را پیدا کنند. «وقتی گفتند راه پیدا شده است، از شدت ناباوری و خوشحالی اشکمان سرازیر شد. این لحظه در تمام زندگی یادمان خواهد ماند» (همان، ص ۶۲).

۶ ذی الحجّه / ۲۲ مارس: زائران درحالی که مانند ماهی بی آب بی قرار بودند، پس از عبور از حُرما به ریاض رسیدند؛ باید از ایست بازرسی رد می شدند و خواهش کردند که به دلیل تنگی وقت، به آنها اجازه عبور داده شود. رئیس بازرسی به ریاض تلفن کرد. نیم ساعت بعد، والی ریاض خودش آمد و آنها را به مهمانی دعوت کرد. از آنجا که زائران عجله داشتند، ضمن تشکر بسیار از والی دعوتش را رد کردند. والی به آنها گوشت های ذبح شده و نان داد تا در راه بخورند. «هنگام وضو گرفتن ساعت مچی و قطب نما را روی کاپوت اتوبوس جا گذاشتم. چند ثانیه بعد که رفتم، دیدم نه ساعت است، نه قطب نما. به قافله سالار گفتم. از او صدایی درنیامد» (همان، ص ۶۷).

با عبور از قصبه حبیل و قصبه لحونیا، زائران به مکه معظمه نزدیک تر می شدند: «دلمان می خواست پر دریاوریم و تا مکه معظمه پرواز کنیم» (همان، ص ۶۷). اتوبوس زن ها یک قطعه اش خراب شده بود. راننده مانده بود تا قطعه را درست کند. هنگام حرکت راه را گم کرده بود. از قصبه مرات به بعد دیگر زائران پیاده راه می رفتند تا وزن اتوبوس ها زیاد نشود و در شن گیر نکنند.

۹ ذی الحجّه / ۲۵ مارس: در قصبه دوابه، یک سرباز محلی با آنها همراه شد تا راه را به آنها نشان دهد. با طی مسافت ۴۱۵۷ کیلومتر قافله سالار اعلام کرد که آماده احرام شوند؛ چون میقات نزدیک است. «تپیدن دل، خراش جگر، لرزیدن بدن، اشک های جاری مان را فقط خدا دید. تمام شب را با گریه و زاری به نعت خوانی پرداختیم» (همان، ص ۷۳). زائران نماز ظهر و عصرشان را نخواندند تا در عرفات در مسجد نمره بخوانند؛ اما میقاتی در کار نبود. پس از طی ۴۴۱۵ کیلومتر قافله سالار و همدستانش دو گالن هشت لیتری بنزین را در ماشینشان گذاشته و راهی مکه شده بودند. آن زائران درمانده را در آن بیابان رها کرده بودند. «به هر نیتی که رفتند، ان شاء الله که حج قسمتشان نشود؛ مثل ما همیشه محروم و ناامرد بمانند» (همان، ص ۷۶).

آن سرباز محلی به طائف رفت تا برای زائران کاری کند. چند ساعت بعد، دو شترسوار از دور دیده شدند. آنها از طرف والی طائف نامه ای به زبان عربی و ترجمه فارسی آورده بودند: «همه مردم و مغازه دارهای طائف به مکه مکرمه رفته اند. در طائف بنزین پیدا نمی شود. ما به والی مکه تلفن زده ایم تا برای شما کاری کند. البته اگر شتر می خواهید، این دو سرباز می توانند برایتان شتر مهیا کنند» (همان، ص ۷۷). از آنجا که زائران و وسایلشان زیاد بود، آنها خواستند که برایشان بنزین فراهم شود. فردا صبح دولت برای آنها هشت گالن بنزین فرستاد.

۱۰ ذی الحجّه / ۲۶ مارس: «حج برگزار شد و امروز عید قربان است. حاجی دارند رمی

جمرات می‌کنند؛ قربانی ذبح می‌کنند. خوشحال و خندان هستند. آه، مای سیه‌رو از حج محروم ماندیم. حال ما را خدا نصیب دشمن هم نکند. جگرمان سوخته است. درونمان شعله آتش شعله‌ور است...» (همان، ص ۷۶). در این هنگام که حسرت، پشیمانی و خشم سراپای وجود زائران را فرا گرفته بود امجد حسین، برادرزن قافله‌سالار، گفت: «به خاطر حج شما این همه به دردسر افتادیم. از حج شما به ما چه» (همان، ص ۷۶).

تشریف به مکه معظمه، ۱۲ ذی‌الحجه ۱۳۵۲ / ۲۸ مارس ۱۹۳۴

«آنچه را چشمانمان می‌دید قلم یارای توصیفش را ندارد. ما در حیرت و بهت بودیم. برای ما سیاه‌رویان نعمت غیرمترقبه‌ای بود... ای لباس احرام، امروز تو را برای عظمت خانه خدا به تن می‌کنم. از اینجا به آن دیار با عظمت می‌برمت که پیامبران اولوالعزم لرزیده‌اند. از غلامان زبردست تا شاهنشاهان عالم از عظمت و جلال آنجا سیخ شده‌اند. تو گواهی بده و دعا کن که عاقبت به خیر شوم و حج نصیبم شود. ای لباس بی‌گناه، کاش من این قدر خوش قسمت بودم که تو را در حج به تن می‌کردم. می‌دانم که بسیار گنه‌کارم، ولی از رحمت الهی بخشش دور نیست. من گول حرف‌های چرب‌و‌چیلی شرکت را خوردم؛ در باغ سبزشان فریب خوردم؛ راه کشتی را نرفتم و از این راه خشکی آمدم. ای لباس احرام، تو هیچ تقصیری نداری؛ اما بد قسمت هستی که یک محروم‌الحج تو را دارد به تنش می‌کند» (همان، ص ۷۹).

زائران پس از انجام اعمال به صفا و مروه رفتند. پس از به‌جای آوردن سعی در راه خانه باشکوهی دیدند که معلوم شد منزل شیخ‌الشیوخ آن منطقه است که پس از سلام و احوالپرسی آنها را به منزلش دعوت کرد. در آنجا ناگهان دیدند قافله‌سالار با قیافه‌ای شرمنده وارد شد. او داستانش را تعریف کرد و به این جمله رسید: «ما هم با بدبختی خودمان را به مکه رساندیم. هیچ بشری نبود؛ چون همه به حج رفته بودند. مجبور شدیم به عرفات برویم. بیخودی دوزخ از آنجا بودیم. امروز هم که اینجا رسیدیم» (همان، ص ۸۳). با شنیدن کلمه «بیخودی» یکی از

زائران چنان به هم ریخت که سر قافله سالار داد زد: «هر مسلمانی دلش می خواهد به عرفات بیاید و از این بابت خودش را خوش قسمت می داند. آن وقت تو می گویی بیخودی اینجا بودیم. واقعاً که این طرز فکر تو هزار افسوس دارد» (همان، ص ۸۳).

زائران از قافله سالار خواستند که کرایه برگشتشان را پس دهد، اما قافله سالار بی هیچ حرفی خواست برود که شیخ الشیوخ به او گفت فردا صبح بیاید تا در این باره تصمیم گرفته شود. قافله سالار فردا صبح آمد و گفت که او یک کارمند معمولی شرکت است و الآن هیچ پولی برایش نمانده است؛ حتی برای برگشت، از دولت حجاز بنزین قرض کرده است. ولی داد حال خودش و زائران را چنین توصیف می کند: «جیب خالی، بی پولی، غربت، بی کسی، ذلت، خواری، پشیمانی، طعنه دوستان، رسوای عالم. یک جان و هزار آفت» (همان، ص ۸۶).

و از همه دردناک تر آه پیرمردی بود که دیگر زادراهی نداشت: «شکرالله خان، اهل بدایون، به طور خادم در اتوبوس کار می کرد. به دفتر دهلی شرکت ۲۰۵ روپیه امانت داده بود که در مکه به او بدهند. حالا قافله سالار انکار می کرد. این پیرمرد تمام راه نفرین می کرد. با آه و فریاد و گریه می گفت: همه عمرم بنایی کردم و یک روپیه یک روپیه برای حج پول جمع کردم. این پول ها را به لباس هایم می دوختم تا گم نشوند. حالا این قدر پول ندارم که راحت در مکه خیرات دهم، سوغاتی بخرم» (همان، ص ۷۰).

زائران بیچاره از شدت عصبانیت دنبال راهی می گشتند: شکایت به پلیس حجاز، شکایت به کنسولگری هندوستان در حجاز یا شکایت به کمیته حج در حجاز. سرانجام یکی از زائران پیشنهاد داد که تلگرافی به سلطان عبدالعزیز^۱ بفرستند.

زائران در عمارتی شش طبقه جلوی نهر زبیده در محله شامیه، که به بیت الکبیر معروف است، اقامت کردند. یک نفر از کارمندان شرکت قدم قدم همراه زائران بود تا مبدا آنها تصمیمی بگیرند که باعث آبروریزی شرکت شود. زائران به چند دسته

۱. سلطان عبدالعزیز (۱۸۷۵ - ۱۹۵۳ م) از ۱۹۳۲ تا ۱۹۵۳ میلادی سلطنت کرد.

تقسیم شدند: ۲۷ زائر مسکین هیچ چاره‌ای نداشتند جز اینکه با همان اتوبوس‌ها به هندوستان برگردند. شیخ‌الشیوخ از نفوذش استفاده کرد تا حکومت حجاز از این زائران نصف هزینه‌ها را بگیرد. پنج زائر، که پول همراهشان بود، گفتند حالا که از حج محروم مانده‌اند، کم از کم زیارت مدینه را از دست ندهند. آنها تصمیم گرفتند پس از زیارت مدینه خودشان به هندوستان برگردند. دو زائر، که هیچ توان و حوصله‌ای برایشان نمانده بود، بدون زیارت مدینه به جده رفتند تا با کشتی به هندوستان برگردند. پنج زائر گفتند اگر اتوبوس‌های شرکت از مسیر مدینه برود، با آنها به هندوستان بروند گشت. پنج زائر (شامل ولی داد) نیز با خود عهد کردند که حتی اگر بمیرند، بدون حج و باروی سیاه به هندوستان برنخواهند گشت.

فردای آن روز، پلیس، زائران باقی مانده و قافله سالار را احضار کرد و گفت که سلطان عبدالعزیز کار شما را به نخست وزیر^۱ سپرده است. پلیس از همه بازجویی کرد و قافله سالار همان حرف‌هایش را تکرار کرد: «من کارمند معمولی شرکت هستم، کاره‌ای نیستم...».

روز بعد همگی به منزل نخست وزیر رفتند. او در نهایت خوش اخلاقی باتک تک زائران دست داد. همه حرف‌های زائران و قافله سالار را شنید. سپس نخست وزیر گفت: «اگر ما حتی کمی از قبل حج از وضعیت شما خبر داشتیم، ماشین سلطان را می فرستادیم تا شما را از آن بیابان به حج برساند. خواسته‌های شما کاملاً درست است. از آنجایی که قافله سالار کارمند شرکت است، پولتان را باید از خود شرکت بگیرید. قافله سالار الآن سردرگم شده است. شما بگذارید او برود تا کم از کم آن زائران را به هندوستان برگرداند. البته شما زائران تا هر وقت بخواهد مهمان ما هستید و ما کاملاً در خدمت شما هستیم. هر جا دلتان بخواهید اقامت کنید ما نامه می دهیم. از دولت هم می خواهیم که تمام هزینه‌های شما را معاف کند» (همان، ص ۹۲).

۱. عبدالله بن سلیمان الحمدان (۱۸۸۷ - ۱۹۶۵ م) از ۱۹۳۲ تا ۱۹۵۵ میلادی نخست وزیر سلطان عبدالعزیز بود.

ولی داد و آن چهار زائر در مقابل این کرم و لطف دولت حجاز حرفی برای گفتن نداشتند. لطف الهی دیگری شامل حال ولی داد شد و اداره راه‌آهن با درخواست مرخصی بیشتر او موافقت کرد.

ولی داد هم با خیال راحت زیارت می‌کرد و هم به فکر کسانی بود که استطاعت مالی نداشتند، ولی برای آمدن به حج بی‌تاب بودند و در طول مسیر از زائران التماس دعا داشتند تا حج قسمت ایشان هم بشود. منشی ظفر مرزا، که از رؤسای شهر دهلی و از دوستان نزدیک نخست‌وزیر حجاز، در کشتی عازم حج به صدها فقیر غذا می‌داد و هزاران متر پارچه احرام برایشان فراهم می‌کرد. ولی داد با منشی وی در این باره مشورت کرد. در نتیجه ناز محمد (از تاجران شهر بمبئی)، حاجی موسی (از رؤسای ایالت سند^۲)، صغیر احمد (از رؤسای شهر غازی پور) و شیخ محمد ابراهیم (تاجر چرم در شهر دهلی) نزد نخست‌وزیر رفتند و از او خواستند که آرزوی قلبی مستمندان را برآورده کند. نخست‌وزیر گفت:

۱. رئیس کمیته حج کراچی، حاجی عبدالغنی، از دوستانم است. هر فقیری که او معرفی کند حکومت حجاز حجش را رایگان کند.

۲. سفر دریایی کراچی - بحرین - الحاء جزو بندرهای ماست و دوساعته طی می‌شود. مسیر زمینی الحاء - ریاض - مکه و مدینه با اتوبوس طی می‌شود و این هم در قلمروی ماست. ما این راه‌ها را باز می‌کنیم و زائرانی که از این راه بیایند هزینه‌ای نخواهند پرداخت (همان، ص ۱۰۷). خبر بازگشایی این راه در روزنامه *أم‌القری* ۳، ۱۲ جمادی الاول ۱۳۵۳/۲۴ اوت ۱۹۳۴ چاپ شد.

۱. در زبان اردو همین طور نوشته می‌شود.

۲. «ایالت سند» امروزه در جنوب پاکستان است.

۳. *أم‌القری* هفته‌نامه‌ای است که هر جمعه از مکه مکرمه به زبان عربی چاپ می‌شود. این نشریه نخستین بار در ۱۵ جمادی الاول ۱۳۴۳/۱۲ دسامبر ۱۹۲۴ چاپ شد.

نتیجه‌گیری

مردم جنوب آسیا سفر روحانی حج را با زیارتگاه‌های دیگر کشورها پیوند می‌دهند؛ گاهی پیش از حج تا آرام‌آرام به اوج روحانی برسند و گاهی پس از حج تا روحانیت حج همچنان در وجودشان باشد. یک شرکت سهامی در هندوستان آگهی فریبنده‌ای چاپ کرد که مسافت پنج هزار کیلومتری دهلی - ایران - عراق - شام - بیت‌المقدس - مکه را با اتوبوس یک‌سره و با امکانات کامل و کرایه پانصد روپیه طی خواهد کرد. ۴۴ نفر (زن و مرد و کودک و سالخورده) ثبت‌نام کردند. شرکت دو اتوبوس برای زائران و اسباب‌بشان، و یک ماشین برای مسئولان شرکت در نظر گرفت. یکی از زائران به نام شیخ‌ولی داد از همان آغاز سفرنامه‌اش را نوشت. در آگهی شرکت نوشته شده بود که اتوبوس‌ها به دست مهندس طراحی شده‌اند و امکانات پنکه، نیمکت‌های راحتی، تشک‌های فنی، بیت‌الخلا، صندوقچه امانت و تانکر آب فراهم است. ولی داد در سفرنامه‌اش فضای داخل اتوبوس را توصیف نکرده، اما با خواندن کل سفرنامه چنین به نظر می‌آید که اتوبوس بی‌امکانات بوده است؛ برای مثال تنگی جا به حدی بود که زائران نمی‌توانستند راحت دراز بکشند یا پاهایشان را دراز کنند. نبود آب داخل اتوبوس، تمام شدن بنزین و فرورفتن اتوبوس‌ها در شن و برف و گل‌ولای از دیگر مصائب سفر بود. از همه مهم‌تر اینکه مدیران شرکت و رانندگان این مسیر یک‌سره را طی نکرده بودند و فقط با تکیه بر نقشه تصمیم به راه‌اندازی اتوبوس یک‌سره گرفته بودند.

زائران درمانده و با این همه مصیبت و روزها سرگردانی در بیابان‌های عرب معجزه‌آسا نجات پیدا کردند و ۱۲ ذی‌الحجه به مکه معظمه رسیدند. آنها در ایران فقط به مشهد رفتند و به زیارتگاه‌های عراق و شام و بیت‌المقدس و به ویژه به حج نرسیدند. از طرفی نه آهی در بساط داشتند و نه جانی در تن. زائران به پلیس حجاز شکایت کردند و یکی از شیخ‌الشیوخ‌ها و نخست‌وزیر حجاز پس از شنیدن همه قضیه، به شکایتشان رسیدگی

کرد: همه زائران پس از برگشت به هندوستان تمام مطالبات خود را از مدیران شرکت طلب کنند. قافله سالار هم فقط یکی از کارمندان شرکت است و الآن هیچ پولی برایش نمانده است تا کرایه برگشت زائران را پس دهد. دولت حجاز به زائرانی که می خواهند تا حج آینده اینجا بمانند به عنوان مهمان خدمت خواهد کرد. آنها هیچ مسئله‌ای برای اقامت ندارند و تمام هزینه‌های حج آنها هم معاف است.

زائران بسیاری به ناچار با همان شرکت حيله‌گر برگشتند. نخست وزیر به قافله سالار بنزین قرض داد و هزینه‌های حج را نصف کرد. زائران کمی که وسعت مالی داشتند پس از زیارت مدینه با کشتی به هندوستان برگشتند. پنج نفر از جمله ولی داد که حاضر بودند بمیرند ولی این محرومیت را تحمل نکنند، در حجاز ماندند تا سال آینده «حاجی» شوند.

ولی داد به دلیل مصیبت پیش آمده نتوانست سفرنامه‌اش را کامل کند؛ اما در حجاز با حاجیان هندوستانی برخورد کرد و آنها از او خواستند برای آگاهی دیگران سفرنامه‌اش را کامل کند و چاپ کند؛ بنابراین ولی داد علاوه بر رویدادهای سفر دیگر مشاهدات و تجربه‌هایش را هم نوشت.

«کرمانشاه شهری بارونق و پرجمعیت است. خیابان‌های تمیز، نور چراغ‌ها، قهوه‌خانه‌های زیاد که از گرامافون آهنگ پخش می‌کنند، تماشایی است. تقریباً هر غذایی پیدا می‌شود، ولی گران. نود درصد جمعیت اینجا زرتشتی است» (همان، ص ۴۲).
 «در بصره فردی به نام عبدالحکیم، مثل راما مورتی^۱ اتوبوس‌ها را نگه می‌داشت و حرکات پهلوانی انجام می‌داد. عبدالحکیم می‌خواست نمایشش را به ما هم نشان دهد، ولی ما به دلیل کمی فرصت معذرت خواستیم» (همان، ص ۵۲).

۱. راما مورتی نایدو (۱۸۸۲ - ۱۹۴۲م) پهلوان و گشتی‌گیر مشهور هندوستانی بود. درباره وی، ر.ک:

https://en.wikipedia.org/wiki/Kodi_Rammurthy_Naidu

در سفرنامہ ولی داد ضمن توصیف شہر مکہ مقامات مقدسہ داخل و بیرون این شہر و نیز شہر مدینہ و اوضاع اجتماعی و حکومتی حجاز ہم بررسی شدہ است. زندگی عرب ہا، ادارہ امور، نظم و ترتیب و ایجاد امنیت در حکومت کنونی حجاز، اجرای احکام اسلامی برای مجرمان، جلوگیری از گدایی، شرفای عرب و قبایل کنونی حجاز از جملہ موضوعات این سفرنامہ است.

ولی داد با رسم جدول اینہا را برای خوانندگان توضیح دادہ است: سکہ ہا و اوزان در ایران، عکس مکہ معظمہ، عکس مدینہ منورہ، عمرہ و حج، تعداد ابواب، سنگ ہا، محراب ہا و برج ہا کیعبہ اللہ و حاجیان کشورهای مختلف کہ بین سال ہای ۱۳۴۶ - ۱۳۵۱ ق/ ۱۹۲۸ - ۱۹۳۳ م از بندر جدہ بہ مکہ آمدہ بودند.

۱۱۲

اسلامی سال	اسلامی سال	اسلامی سال	اسلامی سال
۱۳۲۵	۱۳۲۶	۱۳۲۷	۱۳۲۸
۱۳۲۵	۱۳۲۶	۱۳۲۷	۱۳۲۸
۳۳۰	۱۳۲۳	۴	۴
۱	۳۳	۵۰۹	۴۰۱
۵۲۳	۱۱۹۹	۱۹۴	۵۲۸
۱۹۹۹۲	۹۶۹۳۵	۵۸۶	۳۴۰۳

ایک لاکھ اور بیس ہزار کا فرق اور صرف چھ سال ہیں قیامت کا فرق ہے۔ اس فرق کو ذرا نظر کر کے اندازہ کیجئے اور یہ لوگ کی مناسبت کیا صورت رکھتی ہے۔ یہ صاف ہی صاف کیوں نہ لگھوں۔ اگر ایک لاکھ حجاج سے حساب سووہ پیرہنی کس یا عمامہ ایک کر ڈر پڑتا اور دو سووہ پہنے جانے کا نتیجہ چالیس لاکھ روگیا لاکھ ڈیڑھ چالیس کا فرق قابل نظر انداز ہو سکتا ہے۔ جاہلوں کو تو چونے ڈانڈے پڑنا ہی سہی صافت کی اب ضرورت نہیں رہی سب سے زیادہ اور قابل بے گناہی اور مروتا کہ جاسے میں ہزار کے تخمیناً لاکھ لاکھ بیس نان۔ گریہ و شکایت کیسے جاننا اور اسی انداز پر چلنے و رو بہ حجاج کے زبردست ہونے سے اب ایسا ہی کہ اور اس لاکھ عرب کس قدر مالی نقص پہنچتا اور مالی خوش حالی اور فلاح ایسا ہی کہ نہ منہ نہ خانا نہ پڑنا نہ جرم نہ ہونے چوڑ کے راستے ایک نعمت غیر تیرہ اور آمد ایسی ہے کہ نہ ہوتی۔ یہ ہم حجاج مہاجرین کے مالی خوش حالی اور فلاح ایسا ہی کہ نہ منہ نہ خانا نہ پڑنا نہ جرم نہ ہونے چوڑ کے راستے ایک نعمت غیر تیرہ اور آمد ایسی ہے کہ نہ ہوتی۔ یہ ہم حجاج مہاجرین کے

اسلامی حکومت اور قانون شریعت کا نظریہ

ہیکے دیو سے برطانوی ہندی راج مالیا کی تشریح ہے۔ سیکھے جب نصیحتیں دیا کرتے، دالے حاجی خوشی خوشی سرخرو اور پیش کش اور پیش کش کا زور دے اور فرزندوں کو لکھے، ایک صاحب نے بیان کیا کہ میں ہر جگہ وہ دیکھی کہ پاس ایک ایک ہوا ہوا تھا تھا ہے

۱۱۳

اگر اس دور کو سو کریں تو واقعی باہری نظریں نہتے نعمان و کمائی دیکھ لیکن اگر وسیع النظری اور عین نظر نظر رکھا جائے تو یہ سوچنا ہو سکتے ہیں۔ ہر وہ تو زور و زور سے گھر گھر، کو، عداو و دشمنی کو فراموش فرمائیے۔ حجاج کی تعداد میں تخمیناً اکتالیس از انبارہ ہزار تیرہ سو تیس ہزار ہے۔ مسلمانوں کے ایک لاکھ کا گناہ لگنے میں سوویں عرب کے۔ شہادت حاصل ہے ان ماہیوں کے اعدا و دشمنی حاصل کیے ہیں۔ جو قید و گارہ سے لے کر موت کی پیدائش کو مشاہدہ سے مشاہدہ ہو گئے ہیں۔ ان اعدا و دشمنی سے کہہ دوں کہ حکومت حجاز سے لے کر ان کے ہستی اللہ کے ہوتے تھے آسمانوں پر چکا ہی ہے ان کی تعداد میں ہر شخصیت ہونی چاہی ہے جس کا سبب دنیا کی عام سہ و آزاری ہے۔ گوشوارہ ص ۲۱۱ ہے۔

اسلامی سال	اسلامی سال	اسلامی سال	اسلامی سال
۱۳۲۵	۱۳۲۶	۱۳۲۷	۱۳۲۸
۱۳۲۵	۱۳۲۶	۱۳۲۷	۱۳۲۸
۳۴	۱۱۲	۱۱	۱۱
۲۵	۱۰۸	۲۴۰۳	۲۰۲۳
۱	۲	۱۴۹	۴
۱۹۲۵	۱۳۰۹۹	۱۲۰۳	۱۹۸۴
۳۴۳	۵۲۲	۴۰۲۰	۱۳۴۸۱
۲۳	۸۶	۱۳۹	۵۰۲۸
۴۵	۲۳۵	۲۲۱۴	۴۹۳۹۳
۲۲۰	۱۱۰۲	۱۲۸۳	۲۸۲۵
۵۰۳	۱۰۰۹	۱۱۱	۳۴۱
۵۳	۳۰۵		



رویداد سفر بہ حج و زیارات با آنتیپوس پکسہ در سال ۱۳۵۴ ق/ ۱۹۳۴ م: مسافت ۵۰۰۰ کیلومتری دہلی - مکہ

منابع

۱. بَرَنی، الحاج سلاح الدین محمد الیاس، (تاریخ تمہید دوم: رجب ۱۳۵۸ ہجری)، صراط الحمید یعنی سفرنامہ مقامات مقدسہ واقع عراق، شام، فلسطین و حجاز، ج ۱، مطبع برقی اعظم جابی، حیدرآباد دکن.
۲. ولی داد، حاجی شیخ (۱۹۳۵م)، حج بذریعہ موٹر؛ اس سفر کے مفصل حالات جو سنہ ۱۹۳۴ء میں بذریعہ موٹر، دہلی سے مکہ معظمہ تک براستہ بلوچستان، ایران، عراق، کویت و حجاز کیا گیا، عزیز پریس، آگرہ.

3. www.rekhta.org