

گزارشی از مشکلات راه حج، شرکت لنج، و قرنطینه طور سینا

(از سال ۱۹۱۴ میلادی / ۱۳۳۲ق. / ۱۲۹۳ش.)

میرزا محمد خان ناظم الملک

به کوشش: رسول جعفریان*

چکیده

میقات حج

در گزارش سفری که بدان پرداخته‌ایم، اشاره به زمان نشده و تاریخ نگارش آن، روشن نیست، جز یک مورد تاریخی که آن هم مربوط به نامه‌ای است با تاریخ سپتامبر ۱۹۱۴ میلادی بنابراین، می‌توان از روی آن تاریخ، محدوده تاریخی این سفر را معین کرد که دوره پس از عصر ناصری است؛ زمانی که پدیده‌ای به نام گذرنامه و برگه عبور رایج شد.

نویسنده گزارش که یک مأمور عالی رتبه دولتی است و انتقاداتی به مسائل طول راه دارد، مطالب خود را با «فصل اول» و با عنوان «پیش آمده‌های راه و معاملات لنج و غیر با حاجی» آغاز می‌کند و البته گزارشش را بی‌آنکه فصل دومی در کار باشد، به پایان می‌برد.

«تخلف‌های دایره لنج از قرار دادها» و «وضع قرانتین طور سینا» از بخش‌های مهم این گزارش است.

کلید واژه‌ها: عصر ناصری، گذرنامه، شرکت لنج، قرانتین طور سینا

نسخه شماره ۱۸۱۱۷۱ در کتابخانه ملی مشتمل بر اوراق جابجاء شده و بدون صحافی، حاوی چند گزارش و رساله کوچک و ناقص است که عبارت‌اند از:

۱. ترجمه رساله توضیح المقاصد شیخ بهایی که روزهای مهم سال را بیان کرده است. این گزارش ناقص و تنها در چهار صفحه است. دنباله آن، چند صفحه سفید، یک نامه و گزارش پرداخت اقساط یک وام از سال ۱۹۱۴ میلادی، یک صفحه شعر و دو صفحه دعا و باز یک صفحه شعر آمده است.
۲. سفرنامه حج و عراق عرب که نه سفرنامه، بلکه گزارشی است از دشواری‌های راه که یک مأمور دولتی نگاشته است و ما متن آن را در ادامه این مقدمه ارائه خواهیم کرد.
۳. قوانین اقامت و کسب و تجارت ارامنه سبزوار که رساله‌ای با ارزش است.
۴. دیوانه معینی در ستایش ناصرالدین شاه و انتقاد از دیوهای زمانه. طبعاً این منظومه مربوط به زمانی پیش از کتابت آن در این نسخه بوده که اشاره به یک تاریخ احتمالی خواهیم کرد.

در صفحه نخست کتاب، یک نقاشی دایره وار کشیده شده، داخل آن تقسیم بندی شده و نوشته شده است: این کتاب مال میرزا محمد خان است (۱۳۱۶ش). البته «ش» از ماست. همین اسم در بالای نامه ای تاریخ ۱۹۱۴ دارد آمده است: بتاريخ ۲۰ سپتامبر ۱۹۱۴ به من می نویسد: آقای میرزا محمد خان ناظم الملک معاون وزارت عدلیه....

اگر این نسخه از این شخص باشد، می توان او را مؤلف گزارش و سفرنامه ای که ما در اینجا ارائه کرده ایم، دانست. به هر روی می توان گفت این گزارش به دست یک مأمور عالی رتبه دولتی نوشته شده است. دلیل آن این است که ضمن انتقاداتی که به مسائل طول راه دارد، از این که تذکره آنان را از بیروت تا جده گرفته‌اند و در طول راه کسی متوجه شأن و شخصیت آنان نشده تا احترامات لازمه را بگذارد گلایه کرده است. به علاوه در متن نشان می دهد که به مسائل سیاسی و سفارت‌خانه‌ای آگاه است.

در این گزارش سفر، هیچ اشاره به زمان آن نیست و بلکه می توان گفت در این مجموعه اوراق جز یک مورد تاریخی وجود ندارد؛ آن مورد هم مربوط به نامه ای با تاریخ سپتامبر ۱۹۱۴ میلادی است که می توان از روی آن تاریخ، این سفر را معین کرد. هرچند این تاریخ هم نمی تواند به طور مسلم برای این سفر باشد، اما حدود آن را روشن می کند؛ چون فعلاً چیزی جز آن تاریخ نداریم.

این احتمال هست که گزارش و اساساً نسخه مربوط به زمانی پس از این تاریخ هم باشد؛ زیرا اشاره نامه به آن است که در آن تاریخ، او طی چهار سال و نیم، اقساط وام خود را پرداخته و پنج سال دیگر از آن مانده است. بنابراین، می توان احتمال داد که این گزارش مدتی بعد از آن تاریخ نوشته شده باشد.

محتوای اجمالی گزارش سفر

داستان این گزارش چنین است که نویسنده از تهران به کرمانشاه و از آنجا به عراق رفته و در آغازین مطالب، در باره مراحل قانونی صدور تذکره یا همان ویزا سخن گفته که جالب است. این مراحل بسیار مفصل بوده و به صورت سلسله اقداماتی زنجیره وار پانزده روز وقت گرفته است. در اینجا تقاضای وی از سفارت ایران در بغداد آن است که این کارها باید با استخدام یک ترجمان که آشنایی به سیستم جاری باشد انجام گیرد.

مرحله بعد که مهم ترین بخش گزارش است در باره قراردادی است که او و همراهانش با شرکت حمل و نقل لنج بسته‌اند. وی به طور عمده روی تخلفات شرکت مزبور و خسارتی که به مسافران زده تکیه کرده و موارد متعددی از آن را با شماره پانزده بیان کرده است.

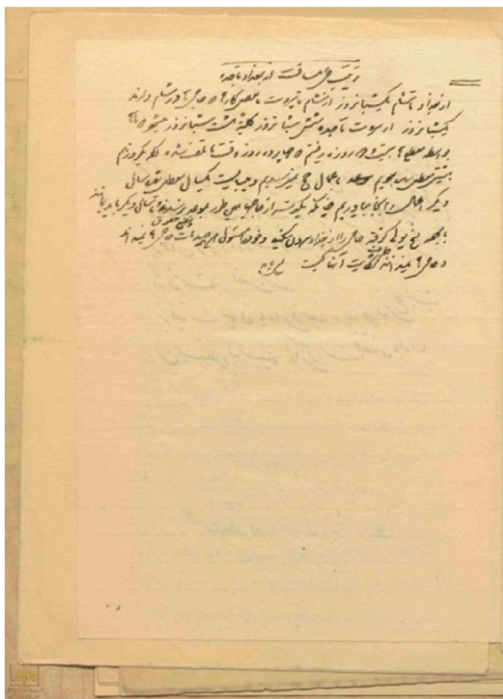
شرکت لنج، یکی از شرکت های حمل و نقل معروف وابسته به انگلیسی ها در عراق و ایران بوده و طبعاً با شرکت های دیگر حمل و نقل به خصوص کشتیرانی ها هماهنگی داشته است.

این شرکت در ایران شهرتی داشته و جالب است بدانیم که نخستین زمین فوتبال در تهران به نام لنج، مربوط به همین شرکت حمل و نقل بود. در باره آن، در ادامه سخن خواهیم گفت.

در ضمن این گزارش و بیشتر در پایان آن، گزارشی از قرنطینه طور سینا آورده که چطور مردم را اذیت کرده و با وسایل غیر بهداشتی آنان را به صورت حبس در قرنطینه نگاه داشته‌اند. در باره قرنطینه اطلاعات زیادی در سفرنامه‌ها آمده و اینجا یک گزارش کوتاه اما دقیق وجود دارد.

گزارشی هم در باره مأمورین دولت در جده دارد که لازم است افراد ورزیده تری

باشند تا بتوانند با صبر و تحمل و خوش خلقی پاسخ مردمی را بدهند که یکسره به آنها اعتراض می کنند. وی در اینجا از ده هزار تذکره یاد می کند که آنها باید مهر می کردند و نیروی کافی برای این کار نداشتند. علاوه بر این که باید در گرفتن کشتی و حل برخی از مشکلات دیگر هم به حجاج کمک می کردند.



در ضمن روی اولین صفحه کتاب، در یک طرح گرافیکی آمده است: «این کتاب مال میرزا محمد خان است، ۱۳۱۶. علی القاعده این سال شمسی و باید سالی باشد که این یادداشت تملک نوشته شده است.

به هر روی در باره این نسخه باید گفت، تشتت در اوراق یکی از دشواری‌های اصلی آن است که خود نویسنده در این متن که نسخه چرک نویس او بوده، اشاره به جابجایی برخی از نکات کرده است. اما مهم‌تر آن است که اساساً این متن سفرنامه نیست، اگر هم باشد بسیار ناقص است. در واقع، هیچ نوع اطلاعاتی از مکه و مدینه به دست نداده است. با این حال، همین مقدار آگاهی در باره راه‌های دریایی و مسائل آن، برای دانستن چگونگی سفر حج مغنم است.

شرکت لنج

چنان که اشاره شد، بخش اصلی این گزارش، انتقاداتی است که وی از شرکت لنج کرده و ضمن آن، به برخی از دشواری‌های سفر خود پرداخته است. لازم است اشارتی کوتاه به این شرکت حمل و نقل داشته باشیم.

شرکت لنج، شرکتی برای حمل و نقل و انگلیسی است که در ایران و البته پس از آن که سالها در عراق کار کرده بود، امتیاز کشتی رانی در رود کارون (سال ۱۳۰۶ق.) و برخی از نقاط دیگر را به دست آورد. در باره واگذاری این امتیاز به انگلیسی‌ها، اطلاعات فراوانی در مقالات و کتابها آمده است.^۱ مدیر این شرکت که در مآخذ قاجاری از او با عنوان «لنج صاحب» یاد می‌شود، در ایران و هند نقش فعالی داشت و از کارگزاران سیاسی دولت بریتانیا نیز محسوب می‌شده است.^۲

۱. برای نمونه بنگرید: محسن روستایی. «اسرار شرکت لینچ انگلیس در لرستان»، فصلنامه شقایق، خرم‌آباد، سال اول، ۱۳۷۶، شماره ۲ در باره فعالیت شرکت لنج که اول در عراق بود و سپس امتیاز کشتی رانی در کارون را به دست آورد، به توضیحات لرد کرزن در ایران و قضیه ایران، ج ۲، صص ۴۰۴-۴۰۵ مراجعه فرمایید.

۲. تعبیر لنج صاحب بارها در سفرنامه فرخ خان امین الدوله «مخزن الوقایع» (تهران، ۱۳۶۱) آمده است. برای مثال صفحات ۲۱۹، ۲۴۲، ۲۴۴، ۲۴۵، ۲۵۲، ۲۶۲. در تعلیقات همان کتاب ص ۴۳۵ آمده است: این مرد همان لینچ (Lynch) است که در روی فرات و دجله کشتیرانی دایر کرد و در سال ۱۸۵۷ یکی از مدیران کمپانی تقاطع تلگراف اروپا و هندوستان بود. وی در سال ۱۸۸۷ از راه کوه‌های بختیاری سفری به اصفهان کرد. و نیز بنگرید:

<http://bcir.pchi.ir/show.php?page=contents&id=9803>

شرکت لنج در نیمه نخست قرن نوزدهم، در عراق امتیاز حمل و نقل کشتیرانی در دجله و فرات را از دولت عثمانی گرفت.

در باره شرکت لنج، در منابع عراقی اطلاعاتی در باره این شرکت آمده است. بر اساس این اطلاعات، اصل آن مربوط به سال ۱۸۳۴ است که نخستین بار دولت عثمانی با بریتانیا موافقت کرد که دو کشتی در دجله و فرات مشغول نقل و انتقال شوند. دو ماه بعد شخصی به نام فرانس جیسینی این مسأله را دنبال کرد اما پس از شروع، یکی از کشتی‌های او غرق شد و حق کشتی رانی در دجله و فرات را به همکارش هنری بلوس لنج واگذار کرد. سال‌ها بعد، کسانی از خانواده وی شرکت لنج را بنیانگذاری کردند که شرکت حمل و نقل رودخانه‌ای بود. این شرکت در سال ۱۸۶۰ با امتیازی که دولت عثمانی داد به نام شرکت لنج و اخوانه المحدوده للملاحه فی العراق تأسیس شد. دولت عثمانی برابر آن یک شرکت اسلامی تأسیس کرد، اما نتوانست با آن رقابت کند. بعدها با ایجاد خط آهن در عراق، کار این شرکت به کساد گرایید تا آن که، پس از فعالیتی که در دهه های نخست قرن بیستم داشت، به تدریج بساط آن جمع شد و در حال حاضر، تنها ساختمان آن باقی مانده است. این ساختمان در شارع الرشید بغداد به عنوان بیت لنج شناخته می شود و تاکنون هم باقی است. این اطلاعات در [http://wikimapia.org] با عنوان عماره المستنصر / بیت لنج سابقا درج شده است. و بنگرید اطلاعات بیشتر در:

www.aljaredah.com/paper.php?source=akbar&mlf=interpage&si d=13752

سفرنامه حج و عراق عرب

بسمه تعالی شأنه

سفرنامه حج و عراق عرب که یک نفر حاجی ایرانی سیاحت و شرح مسافرت خود و پیش آمدها و وقایع ذهاب و ایاب خود را برای مزید اطلاع و بصیرت عموم هموطنان خود که اراده مسافرت حج وادای فریضه مذهبی خود نگاشته است.

فصل اول ۱: در پیش آمدهای راه و معاملات لنج و غیر با حاجی

به توفیقات سبحانی، به ادای فریضه ﴿وَلِلَّهِ عَلَى النَّاسِ حِجُّ الْبَيْتِ مَنِ اسْتَطَاعَ إِلَيْهِ سَبِيلًا﴾ [آل عمران: ۹۷] ندای کرامت اقتضای ﴿وَأَذِّنْ فِي النَّاسِ بِالْحَجِّ يَأْتُوكَ رِجَالًا وَعَلَى

۱. فصل دومی در کار نخواهد بود.

كُلُّ ضَامِرٍ يَأْتِيَنَّ مِنْ كُلِّ فَجٍّ عَمِيقٍ ﴿حج: ۲۷﴾ را اجابت و اطاعت گفته، طریق عبودیت پیش گرفته، سالک مسالک ارادت شدیم.

قدم اول به دار الخلافه طهران وارد شدیم که تذکره گرفته با اجازت رسمیه و سمت تبعیت ممتازة دولت معظمه متبوعه خود، مفتخرأ طی مراحل و قطع منازل نمود، از ولایات مختلفه و ایالات ممالک مؤتلفه، متوجه و عازم مقصد مقدس شویم. توزیع تذکره را قانوناً مشروط به تزریق آبله و وبا و طاعون و منوط به تحصیل تصدیق حفظ الصّحه نمودند. چون هر تزریق یک هفته فاصله لازم دارد، تقریباً بیست روز مدت اجرای تزریقات و گرفتن تذکره و به امضای سفارت‌ها رساندن تذکره شد.

چون رسم حاجی‌ها این است که مدت مسافرت خود را (برای برداشتن تنخواه مخارج کافی) به نظر می‌گیرند، این شرح فوق را نوشتیم که بیست روز اقامت طهران یا شهری را که تذکره خواهند گرفت، جزو مدت مسافرت خود منظور دارند با تنخواه کافی، زود حرکت کنند که برای موعد اعمال حج به مقصد برسند و مثل یک دسته حاجی‌ها که عقب مانده، دوازدهم ذی حجه به جده و به مکه نرسیدند، ماندند تا سال دیگر به مقصد برسند، نشوند. بیستم شوال حرکت کرده به کرمانشاه رفتیم. ده روز آنجا معطل شدیم که تزریق طاعون بزیم و پولها را در بانک عوض کنیم یا برات بگیریم.

در کاظمین

بعد رفتیم به کاظمین - علیهما السلام - . حکومت بغداد اجازت عبور ندادند تا بلیت اداره لنج تحصیل شود. اداره لنج بلیت نداد تا وجه مقاطعه خودش و یکصد روپیه به تأمینات داده شود. اداره تأمینات قبول وجه نکرد تا تصدیق حفظ الصّحه حاضر شود. حفظ الصّحه تصدیق نداد تا عکس گرفته شود.

این عملیات با کثرت حاجی‌ها پانزده روز اسباب معطلی در بغداد شد و اگر مساعدت و همراهی گماشتگان سفارت ما در بغداد نمی‌شد، به این زودی خلاص نمی‌شدیم.

این را نیز نگفته نگذریم که سفارت ما ترجمان رسمی ندارد و این کارها کار ترجمان است که در ادارات و دوائر به رسمیت شناخته شده در یک روز این کارها را صورت بدهد، و مراقب این وضعیات و مواظب آسایش حال حاجی‌ها بشود. مساعدت‌های مستخدمین سفارت که رسمیت ندارند، البته چندین اثراتی ندارد، خاصه که در بعض ادارات راه مداخله به او [را]

نمی‌داند؛ لازم است سفارت ما یکی از مستخدمین را که مدت‌ها آنجا بوده و راه و چاه را بیشتر می‌داند، به اجازت وزارت خارجه با حقوق کافی به ترجمانی معرفی کند و الا این کارها هر روز با مکاتبات رسمی سفارت به ادارات نیز صورت پذیر نخواهد بود و مناسب مقام سفارت هم نیست که طرفیت رسمی با این دوائر و شعبات پیدا کند.

بعضی شیادها هم از اهل محل و عجم‌های عرب شده هستند که در این موقع برای استفاده خودشان به عنوان دلسوزی و راهنمایی جلو حاجی‌ها افتاده آن‌ها را به این طرف آن طرف می‌کشند و نغماتی به گوش آن‌ها می‌خوانند و بیشتر اسباب مزید حیرت و خسارت آنان می‌شوند.

و بالجمله کارهای خود را انجام دادیم؛ به این معنی که دو عکس به دایره حفظ الصّحه دادیم. یکی به دفترشان، یکی به تصدیق الصاق کردند.

یکصد روپیه نفری به دائره تأمینات داده، سند گرفتیم که در مراجعت پس بدهند. نفری پانصد و سی و دو روپیه به دایره لنج داده، سند گرفتیم که از بغداد یا راه شام و بیروت در درجه اول اتومبیل و راه امن و کشتی تا جده برده و از جده تا بغداد یا درجه اول مراجعت بدهند.

لنج، مسافرین را سه قسمت کرده، درجه اول پانصد و سی و دو روپیه می‌گیرد. درجه دوم ۴۹۰ روپیه، درجه سیم دویست و هشتاد روپیه.

ما چون عیال همراه داشتیم برای آسایش آن‌ها و آبرومندی صوری خود درجه اول گرفتیم و قرار شد نصف شب از کاظمیه به بغداد آمده، حرکت کنیم.

تخلف‌ها که دایره لنج از قرار دادهای خود نمودند

نصف شب به بغداد آمده راه افتادیم در بین راه معلوم شد:

۱. اتومبیل درجه اول چهار نفری و آینه دار هست، اتومبیل شش نفری داده، صاحبان درجه دوم را نشانند تا بیروت، تفاوت درجه اول بر عهده لنج است که مسترد دارد.
۲. در بیروت بعد از معطلی هفت روز، گفتند: این کشتی درجه اول ندارد، یا درخواست کتبی داده در سطحه بنشینید یا چند روز دیگر صبر کنید تا کشتی دیگر برسد. بعد گفتند با کشتی پستی که حاضر است می‌فرستیم که تندتر می‌رود و زودتر به جده می‌رسد.

تقریباً با صد نفر حاجی به آن کشتی پستی نشانند. هفت روز در بیروت معطل شده با خرج فوق العاده، و از مقصد دور مانده، این ایام معطلی را از میزان ایام مسافرت باختیم؛ یعنی به طول ایام مسافرت افزود و خسارت این ایام معطلی هفت روز بر عهده لنج است که جبران کند، زیرا برای حمل حاجی‌ها کشتی حاضر نکرده بود.

۳. ده روپیه پول قایق [کذا] و حمالی از گمرک بیروت تا کشتی گرفتند که بر عهده لنج است، باید پس بدهد.

۴. کشتی مزبور به جزایر قبرس رفته، داد و ستدی آنجاها [۶] کرد. در پرت سعید همه را پیاده کرده، به گمرک بردند. دو روپیه حمالی یک روپیه خرج گمرک گرفتند. جبران آن بر عهده لنج است؛ زیرا جزایر قبرس [و] پرت سعید، راه ما نبود.

۵. در پرت سعید گفتند باید با راه آهن به سویس بروید. پنج نفر بودیم ۲۵ روپیه گرفته، بلیت راه آهن دادند. این هم بر عهده لنج است.

۶. در بین راه گفتند باید پیاده شده، به خط دیگر سوار شوید. دو روپیه حمالی و بخشش گرفتند. این هم بر عهده لنج است.

۷. در سویس از راه آهن پیاده شده، به عمارت قرانتینه بردند. ۲۵ روپیه حمالی و کرایه اتومبیل و غیره توسط احمد نامی گرفتند. این خرج هم بر عهده لنج است.

۸. همان روز قرار بود سوار کشتی بشویم. از حاجی‌ها نفری یک لیره [و] نیم خواستند که سوار کشتی کنند. حاجی‌ها ندادند و گفتند: کرایه کشتی را به لنج داده‌ایم. قایقی آورده همه را سوار کرده، به محل قرانتینه بردند. ترتیبات قرانتینه نبود، فقط به ازادی [کذا] حبس بود هفت روز نگهداشتن. روپیه که هفت فروش بر می داشتند، شش فروش برداشتند و اجناس را دو قیمت می دادند. به ستوه آمده، خواستیم تلگراف و تلفون به حکومت سویس و شکایت کنیم، گفتند: مأذون نیستیم. بعد از هفت روز، سی پنج روپیه و چهار فروش کرایه قرانتینه از ما گرفتند. از حاجی‌های دیگر نیز بر حسب حال هر کسی گرفتند و قایق آورده، سوار کرده، به سویس بردند و بکشتی نشانند. این معطلی بی جهت از طرفی هفت روز به طول مسافرت ما افزود؛ از طرفی، موعد حج را مضیق کرده، مدینه را که بایست پیش از حج برویم، به بعد از حج انداخت. هفتم ذی حجه وارد مکه شدیم که اگر یک روز هم تأخیر می کرد، عمل حج ما فوت می شد و می بایست سال دیگر دوباره بیاییم. خرج و خسارتی که

در این معطلی متوجه حاجی‌ها شده است بر عهده لنج است که جبران کند؛ زیرا معلوم می‌شود لنج قرار داد خود را با کشتی‌ها از روی اساس محکمی نداده که از حاجی‌ها یک لیره و نیم کرایه کشتی می‌خواهند، و وقتی که گفتند ما کرایه را به لنج داده‌ایم، حاجی‌ها را اینطور می‌برند، حبس و متضررشان می‌کنند.

۹. در مراجعت، دوازده روز در جده معطل کشتی گذاشتند. بعضی‌ها بیست روز یا بیشتر معطل بودند، بعد گفتند یا در سطحه بنشینید یا صبر کنید کشتی دیگر برسد. می‌دانستند در آن جای کثیف و هوای بد و گرانی اسعار، همه به ستوه آمده‌اند. همه به هر تکلیفی راضی خواهند شد که خلاص شوند.

باری، از جدّه در درجه سیم که زن و مرد در زیر دست و پای عمله کشتی و حاجی‌ها بودند، نشانند و به ینوع (ینیع) بردند که راه ما نبود. مال التجاره که ذهاباً می‌بایست تحویل ینوع (ینیع) داده شود، در برگشتن تحویل داد و بیست و چهار ساعت ما را معطل کرد. خساراتی که به مال و جان حاجی‌ها در معطلی جده متوجه شد بر عهده لنج است که جبران کند.

۱۰. به قرانتینه طور سینا برده، با کمال سختی و توهن محبوس داشتند.
۱۱. گمان می‌کردم امسال وضع لنج این طور شده، معلوم شد در دو سال گذشته نیز همین معامله را داشته‌اند.

۱۲. از طور سینا تا بیروت به اسم درجه اول، درجه دویم جا دادند که باد بزن و آب روشوری نداشت. تفاوت درجه بر عهده لنج است که جبران کند.

۱۳. از بیروت تا شام، در راه آهن اتاقی را که نوشته بودند درجه دویم است، عوض اول دادند و اتاق‌های تمام آن قطار درجه دویم و صاحبان درجه دویم و سیوم و اول، همه در آن اتاق‌های درجه دویم بودند. تفاوت درجه بر عهده لنج است که مسترد دارد.

۱۴. از شام تا بغداد اتومبیل درجه دویم عوض اول دادند که اشخاص دویم و سیم نیز در آن‌ها بودند. استرداد تفاوت درجه بر عهده لنج است.

۱۵. در بغداد صد روپیه گرفته، سند تأمیناتی داده بودند در مراجعت پس بدهند، نه روپیه از سند رسمی خودشان کمتر؛ یعنی نود و یک روپیه دادند و این نه روپیه را به اسم اینکه در طور سینا قرانتین سه روز بوده، امسال پنج روز شده، به تفاوت خرج آن برداشتند؛ و از این معامله معلوم شد که این یک صد روپیه تأمینات را برای اینکه شاید تفاوت خرجی پیدا شده وصول آن از حاجی‌ها اشکالی داشته باشد، قبلاً از حاجی‌ها گرفته نگاه می‌دارند

که پول حاجی‌ها در دست لنج بوده، در آخر به کسر حاجی‌ها بگذارند، و حال آنکه خودشان هم تأمیناتی می‌بایست به حاجی‌ها بدهند که اگر از طرف لنج تخلفی از قرار داد شد و یا مخارجی که از حمالی و کرایه و غیره که بر عهده لنج بوده، از حاجی‌ها گرفته باشند؛ چنان که در ضمن این پانزده فقره اشاره شد، به حاجی‌ها مسترد شود نه اینکه حاجی‌ها از خسارتی که به آن‌ها متوجه شده هرچه شکایت کنند به جایی نرسد؛ چنانکه می‌بینیم همه از کیسه حاجی‌ها رفته است. دو روز قرانتینه که در طور سینا افزوده شده، تفاوت خرجی به آن‌ها نداشته بلکه مزید خسارت آن به حاجی‌ها متوجه شده، می‌بایست لنج خسارت آن‌ها را جبران کند، بر عکس، نه رویه هم از حاجی‌ها به اسم تفاوت خرج دریافت کرده است. این‌ها خسارتهای نقدی است که به واسطه تخلفات و عدم مراقبت لنج متوجه حاجی‌ها شده، مسئولیت این‌ها با لنج است، همه را باید جبران کند.

اما توهینات و صدمات و اذیت‌هایی که به واسطه مجبوریت، به درجه دوم، سیم به صاحبان درجه اول و آبروی ایشان وارد آمده، چیزهایی نیست که از عهده حساب آن بتوانیم برآیم؛ زیرا اغلب را از گفتن آن شرم داریم تا چه رسد به تعیین جبران‌ش.

ترتیب طی مسافت از بغداد تا جده

از بغداد تا شام یک شبانه روز. از شام تا بیروت با بعضی کارها که حاجی‌ها در شام دارند، یک شبانه روز. از بیروت تا جده شش شبانه روز. کلیتاً هشت شبانه روز می‌شود که ما به واسطه معطلی‌ها، بیست و دو روز رفتیم که چهارده روز وقت ما تلف شده، اگر یک روز هم بیشتر معطل شده بودیم به اعمال حج نمی‌رسیدیم و می‌بایست یکسال معطل شده، سال دیگر اعمال را به جا بیاوریم؛ چنان که یک دسته از حاجی‌ها همین طور به موعد نرسیدند و تا سال دیگر باید بمانند!

بالجمله، لنج پولی گرفته، حاجی‌ها را از بغداد بیرون می‌کند و خود را مستولی [مستوجب] این همه صدمات و تضييع حقوق حاجی‌ها نمی‌داند و حاجی‌ها نمی‌دانند طرف شکایت آن‌ها کیست؟

پس باید اولیای امور با «لنج» داخل مذاکرات رسمیه شده، قرار بدهند، یا لنج دخیل عمل حاجی‌ها نشده و حاجی‌ها اینطور اسیر لنج نشوند. با شرایط معینی با لنج مقرر دارند که لنج خود را مسئول دانسته، با گارازها و راه آهن‌ها و کشتی‌هایی که طرف معامله است،

قرارهای محکمی از روی اساس صحیح بدهد که به هیچ وجه با حاجی‌ها اینگونه رفتارهای خارج از حقوق شناسی و نزاکت نمایند و لنج دسته دسته حاجی‌ها را طوری به ترتیب حرکت بدهد که به هر نقطه می‌رسند کشتی و نواقل حاضر بوده، بدون معطلی طی مسافت کنند و به موقع و آسوده به مقصد برسند و نیز به اسم مخارج حمل و نقل چیزی تحمیل حاجی‌ها نشود.

لها مأموران دولت ابد مدت، در عرض راه حجاز

اول، مأمورین بغداد است که همیشه برای آسایش اتباع دولت علیه از مجاور و زائر و حاجی و مسافر با دوایر رسمی و غیر رسمی بغداد سرو کار دارد و ناچار باید مرآوده داشته باشد. کارهای او دو قسم است؛ یک قسمش که راجع به دولت و سیاست است، با خود نماینده است که با حکومت و وزارتخانه‌ها و سفارت‌ها طرف خواهد بود.

قسمت دیگرش راجع به اتباع است و در دوائر رسمیه و غیره، باید مراقبت کرد. نماینده رسمی دولت نمی‌تواند با دوائر و شعبات آن‌ها طرف بشود. یک نفر ترجمان رسمی یا دو نفر ترجمان اول و دویم رسمی لازم است داشته، به اجازت وزارتخانه خارجه معرفی نموده باشد که در دوایر و شعبات آن مراقب امور حاجی‌ها و مسافرین و زائرین بوده باشد و ترجمان اول گاهی می‌تواند عوض نایب سفارت حامل پیغام سفارت به وزارتخانه‌ها نیز باشد. به عقیده این بنده، این ترجمان‌ها را باید به نظریات مأمور بغداد انتخاب نمود که ابصر به وضع آنجاست و می‌داند ترجمان آنجا باید دارای چه سوابق و اطلاعات و کفایتی باشد.

دویم، مأمور شام و بیروت و فلسطین است. البته اینقدرها زحمت ندارد و مراقبت می‌نماید، ولی باید در شام نیز تأمینی داشته باشد که در موقع ذهاب و ایاب حاجی‌ها به مطالب آن‌ها برسد و این خیلی لازم است.

سیم، مأمور جدّه است که ایام مشغولیت و زحمت‌ها و چند ماه ایام ورود [و] خروج حاجی‌هاست و مأمور آنجا باید مسلمان عارف به مسائل و جلوه دهنده صورت اسلامیت و بی‌طمع و خیلی متین و آبرومند و بردبار باشد که محل عبور و مرور و وجه تمام فرقه‌های مسلمانان کل ملل و دول اسلامی روی زمین است و مخصوصاً همه‌شان نگهبان وضعیات سفارت ایران هستند و توجهات دقیقی به آنجا دارند و ابتلای حاجی‌های ایرانی در آنجا بیشتر از همه جاست.

ولی وضعیات سفارت‌ها و حاجی‌ها در جده خیلی نامناسب و شرم آور بود؛ زیرا:
اولاً: مأمور ما از طول اقامت آنجا و ناسازگاری هوای آنجا خیلی دل‌تنگ بلکه ناخوش مزاج بود.

ثانیاً: اختلافی در وجه ویزای تذکر با حاجی‌ها داشت و نیز حاجی‌ها چه از این بابت و چه به جهات دیگر، و چه به واسطه طول انتظار حاجی‌ها برای کشتی که در همچو جای کثیف بد هوایی بیست روز یا بیشتر گرفتار بوده، در کوچه‌ها و پای دیوارها به کمال ذلت و مشقت گذران می‌کردند، از غایت دل‌تنگی از زندگی سیر شده بودند و همه را از عدم مراقبت مأمور می‌دانستند. فشار می‌آوردند که دولت تو را اینجا گذاشته که به کارهای ما بررسی و حرفهای زشتی در میان ایشان جاری می‌شد که نمی‌خواهم به روی کاغذ بیاید! اجمالاً افتضاح غیر قابل تحمل و اسباب مسخره اهالی و حکومت علیه شده بود. این شخص شایسته نیست دوباره مأموریت آنجا را قبول کند. بدیهی است حاجی‌ها از جان به ستوه آمده در مقام اضطرار بودند. مأمور هم اجزای کافی نداشت که ده هزار تذکره را به سرعت امضا کند بدهد و برای آسایش آن‌ها و حاضر کردن کشتی و غیره و غیره با دوایر آنجا داخل مذاکره شده، اقدامات لازمه مختلفه را از عهده برآید.

لهذا جا دارد اولیای امور در انتخاب مأمورین بیشتر وقت کنند؛ ولی اجزای کار کن و کافی مناسبی بقدر لزوم مقرر فرمایند که از عهده این همه کارها برآیند؛ این وضعیات و پیش آمده‌ها ظهور نکرده و حاجی‌ها آسوده باشند و مأمورین بتوانند با آبرومندی حفظ مقام کنند و مخصوصاً مأمورین آنجا باید اشخاص جا افتاده، صبور و متحمل و خوش رفتار و ملایم و شیرین زبان باشند و طوری حاجی‌ها را راه ببرند که سر و صدایی بلند نشود.

وضع قرانتین طور سینا

وارد حمام کردند. لباس‌ها را گرفتند. لنگی دادند که چندین نفر استعمال کرده، خیس شده بود که احتمال داشت مرض‌هایی سرایت بشود. دوشی داشت که قطره قطره آب سرد می‌چکید. بایست دست را به زیر قطرات گرفته به بدن مالید.

یک نفر وارد شده، لنگ را از کمر کشیده، برد! دوباره آمده، گفت: حاجی! یا الله، در حالی که با آن قطرات هنوز سرم‌تر نشده بود. پیراهن کرباس بلندی آورده که پوش.

پیراهن را چندین نفر پوشیده بودند؛ به کلی تر شده بود! زور به تن می کشید می آورد. احتمال داشت آلوده به چندین مرض ها باشد.

پوشیده بیرون آمده، در فضای مسقفی دو هزار نفر حاجی مثل من ایستاده، منتظر بیرون آمدن لباس از بخار بودند.

چهار ساعت آنجا در کوران هوا ماندم و چند نفر به واسطه آن کوران و طول انتظار سرما خورده، چند روز ناخوش شد.

وقتی لباس من به دستم رسید، دیدم با لباس های کثیف دهاتی که تصورش نمی توان کرد مخلوط کرده، کثافت و تعفن آن ها را گرفته، به طوری [که] به هیچ وجه قابل شستن و تمیز کردن هم نبود. لابد [وناگزیر] یکدست لباس بیست و پنج تومانی را دور انداختم! جماعت را در مسافت یک میدان دسته دسته پیاده تحت الحفظ عسکر آورده به اتاق ها تقسیم می کردند. زن ها را با اتومبیل می بردند. چندی حاجی ها گردش کرده زن بچه خود را پیدا می کردند.

اتاق ها همه هفت ذرعی در چهار ذرع، زمینش ساروج شده و تخته ها مثل یک لنگه در بر زمین فرش کرده که پر از ساس و کثافت بود! در هر اتاقی سی نفر جا می دادند که به هر نفری کمتر از نیم ذرع می رسید که بایست به هم چسبیده، دراز بکشند و به چرک و شپش و کثافت و بدبویی و دود نفت و زغال سماورها و غیره تحمل کنند.

دهاتی و شهری، وضعی و شریف، مازندرانی بخارایی، شیعه و سنی، زن و مرد، مخلوط همدیگر. زن ها بایست میان همچه جماعتی بنشینند و بخوابند و غذا بخورند! آب را دو ساعت از آفتاب رفته مسدود می کردند تا عصری، این همه جمعیت بی آب می ماندند!

هر روز پیش از ظهر کاکا سیاهی می آمد که دکتر می آید، همه جمع بشوید. هر کس به مبالی یا پی کاری می رفت، بایست برگردد، صبر کنند تا دکتر بیاید. دو ساعت می گذشت، مأموری می آمد، حاجی یا الله! برخیزید که دکتر آمد. دکتر وارد می شد. اول جماعت را می شمرد، بعد نبض مردم را می گرفت؛ یکی را ول کرده، دیگری را می گرفت، به سرعتی که حرارت تنش را هم احساس نمی کرد تا چه رسد به حرکت نبض، فقط فورمالیته بود. عصر دوباره همین بازی بود. پول را یک فروش کمتر برمی داشتند.

نان به حساب ما یک من دو تومان، گوشت یک من شش تومان، مراغ را در ترازو می کشیدند یک من دوازده تومان. یکنفر خانم گیلانی در اتومبیل گیرش در گرفته بود [کذا]، مریضخانه طور سینا بردند، روز آخر فوت شد. کسان و محارمش را برای تغسیل و تجهیز و نماز و دفنش راه ندادند. گفتند خودمان دفن می کنیم و حال آنکه شرایع مذهبی هر ملتی همه جا از اوست. یک صد رویه وجه همراه داشت. گفتند ضبط حکومت است.

یک روز هم که دو هزار کاسه لعابی... [یک کلمه ناخوانا] ریختند، به هر کدام نمره چسبانده بود، به هر یکنفر حاجی یکی از آن کاسه ها دادند که ببرد مستراح پر کند به دکتر بدهد، تجزیه نمایند، اما کاسه ها همه کثیف و آلوده به نجاست های چکیده که معلوم نبود از دست چند نفر صاحبان وبا و طاعون و امراض مُسریه به یادگار مانده بود! عصری همه را پر شده تحویل گرفتند.

شنیده بودیم قرآنتینه برای حفظ صحّت است که اگر کسی مرضی داشته باشد در قرآنتینه رفع مرضش بشود، به جاهای دیگر سرایت نکند، ولی این قرآنتینه معدن امراض است. اشخاص سالم المزاج را گرفتار امراض ها می کند!

[بس احترامی به شخصیت ها]

یکی از معایب کار هم این است: تذکرها را در بیروت می گیرند، در جده پس می دهند. در مراجعت نیز در جده می گیرند در بیروت پس می دهند. چون سندی در دست نیست، همه را به یک چوب می رانند و به هیچ حرفی گوش نمی دهند. اگر تذکره بنده در دستم بود، حق نداشتند بنده را به حمام ببرند و حق نداشتند به اتاق کثیفی برده با سی نفر مردم متفرقه آن طور معذب بدارند و لابد می بایست اتاق مخصوصی برای چهار نفر ما یا تخت خواب و رختخواب های تمیز بدهند و آن همه ریاضت و توهین و صدمات را دچار نمی شدیم و در سطحه کشتی زیر دست و یا جای عابرین جا نمی دادند.

پس برای رفع این محذور یا باید تذکرها را نگیرند، همه جا دست حاجی ها باشد یا وقتی که در بیروت یا جده تذکرها را می گیرند باید به اشخاصی که امتیازی دارند، توصیه از مقام رسمی بدهند که در دستش بوده، در کشتی ها و قرآنتین ها و راههای آهن و غیره او را شناخته، احتراماتش را رعایت کنند.

نتیجه گیری:

در دوره پس از عصر ناصری، به تدریج امکانات تازه ای از لحاظ رفت و آمد برای حجاج در نظر گرفته شد. همین طور، قوت یافتن نظارت بر مرزها و سفرهای خارجی هم از طرف دولت ایران و هم دولت های دیگر، سبب شد تا پدیده ای به نام گذرنامه و برگه عبور و اموری مانند آن ایجاد شود. متنی که در اینجا عرضه شده، یک مقطع مهم را که کمتر در سفرنامه ها و گزارشی های قدیمی هست نشان می دهد. دوره ای که ایرانیان می بایست در عراق، به سراغ مسائل مربوط به عبور و گذرنامه رفته و از سوی دیگر دیگر نه با کاروانهای شتر و از راه قدیمی، بلکه با امکاناتی که شرکت های جدید التاسیس حمل و نقل اروپایی دست کرده بودند، به مکه بروند. یکی از این شرکت ها، شرکت لنج انگلیسی است که به صورت بین المللی عمل می کرد و ما در اینجا با یکی از نخستین گزارش های ایرانی در باره دشواری ها و مشکلات استفاده از وسائل حمل و نقل این شرکت مواجه هستیم. نوشته حاضر پرده از برخی از مشکلات مربوط به این شرکت، و برخی دیگر از دردسرهای دیگر حجاج ایرانی را در طول این مسیر دریایی نشان می دهد.