

رمضان در سفرنامه‌های حج ابراهیمی کندوکاوی در تجربیات گذشته و حال سفر حاجیان ایرانی

کامیار صداقت ثمر حسینی | استادیار پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی (نویسنده مسئول)
kamyarsedaghat@gmail.com

پذیرش مقاله: ۹۵/۰۱/۲۸

دریافت مقاله: ۹۴/۰۷/۲۲

فصلنامه تخصصی

پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری

شاپا چاپی: ۱۷۰۹-۲۵۳۸

دوره اول، سال دوم، شماره ۳، تابستان ۱۳۹۵

چکیده: مقاله حاضر به موضوع رمضان در سفرنامه‌های حج ابراهیمی می‌پردازد که از طریق آن می‌توان به بررسی تجربیات گذشته و حال سفرهای حاجیان ایرانی پرداخت.

جهت بررسی موضوع فوق، با مطالعه تحلیلی-مقایسه‌ای، سفرنامه‌های حج ابراهیمی ایرانیان، در دو گستره زمانی (با تأکید بر ماه مبارک رمضان) و مکانی (جغرافیای سفر حج) در مسیرهای سنتی و امروزی آن، در دو دوره قبل و بعد از «انقلاب صنعت حمل‌ونقل مسافر و کالا» مورد بررسی قرار گرفتند و در آن به تحولات اجتماعی و فرهنگی رخ داده در سفرهای حج حاجیان ایرانی و وجوه اشتراک و افتراق میان آن دو در سفرنامه‌های دو دوره مذکور پرداخته شده است.

واژگان کلیدی: حج ابراهیمی؛ سفرنامه‌های حج؛ حاجیان ایرانی؛ صنعت حمل‌ونقل؛ ماه رمضان.

مقدمه

انسان‌ها در طی تاریخ، روابط خود را با خویشتن، با دیگر انسان‌ها و با طبیعت دگرگون کرده‌اند که نمونه‌هایی از آن را در ساخت ابزار جهت تسخیر طبیعت و یا ایجاد ساختارها و مناسبات گوناگون اجتماعی می‌توان مشاهده کرد. اما روابط انسان‌ها با خدا یعنی رابطه میان «عبد و معبود» و «خالق و مخلوق» همواره ثابت و تغییرناپذیر است. از این رو فرایض اسلامی مانند نماز و روزه و زکات و حج در همه دوره‌ها بر مسلمانان واجب هستند. هرچند گاه تجربه انجام‌شان متحول شده است و از همین روست که از دیرباز علمای دین، در بحث «دوام علم به دوام معلوم است»، معلومات را به دو دسته متغیر و ثابت تقسیم کرده‌اند و اصول دیانت و احکام دینیّه و اخلاق فاضله را از زمره معلومات ثابت به شمار آورده‌اند (آشتیانی، ۱۳۱۶، ۱۲۰). پس حج در هر دوره‌ای بر بندگان خدا که استطاعت آن را داشته باشند، واجب است: «وَلَلَّهِ عَلَى النَّاسِ حِجُّ الْبَيْتِ» (بخشی از آل عمران، ۹۷) «و حق خدا بر مردم است که این خانه را زیارت کنند» و از دیرباز مسلمانان به این ندای آسمانی لبیک سر داده‌اند:

عرشیان بانگ «وَللهِ على الناس» زنند.

پاسخ از خلق «سَمِعْنَا وَاَطَعْنَا» شنوند

(خاقانی شروانی، ۱۳۸۲، ۱۰۱)

با عنایت به آنچه بیان شد، سفرهای حج به اعتبار حیات اجتماعی، در بستر زمان و با اشکال و شیوه‌های مختلفی انجام شده و می‌شوند. درک تحول زندگی اجتماعی انسان‌ها معمولاً نامحسوس و تدریجی است و با گذشت زمان است که می‌توان به نقطه‌ای رسید که وضعیت گذشته را با اکنون مقایسه کرد و به این پرسش پاسخ داد که انسان‌ها با تحول روابطشان با طبیعت، چه چیزهایی را به دست آورده و چه چیزهایی را از دست داده‌اند؟ با توجه به آنچه گفته شد، مقاله حاضر در قالب مطالعه توصیفی-تحلیلی به بررسی مقایسه‌ای تحول در تجربه سفر حج ابراهیمی در دوران معاصر می‌پردازد و آن را از خلال تحول فناوری‌های صنعت حمل‌ونقل در دو گستره‌ی «جغرافیایی» و «تقویم زمانی» با تأکید بر ماه مبارک رمضان موردتوجه قرار می‌دهد.

امروزه، تحول مفهوم زمان و مکان در زندگی انسان، به لحاظ نظری در چارچوب موضوع جهانی‌شدن مورد توجه واقع می‌شود که در قالب نظریه‌هایی چون دهکده جهانی و یا همبودی زمانی-جهانی (سه ایده باهم بودن؛ در یک زمان؛ در جهان) نمایان شده است (صداقت ثمرحسینی، ۱۳۹۰، ۱۸۸-۵۱-۷۴) به تعبیر عزیز لزرُق (فیلسوف مغربی)، جهانی‌شدن به بازنگری در مفهوم زمان انجامیده است؛ یعنی دیگر مکان به عنوان یکی از ابعاد آن نیست. زمان معاصر ما، زمانی بدون مکان است؛ یعنی زمانی فارغ از مکان و یا حداقل زمانی است که با بازنگری در مفهوم مکان به منظور ایجاد تصور جدیدی از آن همراه است. [...] دوم آن که اگر مکان به عنوان بُعدی از زمان به شمار نیاید، عکس آن صادق

است. یعنی زمان بُعدی اساسی در تعریف مکان و بلکه بُعدی حاکم بر آن دارد. در این حالت عبارت جهان دهکده کوچکی است به ارتباطات و روابط موجود در آن ارجاع داده می‌شود.[...] (لزرق، ۲۰۰۲، ۲۴ - ۲۳). محمد سبیلا دیگر فیلسوف مغربی می‌نویسد:

... اکنون اطلاعات و داده‌ها چنان منتقل می‌شوند که گویی زمان فشرده شده است (چنان‌که داده‌ها با سرعت نور، یعنی ۳۰۰ هزار کیلومتر در ثانیه در حرکت‌اند.) و همچنین خود مکان نیز فشرده و متراکم شده است (چنان‌که مسافت میان شهرهای «الف» و «ب» به یک‌سوم و یا یک‌چهارم بنا بر وسیله سفر کاهش یافته است.) اینچنین سرعتی موجب الغای مسافت شده است و مکان و فضا در جهان متراکم شده‌اند به عبارت دیگر جهان به تمامی شهری شده است که در غوغای حرکت است و نه بسان روستایی ساکن و یکنواخت [...] (سبیلا، ۲۰۰۶، ۷۶).

روایت سفر تابع کمیّت و کیفیت سفر است. تا پیش از دهه ۱۳۲۰ ه.ش، مسافرت‌های هوایی در ایران نه ممکن و نه مرسوم بود و رواج مسافرت‌های هوایی در ایران از دهه ۱۳۳۰ ه.ش و در ابعاد وسیع از دهه ۱۳۴۰ ه.ش با تأسیس شرکت هواپیمایی هُما (بعدها هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران) رُخ داده است. البته در آن زمان، سفرهای هوایی برای حج، از خارج از کشور نیز میسر بود؛ چنان‌که آیت‌الله طالقانی در سفرنامه خود اشاره دارد که از بیروت با هواپیما عازم حج شده است (طالقانی، بی‌تا، ۷۴) و فضای خاطرات حاجیان در مسافرت‌های هوایی، برخلاف سفرهای سنتی شهر به شهر که مملو از مشاهدات است، غالباً تأملات فلسفی و اندیشه‌های دینی است؛ نظیر روایت سفر هوایی زیر از آیت‌الله طالقانی:

دستخوش امواج تاریکِ هوا هستیم، هواپیما که از نوع سربازبری زمان جنگ است، با عُرش و نعره با امواج دست به گریبان است. صعود می‌کند، به پایین پرت می‌شود، ما در میان این قطعات آهن قرار گرفته و هستی ما ظاهراً بسته به چند پیچ و مهره و سیم و مفتول است؛ چاره جز انقطاع کامل نیست، باید فقط دل به او بست:

ما طالبانِ رویت، ما عاشقانِ کویت
از غیر تو رهیدیم، غم‌ها به دل خریدیم

۱. جهت مطالعه بیشتر درباره تاریخچه شکل‌گیری سازمان هواپیمایی در ایران ببینید:
 - عباس عطروش (۱۳۸۶). تاریخچه هواپیمایی بازرگانی در ایران از آغاز تا امروز، چاپ اول، تهران: روشنگران و مطالعات زنان.
 - معاونت مطالعات و تحقیقات سازمان ملی جوانان (۱۳۸۹). صنعت هوایی، تهران: سازمان ملی جوانان، معاونت مطالعات و تحقیقات.
 - فریدون عبدلی‌فرد (۱۳۹۲). تاریخچه تشکیل تاسیسات هواپیمایی و پست هوایی در ایران، تهران: مگستان
 - لنارت اندرسن (۱۳۹۴). عقاب‌های ایرانی (هواپیمایی نظامی و غیرنظامی در ایران) (۱۳۰۳ - ۱۳۲۸) (ترجمه) احمد فولادی‌طرقی، تهران: ارتش جمهوری اسلامی ایران، نیروی هوایی، مرکز انتشارات راهبردی نهجا.

... طیاره در زیر خیمه تاریک شب پیش می‌رود، هر یک از ما حال و مقالی داریم، از دریچه طیاره به اطراف و بالا و پایین می‌نگریم، در بالا میخ‌های نورانی ستارگان خیمه شب را به سقف آسمان کوبیده ... (همان، ۷۵)

در روایتی دیگر آیت‌الله‌العظمی لطف‌الله صافی گلپایگانی که می‌نویسد: «در هواپیما بهترین اشتغال یاد خدا و اندیشه در عظمت آفرینش است.» (صافی گلپایگانی، ۱۳۷۵، ۳۵). از این‌رو، مطالب سفر چندساعته ایشان از تهران تا جده، درباره جریان تقدیر و قضای الهی در سرنوشت انسان و تفکر در آفرینش است (همان، ۴۲-۲۷). در برخی از سفرنامه‌ها جنبه‌های شاعرانه و احساسی نیز در سفرهای هوایی به چشم می‌خورد؛ مانند روایت حمیدرضا زاهدی از سفر حج خود: «... فاصله سه و نیم ساعته تا جده هر لحظه طولانی‌تر می‌شود؛ تو پنداری هر قدر می‌روییم نمی‌رسیم، بی‌قراری، خوره جان می‌شود. بی‌قراری، بلای دل عاشق است.» (زاهدی، ۱۳۸۹، ۹-۸). بنابراین، روایت سفر در سفرهای هوایی جدید، روایتی از تأملات درونی حاجی است و تنها در حجاز و پس از خروج از هواپیماست که «مشاهدات» سفر آغاز می‌شود که به تعبیر دکتر علی شریعتی (۱۳۵۶-۱۳۱۲ ه.ش) میانگین حضور ایرانیان در حج بیست و سه روز بوده است (شریعتی، ۱۳۸۹، ۲۳)، و این بدان معناست که زمان مشاهدات سفر نیز به حدود یک دهم سفرهای کاروان‌های سنتی (شهر به شهر) تقلیل یافته و به لحاظ مکانی منحصر در حجاز شده بود. اگرچه نباید در سفرنامه‌های جدید، توصیفات حاجیان از فضای درونی هواپیما را نادیده گرفت؛ نظیر روایت جلال آل احمد از گفتگوش با «عاقله مردی سیاه‌چرده و در خود فرو رفته و اندکی ترسان» و یا «روضه‌خوانی در هواپیما» با «بلندگوی قوه‌ای» و یا شرح ترکیب اعضای کاروان که «دسته ما هشتاد و پنج نفر است. بیست سی‌تایی بازاری؛ پانزده‌تایی مازندرانی؛ پنج شش تا سید و آخوند و مداح و روضه‌خوان و ده‌تایی اطراف اراک و همدان که فقط ترکی می‌دانند و بیست تا زن»، و یا معرفی حمله‌دار کاروانشان که از محله‌شان و از مریدان پدرش بوده و همراه با پسرش و یک آشپز و وردستش آمده بود و به قول آل احمد: «به این ترتیب گمان نمی‌کنم چیزی کم داشته باشیم» (آل احمد، بی‌تا، ۷-۸). این‌گونه توصیفات، مناسبات درونی کاروان‌های حج را پیش از سازمانی شدن آن‌ها در قالب سازمان حج و زیارت کشور نشان می‌دهد.

بنابر آنچه بیان شد، سفرنامه‌های حج به اعتبار شیوه سفر (سنتی/جدید) به دو بخش عمده قابل تقسیم هستند:

۱. سفرنامه‌هایی که پیش از دوران صنعت حمل‌ونقل هوایی نوشته شده‌اند و عمدتاً متعلق به دوران قاجاریه و پهلوی اول هستند. در این خصوص حُجَّة‌الاسلام و المسلمین رسول جعفریان بیشترین سهم را در بازنشر آن‌ها ایفا کرده است که سفرنامه‌های حج قاجاریه را در هشت مجلد قطور به همراه مجلدی دیگر با عنوان چهارده سفرنامه حج قاجاری دیگر

توسط نشر علم منتشر کرده است.^۱

در این گونه سفرنامه‌ها مسیر بسیار طولانی و سرعت سیر و سفر بسیار کند است. برای مثال، میرزا حسن موسوی اصفهانی در سفر حج خود بالغ بر ۱۱۲۳۱ کیلومتر را طی کرد که ۲۴۱۲ کیلومتر آن را با قاطر و یابو و الاغ با سرعت ۳ تا ۴/۵ کیلومتر در ساعت؛ ۱۵۹۸ کیلومتر آن را با شتر با سرعت حدود ۶ تا ۹ کیلومتر در ساعت؛ ۲۰۳۶ کیلومتر آن را با قاطر با نیروی بخار و سوخت نفتی با سرعت ۱۴ تا ۲۶ کیلومتر و ۴۹۴۵ کیلومتر دیگر را با کشتی بخار با سرعت ۱۴ تا ۳۰ کیلومتر در ساعت طی کرد. او مجموعاً ۳/۵ شبانه‌روز در قاطر و ۱۶/۵ شبانه‌روز در کشتی بوده است (موسوی اصفهانی، ۱۳۹۲، ۲۳).

۲. سفرنامه‌هایی که پس از دوران صنعت حمل‌ونقل هوایی نوشته شده‌اند که عمدتاً شامل دوران پهلوی دوم (به‌ویژه از دهه ۱۳۴۰ شمسی به بعد) می‌شود و مجموعه آثار متنوعی را از آیت‌الله صافی گلپایگانی، جلال آل احمد، منوچهر سالور، محمدجواد حجتی کرمانی و ... شامل می‌شود.

چنان‌که در ادامه بیان خواهد شد، مدت زمان سفر هوایی از تهران به جدّه در حدود سه ساعت و نیم بوده است.

در این مقاله به هر دو دسته از منابع فوق توجه شده است؛ با توجه به این نکته که رمضان در سفرنامه‌های دسته اول حضور دارد و دیگر سفرهای حج تمتع (حَجَّةُ الْاِسْلَام) در ماه مبارک رمضان صورت نمی‌پذیرند.

حج ابراهیمی و صنعت حمل‌ونقل

یکی از سفرنامه‌های جالب‌توجه حج ابراهیمی، کتاب خاطرات سفر مکه است که در دو بخش مجزا از هم تنظیم شده است. بخش اول آن سفرنامه حاج سید احمد هدایتی (۱۳۳۴-۱۲۵۰) متولی وقت آستان مقدس حضرت عبدالعظیم حسنی (ع) است که در سال ۱۲۹۹ شمسی سفر حج خود را آغاز کرد و آن سفر مجموعاً ده ماه و نیم به طول انجامید که از آن میان مسیر رفت او بالغ بر سه ماه و نیم شد (هدایتی، ۱۳۴۳، ۸-۱۹۵). اما بخش دوم آن کتاب که حجم اندکی را به خود اختصاص داده است، سفرنامه حج پسر او، یعنی دکتر محمدعلی هدایتی (۱۳۶۵-۱۲۹۲) است که در سال ۱۳۴۳ شمسی تنها در مدت ۳ ساعت پرواز از تهران به فرودگاه جده رسید و از این‌رو رفت و برگشت سفر او به حجاز کم‌تر از یک روز به طول انجامید (همان، ۲۳۹-۲۰۱). محمدعلی هدایتی در مقایسه میان آن دو سفر

۱. با مشخصات زیر منتشر شده‌اند: (به کوشش) جعفریان، رسول (۱۳۸۹ ه.ش) *سفرنامه‌های حج قاجاری*، تهران (چاپ اول) نشر علم. (به کوشش) جعفریان، رسول (۱۳۹۲ ه.ش) *چهارده سفرنامه حج قاجاری دیگر*، تهران (چاپ اول) نشر علم.

می‌نویسد:

پدرم سفر اوّل خود را در سال ۱۲۹۹ شمسی انجام دادند و من در سال ۱۳۴۳ یعنی تقریباً نیم‌قرن بعد. مدت سفر ایشان در حدود ده ماه و نیم طول کشیده و مدت سفر من دو هفته! سفر ایشان به وسیله شتر، الاغ، اسب، درشکه، کشتی و گاهی هم اتومبیل انجام یافته و سفر من در راه به وسیله هواپیمای جت و در شهرها با اتومبیل بیتوته ایشان در بیابان و رباط و قهوه‌خانه و مسافرخانه‌های زواری بود و منزل من غیر از سه شب که باید در چادر بسر می‌بردیم، بقیه در مهمانخانه‌های آراسته و مجهز به کولر و بادبزن و دارای دست‌شویی و حمام آب سرد و گرم.

غذای ایشان غالباً محضری بوده که همیشه می‌بایستی مواد اولیه آن را با خود حمل می‌کردند و غذای من به دلخواه انواع اغذیه ایرانی یا فرنگی بود که سرپرست کاروان از مدت‌ها قبل وسایل خرید آن را تدارک کرده یا در مهمانخانه‌ها آماده می‌کردند؛ به علاوه بهترین میوه‌های سوریه و لبنان از موز و سیب و پرتقال و لیمو و هندوانه و غیره. ایشان در طول سفر خود چندین بار مریض شدند که دو دفعه آن مشرف‌به موت بودند و من فقط به یک سرماخوردگی مبتلا شدم که آن هم در اثر بی‌توجهی خودم بود (هدایتی، ۱۳۴۳، ۴-۳).

نمونه دیگر سفر حجّ سید محمدحسین تقوی قزوینی است که در طی هشت ماه در مسیر کشورهای ایران، عراق، حجاز و هند سپری شد (تقوی قزوینی، ۱۳۹۴، ۲۰). در حالی که جلال آل احمد، در جمعه ۲۱ فروردین سال ۱۳۴۳ شمسی سه ساعته از ساعت پنج و نیم تا هشت و نیم صبح، از تهران به جدّه رسید (آل احمد، بی‌تا، ۵). چنان‌که مشاهده می‌شود، در عرض ۵۰ سال مسافرت‌هایی که کم‌وبیش در حدود هفت ماه الی یک سال به طول می‌انجامیدند، به چند ساعت تقلیل یافتند. حاج سید احمد هدایتی برای آن‌که در ایام تشریق (۱۱ تا ۱۳ ذی‌حجه) در مکه باشد، سفر خود را از ۲۳ شعبان المعظم سال ۱۳۳۸ قمری آغاز کرد و تمامی ماه مبارک رمضان را در مسیر سفر حج طی کرد (هدایتی، ۱۳۴۳، ۵). در واقع، تا پیش از رواج صنعت حمل‌ونقل نوین، ماه مبارک رمضان، برای ایرانیان و مسلمانانی که فاصله زیادی با حجاز داشتند، ماه سفر به خانه خدا بوده است. صنعت حمل‌ونقل نوین موجب گسستی تاریخی در سفرهای حج شد که بر تجربیات زندگی بسیاری از مسلمانان جهان از جمله ایرانیان تأثیر گذاشت. موارد استخراج شده آن از سفرنامه‌های حج دو دوره به صورت خلاصه در جدول شماره ۱ قابل مشاهده است.

ابتدا باید اشاره کرد که در قدیم مدیریت واحد و منسجمی در حج ایرانیان وجود نداشته است و ایرانیان در دسته‌های مختلف کوچکی به سفر حج عزیمت می‌کردند. میرزا محمدحسین فراهانی در

سال ۱۳۰۳ قمری تعداد حاجیان ایرانی را همه ساله بالغ بر هزار تا هشت‌هزار نفر ذکر کرده است که غالباً جز قلیلی از اهالی کردستان و بنادر جنوبی ایران، شیعه بودند (فراهانی، ۱۳۶۲، ۱۶۸). و طبیعتاً با توجه به مخارج سنگین حج (چه مسافر حاجی و چه خرج خانواده‌اش) در طی حدود هفت تا دوازده ماه از این بین افراد متمکن و یا درباری از اقبال بیشتری برای انجام فریضه حج برخوردار بودند.

ناگفته نماند که حضور زنان در سفرهای حج قدیم (پیش از انقلاب صنعت حمل‌ونقل) کم‌رنگ است و یکی از دلایل آن ناشی از نامنی و سختی راه و نیز وظیفه آن‌ها در مراقبت از کودکان بوده است. با این حال، بخشی از ادبیات سفرنامه‌های حج، به گزارش‌های حاجیان زن اختصاص دارد. از قبیل سفرنامه دختر فرهاد میرزا و یا سفرنامه سیده علویه کرمانی با عنوان روزنامه سفر حج و سفرنامه سکینه سلطان ملقب به وقار السلطان (بیوه ناصرالدین‌شاه قاجار) با عنوان روزنامه سفر عتبات و مکه ۱۳۱۷ق که همگی از افراد متمکن و بانفوذ درباری بودند. سفرنامه‌های آنان جنبه‌های جالب‌توجهی از این مسافرت‌ها را نمایان می‌کند و گاه روایتی کاملاً زنانه را از سختی راه بیان می‌کند. برای مثال «سکینه سلطان» سفر خود را از ۲۶ جمادی‌الاولی سال ۱۳۱۷ قمری آغاز کرد و جمعاً ۱۸ ماه در سفر بود و در ایام ماه مبارک رمضان در شهرهای عتبات عالیات بود. سفرنامه او هرچند بانظم و ترتیب و با رویکرد منسجمی نوشته نشده است، اما توصیفات جالبی را از دید یک زن از سرزمین‌های اسلامی ارائه کرده است. برای مثال، او در وصف شهر حلب می‌نویسد: «اینجاها رسم است که طاق اتاقشان را مثل سرپوش چلوکبابی ساخته‌اند (وقارالدوله، ۱۳۸۹، ۷۶)؛ و شهر حلب را از دور در سبزی نخل‌های خرما می‌بیند که بعداً به او می‌گویند، آن‌ها درختان زیتون هستند (همان). حلب را شهر مقبولی می‌بیند و به تمیزی آدم‌ها و کوچپه‌هایش توجه می‌کند و حمام حلب را با حمام کربلا مقایسه کرده و از زیبایی زنان و کودکان حلبی سخن به میان می‌آورد. و تأکید دارد که «... عقلا می‌دانند که چشم من خیلی چیزها دیده، پس این حمام چه قدر خوب بوده که به وصف نمی‌آمده...» (همان) و این‌گونه عبارات نشان می‌دهد که حاجیان حتی بی‌آن‌که خود بدانند گزارش‌های مهمی در باب زندگی جاری مسلمانان از گستره وسیعی از ایران، عراق، شام، مصر و حجاز ارائه می‌دادند و زوایایی از گذشته تاریخی و زندگی جاری مسلمانان را در آن شهرها توصیف کرده‌اند؛ چنان‌که حاجیان ایرانی در مصر به دیدار اهرام ثلاثه و ابوالهول رفته و شرحی درباره آن‌ها ارائه کرده‌اند؛ مانند آن‌که ابوالهول کله زنی است که از سنگ تراشیده شده و آن را سنگ قبر دانسته‌اند (فرهاد میرزا، ۱۳۶۶، ۱۰۷ نیز ببینید: سیف‌الدوله، ۱۳۶۴، ۱۲۰). یا به توصیف حاجیان از ملیت‌های مختلف از قبیل جاوه‌ای، هندی، مغربی، هرسک و بوسنیایی، یونانی، افغانی، بخارایی و ترکستانی و قفقازی پرداخته‌اند (فراهانی، ۱۳۶۲، ۱۶۸-۱۶۵). یا به موضوعاتی چون طهارت و ارتباط با غیرمسلمانان روس‌تبار در مسیر روسیه تزاری در شهرهایی چون تفلیس اشاره شده است (همان، ۷۳)، یا اطلاعاتی از صنایع محلی (سفرنامه مکه، ۱۲۹۷، ۶) و یا رواج انتقال جنازه

درگذشتگان از ایران به نجف اشرف (همان، ۶-۷) و سایر موارد.

مسائل و مشکلات امنیت راه در این سفرنامه و سفرنامه‌های مشابه به وضوح مشهود است. برای مثال، مسیر جبل (راه زمینی از عراق به جزیره العرب) به دلیل ناامنی شدید راهزنان و نیز خطرات جانی ناشی از بی‌آبی، از سوی علمای اسلام همچون: شیخ فضل‌الله نوری (۱۳۲۷-۱۲۵۹ ه.ق) - که دارای رساله‌ای در این خصوص با عنوان رساله تحریم استطراق حاجیان از راه جبل به مکه معظمه است و توسط شیخ فاضل شریانی (۱۳۲۳-۱۲۴۸ ه.ق) در سال‌های ۱۳۱۹ و ۱۳۲۰ ه.ق تحریم شد^۱ (قزوینی، ۱۳۶۳، ۶/۱۱۳-۱۱۹؛ نوری، ۱۳۶۲، ۱/۴۰-۵۴).

برخی از حجاج از طریق مسیرهای دور و دشوار دیگری مانند کانال سوئز به حجاز می‌رفتند (همان، ۸۶). همین امر موجب طولانی‌تر شدن سفر حج می‌شد. برخی از نمونه‌های ناامنی و یا دشواری در سفرنامه‌های دوران قاجاریه را می‌توان در سفرنامه رضا قلی میرزا مانند «حکم آقا سید نظرالله (یا نصرالله) مازندرانی مبنی بر نوشیدن آب نجس به دلیل شرایط اضطرار» (رضا قلی میرزا قاجار، ۱۳۶۱، ۱۹۰) نبرد با راهزنان (همان، ۱۹۱) بی‌آبی (همان، ۱۹۷) غارت کاروان (همان، ۲۰۱) و یا فراگیر شدن بیماری به‌ویژه وبا در روایت حاج حسین آقا ملک (جعفریان، ۱۳۹۲، ۹۵۷-۹۵۶) مشاهده کرد و این ناامنی در سرزمین حجاز نیز از سوی «اعراب حربی» ادامه می‌یافت؛ چنان‌که در سفرنامه تقوی قزوینی به مواردی از غارت حجاج در مسیر مدینه (تقوی قزوینی، ۱۳۹۴، ۱۵۹) اشاره شده است. او می‌نویسد:

... یک‌دفعه صدای شلیک تفنگ به‌سوی حجاج بلند شد ... باری زن‌ها صدای شیون و ضجه را بلند نمودند. از قراری که نقل کردند، یک زن بیچاره از حجاج که بچه شیر می‌داد، شیر او خشک شد. باری بعد از چند تیر انداختن ساکت شدند و آقایان مشغول جمع‌آوری لیره ... (همان).

نیز در «سفرنامه مکه» از نویسندگانی ناشناس^۲ که از طریق راه جبل به نجف اشرف رسید، می‌خوانیم:

... بعد از طی راه جبل در ۱۴ ربیع الاول وارد نجف اشرف شدیم. قریب هشتاد روز این سفر طول کشید و در تمام این مدت، جمعی کثیر از حجاج عجم در میان کویر عربستان سرگردان و همگی اسیران، اول به دست عبدالرحمن امیر حاج که از جانب محمد امیر جبل است و دوم به دست حمله‌داران متغلب که مرتکب انواع قبايح

۱. البته پیش از آن نیز این راه توسط دولت ناصری منع شده بود. سند دستور ناصرالدین‌شاه به صدراعظم و احتشام‌السلطنه در رعایت حال حجاج و استفاده نکردن از راه جبل که در ۱۳۱۳ ه.ق صادر شده است، در آرشیو کتابخانه ملی ایران با شناسه سند: ۱۳۱۶۱۲۹۶ و شماره آرشیو: آ۳ح۱۷۵ موجود است.

۲. نسخه خطی رساله مذکور که به ناصرالدین‌شاه تقدیم شده است، در ۴۳ صفحه در کتابخانه ملی ایران به شماره ثبت (۸۶۵ ق) و کد کتاب (۱۶۴۷۴۹۸) موجود؛ و از طریق پایگاه اینترنتی کتابخانه و اسناد دیجیتال کتابخانه ملی (dl.nlai.ir) قابل دریافت است. سفر نویسندگانی در ۲۲ شعبان ۱۳۹۶ آغاز و در جمادی الاخری ۱۲۹۷ قمری پایان یافته است.

می‌شوند. (افشار ارومی، ۱۳۸۶، ۳۷)

حج، تجربیات فراموش شده

چنان‌که اشاره شد، گسترش صنعت حمل‌ونقل موجب تحول شگرفی در سفرهای حجاج بیت‌الله الحرام شده است و با تحول در جغرافیای مکانی- زمانی مسافرت‌ها، اثرات خوبی به‌ویژه تأمین امنیت راه‌ها را به همراه داشته است. هرچند نباید از نظر دور داشت که در کنار مزایای زندگی نوین، تجربیات مهمی نیز به‌بوته فراموشی سپرده شده است که در سفرنامه‌های امروزی کاملاً مشهود است.

یکی از تجربیات فراموش‌شده مسلمانان، «سفر به حج در ماه مبارک رمضان» است. در قدیم حاجیان در ماه رمضان در مسیر سفر حج تمتع (حَجَّةُ الْإِسْلَام) بودند. از آن جهت که آنان باید سفر حج خود را به‌گونه‌ای محاسبه و تنظیم می‌کردند که در موعد مقرر در مکه مکرمه حاضر باشند، و سفرشان را از ماه رجب، یا ماه شعبان و یا اوایل ماه رمضان آغاز می‌کردند و استخاره و مشورت با علما در انتخاب روز سفر اهمیت داشته است؛ چنان‌که فرهاد میرزا (فرزند عباس میرزا) با مشورت ملاً علی کنی مجتهد سرشناس تهران^۱، سفر خود را در روز چهارشنبه ۷ شعبان آغاز کرد و ماه مبارک رمضان را در شهرهای قفقاز به سمت عثمانی طی کرد. او می‌نویسد:

از قرآن تفأل کردم که چهارشنبه هفتم شعبان به طالع عقرب حرکت شود، این آیه آمد: «وَلَمَّا تَوَجَّهَ تِلْقَاءَ مَدْيَنَ قَالَ عَسَى رَبِّي أَنْ يَهْدِيَنِي سَوَاءَ السَّبِيلِ» (قصص، ۲۲) یا روز جمعه نهم، عصری به طالع حوت آیه مبارکه: «كَهَيْعِصْ ذِكْرُ رَحْمَةِ رَبِّكَ عَبْدَهُ زَكَرِيَّا» (مریم، ۲-۱) به نظر مجتهد زمانی حاجی ملاً علی حفظ الله رسید فرمود: «چهارشنبه امر است و انشاء الله عاقبت این سفر به خیر است» (فرهاد میرزا، ۱۳۶۶، ۱۹).

البته این‌گونه آداب سفر از قبیل استخاره جهت تعیین زمان سفر و مشورت با علما، در سفرهای انبوه کنونی حج تمتع، به دلیل اعزام‌های انبوه حاجیان که عموماً با قرعه‌کشی مشخص می‌شوند، از میان رفته است. در سفرنامه‌های حج، حاجیان هرچند در ماه مبارک رمضان در سفر بودند، اما از آن‌رو که مسافران این طریق الهی بودند، بیشتر به سفر اندیشیده‌اند و کمتر به اطلاعاتی درباره روزه و ماه رمضان در مسیر حرکت خود اشاره کرده‌اند. شاید یکی از دلایل آن این باشد که به دلیل احکام فقهی مسافر و رعایت حال مردم روزه‌دار، جانب فاصله را رعایت کرده‌اند؛ ولی در عوض کوشیده‌اند تا در سفرنامه‌های خود به توصیف طبیعت سرزمین‌ها و بسیاری از ویژگی‌های فرهنگی و اخلاقی ساکنان

۱. آیت‌الله حاج ملاً علی کنی (۱۲۲۰ - ۱۳۰۶ ه.ق) از علمای شهر تهران، مدفون در امامزاده حضرت شاه عبدالعظیم حسنی (ع) در شهری است. او از شاگردان بنام آیت‌الله محمد حسن نجفی معروف به صاحب جواهر (متوفی ۱۲۶۶ ق) بود. جهت آشنایی بیشتر ببینید: محمدباقر پورامینی (۱۳۷۹ ه.ش) ملاً علی کنی: مرزبان دین. قم: دارالحدیث آستان مقدس حضرت عبدالعظیم (ع)، معاونت فرهنگی.

آن‌ها بپردازند که امروزه از ارزش بسیاری برخوردار است.

یکی از مهم‌ترین تبعات فرهنگی انقلاب صنعت حمل‌ونقل بر سفرهای حج ابراهیمی آن است که امروزه حاجیان با ورود به هواپیما در واقع وارد یک قرنطینه شده‌اند که باعث جدایی آن‌ها از دنیای خارج است. مسیر هوایی تهران تا جده بالغ بر دو هزار و دویست کیلومتر هوایی است و حاجیان طی چند ساعت این گستره وسیع جغرافیایی را طی می‌کنند، بی‌آن‌که منزلی را پیموده باشند؛ یعنی در فرودگاهی سوار هواپیما شده و در فرودگاهی دیگر از آن پیاده می‌شوند و چه بسا مسافران مدتی از سفر را در خواب باشند؛ به تعبیر مهندس منوچهر سالور:

هواپیما همچنان به راه خویش ادامه می‌داد، ما را از دامنه البرز می‌برد تا به کرانه دریای سرخ رساند؛ آنجا که جان پاک و دل خسته می‌خرند. در این حال گاه به مناسبت زمان و مکان خوابی مختصر بر دیدگانم غلبه می‌کرد و اندکی بعد بیدار می‌شدم. در یکی از این مواقع بود که ناگاه بانگ مهماندار که از بلندگوی داخل هواپیما پخش می‌شد، مرا و هم‌سفران عزیزم را از خواب برانگیخت، می‌گفت: اکنون به جدّه نزدیک می‌شویم ... (سالور، ۱۳۳۹، ۸).

بنابراین تبادلات فرهنگی ارزشمندی در مسیر سفر حج میان اقوام و ملل اسلامی و حتی غیراسلامی صورت می‌گرفتند که بخشی از آن‌ها در ماه مبارک رمضان بوده و امروزه دیگر چنین نگاهی به ماه مبارک رمضان (به‌مثابه ماه سفر جهت حج تمتع «حَجَّةُ الْإِسْلَام») نمی‌شود، رخ نمی‌دهند و محدود به مقصد یعنی شهرهای مکه و مدینه شده‌اند. مسیرهای طولانی زمانی و مکانی مسافرت‌های حج ابراهیمی، به‌رغم همه سختی‌های راه، باعث آشنایی مسلمانان با جغرافیای جهان اسلام و اقوام و ملل مختلف می‌شد و علاوه بر آن برای ساکنان شهرها و روستاهای مسیر کاروان‌های حج نیز تجربیات جالب‌توجهی از عبور حاجیان را داشتند که بخش اعظمی از آن در ماه مبارک رمضان رخ می‌داد.

در گذشته مسیرهای حج عمدتاً شامل چهار مسیر اصلی بود که گستره جغرافیایی بسیار وسیعی را در بر می‌گرفت و حاجی اگر در ابتدای راه فردی خام بود، در پایان راه به فردی پخته و آزموده مبدل می‌شد. بنابراین چهار مسیر، حاجیان ماه مبارک رمضان را یا در مسیر سفر به سوی جنوب ایران طی می‌کردند و یا ماه مبارک رمضان در حدود روسیه تزاری و یا عثمانی بودند که در سفرنامه‌های حاجیان ایرانی به یک یا چند مورد از آن‌ها اشاره شده است (برای نمونه نک. سفرنامه مکه، ۱۲۹۷، ۴۱؛ موسوی اصفهانی، ۱۳۹۲، ۲۳؛ وزیر وظایف، ۱۳۷۹، ۱۶؛ حسام السلطنه، ۱۳۷۳، ۶۰ و ۴۰؛ علویه کرمانی، ۱۳۸۶، ۲۲؛ تقوی قزوینی، ۱۳۹۴، ۴۴-۴۳).

یکی از مسیرهای سنتی حرکت به سوی جنوب ایران (مانند بندر بوشهر) و عزیمت با کشتی به بندر بمبئی و از آنجا با کشتی به سوی یمن بود تا با گذر از دریای سرخ به جده برسند.

مسیر دوم راه خطرناک زمینی از عراق به جزیره العرب معروف به مسیر جبل یا راه زبیده بود که چنان‌که پیشتر بیان شد، در سال‌های ۱۳۱۹ و ۱۳۲۰ ق مورد تحریم علما واقع شد. مسیر سوم راه شام از طریق عثمانی بود که هرچند راهی دور بود ولی کم‌وبیش امنیت بر آن حاکم بود. در این مسیر حاجی خود را به استانبول می‌رساند و سپس از سمت جنوب ترکیه امروزی به سوی شام حرکت می‌کند و در دمشق به کاروان بزرگ حاجیان شام می‌پیوست و با آنان راهی حجاز می‌شد. چهارمین مسیر نیز راه استانبول از مسیر روسیه بود که معمولاً حاجی از بندر انزلی به تفلیس و آنگاه به اسلامبول (استانبول) و یا از شهر مشهد به عشق‌آباد و سپس به تفلیس و آنگاه به اسلامبول می‌آمد و با کشتی به قاهره می‌رفت و با گذر از کانال سوئز خود را به دریای سرخ و نهایتاً حجاز می‌رساند. ناگفته نماند که حاجیان به دلایل فرهنگی و عقیدتی چون مسائل طهارت، اختلاط با کفار و ... در آن سرزمین‌ها دچار مشکلات عدیده‌ای بودند.

در مواردی شاهد گزارش‌های مهمی از سوی حاجیان از اقوام و طوایف سر راهشان هستیم که نشانه و نشانی‌های مهمی است برای مورخان، جامعه‌شناسان و مردم‌شناسان. مثلاً در سفرنامه حاج سید احمد هدایتی در بیان مناطقی از کرد غرب (کرمانشاه) می‌خوانیم:

یکشنبه یازدهم رمضان: اهالی [قصبه کرد در کرمانشاه] ابدأ روزه نبودند چون نصیری مذهب‌اند. چند بقعه در قصبه هست که مدفن مشایخ فرقه است؛ چیزها از این جماعت نقل می‌شود که برای من به تحقیق نرسیده. ... (هدایتی، ۱۳۴۳، ۲۶).

و سید محمد تقوی قزوینی که در ایام ماه مبارک رمضان در مسیر حج در بمبئی هندوستان بود، گزارش‌های جالب توجهی از آن شهر و نیز استعمار بریتانیا ارائه می‌دهد که برای آنان که در پی شناخت حضور فرهنگی اقوام ایرانی در هندوستان هستند، نشانه‌ها و نشانی‌های مطالعاتی مهمی (وجود دو مسجد، دو مدرسه، و دو حمام تاریخی) ارائه کرده است:

و در این شهر فقط دو مدرسه می‌باشد؛ آن‌هم متعلق به ایرانیان است که به لسان اهل هند، مغول می‌گویند به عجم‌ها ... و در این شهر شانزده هزار ایرانی هست، ولی سنی از شیعه بیشتر است و شیعه‌های این شهر دو مسجد دارند و دو حمام، ولی سنی‌ها بیشتر دارند ... (تقوی قزوینی، ۱۳۹۴، ۱۱۸).

و نیز می‌نویسد:

و دولت انگلیس عایدی بسیاری از این شهر می‌برد؛ یعنی از تمام هندوستان. روح دولت انگلیس بسته به هندوستان است. روح اهالی هندوستان را در واقع گرفته است و خودش را صاحب روح نموده (همان، ۱۲۰).

و می‌توان نشانی‌هایی را از حضور ایرانیان در شام، در «سفرنامه مکه» اثر سلطان محمد سیف‌الدوله

از شاهزادگان قاجاری، مشاهده کرد:

سکنه این ولایت عرب، مسلم، هم شیعی و هم سنی، نصارا، یهود، کُرد [و] ترک [اند]. از غرایب این است که بقدر هزار خانه از درگزین [دهی از بخش رزن، شهرستان همدان] همدان، در اوایل دولت صفویه به جهت تعصب تسنن، کوچیده در شام ساکن‌اند و تا به حال آن‌ها را درگزینی نامند (سیف‌الدوله، ۱۳۶۴، ۱۶۵).

و در این سفرنامه‌ها موارد متنوعی از تأثیرات عمیق تبلیغات مخالفان وحدت اسلامی مشاهده می‌شود؛ برای مثال میرزا عبدالحسین خان افشار ارومی می‌نویسد:

در بین راه به کوچه خلوتی رسیدم ... به شیخ عربی رسیدم. [به] محض دیدن بنده بنای مهملات گذاشت و می‌خواست که بنده را کتک مضبوطی بزند. ... اهل مدینه مبغض‌ترین جمیع اعراب هستند. عداوت غیرنهایت با عجم دارند. کشتن و اگر نتوانند فحش گفتن و کتک زدن را صواب می‌دانند. اگر در کوچه‌های خلوت، عجم را گیر بیاورند، قطعاً خواهند کشت. در کوچه‌های خلوت مدینه گردیدن خیلی خطرناک است، در نظر اهل مدینه اهل ایران بدتر از یهودی هستند (افشار ارومی، ۱۳۸۶، ۱۷۱-۱۷۰).

و شاهزاده فرهاد میرزا حکایتی جالب از مدینه‌النبی نقل کرده است که او در ذیل قرآنی در مسجد النبی مشاهده کرد که شیباً در آیه ۱۷ سوره مزمل (... يَوْمًا يَجْعَلُ الْوِلْدَانَ شِيبًا) به اشتباه «شیباً» (به فتح شین) نوشته شده است. وقتی پیشنهاد اصلاح ایراد مذکور در قرآن را داد، شیخی که در آنجا بود پرخاش کرد:

... چنان عربده می‌کرد و وا می‌نمود که العیاذ بالله عجم‌ها می‌گویند، قرآن غلط است، نه این که قرآن، غلط [اشتباه در نگارش کاتب] دارد. اگر مصطفی قواس همراه نبود، فضاحت می‌کرد ... (فرهاد میرزا، ۱۳۶۶، ۱۵۹).

استاد علامه سید جعفر شهیدی در تحلیل چرایی این امر به رونق بازار تهمت و جعل و دروغ‌بافی درباره شیعیان در دوره‌هایی از تاریخ اشاره دارد تا جایی که مردمان دانشمند هم باور نمی‌کردند که این همه نسبت‌ها بی‌مأخذ باشد (شهیدی، ۱۳۷۲، ۱۶۴-۱۶۳). البته باید به این موضوع نیز اشاره کرد که این‌گونه اختلاف‌نظرها عمدتاً تابعی از سیاست‌های روز بوده است و چنان‌که در برخی از سفرنامه‌ها، مانند سفرنامه میرزا حسین فراهانی دیده می‌شود، حجاج شیعه عجمی در مکه و مدینه ابداً نیازی به تقیه احساس نمی‌کردند و هیچکس «بدأ و لساناً متعرض» نمی‌شده است (حسینی فراهانی، ۱۳۶۲، ۱۹۹).

سفرنامه‌هایی که پس از رواج صنعت حمل‌ونقل نوین نوشته شده‌اند، عاری از بیان تجربیات سیروسفر در جهان اسلام هستند و عمدتاً اختصاص به بیان سفرنامه حج در سرزمین حجاز خاصه مکه

و مدینه دارند. مطالعه این دسته از سفرنامه‌ها نشان می‌دهد که دغدغه امنیت حاجیان اگرچه در مسیر سفر از میان رفته است، ولی همچنان زائران ایرانی با تعصبات کور وهابیت در سرزمین وحی مواجه‌اند. نمونه‌هایی از آن را می‌توان در سفرنامه‌های جدید از قبیل کتاب ارمغان حجاز (سال ۱۳۷۵ ه.ق) اثر مهندس منوچهر سالور (سالور، ۱۳۳۹، ۲۳)، سفرنامه حج (سال ۱۴۰۲ ه.ق) اثر آیت‌الله العظمی لطف‌الله صافی گلپایگانی (صافی گلپایگانی، ۱۳۷۵، ۱۸۴، ۱۳۰-۱۲۰)، سیروسفر در ملکوت (حج سال‌های ۱۴۰۱، ۱۴۰۳، ۱۴۰۴، ۱۴۰۵، ۱۴۰۷، ۱۴۱۳ ه.ق) اثر حُجَّة‌الاسلام والمسلمین محمدجواد حجتی کرمانی مشاهده کرد که در کتاب اخیر ذیل حج سال ۱۴۰۷ ه.ق به تفصیل به فاجعه کشتار حاجیان در جمعه خونین مکه اشاره شده است (حجتی کرمانی، ۱۳۹۴، ۵۳۰-۴۵۱).

نکته بسیار مهم دیگری که در خاتمه باید بدان اشاره شود آن‌که در گذشته حاجیان ماه‌های حرام را یعنی رجب، ذوالقعدة، ذوالحجه و محرم را در سفر حج بودند. ماه‌های حرام ماه‌های صلح است و مرحوم میرزا خلیل کمره‌ای رساله‌ای ارزشمند با نام کلید امن جهان نوشته و خطبه‌های پیامبر اکرم (ص) در حجه الوداع یا حجه البلاغ را در ۱۵ ماده تنظیم کرده است که پیام صلح و دوری از خشونت و تکفیر دارد و در یکی از بندها به موضوع حرمت ماه‌های حرام اشاره شده است. از این منظر کاروان‌های حج کاروان‌های صلح و برادری بوده‌اند (کمره‌ای، ۱۳۸۲، بخش ۳/ ۹-۵).

نتیجه‌گیری

چنان‌که مشاهده شد، تحول در صنعت حمل و نقل موجب شده است تا شیوه‌های سفر دچار دگرگونی شوند. این موضوع سراسر زندگی انسان‌ها را در بر می‌گیرد و اختصاصی به سفر حج ندارد. تحول در زمان و مکان و در نتیجه دگرگونی تجربیات، بخش عمده‌ای از نظریه‌های جهانی‌شدن را به خود اختصاص داده است که در پرتو تحولات حاصله از پیشرفت‌های فناوری ارتباطات و حمل و نقل شکل گرفته‌اند. به واسطه همین دگرگونی‌ها در تجربیات زندگی است که می‌توان به کندوکاو در تجربیات گذشته و حال سفر حاجیان ایرانی پرداخت تا معلوم شود که با پیشرفت‌های مادی بشری، چگونه روابط انسان و محیط دچار دگرگونی می‌شود و چه پیامدهایی برای آینده‌مان خواهد داشت. دیگر «رمضان» ماه سفر حج نیست و در سفرنامه‌های حج ابراهیمی قرار ندارد، اما تجربه‌ای است از حج نسل‌های پیشین که در طی حدود یک سال جهانگردی خود را به مسجدالحرام می‌رسانند و در پایان آن سفر الهی پخته و باتجربه به زادگاهشان باز می‌گشتند.

با عنایت به مقایسه دو دسته از سفرنامه‌های حج یادشده، می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱. مسیر سنتی سفرهای حج نقش فرهنگی مهمی را در آشنایی اقوام و ملل گوناگون با یکدیگر ایفا می‌کرد. امروز مسیرهای تاریخی سفرهای حج حاجیان ایرانی به طور کلی دگرگون شده است.

۲. سفرهای حج در گذشته زمانی بسیار طولانی را به خود اختصاص می‌دادند که با صنعت نوین حمل‌ونقل مسافر و کالا به حداقل زمان رسیده است.
۳. ماه مبارک رمضان، ماه سفرهای سنتی حج بود و حاجیان در این ماه در سفر بودند. در دوران نوین صنعت حمل‌ونقل کالا و مسافر تجربه مذکور دیگر در ماه مبارک رمضان رخ نمی‌دهد.
۴. احساس امنیت در مسیر سفر ارتقا یافته است، هرچند احساس ناامنی به دلیل افراط و تفریط‌های پاره‌ای از شیوخ وهابی همچنان در حجاز احساس شده و در سفرنامه‌های جدید تکرار می‌شود.
۵. با کاهش زمان سفر و نیز راحتی و امنیت سفر بر شمار زنان حاجی به اندازه جالب توجهی افزوده شده است.
۶. سفرنامه‌های قدیمی حج عمدتاً گزارشی از جهان اسلام هستند در حالی که سفرنامه‌های جدیدتر عمدتاً توصیف حجاز و شهرهای مکه و مدینه همراه با تأملات فرهنگی-تاریخی و اعتقادی نویسنده هستند.
۷. سفر به شام و عراق و زیارت مراقد مطهر اهل‌البیت (ع) از سفرهای حج تمتع (حَجَّةُ الْاِسْلَام) ایرانیان منفک شده است.
۸. همچنین باید به از میان رفتن برخی از آداب سفرهای حج قدیمی و نیز تجربیات ساکنان مسیرهای زمینی سفرهای زیارتی، مانند استقبال مؤمنان از حاجیان، رساندن اخبار سرزمین‌های اسلامی، رساندن امانات مردم (به‌ویژه به عتبات عالیات) و مشاغلی مانند بَلَد راه اشاره کرد

منابع

- آل احمد (بی‌تا). *حسی در میقات*، تهران (بی‌تا).
- آشتیانی، میرزا احمد (۱۳۱۶). *مقالات/حمديه در علم/اخلاق*، تهران: چاپخانه آفتاب.
- افشار ارومی، میرزا عبدالحسین خان (۱۳۸۶). *سفرنامه مکه معظمه (۱۳۰۰ - ۱۲۹۹ هـ.ق)*، (به کوشش) رسول جعفریان، نشر علم.
- تقوی قزوینی، سید محمدحسین (۱۳۹۴). *سفرنامه عتبات*، هند و حج (به کوشش) محمدعلی باقرزاده، چاپ اول، تهران: نشر مشعر.
- جعفریان، رسول [به کوشش] (۱۳۹۲). *چهارده سفرنامه حج قاجاری دیگر*، چاپ اول، تهران: نشر علم.
- حجتی کرمانی، محمدجواد (۱۳۹۴). *سیر و سفر در ملکوت یا عشق و سیاست در سرزمین وحی (ساعت‌شمار خاطرات حج)*، (چاپ اول)، تهران: انتشارات اطلاعات.
- حسام السلطنه (۱۳۷۴). *سفرنامه مکه*، (به کوشش) رسول جعفریان، تهران: نشر مشعر.
- حسینی فراهانی، محمدحسین (۱۳۶۲). *سفرنامه میرزا محمدحسین حسینی فراهانی (۱۳۰۳ - ۱۳۰۲ هـ.ق)* (به کوشش) محمد گلزاری، تهران: مرکز پخش انتشارات فردوسی.
- خاقانی شروانی، بدیل بن علی (۱۳۸۲). *دیوان افضل‌الدین بدیل بن علی نجار خاقانی شروانی* (به کوشش) ضیاء الدین سجادی، چاپ هفتم، تهران: زوآر.
- خرمشاهی، بهاء‌الدین (۱۳۹۰). *قرآن کریم*، تهران.
- رضا قلی میرزا قاجار (۱۳۶۱). *سفرنامه رضاقلی میرزا نایب‌الایاله نوه فتحعلی شاه* (به کوشش) اصغر فرمانفرمایی قاجار (زیر نظر) ایرج افشار، تهران: انتشارات اساطیر.
- زاهدی، حمیدرضا (۱۳۸۹). *در همسایگی خدا؛ ره‌آوردی از حج*، چاپ اول، تهران: انتشارات اطلاعات.
- سالور، منوچهر (۱۳۳۹). *ارمغان حجاز*، تهران: ابن سینا.
- سفرنامه مکه* (۱۲۹۷ هـ.ق). (نویسنده نامعلوم) نسخه خطی به شماره ثبت (۸۶۵ ق) و کد کتاب (۱۶۴۷۴۹۸) - آرشیو کتابخانه ملی ایران.
- سیف الدوله، سلطان محمد (۱۳۶۴). *سفرنامه سیف‌الدوله*، (به تصحیح و تحشیه) علی اکبر خداپرست، چاپ اول، تهران: نشر نی.
- شریعتی، علی (۱۳۸۹). *تحلیلی از مناسک حج*، چاپ بیست و دوم، تهران: انتشارات الهام و بنیاد فرهنگی دکتر علی شریعتی (مجموعه آثار شماره ۱۶).
- شهیدی، سید جعفر (۱۳۷۲). *از دیروز تا امروز*، تهران: نشر قطره.
- صافی گلپایگانی، لطف‌الله (۱۳۷۵). *سفرنامه حج*، چاپ سوّم، قم: دفتر انتشارات اسلامی وابسته به جامعه مدرسین حوزه علمیه قم.
- صداقت نمرحسینی، کامیار (۱۳۹۰). *جهانی‌سازی و اندیشه‌های سیاسی متفکران عرب*، چاپ اول، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
- علویه کرمانی (۱۳۸۶). *روزنامه سفر حج: عتبات عالیات و دربار ناصری* (به کوشش) رسول جعفریان، چاپ اول، قم: مورخ.
- فرهاد میرزا (۱۳۶۶). *سفرنامه فرهاد میرزا* (تصحیح و تحشیه) غلامرضا طباطبایی، شرکت چاپ و انتشارات علمی.
- قزوینی، محمد (۱۳۶۳). *یادداشت‌های قزوینی* (به کوشش) ایرج افشار، تهران، علمی، ج ۶.
- کمره‌ای، خلیل (۱۳۸۲ هـ.ق). *کلید امن جهان پیام رسول خدا صلی‌الله علیه و آله در موسم حج اکبر*، چاپخانه حیدری

موسوی اصفهانی، حسن (۱۳۹۲). *روزنامه سفر مشهد، مکه و عتبات (به کوشش) رسول جعفریان با همکاری حمیدرضا نفیسی، چاپ اول، تهران: مشعر.*

نوری، فضل‌الله (۱۳۶۲). *مجموعه‌ای از رسائل، اعلامیه‌ها، مکتوبات و روزنامه شهید فضل‌الله نوری (گردآورنده) محمد ترکمان، ج ۱، تهران: خدمات فرهنگی رسا.*

وزیر وظایف، داود بن علینقی (۱۳۷۹). *سفرنامه میرزا داود وزیر وظایف (به کوشش) سید علی قاضی عسکر، تهران، نشر مشعر.*

وقارالدوله، سکینه سلطان (۱۳۸۹). *روزنامه سفر عتبات و مکه، (به کوشش) رسول جعفریان، کیانوش کیانی، چاپ اول، تهران: نشر علم.*

هدایتی، احمد و محمد علی هدایتی (۱۳۴۳). *خاطرات سفر مکه، تهران: چاپخانه حیدری.*

جدول ۱ - مقایسه سفر حج قبل و بعد از رواج صنعت حمل و نقل نوین

صنعت حمل و نقل سنتی	صنعت حمل و نقل نوین	
طولانی بودن سفرهای حج	کاهش زمان سفر	۱
سفر منزل به منزل (گاه بالغ بر ۱۵۰ منزل)	دو یا سه پایانه هوایی	۲
ناامن بودن مسیرهای سفر	ارتقای امنیت سفر	۳
تعداد کم زائران حج به نسبت جمعیت مسلمانان	اعزام انبوه کاروان‌های حج	۴
اندک بودن تعدد سفر حج	امکان سفرهای متعدد برای هر کس	۵
اعزام انفرادی کاروان‌ها و اشخاص از شهرهای مختلف	پیدایش مدیریت واحد و استاندارد مشترک برای سفرهای زیارتی؛ از جمله سفر حج	۶
دشواری و رنج سفر	افزایش رفاه و آسایش کاروان‌ها	۷
تمرکز بر انجام حج تمتع (حَجَّةُ الْأِسْلَام)	رواج فراگیر عمره مفرده	۸
حضور اندک حاجیان زن	افزایش چشمگیر حاجیان زن	۹
همراه شدن سفر حج با سفرهای عتبات	جدا شدن سفر حج از سفر به عتبات عالیات برای شیعیان	۱۰
رونق سفرهای زمینی و دریایی	رونق سفرهای هوایی	۱۱
سفرنامه‌ها: توصیف حجاز	سفرنامه‌ها: توصیف جهان اسلام	۱۲

