

دور دنیا در ۷۲ روز!

«نیلی بلای»، روزنامه‌نگار جنجالی نیویورک تایمز برای به چالش کشیدن کتاب معروف «دور دنیا در ۸۰ روز» تصمیم عجیبی گرفت و با ماجراهای زیادی روبه‌رو شد

نجات شکوندی روزنامه‌نگار

پرونده

هنگامی که همسر «ژول ورن» در ستایش «نیلی»، روز نامه‌نگار جنجالی گفت: «او قهرمان کتاب «دور دنیا در هشتادروز» را به سخره خواهد گرفت»، کسی تصور نمی کرد کمتر از ۷۰ روز بعد این پیش گویی به حقیقت بپیوندد! داستان از زمانی شروع شد که «ژول ورن» شرطی ۲۰ هزار پوندی را برای سفر به دور دنیا در کتاب معروف خود به نام «سفر دور دنیا در هشتادروز» قرار داد. این کتاب که در سال ۱۸۷۳ میلادی به چاپ رسید، ایده مناسبی بود برای روزنامه‌نگار جنجالی آن‌روزهای نیویورک تایمز تا پس از ماجرای گزارش معروف‌اش از آسایشگاه‌روانی جزیره بلکلوز راهی ماجراجویی جدید شود اما این تصمیم از همان لحظه ابتدایی با در دسر مواجه شد: «ایدا، این کار مر دانه‌است و بهتر است یک مرد آن را انجام دهد. زنان بدون همراه داشتن چند مرد و چند چمدان نمی توانند به چنین سفری بروند»، این واکنش سردبیر نیویورک تایمز به درخواست «نیلی بلای» برای این سفر بود اما هنگامی که او با قاطعیت این جمله‌ها را در رد در خواست سفر به دور دنیای این روز نامه‌نگار جنجالی بیان می کرد، باور ش نمی شد که ۲ روز بعد «نیلی» تنها و فقط با یک چمدان راهی این سفر پر ماجرا شود. ماجرای از این قرار: «شکست‌نر کورد فیلتاس فوگ، قهرمان روزمان ژول ورن، یعنی سفر به دور دنیا، آن هم در کمتر از ۸۰روز». در پرونده امروز زندگی سلام، به ماجراهایی که «بیلی» در سفر به دور دنیا در ۷۲روز با آن هاروبه‌رو شده، خواهیم پرداخت.

نوشتن وصیت‌نامه قبل از شروع این سفر

با همه آن چه در مقدمه این مطلب مطرح شد، سر انجام الیزابت جین کوکران معروف به نیلی بلای، سفرش را بر خلاف انتظار با یک چمدان پر شده از دو کلاه مسافرتی، سه رو بند، یک جفت دمپایی، وسایل نوشتن، سوزن و نخ، یک لباس مجلسی، یک فلاسک کوچک، فنجان، مقدار ی لوازم آرایشی و فقط با ۲۰۰ پوند در بامداد ۱۴ نوامبر ۱۸۸۹ از کشتی بخار آگوستا ویکتوریا بندر نیوجرسی آمریکا آغاز کرد. او که هرگز به سفر دریایی نرفته بود، فقط با زبان انگلیسی آشنا بود و به تازگی از سر درهای شدید هم رنج می برد. او بهتر از هر فردی از دشواری تکمیل این سفر در کمتر از ۸۰روز و خطر آن‌ان خبر داشت بنابراین وصیت‌نامه‌ای قبل از خروج از خانه و آغاز این سفر خطرناک و طولانی نوشت و برای مادرش فرستاد. با این حال، او قبل از سفرش به خبرنگاران گفته بود: «من هیچ ترسی از مرگ ندارم.»

دریازدگی، اولین مانع

با وجود چهره شجاعی که «بیلی» برای خبرنگاران، دوستان و خانواده به‌جا گذاشته بود، می دانست که خطرات بالقوه زیادی را در پیش رو دارد. اولین چالش او سازگاری با زندگی روی دریا بود. او بیش از ۲۰ ساعت از روز اول حضورش در کشتی را دریا زده شده بود اما پس از بهبودی، یک هفته کامل فرصت داشت تا قبل از رسیدن به اولین مقصد یعنی لندن، زندگی را در یکی از بهترین کشتی‌های اقیانوس پیما ی آن زمان در جهان تجربه کند. این هفت روز آن قدر او را با ساکنان کشتی اخت کرده بود که بعدها در کتاب خاطراتش نوشت: «هفت روز قبل، هیچ‌یک از مسافران نمی شناختم اما حالا متوجه شدم، خیلی زود باید از آن‌ها جدا شوم و از جدایی بسیار ناراحت‌م» اما احساسات او هر چه که بود، هیچ وقفه‌ای در سفر او ایجاد نکرد و مصمم بود که مسیر را هر چه زودتر به سمت مقصد بپیما ید.

پیشنهاد وسوسه‌برانگیز دیدار با ژول ورن در پاریس

در ساعت ۲:۳۰ صبح روز یک شنبه، «بیلی» از کشتی آگوستا ویکتوریا در تاریکی پیاده شد. یک یدک‌کش او را از جایی که در کانال انگلیسی پیاده شده بود، به اسکله فرسوده ساوتهمپتون برد و از آن جا با قطار پستی مخصوصی به لندن رفت. همان‌جا بود که خبرنگار لندنی، نامه‌ای از خالق کتاب «دور دنیا در ۸۰روز» را به‌وی داد. نامه‌ای که در آن ژول ورن به شدت تحت تأثیر جسارت بلای قرار گرفته بود و از او دعوت می کرد تا به اتفاق همسرش در فرانسه با او ملاقات کند. این پیشنهاد وسوسه انگیز، هر چند علیه برنامه‌پر مشغله سفر او بود، اما او به بهای از دست دادن دوش‌خواب، سوار قطاری به مقصد پاریس شد. ملاقاتی با معروف‌ترین نویسنده آن روزهای دنیا، مردی نسبتاً کوتاه قد، با چشمانی مهربان، ریشی پر و موهای سفید و البته با کمک مترجم، دیداری شد پر از الهام برای ادامه سفرش.

از اروپا تا سرزمین

فراغت

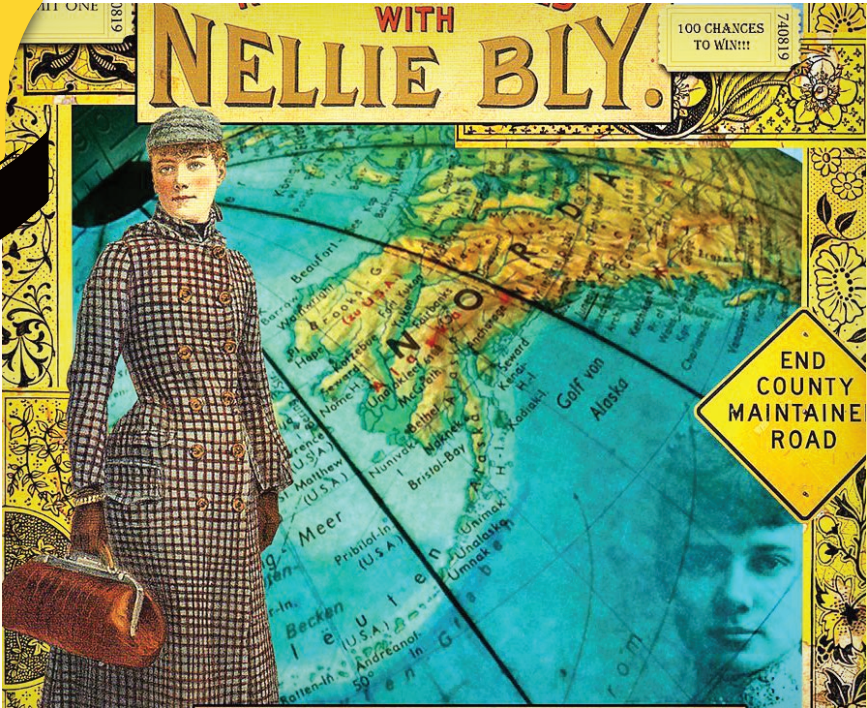
از سرزمین روم تا قلب اهرام مصر کمتر از ۱۰روز. نه این یکی از تبلیغات امروزی رسانه‌های جهان نیست. این خلاصه سفر نیلی است از دنیای غرب به دنیای شرق. او در حالی وارد بخشی از جهان شد که در آمریکا و اروپای غربی به آن «شرق» می گویند، جایی که بیشتر سفر خود را در آن جا سپری کرد. بسیاری از مردم در آن زمان بر این باور بودند که بین دنیای به اصطلاح «تمدن» غرب و جهان «عجیب» شرق تفاوت وجود دارد. د.اگرچه بلای در روزهای پیش روی سفرش چیزهای زیادی را می دید که ناآشنا و دیدنی بودند اما از طریقی هم، او به سرزمینی کاملاً ناشناخته سفر نمی کرد؛ هر بندری که او از مصر تا چین باز دید می کرد، بخشی از امپراتوری انگلیس بود.

کشف نحوه دزدیدن بنادر توسط انگلیسی‌ها

کشتی بخاری که نیلی را حمل می کرد، پس از چندروز سفر به سمت جنوب در امتداد سواحل عربستان، از باب‌المنذب (دروازه اشک) عبور کرد و از آن‌جا به سمت شرق به سمت شهر بندری عدن یمن رفت. اگرچه «بیلی» در چند هفته اول سفرش مکان‌های جالب زیادی را دید اما هیچ‌یک از آن‌ها به اندازه عدن رایش غیرعادی به نظر نمی رسید. او به دلیل گرمای شدید و بر خلاف هشدارها، تصمیم گرفت با تعدادی از مسافران از عدن دیدن کند. او بعدها با توصیف این شهر به عنوان دروازه هند، از نفوذ انگلیس بر بیشتر بنادر مهم دنیا نوشت: «در طول سفرم بیش از هر زمان دیگری متوجه شدم که چگونه انگلیسی‌ها تقریباً همه بنادر دریایی مطلوب را دزدیده‌اند».

کمک گرفتن از گاری، الاغ و ... برای ادامه سفر

اگرچه تلاش او برای دور زدن جهان در کمتر از ۸۰روز به طور معمول مانع از توقف او می شد، اما پس از تقریباً یک ماه سفر بدون توقف، بیلی به استراحت نیاز داشت. در طول سفر نقاط خاصی در برنامه او وجود داشت که در آن او مجبور بود برای گرفتن سریع‌ترین کشتی مکث کند. یکی از این توقف‌ها در کلمبو، پایتخت مستعمره جزیره بریتانیای سیلان که اکنون سریلانکا نامیده می‌شود، بود. بعد از آن هنگ کنگ و ژاپن بود. سفر «بلای» علاوه بر کشتی‌های بخار و قطارها به این اشکال غیرعادی حمل و نقل، از جمله جینریکشا(وسیله نقلیه گاری مانندی که برای حمل بار استفاده می‌شود)، قایقی به نام کاتاماران و یک الاغ به نام گلادستون هم شامل می‌شد.



ماجراجویی در دل ماجراجویی

ماجراجویی‌های «بلای» تمامی نداشت. او فارغ از تجربه معاشرت با بومیان و تجار منطقه، بازدید از معابد بودا و مکان‌های تفریحی هر شهر در هنگ کنگ تصمیم گرفت قله ویکتوریا – کوهی بر مرکز جزیره این کشور – را هم فتح کند. او بعدها در توصیف این قله و خلیج آن نوشت: «منظره قله ویکتوریا بی نظیر است. انگار بین دو بهشت معلق هستم. هر یک از این چندین هزار قایق پس از تاریکی نوری را به همراه دارد، به نظر می‌رسد این چراغ‌ها با چراغ‌های خیابان‌ها و خانه‌ها، آسمانی پر از ستاره‌تر از آسمان بالا را به نمایش می‌گذارند.» او بعد از آن به ژاپن رفت، در آن‌جا بود که از یک طرف‌سازهای باشکوهی مانند مجسمه عظیم بودا در شهر کاماکورا در جنوب یوکوهاما و از طرف دیگر رشد فراینده ژاپن بعد از سقوط امپراتوری او را به کل شگفت‌زده کرده بود. دیگر او به پایان سفرش نز دیک شده بود.



بازگشت به مبدأ بعد از ۷۲روز ۶

ساعت، ۱۱ دقیقه و ۱۴ ثانیه

سفر «بیلی» بعد از چاپ گزارش خبرساز، جنجالی و افشاگری‌هایش از وضعیت یک آسایشگاه‌روانی در جزیره «بلکلوز» باعث علاقه رسانه‌ها به او شده بود. معروف‌ترین و پرتیراژترین روزنامه‌های آن زمان، جغرافیای تمام کشورهایی که بلای از آن‌ها بازدید کرده بود، چاپ کردند. آن‌ها حتی مسابقه تخمین زمان پایان سفر او را هم در بین مخاطبان شان برگزار کردند. بیلی سرانجام در تاریخ ۲۵ژانویه ۱۸۹۰ با ثبت رکورد باورنکردنی ۷۲روز، ۶ساعت و ۱۱دقیقه و ۱۴ثانیه و طی مسیری بیش از ۴۰هزار کیلومتر در میان سیل جمعیت تشویق کننده، به مبدأسفر خود بازگشت. سفری پر از ماجرا که هر چند، تلاش‌های مختلفی برای تکرار آن صورت گرفت اما با این حال، سفر او اولین سفری است که داستان «ژول ورن» را در زندگی واقعی تقلید می‌کند. سفری که جدا از اثبات شایستگی‌های این روزنامه‌نگار، موجب شد برای همیشه به این سفر لقب «سفری شایسته برای یک ملکه» بدهند.

منابع این پرونده: heinzhistorycenter.org, smithsonianmag.com, nytimes.com

ZENDEGI-SALAM

ضمیمه روزنامه خراسان

دوشنبه ۲۹ فروردین ۱۴۰۱
۱۶ رمضان ۱۴۴۳ • ۱۸ آوریل ۲۰۲۲

شماره ۲۰۹۱۷

۲۳۳۷

از زدن فن سنجاب‌پرنده

تامصداومیت و دست فروشی!

گفت‌وگوی زندگی سلام با «سید علی عظیمی»، کشتی‌گیری که فن «سنجاب‌پرنده»

اورادر مسابقات بین‌المللی ناکام گذاشت و مسیر زندگی‌اش را تغییر داد

الیه توانا | روزنامه‌نگار

مخاطبان غیر حرفه‌ای کشتی، فن «سنجاب‌پرنده» را با «محمد علی گرابی» می‌شناسند؛ کشتی‌گیر دهه‌هفتادی که در المپیک توکیو وقتی تنها ۱۴ ثانیه با باخت فاصله داشت، با پریدن بر سر حریف کروات، نتیجه را به نفع خودش رقم زد و در مقابل چشم‌های متعجب تماشاچیان برنده رقابت شد. چندماه بعد از آن در اسفند ۱۴۰۰، یک کشتی‌گیر جوان دیگر، به‌سودای پیروزی رفت سراغ فن دشوار و پرریسک سنجاب‌پرنده. «سید علی عظیمی»، آزادکار ۲۲ساله کرمانشاهی در جام «یاشار دوغو»ی ترکیه سعی داشت با پریدن بر سر حریف مغولی، برنده میدان شود اما بد آورد؛ به‌یمن خورد، دستش به شدت آسیب دید و همه چیز طور دیگری پیش رفت. علی که در رقابت‌های بین‌المللی ترکیه‌از شانس‌های مدال بود، حالا دست‌فروشی می‌کند و اگر فرصتی دست‌بدهد، هر از گاهی رنگ تشک کشتی را می‌بیند. در ادامه گفت‌وگوی من با علی عظیمی را می‌خوانید.



● **این‌روزها چه کار می‌کنی؟**

دست‌فروشی می‌کنم. ساعت شش صبح می‌روم میدان تره‌بار و ظهر برمی‌گردم. بعد از کار معمولاً خیلی خسته و کوفته‌ام امروزهایی که بتوانم، سری هم به تشک کشتی می‌زنم؛ شاید هفته‌ای دو، سه جلسه. پدرم به دلیل مشکل کلیه و دیالیز نمی‌تواند کار کند و خرج خانه با من است. روی کشتی هم که نمی‌شود به عنوان یک منبع درآمد حساب کرد. کشتی‌گیرهای بهتر از من هم بیکارند.

● **ماجرای سنجاب‌پرنده چه بود؟ قبلاً این فن را زده بودی؟**

بله، در تمرینات این فن را زده بودم و بلد بودم منتهای کشتی‌گیر مغولی خیلی زیرک بود. او قبلاً دیده بود که این‌را هاز این فن استفاده می‌کنند. به محض این که پریدم، در رفت و زمین خوردم. باورم نمی‌شد باخت‌ام. وقتی افتادم، دنیا روی سرم خراب شد.

● **اگر در آن مسابقه شکست نمی‌خوردی، شرایط برایت متفاوت می‌شد؟**

جام‌یاشار دوغوفرصت خوبی بود و پیروزی در آن به اندازه مدال جهانی اعتبار داشت. اگر در این مسابقه شکست نمی‌خوردم، شرایط روحی‌ام خیلی بهتر می‌شد. برای شهرم افتخار کسب می‌کردم و مسئولان حمایت می‌کردند و شاید الان دست‌فروشی نمی‌کردم. البته این کار را عیب نمی‌دانم اما برای جامعه کشتی وجهه خوبی ندارد. مردم که من را پای بساط میوه می‌بینند، می‌گویند جای تو این جانیست.

● **به‌نظر خودت جایت در کشتی کجاست؟**

من از ده، دوازده سالگی کشتی می‌گیرم. در همان سن، بعد از شش ماه کشتی گرفتن در رده‌نونه‌لان، توانستم مدال سوم کشوری را به دست بیاورم. دو، سه سال بعدش در رده نوجوانان چندین طلای کشوری کسب کردم و در وزن خودم فیکس تیم ملی شدم. نه تغذیه مناسب داشتم، نه تمرین منظم و تأثیر این کمبودها در مسابقات جهانی خودش را نشان داد. در اولین تجربه جهانی به حریف آمریکایی باخت‌م و در «په‌شارژ»، (شانس مجدد به بازنده‌ها برای بازگشت به جدول) به رویه هم باخت‌م. روحیه‌ام را از دست دادم چون خیلی آماده بودم برای آن مسابقات و روی طلای جهانی حساب کرده بودم اما شرایط فراهم نبود. در رده جوانان، وزن اول از ۵۷ کیلو شروع می‌شود من در بهترین حالت، ۴۷ کیلو بودم. رسیدن به وزن، تغذیه و استراحت و مکمل لازم دارد که من نداشتم. اگر این مشکلات نباشد، چیزی از مدال آورهای جهانی کم ندارم. مشکل من، فنی نیست و نظر بدنی کم می‌آورم.

● **بعد از جام‌یاشار دوغو اوضاع چطور پیش رفت؟**

۴۸ ساعت بعدش برگشتم سر بار میوه! روی تشک خودم دستم را جا انداختم. وقتی رسیدم شهرمان، چند نفری گفتند «نگران نباش»، «درست می‌شود» و این حرف‌ها. ولی از آن جایی که بعد از مسابقه هیچ پولی توی دست و بالم نبود، با درد شدید دستی که از گردنم آویزان بود، چسبیدم به کار. مسئولان کشتی در جریان شرایط من بودند ولی حمایتی نکردند. حالا خدا را شکر وضع دستم بهتر است و فقط رباط پایم کمی اذیت می‌کند. البته برایم مهم نیست، دارم خودم را برای جام تختی آماده می‌کنم و امیدوارم دوباره شانس حضور در مسابقات جهانی را به دست بیاورم.

● **می‌دانم که سر باز هم هستی، چقدر از خدمتت مانده‌است؟**
۱۰ ماهی مانده هنوز. بعد از جام‌یاشار دوغو به خاطر مصدومیت دو ماه استعلاجی و مرخصی گرفته‌ام ولی دیگر باید برگردم خدمت. مشکلی با سربازی ندارم، مسئله آن جاست که در مدت خدمت نمی‌توانم سر کار بروم و خرج خانواده‌ام لنگ می‌ماند.

● **با این همه در دسروز حمت بی‌عایدی، فکر نکردی که بی‌خیال کشتی شوی؟**

بی‌خیال شوم؟ تا مدال جهانی نگیرم، دست‌بر نمی‌دارم. من هم مثل هر روز شکار دیگری آرزودارم مدال المپیک بگیرم و برای هدفم تلاش می‌کنم. به‌نظر خودم توانش را هم دارم. فکر می‌کنی اگر «چردن باروز» در جام‌ترکیه در شرایطی مثل من تمرین کرده‌بود، اصلاً به وزن کشی می‌رسید؟ ورزش قهرمانی، شرایط خاصی می‌طلبد که اگر برایم فراهم شود، حتماً نتیجه می‌گیرم. حداقل خواسته‌ام این است که کار ثابتی داشته باشم تا مجبور به دست‌فروشی نباشم و بتوانم به تمریناتم برسم.

