

عمادالدین شیخ‌الحکامی،

محمودرضا جعفریان

## کتابچه برآورد مخارج راه‌سازی مازندران

از حسین قلی قاجار مهندس

مازندران به سبب برخورداری از آب‌وهوای معتدل و رونق کشاورزی جایگاهی ویژه در ایران دارد و همیشه توجه حاکمان و مقامات و عموم مردم را جلب کرده؛ اما به سبب قرار گرفتن این منطقه در میان کوه و دریا، همواره دسترس به آن دشوار بوده است. چنین وضعی بر تاریخ منطقه نیز اثر گذاشته است؛ از یک سو پیوند آن با دیگر نقاط ایران‌زمین را سخت کرده و از سوی دیگر، در دوره‌های گوناگون آن را از دست مهاجمان دور نگاه داشته است.<sup>۱</sup>

از این رو در دوره‌های گوناگون، ایجاد راه مناسب از خواسته‌های مهم مردم و حاکمان بوده است؛ تا هم مردم بتوانند تولیداتشان را به دیگر نقاط برسانند و هم حاکمان بتوانند بر منطقه و اداره آن نظارت کنند. جایگاه صنعت گردشگری در دوره معاصر نیز اهمیت این ولایت و مسئله راه مناسب را دوچندان کرده است.

به جز دو راهی که در شرق و غرب استان مازندران برای ارتباط با استان‌های گلستان و خراسان در شرق و گیلان در غرب وجود دارد، و ظاهراً بسیار کهن است؛ برای رسیدن از مازندران به مرکز کشور چهار راه اصلی هست؛ یکی از آنها به استان سمنان می‌رسد، که تا اواسط دوره پهلوی جزو مازندران بود؛ و سه راه دیگر جاده‌های فیروزکوه و هراز و کندوان. این راه‌های کهن هم‌اکنون نیز راه‌های اصلی به این ولایت است.

شاه عباس صفوی (حک ۹۹۶-۱۰۳۸ ق) به سبب علاقه وافرش به دو منطقه اشرف (طاهان سابق و بهشهر فعلی) و فرح‌آباد ساری، با توجه به خرابی راه و مشکلات متعددی که معمولاً راه‌های مازندران در قدیم داشت، جاده‌ای ساخت که از خوار ری به فرح‌آباد مازندران می‌رسید. این جاده سنگ‌فرش و مستحکم به «شاه عباسی» معروف شد<sup>۲</sup> و اکنون نیز در بعضی مناطق آثاری از آن برجاست. جاده فیروزکوه در واقع بازساخته همین راه است. جاده کندوان نیز از چالوس در غرب مازندران شروع و به کرج در غرب تهران منتهی می‌شود. در دوره قاجاریه نیز راه‌های مازندران مورد توجه بود؛ و اسنادی هم از آن به جا مانده است. یکی از این اسناد کتابچه برآورد مخارج راه‌سازی مازندران است.

در کتابچه برآورد مخارج راه‌سازی مازندران، که در این نوشتار معرفی و متن مصحح آن عرضه می‌شود،

کتابچه برآورد مخارج راه‌سازی مازندران گزارشی است که حسین قلی قاجار مهندس به دستور ناصرالدین‌شاه و صدراعظمش امین‌السلطان درباره جاده هراز و مخارج بازسازی و تعمیر آن در سال ۱۲۹۶ ق تهیه کرد. این سند حاوی اطلاعات ارزنده‌ای درباره پیشه مهندس، شیوه برآورد راه، فنون راه‌سازی، جغرافیای تاریخی نواحی مسیر این راه در نیمه دوم دوره قاجاریه است. در اینجا برای نخستین بار متن تصحیح‌شده این سند عرضه می‌شود.



### کتابخانه دولت علیه ایران

نمره ۴۹۹۱

اسم کتاب	درجه علم	اسم محرر	روی کاغذ	عدد صورت	جلد کتاب	ورق مذهب	متن و حاشیه	ملاحظات
کتاب...	بجه زبان	تاریخ تحریر	بجه خطوط	عدد سرفه	عدد اوراق	نوع کتاب	یک نسخه در دسترس است	

ت. ۱. نسخه خطی، ص. ۱

شرح جاده هراز به تفصیل آمده و از آن دو راه دیگر — شاه عباسی و هزارچم (جاده کندوان یا چالوس) — یاد شده<sup>۲</sup> و از معایب آنها سخن رفته است. نویسنده کتابچه، حسین قلی قاجار مهندس، به دستور ناصرالدین شاه و صدر اعظم او امین السلطان (اتابک)، جاده هراز را بررسی و هزینه ساخت و تعمیر آن را برآورد کرده است.

اهمیت راه مازندران برای ناصرالدین شاه علاوه بر دیدن مناطق زیبای طبیعت این ولایت، به دیدار از سرزمین اجدادی اش استرآباد نیز باید مرتبط دانست. از این گذشته، با توجه به اسناد موجود، بهتر شدن این راه دسترس اتابک به املاکش را نیز آسان می کرد. بدین سبب، او بر ساخت یا تعمیر این راه تأکید می کرد.<sup>۳</sup> صورت برآورد مخارج راه در ۱۲۹۶ق به ناصرالدین شاه تقدیم شده است.

اولین سفر ناصرالدین شاه به مازندران در ذی قعدة ۱۲۸۳ق بود. او در این سفر از جاده فیروزکوه راهی آن ولایت شد و از راه هزارچم (بعدها جاده ناصری و اکنون جاده کندوان) به پایتخت برگشت.<sup>۴</sup> سفر دوم او در سال ۱۲۹۲ق از راه کجور و هزارچم آغاز شد و از راه آمل و هراز به تهران به پایان رسید. گزارش این سفر را محمدحسن خان صنیع الدوله (اعتمادالسلطنه) منتشر کرد.<sup>۵</sup> شاه در بازگشت از این راه، از خوبی و فراخی آن سخن گفت.<sup>۶</sup> این نشان می دهد که در بین دو سفر برای تسطیح و تعمیر راه اقداماتی کرده بودند که شاه را خشنود ساخته بود؛ اما تاریخ مأموریت حسین قلی قاجار نشان می دهد که شاه همچنان خواستار بهبود بیشتر راه بوده است. این خواسته در زمان خود ناصرالدین شاه به دست گاستگیرخان اتریشی طی دو سال با تسطیح و تعریض و ازابه رو کردن جاده به فرجام رسید.<sup>۷</sup> به این مناسبت و به میمنت اینکه شاه از این راه به تهران بازگشت، در محلی به نام شاهان دشت (یا شکل شاه) در ۶۵ کیلومتری جنوب آمل، نقشی از ناصرالدین شاه را بر صخره ای حجاری کردند که در آن، شاه در وسط و وزاریش در طرفین دیده می شوند.<sup>۸</sup>

۱۳۲۰ش این راه ناتمام ماند. در زمان پهلوی دوم، ساختن راه هراز با تغییر مسیر از پلور به آب اسک ادامه یافت و به آمل رسید و سرانجام در نیمه خرداد ۱۳۴۲ش به صورت آسفالتی افتتاح شد.<sup>۹</sup>

کتابچه برآورد مخارج راهسازی مازندران، که در بخش نسخه های خطی مرکز اسناد و کتابخانه ملی جمهوری ایران به شماره ۴۹۹۱ نگه داری می شود، به تاریخ صفر ۱۲۹۶ق<sup>۱۰</sup> در تهران به خط شکسته نستعلیق تحریری کتابت و به ناصرالدین شاه پیشکش شده است. دیگر مشخصات کتاب به نقل از فهرست نسخه های خطی کتابخانه ملی چنین است:

جلد: مخمل، بنفش، گل و بوته، حاشیه ضریبی، مقوایی؛ کاغذ: فرنگی، ۶ برگ، ۱۴ سطر کامل.<sup>۱۱</sup>

مجموع اعداد و محاسبات ذکر شده در این نسخه به رسم رایج به خط سیاق نوشته شده است؛ اما برخی از اعداد ذکر شده در چند بخش کتاب درست نمی نماید و با جمع کل مطابقت ندارد. این موارد در پی نوشت یاد شده است. این خطاها احتمال اصل بودن نسخه را کم می کند.

جاده هراز بر همین وضع ماند، تا اینکه در دوره رضاشاه برای اول بار پای ماشین به این راه باز و به همین سبب ساخت جاده ای شوسه و ماشین رو آغاز شد که از تهران تا رینه و آب گرم رسید؛ اما با تبعید رضاشاه در

کتابچه برآورد مخارج راه مازندران

است، به این واسطه تمام راههایی که محل وصول از دارالخلافه به آنجاست خالی از صعوبت و اشکال نیست؛ خاصه در فصل زمستان.

[ص ۳] طرق رابطه مابین مازندران و تهران اولاً از فیروزکوه است. این راه را مرحوم شاه عباس صفوی ساخته است؛ ولی به مرور دهور، این راه خراب و معیوب شده و اغلب مکان‌های آن را باران و سیلاب شسته است. چون راه از کنار رودخانه تار، که یکی از رودخانه‌های عظیم مازندران است که به دریای خزر می‌ریزد، واقع شده؛ به واسطه خرابی خیابان شاه عباس باید در چند محل از آب رودخانه تار عبور نمود. و اغلب اوقات این رودخانه به درجه [ای] طغیان دارد که عبور از آن خالی از خطر نیست. علاوه بر اینها، خیابان در هنگام باران به درجه [ای] باتلاق می‌شود که با کمال صعوبت با دواب مانوس به آن راه می‌توان عبور نمود. مرمّت این راه به درجه [ای] که ارابه بتواند حرکت کند خالی از فایده است؛ چون مخارج آن گراف و مسافت آن تا دارالخلافه بیش از سایر طرق است، تا کنار دریا باید [از] گل و باتلاقها و جنگل‌های سخت و انبوه بگذرد.

راه دیگر وصول از تهران به مازندران راه هزارچم<sup>(۱)</sup> است. چندی قبل، حسب الامر اقدس، آن را ساخته جاده و خیابان معیبری از کوه بریده و تراشیدند. این راه چون از قلل مرتفعه البرز عبور می‌کند، بیش از هفت هشت ماه محل عبور قوافل نیست. در زمستان، به واسطه ازدیاد برف و بوران، به‌کلی راه مسدود می‌شود.

احسن و اکمل طرق از تهران به مازندران از حیثیت نزدیکی و امنیت و آبادی راه و سهولت حرکت [ص ۴] قوافل راه هرازی<sup>(۲)</sup> است. استعداد شوسه در این راه از تمام طرق مازندران بیشتر است. این راه از درب دروازه دارالخلافه الی بندر مشهدسر مرکب از سه قطعه مختلفه است. از دروازه دارالخلافه الی ابتدای گل امامزاده هاشم، راه در دشت واقع شده، تمام آن مسافت خاکی و شن بوم و غاری از مداریس و ناهمواری‌هایی است که مایه صعوبت عبور کالسکه و عموم ارابه می‌باشد. این قطعه راه را می‌توان با کمال سهولت و مخارج متوسطی خیابان شوسه محکمی در آن احداث نمود؛ اگرچه اکنون ارابه از دارالخلافه تا قریه مشاء<sup>(۳)</sup> با کمال سهولت حرکت می‌کند.

از ابتدای گل امامزاده هاشم، که اول خیابان ساخته شده سابق است، الی پرس<sup>(۴)</sup>، که منتهی الیه آن خیابان است، راه از کوه و کنار رودخانه هراز واقع شده، باید آن را تعمیر نمود و بعضی از نقاط آن را تغییر داد و بر عرض جادماش افزود که اقلاب به پنج شش

در رسم الخط کاتب، این کلمات متفاوت با رسم الخط امروزی نوشته شده است: شوسه (شسه)؛ باتلاق (باتلاغ)؛ تهران (طهران)؛ تیلار (طالار)؛ باروت (باروط)؛ خانه‌ها (خانها)؛ زغال (ذغال)؛ آزاده، به معنای ارابه (عزاده)؛ قریه مشاء (قریه مشاع)؛ جهت (جهه).

این نسخه علاوه بر نمایاندن تاریخ یکی از مهم‌ترین راه‌های ایران، سندی ارزشمند برای مطالعات تاریخ معماری و شهرسازی، به ویژه در حوزه راه‌سازی، است و اطلاعاتی ارزشمند درباره مصالح، روشهای ساخت، مرمّت، مشکلات، راه‌حل‌ها، خشک کردن باتلاق، پل و سد بستن، برآورد هزینه‌ها و دیگر جزئیات در خود دارد.

جستجوی نسخه‌ای دیگر از این کتاب و اطلاع از مؤلفش به جایی نرسید.

\*

[متن کتابچه]

برآورد مخارج راه‌سازی مازندران

[اثر: حسین قلی قاجار مهندس]

[ص ۲] حسب الامر اعلی حضرت اقدس همایون شهرناری، روحنا فدا، این چاکر جانشان به برآورد مخارج و ساختن و مرمّت راه مازندران مأمور گردید، که احسن طریق که از دارالخلافه الی بندر مشهدسر<sup>(۱)</sup> ممکن است شوسه محکمی ساخته شود که آزاده بتواند در آن طریق در فصول اربعه با کمال آسایش حرکت کند انتخاب شود. لهذا این جانشان از درب دروازه دارالخلافه الی بندر مشهدسر در کمال دقت طی مسافت نموده نقاط عبور جدیدالبتا را ملاحظه و جمیع حدود آن را مشخص کرد. اینک کیفیات و مقدار مخارج آن را به عرض حضور بندگان اعلی حضرت ظل‌اللهی، روح‌العالمین فدا، می‌رساند.

ایالت مازندران به حسب طراوت هوا و خضارت فضا و مأكولات و مشروبات و حبوبات و فواکه و مرکبات لذیذه و طیور و حیوانات کثیرالمنفعة بری و بحری و صنایع و جرف عدیده بر اغلب ولایات ایران ترجیح دارد. علاوه بر آن، به واسطه قرب جوار به دارالخلافه، امتعه و اقمشه آن موجب سهولت معیشت اهالی پایتخت است. لهذا ساختن طرق این مملکت الزم و اوجب جمیع طرق ممالک محروسه است.

به واسطه حایل بودن کوه البرز مابین این مملکت و دارالخلافه، راه عبور آن، که از قلل جبال مرتفعه و کنار رودخانه‌های عمیق

(۱) نام قدیم بایلسر

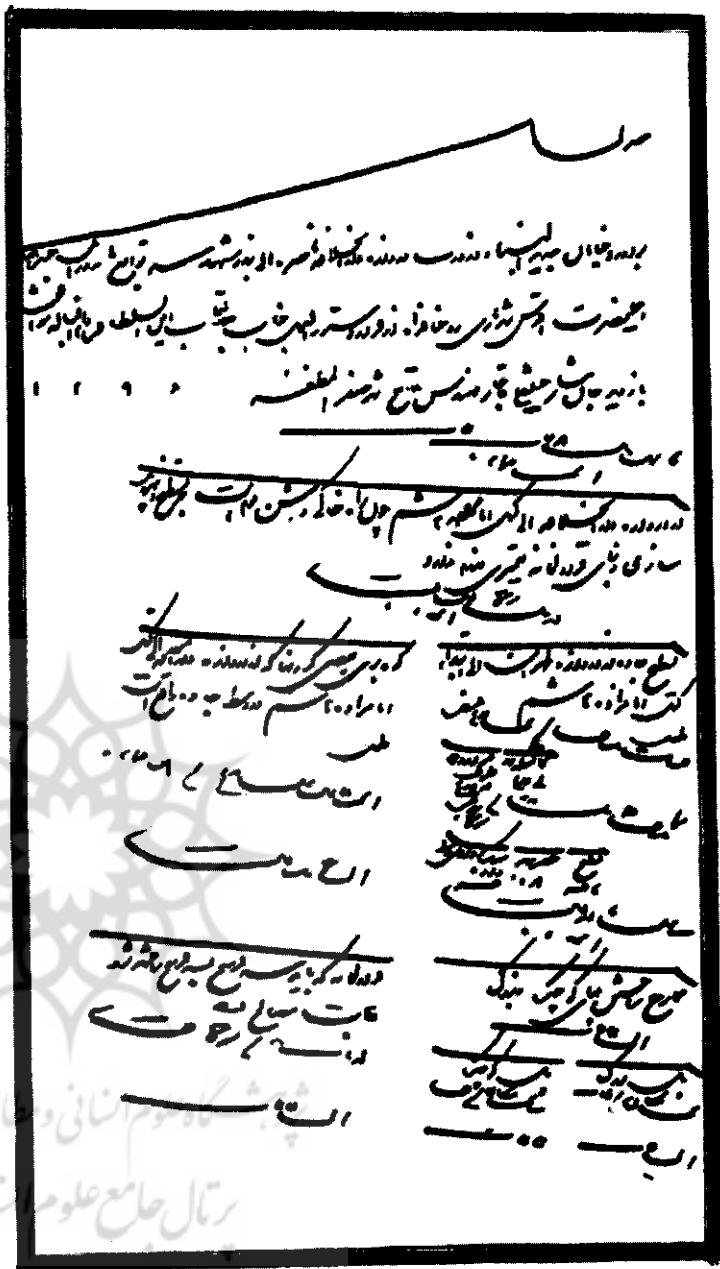
(۲) محلی در جاده کندوان-چالوس

(۳) روستایی در دهستان لاریجان امل

(۴) دهستانی بین دماوند و امل

(۵) احتمالاً تریس، روستایی در ناحیه امل





ت. ۳. نسخه خطی، ص ۷

زغال و شن ریخته آن را بکوبند؛ بعد سنگفرش مستحکم آهکی؛ به طریقی [که] سنگ غوطه‌ور شود، در روی آن فرش کرده مجدداً روی سنگفرش را از سنگ‌ریزه و شن مسطور نمود و جنگل‌های اطراف خیابان را تراشیده تا به واسطه تابش آفتاب زود خشک شود؛ و در روی انهارى که قاطع جاده خیابان‌اند، پلی‌های مستحکم بنا نمود. خندق طرفین خیابان باید عمیق باشد و به فاصله‌چندى آب فرعى خندق‌ها را به خارج جارى نمود؛ به نحوى که در هنگام بارندگى، آب در خندق‌های خیابان نایستد.

از آمل ممکن است از سه محل وصول به مشهدسر و کنار

(۷) روستایی از توابع دهستان دابوی آمل (۸) تومان (۹) قران

دریا نمود: اولی از راه متداولی که از آمل به بارفروش و از آنجا به مشهدسر می‌روند. این راه تاملق و جنگل واقع شده به واسطه دوری مصالح، که اقل از سفروتنگی باید حمل و نقل شود، مخارج ساختن خیابان شوسه آن [ص ۷] کزاف است؛ چون باتلاق این راه در اغلب امکنه به نیم‌ذرع و سه چارمک و در بعضی نقاط به یک ذرع می‌رسد، لیکن چون بارفروش در واقع بندرگاه مازندران است و استعه و اقمشه خارجه و داخله از این شهر حمل و نقل می‌شود، عبور از این معبر بی‌فایده نیست؛ بلکه موجب آبادی بارفروش و دهات آن است.

اولاً این راه چون از وسط شالیزارها می‌گذرد، به واسطه تابش آفتاب زود خشک می‌شود و جاده آن مستقیم و هموار است و به املاک و مزارع و مراتع و شالی‌کاری رعایا هم ضرری وارد نمی‌آید و بهتر و معیورتر از راه‌های آمل و مشهدسر این راه است.

ثانیاً جاده دیگری که از آمل و مشهدسر می‌رود جاده‌ای است که از وسط جنگل عبور نموده به مشهدسر می‌رود. این راه اگر چه فاصلش نزدیکتر است و مصالح آن بهتر به دست می‌آید؛ لکن بر می‌خورد به زمین‌های شالیزارى و مراتع و اغلب آب‌بندان‌های زراعتی و زمین‌های شالی و بعضی مرداب‌های کوچک. چون زمینش جنگلی است و چندان عبور و مرور از آن نشده، پس از تراشیدن جنگل زمینش زود حرکت می‌کند و باعث خرابی جاده می‌شود.

ثالثاً راه دیگر که بهتر و مناسبتر از تمام راه‌هاست راهی است که از کنار رودخانه‌ها از آمل به ملاکلا<sup>(۷)</sup> می‌رود؛ چنانچه شرح و صورت برآورد آن مفصلاً نوشته می‌شود:

[ص ۸] صورت

برآورد خیابان جدیدالبنی از درب دروازه دارالخلافه ناصره الی بندر مشهدسر توابع مازندران حسب الامر اعلی حضرت اقدس شهرباری، روحنا فداه، از قرار دستور العمل جناب جلالت‌عاب امین‌السلطان، دام اقباله، موافق بازدید جانان حسین قلی قاجار مهندس به تاریخ شهر صفرالمظفر ۱۲۹۶: ۱۷۸۲۰۱ تومان و ۲۵۰۰ دینار.

از دروازه دارالخلافه الی کتل امام‌زاده هاشم چون راه خاکی و شن بوم است، جز تسطیح و نهر و پلی‌سازی و بنای قراول‌خانه تعمیرى لازم ندارد: ۳۱۶۸۴ ت<sup>(۸)</sup> و ۲ ق<sup>(۹)</sup>. تسطیح جاده از دروازه تهران الی ابتدای کل امام‌زاده هاشم طول ۶۸۳۵۳ [ذرع] فی ۱۰ ذرع عرض، کالسکرو، ۶ ذرع مرور و دو طرف ۴ ذرع؛ ۶۸۳۵۳۰ ذرع، تسطیح ۱۵۰ دینار، حفر نهر ۲۰۰



دینار، سنگ‌برداری وسط ۵۰ دینار: ۲۶۱۴۴ تومان و ۲ قران.  
 کوبیری بعضی گردن‌ها که از دروازه دارالخلافه الی کل امامزاده  
 هاشم در وسط جاده واقع است  
 طول ۲۳۲۴ ذرع، فی ۵۷۰ دینار: ۱۷۴۳ تومان.  
 مخارج ساختن پل‌های کوچک و بزرگ: ۱۸۰۰ تومان.  
 پل بزرگ ۱۰ مکان، فی ۱۰۰ تومان: ۱۰۰۰ تومان.  
 پل کوچک ۱۳ مکان، فی ۵۰ تومان: ۸۰۰ تومان.  
 قراول‌خانه که باید سه فرسخ به سه فرسخ ساخته شود از بابت  
 مصالح و غیره، ۴ باب، فی ۴۵۰ تومان: ۱۸۰۰ تومان.

[ص ۹] از ابتدای گدوک<sup>۱۲</sup> امامزاده هاشم  
 که ابتدای خیابان ساخته است، الی پرسم که نقاط عرض راه را  
 حالت مختلفه است، به واسطه ملاحظه کردن جهت آفتاب و که  
 عرض راه در بعضی نقاط در زمستان یخ می‌بندد و باعث صعوبت  
 حرکت اراده و قوافل است و همچنین در اکثر جاها باید راه  
 را تغییر داد و تعمیر کرد و بعضی سنگ‌برها که باقی مانده باید  
 برداشته شود. معبرش چون کم‌عرض است، باید عرض شود؛  
 و سنگ‌برداری وسط جاده و تعمیر سنگ‌چین خراب و سد برای  
 پرت نشدن لازم دارد؛ و در اغلب نقاط خطوط راه چون در کنار  
 رودخانه است و سنگ‌چین برای پرت نشدن لازم است و تعمیرات  
 بعضی پل‌های خراب شده و ریزش سقف نهرها لازم است؛ از قرار  
 تفصیل ذیل است:  
 ۴۲۷۸ تومان و ۳ قران.

از ابتدای گردنه امامزاده هاشم الی کنبوح<sup>(۱۰)</sup>  
 ۱۵۰۰ تومان.  
 تسطیح و تعمیرات عرض جاده  
 طول ۳۵۰۰ ذرع، فی ۱۵۰۰ دینار: ۵۲۵ تومان.  
 تعمیر راه که در زمستان یخ می‌بندد  
 طول ۱۲۵۰ ذرع، فی ۶۵۰۰ دینار: ۸۱۲ تومان و ۵۰۰ دینار<sup>(۱۱)</sup>  
 سنگ‌چین ۱۳۰۰ ذرع، فی ۱۲۵۰ دینار: ۱۶۲ ت و ۵ ق<sup>(۱۲)</sup>

کنبوح الی پلور  
 ۹۸۲ تومان و ۵ قران  
 تسطیح و سنگ‌برداری و عرض کردن جاده: ۵۲۰۰ ذرع فی ۱۵۰۰  
 دینار، ۷۸۰ تومان.  
 سد بستن بعضی جاها به جهت رفع آب باران و سنگ‌چین  
 ۲۷۰۰ ذرع، فی ۷۵۰ دینار: ۲۰۲ ت و ۵ ق<sup>(۱۳)</sup>

از پلور تا کنار<sup>(۱۴)</sup>  
 ۲۴۳۰ تومان و ۵ قران  
 تسطیح و عرض کردن جاده  
 ۶۲۰۰ ذرع، فی ۱۵۰۰ دینار، ۹۳۰ تومان  
 کوبیری  
 ۱۱۵۰ ذرع، فی ۷۵۰۰ دینار: ۸۶۲ تومان و ۵ قران  
 تغییر راه  
 ۹۲۰ ذرع، فی ۶۵۰۰ دینار: جمع ۵۹۸ تومان.  
 سنگ‌چینی: ۸۰۰ ذرع، فی ۵۰۰ دینار، ۴۰ تومان.  
 [ص ۱۰] از سد کنار الی قرینه رینه: ۹۸۹ تومان و ۵ قران<sup>(۱۵)</sup>  
 تسطیح و عرض کردن جاده  
 ۵۳۴۰ ذرع، فی ۱۷۵۰ دینار: ۹۲۴ تومان و ۵ قران  
 سنگ‌چینی، ۱۱۰۰ ذرع، فی ۵۰۰ دینار: ۵۵۰ تومان

از رینه الی دامه<sup>(۱۶)</sup>  
 ۲۶۱۴ تومان و ۵ قران  
 تسطیح و عرض کردن جاده  
 ۱۳۵۰۰ ذرع، فی ۱۷۵۰ دینار: ۲۳۶۲ تومان و ۵ قران  
 سنگ‌چینی  
 ۱۳۰۰ ذرع، فی ۵۰۰ دینار: ۶۵۰ تومان  
 سنگ‌بری  
 ۲۵۰ ذرع، فی ۷۵۰۰ دینار: ۱۸۷ تومان و ۵ قران

از دامه الی مایجان<sup>(۱۷)</sup>  
 ۲۷۸۵ تومان و ۳ قران  
 تسطیح و عرض کردن جاده  
 ۵۵۲۵ ذرع، فی ۲۰۰۰ دینار: ۱۱۰۵ تومان  
 کوبیری  
 ۱۸۰۰ ذرع، فی ۸ قران: ۱۴۴۰ تومان  
 انداز [؟] کنار رودخانه  
 ۱۲۵۰ ذرع، فی ۱۵۰۰ دینار: ۱۸۷ تومان و ۵ قران  
 سنگ‌چینی  
 ۱۰۵۶ ذرع، فی ۵۰۰ دینار: ۵۲ تومان و ۸ قران

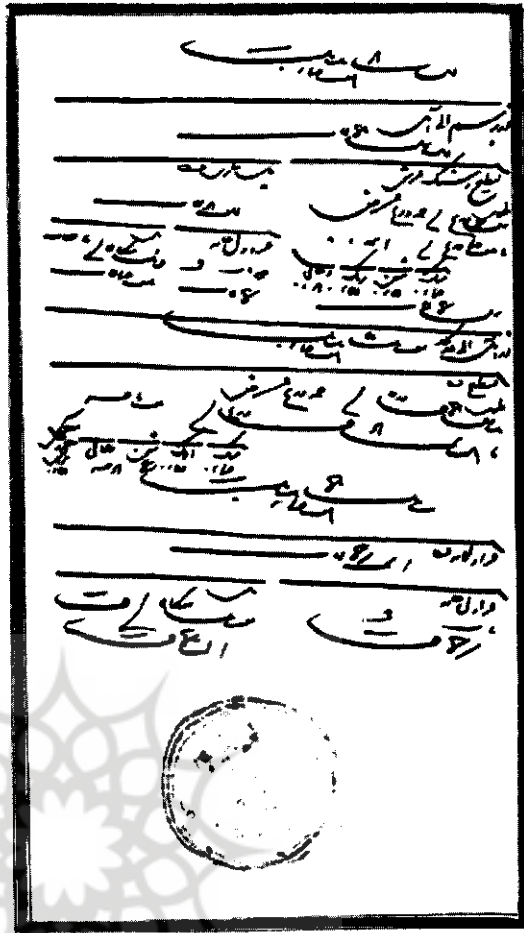
از مایجان الی پرسم  
 ۲۹۷۶ تومان  
 تسطیح و عرض کردن جاده  
 ۱۱۰۰۰ ذرع، فی ۷۵۰ دینار: ۲۱۰۰ تومان<sup>(۱۸)</sup>

(۱۰) احتمالاً  
 کمبوج، نام محل و  
 کاروان‌سرانی بر سر  
 راه امل و دماوند  
 (۱۱) درست: ۸۱۲  
 تومان و ۵ قران  
 (۱۲) درست: ۱۱۶  
 تومان و ۵ قران  
 (۱۳) درست: ۲۰۲  
 تومان و ۵۰۰ دینار  
 (۱۴) اکنون:  
 کنارانجام در دهستان  
 لاریجان امل  
 (۱۵) درست: ۹۷۹  
 تومان و ۵ قران

(۱۶) چنین محلی  
 یافت نشد. احتمالاً  
 منظور دامنه کوه  
 است.

(۱۷) احتمالاً مایجان  
 در دهستان لاریجان  
 امل

(۱۸) درست:  
 ۲۸۰۰۰



پل سازی و غیره .  
۴۲۰۰ تومان  
قراولخانه .  
دو باب، ۷۰۰ تومان  
پل .  
۳۵ مکان، فی ۱۰۰ تومان: ۳۵۰۰ تومان

از آمل الی بارفروش  
تفصیل راه بعینه مثل از پُرسَم الی آمل است؛ بلکه باتلاقش بیشتر  
و راهش مغشوش تر و مصالحش دورتر است: ۵۰۳۸۷ تومان و ۵  
قران .

[ص ۱۱] تسطیح و عرض نمودن راه ، طول ۲۸۵۰۰ ذرع، فی ۵  
ذرع، عرض ۱۴۲۵۰۰ ذرع، فی ۳۱۵۰ دینار، سنگ ۷۵۰ دینار، شن  
۵۰۰ د، ریگ ۱۵۰۰ د، زغال ۴۰۰ د: ۴۴۸۸۷ تومان و ۵ قران  
قراولخانه و غیره ۲۷۰۰ تومان

دو باب، فی ۳۵۰ تومان، ۷۰۰ تومان<sup>(۲۰)</sup>  
پل سازی بزرگ و کوچک

۲۸ مکان، فی ۱۰۰ تومان: ۲۸۰۰ تومان  
از بارفروش الی بندر مشهدسر

۵۰۶۵۱ تومان و ۲۵۰۰ دینار  
تسطیح و عرض نمودن جاده

طول ۱۳۳۵۰ ذرع، فی ۵ ذرع، عرض ۱۶۷۵۰ ذرع، فی ۴۱۵۰  
دینار، سنگ ۳۰۰ د، شن ۷۵۰ د، ریگ ۲۰۰۰ د، زغال ۴۰۰ د:  
۴۸۴۵۱ تومان و ۲۵۰۰ دینار  
قراولخانه و غیره: ۲۲۰۰ تومان .

قراولخانه  
دو باب، فی ۳۵۰ تومان: ۷۰۰ تومان  
پل .

۱۰ مکان، فی ۱۵۰ تومان: ۱۵۰۰ تومان

از بابت اسباب و ملزومات لازمه  
از قبیل عراده و بیل و گلنگ و غیره ۲۰۰۰ تومان

از پُرسَم، که ابتدای خیابان ساخته شده است، راهی که  
مناسبتر و محارزش کمتر و مصالح و اسباب کارش نزدیکه کارتر  
است راهی است که از کنار رودخانه به ساحل دریای خزر، یعنی  
محل اتصال و ریزش رودخانه به دریا که قریب به ملاکلاست،  
چون راه از کنار رودخانه عبور می کند، سنگ آهک و سنگ و شن  
که برای سنگفرش جاده لازم است به سهولت به دست می آید .

کوبری .  
۸۰۰ ذرع، فی ۷۵۰۰ دینار: ۶۰۰ تومان  
سنگ چینی .  
۵۲۰ ذرع، فی ۵۰۰ دینار: ۲۶ تومان  
ساختن پلها  
۲۵۰ تومان

از پُرسَم الی آمل

که راه در جنگل واقع شده، در زمستان به واسطه بارندگی باتلاق  
و سخت می شود، باید خیابان آن را سنگفرش آهکی و با شن  
محکم نموده، بگویند و بعضی از مکانها که باتلاق آن خیلی سخت  
می شود، باید زغال ریخت کوبید [تا] رفع این عیب شود: ۲۹۴۰۰  
تومان .

تسطیح و سنگ فرش

طول ۲۱۰۰۰ ذرع، فی ۶ ذرع [عرض] ۱۲۶۰۰۰<sup>(۱۹)</sup> تومان، فی  
۲۰۰۰ دینار، فی سنگ ۵۰۰ دینار، شن ۳۰۰ دینار، ریگ ۳۰۰  
دینار، زغال ۲۰۰ دینار: ۲۸۲۰۰ تومان

(۱۹) درست: ۱۲۶۰۰

(۲۰) در جمع، ۷۰۰ تومان محاسبه نشده است.

## کتاب‌نامه

- اسکندریک منشی. تاریخ عالم‌آرای عباسی. به کوشش ایرج افشار. تهران: امیرکبیر، ۱۳۸۲.
- اشیولر، برتولد. تاریخ ایران در قرون نخستین اسلامی. ترجمه جواد فلاطوری. تهران: علمی و فرهنگی، ۱۳۷۷.
- انوار، سیدعبدالله. فهرست نسخ خطی کتابخانه ملی. تهران: ۱۳۴۷.
- بختیاری، سعید (و.ا). اطلس راههای ایران ۱۳۸۶. تهران: گیتاشناسی، ۱۳۸۶.
- حسینقلی قاجار مهندس. برآورد مخارج راه سازی مازندران. نسخه خطی. تهران: سازمان اسناد و کتابخانه ملی جمهوری اسلامی ایران، ش ۴۹۹۱.
- رایبونی، ه. ل. مازندران و استرآباد. ترجمه غلام‌علی وحید مازندرانی. تهران: علمی و فرهنگی، ۱۳۸۳.
- رونوشت فرمان ناصرالدین‌شاه مینی بر واگذاری خالصه‌های مشهدسر به امین‌السلطان و ... سند خطی. تهران: سازمان اسناد و کتابخانه ملی جمهوری اسلامی ایران، ش ۲۴۰۰۰۰۲۸۵. محل در آرشیو ۱۱۱۲۱۶۰۲/فیش ش ۰۰۰۴۰۰۵۳.
- ستوده، منوچهر. از آستارا تا استارآباد. تهران: آگاه، ۱۳۷۵.
- سیوری، راجر. ایران عصر صفوی. ترجمه کامبیز عزیزی. تهران: مرکز، ۱۳۷۸.
- شایان، عباس. مازندران: جغرافیای تاریخی و اقتصادی. تهران: موسوی، ۱۳۳۶.
- فرای، ر. ن. (و.ا). تاریخ ایران: پژوهش از دانشگاه کمبریج. ترجمه حسن انوشه. تهران: امیرکبیر، ۱۳۸۰.
- مداحی آملی، محمدرضا. آمل در گذر تاریخ. تهران: شلاک، ۱۳۸۱.
- منصورزاد، محمد. آشنایی با رینه. تهران: جوان بويا، ۱۳۸۷.
- مهبجوری، اسماعیل. تاریخ مازندران. ساری: اثر، ۱۳۴۵.
- ناصرالدین‌شاه قاجار. روزنامه سفر مازندران. زیر نظر ایرج افشار. تهران: فرهنگ ایران‌زمین، ۱۳۳۶.

## پی‌نوشت‌ها

- فرای (و.ا). تاریخ ایران، ۴: ۱۷۲؛ اشیولر، تاریخ ایران در قرون نخستین اسلامی، ۵۳.
- اسکندریک منشی، تاریخ عالم‌آرای عباسی، ۲: ۸۵؛ سیوری، ایران عصر صفوی، ۹۴.
- حسین‌قلی قاجار مهندس، برآورد مخارج راه سازی مازندران، ۳.
- رونوشت فرمان ناصرالدین‌شاه مینی بر واگذاری خالصه‌های مشهدسر به امین‌السلطان و ...
- مهبجوری، تاریخ مازندران، ۱۷۹ و ۱۸۰.

از ملاکلا [به] بندر مشهدسر در ساحل می‌توان عبور نمود؛ لکن مخارج ساختن این جاده گزاف است، چون راه برمی‌خورد به مصب بعضی رودخانه‌ها و مسیل‌های بزرگ که آب باران در آنها داخل دریا می‌شود. بدین واسطه، این راه اغلب خرابیاتی به هم می‌رساند و همیشه در معرض انهار است. گذشته از آن، باید پل‌های بزرگ و متعدد برای حرکت آزاده و قوافل بر روی آن مسیل‌ها و رودها ساخت، چون از ملاکلا [به] بندر مشهدسر می‌توان به استعانت کشتی و قایق از دریا عبور نمود و مال‌التجاره و مسافرن را حمل و نقل کرد، در این صورت این راه از تمام راه‌ها معتبرتر و مرغوبتر خواهد شد: [ص ۱۲] ۶۴۲۳۳ تومان و ۷۵۰۰ دینار.

از پرسم الی آمل

۲۴۹۰۰ تومان

- تسطیح و سنگ‌فرش، طول ۲۷۰۰ ذرع فی ۵ ذرع عرض ۱۳۵۰۰ ذرع، فی ۲۰۰۰ دینار
- سنگ ۵۰۰ دینار، شن ۳۰۰ دینار، ریگ ۴۰۰ دینار، زغال ۲۰۰ دینار: ۲۰۷۰۰ تومان
- پل‌سازی و غیره ۴۲۰۰ تومان
- قراول‌خانه ۷۰۰ تومان
- پل ۳۵ مکان، فی ۱۰۰ تومان: ۳۵۰۰ تومان

از آمل الی ملاکلا

۳۹۳۳۳ تومان و ۷۵۰۰ دینار

- تسطیح و غیره ۲۳۴۵۰ ذرع، فی ۵ ذرع، عرض ۱۱۷۲۵۰ ذرع، فی ۳۱۵۰ دینار، سنگ ۵۰۰ دینار، ریگ ۳۰۰ دینار، شن ۴۰۰ دینار، زغال ۲۵۰ دینار، تراش آجر (?) و جنگل ۳۰۰ دینار: ۳۶۹۳۳ تومان و ۷۵۰۰ دینار
- قراول‌خانه و غیره ۲۴۰۰ تومان
- قراول‌خانه [?] باب، ۴۵۰ تومان
- پل ۳۹ مکان، فی ۵۰ تومان: ۱۹۵۰ تومان □



۶. ناصرالدین شاه قاجار، روزنامه سفر مازندران، ۲۱، ۶۲، ۲۳۶.
۷. همان، ۲۴۴.
۸. عباس شایان، مازندران جغرافیای تاریخی و اقتصادی، ۱: ۹۶؛ رایینو، مازندران و استرآباد، ۳۰.
۹. رایینو، مازندران و استرآباد، ۳۰؛ مداحی آملی، آمل در گذر تاریخ، ۱۴۳.
۱۰. منصورنژاد، آشنایی با رینه، ۱۰۴.
۱۱. حسین قلی قاجار مهندس، برآورد مخارج راه سازی مازندران، ۸.
۱۲. انوار، فهرست نسخ خطی کتابخانه ملی، ۲: ۳۴۸.
۱۳. رایینو می گوید پرسب ۴/۵ فرسخ با آمل فاصله دارد. همو در جای دیگر کتابش از محلی به نام پرس یاد کرده که در ۱۴ مایلی گنبد کاووس است؛ نک: رایینو، مازندران و استرآباد، ۷۵ و ۱۴۷.
۱۴. جایی به این نام در این محل یافت نشد. از آنجا که این محل در جاده فیروزکوه است و با امامزاده هاشم فاصله بسیار دارد، به احتمال کاتب اشتباه نوشته است.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی