

عمادالدین شیخ‌الحکمایی،

محمد رضا جعفریان

کتابچه برآورد مخارج راه‌سازی مازندران

از حسین‌قلی قاجار مهندس

مازندران به سبب برخورداری از آب‌وهوای معتدل و رونق کشاورزی جایگاهی و پیزه 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 ایران زمین را سخت کرده و از سوی دیگر، در دوره‌های گوناگون آن را از دست مهاجمان دور نگاه داشته است.^۱

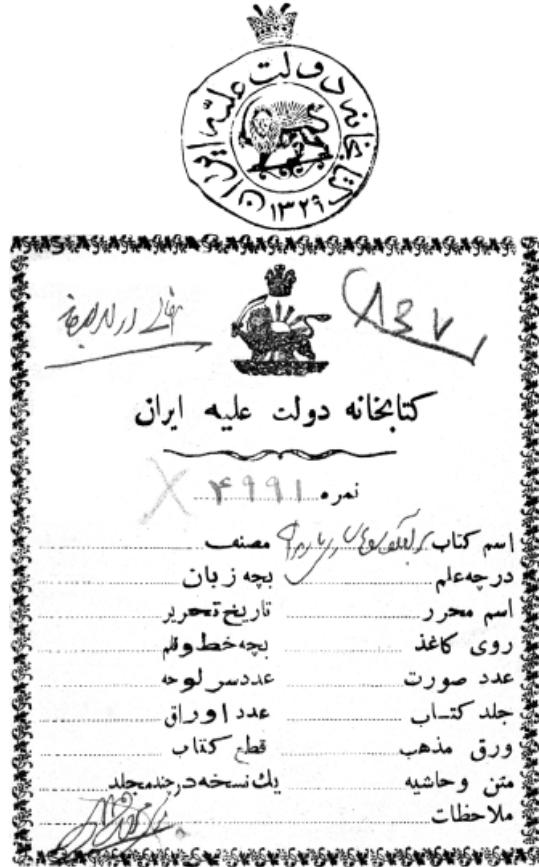
از این رو در دوره‌های گوناگون، ایجاد راه مناسب از خواسته‌های مهم مردم و حاکمان بوده است؛ تا هم مردم بتوانند تولیداتشان را به دیگر نقاط برسانند و هم حاکمان بتوانند بر منطقه و اداره آن نظارت کنند. جایگاه صنعت گردشگری در دوره معاصر نیز اهمیت این ولایت و مسئله راه مناسب را دوچندان کرده است.

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 (۹۹۶-۱۰۳۸ق) به سبب علاقه وافرش به دو منطقه اشرف (طahan 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^۲ و اکنون نیز در بعضی مناطق آثاری از آن بر جاست. 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 استنادی هم از آن به جا مانده است. یکی از 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 حسین‌قلی قاجار مهندس به دستور ناصرالدین‌شاه و صدراعظمش امین‌السلطان درباره جاده هراز و مخارج بازسازی و تعمیر آن در سال ۱۲۹۶ق تهیه کرد. این سند حاوی اطلاعات ارزنده‌ای درباره پیشنهاد شیوه برآورد راه، فنون راه‌سازی، جغرافیای تاریخی نواحی مسیر این راه در نیمه دوم دوره قاجاریه است. در اینجا برای نخستین بار متن تصحیح شده این سند عرضه می‌شود.



۱. نسخه خطی، ص۱

۱۳۲۰ش این راه ناقام ماند. در زمان پهلوی دوم، ساختن راه هراز با تغییر مسیر از پلور به آب‌اسک ادامه یافت و به آمل رسید و سرانجام در نیمة خرداد ۱۳۴۲ش به صورت آسفالتی افتتاح شد.^{۱۰}

کتابچه برآورده مخارج را مسازی مازندران، که در بخش نسخه‌های خطی مرکز استناد و کتابخانه ملی جمهوری ایران به شماره ۴۹۹۱ نگهداری می‌شود، به تاریخ صفر ۱۲۹۶ق^{۱۱} در تهران به خط شکسته نستعلیق تحریری کتابت و به ناصرالدین‌شاه پیشکش شده است. دیگر مشخصات کتاب به نقل از فهرست نسخه‌های خطی کتابخانه ملی چنین است:

جلد: مخلل، بنفس، گل و بوته، حاشیه ضربی، مقوایی؛
کاغذ: فرنگی، ۶ برگ، ۱۴ سطر کامل.^{۱۲}

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 نمی‌ناید و با جمع کل مطابقت ندارد. این موارد در پی نوشته یاد شده است. این خطاهای احتمال اصل بودن نسخه را کم می‌کند.

شرح جاده هراز به تفصیل آمده و از آن دو راه دیگر — شاه عباسی و هزارچم (جاده کندوان یا چالوس) — یاد شده^{۱۳} و از معایب آنها سخن رفته است. نویسنده کتابچه، حسین قلی قاجار مهندس، به دستور ناصرالدین‌شاه و صدر اعظم او امین‌السلطان (atabak)، جاده هراز را بررسی و هزینه ساخت و تعمیر آن را برآورد کرده است.

اهمیت راه مازندران برای ناصرالدین‌شاه 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 می‌کرد. بدین سبب، او بر ساخت یا تعمیر این راه تأکید می‌کرد.^{۱۴} صورت برآورده مخارج راه در ۱۲۹۶ق به ناصرالدین‌شاه تقدیم شده است.

اولین سفر ناصرالدین‌شاه 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.^{۱۵} 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 صنیع‌الدوله (اعتماد‌السلطنه) منتشر کرد.^{۱۶} شاه در بازگشت از این راه، از خوبی و فراخی آن سخن گفت.^{۱۷} این نشان می‌دهد که در بین دو سفر برای تسطیح و تعمیر راه اقداماتی کرده بودند که شاه را رخشنود ساخته بود؛ اما تاریخ مأموریت حسین قلی قاجار نشان می‌دهد که شاه همچنان خواستار بهبود بیشتر راه بوده است. این خواسته در زمان خود ناصرالدین‌شاه به دست گاستگیرخان اتریشی طی دو سال با تسطیح و تعریض و ارابه رو کردن جاده به فرجام رسید.^{۱۸} به این مناسبت و به میمنت اینکه شاه از این راه به تهران بازگشت، در محلی به نام شاهان دشت (یا شکل‌شاه) در ۶۵ کیلومتری جنوب آمل، نقشی از ناصرالدین‌شاه را بر صخره‌ای حجاری کردنده که در آن، شاه در وسط وزاریش در طرفین دیده می‌شوند.^{۱۹}

جاده هراز بر همین وضع ماند، تا اینکه در دوره رضاشاہ برای اول بار پای ماشین به این راه باز و به همین سبب ساخت جاده‌ای شوسه و ماشین رو آغازشد که از تهران تا رینه و آب‌گرم رسید؛ اما با تبعید رضاشاہ در

است، به این واسطه تمام راههایی که محل وصول از دارالخلافه به آنچاست 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 کار رودخانه تلار، 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 تلار 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 مأнос به آن راه می‌توان عبور نمود. مرمت این راه به درجه‌[ای] که اربابه بتواند حرکت کند خالی از فایده است؛ چون مخارج آن گراف و مسافت آن تا دارالخلافه بیش از سایر طرق است، تا کار دریا باید [از] گل و باتلاقها و جنگلهای سخت و انبوه بگذرد.

راه دیگر وصول از تهران به مازندران راه هزارچم^(۲) است.

چندی قبل، حسب‌الامر القدس، آن را ساخته جاده و خیابان معتبری از کوه ببریده و تراشیده‌اند. این راه چون از قلل منتفعه البرز عبور می‌کند، بیش از هفت هشت ماه محل عبور قوافل نیست. در زمستان، به واسطه افزایش 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 هزارچی^(۳) است. استعداد شوسه در این راه از تمام طرق مازندران پیشتر است. این راه از درب دروازه دارالخلافه‌ی بندر مشهدسر مرکب از سه قطعه مختلفه است. از دروازه دارالخلافه‌ی بندر ابتدای کل امامزاده هاشم، راه در دشت واقع شده، تمام آن مسافت خاکی و شن بوم و عاری از مداریس و ناهواری‌هایی است که مایه صعوبت عبور کالسکه و عموم اربابه می‌باشد. این قطعه راه را می‌توان با کمال سهولت و مخارج متوسطی خیابان شوسه محکمی در آن احداث نمود؛ اگرچه اکون اربابه از دارالخلافه تا قریه مشاء^(۴) با کمال سهولت حرکت می‌کند.

از ابتدای کل امامزاده هاشم، که اول خیابان ساخته شده سابق است، الى پرس^(۵)، که منتهی‌الیه آن خیابان است، راه از کوه و کار رودخانه هراز واقع شده، باید آن را تعمیر نمود و بعضی از تقاطع آن را تغییر داد و بر عرض جاده‌اش افزود که اقلاً به پنج-شش

در رسم الخط کاتب، این کلمات متفاوت با رسم الخط امروزی نوشته شده است: شوسه (شسه)؛ باتلاق (باتلاخ)؛ تهران (طهران)؛ تلار (طلالر)؛ باروت (باروط)؛ خانه‌ها (خانها)؛ زغال (ذغال)؛ ازاده، به معنای ازابه (عرّاده)؛ قریه مشاء (قریه مشاع)؛ جهت (جهه).

این نسخه علاوه بر نایاندن 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، مرمت، مشکلات، راه حل‌ها، 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 جای نرسید.

*

[متن کتابچه]

- (۱) نام قدیم بالسر
(۲) محلی در جاده
کندوان- چالوس

برآورد مخارج راهسازی مازندران

[اثر: حسین قلی قاجار مهندس]

[ص ۲] حسب‌الامر اعلی‌حضرت اقدس همایون شهریاری، روحنا فداء، این چاکر جاشار به برآورد مخارج و ساختن و مرمت راه مازندران مأمور گردید، که احسن طریق که از دارالخلافه‌ی بندر مشهدسر^(۱) ممکن است شوسه محکمی ساخته شود که از ابده بتواند در آن طریق در فضول اربعه با کمال آسایش حرکت کند انتخاب شود. لهذا این جاشار از درب دروازه دارالخلافه‌ی بندر مشهدسر در کمال دقت طی مسافت نموده تقاطع عبور جدید‌البنا را ملاحظه و جمیع حدود آن را مشخص کرد. اینک کیفیات و مقدار مخارج آن را به عرض حضور بندگان اعلی‌حضرت ظل‌اللهی، روح‌العلمین فداء، می‌رساند.

ایالت مازندران به حسب طراوت هوا و خضارت فضا و مأکولات و مشروبات و حبوبات و فواكه و مرکبات لذیذه و طیور و حیوانات کثیر‌المنفعه بری و بجری و صنایع و حرف عدیده بر اغلب ولایات ایران ترجیح دارد. علاوه بر آن، به واسطه قرب جوار به دارالخلافه، امتعه و اقمشة آن موجب سهولت معیشت اهالی پایخت است. لهذا ساختن طرق این مملکت الزم و اوجب جمیع طرق مملک محروسه است.

(۴) دهستان بین
دماؤند و بعلی
(۵) احتمالاً پرسی،
روستای در ناحیه
امل

به واسطه حاصل بودن کوه البرز مابین این مملکت و دارالخلافه، راه عبور آن، که از قلل جبال مرتفعه و کار رودخانه‌ای عیقه

ذرع برسد که ارابهای آینده و رونده بتوانند از یکدیگر عبور کنند. چون اغلب مکانهای این راه به واسطه از دید نشیبیش مایه صعوبت حرکت اراده است، باید آن نقاط را تغییر داد تا حرکت اراده سهل و آسان بشود. صالح تعمیرات این راه در اغلب امکنه آن موجود می شود؛ و چون راه در کوه واقع شده، همین قدر که کوه تراشیده و بریده شد، خیابان مستحکمی به دست می آمد. باید بعضی از نقاط آن را که در دره های عمیق واقع می شود، سینک چینی مستحکمی با مصالح بنا کرد تا به واسطه نفوذ آب باران رسید.

[ص ۵] محل صعوبت و خطر این قطعه از ابتدای کدنه اماززاده هاشم الى قریه رینه^(۶) است، که تقريباً چهار فرسنگ می شود. این مسافت به واسطه عدم آبادانی و وزیدن بادهای ناگهانی و بوران های سخت که در فصل زمستان در این قله ظاهر می شود، محل خطر، بلکه مایه هلاکت است. این محل را به واسطه ساخت کاروانسراهای متعدد نزدیک به هم، اقلأ در هر یک فرسخ یک کاروانسرا، برای محل اقامت و توقف قوافل می توان علاج نمود.

ساير مسافت اين قطعه کمال امنیت را در فصول اربعه دارد. كلیتاً خطر این مکان به واسطه بودن آبادانی و محل اقامت قوافل بوده است. اگرچه در سنتوات سابقه، که هنوز این راه مرمت نشده بود، تمام این مسافت خطرناک بود؛ چنانچه از ملاحظه راه سابق آن به نظر می رسد که اهالی مازندران از يك راه خطرناک مهیبی که اغلب نقاط آن بسیار کم عرض و پرتگاه های مرتفع بوده است عبور می نوادند، که واقعاً ملاحظه آن راه محل تعجب است. از بعضی مکانهای آن معلوم می شود که بین و کدن کوه به استعانت باروت در هنگام ساختن این راه در ایران معمول بوده؛ چنانچه در محل مشهور به بردیه از گف رو دخانه پهای قطور بلندی با مصالح ساخته و روی آنها را سقف زده اند و محل عبور از بالای سقفها بوده است. در هر حال، به واسطه سختی راه، ضرر های کلی به اهالی مازندران وارد می آمد؛ چون شکل راه به درجه [ای] بوده که پیش از يك مال، آن هم در کمال صعوبت، نمی توانست حرکت کند. اگر اتفاقاً دو مال از جلوی هم بر می خوردند، لابد یکی از آنها را محض عبور دیگری به رو دخانه می اندخدند؛ و حال به واسطه تعمیر و مرمت این خیابان ناصری، به درجه [ای] راه عبور سهل و آسان شده است که در کمال [ص ۶] امنیت اهالی مازندران عبور می نمایند. در واقع، پس از ساختن این خیابان، اغلب عبور و مسیر به مازندران منحصر به همین جاده شده است. اشاعله پس از این بھطوری موافق دستور العمل جدید ساخته خواهد شد که از آنها و قوافل با هرگونه دوایی بتوانند در کمال سهولت و سرعت قطعه مسافت نمایند.

امیت آن راه زندگانی عبور و میزنه در این پر زرگشنین این خیابان غلب جهود و
بال زندگان سخنربیان بهله ره است اثام پر زدای بعلو زر را فی و سرمه این چشم عده
که غراید قوافل را الگمه ایچه ره شده و حوال سهولت و سرعت قطعه رفته

از پرس الى آمن راه و چمن رفع شده، بارانها سرمه اغلب این پهله با
سینه و عمق بالا قش و غلب سخنها فقر پایی یک دهنفع عجمه پسته میره و زنده بخواه
بال زندگان که عبور زدای عاده خاله زد اینکه بیش باده این ابراهیکه فرش ایچ سخن زندگان
و غلال و شن رفع بالدق و هر راه ایچ طبقه ادو دغله بیش بیکه ایچ که
بر سرمه ایچ بطریق رن غلط دش و هر فرق که بوده و در سرمه ایچ
له سخن زندگان سرمه ایچ بطریق رن غلط دش و هر فرق که بوده و در سرمه ایچ
زون خوش شود و در راه رفت رید قاطع عاده خیا پسند بیه سرمه ایچ غنی خوش
خیابان باید عین باشد و بخا صویخه را بفر عنده قهار، بخسح بارزه و بخونه و بخا
بال زندگان که ایچ دخنه همان خیابان نیسته

زندگان میزنت دزه هر صورت بشهه سرمه ایچ دهی غدواده و زنجهست داده داده
بار فردش و زندگان بشهه سرمه ایچ دهی، هاکش و ره بادق و چمن رفع شده با
هر صبح که اقداره ده و سینه بایه هر فرق شد و تاریخ همین خیابان ره

از پرس الى آمل راه در جنگل واقع شده، بارانهای دایمی
اغلب اوقات این راه را باللاق می کند و عمق بالاتلاقش در اغلب
مکانها تقريباً بيك چاریک و نیم ذرع بلکه پیشتر می رسد. بدین
واسطه، در هنگام بارندگی عبور از این جاده خالی از اشکال
نیست. باید این راه را سینکفرش آهکی مستحکمی نمود و به
واسطه زغال و شن رفع باللاق و گل آن را کرد، به طریقی که اولاً

ت ۲. نسخه خطی، ص ۵

(۶) روستایی در
دهستان لاریجان آمل

دریا نمود: اولی از راه متداوی که از آمل به بارفروش و از آنجا به مشهدسر می‌رودن. این راه تماش در باتلاق و جنگل واقع شده به واسطه دوری مصالحه، که اقلًا از سی‌فرستونگی باید حمل و نقل شود، خارج ساختن خیابان شوسه آن [ص ۷] گراف است؛ چون با تلاق این راه در اغلب امکنه به نیمذرع و سه چهارمیک و در بعضی نقاط به یک ذرع می‌رسد، لیکن چون بارفروش در واقع بندرگاه مازندران است و امته و اقمشة خارجه و داخله از این شهر حمل و نقل می‌شود، عبور ازین معتبر بی فایده 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 جاده‌آن مستقیم و هموار است و به املاک و مزارع و مراتع و شالی‌کاری رعایا هم ضرری وارد نمی‌اید و بهتر و معنومندتر 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 اگرچه فاصله‌اش نزدیک‌تر است و مصالح آن بهتر به دست می‌آید؛ لکن بر می‌خورد به زمین‌های شالیزاری و مراتع و اغلب آب‌سدهان‌های زراعی 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 راههای است که از کار رودخانه هزار از آمل به ملاکلا^(۷) می‌رود؛ چنانچه شرح و صورت برآورد آن مفصلانوشته می‌شود:

ص ۸ صورت

برآورد خیابان جدیدالبنا از درب دروازة دارالخلافة ناصره الى بندر مشهد سر توابع مازندران حسب الامر اعلى حضرت اقدس شهیاری، روحنا فداء، از قرار دستور العمل جناب جلالتمام امینالسلطان، دام اقباله، موافق بازدید جاوشار حسین قلی قاجار مهندس به تاریخ شهر صفرالظفر ۱۲۹۶: ۰۱۷۸۲۰۱ تومان و ۲۵۰۰ دینار.

از دروازه دارالخلافه الى کتل امامزاده هاشم
چون راه خاکی و شن بم است، جز تستطیح و نهر و پل سازی و
بنای قراولخانه تعمیری لازم ندارد: ^(۸) ۳۲۱۴۸۴ و ^(۹) ۲۶۲ ق.

تسطیح جاده از دروازه تهران الى ابتدای کل امامزاده هاشم طول ۵۲۵۳ [ذرع] فی ۱۰ ذرع عرض، کاسکدو، ۶ ذرع مرور و دو طرف ۴ ذرع، ۵۲۵۳ ذرع؛ تسطیح ۱۵۰ دینار، حفر نهر ۲۰۰

بازنیز جانشی خوش چاره نمیس شیخ هر صفر لطفن
۱۲۹

^۷ ت. ۲. نسخه خطی، ص ۷

به طبقی [که] سینگ غوطهور شود، در روی آن فرش کرده مجدداً روی سینه‌غوش را از سینه‌غیره و شن مسطور نمود و جنکل‌های

اطراف خیابان را تراشیده تا به واسطه تابش افتاب زود خشک شود؛ و در روی انها ری، که قاطعه حاده خیابان‌اند، یاهای مستحکم

بنا نمود. خندق طرفین خیابان باید عمیق باشد و به فاصله چندی
کشیده شود.

اب فرعی خندق‌ها را به حارج جاری نمود: به حکمی که در هنگام بارندگی، اب در خندق‌های خیابان نایستد.

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

٧. نسخة خطى، ص ٣

ایی از توابع

دھستان دابوی امل

(۸) تومن

قرآن (۹)

(۱۰) احتمالاً کمیوچ، نام محل و کاروان‌سراي بی‌سر 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: کنارآنجام^{۱۰} در دهستان لاریجان آمل

(۱۵) درست: ۹۷۹ تومان و ۵ قران

از پلور تا کنار^(۱۲) ۲۴۳۰ تومان و ۵ قران

تسطیح و عرض کردن جاده ۶۲۰۰ ذرع، فی ۱۵۰۰ دینار، ۹۳۰ تومان

کوهبری 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] از سد کارا الى قریه رینه: ۹۸۹ تومان و ۵ قران^(۱۵)

تسطیح و عرض کردن جاده ۵۳۴۰ ذرع، فی ۱۷۵۰ دینار: ۹۲۴ تومان و ۵ قران

سنگچینی، ۱۱۰۰ ذرع، فی ۵۰۰ دینار: ۵۵ تومان

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

از رینه الى دامه^(۱۶) ۲۶۱۴ تومان و ۵ قران

تسطیح و عرض کردن جاده ۱۳۵۰ ذرع، فی ۱۷۵۰ دینار: ۲۳۶۲ تومان و ۵ قران

سنگچینی ۱۳۰۰ ذرع، فی ۵۰۰ دینار: ۶۵ تومان

سنگبری ۲۵۰ ذرع، فی ۷۵۰۰ دینار: ۱۸۷ تومان و ۵ قران

(۱۷) احتمالاً بایجان، بدر دهستان لاریجان آمل

از دامه الى مایجان^(۱۷) ۲۷۸۵ تومان و ۳ قران

تسطیح و عرض کردن جاده ۵۵۲۵ ذرع، فی ۲۰۰۰ دینار: ۱۱۰۵ تومان

کوهبری ۱۸۰۰ ذرع، فی ۸ قران: ۱۴۴۰ تومان

انداز [ك] کار رودخانه ۱۲۵۰ ذرع، فی ۱۵۰۰ دینار: ۱۸۷ تومان و ۵ قران

سنگچینی ۱۰۵۶ ذرع، فی ۵۰۰ دینار: ۵۲ تومان و ۸ قران

(۱۸) درست: ۲۸۰۰

دینار، سنگبرداری وسط ۵ دینار: ۲۶۱۴۴ تومان و ۲ قران.

کوهبری بعضی گردنها که از دروازه دارالخلافه الى کل امامزاده هاشم در وسط جاده واقع است طول ۵۷۰ دینار: ۱۷۴۳ تومان.

محاجر 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.

قرابوی خانه که باید سه فرسخ به سه فرسخ ساخته شود از بابت مصالح وغیره، ۴ باب، فی ۴۵۰ تومان: ۱۸۰۰ تومان.

[ص] از ابتدای گدوک^{۱۴} امامزاده هاشم که ابتدای خیابان ساخته است، الى پرسم که نقاط عرض راه را حالت مختلفه است، به واسطه ملاحظه کردن جهت آفتاب رو که عرض راه در بعضی نقاط در زمستان^{۱۵} می‌بندد و باعث صعوبت حرکت اراده و قوافل است و همچنین در آنکه جاهای باید راه را تغییر داد و تعمیر کرد و بعضی سنگبریها که باقی مانده باید برداشته شود. معبرش چون کم عرض است، باید عرض شود؛ و سنگبرداری وسط جاده و تعمیر سنگچین خراب و سد برای پوت شدن لازم دارد؛ و در اغلب نقاط خطوط راه چون در کار رودخانه است و سنگچین برای پوت شدن لازم است و تعمیرات بعضی پلهای خراب شده و ریزش سقف نهرها لازم است؛ از قرار فضیل ذیل است:

۴۲۷۸ تومان و ۳ قران.

از ابتدای گردنۀ امامزاده هاشم الى کنبوح^(۱۰) ۱۵۰۰ تومان.

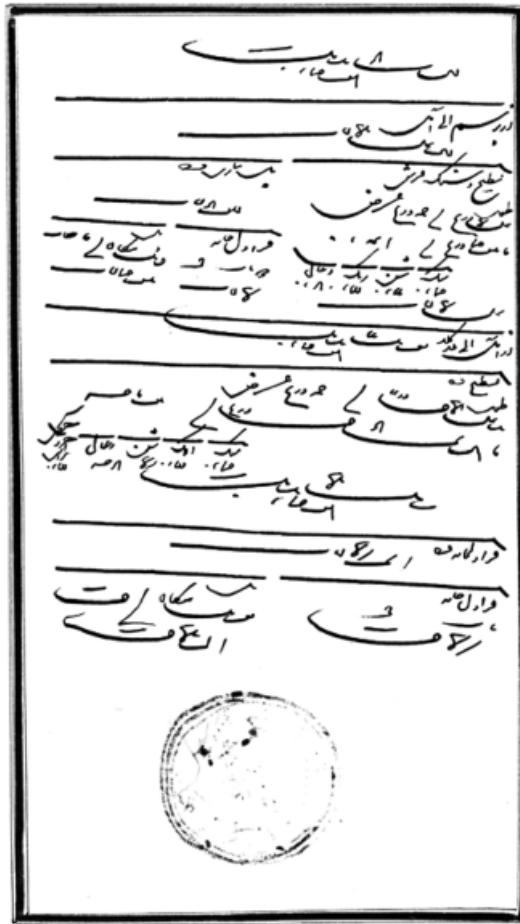
تسطیح و تعمیرات عرض جاده طول ۳۵۰ ذرع، فی ۱۵۰۰ دینار: ۵۲۵ تومان.

تعییر راه که در زمستان^{۱۶} می‌بندد طول ۱۲۵۰ ذرع، فی ۶۵۰۰ دینار: ۸۱۲ تومان و ۵۰۰ دینار^(۱۱) سنگچین ۱۳۰۰ ذرع، فی ۱۲۵۰ دینار: ۱۶۲ ت و ۵ ق^(۱۲)

کنبوح الى پلور ۹۸۲ تومان و ۵ قران.

تسطیح و سنگبرداری و عرض کردن جاده: ۵۲۰۰ ذرع فی ۱۵۰۰ دینار، ۷۸۰ تومان.

سد بستن بعضی جاهای به جهت رفع آب باران و سنگچین ۲۷۰۰ ذرع، فی ۷۵۰ دینار: ۲۰۲ ت و ۵ ق^(۱۳)



- پل سازی و غیره
تومان ۴۲۰
- قراول خانه
دو باب، ۷۰۰ تومان
- پل
مکان، فی ۱۰۰ تومان: ۳۵۰۰ تومان ۳۵

از آمل الی بارفروش

تفصیل راه بعینه مثل از پرسم الی آمل است؛ بلکه با تلاقش پیشتر و راهش مغشوش تر و مصالحش دورتر است: ۵۰۳۸۷ تومان و ۵ قران.

- [ص ۱۱] تسطیح و عرض نمودن راه، طول ۲۸۵۰ ذرع، فی ۵ ذرع، عرض ۱۴۲۵۰ ذرع، فی ۳۱۵۰ دینار، سنگ ۷۵۰ دینار، شن ۵۰۰ د، ریک ۱۵۰۰ د، زغال ۴۰۰ د: ۴۴۸۸۷ تومان و ۵ قران

- قراول خانه و غیره ۲۷۰۰ تومان

- دو باب، فی ۳۵۰ تومان، ۷۰۰ تومان (۲۰)

- پل سازی بزرگ و کوچک

- مکان، فی ۱۰۰ تومان: ۲۸۰۰ تومان

- از بارفروش الی بندر مشهد سر

- شن ۵۰۶۵۱ تومان و ۲۵۰ دینار

- تسطیح و عرض نمودن جاده

طول ۱۳۳۵۰ ذرع، فی ۵ ذرع، عرض ۱۶۷۵۰ ذرع، فی ۴۱۵۰ دینار، سنگ ۳۰۰ د، شن ۷۵۰ د، ریک ۲۰۰۰ د، زغال ۴۰۰ د:

۴۸۴۵۱ تومان و ۲۵۰۰ دینار

- قراول خانه و غیره: ۲۲۰۰ تومان.

- قراول خانه

دو باب، فی ۳۵۰ تومان ۷۰۰: ۱۵۰ تومان

- پل
مکان، فی ۱۵۰ تومان: ۱۵۰۰ تومان

از بابت اسباب و ملزومات لازمه

از قبیل عزاده و بیل و کلنگ و غیره ۲۰۰۰ تومان

از پرسم، که ابتدای خیابان ساخته شده است، راهی که مناسب تر و مخارجش کمتر و مصالح و اسباب کارش نزدیک به کارتر است راهی است که از کار رودخانه به ساحل دریای خزر، یعنی محل اتصال و ریزش رودخانه به دریا که قریب به قریه ملاکلاست، چون راه از کار رودخانه عبور می کند، سنگ اهک و سنگ و شن که برای سنگ فرش جاده لازم است به سهولت به دست می آید.

کوهبری

۸۰۰ ذرع، فی ۷۵۰۰ دینار: ۶۰۰ تومان

سنگ چینی

۵۲۰ ذرع، فی ۵۰۰ دینار: ۲۶ تومان

ساختن پلها

۲۵۰ تومان

از پرسم الی آمل

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

- تسطیح و سنگ فرش

طول ۲۱۰۰ ذرع، فی ۶ ذرع [عرض] ۱۲۶۰۰۰ (۱۹) تومان، فی

۲۰۰۰ دینار، فی سنگ ۵۰۰ دینار، شن ۳۰۰ دینار، ریک ۳۰۰ دینار، زغال ۲۰۰ دینار: ۲۵۲۰۰ 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.

اشپول، بر تولد. تاریخ ایران در قرون نخستین اسلامی. ترجمه جواد
فلاطوری. تهران: علمی و فرهنگی، ۱۳۷۷.

انوار، سیدعبدالله. فهرست نسخ خطی کتابخانه ملی. تهران: ۱۳۴۷.

بنخیاری، سعید (و.). اطلس راههای ایران ۱۳۸۶. تهران: گیاتشناسی،
۱۳۸۶.

حسینقلی قاجار مهندس. برآورد مخارج راه سازی مازندران. نسخه خطی.
تهران: سازمان اسناد و کتابخانه ملی جمهوری اسلامی ایران، ش ۴۹۹۱.

رایینو، د. ل. مازندران و استرآباد. ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی. تهران:
علمی و فرهنگی، ۱۳۸۳.

رونوشت فرمان ناصرالدین شاه مبنی بر واکناری خالصه‌های مشهدسر
به امین‌السلطان و ... سند خطی. تهران: سازمان اسناد و کتابخانه ملی
جمهوری اسلامی ایران، ش ۲۸۵، ۲۴۰۰۰۲۸۵، محل در آرشیو ۱۱۱۲۱۶۰۲
فیش ش ۴۰۰۵۳.

ستوده، منوچهر. از آستانه‌تا استاریاد. تهران: آگاه، ۱۳۷۵.

سیبوری، راجر. ایران عصر صفوی. ترجمه کامبیز عزیزی. تهران: مرکز،
۱۳۷۸.

شایان، عباس. مازندران: جغرافیای تاریخی و اقتصادی. تهران: موسوی،
۱۳۳۶.

فرای، ر. ن. (و.). تاریخ ایران: پژوهش از دانشگاه کمبریج. ترجمه حسن
انوش. تهران: امیرکبیر، ۱۳۸۰.

مدادی آملی، محمد رضا. آمل در گذر تاریخ. تهران: شلاک، ۱۳۸۱.

منصورنژاد، محمد. آشنایی با رینه. تهران: جوان پویا، ۱۳۸۷.

مهروری، اسماعیل. تاریخ مازندران. ساری: اثر، ۱۳۴۵.

ناصرالدین شاه قاجار. روزنامه سفر مازندران. زیر نظر ایرج افشار. تهران:
فرهنگ ایران زمین، ۱۳۳۶.

از ملاکلا [به] بندر مشهدسر در ساحل می‌توان عبور نمود؛ لکن
خارج ساختن این جاده گراف است، چون راه برمی‌خورد به مصب
بعضی رودخانها 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 ارآده و قوافل بر روی آن مسیل‌ها و رودها
ساخت، چون از ملاکلا [به] بندر مشهدسر می‌توان به استعانت
کشی و قایق از دریا عبور نمود و مال التجاره و سافرین را حمل و نقل
کرد، در این صورت این راه از تمام راهها معترض و مرغوب‌تر خواهد
شد: [ص ۱۲] ۶۴۲۳۳ تومان و ۷۵۰۰ دینار.

از پرسم الی آمل
۲۴۹۰۰ تومان

. سطح 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 وغیره ۴۲۰۰

تومان

. قراول خانه ۴۰۰

دو باب: ۷۰۰ تومان

. پل

۳۵ مکان، فی ۱۰۰ تومان: ۳۵۰۰ تومان

از آمل الی ملاکلا
۳۹۳۳۳ تومان و ۷۵۰۰ دینار

. سطح وغیره

طول ۲۲۴۵۰ ذرع، فی ۵ ذرع، عرض ۱۱۷۲۵۰ ذرع، فی ۳۱۵۰

دینار، سنگ ۵۰۰ دینار، ریگ ۳۰۰ دینار، شن ۴۰۰ دینار، زغال ۲۵۰
دینار، تواش اجر (۵) و جنگل ۳۰۰ دینار: ۲۶۹۳۳ تومان

و ۷۵۰۰ دینار

. قراول خانه وغیره ۲۴۰۰

تومان

. قراول خانه

[۵] باب، ۴۵۰ تومان

. پل

۳۹ مکان، فی ۵۰ تومان: ۱۹۵۰ تومان □

پی‌نوشت‌ها

۱. فرای (و.). تاریخ ایران، ۴: ۱۷۷۲؛ اشپول، تاریخ ایران در قرون
نخستین اسلامی، ۵۳.

۲. اسکندریک منشی، تاریخ عالم‌آرای عباسی، ۲: ۸۵؛ سیبوری، ایران
عصر صفوی، ۹۴.

۳. حسینقلی قاجار مهندس، برآورد مخارج راه سازی مازندران، ۳.

۴. رونوشت فرمان ناصرالدین شاه مبنی بر واکناری خالصه‌های
مشهدسر به امین‌السلطان و ...

۵. مهروری، تاریخ مازندران، ۱۷۹ و ۱۸۰.

۶. ناصرالدین شاه قاجار، روزنامه سفر مازندران، ۲۱، ۶۲، ۲۳۶.
۷. همان، ۲۴۴.
۸. عباس شایان، مازندران چغرا فیابی تاریخی و اقتصادی، ۱: ۹۶؛ رایینو، مازندران و استرآباد، ۳۰.
۹. رایینو، مازندران و استرآباد، ۳۰؛ مداحی آملی، آمل در گذر تاریخ، ۱۴۳.
۱۰. منصورتزاد، آشنایی با رینه، ۱۰۴.
۱۱. حسینقلی قاجار مهندس، برآورد محاسبه راه سازی مازندران، ۸.
۱۲. انوار، فهرست نسخ خطی کتابخانه ملی، ۲: ۳۴۸.
۱۳. رایینو می‌گوید پرسب ۴/۵ فرستخ با آمل فاصله دارد. همو در جای دیگر کتابش از محلی به نام پرس یاد کرده که در ۱۴۱ مایلی گبند 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.