

# گفتگو

۱۵  
در تاریخ هنر و معماری ایران زمین  
فصلنامه، سال پنجم، شماره ۱ (شماره پیاپی ۱۵)  
بهار ۱۳۸۸



[t.me/asmaaneh](https://t.me/asmaaneh)  
[asmaaneh.com](http://asmaaneh.com)

# گولستان

در تاریخ هنر و معماری ایران زمین

فصلنامه، سال پنجم، شماره ۱ (شماره پیاپی ۱۵)، بهار ۱۳۸۸  
شاپا: ۳۸۹۰-۱۷۳۵  
دارای اعتبار علمی- پژوهشی از نظر فرهنگستان‌های چهارگانه جمهوری اسلامی ایران

صاحب امتیاز: فرهنگستان هنر جمهوری اسلامی ایران  
مدیر مسئول: میرحسین موسوی  
سردبیر: مهرداد قیومی بیدهندی

اعضای هیئت تحریریه:  
یعقوب آژند استاد دانشگاه تهران  
زهرآهری استادیار دانشگاه شهید بهشتی  
شهرام یازوکی دانشیار مؤسسه پژوهشی حکمت و فلسفه ایران  
اکبر حاجی‌ابراهیم زرگر استاد دانشگاه شهید بهشتی  
سیدمهدی حسینی استاد دانشگاه هنر و عضو پیوسته فرهنگستان هنر  
محمدرضا رحیم‌زاده استادیار دانشگاه شهید بهشتی  
زهرارهنورد استاد دانشگاه تهران و عضو پیوسته فرهنگستان هنر  
مهرداد قیومی بیدهندی استادیار دانشگاه شهید بهشتی و عضو وابسته فرهنگستان هنر  
هایده لاله استادیار دانشگاه تهران  
هادی ندیمی استاد دانشگاه شهید بهشتی و عضو پیوسته فرهنگستان علوم

ویراستاران: ولی‌الله کاوسی، مهدی گلچین عارفی، مهدی مقیسه  
مترجم خلاصه انگلیسی: مریم قیومی  
طراح جلد: پارسا بهشتی  
امور دفتری: طیبه ایللیات

لیتوگرافی: فرارنگ  
چاپ و صحافی: شادرننگ؛ کیلومتر ۱۴ جاده مخصوص کرج،  
بعد از چهارراه ایران‌خودرو، خ ۴۹، ک دوم، ش ۸،  
تلفن: ۴۴۱۹۴۴۴۲

نشانی دفتر مجله: تهران، خ ولی‌عصر (ع)، جنب پارک ساعی، ش ۱۱۰۵،  
کد پستی ۱۵۱۱۹۱۳۵۱۱  
تلفن و دورنگار: ۸۸۷۲۸۱۵۲  
نشانی شبکه: [www.honar.ac.ir/golestanehonar.htm](http://www.honar.ac.ir/golestanehonar.htm)  
پست الکترونیک سردبیر: [Qayyoomi@eiah.org](mailto:Qayyoomi@eiah.org)

مهرداد قیومی بیدهدی ♦ سخنی در منابع مکتوب تاریخ معماری ایران و شیوه جستجو در آنها ♦ ۵

فرهاد نظری ♦ کتاب عکس علی خان والی ♦ ۲۱

عمادالدین شیخ‌الحکمایی، محمودرضا جعفریان ♦ کتابچه برآورد مخارج راه‌سازی مازندران از حسین‌قلی قاجار مهندس ♦ ۳۶

فرهاد تهرانی، شیما بکاء ♦ معرفی و تحلیل نخستین نقشه مسطحه شهر تهران ♦ ۴۵

محمد مهدی عبدالله‌زاده ♦ معمار دوره گذار، نگاهی به خاطرات ممتحن‌الدوله ♦ ۵۳

سیدحسین رضوی برقی ♦ معماری حمام در متون طب کهن و مقدمه رساله دلاکیه ♦ ۶۴

فاطمه گلدار ♦ مقام و مصداق‌های آن در سفرنامه ناصر خسرو ♦ ۷۱

مهدی مکی‌نژاد ♦ کاشی‌کاران گمنام دوره قاجاریه (۲): خاندان خاک‌نگار مقدم ♦ ۸۰

عباس حسینی ♦ بچه‌خوانی، نخستین کتاب‌های مصور کودک و فرهنگ عامه در ایران ♦ ۸۷

علیرضا اسماعیلی ♦ نور علی برومند، گنجینه موسیقی ایرانی، به روایت اسناد ♦ ۹۷

حسین عصمتی ♦ تأثیر ادبیات حماسی فارسی بر نگارگری ایرانی ♦ ۱۰۷



◆ **گلستان هنر** فصلنامه‌ای است پژوهشی در زمینه تاریخ هنر و مطالعات تاریخی هنر و معماری حوزه تمدنی ایران بزرگ، که در فصل منتشر می‌شود.

◆ **مقالات گلستان هنر** میان آراء صاحبان آنهاست.

◆ هرگونه استفاده از مطالب و تصاویر **گلستان هنر** فقط با ذکر مأخذ بلامانع است.

◆ **گلستان هنر** در این موضوعها مقاله می‌پذیرد:

مبانی نظری تاریخ هنر، روش‌های تاریخ‌نویسی هنر، منابع تاریخ هنر ایران، مطالعات تاریخی موازیت هنری حوزه تمدنی ایران بزرگ (جهان ایرانی)، مطالعات تاریخی هنرهای معاصر ایران، نقد و بررسی کتاب و مقاله در زمینه تاریخ هنر، معرفی کتاب در زمینه تاریخ هنر.

◆ مقاله را به یکی از این نشانی‌ها بفرستید:

۱. Qayyoomi@ciah.org

۲. دورنگار: ۸۸ ۷۲ ۸۱ ۵۲

۳. با پست سفارشی یا پیمانه به نشانی:

تهران، خ. ولی عصر(ع)، جنب پارک ساعی، ش ۱۱۰۵،

کد پستی ۱۵ ۱۱۹ ۱۳ ۵۱۱

◆ پاسخ داوری مقاله حداکثر ۶۰ روز پس از رسیدن به دفتر مجله از طریق پست الکترونیکی یا دورنگار به صاحب مقاله اعلام می‌شود.

◆ لطفاً در تنظیم مقاله به این نکته‌ها توجه کنید:

- مقاله‌تان را حداکثر در ۶۰۰۰ کلمه (در حدود ۲۰ صفحه تایپ‌شده) در قالب Word یا Open Office یا InDesign تهیه کنید.

- هر مقاله باید چکیده داشته باشد؛ حداکثر در ۲۵۰ کلمه.

- مأخذ هر نوع نقل قول، مستقیم یا غیرمستقیم، را به دقت ذکر کنید.

- از ارجاع به روش درون‌متنی (نظام نویسنده- تاریخ) خودداری کنید.

#### کوتاه‌نوشت‌ها و نشانه‌ها

پ صفحه پشت (در نسخه خطی / عکسی)

ت تصویر؛ شکل؛ نمودار؛ جدول

ج جلد

چ نوبت چاپ

ح در حدود

حک حکومت

ر صفحه رو (در نسخه خطی / عکسی)

ر-پ صفحه رو و پشت (در نسخه خطی / عکسی)

س سطر

سم سانتی‌متر

ش شماره (قبل از عدد)؛ هجری شمسی (بعد از رقم)

ص صفحه؛ صفحات

ف فوت

ق هجری قمری (بعد از رقم)

ق م قبل از میلاد مسیح (بعد از رقم)

گ برگ

م میلادی (بعد از رقم)

م م میلی‌متر

م- مترجم

نک: نگاه کنید به؛ رجوع کنید به

و ولادت

و- ویراستار

همان همان مؤلف و همان اثر (در بی‌نوشت، در ارجاع مکرر و بلافاصله به اثری)

همان‌جا همان اثر و همان صفحه (در بی‌نوشت، در ارجاع مکرر و بلافاصله به اثری)

/ یا؛ جداکننده دو مصرع از یک بیت

[ ] مشخص‌کننده افزوده‌های نویسنده یا مترجم یا ویراستار به متن منقول

{ } مشخص‌کننده افزوده‌های نویسنده یا مترجم یا مصحح اول در مطالب نقل در نقل

تکرار نام مؤلف (در کتابنامه)

- مشخصات مختصر هر منبع (نویسنده، نام کتاب یا مقاله، جلد و صفحه) را در بی‌نوشت و مشخصات کامل آن را در کتاب‌نامه بیاورید.

- از به‌کاربردن حروف غیرفارسی در متن مقاله خودداری و آنها را به پانویشت منتقل کنید؛ مگر در مباحث واژه‌شناسی.

- معادل اصطلاحات غیرفارسی یا اصطلاحات نامأنوس را در پانویشت بیاورید (عنداللزوم همراه با توضیح).

- اعلام غیرفارسی را، به زبان اصلی و از روی منابع معتبر به همراه تاریخ ولادت و وفات کسان، در پانویشت بیاورید.

- کلمات مهجور را اعراب‌گذاری یا آوانویسی کنید.

- در رسم‌الخط از دستور خط فارسی (مصوب فرهنگستان زبان و ادب فارسی) پیروی کنید.

- در مورد متن ترجمه‌شده، اصل متن را نیز، با ذکر دقیق مأخذ آن، به

ترجمه پیوست کنید.

- در متون ترجمه‌شده، زیرنویس هر نوع تصویر و نمودار و جدول را

ترجمه کنید؛ و در متون تألیفی، برای هر نوع تصویر و نمودار و جدول

شرح بیاورید.

- افزوده‌های نویسنده یا مترجم در عبارات منقول را در میان

کروشه [ ] بیاورید.

- در مطالب منقول، افزوده‌های مؤلف یا مترجم یا مصحح اول را در

میان آکولاد { } بیاورید.

- مطالب منقول را در میان گیومه روی سطر « » بیاورید.

- مطالب نقل در نقل در میان گیومه بالای سطر ' ' بیاورید.

- در موارد لازم، از راهنمای کوتاه‌نوشت‌ها و نشانه‌های زیر استفاده

کنید.

- تصاویر مقاله را به صورت پرورنده رایانه‌ای همراه مقاله تحویل دهید و

در مقاله، شرح آنها را با ذکر مأخذ تصویر بنویسید.

- تصاویر باید در قالب tiff و دقت دست‌کم ۳۰۰ dpi تهیه شده باشد.

A.D. بعد از میلاد مسیح

B.C. قبل از میلاد مسیح

c. در حدود، در حوالی

ch. فصل

ed. ویراستار؛ مصحح

eds. ویراستاران؛ مصححان

f. و بعد؛ صفحه بعد

ff. و بعد؛ صفحات بعد

fig. تصویر

figs. تصاویر

ibid. همان مؤلف و همان اثر (در بی‌نوشت، در ارجاع مکرر و بلافاصله به اثری)

no. شماره

nos. شماره‌های

p. صفحه

pp. صفحات

pl. لوحه

pIs. لوحه‌ها

r. صفحه رو (در نسخه خطی / عکسی)

trans. ترجمه

v. صفحه پشت (در نسخه خطی / عکسی)

vol. جلد

vols. جلد‌ها



عمادالدین شیخ‌الحکمایی،

محمودرضا جعفریان

## کتابچه برآورد مخارج راه‌سازی مازندران

از حسین‌قلی 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 حسین‌قلی 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

نمبر: ۴۱۶۱

اسم کتاب: *برای راه* مصنف

درجه‌عام: *بچه زیان*

اسم محرر: *تاریخ تحریر*

روی کاغذ: *بچه خط و نام*

عدد صورت: *عدد سر لوحه*

جلد کتاب: *عدد اوراق*

ورق مذهب: *قطع کتاب*

متن و حاشیه: *یک نسخه در جلد*

ملاحظات:

ت. ۱. نسخه خطی، ص ۱

۱۳۲۰ش این راه ناتمام ماند. در زمان پهلوی دوم، ساختن راه هراز با تغییر مسیر از پلور به آب‌اسک ادامه یافت و به آمل رسید و سرانجام در نیمه خرداد ۱۳۴۲ش به صورت آسفالت‌ه افتتاح شد.<sup>۱۰</sup>

کتابچه برآورد مخارج راه‌سازی مازندران، که در بخش نسخه‌های خطی مرکز اسناد و کتابخانه ملی جمهوری ایران به شماره ۴۹۹۱ نگه‌داری می‌شود، به تاریخ صفر ۱۲۹۶ق<sup>۱۱</sup> در تهران به خط شکسته‌نستعلیق تحریری کتابت و به ناصرالدین‌شاه پیشکش شده است. دیگر مشخصات کتاب به نقل از فهرست نسخه‌های خطی کتابخانه ملی چنین است:

جلد: مخمل، بنفش، گل‌بوته، حاشیه ضریبی، مقوایی؛ کاغذ: فرنگی، ۶ برگ، ۱۴ سطر کامل.<sup>۱۲</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 نمی‌نماید و با جمع کل مطابقت ندارد. این موارد در پی‌نوشت یاد شده است. این خطاها 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<sup>۲</sup> و از معایب آنها سخن رفته است. نویسنده کتابچه، حسین‌قلی قاجار مهندس، به دستور ناصرالدین‌شاه و صدر اعظم او امین‌السلطان (اتابک)، 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 اجدادی‌اش 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.<sup>۴</sup> صورت برآورد مخارج راه در ۱۲۹۶ق به ناصرالدین‌شاه تقدیم شده است.

اولین سفر ناصرالدین‌شاه به مازندران در ذی‌قعدة 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>۵</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 صنیع‌الدوله (اعتمادالسلطنه) منتشر کرد.<sup>۶</sup> شاه در بازگشت از این راه، از خوبی و فراخی آن سخن گفت.<sup>۷</sup> این نشان می‌دهد که در بین دو سفر برای تسطیح و تعمیر راه اقداماتی کرده بودند که شاه را خشنود ساخته بود؛ اما تاریخ مأموریت حسین‌قلی 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 اراه‌رو کردن جاده به فرجام رسید.<sup>۸</sup> به این مناسبت و به میمنت اینکه شاه از این راه به تهران بازگشت، در محلی به نام شاهان‌دشت (یا شکل‌شاه) در ۶۵ کیلومتری جنوب آمل، نقشی از ناصرالدین‌شاه را بر صخره‌ای حجاری کردند که در آن، شاه در وسط و وزاریش در طرفین دیده می‌شوند.<sup>۹</sup>

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 جاده‌ای شوسه و ماشین‌رو آغاز شد که از تهران تا رینه و آب‌گرم رسید؛ اما با تبعید رضاشاه در

در رسم الخط کاتب، این کلمات متفاوت با رسم الخط امروزی نوشته شده است: شوسه (شسه)؛ باتلاق (باتلاغ)؛ تهران (طهران)؛ تلار (طالار)؛ باروت (باروط)؛ خانه‌ها (خانها)؛ زغال (ذغال)؛ ارّاده، به معنای ارّابه (عرّاده)؛ قریهٔ مشاء (قریهٔ 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 دربارهٔ مصالح، روش‌های ساخت، مرمت، 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]

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

### برآورد مخارج راه‌سازی مازندران [اثر: حسین قلی قاجار مهندس]

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

(۳) روستایی در دهستان لاریجان امل

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

(۴) دهستانی بین دماوند و ابعلی

به واسطهٔ جایل بودن کوه البرز مابین این مملکت و دارالخلافه، راه عبور آن، که از قتل جبال مرتفعه و کنار رودخانه‌های عمیقه

(۵) احتمالاً بزرگسب، روستایی در ناحیهٔ امل

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 رابطهٔ 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 رودخانهٔ تلار، که یکی از رودخانه‌های عظیم مازندران است که به دریای خزر می‌ریزد، واقع شده؛ به واسطهٔ خرابی خیابان شاه عباس باید در چند محل از آب رودخانهٔ 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 دوآب مانوس به آن راه می‌توان عبور نمود. مرمت این راه به درجه [ای] که ارابه بتواند حرکت کند خالی از فایده است؛ چون مخارج آن گزاف و مسافت آن تا دارالخلافه پیش 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>(۲)</sup> است. چندی قبل، حسب الامر اقدس، آن را ساخته جاده و خیابان معتبری از کوه بریده و تراشیده‌اند. این راه چون از قتل مرتفعهٔ البرز عبور می‌کند، بیش از هفت هشت ماه محل عبور قوافل نیست. در زمستان، به واسطهٔ ازدیاد برف و بوران، به کلی 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>(۳)</sup> است. استعداد شوسه در این راه از تمام طرق مازندران بیشتر است. این راه از درب دروازهٔ دارالخلافه الی بندر مشهد سر مرکب از سه قطعهٔ مختلفه است. از دروازهٔ دارالخلافه الی ابتدای گل امامزاده هاشم، راه در دشت واقع شده، تمام آن مسافت خاکی و شن بوم و عاری از مداریس و ناهمواری‌هایی است که مایهٔ صعوبت عبور کالسکه و عموم ارابه می‌باشد. این قطعه راه را می‌توان با کمال سهولت و مخارج متوسطی خیابان شوسهٔ محکمی در آن احداث نمود؛ اگرچه اکنون ارابه از دارالخلافه تا قریهٔ مشاء<sup>(۴)</sup> با کمال سهولت حرکت می‌کند.

از ابتدای گل امامزاده هاشم، که اول خیابان ساخته شدهٔ سابق است، الی پرس<sup>(۵)</sup>، که منتهی‌الیهٔ آن خیابان است، راه از کوه و کنار رودخانهٔ هراز واقع شده، باید آن را تعمیر نمود و بعضی از نقاط آن را تغییر داد و بر عرض جادماش افزود که اقبالاً به پنج شش

ذرع برسد که ارابه‌های آینده و رونده بتوانند از یکدیگر عبور کنند . چون اغلب مکانهایی این راه به واسطه از زیاد نشیبش مایهٔ صعوبت حرکت ازاده است، باید آن نقاط را تغییر داد تا حرکت ازاده سهل و آسان بشود . مصالح تعمیرات این راه در اغلب امکنهٔ آن موجود می‌شود؛ و چون راه در کوه واقع شده، همین قدر که کوه تراشیده و بریده شد، خیابان مستحکمی به دست می‌آید . باید بعضی از نقاط آن را که در دره‌های عمیق واقع می‌شود، سنگ‌چینی مستحکمی با مصالح بنا کرد تا به واسطهٔ نفوذ آب باران ریزش نکند .

[ص ۵] محل صعوبت و خطر این قطعه از ابتدای گردنه امامزاده هاشم الی قریهٔ رینه<sup>(۶)</sup> است، که تقریباً چهار فرسنگ می‌شود . این مسافت به واسطهٔ عدم آبادانی و وزیدن بادهای ناگهانی و بوران‌های سخت که در فصل زمستان در این قله ظاهر می‌شود، محل خطر، بلکه مایهٔ هلاکت است . این محل را به واسطهٔ ساختن کاروانسراهای متعددهٔ نزدیک به هم، اقل در هریک فرسخ یک کاروانسرا، برای محل اقامت و توقف قوافل می‌توان علاج نمود . سایر مسافت این قطعه کمال امنیت را در فصول اربعه دارد .

کلیتاً خطر این مکان به واسطهٔ نبودن آبادانی و محل اقامت قوافل بوده است . اگرچه در سنوات سابقه، که هنوز این راه مرمت نشده بود، تمام این مسافت خطرناک بود؛ چنانچه از ملاحظهٔ راه سابق آن به نظر می‌رسد که اهالی مازندران از یک راه خطرناک مهیبی که اغلب نقاط آن بسیار کم‌عرض و پرتگاه‌های مرتفع بوده است عبور می‌نمودند، که واقعاً ملاحظهٔ آن راه محل تعجب است . از بعضی مکانهایی آن معلوم می‌شود که بریدن و کندن کوه به استعانت باروت در هنگام ساختن این راه در ایران معمول نبوده؛ چنانچه در محل مشهور به بریده از کف رودخانه پهای قطور بلندی با مصالح ساخته و روی آنها را سقف زدند و محل عبور از بالای سقف‌ها بوده است . در هر حال، به واسطهٔ سختی راه، ضررهای کلی به اهالی مازندران وارد می‌آمد؛ چون شکل راه به درجه [ای] بوده که بیش از یک مال، آن هم در کمال صعوبت، نمی‌توانست حرکت کند . اگر اتفاقاً دو مال از جلوی هم بر می‌خورند، لابد یکی از آنها را محض عبور دیگری به رودخانه می‌انداختند؛ و حال به واسطهٔ 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 می‌نمایند . در واقع، پس از ساختن این خیابان، اغلب عبور و مرور به مازندران منحصر به همین جاده شده است . انشاءالله پس از این به‌طوری موافق دستورالعمل جدید ساخته خواهد شد که ازابه و قوافل با هرگونه دوابی بتوانند در کمال سهولت و سرعت قطع مسافت نمایند .

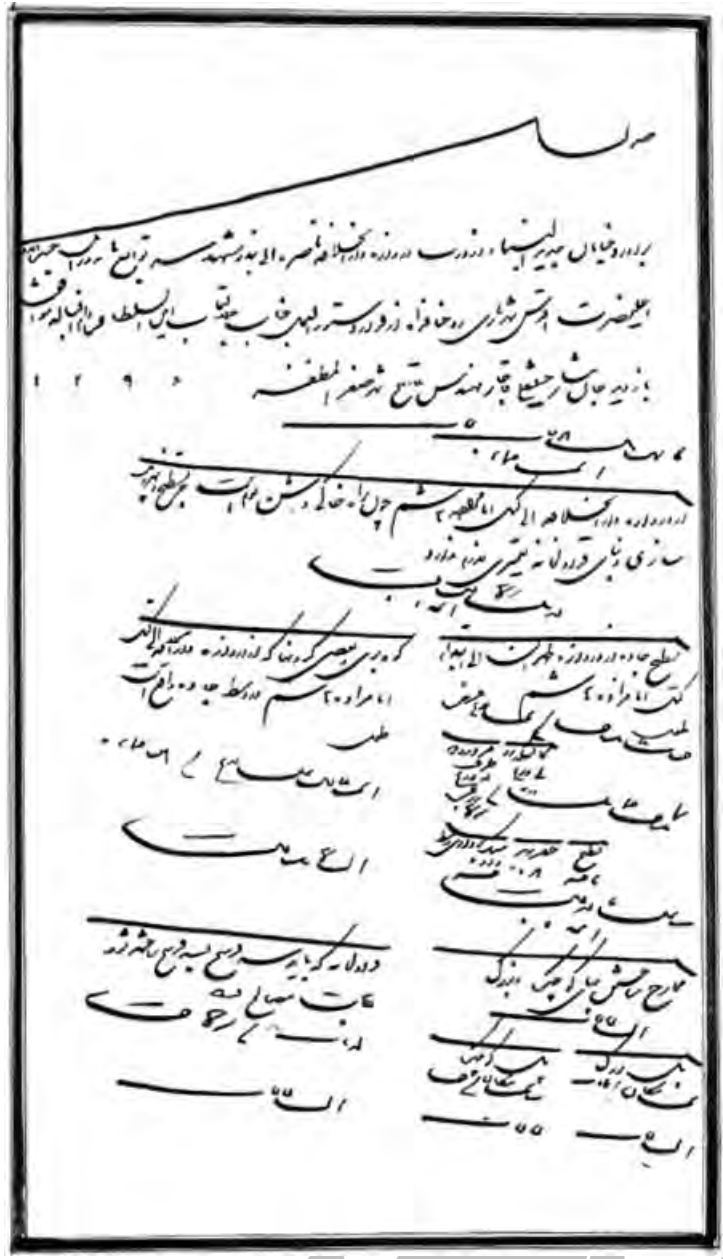
ابتداءً مازندران مجبوریمند در واقع بر لذت‌ناشن این خیابان غلبه نمود  
 مازندران منحصراً بهین جاهل‌تر است باید بر لذت بطور ارفاق دستور این امر ملاحظه  
 که عرایب دقوافل با کله‌ها به این راه در حال سهولت در عت قطع مسافت  
 از پرس الی آمل راه در جنگل واقع شده بارانها سرد و غلبه آفتاب این راه را  
 سینه و عمق باتلاق در اغلب مکانهای تقریباً یک و نیم فرسخ بیشتر می‌رسد بدین  
 بارندگی مجبورند این جاده خالی از اشکال باشد این راه را سنگ‌فرش آهکی مستحکمی نمود و به  
 وصال دشمن رفع باتلاق در صورت بارانها بطوریکه اول وصال دشمن بریده از آب  
 بر سنگ‌فرش سنگ‌ها بطوریکه در هر فرسخ آن فرسنگ یک کوه بود و در سنگ‌فرش  
 در سنگ‌فرش دشمن بطوریکه در جنجال اطراف خیابان آراشید با درجه بالاتر از  
 زودتر شد و در صورت یک قاطع جاده خیابانها سنگ‌فرش نمودند و در  
 خیابان باید عین باشد و بن صد فرسخه را بفرسوخند و بنا بر این صورت خود  
 بارندگی که آب در جنجال خیابان می‌باشد  
 در این مکتب لذت‌ناشن در حال سهولت در عت قطع مسافت  
 مازندران منحصراً بهین جاهل‌تر است باید بر لذت بطور ارفاق دستور این امر ملاحظه  
 که عرایب دقوافل با کله‌ها به این راه در حال سهولت در عت قطع مسافت

از پرس الی آمل راه در جنگل واقع شده، باران‌های دایمی اغلب اوقات این راه را باتلاق می‌کند و عمق باتلاق در اغلب مکان‌ها تقریباً به یک چاریک و نیم ذرع بلکه بیشتر می‌رسد . بدین واسطه، در هنگام بارندگی عبور از این جاده خالی از اشکال نیست . باید این راه را سنگ‌فرش آهکی مستحکمی نمود و به واسطهٔ زغال و شن رفع باتلاق و گل آن را کرد، به طریقی که اولاً

کتابچهٔ برآورد مخارج راه مازندران

ت. ۲. نسخهٔ خطی، ص ۵  
 (۶) روستایی در دهستان لاریجان آمل





ت ۳. نسخه خطی، ص ۷  
(۷) روستایی از توابع دهستان دابوی آمل  
(۸) تومان  
(۹) قران

زغال و شن ریخته آن را بکوبند؛ بعد سنگفرش مستحکم آهکی، به طریقی [که] سنگ غوطمور شود، در روی آن فرش کرده مجدداً روی سنگفرش را از سنکریزه 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، پل‌های مستحکم بنا نمود. خندق طرفین خیابان باید عمیق باشد و به فاصله چندى آب فرعى خندق‌ها را به خارج چارى نمود؛ به نحوى که در هنگام بارندگى، آب در خندق‌های خیابان نایستد. از آمل ممکن است از سه محل وصول به مشهدسر و کنار

دریا نمود: اولی از راه متداولی که از آمل به بارفروش و از آنجا به مشهدسر می‌روند. این راه تماش در باتلاق و جنگل واقع شده به واسطه دوری مصالح، که اقل از سفر سنگی باید حمل و نقل شود، مخارج ساختن خیابان شوسه آن [ص ۷] گزاف است؛ چون باتلاق این راه در اغلب امکنه به نیم‌ذرع و سه چارمیک و در بعضی نقاط به یک ذرع می‌رسد، لیکن چون بارفروش در واقع بندرگاه مازندران است و امته 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 معمورتر 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 فاصله‌اش 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 رودخانه هراز از آمل به ملاکلا<sup>(۷)</sup> می‌رود؛ چنانچه شرح و صورت برآورد آن مفصلاً نوشته می‌شود:

[ص ۸] صورت

برآورد خیابان جدیدالبنای از درب دروازه دارالخلافه ناصره الی بندر مشهدسر توابع مازندران حسب الامر اعلی حضرت اقدس شهبازی، روحنا فداء، از قرار دستورالعمل جناب جلالت‌مآب امین‌السلطان، دام اقباله، موافق بازدید جابنثار حسین قلی قاجار مهندس به تاریخ شهر صفراالمظفر 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 پل‌سازی و بنای قراول‌خانه تعمیرى لازم ندارد: ۳۱۴۸۴ ت<sup>(۸)</sup> و ۲ ق<sup>(۹)</sup>.

تسطیح جاده از دروازه تهران الی ابتدای کل امام‌زاده هاشم طول ۶۵۳۵۳ [ذرع] فی ۱۰ ذرع عرض، کالسکرو، ۶ ذرع مرور و دو طرف ۴ ذرع؛ ۶۵۳۵۳۰ ذرع، تسطیح ۱۵۰ دینار، حفر نهر ۲۰۰

دینار، سنگ‌برداری وسط ۵۰ دینار: ۲۶۱۴۴ تومان و ۲ قران.  
 کوهبری 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>۱۴</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 عریض 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 عریض 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 عریض 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 ۱۰] از سد کنار الی قریه رینه: ۹۸۹ تومان و ۵ قران<sup>(۱۵)</sup>  
 تسطیح و عریض 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 عریض 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 عریض کردن جاده  
 ۵۵۲۵ ذرع، فی ۲۰۰۰ دینار: ۱۱۰۵ تومان  
 کوهبری  
 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 عریض کردن جاده  
 ۱۱۰۰ ذرع، فی ۷۵۰ دینار: ۲۱۰۰ تومان

(۱۰) احتمالاً  
 کمبوج، نام محل و  
 کاروان‌سرای پر سر  
 راه امل و دماوند

(۱۱) درست: ۸۱۲  
 تومان و ۵ قران

(۱۲) درست: ۱۱۶  
 تومان و ۵ قران

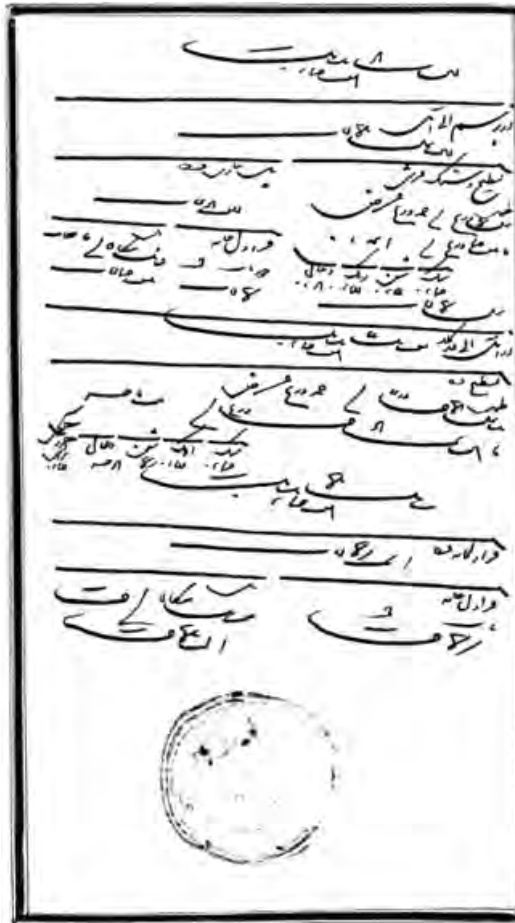
(۱۳) درست: ۲۰۲  
 تومان و ۵۰۰ دینار

(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 بایجان،  
 در دهستان لاریجان  
 امل



پلی سازی و غیره  
۴۲۰۰ تومان  
قراول خانه  
دو باب، ۷۰۰ تومان  
پلی  
۳۵ مکان، فی ۱۰۰ تومان: ۳۵۰۰ تومان

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

[ص ۱۱] تسطیح و عریض نمودن راه، طول ۲۸۵۰۰ ذرع، فی ۵  
ذرع، عرض ۱۴۲۵۰۰ 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)  
پلی سازی بزرگ و کوچک

۲۸ مکان، فی ۱۰۰ تومان: ۲۸۰۰ تومان  
از بارفروش الی بندر مشهدسر  
۵۰۶۵۱ تومان و ۲۵۰۰ دینار  
تسطیح و عریض 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 تومان  
پلی

۱۰ مکان، فی ۱۵۰ تومان: ۱۵۰۰ تومان

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

از پیرسم، که ابتدای خیابان ساخته شده است، راهی که  
مناسبتر و مخارجش 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 قریه 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.

کوهبری  
۸۰۰ ذرع، فی ۷۵۰۰ دینار: ۶۰۰ تومان  
سنگ چینی  
۵۲۰ ذرع، فی ۵۰۰ دینار: ۲۶ تومان  
ساختن پل ها  
۲۵۰ تومان

از پیرسم 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 سنگفرش

طول ۲۱۰۰۰ 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.

## کتاب نامه

- اسکندربیک منشی. تاریخ عالم آرای عباسی. به کوشش ایرج افشار. تهران: امیرکبیر، ۱۳۸۲.
- اشپولر، 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.
- رابینو، ه. ل. مازندران و استرآباد. ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی. تهران: علمی و فرهنگی، ۱۳۸۳.
- رونوشت فرمان ناصرالدین شاه مبنی بر واگذاری خالصه های مشهدسر به امین السلطان و ... سند خطی. تهران: سازمان اسناد و کتابخانه ملی جمهوری اسلامی ایران، ش ۲۴۰۰۰۰۲۸۵، محل در آرشیو ۲/۱۱۲۱۶۰۲/ 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.
- منصورنژاد، محمد. آشنایی با رینه. تهران: جوان پویا، ۱۳۸۷.
- مهجوری، اسماعیل. تاریخ مازندران. ساری: اثر، ۱۳۴۵.
- ناصرالدین شاه قاجار. روزنامه سفر مازندران. زیر نظر ایرج افشار. تهران: فرهنگ ایران زمین، ۱۳۳۶.

## پی نوشت ها

۱. فرای (و.ا)، تاریخ ایران، ۴: ۱۷۲؛ اشپولر، تاریخ ایران در قرون نخستین اسلامی، ۵۳.
۲. اسکندربیک منشی، تاریخ عالم آرای عباسی، ۲: ۸۵؛ سیوری، ایران عصر صفوی، ۹۴.
۳. حسینقلی قاجار مهندس، برآورد مخارج راه سازی مازندران، ۳.
۴. رونوشت فرمان ناصرالدین شاه مبنی بر واگذاری خالصه های مشهدسر به امین السلطان و ...
۵. مهجوری، تاریخ مازندران، ۱۷۹ و ۱۸۰.

از ملاکلا [به] بندر مشهدسر در ساحل می توان عبور نمود؛ لکن مخارج ساختن این جاده گزاف است، چون راه برمی خورد به مصب بعضی رودخانه ها و مسیل های بزرگ که آب باران در آنها داخل دریا می شود. بدین واسطه، این راه اغلب خرابیاتی به هم می رساند و همیشه در معرض انهار است. گذشته از آن، باید پل های بزرگ و متعدد برای حرکت آزاده و قوافل بر روی آن مسیل ها و رودها ساخت، چون از ملاکلا [به] بندر مشهدسر می توان به استعانت کشتی و قایق از دریا عبور نمود و مال التجاره و مسافرین 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 سنگ فرش، 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

.پل سازی و غیره

۴۲۰۰ تومان

.قراولخانه

دو باب: ۷۰۰ تومان

.پل

۳۵ مکان، فی ۱۰۰ تومان: ۳۵۰۰ تومان

از آمل الی ملاکلا

۳۹۳۳۳ تومان و ۷۵۰۰ دینار

.تسطیح و غیره

طول 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؛ رابینو، مازندران و استرآباد، ۳۰.
۹. رابینو، 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. رابینو 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: رابینو، 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.

