

## قانون بیگاری و اثر آن در ایجاد راهسازی نیم قرن بعد،

### بر اساس مستندات یک کتابچه

#### کورش نوروز مرادی

در میان دست‌نوشته‌های پراکنده خطی، رسالات و متون دوره قاجاری، راهها بیش از همه مورد توجه ناصرالدین شاه بوده تا آن شش شاه دیگر. شاید علاقه ناصرالدین شاه به همیشه در سفر بودن توجیهی بر توجه بیش از حد او به راهسازی بوده باشد. ناصرالدین شاه در برخی از سفرها مهندس راهساز را نیز با خود به همراه داشت. از آنجائیکه در سفر ۱۳۱۱ قمری خود به مازندران می‌گوید «مهندس نمساوی (اتریشی) را فرستادیم؛ تا راه را آماده کند...». عادت دیگر ناصرالدین شاه آن بود که بر سر راهی که می‌ساخت تمثال و کتیبه‌ای از خود بر جای می‌گذاشت و گاه هم دستور می‌داد این حکاکی را در کنار سنگ نبشه‌های باستانی دیگر بکوبند نخستین یادداشت از دو مطلب ضمیمه شده در این پژوهش مربوط است به همین دوره ناصری که محمدحسن خان اعتمادالسلطنه پیشنهاداتی را در راهسازی ایران به ناصرالدین شاه می‌نماید.

این نسخه در مجموعه سترگ کراسه المعی صفحات ۱۰۸۴ تا ۱۱۱۱ موجود در مجلس مندرج گردیده است. بر حاشیه این یادداشت غلامحسین افضل‌الملک نگاشته «از خیالات و بدعت‌های اعتمادالسلطنه است و صورت نگرفته...». این قانون که به قانون پیشنهادی تسهیل ساختن طرق و شوارع نام یافته را می‌توان به قانون بیگاری نیز نامید، زیرا تنها نوشته مدونی است که به شرح بیگاری وظایف حدود آن در ایران پرداخته است. این قانون کمتر از نیم قرن بعد، در دوره پهلوی نخست بین سالهای ۱۳۰۹ - ۱۳۱۹ شمسی با اندکی تغییرات برای راهسازی ایران به اجرای درآمد و نتایج نسبتاً خوبی را نیز با خود به همراه داشت اجرای این قانون در اوایل سال ۱۳۰۹ شمسی با تشکیل وزارت مستقل طرق و شوارع که وظیفه‌اش بر اساس ماده دوم قانون تشکیل وزارت طرق و شوارع «مراقبت در ایجاد و نگاهداری راههای آهن و شوسه و تنظیم و توسعه کشتیرانی و اداره کردن امور بندی است...» عملی شد. وزارت طرق تا پیش از تغییر نامش به وزارت راه در سال ۱۳۱۵ شمسی، گزارش عملکرد خود را در کتابچه‌ای به نام مسافت راه‌های اتومبیل رو کشور توسط مطبوعه روشنایی انتشار می‌دهد. در این کتابچه ما ضمن آنکه با نتایج ثمربخش اجرای قانون پیشنهادی بیگاری اعتمادالسلطنه در راهسازی ایران که بین سالهای ۱۳۰۹ تا ۱۳۱۵ شمسی به اجرا در آمده بر می‌خوریم بلکه بصورت منظم و دقیق به فاصله‌های بین آبادیهای مختلف تا رسیدن به شهر بزرگتر مطلع می‌گردیم. در ضمن آن، این کتابچه راهنمایی است که ما را از وجود پستخانه‌ها، تلگرافخانه‌ها، پست و تلگراف و همچنین شعبه پستی مابین راهها ایران در آن روزگار، با علائم اختصاری آگاه می‌سازد. بیش از هر چیز باید یاد کرد از عباس ورنوس مهندس - رئیس اداره کل طرق - که در آن سالها با مباشرت در تهیه چنین راهنمایی منظم و سودمند امروز ما را نیز از فواصل راههای ایران در سال ۱۳۱۵ شمسی بی‌خبر نگذاشت. اصل کتابچه راهنما نیز توسط نگارنده از کهنه فروشان کتاب تهران خریداری شده و اکنون در آرشیو شخصی نگهداری می‌شود.



پروہشگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی  
پرتال جامع علوم انسانی