

## سفرنامه مسیو برونیا به مازندران

به کوشش: مصطفی نوری

### مقدمه:

در دوران صدارت میرزا آقا خان نوری «...موسیو برونیا سرهنگ صاحب‌منصب فرانسوی... [و] مامور دولت علیه ایران...» به مازندران سفر کرد. تاریخ دقیق این سفر معین نیست اما با توجه به اینکه میرزا آقا خان نوری پس از عزل امیرکبیر در صفر ۱۲۶۸ ق به صدارت رسید و در محرم ۱۲۷۵ ق به فرمان ناصرالدین شاه عزل شد، می‌توان به حدود تقریبی زمان این سفر پی برد. چنان که از یادداشت حاشیه کتابچه بر می‌آید برونیا در دوره این صدر اعظم به تهران آمده بود.

در شوال ۱۲۸۱ ق «... رساله در تفضیل حکایات غریبه و ولایات عجیبه از نظام الدین احمد طیب الملقب به حکیم الملک الجیلانی و تفصیل سفر مازندران موسیو برونیا داخل کتابخانه مبارکه نواب مستطاب اشرف امجد والا شاهزاده اعظم اعتضاد السلطنه وزیر علوم و صنایع و معادن و تجار علی‌قلی میرزا زید اجلاله و دام اقباله گردید [و] در یوم جمعه ۱۵ شهر ذی حجه ۱۲۹۷ در اعداد کتب موقوفه مسجد و مدرسه ناصری معدود و داخل کتابخانه مزبور گردید.» این دو رساله که یک کتابچه را تشکیل می‌دهند به شماره ۲۸۱۶ در کتابخانه مدرسه سپهسالار (شهید مطهری کنونی) نگهداری می‌شود.

مازندران به دلیل شرایط خاص جغرافیایی و اقلیمی همواره با مشکل راه‌های ارتباطی مواجه بود. در ادوار گذشته راه نسبتاً مهم و البته صعب‌العبور این حوزه با ری از میان دره هراز و گردنه امامزاده هاشم می‌گذشت، تا آنکه به دستور شاه عباس، میرزا تقی وزیر مازندران مامور ساختن راهی شد که از سوادکوه عبور کرد و به جاده شاه عباسی معروف شد، اما در عصر افشاریه، زندیه و قاجاریه این جاده رو به خرابی نهاد و اوضاع آن چندان تعریفی نداشت.<sup>۱</sup>

وضع راه‌های مازندران به تهران در دوره ناصرالدین شاه که موضوع اصلی سفرنامه مسیو برونیا است

بسیار نابسامان به نظر می‌رسد. از نخستین داده‌ها راجع به وضع راه‌ها در این دوره گزارش محرمانه سفر کنسول کیت ادوارد ابوت به وزارت امور خارجه انگلستان است که چند سال قبل از برونبار؛ یعنی از نوامبر ۱۸۴۷ تا فوریه ۱۸۴۸ به سواحل دریای مازندران سفر کرده بود. او پس از گذشتن از گردنه امامزاده هاشم مسیر راه را «بسیار ناهموار» دید با این وجود در حوالی روستای امیری لاریجان به لوحی سنگی برخورد که بر آن نوشته شده بود: «...به خاطر تعمیر این راه مسافران باید سپاسگزار نواب رضاعلی میرزا در ۱۲۲۱ هجری...» باشند. ابوت به طور کلی «...وضعیت راهها [را] بسیار بد و نامطلوب...» توصیف می‌کند. او پس از سفر به استرآباد از راه سوادکوه به تهران بازگشت. در مسیر بازگشت نیز همواره از ویرانی جاده شکایت دارد و وقتی از شیرگاه می‌گذرد اظهار می‌دارد «...بدترین توصیفی که می‌شود ارایه داد در اینجا مناسب خواهد بود».<sup>۲</sup>

چند سال پس از ابوت، مسیو برونبار برای بررسی وضع راه‌های مازندران به آن صفحات سفر کرد. او در آغاز سفرنامه از فواید درازمدت ساخت راه مازندران و اهمیت برقراری راه ارتباطی مناسب بین تهران و مازندران برای امر تجارت سخن به میان آورده است و معتقد بود راه باید محکم و با شیب معین ساخته شود تا کالسکه و عرابه به راحتی بتوانند در آن رفت و آمد نمایند. در ادامه به بررسی راه سوادکوه می‌پردازد و ضمن اشاره به جنگلی بودن جاده و بعضی مشکلات دیگر اظهار می‌دارد: «...اگر اقدام به ساختن آن بشود و اهتمامی به عمل آید، رفع آن اشکال خواهد شد». برونبار جاده آمل به تهران را «بسیار صعب» قلمداد می‌کند و پس از ذکر جزئیات راه «...ساختن راه آمل به جهت کالسکه و عرابه [را] ناممکن...» میدانند و پیشنهادات خود جهت ساختن راه عرابه‌رو در مسیر فیروزکوه و سوادکوه و همچنین اخذ مالیات راه برای جبران خرج دولت را ارایه می‌دهد.

ملکونوف که چند سال بعد به مازندران سفر کرد، اوضاع راه‌های این حوزه را اینگونه توصیف می‌کند: «...نه همین خیابانهای ویران است و بس، بلکه بناهای بزرگ او از عمارات عالیه و کاروانسراهای رفیع و پل‌ها و رباط‌ها از بی‌مبالاتی ایرانیان یک سر خراب و ویران و عبرت‌ناظرین گردید».<sup>۳</sup> اما در اواسط دوره ناصری تلاش‌هایی برای بهبود راههای مازندران صورت گرفت. در سال ۱۲۸۱ ق. کاستگرخان اتریشی به دستور ناصرالدین شاه مامور ساختن راه هزار چم شد و در سال بعد این مهم را به انجام رساند. در سال ۱۲۸۳ ق. عین‌الملک خوان سالار و ایلخانی قاجار که «...در ساختن راههای سخت و صعب مازندران اهتمامات کافی نه بوده بود...» به اعتضاد الدوله ملقب گشت. عباس قلی خان سردار لاریجانی<sup>۴</sup> نیز با همراهی کاستگرخان در سال ۱۲۸۹ ق «...مشغول ساختن راه آمل به دارالخلافت شد».<sup>۵</sup>

با این وجود در یک نگاه کلی تغییر چشمگیری در راه‌های مازندران در دوران ناصرالدین شاه و حتی تا پایان دوره قاجار صورت نگرفت و جاده پیشنهادی برونبار تقریباً به همان شکل باقی ماند تا در دوره رضاشاه شوسه شد.

\*\*\*

## تفصیل سفر مازندران موسیو برونبار سرهنگ صاحب منصبان فرانسوی که مامور خدمت دولت علیه ایران می‌باشند

اگرچه برای اینجانب در سفر مازندران مجالی نشد که محال گیلان را ببینم...<sup>۶</sup> از قراری که معلوم می‌شود منافع ملکی گیلان مانند منافع ملکی مازندران است و می‌توان به واسطه نزدیکی این محل به طهران و قزوین منافع کلی از آنها برد. در صورتی که رفع سختی آن محال به طهران و قزوین بشود که عبور مترددین و عابرین و حمل اسباب و اجناسی که در سواحل مازندران حاصل می‌شود که فواید آن به جهت مردم بسیار است به سهولت شود. چنانکه اغلب چیزهایی که می‌توان فایده کلی از آنها برد، بدون جهت تلف شده. از فوایدی که عراق عجم می‌تواند حاصل کند از کشت و زراعت زمین و از جنگل‌های آن محل که واقع است در سمت جنوب مازندران که تقریباً بیست فرسخ عرض آن و طول آن به قدر عرض دریای مازندران است، احد[ی] منتفع نمی‌شود. در اروپا یک قطعه زمینی که قابل زراعت باشد از جانب دولت و ملت بالاتامل اخراجات می‌نمایند و منافعی که در قلیل زمانی از آن حاصل می‌کنند، بیش از منافعی است که در عمل معادن طلا و الماس‌ها حاصل می‌شود.

مخارج لازمه که به جهت ساختن راه مازندران به طهران است نه اینکه محض کاروان معموله ولایت باشد، بلکه برای کالسکه و عرابه<sup>۷</sup> که مخصوصاً به جهت حمل و نقل متاع تجارتنی و هیمه و الوار باشد. این اخراجات هر چند در دفعه اول عمدتاً به نظر آید لیکن به منافع زراعت و صنعت که به واسطه تجارت دریای تحت طهران حاصل می‌شود، بسیار قلیل و اندک است و نتیجه اول این کار تنزل قیمت برنج و گندم و جو و طیور و اقسام ماهی‌ها که در ایران معمول نیستند و شکار و الوار به جهت عمارات و ذغال و ابریشم و کتان خواهد بود.

در بعضی مواضع عبور از این کوه‌ها مانع به هم رساند و رفع آن مابین دریای مازندران و عراق عجم و ساختن راه اشکال پذیرد چرا که اگر نتواند به جهت رفع موانع از راه منحرف شوند و به طور ضرورت به خط مستقیم بخواهند حرکت کنند هر آینه یک مهندس بسیار ماهری باید به مشقت تمام و با اخراجات زیاد رفع سختی راه را کرده عبور مترددین را سهل سازد. اکنون چه لازم است که همیشه به خط مستقیم بروند. در صورتی که می‌توان راه را قدری دورتر کرد به استراحت زیاد و با اخراجات کم کالسکه و عرابه حرکت داد؛ چرا که اگر چه راه قدری دورتر می‌شود، ولی آسودگی و استراحت همیشه بیشتر خواهد بود اینکه تا به حال حمل و نقل متاع تجارتنی در پشت قاطرها بوده است از آن سمت که تا به حال ندانسته اند که اگر راه به طریقی ساخته شود که بتوان عرابه و کالسکه به سهولت حرکت کند، برای عموم مردم چه قدر منفعت دارد. چنانکه در عهد قدیم نیز چه در هنگام جنگ و چه در هنگام صلح متداول بوده است و چون در هنگام عبور از صحرای وسیعی به صحرای دیگری اغلب اوقات سلسله‌های جبال به هم می‌رسد که باید از آنها عبور نمود، در صورتی که راه ساخته نشود و عبور عرابه مشکل شود، آن وقت باید با قاطر حمل و نقل اسباب نمایند. اگر چه بعضی از اوقات می‌شود که در صحرای وسیعی نیز بعضی مواضع سخت از قبیل رودخانه‌های عظیم یا محل سیل به هم رسد و مانع حرکت عرابه گردد، لیکن در آن وقت باید به جهت رودخانه‌ها پل بسازند و

مواضع سیل را به طوری که مناسب باشد اندکی سرایشب نمایند که حرکت عرابه سهل شود. قبل از معلوم کردن راه از طهران تا به شهرهایی که در کنار بحر خزر<sup>۸</sup> واقع اند باید بگویم که منافع...<sup>۹</sup> حمل کالسکه و عرابه نسبت به قافله و کاروان چه قدر است؛ زیرا که بعد از تأمل و تفکر زیاد می‌توانم این راه را کوتاه‌تر و نزدیک‌تر نمایم. هر گاه راه را به طوری بسازند که سطح آن زمین در هر صد زرع طول بیشتر از سه زرع پست و بلند نباشد با یک اسب یا یک قاطری که بتواند پنجاه من بار ببرد می‌تواند که همان مال را به عرابه ببندد و دویست من حمل و نقل کنند و از این قرار واضح است که یک مال به قدر چهار مال متعارفی به کار می‌آید و آن وقت معلوم خواهد شد که قیمت اجناس چه قدر تفاوت خواهد کرد و همیشه و ذغال تا به چه حد تنزل خواهد نمود و چیزی که به جهت این راه لازم است ساختن چند کاروان سرا و مهیا کردن لوازمات آنهاست؛ از قبیل اسباب آهن و نجاری و آذوقه لازم به جهت مترددین و کاه و جو به جهت مال‌ها و آن وقت لازم آنست چند پل بسازند و اتمام آن پل‌ها را به عهده اشخاصی واگذارند که دولت بر آنها اعتمادی داشته باشد تا اینکه بنای این پل‌ها نیز مثل پل‌های راه آمل به آهک<sup>۱۰</sup> نشود که در ظاهر آنها مستحکم به نظر می‌آید، لیکن در باطن به جز چوب و خاک چیزی نیست و به قسمی دیده می‌شود که همگی جدیدالبناء هستند و در صورت با سنگ و آجر ساخته شده‌اند، ولی به هیچ وجه استحکام ندارند و به اندک عبور و مرور به کلی خراب شده‌اند. به طریقی که عابرین لابد هستند که از نزدیکی همان پل‌ها از روی بعضی پل‌های عاریه که از چوب ساخته در پاره مواضع عمیق که آب تند می‌گذرد و کمال خطر را دارد عبور کنند و عبور از آنها برای مسافرین و برای حمل و نقل سایر اشیاء بدون خطر نخواهد بود.

به جهت ساختن یک راهی که کلیتاً در هر صد زرع به قدر دو یا سه زرع سرایشبی داشته باشد، چنانکه در شهر طهران تا نیاوران چنین اتفاق افتاده است که در دوازده تا سیزده هزار زرع طول راه قریب به ششصد زرع سطح زمین تفاوت دارد. پس در چنین راهی که در هر صد زرع دو زرع و نیم سرآزیری باشد یک اسب با یک عرابه چهارچرخ می‌تواند به سهولت دویست من بار بکشد و نیز اگر چهار اسب به عرابه مزبور ببندند هشتصد من بدون اشکال خواهد برد، لیکن اگر راه مزبور به همین منوال استدادی<sup>۱۱</sup> به هم رساند در آن وقت این عرابه مسافت زیادی طی نمی‌کند و لازم است گاهی توقف نمایند تا اسب‌ها قدری آرام گرفته نفسی تازه کنند. چنانکه در راه متداوله نیز که پستی و بلندی زیاد باشد همین قاعده معمول است. در راه‌های الرزی [؟] در بلاد پرکوه گاهی راه را طوری می‌سازند که در صد زرع زیاد از سه زرع سرایشبی به هم می‌رسد تا اینکه تخفیفی در اخراجات به هم رسد و این عمل را در بعضی جای‌های راه مازندران نیز می‌توانند بکنند، آن وقت باید به هر چند فاصله زمین را هموار کنند تا در آنجا توقف کرده رفع خستگی مال‌ها بشود. واضح است که باید آن فاصله‌های نشیب و فراز به یکدیگر نزدیک باشند تا خطر سرآزیری کمتر شود و عرابه‌ها بدون مشقت حرکت کند و ساختن این قسم راه موقوف به کتابت صاحب منصب مهندس است که در پلاب [؟] نمی‌توانم تفصیل آن را ذکر کنم و همین قدر کافی است که بگویم که وسعت راه باید به قدر عبور دو عرابه باشد به طریقی که اجناس تجارتنی یا همیشه و غیره که در روی عرابه‌هاست مانع حرکت یکدیگر نشود و به قاعده بهتر آنست [که] به قدر سه عرابه باشد تا دو عرابه بدون زحمت حرکت کند و نیز راه باید سخت و

مستحکم باشد خواه طبیعی و خواه مصنوعی و بر مهندس لازم است که به اقتضای زمین از دو طرف یا از یک طرف راه نهری بسازد که راه همیشه خشک باشد و به واسطه آب خراب نشود. بنابراین لازم است که آن راه پشت ماهی<sup>۳۲</sup> ساخته شود و آن نیز با سنگ‌های ریزه باشد که دست و پای به آنها نلغزد. چنانکه نظیر آن در ارک طهران به نظر رسیده و خطر آن ظاهر گشته است. همین به جهت این کار اخراجات زیاد لازم نیست؛ چرا که در اکثر جای‌های ایران زمین سخت است و ساختن آن ضرورتی ندارد، لیکن در مازندران که هوا همیشه رطوبت دارد و زمین همیشه گل است در آنجا باید یا با چوب یا با سنگ زمین را بسازند و روی آن را ریگ بریزند چرا [که] به جهت سهولت حرکت چرخ‌های عرابه باید زمین به طوری مستحکم باشد که چرخ‌ها به زمین فرو نروند و زمین را کوه نکنند. ولی همه این تفصیلات به عهده مهندس نظام و با مهندس عام است و باید به او بنمایند که از کدام سمت می‌خواهند راه بسازند تا به دقت تمام ملاحظه کرده به قدر امکان مستحکم ساخته رفع معایب آن را نماید.

لیکن اخراجات مهندس عامه غیر از اخراجات مهندس نظامی است؛ چرا که مهندس نظام باید از افواج زیر دست خود داشته باشد که آن افواج در امر و نهی صاحب منصب مخصوص خود باشند. اخراجات مهندس عامه زیاد باشد؛ چرا که ایشان از دیوان اجرت می‌گیرند و یقین است که آذوقه<sup>۳۳</sup> یومیه و داد و ستد لازمه عمل‌ها در هر فرسخی تفاوت کرده، قیمت گزافی به هم می‌رسانند و به خلاف اگر این عمل به عهده مهندس نظامی باشد آن وقت قیمت اجناس لازمه تنزل می‌کند، لیکن مشروط به اینکه ذخیره یومیه سرباز در وقت معین بدون کم و کسر برسد و هر یک از آنها اسبابی که به جهت ساختن راه لازم دارند، از مهندس دریافت کنند که معطلی نداشته باشند. موسیو بترک سلطان مهندس نظام فرانسه که مامور خدمت دولت ایران است در بلاب [؟] به اعلیحضرت شاهنشاهی معروض می‌دارد که شغلی که در جزیره الرری داشته و به افواج فرانسه آن خدمت را به اتمام رسانده است، زیاده از حد با فایده بوده است و در ساختن چنین راهی کمال دقت را کرده است، زیرا که به ششخصه مامور به اتمام راه‌های نظامی و ساختن قلعه‌جات بوده است و همگی را با سربازان خود به اتمام رسانیده است.

درخصوص ساختن این راه و اخراجات آن تفصیل زیاد نخواهم داد؛ چرا که مهندس قبل از آنکه برود در راه ملاحظه نماید، نمی‌تواند تخمین کند که هر فرسخی چه قدر اخراجات دارد همین قدر بالصراحه خواهیم گفت که هر چه اخراجات به جهت این راه بشود نسبت به منافی که دولت می‌تواند از محصولات مازندران ببرد، بسیار کم خواهد بود و شکی نیست که در اوایل کار صنایع زیاد در آنجا به ظهور نرسد، مگر آنکه صاحبان صنایع و کارخانه‌جات ببینند که حاصل صنایع آنها به سایر ولایات ایران منتشر گشته. چرا که سایر ولایات مثل اطراف بحر خزر نیستند که جمیع اسباب لازمه صنعت به هم رسد؛ مانند آب و درخت و معادن بسیار که در کوه‌های البرز و دماوند به هم می‌رسد؛ چرا که صاحب صنعت تا جمیع ملزومات صنایع را مهیا نکند، صنعتی نمی‌تواند به ظهور رساند لیکن سرآمد همه این فواید آنست که حتی المقدور بدون زحمت و با اخراجات اندک می‌توانند محصولات زمین و فواید صنایع را به وسط معموره حمل و نقل نمایند.

خلاصه چون ممکن است که پس از راه مزبور با یک عرابه به قدر چهار اسب حمل و نقل کنند لهذا باید

از جانب اولیای دولت در این باب اهتمام کلی شود و پس از این ملاحظات که مقصود کلی اتمام راه و اطلاع منفعت این مملکت است که اینجانب قلیلی از آن مملکت را سیاحت کرده و ثلث جمعیت او را دیده‌ام، گفتگو خواهیم نمود که فواید آن راه آنچه خود دیده و آنچه از سایرین شنیده‌ام چه قدر است. راهی که از طهران تا به فیروزکوه می‌رود به قدر بیست و پنج فرسخ چندان سختی ندارد، لیکن نه اینکه بتوانم بگویم که در همه این طول مزبور عرابه و کالسکه بدون اشکال می‌توان برد ولی گمانم این است که به جزئی اخراجاتی می‌توانند زمین را با سنگ‌های ریزه و ریگ مستحکم کنند. چنانکه در فرنگستان متداول است.

در ورود به فیروزکوه که به طرف چپ متمایل گشته از کوه البرز می‌گذرند دره دارد که به قدر یک روز راه را طی کرده به رودخانه بزرگ که طالار نام دارد می‌رسند و آن رودخانه از شهر بارفروش<sup>۱۴</sup> گذشته به بحر خزر جاری می‌شود و در نزدیکی چشمه طالار در اول نظر، اشجار متفرقه چند مشاهده می‌شود که رفته رفته انبوه‌تر شده صفای زیاد به هم می‌رسانند و به حدی سبز و خرمند که از مشاهده آن دیده محضوظ می‌گردد. بالاخره از کوه‌هایی می‌گذرند که جمیعاً پر از درخت است و از آنجا تا به کنار بحر خزر همه جا در میان جنگل عبور می‌کنند گاهی در میان درختان طیوری چند از قبیل تذرو و غیره پرواز می‌کنند که بهترین شکارهاست و گاهی اشجار چند از قبیل لیلاب[؟] و غیره به هم پیچیده و مرتفع گشته‌اند که به هیچ وجه آفتاب به زمین جنگل نمی‌تابد. راهی که من رفته‌ام و طول دره آن با طالار<sup>۱۵</sup> است ساختن آن را در بعضی مواضع خالی از اشکال نیست. لیکن اگر اقدام به ساختن آن بشود و اهتمامی به عمل آید رفع آن اشکال خواهد شد و اگر بخواهند راه طهران را تا به آمل کوتاه‌تر و نزدیک‌تر کنند چنانچه شاه عباس بزرگ ساخته است و الان نیز راه معمولی کاروان است که برنج مازندران را حمل و نقل می‌کند و آن راهی است بسیار صعب که در میان سنگ‌ها تراشیده شده به طوری که یک قاطر به صعوبت تمام عبور می‌کند و اگر بارش قدری بزرگتر باشد، خالی از خطر نیست، زیرا که در اکثر مواضع بحدی تنگ است که بیش از اندازه یک پا گنجایش ندارد و یک طرف آن کوه مرتفع و طرف دیگر پرتگاه عمیقی است که رودخانه هراز<sup>۱۶</sup> به طوری می‌گذرد که انسان را از مشاهده آن وحشت آید و این راه که در حقیقت راه پیاده است که باید در مدت سی و پنج ساعت به مشقت تمام از آمل به اسک رفت در بعضی مکان بسیار مرتفع است که رودخانه از زیر آن می‌گذرد و بعضی جای‌های دیگر به رودخانه هراز سرازیر می‌شود که آنجا نیز کمرهای بسیار عظیم به هم می‌رسد که عبور از آنجا کمال صعوبت و مشقت را دارد. پس به نوعی که ملاحظه کرده‌ام ساختن راه آمل به جهت کالسکه و عرابه ناممکن است و اینکه در عهد شاه عباس ساخته شده است محض برای مرادده ایران با بلاد اطراف بحر خزر بوده که شاه عباس تصرف کرده است و الان مکان عقاب و شکارهای وحشی است و نیز اخراجات زیاد به جهت ساختن این راه بیپهوده است و برای گذشتن از رودخانه هراز به جهت پیدا کردن معبری که چندان خطرناک نباشد پلایه [؟] اخراجات گزافی گردد.

همچنین برای ساختن پل‌ها چنانکه سابقاً مذکور شده است که اغلب آن‌ها خراب شده‌اند، اگر چه بعضی از آنها جدیدالبناء و مستحکم به نظر می‌آید و آنچه خراب شده، سببش معلوم است که در ظاهر با آجر بنا شده و در باطن به جز کل و چوب چیزی نیست بنابراین واضح است که چنین بنائی هرگز تاب سیلاب را

نخواهد آورد و عبور و مرور کاروان از روی آنها نخواهد شد. خاصه در صورتی که اسب‌های چند به عرابه بسته باشند و لامحاله به قدر دو خروار بار عرابه باشد. خلاصه تفاوتی که مابین این دو راه پیدا کرده‌ام اینست که از راه فیروزکوه تا به قریه بومهن که نه فرسخی ساری است، در چهل و هفت ساعت به پای اسب خود طی کرده‌ام و از راه آمل به همان قریه در مدت چهل ساعت رفته‌ام. با خود اینکه مسافت راه فیروزکوه قریب به دو مساوی راه آمل است، بنابراین دارم که تشنگی در انتخاب این دورم [؟] به هم نخواهد رسانده؛ چرا که به تحقیق مشاهده شده است علاوه بر این‌ها ساختن راه آمل به خط مستقیم به طریقی که عرابه و کالسکه کار کند و قیمت اجناس تنزل نماید محال است.

در ساختن راه فیروزکوه که تا ساری و بارفروش بروند در صورتی که اخراجاتی بشود، فواید زیادی حاصل می‌گردد. فاما ساختن راه فیروزکوه و تراشیدن جنگل، دولت را اخراجات زیادی نخواهد بود، در صورتی که این عمل به قاعده بوده به عهده اشخاصی باشد که از جانب دولت اطمینانی به کتابت آنها باشد، در حقیقت اگر راه را درست مشخص کنند و به دستورالعمل مهندس کامل رفتار نمایند و بعضی درختان با فایده را قطع نکرده از ستمی که تعیین می‌شود حرکت کنند، ممکن است که در این بین‌ها به بعضی مکان‌های با فایده برسند و دهاتی چند نیز بنا کنند. پس اگر دولت اقدام به ساختن چنین راهی کند که از طهران به کنار بحر خزر بتواند از راه فیروزکوه کالسکه و عرابه برود که در این پنجاه فرسخ اغلب مواضع احتیاج به ساختن ندارد، هر آینه با بلاد دور دست مثل رشت و آمل و استرآباد مراوده زیاد به هم می‌رسانند. در این بین‌ها گاهی زمین‌های باطلاق و گل به هم می‌رسد. چنانکه من خود در مابین ساری و بارفروش و آمل دیده‌ام، لیکن آنها را می‌توان پای‌های چوبی قرار داده مستحکم کنند و جنگل‌هایی که در اطراف این زمین‌های گل به هم می‌رسند به جهت ساختن این راه کفایت می‌کنند. زیرا که باید راه را چوب انداخته روی او را با سنگ و خاک بپوشانند، در این صورت عرابه به سهولت کار می‌کند ولی این اوقات به زحمت زیاد از این مواضع عبور می‌کنند و خالی از خطر هم نیست.

در راه فیروزکوه و ساری اول جنگلی که به نظر من آمد، جنگل‌های قریه زیراب بود که در بیست و پنج فرسخی ساری است. از آنجا تا هنگام مراجعت به قریه کارد که در دوازده فرسخی آمل است همه جا در میان جنگل عبور کردم و در جمیع این مواضع ملزومات ساختن راه چه با مهندس نظام و چه غیر نظام موجود است و اکثر درختان آنجا مانند درختان فرنگستان است و چندان فرقی ندارد، لیکن بعضی درختان بسیار کهن بنظر آمد که غیر از درختان فرنگستان بود، از جمله درخت بسیار خوبی مشاهده کردم که آنرا افرا می‌گفتند و نمونه آنرا در قورخانه طهران یافتیم که قنداق تفنگ<sup>۱۷</sup> می‌ساختند و نیز گاهی تاک‌های بسیار سبز و خرم و بعضی اشجار فایده مند<sup>۱۸</sup> ملاحظه شد. درخت شمشاد که در فرنگستان محض صفا و زینت در اطراف باغ‌ها می‌نشانند، در جنگل مازندران بسیار است و از کنده و ریشه این قسم درخت به جهت اکثر صنایع استعمال می‌شود. بخصوص در عمل آبنوس درختان خیلی معروف جنگلی که انتخاب در عبور بلکه در اطراف همان راهی که می‌رفتم ملاحظه کردم کلیه درخت بلوط و نارون<sup>۱۹</sup> و سایر اشجار بسیار بلند بود که در طالار واقع شده بود که در آنجا چند ماه متوالی باد شدیدی می‌وزد، ولی احتمال می‌رود که از این

قبیل اشجار در سایر مواضع به هم نرسد و چون اینجانب در طهران و در اطراف آن، بلکه در اغلب جای‌های ایران به جز صحرای بی آب و علف ندیده بودم به محض مشاهده آن همه زمین سبز و درختان خرم و انبوه، سروری حاصل نمودم و بدیهی است که اگر چندی به تراشیدن چنین جنگلی که دخول در او ممکن نیست، اقدام نمایند درختان وافر برای هر قسم بنا و بنیان صنعت می‌توان یافت. اگر چه برای بنای کشتی باشد امروزه هیچ منفعتی نمی‌برند و هر وقت که یکی از این درختان آتش گرفته از پای درآید، مدتی باعث معطلی کاروان برنج می‌شود که این تجارت برنج در طهران و در همه ممالک ایران منافع بسیار قلیلی به هم می‌رساند، با وجود اینکه چند فرسخی بیشتر از پایتخت دور نیست. درختان خوب دیگر از جنس سفیدار و چنار و سرو و صنوبر و غیره دیده نمی‌شوند مگر در حوالی دهاتی که در بعضی مکان واقعند و در راه آنها اتصال سیلاب‌ها سببی طغیان رودخانه‌های تالار و هراز شده عبور از آنها صعوبت به هم رساند. به علاوه این اشجار که در اکثر جای‌ها دیده شد در وسط معموره که نزدیک سواحل بحر است و نیز بعضی جای‌های جنگل به نظر می‌آید که جمیعاً چنار و سفیدار است.

حیواناتی که به هم می‌رسند کبک و تذرو خوش خط و خال و سایر شکارهای بسیار لذیذ است که چه در میان بیشه و چه در کناران بلاد ممتاز و فوری دارند و در نیمه شب نعره شیر استماع می‌شود و این دلالت بر این می‌کند که باید طعمه این حیوان سباع نیز مانند آهو و گوزن و گراز وفور داشته باشد. حقیقت اگر راه این جنگل را به جهت تجارت درست کنند قابل شکارگاه شاهی می‌شود؛ چرا که جمیع منافع طبیعی خواه نباتی و خواه حیوانی در خود جنگل و در مواضع غیرمعروف آن به هم می‌رسد و بدون اینکه در این جنگل‌های پیچ در پیچ ممتنع اگر داخل شویم ملاحظه دهات و شهرهای مازندران را می‌کنم که در آنها انواع اقسام طیورات و مرغابی‌ها و خروس چند که زیاده از حد لذیذ است و تذرو بسیار به هم می‌رسد و اما در بابت قیمت این نعمت‌های ممتاز می‌توان گفت که نسبت به قیمت واقعی مثل هیچ است، زیرا که در ورود اینجانب به قریه فاینکار<sup>۲۰</sup> که در کنار دریا و سه فرسخی بارفروش است وقتی که جمعیت کثیری از اطراف به جهت معاملات به آنجا آمده بودند، می‌توانم تصور اوضاع منیر صفری[؟] خود را به قدر سه مسافتی اوضاع میز یک میزبان خوش ضیافتی نمایم. در صورتی که به قیمت بسیار نازلی تمام شده بود. با وجود اینکه در آن قریه قریب به هشت روز ازدحام<sup>۲۱</sup> خلق بود خلاصه در عوض<sup>۲۲</sup> دو هزار دینار یک ماهی بسیار بزرگی که طول آن دو ثلث زرع می‌شد و در عوض یک هزار ...<sup>۲۳</sup> یک خروس اخته و یک تذرو آوردند. یقیناً هیچ مملکتی را به این وفور نعمت و به این ارزانی نخواهم دید و این مملکت با مملکتی که در آنجا نه ماهی و نه تذرو و نه خروس اخته به هم می‌رسد، چند روزی بیشتر مسافت ندارد. حال آنکه می‌توانند راه را به طوری بسازند که علی‌الاصول از اینها حمل و نقل کرده همه جا متلذذ شوند و خریدار و فروشنده نیز یک در سه منفعت کنند.

اکنون معلوم می‌کنم که دولت اخراجاتی که به جهت این راه و برای مرآوده تجارتی این مملکت با شهرهای واقعه در جنوب البرز می‌کند، به چه مستمسک می‌تواند به مرور دریافت نماید [و] خرجی که از دولت می‌شود دوباره داخل خزانه گردد. به واسطه یک مالیات جزئی که در دروازه‌های طهران و سایر ولایات قرار دهند که آن مالیات بیش از صد یک قیمت اجناس نباشد و به این طریق در مدت چند سال می‌توان



اخراجاتی که شده است دریافت نمود. حال یک ماه است که حضرت اقدس شهریار در دارالخلافه حرکت کرده به چمن سلطانیه تشریف برده‌اند و کمترین بتوسط جناب فرخ‌خان تفصیلی در باب اخراجات سنگ فرش کوچه‌های طهران و غیره عرض کرده‌ام. هر روز نیز اظهار می‌کنم که باجی که باید در دروازه‌های شهر از مردم گرفته شود، اگر می‌خواهند حیف و میل نگرند و ظلم و ستم به مردم وارد نیاید، باید این خدمت را به اشخاص امین و متدین رجوع نمایند که دولت را اعتماد بر آنها بوده بیش [از] قرار معموله مطالبه نمایند. در همه ممالک فرنگستان دولت از خود راه می‌سازد و اخراجات آنرا بواسطه باج متداوله که اجحافی به مردم نشود باز یافت می‌کنند. در ساختن راه مازندران چون ساکنین آنجا جمیع مایحتاج خود را بدون معطلی می‌توانند ببرند و محصولات خود را نیز به خوبی به فروش رسانیده منتفع می‌گردند، اگر باج جزئی بدهند خلاف عدالت نخواهد بود؛ و نیز باید بگوییم که بهترین منافع آن است که دولت از جنگل مازندران و از زمین زراعت آن خواهد برد زیرا که به جهت ساختن راه عراده باید زمین‌های باتلاق و گل را پر کند<sup>۲۴</sup> در این صورت اهل آنجا می‌توانند زراعت کرده منتفع گردند و حسن دیگر آن است که پس از پر شدن آن زمین‌های مرداب و رفع بعضی از امراض مثل تب و غیره شده مردم کمتر تلف می‌شوند.

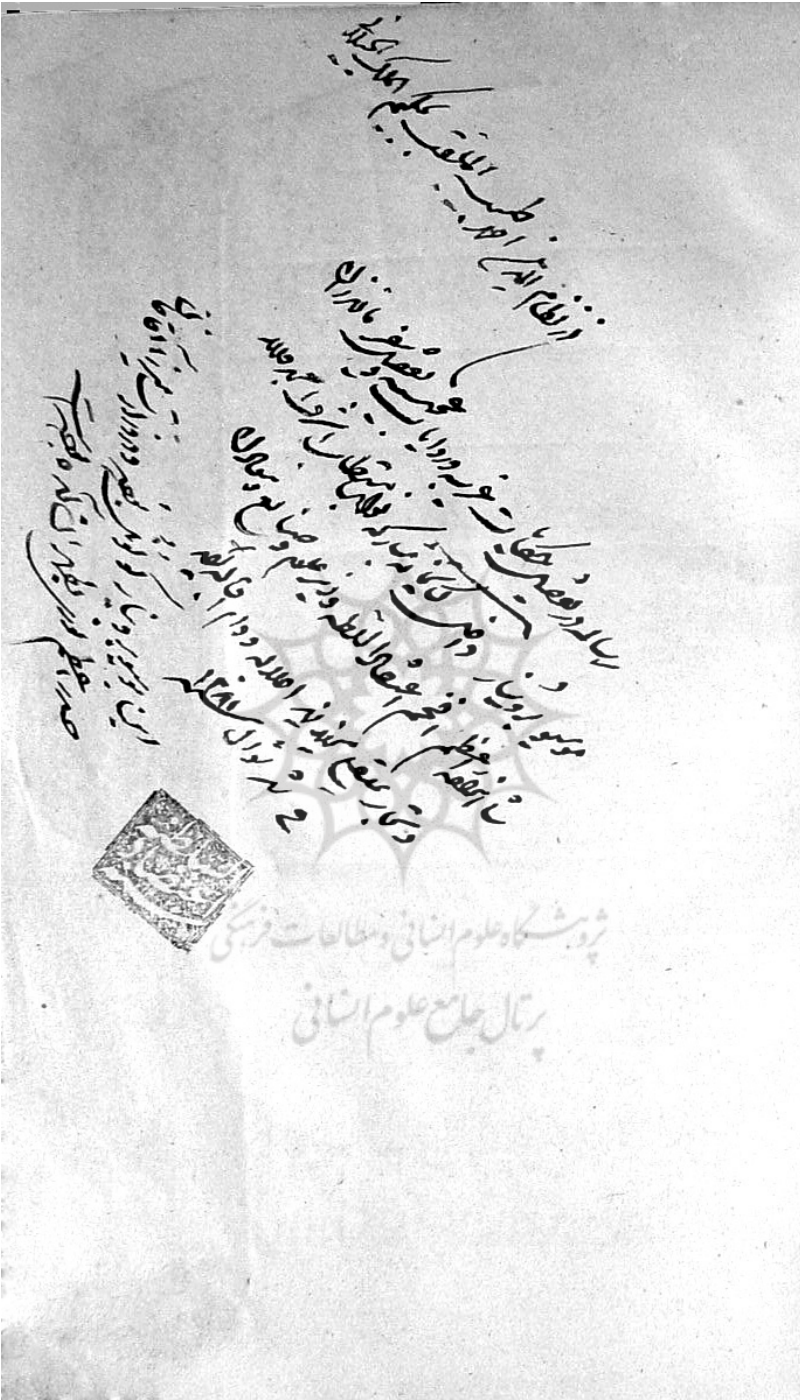
خلاصه این مملکت انبار جمیع اجناس می‌شود و بعضی زراعت‌ها که در اطراف طهران به جهت کم آبی به عمل نیایند مثل شلتوک و نیشکر و کتان و ابریشم و جو و گندم و سبزی‌آلات بسیار که آب زیاد دارند، بیشتر گشته به زودی وارد طهران می‌شود. خاصه هیزم که به اندک زمانی و به قیمت بسیار کمی وارد می‌گردد. منفعت دیگر آن است که مرضای این ولایت بعد از اتمام راه به سهولت هر چه تمام‌تر می‌توانند خود را به آب گرم<sup>۲۵</sup> دماوند برسانند. یقین است که بعضی راه‌های دیگر نیز از بومهن تا اسک و آب گرم می‌توان ساخت چرا که همه موانع مابین طهران و آمل رفع می‌شود و آن وقت می‌توانند از کوه دماوند هم به واسطه معادن زیاد خصوصاً گوگرد که برای دولت به جهت باروت<sup>۲۶</sup> و جوهر گوگرد و سایر صنایع ضرور و در کار است بهره‌مند گردند و اغلب صنعتی که امروز در اطراف طهران ممکن نیست در آنجا میسر می‌شود. چرا که همه اسباب لازمه آنجا موجود است. خاصه آب‌های تالار و هراز که به تندی می‌گذرند به جهت کارخانه‌ها بسیار سهل و مناسب است آبی که به جهت صنایع به کار بیاید و معادنی که از قبیل مس و آهن و سرب در اطراف کوه‌های البرز به هم می‌رسد و هیمه و ذغالی که از جنگل مازندران به جهت این اعمال می‌توان حمل و نقل کرد همگی اینها بواسطه ساختن راه مستحکمی که بتوان کالسکه حرکت داد، حاصل می‌شود و هیچ مملکتی به جهت کار کردن در معادن ترجیح به این مواضع معلومه ندارد و مملکتی که حقیقت دشت غیر ذی زرع بوده به کلی تغییر وضع کرده گلستان ممالک ایران می‌گردد و هیچ سمتی را به جهت زراعت و صنایع به این استعار نمی‌توان یافت مگر همین مواضع را که یکی از طهران به ساری و بارفروش و آمل به مسافت پنجاه فرسخ است و دیگر از بومهن تا اسک و آب گرم پانزده فرسخ است و ساختن راه اینها اینقدر اشکالی ندارد. عرایضی که کمترین عرض کردم چنانچه از جانب اعلیحضرت شهریار اقدام شود و عرایض اینجانب نتیجه به هم رساند، موجب ترقی و رفاهیت عموم اهل ایران شده به سهولت تمام به آن جناب می‌رسد و نتایج آن بی‌حد و حصر خواهد بود.

والسلام

### پی‌نوشت‌ها:

- ۱- برای اطلاع بیشتر بنگرید به: شعبان راعی، جاده شاهی در مازندران، فصل نامه علمی - پژوهشی اباختر، شماره پیاپی ۱۱ و ۱۲، صص ۱۴۳-۱۵۴
- ۲- گزارش سفر کنسول ابوت به سواحل بحر خزر در طول اول نوامبر ۱۸۴۷ تا ۱۷ فوریه ۱۸۴۸ [ اسناد وزارت امور خارجه انگلستان: محرمانه، شماره ۱۳۶ ] ترجمه دکتر احمد سیف، ماخذ:  
[www.Tabarestan.info](http://www.Tabarestan.info)
- ۳- عزالدوله، ملکونوف، سفر نامه ایران و روسیه « نواحی شمال ایران»، به کوشش محمد گلبن، فرامرز طالبی، تهران: دنیای کتاب، ۱۳۶۳، ص ۹۸
- ۴- از صاحب‌منصبان بنام مازندران دوره ناصرالدین‌شاه و پدر محمد خان امیر مکرم لاریجانی.
- ۵- محمد حسن خان اعتماد السلطنه، مرات البلدان، ج ۳، به کوشش دکتر عبدالحسین نوایی، میرهاشم محدث، تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۶۷، صص ۱۶۹۰، ۱۵۱۷، ۱۴۸۷
- ۶- در اصل: گیلان.
- ۷- در اصل: عراده.
- ۸- در اصل: خذر.
- ۹- در اصل: حمل و.
- ۱۰- احتمالا اسک.
- ۱۱- استداد: استوار شدن، استوار گردیدن، لغت نامه دهخدا، ذیل: استداد.
- ۱۲- تسطیحی به طول که میان آن برجسته‌تر از دو طرف باشد؛ تسطیحی به صورت پشت ماهی، لغت‌نامه دهخدا، ذیل: پشت ماهی.
- ۱۳- در اصل: ازوقه.
- ۱۴- بابل امروزی.
- ۱۵- در اصل: لطلار.
- ۱۶- در اصل: عراض.
- ۱۷- در اصل: لغتک.
- ۱۸- در اصل: فایدمند.
- ۱۹- در اصل: ناردن.
- ۲۰- احتمالا فریدون کنار.
- ۲۱- در اصل: ازدهام.
- ۲۲- در اصل: عرض.
- ۲۳- در اصل: یک خروس اخته و.
- ۲۴- در اصل: کنم.
- ۲۵- در اصل: کردم.
- ۲۶- در اصل: باوط.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی  
پرتال جامع علوم انسانی



کدو ز کشت و زراعت زمین و از حبکها و باغچه ها و باغ و باغچه  
 در سمت جنوب و باغچه ها که در جهت غرب و جنوب غربی و  
 آن بقدر عرض و دمای مازندران است احدی منفع نمیجو  
 دارد و با یک قطعه زمین که قابل زراعت باشد باغچه ها  
 دولت و ملک بدان عمل از اجاشی فایده و منافع کمی در بر  
 زراعتی از آن حاصل نمیکند پس از منافع آن است که در عمل  
 طلا و الماس حاصل میشود مخارج لازم که در کجیها ساختن  
 مازندران بطهران است نارنگه محض کارون معمولی در  
 باشد بلکه برای کاسه و عراده که مخصوص باغچه عمل و  
 نظایر آن بخارن و هم و الوار و باغچه ها از اجاشی  
 در دفعه اول عمده نظیر بدان که منافع زراعت و صنعت  
 که با سطر بخارن و دمای سخت طهران حاصل میشود بسیار  
 نخل و انگور است و نیز اول انگور نیز در کجیها  
 وجود و ظهور و اشتهای ماهی که در این معمولی باشند  
 و سنگار و الوار و کجیها از عراده و باغچه ها و باغچه ها

تفصل سفر از مازندران مسیو برونبار در هفت ماه و نیم  
 از سوی کرمانشاه به هفت ماه و نیم از سوی

اگر چه برای اینجاب در سفر مازندران بحالی نشد که حال کلاه  
 به بیم کلاه از زار کبر معلوم میشود و منافع ملک کلان  
 منافع ملک مازندران است و می توان بواسطه نزدیکی آن  
 بطهران در زمین منافع علی و اقل در در صورتیکه  
 محلی آن بحال طهران و زمین جنوب کرمانشاه در  
 و با این و عمل سبب و اجناس که در در حال مازندران  
 حاصل میشود که قولید باغچه هم بسیار است بسیار  
 شود چنانکه انگور و کجیها و کجیها و کجیها و کجیها  
 بدون همه لذت شده از قولید کجیها و کجیها و کجیها

کرد

بود و بعضی مواضع عبور از این کوچه ها مانع بهم رسنا  
 و رفع آن مابین درهای مازندران عراق عجم و ساغیان راه  
 احوال نزدیک چرا که اکثر آنجا بیخه رفیع و مانع از راه میخیزد  
 شوند بطور ضروری بیخط مستقیم نخواهند رفت  
 هر چه نزدیک مهندسی بسیار ماهری با این کیفیت نام و احوال  
 زیاد رفیع سختی راه را کرده عبور میزدند و این را سهل میزدند  
 اکنون چه لازم است که همین بیخط مستقیم بروند و چون  
 میخوان راه را قلندری دورتر کرد با سزا سخت زیاد و با  
 انحرافات که کاسه که در عماره حرکت دادند چرا که راه را در  
 دورتر میسوزند و اول اسودگی و سلسله حن همین بیخه  
 خواهد بود آنکه تا بحال حمل نظامی بخاری در پیش  
 قاطع خواهد بود است از آن جهت که تا بحال نماندند از راه که  
 راه بطرفی ساخته شود که برین عماره و کالک که برین  
 حرکت گذر برای عجم مردم چه فایده تصف و ارضی است که  
 در عمل نماندیم باز هم در هنگام جنگ وجه در هنگام صلح

مقام

منازل بود است در هنگام عبور از نعلی و  
 بعضی صحرای صحرای غلبه زفات سلسله های جهال بهم رسند  
 که باید از آنها عبور نمود در صورتیکه راه ساخته نشود  
 و عبور عماره مشکل شود انوقت باید با قاطع حمل و نقل  
 اسباب نمایند که چه بعضی از فوات مینویسد در محرابی  
 در سببی نیز بعضی مواضع سختی از قبل و در خانه های بزرگ  
 با حمل سبیل بهم رسد و مانع حرکت خواهد کرد چنانچه در  
 باید بیخه رود و خانها را بسازند و مواضع سهل را بطور  
 مناسب با سزا سختی نمایند که حرکت عماره سهولت  
 قابل تعلیم کردن راه نظیر آن تا شهرها نیک در کار بجز  
 خلد و رفیع اند باید بگویم که منافع حمل کالک در عماره  
 نسبت بقا فزاید کردن چه فایده است زیرا که بعبور از راه  
 نیکتر بود میسوزانم راه را که راه فرزند بکن نام هم  
 راه را بطوری چارند که سطح از زمین در هر صد رفیع طول  
 بیشتر از سزای نیست و بلند نباشد با یک اسباب این

۲۵

که بخواهند بچاهن بار بر دستش اندک هر آن مال را بر او بدهند  
 و در وقت می حمل و نقل کنند و از آن مال و آنچه است که برای  
 بشد بچاهن مال شغارتی بکارند و بدو نوبت معلوم می  
 شد که غیر اجناسی چه نبردند و نثار می دهند که در همه دره  
 نالجه حد نزل می دهند خود و چه چیز که بجهت این راه لازم  
 است ساختن چند کاروان سرا و همایون کردن آنرا  
 از قریل بسیار باهن و بخاری و از قریل و غیره بجهت مزاج دین  
 و گاه و چه بجهت راهها و نوبت لازم است چند بار بسیار  
 و نام آن بهادران بعد از آنکه از آنکه در وقت راهها  
 اعتماد می داشتند با بندهای این بهادران مثل بهادران  
 اعلی به اهل خود کرد و ظاهر آنها مستقیم نظر می آید که در  
 بالین بجهت و خال چیزی نیست و بجهت می به پیش  
 که هر یک جدا جدا هستند و در صورت با سنگ و چو خنجر  
 شده اند مثل آنچه در اسلحه کارند و به اندک می خورد  
 بکل خراب شده اند و بظرفی که تا برین لا بد هستند که از آن یک

عراق

همان بهادران و روی بعضی بهادران که از خوب ساخته شده  
 مواضع عمومی که آنرا ندیده اند و در حال خطر را در عمومی  
 و عموزان آنها را برای سازمان و برای حمل و نقل بسیار بسیار  
 خطرناک و هدیه بجهت ساختن یک راهی که کلید در هر محل  
 دروغ می شد و در سر دروغ سر سببی شده باشند چنانکه  
 در شهر طهران تا بدان و دران چنین اتفاق افتاده است  
 که در دره و دره ناسه و دره هزار دروغ طویل راه فریب بستند  
 دروغ سطرز معین تفاوت دارد پس در چنین راهی که در  
 صد دروغ و دروغ هم سر سببی باشد یک اسب را یک  
 چهار چرخ می بسوزانند به دولت و دولت می بار یک نفر از  
 چهار اسب به عراده فرود می بندند و قصد می بردن آن  
 خواهد بود لیکن اگر دره فرود می همین متوال استند و  
 رسانند در نوبت این عراده ساختن زیادی می علی بندند  
 است کاهی نوبت نمایند تا اسپاندری را که نوبت می  
 کنند چنانکه در راه متوال و در نوبت که درستی و بندوبست

۳۷

همین فاعده معمول است در دهرهای آری در بیدار کردن  
 کاهیه راه را طوری مهیا کنند که در صندلخ زیاد از سه  
 ذرع سراسیمه هم سر برسد تا اینکه تخفیف در او بیاید  
 بهم رسد و این عمل را در بعضی جاها ی راه مازندران این  
 مسوفاً بکنند فوٹ با دهر چند فاصله زمین را  
 هوی کشند تا در اینجا توقف کرده و فرخسنگی و لالهایی  
 واضح است که اینان فاصلهای شیب فراز بیکدیگر نزدیک  
 باشند تا خطر سرازیری کمتر شود و در راه هاب در ورسند  
 حرکت کند و ساخن این شهر را هوفوٹ بکجا صاحب  
 مهند است که در باب بی توام تفصیل از آن ذکر خواهیم  
 که است که یکم که در سعف راه با بد بقلند و در عاده باشد  
 بطریق اینها سنجاری با هم در غیر ذکر در عی عاده است  
 مانع حرکت بیکدیگر نشود و فاصله هفت است بعد از  
 باشد و در راه بدون زخم حرکت کند و نیز راه باشد  
 و سخنگی باشد خواه طبعی و خواه مصنوعی و در صندلخ

۱۲

است که با اقتضای زمین از دو طرف با از یک طرف راه فرود  
 کرده است و شیب است و بود اسطراب خوب شود باقی  
 لازم است که آن راه شیب ماهی ساخته شود تا زمین سست  
 ریزه باشد که دست و پای با نماند و زمین تکران دارد  
 طهران سطر رسیده و خط آن ظاهر گشته است همین جبهه  
 اخراجت زیاد لازم نیست چرا که در اکثر جاها با این  
 مخط است و ساخن آن ضرورت ندارد لیکن در مازندران  
 که هوی همیشه در طویب دارد و زمین همد کل است در  
 اینجا باید با اجوب با سنگ زمین را بسازند و در  
 ریل برزند چرا که سول حرکت سول سول سول سول سول  
 بطوری سخنگی باشد که در غیر زمین تر و در زمین  
 که در مکنند ولی هم این تفصیلات بعد مهند نظام و مهند  
 عام است و باید او بنامند که از کلام سمین بخواهند راه  
 بسازند تا در تمام حمله کرده بعد از مکان مسنگ  
 رفع معایب افزای نماید لیکن اخراجت مهند عام مازندران

۴۹

اخراجات مهندس نظامی است چنانکه مهندس نظامیان را  
 زبردست خود دانسته باشد تا آنکه آن افرنج در امر هر چه  
 منصب مخصوصی خود داشته باشد اجازت مهندس عامه زیاد  
 باشد چنانکه ایشان از دیوان اجرت میکشند و مقین اند که  
 از دفتر و همه و داد و ستد کارخانه عملیات در هر شیئی نظیر  
 که در دفتر کار به هم رسانند و در خلاف کار عمل نمودن  
 مهندس نظامی باشد و نفوذ نیز اجناسی که در منزل میکند  
 لیکن شرط با یکدیگر و همه بوجه سران بود و در وقت معین  
 بدون کم و کسر برسد و هر یک از آنها اسبابیکه بجهت ساختن  
 راه لازم دارند در مهندسی و بیاف کنند که معطلی نداشته  
 باشند و همه نیز سلطان مهندس نظامی فرانس را مافی  
 خدمت و ولایت ایران است در بلاد با اعلی صورت ساخته  
 معروض میدارد که در شیئی که در جزیره الزمی داشته باشد و باقی  
 فرانس را در خدمت با انجام رسانده است زیاد و از اول تا  
 بوده است و در ساختن چنین راهی که کار در وقت

آیا

زیرا که مخصوصه عامه با تمام راههای نظامی و ساختن نایب  
 بوده است و همگی و با اسرار از خود نام رسانند  
 در خصوص ساختن این راه و اخراجات آن تفصیل زیاد  
 نخواهد بود چنانکه مهندس نظامی را نکر بود و در راه  
 نمایندگی فرانس و نیز کنند که هر شیئی در کارخانه  
 همین قدر با اهل صحت هم گفت که هر چه اخراجات بجهت  
 این راه بشود نسبت بمنافع خود که در کارخانه مخصوص  
 مازندران برسد بسیار که خواهد بود و شکی نیست که در  
 اول کار صنایع زیاد در اینجا بطور و زود میگرد  
 صاحبان صنایع و کارخانه تجارت به پیشند که حاصل صنایع  
 آنها بسیار و کاربان این مهندس کشند چنانکه اسباب کار  
 مثال طرف بخردند و مهندس کشند اسباب کار صنایع  
 بهم رسد مانند کتاب و در وقت و معادن بسیار که در کار  
 البتد و در همانند بهم میسر است چنانکه صاحب صنعت جامع  
 ملو و معادن صنایع و امثال آنکه صنعتی بشود اندک ظهور



لیکن سرمد هر آن غایب است که حق القصد در بدو نیست  
 با آنجا احاطه اندک می توانی و تصحیح آن زمین و غنای آنجا  
 را بوسط معیوره حمل نماید خلاصه معیوره یعنی سنگ لری  
 راه میزوبید با یک عماره و بند چهار سب حمل و نقل آنکه نظار  
 باید از جانب و تالی و دولت در آن باب اهتمام کلی نمود  
 از آن ملاحظه که موضوع کلی نام راه و اطلاع مستقیم  
 است که از جانب نخلی از آن ملک را سب احاطه کرده و بلند  
 جمعیت را در بدو امکنه خود خواهد بود که در آن راه و آنچه  
 خود دیده و آنچه از ساوین شنیده ام چه نماند است راهی که  
 از طهران تا قفقاز می رود و بعد به سمت و بیخ فرخ چنگ  
 یعنی نادر لیک نرسیده بنویسم که در هر هر آن طولانی  
 خواهد بود و کما که در بدو اشکالی نماند بود ولی کام  
 که جزئی از آن است می تواند بود و با سنگ ها می در  
 و در یک مسطح کند و بنا کند که در نخلستان مانند اول است  
 در بدو بعضی نکره که بطرف جنوب مینماید از کوه البرز

مازندران

میکند زنده دارد که بقصد بگرد و راه را طی کرده بود  
 خانه نرسید که از آن نام دارد و هر چند وان رود و خانه از  
 شهر را برورش گذاشته به چرخند جاری میشود و  
 نزدیکی چشمه ظاهر اول و اول نظر اشجار و منظر فرزند  
 مشاهده میشود که در فترت فترت انچه مشاهده صفای  
 نیاید با هم صبر سازند و چندی سبزه و خرمی میگردانند  
 آن در به مخطوطه مبرک در بالا و از کوه های می گذرد  
 که جمعا پر از درخت است و از آنجا نا بگزار چرخند هر  
 جا در همان جنگل عمیق میکنند که هر در همان درختان  
 طوری چند از قبل نذر و غیره پرواز میکنند که  
 هندی سنگار هاست و کاهنی اشجار چند از قبل از آب  
 و غیره به پیچیده و مرتفع کنند که به پیچیده جبر قابل  
 بر زمین جنگل عمیق را راهی که چون رفتارم طولی در  
 آن بالظلال است ساختن از راه در بعضی و اضع سطح  
 از آن سنگال نیست لیکن اگر قلم با خنجر آن نبود  
 و اگر

عمل آید رفع آن اشکال خواهد شد و اگر بخندند راه عمل را  
 را تا اتمام نگاه و فرزند یک زن کند چنانچه شاه عباس بیاید  
 ساختند است و الا آن بنده را معوی کاوان است که برین  
 عمل و نظایر کند و آن راهی است بسیار صعب در میان آنها  
 تراشیده شده بطی بکر یک فاطمه بصعوب نام معروف  
 و اگر اربابش فردی زکی را بشناسد از نظر نیست زیرا  
 کرد که مواضع جدید نشان است که پیش از اندازه یک  
 با کجا پیش نماند و در این طرف آن نوع و طرف دیگر نگاه  
 عمیق است که در دو خانه عرضی بطوری میگذرد که انسان را  
 از مشاهده آن وحشت میدهد و این راه که در صعوبت راه  
 است که باید در مدت سی پنج ساعت بنشیند تمام از امل آن  
 رفت در بعضی مکان در ارتفاع است که در دو خانه از زمین  
 آن میگذرد و بعضی جاها یکی بر دو خانه عرضی است  
 ملبوس که از کجا این راه بسیار عظیم بهم می رسد که عمیق  
 از آنجا کمال صعوبت و مشقت را دارد پس نوعی کربلا

هم

کرده ام ساختن راه امل بجهت کالاسکر و راه ناکس و سنگ  
 در عهد شاه عباس ساختند شده است محض برای مراد  
 این با ابله اطراف مجری خود بود که شاه عباس فرمود که  
 است و الا آن مکان غناب و سنگاها و بعضی است و زمین  
 اخراجت زیاد بجهت ساختن این راه پیورده است و راهی  
 از راه و خانه عرضی بجهت بول کردن معصوم که چندان خطرناک  
 باشد بانه اخی جات کز آن که در همین برای ساختن  
 پلهها ساختند که با فاند که شده است که از غلبه آنها خرابی  
 اند که چه بعضی از آنها جدید است و بعضی بنظر ما  
 آنچه عرض شده است سبب معلوم است که در دوطاها  
 باشد و در باطنی بجز کل و بعضی بزی نیست باز  
 است که چنین بناقی هرگز ناب سلاب را نماند خواهد  
 وجود و مورد کاروان از روی نماند خواهد شد  
 در صعوبت که اسطی چند مورد شده باشد و راه  
 بندد و بخوار بار عماره باشد خدا صده تاقی که بیان

۴۸



از آنجا که هنگام مراجعت غیر کاره کرده و فاصله از محل است  
 هر جا در میان جنگل میوه درخت و درختان آن میوه را میوه  
 ساخن راه میوه را میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه  
 اگر در رمضان آنجا نماند در رمضان فرنگستان است و چندین  
 فرنگستان در این بعضی در رمضان چهار کهنه نخل مکه خیزان  
 در رمضان فرنگستان بود از جمله درخت بسیار میوه میوه  
 که در آنرا میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه  
 که در آنجا میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه  
 و بعضی میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه  
 و بعضی میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه  
 بسیار است و از آنکه در این میوه میوه میوه میوه  
 استعمال میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه  
 جنگل که از آنجا میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه  
 میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه  
 بسیار بلند بود که در دره و بالا و پائین میوه میوه میوه

چند ماه میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه  
 از این میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه  
 در طهران و در اطراف آن بلکه در آنجا میوه میوه میوه  
 میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه  
 و در رمضان میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه  
 اگر چند میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه  
 افلام میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه  
 با آنکه میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه  
 و هر وقت که میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه  
 با این میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه  
 و در هر وقت که میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه  
 این میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه  
 و دیگر از آنجا میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه  
 میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه  
 میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه میوه  
 راه آنها اتصال بسیار میوه میوه میوه میوه میوه



نبرک دودسه منفعت کنند آنگون معلوم میکنم که دولت محترم  
 که بجز این راه و برای او مدعی طایفی این ملک باقی نماند  
 را لغو در حق او بر میگردد و مسکن مسکن سوله بر او برسد  
 نماید چیزی که اندک مبلغ دو باره داخل خانه کرد  
 بواسطه ملک مالکات چیزی که در دود و راه های طهران و  
 سایر ولایات قرار دهند که آن مالکات پیش از رسیدن تپه  
 اجناسی بنامند و با این طریق دو مدعت بنامند سال مسجون آنرا  
 کرده اند و بیایند و حال گناه است که خود را از  
 سخراری در مدار الحاق فرستاده کرده همین سلطان نیز  
 برده اند و کزین بوسیله جنایت خانی تفصیلی در باب  
 احوالات سلسله نوری که همای طهران و غیره عرض کرده ام  
 هر چند بنظر اظهار میکنم که راجع بر این دود و راه ها  
 سخراری هم که نیز شود که بعضی هند جیف و مهل که  
 و ظاهر سخراری را بداند باید با این مختصات را با نظر  
 و ملاحظه بر وجهی نمایند که دولت را اعتماد بر او بود پیش

الف

فرار عمومی و مطالبه نمایند در هر مالک فرستادن دولت  
 ان خود راه مهساز در او را اجناس از اجناسه رایج مملکت  
 که اجناسه برهم نشود باز یافت میکنند در مانتخ راه  
 غارتگران چون ساکنان انجا جمع ما بخواج خود را بدرون  
 معطل میسوزانند برین و مخصوصا خود را بر بعضی غیر  
 در ساندن صنایع میکنند که راجع بدین بدهند خلاف عتلا  
 بخوبی راه و نیز باید بگویم که هفتادین منافع آن است که  
 از جنگلی مازندران و از زمین زراعتی و خواجده و زرا  
 که بجز مانتخ نام علم با در زمینهای با اقلی و کل را  
 بر یک در تصویر است اما مانتخ مانتخ را رعایت که مستغ  
 کردند و حسن دینک است که این زراعتیان زمینها  
 و مراد و دفع بعضی از امرای ملایب و غیره شده مردم  
 که زلف مانتخ و خاندان ملک انجا جمع اجناسه  
 و بعضی را رعیتان که در اطراف طهران بجز مانتخ که به  
 مثل سلطون و فاشک و گان و اینهم وجود کند و بین

الان بسیار کرب و اعلان دادند بیشتر کشته زد و روی داد  
 طهران مشغول و خاصه هنرمندان را از آن زمان و بعضی بسیار  
 کی وارد میگرد و دستفروش میکردان است و هر ماهی را  
 بعد از آن نام را به بویک هر چه تا مشغول باشد و در  
 باب کرم و ما ندانم برسانند یعنی است که بعضی از آنها را  
 نوزاد می بیند و آنرا کرم میگویند ساختن آنرا که هر  
 موقع ما بین طهران و امل زرع میشود و در وقت مسبق نند  
 از کوه در مازندران بولس و معادن را مخصوصا کوه کرم که  
 در آن کوه بجهت باور و جوهر کرم که در آنجا بر صنایع صنوبری  
 در کار است غیره میزند و اغلب صنایع آنرا در آنجا  
 طهران یعنی بلیت در آنجا مشغول میگرد که هر که بسیار  
 انچه میجوید است خاصه های ناز و خوشی که بر نند میگرد  
 بجهت کارخانه بسیار در سهل و مناسبت است این کوه در  
 بکار با در معادن کاران شیل س و آهن و سرب و در اطراف  
 کوهها اولی اینند هم بر نند هم در غنای کرا و جنگل و انند

بک

۲۲

بجهت این اعمال و نوزاد عمل و نقل کرد همکار آنها را بسیار  
 راه مسخری که بر نوزادان کرا که حاصل میشود و هیچ  
 مملکتی بجهت کار کردن در معادن نوزادان و بعضی از  
 ناز و در مملکتی که حقیقت داشت غیر نوزاد و بعضی  
 نغمه وضع کرده که کلستان مالک این است که در دهر و  
 را بجهت زراعت و صنایع ما بین استغاد می نوزادان  
 همین موقعی را که در طهران جاری و بار فرزند و  
 مسافت نگاه فرسخ است و در یکی از بومین نا اسک و اب  
 کرم باز در فرسخ است و ساختن راه آنها بقدر امکان  
 ندارد عملی که کرم نوزادان در مازندران از جانب امل  
 سفر باری اولام سود و غرابی اینان نغمه بهم رسانند  
 نژاد و راه نغمه هم اهل این شان به بویک نام امل  
 مهر سید و نازان و بعد و حصه خواهد بود

بک