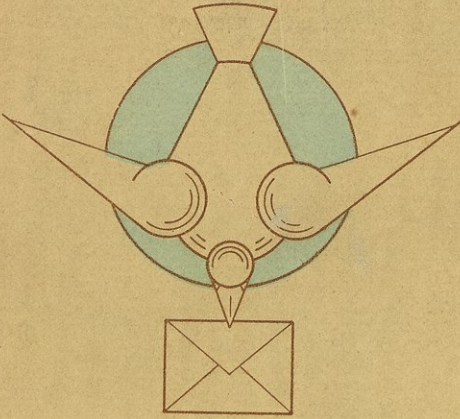




ناتج البريد في مصر



وضع بمناسبة انعقاد مؤتمر البريد العالمي العاشر بالقاهرة
وللذكرى السبعينية لإنشاء مصلحة البريد

— فبراير سنة ١٩٣٤ —

المطبعة الأميرية بالقاهرة

١٩٣٤

PRINCETON UNIVERSITY LIBRARY

PAIR>



32101 041988385





المملكة المصرية — وزارة المواصلات

١١

مصلحة البريد

١١

Tārīkh al-barīd

تاريخ البريد في مصر

وضع بمناسبة انعقاد مؤتمر البريد العالمي العاشر بالقاهرة
وللذكرى السبعينية لإنشاء مصلحة البريد

فبراير سنة ١٩٣٤

المطبعة الأميرية بالقاهرة

١٩٣٤

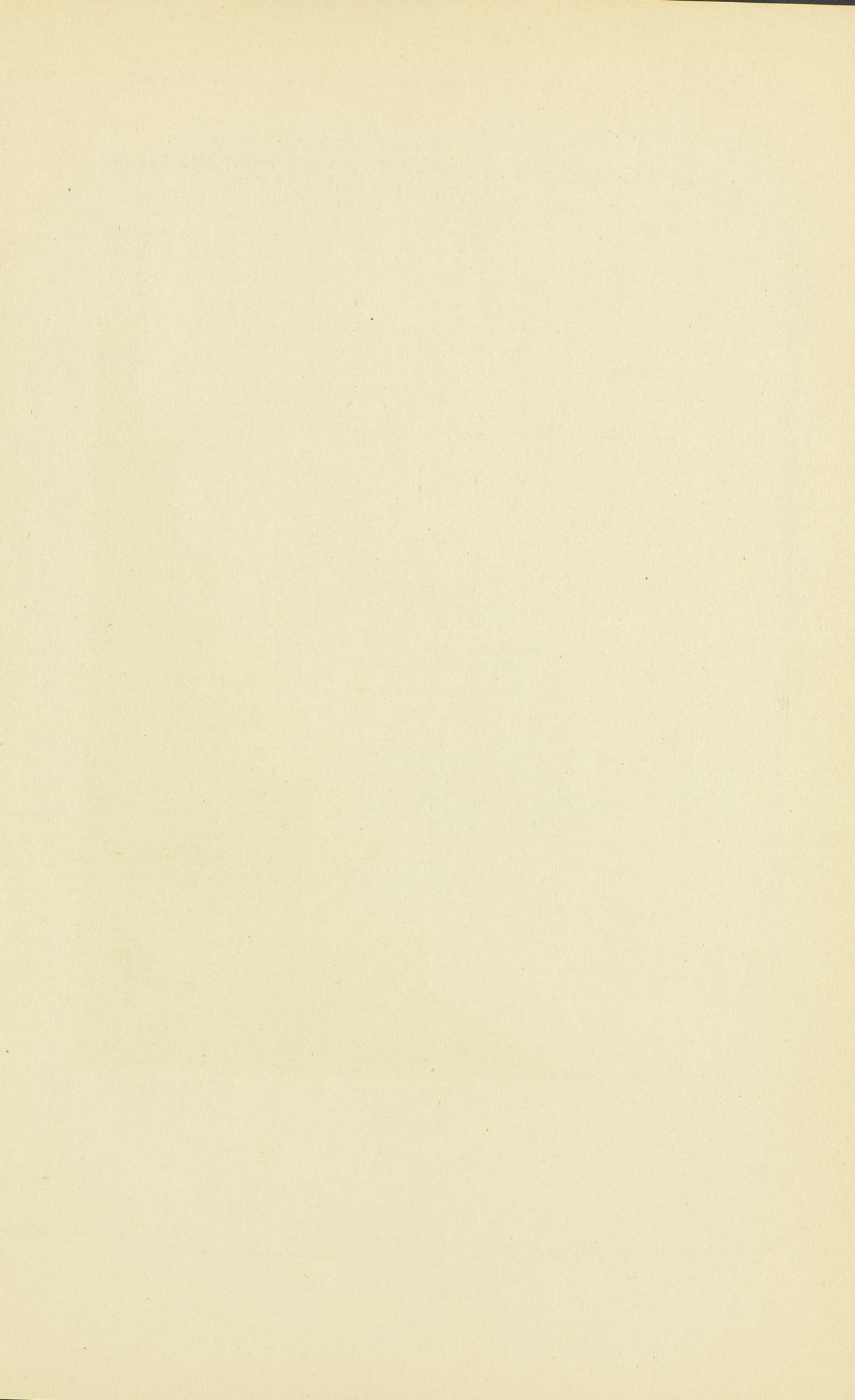




حضرة صاحب الجلالة "فؤاد الأول" ملك مصر



المغفور له "أحمد علي باشا" الكبير
(رأس الأسرة العلوية الكريمة)





المغفور له الخديو "إسماعيل"
(مؤسس مصلحة البريد)

لحضرة صاحب المعالى وزير المواصلات

أشرف بأن أنبئ معاليكم أنه بمناسبة انعقاد مؤتمر البريد العالمى العاشر بمدينة القاهرة فى شهر فبراير سنة ١٩٣٤ ، قد فكرت هذه المصلحة فى وضع تاريخ للبريد فى مصر من أقدم العصور الى وقتنا هذا أسوة بما فعلت مملكة السويد عند ما عقد مؤتمر البريد الثامن بمدينة استوكهلم سنة ١٩٢٤

لقد عهدت القيام بهذا العمل إلى حضرتى إبراهيم جرجس افندى رئيس قلم المحفوظات وعمر عبد العزيز أمين افندى الموظف بالادارة العامة ، فقاما بجمع الوثائق التاريخية الموجودة فى المصلحة والمراجع الموجودة فى مكتبة البريد ودار الكتب المصرية ومكتبة دار الآثار وغيرها ، واختص الثانى منهما فضلا عن ذلك بوضع صيغة الكتاب وتحريره وترجمة الوثائق من عدة لغات .

لومع تقديرى للجهود الذى بذله هذان الموظفان فى إنجاز هذا العمل القيم ، أرجو أن يحوز الكتاب قبولا لدى معاليكم .
وتفضلوا معاليكم بقبول فائق الاحترام

المدير العام

محمد سراره

2269

31414

1389

2269

3124

389

محتويات الكتاب

صفحة	
مراجع الكتاب	 "ك"
المقدمة	 "م"
البريد في عصر حضرة صاحب الجلالة الملك "فؤاد الأول"	... ١

القسم الأول

تاريخ الكتابة ، الرسالة ، والورق

الكتابة	 ٥
الرسالة	 ١٢
الورق	 ١٧

القسم الثاني

البريد في مصر في العصور القديمة والوسطى

البريد في عصر الفراعنة	 ١٩
البريد في عصر البطالسة	 ٢٢
البريد في العصر الروماني	 ٣٠
البريد في العصر العربي	 ٣٤
البريد في عصر المماليك	 ٣٧
حمام الزاجل	 ٤١

القسم الثالث

البريد في مصر في العصر الحديث

صفحة

٤٥	البريد في مصر منذ عهد المغفور له "محمد علي باشا" الكبير
٦١	طوابع البريد
٦٨	صناديق البريد

رسم التخليص :

٧٣	(١) على المراسلات الداخلية
٧٦	(٢) على المراسلات الخارجية
٧٨	إدارة البريد
٩٣	مديرو البريد
٩٥	مطبوعات مصلحة البريد ونشراتها الدورية
٩٧	التوزيع

نقل البريد :

٩٩	(١) في الداخل
١٠١	(٢) في الخارج
١٠٥	بريد الشرق
١١١	متحف البريد
١١٤	ميزانية مصلحة البريد
١١٦	صندوق التوفير
١٢٢	شركة الاقتصاد والتعاون لموظفي البريد
١٢٧	اتحاد البريد الدولي
	تطور أعمال مصلحة البريد على ضوء الأرقام (في آخر الكتاب)

المراجع

- G. HANOTAUX HISTOIRE DE LA NATION EGYPTIENNE.
- WIEDMANN DAS ALTE AGYPHEN.
- MASPERO... .. MÉMOIRE SUR LA CORRESPONDANCE CHEZ LES ANCIENS ÉGYPTIENS.
- WILCKEN... .. GRANDZUG DER PAPYRUSKUNDE.
- SCHUBART EINFÜHRUNG IN DIE PAPYRUSKUNDE.
- ROSTOWTSEW ANGARIAE ; KLIO VI.
- PREISIGKE DIE PTOLOMAISCHE STAATPOST ; KLIO VII.
- G. ROUILLARD L'ADMINISTRATION CIVILE DE L'EGYPTE BYZANTINE.
- G. WIET LES COMMUNICATIONS EN EGYPT.
- LIONEL WIENER... .. L'EGYPTE ET SES CHEMINS DE FER.
- PAUL G. HEURGREN LA POSTE DANS LES TEMPS ANCIENS ET MODERNES.
- Dr. P. D. FISCHER POST UND TELEGRAPHIE IM WELTVERKEHR.
- Dr. FREDERIC BONOLA BEY L'EGYPTE ET LA GÉOGRAPHIE.
- A. de ROTHSCCHILD HISTOIRE DE LA POSTE AUX LETTRES ET DU TIMBRE-POSTE.
- PAUL JACCOTTEY TRAITÉ DE LÉGISLATION ET D'EXPLOITATION POSTALE.
- G. VALLE ORIGINI DEL SERVIZIO POSTALE IN EGITTO.
- HUBERT KRAINS L'UNION POSTALE UNIVERSELLE.
- L'UNION POSTALE ... (1875-1932)

شفايح الألباب العصرية (لرفاعه بك رافع)

شلفات مصلحة البريد (١٨٦٥-١٩٣٢)

شفاير مصلحة البريد (١٨٧٧-١٩٣٢)

مقدمة

البريد نظام يتصل اتصالاً وثيقاً بنظام الدولة ومدنية الشعوب فلا تكاد توجد هيئة اجتماعية ، وتقوم حكومة ، وتنظم وسائل المواصلات لنقل الذخيرة والمؤن ، وجباية الضرائب ، والهيمنة على شؤون الدولة ، حتى يصبح البريد ضرورياً لنقل أوامر الملك وتسهيل أعمال الحكومة ، وتمكين العلاقات بين الجماعات والأفراد .

ولقد يجوز لنا أن نعتبر البريد من حيث انتظامه مقياساً لمدينة الشعوب ، ذلك لأن البريد يخضع في تطورات ونظمه لجميع المؤثرات التي تخضع لها المدينة . وقد لوحظ أنه كان يندثر في العصور المظلمة التي تراجعت فيها المدينة ويزدهر كلما خطت الشعوب خطوة جديدة نحو الرقي والنظام والعمران .

والبريد في مصر في العصور القديمة والوسطى قد خضع لهذه المؤثرات ، فازدهر أحيانا حتى كان مضرب الأمثال في الدقة والانتظام ، ولكن حلقاته لم تتصل إلا منذ بداية القرن التاسع عشر في عهد المغفور له "محمد علي باشا" رأس الأسرة العلوية الكريمة .

وقد احتل مكانه المحترم بين برد العالم على يد المغفور له الخديو "إسماعيل" وبلغ غاية مجده في هذا العصر الذهبي ، عصر حضرة صاحب الجلالة شولانا الملك "فؤاد الأول" .



لمصلحة البريد في العصر الذهبي

فصر حضرة صاحب الجلالة الملك "فؤاد الأول"

نشأت مصر من فضل حضرة صاحب الجلالة الملك "فؤاد الأول" ومن جميل رعايته ما رفعها إلى مستوى من الحضارة والعمران لم تصل إلى مثله في أى عهد مضى في تاريخها المجيد . فلقد أحاط بجلالته بعنايته جميع مرافق البلاد ، وكان للقائمين بالأمر من سداد رأيه وسعة علمه وحسن تديره منارا يهتدون به في استحداث أنواع التجديد في كل ناحية من نواحي الحياة العامة ، فما من إصلاح جل أودق إلا بجلالته هو المرشد إليه ، أو صاحب الرأى السديد فيه ، وما من تجديد إلا هو الموحى به أو المشجع عليه ، وما من خطوة تخطوها البلاد إلا هو الممهّد لها والهادى إليها .

وأُقد كان من النعم التي أسبغت على مصلحة البريد أن كلاًها
لجلالة الملك بالمزيد من عنايته، وأن تعهدها لجلالته بحمىل رعايته ،
ولا غرو فالمصلحة من غرس المغفور له والده الخديو "إسماعيل"
مجدد مصر الحديثة ، ومؤسس حضارتها ، وواضع بذور نهضتها .
وقد تعلقّت الإرادة الملكية السامية بدعم الصرح الذي وضع حجره
الأساسى المغفور له والده ؛ فأدخل على المصلحة فى عصره الذهبى
من الإصلاحات ما ارتفع بها الى درجة الكمال واستحدث فيها من
النظم ما لم يكن لها بمثله عهد من قبل .

ففى عهد لجلالته وبإرادته السامية وعلى ضوء إرشاداته قد
نظمت المواصلات الداخلية، وتغلّغات السكك الحديدية فى داخلية
البلاد، وربطت بين أطرافها ، وعمّ نظام البريد المستعجل بأنواعه ،
واستخدمت مصلحة البريد السيارات والموتوسيكلات فى نقل البريد
وتفريغ صناديق الخطابات والمطبوعات ، وأنشأت البريد الجوى ،
وتعاقدت مع أهم شركات الملاحة الجوية والبحرية ، حتى أصبح
البريد ينقل الى الخارج مرتين يومياً على الأقل ، بعد أن كان ينقل
ثلاث أو أربع مرات فقط فى الأسبوع .

وفى عهد لجلالته وبإرادته السامية وعلى ضوء إرشاداته الثمينة
استمكت مصلحة المساحة معدّاتها لإمداد مصلحة البريد بحاجتها
من الطوابع والتمموغات التي كانت تستجلب من الخارج ، وأصدرت
مصلحة البريد عدداً من الطوابع التذكارية لأول مرة فى تاريخ

الطوابع المصرية ، واستعملت الآلات الكهربائية لختم المراسلات
في المكاتب الكبرى .

وفي عهد لجلالته أنشئ حساب الأمانات ، وتبذلت اذون
البريد مع فلسطين ، وألغى مكتبا البريد الفرنسى ببورسعيد
والاسكندرية ، واستبدل مكتب البريد الفلسطينى السائر بين القنطرة
ورفخ بآخر مصرى ؛ فأصبحت جميع الأعمال البريدية بالقطر المصرى
خاضعة لسيطرة مصلحة البريد المصرية .

وبإرادة لجلالته الملك وعلى ضوء إرشاداته، نقلت الادارة العامة
للمصلحة من الاسكندرية إلى القاهرة ، وأنشئ متحف البريد
واستحدث فى أعمال صندوق التوفير من النظم والتسهيلات ما ضاعف
الإقبال عليه .

لذلك كله قليل من كثير مما أصابته مصلحة البريد فى عهد
لجلالته الملك "فؤاد الأول" من إصلاحات جعلت منها هذه الادارة
العتيدة المنتظمة انتظام الساعة الدقاقة ، المتشعبة الشرايين فى جسم
مصر من أقصاها إلى أقصاها ، وهى إصلاحات كان لها أثرها العظيم
فى تنشيط حركة الأعمال ، وتوسيع نطاقها وتوثيق العلاقات بين
الشرق والغرب .

وفي الصفحات التالية موجز لتاريخ البريد فى مصر بصفة خاصة،
وفيه تبيان الأدوار التى اجتازها فى مختلف العصور ، حتى بلغ هذا
المبلغ العظيم من الدقة والانتظام .

القِسْمُ الْأَوَّلُ

الكتابة ، الرسالة ، والورق

الكتابة :

أُدرج الانسان في مدارج المدنية، ووجد لزاما عليه أن يبتكر طريقة للكتابة لأسباب : أهمها تسجيل ما يجب عليه استذكاره من شؤونه وضرورة التخاطب مع أشخاص بعيدين ، وحماية الممتلكات الشخصية من أدوات وماشية وغيرها بعلامات مميزة لها، لهذا كله ابتكر الانسان الكتابة ، ولما تعلمها خصيصا للأغراض الآتية ، خطر له بعدئذ أن يستغلها لتسجيل أناشيده وصلواته ، وإثبات أفكاره وأقواله .

وكانت الكتابة في نمطها الأول مجرد نقوش على الأحجار، يرسمها الكاتب ويتعهد بها قاطع الحجر بالحفر، ولم يكن لزما أن يلم قاطع الأحجار بأصول الكتابة والقراءة، مادام عليه فقط أن يحفر ما رسمه له الكاتب . ولذلك يجوز لنا القول بأن قليلين جدا من القدماء تعلموا الكتابة، وأقل منهم من كان في مقدورهم أن يقرأوا ما هو مكتوب .

ويرجع عهد أول التجارب التي حاولها الانسان لإثبات أفكاره وأقواله إلى أقدم عصور التاريخ، فبدأ بإثباتها على الحجر في شكل صور

ورسوم اصطلاح عليها الناس وتواضعوا على فهم معناها ، ولم تصل
الكتابة إلى هذا الكمال ، الذى يعتبر مظهرا بديعا من مظاهر تطوّر
المدنية الانسانية إلا بعد آلاف من الأعوام ، تقلبت خلالها فى أدوار

ثلاثة : (أولها) الصور ، (ثانيها) المقاطع ،
(ثالثها) الحروف الهجائية .
وقد خضعت الكتابة المصرية القديمة
لهذه الأدوار ، وتقلبت فى أطوار ثلاثة :

{ طائر ومعناه كذلك
• صغرا الحيم .



{ جناح ويؤدى معنى
• الارتفاع .



{ بيضة وتؤدى معنى النوع



{ تمساح ويؤدى معنى
• التجسس .



{ سمكة وتؤدى معنى
• الصيد .



• ثعبان .



• شجرة .



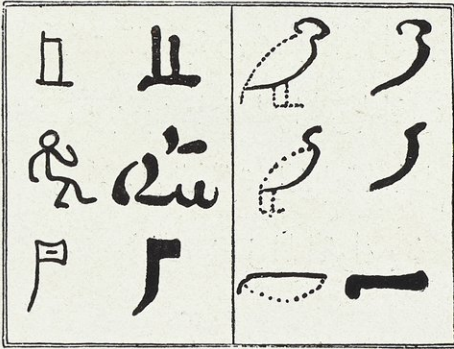
• غصن جاف .



(الهيروغليفية ومدلولاتها)

(الطور الأول) حوالى ٤٠٠٠ سنة ق.م ،
وكانت تعرف فيه بالهيروغليفية ، وهى عبارة
عن صور تدل على نفسها ، وقد تتعدى دلالتها
إلى ما يمكن أن يفهمه الانسان منها بالبديهة كما
ترى فى الصور التى إلى جانب هذا الكلام .

و (الطور الثانى) حوالى سنة ٢٢٠٠ ق . م ، وكانت تعرف

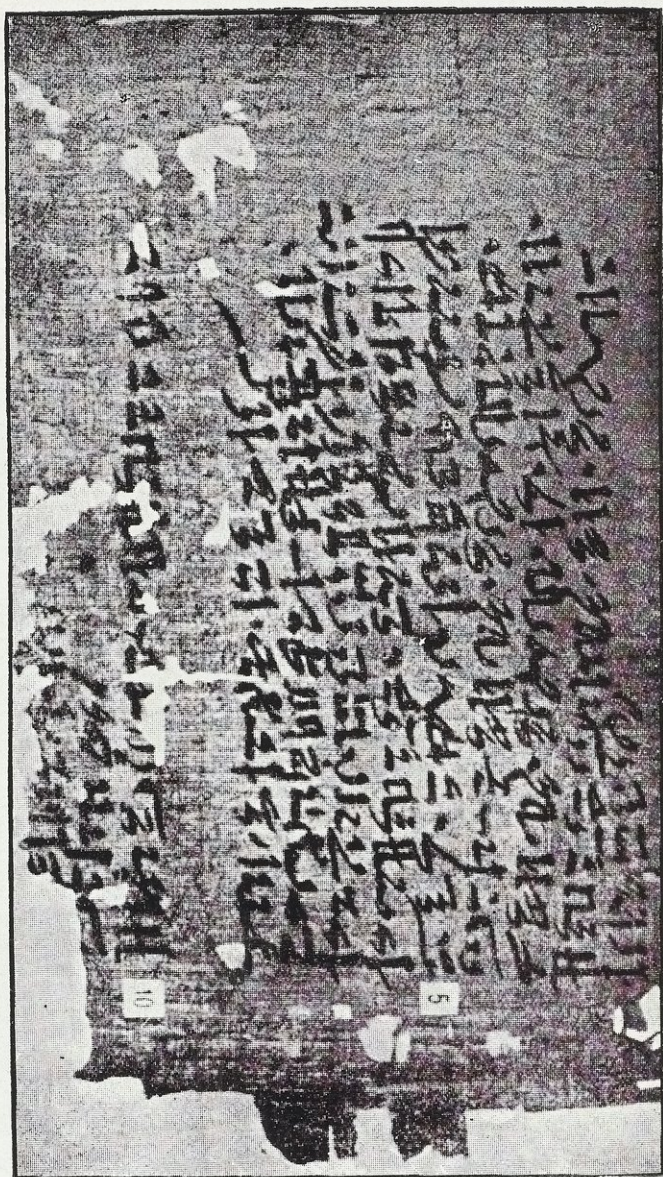


(الهيراطيقية والهيروغليفية)

فيه بالهيراطيقية ، وهى
عبارة عن الهيروغليفية
معدلة بما يؤدى إلى
القصد فيما يبذل فى رسم
الهيروغليفية من جهد
ووقت ، وترى هنا رسما

يبين كيف اقتبست الهيراطيقية من الهيروغليفية .

(جذاب باله امر طيبة)



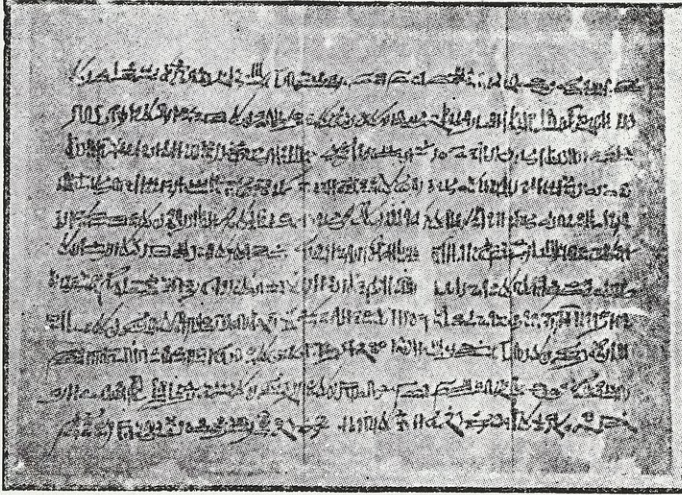
أو (الطور الثالث) حوالى سنة ٨٠٠ ق. م ، وكانت تعرف فيه

بالديموطيقية ، وهى اختصار جديد
للهيراطيقية ، خرج بها كثيرا عن
الأصل الهيروغليفي حتى أصبحت أشبه
بكتابة جديدة مستقلة تمام الاستقلال.

وكانت الهيروغليفية تكتب أفقيا
أو رأسيا ويدل اتجاه رؤوس الحيوانات
على كيفية اتجاه الكتابة ، أما الهيراطيقية
والديموطيقية فكانتا تكتبان من اليمين إلى اليسار .

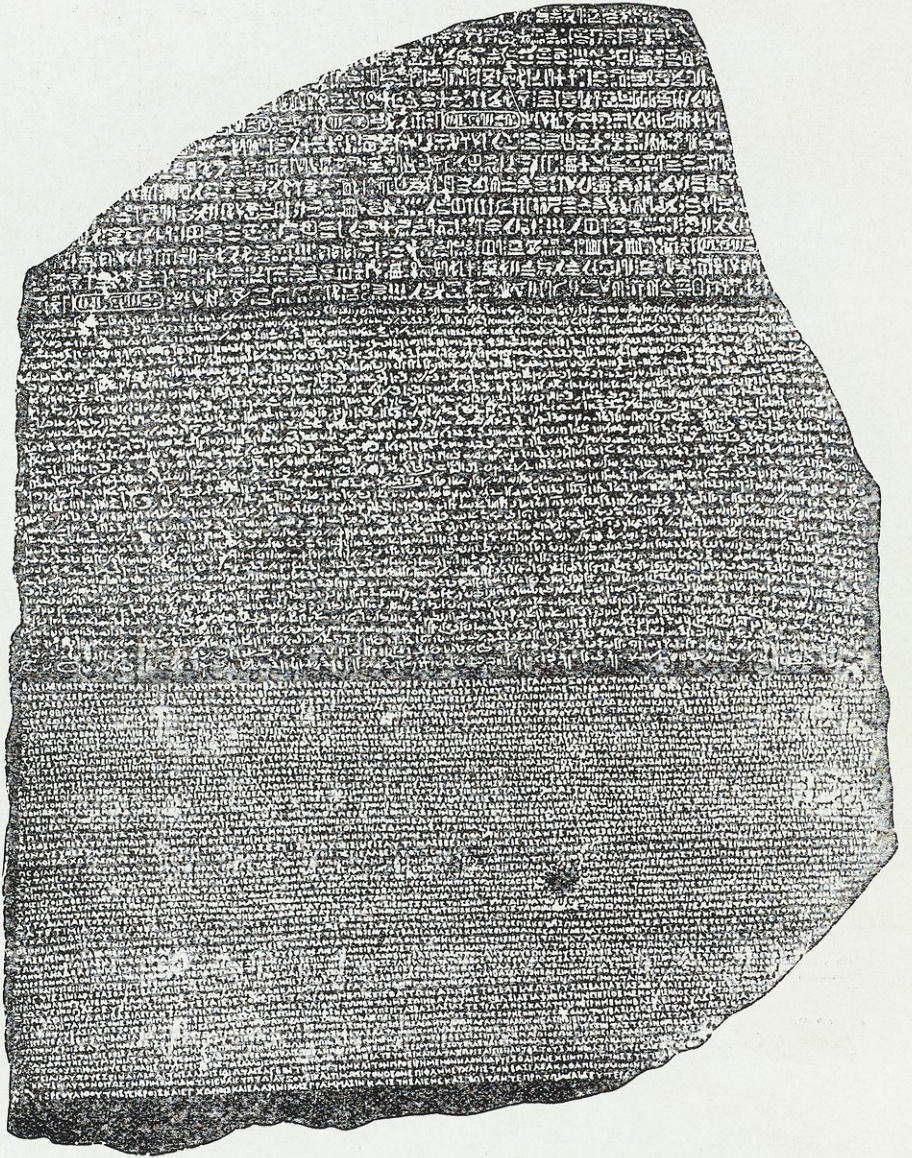
(الديموطيقية والهيراطيقية والهيروغليفية)



(خطاب باللغة الديموطيقية مكتوب على ورق بردى)

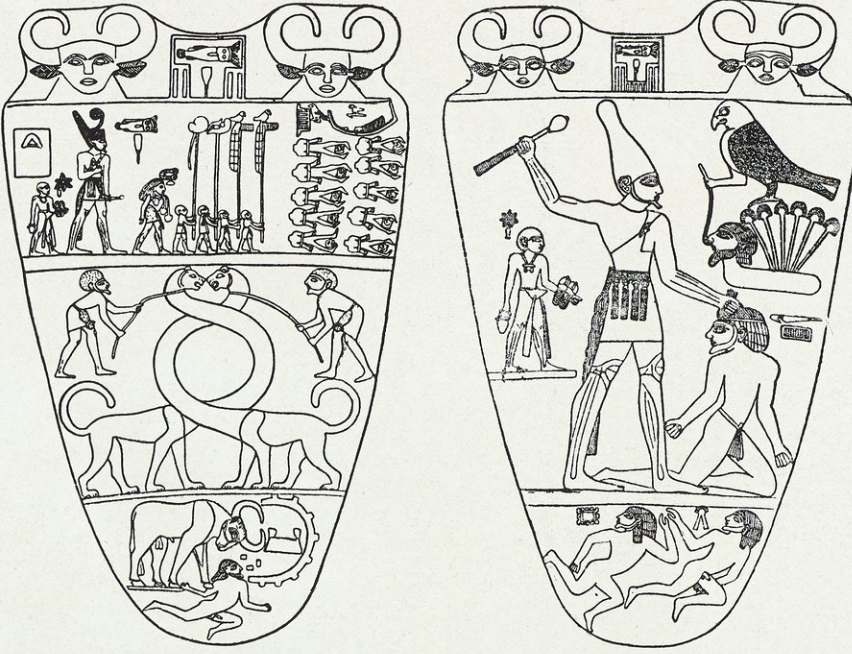
وقد ظلت الكتابة الهيروغليفية طالما غامضا لا يهتدى الباحثون
إلى معرفة معناها، حتى عثر السكايتن بوشار (من رجال الحملة الفرنسية)
فى أغسطس سنة ١٧٩٩م على حجر رشيد المشهور فى قلعة قديمة

على بعد سبعة كيلو مترات شمال غرب مدينة رشيد ، وقد نقش على
هذا الحجر أمر ملكي يرجع تاريخه إلى عهد البطالسة (بطليموس
الخامس سنة ١٩٦ ق . م) ، وهذا الأمر مكتوب بالهيروغليفية
والديموطيقية والاعريقية، وبمقارنة هذه الكتابات الثلاث ، استطاع
العلامة الفرنسي جان فرنسوا شامپليون أن يحل رموز الهيروغليفية ،
وأن يعرف معنى ما كتب منها على الآثار المصرية القديمة .



(حجر رشيد)

والظاهر أن الكتابة الهيروغليفية لم تستقم بحيث تؤدي المعنى المطلوب أحسن الأداء إلا في عهد الأسرة الأولى ، وأقدم كتابة مفهومة وصلت إلينا من عهد هذه الأسرة هي نقوش اللوحة المعروفة باسم لوحة نارمر .



(لوحة نارمر)

وعلى أحد وجهي هذه اللوحة صورة الملك نارمر، وعلى رأسه تاج الوجهين البحري والقبلي . والصورة تمثله وهو يقدم قربانا للآله هورس ، وعلى الوجه الآخر صورتان إحداهما تمثل الموكب الملكي والأخرى تمثل تقديم أسرى الأعداء قربانا للآلهة .

وقد انتشرت الكتابة الديموطيقية في عصر البطالسة، ولما اعتنق المصريون المسيحية، هجروا الكتابة القديمة لما فيها من تعقيد، واتخذوا

الكتابة القبطية

لأنفسهم كتابة جديدة اقتبسوها من الحروف الإغريقية ، وأضافوا إليها من الديموطيقية ستة حروف تعبر عن أصوات لا وجود لها في الحروف اليونانية القديمة ، وقد عرفت بالكتابة القبطية ، وظل الناس يستعملونها حتى كان الفتح الإسلامي ، فحلت اللغة العربية في مصر محل اللغة القبطية التي اقتصر في استعمالها بعد ذلك على الطقوس الدينية في الكنائس .

وقد تغلغت محبة الخط العربي في النفوس نظرا لجماله واختصاره ، وبلغت العناية به في عصر المماليك مبلغا عظيما يلمسه المتأخرون فيما نقش وكتب على المساجد التي تخلفت عن ذلك العصر .

ولما انتقلت الخلافة إلى الأتراك ، أخذوا نصيبهم من العناية بالخط العربي وأتقنوه وافتنوا فيه ، ثم حدث الانقلاب الأخير واستعاض الأتراك الحروف اللاتينية عن الخط العربي ، فأوشك بذلك نجمه أن يافل ، لولا أن تداركته عناية حضرة صاحب الجلالة "فؤاد الأول" لملك مصر ، الذي عز عليه أن يرى هذا النوع العريق من الفن الجميل تكاد أصوله تدرس ، فألقى إليه باله ، وأمر بإنشاء معاهد لتعليم الخط بأنواعه المختلفة ، وأخذ يرعاها ويشجع طلابها بالجوائز ، ثم رأى لجلالته أخذا بسنة التجديد ورغبة في رفع مستوى الكتابة والخط ، أن يتبكر صور للحروف الهجائية غير بعيدة الشبه بالحروف العادية تؤدي ما تؤديه

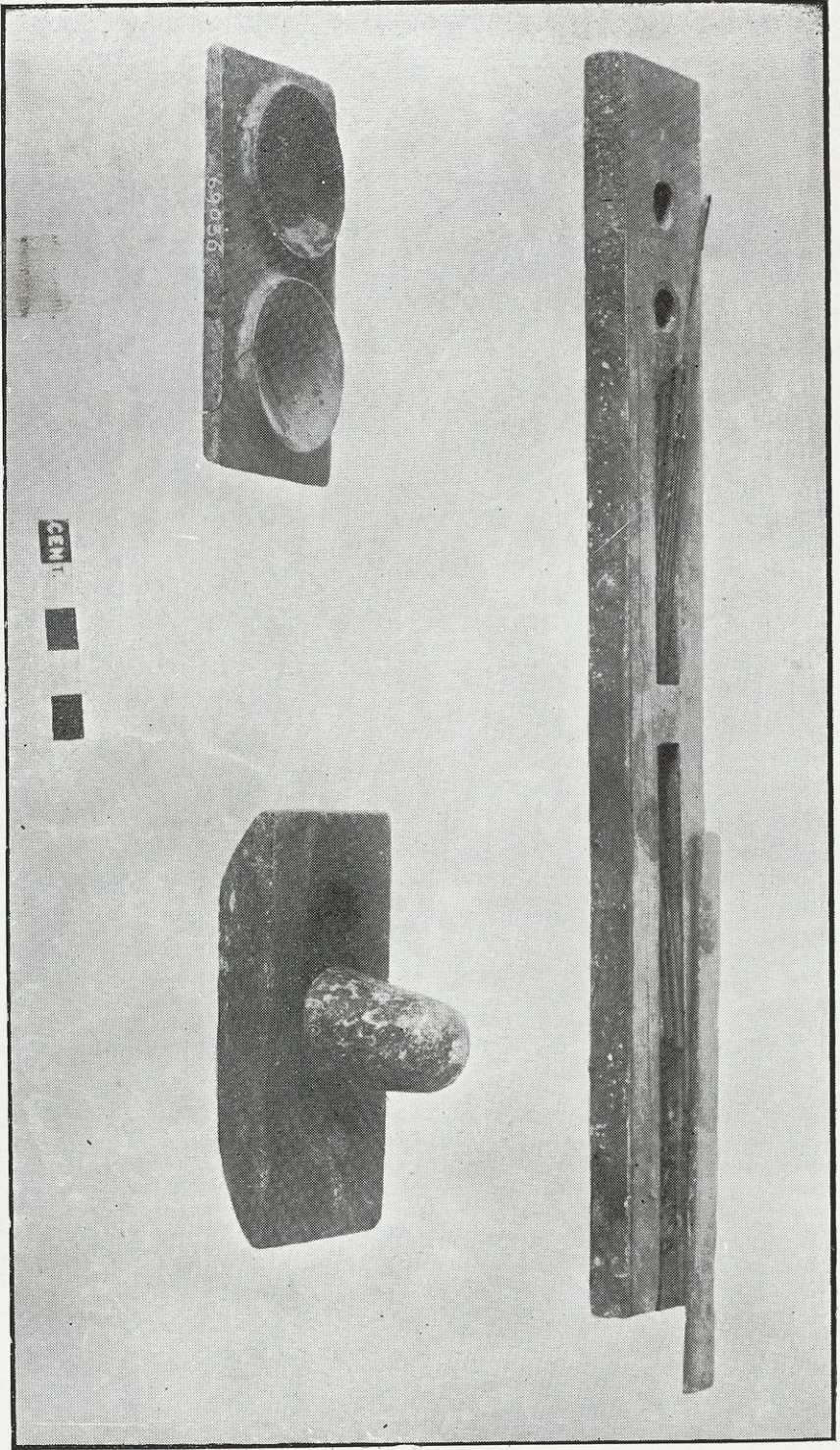
الحروف الكبيرة فى اللغات الأجنبية ، فأثمر هذا رأى السديد حروف
التاج التى زادت الكتابة العربية روعة ، وأكملت فيها نقصا ، وأعادت
الى الخط العربى شبابه ورونقه :

أ ب ج د ه و ز ح ط ي
ا ب ج د ه و ز ح ط ي

(نماذج من حروف التاج وما يقابلها من الحروف العادية)

الرسالة :

لحفظت لنا الصخور الضخمة ، والآثار القديمة الشاهقة ، كثيرا من
النقوش الهيروغليفية التى لم يقصد بها ولا شك أن تكون رسائل ، لأن
الرسالة بمعناها الصحيح هى ما يكتبه ويبعث به شخص لآخر ، وإذن
فالرسالة لم توجد قبل أن يتمكن الإنسان من النقش أو الكتابة على
مواد يسهل حملها ونقلها ، وقبل أن يتدع الإنسان الكتابة ، كانت
الرسالة عبارة عن رموز مفهومة تؤدى المعنى المقصود ، يحملها رسل
يوفدون من امة إلى امة ، او من فرد إلى فرد ، فكان يرمز إلى الحرب
مثلا بالمشعل ، وإلى السلم بفسائل النخيل ، غير أن هذه الرموز لم تكن



(مواد السكّاية عند قدماء المصريين)

تكفل سرية المراسلات ، فلما ابتدعت الحروف ، ولم يكن يفهمها غير قلائل ، وجد أنها تكفل السرية المطلوبة ، فاستخدمت في المراسلات وأسميت الرسالة المكتوبة كتابا أو خطابا .

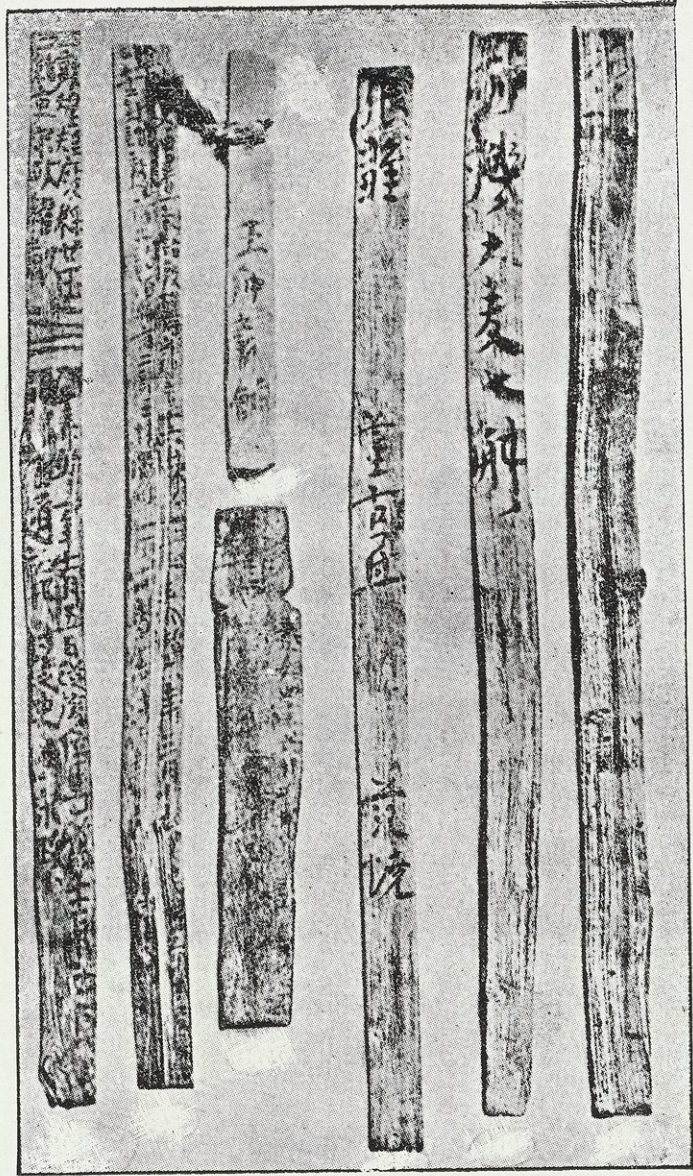
وكانت الرسالة تنقش على الطين ثم تحرق ، أو تكتب على الجلود وقشور الشجر ، واستعمل المصريون الشقافة في الكتابة ، وقد وجدت رسائل كثيرة من هذا النوع في أصوان .

واستعملوا كذلك ألواح الخشب المكسوة بالجمع (الشمع) ، وكانت هذه الألواح أصلح من غيرها ، لأنها تعمر طويلا وتستخدم مرارا بإزالة الكتابة عنها بسهولة عند الاقتضاء ، ثم استعاضوا عن هذه الألواح بلقائف البردى والرق ، وكانوا يستعملون في كتابتها أقلاما من الغاب يهذبونها ويدبونها ويغمسونها في مداد أسود مصنوع من الصمغ والعثان (الهباب) ، بل وكانوا يكتبون بالمداد الأحمر في أحوال استثنائية .

واستعمل غير المصريين غير هذا وذاك من المواد ، فكتب الصينيون على الخشب والمعادن والحزير ، وكتب الهنود على خوص النخيل .

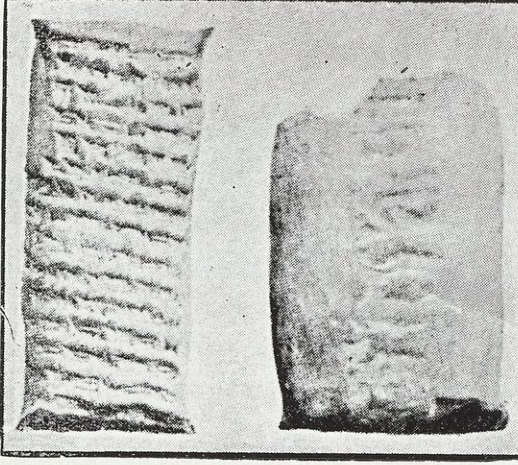
ولما أصبحت الكتابة والقراءة مشاعا بين الجميع ، اشتدت الحاجة إلى وسيلة لصيانة محتويات المراسلات من عيون الفضوليين ، فكانت أوراق البردى تعقد بالخيوط عقدا محكما ، ثم تحتم أطراف الخيوط بالطين ثم بالجمع .

صيانة الرسائل



(رسائل صينية قديمة)

وكان أهل بابل يكتبون رسائلهم بالخط المسماري على ألواح من الطين ، ويضعونها في أغلفة من الطين كذلك ، ثم يحرقونها فلا تتسنى قراءة الرسالة إلا بكسر الغلاف .

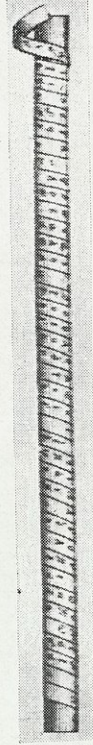


(رسالة وغلاف مكتوبان بالخط المسماري ويرجع عهدهما إلى سنة ٢٠٠٠ ق.م)

لما أهل اسبارتا ، فانهم احتفظوا بسرية خطاباتهم باستعمال رسالة العصي (Scytals) ، وهي عبارة عن عصا يلفون عليها شريطا من الجلد ، ويكتبون على الشريط بعد ذلك ما يريدون ، ثم يحلونه وبذلك لا تتسنى قراءة الرسالة لغير المرسل اليه ، الذي يتعين أن تكون في حوزته عصا في ضخامة تلك التي استعملها المرسل .

وعندما استعمل الناس الورق للكتابة ، أخذوا يطوون رسائلهم ويختمونها من الخارج ، ثم برموا بهذه العملية وراحوا يودعون رسائلهم أغلفة منفصلة ، وكان العرب أول من صنع أغلفة الورق للرسائل ، وقد صنعوها بأيديهم صنعا سقيما .

واستمر الحال كذلك، حتى ابتكر أحد الانجليز في سنة ١٨٦٧ ،
غلافا منتظما هو المستعمل حتى الآن .



الورق :

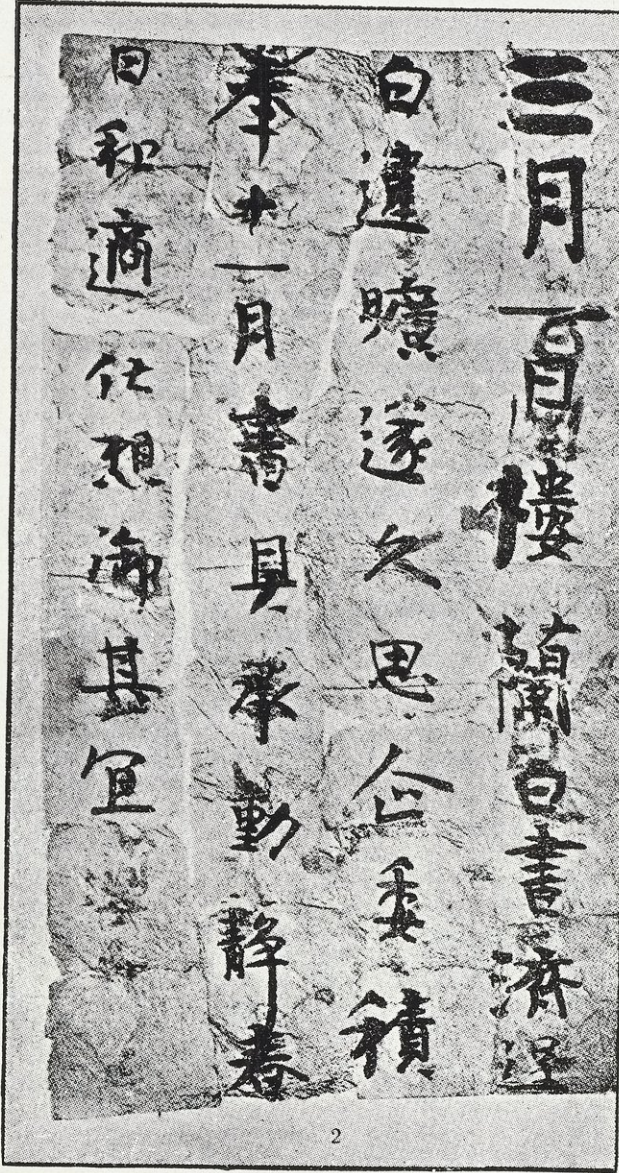
كان شجر البردى من أكثر الأشجار نمواً
في أرض الدلتا ، وقد ذكر المؤرخ هيرودوت أن
بعض المصريين كانوا يقتاتون بلباب هذا الشجر ،
وقد صنع منه قدماء المصريين الورق ، بأن كانوا
يضعون شرائحه بجانب بعضها البعض ، حتى إذا
اكتملت لديهم طبقة وضعوا فوقها طبقة أخرى ،
بحيث تتقاطع شرائح الطبقتين ، ثم يلصقون هاتين
الطبقتين ويضغطونهما ويتركونهما حتى يجفيا ،
وبذلك كانوا يحصلون على مادة قريبة الشبه بالورق
المعروف حالياً .

(رسالة العصا)

وعن المصريين اقتبس الإغريق والرومان طريقة استعمال ورق
البردى للكتابة ، وظل هذا الورق مستعملاً في أوروبا حتى بداية
القرن الثاني عشر ، حين كان المصريون قد استعاضوا عن البردى
بالورق العادى .

والى الصينيين يرجع الفضل فى صنع الورق ، فانهم صنعوه فى القرن
الثانى قبل الميلاد ، واحتفظوا بسر صناعته ، حتى احتل العرب مدينة
سمرقند فى سنة ٧٥١ ميلادية ، وقد حدث أثناء احتلالهم هذه المدينة
أنهم اصطدموا بالصينيين ، فأسر القائد العربى منهم من باح له بسر
صناعة الورق .

وكان العرب في مصر يصنعون ورق البردى، ويستعملونه للكتابة حتى بداية القرن التاسع، ثم صنعوا الورق العادي، وانتقلت طريقة



(أقدم رسالة كتبت على الورق)

صنعه إلى أسبانيا في بداية القرن الثاني عشر، وانتشرت في أوروبا بعد ذلك.

القسم الثاني

البريد في مصر في العصور القديمة والوسطى

البريد في عصر الفراعنة

لما كانت مصر مهد أقدم المدينيات ، فإنّ فيها دون سواها يتسع مجال البحث عن أقدم النظم البريدية ، إذ من الطبيعي ، وقد قامت بها في عهد الفراعنة حكومات منظمة ذات إدارات ومكاتب وموظفين ، وجيوش وأساطيل ، أن يتصل ملوكها بعمالهم في الأقاليم وفي البلاد التي فتحوها ، وأن يربطهم بهؤلاء جميعا بريد منتظم يحمل اليهم أنباء رعاياهم ، وينقل أوامرهم الى العمال والحكام في الأقاليم ، وقد دلت الآثار ، فضلا عن ذلك ، على أن رسائل تبودلت بين فراعنة مصر وحكام الدول المجاورة التي كانت تربطهم بها صلات تجارية وسياسية .

والأول وثيقة جاء بها ذكر للبريد يرجع تاريخها إلى عهد الأسرة الثانية عشرة (حوالى سنة ٢٠٠٠ ق . م) وهى وصية كاتب لولده يظهره فيها على أهمية صناعة الكتابة ، والمستقبل المجيد الذى ينتظر الكاتب في وظائف الحكومة ، ويحدث فيها عن بؤس أصحاب الحرف

والصناعات الأخرى ، مما ينطبق تماما على معنى الصور الساحرة التي وجدت في بنى حسن ؛ فقد قال هذا الكاتب ضمن ما قال : ”أما ساعى البريد فانه يحمل أثقالا فادحة ، ويكتب وصيته قبل أن ينطلق في مهمته ، توقعا لما قد يصيبه من الوحوش والأسويين^(١)“ ، ولعل أقدم وأهم مجموعة وصلت إلينا من الرسائل ”مجموعة رسائل تل العمارنة“ المكتوبة بالخط المسمارى ، وهى فى الواقع عبارة عن سجل للراسلات السياسية نقلها أمينوفيس الرابع (سنة ١٣٦٤ ق . م) ، من طيبة الى أخوتاتون ”العمارنة“ عاصمته الجديدة ، وقد تبودلت هذه الرسائل بين أمينوفيس الثالث والرابع (سنة ١٤٠٥ - ١٣٥٢ ق.م) وبين ملوك الحيثيين ، وأشور ، وبابل ، وقبرص ، وصقلية . وهى تثبت أن فراعنة مصر كانوا يستخدمون كتابا يجيدون اللغات المعروفة فى ذلك العهد .

ومن كل ذلك يستدل على أن الفراعنة قد نظموا بريدا داخليا وخارجيا ، ولكن ما نظام هذا البريد ؟ وهل كان قاصرا على نقل رسائل الفراعنة وعماهم ؟ أم تعداها إلى رسائل الأفراد ؟؟ ذلك ما لا يستطيع القطع فيه برأى للافتقار إلى الوثائق والايضاحات ، ولكن المفهوم مما كتبه الباحثون ، أن الفراعنة كانوا يرسلون سعاة البريد الى خيتا والشام وكنعان والحبشة ، وأنه كان يتعين على هؤلاء السعاة ، أن يتقنوا لغات البلاد التى يحملون اليها الرسائل^(٢) .

(1) G. Hanotoux "Histoire de la Naticn Egyptienne (11) P. 251"

(2) Wiedmann "Das Alte Egypten. P. 322."

أما الرسائل الرسمية الداخلية ، فكان لها بريد منظم وكان يتولى نقلها سعاة معروفون بالأمانة .

وأما بريد الجمهور ، فلم يكن له نظام بذاته ، لأن الفراعنة لم ينشئوا إدارة للبريد بالمعنى الذى نفهمه ، بل كان الأغنياء يبعثون برسائلهم مع عبيدهم ، وكان الفقراء ينتهزون مثل هذه الفرصة ليرسلوا خطاباتهم مع هؤلاء العبيد^(١) .

وأكبر الظن أن قدماء المصريين لم يستخدموا فى نقل البريد غير سعاة القدم ، وأن هؤلاء السعاة كانوا يتبعون ضفتى النيل فى رواحهم وغدوهم فى داخلية البلاد ، ويسلكون إلى الخارج الطرق التى تسلكها القوافل والجيوش .

(1) Maspero "Memoire sur la correspondance chez les anciens égyptiens"

البريد في عهد البطالسة

أجمع المؤرخون على أن الفرس كانوا أول من وضع نظاما للبريد في بلادهم .

وقد غزا الفرس مصر في القرن السادس قبل الميلاد، وربما أدخلوا إليها وقتئذ نظم البريد ، فوجد البطالسة فيما بعد نواة هذه النظم ، وتعهدوها بالعناية والرعاية، إنما الذي نقطع بصحته ، هو أن البطالسة وضعوا لبريدهم نظاما إذا قيس بما هو متبع في الوقت الحاضر، مع مراعاة الفوارق بين مستوى المدينة الآن ومستواها قبل ثلاثة وعشرين قرنا ، تبين أنه بلغ أعظم مبلغ من الدقة والسرعة وضمان وصول المراسلات ، وتحديد مسؤوليات عمال البريد .

ونحن إذ نظرى نظام البريد في عهد البطالسة ، إنما نصدر عن يقين ، فإن في متناول أيدينا وثيقتين على جانب عظيم من الأهمية : تبين إحداهما نظام البريد السريع لنقل رسائل الملك ووزيره الأكبر وموظفى الدولة ، وتبين الثانية نظام البريد البطيء الذى استخدم فى نقل البريد بين الموظفين فى داخلية البلاد .

فأما الوثيقة الأولى فهى ورقة بردى وجدت فى "الحية"، وظهر أنها جزء من سجل ، كان يستعمله رئيس مكتب البريد فى بلد بالفيوم لقيود عدد المراسلات الصادرة والواردة من وإلى الملك ووزيره وكبار

الموظفين . وفي هذه الوثيقة التاريخية الهامة الدليل الكافى على انتظام البريد فى عهد البطالسة .

لم يذكر فى هذه الوثيقة تاريخ معين ، وإنما جاء بها ذكر رسائل وردت باسم وزير المالية (أبولونيوس) ، ولما كان قد تقرّر من مصادر أخرى أن هذا الوزير عاش فى المدة بين السنة السابعة والعشرين والسنة الثانية والثلاثين من حكم بطليموس فلا دلفوس ، فى القرن الثالث قبل الميلاد ، فإن هذه الوثيقة لا بد أن تكون كتبت فى هذه الفترة .

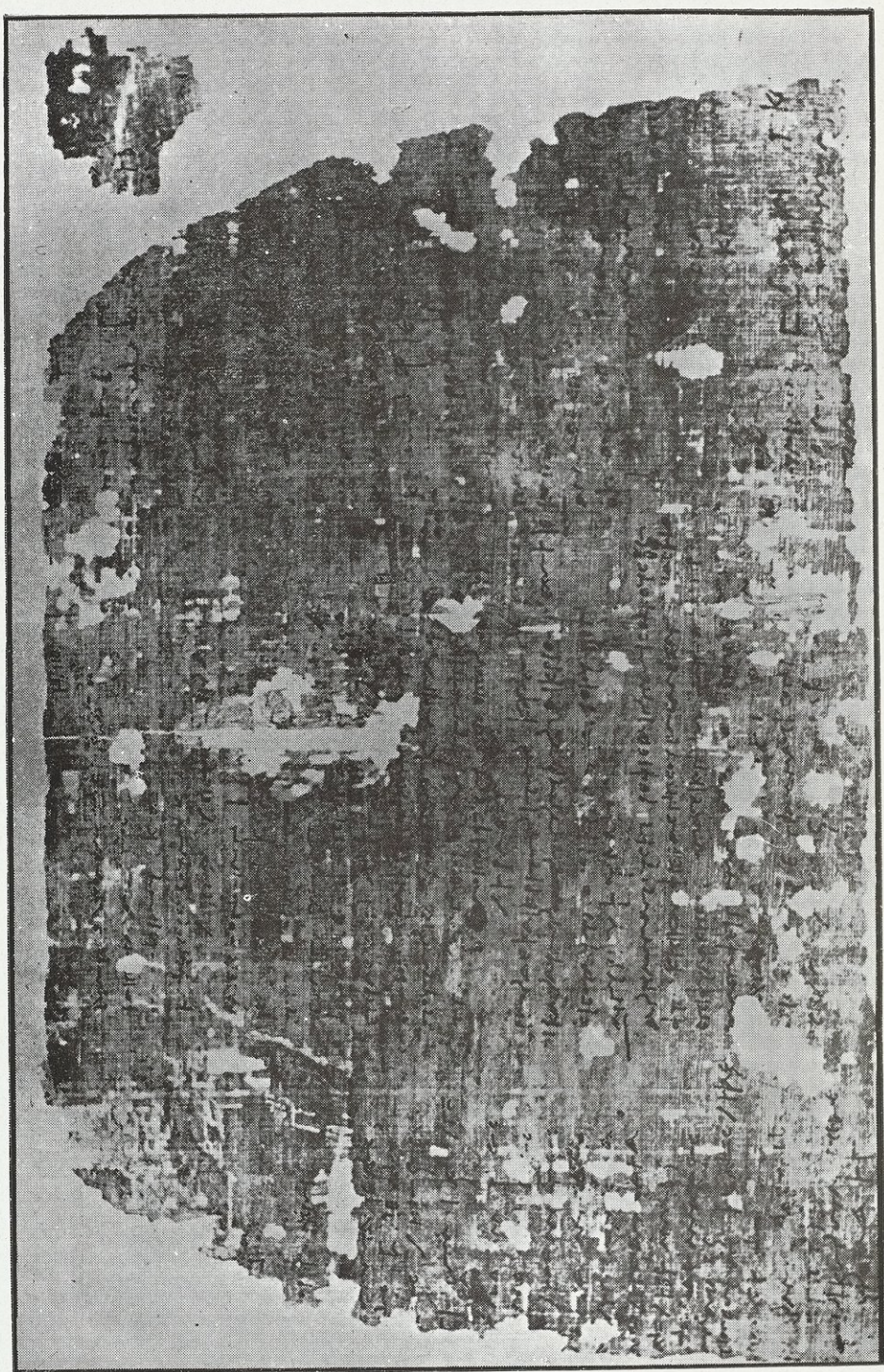
وقد سجل رئيس مكتب البريد عدد الرسائل والملفات ^(١) التى صدرت أو وردت من وإلى الملك ووزير المالية وكبار الموظفين فى أيام متوالية . وذكر أمام كل إرسال اسم الساعى الذى رافقها وساعة وصوله أو خروجه ، والطريق التى سلكها ، قبل أو بحرى النيل ، ومن ذلك أمكن الاستدلال على أنه كان بمكتب البريد أربعة سعاة يتناوبون العمل : اثنان لنقل البريد شمالا ، واثنان لنقله جنوبا . وأنه كانت تمرّ بالمكتب المذكور أربع إرساليات يوميا : الأولى صباحا فى الساعة السادسة ، من قبلى إلى بحرى . والثانية ظهرا ، من بحرى إلى قبلى . والثالثة والرابعة مساء ، من بحرى إلى قبلى فى الساعة الخامسة ، ومن قبلى إلى بحرى فى الساعة السادسة . وأن المدة المقرّرة لنقل إرسالية البريد من هذا المكتب إلى المكتب الذى يليه كانت ست ساعات ذهابا ومثلها إيابا .

(١) كانت الخطابات الكثيرة تطوى طيا اسطوانيا ، أما الصغيرة فتطوى بالطريقة العادية .

لقد لوحظ أن الخطابات المرسلة إلى الملك لم يذكر بها غير اسمه ،
وذلك دليل على أن موظفي البريد كانوا يعلمون محل وجوده حتى
ولو غادر الاسكندرية في سياحة . أما رسائل الملك إلى كبار رجال
الدولة في هوقيوبوليس أو طيبة ، فكانت تذكر بها جهة الإرسال ،
وأما الخطابات الأخرى التي لم تذكر بها الجهة ، فكان مفهوما أنها
مرسلة إلى الاسكندرية ، وذلك بخلاف الخطابات المرسلة إلى
الجنوب ، فكان لابد فيها من ذكر اسم المرسل إليه وعنوانه .

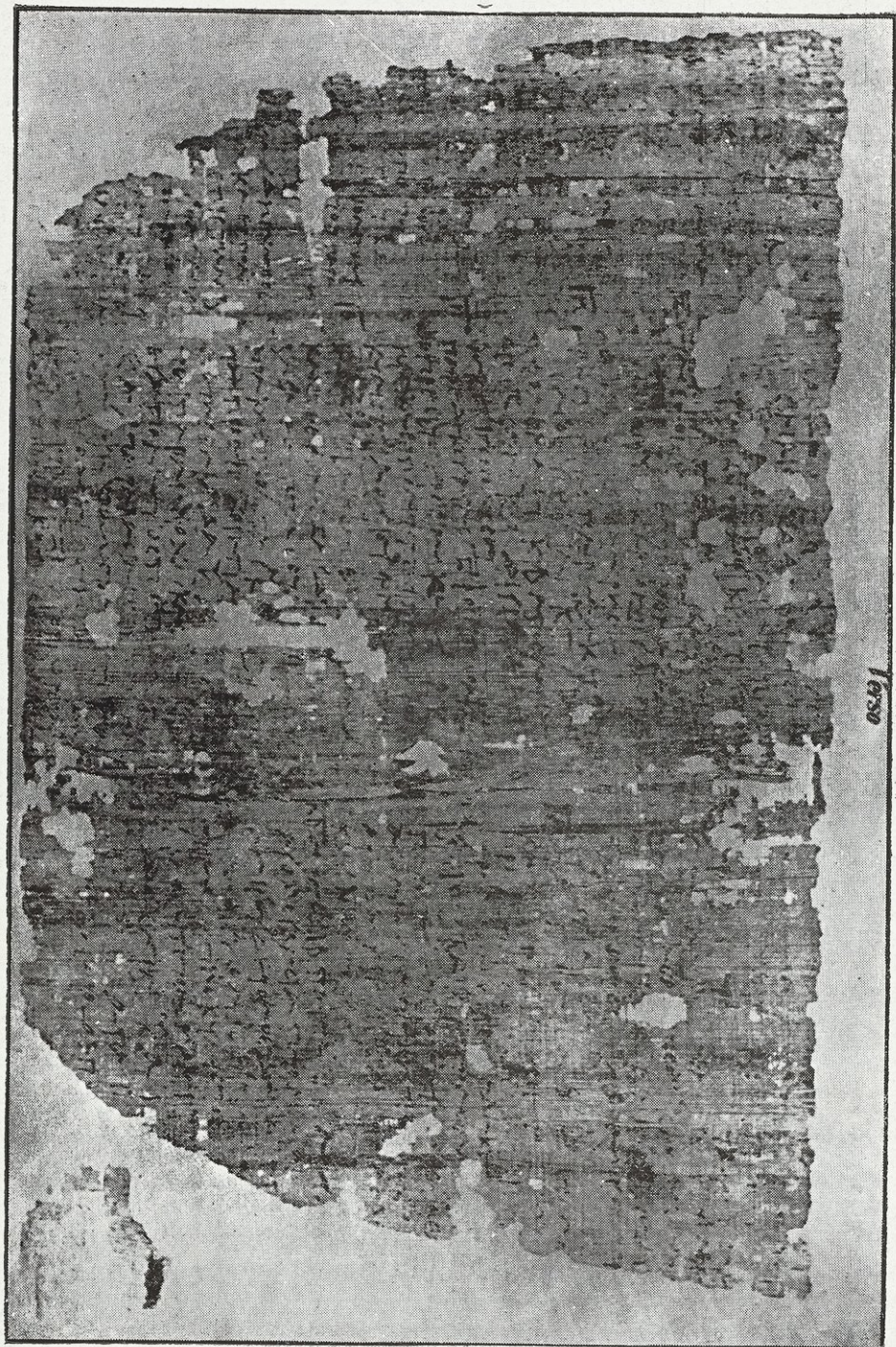
ومما يستوقف النظر في وثيقة "الحبيبة" وجود اسم شخص لاصلة له
بأعمال البريد ، وقد ذكر أمام الاسم أن صاحبه دفع مبلغا من المال ،
واستنتج الأستاذان (جرينفل وهنت) أن هذا الرجل لم يكن من
موظفي الحكومة وإلا لأرسل خطابه بدون مقابل ، وأنه لم يدفع هذا
المبلغ لنقل مراسلاته ، لأن هذا البريد السريع كان خاصا بنقل رسائل
الملك ووزير المالية وكبار الموظفين ، وإذن لابد أن يكون الرجل
قد دفع هذا المبلغ على سبيل "الغرامة" ، لأنه لم يقدم لسعاة البريد
الخيل والطعام ، فقد كان سعاة البريد السريع يستخدمون الجياد ،
ومن المرجح أن إعداد الجياد كان فرضا لازما على أصحاب
الإقطاعات .

وحسبك دليلا على سرعة البريد المستعجل في زمن البطالسة ، أن
خطابا أرسل إلى الاسكندرية من بلد في الفيوم فبلغها بعد أربعة أيام .



(صورة فخرى افية لورينة الحية "وجه")

verso



(صورة فوفورس ادية لوثيقة الحبية "ظهر" ، والوثيقة الأصلية محفوظة بمكتبة برلين)

وليس يعقل أن تكون السفن قد استخدمت لنقل هذا البريد ، لأن السفن تسرع في انحدارها مع التيار، وتبطئ في صعودها الى الوجه القبلي ، وذلك لا يكفل السرعة والنظام اللذين اتصف بهما نقل البريد في عهد البطالسة . واذا دلت هذه السرعة وهذا النظام على شيء آخر، فعلى أن مكاتب البريد ومسالك السعاة الراكين كانت بعيدة عن ضفاف النيل بحيث لا يعطلها طغيانه في زمن الفيضان .

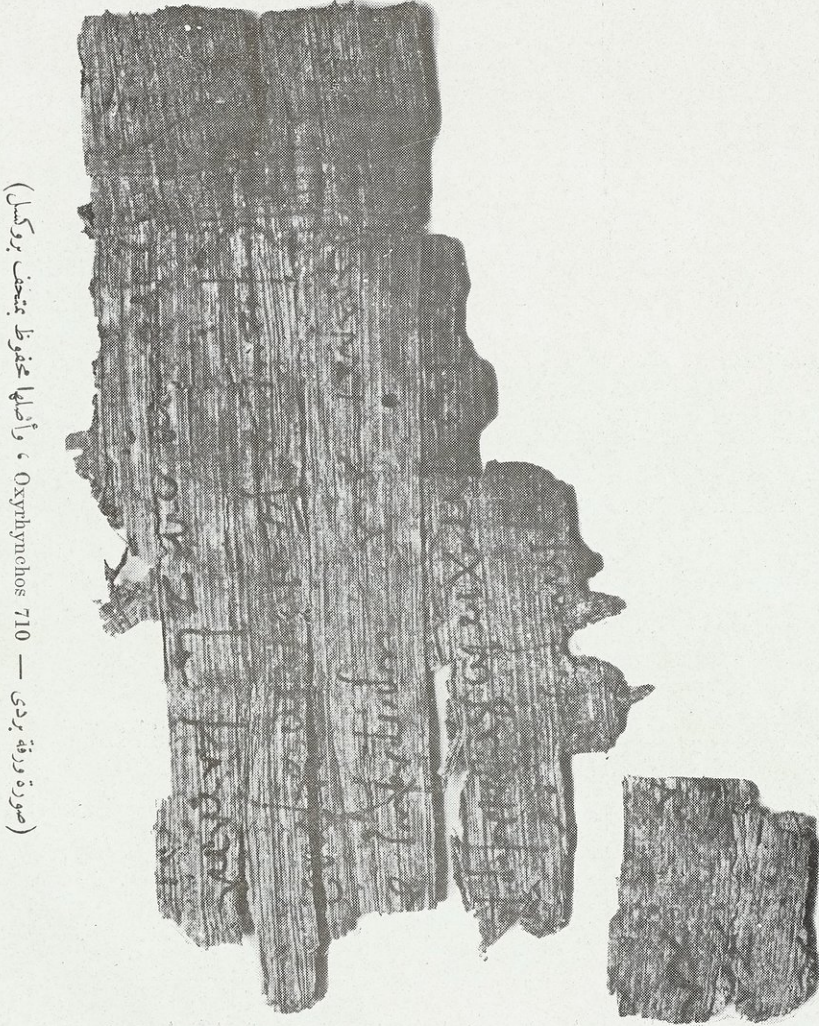
لكن كل ذلك يستخلص أن البطالسة أنشأوا بريدا سريعا منتظما لنقل الرسائل الرسمية ، وأن مكاتب ومحاط البريد كانت منتشرة على طول الطرق بين المدن الهامة وحاضرة الدولة ، وأنه كان يوجد بكل مكتب عدد من السعاة الراكين يتولون نقل البريد شمالا أو جنوبا عقب وصوله من المحطة السابقة أو اللاحقة ، وأن موظفا كبيرا في كل مكتب كان يتولى قيد الرسائل وساعات إرسالها أو ورودها وأسماء السعاة الذين رافقوا الإرساليات ، وأن أصحاب الإقطاعيات كانوا في الغالب مكلفين بتقديم الجياد، وتسهيل عمل موظفي البريد .

يجد أننا نلاحظ من وثيقة الحمية أن عدد المراسلات التي صدرت أو وردت من وإلى الملك ووزيره و كبار الموظفين بواسطة هذا البريد السريع، أقل بكثير مما ينتظر أن يكون عليه بريد رجالات دولة كبرى كدولة البطالسة ، وإزاء ذلك لا يسعنا إلا أن نسأل :

هل نظم البطالسة بريدا آخر بطيئا غير هذا البريد السريع ؟

وهل كانت هناك سجلات أخرى لقيد إرساليات البريد البطيء ؟

أُجواب هذا السؤال تقدمه لنا الوثيقة الثانية المعروفة باسم بردى (Oxyrhynchos 710) ، ويرجع تاريخ هذه الوثيقة إلى سنة ١١١ ق.م ومنها يستدل على أنه كان يوجد بمقاطعة (Oxyrhynchite) مكتب للبريد يعمل فيه رئيس و ٤٤ ساعيا وجمالا وشرطيا ، فكان رئيس المكتب مكلفا بقميد المراسلات والاهتمام بالموظفين والدواب . أما



(صورة ورقة بردى — Oxyrhynchos 710 ، وأصلها محفوظ بمتحف بروكسل)

الجمال فكان ينقل الطرود الثقيلة التي لا يستطيع نقلها سعاة القدم الأربعة والأربعون، ويحتمل أن تكون مهمة الشرطي قد اقتصرت

على مرافقة الجمال للحفاظ على الطرود ، ويغلب أن يكون هذا البريد قد استخدم في نقل المراسلات في داخلية البلاد ، ومن حاضرة إحدى الإقطاعيات إلى حاضرة الإقطاعية الأخرى ، ولكننا لا نعلم هل كانت له مواعيد معينة أم كان السعاة المشاة يرسلون عند اللزوم ، كما أننا نفتقر إلى المزيد من المعلومات عن بريد الجمال ، وإن كان ذكر هذا البريد قد ورد في كثير من البردى الذى تخلف عن العهد الرومانى ، ولكننا نفهم من وجود جمل واحد فى مكاتب البريد أن الإرساليات كانت تنقل مرة فى اليوم على الأكثر .

وأما لا شك فيه أن القوم استعملوا السفن ضمنا لنقل الخطابات ، فقد كانت هذه السفن تنقل الأشياء الثقيلة ، ولا سيما القمح بأمر الحكومة ، ومن المرجح أنها نقلت الخطابات الرسمية وغير الرسمية ، على أنه من الثابت أن المراسلات الخاصة لم تكن تنقل بالبريد السريع على الأقل ، وأن الأهالى كانوا ينتهزون فرصة سفر أحد أقربائهم أو معارفهم الى بلد ما لينيطوا به نقل مراسلاتهم إلى ذلك البلد ، وهذا هو السبب فى أن أكثر الخطابات الخاصة التى يرجع تاريخها إلى عهد البطالسة ، كانت تستهل دائما بهذه الكلمات : "إبنى أنتهز فرصة سفر فلان لأبعث معه بهذه الرسالة وأنبئكم بأن ... " (1)

(1) Wilcken — Grundzuge der Papyrskunde.

Schubart — Einführung in die Papyrskunde.

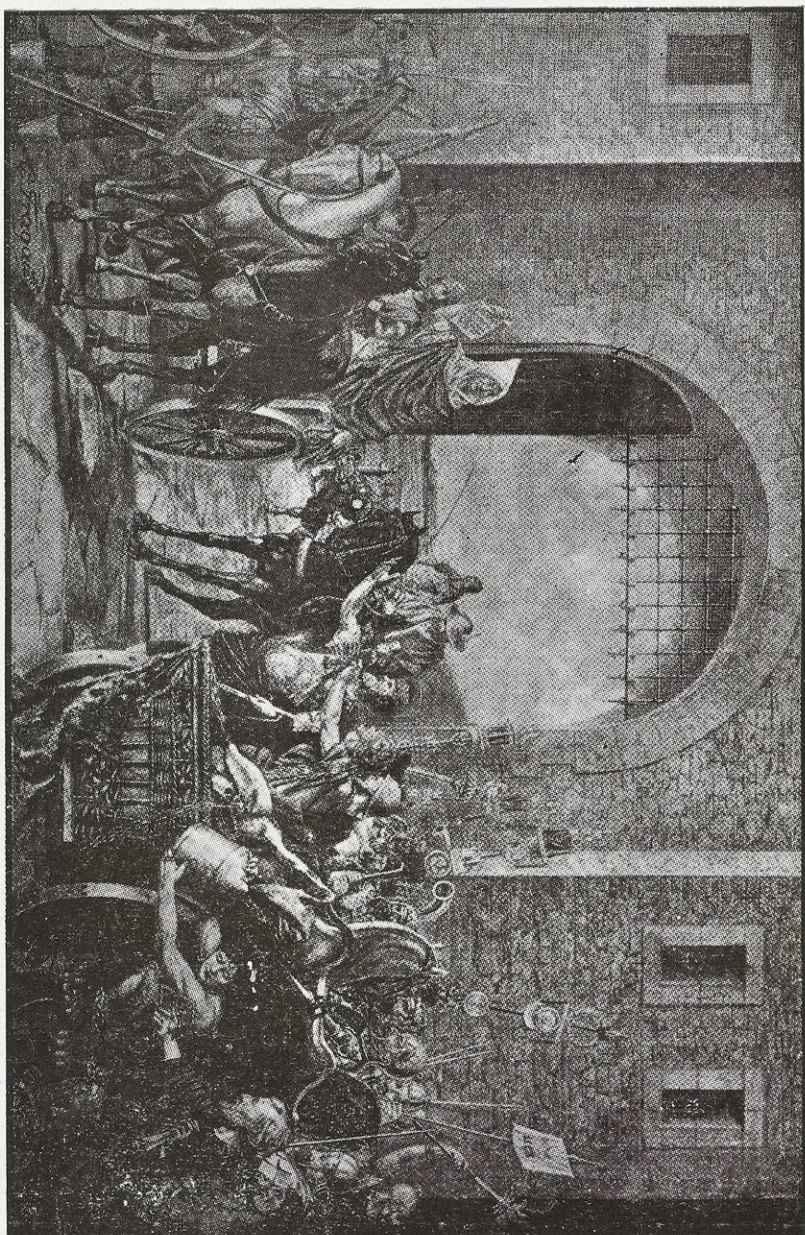
Rostowtzev — Angariae; Klio VI.

Preisigke — Die Ptolemaische Staatpost; Klio VII.

البريد في العصر الروماني

استمر نقل البريد في مصر بعد الفتح الروماني ، إن لم يكن بالنظام الدقيق الذي وضعه البطالسة ، فبما يقرب منه على الأقل ، فالمعروف أن الرومان لم يغيروا كثيرا في إدارة مصر الداخلية بعد أن أخضعوها لسلطانهم ، وأنهم فضلا عن ذلك قد عرفوا ما للبريد من أهمية سياسية وحربية وإدارية ، فعنوا بتنظيمه في امبراطوريتهم المترامية الأطراف ، وعرف عندهم باسم (Cursus Publicus) ، وقد استخدم أباطرة الرومان المركبات لنقل البريد ، وأعدوا حظائر الجياد ومحطات الراحة على طول الطرق الهامة ، لاستبدال الجياد والسعاة وتقديم الطعام ووسائل الراحة لمن يخوّل بتفويض خاص حق استعمال مركبات البريد من الحكام ورجال الدولة والجيش ، وبلغ البريد في العصر الروماني أعظم مبلغ من الدقة في عهد الامبراطور (ديوكليسيان) الذي أقام المراقبين (Curiosi cursus publici) على عمال البريد ومحطاته ، وأجاز لهم إبلاغ المخالفات إلى رؤساء الشرطة أو إلى الامبراطور ذاته .

وكانت كل ولاية أو مقاطعة تقوم بإعداد الخيل والمحطات ، واستمر هذا النظام حتى قام أباطرة الدولة البيزنطية بإعادة تنظيم البريد ، فظهر البريد السريع (Cursus Velox) لنقل رسائل الدولة ، والبريد البطيء (Cursus Clabularis) لنقل الأشياء الثقيلة ، ثم انخط نظام البريد

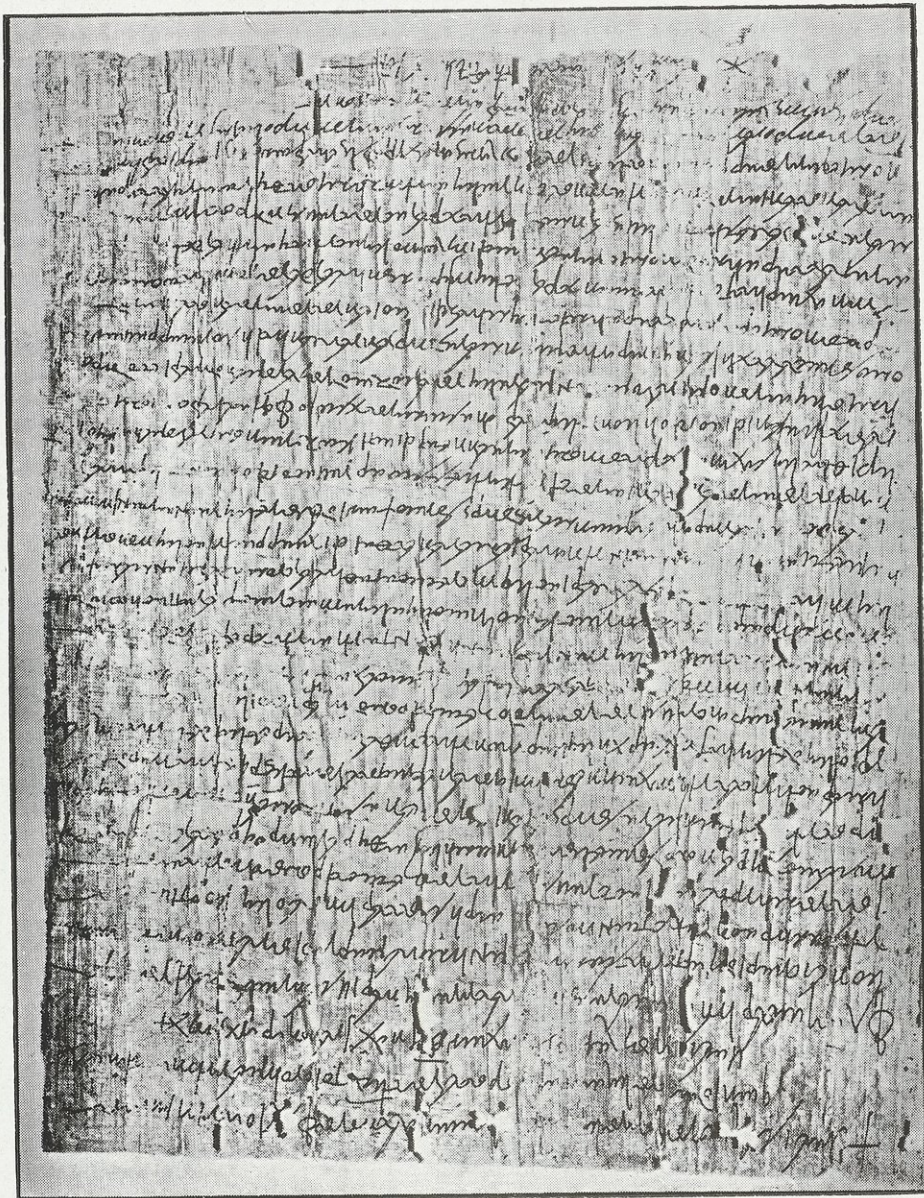


(مراكبات البريد في العصر الروماني)

بالتدريج حتى ولى الحكم الامبراطور (جستنيان) ، فاستبدل الخيل
بالحمير لعجز الولاة عن الإنفاق على خيل البريد ومحطاته .

وفي الوقت الذى أخذ فيه بريد الدولة فى الانحطاط والتدهور ،
شرع كبار الملاك فى تنظيم بريد سريع لنقل مراسلاتهم الخاصة ،
ويقول بعض الباحثين إن بريد النبلاء والملاك وضع أيضا فى خدمة
الأهالى ، ولكن هذا القول يحتاج إلى الإثبات .

وقد تخلفت عن العهد البيزنطى وثيقة هامة من بريد الملاك والنبلاء
هو عقد يرجع تاريخه إلى سنة ٥٥٠ ميلادية مبرم بين رجل يدعى
(أوريليوس سيرينوس) من منظمى الاصطبلات ، وبين نبيل من كبار
الملاك فى "بهنسا" يدعى (فلاريوس سيرينوس) ، يتعهد فيه الأول
بصفته "منظم اصطبلات الخيل للبريد السريع" بنقل مراسلات
الثانى "لمدة سنة واحدة ابتداء من أول شهر باكون ، وذلك بكل
سرعة وإخلاص وأمانة ، وبدون التورط فى ذنب أو خطأ ، وبلا
تأخير إلا فى حالة المرض ، على أن يكون الأجر ٨٠ كم من الحنطة
وتسع قطع من الذهب و٢٤ كم من النبيذ . . . الخ" . ويقرر أنه
قبض سلفا نصف القطع الذهبية ويتعهد بالألا يخلى عن العمل طيلة
المدة المتفق عليها ، وإذا فعل تعين أن يدفع ضعف المبلغ الذى
قبضه سلفا ، وإذا طرد قبل نهاية السنة بلا مبرر حق له الحصول
على مثل المبلغ الذى قبضه أولا .



(صورة عقد نقل بر يد أحد كبار الملاك ويرجع تاريخه إلى سنة ٥٥٠ م والعقد الأصلي بالمتحف المصري بالقاهرة)

البريد في العصر العربي

إن كلمة "البريد"^(١) المستعملة في العربية، هي في ذاتها دليل على أن العرب لم يستنبطوا نظام البريد، ولكنهم نقلوه عن الفرس أو اليونان، أو عنهما معا. فانهم اتصلوا في توسعهم ببلاد الفرس حيث استقرت نظم البريد كما ابتكرها (سيروس)، ثم اتصلوا باليونان فعرفوا نظم الـ (Cursus Publicus) كما استمرت في عهد الدولة البيزنطية، ومن هؤلاء وأولئك تعلموا كيف يربطون أطراف الخلافة بشبكة من الخطوط البريدية، أهمها نفس الخطوط التي أنشأها الفرس في العراق، والتي أنشأها الرومان في أنحاء امبراطوريتهم العظيمة، واستعمل العرب البريد للأغراض التي استعمله فيها الفرس والرومان من قبل، أي لنقل بريد الدولة، والتجسس على أعمال الولاة ونقل الأخبار إلى الخليفة.

ويقال إن معاوية بن أبي سفيان، هو أول من نظم البريد في الإسلام لتسرع إليه أخبار بلاده من أطرافها، وأنه استقدم لهذا الغرض رجالا من الفرس والروم.

(١) بريد كلمة فارسية معناها "مقطوع" ويقال إن الفرس استخدموا في نقل البريد دواب مقطوعة الذنب مميّزا لها عن غيرها، فأسميت "بريد ذنب" ثم حذف العرب كلمة ذنب واقتصروا على لفظة "بريد" ويقال غير ذلك إن "بريد" مأخوذة من كلمة (Veredus) اللاتينية.

وكان مركز البريد في مدينة العمرة، على مسيرة ثلاثة أيام من مكة المكرمة ، على أن تقارير عمال البريد عن أحوال الولايات كانت ترسل إلى الخليفة في دمشق أو بغداد ، وكان يتفرع من بغداد ستة طرق للبريد قسمت إلى محطات تبعد كل منها عن الأخرى أربعة فراسخ أو مسيرة يوم، وقدّر بعض المؤرخين عدد هذه المحطات بتسعمائة وتسع وخمسين وضعت بها الجياد لنقل الرسائل المستعجلة ، أما الرسائل العادية ، فكانت تنقلها الإبل تارة والسعاة المشاة تارة ، وأما رسائل الأفراد فكانت تنقل خلسة مع رسائل الدولة في بعض الأحيان .

وذكر المؤرخ العربي أبو الفداء عن سرعة البريد "في العصر العربي" ما يدل على أنها كانت تعادل وربما تتجاوز سرعة البريد السريع (Cursus Velox) في العصر البيزنطي .

وقد نسقت مصر، وهي جزء من الخلافة ، على النظام الذي وضعه الخلفاء ، وكانت أهم خطوطها البريدية هي الخط :

١ - لئن قلعة الجبل المحروسة إلى قوص، والبلاد التي يمر بها هي : الجيزة ، زاوية أم حسين ، ونا ، دهروط ، قلوسنا ، منية بنى خصيب ، الأشمونين ، ذروة سريام ، فم الخليج اليوسفي ، منفوط ، أسيوط ، طما، المراغة ، بلسبورة ، جرجا ، البلينا ، هو، الكوم الأحمر ، دندري ، قوص .

٢ - لئن قوص إلى بلاد النوبة مارا بأسوان على الهجين .

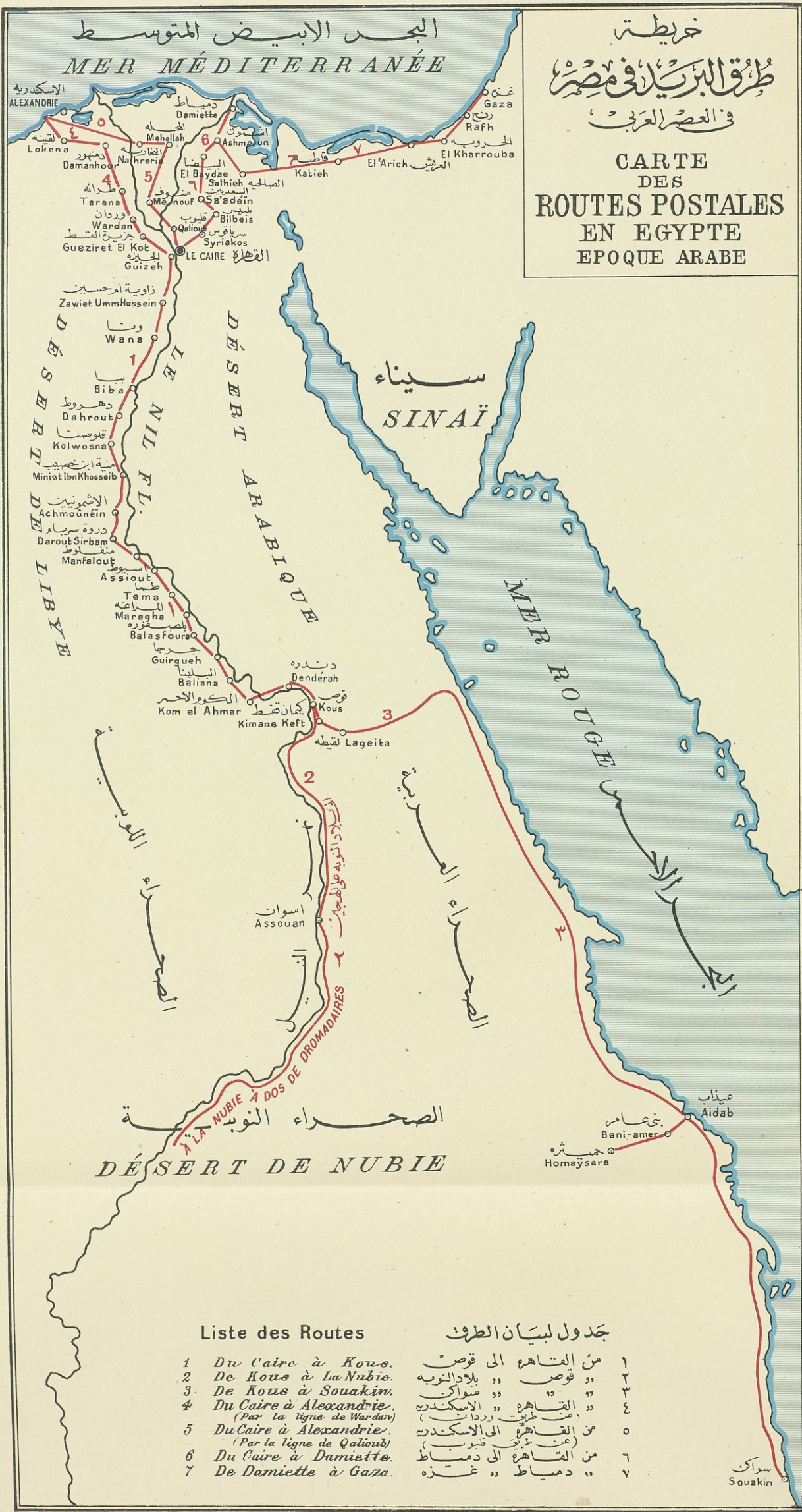
٣ - هُنَّ قوص إلى سواكن مارا بكيمان ، قفط ، ليطه ، الدريح
حميثره ، عيذاب ، بنى عامر ، سواكن .

٤ - هُنَّ القلعة إلى الاسكندرية عن طريق وردان مارا
بالجيزة ، جزيرة القط ، وردان ، الطرانة ، طيلاس ، دمنهور ،
لقينة ، الاسكندرية .

٥ - هُنَّ القاعة إلى الاسكندرية عن طريق قليوب مارا بقلوب ،
منوف العليا ، المحلة الكبرى "قاعدة الغربية" ، النحريرية ،
الاسكندرية .

٦ - هُنَّ القلعة إلى دمياط مارا بسرياقوس ، بئر البيضاء ،
بلبيس "قاعدة الشرقية" ، السعيدية ، أشمون الرمان ، المرناسية ،
دمياط .

٧ - هُنَّ دمياط إلى غزة مارا بالخطارة ، قبر الوايلي ، الصالحية ،
بئر غزى ، القصير ، الغرابي ، قطيا ، المطيلب ، السوادة ، الورادة ،
العريش ، الخروبة ، الزعقة ، رخ ، السلفة ، بئر طرنطاي ، الجميزة ،
الداروم ، غزة .



خريطة
طرق البري في مصر
في العصر العربي
CARTE
DES
ROUTES POSTALES
EN EGYPT
EPOQUE ARABE

Liste des Routes

- 1 Du Caire à Kous.
- 2 De Kous à La Nubie.
- 3 De Kous à Souakin.
- 4 Du Caire à Alexandrie.
(Par la ligne de Wardan)
- 5 Du Caire à Alexandrie.
(Par la ligne de Qalioub)
- 6 Du Caire à Damiette.
- 7 De Damiette à Gaza.

جدول لبيان الطرق

- ١ من القاهرة الى قوص
- ٢ " " " بلاد النوبة
- ٣ " " " سوakin
- ٤ " القاهرة " الاسكندرية
(من طريق وردان)
- ٥ من القاهرة الى الاسكندرية
(عن طريق قليوب)
- ٦ من القاهرة الى دمياط
- ٧ " دمياط " غزة

البريد في عصر المماليك

كان أهم خطوط البريد في مصر، وهي جزء من الخلافة، الخط بين سوريا ومصر السفلى. فلما استقل الولاة بحكم مصر ألغوا بريد الخلفاء، وأنشأوا لأنفسهم بريدا خاصا كان ينقله السعاة المشاة. ثم استخدم السعاة الجمال إلى أن تولى السلطان الظاهر بيبرس حكم مصر في سنة ١٢٦٠ م، فنظم نقل البريد بواسطة الخيل في أنحاء سلطنته المترامية بين البحر الأبيض وصحراء العرب، وبين أعلى النيل وضياف الفرات.

وكانت القاهرة ودمشق مركزين أساسيين، تفرّعت منهما سائر خطوط البريد: نخط بين القاهرة وأصوان على ضفاف النيل، وخطان قصيران بينهما وبين الاسكندرية ودمياط، على أن أهم الخطوط جميعا كان ذلك الطريق الحربي والبريدي بين القاهرة ودمشق مارا بغزة ونابلس، وكان هذا الخط يمتد من دمشق إلى حمص وحماه وحلب، حتى يصل إلى ضفاف الفرات حيث توجد قلعة "برته" التي كانت تعتبر مفتاح السلطنة.

وكان يتفرّع من المحطة الرابعة قبل "برته" طريق آخر يصل إلى قيصرية، ومن حمص كان يتفرّع طريقان: (أحدهما) للقوافل يصل إلى بغداد وتدمر، (الآخر) يؤدي إلى قلعة رحاب على الفرات.

وأعدا ذلك كانت توجد ثلاثة طرق : (أولها) على شاطئ البحر الأبيض المتوسط بين غزولة وطرابلس ، (الثاني) بين دمشق وعكا وصيدا ويروت ، (الثالث) بين دمشق وبلبك .

كذلك كان يوجد طريق يمتد بين دمشق ومكة ، وينتهي عند قلعة الكرك شرق البحر الميت ، ومن الكرك كان يتفرع طريق إلى حبرون وغزة .

وأعلى طول هذه الطرق جميعا كانت توجد محطات على أبعاد معينة يستطيع فيها البريديون أن يستبدلوا جيادهم ، وكانت المسافة بين المحطتين المتعاقبتين لا تتجاوز أربعة فراسخ ، وتقارب المحطات بهذه الصفة كان يساعد الرسل على اجتياز المسافات البعيدة بسرعة عظيمة .

وكان في كل محطة أوخان^(١) خدم لإعداد الجياد والعناية بها ، وموظفون للإشراف على حركة العمل ومراقبة أعمال البريد ، وكان يطلق على الرسول اسم "البريدى" ، وكان البريديون ينتخبون عادة من خدم السلطان ذوى الكفاية والذكاء لإبلاغ الرسائل الشفوية عند الاقتضاء ، وكانت لهم مكانة محترمة حتى لقد ظهرت في البصرة عائلة يقال لها "عائلة البريدى" ، كان لها من النفوذ ما مكنتها من أن تلعب بعض الأدوار السياسية الهامة ، وكان كبير هذه العائلة مديرا للبريد في البصرة .

(١) لم تكن الممالك أول من أنشأ "الخانات" ولكنهم عنوا بالإكثار منها ولا سيما في الشام .

وكان كثيرا ما كان السلطان يثيب البريديين الأمناء ويغدق عليهم من النعم ما يغدق عادة على كبار رجال الدولة .

وكان يدير أعمال البريد "ديوان الإنشاء" أو بيت المال الذى يتولاه الديوادار، وهذا الديوادار كان يلقب كذلك باسم أمير البريد، وكان من واجبه السهر على سرعة إرسال بريد السلطان وإذاعة أوامره ، كما كان من خصائصه أن يقدم للسلطان التقارير الخاصة بالأعمال الإدارية ، والأوراق التى يراد توقيعها ، والالتماسات التى يرجو أصحابها مقابلة السلطان .

وكان للديوادار مساعد يقال له "كاتب السر" يتولى بنفسه تصدير البريد ، وإعطاء قوائم السفر التى تجيز لحاملها الحصول من المحطات المختلفة على جياذ بالعدد الذى يلائم مكانته وأهميته مأموريته .

وكان البريديون يحملون شارة خاصة ، هى لوحة من الفضة أو النحاس الأحمر فى حجم الكف ، منقوش على أحد وجهيها : " لا إله إلا الله محمد رسول الله ، أرسله بالهدى ودين الحق ليظهره على الدين كله ولو كره المشركون ، ضرب فى مصر المحروسة " ، وعلى وجهها الآخر : " عز مولانا السلطان الملك ... الدنيا والدين ... سلطان الاسلام والمسلمين ... بن مولانا السلطان الشهيد ... الملك خلد الله ملكه " .

وكانت هذه اللوحة تشد إلى عنق البريدى بكوفية صفراء ، ولعل هذه هى أول محاولة لتمييز البريديين عن غيرهم فى مصر .

وَعِنْدَ وَصُولِ الْبَرِيدِ يَذْهَبُ بِهِ الدِّيَوَادَارُ وَكَاتِبُ السَّرِّ إِلَى السُّلْطَانِ، فَيُجِثُّو الْبَرِيدَ وَيَقْبَلُ الْأَرْضَ بَيْنَ يَدَيْهِ، وَيَتَنَاوَلُ الدِّيَوَادَارُ مِنْهُ الرِّسَالَةَ، وَيَقْدُمُهَا إِلَى السُّلْطَانِ الَّذِي يَفْضُهَا، وَيُدْفَعُ بِهَا إِلَى كَاتِبِ السَّرِّ فَيَقْرَأُهَا، وَيَصْدُرُ السُّلْطَانُ أَمْرَهُ فِي شَأْنِ مَا جَاءَ بِهَا، وَكَانَتِ الرِّسَائِلُ الْهَامَّةُ الَّتِي يَرَادُ الْإِحْتِفَازُ بِسَرِّيَّتِهَا تَكْتُبُ عَادَةً بِأَصْطِلَاحَاتِ الْجُفْرِيَّةِ.

وَمِمَّا يَسْتَحِقُّ الذِّكْرَ أَنَّ بَرِيدَ السُّلْطَانِ يَبِيرَسُ كَمَا يَصِلُ إِلَى الْعَاصِمَةِ مَرَّتَيْنِ فِي الْأُسْبُوعِ بِانْتِظَامٍ، حَامِلًا إِلَيْهِ رِسَائِلَ الْوَلَاةِ وَالْحُكَّامِ مِنْ مُخْتَلَفِ الْوِلَايَاتِ وَالْمَقَاطِعَاتِ، وَقَدْ بَلَغَ نِظَامُ الْبَرِيدِ فِي عَهْدِ هَذَا السُّلْطَانِ مَبْلَغًا مِنَ الدَّقَّةِ يَسْتَوْجِبُ الْإِعْجَابَ، وَكَانَ السُّلْطَانُ نَفْسَهُ يَعْلُقُ أَهْمِيَّةَ كَبْرَى عَلَى سَفَرِ الْبَرِيدِ فِي مَوَاعِيدِهِ الْمَقْرُورَةِ.

وَقَدْ سَاعَدَهُ انْتِظَامُ الْبَرِيدِ فِي عَهْدِهِ عَلَى صَدِّ غَارَاتِ التُّرُوكِ وَالْمَغُولِ فِي الْوَقْتِ الْمُنَاسِبِ، كَمَا سَاعَدَهُ عَلَى تَفْقُدِ الْحَالَةِ فِي مُخْتَلَفِ أَنْحَاءِ السُّلْطَنَةِ، وَالْإِلْمَامَ بِكُلِّ صَغِيرَةٍ وَكَبِيرَةٍ مِنْ أَعْمَالِ الْوَلَاةِ وَالْحُكَّامِ.

حمام الزاجل^(١)

تتمتع مصر في أوائل القرن الثاني عشر بريد جوى ، استخدم فيه حمام الزاجل بنظام منقطع النظير من حيث الدقة والسرعة ، وقد استمر هذا البريد عدة قرون ، وكان أول من نظمته لنقل رسائل الحكومة ، هو السلطان نور الدين الذى ولى الحكم على مصر والشام سنة ١١٤٦ م ، فأنشأ محطات لحمام الزاجل فى أهم طرق السلطنة ، ونظم نقل البريد بواسطة الحمام فى الخطوط التالية :

- ١ - بين القاهرة والاسكندرية .
- ٢ - بين القاهرة ودمياط .
- ٣ - بين القاهرة والوجه القبلى "قوص وأصوان وعيذاب" .
- ٤ - بين القاهرة ودمشق عن طريق غزة وأورشليم .
- ٥ - بين دمشق وبرته على نهر الفرات .
- ٦ - بين برته وقيصرية .

(١) كان البحارة المصريون والاعريقيون فى عهد البطالسة يطلقون الحمام إيدانا باقترابهم من أرض الوطن ، ويقال إن أنطونيوس بعث برسالة مع حمامة فى سنة ٤٣ ق م ، ويذهب مؤرخو العرب إلى أن الحمام استخدم لنقل الرسائل فى نهاية القرن الثامن الميلادى ، ولكن جاء فى بعض الكتب الصينية أنه استخدم فى الصين فى سنة ٦٧٣ م ، وأنه أدخل إليها بواسطة العرب أو الهنود ، وكان المصريون فى القرن التاسع يعنون بـ "برية حمام الزاجل" ، وليس من المحقق أنهم استخدموه فى ذلك العهد لنقل الرسائل بانتظام .

٧ - بُيُن حلب والرحبة على الفرات .

٨ - بُيُن دمشق وصيدا ويروت وطرابلس .

٩ - بُيُن غزّة والكرك على البحر الميت .

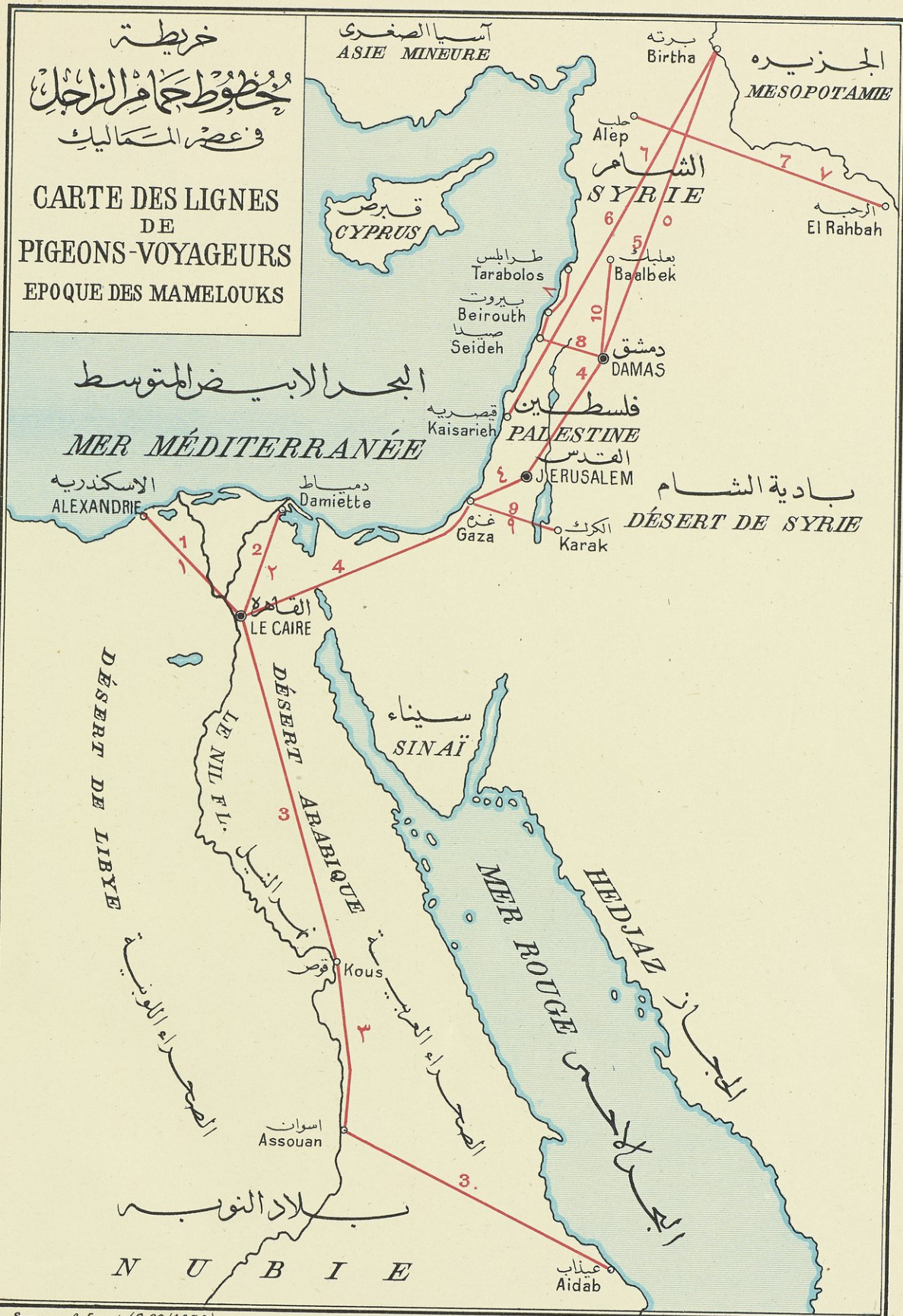
١٠ - بُيُن دمشق وبعلبك .

وهي نفس الخطوط التي انتظم فيها نقل البريد بواسطة الجياد في ذلك العهد، غير أن الحمام كان يقطع المحطة في ثلث الوقت الذي يقطعها فيه الجواد ، أعنى سبعة أميال تقريبا ، وكان في كل محطة من محطات الحمام برج أو أكثر ، يحفظ فيه الحمام من المحطتين السابقتة واللاحقة ، لكي تحمل الحمامة رسالتها إلى المحطة التي جلبت منها . وعليه فقد كان لزاما أن تتبادل المحطات الحمام ، وكانت عملية التبادل تتم باستخدام جياد السلطان لنقل الحمام بين المحطات ، تحت إشراف المراقبين الذين شيدت لهم في المحطات الهامة أماكن للاستراحة .

ولنقل إحدى الرسائل من خطّا، كان يتعين استخدام جميع الأبراج الواقعة على طول هذا الخط ، بمعنى أنه إذا أراد حاكم دمشق مثلا أن يبعث برسالة إلى القاهرة ، استخدم لهذا الغرض حمامة من حمام المحطة التالية وهي محطة "سنامين" ، فتصل إليها الحمامة بعد أربعين أو خمسين دقيقة . وفي سنامين تشد الرسالة إلى واحدة من حمام المحطة التالية، وهي محطة "نفاس" ولا تزال الرسالة تنتقل كذلك من نفاس إلى بيسان، ومن بيسان إلى جنين، ف نابلس ، فأورشليم، فقاطية، فغزة، فالورادة، فالصالحية، حتى تصل إلى بلبس ، فترسل منها إلى القاهرة .

خريطة
خطوط حمام الزاجل
وعصر المماليك

CARTE DES LIGNES
DE
PIGEONS-VOYAGEURS
EPOQUE DES MAMELOUKS



ولا شك أن تسلم الرسالة من الحمامة وشدها إلى أخرى في كل محطة كان يستغرق الكثير من الوقت ، ولكن ضياع الوقت لم يكن يذكرك في شيء إلى جانب ما في هذه الطريقة من المزايا العظيمة .

وأول هذه المزايا أن قصر المسافة بين المحطات لم يكن يحتم استخدام الحمام من نوع الزاجل الصميم ، وهو نوع كان ولا يزال نادرا وغالى الثمن ، ولذلك استخدم الحمام العادى ، أضف إلى ذلك أن قصر المسافة من شأنه أن يقلل من الأخطار التى يستهدف لها الحمام ، وذلك مما يزيد الثقة والأمل فى وصول الرسائل .

وكان يوجد فضلا عن ذلك بريد مباشرين عاصمة السلطنة وسائر الولايات ، فإذا أراد السلطان مثلاً أن يبعث برسالة من القاهرة إلى دمشق ، أطلق من أبراجه حمامة من حمام دمشق ، فتصل إليها الرسالة فى مرحلة واحدة بغير توقف ، ولم يكن يستخدم لمثل هذه الأسفار البعيدة غير حمام الزاجل الصميم ، والفارق بين هذا الحمام وغيره كالفارق بين أفراس الرهان وجياد النقل .

وكانت إدارة بريد الحمام منوطة بحكام الأقاليم ، أما حمام السلطان فكانت له علامات تميزه كبصم منقاره ببصمات خاصة ، أو قص ريشه بنظام معين ، ولم يكن يستخدم فى نقل الرسائل غير الحمام الأزرق اللون ، كما لم يكن يستخدم فى كتابة تلك الرسائل غير نوع خاص من الورق يقال له ورق بريد الحمام .

وكان الإيجاز من أهم مميزات هذه الرسائل ، فكان يستغنى فيها عن البسملة والمقدمات الطويلة والألقاب الكثيرة ، مما كانت تحفل به

الرسائل فى ذلك العهد ، ويكتفى فقط بذكر التاريخ والساعة وإيراد المطلوب فى صيغة مقتضبة ، كالتى تستعمل فى البرقيات فى وقتنا هذا .
وكانت الرسالة تشدّ تحت جناح الحمامة ، أو إلى ذيلها ، وجرّت العادة لزيادة الاطمئنان والثقة ، أن تكتب الرسالة من صورتين ، ترسلان مع حمامتين تطلق إحداهما بعد ساعتين من إطلاق الأخرى ، حتى إذا ضلت إحداهما أو قتلت أو افترستها الجوارح ، أمكن الاعتماد على وصول الأخرى ، وجرّت العادة كذلك ألا يطلق الحمام فى الجوّ المطر ، ولا أن يطلق قبل تغذيته الغذاء الكافى .

وكان تحت إمرة السلطان فى القاهرة وحدها ، عدد وافر من الحمام قدّره المقرئى بألف وتسعمائة حمامة ، ولم يبالغ المقرئى حين قال إن الحمام فى سائر الأبراج كان يفوق العدّ والحصر ، وكان فى مقدور السلطان ، وهو فى أية بقعة من بقاع السلطنة ، أن يتصل بسائر حكام الولايات بفضل الحمام الذى كان يرافق ركابه أينما ذهب .

ولقد حفل تاريخ ذلك العهد بطريف أخبار الحمام ، والأدوار التى استخدم فيها فى الحروب والسياسة والإدارة ، وظلت أبراج الحمام فى مصر وسورية موضع العناية حتى غزا التترسوريا سنة ١٤٠٢م ، فشتوا الحمام ودمروا أبراجه ، وأتلفوا محطات البريد ومسالك البريدين . ولكن مما لا شك فيه أن هذه المحطات والمسالك أعيد إصلاحها وتنظيمها فى نهاية القرن الخامس عشر .

القِسْمُ الثَّالِثُ

البريد في العصر الحديث

البريد في العصر الحديث
لَمُنذ عهد المغفور له "أحمد علي باشا" الكبير

كان الأتراك قبل عهد ساكن الجنان "أحمد علي باشا" يعتقدون أن الطرق الممهدة تساعد على نقل المدافع والذخيرة ، فيتمكن العدو من غزو البلاد . بيد أن مؤسس مصر الحديثة لم يأخذ بهذا الرأي ، وكان يهيمه ، وهو الذي جعل من مصر دولة ذات هيبة في البر والبحر ، أن يعبد الطرق لجيوشه الفاتحة ، وأن ينظم المواصلات لتتسنى له الهيمنة على شؤون دولته العظيمة ، التي قبض بيده على جميع مرافقها ، فعنى بجعل مصر طريقاً للبريد الدولي ، ومهد لذلك بشق ترعة المحمودية وتنظيم النقل بين القاهرة والسويس ، وأنشأ مصلحة باسم مصلحة المرور ، وغير هذا وذلك ، مما سيرد ذكره في الحديث عن المواصلات الداخلية .

وأهتم المغفور له "أحمد علي باشا" بنقل مراسلات الحكومة ، فنظم محطات البريد بين العاصمة وأهم مراكز القطر ، فكان السعاة المشاة

يتناوبون على نقل الرسائل من محطة إلى أخرى ، لا تتجاوز المسافة بينهما مسيرة ساعة ، وذلك ضمنا لسرعة الوصول . وكان البريد ينقل يوميا بين القاهرة ومراكز الوجه البحري وبالعكس ، مما مكن للحكومة من الوقوف على مجرى الأحوال في مصر السفلى يوميا ، وكانت الرسالة بين الاسكندرية والقاهرة تصل في ٢٤ ساعة ^(١) .

لما في مصر الوسطى فكان البريد يرسل مرة في كل أسبوع ، وفي مصر العليا مرة في كل شهر ، ثم امتدت أعمال البريد إلى السودان بعد فتحه سنة ١٨٢١ ، وعندئذ استعمل السعاة الهجن في نقل البريد ، فكان وصول الرسالة من القاهرة إلى الخرطوم يستغرق خمسين يوما .

وكان أمر السعاة في ذلك العهد موكولا إلى رجل من القاهرة يدعى الشيخ عمر حمد ، ثم خلفه آخر يدعى حسن البديهي ، تمتع بثقة الوالى وباحترام الجمهور تبعا لذلك ، وكانت مهمته توزيع العمل على السعاة ، وتسلم الرسائل الواردة من الأقاليم وتسليمها إلى الموظفين المختصين في القلعة مقر الحكومة وقتذاك .

رسائل الجمهور

ولم يقصد بهذا البريد الى نقل رسائل الجمهور ، فقد كان على الأفراد أن يبعثوا برسائلهم مع رسل على نفقتهم الخاصة ، ولكنهم كثيرا ما كانوا يلجأون إلى حسن البديهي المذكور في مقهى بالموسكى

(١) أنشأ المغفور له "محمد على باشا" فضلا عن ذلك ، محطات لنقل الرسائل التلغرافية بين القاهرة والاسكندرية ، فأقام أبنية عالية تشبه الأبراج ممتدة على خط واحد ، ووضع فوق قمة كل برج آلة للتلغراف على طريقة "شاب" القديمة فكانت الرسالة تبعث من برج إلى آخر حتى تصل إلى غايتها ، أما التلغراف الحديث فأدخل نظامه المغفور له "سعيد باشا" .

اتخذة محلا له ، فيتفقون معه على أجرة نقل الرسالة على أساس المسافة ، وكان وصول الرسائل إلى أربابها مضمونا .

وفيما بعد أخذت الحكومة على نفسها نقل خطابات الجمهور المرسلة إلى مصر الوسطى والعليا والسودان ، ووضعت لذلك رسوما تتفاوت بين ١٠ بارات و ٣٠ بارة ، أى من ٢,٥ إلى ٧,٥ مليات عن الدرهم الواحد ، وهو يساوى ٣,١٢ جرامات ، وذلك عن المراسلات التى برسم مصر الوسطى ، ومن قرش إلى ثلاثة قروش عن المراسلات التى برسم مصر العليا ، ومن ثلاثة قروش و ٢٥ بارة إلى ستة قروش وخمس بارات ، أى من ٣٦,٢٥ إلى ٦١,٢٥ مليا ، عن الرسائل التى برسم السودان .

البريد الخارجى
أما الرسائل المصدرة إلى الخارج ، فكانت تسلم إلى ربانة السفن ، أو ترسل عن طريق قناصل الدول ، أو مكاتب البريد الأجنبية التى أنشئ أقدمها بالاسكندرية والسويس فى سنة ١٨٣١^(١) . وأما الرسائل الخارجية الواردة إلى مصر ، فكانت ترد ضمن بريد القناصل فى الاسكندرية والقاهرة ، فيتولى هؤلاء توزيعها على أربابها . ولم

(١) أنشأت بعض الدول الأجنبية فى مصر مكاتب بريدية قبل أن تنظم مصر بريدها وتجعله مصلحة أميرية وكان إنشاء هذه المكاتب الأجنبية بناء على ما للدول العظمى من امتيازات ، وكانت روسيا أول من نال امتياز فتح مكاتب بريدية فى أملاك الامبراطورية العثمانية بناء على اتفاق عقد بين الساطان عبد الحميد والقيصر كاترين الثانية فى ١٠ يونيه سنة ١٧٨٣ ، ثم حصلت النمسا على مثل هذا الامتياز ، وبعد ذلك أنشأت إنجلترا مكتبين فى سنة ١٨٣١ أحدهما بالاسكندرية والآخر بالسويس ، وقد ألغيا فى سنة ١٨٧٨ ، وأنشأت فرنسا مكتبين فى سنة ١٨٣٦ أحدهما بالاسكندرية والآخر ببور سعيد وهذان ألغيا فى أول أبريل سنة ١٩٣١ ، أما المكاتب النمساوية واليونانية والاطالية والروسية فقد أنشئت كلها بالاسكندرية فى سنوات ١٨٣٨ و ١٨٥٩ و ١٨٦٦ و ١٨٦٧ ، وألغيت فى سنوات ١٨٨٩ و ١٨٨٢ و ١٨٨٤ و ١٨٧٥ على التوالى .

يصب هذا العمل هوى من نفوس القناصل ، سيما حين ازدادت المراسلات الخارجية تبعا لازدياد الجاليات الأجنبية ، ولذلك كان ارتياح القناصل وربانة السفن عظيما ، حين قام في الاسكندرية رجل يدعى كارلو ميراتى ، وأصله من ”ليفورنو“ ، فأنشأ إدارة بريدية على ذمته لتصدير واستلام الخطابات المتبادلة مع البلدان الأجنبية ، فكان يتولى تصدير وتوزيع الرسائل نظير أجر معتدل ، ولقى من الإقبال ما شجعه على توسيع نطاق أعماله ، والاضطلاع كذلك بنقل الرسائل بين القاهرة والاسكندرية وبالعكس بدقة وانتظام ، واتخذ لذلك مكتبا بالاسكندرية بميدان القناصل الذى يدعى الآن ميدان سانت كاترين ، وكان حافلا وقتئذ بالأجانب .

وتوفى ميراتى سنة ١٨٤٢ خلفه ابن أخته المدعى تيتوكينى ، الذى ما لبث أن شعر بأهمية المشروع ونجاحه ، فأشرك فيه صديقاله يدعى جيا كومو موتسى (موتسى بك فيما بعد) ، وكان موتسى رجلا موهوبا عظيم الذكاء ، فنهض بالمشروع المتواضع الذى بدأه ميراتى ، وما هى إلا سنوات قليلة حتى وطده على أقوى الأسس ، وأطلق عليه اسم البوستة الأوروبية (Posta Europea) .

واحتلت هذه البوستة مكانة من الأهمية دونها مكانة البوستة الحكومية ، التى ظلت تباشر نقل وتوزيع مراسلات الحكومة والأفراد ، وكان الجمهور من ناحيته عظيم الثقة بالبوستة الأوروبية

شركة البوستة
الأوروبية

التي ما كادت تفتح مكاتب بريدية في مصر السفلى ، حيث ازدهرت الأعمال التجارية ، حتى اضطرت الحكومة إلى إغلاق جميع مكاتبها في الوجه البحري ، وإفساح السبيل هناك لمكاتب البوسنة الأوروبية .
وقد تابعت الشركة الأوروبية في توسعها أثر السكك الحديدية ، ولما افتتح أول خط حديدى بين الاسكندرية وكفر العيس في سنة ١٨٥٤ ، أنشأت الشركة مكاتب للبريد في القاهرة والعطف ورشيد ، ثم أنشأت في سنة ١٨٥٥ مكنتين في دمنهور وكفر الزيات ، وعند ما امتد الخط الحديدى إلى كفر الزيات فالقاهرة عن طريق طنطا وبنها وبركة السبع ، واتهنز صاحبها هذه الفرصة لاستخدام هذه الوسيلة الحديدية من وسائل المواصلات لنقل البريد في الوجه البحري ، فتعاقد مع مصلحة المرور ، التي اتبعت اليها السكك الحديدية على نقل إرساليات البريد على الخط الحديدى بين القاهرة والاسكندرية وما بينهما من محطات وبالعكس ، نظير مبالغ سنوى قدره ٧٢ ألف قرش ، وذلك لمدة خمسة أعوام اعتبارا من يناير سنة ١٨٥٦ ، وقد كان هذا العقد بمثابة امتياز باحتكار نقل البريد في الوجه البحري ، لأنه نص على غرامة لشركة البوسنة الأوروبية توقع على كل من يضبط متلبسا بنقل رسالة لأحد الأفراد .

وفي ٥ مارس سنة ١٨٦٢ حصلت البوسنة الأوروبية على امتياز آخر لمدة عشرة أعوام ، يخولها الحق في نقل إرساليات البريد

امتياز للشركة
الأوروبية

مجانا على جميع خطوط السكك الحديدية ، ما أنشئ منها وما سينشأ ،
وذلك في مقابل تعهدنا بنقل مراسلات الحكومة مجانا .

(صورة الاتفاق الذي أبرم بين الحكومة المصرية والبوسنة الأوربية في ٥ مارس سنة ١٨٦٢)

(صورة الاتفاق الذي أبرم
بين الحكومة المصرية والبوسنة الأوروية
في ٥ مارس سنة ١٨٦٢)

وأما التعريفة التي وضعتها البوسنة الأوربية لنقل مراسلات الجمهور في داخلية القطر قبل هذا العقد وبعده ، فهذه صورة منها :

جو سطر افر نلیو

من جنتي نعمتي ارسى اليك الخواياك واللفاف والمجرايل سنة ١٨٦٠

[illegible][illegible]

طیروز بکنند فرو بنابر ششصد
اضاف

وأما المراسلات الخارجية، فلا يعرف عن أجور نقلها غير القليل، من ذلك أن البوستة الأوروبية كانت ترسل البريد إلى الهند والشرق الأقصى مرة كل شهر، وأنها كانت تقتضى رسماً ثمانين سنتياً عن كل رسالة لا تتجاوز زتها سبعة جرامات ونصف و ١٢ سنتياً عن كل أربعين جراماً من المطبوعات .

وفي سنة ١٨٦٢ ألغت الحكومة مكاتبها نهائياً ، ووجد أصحاب البوستة الأوروبية أنفسهم أمام مشروع فحل ومسئولية جسيمة ، فأرسلوا إلى إدارة بريد إيطاليا في تيورينو يطلبون إمدادهم بموظف كفء يضطلع بمهمة تنظيم البوستة الأوروبية ، فوقع الاختيار لهذه المهمة على شاب من ميلانو يدعى (فيتوريو كيوفى) ، كان ذا خبرة ودراية بأعمال البريد ، وسبق له أن زار أكثر إدارات البريد في أوروبا ، وقد وجد كينى وموتسى فى هذا الشاب خير معاون على تنظيم إدارة أعمالهما .

وفي سنة ١٨٦٤ توفى تيتو كينى فى حادث مركبة ، وبذلك أصبح موتسى المسيطر الوحيد على البوستة الأوروبية ، وكانت تملك وقتئذ تسعة عشر مكتبة فى مصر السفلى والوسطى ، وتؤدى أعمال المراسلات العادية والمسجلة^(١) بكل دقة ، وبلغ من ثقة الجمهور بها أن كان يرسل النقود بواسطتها ، مع أن نقل النقود كان احتكاراً للسكك الحديدية ، فكانت البوستة الأوروبية تقبض من الجمهور عن نقل النقود رسوماً أكثر لتدفع للسكك الحديدية العمولة المقررة وتنفيذ الباقي ربحاً لنفسها .

شركة البوستة
الأوروبية ونقل
النقود

(١) كان رسم التسجيل قرشين ، وقيمة التعويض عن الخطاب المسجل الفاقد ٢٠٠ قرش .

الخديو اسماعيل
يتم بائتياع البوسنة
الأوروبية

وقد شعر بأهمية البوسنة الأوروبية المغفور له الخديو "إسماعيل"،
الذى كان يهيمه أن تهيمن حكومته على جميع المشروعات الهامة التى
تتصل بالمدينة والعمران ، وعز عليه أن يستأثر فرد بمشروع مثير كبير
كهذا ، ولو لمدة ثمانية أعوام أخرى هى بقية أجل الامتياز ، فأمر
ببتياع الشركة فى أقرب فرصة وبأى ثمن ، وقام باتمام الصفقة ، نزولا
على إرادة "إسماعيل" ، صيرفى فرنسى يدعى (درفيه) . وكان موتسى
قد حزن لوفاة صديقه وشريكه ، ففترت همته ، واعتزم أن يعتزل العمل
وأن ييرح القطر المصرى ، فباع البوسنة الأوروبية بثمن معتدل
هو ٩٥٠ ألفا من الفرنكات . ولما عرضت عليه الحكومة وظيفة
المدير العام لمصلحة البريد ، وأنعمت عليه برتبة البكوية اعترافا بخدمته ،
قبل المضى فى العمل ، حبا فى المشروع الذى تعهده وأتماه ، ثم حبا
فى أعوانه ومرءوسيه ، وأصبح بذلك أول مدير لمصلحة البريد .

انتقال ملكية
البوسنة الأوروبية
الى الحكومة
المصرية

وقد أبرم عقد البيع فى ٢٩ أكتوبر سنة ١٨٦٤

وفى ٢ يناير سنة ١٨٦٥ تمت الصفقة لحساب الحكومة

المصرية ، وفى الساعة العاشرة من صباح ذلك اليوم تسلم موتسى بك
إدارة البريد من مندوب محل درفيه بالنيابة عن الحكومة المصرية .

au Contrat que lous inventaires fournis à l'appui.

Et de même suite, M^r Vernon a pris possession de l'administration de la Poste Européenne pour le Compte de M^r Ed. Clerouca et C^{ie} à partir du premier janvier et en a donné par le présent, décharge aux vendeurs.

Ceux-ci déclarent, de leur côté, avoir été payés au prix conformément au Contrat et en donnent également décharge.

Fait et signé en six expéditions, à Alexandrie le jour mois et an que dessus.

Approuvé par
M^r Ed. Clerouca et C^{ie}
Approuvé par
M^r Vernon
Approuvé par
M^r Bellamy
Approuvé par
M^r Bui
Approuvé par
M^r Minier

(تابع عقد استلام محل درفيه للبوسنة الأوروبية في ٢ يناير سنة ١٨٦٥)

112538
1/8/68
7/1

Contrat de location de la Poste d'Alexandrie
à l'usage de M. C. Maggi, Propriétaire
à Paris, le 1er Janvier
à dix heures du matin,

M. Gustave Maggi, Directeur général de la Poste, ag-
sant au nom et pour compte du Gouvernement égyptien,
inspecteur d'un lot de M. C. Maggi, Pacha, ministre de
l'Intérieur, publie par décret le 1er Janvier et C. le
vingt-huit Décembre mil huit cent soixante-quatre,
M. C. Maggi, assisté de M. de Dominici, avocat,
pour conseil, s'est présenté dans le bureau de la Poste
ministère de la Poste (européenne) pour, aux termes de
ladite lettre, prendre possession de la Poste européenne,
comme substitué aux Droits de M. C. de Dominici et
faisant l'cession entre ce dernier et le Gouvernement
égyptien.

Et le 1er Janvier M. C. Maggi, fondé de pouvoir de
M. C. de Dominici en C. assisté de M. Nicollaud,
avocat, le Bureau, les Contables, registres de recettes,
liens actuels, mobiliers, matériels de tout genre en
agencement de l'Agence d'Alexandrie, déclarant avoir
reçu de la Poste des autres Agences tel qu'il faut pour
chacune d'elles, de la Poste tant au Central de la Poste égyptienne
entre la présente propriété de M. C. de Dominici et
qui aux mêmes fournies d'appareils

Et, en son fût, M. Maggi a pris possession de la
poste

(عقد استلام موقوفى بك للبوسنة الأوروبية من محل درفيه لحساب الحكومة المصرية
في ٢ يناير سنة ١٨٦٥)

Porte d'Europe pour le compte du Gouvernement
égyptien, a partir du 1^{er} Janvier, se en a donné par
la présente Discharge à M^{rs}. Ed. Dervieu & C^{ie}.

Fait et signé en deux expéditions à Alexandrie,
le jour mois et an qui dessus. (Le 1^{er} approuvé
par M^{rs}. Ed. Dervieu & C^{ie}.)

E. Dervieu
Directeur Général des Postes
M^{rs}. Ed. Dervieu & C^{ie}

(تابع عقد استلام موكبى بك للبوسنة الأوروبية من محل درفيه لحساب الحكومة المصرية
في ٢ يناير سنة ١٨٦٥)

وكان الجمهور قد أعلن قبل ذلك بتصفية أعمال شركة البوسنة الأوروبية .

AMMINISTRAZIONE
DELLA
POSTA EUROPEA
IN EGITTO.

Direzione Generale

Alessandria li 20 Novembre 1864.

*Progettata
Distribuzione
per gli abbonati
alla Posta.*

Signore

La proprietà della Posta Europea dovendo col primo
Gennaio prossimo passare in nuove mani, l'attuale Direzione,
all'oggetto di poter compiere regolarmente il passaggio di
Amministrazione, si vede costretta da chiudere col 30 Novemb.
andante i vari conti di credito fin. qui consentiti.

Il sottoscritto si pregia in conseguenza avvertire la S. V.
che da quella data in poi, non si riceveranno né si consegneranno
corrispondenze, se non contro pronto pagamento.

Il Direttore Generale

G. MUZZI.

Mc 16-20/11/64
8/3

(إعلان للجمهور باللغة الإيطالية عن تصفية أعمال شركة البوسنة الأوروبية)

وقد ألحقت مصلحة البريد في أول أمرها بوزارة الأشغال، ثم أتبعته
بعد ذلك إلى عدة وزارات ، فأحيلت في ديسمبر سنة ١٨٦٥
إلى ديوان عموم المالية ، وفي ٢٨ سبتمبر سنة ١٨٦٧ صدر أمر
سمو الخديو بوضعها رأساً تحت إشراف شريف باشا رئيس مجلس
الأحكام وناظر الداخلية والمالية الخ . . . ثم ألحقت في ١٩ مايو
سنة ١٨٧٥ بوزارة الحفانية والتجارة ، وبعد ذلك أتبعته

تتبع مصلحة البريد
للحكومة المصرية

في سنة ١٨٧٦ إلى وزارة الزراعة والتجارة ، وفي ١٠ ديسمبر
سنة ١٨٧٨ ألحقت بوزارة المالية .

MINISTERO
DEI LAVORI PUBBLICI
IN EGITTO
AMMINISTRAZIONE DELLE POSTE

N.º 103 -
28/12/64.
8/5

DIREZIONE GENERALE

CIRCOLARE N.º 1.

Oggetto
Lugli. Apogee Bonté.

L'Amministrazione delle Poste, considerando, essere incompatibile colla natura delle sue attribuzioni il rilasciare assegni per somme indeterminate, ha deciso di sospendere col 1^{mo} Gennajo prossimo l'emissione dei mandati superiori alle Pre 8000.

Le somme da spedirsi per mezzo dell'Amministrazione suddetta, che sorpasseranno il sopra indicato limite di Pre 8000 dovranno essere consegnate agli Uffici Postali in gruppi chiusi, ben sigillati, con marca e numero, per modo da rendere facilmente visibile qualunque alterazione cui potessero andar soggetti.

Cairo 28 Decembre 1864.

PER S. E. NUBAR PASCIA
Ministro dei Lavori Pubblici
IL DIRETTORE GENERALE DELLE POSTE
G. Muzzi.

(منشور عن أعمال الحوالات ، وهو أول منشور أصدرته مصلحة البريد بعد أن أتت إلى الحكومة المصرية)

وفي سنة ١٩١٩ لاحظ حضرة صاحب الجلالة الملك
”فؤاد الأول“ أن أعمال المواصلات موزعة بين مصالح عدة، ألحقت
كل منها بأحدى وزارات الدولة ، وأن كلا من هذه المصالح تعمل
مستقلة تماما عن الأخرى فرأى لجلالته توحيد السياسة المواصلات
وربطا بين أعمالها المختلفة ، وتنظيما لشؤونها أن ينيط بالإشراف عليها
وزارة واحدة ؛ فأصدر القانون رقم ٧ الصادر في ٢ يونيه
سنة ١٩١٩ بإنشاء وزارة جديدة باسم ”وزارة المواصلات“ تشمل
مصلحة السكك الحديدية، والتاخرافات والتليفونات، ومصلحة البريد،
ومصلحة الموانئ والمنائر ، وقسم هندسة الأشغال البحرية والملاحة
النهرية، والنقل الميكانيكي، والطرق الرئيسية والجارية، والنقل الجوي.

وقد قضت اللائحة الداخلية الخاصة بتنظيم أعمال البريد التي
صدرت بموافقة وزارة المالية في ٢١ ديسمبر سنة ١٨٦٥ بأن
يكون نقل الرسائل وإصدار طوابع البريد احتكارا للحكومة المصرية.

وتحددت في هذه اللائحة كذلك رسوم نقل الخطابات العادية، وغير
الخاصة الأجرة ، والخطابات الموصى عليها والمؤمن عليها ، وأوراق
الأشغال ، وعينات البضائع ، والجرائد والمطبوعات ، وصر النقود
 والمراسلات المتبادلة مع البلدان الأجنبية ، ورسوم الحوالات ،
ونظمت أعمال البريد بعد ذلك بمجموعة من الأوامر العالية، صدر أولها
وأهمها في ٢٦ مارس سنة ١٨٧٩ ، وقد قضت هذه الأوامر بإنشاء
وتحديد رسوم ما استجد من فروع الأشغال البريدية ، وفي سنة ١٩٣١
صدر قانون شامل تناول جميع رسوم نقل البريد ، واستعويض به عما
سبق صدوره من الأوامر والديكريئات في هذا الصدد .

طوابع البريد

لما كانت أعمال البريد لم تنظم على الوجه الأكمل في بلد ما قبل صنع الطوابع ، فليس أقل من التمهيد لطوابع البريد المصرية بفدلكة عن تاريخ الطوابع بصفة عامة :

ففي سنة ١٦٥٣ منح الملك لويس الرابع عشر ، رئيس ديوانه المسيو (Velay) امتيازاً بإنشاء صناديق للبريد ، يضعها في شوارع باريس ، على أن يحصل ، نظير القيام بتوزيع المراسلات التي توضع في هذه الصناديق ، "سو" واحداً عن كل خطاب يرسل برسم شخص ضمن حدود المدينة ، وكان يجب على مصدر الخطاب أن يدفع هذا الأجر مقدماً ، فيعطى بطاقة يلصقها على الخطاب ، وعليها الكلمات الآتية : ^(١) (Portpayé le jour do mois de l'an 16.....) .

وفي سنة ١٨١٩ أصدرت حكومة سردينيا أغلفة متموغة ذات ثلاث قيم ١٥ و ٢٥ و ٥٠ سنتيسيمى ، وفي السنة التالية استبدل الطابع الملون المتموغ ، الذى يحمل رسم ملاك ممتطيا جوادا وينفخ في بوق ، بطابع متموغ غير ملون ، واستعيز عن ورق الغلاف الأبيض بورق خاص عليه علامة مائية تمثل شعار أسرة سافوا والكلمات :

(Direzione Generale Delle Regie Poste Corispondenza Autorizzata in corso particolare per pedoni ed altre occasioni.)

(١) يقال إن إحدى سيدات البلاط هي التي ابتكرت فكرة هذه البطاقة .

وفي سنة ١٨٤٠ صنعت مصلحة البريد الانجليزية غلافا مدموغا بطابع البنس (البنى) وكان لون الطابع أسود ، ومساحة الغلاف ٢٥ سنتيمترا طولا و ٢٠ سنتيمترا عرضا .

وكتبت على الغلاف هذه الكلمات ”تمجيد التجارة البريطانية“ (Glorification of British Trade and Commerce) ، وبعد عامين



(المستروولاند هيل مبتكر طوابع البريد)

صدرت أول مجموعة منظمة من الطوابع الانجليزية تحمل رسم الملكة فيكتوريا بلون أحمر داكن ولون أزرق ، وهى أول مجموعة من الطراز المستعمل حتى الآن ، ويرجع الفضل فى ابتكارها إلى مستر رولاند هيل الذى وحد أجور نقل الرسائل فى بريطانيا ، ووضع أساس بوسنة البنس .

وفي سنة ١٨٤٣ أصدرت حكومة البرازيل مجموعة طوابعها ، وتبعتها فنلندا فى سنة ١٨٤٥ ، والولايات المتحدة فى سنة ١٨٤٦ ، وروسيا فى سنة ١٨٤٨ وفرنسا فى سنة ١٨٤٩

ولم تكن صفحات ”أفرخ“ الطوابع مثقوبة كما هو الحال الآن ، وكان الناس يستعملون المقصات فى فصل الطوابع عن بعضها ، وفى

أكتوبر سنة ١٨٦٢ صدرت أول مجموعة طوابع مخترمة ، وكان أول مخترع لآلة الترخيم المطبعية رجل انجليزى يدعى (Archer) وقد كافأته الحكومة الانجليزية بمبلغ أربعة آلاف من الجنيهات .

أما فى مصر فقد كانت الشركة الأوروبية تقتضى أجور نقل المراسلات ، نقدا وسلفا ، على أساس التعريفة التى سبقت الإشارة إليها ، وحذت مصالحة البريد المصرية حذوها فى ذلك سنة ١٨٦٥ ، ثم أصدرت طوابعها الأولى سنة ١٨٦٦ ، وقد صنعتها وقتئذ بمدينة جنوه ، وكانت فئاتها ٥ و ١٠ و ٢٠ بارة و ١ و ٢ و ٥ قروش .

وفى سنة ١٨٦٧ صنعت الطبعة الثانية فى مطبعة (برناسون) الحجرية بالاسكندرية من فئات ٥ و ١٠ و ٢٠ بارة و ١ و ٢ و ٥ قروش ، وصدرت الطبعة الثالثة فى سنة ١٨٧٢ من المطبعة الأميرية ببولاق وفئات طوابعها ٥ و ١٠ و ٢٠ بارة و ١ و ٢ و ٢½ و ٥ قروش .

وفيما يلى جدول ببيان الطبعات الثلاث الأولى لطوابع البريد المصرى ، وعدد كل منها ونفقات صنعها :

الطبعة	التاريخ	عدد الطوابع	نفقات الطبع	المطبعة
	سنة		قرشا	
الأولى	١٨٦٦	٣,٠٠٠,٠٠٠	١١٥,٧٢٥	بيلاس وشركاه بجنوه
الثانية	١٨٦٧	٨,٧٠٠,٠٠٠	٢٣٥,٤٨٤	برناسون بالاسكندرية
الثالثة	١٨٧٢	٢٠,٠٠٠,٠٠٠	٤٥٢,٢٤٧	المطبعة الأميرية ببولاق

وقد صدرت بعد ذلك من الطوابع العادية طبوعات جديدة ، طرأت عليها تعديلات جوهرية في سنة ١٨٨٨ بمناسبة تغيير طريقة العملة ، ثم في سنة ١٩١٤ حين استبدل منظرا أبي الهول والهرم ، اللذين طبعا على جميع الطوابع السابقة بمجموعة من الصور لآثار ومناظر مصرية مختلفة ، وأدخل أهم التعديلات جميعا في سنة ١٩٢٣ حين زينت جميع الطوابع العادية بصورة حضرة صاحب الجلالة الملك "فؤاد الأول" .

أهم التعديلات
في طوابع البريد
المصري

وفي سنة ١٨٨٤ أصدرت مصلحة البريد أول مجموعة من طوابع الأجور المستحقة ، كما أصدرت في سنة ١٨٩٣ أول مجموعة من الطوابع الأميرية .

طوابع الأجور
المستحقة والطوابع
الأميرية

وفي سنة ١٩٢٦ أنشأت مصلحة طوابع البريد المستعجل والحوى .

طوابع البريد
المستعجل والحوى

وأصدرت مصلحة البريد المصرى ، فضلا عن ذلك ، عددا من الطوابع التذكارية للمناسبات الاجتماعية والعمرائية الهامة وللمعارض والمؤتمرات التى أقيمت أو عقدت فى مصر ، وهذه الطوابع هى فى ذاتها خير سجل لنهضة البلاد فى عصر حضرة صاحب الجلالة الملك "فؤاد الأول" ، وخير دليل على المسكنة الدولية التى وصلت إليها فى عهده السعيد .

الطوابع التذكارية

لقد صدرت مجموعة الطوابع التذكارية الأولى في سنة ١٩٢٥ بمناسبة انعقاد المؤتمر الجغرافي الأول بالقاهرة في أول أبريل من تلك السنة ، وأتبعَت في السنوات التالية بطوابع تذكارية للمعرض الزراعي الصناعي الثاني عشر، ومؤتمر الملاحة الدولي، وافتتاح مدينة بور فؤاد ، ومؤتمرات الإحصاء والطب والسكك الحديدية .

وأنشأت المصاحبة، فضلا عن ذلك، طوابع تذكارية محلاة بصورة حضرة صاحب السمو الملكي الأمير "فئاروق" ولي عهد المملكة المصرية بمناسبة ذكرى عيد الميلاد العاشر لسموه في سنة ١٩٢٩ ، ونظرا لما لسموه من المكانة عند الجمهور المصري كان الإقبال على شراء هذه الطوابع يفوق حد التصوّر .

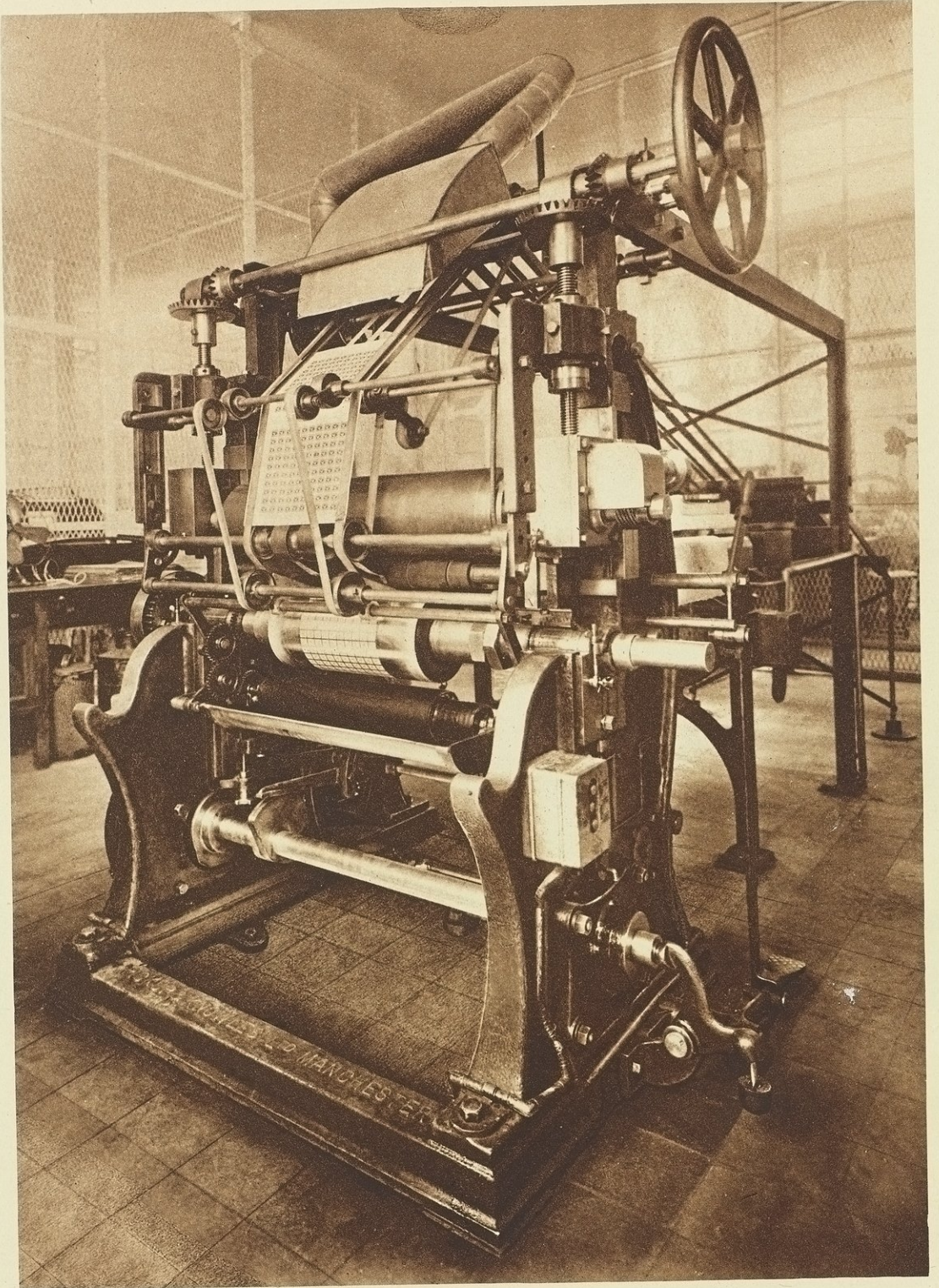
لقد كانت الطوابع المصرية ، وأوراق التمغة وتذاكر البريد والظروف صنع طوابع البريد المتموعة بأنواعها، تصنع غالبا في الخارج بمطبعتي (توماس دي لاري) و (هاريسون) بلندن إلى أن كانت سنة ١٩٢٥ ، حيث تقرر أن تصنع الطوابع محليا بمصلحة المساحة المصرية التي شرعت في الحال في استكمال معداتها ، وبدأت في إمداد مصلحة البريد بحاجتها من الطوابع التذكارية ابتداء من يناير سنة ١٩٢٦ ، ثم طبعت في سنة ١٩٢٧ أول مجموعة كاملة لطوابع البريد العادية ، وأخذت بعد ذلك في طبع تذاكر البريد وأوراق التمغة والظروف المتموعة . ومصلحة البريد لا تستجلب الآن من الخارج شيئا من المتموعات .

بيع طوابع البريد

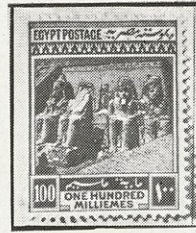
لهذا وطوابع البريد تباع في جميع مكاتب القطر ، ولدى متعهدين من التجار في المناطق البعيدة عن المكاتب ، ويجدها الجمهور مع الطوافة في القرى ، ومع الموظفين المتنقلين في المحطات ، فهي في متناول جميع الناس في كل وقت ، والجمهور لا يجد مشقة في الحصول عليها ، والمصلحة لا تسمح ببيع الطوابع بأكثر من الثمن المرقوم عليها ، وتمنح المتعهدين عمالة شهرية كانت تحسب في أول الأمر بنسبة ٣ في المائة من قيمة الطوابع المباعة ، ثم خفضت إلى ٢٪ في المائة ، وإلى ١ في المائة ابتداء من سنة ١٩١٤ ، على ألا يتجاوز مجموع العمالة ٥٠٠ مليون شهريا ، مهما كانت الكمية المباعة .

الماكينات
الأوتوماتيكية
لبيع الطوابع

وقد حاولت مصلحة البريد استعمال الماكينات الأوتوماتيكية لمبيع طوابع البريد وقامت بتجارب لهذا الغرض ، ولكن التجارب لم تسفر عن النتيجة المطلوبة .



ماكينة للطباعة بطريقة الفوتوجرافير
Photogravure Printing Machine



(بعض طوابع البريد عن المجموعة المعروضة بمتحف المصاحبة)

صناديق البريد

إذا كان ابتكار طوابع البريد قد نظم الصلة بين الجمهور ومصالح البريد ، ووفر على الطرفين كثيرا من المتاعب ، وساعد على تبادل المراسلات ، فإن تعميم صناديق البريد ، ووضعها تحت تصرف الجمهور قد جاء ممتما من جميع الوجوه لفوائد الطوابع .

وكان أول من فكر في تعميم صناديق البريد بالمدن كما سلف القول ، هو المسيو فيلاير ، وذلك بباريس في سنة ١٦٥٣ عقب حصوله على امتياز بفتح مكتب لتوزيع المراسلات .

ولما شاع استعمال طوابع البريد في كثير من البلدان بين سنتي ١٨٤٠ و ١٨٥٠ ، رأى تعميما للمنفعة وتسهيلا لعمل موظفي البريد ، وضع صناديق عديدة في المدينة الواحدة يراعى فيها :

- ١ - ألا تصل إلى محتوياتها يد أجنبية .
- ٢ - أن توضع في الأحياء المزدهمة ، بحيث توفر من وقت الجمهور ، وبحيث تسهل مراقبتها وحمايتها من عبث العابثين .
- ٣ - أن تفرغ قبل إغلاق الإرساليات مباشرة ، وهذا ما يتطلب عناية واهتماما وانتظاما ، كما يتطلب اطلاع الجمهور على أوقات التفريغ .

ولتأمين الجمهور على مراسلاته، روعى فى صناديق البريد ألا يتسنى لمفرغها مس ما فيها من خطابات ، وقد توفرت هذه الشروط كلها فى أحد نوعين من الصناديق، وهذا النوع هو عبارة عن صندوق يوضع فى باطنه صندوق آخر متحرك، مصنوع من الخشب أو القصدير أو الجلد ، وتثبت على مقربة من الصندوق الخارجى لوحة بمواعيد التفريغ ، أو تثبت فيه بالذات لوحة نحاسية متحركة ببيان موعد التفريغ التالى ، ويقتصر عمل المفرغ على حمل الصندوق الداخلى ووضع آخر خال فى موضعه ، ثم ينطلق بالصناديق الداخلية كلها إلى إدارة البريد حيث تفتح أقفالها ، وكان ذلك يتطلب استخدام أكبر عدد ممكن من المفرغين ، نظرا لكثرة الصناديق .

أما النوع الثانى من الصناديق ، فكان عبارة عن صندوق عادى مغلق ، يفتح المفرغ ويأخذ محتوياته، ويصم على قائمة معه بصمة خاتم فى جوف الصندوق، كي يتسنى لأولى الأمر التأكد من أنه قام بتفريغ جميع الصناديق .

وأخيرا اخترع الدكتور (ويرج) الاسوجى صندوقا ميكانيكيا، يمكن تفريغ محتوياته فى حقيبة جلدية ، بفتح قاعدته بطريقة ميكانيكية ، بحيث لا يتسنى للمفرغ مس المراسلات ، وتفتح هذه الحقيبة بمفتاح خاص فى إدارة البريد ، وكان من مميزات هذا الابتكار إمكان تفريغ أكبر عدد ممكن من الصناديق فى حقيبة واحدة .

وقبل أن تصدر مصلحة البريد المصرية طوابعها الأولى فى سنة ١٨٦٦ ، كان يتعين على الجمهور أن يسلم مراسلاته وأجور نقلها إلى مكاتب البريد ، وعند ما بدئ فى استعمال الطوابع وضعت

المصلحة ثلاثة عشر صندوقا للمراسلات في أنحاء القاهرة في المواضع التالية :

محطة السكة الحديد ، الأزبكية بجوار الضبطية ، خان الخليل ،
الجمالية ، باب الشعرية ، خان أبي طاقية ، الغورية ، باب المتولى ،
باب الخلق ، بولاق بجوار سراى اسماعيل باشا وبجوار أبي العلا
الحسينى ، مصر القديمة .

اعلان

من عموم ادارة مصلحة البوسطة المصرية الميرية

يكون معلوماً لدي الجميع انه من ابدي يوم ١٠ مارس ١٨٦٦ الاوفرنكى الموافق ١٢ محرم ١٢٨٤
يصير استعمال صناديق البوسطة النقاى الموضوعين الآن بجملة شوارع لوضع المراسلات
التي يراد ارسالها الى جهات القطر المصري اما ما عدا رفع الجوابات من الصناديق
المذكورة في جرنهار يصير تحديد ما من المصلحة على الصناديق نفسها بخير
عن مارو ١٨٦٦
١٢ محرم ١٢٨٤



(اعلان عن إنشاء صناديق البريد)

واشترطت المصلحة ألا يوضع بهذه الصناديق وصناديق المكاتب
الأخرى بالأقاليم غير الخطابات المرسلة إلى مدن الوجه البحرى ، حيث
توجد مكاتب للبريد وهى :

كفر الدوار ، أبو حمص ، دمنهور ، العطف ، اتياء البارود ،
كفر الزيات ، طنطا ، زفتى ، ميت غمر ، المحلة الكبرى ، سمند ،
طلخا ، المنصورة ، شربين ، منية الخولى ، دمياط ، بركة السبع ،
مليج ، شبين الكوم ، منوف ، بنها ، منيا القمح ، الزقازيق ،
طوخ ، قايموب ، السويس .

٨٨
 أما الخطابات المرسلة إلى الوجه القبلى والخارج، فكان يتعين تسليمهما فى مكاتب البريد يدا بيد، وكان يخلص على الرسائل الخارجية بطوابع مصرية إلى الاسكندرية فقط، ثم بطوابع أجنبية من نوع طوابع الجهة المرسلة إليها.

﴿ اعلان ﴾

• (من عموم ادارة مصلحة البوسطة المصرية الميرية) •

يكون معلوما لدى الجميع ان من ابتدئ يوم الاحد ٢٢ أبريل سنة ١٨٦٦ الافرنكى الموافق ٧ زى الحجة سنة ١٢٨٢ عربى بصير استبدال صناديق البوسطة النقالى الموضوعين الآن بجمله شوارع وهما بالسكة الحديد وبالأدبكيه وبحوار الضبطيه من جهة القومبايه العزيزه وبجهة خان الخليلي وبجهة الجماليه وبجهة باب الشغريه وبجهة خان أبو طقيه وبجهة القوريه وبجهة باب التولى وبجهة باب الخلق وبجهة بولاق صندوقين احدهما بحوار سراية اسماعيل باشا والثانى بحوار أبو العلا الحسيني ثم وبجهة مصر القديمة صندوق وتلك الصناديق بمجولعين لوضع المراسلات العادية فقط التى يرام ارسالها الى جهات القطر المضرى ماعدا جوابات الوجه القبلى لانها تكون بداخل الصناديق المذكوره بل ترسل كالعادة وأما مواعيد رفع الجوابات من الصناديق المتنى عنهاى بحر النهار سبب صير تحديدها من المصلحة على الصناديق نفسها فبحريرا فى ١٤ أبريل سنة ١٦٦٦ افرنكى موافق

٢٩ القعدة سنة ١٢٨٢

وكيل عموم

بوسطة مصرية

ميرية

(اعلان عن أول صناديق للبريد وضعت فى شوارع القاهرة)

٨٩
 ولما انتشرت مكاتب البريد فى أنحاء القطر، عجمت صناديق البريد وأجيز بعد مؤتمر برن سنة ١٨٧٤، أن توضع بها المراسلات الداخلية والخارجية على السواء، ثم أخذت المصلحة فى استبدال الصناديق العادية بأخرى ميكانيكية بالقاهرة والاسكندرية وبعض البنادر الكبرى.

وَأُقْدِرُ فَرْقَتِ الْمَصْلَاحَةِ بَيْنَ صَنَادِيقِ الْبَرِيدِ الْعَادِي وَالْمُسْتَعِجِلِ وَالْجَوِيِّ
وَصَنَادِيقِ الْمَطْبُوعَاتِ فِي الْحَجْمِ وَاللَّوْنِ .

وَأُبْلِغُ مَجْمُوعَ عَدَدِ صَنَادِيقِ الْبَرِيدِ فِي أَنْحَاءِ الْقَطْرِ حَتَّى سَنَةِ ١٩٣١
٤٨٩٨ صَنْدُوقًا .

رسم التخليص

١ - أهلى المراسلات الداخلىة :

أُكُنيت إدارة البريد، بعد أن أتبعت إلى الحكومة المصرية بخفيض رسم الخطابات المتداولة فى الوجه البحرى وتوحيده، فجعلته قرشا عن كل سبعة جرامات ونصف، فى حين كانت الشركة الأوروبية تحصل رسما يتراوح بين خمسين بارة وأربعة قروش، وفقا للمسافة بين محطتى التصدير والورود، ثم جعلته قرشا للوجه البحرى، وقرشين للوجه القبلى عن كل عشرة جرامات، وفى أول أبريل سنة ١٨٧٨ جعلت الحد الأقصى للوزنة الأولى ١٥ جراما عوضا عن عشرة جرامات، ثم عادت فى أول مارس سنة ١٨٩٠ خفضت الرسم مرة أخرى ووحدته فى أنحاء القطر، وجعلته خمسة مليات عن كل خمسة عشر جراما، وفى أول يناير سنة ١٨٩٨ رفعت الحد الأقصى للوزنة الأولى من ١٥ إلى ٣٠ جراما .

وكان كل تخفيض جديد يقابل بزيادة جسيمة فى عدد المراسلات المتبادلة، وبنقص كبير فى عدد المراسلات غير الخاصة الأجرة، التى كان يحصل عنها دائما ضعف الرسم المفروض على المراسلات المعجلة الرسم .
وكان التخليص على المراسلات المحلية من البلد وإليها (بالاسكندرية والقاهرة فقط) قرشا عن كل عشرة جرامات، خفض فى أبريل سنة ١٨٧٨ إلى ٢٠ بارة عن كل خمسة عشر جراما، ثم إلى ثلاثة مليات

ابتداء من أول يناير سنة ١٨٩٢ ، ثم أعيد إلى خمسة مليات عن كل ثلاثين جراما في أول مارس سنة ١٩١٥ ، وذلك توحيدا للنظام وتسهيلا للعمل .

أما الجرائد والمطبوعات الدورية فكان رسم التخليص عليها خمس بارات عن كل أربعين جراما في الوجه البحرى ، وضعف هذه القيمة في الوجه القبلى ، ثم خفض الرسم في أبريل سنة ١٨٧٨ إلى خمس بارات عن كل ٥٠ جراما في الوجهين البحرى والقبلى ، ثم رأى لتشجيع الصحافة والأخذ بيد النهضة الأدبية ، تخفيض الرسم إلى مليم واحد عن كل جريدة أو مجلة ، وذلك ابتداء من أول يناير سنة ١٩٠٢

و من الخدمات التى أدتها مصلحة البريد للصحافة ، أنها رخصت للجرائد والمجلات فى التخليص أسبوعيا ونقدا على أعدادها ، مع خصم ١٠ ٪ من قيمة ما يستحق عليها ، واشترطت المصلحة لذلك شروطا منها أن تضع المجلة أو الجريدة تأمينا يوازى قيمة التخليص عن مدة أسبوعين ، وأن تحزم أعدادها بما يسهل فرزها . وقد عمل بهذا النظام ابتداء من يناير سنة ١٨٨٨

أما المطبوعات غير الدورية فكان يحصل عنها ضعف رسم المطبوعات الدورية ، ثم جعل الرسم مليا عن كل ٣٠ جراما ابتداء من أول يناير سنة ١٨٩٩ ، ثم مليمين عن كل ٥٠ جراما ابتداء من أول مارس سنة ١٩١٥

ولم تستعمل تذكار البريد في مصر قبل أول مايو سنة ١٨٧٩^(١) وقد جعل ثمن التذكرة وقتئذ ٢٠ بارة ، ثم خفض في أول يناير سنة ١٨٩١ إلى ثلاثة مليات للتذكرة العادية ، وستة مليات للتذكرة الخالصة الرد ، وخفض مرة أخرى في أول يناير سنة ١٩٠٧ إلى مليمين للتذكرة الخالصة الرد ، ثم زيد الثمن إلى ثلاثة مليات في أول يناير سنة ١٩١٦ ، ثم إلى ثلاثة مليات ونصف في أبريل سنة ١٩٢٠

(١) ثبت في القرن التاسع عشر أن كتابة الرسالة وتغليفها ولصق غلافها وطابعها ، كل هذه العملية لا تناسب غالبا مع رسائل رجال الأعمال التي تملأ في العادة من الاطالة والمجاملات والتي قد تتضمن سطرين أو ثلاثة على الأكثر ، ولاحظ الدكتور (ستيفن) مدير بريد ألمانيا في منتصف ذلك القرن أن من الخير للجمهور ومن مشجعات تبادل الرسائل تقرير وسيلة جديدة للرسائل البسيطة التي لا يهتم أصحابها بتغليفها ، فابتكر تذكرة البريد وعرضها على مندوبي مكاتب البريد الألمانية في اجتماعهم بمدينة كارلسروه سنة ١٨٦٥ ، واقترح أن يفرض على هذه التذاكر المكشوفة أدنى رسم ممكن ، فوافق المندوبون على هذا الاقتراح ، ولكنهم أشفقوا أن يؤدي استعمال التذاكر إلى بحز في إيرادات البريد فصرحوا بصفحة عن إنفاذه . وفي سنة ١٨٦٩ لاحظ الدكتور (أمانويل هرمان) النمساوي أن ثلث رسائله الخاصة لا أهمية لها وأنها مع ذلك تكلفه كثيرا من حيث الورق والأغلفة وطوابع البريد ، فقدم إلى بريد فيينا نفس اقتراح ستيفن فقبول بالاعجاب ووضع في الحال موضع النفاذ وأقبل الناس على استعمال التذاكر إقبالا عظيما ، حتى بلغت الكمية التي بيعت منها في المدة بين أول أكتوبر سنة ١٨٦٩ وآخر ديسمبر من السنة ذاتها ٢٩٢٦١٠٢ تذكرة .

وفي سنة ١٨٧٠ اقتبست ألمانيا نظام التذاكر البريدي وتبعتها على الأثر سائر دول أوروبا الشمالية وإنجلترا وفرنسا والولايات المتحدة وكندا .

وفي سنة ١٨٧١ أدخلت ألمانيا على بريدها نظام التذاكر الخالصة الرد بقصد تشجيع الناس على التفاهم وتبادل الرسائل .

وكان لكل مصلحة من مصالح البريد في العالم مطلق الحق في تقرير أبعاد تذكرتها البريدي إلى أن تقرر في مؤتمر البريد الدولي بباريس سنة ١٨٧٨ أبعاد التذكرة المستعملة حتى الآن .

هذا وقد بدئ في تداول تذكار البريد الداخلية والخارجية بمصر ابتداء من أول مايو سنة ١٨٧٩ وجعل ثمن التذكرة عشرين بارة ، وبلغ عدد التذاكر التي بيعت حتى نهاية تلك السنة ٤٩٦٨٠ تذكرة .

وكان رسم التسجيل في أول الأمر عشرين ملياً، خفض إلى عشرة مليات في سنة ١٨٧٨ ، ثم إلى خمسة مليات في أول يناير سنة ١٩٠٦ ، وأعيد إلى عشرة مليات في أول أبريل سنة ١٩٢٠

٢ - كلى المراسلات الخارجية :

كان عمل البريد مع البلاد الأجنبية قاصراً على تبادل الرسائل ، ولكن طريقة تحصيل الرسوم عن تلك الرسائل لم تكن تخلو من الصعوبة ، فجميع الرسائل سواء أكانت صادرة أم واردة ، كان يجب أن تلصق عليها طوابع مصرية علاوة على طوابع البلاد الأجنبية التي تصدر إليها أو ترد منها تلك الرسائل ، ولما لم يكن الحصول على طوابع البلاد الأجنبية ميسوراً ، فإن معظم الرسائل الصادرة أو الواردة كان يحصل عليها رسم إضافي عن المرحلة الأخيرة من انتقالها يدفعه المرسل إليه .

كلى أن مصلحة البريد المصرية لجأت في لائحة يناير سنة ١٨٦٦ إلى تحديد رسوم المراسلات الخارجية وفقاً لاتفاقاتها مع الدول ، وكان أهم هذه الاتفاقات عقد أبرم بينها وبين الحكومة البريطانية في ١٨ مايو سنة ١٨٧٣ تحددت به رسوم المراسلات الخارجية ، وبمقتضى هذا الاتفاق وغيره اعتبرت الرسائل خالصة الأجرة بطوابع البلاد التي صدرت منها وحدها ، ثم زالت المتاعب تماماً بتنفيذ قرارات مؤتمر برن .

لهذا ولقد كانت رسوم التخليص على المراسلات الخارجية ، ولا تزال عرضة للزيادة والتخفيض ، تبعاً للاتفاقات الدولية .

أما بقية فروع الأشغال التي تؤديها مصلحة البريد ، كالطرد العادية
والمحوّل عليها والمؤمن عليها وأوراق القيم التي برسم التحصيل والتوزيع
بالبريد المستعجل ونقل الصرائح ، فإن رسومها جميعا حدّدت بمراسيم
وقوانين خاصة .

إدارة البريد

أُتخذت شركة البوسنة الأوروبية ثغر الاسكندرية مقرا لإدارة أعمالها، نظرا لنشاط الحركة التجارية فيها، ولأنها أهم موانئ القطر المصري وأقربها إلى أوروبا ، ولأن وجود إدارة البريد فيها يمكن الشركة من الاتصال بالبواخر، والاتفاق مع ربايتها على نقل البريد ، وهى أسباب وجيهة اقتنعت بها الحكومة المصرية حينما انتقلت إليها أعمال الشركة ، فأبقت إدارة البريد بالاسكندرية ، وقنعت بنقلها إلى مكان أفسح ثم شيدت لها فى سنة ١٨٨٢ دارا جديدة كبيرة (تشغلها الآن إدارة بريد الاسكندرية وبعض مصالح الحكومة) كلفتها ٢٤,٤٦٠ جنيها .

توزيع الأعمال

لكل أن نظام المواصلات الداخلية والخارجية ، وانتشار مكاتب البريد فى أنحاء القطر ، كل ذلك قضى على أهمية وجود إدارة البريد فى أقصى الشمال ، واستوجب نقلها إلى العاصمة مقر الحكومة ، أسوة بإدارات البريد فى أكثر الممالك ، لتكون فى مركز وسط بين الوجهين البحرى والقبلى ، مما يسهل المخابرات بينها وبين أقسامها ومكاتبها فى القطر، كما يسهل اتصالها بالمصالح الأخرى التى لها ارتباط بأشغالها .

ونشأت فكرة نقل إدارة البريد من الاسكندرية إلى القاهرة منذ عشرات الأعوام ، ولكنها لم تنفذ إلا فى سنة ١٩٣١ ، وقد رأى على سبيل الاقتصاد ألا تشيد لها دار جديدة ، واكتفى بإنشاء طابقين

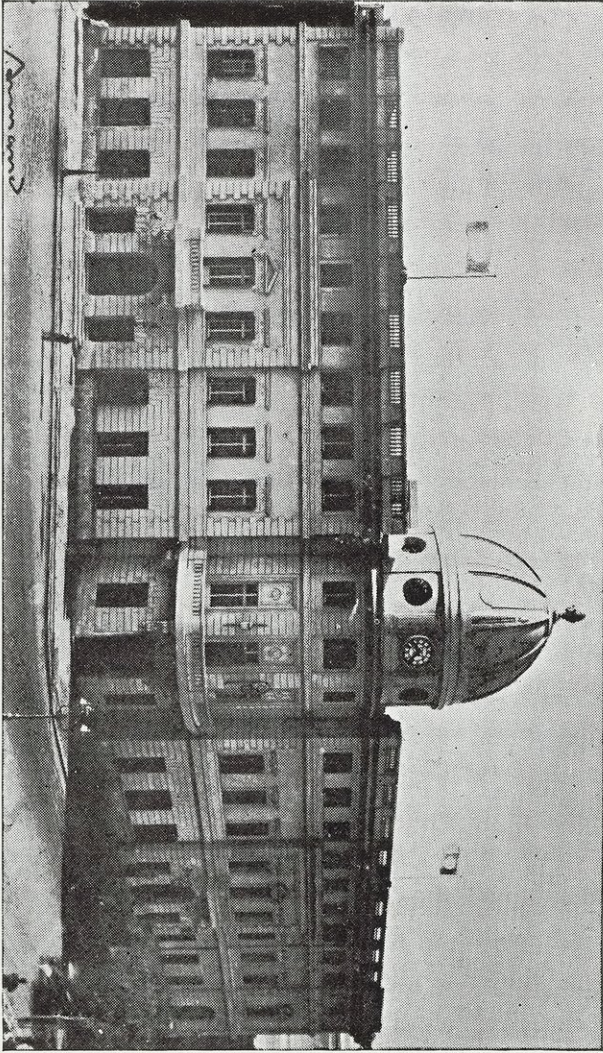
جديدين فوق مبنى بريد القاهرة ، وإجراء بعض التوسع والتعديل
فى المبنى المذكور بما جعله يتسع للإدارة العامة ويليق بمركزها .

وقد جرت الإدارة العامة ، فى إشرافها على أعمال البريد فى أنحاء
القطر، على أفضل نظام تسمح به جغرافية البلاد، ويمكنها من الهيمنة
على جميع مكاتبها وفروعها ، مع تجنب الضغط الذى ينشأ من تركيز
الأعمال .



(مبنى الإدارة العامة بالاسكندرية قبل نقلها الى القاهرة)

فالأعمال الرئيسية فى الإدارة العامة موزعة على سبع إدارات هى :
الإدارة الداخلية ، والإدارة الخارجية ، وإدارة المستخدمين ،
ومراقبة الحسابات ، وإدارة المخازن ، وإدارة التحريات والقضايا ،
وإدارة صندوق التوفير .



(مبنى الإدارة العامة بالقاهرة)

توزيع الأعمال

١٠ ما الأعمال في المدن والأقاليم ، فمقسمة الى ثلاث عشرة منطقة ،
هى مراقبة بريد القاهرة ، وإدارة بريد الاسكندرية ، وإدارة بريد
بورسعيد ، وأقسام البريد في طنطا ، والمنصورة ، والزقازيق ، والسويس
وبنها ، ودمهور ، وبني سويف ، وأسيوط ، وسوهاج ، وأسوان .

١١ وتشرف كل من مراقبة بريد القاهرة وإدارتي بريد الاسكندرية
وبورسعيد والأقسام المذكورة على عدد من المكاتب في المنطقة التي
تقع فيها الإدارة أو القسم ، وتتصل المكاتب بمديري الإدارات ، أو
مفتشى الأقسام في كل ما يختص بشؤون الموظفين والأعمال الداخلية ،
ولكنها ترسل عملياتها وحساباتها يوميا إلى الإدارات المختصة بالإدارة
العامة .

مكاتب البريد

١٢ يوجد فضلا عن ذلك اثنان وعشرون مكتبا ، تتصل في جميع
شؤونها بالإدارة الداخلية رأسا .

١٣ ولم تكن شركة البوستة الأوروبية ، عند ما ابتاعتها الحكومة المصرية
في يناير سنة ١٨٦٥ ، تملك أكثر من تسعة عشر مكتبا في مصر السفلى ،
فشرعت المصاحبة في الحال في توسيع نطاق أعمالها لخدمة الجمهور
في أنحاء القطر ، واقتتفت في توسعها أثر السكك الحديدية ، فكلما
مدّ خط جديد أنشأت مكاتب بريدية على طول هذا الخط .

١٤ ولما كانت الحكومة قد اهتمت قبل هذا التاريخ بإنشاء شبكة
من الخطوط الحديدية في مصر السفلى ، فقد افتتحت مصلحة البريد
بعض المكاتب في أهم البلدان ، حتى بلغ عدد مكاتبها في نهاية
سنة ١٨٦٥ ثمانية وعشرين مكتبا في البلدان التالية :

٨ لاسكندرية ، كفر الدوار ، أبو حمص ، دمنهور ، العطف ، اتياء
البارود ، كفر الزيات ، طنطا ، زفتى ، ميت غمر ، المحلة الكبرى ،
سمنود ، طابخا ، المنصورة ، شربين ، ميت الخولى ، دمياط ،
بركة السبع ، مليج ، شين الكوم ، منوف ، بنها ، منيا القمح ،
الزقازيق ، طوخ ، قليوب ، القاهرة ، السويس .

ولمَعَ أن المصاحبة كانت تنقل مراسلات الجمهور في مصر الوسطى والعليا والسودان ، إلا أنها لم تنشئ في هذه المناطق مكاتب حقيقية لأعمال البريد إلا بعد أن ربطت مراكز الصعيد بالسكك الحديدية .
ففي أول أغسطس سنة ١٨٦٧ افتتحت المصاحبة مكاتبها في البحيرة ، وبني سويف ، والفيوم ، والواسطى ، والفشن ، ومغاغة ، والمنيا . وفي أول أكتوبر سنة ١٨٧٣ افتتحت مكاتب البريد في أسيوط ، وبحرجا ، وسوهاج ، وقنا ، والأقصر ، وإسنا ، وأسوان ، وكروسكو ، ووادي حلفا ، ودنقله ، وبربر ، والخرطوم .

وأنشأت المصلحة مكتباً في سواكن سنة ١٨٦٧ ، وأخر
في مصوع سنة ١٨٦٩ ، وثالث في كسلا سنة ١٨٧٥

وفي سنة ١٨٧٧ أنشأت المصلحة في السودان، كطلب غوردون
باشا، ثمانية مكاتب في السليمية، وسنار، وكارجوج، وفازوغلو،
والقضارف، والأبيض، والفاشر، وفاشوده. وفي سنة ١٨٨١
أنشأت ثلاث مكاتب في بربره، وزيلع، وهرر.

مكاتب البريد
المصرية في الخارج

لشتم نظرا لأهمية العلاقات بين مصر وتركيا ، بحكم تبعية الأولى للثانية
في ذلك العهد ، رأت إدارة البريد المصرية ، ضمنا لانتظام الأعمال
البريدية بين البلدين ، سيما بعد أن انتظم سير البواخر المصرية بين موانئ
مصر وتركيا أن تنشئ في أراضي الامبراطورية العثمانية مكاتب بريد
مصرية ، تتولى توريد الإرساليات وتصديرها ، فأنشأت في
سنة ١٨٦٥ مكتبا في الاستانة .

وبلغ من ثقة رجال الأعمال بانتظام البريد المصري ودقته ، أنهم
ألحوا على مصلحة البريد في أن تنشئ مكاتب بريد مصرية في بعض
البلدان التابعة للامبراطورية العثمانية ، فنزلت على رغبتهم ، وأنشأت
في سنة ١٨٦٦ مكنتين : أحدهما في جدة ،
والثاني في أزمير ، وفي سنة ١٨٧٠ أنشأت ثلاثة
مكاتب في غليوبولى ، ومثلى ، وبيروت . وأنشأت
بعد ذلك مكاتب في قوله ، وسالونيك ،
وطرابلس ، وشيله ، ورودس ^(١) .



(بصمة ختم مكتب بريد جدة ،
أحد مكاتب البريد المصرية
في أملاك الامبراطورية
العثمانية)

(١) وفي سنة ١٨٨١ دارت مفاوضات بين الباب العالي والحكومة المصرية بشأن إلغاء هذه المكاتب
وتحويل أعمالها إلى مكاتب البريد التركية التي كانت قد انتظمت في ذلك الوقت ووافقت الحكومة المصرية
على إلغاء جميع مكاتبها في الامبراطورية العثمانية ابتداء من ١١ يولييه سنة ١٨٨١

وُقد استخدمت المصاححة ساعة القدم لنقل البريد إلى المكاتب البعيدة عن محطات السكك الحديدية ، وأنشأت خطوط الطوافة في سنة ١٨٨٩ ، والمكاتب القروية في سنة ١٩١٦ ، ولم تدخرو سعا في تسهيل أعمال الجمهور بإنشاء المكاتب الرئيسية والقروية ومحطات الطوافة في مختلف المدن والقرى وفقا لأهمية كل منها ، ذلك عدا محطات السكك الحديدية الصغيرة التي يناط بنظارها توزيع المراسلات ، وعدا ما يفتح من المكاتب المؤقتة بمناسبة المعارض والمؤتمرات ، أو في الفنادق الكبرى والمصايف ، لخدمة السياح والمصيفين .

وتنقسم مكاتب البريد من حيث أهميتها ، ومن حيث الأعمال التي تؤديها إلى :

لمكاتب نمرة ١ - تؤدي فيها أشغال المراسلات العادية والمسجلة والمؤمن عليها ، وأشغال الطرود العادية والمؤمن عليها والمحقل عليها ، وأشغال التحصيل والصر والتوفير ، والحوالات الداخلية والخارجية ، وأشغال أذونات البوستة الداخلية ، وتدفع فيها بونات البوستة الانجليزية ، وأشغال الطرود التي ترز لغاية ١٠ كيلوجرامات ، المتبادلة مع البلدان الأجنبية .

ومكاتب نمرة ٢ - تؤدي فيها الأشغال التي سبقت الإشارة إليها ، ما عدا أشغال الصر والخطابات المؤمن عليها .

وَمَكاتب نمرة ٣ - تؤدي فيها أشغال المراسلات العادية
والمسجلة ، وكذا أشغال الطرود العادية .

وَمَكاتب قروية - معهودة إلى العمدة تؤدي فيها أشغال
المراسلات العادية ، وبيع طوابع البريد فقط .

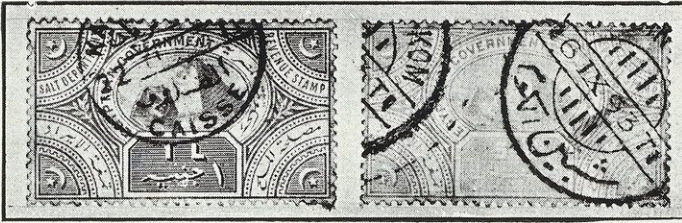
وَمَحطات واقعة على خطوط نيلية - تؤدي فيها أشغال
المراسلات العادية والمسجلة والطرود والحوالات العادية .

وَمَحطات طوافة - تؤدي فيها بواسطة طوافة البريد أشغال
المراسلات العادية والمسجلة ، وتوزع فيها الطرود العادية التي
لا يتجاوز وزن الواحد منها ثلاثة كيلو جرامات .

وَمَحطات سكك حديدية - تؤدي فيها بواسطة مكاتب سائر
أشغال المراسلات العادية والمسجلة الصادرة والواردة ، وأشغال
الطرود العادية الواردة الخ .

وكانت المكاتب في عهدها الأول تقوم ، فضلا عن أعمال البريد ،
ببيع طوابع الملح والصودا (وقد ألغيت هذه الطوابع في أول نوفمبر
سنة ١٨٩٩) وتذاكر الحجاج ، وتذاكر السفر ببواخر البوستان الخديوية ،
وسندات الدين الموحد والممتاز ، وصرف قيمة قسائم (كوبونات)
السندات المذكورة ، وبيع ورق التمتع . ثم ألغى ذلك كله بالتدريج ،

وَقَدْ اقْتَصَرَ عَمَلُ الْمَكَاتِبِ عَلَى أَدَاءِ أَشْغَالِ الْبَرِيدِ ، وَبِيعَ وَرَقُ التَّمْغَةِ ،
وَتَوَدَّى بَعْضُ الْمَكَاتِبِ الصَّغِيرَةِ أَشْغَالَ التَّلْغِرَافِ بِالتَّلِيفُونَ
(Phonogram Service) لِقَاءَ أَجْرٍ تَدْفَعُهُ مَصْلَحَةُ التَّلْغِرَافَاتِ وَالتَّلِيفُونَاتِ
لِمُوظَّفِي هَذِهِ الْمَكَاتِبِ ، بِمَعْدَلٍ خَمْسَةِ مِلْيَمَاتٍ عَنْ كُلِّ رِسَالَةٍ تَلْغِرَافِيَّةٍ .



(طوابع الملح والصودا)

وَقَدْ بَلَغَ عَدَدُ مَكَاتِبِ الْبَرِيدِ حَتَّى سَنَةِ ١٩٣٢ : ٤٥٦٦ مَكْتَبًا ،
أَيُّ بِمَعْدَلٍ مَكْتَبٍ وَاحِدٍ فِي كُلِّ ٢١٢٠ كِيلُومِتْرًا لِكُلِّ ٣٣٥٠
سَاكِنًا .

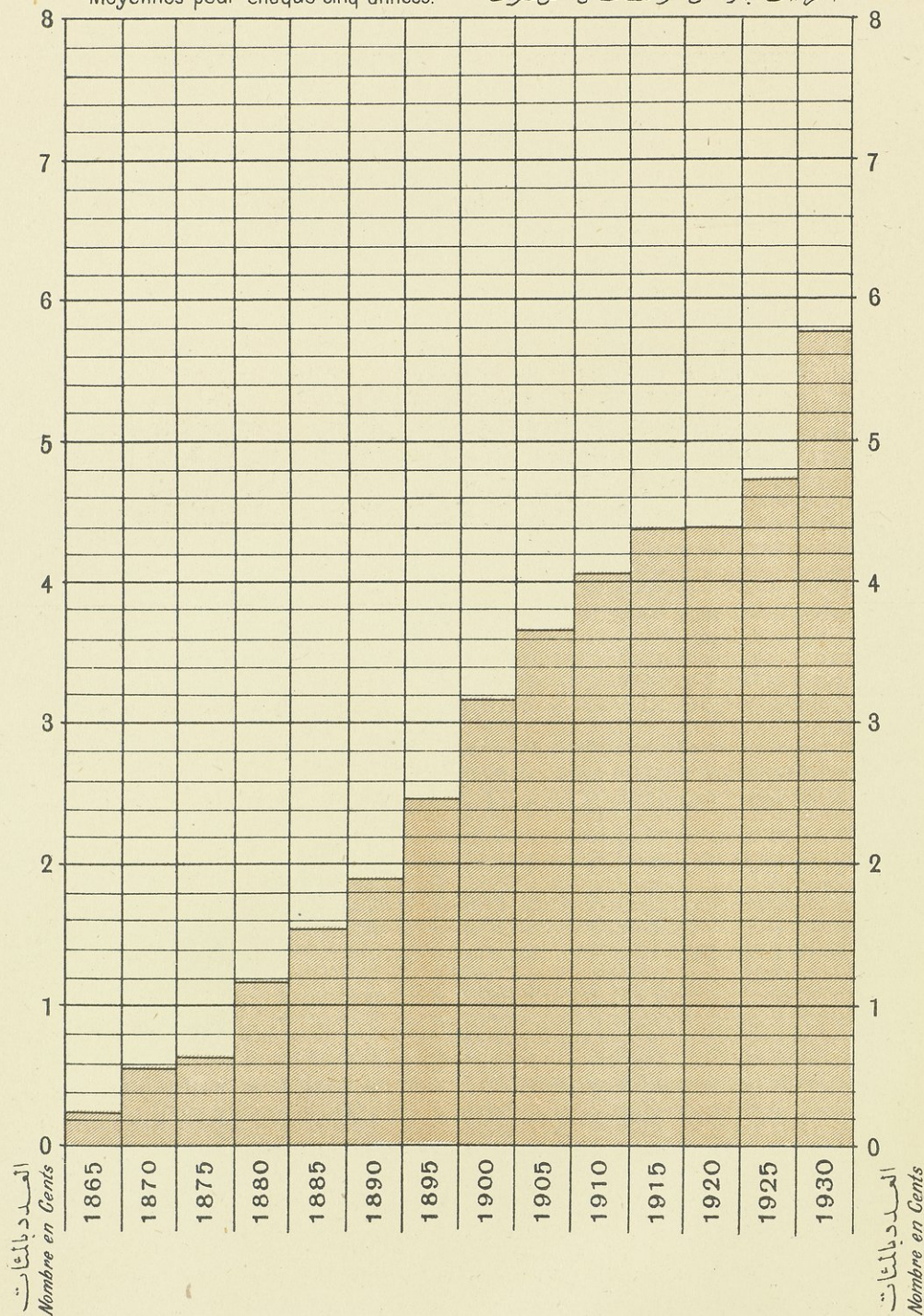
وَأُتِمَّتْكَ الْمَصْلَحَةُ مِنْ مَبَانِي هَذِهِ الْمَكَاتِبِ ٣٣ مَبْنًى ، شِيدَتْ
خَصِيصًا لِتَكُونَ مَكَاتِبَ بَرِيدِيَّةٍ ، وَتَشْغَلُهَا الْآنَ الْمَكَاتِبُ التَّالِيَةُ :

الزَّقَازِيقُ ، زَفْتَى ، أَبُو كَبِيرٍ ، أَسْوَانَ ، الْأَقْصَرُ ، الْمَنْصُورَةُ ،
أَسْـيُوطَ ، الْمَنِيَا ، طَنْيَطَا ، الْحَلَّةُ الْكُبْرَى ، كَفَرُ الزِّيَّاتِ ، بَنهَا ،
مَنْوُفَ ، شَيْنِ الْكُومِ ، سُوْهَاجَ ، قَنَا ، بُورِ سَعِيدَ ، بُورِ فُؤَادَ ،

إحصاء مكاتب البريد

STATISTIQUE DES BUREAUX DE POSTE.

القراءات عبارة عن متوسطات كل خمس سنوات Moyennes pour chaque cinq années.



القنطرة ، القاهرة ، الاسكندرية ، قلم طرود القاهرة ، قلم طرود الاسكندرية ، ملحق الخزينة والادارة الجديدة بالاسكندرية ، السويس ، بور توفيق ، الاسماعيلية ، بنى سويف ، مغاغة ، ابشواى ، العدو ، الصالحية ، دمنهور ، اتياء البارود .

أما باقى المكاتب فمؤجرة من أفراد أو شركات، ولكن المصلحة لا تدخرو سعا فى حجز أجزاء من أراضى الحكومة فى بعض البلدان ، لتقيم عليها مبان جديدة لمكاتب البريد ، حالما تسمح بذلك ميزانية مصلحة المباني التى تتولى إقامة هذه الأبنية .

والمصلحة تحرص على أن تكون جميع مكاتبها مستوفية لأسباب الراحة ، وشروط الصحة بالنسبة إلى الموظفين والجمهور ، وتحيط أبنيتهما الجديدة بمحاذق غناء كلما وجدت إلى ذلك سبيلا .

وقد اتفقت المصلحة مع وزارة الداخلية سنة ١٨٨٩ ، على أن يتولى رجال الحفظ فى الجهات ، مراقبة مكاتب البريد وحراسة الصر ، هذا فضلا عن أن وكلاء البريد فى أكثر المكاتب المملوكة للمصلحة أو المؤجرة لها ، يقيمون فى ذات مبنى البريد ، ليتسنى لهم الإشراف على المكاتب .

والمصلحة البريد فى عهدنا الحالى ، تفخر بمجموعة من الشباب النشيط موظفو البريد من حملة شهادات التعليم العالى والثانوى وخريجى مدارس التجارة . والمصلحة لا تستخدم فى أعمالها غير الذكور ممن يبلغون الثامنة عشرة

أو أكثر ، وهؤلاء يجب أن تتوافر فيهم جميع الشروط التي نص عليها
قانون الاستخدام في مصالح الحكومة ، من حيث الشهادات واللياقة
الطبية وحسن السير والسلوك .

والموظفو البريد على طبقتين : داخلون هيئة العمال ، وخارجون عنها ،
وإلى الأولين تسند الأعمال المالية الهامة ، ورئاسة المكاتب الكبيرة ،
والأعمال ذات المسؤولية ، ومن الآخرين مساعدو البريد والفرازون
المتنقلون والموزعون ومن إليهم . وهؤلاء وأولئك يخضعون
في علاواتهم وترقياتهم وإجازاتهم الاعتيادية والمرضية ، ومعاشاتهم ،
ومكافآتهم لأحكام القانون المالي ، الذي يخضع له جميع موظفي
ومستخدمي الحكومة المصرية .

وفي بعض الجهات القليلة الأهمية ، تسند أعمال البريد إلى نظار
المحطات أو موظفي التلغراف أو العمد ، نظير مكافأة شهرية تصرف
اليهم ، وذلك اقتصادا في النفقات .

وساعات العمل في مصلحة البريد تتراوح بين ست وثمان ساعات
يومية ، والمواعيد تختلف وفقا لنظام العمل في المكاتب : ففي
الإدارة العامة يبدأ العمل في منتصف الساعة الثامنة صباحا ،
وينتهى في منتصف الساعة الثانية مساء صيفا ، ويبدأ في الساعة
الثامنة صباحا ، وينتهى في الساعة الثانية مساء شتاء .

وفي المكاتب الفرعية يبتدئ العمل كذلك ، وينتهي في منتصف الساعة السادسة صيفا ، وفي الساعة السادسة شتاء ، وتخلل هذا الوقت فترة للراحة وتناول الطعام ، بين الظهر والساعة الثالثة مساء .

أما في أقلام الحركة التي تواصل أعمالها طيلة النهار من الصباح الباكر حتى ساعة متأخرة من الليل ، كأقلام السفريات ، والتوزيع في الإدارات الكبرى والمحطات الرئيسية ، فإن الموظفين يؤدون العمل بالتناوب ، ويعطون المدة الكافية للراحة .

وتتقضى الظروف في بعض الأحيان بدعوة الموظفين أثناء راحتهم اليومية أو الأسبوعية ، للمساعدة في أداء العمل في المواسم والأعياد ، وعند ورود البريد الخارجى أو سفره ، وفي هذه الحالة يعطون أجرا إضافيا ، وقد خفض هذا الأجر الى النصف في سنة ١٩٣١ مراعاة للاقتصاد .

والموظفون عموما يقبضون مرتباتهم في أول الشهر ، وأجورهم الإضافية في منتصفه .

ولما كانت أعمال المصلحة تتصل في الغالب بأعمال المصارف والبيوتات التجارية والمالية ، وكانت هذه قد اصطلحت على تعطيل أعمالها في أيام الآحاد ، فقد تقرر أن يكون يوم العطلة الأسبوعى

لموظفى البريد هو يوم الأحد ، خلافا لموظفى أكثر المصالح الحكومية الأخرى ، الذين يحصلون على راحتهم الأسبوعية فى يوم الجمعة ، ومع ذلك فإن أعمال التوزيع والتسجيل لا تعطل إلا بعد ظهر أيام الآحاد .

ولقد كان موظفو البريد ، وما زالوا ، مثال النشاط والأمانة والطاعة والحرص على مصلحة الجمهور ، وهى صفات أشيد بها فى مجلس النواب والشيوخ عند عرض ميزانية المصلحة ، وأشار إليها خطاب العرش الذى تلى عند افتتاح الدورة النيابية فى سنة ١٩٣١ فى العبارة الآتية : ”ومما يدعو إلى الارتياح أن حكومتى توصلت إلى إلغاء مكتبى البريد الفرنسى بالاسكندرية وبور سعيد ، وهما آخر المكاتب الأجنبية فى القطر المصرى ، بجاء إلغاؤهما شهادة جديدة على نجاح مصلحة البريد تحت الإدارة الوطنية ، التى عملت دائما على الاحتفاظ بما لهذه المصلحة من السمعة الحسنة الخ“ .

وفى ملفات المصلحة الكثير من الأدلة على تفانى موظفيها ، وفى إبان الثورة العربية لم تتعطل أعمال البريد بتاتا ، وكان سلوك جميع الموظفين على وجه العموم فى ذلك الوقت العصيب موجبا للارتياح .

وفي سنة ١٨٨٣ عند ما تفشى وباء الكوليرا ، وفتك بالناس فتكا ذريعا ، لم يخل الموظفون عن أعمالهم ، على الرغم من أن تلك الأعمال بطبيعتها تستوجب الفرع من انتقال جراثيم الوباء ، بواسطة الرسائل وبحكم اتصال موظف البريد بالجمهور .

وفي سنة ١٨٨٤ عند ما هاجم الدراويش الخرطوم ، ظل وكيل مكتب البريد هناك يباشر أعماله ، حتى فتك به الثوار .

لهذا ، وقد أخذ عدد موظفي البريد في الازدياد تبعا لازدياد مكاتب البريد وفروع الأعمال . وكان عددهم ٢٩٥ موظفا في سنة ١٨٦٥ ، فبلغ الآن ٤٥٦١ موظفا ، مجموع مرتباتهم ٤٦٠,٥٣٨ جنيتها في العام .

وهؤلاء عدا موظفي ومستخدمى المصالح الأخرى ، الذين يؤدون أشغال البريد .

ولم تكن لموظفي مكاتب البريد فيما قبل سنة ١٨٦٦ كسا خاصة ، الكسا المصلحية تميز كبيرهم عن صغيرهم ، أو تميزهم جميعا عن غير الموظفين ، فلما كانت سنة ١٨٦٦ استحضر موتسى بك مدير البريد في ذلك العهد كسا رسمية لموظفي البريد ، وقصد بهذه الكسا أن يرتديها كبارهم في الحفلات الرسمية والتشريفات الخديوية ، وأن يرتديها كبارهم وصغارهم في حالة زيارة سمو الخديو لإدارة البريد .

وقد حازت هذه الكسا رضا الجناب الخديوى ” إسماعيل “ في حفلة العرض العسكرية ، التي أقيمت في يوليه سنة ١٨٦٦

لورأى موتسى بك أن كسا التشريفة وحدها لا تكفى ، وأن موظفى البريد يجب أن يرتدوا أثناء تأدية أعمالهم كسا يعرفهم بها الجمهور ، فاقترح هذه الكسا فى سنة ١٨٦٧ ، ونال موافقة الحكومة على فرض ارتدائها على جميع الموظفين من الدرجة السادسة فما فوق ، ممن يتصلون بالجمهور بحكم وظائفهم ، وأصدر منشورا لجميع المكاتب فى فبراير سنة ١٨٦٧ بجعل ارتداء الكسا المصاحبة إجباريا ابتداء من أول مارس من ذلك العام ، وبذلك صار لكل موظف كسوتان : إحداهما لعمله اليومى ، والثانية للخفلات الرسمية والتشريفات .

أما صغار الموظفين كالسعاة ومن دونهم ، فكانت لهم كسوتان من نوع واحد : إحداهما سميكة للشتاء ، والأخرى خفيفة للصيف ، وتتكون من چاكتة ذات حزام ، ويحمل السعاة شنطة تتدلى من سير جلدى .

ثم أدخلت تعديلات على هذه الكسا فى سنة ١٨٨٧ ، وأتبعبت بتعديلات أخرى فى سنة ١٨٩٥ ، ثم بخسينات جديدة فى الأعوام التالية تناولت النوع والطرز .

لهذا ، وقد تولى إدارة المصلحة مذ آلت إلى الحكومة المصرية سبعة مديرى عموم ، ساهم كل منهم بنصيب وافر فى إنماء المصلحة وتنظيمها وتوسيع نطاق أعمالها .

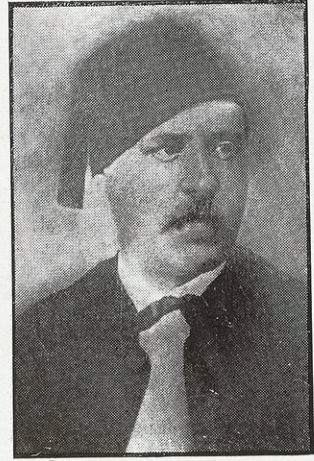
مديرو البريد

هدير و البريد



كليار باشا

(۱۸ أغسطس ۱۸۷۶ — ۲۵ ديسمبر ۱۸۷۹)



موتسى بك

(أول يناير ۱۸۶۵ — ۱۸ أغسطس ۱۸۷۶)



سابا باشا

(۳ يناير ۱۸۸۷ — ۱۵ سبتمبر ۱۹۰۷)



هالتون باشا

(۲۵ ديسمبر ۱۸۷۹ — ۲ يناير ۱۸۸۷)

(تابع) هُدیری اُبرید



حسن مظلوم باشا

(۱۸ نوڤبر ۱۹۲۳ — ۳۱ ديسمير ۱۹۲۹)



بورتون باشا

(۱۶ سبتمبر ۱۹۰۷ — ۱۵ نوڤبر ۱۹۲۳)



مجد شماره بك

(۱۰ يناير ۱۹۳۰)

المطبوعات المصلحة ونشراتها الدورية

تقدم مصلحة البريد للجمهور ، بغير مقابل ، جميع الاستثمارات اللازمة لأعمال البريد ، كحفاظ الحوالات ، والطرود الداخلية ، والخارجية ، والصرايح .

وتطبع هذه الاستثمارات بكميات وافرة وتدرج بها جميع البيانات الضرورية بأسلوب قريب إلى الأفهام باللغات العربية والفرنسية والانجليزية . وتتولى المطبعة الأميرية طبع هذه الاستثمارات ، كما تتولى طبع النشرات الدورية التي تصدرها مصلحة البريد ، وفي مقدمتها النشرة الرسمية ، وهي نشرة خاصة بالمصلحة ومكاتبها وموظفيها ، تدرج بها جميع الأوامر والتعليمات والبيانات التي تصدرها الإدارة العامة ويرسل منها عدد إلى كل مكتب ، لإظهار الموظفين على كل جديد من الأوامر والتعليمات .

وقد صدرت هذه النشرة في أول يناير سنة ١٨٨٥ باسم النشرة الأسبوعية ، واستبدل اسمها بالنشرة البريدية في يناير سنة ١٨٩٦ ، ثم بالنشرة الرسمية في يناير سنة ١٩٣٠ ، وكانت قبلا تصدر باللغتين العربية والفرنسية ثم بالعربية والانجليزية ، واكتفى منذ سنة ١٩٣٠ بنشرها باللغة العربية ، بعد أن حل الموظفون المصريون محل من كان في خدمة المصلحة من الأجانب .

وتصدر المصلحة، فضلا عن ذلك، دليلا للجمهور باللغتين العربية والانجليزية، وقد كان يصدر أيضا بالفرنسية، ويشتمل على جميع الإرشادات الخاصة بأعمال البريد، وتعرض هذا الدليل في مكاتبها للبيع بثمان يوازي نفقات طبعه. وقد صدر الدليل الأول في سنة ١٨٨٨ في مائة صفحة بثمان قدره عشرون مليا، واستمرت المصلحة على إصداره مرتين في كل عام، ثم اكتفت أخيرا بإصداره سنويا، وهو يقع الآن في أكثر من ألف صفحة، ويباع بخمسين مليا.

وتصدر المصلحة في نهاية السنة المالية تقريرا وافيا عن أعمالها، وحركة المعاملات البريدية، تضمنه ملخصا لأهم ما وقع من الحوادث وأدخل من التعديلات خلال السنة، وقد صدر التقرير الأول في عام ١٨٧٧، وهو أول عام زادت فيه إيرادات المصلحة عن مصروفاتها.

لهذا، وللمصلحة مكتبة صغيرة بالإدارة العامة أنشئت في سنة ١٩١٢ وبهذه المكتبة مجموعة لا بأس بها، من المعاجم ودوائر المعارف بمختلف اللغات، فضلا عن مجموعات القوانين والمراسيم والتعليمات والإحصائيات والنشرات التي أصدرتها مصلحة البريد، والكتب التي تفضل أصحابها بإهدائها إليها، وبالمكتبة كذلك مجموعة وافية من التقارير وميزانيات مصالح البريد الأجنبية، ونشرات مكتب اتحاد البريد في برن، وقرارات جميع المؤتمرات البريدية التي عقدت منذ إنشاء الاتحاد وغير ذلك مما يجوز لموظفي البريد الرجوع إليه عند الحاجة.

مكتبة البريد

التوزيع

كانت المراسلات في مصر توزع من الشبايك فقط في أول الأمر ، ثم جربت مصلحة البريد التوزيع لمحات الإقامة بمدينة الاسكندرية في سنة ١٨٧٨ نظير اشتراك معين ، ولكن التجربة لم تنجح ، حيث بلغ عدد المشتركين في تلك السنة ثمانية فقط .

وأقامت المصلحة بمحاولة ثانية في سنة ١٨٨٤ ، وأخذت في توزيع المراسلات لمحات الإقامة في مصر والاسكندرية على السواء ، نظير اشتراك شهرى قدره خمسة قروش ، وكانت تصادفها في عملها هذا صعوبات جمة ، نظرا لعدم تسمية الشوارع وترقيم المنازل ، ومع ذلك فقد بلغ عدد المشتركين في مصر والاسكندرية في تلك السنة ٢١٦ ، وقد أدى هذا النظام إلى تخفيف الضغط عن شبايك التوزيع عند ورود البريد .

التوزيع
لمحات الإقامة

وأخذ عدد المشتركين في الازدياد بعد ذلك حتى كان أول مارس سنة ١٨٩٠ ، فألغت المصلحة قيمة الاشتراك ، وجعلت التوزيع لمحات الإقامة مجانيا في القاهرة ، والاسكندرية ، وطنطا ، والمنصورة ، والزقازيق ، وشبين الكوم . ولما وجدت أن ذلك قد أسفر عن توفير أسباب الراحة للجمهور ، وعن نقص عدد المراسلات المهمة ،

شرعت في تعميم هذا النظام ، فبلغ عدد المكاتب المرخص لها بأشغال التوزيع لمحلات الإقامة في سنة ١٩٣٢ : ١٣٠ مكتبا .

وكان رسم الاشتراك في الصناديق المخصصة جنيين في السنة ، ثم خفض إلى خمسة قروش شهريا ، وكان يرخص للمشاركين في تسلم رسائلهم غير الخالصة الأجر على الحساب الشهري .

الصناديق
المخصصة

ثم ألغى هذا النظام بمجرد إصدار علامات الأجرة المستحقة في سنة ١٨٨٩ ، وفي سنة ١٩١٧ رفع الاشتراك السنوى من ٦٠ قرشا إلى ١٠٠ قرش ، ثم الى مائتين في سنة ١٩٢١ ، ورخص في توزيع المراسلات العادية والمسجلة على الجمهور في العواصم والمدن الكبرى ثلاث دفعات يوميا ، أما التوزيع في خطوط الطوافة فمرة أو مرتين .

البريد المستعجل

وفي سنة ١٩٢٢ أدخلت المصلحة نظام توزيع المراسلات العادية المستعجلة ، وعممته في المكاتب الكبرى ، وفي أول يناير سنة ١٩٣٢ قررت توزيع الرسائل المستعجلة العادية والمسجلة وتبادلها مع البلدان الأجنبية التي تقبل هذا النوع من المراسلات .

وتقوم المصلحة فضلا عن ذلك بصرف الحوالات ، وتوزيع الطرود في محلات الإقامة نظير أجر إضافي .

وتهتم المصلحة بالتوزيع اهتماما عظيما ، وتبذل مكافآت لسعاة التوزيع ، تشجيعا لهم ، ويبدو أثر هذا الاهتمام وهذا التشجيع في قلة الشكاوى ، ونقص عدد المراسلات المهملة .

ثقل البريد

١ - ففى الداخل :

لما كان انتظام أعمال البريد وتعميمها ، يرتبطان فى الغالب بانتظام الموصلات وسرعتها ، فإننا نرى لزما أن نسجل هنا لمحة سريعة عن الموصلات الداخلية فى مصر :

كانت مصر من أولى الدول ، كما كانت السابقة فى أفريقيا إلى إدخال نظام النقل بالسكك الحديدية ، فبدأت بإنشاء الخط الحديدى بين الاسكندرية والقاهرة فى سنة ١٨٥٢ ، وتم الفراغ من هذا الخط فى سنة ١٨٥٦ ، وقد رأينا كيف انتهزت شركة البوسمة الأوروبية هذه الفرصة ، فأنشأت مكاتب جديدة على طول الخط ، وتعاقدت مع الحكومة المصرية على نقل البريد بالسكك الحديدية .

ثم مضت الحكومة فى إنشاء شبكة من الخطوط الحديدية فى أرض الدلتا ، ومضت الشركة فى إنشاء المكاتب إلى أن انتظم البريد فى الوجه البحرى .

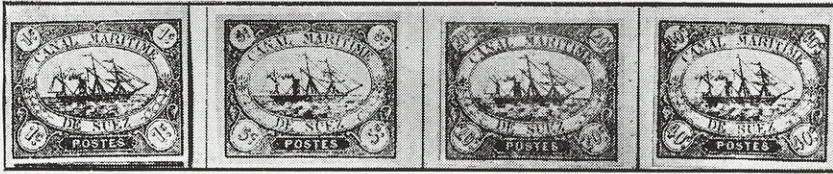
لما الوجه القبلى ، فظل محروما من الموصلات السريعة ، فكان الخطاب يصل بين القاهرة والخرطوم فى خمسين يوما ، وظل الحال كذلك حتى مدّ الخط الحديدى من بولاق الدكرور إلى الواسطى فالمنيا فى سنة ١٨٦٧ ، فأنشأت مصلحة البريد مكتبا فى المنيا ،

واستخدمت السكك الحديدية في نقل المراسلات اليها ، وكان البريد فيما بعد المنيا يرسل مع الساعة المشاة حتى وادى حلفا ، ثم بالهجين بعد ذلك إلى السودان .

النقل بالنهر

لشم استعريض عن سعاة القدم بالنهر في نقل البريد إلى الخطوط : من كروسكو إلى أبي حمد ، ومن سواكن إلى بربر ، ومن فاشوده إلى غوندوكرو .

وعند ما مدّ الخط الحديدى إلى أسيوط في سنة ١٨٧٤ ، أصبح الخطاب يصل من القاهرة إلى الخرطوم في ٢٠ يوما ، ومدّ هذا الخط بالتدريج بعد ذلك ، حتى وصل إلى الشلال التى تعتبر الآن بمثابة حلقة اتصال بين سكك حديد الحكومة المصرية وبواخر الحكومة السودانية ، وفيها يتبادل النقل بين القطرين .



(الطوابع التى أصدرتها شركة قناة السويس)

ورغبة في إيجاد طرق منظمة للمواصلات مع الجهات التى كانت لاتزال محرومة من الخطوط الحديدية ، سیرت مصلحة البريد بواخر لنقل البريد والركاب ، فنظمت في سنة ١٨٦٩ خط بواخر بريد في قناة السويس بين بور سعيد والاسماعيلية^(١) ، وفي سنة ١٨٨٠

(١) كانت شركة قناة السويس قبل ذلك قد نظمت نقل البريد على نفقتها بين بور سعيد والاسماعيلية وأصدرت في يولييه ١٨٦٨ طوابع خاصة باسمها لهذا البريد ، ولما كان ذلك اعتداء على حق الحكومة في احتكار نقل البريد ، فقد بادرت المصلحة إلى تسير باواخرها في قناة السويس ، واضطرت الشركة إلى إلغاء بريدها في أكتوبر من السنة نفسها .

نظمت خطوطا أخرى فى النيل بين أسىوط وأسوان ، ثم بين
كفر الزيات والعطف ، وفى البحر الصغىر بين المنصورة والمنزلة ،
وفى بحر شىين ، وكانت خطوط البواخر هذه تلغى كلما مّدت السكك
الحديدية فى المناطق التى تمرّ فيها .

وقد بلغ طول الخطوط الحديدية فى مصر حتى نهاية أبريل
سنة ١٩٣٢ : ٣٢٤٢ كيلومترا من الخط الواسع ، و١٩٥ كيلومترا
من الخط الضيق ، تستخدمها جميعا مصلحة البريد لنقل المراسلات
والطرود فى مركبات خاصة .

السيارات
والموتوسيكلات

وأخطت المصلحة خطوة أخرى لضمان سرعة النقل والتوزيع ،
فاستبدلت المركبات بالسيارات لنقل البريد فى المدن الكبرى بين
المحطات والمكاتب ، كما استبدلت الدراجات بالموتوسيكلات لتفريغ
الصناديق ، وتوزيع البريد المستعجل فى القاهرة ، والاسكندرية ،
وسيدى جابر ، وهليوبوليس ، والجيزة ، وطنطا ، وبنها ، والقيوم ،
وأسىوط ، وبورسعيد .

٢ - فى الخارج :

كان لمصر فى سنة ١٨٦٤ أسطول تجارى ، يخرج باب البحر
الأبيض المتوسط ، بين الاسكندرية والاستانة عن طريق بيريه ،
وكان هذا الأسطول فى أول الأمر يتكون من أربع قطع : هى البواخر ،

الفيوم، والمحلة، ومسير، والنجيلة. ثم أضيفت إليه في سنة ١٨٦٥ أربع قطع أخرى، هي البواخر: شرقية، ودقهلية، ورحمانية، وشبين. وفي سنة ١٨٩٢ شيدت الحكومة المصرية ثلاث بواخر جديدة، هي: التوفيق الرباني، والبرنس عباس، والقاهرة.

وكان هذا الأسطول ينقل البضائع والركاب والحجاج والبريد، ويقوم بسفريات منتظمة أسبوعية في خطين هما: الخط بين الاسكندرية والاستانة، عن طريق بورسعيد، ويافا، ويبروت، وطرابلس. ونصف شهرية في خط واحد، هو الخط بين السويس وسواكن، عن طريق، ينبع وجدة.

شركة البواخر
الحدوية

وقد عرف هذا الأسطول في أول أمره باسم القومبانية المجيدية، وكان المغفور له (سعيد باشا) يرعاه بعناية خاصة، ثم سمي بالقومبانية العزيزية، ثم أضيف إلى جانب الحكومة، وسمى "مصلحة ابورات البوسنة الحدوية"، وأسندت مهمة تنظيم هذه المصلحة إلى مسيو (كليار) مدير البريد في سنة ١٨٧٩، وفي سنة ١٨٩٨ بيع الأسطول بجميع ملحقاته من أراض وأحواض إلى شركة ألن وألدرسون وشركائهما، نظير مبلغ ١٥٠ ألف جنيه، واتفقت الحكومة مع الشركة على أن تنقل البريد في بواخرها، نظير إعانة سنوية قدرها ستة آلاف جنيه، وذلك لمدة خمسة عشر عاما تجددت في سنة ١٩١٤

وخفضت الإعانة إلى النصف في سنة ١٩١٦ ، نظرا لعجز الشركة عن تسيير بواخرها إلى الاستانة بمناسبة الحرب الكبرى ، وقد استعاضت مصلحة البريد عن بواخر الشركة في هذا الخط بالبواخر اليونانية ، ولكنها أعادت الإعانة في سنة ١٩٢١ إلى ستة آلاف جنيه ، نظرا لغلاء الفحم .

وكانت الحكومة قد أقرضت الشركة في سنة ١٩٠٥ مبلغ ٨٨ ألف جنيه لابتياح باخرة جديدة تسييرها بين السويس وبور سودان ، فابتاعت الشركة باخرة جديدة سميتها "عثمانية" وسيرتها في ذلك الخط .

وانتهى أجل هذا العقد في سنة ١٩٢٠ فلم تجددته الحكومة ، كما انتهى في سنة ١٩٣٠ أجل العقد الأول ، فلم ترمصلحة البريد ضرورة تجديده .

وقد اتفقت مصلحة البريد مع شركات البواخر المختلفة لنقل البريد الخارجى ، في مواعيد منتظمة متقاربة بما يضمن وصوله في أسرع وقت ممكن .

وأخذا بسنة الترقى ، ورغبة في تمكين الجمهور من الانتفاع بكل وسيلة جديدة من وسائل النقل السريع ، أنشأت المصلحة في أغسطس سنة ١٩٢١ أول بريد لنقل المراسلات العادية بالطائرات من القاهرة إلى بغداد ، ومنها إلى العجم وبالعكس ، وكانت تتولى نقل هذا البريد فرقة الطيران الملكية البريطانية ، وفي سنة ١٩٢٢ تقرر نقل المراسلات المسجلة بهذا البريد أيضا ، وكان البريد الجوى يسافر من

هليوبوليس مرة كل أسبوعين ، وكان الرسم الاضافى ٢٥ مليما عن كل
عشرين جراما أو كسورها ، ثم خفض فى ديسمبر سنة ١٩٢٦ إلى
١٥ مليما .

وفي ديسمبر سنة ١٩٢٦ حلت شركة الطرق الجوية الامبراطورية
محل فرقة الطيران الملكية ، وجعلت السفريات الجوية أسبوعية ،
ومد الخط إلى البصرة ، ثم إلى كراتشى ، وجعل الرسم الاضافى عن
مراسلات الهند ٢٥ مليما .

وقد أنشئ أول بريد جوى بين القطر المصرى ولندن فى ١٠ أبريل
سنة ١٩٢٩ ، وكانت الطائرات تبحر الاسكندرية أسبوعيا إلى
جنوه ، ومنها ينقل البريد إلى بال بالسكة الحديد ، ومن ثم بالطائرات
إلى لندن ، فيصل فى اليوم الخامس ، وجعل الرسم الاضافى للخطابات
التي يرسم بريطانيا أو بالمرور عليها ١٧ مليما ، وفى ديسمبر سنة ١٩٢٩
خفض الرسم الاضافى على المراسلات التي يرسم العراق إلى ١٢ مليما ،
وحدد رسم إضافى قدره ٢٠ مليما على المراسلات التي يرسم العجم .

وقد تعددت خطوط البريد الجوى بعد ذلك بالتدريج ، فاستخدم
الخط الجوى بين الاسكندرية ولندن عن طريق وسط أوروبا ،
لنقل جميع المراسلات التي يرسم ممالك أوروبا الوسطى والشمالية ،
والخط الجوى الممتد فى داخلية أستراليا ، والخطوط بين نيويورك
وسان فرنسيسكو وبين كراتشى ودلهى ، وبين ميدان وبتافيا ، وبين
القاهرة وموانزا ، وبين الأولى وأثينا وأمستردام ، وبين برندزى
والبنديقية ، وبين الهند وبريطانيا عن طريق فلسطين وقبرص الخ .

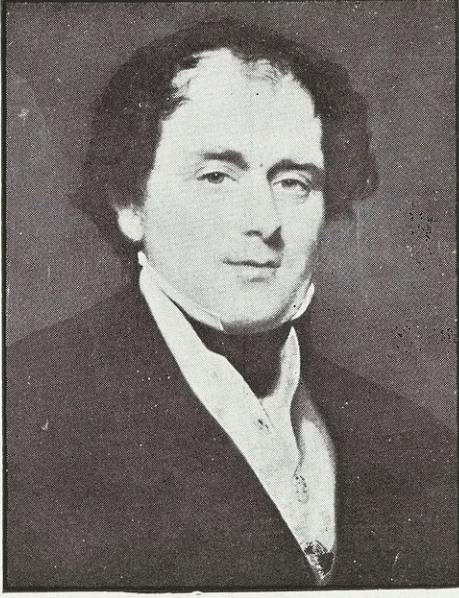
الجريد الشرق

أصبحت مصر في العصور الحديثة أهم طريق للمواصلات بين أوروبا من جهة ، وبين الهند والشرق الأقصى من جهة أخرى . ومن المفيد أن نعرف كيف اكتسبت مصر هذه الأهمية ، وكيف صارت مركزا أساسيا لممر البريد الأوروبي في طريقه إلى الهند والشرق الأقصى :

لجاء في الكتب المقدسة والأساطير القديمة أن الشام وبلاد الفرس كانتا منذ فجر التاريخ همزة الوصل بين أوروبا والهند ، ثم جاءت السلطات الإسلامية في القرن الخامس عشر ، فأغلقت هذا الطريق ، وأصبح لزاما أن تنقل البضائع والبريد بطريق رأس الرجاء الصالح .

ولكن الحاجة إلى طريق أقصر وأسرع حدث بأصحاب الشأن إلى التفكير في البحر الأحمر كأقصر طريق بين أوروبا والهند ، ولم تتح لشركة الهند الشرقية فرصة استخدام هذا الطريق والسيطرة عليه إلا بعد أناة وجهود طويلة استغرقت قرنا ونصف قرن ، فلما كان القرن السابع عشر تمكنت الشركة من نقل بريدها عن طريق مصر واستطاعت تسيير سفنها بين السويس والهند .

وفي سنة ١٨٣٣ أعلن توماس واجهورن أنه مستعد لنقل البريد من إنجلترا إلى الهند عن طريق مالطا والاسكندرية بحرا ، ومن الاسكندرية إلى السويس



(توماس واجهورن)

برا ، ثم من السويس إلى بومباي بواسطة البواخر ، وضرب أقصى موعد لوصول البريد سبعين يوما مقابل خمسة شلنات عن كل رسالة .

وأول عقد عثر عليه

خاصا بنقل البريد عن

طريق مصر مؤرخ في ٢٢ أغسطس سنة ١٨٣٧ ، ومبرم بين مدير شركة البواخر الشرقية وأميرال بحرية بريطانيا العظمى ، بالنيابة عن صاحبة الجلالة ملكة بريطانيا .

فهم اتفقت الشركة على أن تقدم التسهيلات اللازمة لنقل بريد جلالة ملكة إنجلترا في مصر ذاتها بواسطة النيل ، على أن يسمح لها بتقديم مثل هذه الخدمة لشركة الهند الشرقية ، وأنشأت لهذا الغرض زوارق بخارية، لنقل البريد بواسطة النيل، وفقا للمشروع

الذى تقدم به واجهرون قبل ذلك بأعوام قلائل ، وفى ٢٤ سبتمبر سنة ١٨٤٢ بدأ أول بريد منتظم بين ساوثمبتون وكلكتا عن طريق مصر .

وقد كان الانتقال برا عن طريق السويس يستغرق وقتا طويلا ، ويكلف عناء كثيرا ، فكانت الشركة تنقل البريد والمسافرين من الاسكندرية إلى العطف ، عن طريق ترعة المحمودية (وطولها ٤٨ ميلا) بواسطة ذهبيات تسحبها آلة بخارية ، سرعتها خمسة أميال فى الساعة ، وهناك ينقل البريد إلى زوارق بخارية تسير فى النيل ، وتقطع المسافة بين العطف وبولاق (وطولها ١٢٠ ميلا) فى ١٦ ساعة ، ثم يقضى البريد والمسافرون ليلة فى بولاق ، ويواصلون السفر بعد ذلك إلى السويس فى حافلات ذات عجلتين ، تسع كل منها ستة أشخاص ، وتجرها أربعة جياد ، وكان هذا الطريق (وطوله ٩٠ ميلا) غاية فى الرداءة ، تخله محطات لاستبدال الجياد ، وكان اجتياز هذه المسافة يستغرق بين ١٦ و ١٨ ساعة ، يذهب أكثر من نصفها فى الاستراحة ، واستبدال الجياد فى المحطات المختلفة ، وعندما يصل البريد إلى السويس ينقل تَوَّا إلى البواخر فتبحر به إلى الهند .

وكان نقل المسافرين والبريد فى هذا الطريق أيسر كثيرا من نقل البضائع التى كانت تحمل على ظهور الإبل ، وكانت الرسائل البريدية

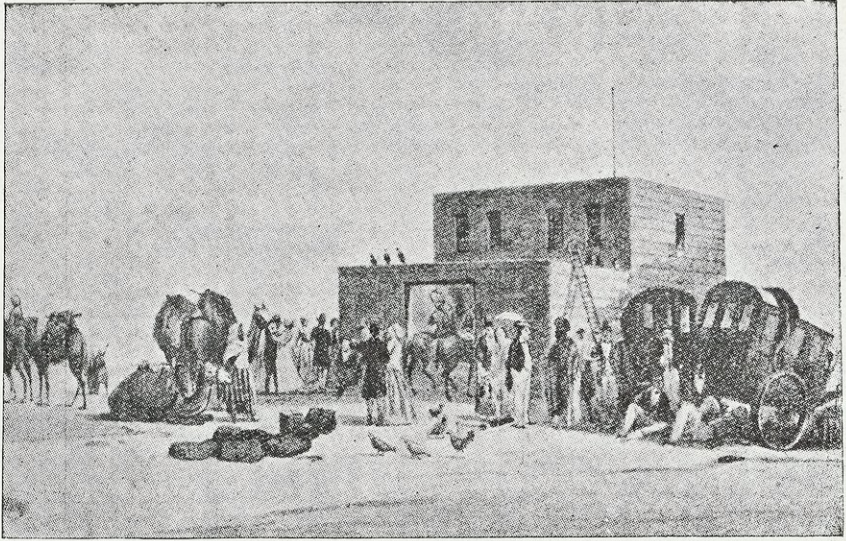
توضع فى صناديق حديدية متينة، طول الواحد منها قدمان، وعرضه قدم ، وعمقه ١٨ بوصة ، وتختم الصناديق بالقصدير عوضا عن الشمع الذى كان يخبث عليه أن تذيبه حرارة الجوّ .

وفي سنة ١٨٤٦ وضع هذا الخط تحت إشراف مصلحة المرور، التى أنشأها فى ذلك الوقت المغفور له **أحمد علي باشا** .

وعند ما مَدَّ القسم الأول من الخط الحديدى بين الاسكندرية والقاهرة فى سنة ١٨٥٥ ، صار بريد الهند ينقل من الاسكندرية إلى كفر الزيات بواسطة السكك الحديدية ، ثم من كفر الزيات إلى القاهرة بالقوارب البخارية ، ومن القاهرة إلى السويس بالهجين . ولما امتدَّ هذا الخط إلى القاهرة صار البريد ينقل بالسكك الحديدية من الاسكندرية إلى القاهرة، ثم بالمركبات من القاهرة إلى السويس ، إلى أن مَدَّ الخط الحديدى بين القاهرة والسويس فى سنة ١٨٥٨ ، فاستخدم فى نقل البريد .

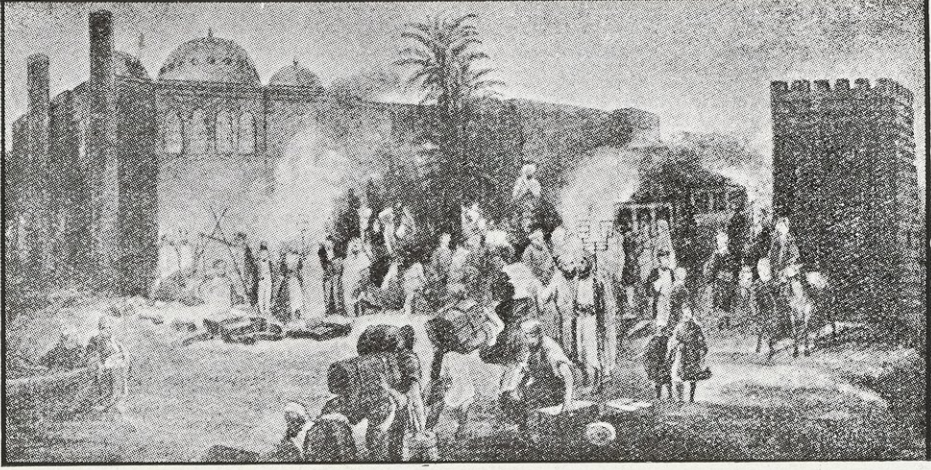
وفي سنة ١٨٦٨ أنشئ الخط الحديدى بين الزقازيق والسويس ، فكان البريد ينقل رأسا من الاسكندرية إلى السويس دون أن يمرَّ بالقاهرة .

وفي سنة ١٨٦٩ فتحت قناة السويس ، واجتازته الباخرة
"قرطاجنة" في سنة ١٨٨٨ ، فكانت أول باخرة بريدية اجتازته ،
وقد قطعتة في ١٦ ساعة ، وبوشرت على ظهرها عملية فرز الخطابات
وإعدادها للتوزيع .

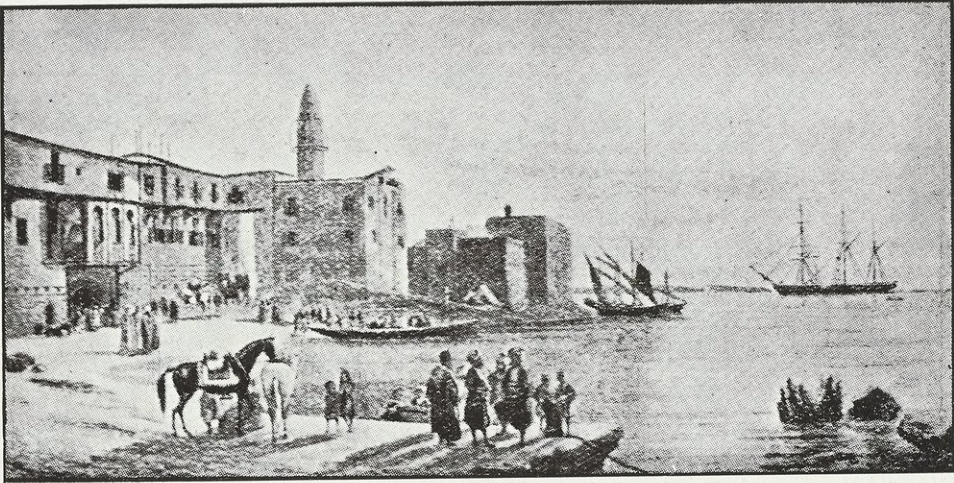


(إحدى محطات الاستراحة واستبدال الجياد في الطريق البهي بين القاهرة والسويس سنة ١٨٤٢)

وقد كان نقل الرسائل بين أوروبا والهند عن طريق رأس الرجاء
الصالح يستغرق أربعة شهور تقريبا ، فنقصت هذه المدة بعد فتح قناة
السويس مباشرة إلى ١٦ يوما .



(بولاق كمحطة أساسية هامة بين أوروبا والهند)



(انتقال المسافرين والبريد إلى البواخر في السويس بعد اجتياز الصحراء)

متحف البريد

متحف البريد هو أحدث منشآت هذه المصلحة ، وقد شرع في إعداده تنفيذاً لرغبة سامية، أبداهها حضرة صاحب الجلالة الملك "فيؤاد الأول"، الذي رأى بوسع علمه، وبعد نظره، وحرصه على تسجيل التاريخ وصيانة آثاره، أن افتتار مصلحة عريقة في القدم والنظام، كمصلحة البريد المصري، إلى متحف يجمع بين جوانبه كل ما يمت إلى أعمالها وتاريخها بسبب ، هو نقص يجب استكمالها .

وتحقيقاً لهذه الرغبة السامية، أخذت المصلحة في إنشاء متحفها، فأعدت له جناحاً في الطابق الأول من إدارتها العامة بالقاهرة ، يتكون من قاعتين وردهة ورواق طول إحدى القاعتين ٣٢ متراً وعرضها ١٤ متراً ، وطول الأخرى ٥ أمتار ونصف وعرضها خمسة أمتار ، وسارت في تنسيقه على هدى متاحف البريد الأوروبية ، واجتلبت له من الأثاث ، وصنعت من النماذج بقدر ما وسع المكان الذي سلخ من الإدارة العامة، وبقدر ما سمحت الظروف . فالمتحف في حالته الراهنة نواة صالحة قابلة للنمو ، يرجع الفضل في غرسها إلى عناية حضرة صاحب الجلالة الملك ، الذي أكل ما بدأه والده الخديو "إسماعيل" ، والذي خطط البلاد في عهده الزاهر خطواتها السريعة نحو الرقي والعمران ، وتجلت آثاره العظيمة في كل ناحية من نواحي حياتها الاجتماعية ، ونهضتها العلمية .

وفي نية مصلحة البريد، أن تخصص لمتحفها مكانا أفسح من مكانه الحالي، وأن تعمل بالتدريج على إتمامه واستكماله بما يتفق ومركزها بين برد العالم .

والمتحف مكون من عشرة أقسام :

١ - القسم التاريخي : ويشمل النماذج الخاصة بتطور الكتابة والرسالة والغلاف في مختلف العصور، عدا الوثائق الهامة التي تتصل بتاريخ البريد في مصر .

٢ - قسم أدوات البريد : ويشمل الاختام القديمة والحديثة والصناديق والأكياس والشنط والظواغط الخ .

٣ - قسم الكساوى : ويشمل الكسا القديمة والحديثة وعلامات الصدر وشارات البريد الخ .

٤ - قسم الطوابع : ويشمل مجموعات الطوابع المصرية والأجنبية والكلشيئات والقوالب والألواح وكل ما يتصل بإصدار طوابع البريد .

٥ - قسم المباني : ويشمل نماذج للإدارة العامة ، وبعض مكاتب البريد وصورها .

٦ - قسم النقل : وبه نماذج للدواب والمركبات والدراجات والموتوسيكلات والسيارات والبواخر ، وعربات البريد الملحقة بالسكك الحديدية .

٧ - قسم المؤتمرات : وبه الصور الفوتوغرافية للمؤتمرين وقاعات المؤتمرات والقرارات والاتفاقات التي صدرت في كل مؤتمر .

٨ - قسم الخرائط والإحصاء : ويشمل خرائط ورسوم بيانية لتطور أعمال المصلحة .

٩ - قسم البريد الجوي : ويشمل نماذج لحمام الزاجل وأبراجه، وللمناطيد والطائرات البحرية والجوية .

١٠ - القسم الأجنبي : ويشمل نماذج من أدوات إدارات البريد الأجنبية .

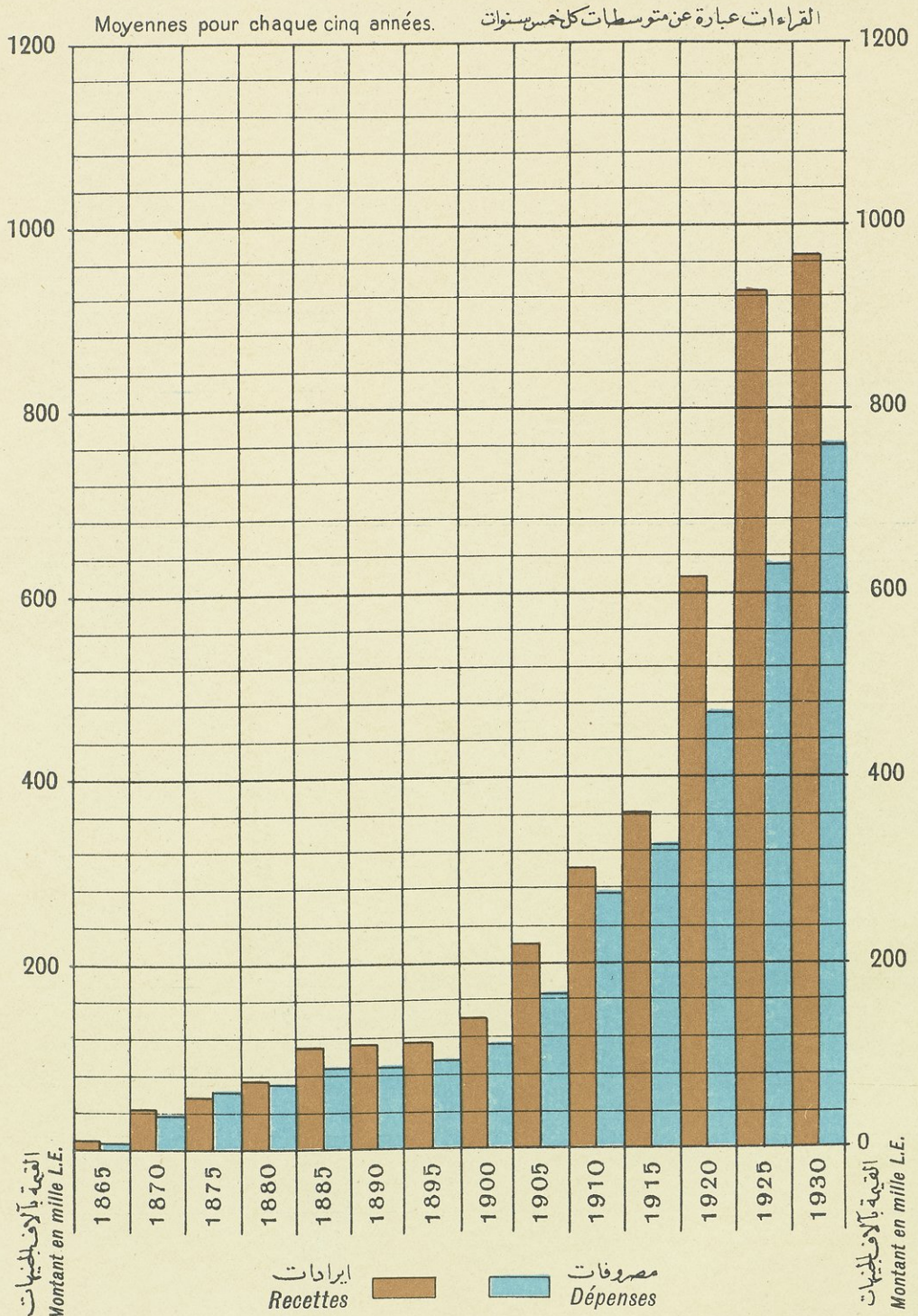
وقد أصدرت المصلحة قائمة بمحتويات المتحف ، وطبعتها باللغتين العربية والفرنسية .

الميزانية المصلحة البريد

المفروض في مؤسسات البريد أن تكون أداة لخدمة الجمهور، وتسهيل تبادل المراسلات والنقد بين الأفراد ، لما يترتب على ذلك من تنشيط المعاملات التجارية ، وتوثيق الروابط الاجتماعية ، وتمكين الحكومات من الهيمنة على شؤون البلاد . فهي إذن من المنافع العامة التي لا بد منها ، ولو لم تكن مورد دخل للحكومات ، بل ولو كانت حملا ثقيلا على الميزانية العامة ، كما هو حال أكثر من نصف مؤسسات البريد في العالم .

على أن مصلحة البريد المصري تفخر إلى جانب انتظام أعمالها ، مما وضعها في الصف الأول بين مصالح البريد ، وتفخر إلى جانب خدماتها للجمهور في غير إرهاق له ، وفي حدود الرسوم التي تنص عليها المعاهدات البريدية ، وإلى أنها لا تألو جهدا في توسيع نطاق أعمالها ، وفي إنشاء المكاتب ، واستخدام ما يستحدث من الأدوات والآلات ووسائل النقل السريع ، ولا تقبض يدها فيما من شأنه أن يرتفع بأعمالها إلى الكمال ، تفخر مصلحة البريد إلى جانب ذلك كله بأن مواردها المالية تكفل لها القيام بمهمتها العظيمة دون الاستعانة بخزانة الدولة . والفضل في ذلك للأيدى الحازمة ، التي قبضت على إدارتها منذ إنشائها وللرؤوس المفكرة ، التي استطاعت أن توفق بين التزامات المصلحة حيال الجمهور وواجباتها حيال خزانة الدولة .

مصلحة البريد - الإيرادات والمصروفات ADMINISTRATION DES POSTES - RECETTES ET DEPENSES.



لبيد أنه كان من الطبيعي عند ما آلت أعمال البريد إلى الحكومة في سنة ١٨٦٥ ، أن يشرع أولو الأمر في إعادة تنظيمها على أسس جديدة ، وفي توسيع نطاق أعمالها ليعم نفعها ، وكانت نتيجة التوسع وحركة الإنشاء أن ظلت المصلحة تعتمد على خزانة الدولة اثني عشر عاما ، انتهت في سنة ١٨٧٦ بتعيين كليار باشا مديرا للمصلحة ، لما عرف عنه من الخبرة في الأعمال المالية . فاشترع سنة الاقتصاد الذي لا يخل بسير الأعمال ، ونظم ميزانية المصلحة ، وأعطت جهوده أكلها في العام الأول من توليته إدارة البريد ، فبلغ صافي إيراد المصلحة في سنة ١٨٧٧ : ١,٢٩٨,٢٧١ قرشا .

وقد أضيفت إلى مصلحة البريد في سنة ١٨٧٩ مهمة إدارة واستثمار وابورات البوستر الخديوية ، والبواخر النيلية لنقل الركاب والحجاج ، وظلت إيرادات هذه الوابورات والبواخر تضاف إلى إيراد مصلحة البريد ، حتى بيعت شركة البواخر الخديوية في سنة ١٨٩٨ وأسندت مهمة تسيير البواخر النيلية إلى بعض الشركات أو استعيض عن خطوطها بالسكك الحديدية .

وكانت مصلحة البريد تتولى نقل مراسلات الحكومة مجانا ، ثم قررت في سنة ١٩٠٧ أن يكون التخليص على مراسلات النظارات والمصالح بطريق المحاسبة ، وعادت منذ سنة ١٩١٤ إلى نقل المراسلات الأميرية مجانا .

صندوق التوفير

لهم تكن صناديق التوفير في أول أمرها من مبتكرات إدارات البريد، وإنما كانت مؤسسات خاصة، أريد بها صيانة مدخر الأفراد واستثماره، ولعل أول صناديق التوفير، ذلك الذي أنشئ في مدينة هامبرج الحرة في سنة ١٧٧٨، وفي سنة ١٧٨٦ أنشأت مدينة برن صندوق التوفير للخدم، وانتشرت صناديق التوفير بعد ذلك في مختلف البلدان الأوروبية، وأنشئ أول صندوق للتوفير في إنجلترا في مدينة توتنهام سنة ١٧٩٨، وقد أنشأته إحدى الجمعيات الخيرية لتشجيع أولاد الفقراء على الاقتصاد.

ولما ظهر ما لصناديق التوفير من الأهمية، والفائدة وأقبل الناس على إيداع أموالهم فيها، سنت الحكومات قوانين خولتها حق الإشراف على أعمالها، لتأمين المودعين على أموالهم، وكان أول من اقترح إلحاق أعمال صناديق التوفير بإدارة البريد، هو الوزير الانجليزي الكبير المستر (جلادستون) وذلك على أثر ما ظهر من التلاعب في أموال صناديق التوفير التي أنشأتها الجمعيات أو الأفراد، فقدم إلى البرلمان الانجليزي مشروع قانون بهذا الصدد، وافق عليه البرلمان.

وفيما يلي تواريخ إلحاق أعمال التوفير بإدارات البريد في مختلف البلدان:

الملكة	سنة
٠مجلترا	١٨٦١
٠الجيكا	١٨٧٠
٠ليابان	١٨٧٥
٠يطاليا	١٨٧٦
٠ومانيا	١٨٨٠
٠ولندا	١٨٨١
٠فرنسا	١٨٨٢
٠لهند البريطانية	١٨٨٢
٠نمسا	١٨٨٣
٠لسويد	١٨٨٤
٠لمجر	١٨٨٦
٠كندا	١٨٨٦
٠روسيا	١٨٨٩

صندوق التوفير
بمصلحة البريد
المصرية

وقد دعا ذلك المغفور له سابا باشا إلى التفكير في إنشاء صندوق للتوفير بمصلحة البريد المصري ، يأمن فيه العامل والموظف على الفائض من إيراده لوقت الحاجة ، فكتب في بداية سنة ١٨٨٨ إلى جميع إدارات البريد في العالم ، وإلى بعض المصارف ، طالبا أن تظهره على النظم المتبعة في صندوق التوفير ، وعلى القوانين التي تتعلق به ، واستخلص من كل ما اتصل به من ذلك أفضل نظام لمشروعه ، وكتب إلى وزارة المالية في يونيه سنة ١٨٨٨ خطابا مسهبا فصل فيه المشروع ، ودلل على أهميته في إنماء ملكة الادخار بين أفراد الشعب ، وأنس من الوزارة تشجيعا ، فوضع مشروع صندوق التوفير ، مستعينا في ذلك بما اكتسبه من دراسة قوانين صندوق

التوفير في البلدان الأجنبية . وكان من أهم ملاحظاته أن بعض مسلمى الهند يودعون أموالهم صندوق التوفير، ولا يقبلون ربحاً لأسباب دينية، فنص في مشروعه على أن للمودعين حرية إيداع أموالهم بغير ربح، ورأى من باب التشجيع أيضاً أن يجعل من حق من يريد من المودعين أن يشترط استثمار ودائعهم في الأعمال المقبولة شرعاً، فاستصدر في ذلك فتوى شرعية من المرحوم الإمام الشيخ محمد عبده مفتي الديار المصرية في ذلك العهد ، وكان لهذه الفتوى أثرها العظيم في تشجيع المسلمين على إيداع أموالهم صندوق التوفير .

وقد نص المشروع على عدم جواز الحجز على أموال صندوق التوفير، وكان لا بد لتحقيق هذا النص من الحصول على موافقة الدول الأجنبية ، فاقضى ذلك، كما اقتضى السعى لدى الحكومة الإيطالية لإلغاء أعمال التوفير بمكتب البريد الإيطالي بالاسكندرية وقتنا طويلاً، فلم يصدر القانون الخاص بإنشاء صندوق التوفير إلا في ٢٩ نوفمبر سنة ١٩٠٠ ، ولم ينفذ إلا في أول مارس سنة ١٩٠١

وقد بدأت مصلحة البريد بإنشاء صندوق التوفير بالعواصم الكبرى بالقطر ، وأضافت أعماله إلى موظفيها نظير مكافآت ، ثم شعر الجمهور بأهمية صندوق التوفير وفائدته ، فانهالت الرغبات على مصلحة البريد بإنشائه في شتى مكاتب القطر ، وأجابت المصلحة هذه الرغبات بالتدريج ، وكللت أعمال صندوق التوفير بالنجاح العظيم ، حتى أصبحت من أهم فروع العمل بالمصلحة .

وأرى سعادة سبابا باشا ان مشروعه الجليل قد أعطى الثمرة المرجوة،
نحط في سبيل ترويض النشء على الاقتصاد خطوة مباركة ، وحصل
من وزارة المالية في أكتوبر سنة ١٩٠٤ على ترخيص بإنشاء
صندوق التوفير لتلاميذ المدارس ، على أن يتبع التلميذ بالفائض
القليل منه طوابع بريد من فئة الخمسة الملييات ، يلصقها على استمارة
خاصة ، حتى إذا اكتملت خمسين مليا ، قيدت لحسابه في دفتره ،
ورتبت المصلحة جميع التسهيلات لإنجاح هذه الفكرة ، فكان نظار
المدارس يتعاون منها طوابع البريد ، ويبيعونها للتلاميذ ، ويهيمنون
على الصلة بين التلميذ ومصلحة البريد .

وقد نظمت أعمال صندوق التوفير بعدة أوامر أصدرتها الحكومة،
وسلسلة من التدابير اتخذتها المصلحة، فبعد أن كانت الفوائد والأرباح
المقررة ٢,٥٪ زيدت في سنة ١٩١٢ إلى ٣٪ .

وكان أدنى حدّ للدفعة الواحدة ٢٠٠ مليم، فخفف إلى ٥٠ مليا
إمعانا في التشجيع على الادخار .

وفي سنة ١٩٠٦ تم الاتفاق بين مصلحة البريد المصرى وبعض
إدارات البريد الأجنبية على جواز نقل ودائع التوفير بين مصر
والخارج .

ولاحظت المصلحة في سنة ١٩١٢ أن الفلاح المصرى أقل
المساهمين في صندوق التوفير، فعملت على تشجيعه، وتذليل الصعوبات
بالنسبة إليه ، فرخصت لجباة الضرائب في القرى أن يقبلوا ودائع
الفلاحين في صندوق التوفير، وأجازت لهم قبول الودائع من عشرة
ملييات فما فوق .

فُحلى ان أعمال صندوق التوفير لم تتطور تطورا حقيقيا إلا منذ سنة ١٩٣١ ، حين نشطت المصلحة للدعاية لصندوق التوفير بكل ما تملك من وسائل ، وقرنت دعايتها بإدخال تحسينات هامة ، كان لها أثرها العظيم فى ترغيب الجمهور ، واجتذابه إلى صندوق توفير البريد .

وُتتلخص أهم هذه التحسينات فيما يلى :

أولاً - الترخيص للمكاتب الرئيسية الثلاثة بالقاهرة والاسكندرية وبور سعيد باتباع نظام مسك الحسابات الجارية فى رصد عمليات صندوق التوفير .

ثانياً - الترخيص لثلاثة وسبعين مكتبا من أهم مكاتب بريد القطر بمراجعة دفاتر التوفير محليا بعد عمليات الإيداع أو الاسترداد ، دون الرجوع إلى الإدارة العامة .

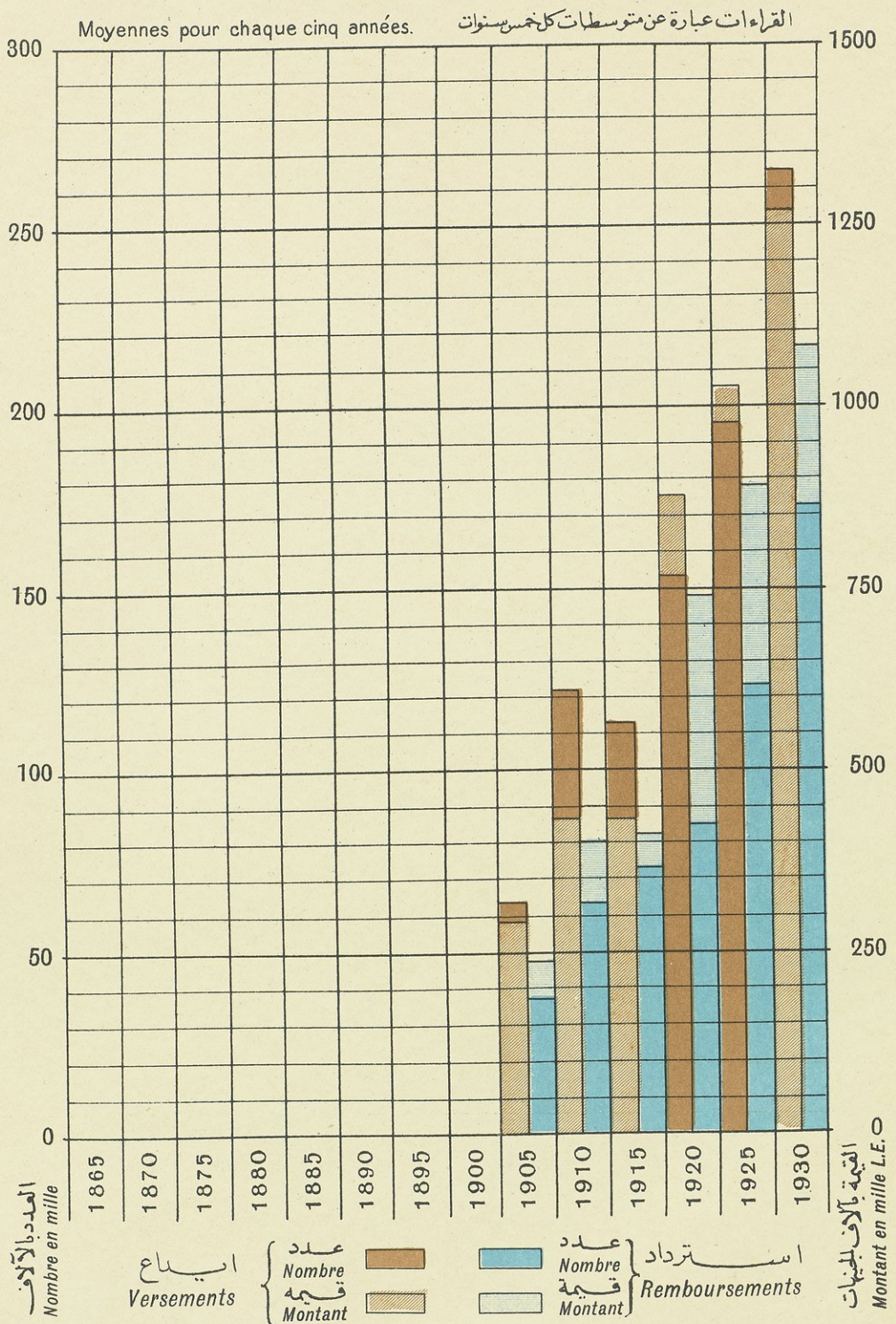
ثالثاً - الترخيص للمكاتب الرئيسية الثلاثة بالقاهرة والاسكندرية وبورسعيد بإجراء عمليات إيداع واسترداد ، بالنسبة للحسابات المفتوحة فى المكاتب الأخرى .

وُمن أظهر مزايا إدخال نظام الحسابات الجارية بالمكاتب ، أنه يسمح للودعين باسترداد ما يرغبون استرداده من المبالغ عند الطلب ، دون إستئذان إدارة صندوق التوفير .

وُقد كان المتبع قبل هذا النظام ألا يصرف أكثر من خمسة جنيهات فى مكاتب الوجه البحرى والأقاليم الوسطى ، أو عشرة جنيهات فى مكاتب الوجه القبلى (ابتداء من أسبوط) ، وفى المكاتب النائية

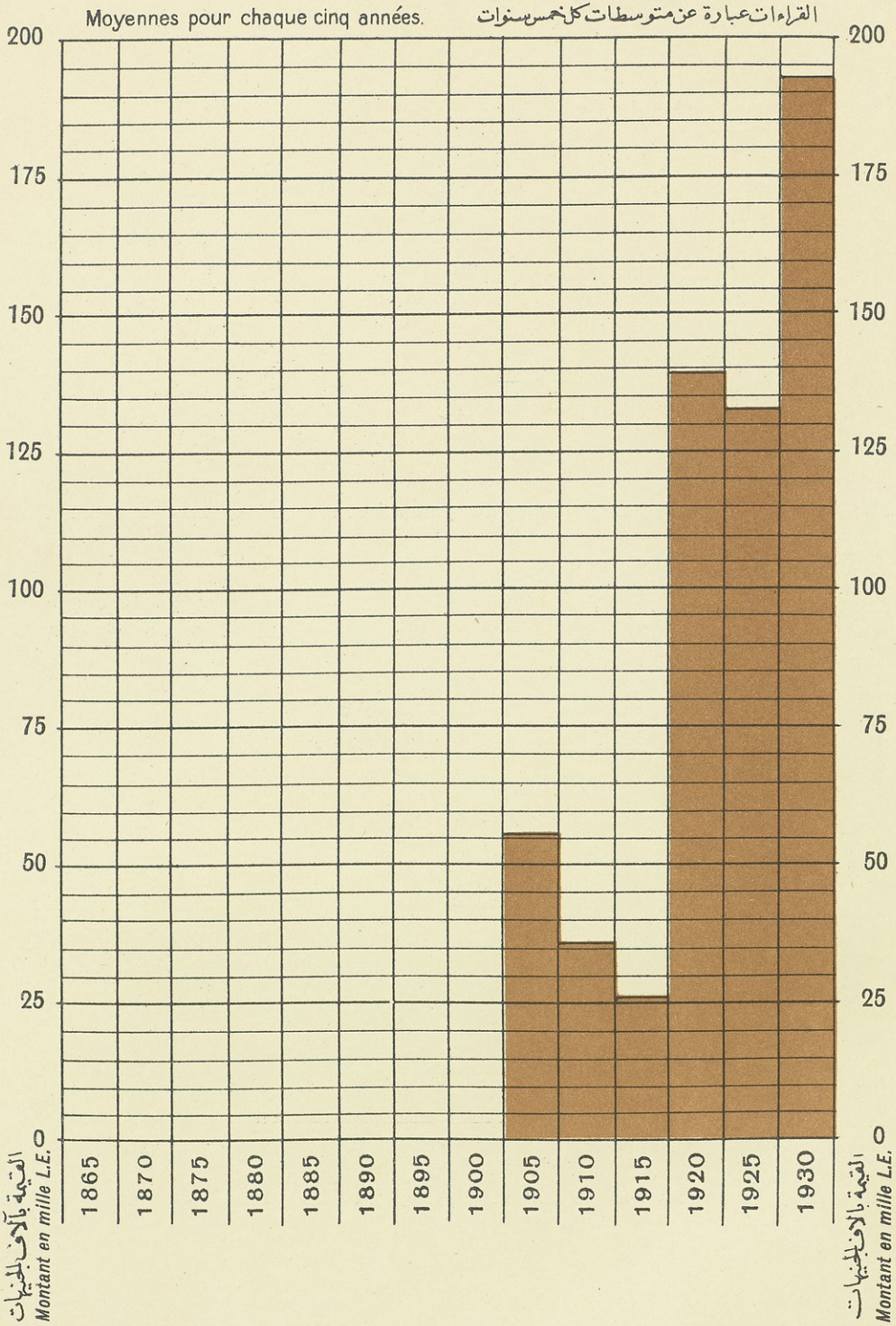
صندوق التوفير - الإيداع والاسترداد

CAISSE D'EPARGNE - VERSEMENTS ET REMBOURSEMENTS.



صندوق التوفير - الرصيد

CAISSE D'EPARGNE - SOLDE.



إلا بإذن من إدارة صندوق التوفير ، مما كان يستدعى انتظار
المودعين يومين على الأقل قبل صرف المبلغ ، كما أن هذا النظام
لا يقتضى سحب دفاتر التوفير من المودعين عقب كل عملية ، بل
يقضى بتسليم الدفتر لصاحبه فوراً بعد قيد عملية الإيداع أو الاسترداد .

والمصلحة جادة فى إدخال هذه التحسينات والتسهيلات
فى مكاتب القطر الأخرى حسب أهميتها بالتدرج لنشر مزاياها ،
وتعميم الاستفادة منها بقدر المستطاع .

ومن أهم التسهيلات التى أدخلت بصندوق التوفير فى
سنة ١٩٣٣ إلغاء الحد السنوى ، ورفع الحد الأقصى للمبالغ الجائز
إيداعها من ٢٠٠ جنيه إلى ٥٠٠ جنيه .

وتستثمر الأموال المودعة فى صندوق التوفير فى شراء سندات
الدين المصرى وغير ذلك .

اطراد الإقبال
على صندوق التوفير

وكان عدد المودعين فى نهاية السنة الأولى من إنشاء صندوق
التوفير فى سنة ١٩٠١ : ٦,٧٤٠ مودعا ، بلغ رصيدهم ٤٧,٤٩١
جنيها و ٧٩٠ مليا . وكان عدد المودعين حتى نهاية سنة ١٩٣٢ ،
٣٥٥,٧٤٤ مودعا ، بلغ رصيدهم ٣,٠٢٨,٣٤١ جنيها .

لهذا ، ومنذ نشطت أعمال صندوق التوفير ، والمصلحة تصدر
تقريراً خاصاً عن ميزانيته ، تضمنه الكثير من المعلومات الهامة الدقيقة
التي تتصل بالمودعين ، من حيث عددهم وتبعياتهم ، كما تضمنه بياناً
موجزاً عن نتيجة استثمارها أموال أصحاب الودائع .

شركة الاقتصاد والتعاون لموظفي البريد

تشعرت مصلحة البريد في سنة ١٨٩٢ بأن موظفيها يفتقرون إلى شركة تجمعهم فيها غاية التعاون والتآزر في تبادل الأعمال الخيرية ، فوجهت إليهم دعوة لعقد اجتماع عام ، يعبرون فيه عن آرائهم في تأسيس مثل هذه الشركة ، وتحدد للاجتماع يوم ٣ يناير سنة ١٨٩٣ ، وقد وجدت المصلحة من اغتباط موظفيها وارتياحهم إلى المساهمة في شركة تعاونية ما دفعها إلى عرض المشروع على وزارة المالية ، فوافقت عليه ، وأنشأت المصلحة الشركة باسم "شركة التعاون الخيري لمستخدمي البوستان" وحددت رسم العضوية بمبلغ جنيه واحد للموظف داخل هيئة العمال ، ونصف هذا المبلغ للمستخدم خارج هيئة العمال ، كما حددت الاشتراك الشهري بما يتراوح بين خمسين ومائتين من المليمات ، وفقا لدرجة الموظف .

ولتتلخص أهم أغراض الشركة فيما يلي :

أولا - منح مكافأة للأعضاء الذين يفصلون من المصلحة لبلوغهم أقصى السن المقررة للخدمة ، أو الذين يصابون بأمراض تجعلهم غير قادرين على الخدمة .

ثانيا - إعطاء تعويض للموظفين والمستخدمين المندمجين في عضوية الشركة عما يفقدونه من ماهياتهم بأسباب الإجازات المرضية .

ثالثا - معالجة الأعضاء في المستشفيات أو بواسطة الأطباء المعينين من قبل الشركة في بعض الجهات .

رابعا - إعطاء مكافأة لعائلات الأعضاء الذين يتوفون أثناء الخدمة .

خامسا - تسليف نقود للأعضاء .

وفي أول يناير سنة ١٨٩٩ حوّلت الشركة إلى شركة "اقتصاد وتعاون" ووضع لها قانون جديد ، بفعل الاشتراك الشهري الذي يدفعه العضو موازيا لاثنتين في المائة من ماهيته ، بحيث لا يتجاوز الاشتراك أكثر من خمسمائة مليم في الشهر مهما بلغ مرتب العضو ، ثم زيد بعدئذ رسم الدخول إلى ستة جنيهات .

وتتكون إيرادات الشركة من الموارد الآتية :

١ - الاشتراكات الشهرية .

٢ - الفوائد الناتجة من تشغيل النقود .

٣ - الغرامات التي تقرّر على مستخدمي المصلحة .

٤ - رسوم الضمانات .

٥ - قيمة المحصل من مبيع طوابع البريد المستعملة .

وكان المتبع حتى سنة ١٩٠٣ أن تدفع الشركة للعضو الخارج عن الهيئة الذي يفصل من الخدمة بأسباب بلوغ السن ، أو عدم اللياقة الطبية ، مكافأة توازي ماهية سنة ، وتدفع له الحكومة مكافأة توازي

نصف ماهية شهر عن كل سنة من السنوات التي قضائها في الخدمة،
بشرط ألا تتجاوز هذه المكافأة ماهية ستة شهور .

وفي أواخر سنة ١٩٠٣ عرضت المصلحة على وزارة المالية طلب
منح الشركة إعانة سنوية من الحكومة ، نظرا للخسائر التي تتكبدها من
جراء مكافآت المستخدمين الخارجين عن هيئة العمال ، وهم الذين لم يكن
اشترائهم السنوى قد بلغ حتى سنة ١٩٠٣ أكثر من ٥٤٠ جنيها ،
فوافقت وزارة المالية على منح الشركة إعانة سنوية تساوى اثنين
فى المائة من مجموع ماهيات المستخدمين الخارجين عن الهيئة ، وذلك
اعتبارا من أول يناير سنة ١٩٠٤ ، وهذه الإعانة خاصة بهذه الفئة
من المستخدمين دون سواهم ، وتصرف لهم عند انفصالهم من الخدمة ،
ما عدا الذين يستقيلون من الخدمة ، أو يفتنون لأى سبب إدارى غير
عدم اللياقة الصحية أو بلوغ السن ، فانهم يحرمون من التمتع بهذا الحق .

وقد بلغت الإعانة التى منحت للشركة عن سنة ١٩٣١ - ١٩٣٢
مبلغ ٣,٨١٧ جنيها ، ويبلغ عدد مشتركى الشركة الداخلين فى الهيئة
١٥٠١ عضوا ، والخارجين عن الهيئة ٢,٧٧٣ عضوا ، وقيمة
الاشتراكات الشهرية التى جمعت من الفريقين فى عام ١٩٣١ - ١٩٣٢
٨,٦١٢ جنيها ، وبلغ رصيد رأس المال فى نهاية العام المذكور
١٩٨,٦٦٠ جنيها ، منها ٢٧,٥٠٠ جنيه مطلوب من الشركة لحساب
بنك مصر وآخرين ، فيكون صافى رأس المال مبلغ ١٧١,١٦٠ جنيها
(عبارة عن أسهم وسندات مودعة فى البنك الأهلى ، وبنك مصر ،
وسلفيات على الأعضاء) .

وُيدير شؤون الشركة مجلس إدارة مكون من رئيس ونائب رئيس وأربعة عشر عضواً ، منهم ستة أعضاء مستديمون بحكم وظائفهم وثمانية أعضاء ينتخبون لمدة ثلاث سنوات ووظائفهم نخرية .

وللشركة سكرتير وناظر حسابات ومراجعين للحسابات وموظف للأعمال القضائية ومراقبين للحسابات ، ويقوم بأعمالها تسعة موظفين .

ولها سبعة عشر طبيباً في الجهات ، يقومون بمعالجة الأعضاء وعائلاتهم ، وقد بلغت مرتباتهم في سنة ١٩٣١ - ١٩٣٢ ٨١٧ جنيهاً ، وهؤلاء فضلاً عن الأطباء الإخصائيين .

وقد بلغ عدد الموظفين الذين عولجوا على حساب الشركة داخل المستشفيات في السنة المذكورة ١١٣ موظفاً ، أربت مصاريف علاجهم على ١,١٠٠ جنيه ، وعولج ٤٥٦ موظفاً لدى الأطباء الإخصائيين ، بلغت مصاريف علاجهم ٦١٨ جنيهاً .

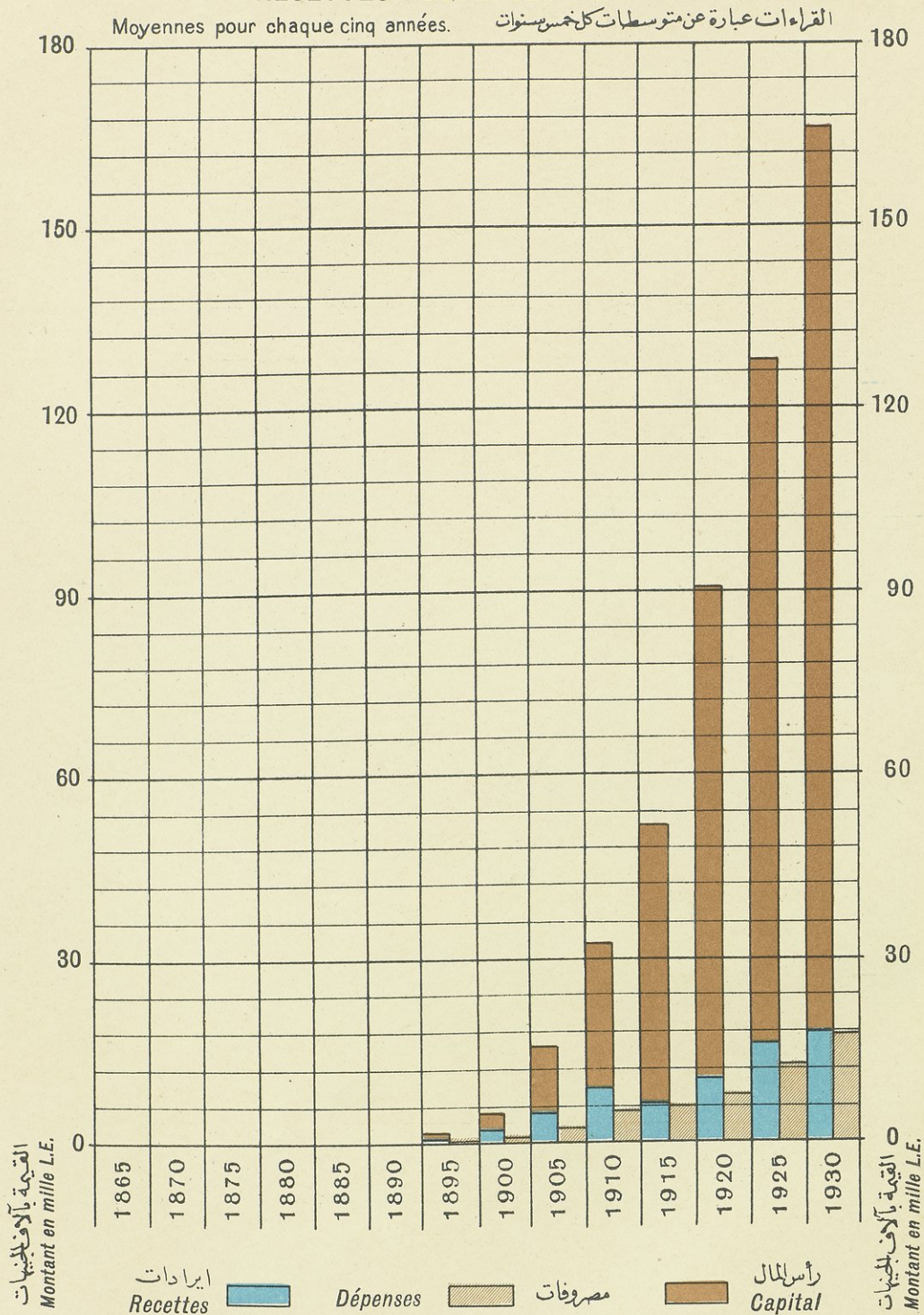
ودفعت الشركة ١٦٠ جنيهاً إلى ٢٩ عضواً داخلين الهيئة و١٥٩ جنيهاً إلى ٢٣٧ عضواً خارجين عنها ، وذلك تكمة لمرتباتهم عما استقطع منها بسبب الإجازات المرضية .

وُصرفت الشركة لأعضائها سلفاً اعتيادية واستثنائية قدرها ١٠٨,٦٢٩ جنيهاً .

وإجماع القول أن هذه الشركة، التي تعتبر أقدم وأثبت شركة تعاونية من نوعها في القطر المصري ، لا تدخر وسعا في مساعدة أعضائها ، فهي تقرضهم المال ، وتعالجهم وعائلاتهم ، وتحصل لهم على امتيازات هامة في المتاجر والصيدليات .

وأمركزها المالي غاية في المتانة والقوة ، وأموالها بين أيدي حريصة تعرف كيف تستثمرها أفضل استثمار .

جمعية الاقتصاد والتعاون لموظفي ومستخدمى مصلحة البريد - الإيرادات، المصروفات، رأس المال
 ASSOCIATION POSTALE DE PREVOYANCE ET DE SECOURS MUTUELS.
 RECETTES - DEPENSES - CAPITAL.



اتحاد البريد الدولي

كان لا بد لتوثيق أواصر الصداقة، وتمكين التفاهم بين الشعوب المختلفة، وتوسيع نطاق المعاملات التجارية، ونشر الثقافة، وغير ذلك من الأسباب التي خرجت بالأمم من عزلة القرون الأولى أن يتعدى تبادل المراسلات حدود البلد الواحد إلى غيره من البلدان القريبة أو البعيدة، ومن هنا ظهرت الحاجة إلى وسيلة مأمونة لنقل البريد بانتظام بين بلد وآخر، وكانت حاجة ماحية بالنسبة إلى أوروبا وحدها على الأقل، حيث توجد مجموعة من الأمم الناهضة التي لا تفصل بينها بحار ولا محيطات، ولذلك كان من الطبيعي أن تظهر في أوروبا قبل غيرها أول مؤسسة لخدمة هذه الحاجة، وهي مؤسسة أسرة دي تاكسيس المشهورة في تاريخ البريد، وكانت تتولى نقل البريد في داخلية الامبراطورية النمساوية منذ سنة ١٤٤٠، ثم أحالها أحد أفراد هذه الأسرة (فرانسوا دي تاكسيس) في أوائل القرن السادس عشر إلى إدارة للبريد الدولي، قامت بتنظيم نقل بريد الحكومات والأفراد بين النمسا وألمانيا وإيطاليا وفرنسا وأسبانيا.

وقد بقيت من هذه الإدارة بقية، ظلت تواصل أعمالها حتى استولت عليها حكومة بروسيا في سنة ١٨٦٧، فكان لها بذلك مصير جميع المؤسسات البريدية الخاصة التي احتضنتها الحكومات

في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر، على اعتبار أن نقل البريد من المنافع العامة ذات المسؤولية الأدبية والمادية التي لا يمكن أن يضطلع بها ، ويضمن انتظامها وسلامتها غير الحكومات .

ووجدت الحكومات ، فضلا عن ذلك ، أن أعمال البريد مورد دخل لا بأس به ، فعنيت بتوسيع نطاقها ، وأدخلت نظام التسجيل والحوالات والخطابات المؤمن عليها ، ونظمت التوزيع في المدن والقرى وكان أعظم إصلاح أخذت به الحكومات إنشاؤها طوابع البريد، وتوحيدها رسوم نقل الخطابات في داخلية البلاد، جريا على ما اتبع في إنجلترا منذ سنة ١٨٤٠ ، بيد أن طريقة المحاسبة بين الدول المختلفة على المراسلات المتبادلة بينها ظلت مخوفة بالمصاعب نظرا لاختلاف الرسوم، فقد كانت بعض الإدارات البريدية تقتضي الرسم على أساس وزن الخطاب ، وبعضها تقتضيه على أساس الحجم أو السمك ، وكان للمسافة وبلدان المرور في كل حالة تقدير خاص ، فمثلا كان البريد بين روسيا واليابان ينقل في تسعة خطوط ، لكل منها رسم خاص .

وقد كانت إدارة بريد الولايات المتحدة الأمريكية أول من دعى إلى تنظيم المعاملات البريدية وتسهيلها بين الدول ، ففي ٤ أغسطس سنة ١٨٦٢ اقترح مستر بلير مدير تلك الإدارة عقد مؤتمر لهذا الغرض ، وقال في اقتراحه إن العقبات والمصاعب التي تحف بنقل البريد الخارجي

لا يمكن تذليلها إلا بتوحيد النظم ، وأن منشأ هذه المصاعب والعقبات هو الأساس الذى بنيت عليه الاتفاقات البريدية بين الدول ، ثم اختلاف وحدة الأوزان وتعدد الرسوم وفقا لخطوط نقل البريد ، وأن توحيد الأساس من الأهمية بمكان ليس فقط بالنسبة إلى توثيق العلاقات التجارية ، بل بالنسبة كذلك إلى الروابط الاجتماعية .

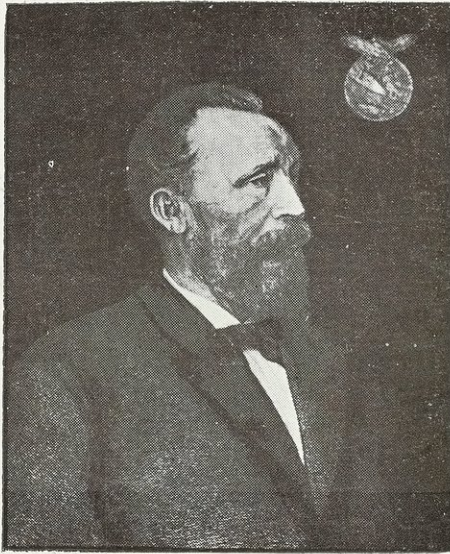
وأذاعت حكومة الولايات المتحدة الأمريكية هذا الاقتراح على سائر الحكومات ، وليس أدل على أنه تناول ضرورة تشعر بها جميع إدارات البريد من أن خمس عشرة دولة بادرت فى الحال إلى الموافقة على الاقتراح .

وفي ١١ مايو سنة ١٨٦٣ اجتمع بباريس مندوبو بريد النمسا ، وبلجيكا ، وكوستاريكا ، والدانمارك ، وأسبانيا ، وفرنسا ، وبريطانيا العظمى ، وإيطاليا ، وهولندا ، والبرتغال ، وبروسيا ، وهاواى ، وسويسرا ، والولايات المتحدة الأمريكية ، وبحث المؤتمرون ستا وثلاثين مسألة ، تدور حول ثلاث نقط أساسية هى : توحيد الوزن ، وتوحيد رسم التخليص ، وتسهيل طريقة المحاسبة .

وأرفض المؤتمر فى ٨ يونيه بعد أن شخّص الداء فى المعاملات البريدية الدولية ، ووصف الدواء ، ولكنه لم يقيد الدول بشىء ، وترك لها حرية الأخذ بقراراته ، واقتصرت فائدته على أنه كان محفزا للقائمين بأمر البريد على التفكير جدّيا فى تلافي وجوه النقص ، ومواضع

الاضطراب ، كما كانت قراراته منارا اهدت به الدول في المعاهدات
البريدية الخاصة التي أبرمتها بعد ذلك .

وأُتبع هذا المؤتمر أو هذا الاجتماع بمشروع لإنشاء اتحاد بريدي ،
وكان صاحب المشروع هو الدكتور ستيفن مدير البريد في ألمانيا ، وقد
عرض أن يدلى بتفاصيل مشروعه في مؤتمر بريدي دولي يعقد لهذا
الغرض ، وسعت الحكومة الألمانية بالطرق الدبلوماسية لعقد هذا
المؤتمر ثم كفت عن السعي بسبب الحرب بين ألمانيا وفرنسا ، ولما
وضعت الحرب أوزارها ، قبلت حكومة الاتحاد السويسري أن
توجه الدعوى إلى حكومات أوروبا وأمريكا ومصر لإرسال من
يمثلها في مؤتمر دولي يعقد بمدينة برن في أول سبتمبر سنة ١٨٧٣ ،
لدراسة مشروع الدكتور ستيفن .



وقد رحبت الدول بهذه
الدعوة ، ورحبت بها
كذلك حكومة روسيا ،
ولكنها اعتذرت عن
المساهمة في اتفاق بريدي
عام لارتباطها باتفاقات
خاصة بها يهمها أولاً أن
تعرف نتائجها .

(الدكتور ستيفن مؤسس اتحاد البريد)

وإزاء ذلك تقرر تأجيل انعقاد المؤتمر إلى السنة التالية .

وفي ١٥ سبتمبر سنة ١٨٧٤ عقد مؤتمر البريد الدولى الأول بمدينة برن ، وحضره مندوبو الدول التى يرجع إليها فضل تأسيس اتحاد البريد ، وان من دواعى فخر مصر أن تكون إحدى الدول التى قدرت أهمية هذا الاتحاد ، وساهمت فى بنائه ، واشتركت معها فى ذلك ألمانيا ، والولايات المتحدة الأمريكية ، والنمسا ، وبلجيكا ، والدانمارك ، وأسبانيا ، وفرنسا ، وبريطانيا ، واليونان ، وهنغاريا ، وإيطاليا ، ولكسمبورج ، والجبل الأسود ، والنرويج ، وهولندا ، والبرتغال ، ورومانيا ، وروسيا ، وصربيا ، والسويد ، وسويسرا ، وتركيا (وضمنها البوسنة والهرسك وبلغاريا) ، وكانت مساحة هذه الدول وقتئذ ٣٧ مليون كيلو متر مربع ، وعدد سكانها ٣٥٠ مليون نسمة .

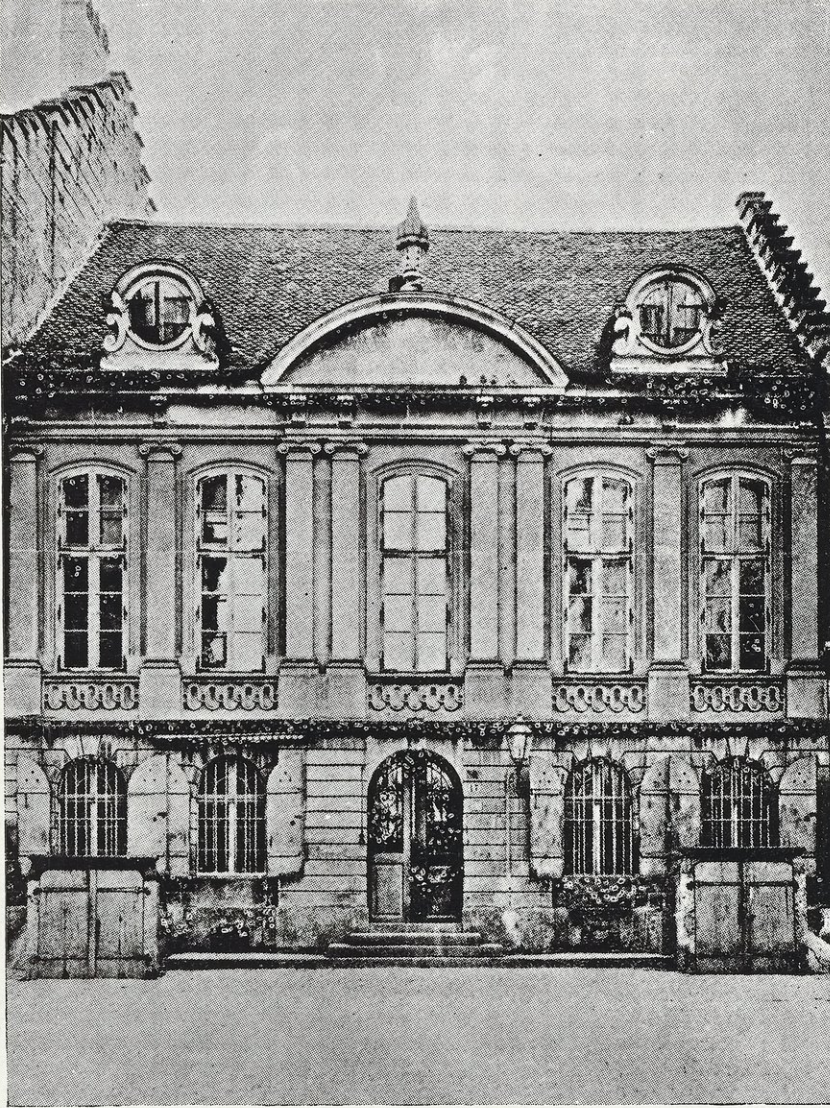
وكان أهم ما تقرر فى مؤتمر برن :

أولا - تأسيس اتحاد البريد العام .

ثانيا - إلغاء حسابات الرسوم الخاصة بتبادل المراسلات ، واعتبارها حقا للبلد الصادرة منه تلك المراسلات .

ثالثا - توحيد الرسوم فى جميع البلاد الداخلة فى اتحاد البريد .

وقد نصت المادة ١٨ من ميثاق برن على وجوب عقد مؤتمرات دولية للبريد، يعين موعدها على التوالي للنظر فيما يمكن استحداثه من



(الدار القديمة لمجلس الدايت السويسرى حيث عقد مؤتمر برن الأول فى ١٥ سبتمبر سنة ١٨٧٤)

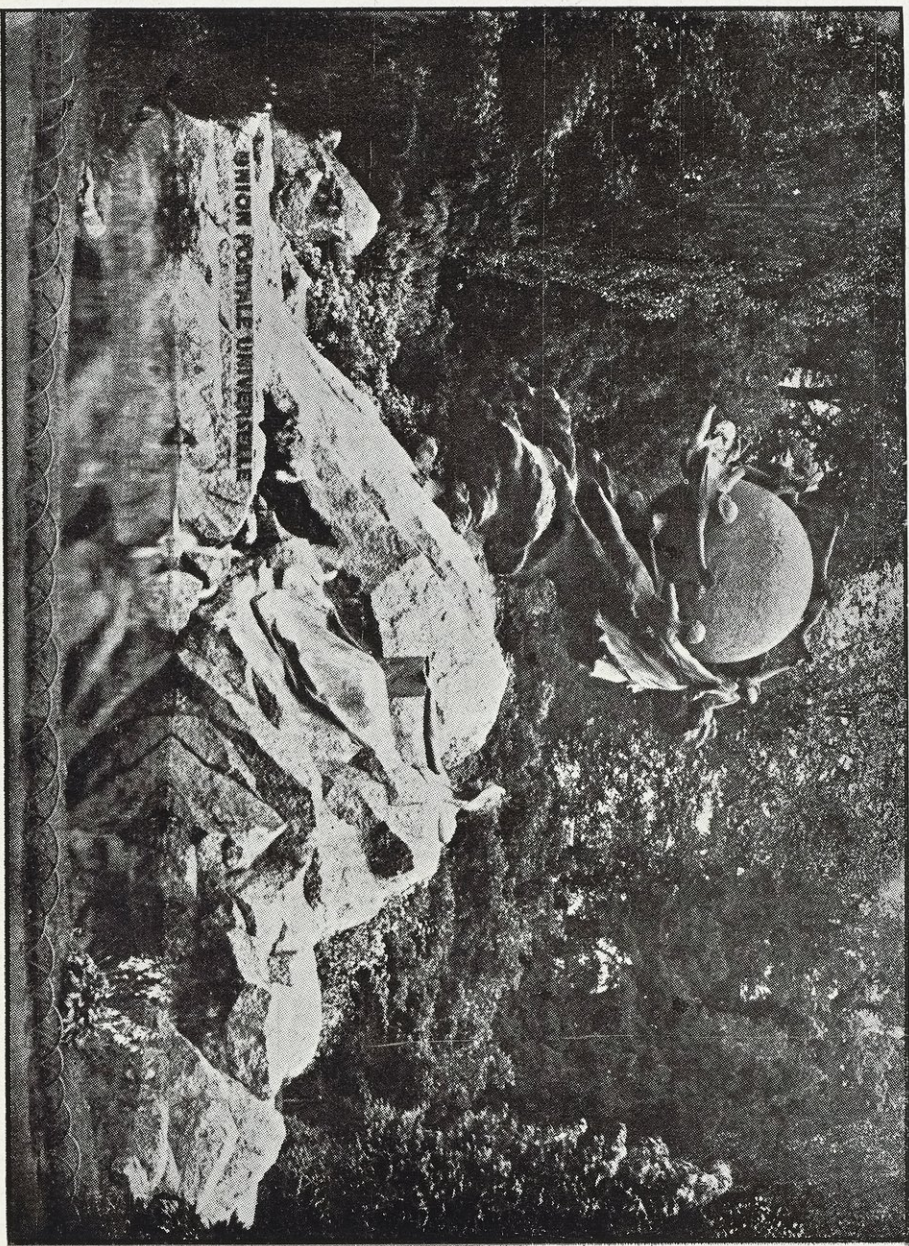
إصلاحات ، وإدخاله من تعديلات ، فعقد المؤتمر الثانى فى باريس سنة ١٨٧٨ ، والثالث فى لشبونه سنة ١٨٨٥ ، والرابع فى فيينا

سنة ١٨٩١ ، والخامس في وشنجتون سنة ١٨٩٧ ، والسادس في روما سنة ١٩٠٦ ، والسابع في مدريد سنة ١٩٢٠ ، والثامن في استوكهلم سنة ١٩٢٤ ، والتاسع في لندن سنة ١٩٣٠ ، وتقرر عقد المؤتمر العاشر بالقاهرة في فبراير سنة ١٩٣٤

مكتب اتحاد
البريد الدولي
العام

وقد تم الاتفاق بين المؤتمرين في برن على إنشاء مكتب لاتحاد البريد الدولي بمدينة برن ، تشرف عليه إدارة بريد سويسرا ، على أن تكون مهمة هذا المكتب نشر وتوزيع المعلومات الخاصة بالمعاملات البريدية بين الدول ، وإبداء الرأي فيما يقع حوله خلاف بين إدارات البريد التي تحتكم إليه ، ودراسة الاقتراحات الخاصة بتعديل الاتفاقات البريدية ، وإعلان الدول المشتركة في الاتحاد بهذه التعديلات ، وتسهيل المحاسبات بين الدول ، ونشر إحصاء سنوى عام لمعاملات دول الاتحاد على ضوء البيانات التي تقدمها إدارات البريد ، والمساهمة في تحضير أعمال المؤتمرات ، ودراسة كل ما يهم الاتحاد ، أى أن يكون المكتب حلقة اتصال بين جميع إدارات البريد في العالم ، لتمكينها من العمل بنظام واحد يجعلها شبه إدارة واحدة .

وشرع هذا المكتب ابتداء من أول أكتوبر سنة ١٨٧٥ في إصدار جريدة شهرية باللغات الفرنسية والانجليزية والألمانية (والاسبانية فيما بعد) باسم "جريدة اتحاد البريد" وفي طبع وتوزيع قرارات المؤتمرات الدولية ، وإذاعة المنشورات والتعليقات والإحصاءات وغير ذلك .



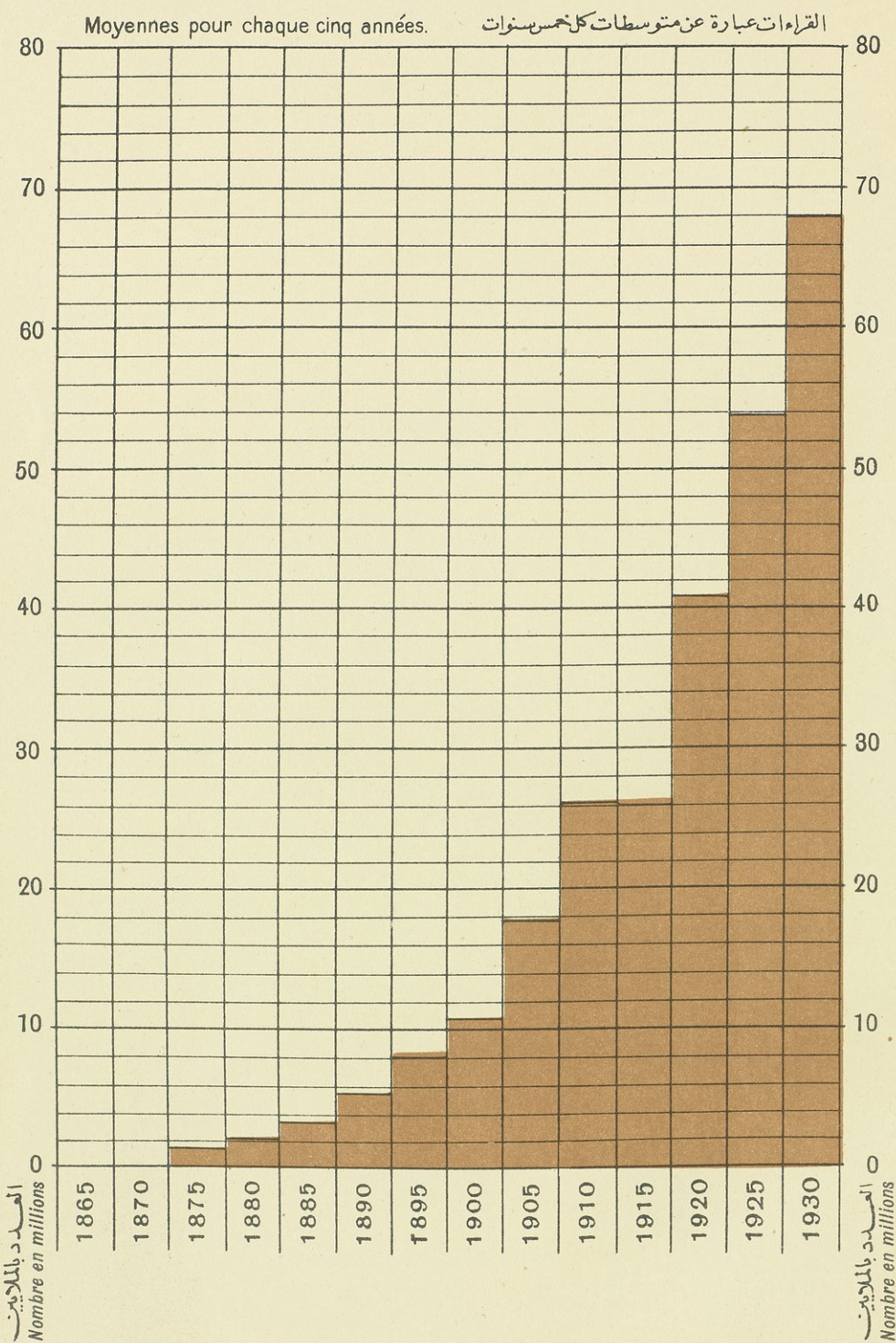
(رمز الاتحاد البريدي الذي أقيم في برن في ٤ أكتوبر سنة ١٩٠٩)

وتساهم دول الاتحاد في نفقات هذا المكتب على أساس وحدات معينة ، بلغ مجموعها في سنة ١٩٣٢ : ٩٠٣ وحدة وزعت على ٩٠ دولة ، وخص مصر منها ١٥ وحدة ، وخص كل وحدة ٤٠٢ فرنكا ، وهو مبلغ ضئيل لا يذكر إلى جانب الخدمات الجلية التي يقدمها مكتب الاتحاد .

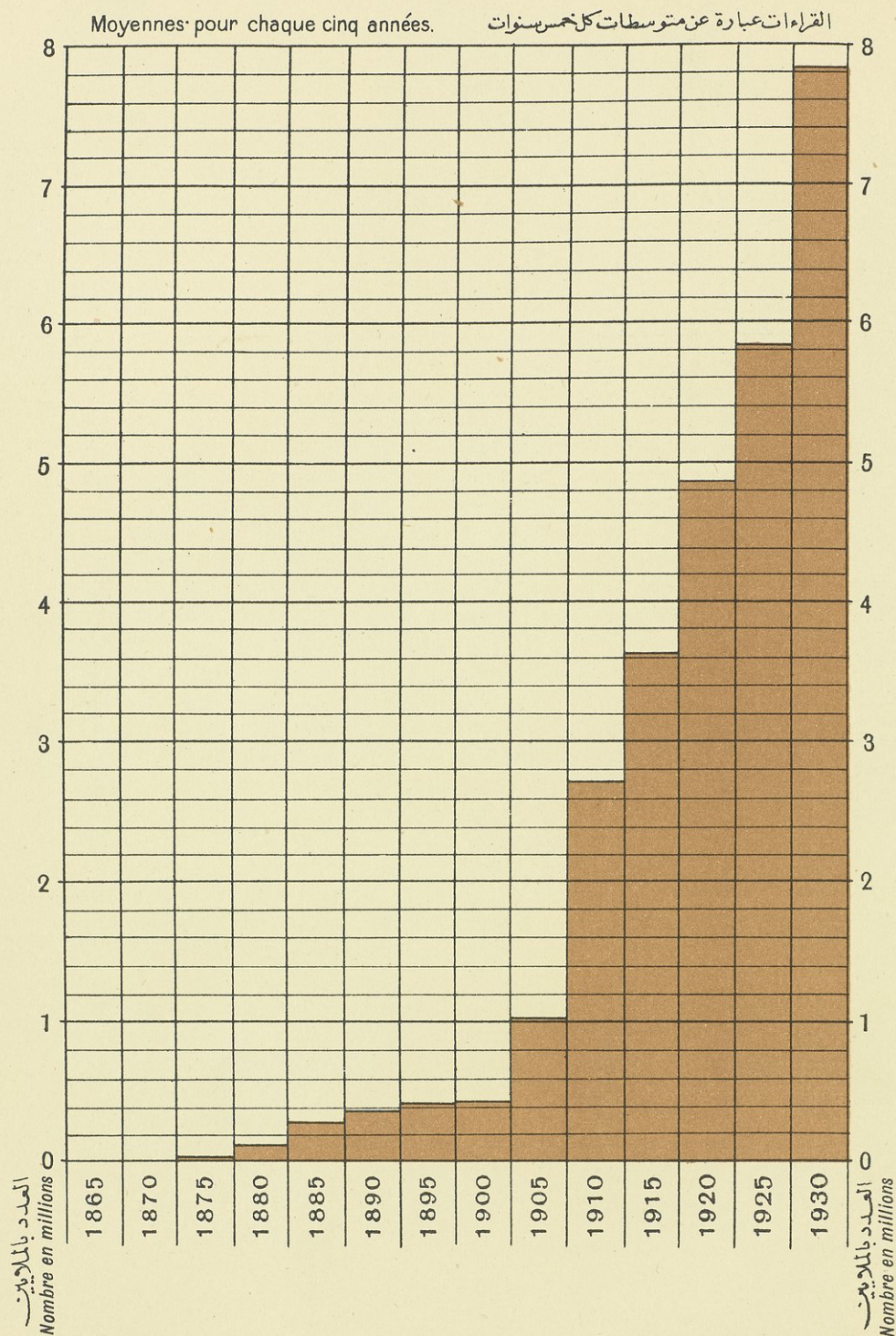
تطور أعمال مصلحة البريد على ضوء الأرقام

(المظبة الأمرية ٩٤٦٦-١٩٣٣-٣٠٠٠)

أشغال — داخلية — الخطابات العادية وتذاكر البريد
SERVICE INTERNE - LETTRES ET CARTES POSTALES ORDINAIRES.



أشغال داخلية - المراسلات المسجلة
 SERVICE INTERNE - CORRESPONDANCES RECOMMANDEES.



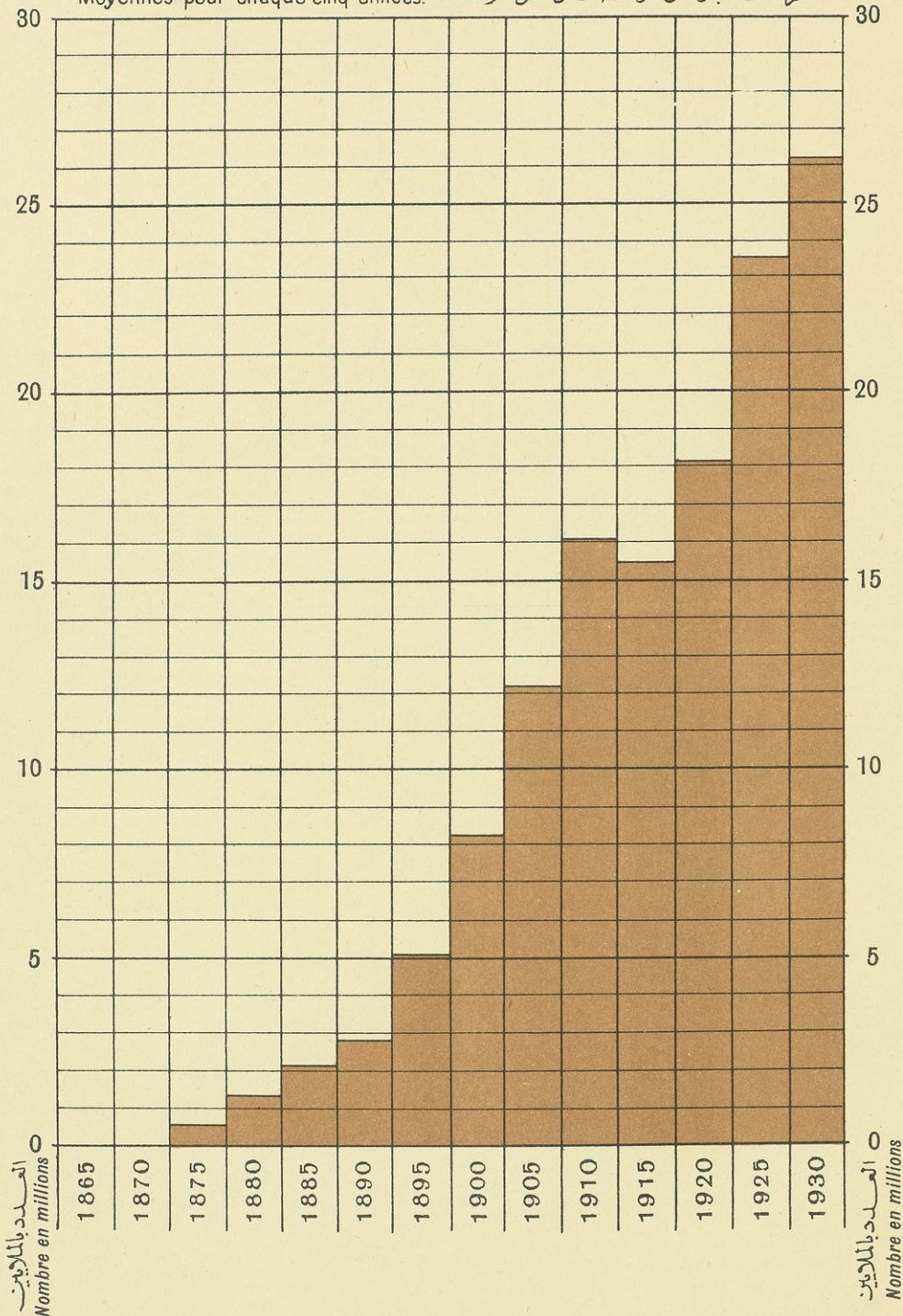
اشغال داخلية - الجرائد والمطبوعات وأوراق الأشغال والعينات

SERVICE INTERNE

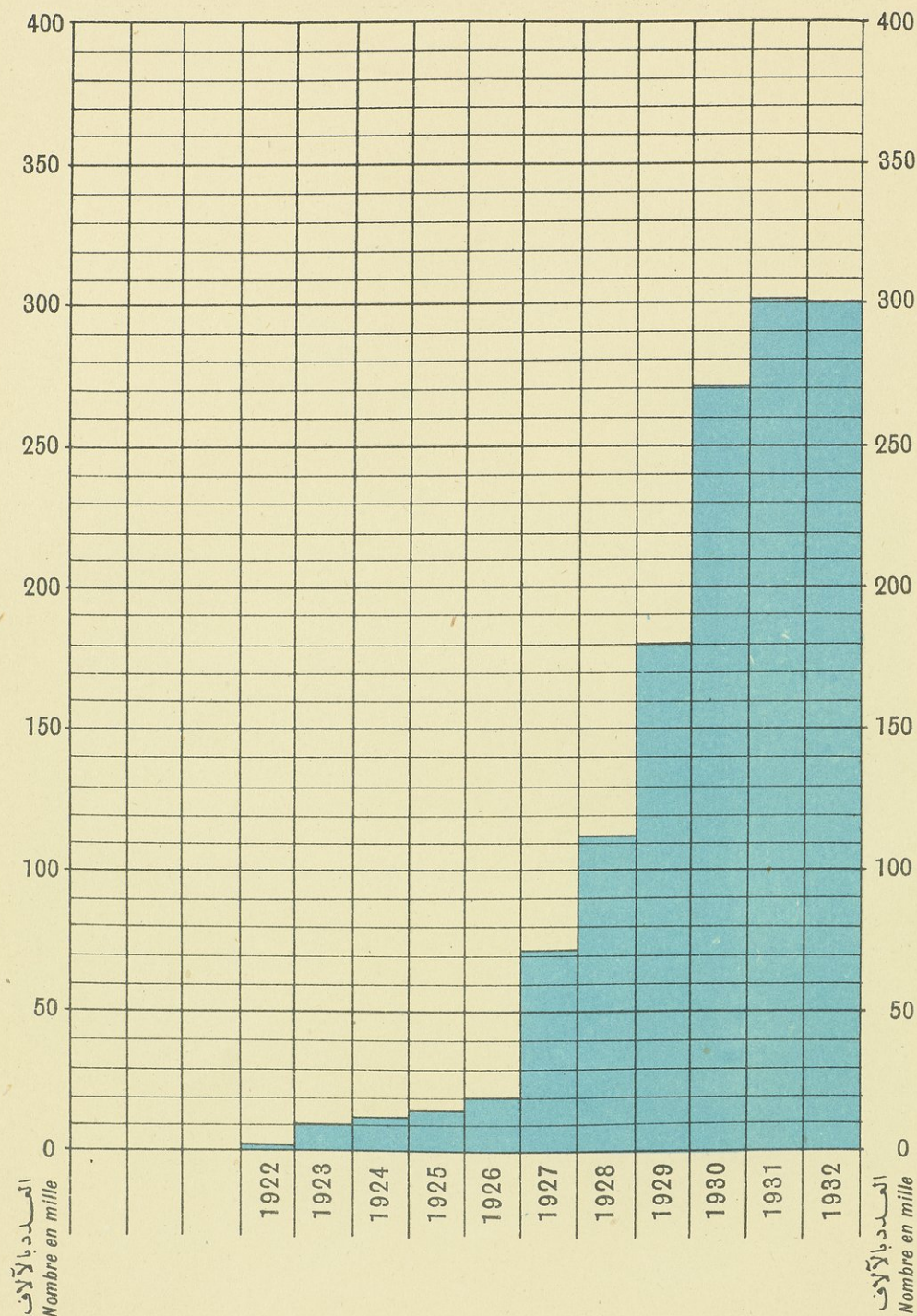
JOURNAUX, IMPRIMES, PAPIERS D'AFFAIRES ET ECHANTILLONS.

Moyennes pour chaque cinq années.

القراءات عبارة عن متوسطات كل خمس سنوات



أشغال داخلية - البريد المستعجل
SERVICE INTERNE - CORRESPONDANCES EXPRES.



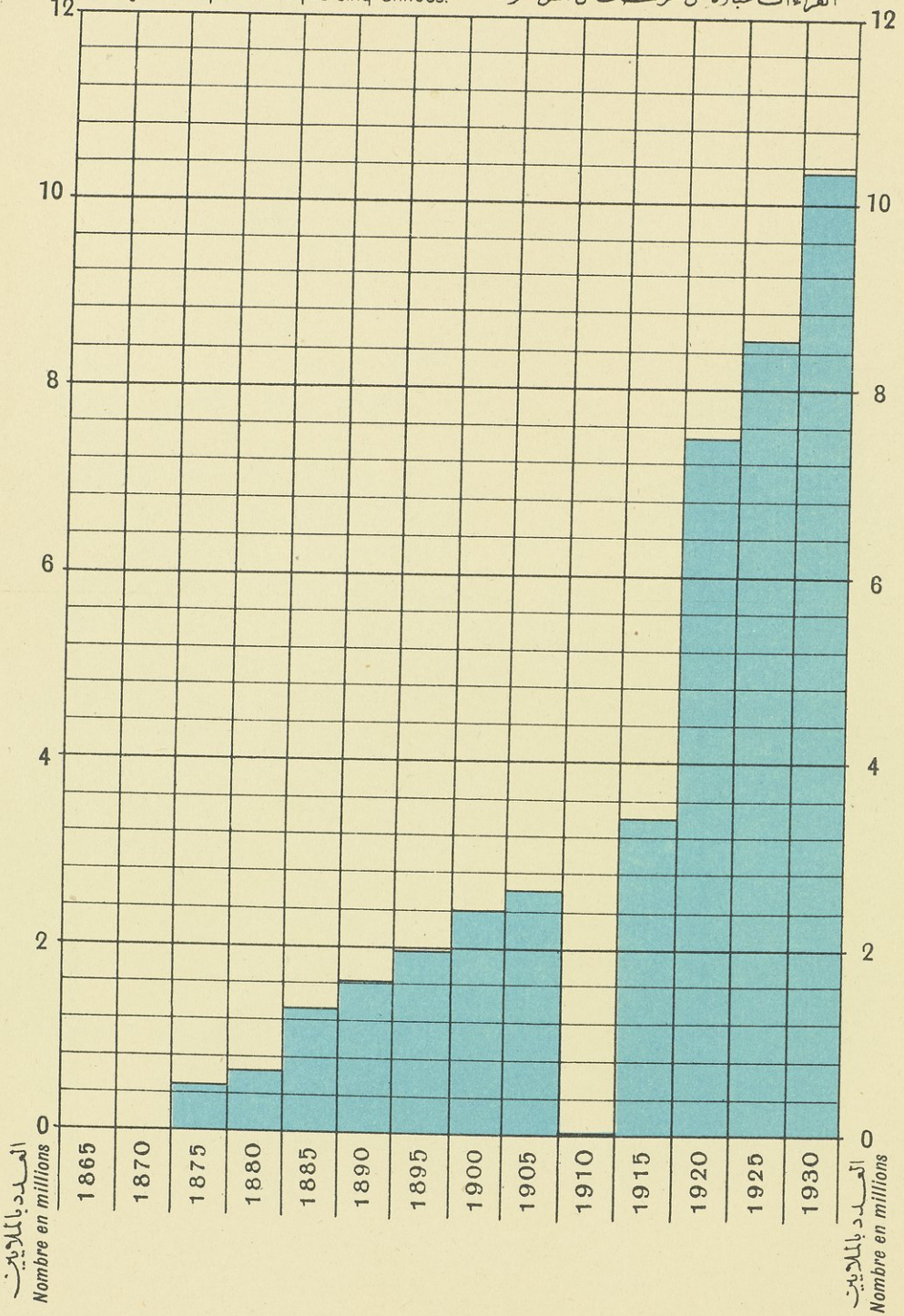
أشغال داخلية - المراسلات الإمبريية العادية

SERVICE INTERNE

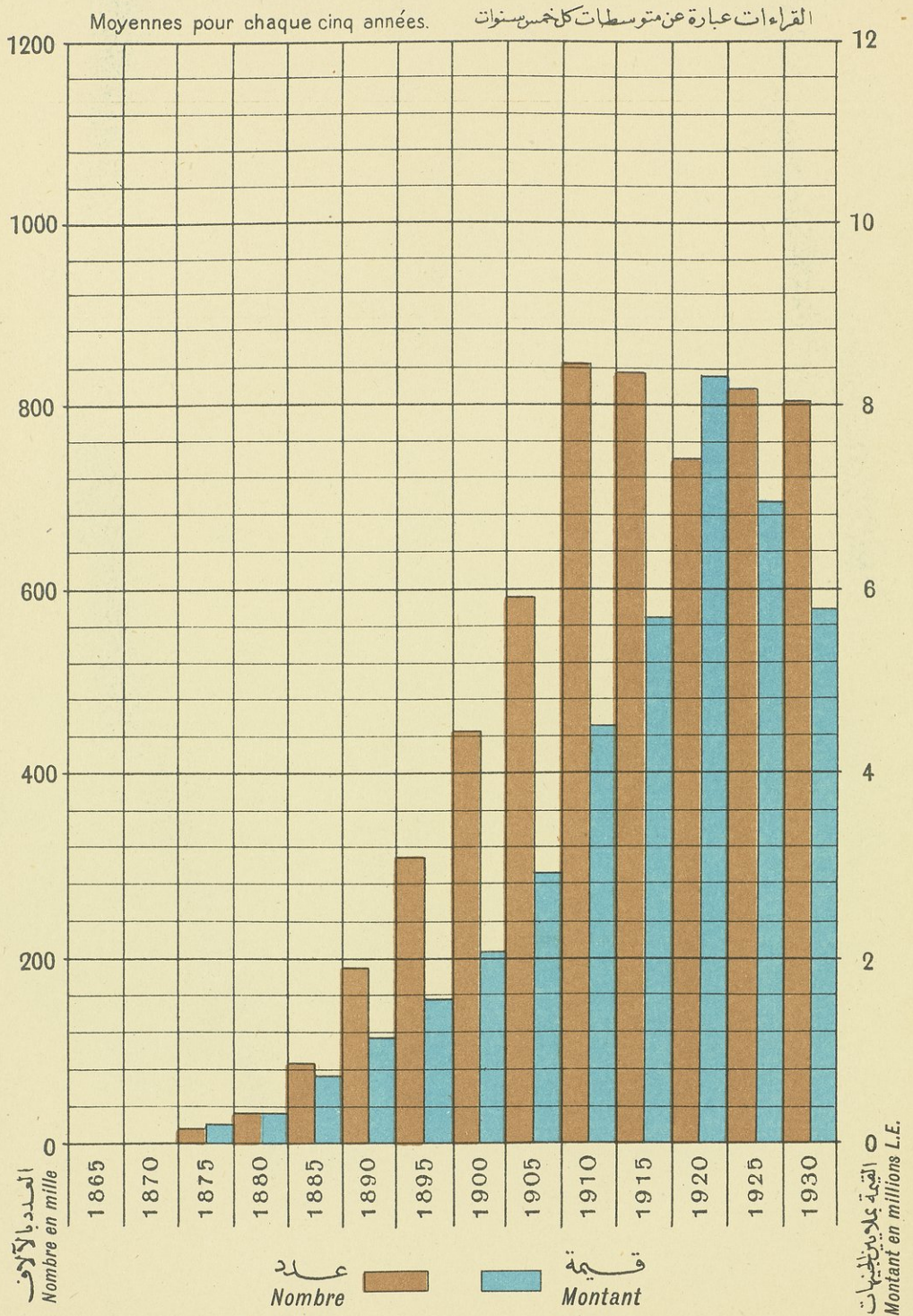
CORRESPONDANCES GOUVERNEMENTALES ORDINAIRES.

Moyennes pour chaque cinq années.

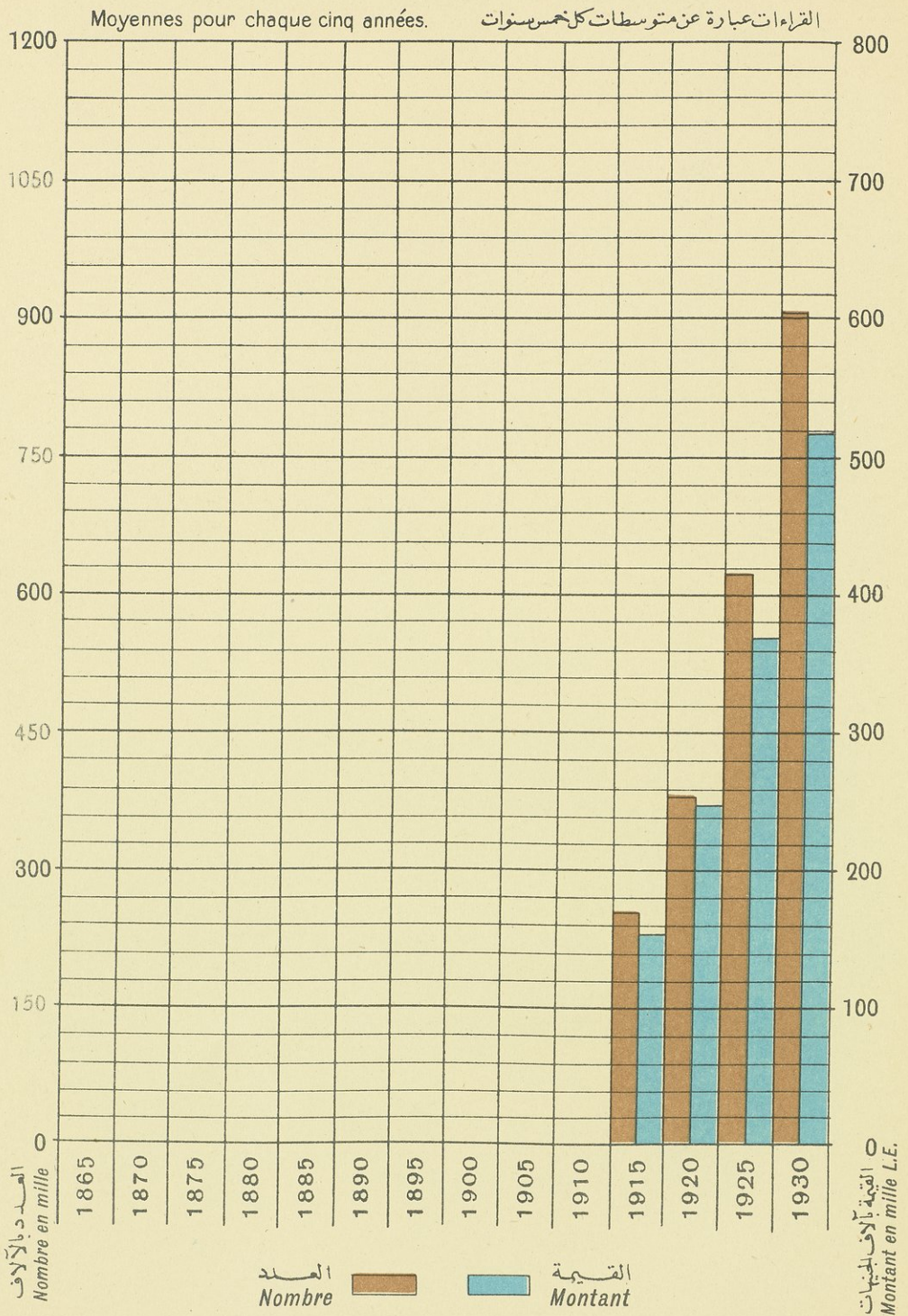
القراءات عبارة عن متوسطات كل خمس سنوات



أشغال داخلية - الموالاة العادية والتلغرافية
SERVICE INTERNE - MANDATS ORDINAIRES ET TELEGRAPHIQUES.

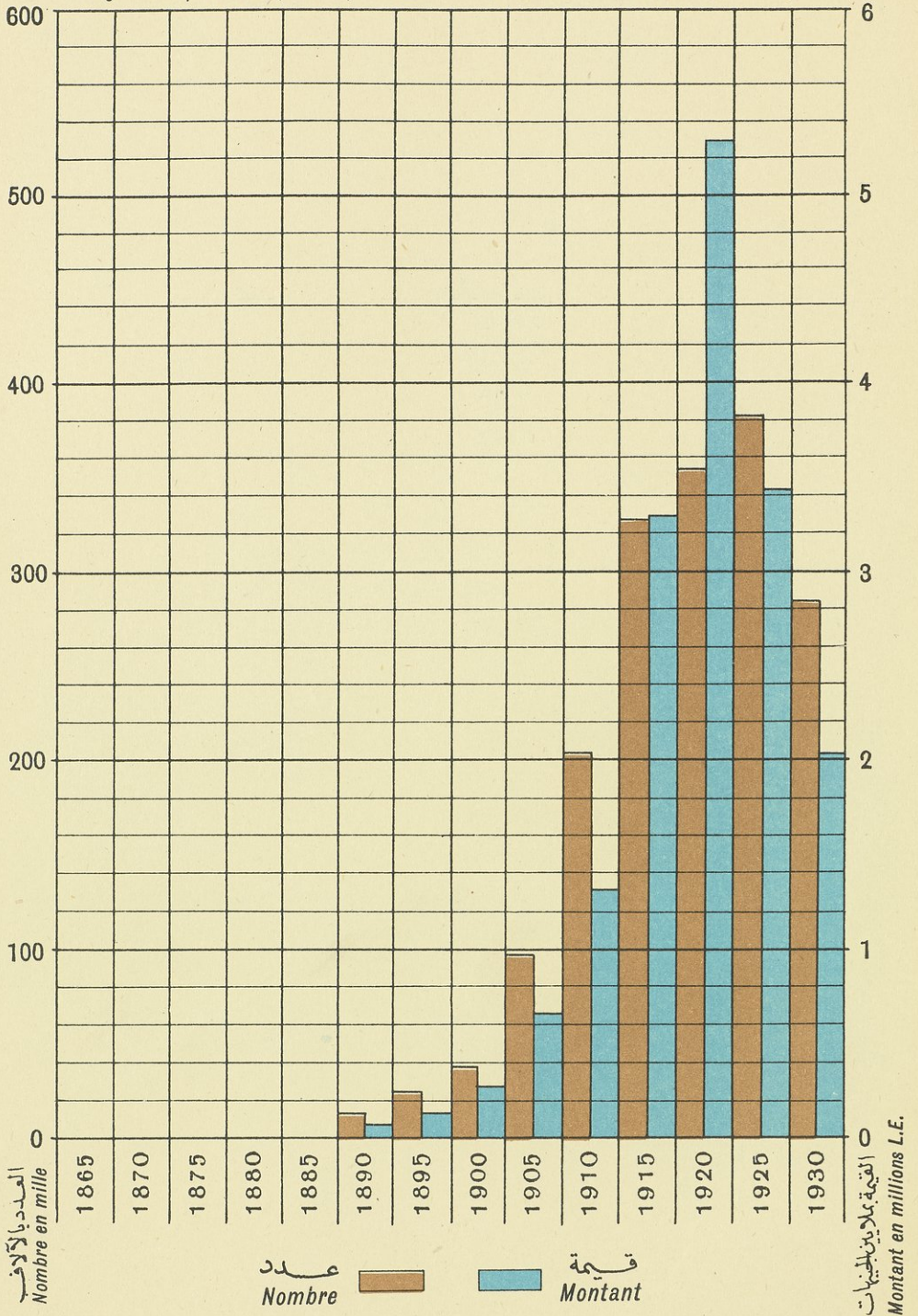


أشغال داخلية - أذون البريد SERVICE INTERNE - BONS DE POSTE.

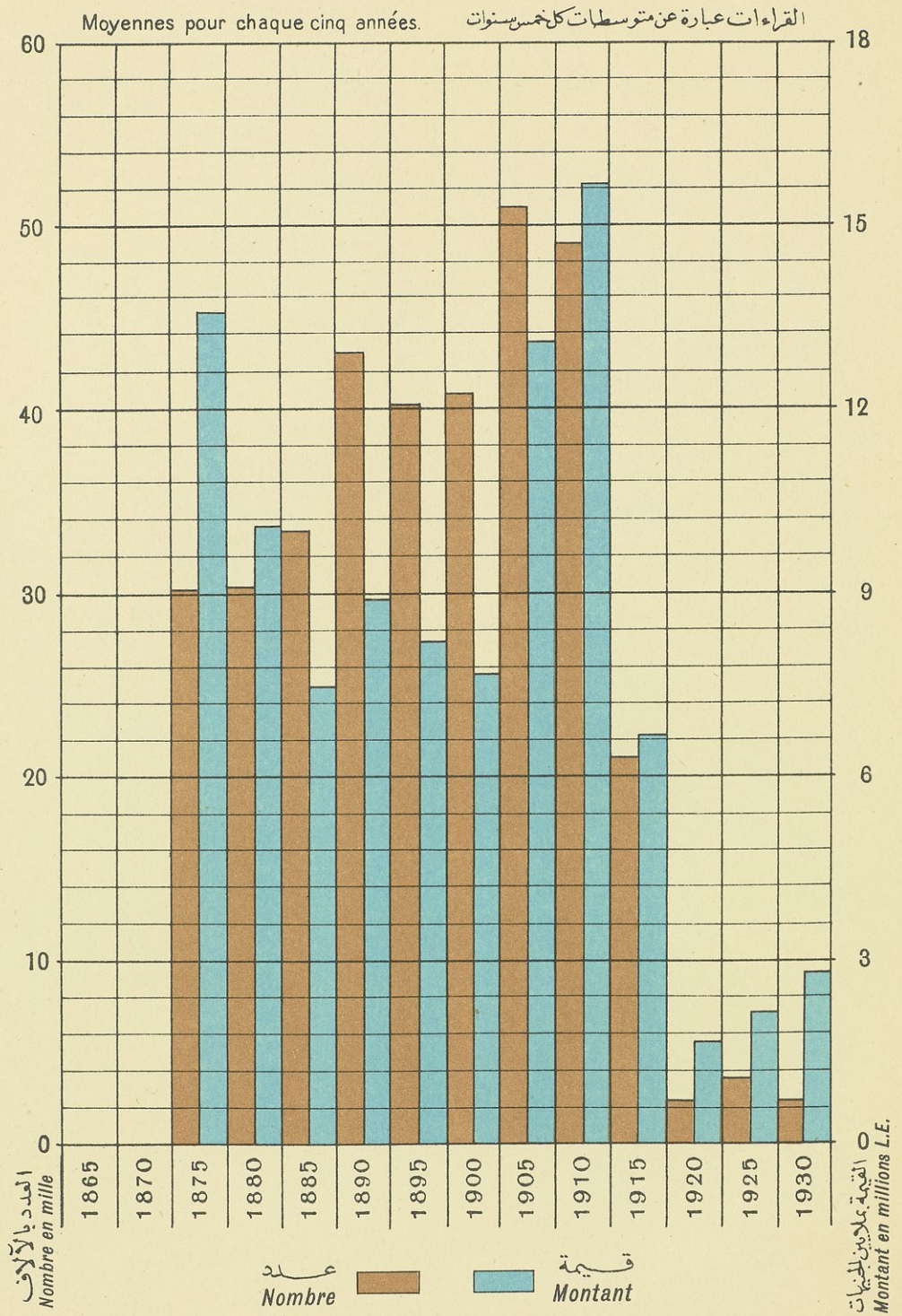


أشغال داخلية - التخصيل SERVICE INTERNE - RECOUVREMENTS.

القراءات عبارة عن متوسطات كل خمس سنوات Moyennes pour chaque cinq années.

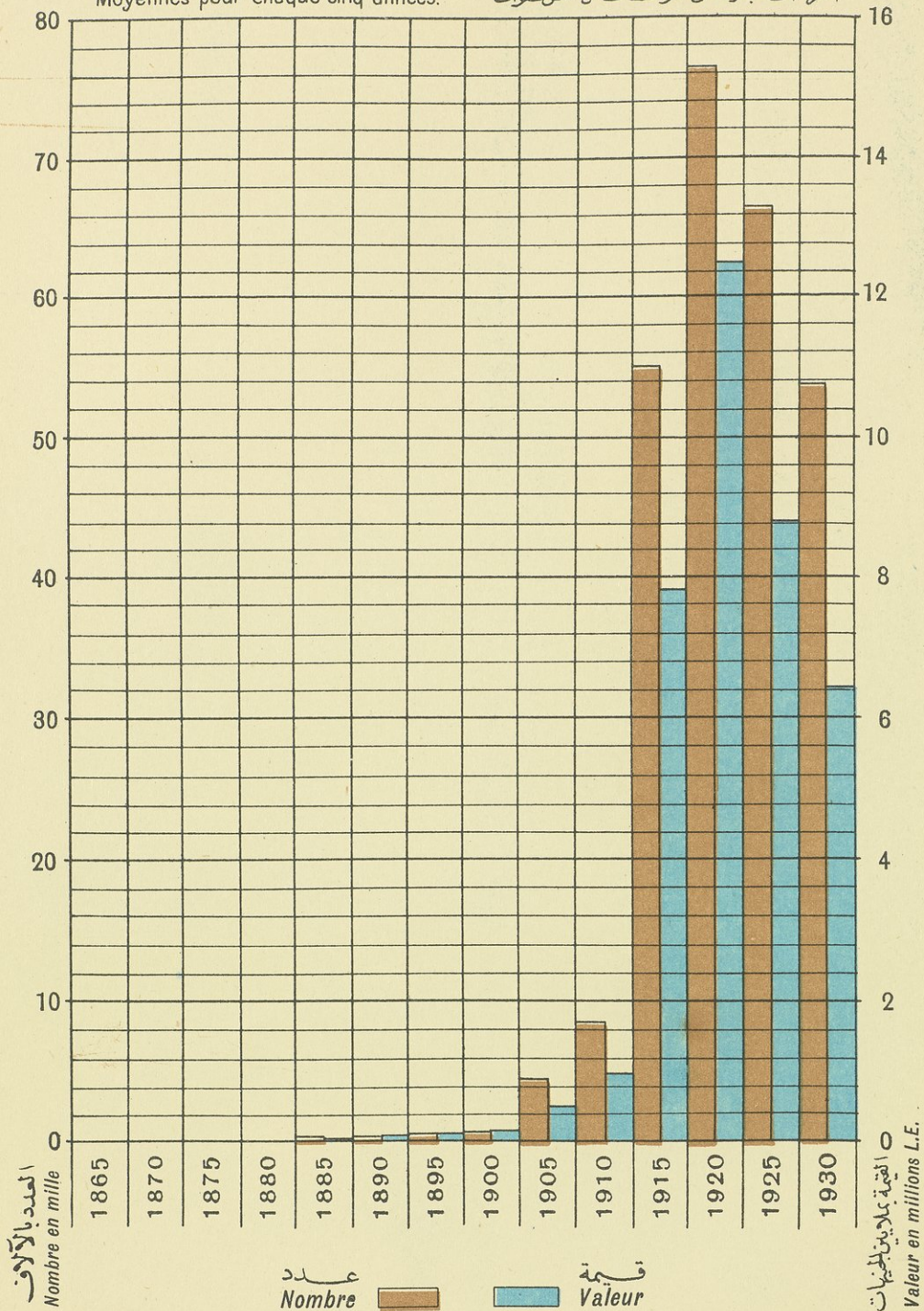


أشغال داخلية - صد النقود SERVICE INTERNE - NUMERAIRE.

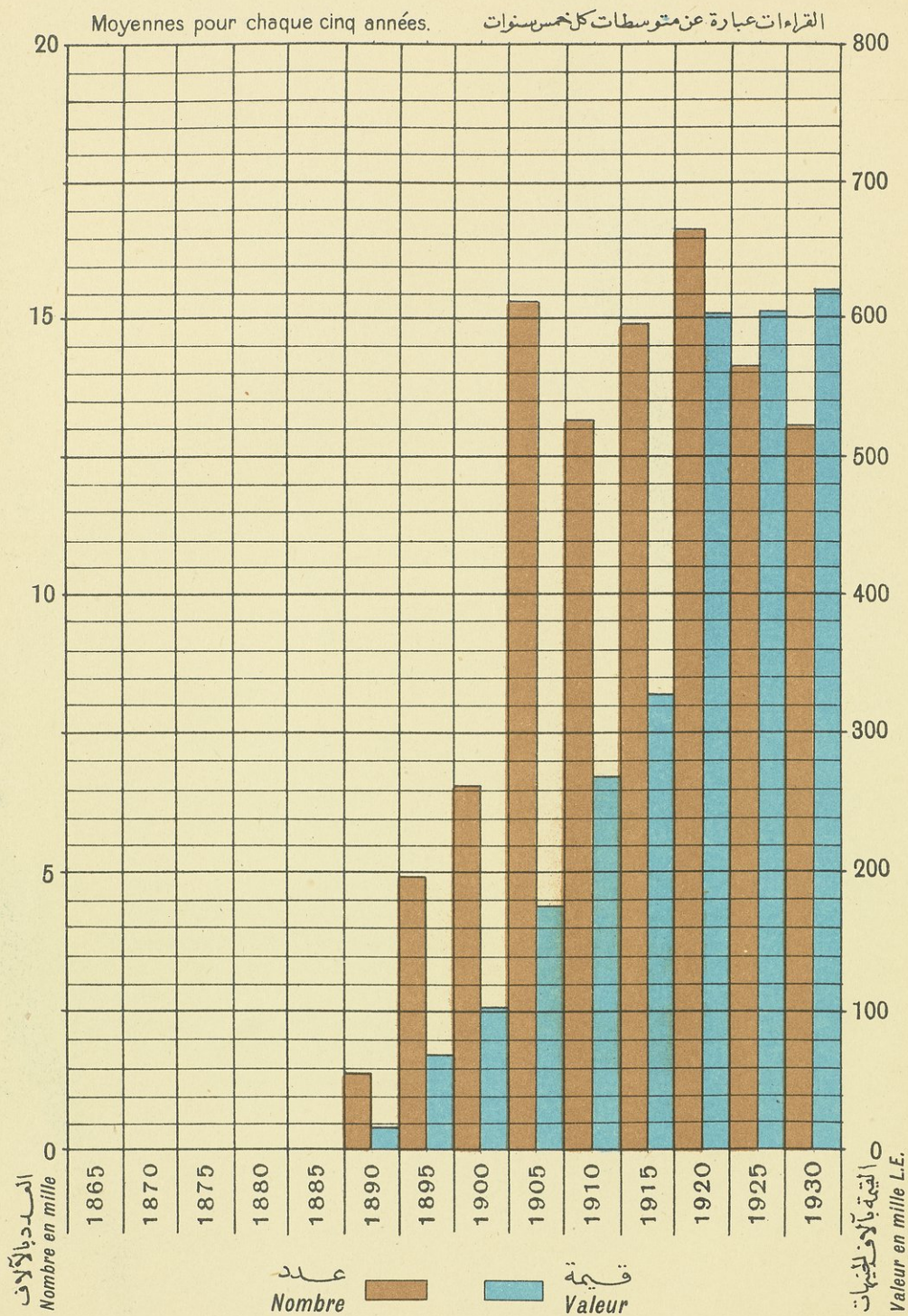


أشغال داخلية - المراسلات المؤمن عليها
SERVICE INTERNE - LETTRES AVEC VALEUR DECLAREE.

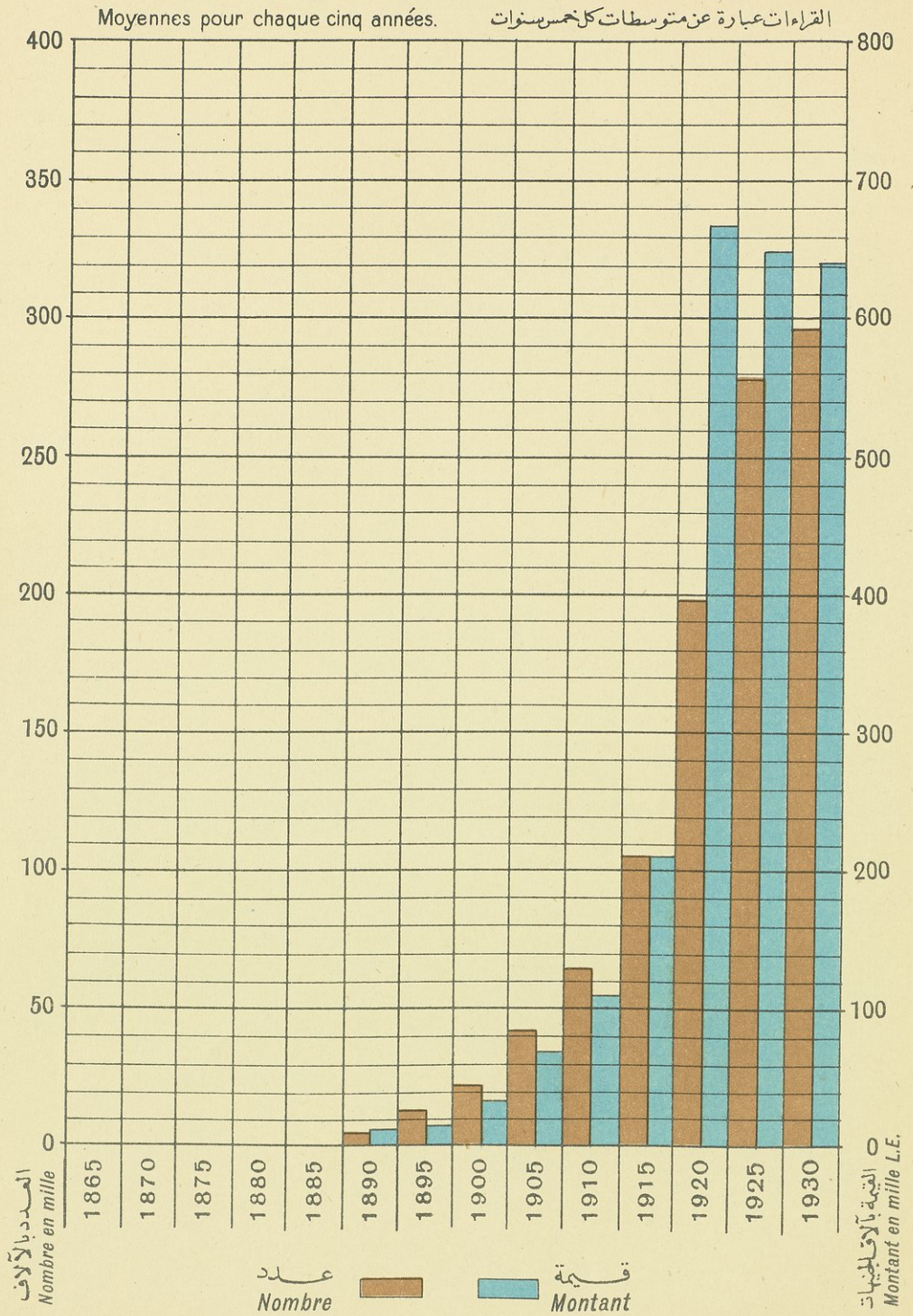
القراءات عبارة عن متوسطات كل خمس سنوات
Moyennes pour chaque cinq années.



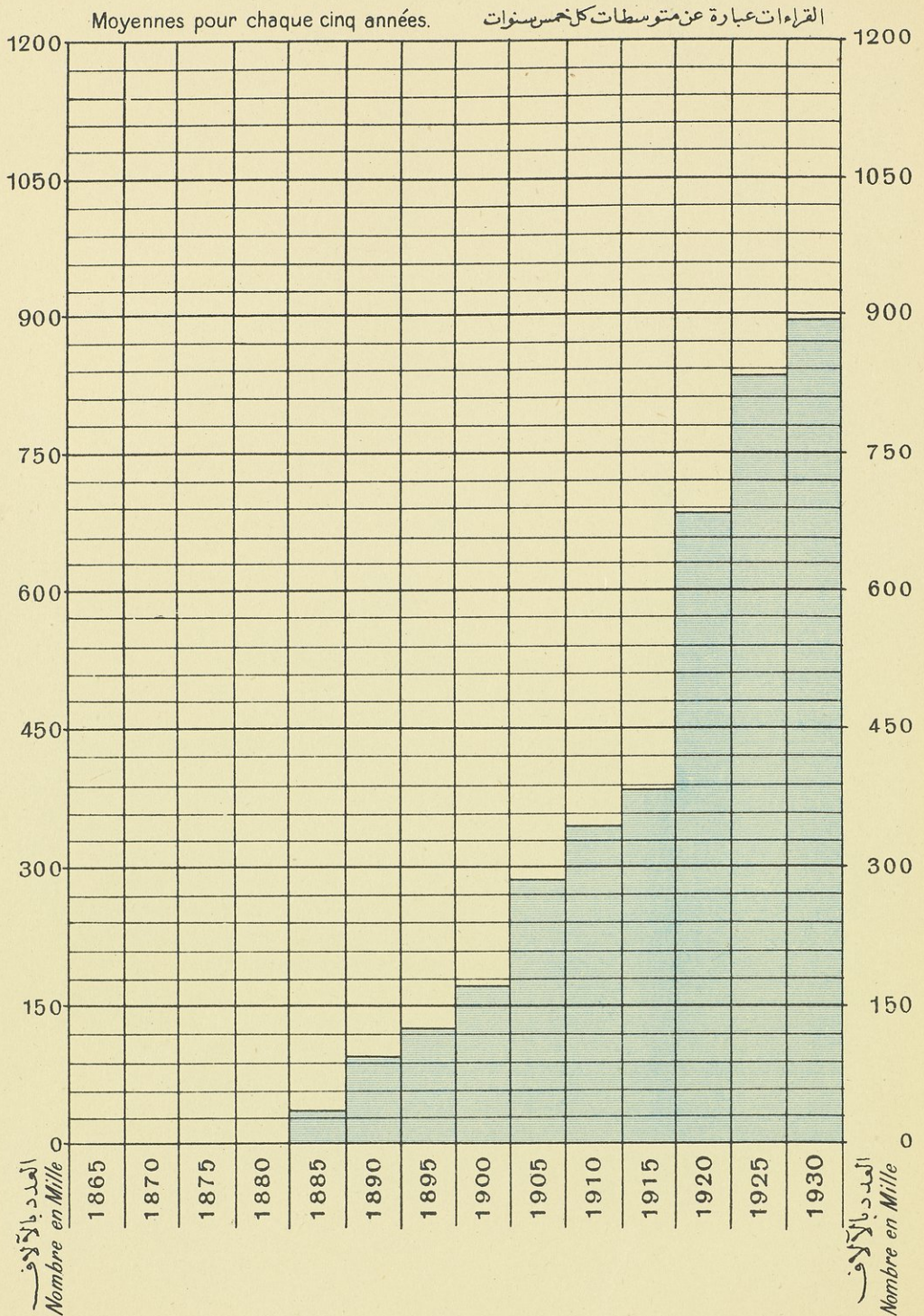
اشغال داخلية - الطرود المؤمن عليها
SERVICE INTERNE - COLIS AVEC VALEUR DECLAREE.



أشغال داخلية - الطرود المحوّل عليها
SERVICE INTERNE - COLIS CONTRE REMBOURSEMENT.

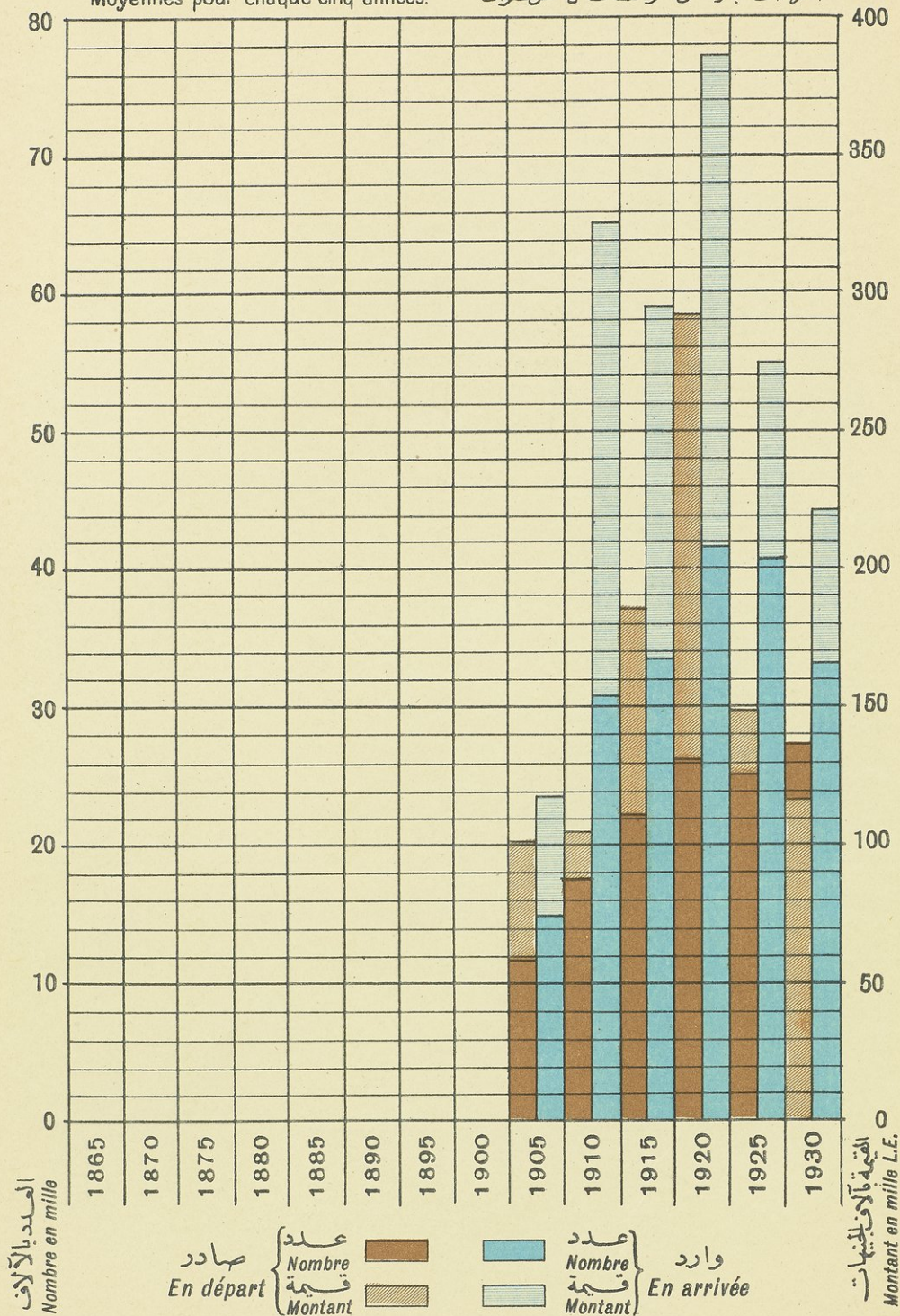


أشغال داخلية - الطرود العادية SERVICE INTERNE - COLIS ORDINAIRES.

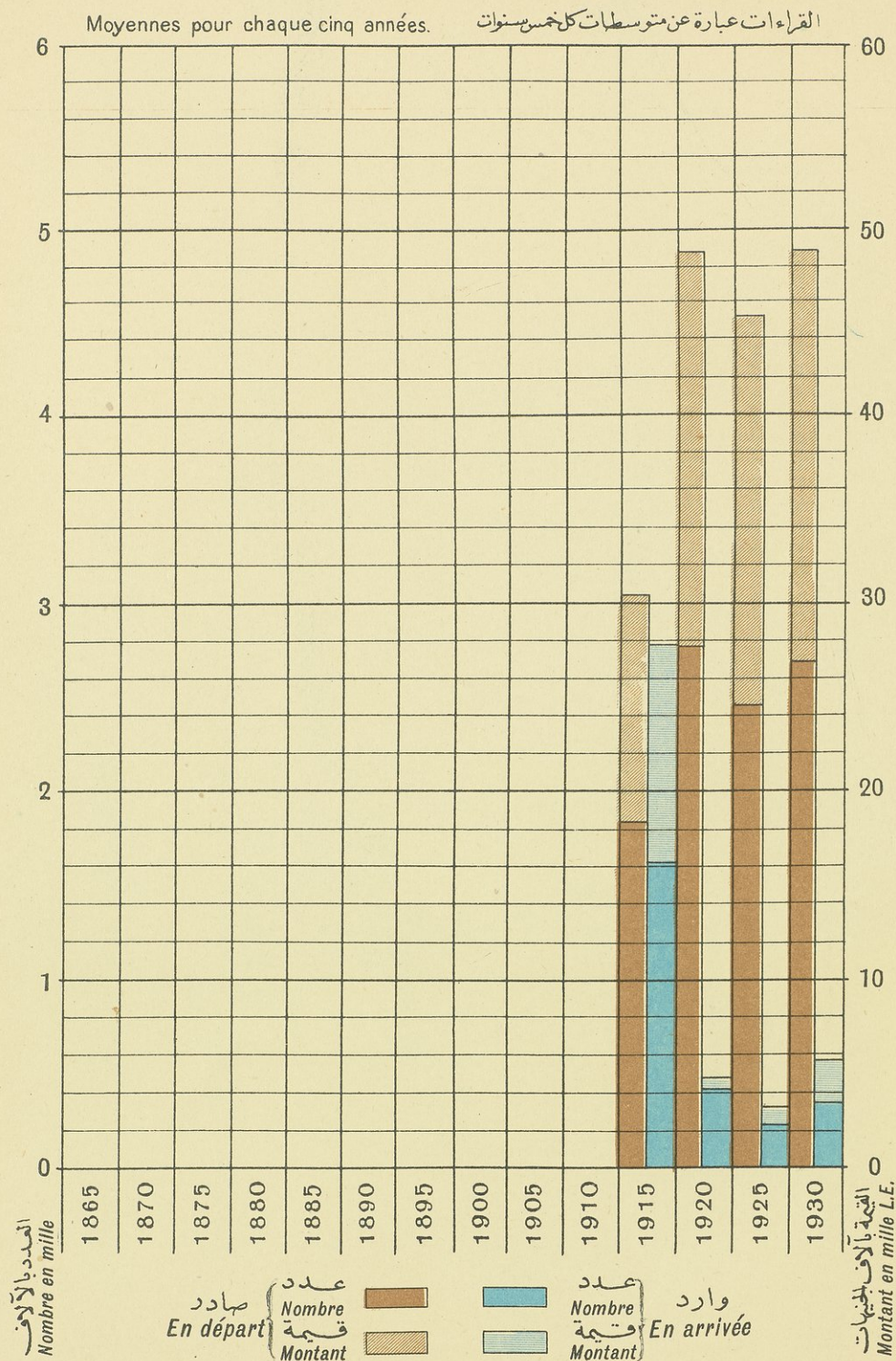


الحالات المتبادلة مع السودان MANDATS ECHANGES AVEC LE SOUDAN.

القراءات عبارة عن متوسطات كل خمس سنوات Moyennes pour chaque cinq années.



الطرود المؤمن عليها المتبادلة مع السودان
COLIS AVEC VALEUR DECLAREE ECHANGES AVEC LE SOUDAN.

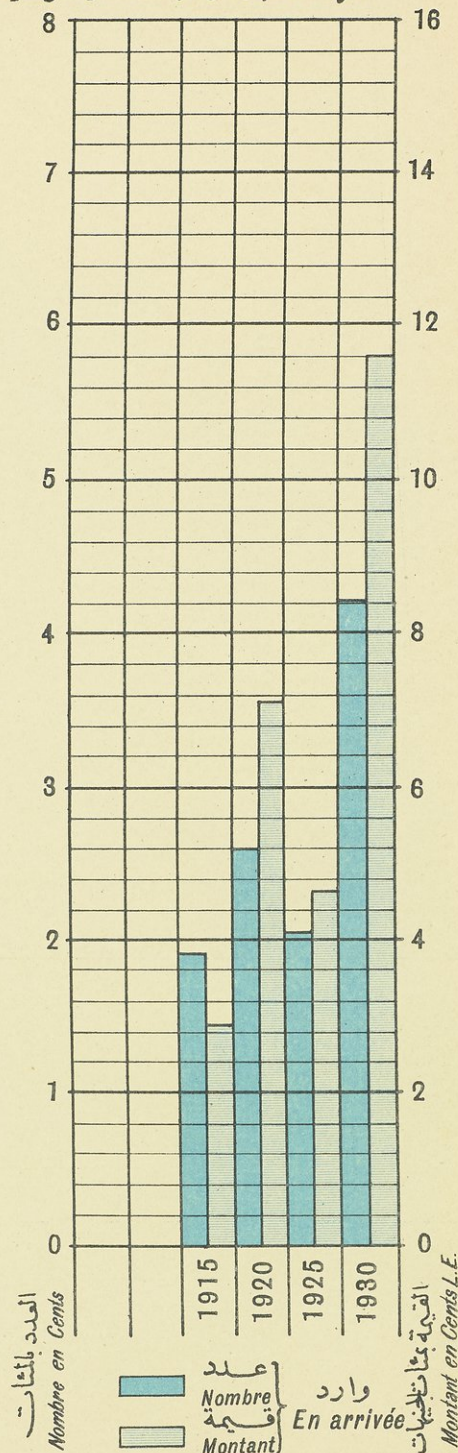
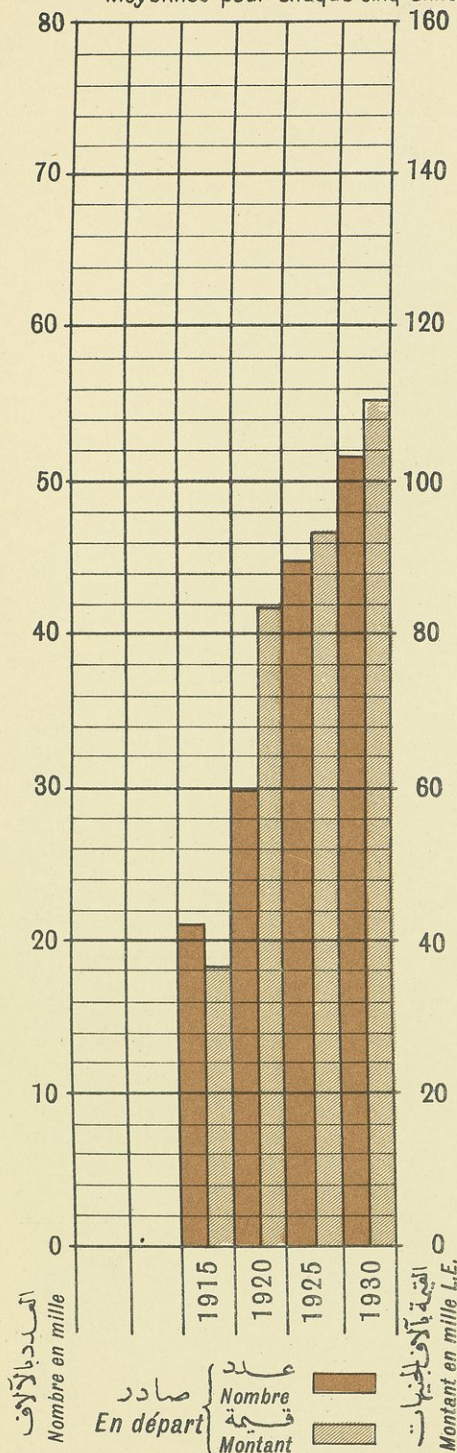


الطرود المحول عليها المتبادلة مع السودان

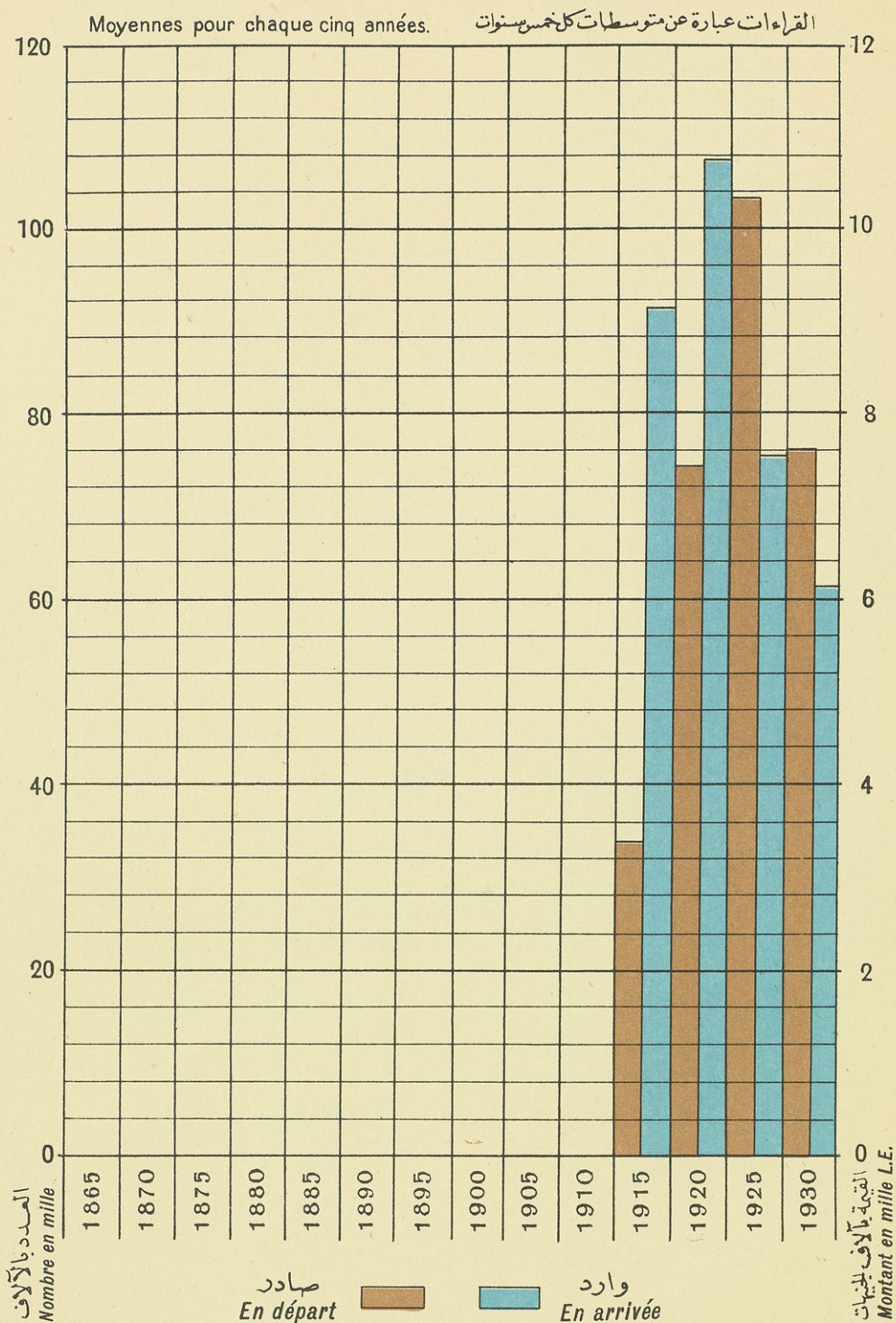
COLIS CONTRE REMBOURSEMENT ECHANGES AVEC LE SOUDAN.

Moyennes pour chaque cinq années.

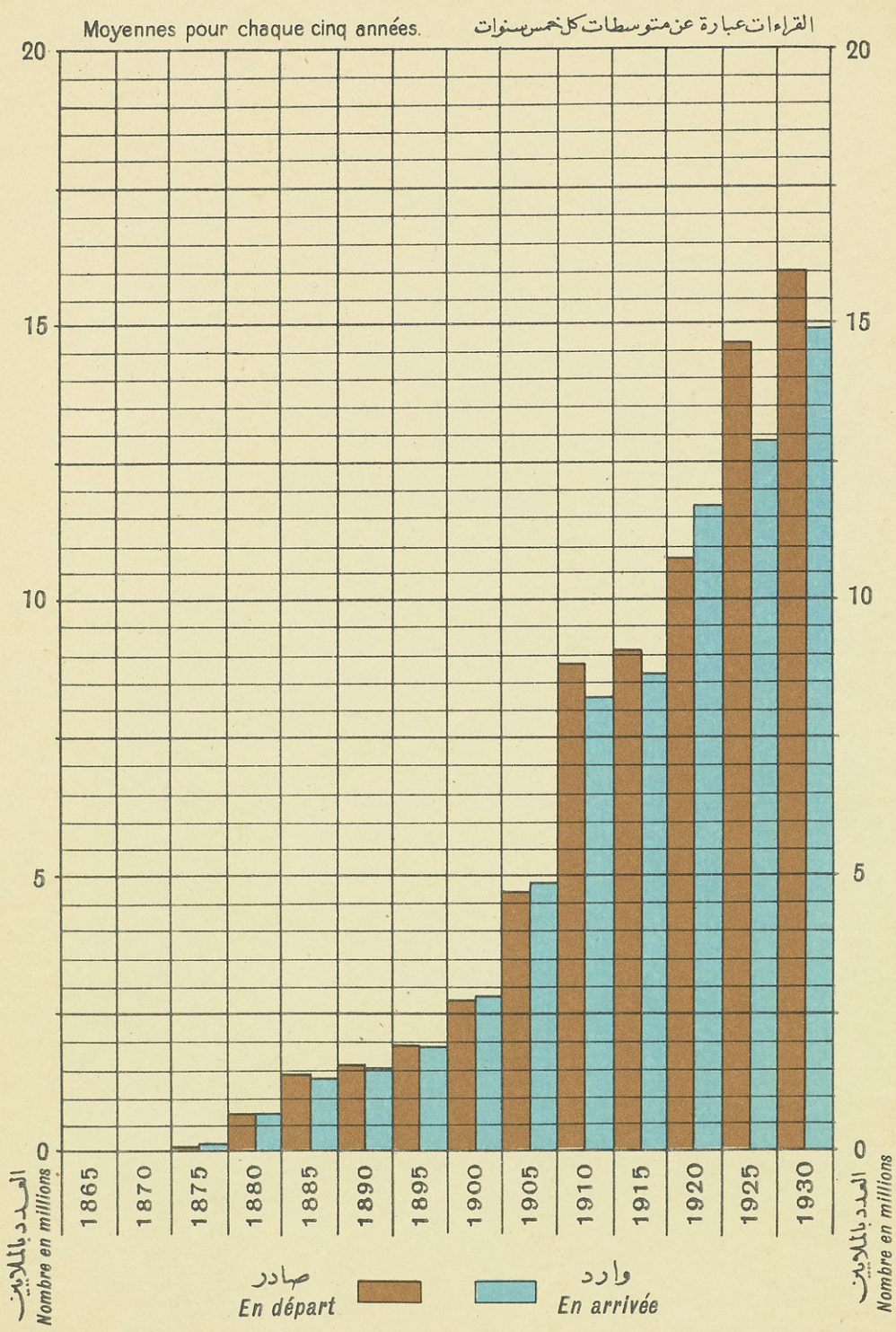
القراءات عبارة عن متوسطات كل خمس سنوات



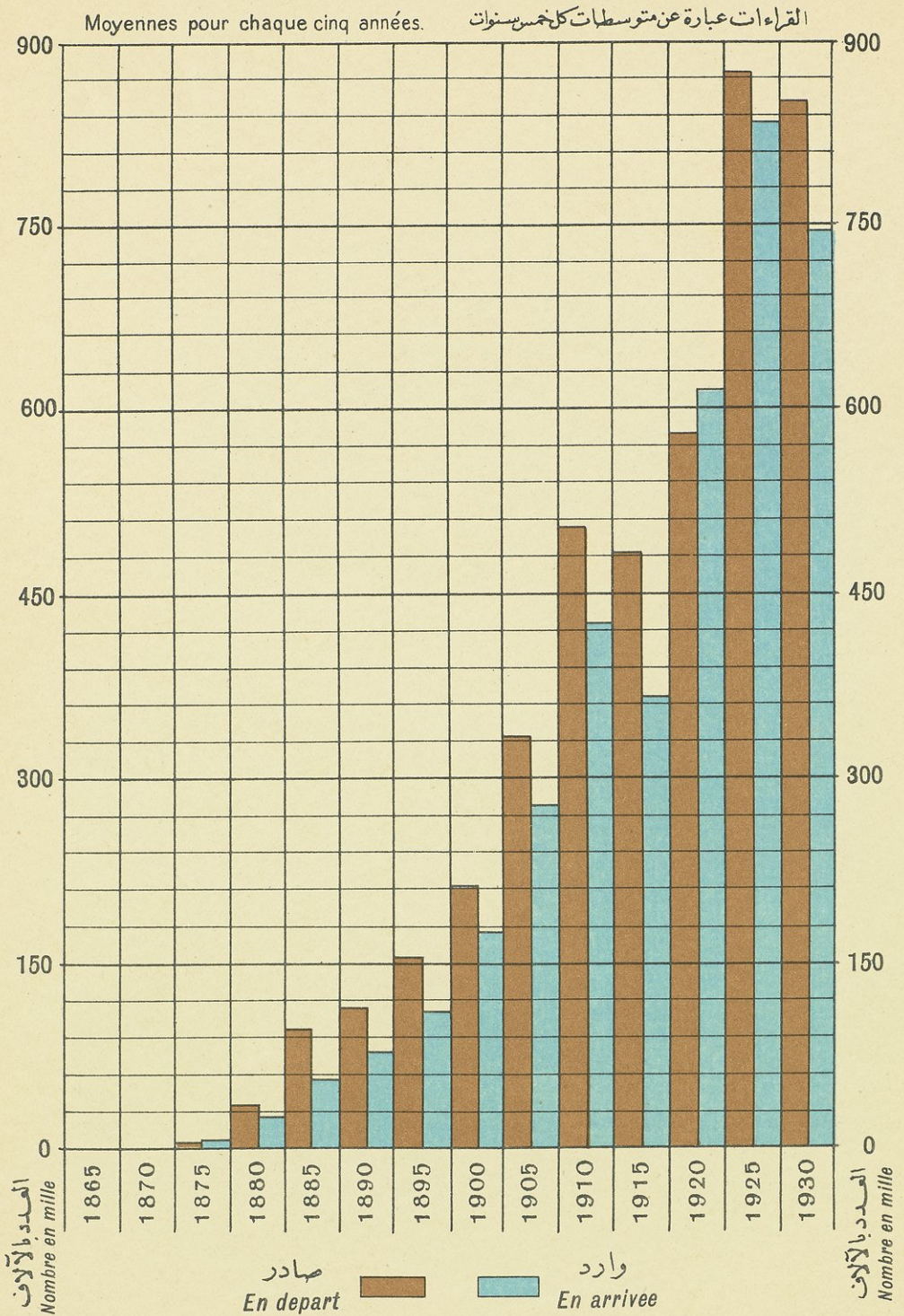
الطرود العادية المتبادلة مع السودان
COLIS ORDINAIRES ECHANGES AVEC LE SOUDAN.



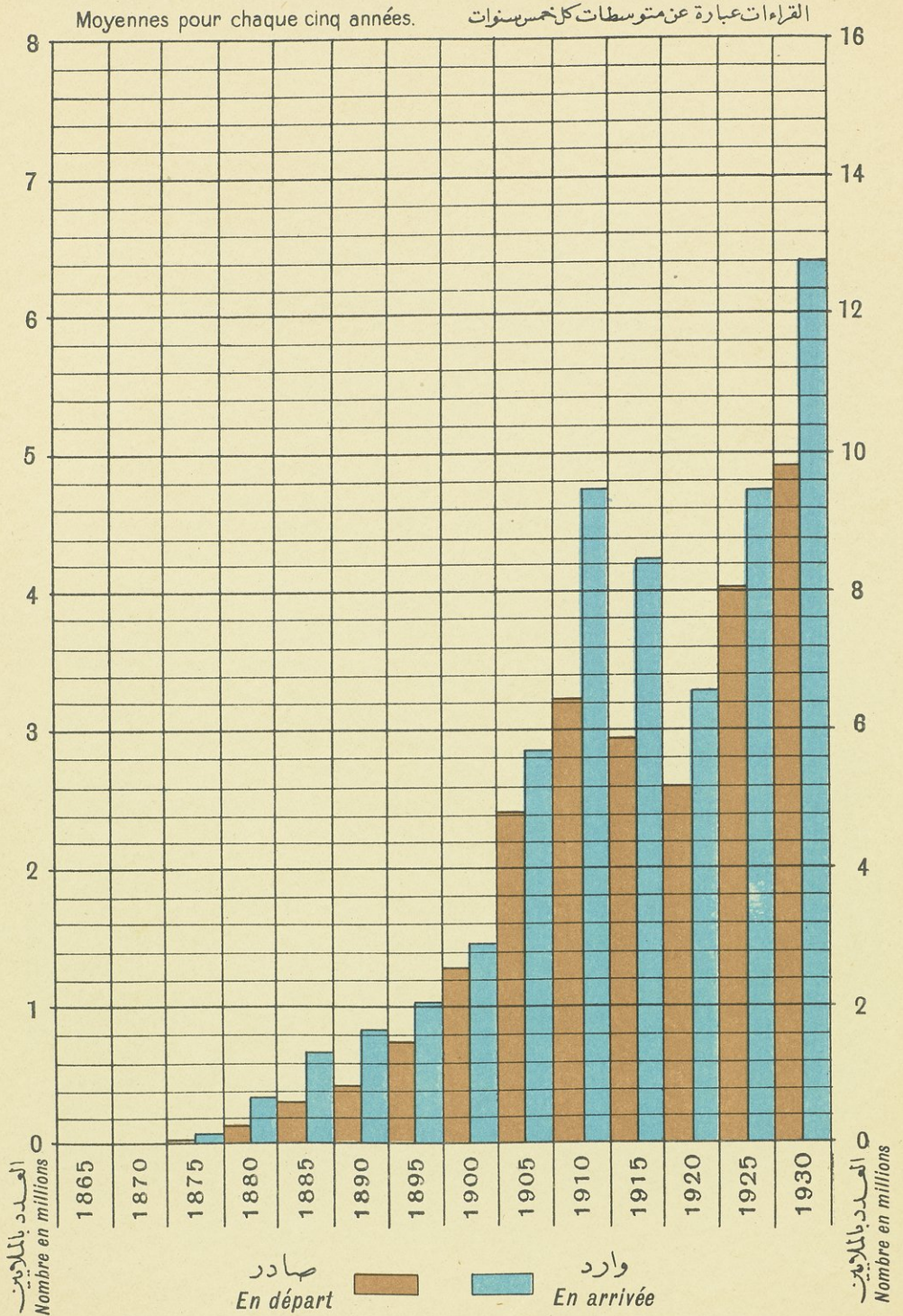
أشغال خارجية - لخطابات العادية وتذاكر البريد
 SERVICE INTERNATIONAL
 LETTRES ET CARTES POSTALES ORDINAIRES.



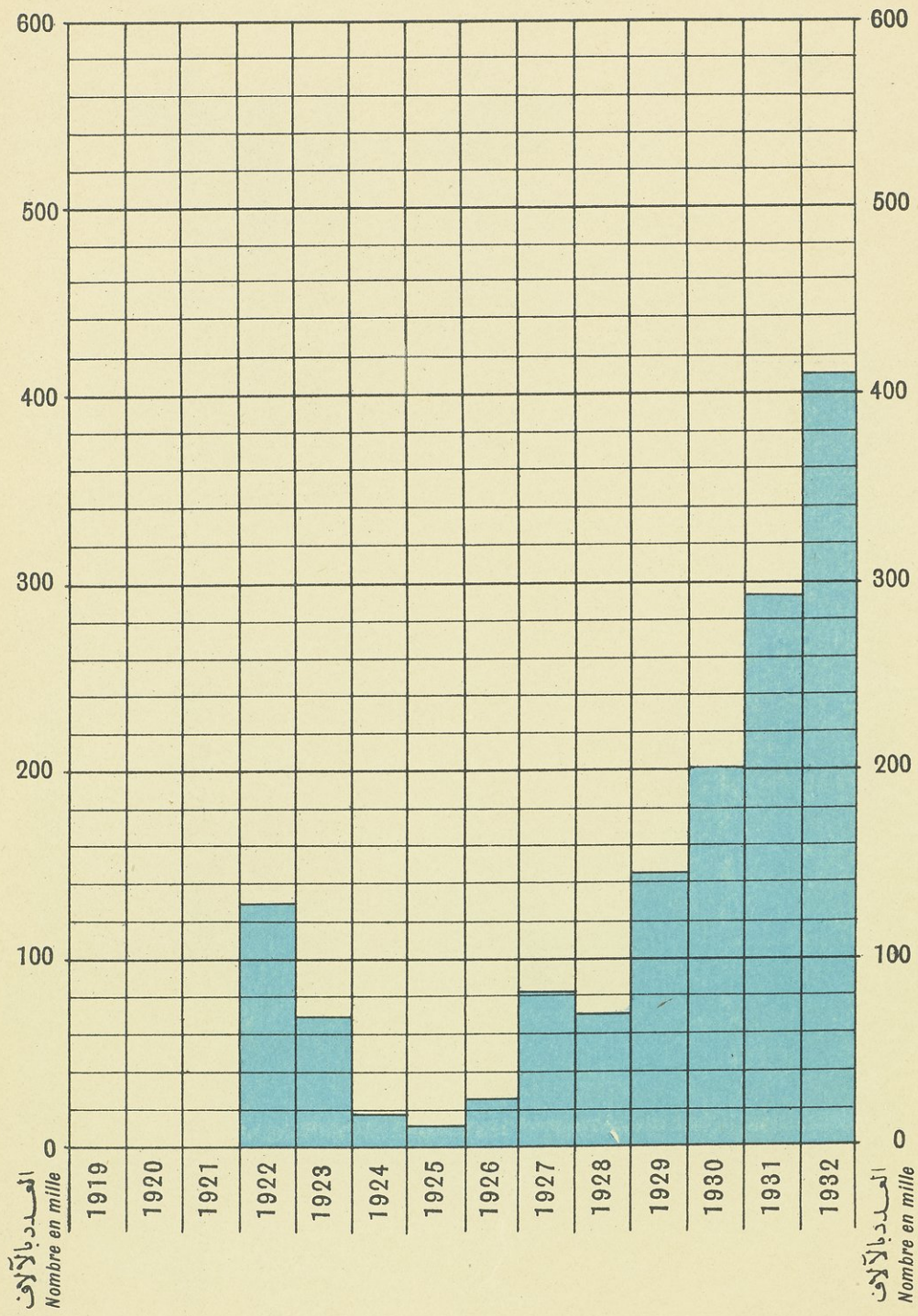
أشغال خارجية - المراسلات المسجلة
SERVICE INTERNATIONAL - CORRESPONDANCES RECOMMANDEES.



أشغال خارجية - الجرائد والمطبوعات وأوراق الأشغال والعينات
 SERVICE INTERNATIONAL
 JOURNAUX, IMPRIMES, PAPIERS D'AFFAIRES ET ECHANTILLONS.

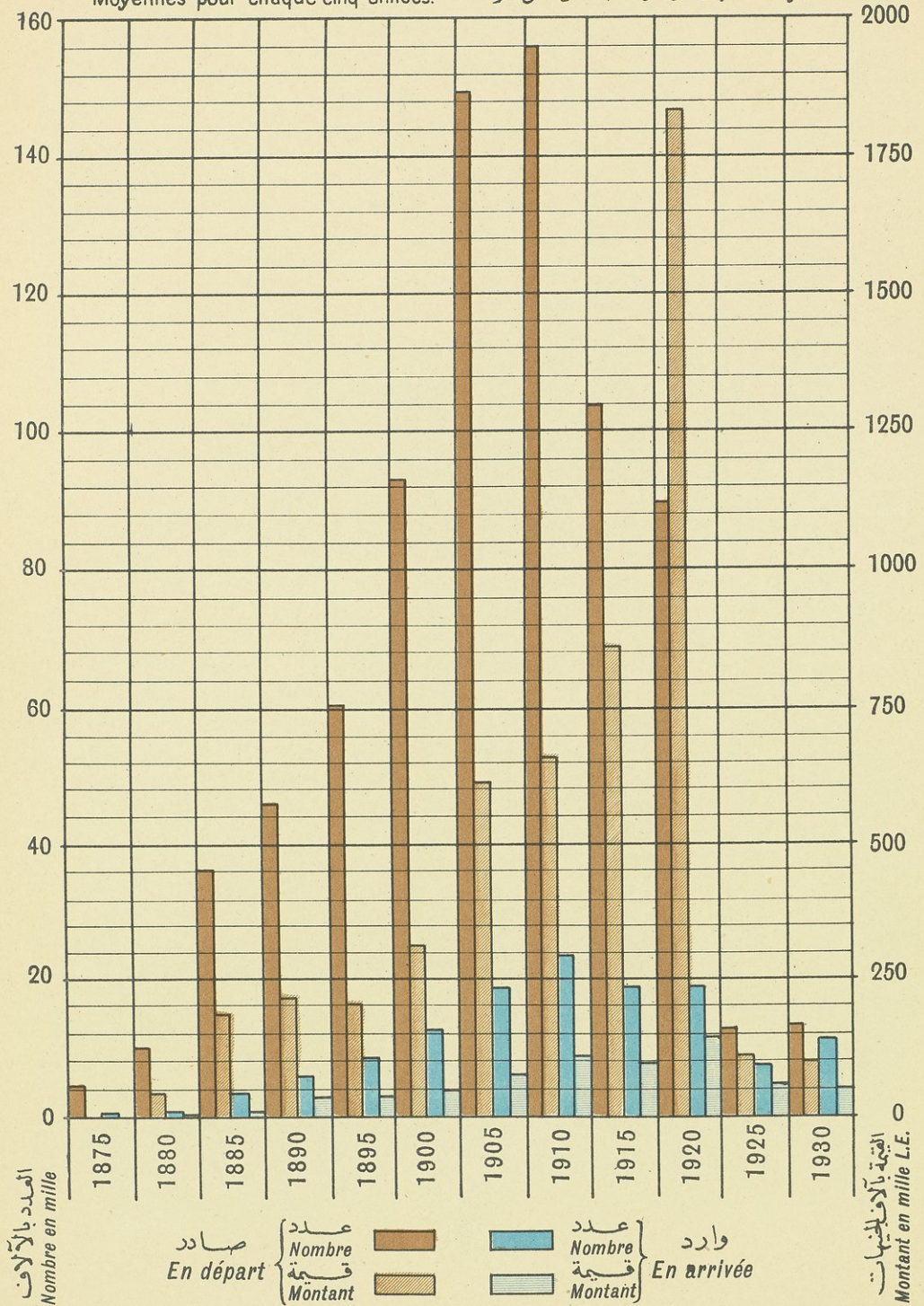


البريد الجوي
SERVICE POSTAL AERIEN.

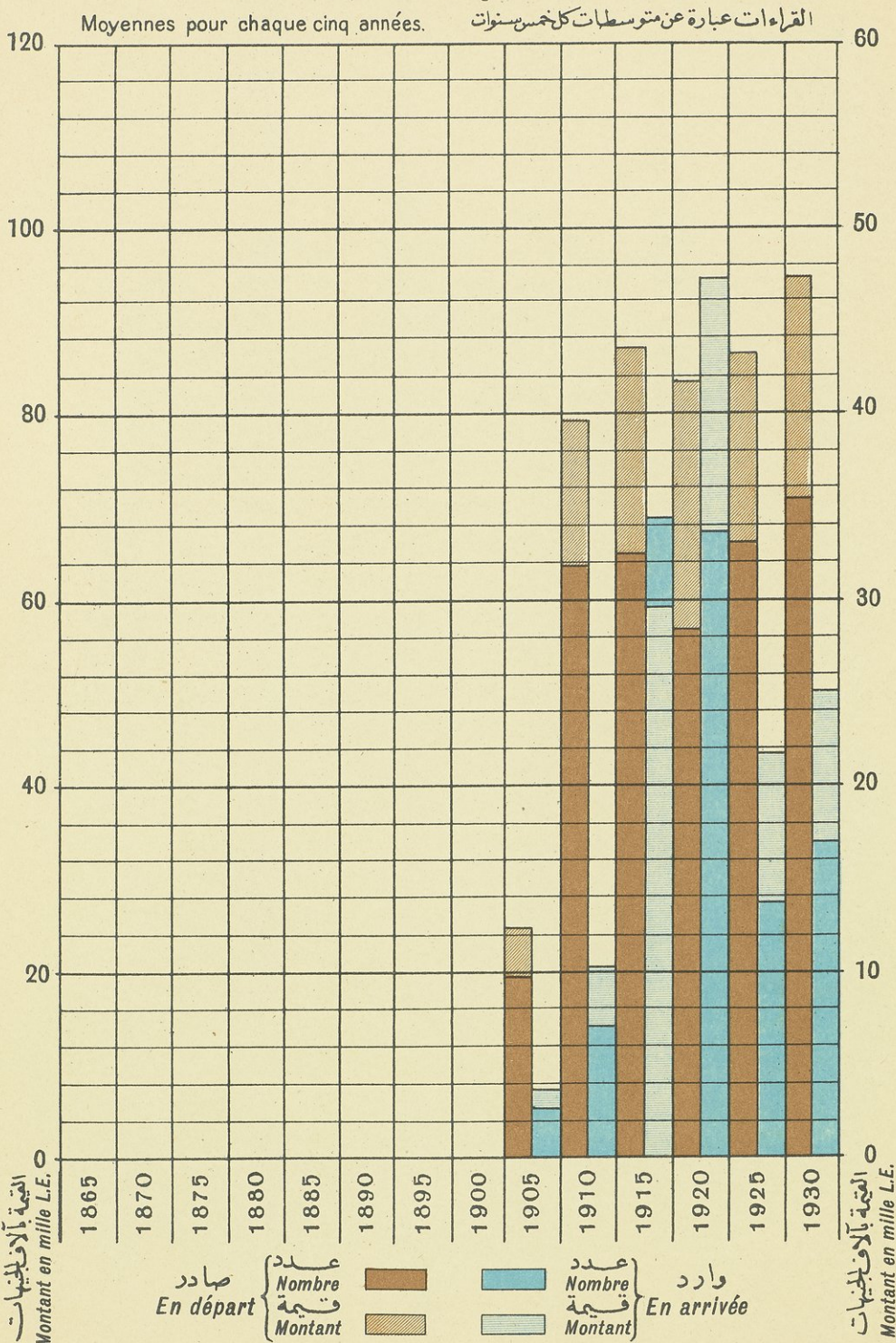


أشغال خارجية - الموالاة SERVICE INTERNATIONAL - MANDATS.

القراءات عبارة عن متوسطات كل خمس سنوات Moyennes pour chaque cinq années.



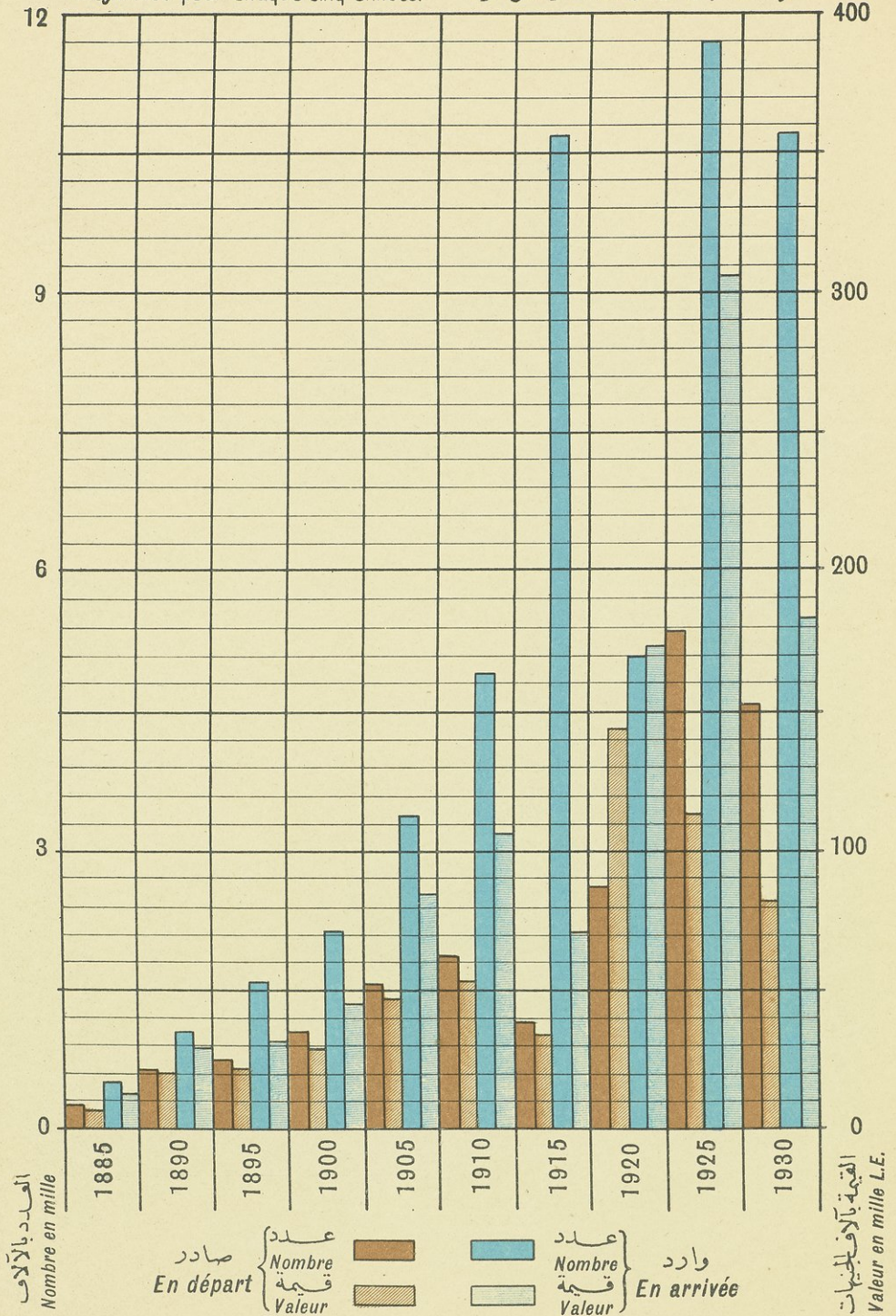
أشغال خارجية - أذون البريد الانجليزية والفلسطينية
SERVICE INTERNATIONAL
POSTAL ORDERS BRITANNIQUES ET PALESTINIENS.



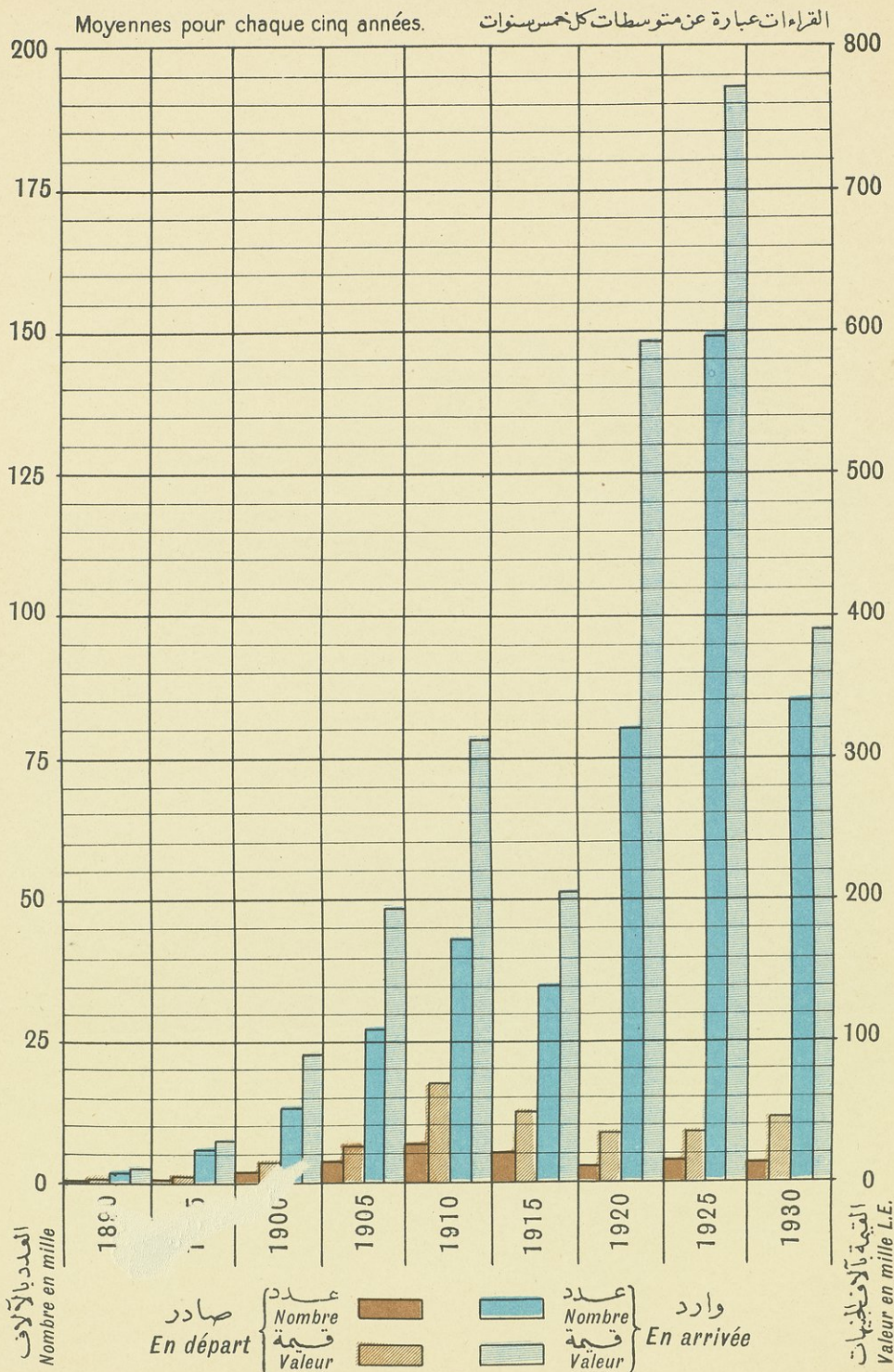
أشغال خارجية - انطباعات والعلب المؤمن عليها

SERVICE INTERNATIONAL
LETTRES ET BOITES AVEC VALEUR DECLAREE.

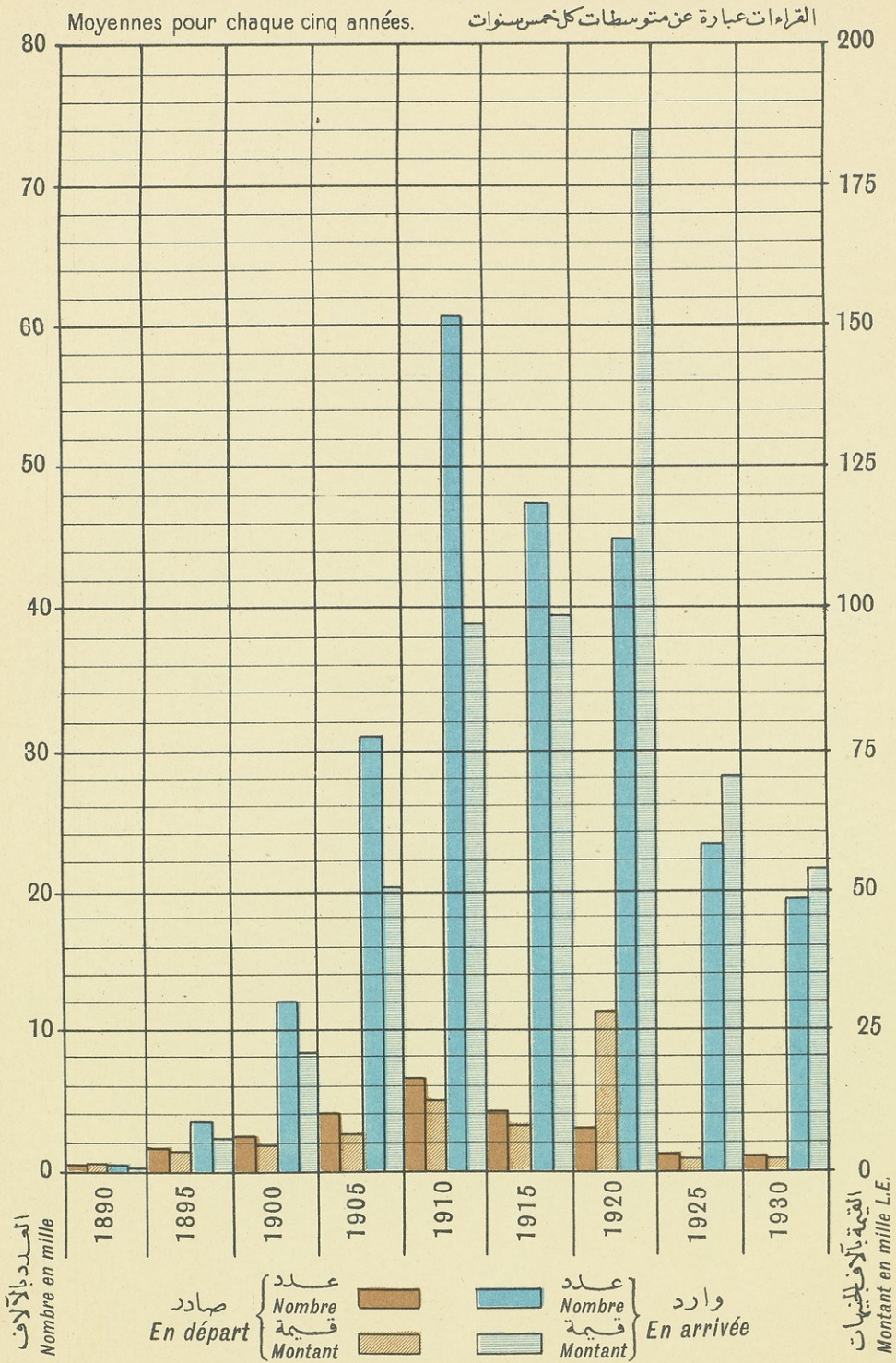
القراءات عبارة عن متوسطات كل خمس سنوات Moyennes pour chaque cinq années.



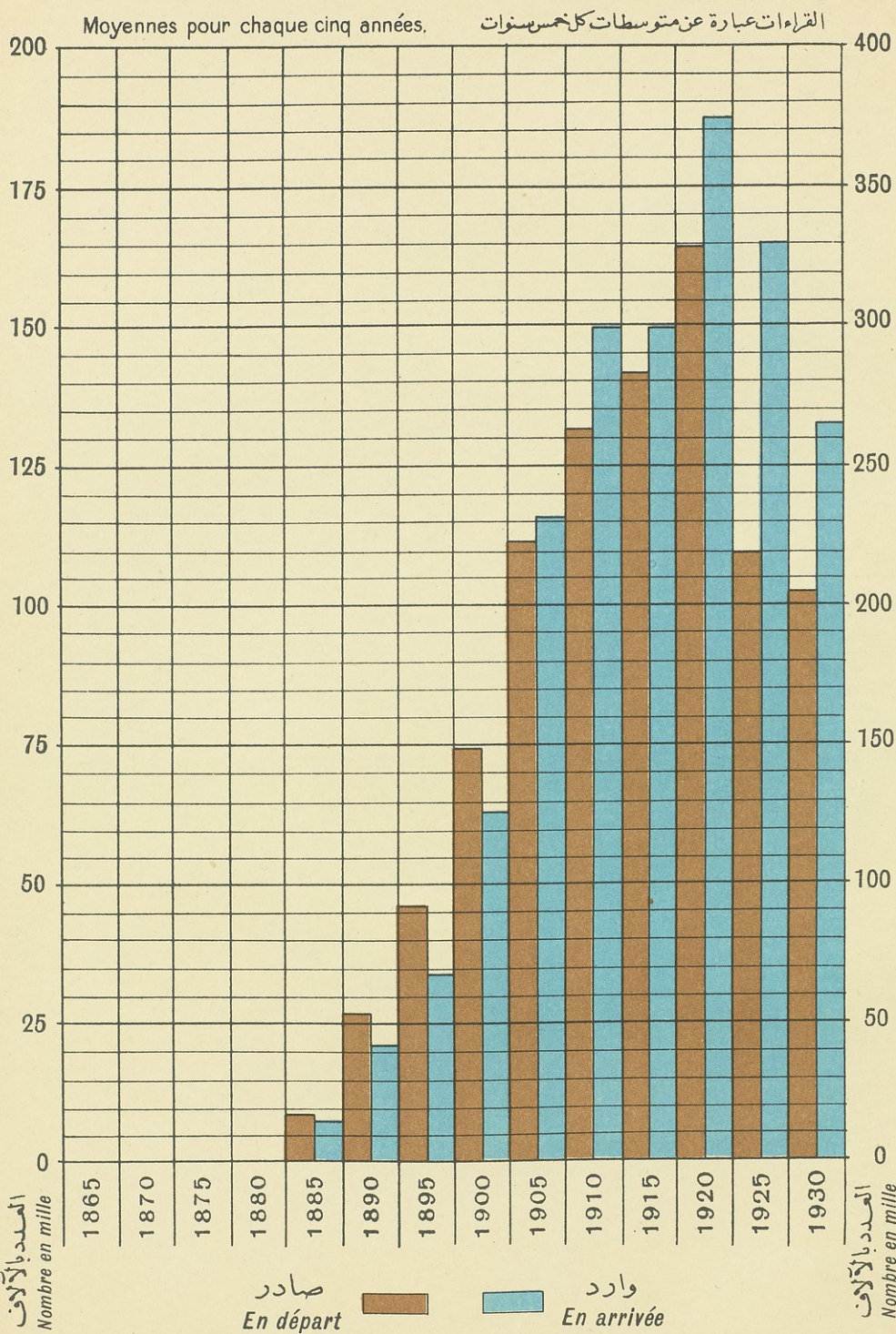
أشغال خارجية - الطرود المؤمن عليها SERVICE INTERNATIONAL - COLIS AVEC VALEUR DECLAREE.



أشغال خارجية - الطرود المحول عليها SERVICE INTERNATIONAL - COLIS CONTRE REMBOURSEMENT.

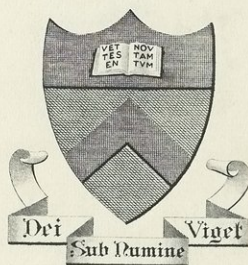


أشغال خارجية - الطرود العادية SERVICE INTERNATIONAL - COLIS ORDINAIRES.





Library of



Princeton University.

