

## فراز و نشیب تاریخ پست در ایران از گذشته های دور تا روزگار معاصر

پرستو رحیمی (تاریخ پژوه)

روزنامه شهروند

سه شنبه ۲۶ بهمن ۱۳۹۵ خورشیدی

سال چهارم، شماره ۱۰۶۵

ایرانیان و تشکیلات دیرینه پست:

یک تشکیلات منظم اداری برای جابجایی پیام در ایران دوران داریوش هخامنشی با توجه به گستردگی قلمرو حکومتی شکل گرفت. ساخت راه شاهی و بنیان گذاری چاپار خانه های فراوان، یکی از اقدامات مهم داریوش بود که گسترده ترین شبکه ارتباطی در آن روزگار به شمار می آمد. نظام اداری با ورود اسلام به ایران و حکمرانی مسلمانان دگرگونی هایی از سر گذراند؛ بدین ترتیب یک نظام پیام رسانی با نام «دیوان برید» اطلاعات محرمانه دربار را به سرزمین های خلافت اسلامی انتقال می داد. چاپار خانه ها با استقرار سلسله صفویه به گونه ای منظم و پیوسته فعالیت می کردند. آنچه در دوره های پیش از قاجار در نظام اداری اطلاع رسانی اهمیت دارد، انحصاری بودن آن در دست حکومت است؛ بدین معنا که فرستادن و دریافت پیام و نامه، به دربار و نهادهای وابسته به آن اختصاص داشت. مردم بدین ترتیب نمی توانستند از نظام و تشکیلات پیام رسانی بهره بگیرند و هیچ ساختاری برای رفع نیاز مردم در این زمینه در نظر گرفته نشده بود. اگر پیامی در میان مردم جابجا می شد، تنها بر مبنای تدبیر ها و روش هایی بود که خود اندیشیده بودند و البته ساختاری منظم نداشت. این وضعیت در دوره قاجار با ورود فرهنگ و تمدن غرب، آشنایی با اروپا و گسترده شدن نیازهای مردم دگرگون شد.

جانی که می توانست بر سر پست نوین برود:

اندیشه بنیان گذاری پست در زمان فتحعلی شاه مطرح شد که گویا ادامه نیافت. به روایت حسین محبوبی اردکانی در کتاب «تاریخ موسسات تمدنی جدید در ایران» نا آشنایی ایرانیان با پست نوین در این زمان به اندازه ای بود که آن شاه قاجار نمی پنداشت چنان تشکیلاتی اساسا وجود داشته باشد «حاج میرزا ابوالحسن خان شیرازی پس از بازگشت از اروپا، چون ترتیب پست را دیده بود، بر سبیل تعریف، برای فتحعلی شاه شرح داد و شاه گمان کرد که او را مسخره می کند، خواست حاجی را بکشد و سر گور او زلی به فریاد او رسید و گفته های وی را تایید نمود». حکومت قاجار در دوران امیرکبیر در راستای دیگر اقدامات اصلاحی در زمینه های اقتصادی، اجتماعی و نظامی، به پست و همگانی کردن آن نیز توجه کرد. امیرکبیر به موجب اطلاعیه ای در روزنامه «وقایع اتفاقیه» دستور داد چاپار های دولتی در اختیار مردم نیز باشند. او شبکه های منظم چاپارخانه را راه انداخت و در فرمانی به سال ۱۲۶۷ قمری برابر با ۱۲۲۹ خورشیدی مقرر کرد چاپار ها هر ماه دو مرتبه، یکی در آغاز و دیگری در پانزدهم ماه به ۸ منطقه اصلی کشور یعنی آذربایجان، فارس، گیلان، مازندران، کرمان، خراسان، استرآباد و کرمانشاهان سفر کرده و

بازگردند. اعلانی در این زمینه در شماره دوم روزنامه «وقایع اتفاقیه» درج شده است «برای انضباط و انتظام امور چاپارخانه ها قرار شده بود که در دارالخلافة طهران و شهرهای معظم ایران چاپارخانه های مختصی ساخته شود که به قاعده مستمر روز خروج چاپار هر یک از تجار و سایر مردم که خواسته باشند با چاپار کاغذ روانه نمایند به آن چاپارخانه آورده به مباشران بسپارند و در روز ورود چاپار هم آمده هرکس کاغذ داشته باشد از آنجا بگیرد و رسانیدن کاغذ به مردم به تعویق نیفتد». شیوه کار و شغل این چاپارها دشوار بود. آنها زمستان و تابستان باید مسیرهایی دراز و گاه توان فرسا را شتابان می گذراندند و به تندی پیام ها را رسانده و باز می گشتند. آنان در صورت تاخیر، دلیلی قانع کننده باید می داشتند وگرنه مواخذه می شدند. مری شیل همسر وزیر مختار انگلیس در ایران زمان ناصرالدین شاه، در سفرنامه خود به وضعیت این چاپارها اشاره کرده و می نویسد «سفرهای اعجاب انگیز چاپارهای پستی در مسیر تهران و ارزروم واقعا باعث تعجب و گاهی دلسوزی است، چون این افراد در زمستان ها و در حالی که خود را در پوستین و کلاه پوستی پیچیده اند باید مسیر ۱۲۰۰ کیلومتری بین تهران و ارزروم را در عرض ده روز طی کنند و کم و بیش پس از دو روز توقف و در حالی که چشمهایشان از شدت خستگی و بی خوابی و سوزش سرما نزدیک به کوری است دوباره از همین مسیر به تهران بازگردند. تازه اگر مدت سفر آنان از ده روز بیشتر شود و نتوانند عذر موجهی برای تاخیر خود بیاورند مورد بازخواست هم قرار می گیرند». آنها با وجود همه این مشکلات، اسب هایی جوان و تازه نفس نیز نداشتند که کارشان را دشوارتر می کرد؛ همچنین حق الزحمه و عایدی اندک شان که با سختی های آن شغل برابری نمی کرد «این چاپارها با اینکه اسب های مفلوکی دارند مجبورند شب و روز راه بروند و به خاطر رسیدن به موقع، معمولا در همان حال سواری بر پشت اسب بخوابند». مری شیل از چاپاری نام می برد که در کارش بسیار خبره و تیز بوده، در این شغل بسیار مشهور شده است «بعضی از این پست ها به طوری باورنکردنی طی طریق می نمایند و یکی از آنها که معروف به «ملک محمد بیک» است بارها توانسته این مسافت ۱۲۰۰ کیلومتری را در عرض هفت روز بپیماید. با تمام این اوصاف دستمزد این چاپارهای سریع السیر بسیار قلیل است و از سالی ۴۰ لیره تجاوز نمی کند». نوبویوشی فوروکاوا، فرستاده ژاپنی که در دوره ناصرالدین شاه قاجار به ایران آمده است، هنگام روایت وضعیت پست ایران و تعرفه های پست داخلی و خارجی در کتاب «سفرنامه فوروکاوا» توصیفی جذاب از یک چاپارخانه دارد که می تواند فرسودگی بافت ارتباطی ایرانیان و لزوم اصلاح آن را نشان دهد «چاپارخانه هایی که در این مسافت [منظور مسیر تهران- شیراز] ساخته شده حدود ۲۸ واحد است که در اینجا اسب عوض می کنند. این چاپارخانه بنایی است به ارتفاع دو گز و سه چارک و چهارگوش که گرداگرد آن حصار است و در چهار گوشه این حصار برج مانند ی شبه دوزنقه یا گرد برآورده اند. ترکیب این ساختمان شبیه کاروانسرا است. در داخل چاپارخانه و کنار حصار اصطبل ساخته اند که گنجایش نگاهداری حدود ده راس اسب دارد و در میان حیاط آن سکویی چهارگوش برآورده اند. بر آن سکو مسافران هم می توانند خیمه و چادر بزنند و اینجا بیاسایند. ترکیب بنای چاپارخانه همه جا کم و بیش چنین است». وی سپس با اشاره به قدیمی بودن بنای چاپارخانه که از گل و خشت بوده و هر آن ممکن است فرو ریزد، از تعداد اندک اسب های موجود و ناخوشی آنها سخن می راند «در هر چاپارخانه فقط پنج شش اسب نگاه می دارند که از اینها هم بسا چند تایی ناخوش و یا ناهار دارند».

بشیر الدوله، نخستین رییس چاپارخانه های قاجار:

پست نوین به آن شکل که امروز دیده می شود تا زمان امیر کبیر و حتی تا هنگام ورود بلژیکی ها به ایران بنیان نهاده نشد اما فعالیت چاپارها و چاپارخانه ها که از دوره های گذشته مهم ترین سیستم ارتباطی

بود، به گونه ای منظم و گسترده تر ادامه یافت. امیرکبیر در واقع پست و نظام پیام رسانی به وسیله چاپار ها را از حالت انحصاری برون آورد و آن را همگانی کرد. نخستین رییس چاپار خانه‌ها شخصی به نام «شفیع خان چاپارچی باشی» بود که متناسب با سمت اش به «بشیرالدوله» ملقب شد. پس از مرگ وی در همان سال نخست، چندین نفر مسئولیت این کار را برعهده گرفتند تا این که در سال ۱۲۸۸ قمری برابر با ۱۲۵۰ خورشیدی امین الملک مامور انتظام امور چاپار خانه‌ها شد. وی با اعلانی در روزنامه «ایران» لباس و نشانی ویژه برای همه چاپار های دولتی وضع کرد؛ اندکی بعد نیز بهره گیری از تمبر و میزان تعرفه خدمات چاپار ها به آگاهی مردم رسید. پیش از آن از تمبر برای نامه ها استفاده نمی شد و چاپار ها تنها مهری بر نامه می زدند. مسوولان و دفتر های پستی، پیش از آن از مهر هایی با مرکب های رنگی به طرح های گوناگون و با ارزش متفاوت پولی، نامه ها را مهر و موم می کردند. امین الملک با این کار به فعالیت چاپارها که پیش تر در گرفتن مبلغ ها و هزینه ها به میل خود رفتار می کردند، نظم بخشید؛ همچنان که در اعلان روزنامه «ایران» آمده است «من بعد فوائد مترتبه این امر موجب تسهیل و انتظام کلی در وصول نوشتجات و مراسلات شده، راه بعضی معایب که در این ماده شایع بود مسدود گردد ... [مردم] از طمع و توقعات چاپاران آسوده و به صحت وصول مراسلات خود مطمئن باشند». امین الملک بر این کار بود تا این که ناصرالدین شاه در مسافرت به اروپا به سال ۱۲۹۰ قمری برابر با ۱۲۵۱ خورشیدی، شخصی اتریشی به نام گوستاو ریدر در اکسبرگ را به عنوان مدیر پست به کار گرفت. گوستاو ریدر سال ۱۲۹۲ قمری برابر با ۱۲۵۳ خورشیدی به ایران آمد. او پس از چندی فعالیت هایش را با برگزاری کلاس آموزشی به منظور تربیت کارمندان آغاز کرد، زیرا ایرانیان به اصول پست اروپایی آشنا نبودند و برپایی چنین کلاسی که تنها ۱۲ نفر در آن پذیرش شدند، ضرورت داشت. آن‌ها می آموختند و ازگان لاتین روی پاکت و مرسوله های پستی را بخوانند، نیز شیوه کار در گیشه های پستی را فرا می گرفتند. این مامور اتریشی پس از آن کارهایی دیگر مانند لباس متحدالشکل برای نامه رسانان، تهیه تمبر و تاسیس سرویس آزمایشی پست میان تهران و شمیران را در دستور کار گذاشت.

### پست نوین ایران و نظم اتریشی:

پست ایران به روایت محبوبی اردکانی در کتاب «تاریخ موسسات جدید تمدنی» در زمان فعالیت گوستاو ریدر به گونه ای منظم فعالیت می کرد «ترتیب نامه رسان ها و غلام های پست برای توزیع مراسلات شهری، حمل مراسلات شهرستانها و اقدامات مربوط به آن یعنی گردآوری، بسته بندی، توزیع نامه های بین راه، مسافرت هایی به رشت و تبریز برای اطلاع به موانع موجوده و از همه مهم تر تهیه نظام نامه های پستی و ایجاد تمبر و شعباتی برای فروش آن در برخی از نقاط کشور، تهیه و نصب صندوق پست در تهران که در نتیجه استفاده از پست رواج یافته» نشان دهنده گستردگی فعالیت های وی به شمار می آمد. تنظیم نظام نامه پستی مهم ترین کاری بود که گوستاو ریدر انجام داد. اجرت پست به موجب این نظام نامه بر اساس وزن نامه تعیین می شد. پست همچنین تعهد می کرد اگر کاغذی به مقصد نرسد خسارت آن را به فرستنده بپردازد. مردم با این حال، زمانی که اشیای گران بهای خود را برای فرستادن به پست می سپردند، نگران بودند. روایتی در این باره از زبان گوستاو ریدر جالب می نمایاند «یک مطلب مهمی که تا کنون خیال مرا آسوده نکرده انتظاری است که مردم از سالم رسیدن مرسولات خود به مقاصد و تضمین آنها دارند در صورتی که ما به موجب مقررات و نظامات اطمینان لازم را به فرستندگان اشیای قیمتی گوشزد کرده ایم و تضمینی که دولت به مردم داده محققا موثر شده ولی بین بومی ها و اهل مملکت بعضی اشخاص هستند که قضیه به نظرشان خیلی عجیب آمده و رسمیت پستی که محمولات آنها را سالم به مقصد برساند

در نظرشان چیز تازه ای است». نگرانی توده مردم در برابر پست نوین چندان غیر عادی نیز نبود زیرا کاری که در سال‌های پیش معتمدان هر محله و شهر انجام می دادند اکنون به یک اداره ناآشنا واگذار شده بود. وی از اینرو حق را به ایرانیان می دهد و می نویسد «تا اندازه ای هم حق دارند، زیرا تاکنون به وسایط و وسایلی که اینطور امتحان داده باشد مربوط نبوده اند».

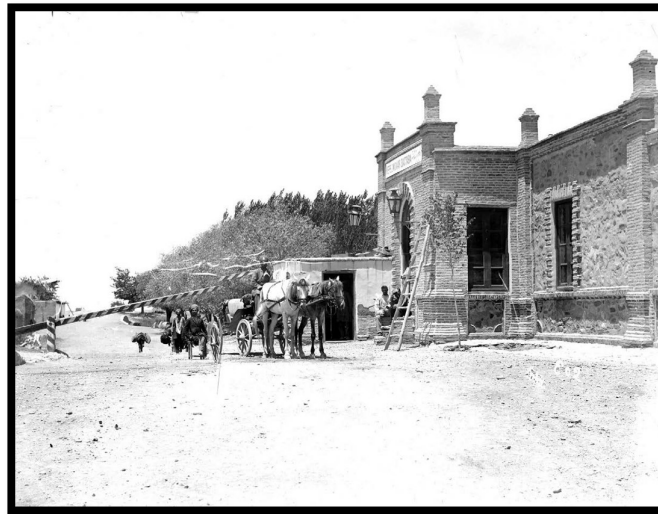
### شیپور پستی:

شیوه کار ماموران پستی و چاپارها در زمان این اتریشی بدین ترتیب بود «نامه ها را در خورجینی می گذاردند و به ترک اسب می بستند و چون به آبادی و یا شهری می رسیدند با شیپوری که صدای یکنواخت داشت ورود خود را اعلام می داشتند و نامه ها را به صاحبش می دادند و یا از صاحبانش می گرفتند و اگر نامه ای بی تمبر بود، شخصا در مقابل دریافت وجه، تمبر به آن می زدند و با دست باطل می کردند بدیهی است اگر در محل، شعبه پست دایر بود این کار از وظایف شعبه بود و در این صورت چاپار فقط نامه ها را تحویل می گرفت». دولت ایران با انتظامی گسترده که در امور پستی و فرستادن محموله ها پدید آمد، در سال ۱۲۹۴ قمری برابر با ۱۲۵۵ خورشیدی به دفتر اتحادیه پست بین المللی در سوئیس آگاهی داد که می خواهد در شمار دولت های عضو اتحادیه درآید. روس ها اما در این کار اشکال بسیار تراشیدند زیرا برآن بودند که امور پست ایران را از دست اتریشی ها برون آورده، خود به دست گیرند. خواست دولت اما به زودی عملی شد. ایران در تاریخ ۱۱ رمضان ۱۲۹۶ برابر با ۷ شهریور ۱۲۵۸ خورشیدی به اتحادیه عمومی پست دنیا پیوست. نام اداره پست نیز به سال ۱۲۹۷ قمری برابر با ۱۲۵۹ خورشیدی به دستور ناصرالدین شاه به «وزارت پست» تغییر یافت. روسیه نیز سرانجام توانست الکساندر اشتال، یکی از روس های تبعه خود را به ریاست پست ایران برساند. وی اما یک سال بیش تر در این سمت برجای نماند. ناصرالدین شاه بار دیگر امور پست را به میرزا علی خان امین الدوله واگذارد. امین الدوله به روایت منابع تاریخی برای اداره های تابعه خود ساعت کار معین و برای کارمندان آن گونه ای حقوق بازنشستگی برقرار کرد. نظمی ویژه از نظر دریافت و تحویل نامه ها و امانت های پستی به گواهی ناظم الاسلام کرمانی و ادوارد براون در کار بود به گونه ای که پست کرمان تا ۸ روز به مقصد می رسید و به تهران باز می گشت. دولت همچنین سالانه مبلغی برای تعمیر و تدارک لوازم چاپارخانه های راه های حکومتی و مقداری جنس بابت علیق اسب های چاپارخانه می پرداخت. برای مثال در ۱۳۰۸ به هر چاپارخانه ۲۰ تومان نقد و ده خروار غله و ده خروار کاه پرداخت می شد. میرزا علی خان امین الدوله در زمان صدارت عظمای خود سه تن بلژیکی به نام های نوز، پریم و انگلس را برای اداره گمرک خانه های ایران به کار گرفت. نوز پس از مدتی وزیر پست و گمرک شد. بلژیکی ها نظم و ترتیبی مناسب در اداره پست پدید آوردند. این انتظام تا مدت ها بعد نیز برقرار بود. اداره پست در زمان محمدعلی شاه قاجار از گمرک جدا شد. وزارت پست در واقع یکی از شش وزارت خانه ای بود که نخستین بار برای اداره امور در کشور پدید آمد. نام این وزارت خانه با اختراع تلگراف به وزارت پست و تلگراف و با ورود تلفن به ایران به وزارت پست و تلگراف و تلفن تغییر یافت.

### تعرفه های گوناگون پستی:

پس از آن که امیرکبیر پست و خدمات آن را همگانی کرد، تعرفه ای برای آن در نظر گرفت. هزینه جابجایی نامه در آغاز همگانی شدن چاپار ۵ شاهی بود و پاکتی که دو تا پنج نامه را در برداشت یک هزار دینار اجرت جابجایی داشت. مبنای این هزینه اما در دوران امین الدوله بر وزن نامه گذارده شد، بدین

ترتیب که هر مثقال چهار شاهی هزینه داشت. گوستاو ریدر در سال ۱۲۹۲ قمری برابر با ۱۲۵۳ خورشیدی اجرت پست را برای سه مثقال و نیم، ۵ شاهی اعلام کرد. این میزان البته تغییر می یافت و در دوره های بعد برای هر سه مثقال، ۵ شاهی در نظر گرفته شد و از ده مثقال به بالا، ده مثقال ده مثقال اضافه حساب می کردند؛ این محاسبه در سال ۱۳۰۳ قمری برابر با ۱۲۶۵ خورشیدی از شش مثقال به بالا صورت می گرفت. فوروکاوا، سیاح ژاپنی نیز تعرفه ها را در همین حدود آورده است. او به هزینه سفارشی کردن نامه هم اشاره کرده و آن را ۱۰ شاهی برآورد کرده است. به روایت این جهانگرد ژاپنی، نرخ بسته، کتاب و روزنامه نیز متغیر بود و برای هر ۱۰ مثقال ۲ شاهی می پرداختند. یک شاهی نیز برای پست های خارجی به این مبلغ افزوده می شد. دریافت این هزینه ها با گسترش پست و دوری مسافت و بعدها در پی بهره گیری از وسایل سریع تر حمل و نقل افزایش یافت.



دروازه و عمارت اداره پست در دوره قاجار - عکاس: آنتوان سوریوگین

نخستین وسیله های نقلیه چاپارها:

چاپارها در آغاز با اسب و شتر و بعدها با گاری مرسوله ها را می بردند. اسب و گاری نیز متعلق به اشخاصی بود که پست را مقاطعه کرده بودند. جعفر شهری در کتاب «تهران قدیم» از این گاری های پستی نام برده، می نویسد «این گاری نیز شبیه گاری های تجارته بود با تفاوت آنکه در شبانه روز ۲۴ فرسخ یعنی معادل ۴ روز گاری های تجارته بدون توقف و با شتاب راه می پیمود و جز برای تعویض اسب و خوراندن علیق و استراحت موقت، توقف نمی کرد و از لوازم بود که جهت حفاظت محموله های پستی همواره دو تا چند امنیه همراهشان باشد». به همین دلیل معین الملک نیز به روسای پست ولایت ها توصیه می کرد مال های خوب در راه بگذارند؛ این مساله اما در همه جا رعایت نمی شد، همچنان که فوروکاوا و مری شیل به آن اشاره کرده اند. هانری رنه دالمانی، جهانگرد و عتیقه شناس فرانسوی که در آغاز سلطنت محمد علی شاه به ایران سفر کرده است، در کتاب «سفرنامه از خراسان تا بختیاری» در این باره می نویسد «در ایران چنین معمول است که باید مدتی راجع به مسافرت صحبت کرد تا به وقوع بپیوندند. به علاوه بستن قرارداد حمل و نقل بار و لوازم سفر هم با متصدیان چاپارخانه خالی از اشکال نیست. در چاپارخانه انواع وسایل نقلیه در میان حیاطی درهم ریخته بود و به ما اجازه دادند یکی از آنها را انتخاب کنیم. نرخ حمل و نقل بار معین نیست و بسته به میل رییس چاپارخانه است. عموماً هر مسافری حق دارد ۱۵ کیلو بار که مقدار بسیار کمی است همراه داشته باشد». مسایل مربوط به وسایل ارتباطی، با آمدن

اتومبیل به ایران اندک شد. پس از آن که اتومبیل در ایران متداول و نسبتاً زیاد شد، دولت سرویس اتومبیل رانی برقرار کرد که کار آن سه سال ادامه داشت؛ همچنین در سال ۱۳۲۳ خورشیدی قراردادی با شرکت ایتالیایی اتومبیل رانی با نام «ناروتیو» منعقد کرد و حمل و نقل پست در چند خط مهم را به آن شرکت واگذار د. کارهای حمل و نقل محموله های پستی در دست این شرکت خارجی بود تا این که نخستین بنگاه باربری ایرانی به نام «باربری فولادی» امور پستی در خطوط تهران، قم، اصفهان و اراک را عهده دار شد. تشکیلات پست بدین ترتیب پس از ایجاد وزارت پست در دوران پهلوی و تاسیس راه شوسه، نیز با بهره گیری از وسایل گوناگون نقلیه، گسترش فراوان یافت.