

شبه‌ای از تاریخچه پست در ایران

دکتر شاهین

تاریخ ایران در زمان سلسله هخامنشی و داریوش کبیر نشان می‌دهد که در حدود پانصدسال قبل از میلاد مسیح ادارات پست منظمی برای رفع احتیاجات پیکهای ایرانی شب‌وروز در راه بودند و فرمان شاهنشاه را بدورترین نقطه کشور می‌رساندند. با اینحال در ۱۸۷۳ میلادی برای نخستین بار ضرورت ایجاد سرویس‌های پستی عام‌المنفعه احساس گردید و از این راه استفاده از پیکهای دولتی که عهده‌دار حمل و نقل مرسولات پستی بودند آغاز شد. بنابراین بیش از ۸۰ سال از عمر سرویس‌های پستی بمعنی امروزه آن نمی‌گذرد.

برای نشان دادن تحولاتی که در پست ایران در آن زمان حادث شده بهتر است تاریخچه آن به دو مرحله تقسیم شود.

در مرحله نخست (۱۸۷۵-۱۹۲۱) شالده و اساس ادارات پست توسط کارشناسان خارجی در ایران ریخته شد. کارشناسان مزبور توسط دولت شاهنشاهی استخدام و مشغول کار شده بودند.

در مرحله دوم ارسال ۱۹۲۲ شروع و تا زمان حال امتداد می‌یابد.

درین مرحله پست ایران بدون کمک کارشناسان خارجی توانسته است از هر لحاظ برای خدمت و بهبود بخشیدن سرویس‌های پستی خود را آماده و مهیا سازد و در عین حال تغییرات مهم و هنگفتی نیز در طرق حمل و نقل پدید آورد.

۱- در تنظیم این مقاله از گزارش‌های آقای سعید کارشناس پستی ملل متحد استفاده شده است.

در ۱۸۷۵ اولین مستشار خارجی بنام Riederer که سمت مشاور پستی کشور اطریش را داشته است ماء و ریت مییابد که در ایران اداره پست را تاسیس و بنیان گذاری نماید. بنابراین توسط این کارشناس اولین ارتباط منظم که توسط پیکر اسوار کاران انجام می شد برقرار گردیده است .

مسافت بین تهران تبریز در عرض ۹۰ ساعت طی می شده- شهر رشت و جنوب شرقی دریای خزر را در عرض دو روز طی میکرده اند .

در عین حال Riederer اولین تمبرهای پستی را متداول ساخته و مدرسه ای جهت آموزش امور پستی در تهران تأسیس نموده و قوانینی برای ادارات پست تدوین کرده است . نرخهای رسمی را تحت آئین نامه ای خاص در آورده نامه رسان ها را نیز با اسلوب صحیح تربیت و استخدام نموده است - پس از آن صندوقهای پستی را در تهران و شهرستانها نصب کرده و حتی سعی شده برای داد و ستد و جوه بانکی بین تبریز و تهران توسط تجار مختلف تشکیلاتی داده شود- بهر حال این اقدامات در بدو تاسیس نمونه کوچکی بیش نبوده است تا اینکه کشور شاهنشاهی ایران در سال ۱۸۷۷ میلادی در اتحاد پستی جهانی عضویت یافت .

از آثار و اقداماتی که برای پیشرفت و ترقی امور پستی در ایران توسط کارشناسان روسی مانند استال انجام شده اطلاعات زیادی در دست نیست آقای استال جانشین آقای Riederer بوده است همچنین از کارشناسان دیگر مانند Vercaueren بلژیکی که مدتی در ایران انجام وظیفه نموده و خدماتش بموجب حادثه ای قطع گردیده است اطلاعی نداریم .

در سال ۱۸۸۶ میلادی در ایران بیش از ۷۳ دفتر پستی وجود داشته است در ۱۸۹۸ وزاوت پست و تلگراف و بازنشستگی ایجاد گردیده و شخص وزیر پست و تلگراف سمت نخست وزیری را نیز عهده دار بوده است .

در ۱۹۰۲ دولت شاهنشاهی ایران در صدد استخدام کارشناسان دیگر بر آمده و ۲۷ نفر بلژیکی را بخدمت پذیرفته است از آن جمله آقای Nauss که مأموریت نظارت ادارات گمرکات و پست را بعهده گرفته است - در سال ۱۹۰۷ اداره گمرکات و

انحصارات از وزارت پست و تلگراف جدا و بدین طریق وزارت پست از همکاری کارشناسان خارجی بی بهره مانده گوئی در آن زمان وزارت پست و تلگراف دچار بحران هایی گسردیده که ناچار کارشناسان دیگری مانند Mocitor و همکارش Batteux برای نظارت امور پستی دعوت میشوند.

قیافه و سیمای وزارت پست و تلگراف امروز نمونه‌ئی از وزارت پست و تلگرافی است که نیم قرن پیش Mocitor آنرا تاسیس و ایجاد نموده است بویژه قوانین پستی سال ۱۹۱۶ و طرز اجراء آن که امروز نیز قانون اصلی وزارت پست و تلگراف میباشد.

در این زمان مجموعه‌ای تحت ریاست Mocitor از طرز کار ادارات پستی بزبانهای فارسی و فرانسه تهیه و منتشره شده است.

اینک اطلاعاتی راجع به خط هشی پست و وضعیت مالی - پیشرفتهای حاصله در امور مختلف باطلاع میرساند.

ادارات پست ایران بمرور زمان قیافه ادارات پست خارجی را بخود میگیرد باید این نکته را نیز متذکر شد که مدیریت کل پست با اینکه قسمتی از وزارت پست و تلگراف را تشکیل میدهد ولی بتنهائی واحد مستقلی میباشد.

در تشکیلات ادارات مرکزی گذشته از مدیریت کل پست اداره کل حسابداری - اداره کل کارگزینی و اداره کل کارپردازی واحدهای مستقل دیگر را بوجود میآورند. از طرف دیگر در تشکیلات ادارات پست داخلی قلمرو پست ایران بدفاتر پستی تقسیم و توسط رؤسا اداره میشود و مهم ترین آنها اداراتی است که مستقیماً با مدیریت کل پست تماس و مکاتبه داشته باشند.

در گذشته حمل و نقل مرسولات پستی بوسیله موشکها یا ارابه‌ها و گردونه‌های مختلف انجام و بطور کلی ۱۸۰۰۰ کیلومتر طی طریق میکردند.

در سال ۱۹۱۵ در ایران بیش از ۱۹۳ دفتر پستی یافت میشد و ۲۲ نماینده پست در شهرستانها مأمور وصول و ارسال نامه‌ها بودند در همان سال حمل و نقل پست بالغ بر چهار میلیون مکاتبه و ۲۰۰۰۰ بسته‌های پستی تخمین گردیده (در سرویسهای بین‌المللی این رقم بريك میلیون بالغ میگردد).

سیاست ترقی خواهانه اعلیحضرت، فقید رضاشاه کبیر کشور ایران را در راهی هدایت ورهبری کرده است که در کلیه امور سرعت و صداقت و کاردانی همواره مد نظر معظم له بوده است. (ساختمان و تأسیس کارخانه‌ها، پل‌ها، راه آهن، جاده‌ها، ترقی و توسعه تجارت خارجی - مبارزه با بی سوادی - تأسیس دانشگاه و امثال آن) از تحولات مزبور شهرها از آن جمله تهران بهره کاملی برده است و در عرض بیست سال سکنه آن دو برابر شده شهر تهران امروز قریب دو میلیون جمعیت پیدا کرده .

در نتیجه افزایش احتیاجات حمل و نقل پستی که تنها در شهرهای مهم احساس میگرد و وزارت پست و تلگراف را در مقابل ۲۵ میلیون مراسلات پستی قرار داده و ناچار به تأسیس ادارات پستی جدید مبادرت مینماید در حال حاضر ۴۳۵ دفتر پستی و ۶۳ نمایندگی در شهرستانها مشغول کارند .

طرق جدید حمل و نقل مراسلات

در وهله اول حمل و نقل بوسیله اتومبیل را باید متذکر شد که نقش عمده ای را ایفا میکند در سال ۱۳۲۷ (۱۹۴۹) مساحت جاده های اتومبیل رو در حدود ۱۵۰۶۰۰ کیلومتر بوده است در ضمن حمل مراسلات پستی بوسیله چهارپایان از قبیل قاطر و اشتر که وسیله نقلیه آن زمان محسوب می شده است و هنوز ۱۲۰۰۰ کیلومتر سرویس منظم دارد .

راه آهن و خط سراسری بندر شاه و بحر خزر و بندر شاپور در خلیج فارس که در سال ۱۹۲۸ ساختمان آن آغاز و در ۱۹۳۸ خاتمه یافته است مورد استفاده بوده اند کی بعد در نواحی تبریز شبکه تهران میانه و در نواحی مشهد شبکه تهران - شاپور شروع بکار کرده است - وزارت پست و تلگراف در حال حاضر ۲۶۰۰۰ کیلومتر راه آهن در اختیار دارد .

هواپیما برای اولین بار در سال ۱۹۲۹ ظاهر میشود که استفاده آن در حمل و نقل مراسلات پستی داخلی کسب موفقیت های مختلفی نموده است و در عین حال بطور کلی قسمت عمده مراسلات پستی درجه یک خارجه را نیز با هواپیما انتقال میدهند. اصلاحات مهم دیگر در ساختمان داخلی در سال ۱۳۰۷ (۱۹۲۸) پدید می آید

واستقلال نسبی پست را دگرگون می‌سازد در زمان گذشته پست و تلگراف هر یک قسمتی از وزارتخانه پست و تلگراف را تشکیل میدادند اداره کل کارگزینی - حسابداری - کارپردازی و آمار آنها مشترک بوده و میباشد. در اینصورت پست دیگر واحده مستقلی نبوده و ریاست کل آن جزئی از ۶ یا ۷ ادارات کل که مدیریت کل وزارتخانه را تشکیل میدهند نیست.

باتوجه به تحولات جدید و اساسی پست ایران چنین بنظر میرسد که این تشکیلات در حال حاضر در حد کمال و ترقی باشد ولی چنین نیست و چنانکه باید و شاید کسب شهرت نکرده و ارباب رجوع از کندی و بطوء امور و بی ترتیبی‌هایی که در این زمان بنا بر افزایش شگفت مرسولات و حمل و نقل پستی دیده شده گله دارند ضعف و خستگی و افراط در مصرف قوای پست بخوبی احساس میشود البته این گله گذاری‌ها تا اندازه‌ای قرین حقیقت میباشند.

در موارد بخصوص استفاده از وسائط نقلیه بهیچ وجه تسریع در امور حمل و نقل مرسولات پستی ظاهر نساخته است و میتوان برای مثال مرسولات تهران خرمشهر را نام برد که در عرض ده روز بلکه هم بیشتر بمقصد میرسد. در صورتیکه راه آهن تهران خرمشهر هر روز بطور منظم سرویس ارتباطی دارد. توزیع نامه‌ها در تهران نیز دچار همین مشکلات است و بیش از زمان گذشته کندی احساس میشود.

اگر حمل و نقل مرسولات که در انحصار دولت است بمرور زمان افزایش قابل ملاحظه‌ای یافته است در عرض ۲۵ سال حمل و نقل بسته‌های پستی تغییرات زیادی حاصل نکرده در سال ۱۹۱۴ - ر. ۲۱۸۰۰ بسته مبادله شده در (۱۹۴۷) ۲۲۴۰۰ در ۱۹۵۰ کمی از این ارقام بیشتر است.

بطور کلی کیفیت مامورین پست نسبت بزمان گذشته تنزل یافته و دفاتر پستی اغلب در وضعیت حزن آوری مشغول فعالیت هستند امور مالی پست نیز کسر بودجه قابل ملاحظه‌ای دارد.

جنگ دوم جهانی و بحرانهای پی در پی که بکشور ایران حادث شده بدون شك قسمتی مسبب این مشکلات بوده‌اند و بخصوص در موارد حاد که در زمان حاضر با آن روبرو هستیم دردها و مشکلات پست عمیق تر بنظر میرسد.