شاكر عرقسوسي

# البريد وتاريخ سوريا

## الجزء الثالث

## طرق نقل البريد

**البريد البـــري**
**البريد البحري**
**البريد الجـوي**




الإصدار الثاني ٢٠١٩

**المحـــــتوى:**

**الفصل الأول - البريد البري:**


**١- نقل البريد بين بغداد وحلب بالطريق البري الش مالي بغداد-الموصل-حلب.**
**٢- نقل البريد بين بغداد ودمشق بالطريق البري عبر بادية الشام.**
**٣- أثر الحروب على انتقال البريد.**


**الفصل الثاني - بريد القطار:**


**١ــ قطار يافا-القدس**
**٢- قطار بيروت-شام-مزيريب**
**٣- قطار دمشق-حما-حلب**
**٤- قطار حمص-طرابلس الشام**
**٥- الخط الحديدي الحجازي**
**٦- قطار سام-حيفا**
**٧- سكة حديد بغداد**
**٨- قطار الشرق السريع**


**االفصل الثالث - البريد البحري:**


**١- البريد البحري الفرنسي.**
**٢ - البريد البحري النمساوي**
**٣- البريد البحري الروسي**
**٤- البريد البحري المصري**
**٥ - البريد البحري البريطاني**
**٦- البريد البحري الألماني**
**٧ - البريد البحري الأميركي**


**الفصل الرابع - البريد الجوي:**


**١- البريد الجوي الداخلي.**
**٢- البريد الجوي بالطريق البريطاني .**
**٣- البريد الجوي بالطريق الفرنسي.**
**٤- طيران المشرق.**
**٥- نقل البريد المدني بواسطة الخطوط الجوية لفرنسا الحرة.**
**٦- النقل الجوي بعد الجلاء.**
**٧- المغلفات التي تحمل شارات .O. A. T.**


في الحرب، استخدم البريطانيون والألمان لنقل البريد، وسائل لم نتطرق لها في هذا الكتاب :
**الحمام الزاجل The Carrier Pigeon**.





# الفصل الأول

## البريـــد الـــبري
## Overland Mail

# مدخـــل

في زمن الدولة العثمانية، كانت الدواب كالهجن والخيل والحمير وسائل النقل الوحيدة. وكان البريد الرسمي (الحكومي) حتى القرن التاسع عشر، يعتمد على نظام تستخدمه الدولة في اتصالاتها الحكومية، يسمى "أولاق-منزلخانه" أي "أمناء البريد ونزل الطريق". وهؤلاء الأمناء (أولاق) الذين عرفوا باسم **"التتار"** كانوا يتولون، بشكل أساسي، ايصال الرسائل من العاصمة "دار سعادت" إلى حكام الولايات، (لكنهم كانوا أيضاً يحملون رسائل بعض الخاصة). ولأجل ذلك كانوا يقومون بتغيير خيولهم في محطات النزول التي عرفت بـ "المنزل". وفي أيام السلطان عبد الحميد الأول تم وضعهم ضمن تنظيم أطلق عليه "تتاران أوجاغي" أي "أوجاق التتار".

إلى جانبه، كان هناك (مؤسسة) محلية (أهلية). إذ كان لكل مدينة **" شيخ سعاة "** يتعهد بإيصال الرسائل والطرود، سالمة إلى أماكنها، مستخدماً سعاة يكون مسئولاً عنهم.

وكانت رحلات القوافل بين دمشق والمدن السورية والعربية تستغرق وقتاً طويلاً، فمدة مسير القافلة من دمشق إلى حمص (١٦٥ كم) كانت خمسة أيام، وإلى حماه (٢١١ كم) سبعة أيام، وإلى حلب (٣٦٥ كم) بين عشرة واثنى عشر يوماً. ومدة الرحلة بين دمشق وبيروت (١١١ كم) أو صيدا أربعة أيام، وبين دمشق والقاهرة من ٢٠-٢٥ يوماً، ومن دمشق لبغداد من ٣٠-٤٠ يوماً. يعود ذلك لرداءة نظام المواصلات البرية وبدائية الطرق غير الممهدة والمعدة أصلاً لسير الدواب.




(**الهجان ينقل البريد عبر الصحراء**). بطاقة بريد PC من العام ١٩٠٣



مركز بريد دمشق في العهد العثماني والهجّان وجمله.

اختصرت مدة الرحلة من دمشق لبيروت إلى ١٣ ساعة بواسطة عربات شركة ديليجانس Diligence التي ترافق بدء نشاطها عام ١٨٦٣ مع انجاز طريق العجلات بين دمشق وبيروت في نفس العام. وكانت تحظى بامتياز نقل الركاب بين المدينتين (وربما نقل البريد) بواسطة عربات تجرها ستة خيول يتم تبديلها في استراحات محددة في الطريق.




صورة أخذها بونفيس عام ١٨٨٠ لمحطة استراحة عربات الديليجانس أمام فندق فيكتوريا في شتورا

كانت العربات تنطلق من محطة العجلات في دمشق (محطة الديليجانس) التي كانت مكان بناء المصرف التجاري السوري الحالي عند جسر فيكتوريا.

وبعد انجاز الخط الحديدي بيروت-دمشق-المزيريب بطول (١٤٧ كم) عام ١٨٩٥، باتت الرحلة بين دمشق وبيروت تستغرق تسع ساعات فقط.

وهكذا تيسر **نقل البريد من دمشق** (المحلي أو القادم من جوارها أو من بغداد) إلى بيروت ومنها إلى فلسطين، أوعبر البحر.

**أما بريد حلب** (المحلي أو القادم من دمشق أو من الموصل) فكان ينقل إلى الاسكندرون لينقل بحراً، أو إلى ديار بكر ومنها بواسطة "التتار الأتراك" إلى اسطنبول.

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

اكتسب **نقل البريد من بغداد إلى دمشق أو إلى حلب،** أهمية كبيرة بعد تأسيس شركة الهند الشرقية (East India Company - E.I.C.) عام ١٦٠٠، بعد أن هيمنت هذه الشركة على الهند وجوارها ( ما يعرف الآن بالهند وباكستان وبنغلادش و ميانمار وسيريلانكا) وبقيت تدير تلك المناطق (بإشراف البرلمان البريطاني) حتى عام ١٨٥٧ حين حلّت E.I.C. وأخضعت تلك المناطق للحكم البريطاني المباشر الذي استمر حتى ١٩٤٧. ذلك لأن نقل المراسلات بين الهند وبريطانيا عبر البحار كان يستغرق وقتا طويلاً، لطول المسافة وعدم انتظام الرحلات وبطء السفن البخارية.




منذ منتصف عام ١٦٠٠ بدأت المراسلات التجارية تنقل براً من الخليج إلى ساحل البحر الأبيض المتوسط. وفي عام ١٧٢٤ أسس مكتب دائم لشركة الهند الشرقية في البصرة ليتولى ألإشراف على نقل بريد الشركة .

**واعتباراً من عام ١٨٤٠ تأسست خدمة "البريد البري العثماني" عبر الطريق التالي: بوسائل النقل البري العادية : من البصرة لبغداد فالموصل. ثم بواسطة التتار إلى ديار بكر، ومنها إما إلى استنبول فبريطانيا. أو إلى حلب ومنها إلى الاسكندرون، فبريطانيا بحراً.**

**عام ١٨٧٢ تأسس بريد الهجن في بغداد لنقل البريد منها إلى حلب. حيث ينقل منها إلى الاسكندرون. وفي عام ١٨٨١ أحدث بريد الهجن بين بغداد ودمشق ومنها إلى بيروت.**



بقايا الطريق الروماني الذي يصل حلب بأنطاكية (أنشئ عام ٣٢٣م) ماتزال موجودة حتى اليوم بطول حتى ١٢٠٠ متر، عند قرية "كفركمين" في محافظة "حلب".

تراجعت خدمات البريد بعد نشوب الحرب العالمية الأولى. وتوقفت تماماً بعد سقوط الدولة العثمانية. وبدأت تعود تدريجياً في أواخر عام ١٩١٨ بعد دخول القوات البريطانية. حينها كانت وسائل نقل رسائل البريد بطيئة وغير منتظمة. وكانت تعتمد، باستثناء المدن والتجمعات الواقعة على خطوط السكك الحديدية، على الدراجين والإبل والمشاة. كان معظم سكان المناطق الجبلية محرومين من تلك الخدمات.

وقد حصلت عملية الإصلاح الأولى في عام ١٩٢١ من قبل وكلاء الإدارة المدنية. فصارت المراسلات التي كانت تستغرق عادة عدة أسابيع أو حتى أشهر دون أن يتم تسليمها للمستفيدين، صارت توزع بانتظام إلى المنازل. وصار سعاة البريد الريفيون يذهبون إلى القرى التي لم يكن فيها مكاتب البريد.

واعتباراً من أواخر عام ١٩٢٣، تم إدخال تحسينات كبيرة: ثلاث سيارات تعمل بشكل منتظم، مرة كل أسبوعين بين طرابلس واللاذقية، ويوميا بين بيروت وحيفا وأسبوعياً بين بيروت وبغداد.

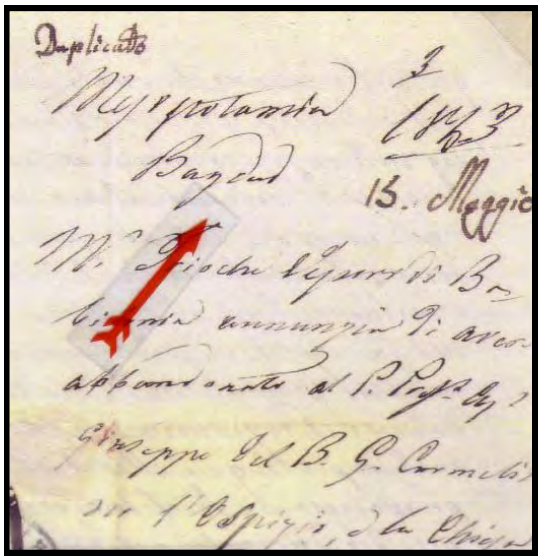
## ١- نقل البريد بين بغداد وحلب
### بالطريق البري الشمالي بغداد-الموصل-حلب

قليلٌ جداً ما وصلنا من الرسائل المسافرة براً من الشرق لأوروبا عبر بغداد، أو بالعكس قبل ١٨٤٠، (عندما بدأ نقل البريد العثماني من بغداد عن طريق الموصل ومنها بواسطة رجال " **البريد التتاري**".
وكذلك اعتباراً من عام ١٨٧٢ عندما تأسست خدمة "**بريد الهجن**".

**(إن معظم صور المواد المعروضة في هذا الجزء، مأخوذة بواسطة الأنترنت):**

الرسالة المطوية Folded Letter التالية مسافرة **من بغداد بتاريخ ١٣ أيار (مايو) ١٨٤٣ إلى روما**. وصلت لاستنبول بتاريخ ٢٧ حزيران (يونيو) ومنها لمالطا فروما. من بغداد لإستنبول قد تكون الرسالة سلكت طريق **البريد التتاري** المبين أعلاه. أو أنها سلمت لمسافر سلمها لمركز بريد استنبول. سبب التشكيك أنها استغرقت ٤٣ يوماً لتصل من بغداد لإستنبول.




و الرسالة التالية .F.L أحد النماذج القليلة التي بقيت. وهي مسافرة **من الموصل بتاريخ ١٥ شباط (فبراير) ١٨٥٢ (بحسب مضمون الرسالة) إلى الخواجا مركوبولي في حلب** عبر البادية بواسطة مكتب بريد الموصل العثماني وعليها ختم الموصل السلبي **"عن جانب بوستة موصل"** :







تذاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث



مغلف مسافر **من الموصل لديار بكر** بتاريخ بتاريخ ٢٣ جمادى الثاني ١٢٩٧ عثماني (كما هو مكتوب على المغلف) الموافق **٣-٥-١٨٨١ رومي.**

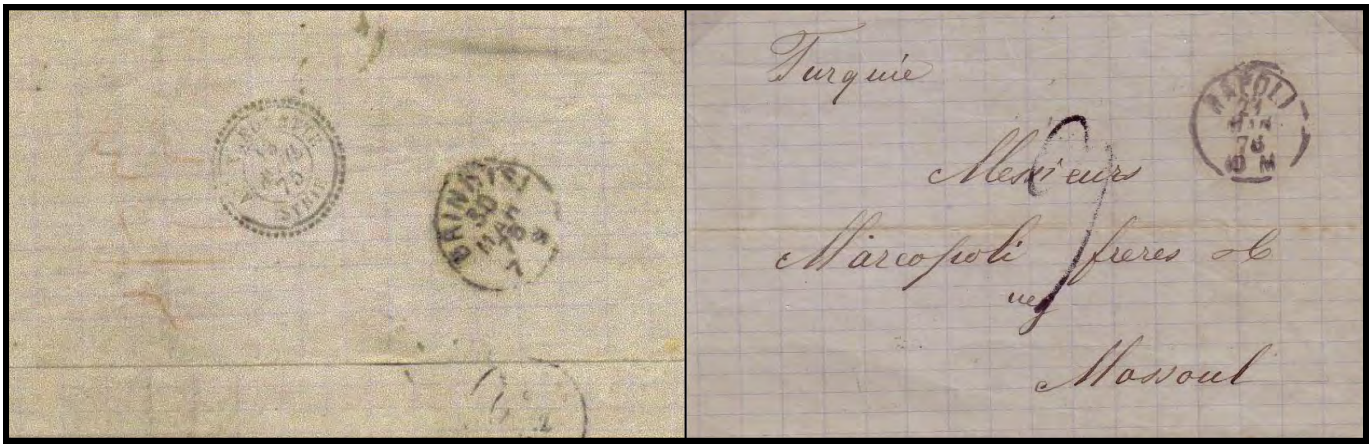


رسالة مرسلة **من الموصل بتاريخ ٦-١١-١٨٩٧ إلى باريس،** وصلت **إلى استنبول بواسطة بريد التتار** بتاريخ ٢٢-١١-١٨٩٧، ووصلت إلى باريس بتاريخ ٢٥-١١-٩٧. **(استغرقت الرحلة من الموصل لاستنبول ١٦ يوماً، ومنها لباريس ٣ أيام).**



رسالة مطوية .F.L من **ماردين (١٤-٩-١٨٥٨)** بحسب ما هو مدون بداخلها، **إلى ليون** . وصلت إلى مكتب البريد الفرنسي في الاسكندرون بتاريخ بتاريخ ٤-١٠– ١٨٥٨ **بواسطة بريد التتار**. ومن الاسكندرون إلى مرسيليا (١٨-١٠-٥٨) **بالبريد البحري**. وصلت إلى ليون في ١٨-١٠-٥٨. **(استغرقت الرحلة من ماردين للاسكندرون ٢٠ يوماً، ومنها إلى ليون ١٤ يوماً).**

**أما الرسائل القادمة من الغرب للشرق عبر الاسكندرون فهي نادرة، واحدة منها هي هذه الرسالة من نابولي**



رسالة مطوية .F.L مسافرة من **مكتب البريد النمساوي في نابولي** (بحسب شكل الختم) **بتاريخ ٢٦-٣-١٨٧٥ إلى الموصل.** ختم ترانزيت Brindisi بتاريخ ٣٠-٣-٧٥، وترانزيت الاسكندرون بتاريخ ١٣-٤-٧٥، ختم الوصول للموصل غير واضح. **(استغرقت الرحلة من نابولي للاسكندرون ٢٨ يوماً).**

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

## السفر السريع بين حلب وبغداد:

كانت الرحلة بين حلب وبغداد تستغرق بالطرق التقليدية عشرين يوماً، ما حفز على التفكير بطرق أسرع:

جاء في كتاب (حلب في مئة عام، منشورات جامعة حلب) :

> **تأسست في عام ١٩٠٧ في حلب شركة للعجلات** (العربات الليلية كما سميت فيما بعد) للسفر بين حلب وبغداد عن طريق دير الزور. وسميت هذه الرحلة بالسفر السريع، **وكانت تستغرق ثمانية أيام،** وخصص لذلك لكل يومين عجلة واحدة للركاب وأخرى لنقل أمتعتهم. وكان يرافق العجلة نفر من العسكر الشاهاني العثماني ومرافق من البدو يعينه شيخ القبيلة، ماجعل الرحلة مكلفة للغاية.

ويذكر الدكتور حسان بوادقجي عل صفحة متحف حلب الفوتغرافي :

> ولكن "بعد البحث والتمحيص جاء في مصادر تاريخية أنه في مساء يوم الأثنين ٢٣ تشرين الثاني من عام ١٩٠٨ وصلت بغداد أول سيارة قادمة من مدينة حلب عبر البادية السورية حيث انطلقت من مدينة حلب مع فجر يوم الأثنين ١٦ تشرين الثاني ١٩٠٨ م قادمة من الأسكندرونة وصادف ليلة الأنطلاق أمطار غزيرة في حلب ألا أن الطريق كان سالكاً الى حد ما" .

ما يفيد أن الرحلة بين حلب وبغداد **استغرقت سبعة أيام**.

ويضيف كتاب (حلب في مئة عام) :

> وفي أوائل عام ١٩٠٩ خصصت مركبة لنقل الطرود البريدية بين حلب وبغداد وكانت **تقطع الرحلة بأربعة أيام**.
>
> ثم في ١ أيار ١٩١١، بدأت **شركة انكليزية بتسيير مراكب بخارية على نهر الفرات،** وترك المسافرون القاصدون بغداد طريق العربة التي كانت تستغرق عشرين يوماً، وأخذوا يذهبون من حلب إلى مسكنة (١٤ ساعة) ويركبون نهر الفرات، وبعد خمسة أيام يصلون إلى الفلوجة ومنها يصلون إلى بغداد في نهار واحد. (أي أن الرحلة تستغرق ٧ أيام)
>
> **واعتباراً من ١٣ تشرين الأول ١٩١١، قررت دائرة البريد في حلب سير البريد يومياً بين حلب وبغداد بعد أن كان أسبوعياً.**
> **وفي ٢٢ نيسان ١٩١٤ قررت رئاسة دائرة البريد في حلب نقل البريد بالسيارة بين حلب وبغداد بأربع رحلات كل أسبوع.**

لقد حاولنا جاهدين، دون جدوى للأسف، الحصول على إحدى الرسائل التي نقلت من حلب إلى بغداد أو بالعكس عبر الوسائط المذكورة أعلاه في الفترة من ١٩٠٧ وحتى سقوط الدولة العثمانية أواخر عام ١٩١٨.

> وربما يكون السبب أن كلاً من شركة العجلات وشركة المراكب البخارية، لم يكن لها طوابع خاصة لتخليص البريد المنقول من قبلهما، وهما على الأغلب لم تضعا أختاماً أو شارات خاصة على الرسائل والطرود التي كانوا ينقلونها. شأنها في ذلك شركات نقل البريد بين بغداد ودمشق والتي نافست شركة نرن. وبعض شركات نقل الركاب العاملة هذه الأيام، فهي تنقل أيضاً البريد والطرود والحوالات بشكل إداري (غير رسمي) وهي لا تضع أية إشارات على الرسائل تجعلها ذات قيمة (طوابعية Philatelic).

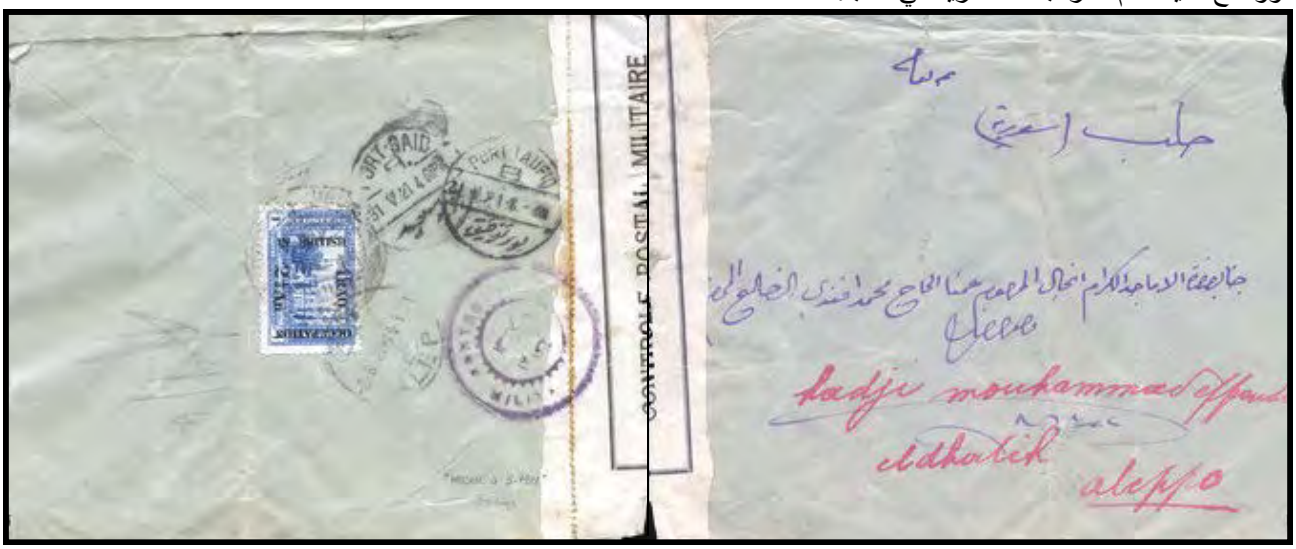
***

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

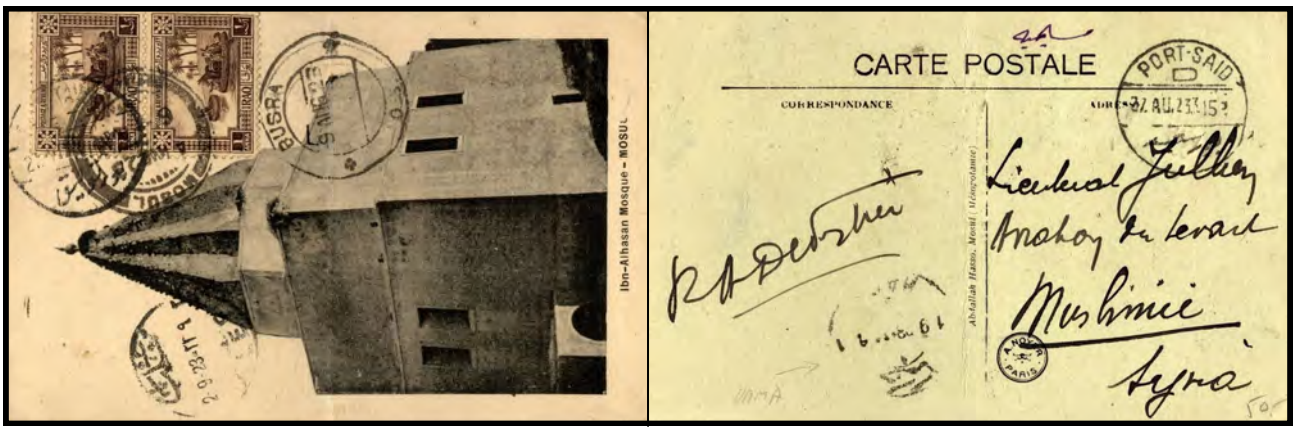
بعد انتهاء الحرب العالمية الأولى، وخضوع العراق للإحتلال البريطاني، وسورية للإحتلال الفرنسي، صار البريد بين البلدين يأخذ مساراً معقداً. من بغداد إلى البصرة براً، ومنها إلى بور سعيد بحراً ثم بالقطار إلى سورية، في رحلة تستغرق حوالي شهر.




مغلف مسافر **من بغداد بتاريخ ٢٢-٧-١٩٢١ إلى حلب**، وصل إلى **بور توفيق** بتاريخ ٢٥-٨-٢١، وإلى **بورسعيد** بتاريخ ٢٦-٨-٢١. ووصل إلى حلب بتاريخ ٣١-٨-٢١ **بعد رحلة استغرقت ٣٩ يوماً**. تم مراقبته من الرقابة العسكرية الفرنسية في سوريا. ووضع عليه ختم المراقبة العسكرية في حلب.




مغلف آخر مسافر **من الموصل بتاريخ ٤-٥-١٩٢١ إلى حلب**، وصل إلى **بور توفيق** بتاريخ ٢١-٥-٢١، وإلى **بورسعيد** بتاريخ ٣١-٥-٢١. ووصل إلى حلب بتاريخ ٣-٦-٢١ **بعد رحلة استغرقت ٢٩ يوماً**. تم فتح المغلف ومراقبته وإعادة إغلاقه باللصاقة الخاصة من الرقابة العسكرية الفرنسية في سوريا. ووضع عليه ختم المراقبة العسكرية في حلب.




بطاقة بريد مسافرة **من الموصل بتاريخ 6 AUG 23 إلى المسلمية (في حلب)**. وصلت إلى **البصرة** بتاريخ 9AUG23 ومنها إلى **بورتوفيق** فـ**بور سعيد** 27AUG23 . ثم وصلت إلى **حما** بتاريخ 1.9.23 ومنها أخيراً إلى **حلب** بتاريخ 2.9.23 .

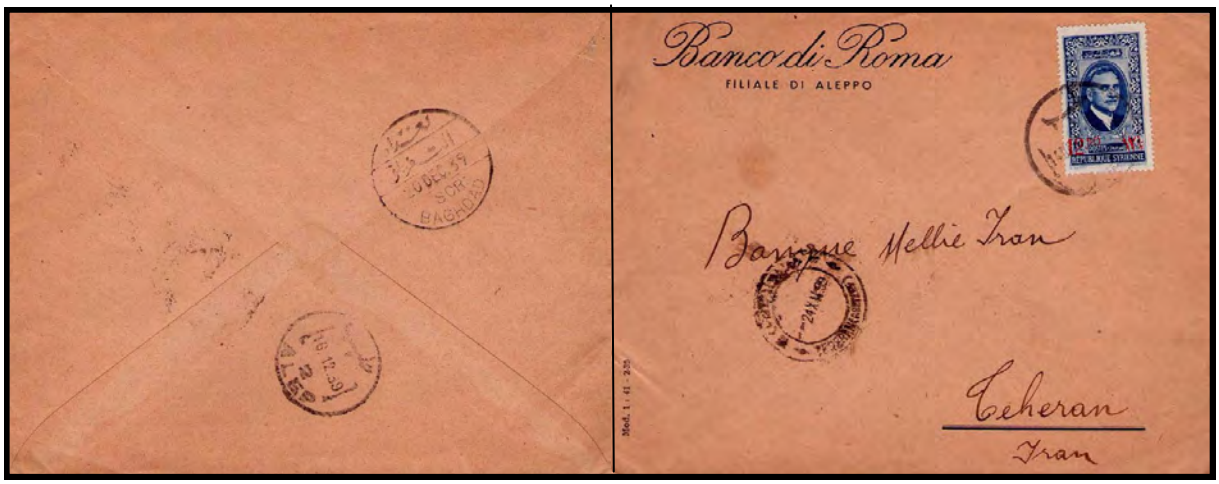
واعتباراً من عام ، ١٩٢٤ بعدما تأسست شركة نرن لنقل البريد براً **بين بغداد ودمشق** (كما سنفصل لاحقاً) باتت الرحلة بين حلب وبغداد بالسيارة تستغرق٤-٥ أيام.
لكن أحداث منطقة الجزيرة التي رافقت الثورة السورية الكبرى (١٩٢٥-٢٧) جعلت الطريق **بين بغداد وحلب** غير آمنة وبحث عن طرق بديلة أحدها طريق نرن لدمشق ومنها لحلب. أو هذا الطريق:




مغلف مسجل مسافر **من بغداد بتاريخ ٢٩ تموز ٢٧ إلى حلب**. استعيض عن إرساله بالبريد البري (كما تدل اللصاقة الحمراء البريد البري OVERLAND MAIL ) بإرساله بالبريد الجوي (بدلالة اللصاقة الصفراء). وصل **إلى غزة بتاريخ ٣٠ تموز** (هذا المقطع من الرحلة هو بالبريد الجوي) ومنها **لحيفا بتاريخ ٣١ تموز**، ومن ثم **لبيروت التي وصلها بتاريخ الأول من آب**، وأخيراً إلى حلب في ٢-٨-٢٧. **استغرقت الرحلة ستة أيام**.




مغلف مسافر **من الموصل بتاريخ ٢٩-١٠- ١٩٢٩ إلى حلب**. كتب عليه (بريد البري بالسريع)، وصل إلى حلب بتاريخ ٣-١١-٢٩ **استغرقت رحلته ٦ أيام**.




مغلف مسافر **بالبريد البري** من **حلب بتاريخ ١٤-١٢-٣٩** والتي غادرها بتاريخ ١٦-١٢-٣٩ **إلى طهران. عن طريق بغداد** (٢٠-١٢-٣٩)، ومنها إلى طهران التي وصلها بتاريخ ٢٤-١٢-٣٩. **استغرقت رحلته من حلب لبغداد ٥ أيام.**

تشاكر عرفنوسي

## ٢- نقل البريد بين بغداد ودمشق
### بالطريق البري عبر بادية الشام

يكتسب نقل البريد من بغداد لدمشق وبالعكس عبر بادية الشام أهمية استثنائية حيث أن ثمة أدلة تمتد لما قبل ثلاثة آلاف سنة، على أن مراسلات تجارية تم نقلها من الخليج العربي إلى الشواطئ الشرقية للبحر الأبيض المتوسط. وقد استمر نقل هذه المراسلات على مر تلك السنين بأشكال متعددة.
ومع تأسيس شركة الهند الشرقية عام ١٦٠٠، زادت الحاجة لطرق سريعة لنقل البريد بين الهند وبريطانيا. فبدأ نقل للبريد من بومباي إلى الخليج فالبصرة وبغداد، ومنها عبر البادية إلى شواطئ البحر المتوسط ومنها لأوروبا. وفي عام ١٧٢٤ افتتح في البصرة مكتب دائم لما سمي "**بريد الهجن Dromedary Post**". وقد بقي **هذا الطريق من هيت للضمير** لمدة قرنين **ينقل البريد التجاري والرسمي البريطاني.**

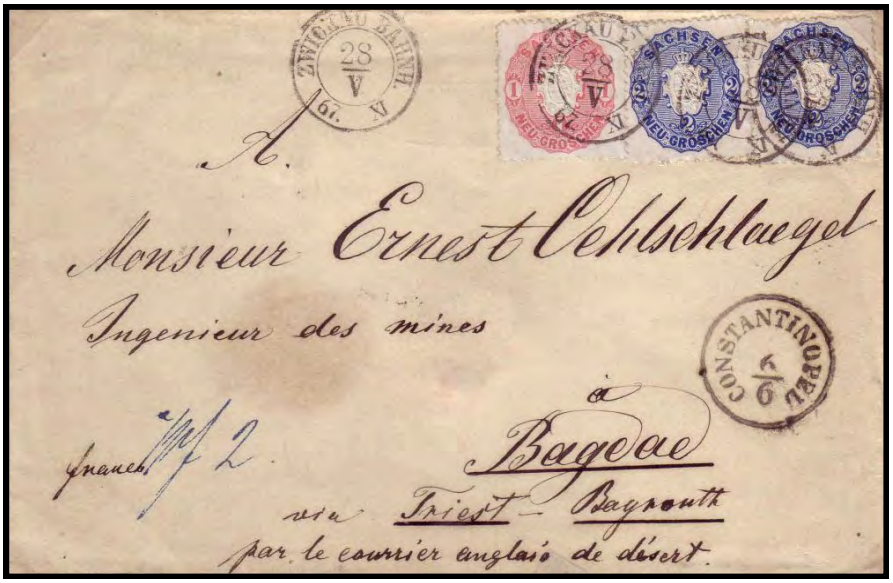



رسالة مطوية .F.L مرسلة **من ناغبور Nagpore/الهند بتاريخ ٢١-٧-١٨٣٩**، وصلت إلى **بومباي**، وغادرتها بتاريخ ١-٨-٣٩ على متن السفينة البخارية "Zenobia" العائدة لشركة الهند الشرقية .E.I.C إلى **مسقط/عمان** حيث وصلتها بتاريخ ٨-٨-٣٩. وسافرت إلى **البصرة** بواسطة السفينة "Huge Lindsay"، ثم وصلت **إلى بغداد بتاريخ ٢١-٨-٣٩**. وغادرتها في اليوم التالي عبر بادية الشام **إلى دمشق ثم بيروت**. غادرت بيروت بتاريخ ٢-٩-٣٩ على متن "Volcano" إلى **الاسكندرية ووصلتها بتاريخ ٤-٩-٣٩**، ووصلت عبر **مارسيليا** إلى **لندن في ٢١-٩-٣٩** حيث وضع عليها ختم "**B**ritish Foreign".
الختم .G.P.O كان يوضع في الهند على كل الرسائل من بومباي إلى أوروبا والتي تسلك الطريق البري سواء عبر ايران فالبصرة وبغداد إلى بيروت. أو من السويس إلى الاسكندرية.




مغلف بريد بري مسافر من **موريشيوس بتاريخ ٦نيسان (أبريل) ١٨٦٤ إلى بوشهر في ايران "عن طريق مصر وبيروت"** فالصحراء السورية. ختم الوصول **للاسكندرية بتاريخ ٧ أيار (مايو) ٦٤**.

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث




مغلف مسافر **من Zwickau Bahnh/ ساكسونيا بتاريخ ٢٨-٥-١٨٦٧ إلى بغداد.** وصل **إلى تريستا (٣١-٥-٦٧)** حيث حمل بواسطة البريد النمساوي **إلى استنبول** (ختم ترانزيت مكتب البريد النمساوي بتاريخ ٦-٦-٦٧)، ثم **إلى بيروت** ومنها بواسطة **"بريد الصحرا الانكليزي"** "Le Courier Anglais De Desert" **إلى بغداد**. هذا المغلف هو أحد ثلاثة مغلفات مشابهة.




**أحد المغلفات القليلة التي بقيت حتى الآن والتي سافرت من فرنسا لبغداد عبر بادية الشام:**
مغلف مرسل بتاريخ ٣-٥-١٨٦٩ **من باريس إلى بغداد** وقد كتب في أعلاه "**عن طريق مرسيليا، الاسكندرية وبيروت**".

هاتان الرسالتان المطويتان .F.L مرسلتان **من كبرييل أصفروأولاده في بغداد إلى Netstall-Glarm/سويسرا.**
**<u>وصلتا بالطريق البري عبر بادية الشام إلى بيروت:</u>**

١- سلمت الأولى **لمكتب البريد الفرنسي في بيروت** فلصق عليها زوج من الطوابع الفرنسية أبطلت بالختم المنقط **5082** ، ووضع بجانبه الختم المدور بتاريخ ***MAI 1873***، والختم المستطيل الأحمر " PAQUEBOTS DE LA MEDITERRANEE" والختم المستطيل الأحمر الآخر **PD** (الأجرة مدفوعة حتى تسليمها للمرسلة إليه Payee a Destination). وسافرت إلى سويسرا.

٢- سلمت الثانية **لمكتب البريد النمساوي في بيروت** فلصق عليها طابع نمساوي أبطل بختم المكتب بتاريخ 25.11.1878، وسافرت بواسطة مراكب لويد النمساوية إلى إزمير ثم سلمت "للبريد البحري الايطالي PIROSCAFI POSTALI ITALIANO" وسافرت لسويسرا عن طريق Brindisi.



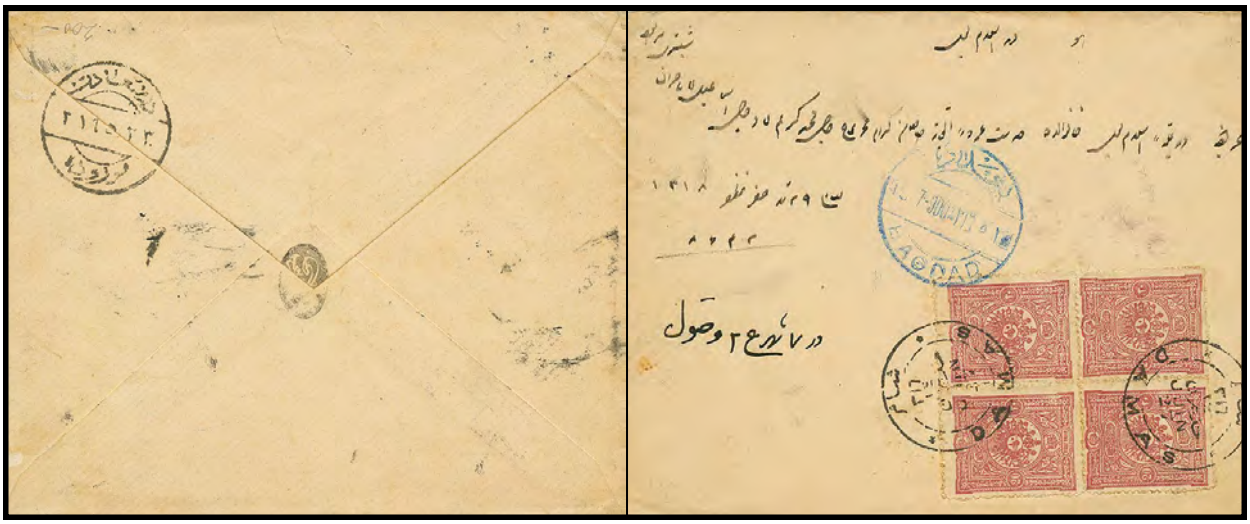








رسالة مطوية .F.L مرسلة بواسطة **بريد الهجن العثماني من بغداد إلى جدة** بتاريخ غير مبين عليها. **وصلت لبيروت بتاريخ ١١-١٠-١٨٨٢** (ختم الوصول على الخلف)، وأرسلت بحراً لجدة (التاريخ غير مقروء على ختم الوصول ). وعليها طابعان عثمانيان (إصدار ١٨٧٦-٨٢) مبطلين بالختم السلبي " بريد الهجن بغداد". نذكر أن بريد الهجن بين بغداد ودمشق تأسس عام ١٨٨١. **هذه الرسالة من بغداد لدمشق عبر بادية الشام بواسطة بريد الهجن العثماني هي الوحيدة المعروفة (حتى الآن).**




مغلف (ربما كان مغلف رسمي) وارد من استنبول (دار سعادت) بتاريخ (٢٠-٥ ١٣١٦ عثماني) الموافق ٢٠-٦-١٩٠٠ رومي. سافر **من دمشق بتاريخ ٢٧ حزيران ١٩٠٠، إلى بغداد بالطريق البري عبر بادية الشام. وصل إلى بغداد بتاريخ ١٥-٧-١٩٠٠**. استغرقت الرحلة ١٨ يوماً.



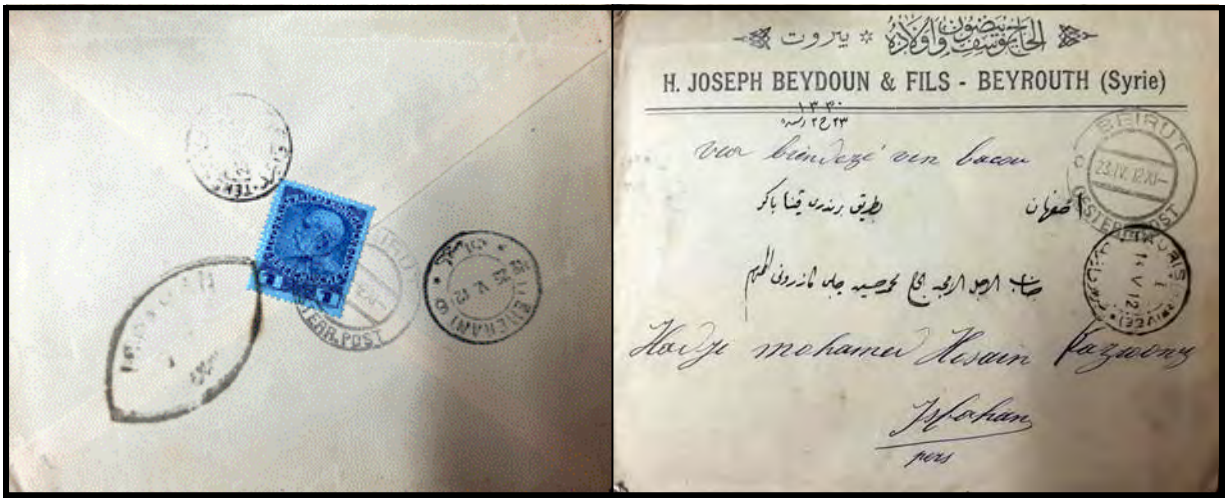

مغلف تعزية مسافر **من SOUTHAMPTON/ المملكة المتحدة بتاريخ 21 JA 1902 إلى بغداد/ تركيا العربية،** عن طريق بيروت ثم بالبريد البري (عبر بادية الشام). المغلف موجه للطبيب للكابتن Ramsay في مقر إقامة الجراحين في بغداد. وصل إلى بيروت بتاريخ ٣-٢-١٩٠٢ ،وإلى بغداد بتاريخ ١٥-٢-١٩٠٢ . استغرقت الرحلة ٢٥ يوماً.




مغلف مسافر من **لندن بتاريخ ٦-١٢-١٩٠١ إلى بغداد.** عن طريق بيروت ودمشق، ثم **عبر بادية الشام بواسطة الهجن**، و**وصل إلى بغداد بتاريخ ١٠-١-١٩٠٢.** (استغرقت الرحلة بين لندن وبغداد ٣٥ يوماً).
وضع ختم "T" في لندن بحسب حرف "L" تحت T لأن هناك نقص في قيمة الطوابع بـ 1.5 Pence فغرم بضعفها أي ما يعادل 15 Gold Centimes.




مغلف مسافر من **سكوتلند بتاريخ ٢٠-١-١٩٠٢ إلى بغداد.** عن طريق بيروت ودمشق (٣١-١-٠٢)، ثم **عبر بادية الشام بواسطة الهجن**، و**وصل إلى بغداد بتاريخ ١٥-٢-١٩٠٢.** (استغرقت الرحلة بين سكوتلند وبغداد ٣٥ يوماً، منها ١٥ يوماً من دمشق لبغداد ).
قيمة طوابع التخليص صحيحة.




مغلف مسافر **بواسطة مكتب البريد النمساوي في بيروت** إلى أصفهان/ايران **بتاريخ ٢٣-٤-١٩١٢**، وصل **إلى TAURIS (الاسم القديم لتبريز) بتاريخ ١٤-٥-١٢**وإلى **طهران بتاريخ ٢٩-٥-١٢**، (استغرقت الرحلة من بيروت لطهران ٣٦ يوماً .




مغلف مسافر من **بيروت لأصفهان بتاريخ ٧-٢-٢٠.** وصل **لبور سعيد** بتاريخ ١٣-٢-٢٠. وصل **للمحمرة** بتاريخ ١٠-٣-٢٠، وغادرها بتاريخ ١٥-٣-٢٠. ووصل **لأصفهان بتاريخ ١٠-٤-٢٠.** (استغرقت الرحلة من بيروت لأصفهان ٦٣ يوماً).

# شركة نقليات نرن

## نقل البريد من وعبر سورية على الخط البري بغداد-حيفا

**بعد سقوط الدولة العثمانية، في الفترة بين أواخر عام ١٩١٨ وحتى الاحتلال الفرنسي، نقل البريد المحلي بالوسائل المذكورة آنفاً. أما البريد الخارجي فكان يرسل بوسائط النقل البري إلى حيفا، ومنها بالقطار إلى بور سعيد التي كانت مركز تجميع البريد من كل المناطق التي كانت تحت سلطة الدولة العثمانية حيث كانت تتم مراقبته ومن ثم يرسل لغايته بالمراكب البحرية.**

**في زمن الاحتلال الفرنسي، حصل تطور مهم في مجال المواصلات البرية، فتحسن نظام الطرق العامة كثيراً بالمقارنة مع الفترة السابقة، ومع البلدان المجاورة فقد ربطت الطرق الرئيسية بين كل المراكز الكبرى في البلاد.**

**في عام ١٩٢١، جرت عملية الاصلاح الأولى للنظام البريدي في مناطق السيطرة الفرنسية. فصارت الرسائل التي كانت تستغرق عادة عدة أسابيع، أو أشهر، تسلم لأصحابها في منازلهم بانتظام. وعين سعاة بريد ريفيون يوصلون البريد للقرى التي لم يكن فيها مكاتب بريد. ثم أدخلت تحسينات إضافية عام ١٩٢٣، حيث وضعت بالخدمة البريدية ثلاث سيارات تعمل بشكل منتظم: مرة كل أسبوعين بين طرابلس واللاذقية، ويومياً بين بيروت وحيفا.**

**على أن الانجاز الأكبر في هذا المجال، كان خط السيارات الصحراوي (نـرن Nairn) الذي وصل دمشق ببغداد، والذي بدأ العمل به رسمياً اعتباراً من ١٨ تشرين الأول (أكتوبر) ١٩٢٣، والذي اختصر مدة السفر بين بغداد وحيفا مروراً بدمشق وبيروت إلى أقل من ٦٠ ساعة.**

**وهو ما سنفصله في ملحق خاص بشركة نرن في الجزء الرابع من هذا الكتاب.**

**ولبيان الفرق الذي أحدثه هذا الخط، نعرض مغلفين سافرا من بيروت لبغداد أحدهما بطرق ما قبل نرن ولزمه ٣٧ يوماً، والآخر بواسطة خط نرن ولزمه ٧ أيام فقط:**




مغلف مسافر **من حلب بتاريخ ٢-٢-١٩٢٣ لبغداد،** وصل **إلى بيروت بتاريخ ٨-٢-٢٣. ووصل إلى بغداد بتاريخ ١٧-٣-٢٣.**
**(استغرقت الرحلة من بيروت لبغداد ٣٧ يوماً).**



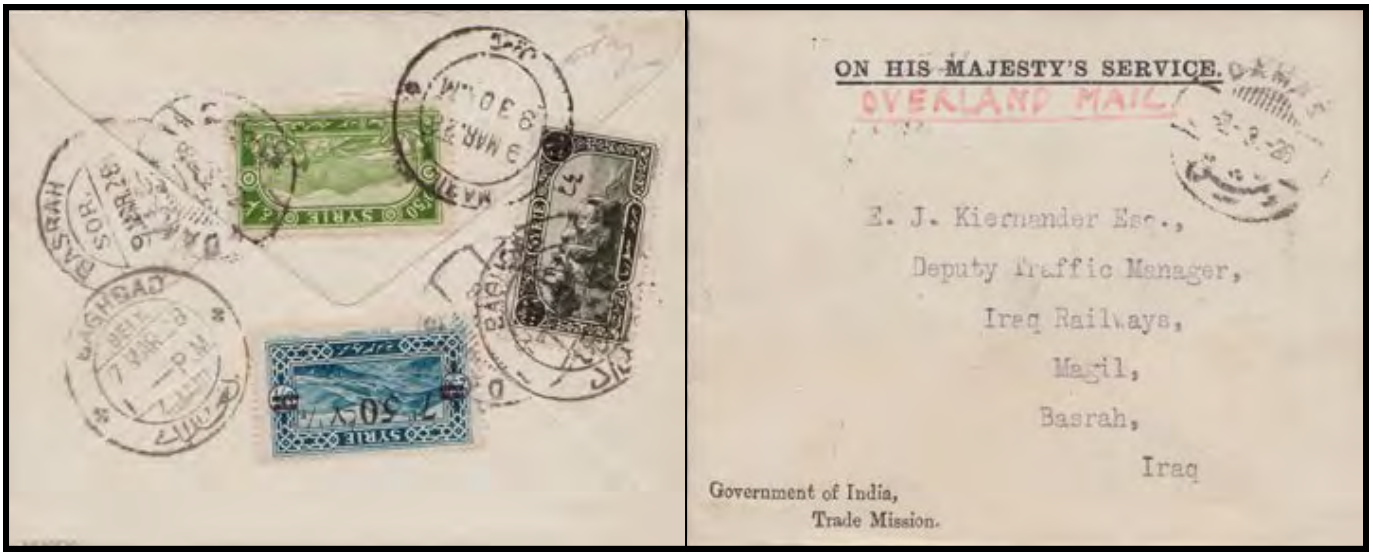

مغلف مسافر **بواسطة شركة نرن Overland Mail من بيروت بتاريخ ٣١-١٢-١٩٢٨ إلى بغداد التي وصلها بتاريخ ٧-١-٢٩.**
**(استغرقت الرحلة من بيروت لبغداد ٧ أيام).**




مغلف مسجل مرسل **من طهران للـ "القنصل العام لفارس بدمشق" بتاريخ 25 III 19** بالطريق البري بغداد-حيفا لشركة نرن وعليه علامة الدلة على الطريق البري الخاصة بوزارة الخارجية الايرانية. (par voie de terre) وصل لدمشق بتاريخ ١-٤-٢٥. (بعد ١٢ يوماً من إرساله).




مغلف (F.A.Ketteneh, Beyrouth, Syrie) مسجل مسافر **من طهران بتاريخ ٢٨-٤-١٩٢٧ إلى بيروت**. لصق عليه في بغداد بتاريخ ٣٠-٤-٢٧ طابع رسمي فيما يبدو لاستكمال التعرفة. وصل إلى بيروت بتاريخ ٤-٥-١٩٢٧. (استغرقت الرحلة من طهران لبيروت ٦ أيام)




مغلف (Government of India, Trade Mission) مسافر **من دمشق بتاريخ ٢-٣-١٩٢٨ إلى البصرة**. ترانزيت بغداد بتاريخ ٧-٣-٢٨ . وصل إلى البصرة بتاريخ ٩-٣-١٩٢٨. (استغرقت الرحلة ٧ أيام)

## ٣- أثر الحروب على انتقال البريد البري

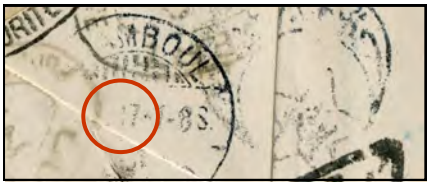
تسببت الحروب بقطع الطرق التي تسلكها وسائط نقل البريد، سواء براً أو بحراً أو جواً. ما استدعى البحث عن طرق بديلة لتأمين استمرار الخدمات البريدية. وكما سنرى في النماذج التالية فقد كان ذلك شاقاً ومكلفاً خصوصاً لجهة الوقت.



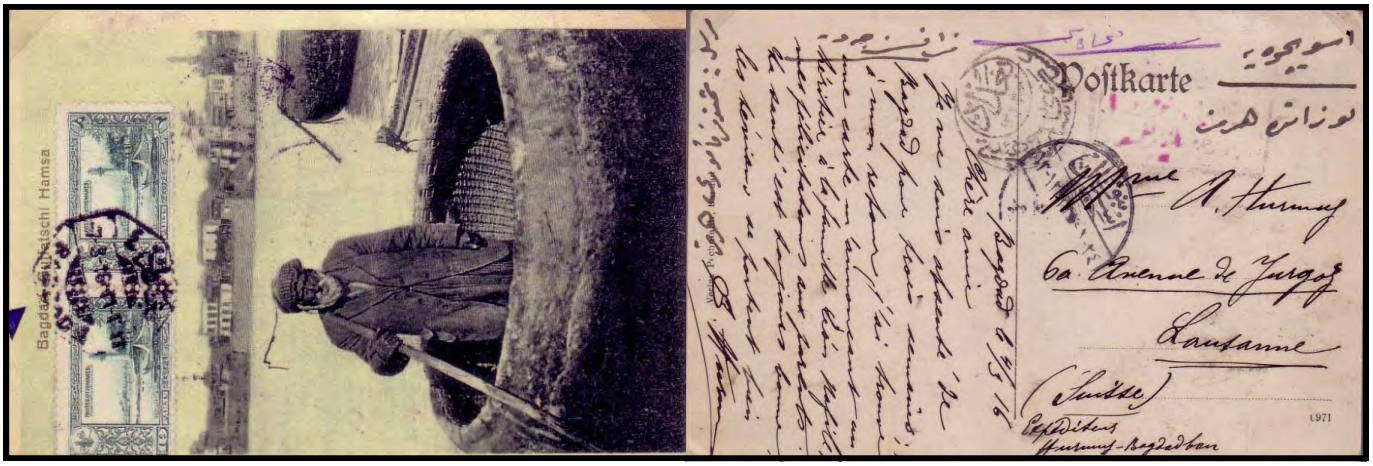

مغلف مسجل **مرسل للوزان-سويسرا من بيروت/١٦ بتاريخ ٢١-٩-١٣٣٣ الموافق 2.12.1917** . وصل إلى استنبول حيث تم ايقافه من قبل المراقبة العثمانية بحسب الختم المستطيل الأحمر، وبقي كذلك حتى نهاية الحرب.
في 3 JUIN 1919 أو (٣ حزيران ١٩١٩) أعيد إرساله. فتمت مراقبته من قبل المراقبة العسكرية الفرنسية (الختم البيضوي رقم 309 وأعيد إغلاقه باللصاقة الصفراء. ورقابة أخرى وضعت الختم المثلث. **وصل للوزان بتاريخ 8 VI 19** أي بعد خمسة أيام. **وبعد سنة وستة أشهر ونصف من إرساله من بيروت.**

CONTROLE POSTALE MILITAIRE

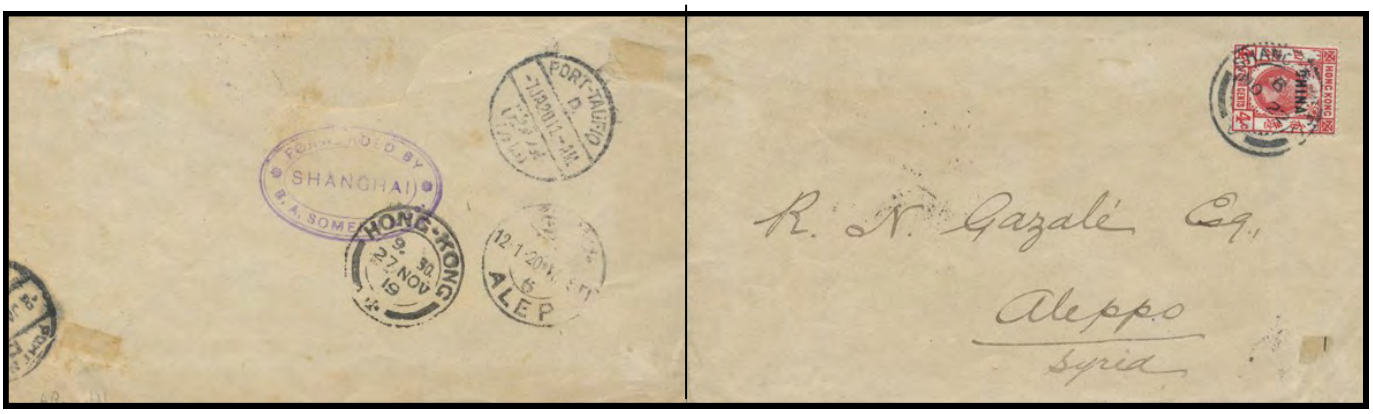
DETAINED
BY TURKISH CENSORSHIP



من مقتنيات Maassarani Fadi




مغلف مسافر **من بغداد بتاريخ ٧-٣-١٩١٦ إلى لوزان/سويسرا** (المحايدة). ختم ترانزيت **استنبول** (٦-٤-١٦) خضع للمراقبة العسكرية في بغداد واستنبول. **(استغرقت رحلته من بغداد لاستنبول ٣٢ يوماً بسبب الحرب القائمة).**




مغلف مسافر **من مكتب البريد البريطاني في شنغهاي/الصين بتاريخ ٢-١١-١٩١٩، إلى حلب.** ختم ترانزيت **هونغ كونغ** (٢٧-١١-١٩) ، وختم الوصول **لبور توفيق** (٧-١٢-٢٠) ومغادرتها (٨-١-٢٠). **الوصول لحلب (١٢-١-٢٠). (استغرقت رحلته ٥٠ يوماً).**

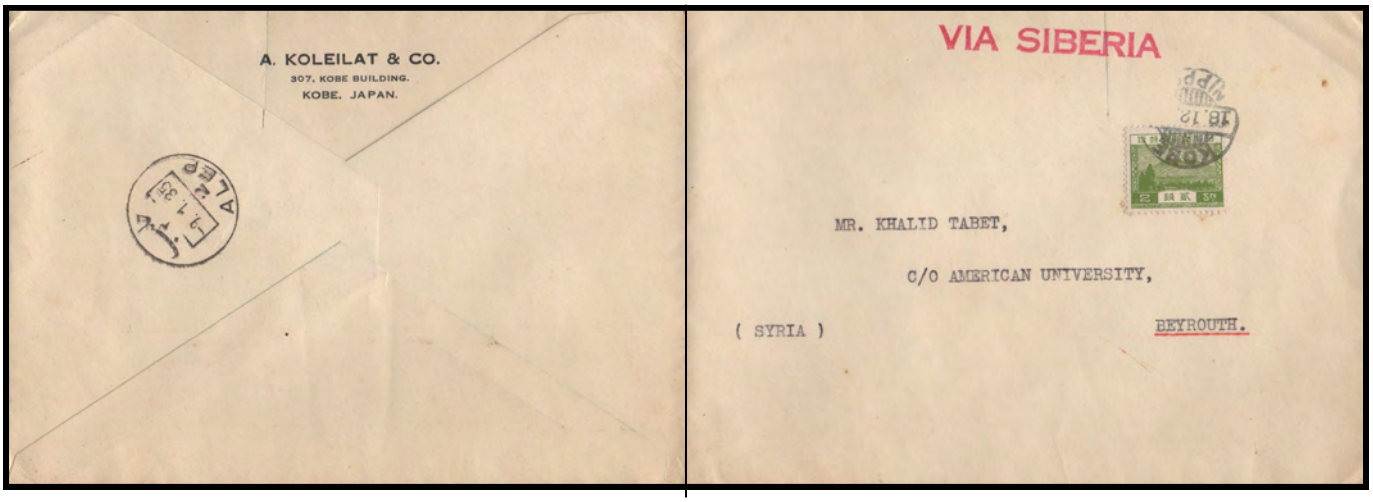



مغلف مسافر **من ماردين (جنوب تركيا) بتاريخ ١١-١٢-١٩٢٩ إلى زيوريخ/**المانيا مخلص عليه بطوابع تركية. وصل **إلى حلب بتاريخ ١٤-١٢-٢٩** ومنها إلى زيوريخ التي وصلها بتاريخ ٢١-١٢-٢٩. **(استغرقت رحلته ١٠ أيام).**

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث




مغلف مسافر **من أوساكا/اليابان بتاريخ ١٠-٦-١٩٣٣ إلى حيفا/فلسطين. "عن طريق سيبيريا"**، ختم **ترانزيت حلب بتاريخ ٢٢-٦-٣٣**، وصل لحيفا (١-٧-٣٣)، ختم مكتب بريد حيفا ٣-٧-٣٣، حيث تبين أن المرسل إليه ترك عمله في المكتب فغادر حيفا (٤-٧-٣٣) إلى تل أبيب (٤-٧-٣٣). **(استغرقت رحلته ٢٠ يوماً).**




مغلف مسافر **من KOBE/ اليابان بتاريخ ١٨-١٢-١٩٣٤ إلى بيروت/سوريا، عن طريق سيبيريا.** وصل **لحلب بتاريخ ٩-١-٣٥**. **(استغرقت الرحلة ٢٢ يوماً).**




مغلف **بريد جوي** مسجل مسافر **من النبك بتاريخ ١٥-١٠-٣٩ إلى الدنمرك.** وصل إلى **دمشق**/٢ بتاريخ ١٦-١٠-٣٩ ومنها إلى **بيروت** بتاريخ ١٩-١٠-٣٩ ثم **حيفا** بتاريخ ٢٢-١٠-٣٩ **هذا المسار هو بالطريق البري الذي كانت تقوم به شركة نرن**. ثم وصل إلى **كيلليروب** بتاريخ ٣١-١٠-٣٩ ومنها إلى F4 (اسم المركز غير مقروء) بتاريخ ١-١١-٣٩ وأخيراً إلى **كوبنهاغن** بتاريخ ٤-١١-٣٩. وبالرغم من أنه طلب أن يسافر المغلف بالبريد الجوي، فإن الظروف الناجمة عن الحرب العالمية القائمة فرضت سفره بالطريق المبينة. **(استغرقت الرحلة ٢٠ يوماً).**

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث




مغلف Poste Restante مسجل مسافر **من بال Basel/سويسرا إلى حمص بتاريخ ٩-٧-١٩٤١**. ومدون عليه طلب أن يسافر **عن طريق فيينا - بودابست - بوخارست - صوفيا - استنبول. أو طريق بديل عن طريق لشبونة - نيويورك**. وصل إلى حمص بتاريخ ٢٠-١-٤٢ حيث وضع عليه لصاقة (لم يطلب) وختم يعاد إلى المرسل حيث عاد إلى بال بتاريخ ١١-٦-٤٢.
**عليه تسعة أختام وصول أو ترانزيت:** بال (٢٥-٧-٤١)، جنيف (٢٥-٧-٤١)، حمص (٢٠-١-٤٢)، بيروت (٢٨-١-٤٢)، حيفا (٢٠-٢-٤٢)، وبال (١١-٦-٤٢). كما عليه خمس لصاقات مراقبة مختلفة (ألمانيا، أميركا، جنوب افريقيا، قوات فرنسا الحرة في سورية، القوات البريطانية في فلسطين). **هذه الأختام واللصاقات تشي بأن المغلف سافر إلى أميركا فجنوب افريقيا ففلسطين فحمص. وعاد عن طريق بيروت فحيفا.**
**(استغرقت رحلته إلى حمص ٦ أشهر و١٠ أيام، ورحلة العودة إلى بال ٥ أشهر و ٢٠ يوماً).**
مابين تاريخ إرسال المغلف ووصوله لحمص جرت **الحملة على سورية** أو **"Operation Exporter"** من ٨-٦-١٩٤١ حتى ١٢-٧-١٩٤١.

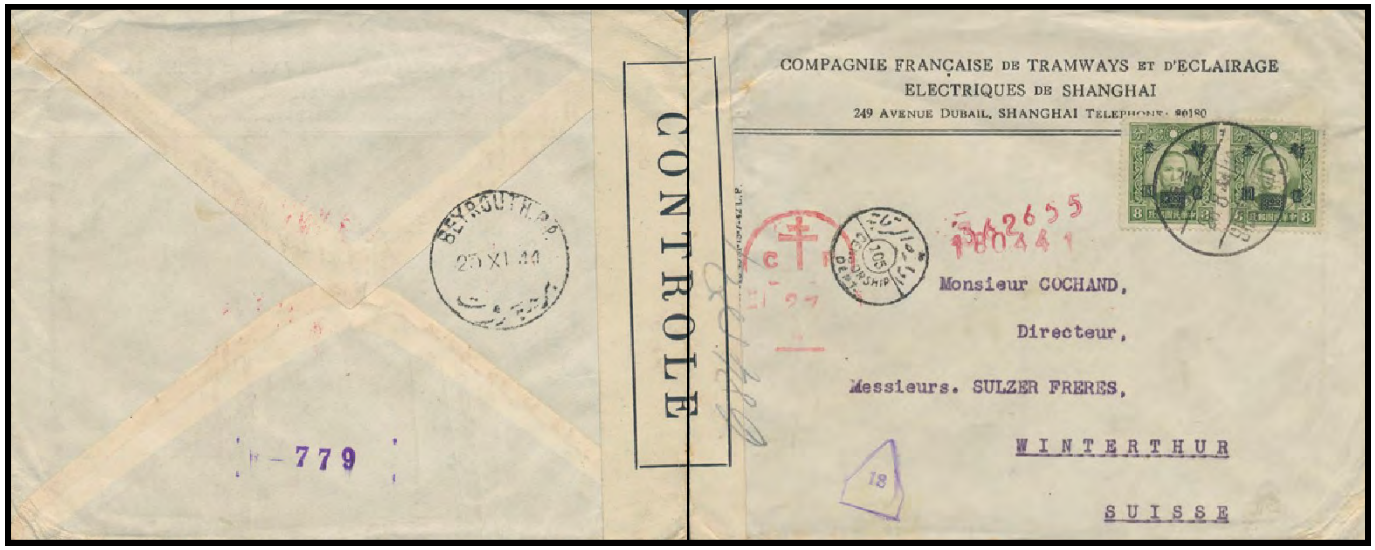



مغلف مسافر **من شانغهاي/الصين بتاريخ ٢٦-٢-٤٢ إلى سانتياغو/التشيلي عن طريق سيبيريا** بسبب ظروف الحرب العالمية الثانية. تمت مراقبته في شنغهاي. وصل إلى **أنقره** بتاريخ ٢٩-٤-٤٢، ثم إلى **أضنه** بتاريخ ٣-٥-٤٢، ومنه **إلى سوريا** حيث تم فتحه ومراقبته من قبل سلطات فرنسا الحرة (اللصاقة الصفراء في المنتصف) ومنها **إلى مصر** حيث تم أيضاً فتحه ومراقبته من قبل السلطات البريطانية.

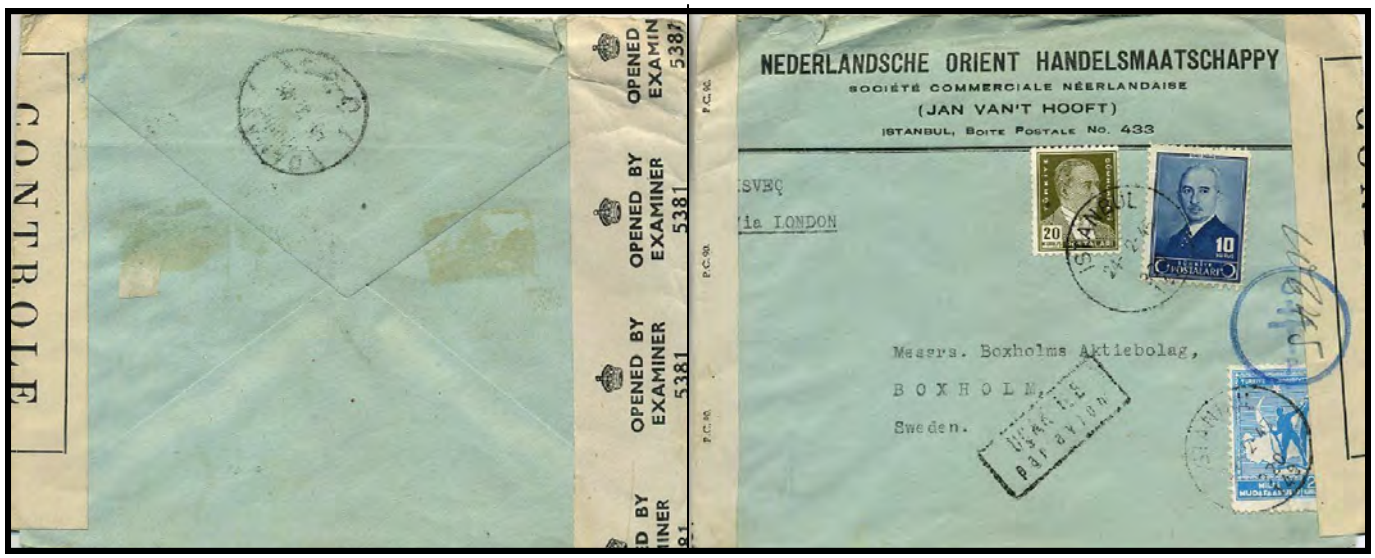



مغلف مسافر من الوكالة القنصلية السويسرية **في تينتسين (في شمال الصين المحتل من اليابانيين) بتاريخ ٦-٨-٤٤ إلى زيورخ عن طريق سيبيريا وتركيا**. وصل إلى سورية وتمت مراقبته من قبل السلطات العسكرية لفرنسا الحرة، والرقابة البريطانية في فلسطين، والرقابة المصرية. وصل إلى لشبونة بتاريخ غير مقروء.

تذاكر عرفسوسي
البريد وتاريخ سوريا
الجزء الثالث




مغلف مسافر **من شنغهاي/الصين بتاريخ ٢٨-٨-١٩٤٤ إلى Winterthur /سويسرا، عن طريق سيبيريا وتركيا، ووصل لسوريا ومنها لبيروت** حيث تمت مراقبته من قبل سلطات فرنسا الحرة وأعيد إغلاقه بلصاقة المراقبة الخاصة ووضع عليه ختم الترانزيت ٢٣-١١-٤٤. ثم سافر **لفلسطين** (ختم الرقابة المثلث 18)، ومنها **لمصر** ( ختم الرقابةالمصرية المدور 105). ولا نجد ما يعلم بوصوله لسويسرا.




مغلف بريد جوي مسافر من **استنبول بتاريخ ٢٤-٢-٤٥ إلى السويد** عن طريق لندن. وصل **إلى دمشق بتاريخ ٤-٣-٤٥** حيث فتح وخضع للرقابة الفرنسية، وفتح من قبل الرقابة البريطانية، ولا يحمل ما يشير إلى وصوله للسويد.




مغلف بريد جوي مسجل مسافر **من غالطا/استنبول بتاريخ ٢٥-٤-١٩٤٥** (قبل أيام قليلة من استسلام ألمانيا وانتهاء الحرب العالمية الثانية) **إلى بيين/ سويسرا** عن طريق دمشق. وصل **المغلف لدمشق بتاريخ ٢٩-٤-٤٥** حيث تمت مراقبته من قبل الرقابة العسكرية لقوات فرنسا الحرة، وغادر دمشق بتاريخ ٢-٥-٤٥. ووصل إلى بيين بتاريخ ١٩-٥-٤٥. **(استغرقت الرحلة ٢٥ يوماً).**

# حرب فلسطين ١٩٤٨







هذان المغلفان سافرا **من دمشق إلى يافا بتاريخ ١٤و١٦-٤-١٩٤٨**، حين كانت فلسطين تحت الانتداب البريطاني، لكنهما وصلا بعد بضعة أسابيع من سقوط يافا بيد الصهاينة، فأعادوها إلى مصدرها بعد ختمها بعبارة:
"تعاد إلى مُرسِلها ، لاتوجد خدمة RETURNED TO SENDE NO SERVICE"




مغلف مسجل مسافر **من القاهرة بتاريخ ٦-٩- ١٩٤٩، إلى القدس بعد قيام اسرائيل،** وصل إلى عمان بتاريخ ٢٠-٩-٤٩ ثم إلى القدس بتاريخ ٢١-٩-٤٩ حيث وضع عليه ختم "لا اتصال" وأعيد عن طريق دمشق بتاريخ ٢٤-٩-٤٩ ووصل إلى القاهرة بتاريخ ٢٤-٩-٤٩.

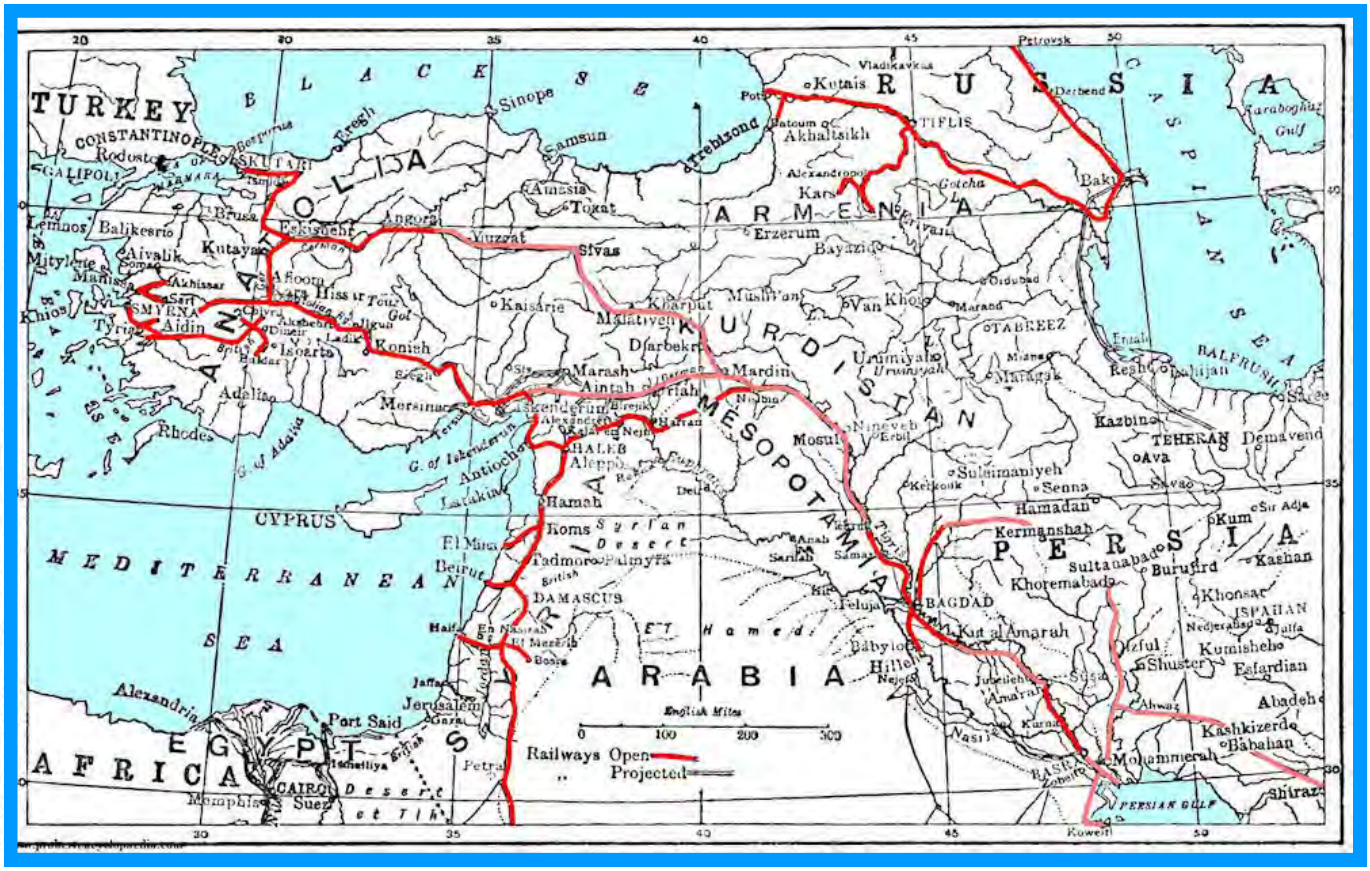



مغلف مرسل من المغرب بتاريخ ٩-١-١٩٥١ لبيروت. وصل لـ (اسرائيل) فتم فتحه ومراقبته وإغلاقه باللصاقة الجانبية ووضع عليه الختم المستطيل البنفسجي "لا خدمة عن طريق اسرائيل PAS DE SERVICE VIA ISRAEL". وصل لبيروت بتاريخ ٣-٣-٥١ بحسب الختم الآلي على الخلف.
كان المغرب في ذاك الحين تحت الحماية الفرنسية التي انتهت رسمياً في ٢ آذار (مارس) ١٩٥٦ فالأرجح أن المغلف أعيد للمغرب وتم إرساله لبيروت عن طريق آخر يرجح ذلك طول الدة التي استغرقتها رحلة المغلف (حوالي ٥٥ يوماً)

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

# الفصل الثاني

## بريـــد القطـــار
## Train Post




الخطوط الحديدية زمن الدولة العثمانية




مكتب البريد في أحد القطارات

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

# مـــدخـــــــل

## في زمن الدولة العثمانية:

كان نظام السكك الحديدية، بالمقاييس السائدة في ذاك الزمن، كاملاً بشكل غيرعادي. وباستثناء الخط الحديدي الحجازي وسكة حديد بغداد، فإنه كان بأسره بتمويل وإدارة فرنسية.
وقد شملت شبكة القطارات في الولايات العربية:

- خط يافا-القدس (١٨٩٢).
- خط شام-بيروت (١٨٩٥).
- خط شام-حيفا (١٩٠٣).

وبين ١٩٠٢ و ١٩٠٨ افتتحت أجزاء كبيرة من **الخط الحديدي الحجازي** تمتد جنوباً من دمشق-درعا-معان-المدورة-إلى المدينة. كما أن الخطوط المتصلة بها في سورية الجنوبية أو فلسطين كانت ذات أهمية بافتتاحها طرقاً جديدة من الداخل على المتوسط.

وشبكة الخطوط العريضة (١٥٤٣ ملم) التي أنشأتها شركة .D.H.P "سكة حديد دمشق، حماه وامتداداتها Chemin de fer de Damas, Hama et Prolongement" فشملت:

- خط رياق-حمص-حماه (١٩٠٤).
- خط حماه-حلب (١٩١٠).
- خط حمص-طرابلس (١٩١١).

**أما سكة حديد بغداد ( Bağdat Demiryolu )** الذي يربط أوروبا بآسيا الصغرى ويمتد حتى البصرة، ويتصل عن طريق الخطوط الفرعية بسورية وفلسطين وشمال ايران وروسيا، فقد مولته ألمانيا، وتمت أجزاؤه المارة بالأناضول عام ١٨٩٦. وعندما انتهت الحرب العالمية الأولى لم يكن قد تبقى على إتمامه إلا الجزء الممتد من الموصل إلى سامراء الذي بني بأموال بريطانية.
وقبل وقت قصير من اندلاع الحرب العالمية الأولى، مهدت اتفاقيات فرنسية-تركية، وفرنسية-ألمانية، الطريق أمام مشاريع فرنسية جديدة، وكان متصوراً إنشاء خطوط تمتد شرقاً حتى الفرات وجنوباً إلى اللد، وشرقاً من العفولة. وكانت الأجزاء السورية من سكة حديد بغداد كفيلة بتعديل الكثير من المواصلات في شمال سورية وهي: إصلاحية-مسلمية-حلب. ومسلمية-جرابلس.

**وقد أثر تعدد الشركات المشغلة، وتباين قياسات الخطوط الحديدية على أداء هذه الخطوط.**

## وفي زمن الانتداب الفرنسي:

عرف نظام سكة الحديد إضافة وحيدة ، تمثلت في **تمديد سكة حديد بغداد** من نصيبين(في تركيا) إلى حدود العراق عام ١٩٣٥، وجرى تمويلها من صناديق المصالح المشتركة. واتفق مع الأتراك على أت تكون الأقسام السورية من خط بغداد خاضعة لإشراف شركة "سكة حديد دمشق-حماه وامتداداتها .D.H.P" على غرار الخط الحديدي الحجازي منذ ١٩٢٤.
وعرفت الخطوط القائمة الصيانة والتحسين والتحديث، وإضيفت عربات جديدة، وبدء باستخدام عربات النوم في القطارات Wagon Lit وصارت القطارات تصل ما بين أوروبا وحلب (قطار الشرق السريع ١٩٣٠). وبين رياق والحدود العراقية.

## في فترة ما بعد الجلاء:

- في عام ١٩٤٨ ، استلمت الحكومة السورية القسم السوري من خط حديد بغداد، ووضعته تحت اشراف وزارة الأشغال العامة.
- وفي عام ١٩٥٥ تم الاتفاق على تنازل شركة سكة حديد شام – حماه وتمديداتها، عن امتياز أقسام خطوطها الواقعة في الأراضي السورية لقاء تعويض اتفق عليه. وكلفت مديرية سكك حديد الدولة السورية (الخطوط الشمالية) بإدارتها واستثمارها.
- وفي عام ١٩٥٦ كلفت مديرية سكك حديد الدولة السورية (الخطوط الشمالية) استلام الخطوط الحديدية المشتراة من شركة ش.ح.ت (شركة سكة حديد شام – حماه وتمديداتها) وإدارتها واستثمارها.
- بتاريخ ٣١-١٢-١٩٦٤ أحدثت **المؤسسة العامة للخطوط الحديدية السورية**، ومركزها حلب.

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

# بريد القطار

بداية، ينبغي التمييز بين **البريد المسلّم لمركز البريد الموجود ضمن القطار "Train Post Office TPO"** وهو يختم عادة بختم رحلة القطار وتاريخها. و**البريد المنقول بالقطارات**، والذي يوضع في بعض الأحيان ختم يشير لذلك، أو يكتب المرسل في أحيان أخرى ما يشير لرحلة القطار التي يطلب نقل رسالته بواسطتها، وفي باقي الأحيان يمكن أن نستقرئ طريق الرحلة.
**بقيت خدمة بريد القطارات بعد ما غادر العثمانيون أواخر عام ١٩١٨، لفترة لكنها توقفت بعد انتشار السيارات.**

**مصدر المواد المعروضة هو مواقع وصفحات الأنترنت ما لم يشر لمصدر آخر.**

## بريد قطار يافا - القدس

أول خط حديدي نفذ في سوريا، كان **خط يافا-القدس**، الذي أنشئ لخدمة القادمين من أوروبا بحراً إلى يافا قاصدين الأماكن المسيحية المقدسة في القدس الشريف. وقد منح امتيازه عام ١٨٨٨ **وافتتح عام ١٨٩٢ بطول ٨٧ كم**.

**ومحطات توقفه هي: يافا - اللد - الرملة - سجد - دير أبان - بتير - القدس.**



محطة القدس




مسار الخط




**ختم بريد محطة قطار القدس**
قدس تيمور يولي شعبه سي
JÉRUSALEM (GARE)

استعمل من ١٩٠١-١٩١١




بطاقة بريد مسافرة **من حيفا بتاريخ ٤-٤-١٩٠٢ إلى** (فندق القدس) في **يافا**، لكنها وصلت بالخطأ إلى القدس (فندق Jerusalem E.L. Kaminitz)، فأعيد إرسالها إلى فندق Hardegs في يافا.
البطاقة **نقلت إلى حيفا بواسطة قطار القدس-يافا** بعد أن وضع عليها **ختم بريد محطة قطار القدس** المؤرخ ٨-٤-١٩٠٢

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

**بدأت الخدمة التجريبية عام ١٨٩٤ والخدمة النظامية عام ١٨٩٧.**




**الختم رقم ١ للبريد السيار بقطار يافه - القدس**

يافه وقدس شمندوفر بوسته
سيار موزي نومرو ١
١٣١١

استعمل من ١٨٩٤



معلف مسافر من القدس إلى نيويورك، وعليه رباعية طابع ٢٠ باره أصدار عام ١٨٩٢ مبطلة بالختم السلبي: "يافه-قدس شمندفير بوسته سيار" وختم الوصول




**الختم رقم ١ لبريد قطار يافه - القدس الشريف**
يافه قدس شريف سيار
مركزي ١
BUR. AMB. JAFA-JÉRUSALEM 1

استعمل من ١٨٩٥-١٩٠٧




بطاقة قرطاسية بريد مسافرة من يافه إلى لندن بتاريخ ٣-١٢-١٨٩٥. وعليها ختم يافه-قدس رقم ١



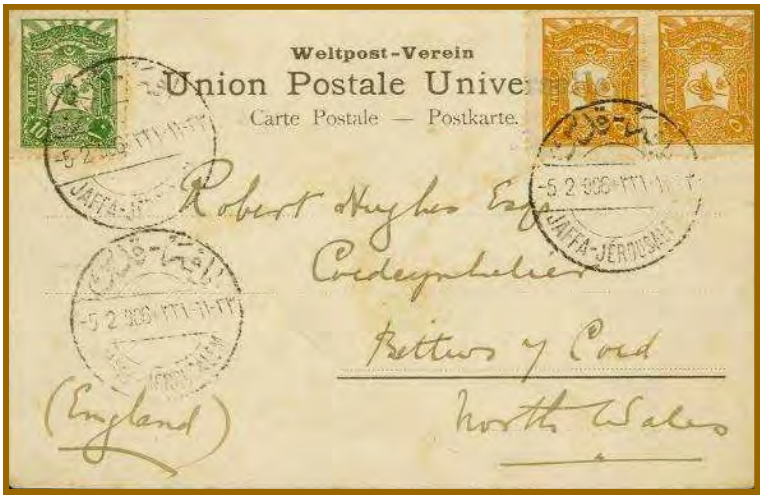

**الختم رقم ٢ لبريد قطار القدس الشريف - يافه**
قدس شريف - يافه سيار
مركزي ١
BUR. AMB. JÉRUSA-JAFA 2

استعمل من ١٨٩٥-١٩٠٧

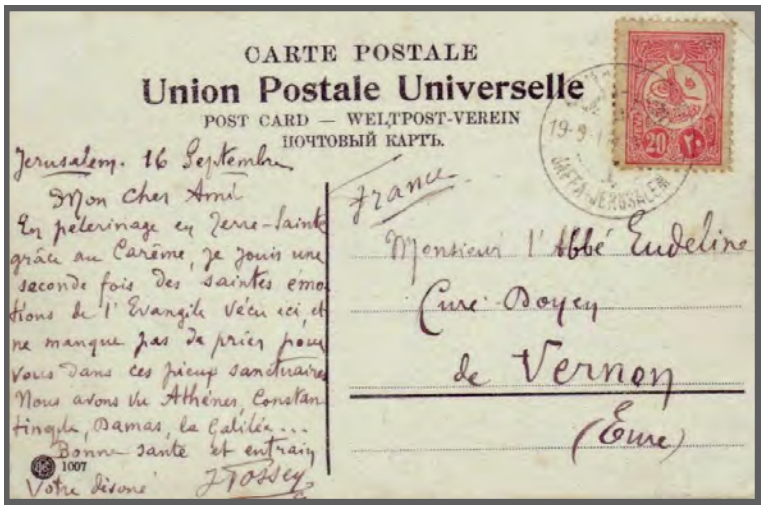



بطاقة قرطاسية بريد مسافرة من القدس إلى برلين، مبطلة بختم "قدس شريف يافه سيار مركزي ٢ * BUR. AMB. JERUSALEM-JAFA 2" بتاريخ ٧-٥-١٨٩٨.

شاكر عرفه‌سي




بطاقة بريد مسافرة **من القدس بتاريخ ٥-٢-١٩٠٦ إلى انكلترا بواسطة قطار القدس-يافا** وعليها ثلاثة طوابع عثمانية مبطلة بختم قطار يافا-القدس/١ بتاريخ ١٩-٩-١٩١١.




بطاقة بريد مسافرة **من القدس بتاريخ ١٦-٩-١٩١١ إلى فرنسا بواسطة قطار القدس-يافا** وعليها طابع عثماني مبطل بختم قطار يافا-القدس/١ بتاريخ ١٩-٩-١٩١١.




بطاقة بريد مسافرة **من القدس بتاريخ ٤-٥-١٩١٤ إلى انكلترا بواسطة قطار القدس-يافا** وعليها أربعة طوابع عثمانية مبطلة بختم قطار يافا-القدس/١ بتاريخ ١٩-٩-١٩١١.

المصدر : موسوعة الأختام العثمانية Illustrated Ottoman-Turkish Postmarks.




**بريد قطار يافه ـ القدس**
JAFA-JÉRUSALEM

استعمل من ١٩٠٥-١٩٠٨




**بريد قطار يافه ـ القدس ١**
JAFA-JÉRUSALEM 1

استعمل من ١٩١١-١٩١٣




**بريد قطار يافه ـ القدس ٢**
JAFA-JÉRUSALEM 2

استعمل من ١٩١١-١٩١٤

شاكر عرفسوسي
البريد وتاريخ سوريا
الجزء الثالث



بطاقة بريد مسافرة **من القدس بتاريخ ٢٩-٤-١٩١٤ إلى انكلترا بواسطة قطار القدس-يافا** وعليها أربعة طوابع عثمانية مبطلة بختم قطار يافا-القدس/١ بتاريخ ١٩-٩-١٩١١.
(استخدام ختم البريد يافا-القدس-١ في رحلة القدس-يافا ).
المصدر: موسوعة الأختام العثمانية (I.O.T.P.)



**بريد قطار يافه - القدس ٣**
JAFA-JÉRUSALEM 3

استعمل من ١٩٠٩-١٩١٤




بطاقة بريد مسافرة **من القدس بتاريخ ١١-٨-١٩٢٧ إلى ألمانيا بواسطة قطار القدس-يافا** ، وعليها طابعان خالص الأجرة موشحان فلسطين مبطلان بختم: T.P.O. DOWN JERUSALEM-JAFFA.



**ختم القدس يافا**
زمن الانتداب البريطاني

**T.P.O. DOWN JERU-SALEM-JAFFA**

# بريد قطار شام - بيروت - المزيريب (حوران)

أنجزت سكة حديد دمشق - بيروت عام ١٨٩٥ بطول ١٤٧ كم، عابرةً أربعة أنفاق. كانت تقطع مرتفعات جبال لبنان بواسطة الخطوط المسننة لمسافة ٣٤ كم.
وكانت تديرها "الريجي جنرال Régie Général" بالوكالة عن "سكة حديد دمشق- حماه وامتداداتها Chemin de fer de Damas, Hama et Prolongement".

كان القطار المتجه من دمشق إلى بيروت ينطلق من محطة القدم جنوب دمشق إلى محطة البرامكة حيث تجمّع الركاب، ورصيف شحن وتفريغ البضائع، ومنها لدمر فالهامة، الجديدة، عين الفيجة، دير قانون، سوق وادي بردى، الزبداني، سرغايا، رياق، المعلقة، الجديدة، المريجات، صوفر، بحمدون، عاليه، عاريا، الجمهور، بعبدا، الحدث، بيروت. ويقطع المسافة بين دمشق وبيروت في تسع ساعات لقطار الركاب وثلاث عشرة ساعة لقطار الشحن.




***

تعود فكرة إنشاء **<u>خط دمشق - مزيريب (حوران)</u>** إلى عهد ولاية مدحت باشا على سوريا، عندما رفع عام ١٨٧٨ تقريراً إلى الباب العالي عرض فيه ضرورة إنشاء خط سكة حديد يربط دمشق بالمزيريب مركز لواء حوران، ليتمكن من تصريف حاصلاته الزراعية، وللمساعدة في بسط سيطرة الدولة وتوطيد الأمن فيه.

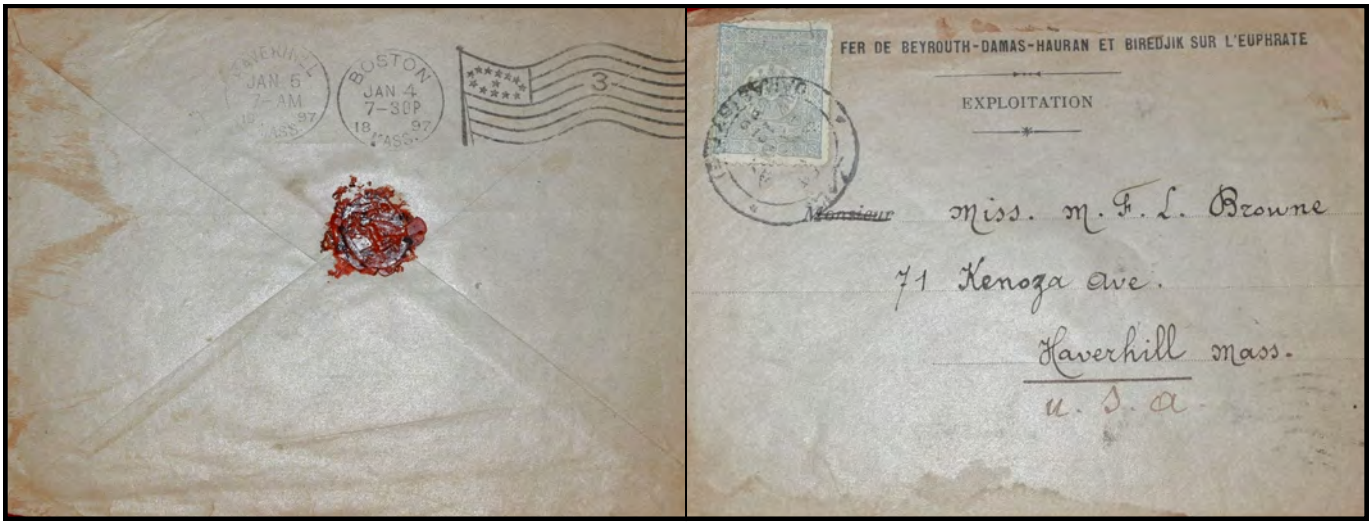
**أعطي امتيازه لشركة دمشق-حماه وتمديداتها وبدأ استثماره أواسط عام ١٨٩٤. ولم يكن مجدياً حتى عام ١٨٩٧ حين تم تنفيذ وصلة بطول ٢٤٠٠ م وصلت الخط بميناء بيروت.**

أثناء الحرب العالمية الأولى، أمر جمال باشا باستخدام قضبانه لإتمام الخطوط الحديدية في فلسطين، ولم يتم إصلاحه بعد الحرب.




وضع اخر وصلات خط حديد بيروت دمشق
في دمشق ٢٥ حزيران (يونيو) ١٨٩٥ بعدسة بونفيس

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث




مغلف **"شركة استثمار سكة حديد دمشق - بيروت - حوران"** (هي شركة Régie Général) مرسل من دمشق **بتاريخ ١٢-١١-١٨٩٦** لبوسطن_الولايات المتحدة. ختم الوصول بتاريخ ٤-١-١٨٩٧.

## محطــة قطــار بيروت
## بيروت استاسيون





مبنى محطة بيروت للمسافرين بعد انجازه مباشرة.




**ختم بريد محطة قطار بيروت**
**بيروت** (استاسيون)
**BEYROUTH**
(GARE)
**استعمل بين ١٩١٠-١٩١٢**




بطاقة بريد (المدرسة الألمانية في بيروت) مرسلة من محطة بيروت بتاريخ ٩-٢-١٩١١.

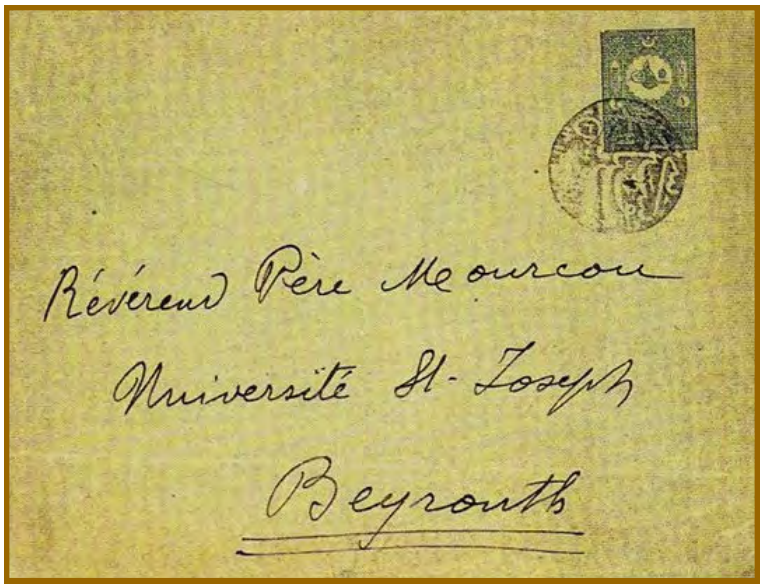
المصدر : موسوعة الأختام العثمانية (I.O.T.P.)

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

# بريد قطار شام - بيروت - شام



**بوسته سي سيار**
**بيروت شام ٢**
**١٣١١**
بريد قطار بيروت الشام ٢
١٣١١
**استعمل بين ١٨٩٣-١٩٠١**




بطاقة بريد مرسلة إلى الجامعة اليسوعية في بيروت.
المصدر : موسوعة الأختام العثمانية (I.O.T.P.)



**بيروت ايله شام اره سي**
**سيار ماموري نومرو ١**
المأمور رقم (١) لقطار بيروت - الشام ١٣١٣.
**استعمل بين ١٨٩٥-١٨٩٩**




بطاقة قرطاسية بريد مرسلة من الشام لميونيخ . ختم الوصول بتاريخ 8 JUN 98



**بيروت ايله شام اره سي**
**سيار ماموري نومرو ٢**
المأمور رقم (٢) لقطار بيروت - الشام ١٣١٣.
**استعمل بين ١٨٩٥-١٨٩٧**




بطاقة قرطاسية بريد مرسلة من الشام لهامبورغ .

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث



**بيروت ايلـه شام اره سي**
**سيار ماموري نومرو ٣**
المأمور رقم (٢) لقطار بيروت - الشام ١٣١٣.
**استعمل بين ١٨٩٥-١٨٩٧**




بطاقة بريد مرسلة من بيروت إلى برلين/ألمانيا. ختم الوصول بتاريخ ٢٨-٩-١٨٩٧.







بطاقة بريد مرسلة من بيروت لنيويورك بتاريخ ٢٤-١-١٩٠٤.



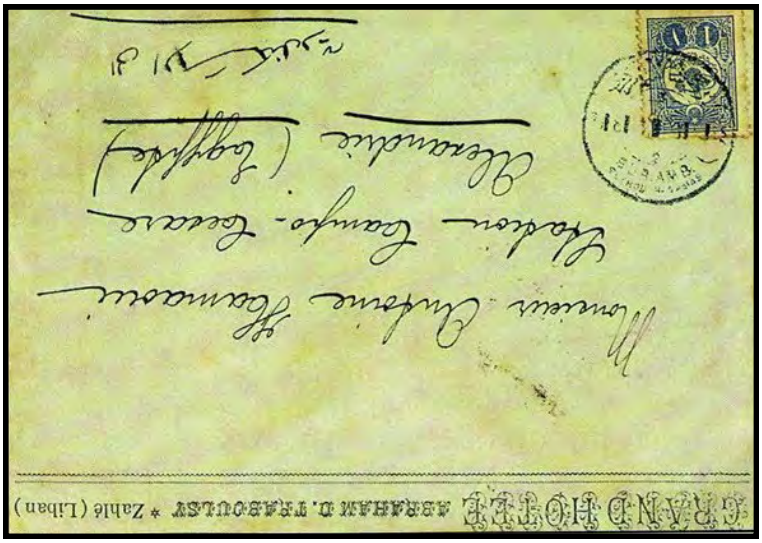




بطاقة بريد مرسلة من بيروت لنيويورك بتاريخ ١٢-٥-٣٣٢ الموافق ٣-٨-١٩١٦.

مصدر البطاقات الثلاث أعلاه : موسوعة الأختام العثمانية (I.O.T.P.)

شاكر عرقسوسي
البريد وتاريخ سوريا
الجزء الثالث



مغلف مرسل من بيروت للاسكندرية بتاريخ ٢١-٨-١٩٠٩.

المصدر : موسوعة الأختام العثمانية (I.O.T.P.)






من مجموعة جمال البرازي



ختم بيروت-شام سيار مركزي ٥ بتاريخ ٨-٨-١٣٢٣ الموافق ٤-١٢-١٩٠٧.

المصدر : موسوعة الأختام العثمانية (I.O.T.P.)







بطاقة بريد مرسلة بواسطة **مكتب بريد قطار شامـ - بيروت المتنقل/٣ Bureau Ambulant** (**شام-بيروت سيار مركزي**) **بتاريخ ٦-٨ – ١٩٠٥** إلى Westmorland N.H. الولايات المتحدة. (ختم الوصول بتاريخ ٧-٩-١٩٠٥).





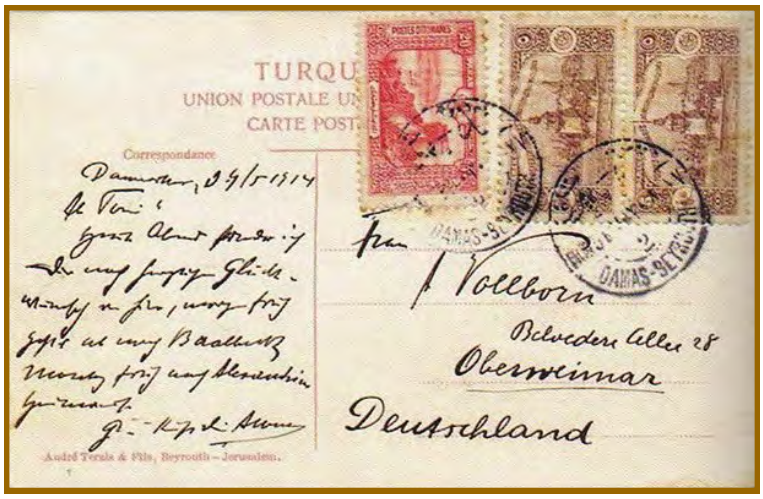

شاكر عرفنوسي
البريد وتاريخ سوريا
الجزء الثالث







مغلف "مرصد كسارة Observatoire de Ksara" - "محطة قطار سعد نايل بيروت Gare Saïd-naïl par Beyrouth" مرسلة بواسطة **مكتب بريد قطار شامـ - بيروت /١** إلى Bresban/ألمانيا.









بطاقة بريد مرسلة من دمشق إلى Oberweimar/ألمانيا بواسطة **مكتب بريد قطار شامـ - بيروت /٢** بتاريخ ١٧-٨-١٣٣٠ الموافق ٢- ١٠-٥-١٩١٤.






مغلف مرسل من دمشق للاسكندرية بتاريخ ٢١-١١-١٩١٣. الوصول بتاريخ ٢٥-١١-١٣

مصدر البطاقات الثلاث أعلاه : موسوعة الأختام العثمانية (I.O.T.P.)

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث








مغلف مسافر **من دمشق إلى بيروت بتاريخ ١٠-٨-١٩٢٦ بواسطة مكتب قطار دمشق-بيروت.**



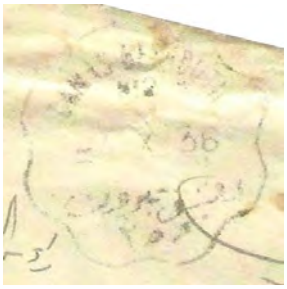


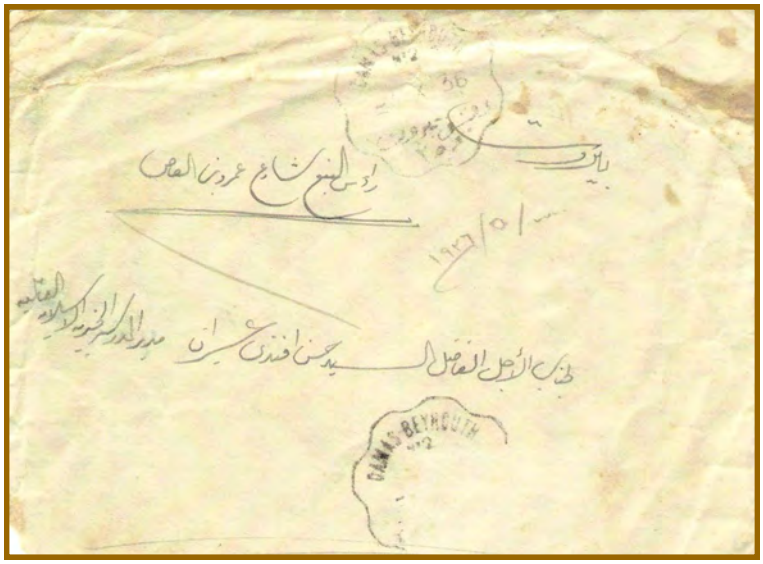

مغلف مسافر **من بيروت إلى دمشق بتاريخ ٢١-٤-١٩٢٥ بواسطة مكتب قطار بيروت-دمشق.**

المصدر : LibanPhil

The Rural Postal Servive
**خدمة البريد الطوّاف**






مغلف مسافر من دمشق بواسطة **مكتب بريد قطار دمشق -بيروت/٢ بتاريخ ٢١-١٠-١٩٣٦** إلى نيويورك. وعليه بختم قطار دمشق-بيروت الريفي Rural seal نمرة ٢.






بطاقة بريد مسافرة من دمشق بواسطة **مكتب بريد قطار دمشق -بيروت/٣ بتاريخ ٢٢-٧-١٩٣٦** إلى نيويورك. وعليه طابعان من إصدار ١٩٣٠-١٩٣٦، مبطلان بختم قطار شام-بيروت الريفي Rural seal نمرة ٣.

# سكة حديد دمشق-حماة
وامتداداتها
# Chemin de Fer de Damas-Hama
Et Prolongements




وأنجزت على عدة مراحل:
**المرحلة الأولى** خط رياق-حمص-حماه بطول ١٨٩ كم، عام ١٩٠٤.
**المرحلة الثانية** خط حماه-حلب بطول ١٤٣ كم، عام ١٩١٠.

وجاء في شروط مقاولتها، أن القصد من إنشاءها عسكري بحت. وكانت معظم مواقفها عسكرية.




مغلف "سكة حديد دمشق-حماة وتمديداتها Chemin de Fer de Damas-Hama Et Prolongements" مسافر من دمشق إلى غراس/النمسا بتاريخ ٢٠-١١-١٩٢٣




سهم شركة حديد دمشق - حماه وتمديداتها.

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

# بريد قطار شام ـ حمـا




بطاقة بريد مرسلة بواسطة **مكتب بريد قطار شامـ حما سيارلغي** إلى بلجيكا. الوصول بتاريخ ١٩٠٣

المصدر : موسوعة الأختام العثمانية (I.O.T.P.)

**ختم "شامـ ـ حما سيارلغي"**

استعمل بين ١٩٠١-١٩٠٥.

SEYYARLIGI



(من مجموعة جمال البرازي)



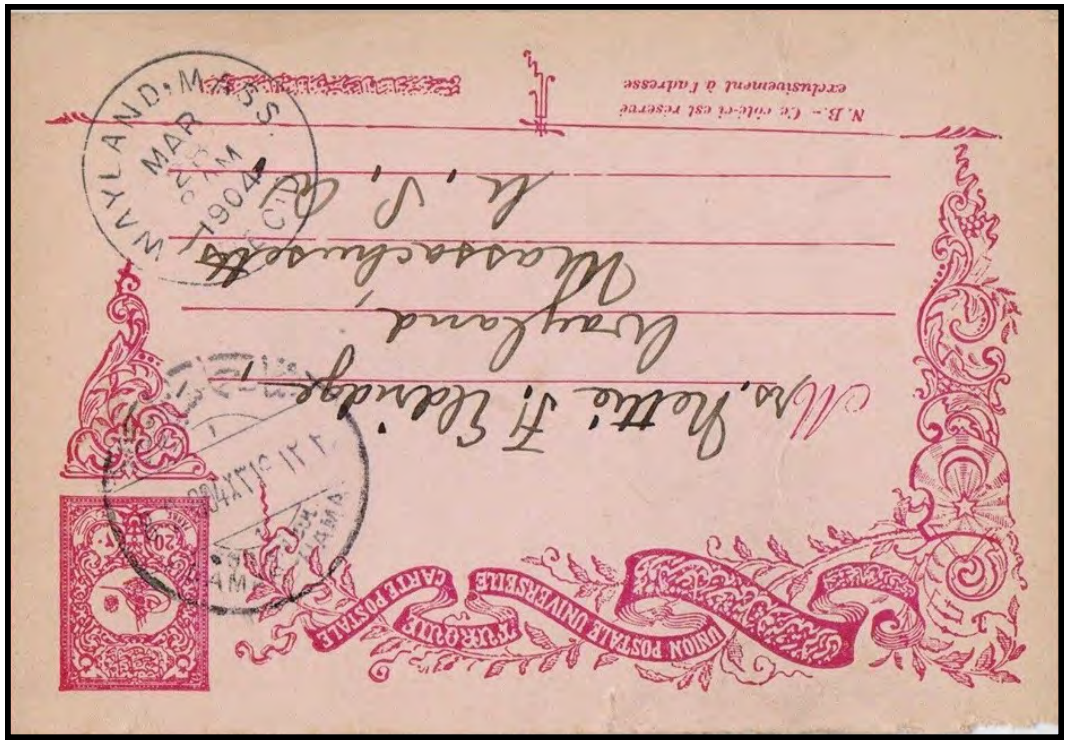
(من مجموعة جمال البرازي)



المصدر: زياد بالولي

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث




مغلف مسافر من دمشق في **قطار شام- حما بتاريخ (٢-١٢-١٣١٩) عثماني الموافق ٨-٢-١٩٠٤رومي** إلى الولايات المتحدة، الوصول بتاريخ ٢٨-٣-١٩٠٤، استغرقت الرحلة ٥٠ يوماً.






ختم قطار حما-شام بتاريخ ٢-٣-١٣٢٠ الموافق ١٦-٥-١٩٠٤.
من مقتنيات جمال البرازي

مغلف مسافر إلى برمانا/بيروت **في قطار حما-شام بتاريخ (١٨-٥-١٣٢٠) عثماني الموافق ١١-٨-١٩٠٤ رومي**. ختم القطار حما-شام نادر جداً وغير وارد في:
من مقتنيات جمال البرازي

# بريد قطار شام-حلب

استكمل خط حماه-حلب عام ١٩١٠



مغلف مسافر من **مكتب قطار شامـ ـ حلب بتاريخ ٢-١٢-٩١٠، إلى استانبول**. ترانزيت بيروت (٣-١-٩١١) و بشكطاش (١٠-١-٩١١). الوصول إلى استانبول بتاريخ ٢٠-١٠-٣٢٦.
(من مجموعة جمال البرازي).











مغلف مسافر **إلى استانبول من مكتب قطار شامـ ـ حلب/٢ بتاريخ ١٧-١٠-٣٣٦ الموافق ٢٣-١١-١٩١٠ ،** .
ترانزيت حلب (١٨-١٠-٣٣٦ الموافق ٢٤-١١-٩١٠) و بشكطاش (٢٧-١٢-٩١٠).
ختم قطار شام-حلب/٢ غير مدرج في دليل C&W.
المصدر مزاد : SPINK London

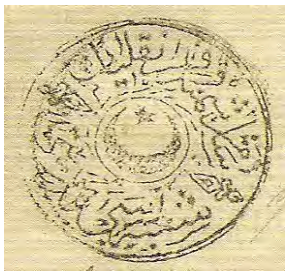
شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث






مغلف مسافر **<u>من مكتب بريد قطار حلب - دمشق بتاريخ ١٩-١٠-١٩٣٤، إلى إنكلترا.</u>**



مغلف مسافر **<u>من CREFELD / ألمانيا بتاريخ ١-٣-١٩١٨ إلى دمشق. الأرجح أنه نقل بقطار حلب-دمشق</u>**.

عليه ختم غير معروف (Unrecorded) من قبل، منقوش بالحرف العربي "شام شمندوفير نقليات - شعبه سي مدينتي" أي نقليات سكة حديد الشام - شعبة المدينة.

# بريد قطار حمص-طرابلس الشام

انجز خط حمص-تلكلخ-طرابلس عام ١٩١١، بطول ١٠٢ كم. وكانت مواقفه الهامّة: حمص، تلكلخ، وطرابلس الشام.
ساعد هذا الخط مدينة حمص على التوسع وفتح أمامها باب الاستيراد والتصدير.
اقتلعت قضبان هذا الخط أثناء الحرب العالمية الأولى واستعملت في إتمام خط بغداد نصيبين. وأعيد إصلاحه من قبل شركة سكة حديد دمشق-حماه وتمديداتها.

لسوء الحظ، لم نشاهد هذا الختم على مغلف مسافر، حتى الآن.






ختمي مركزي بريد قطار طرابلس الشام - حمص رقم ١ (١-١-١٩٢٦) ومركز بريد حمص- طرابلس الشام رقم ٢ بتاريخ (١٠-١-١٩١٣) .






ختمي مركزي بريد طرابلس الشام-حمص رقم ١ بتاريخ (٧-١٠-١٩١٣) ومركزبريد قطار حمص-طرابلس الشام رقم ٢ (١٨-٩-١٩١٥) .




ختم قطار طرابلس-حمص الريفي Rural seal نمرة ٢٣٢

شاكر عرفنسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث



# الخط الحديدي الحجازي
# ١٩٠٨




مغلف المديرية العامة للخط الحديدي الحجازي مسافر من دمشق بتاريخ ١-٤-٥٤ إلى قبرص.

مغلف المديرية العامة للخط الحديدي الحجازي مسافر من دمشق بتاريخ ٧-٦-٥٧ إلى كندا.

مغلف المديرية العامة للخط الحديدي الحجازي مسافر من دمشق بتاريخ ١٢-٦-٥٧ إلى عمان.

في عام ١٨٨٠، في عهد السلطان العثماني عبد الحميد الثاني، قدم وزير الأشغال العثماني إلى حكومته مشروعاً لإنشاء خط سكة حديد إلى الأراضي المقدسة. وذلك لأهميتة العسكرية، حيث أنه يختصر مدة الرحلة إلى الجزيرة العربية إلى خمسة أيام بدلاً من ٤٠ يوماً.
وبعد أن تم في عام ١٨٨٨ انجاز خط سكة حديد حيفا القدس (بطول ٨٧ كم)، لتسهيل وصول الحجاج المسيحيين الأراضي المقدسة، ثم انجاز خط بيروت دمشق (بطول١٤٧كم) في عام ١٨٩٢.
في أيلول (سبتمبر) من عام ١٩٠٠، تقرر البدء بانشاء الخط الحديدي الحجازي ليصل ما بين مدينة دمشق والمدينة المنورة بطول ١٣٢٠ كم. وهي مثل الخطين المذكورين، سكة حديد ضيقة (بعرض ١٠٥٠ ملم) . بوشر العمل فيها عام ١٩٠٠ ، وافتتحت رسمياً في الأول من أيلول عام ١٩٠٨ بمناسبة عيد جلوس السلطان، واستمر تشغيلها حتى عام ١٩١٦ حيث تعرضت للتخريب أثناء الثورة العربية الكبرى. وبعد سقوط الدولة العثمانية وحتى الآن لم يتفق على اصلاح الخط وإعادته للعمل.
أنشأت لغرض خدمة حجاج بيت الله الحرام انطلاقاً من مركزها في دمشق الشام، بدل السفر بواسطة قوافل الجمال المرهقة والتي كانت تستغرق أربعين يوماً وكانت تتم بحراسة عشرة آلاف جندي يقودهم أمير الحج الشامي، لحمايتها من تعديات البدو .
كلف المشروع ٣,٥ مليون ليرة ذهبية عثمانية جمعت من تبرعات مسلمي العالم، واختصرت زمن الرحلة إلى حوالي ٥٥ ساعة.
وبعد سقوط الدولة العثمانية، اتفق على أن تؤول ملكية كل جزء من هذا الخط إلى الدولة التي يمر في أراضيها. وحتى الآن لم تتفق هذه الدول على اصلاح الخط وإعادته للعمل.



مسار الخط الحديدي الحجازي. والصورة للخط في منطقة الزرقاء في شرق الأردن.





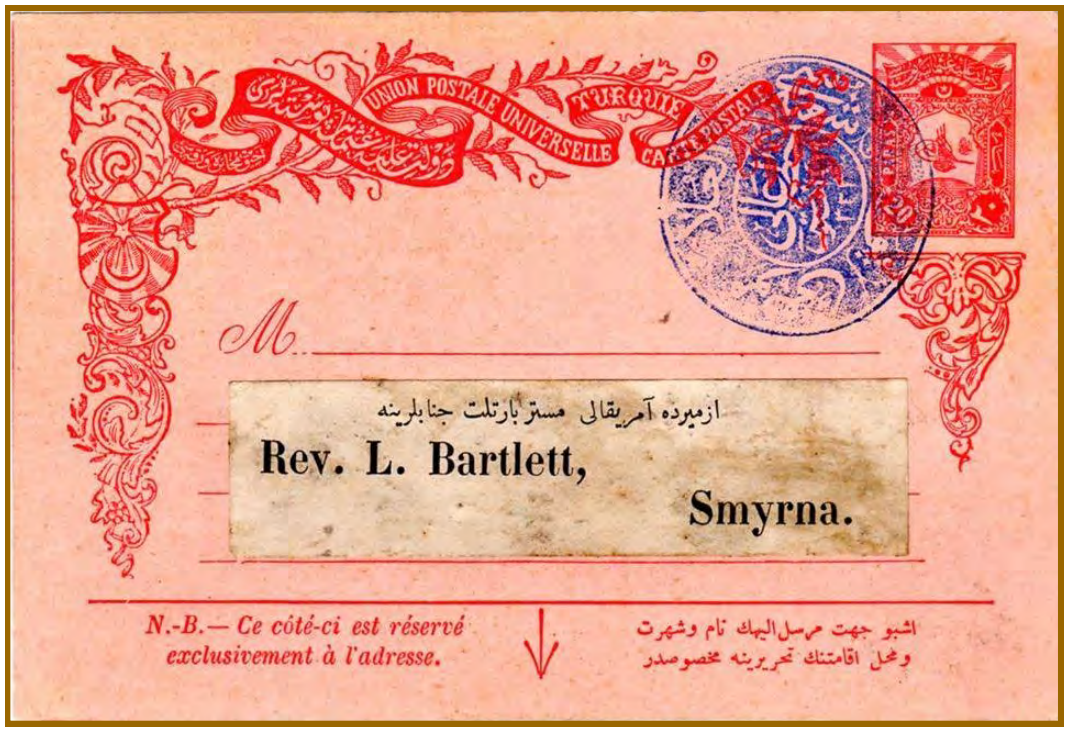
محطة الحجاز في دمشق ومحطة المدينة المنورة نقطتي البداية والنهاية للخط الحديدي الحجازي.



الختم الذي استعمل ليوم واحد فقط احتفالاً بوصول خط سكة حديد الحجاز لهذه البلدة التي تقع على بعد ٥٠٠ كم شمال المدينة المنورة.
كتب فيه: "العلا موقفي بوسته شعبه سي * خط عالي ١٩ أغسطس ١٣٢٣"
يعني شعبة بريد موقف العلا * الخط العالي ١٩ أغسطس ١٣٢٣ الموافق ١-١١-١٩٠٧.



مغلف مسافر لمعان من مكتب بريد الخط الحديدي الحجازي في العلا .
المصدر : مقتنيات سعد الدريس.




بطاقة عليها ذات الختم مرسلة لأزمير.
من مقتنيات Atadan Tunaci

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

# بريد الخط الحديدي الحجازي

## أختام تخليص بريد قطارات الخط الحديدي الحجازي:

### ١- مكاتب البريد في محطات القطار:

محطة قطار القدم-دمشق

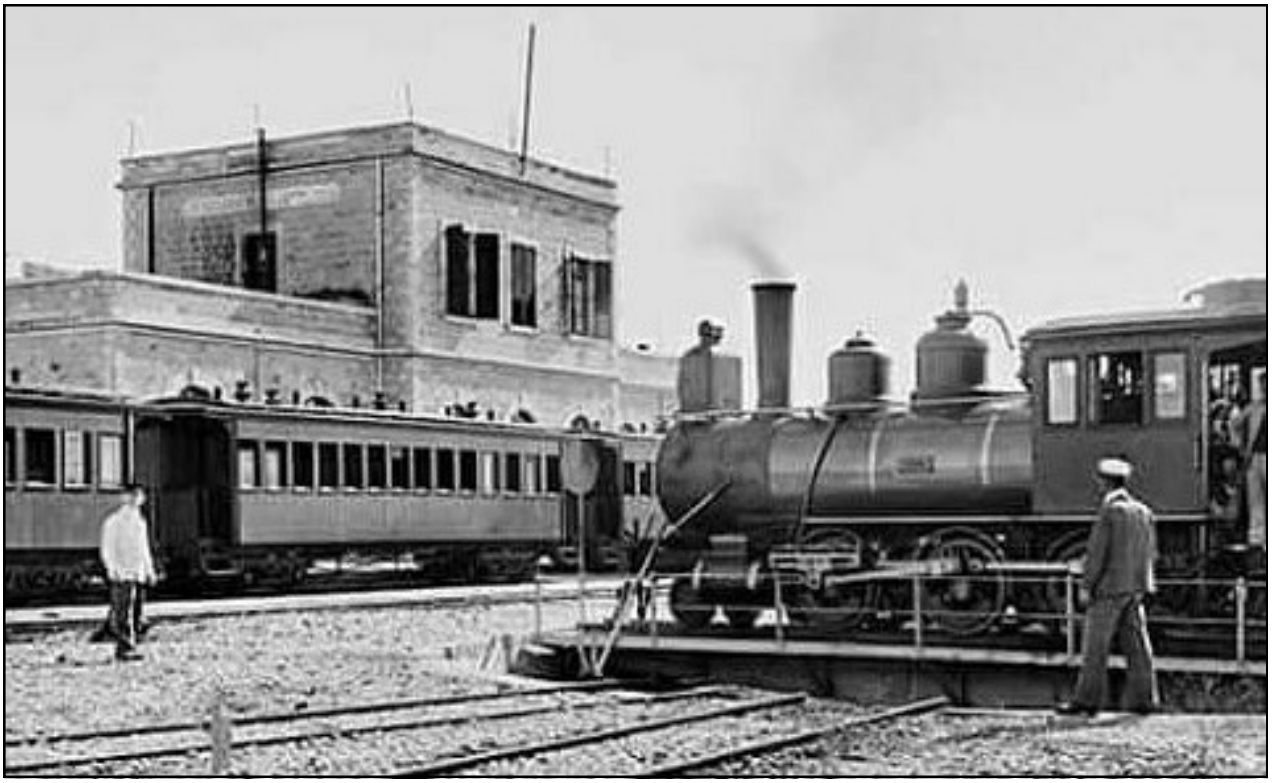






بطاقة بريد مسافرة من مكتب بريد الخط الحديدي الحجازي في القدم الشريف (جنوب دمشق) بتاريخ ٢-٩-١٢٣٢ الموافق ٥-١١-١٩١٦، مرسلة إلى مكتب بريد الخط الحديدي الحجازي في حيفا.

المصدر : Atadan Tunaci

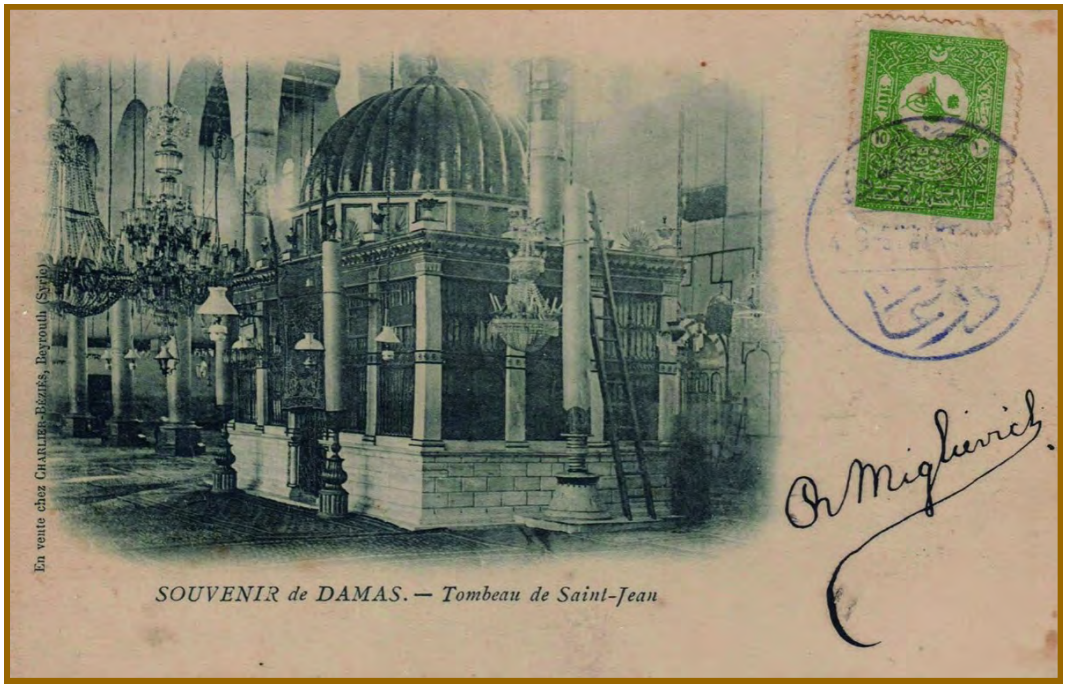


شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

كتب محمد كرد علي في الجزء الخامس من كتابه ( خطط الشام ) بالصفحة ١٩٦ - ١٩٧: بقي مبدأ الخط الحجازي حتى سنة ١٩٠٨ في منتهى محلة الميدان بدمشق بالقرب من قرية القدم ، وقد بنيت بعد هذا التاريخ ( محطة القنوات ) الواقعة غرب مدينة دمشق. (التي اكتمل بناؤها عام ١٩١٠ وافتتحت رسمياً عام ١٩١٣ بعد استكمال اتمديدات السكة وتهيئة الأرصفة)

**محطة قطار درعا**




بطاقة بريد مسافرة من مكتب بريد الخط الحديدي الحجازي في درعا غير واضح.
من مقتنيات Dr. Atadan Tunaci.
المصدر : (THE MIDDLE EAST PHILATELIC BULLETIN– No. 6) .

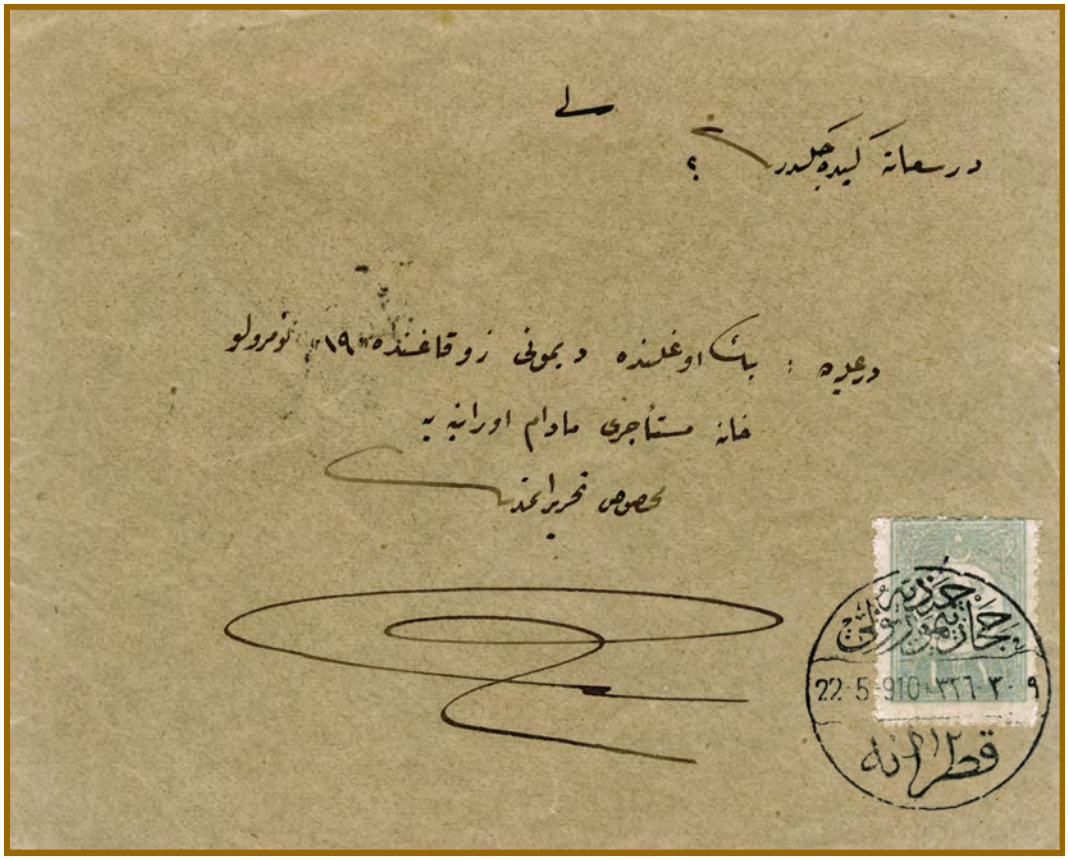


شاكر عرفنسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

الصورة ملتقطة عام ١٩٠٨في حفل افتتاح محطة درعا للخط الحديدي الحجازي أيام الحكم العثماني

**محطة قطار القطرانة**




مغلف مسافر من مكتب بريد الخط الحديدي الحجازي في القطرانه (جنوب عمان بين معان والزرقا) بتاريخ ٩-٢-١٣٢٦ الموافق ٢٢-٥-١٩١٠، مرسلة إلى مكتب استنبول (على الخلف، ختم الوصول بتاريخ ١٦-٦-١٩١٠).



شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

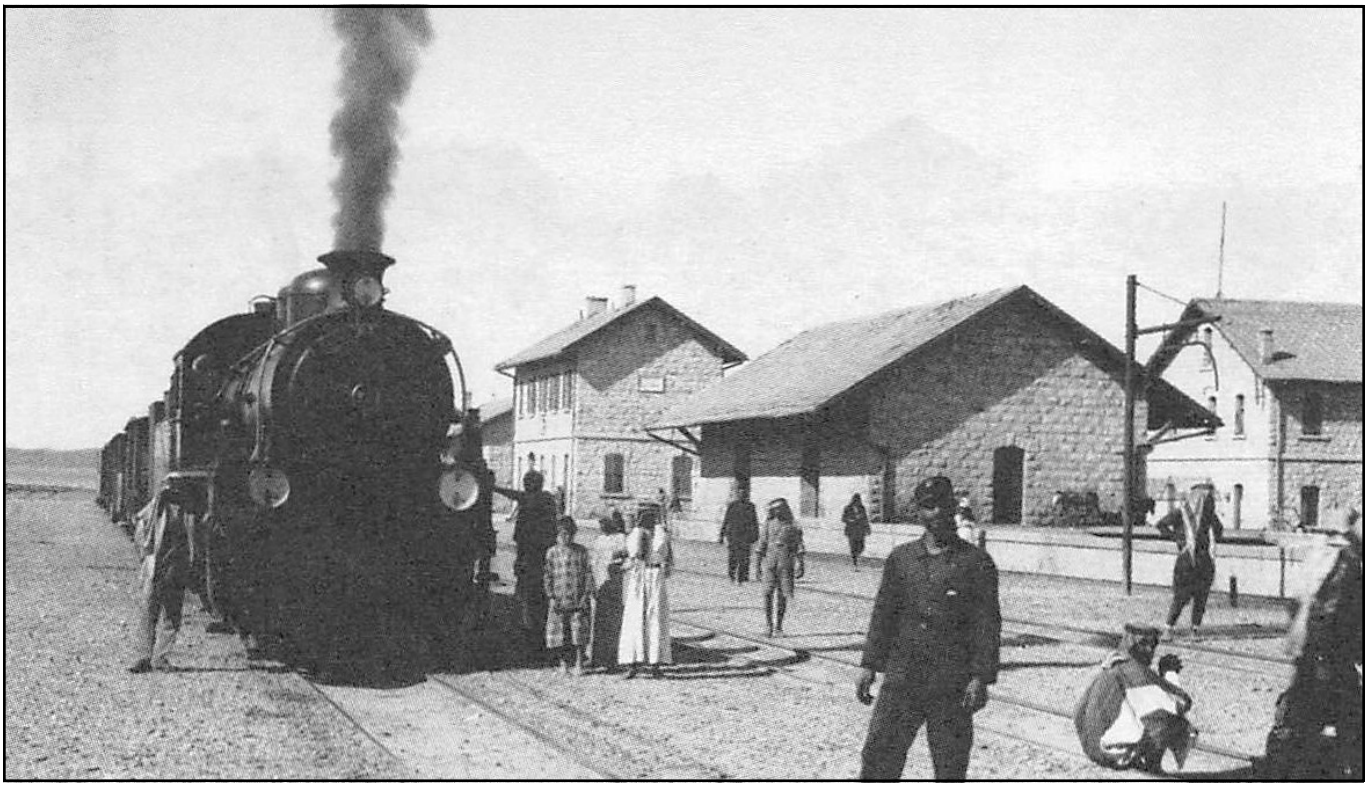
**محطة قطار معان**







بطاقة بريد مسافرة من مكتب بريد الخط الحديدي الحجازي في معان بتاريخ ٢١-٦-١٢٢٣ الموافق ٢٦-٢-١٩٠٧، مرسلة إلى مكتب بريد الخط الحديدي الحجازي في حيفا.



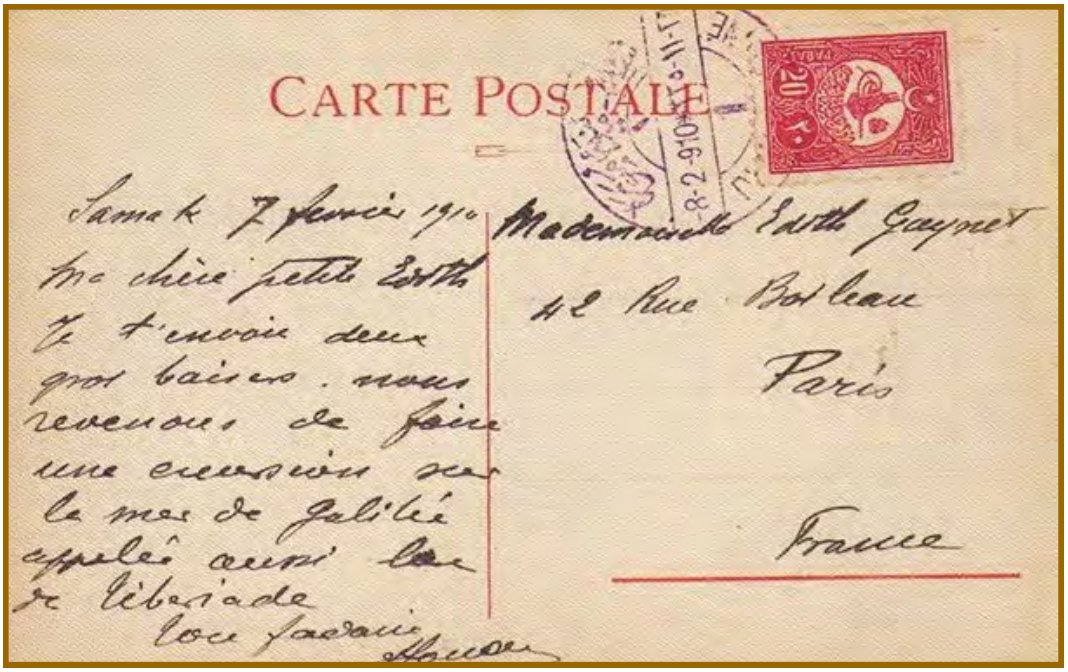
الصورة عام ١٩٢٠ لمحطة معان وهي واحدة من أهم محطات الخط الحديدي الحجازي وهي الآن آخر المحطات العاملة حتى الآن للقطار القادم من دمشق.

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

# أختام تخليص بريد قطارات الخط الحديدي الحجازي

## ٢- مكاتب البريد السيار TPO على قطارات دمشق - المدينة المنورة:

**كافة هذه الأختام نادرة رغم أنها استخدمت حوالي عشر سنوات.**



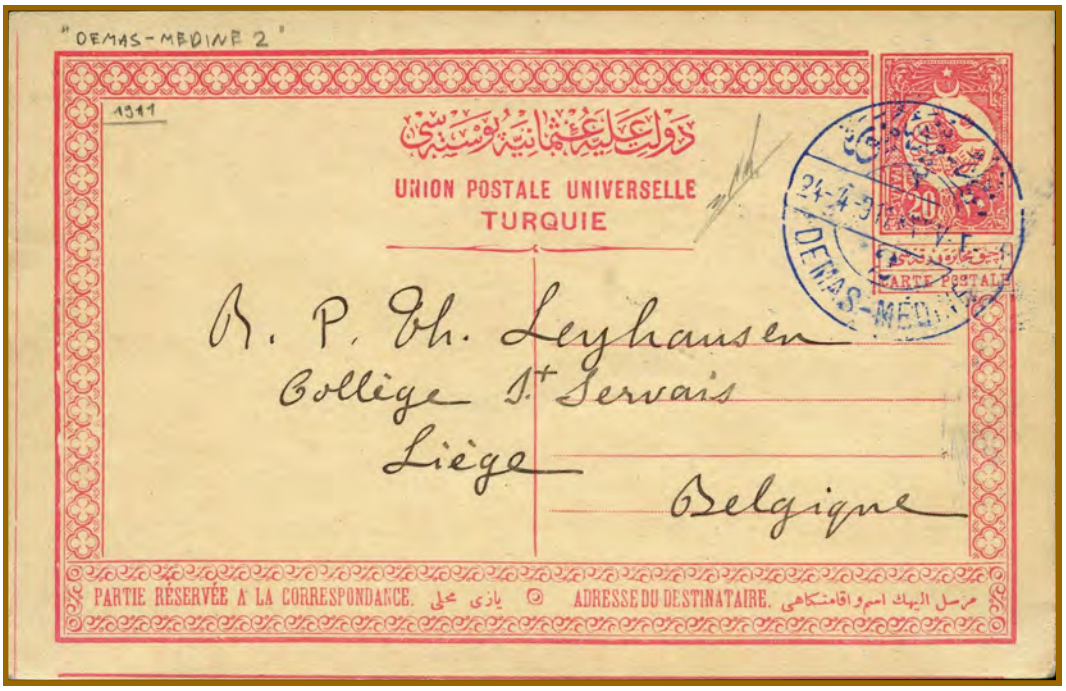




بطاقة بريد مسافرة من مكتب البريد رقم ١ في قطار الخط الحديدي الحجازي بتاريخ ٨-٢-١٩١٠، مرسلة إلى فرنسا.

المصدر : موسوعة الأختام العثمانية Illustrated Ottoman-Turkish Postmarks

البطاقتان التاليتان تحملان الختمين رقم ٢ و٣ من أختام شامـ - مدينة منورة، هما من أندر أختام الخط الحديدي الحجازي. وهما غير مدرجتان في موسوعة الأختام العثمانية Illustrated Ottoman-Turkish Postmarks.










بطاقة قرطاسية بريد مسافرة إلى بلجيكا، **مبطلة بختم شامـمدينة منورة/٢ بتاريخ ٢٤-٤-١٩١١.**

هذه البطاقة هي واحدة من أربعة مشابهة معروفة للآن.

المصدر مزاد David Fildman Oct 2018 شهادة Nakri.

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

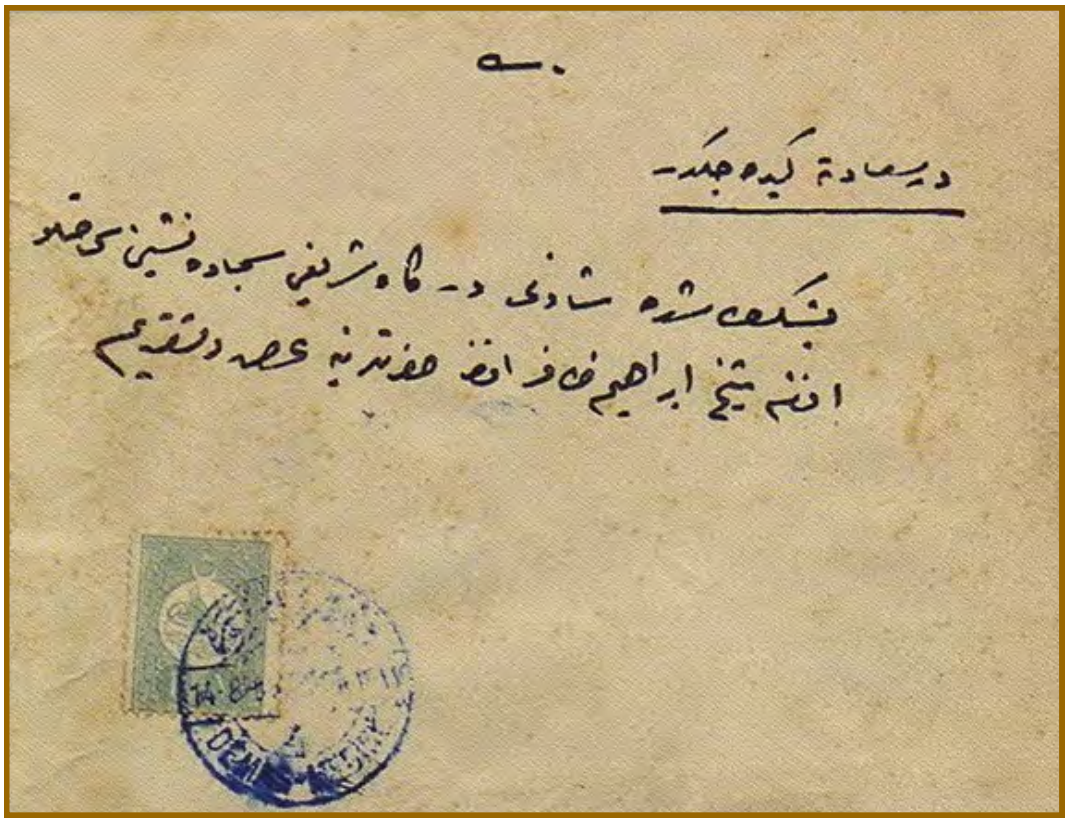





بطاقة قرطاسية بريد مسافرة من درعا إلى لندن، مبطلة بختم **مكتب بريد قطار شامـ-مدينة منورة/٣ بتاريخ ١١-٧-١٩١١.** ختم وصولها إلى لندن بتاريخ ٢٤-٧-١١ على الخلف.

**البطاقة الوحيدة التي تحمل ختم شامـ - مدينة منورة/٣.**

من مقتنيات سعد الدريس






مغلف مسافر إلى استنبول، عليه ختم **مكتب بريد قطار شامـ-مدينة منورة/٤ بتاريخ ١٧-١٢-١٣٢٣ الموافق ١٤-٨-١٩٠٧.**

المصدر : موسوعة الأختام العثمانية Illustrated Ottoman-Turkish Postmarks

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

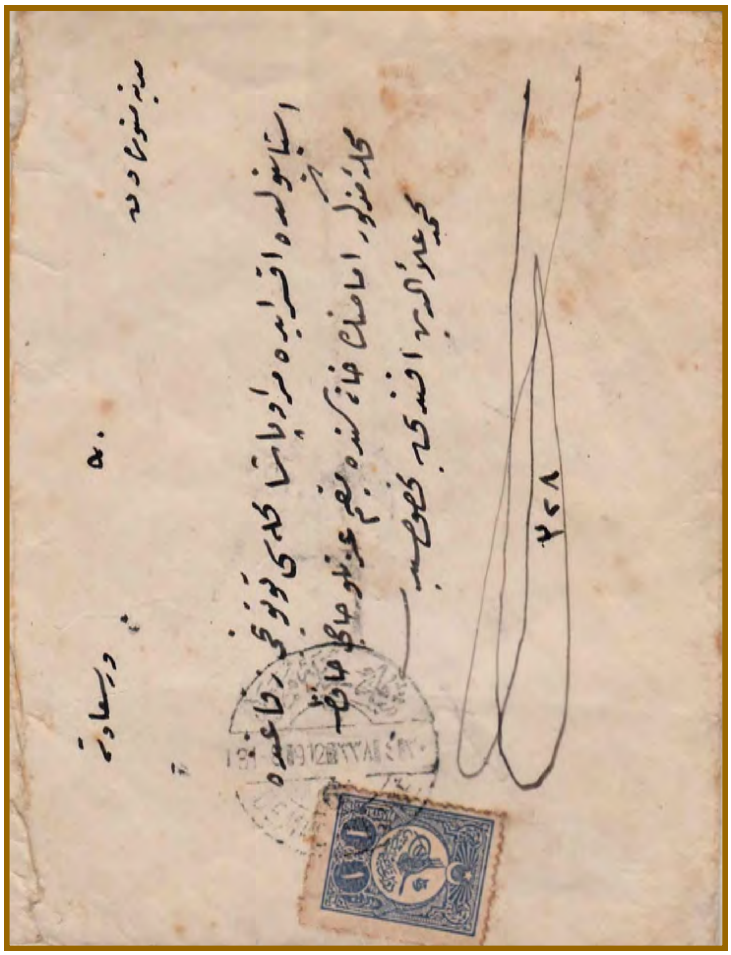






بطاقة قرطاسية بريد مسافرة من القطرانه إلى أورفه، عليه ختم **مكتب بريد قطار شامـ-مدينة منورة/٥ بتاريخ ٢٤-١١-١٣٢١ الموافق ١٤-٢-١٩١٥.**

المصدر : موسوعة الأختام العثمانية Illustrated Ottoman-Turkish Postmarks





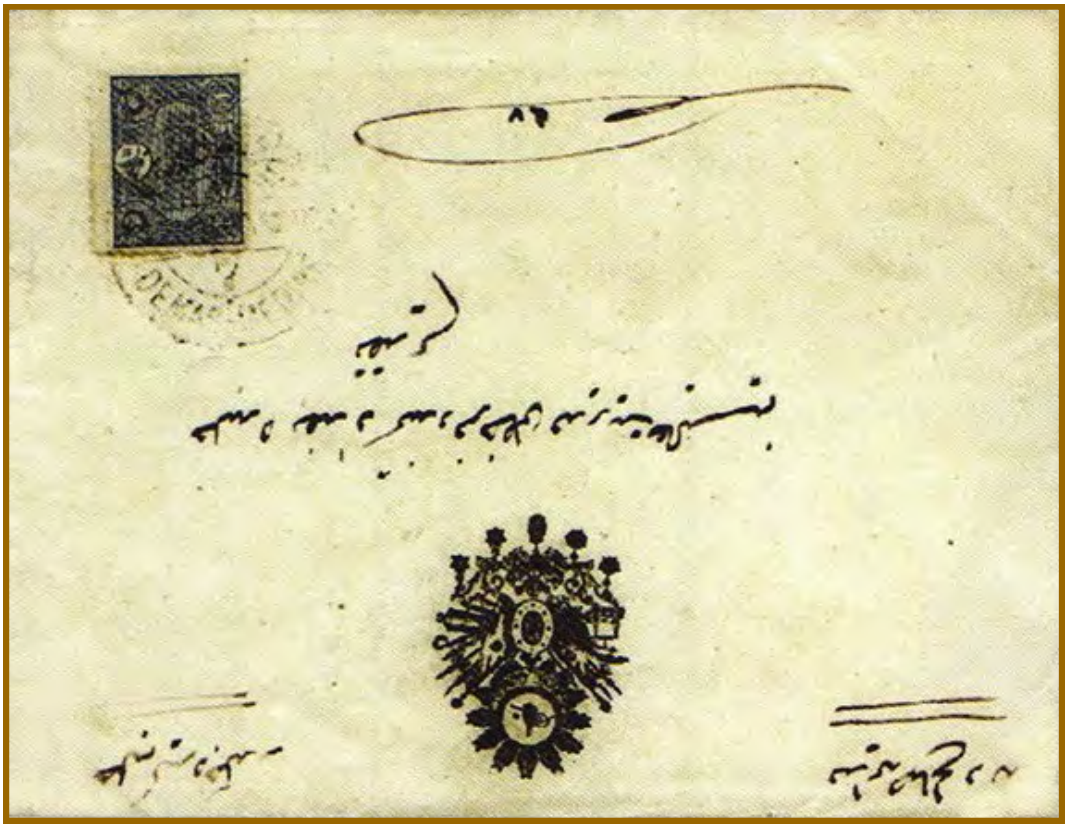



٥-٩-١٣٢٦ الموافق ١٦-١١-٩١٠

مغلف مسافر إلى استنبول، عليه ختم **مكتب بريد قطار شامـ-مدينة منورة/٦ بتاريخ ٢٠-٤-١٣٢٨ الموافق ١٣-٩-١٩١٢.**

المصدر : Atadan Tunaci

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث









زوج طوابع عثمانية ٢٠ باره
إصدار ١٩٠٩، وعليها ختم
**مكتب بريد شامـ ـ مدينة منورة**
**٧** بتاريخ ١٩-٤-١٩٠٩

المصدر : مجموعة جمال البرازي.

مغلف مسافر إلى استنبول، عليه ختم **مكتب بريد قطار شامـمدينة منورة/٧ بتاريخ غير واضح.**

المصدر : موسوعة الأختام العثمانية Illustrated Ottoman-Turkish Postmarks




لم يشاهد هذا الختم على مادة بريدية حتى الآن.

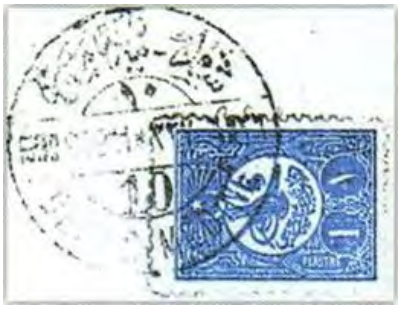
شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث






بطاقة بريد مسافرة إلى إزمير، عليها ختم **<u>مكتب بريد قطار شام-مدينة منورة/٩ بتاريخ ٢٦-١١-١٣٢٣ الموافق ١٩-٢-١٩٠٧.</u>**

المصدر : موسوعة الأختام العثمانية Illustrated Ottoman-Turkish Postmarks






شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

## ٣- البريد المنقول بواسطة الخط الحديدي الحجازي:






بطاقة بريد مسافرة **من مكتب البريد العثماني في المدينة المنوره/١ بتاريخ ١٩-٦-١٩١٧ إلى استنبول، بواسطة الخط الحديدي الحجازي** قبل شهرين من تخريبه. عليها ختم المراقبة العسكرية في المدينة المنورة. ختم الوصول لاستنبول بتاريخ ١-٧-١٧، حيث خضع للتغريم. استغرقت رحلة البطاقة ١١ يوماً.
من مقتنيات سعد الدريس.









مغلف مسافر من **عمان (السلط) إلى دمشق بتاريخ ٢٧-٨-١٩١٨ بواسطة قطار الخط الحديدي الحجازي**. وصل إلى دمشق بتاريخ ٣٠-٨-١٩١٨، وسلم في اليوم التالي. حتى الآن، فإن ختم عمان (السلط) شوهد على طوابع من القياس الصغير. وختم المراقبة العثماني (عمان) لم ير قبل هذا المغلف.
**هذا المغلف أرسل قبل شهر واحد من هزيمة الجيش التركي أمام القوات العربية**




شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

## ٤- البريد المنقول بواسطة الخط الحديدي الحجازي من عمان-درعا:



مغلف مسجل مرسل من المفرق (بحسب محتواه) لحيفا. نقل لعمان بواسطة القطار عمان-درعا حيث أبطلت طوابه التخليص بختم مكتب البريد السيار **عمان-درعا A** بتاريخ 7 FE 33 ووصل لمكتب بريد عمان بذات التاريخ، ومنها بطريق البر للقدس (ختم ترانزيت القدس بتاريخ 8 FE 33 ) ومنها لحيفا (ختم الوصول بذات التاريخ).




بطاقة بريد مسافرة بقطار عمان-درعا بتاريخ 8 SR 31 .
الطابع مبطل بختم مكتب البريد السيار **عمان-درعا B**.
المصدر: **Fuad M. Adeeb**

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

## ٥- مكاتب البريد السيار على قطارات دمشق - معان:









مغلف مسافر بواسطة **مكتب بريد قطار شامـ - معان/٢ بتاريخ ٨-٤-١٩١٠** إلى استنبول.




بطاقة بريد مرسل من "محطة رياق" "Rayak Station" أرسلها على الأغلب المراقب العسكري **البريطاني بتاريخ ١٧-٥-١٩٢٠** إلى انكلترا. البطاقة **سافرت بالقطار من رياق إلى دمشق ومنها بواسطة قطار الخط الحديدي الحجازي إلى اللد حيث وضع عليه ختم مركز بريد القطار "R.M.S. - I.E.F. 18 MAY 1920".**

**أهمية هذه البطاقة، أنها أرسلت قبل يوم ميسلون (٢٤ تموز ١٩٢٠) أي عندما كانت رياق والبقاع تحت سلطة الحكومة العربية.**

# بريد قطار شام-حيفا

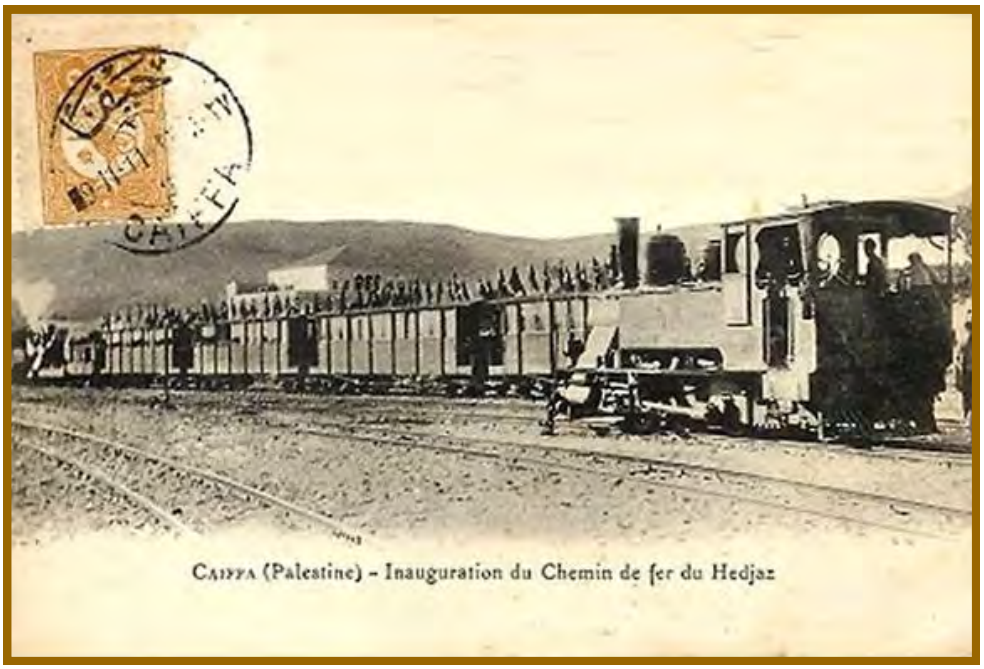
وأنشئ على مرحلتين ليكون فرعاً من الخط الجديدي الحجازي:
حيفا-درعا (سكة حديد مرج ابن عامر) وأنجز عام ١٩٠٢ بطول ١٦٨ كم.
درعا-دمشق ولنجز عام ١٩٠٣ بطول ١٣٨ كم.




مسار سكة حديد شام-درعا-حيفا



صورة مأخوذة عام ١٩٠٣ أثناء تمديد سكة حيد حيفا-درعا.
المصدر: Ottoman Imperial Archives




**عندما أنجز الخط الحديدي الحجازي وافتتح رسمياً عام ١٩٠٨، صار قطار حيفا-درعا جزءً من الخط الحديدي الحجازي وارتيطت حيفا بالمدينة المنورة.**
بطاقة البريد هذه (**حيفا/فلسطين افتتاح سكة حديد الحجاز**) مسافرة من حيفا بتاريخ (٢٧-٨-١٣٢٧) عثماني الموافق ٩-١١-١٩١١ رومي.

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث









مغلف مرسل من تورونتو/كندا بتاريخ ٦-٤-١٩٠٥ للاسكندرية. وصل بحراً لحيفا. وغادرها بواسطة القطار بتاريخ ١٠-٤-١٩٠٥ ووصل للاسكندرية بتاريخ ٢٨-٤-١٩٠٥.

المصدر : موسوعة الأختام العثمانية Illustrated Ottoman-Turkish Postmarks.




شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث









بطاقة بريد مسافرة بواسطة **مكتب بريد قطار شامـ - حيفا/١ (DANAS-CAIFFA 1) من صمخ بتاريخ ١٠-٩-١٩١٤ إلى يافا**، ترانزيت حيفا (١٠-٩-١٤) والوصول ليافا (١٣-٩-١٤).







ختم قطار شام-حيفا/٢ (العثماني) على طابع المملكة السورية بتاريخ ١٠-١٠-١٩٢٠.




ختم قطار شام-حيفا/٢ (العثماني) على طابع فلسطين صدر عام ١٩٢٠.




مغلف مسافر بواسطة **مكتب بريد قطار شامـ - حيفا/٢ (DAMAS-CAIFFA 2) بتاريخ ٢٩-٧-١٩١٣** إلى القاهرة (لسليمان بيه ناصيف)، ختم الوصول بتاريخ ٦-٨-١٣، حيث أعيد إرساله إلى استنبول.

المصدر: مقتنيات جمال البرازي.

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

**من كتاب أسطفان "فلسطين طوابع وأختام"** ص ١٠٣:
كان يعمل على القطار مكتب بريد سيار، بدأ من سنة ١٩١١ وما بعد، مستعملاً ختم "شام-حيفا" "DAMAS-CAIFA"، وآخر يحمل "حيفا-شام" لم يشاهد حتى الآن. واستعمل هذان الختمان حتى سنة ١٩٢٠، وشوهدا أيضاً مستعملين على طوابع المملكة السورية مؤرخة بتاريخ ١٩٢٠ و ١٩٢١.
وفي سنة ١٩٢٠ استبدل بهما أختاماً جديدية تحمل "DAMAS-HAIFA".





مغلف مسافر إلى مصر بواسطة **مكتب بريد قطار شام - حيفا (DAMAS-HAIFFA) بتاريخ ١١-١١-١٩٢١**، وصول حيفا ١٦-١١-٢١.




مغلف مسافر بواسطة **مكتب بريد قطار حيفا-دمشق (CAIFFA-DAMAS) بتاريخ ١-٣-١٩٢٧**.




# سكة حديد بغداد

كان مشروع مد سكة حديد تربط استنبول ببغداد (بطول ١٦٠٠ كم)، من بين محاولات السلطان عبد الحميد الثاني لاستنهاض "الرجل المريض" كما كانوا يسمون الدولة العثمانية. وقد وجد عوناً في القيصر الألماني فيلهيلم الثاني الذي قام بزيارة الدولة العثمانية أواخر عام ١٨٩٩ (شملت الزيارة حينها استنبول ودمشق وبيروت والقدس) الذي تحمس للمشروع وعمل على تنفيذه بمساعدة ألمانيا في تقديم التمويل والمساعدة الفنية اللازمين.




بدأ تنفيذ هذا المشروع عام ١٩٠٣ واستمر، رغم كل الصعاب التي واجهته، حتى عام ١٩١٨ حيث توقف قبيل انتهاء الحرب العالمية الأولى وقد تبقى على اكتماله مسافة ٣٠٠ كم (هي المسافة بين نصيبين وكركوك).

زمن الانتداب الفرنسي، عرف نظام سكة الحديد في سوريا إضافة وحيدة ، تمثلت في تمديد سكة حديد بغداد من نصيبين(في تركيا) إلى حدود العراق عام ١٩٣٥، وجرى تمويلها من صناديق المصالح المشتركة. واتفق مع الأتراك على أن تكون الأقسام السورية من خط بغداد خاضعة لإشراف شركة "سكة حديد دمشق-حماه وامتداداتها .D.H.P" على غرار الخط الحديدي الحجازي منذ ١٩٢٤.







محطتي بغداد والمسلمية في حلب

# بريد قطار بغداد






مغلف مسجل مسافر **من مكتب بريد حلب بتاريخ ٢١-١-١٩٠٦ إلى كالكوتا/الهند عن طريق القسطنطينية.** غادر بواسطة القطار بتاريخ ٢٣-١-٠٦، ووصل إلى القسطنطينية وغادرها بنفس اليوم (٢٣-١-٠٦).
وصل إلى مسجلات الهند بتاريخ 4 FE 06.
وصل إلى كالكوتا بتاريخ 12 FB 06.

إلى اليمين **ختم مكتب بريد قطار (شامـ ... ؟ ـ دار عليه سيار مركزي).**
وإلى اليسار ختم مغادرة مكتب بريد القسطنطينية * استنبول.




شاكر عرفنوسي
البريد وتاريخ سوريا
الجزء الثالث




مغلف مسافر **من مشهد/ايران بتاريخ ٢٩-٤-١٩١٥ إلى برلين** عن طريق بغداد واستانبول.




مغلف مسافر **من مشهد/ايران بتاريخ ٢٦-٩-١٩١٥ إلى برلين** عن طريق بغداد واستانبول.



بطاقة قرطاسية بريد مرسلة من قبل أحد الضباط النمساويين (في الوحدة النمساوية المجرية التي كانت تقاتل مع الجيش العثماني) **من مكتب البريد العثماني شامـ/٢ بتاريخ ٥-٥-١٩١٦ إلى النمسا (بواسطة قطار بغداد-برلين).**



بطاقة بريد مرسلة من قبل أحد الضباط **في راس العين بتاريخ ٨-١١-١٩١٧ إلى النمسا بواسطة خدمة البريد العسكري لقطار بغداد بحسب الختم الدائري.** وعليها ختمين باللون البنفسجي، أحدهما دائري والثاني من سطر واحد يحمل كل منهما بالكتابة التركية القديمة عبارة ( أوستريا و مجارستان رأس العين منزل نقطه سي) تعني نقطة رأس العين التابعة للأمبراطورية النمساوية-المجرية.



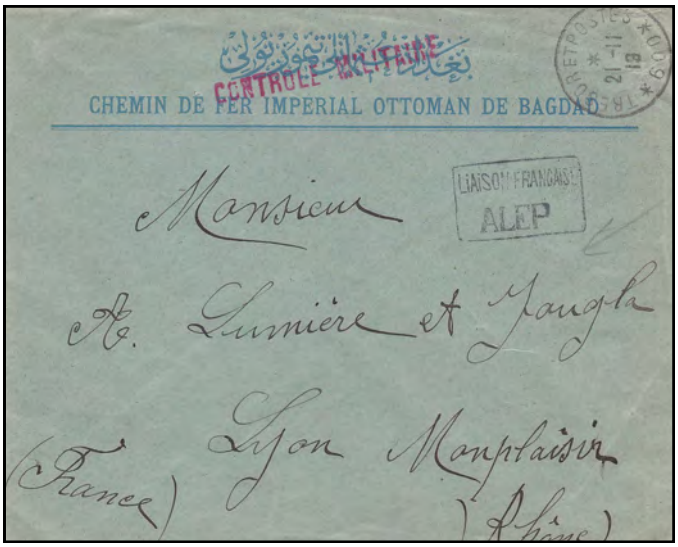
بطاقة قرطاسية بريد مسافرة **من ديار بكر إلى محطة قيادة خط حديد حلب - بغداد، في حلب.** وعليها ختم المراقبة، وختم مكتب بريد قطار بغداد-حلب:

BAGDAD-HALAB T.P.O. 20. 04.1917

وهو ختم غير مذكور في دليل الأختام العثمانية Ottoman-Turkish Postmarks and C&W Catalog. (مجموعة جمال البرازي)



مغلف **"سكة حديد المشرق"** مسافر من شام (بتاريخ غير واضح) إلى ألمانيا. وعليه ختم المراقبة العثماني في استانبول.



مغلف **"سكة حديد بغداد الملكية العثمانية "** مسافر من مركز TAA 600 في بيروت بتاريخ ٢١-١١-١٨ إلى فرنسا. وعليه ختم المراقبة العسكرية الفرنسية باللون الأحمر. وختم "الارتباط الفرنسي - حلب" .




مغلف المفوضية الفرنسية في فارس Légation de France en Perse مسافر من طهران بتاريخ 25 XII 21 إلى Villacoublay/ فرنسا.
**<u>سافر إلى بغداد (25 DEC 23)، ومنها إلى حلب ليصل في نفس اليوم (23.12.25) ما يؤكد أنه سافر بالقطار (إذ أن الرحلة بين بغداد وحلب تستغرق خمسة أيام على الأقل كما سبق وبينّا)</u>**. ثم وصل إلى Pera (قرب استنبول) (1.1.26) فسالونيك (اليونان) (7JAN26) ثم أثينا (8JAN26) وأخيراً إلى شافيل Chaville/فرنسا (21-1-26).




مغلف مسافر **<u>من بغداد إلى برلين بواسطة السكك الحديدية العراقية</u>** وعليه: طابع بريد بـ ١٥ فلس (إصدار ١٩٣١)، وطابع السكك الحديدية I.R. بـ ١٠ فلوس، وتعليمات أن يسلم (للقطار) في محطة بغداد.




مغلف مسافر **<u>من حلب بتاريخ ٩-١-٤٢ إلى أضنه/ولاية جيحان بتركيا</u>** **<u>سافر بواسطة سكة حديد الجنوب</u>** كما يشير الختم الأحمر باللغتين التركية الجديدة والفرنسية.

# قطار الشرق السريع
# ORIENT-EXPRESS







تتألف سكة قطار الشرق السريع من جزئين رئيسيين، وتفرعاتهما:

**الجزء الأول Simplon-Orient Express**، وقد انطلق أول قطارات هذا الجزء من باريس إلى فيينا بتاريخ ٥-٦-١٨٨٣.

وفي تشرين الأول (أكتوبر) ١٨٨٣ تمددت الخدمة إلى استنبول، لكن كان يتوجب على الركاب اجتياز نهر الدانوب بواسة العبارة ومن ثم ليركبوا قطاراً آخر إلى فارنا، ومنها يتابعون بقية الرحلة بواسطة العبارة.

وبتاريخ الأول من حزيران (يونيو) ١٨٨٩ انطلقت أول رحلة من باريس إلى استنبول بدون توقف. وبذلك تم اختصار مدة عبور الرسائل بشكل ملحوظ.. فصارت الرسالة من استنبول إلى بريطانيا تستغرق أربعة أيام فقط.

**الجزء الثاني Taurus Express**، وقد انطلق أول قطارات هذا الجزء في ١٥ شباط (فبراير) ١٩٣٠. وقد كان الركاب حينها يقطعون المسافة بين نصيبين وكركوك (الجزء غير الكتمل من سكة حديد بغداد) بواسطة حافلات كانت تعدها الشركة المشغلة للخط.

وبعد اكتمال مقطع نصيبين-كركوك كان قطار الشرق السريع يسير ثلاث رحلات أسبوعياً من استنبول لبغداد، مع وصلتين نحو القاهرة من حلب، ونحو طهران من بغداد. وقد انطلقت أول هذه الرحلات من محطة حيدر باشا في استنبول يوم ١٧ تموز (يوليو) عام ١٩٤٠ ووصلت إلى محطة بغداد المركزية يوم ٢٠ تموز (يوليو).

اعتباراً من عام ١٩٦٥ صارت رحلات القطار رحلتين أسبوعياً. واعتباراً من ١٩٧٢ اقتصرت على رحلة واحدة (كان يصل لحلب يوم ثلاثاء ). وقد توقفت تلك الرحلات اعتباراً من عام ٢٠٠٣. (بعد الاحتلال الأميركي للعراق)

كانت شركة " La Compagnie Internationale des Wagons-Lits" الفرنسية هي التي تدير وتشغل قطار الشرق السريع على خطوط السكك الحديدية للبلدان التي يمر بها.

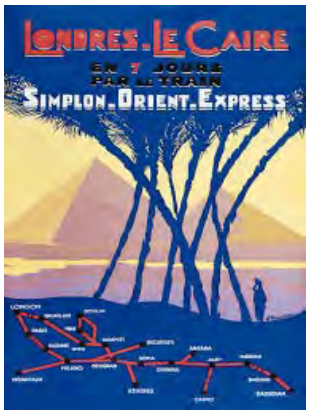














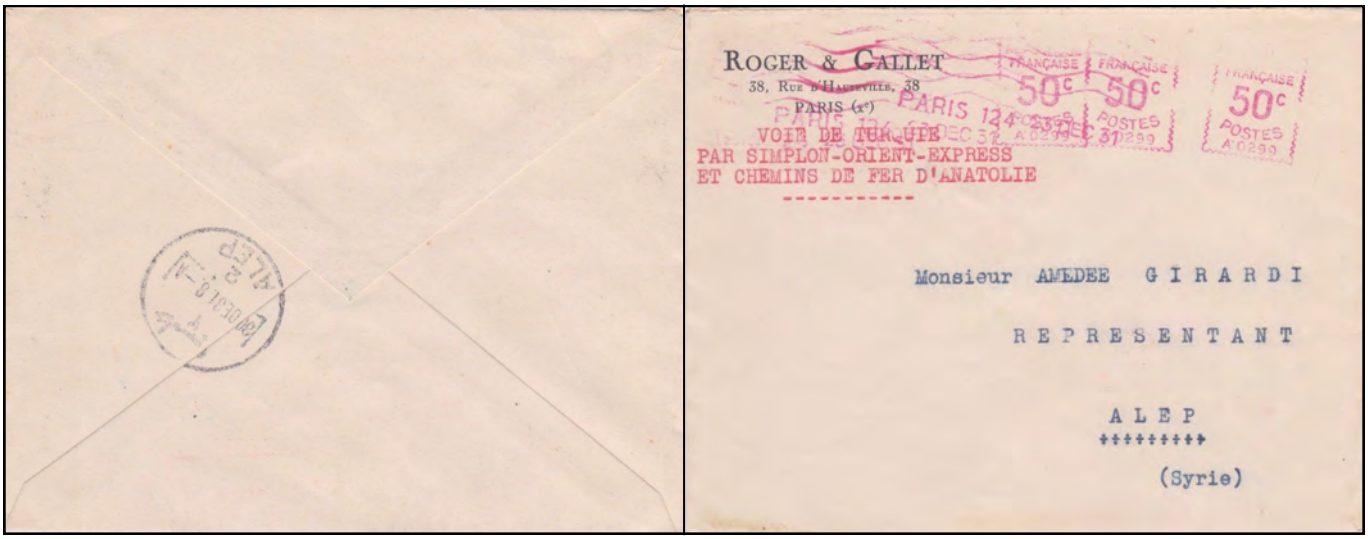


شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

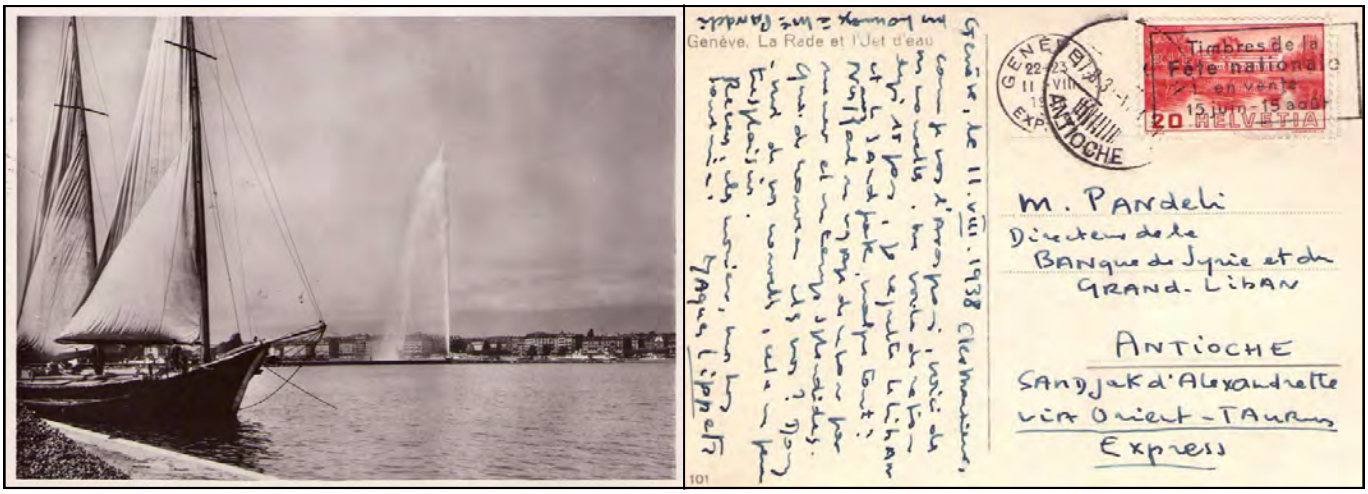
# البريد المنقول بقطار الشرق السريع
# Mail carried on the Orient Express Ttain




أقدم مغلف Non philatelic، معروف حتى الآن، مسجل عليه طلب نقله **بواسطة قطار الشرق السريع "Per Orient Express"**. مسافر بواسطة مكتب البريد البريطاني بالقسطنطينية **بتاريخ JA 22, 1884**. وصل إلى Oxford بتاريخ Ja 26, 84. (الختم على الخلف).




مغلف مسافر **من باريس بتاريخ ٢٣-١٢-١٩٣١ إلى حلب** . بواسطة **: "طريق تركيا: "سنبلون - قطار الشرق السريع" Simplon - Orient Express"** - و "**سكة حديد الأناضول**". وصل إلى حلب بتاريخ ٣٠-١٢-٣١.




بطاقة بريد مرسلة **من جنيف/سويسرا بتاريخ ١١-٨-١٩٣٨إلى أنطاكية** بواسطة "**قطار الشرق - طوروس" —Orient - Taurus Express**". وصلت إلى أنطاكية بتاريخ ١٧-٨-٣٨.

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

# الفصل الثالث

# البريـــد البحـــري
# Maritime Mail

## تمهيـــــــــد

حتى عام ١٩٥٣ (تاريخ بدء عمل ميناء اللاذقية)، كانت بيروت المنفذ البحري الوحيد لدمشق وجوارها، في حين كانت الاسكندرون (قبل أن تضم لتركياعام ١٩٣٩)، ميناء حلب وجوارها .

كانت الموانئ وخدمات الشحن في زمن الدولة العثمانية، تكفي حاجات البلاد. وكان مرفأ بيروت الذي يحتل المرتبة الثالثة في الدولة، يوفر حاجات سورية الوسطى كلها. على أن تقدم ميناء حيفا بعد ١٩٠٦ بدأ يهدد مكانته.

وبحسب الاتفاقية التركية - الفرنسية لعام ١٩٠٣، كان مقرراً أن تحول فرنسا موانئ حيفا ويافا وطرابلس إلى موانئ حديثة. أما ميناء الاسكندرون، فقد كان قيد التطوير من قبل الألمان بين ١٩١١-١٤ كجزء من مشروع سكة حديد بغداد. أما المدن الساحلية الأخرى ذات الشواطئ الصالحة لرسو السفن فلم تتعاط سوى مهن الملاحة المحلية والصيد.

كانت هذه المرافئ تستخدم من قبل خدمات منتظمة لشركات أجنبية هي:

- مراكب البحر المتوسط Paquebots de la Méditerranée (الفرنسية).
- المساجيري ماريتيم Messageries Imperials, Service Maritimes (الفرنسية).
- الشركة الروسية للملاحة والتجارة (روبيت) - (РОПиТ) :
  Russian Company for Steam Shipping and Trade (ROPiT)
- لويد ÖSTERREICHISCHER LLOYD (النمساوية).
- لويد تريستينو LLOYD TRIESTINO (الايطالية).
- شركة البوستة الخديوية Khedivial Mail S.S. Company. (المصرية).
- السفن البريطانية.
- السفن الألمانية.
- خطوط التصدير الأمريكية AMERICN EXPORT LINES (الأمريكية).

ورحلات غير منتظمة لسفن من بريطانيا واليونان ورومانيا وألمانيا وتركيا وبلغاريا. وكذلك رحلات موسمية لنقل المحاصيل أو الحجاج وما شابه. وكذلك السفن الحربية للدول المتحالفة.

أدى تدخل الدول الأجنبية بعد حصولها على ما سمي "الامتيازات الأجنبية" التي أعطتها الدولة العثمانية للدول الأوروبية منذ الاتفاقية مع بريطانيا عام ١٥٨٩، والاتفاقيات التي تلتها، بحجة تسهيل التجارة، إلى أن **تقوم الدول التي لديها أسطول من المراكب البخارية بالتوفيق بين العمل التجاري لهذه المراكب ووجود نظام بريدي متقدم لديها، وذلك بإنشاء مكاتب بريد تابعة لتلك الدول. وقد أقيمت هذه المكاتب في المدن الساحلية الرئيسية، سواء في تركيا أو اليونان، أم في المشرق العربي حيث أقيمت في كل من بيروت والاسكندرون واللاذقية وطرابلس الشام ويافا وحيفا والقدس (مدينة داخلية استثنيت بسبب وضعها الخاص). مستفيدة من الإمتيازات.**

**وقد بقيت هذه المكاتب تعمل على خدمة مصالح بلادها التجارية أساساً، حتى اندلاع الحرب العالمية الأولى عام ١٩١٤**، حين توقف بعضها وتحول بعضها الآخر (البريطانية والفرنسية) إلى مكاتب للبريد العسكري، قدمت خدماتها للمدنيين في بداية فترة إحتلال بلاد الشام. إلى أن ألغيت تماماً بموجب اتفاقية لوزان عام ١٩٢٣.

اعتباراً من أواخر عام ١٩١٨ جعلت السلطات العسكرية البريطانية بورسعيد مركزاً لتجميع البريد الموجه للغرب. وكرس الفرنسيون بيروت لنقل البريد من المناطق التي يديرونها.

في زمن الانتداب الفرنسي، جرى توسيع وتحديث المرافئ وكانت إدارتها مشتركة فيما بين جهاز مختص تابع للمفوضية العليا، والسلطات المحلية، والشركات ذات الامتيازات. في بيروت نفذ مشروع كبير لتوسيع وتعميق منطقة رسو السفن عام ١٩٣٧. وفي طرابلس أضيفت حواجز لصد الأمواج. وفي اللاذقية شيدت بعض المنشأت. كما جرت أشغال لاستصلاح مرفأ الاسكندرون.

وقد توزعت السفن البخارية الكبيرة، التي ترفع أعلام فرنسا وايطاليا وبريطانيا وعدة دول أخرى بين المرافئ الأربعة المذكورة، لكن ميناء بيروت كان يستقبل أكبر عدد من هذه السفن.

**وأياً كانت وسيلة النقل البري، مما سبق وبيناه، فقد كانت غايتها إيصال البريد الخارجي (الدولي) لواحد من موانئ البحر المتوسط.**

**وبما أننا نحصر بحثنا في المناطق التي خضعت للسلطات التي حكمت سوريا، فإن المكاتب التي سنهتم بها هي:**

١- مكاتب البريد **الفرنسية** (وعملت اعتباراً من عام ١٨٤٥).
٢- مكاتب البريد **النمساوية** (وعملت اعتباراً من عام ١٨٤٥).
٣- مكاتب البريد **الروسية** (وعملت اعتباراً من عام ١٨٥٧).
٤- مكاتب البريد **المصرية** (وعملت اعتباراً من عام ١٨٧٠).
٥- مكتب البريد **البريطاني** (وعمل اعتباراً من عام ١٨٧٣).
٦- مكتب البريد **الألماني** (وعمل اعتباراً من عام ١٨٨٤).

**وقد عملت المكاتب الأربعة الأولى في كل من: الاسكندرون، اللاذقية، طرابلس الشام وبيروت.**
**أما المكتبان البريطاني والألماني فقد عملا في بيروت فقط.**

أثرت هذه المكاتب على نظام البريد العثماني الضعيف أصلاً. فعمدت السلطات العثمانية لتطبيق عدد من الاجراءات للحد من تفوق مكاتب البريد الأجنبية، كخفض قيمة الطوابع العثمانية المخصصة لاستعمالها للبريد الخارجي، ومنع المكاتب الأجنبية من استعمال السكك الحديدية لنقل البريد، والأهم من كل ذلك، منع تلك المكاتب من نقل البريد الداخلي (بين المدن والبلدات).

وللتحايل على هذه الاجراءات قامت بعض المكاتب الأجنبية بخفض قيمة طوابعها، والتعاقد مع جهات خاصة لنقل البريد المحلي:

- فقد لجأ مكتب البريد الفرنسي في بيروت للتعاقد مع وكيل محلي يقوم بمهمة جمع وتوزيع البريد الذي تنقله المراكب الفرنسية من المدن والبلدات الساحلية جنوب بيروت.
- كما كان للبريد الفرنسي وكيلٌ في حلب يقوم بنقل البريد بينها وبين بيروت والاسكندرون، وبالعكس.
- وكان وكيلا شركة لويد في كل من حلب والاسكندرون يقومان بنقل بريد المكتبين النمساويين بين المدينتين.
- وكان لمكتب البريد الروسي وكيل ينقل بريد المكتب بين حلب والاسكندرون أو بيروت وبالعكس.

لكن السلطات العثمانية أوقفت هذا التحايل وأجبرت المكاتب على قصر عملها على نقل البريد عبر البحر، واستخدام البريد العثماني لنقل البريد المحلي. وذلك اعتباراً من عام ١٨٦٥ كما تبين لنا.
وسنقوم بتفصيل هذا الموضوع لاحقاً.

***

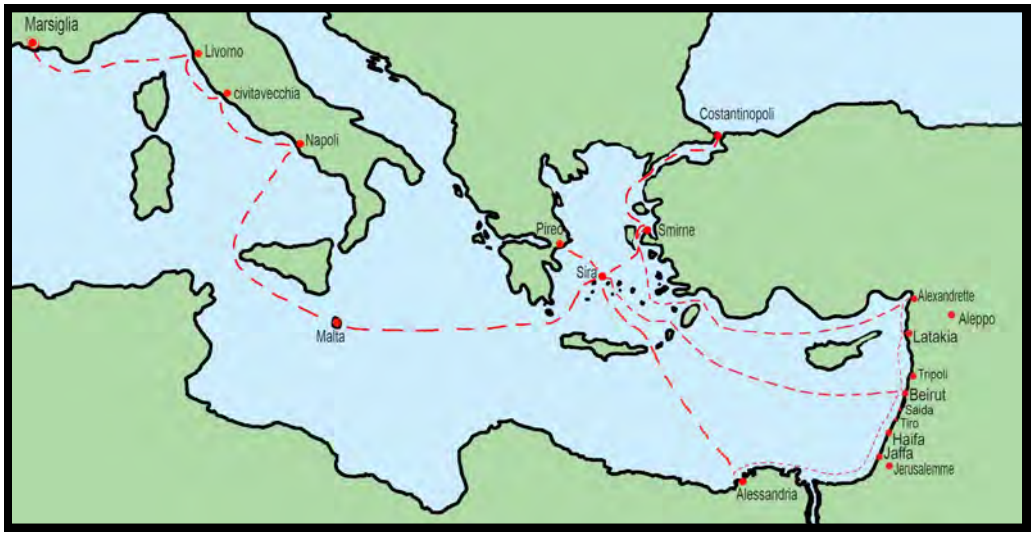
**يشتمل هذا الفصل على:**

١- البريد المنقول بالمراكب الفرنسية.
٢- البريد المنقول بمراكب شركة لويد النمساوية.
٣- البريد المنقول بالمراكب الروسية.
٤- البرشيد المنقول بالمراكب المصرية.
٥- البريد المنقول بالمراكب البريطانية.
٦- البريد المنقول بالمراكب الألمانية.
٧- رسائل منقولة بالمراكب اليونانية واليابانية. (لم يكن لليونانيين ولا لليابانيين مكاتب بريد في المنطقة).
٧- البريد المنقول بالمراكب الأميركية. (لم يكن للأمريكيين مكاتب بريد في المنطقة).

# ١-البريد المنقول بالمراكب الفرنسية
# Mail shipped by French Steamers

استند النظام البريدي الفرنسي في المشرق، على قاعدتين، مكاتب البريد الرسمية، وشركة النقل النقل البحري "مراكب إدارة البريد" أو "Les Paquebots De L'Administration des Postes" التي تأسست عام ١٨٣٧ والمملوكة من الدولة الفرنسية وكافة العاملين فيها موظفون لديها. ثم تمت خصخصتها حزئياً.
في البدء سميت المراكب الفرنسية **"مراكب البحر المتوسط"** "**PAQUEBOTS DE LA MEDITERRANEE**"
ثم صار اسم الشركة: **"Compagnie des Messageries"** بعد أن تملكتها الدولة الفرنسية عام ١٨٥١. ووسعت مكاتبها في معظم موانئ البحر المتوسط وبحر ايجة، ثم إلى بعض موانئ البحر الأحمر.

اعتباراً من عام ١٨٤٥، صار أسطولها يعمل على خطين منفصلين:
- الأول: مرسيليا- موانئ غرب ايطاليا-مالطا-بيرا-إزمير- ومنها إلى استنبول والعودة بنفس الطريق. ، أو إلى الاسكندرون واللاذقية وبيروت فالاسكندرية.
- والثاني: مرسيليا-مالطا-الاسكندرية-بيروت. والعودة بنفس الطريق.




افتتح الفرنسيون في بلاد الشام مكاتب بريد في كل من **الاسكندرون، اللاذقية،** وكان بريدها ينقل بالمراكب المتجهة إلى إزمير.
و**بيروت، طرابلس الشام، ويافا،** وكان بريدها ينقل بالمراكب المتجهة إلى الاسكندرية.
وإلى أن صدرت الطوابع الفرنسية أواخر عام ١٨٤٩، كانت أجور التخليص على الرسائل تستوفى نقداً ويتم تدوين القيمة على الرسالة.
بعد صدور الطوابع واستعمالها في جميع المكاتب الفرنسية، كان يتم إبطالها بأختام منقطة تحمل رقم مركز البريد.
وبعد عام ١٨٧٦، صار الابطال يتم بواسطة أختام مدورة ذات مؤرخة في مركزها.
وفقا لدراسة أجريت على حوالي ٢٢ ألف طابع استعملت في مراكز البريد الفرنسي في الدولة العثمانية، تبين أن ترتيب تلك المراكز لجهة كمية الطوابع التي استهلكت في كل منها، كان: الاسكندرية، استنبول، بيروت، سالونيك، إزمير، فالاسكندرون.

بين ١٩١٤-١٩١٩ أغلقت معظم المكاتب بسبب الحرب. وبعضها تحول للعمل حسب النظام العسكري واستعاد تقديم خدماته للبريد المدني. وبحسب معاهدة لوزان، ألغيت تلك المكاتب بسبب إلغاء الامتيازات الأجنبية (٢٤ تموز)، ما عدا مكتبي الاسكندرية وبور سعيد الذين أغلقا في ٣١ آذار ١٩٣١.

سنجد على بعض المغلفات الأختام التالية:

**PD** وهو مختصر Payé jusqu'à Destination، وهو يعني أن الأجرة مدفوعة لحين وصول الرسالة إلى العنوان المدون عليها.

**PP** وهو مختصر Port Payé ويقصد بها أن الأجرة مدفوعة إلى ميناء الوصول، وأن الرسالة تسلم في مكتب الشركة الناقلة في ذلك الميناء.

**BM** وهو مختصر Boîte Mobile، أي أن الرسائل وضعت في علبة (أو كيس) تم نقلها بواسطة المركب لتسليمها إلى ناقل آخر أو إلى مكتب الشركة الناقلة في ميناء الوصول.

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

## البريد المنقول بواسطة "مراكب البحر المتوسط"
## Mail shipped by "PAQUEBOTS DE LA MEDITERRANEE"







بدأت الرسائل المحمولة بواسطة مراكب البحر المتوسط تحمل الختم المستطيل اعتباراً من عام ١٨٣٧. وكان هذا الختم بأحد قياسين: ٣٢×١٦ ملم، أو ٢٨×١٢ ملم. وكان باللون الأحمر أو الأسود.







ختم الوصول إلى لندن نتاريخ
12 JULY 1837

رسالة مطوية .F.L من "شركة الهند الشرقية E.I.C" **مسافرة إلى لندن من بومباي بتاريخ ٢٨-٤-١٨٣٧**. بحراً بواسطة سفينة بريطانية للبصرة، ثم براً إلى دمشق (٥-٦-٣٧) وبيروت (٧-٦-٣٧). ثم بواسطة مراكب البحر المتوسط إلى الاسكندرية (١٧-٦-٣٧)، ألى مرسيليا (٥-٧-٣٧) **والوصول إلى لندن بتاريخ ١٢-٧-١٩٣٨**. (استغرقت الرحلة شهران ونصف).




مغلف مسافر **من اللاذقية إلى مرسيليا بتاريخ ٢-١-١٨٧٠**، عليه ختم **PD**، وخلص عليها في أزمير بطابع فرنسي أبطل بختم إزمير المنقط رقم **5098** بأرقام كبيرة . ختم ترانزيت بيروت (٧-١-٧٠)، وختم الوصول لمرسيليا (١٨-١-٧٠).

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

# البريد المنقول بواسطة "مراكب البريد الفرنسية"

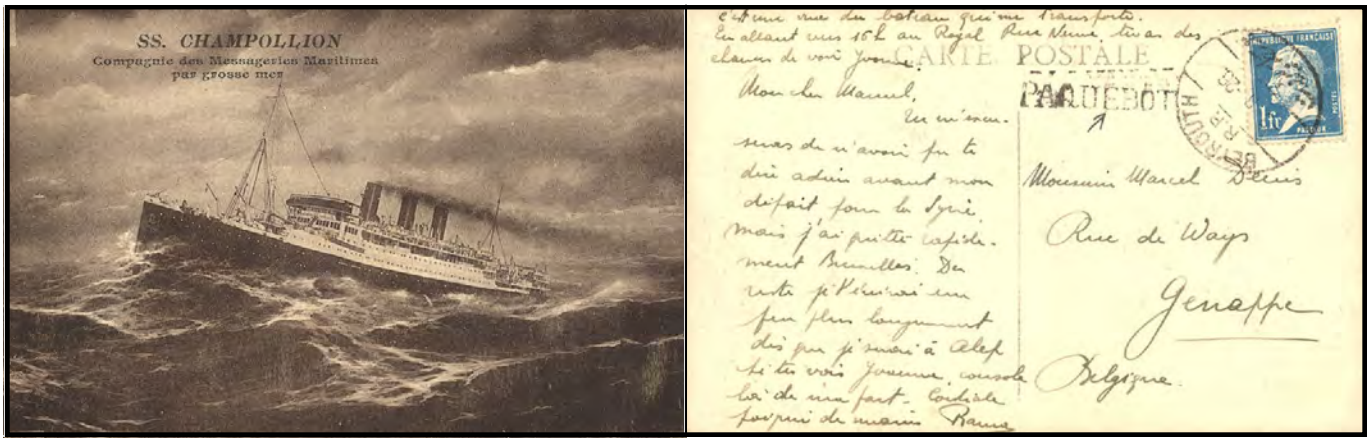
PAQUEBOTS-POST FRANCAIS

## MESSAGERIES IMPERIALES

**DANS LA MEDITERRANEE**




بطاقة بريد عليها صورة الجامع الأموي بدمشق. والطابع Levant Yv. No. 13 عليه ختم PAQUEBOT بالمقلوب. أختام المغادرة غير واضحة (يرجح أنها لبيروت)ن ترانزين إزمير ٣-١-١٩٠٥، ختم الوصول إلى Vaucluse/فرنسا بتاريخ ١٠-١-١٩٠٥.




بطاقة بريد SS. CHAMPILLION Compagnie des Messageries Maritimes par grosse mer البحرية مسافرة **من بيروت بتاريخ ٨-٣-١٩٢٦ إلى بلجيكا** وعليها ختم PAQUEBOT.







مغلف "MESSAGERIES MARITIMES" مسافر **من بيروت بتاريخ ١٧-١٢-١٩٢٩ إلى فرنسا**، وعليه الختم PAQUBOT وختم الوصول بتاريخ ٢٦-١٢-٢٩.

# مكتب البريد الفرنسي في بيروت
# Beirut French Post Office

**افتتح مركز البريد الفرنسي في بيروت في ١٦ تشرين الثاني(نوفمبر) ١٨٤٥. وأغلق عام ١٩١٤ بعد اندلاع الحرب العالمية الأولى.**

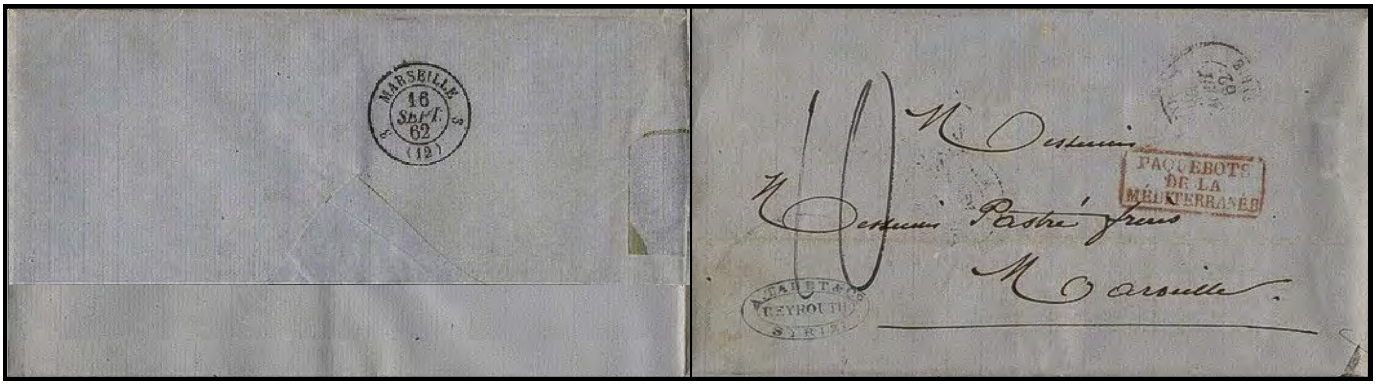



وبحسب Bernardo Longo في مقالته على موقع The Lebanese Association of collectors of stamps and Postal History فإن أول رسالة صادرة عنه أمكن رصدها حتى الان هي التالية وهي Folded Letter (رسالة مطوية) **مرسلة من بيروت إلى الاسكندرية بتاريخ ١٦ كانون الأول (ديسمبر) ١٨٤٥** (بعد شهر من افتتاح المركز). وقد استوفيت التعرفة نقداً، وسفرت على متن السفينة الفرنسية "الأقصر" ووصلت إلى الاسكندرية في ١٨ كانون الأول (ديسمبر). (استغرقت الرحلة يومين).

**منذ بداية عمل مكتب البريد الفرنسي في بيروت عام ١٨٤٥ وحتى عام ١٨٦٢ كان التخليص على الرسائل يتم نقداً. وبين ١٨٦٢-١٨٨٥ استخدمت الطوابع الفرنسية. ومن ١٨٨٥-١٩١٤ تاريخ إغلاق المكتب، استخدمت طوابع المشرق Levant.**



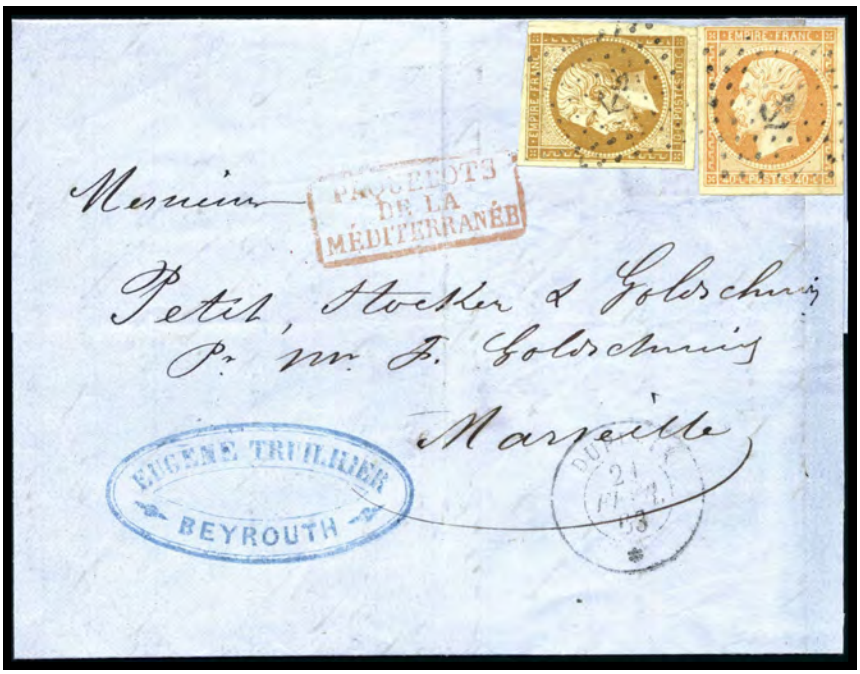

رسالة مطوية Folded Letter أرسلت **من مكتب البريد الفرنسي في بيروت بتاريخ 5 June 1851 إلى فلورنسا/ايطاليا** عن طريق الاسكندرية ثم مالطا على متن المركب البخاري الفرنسي Alexandre. وصلت إلى الاسكندرية بتاريخ 7 June وإلى مالطا بتاريخ 12 June، حيث نقلت للمركب البخاري Mentor الذي كان ينقل شحنات المراكب الفرنسية للشواطئ الايطالية. وصلت إلى Livorno بتاريخ 16 June حيث جرى تغريمها بـ ٢١ لير توسكاني.




ما يمكن أن يكون من أواخر الرسائل المسافرة **من مكتب البريد الفرنسي بيروت ٣٠ آب (أغسطس) ١٨٦٢ ، قبل استعمال الطوابع** الفرنسية لتقاضي رسوم النقل البحري نقداً في مكتب بيروت. رسالة مسافرة **إلى مرسيليا** بواسطة مراكب البحر المتوسط. ووصلتها بتاريخ ١٦ أيلول (سبتمبر) ١٨٦٢. (استغرقت الرحلة ١٧ يوماً).

# إبطال الطوابع الفرنسية بختم المرساة المنقط

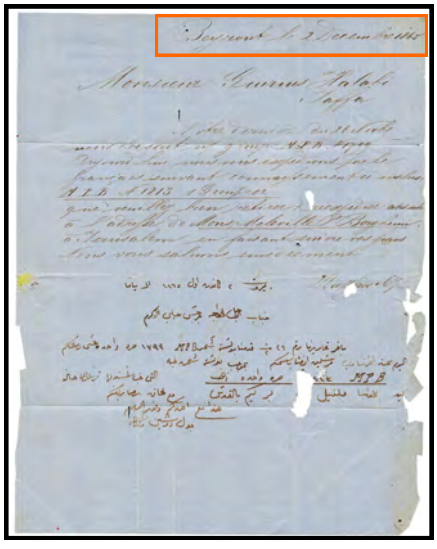
**استعمل الختم المنقط "المرساة Ancre" على المراكب الفرنسية بين عامي ١٨٦٣-١٨٧٦ لإبطال طوابع البريد البحري للرسائل القادمة لفرنسا من الدول الأجنبية، أو من المستعمرات الفرنسية.**




رسالة مطوية F.L. مسافرة **من بيروت إلى مرسيليا، بتاريخ *21 FEVRIER 63*** **على متن السفينة DUPLEIX** عليها طابعان مبطلان بختم المرساة المنقط.

**في حالة تخالف قاعدة أن يستعمل هذا الختم فقط للرسائل القادمة لفرنسا من الدول الأجنبية:**
رسالة مطوية F.L. مسافرة **من بيروت إلى يافا، بتاريخ ٢-١٢-١٨٦٥ (مدون في الرسالة)**، عليها طابعان من إصدار عام ١٨٦٣ مبطلان بختم المرساة المنقط.



شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

# إبطال الطوابع الفرنسية بختم Losange المنقط

بين عامي ١٨٦٢-١٨٦٤ استعملت لإبطال الطوابع الفرنسية:
الأختام المنقطة ذات الأرقام الصغيرة **3706** Losange de Points Petits chiffres.
ثم من ١٨٦٥-١٨٧٦ استعملت:
الأختام المنقطة ذات الأرقام الكبيرة **5082** Losange de Points Grands chiffres.

ترافق ذلك مع استعمال الأختام الدائرية التي تحمل إسم **BEYROUT** فبل عام **1865**. و **BEYROUTH** من ***1865*** وحتى ***1885***. بحيث يكتب التاريخ بأحرف مائلة.




رسالة مطوية .F.L مرسلة **من بيروت بتاريخ ٥ كانون الأول (ديسمبر) ١٨٦٤ إلى مرسيليا**. طوابع التخليص مبطلة **بالختم المنقط رقم 3706** بأرقام صغيرة. والختم الدائري **BEYROUT** . والتاريخ بأحرف مائلة.




رسالة مطوية .F.L مرسلة **من بيروت بتاريخ ١٢ شباط (فبراير) ١٨٧٠ إلى مرسيليا.** طوابع التخليص مبطلة **بالختم المنقط رقم 5082** بأرقام كبيرة. والختم الدائري **BEYROUTH**. والتاريخ بأحرف مائلة.

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

**كان نقل البريد يتم من بيروت مباشرة إلى مرسيليا (وهو الأغلب) وفي بعض الأحيان عن طريق الاسكندرية:**




رسالة مطوية .F.L مرسل من مكتب البريد الفرنسي **في بيروت إلى ليون.** أرسل عن طريق الاسكندرية بعد لصق طابع فرنسي عليه . **وصل إلى بور سعيد بتاريخ ٢-٩-١٨٧٦** حيث أبطل الطابع بختمها المدور، ووضع عليه الختم البيضوي BM دلالة على وضع المغلف في علبة منقولة إلى **الاسكندرية**. ختم الوصول بتاريخ ٣ ايلول (سبتمبر)، وإلى مرسيليا بتاريخ ١٢ أيلول، وإلى ليون بتاريخ ١٣ أيلول ١٨٧٦.




مغلف مسافر **من بيروت إلى ليون بتاريخ ٢٧ آذار (مارس) ١٨٧٩**، وعليه طابع فرنسي والختم المدور بأرقام مائلة.



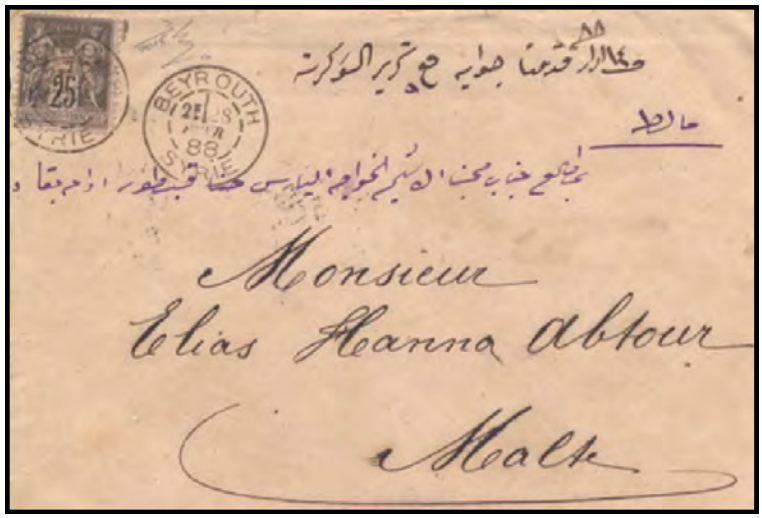

مغلف مسافر من مكتب البريد الفرنسي **في بيروت بتاريخ ٢٧-٩-١٨٨١ إلى حلب**. وعله طابع فرنسي بـ ٢٥ سنتيم، وعليه ختم مكتب بيروت المدور بأرقام مائلة. والختم البيضوي BM. وصل **إلى الاسكندرون بتاريخ ٢٩-٩-٨١**، و**إلى حلب بتاريخ ٣-١٠-٨١** حيث غرّم بـ ٥ قروش (أجرة نقل الرسالة من الاسكندرون لحلب بواسطة البريد العثماني) سددت بطابع تغريم عثماني أبطل بتارخ ٤-١٠-٨١، لدى دفع المرسل اليه قيمة التغريم وتسليمه المغلف.

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

**بعد عام ١٨٨٥،** ومع البدء باستعمال الطوابع المخصصة للمكاتب الفرنسية في المشرق (Yver Levant Nos. 1- 23) استعمل لإبطال الطوابع الختم المدور ذو المؤرخ بأرقام غير مائلة.
بقيت طوابع المشرق Levant والأختام ذات المؤرخ بأرقام غير مائلة قيد الاستعمال إلى حين إغلاق المكاتب.



مغلف مسافر **من مكتب البريد الفرنسي في بيروت إلى لندن بتاريخ ٢١ تشرين الأول ١٨٨٨** وعليه الطابع 1 Piastre/25c رقم Yvert no.1 من اصدار Levant الأول لعام ١٨٨٥. مبطل بالختم المدور بأرقام غير مائلة.



مغلف مسافر **من بيروت إلى مالطا بتاريخ ٢٥ شباط ١٨٨٨** وعلية الطابع Yv.No.4



مغلف مسجل مسافر من **بيروت إلى القدس/فلسطين بتاريخ ١٣ تموز (يوليو) ١٩٠٠** وعليه الطوابع Levant Yv 3×1 .



مغلف مسجل مسافر من **بيروت إلى ليدز بتاريخ ١٢ آذار (مارس) ١٩٠٥** وعليه الطوابع Levant Yv 1&3x5 .

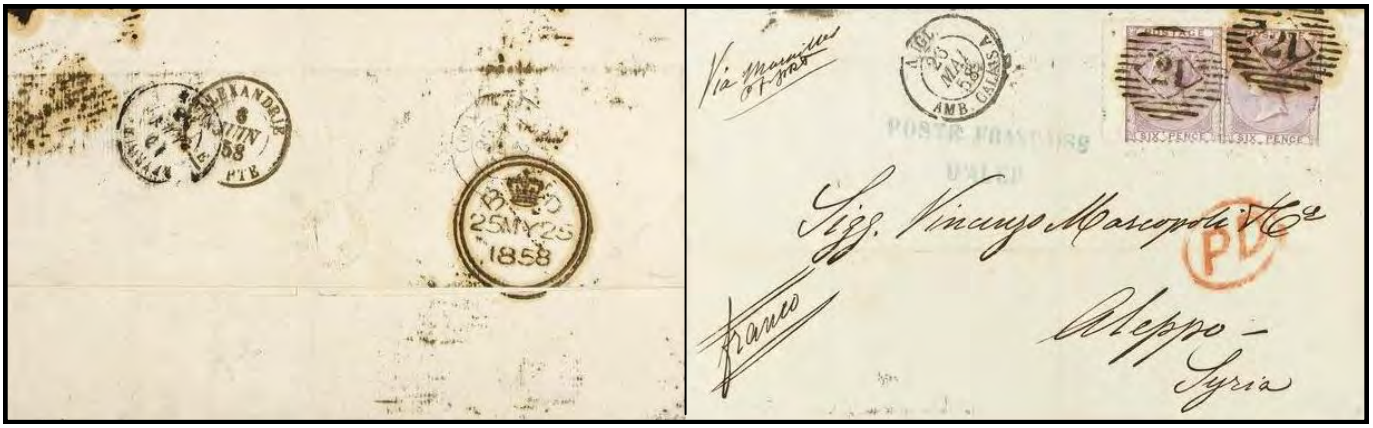


مغلف مسجل مسافر **من بيروت بتاريخ ٢٦-١-١٩٠٥ إلى إزمير** وعليه نسختين من طابع بيروت Levant Yv. 27.



مغلف مسجل مسافر من **بيروت بتاريخ ١٣-٧-١٩٠٧ إلى استنبول** وعليه نسختين من الطابع Levant Yv. 17.

# البريد القادم إلى مكتب البريد الفرنسي في بيروت



رسالة مطوية .F.L مسافرة **من لندن إلى حلب بتاريخ ٢٥-٥-١٨٥٨**. ملصق عليها زوج من طابع 6d إصدار ١٨٥٦ مختومين بالختم **G21**، وكذلك عليها الختم **PD** الأحمر. ترانزيت كاليه/فرنسا (٢٨-٥-٥٨)، **الاسكندرية** (٦-٦-٥٨)، و**بيروت** (١٠-٦-٥٨)، ختم لدى **وصوله لحلب** بالختم الخطي الأزرق لـ (مكتب) البريد الفرنسي فيها **´POSTE FRANCAISE / D´ALEP**.



رسالة مطوية .F.L مسافرة **من Winterthur/سويسرا إلى مكتب البريد الفرنسي في الاسكندرون بتاريخ ١٢-٤-١٨٥٩**. ترانزيت St. Louis (13 AVRIL 59)، و Basel (12 APR 59) و مرسيليا(17 AVRIL 59) و الوصول إلى **بيروت** (29 AVRIL 59)، حيث غرم خطأً بمبلغ فرنك فرنسي واحد، ثم صحح إلى 90c **وصلت إلى الاسكندرون في** (3 JUN 59). **الرسالة موجهة إلى Marcopoli في حلب، وأعيد توجيهها لدمشق** .



مغلف مسافر **من مكتب البريد الفرنسي في يافا/سوريا بتاريخ 24 AVRIL 1873 إلى بيروت**، وعليه ثلاثة طوابع فرنسية Ceres 2x5c+30c مبطلة بختم Losenge 5089 بأرقام كبيرة الخاص بمكتب يافا، إضافة لختم المكتب المدور. وختم PD بالأحمر. ختم الوصول على الخلف.

# البريد المحلي
## المرتبط بمكتب البريد الفرنسي في بيروت

اتفق الفرنسيون مع شركة **سانتللي و ماكيايللي Santelli & Micciarelli** لجمع ونقل بريد **يافا وحيفا وعكا وصور وصيدا** إلى بيروت، وكذلك استلام البريد القادم وتوزيعه لأصحابه في تلك المدن.

وقد كانوا يضعون على تلك الرسائل ختماً مستطيلاً :

**BEYROUTH**

مترافقاً بكتابة يدوية تبين قيمة الرسم المستوفى لقاء تلك الخدمة. ابتداءً من ١٨٤٦ **وحتى افتتاح مركز بريد يافا عام ١٨٥٢**.

وأيضاً بحسب Bernardo Longo في مقالته على موقع The Lebanese Association of collectors of stamps and Postal History (LAP) فإن الرسالة التالية هي أول دليل على بدء هذه الخدمة:




رسالة مكتوبة في **مرسيليا بتاريخ ٣-٥-١٨٤٦ ووصلت إلى بيروت** دون أن يكون عليها أية رموز بريدية، إنما اكتفي بذكر المرسل إليه باللغتين العربية (الخواجا كيلياردو المحترم) والفرنسية (Monsieur Charles Gaillardot)، ومدينة صيدا. وكما دون على خلفها فقد:

- *وصلت لبيروت في ١٦-٥-٤٦، بواسطة المركب الفرنسي: Par le vapeur Fr.*
-وسلمت لـ *Santelli & Micciarelli* بتاريخ ١٧-٥-٤٦.

ووضع على الرسالة ختم بيروت وكتب يدوياً 10 (بارة) قيمة الرسم المترتب.

# البريد الفرنسي المحلي في حلب
# POSTE FRANÇAISE D'ALEP

لم يفتتح في حلب مركز رسمي لوكالة بريد فرنسية. **لكن بين ١٨٥٦-١٨٦٩**، كانت الرسائل الصادرة من حلب لتنقل بواسطة مكتب البريد الفرنسي في الاسكندرون، كانت تحمل ختماً (أزرق اللون غالباً) بالعبارة التالية: **"البريد الفرنسي بحلب"**

**POSTE FRANÇAISE**
**D'ALEP**

وكانت تلك الرسائل تأخذ طريقها بشكل منتظم إلى ميناء الاسكندرون، حيث كانت تلصق عليها طوابع فرنسية تبطل بختم فرنسي. ما يشي بوجود وسيط محلي يقوم بهذا العمل بشكل غير (أو نصف) رسمي.

وبحسب ما سيتبين لنا فإن **هذه الخدمة توقفت عام ١٨٦٩ بناءً على إصرار السلطات العثمانية**. ولم تعد الرسائل الصادرة من حلب تحمل هذا الختم الخاص .وصارت الرسائل تستخدم من حلب إلى الاسكندرون البريد العثماني، وتسدد رسوم ذلك المقطع في مكتب بريد حلب العثماني.

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث




رسالة قادمة **من مرسيليا (١-٤-١٨٥٨) إلى حلب عن طريق الاسكندرون**. سافرت من الاسكندرون لحلب بواسطة الوكيل المحلي، وعليها ختم البريد الفرنسي بحلب.




رسالة مسافرة **من حلب إلى الاسكندرون** بواسطة الوكيل المحلي، **وصلتها بتاريخ ٢٠-٨-١٨٦٤**. الصق عليها طابعان فرنسيا ختما بختم المكتب رقم 5079 بأرقام كبيرة .

ورصدت حالات نادرة كانت تلك المراسلات ترسل من **حلب إلى بيروت** حيث تلصق طوابع التخليص وتبطل، وتسفّر إلى الاسكندرية. كهذه الرسالة التي لا يظهر عليها كيف وصلت من حلب للاسكندرية.




رسالة مسافرة من حلب إلى مرسيليا. وصل للاسكندرية بتاريخ ١٨-٩-١٨٦٣، حيث لصق عليها طابعان فرنسيان وختما بختم الاسكندرية المنقط رقم 5980 ، وصل إلى ميناء مرسيليا بتاريخ ٢٤-٩-٦٣ (الختم الأحمر). وإلى مكتب بريد مرسيليا بتاريخ ٢٥-٩-٦٣. ليس واضحاً كيف وصلت هذه الرسالة من حلب إلى الاسكندرية، هل عن طريق الاسكندرون أم بيروت؟

وبعد منتصف عام ١٨٦٩، لم تعد الرسائل الصادرة من حلب تحمل هذا الختم الخاص .وصارت الرسائل تستخدم من حلب إلى الاسكندرون البريد العثماني، وتسدد رسوم ذلك المقطع في مكتب بريد حلب العثماني.




رسالة مسافرة من حلب إلى مرسيليا. من **حلب للاسكندرون، بواسطة البريد العثماني** حيث خلص عليها في حلب (بأجرة النقل للاسكندرون)، التي وصلتها بتاريخ **١٩ تموز(يوليو) ١٨٦٩**، وفي مكتب البريد الفرنسي ألصق عليها طابعان فرنسيان (أجرة النقل لمرسيليا) و أبطلا بختم مكتب الاسكندرون المنقط رقم **5079** بأرقام كبيرة. وحملت على متن واحدة من سفن "Paqubots de la Mediterranee" ووصلت **إلى مرسيليا بتاريخ ٣ أب (أغسطس) ٦٩**. (استغرقت الرحلة ١٤ يوماً).

# مكتب البريد الفرنسي في الاسكندرون
# Alexandrette French Post Ofice

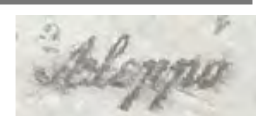
افتتح في تشرين الأول (أكتوبر) من عام ١٨٥٢ كمكتب توزيع Bureau de Distribution . وأغلق عام ١٨٨٩. ثم أعيد فتحه ١٨٩٣ كمكتب إدارة (Bureau de Recette (ou de Direction . وأغلق نهائياً عام ١٩١٤.





رسالة مطوية .F. L مسافرة **<u>من الاسكندرون إلى ليون/فرنسا</u>**، وعليها الختم اليدوي النادر ***Alexandrette*** للدلالة على مصدر الرسالة. وصلت إلى إزمير بتاريخ ٢٠-١٢-١٨٥٥، وغادرتها بتاريخ ٢٢-١٢-٥٥. وصلت إلى مرسيليا بتاريخ ٧-١-٥٥، وإلى ليون في ٨-١-٥٥. وعليه إشارة تغريم بـ 20 d.





رسالة مطوية .F.L مسافرة **<u>من إزمير بتاريخ 25 AOUT 58 إلى حلب</u>** على متن مركب فرنسي (اسمه غير مقروء) بتاريخ *28 AOUT 58* وعليه ختم **POSTE FRANÇAISE D'ALEP** الأزرق، وختم حلب ***Aleppo*** النادر.



رسالة مطوية .F. L مسافرة **<u>من الاسكندرون إلى مرسيليا/فرنسا، على متن السفينة DANUBE بتاريخ *27 SEPT. 62*</u>**. وصلت إلى مرسيليا بتاريخ *14 OCT. 62*. غرمت بـ 10d.



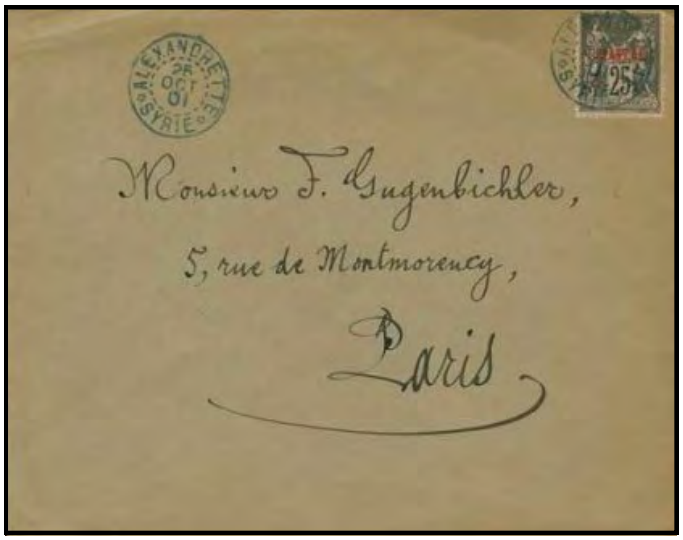

رسالة مسافرة **من حلب إلى الاسكندرون** براً بواسطة البريد الفرنسي بحلب. ومنها **إلى مرسيليا بتاريخ ٢٢ تموز (يوليو) ١٨٦٣**. وقد ختمت طوابع التخليص بالختم المنقط رقم **3766**



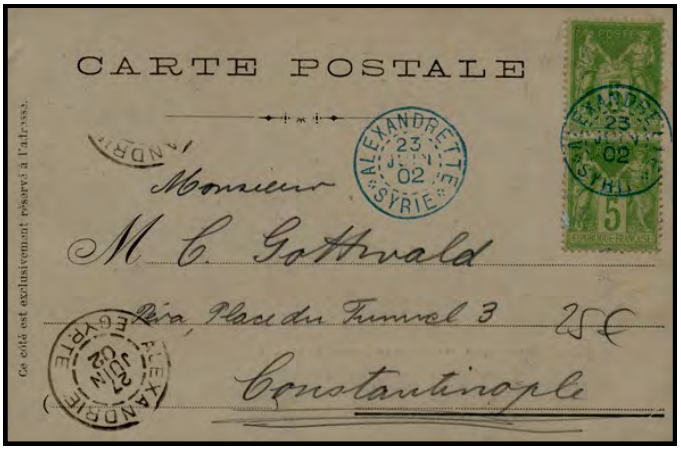

رسالة مسافرة **من الاسكندرون** بواسطة مراكب البحر المتوسط **إلى ليون بتاريخ ٢٨ آب (أغسطس) ١٨٧٤** (الختم المدور بأحرف مائلة). وقد ختمت طوابع التخليص بالختم المنقط رقم **5079** بأرقام كبيرة.




رسالة مطوية .F.L **من حلب إلى جنوا**. سافرت **من مكتب البريد الفرنسي في الاسكندرون** بعد أن وضع عليها ختم PD الأحمر، وختم BM البيضوي. وصلت إلى إزمير بتاريخ ٢٠-١-١٨٧٥ حيث لصق عليها ١٢ طابعاً فرنسياً من فئة ٥ سنتيم وأبطلت بالختم المنقط رقم 5098 للمكتب البريد الفرنسي في إزمير، وختمه المدور.
على الخلف ختم ترانزيت مسينا بتاريخ ٢٦-١-٧٥، وختم الوصول إلى جنوا بتاريخ ٣٠-١-٧٥.




مغلف مسافر **من الاسكندرون إلى باريس بتاريخ ٢٦-١٠-١٩٠١**، وعليه الطابع Levant Yv. 1.




بطاقة بريد مسافرة **من الاسكندرون إلى استنبول عن طريق الاسكندرية بتاريخ ٢٣-٦-١٩٠٢**، وصول اسكندرية ٢٧-٦-٠٢.

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

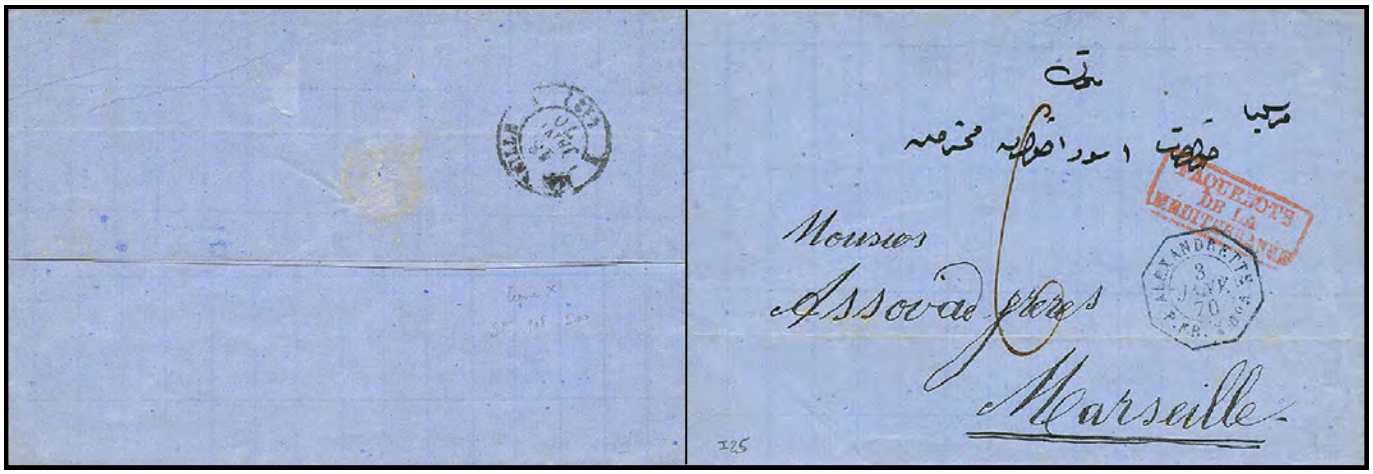
# ختم الاسكندرون المثمن




رسالة مطوية .F.L مسافرة من **مكتب البريد الفرنسي في الاسكندرون بتاريخ ٢ تشرين الثاني (نوفمبر) ١٨٧٠** إلى مرسيليا، غرمت في مكتب الاسكندرون بـ 6c. عليها الختم المثمن النادر جداً: (ALEXANDRETTE P.FR. X N°1)




رسالة مطوية .F.L مسافرة من **مكتب البريد الفرنسي في الاسكندرون بتاريخ ٣ كانون الأول (ديسمبر) ١٨٦٩** إلى مرسيليا. عليها الختم المثمن النادر جداً:
(ALEXANDRETTE P.FR. X N°2)







رسالة مطوية .F.L مسافرة من **مكتب البريد الفرنسي في الاسكندرون بتاريخ ٣ كانون الثاني (يناير) ١٨٧٠** إلى مرسيليا، غرمت في مكتب الاسكندرون بـ 6c. ختم الوصول بتاريخ ١٨ كانون الأول (يناير) ١٨٧٠. عليها الختم المثمن النادر جداً:
(ALEXANDRETTE P.FR. X N°5)




شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

# التعاون بين البريدين الفرنسي والعثماني

## بعد حصر نقل البريد المحلي بواسطة البريد العثماني اعتباراً من منتصف عام ١٨٦٩



مغلف مسافر من **مكتب البريد العثماني بحلب إلى لندن**، وعلى خلفه ثلاثية من الطابع العثماني Duloz 5 pa، مبطلة بختم حلب ٨١ ثلاثي المستطيلات. **وصل إلى مكتب البريد الفرنسي في الاسكندرون بتاريخ *26 NOV 72*** حيث لصق عليه طابعان فرنسيان ( Napoleon 1863-71 30c brown + 1870(Bordeaux 30c brown imperf، أبطلا بختم المكتب المنقط **5079** losenge، بأرقام كبيرة، ووضع بجانبها ختم المكتب المدور، وختم **PD** . **حول إلى مكتب البريد الفرنسي في بيروت** حيث أضيف ختمه المنقط **5082** losenge (بسبب ضعف ختم الاسكندرون) ،وختمه المدور بتاريخ ***27 NOV 72***. على الخلف ختم ترانزيت باريس*12 DEC 72*، وختم الوصول إلى لندن13 DEC 72.



رسالة مطوية F. L. مسافرة من **مكتب البريد العثماني بحلب إلى بيروت**، وعليها الطابع العثماني Duloz 1 p، مبطل بختم حلب ٨١ ثلاثي المستطيلات. **وصل إلى مكتب البريد الفرنسي في الاسكندرون بتاريخ *12 JANV 75*** حيث لصق عليه طابع فرنسي Ceres 40 c، أبطل بختم المكتب المنقط **5079** losenge، بأرقام كبيرة، ووضع بجانبها ختم المكتب المدور، وختم **PD**. وصل المغلف إلى مكتب البريد الفرنسي في بيروت، ختم الوصول بتاريخ ***13 JANV 75***.



مغلف مسافر من **مكتب البريد العثماني بحلب بتاريخ 22 MARS 1877 إلى CRAWLEY / انكلترا**، وعليه طابع عثماني Ampir 50 pa إصدار ١٨٧٦، مبطل بختم حلب ٨١ ثلاثي المستطيلات وبجانبه ختم المكتب. **وصل إلى مكتب البريد الفرنسي في الاسكندرون بتاريخ *23 MARS 77***. وصل المغلف **إلى مكتب البريد الفرنسي في بيروت بتاريخ *23 MARS 77***. على الخلف ختم ترانزيت مرسيليا *6 AVRIL 77* وختم الوصول بتاريخ 9 AP 77.

# البريد القادم إلى مكتب البريد الفرنسي في الاسكندرون




رسالة مسافرة من مكتب البريد **الفرنسي في الاسكندرية بتاريخ ٧ حزيران (يونيو) ١٨٥٨ إلى حلب** عن طريق بيروت والاسكندرون. لصق عليها طوابع فرنسية بقيمة ٣ فرنكات فرنسية، ختمت بختم المكتب النقطي رقم **3704** ووضع عليه ختم **P.P.** (الأجرة المدفوعة هي لإيصال الرسالة للميناء فقط). استلمه (وكيل) البريد الفرنسي في حلب من مكتب البريد الفرنسي في الاسكندرون، وأوصله لحلب حيث وضع عليه ختمه Poste Francaise D'Alep وسلم للمرسل إليه.




رسالة قادمة **من مدريد اسبانيا بتاريخ ٢٥-٩-١٨٦٥ إلى أورفه**. عن طريق "فرنسا-تركيا-آسيا الصغرى-وبلاد مابين النهرين". مطلوب تغريمه بـ 10dec.، وصل إلى حلب (غير مبين إن كان عن طريق بيروت أو الاسكندرون)، حيث وضع عليه ختم مكتب البريد الفرنسي في حلب. وأرسل إلى أورفه بالبريد البري.




مغلف **مسافر من TOWNSEND HARBOR, Mass. /الولايات المتحدة بتاريخ ١٩ نيسان (ابريل) ١٨٨١، إلى أنطاكية/سوريا**، عن طريق الاسكندرون. وعليه طابعان 2c+3c . مر بعدة محطات ترانزيت: Boston (19 APR)، London (1 MAI)، Paris (2 MAI).
وصل إلى **مكتب البريد العثماني في بيروت (15 MAI 81)** حيث وضع عليه طابعان عثمانيان 1pi & 20 pa Duloz أبطلا باختم السلبي لبيروت. وحول **لمكتب البريد الفرنسي في بيروت (15 MAI 81)**، حيث نقل بواسطة أحد المراكب الفرنسية إلى **مكتب البريد الفرنسي في الاسكندرون (17 MAI 81).**

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

## مكتب البريد الفرنسي في اللاذقية
## Latakia French Post Office

افتتح في أواخر شهر آب (أغسطس) ١٨٥٢، كمكتب توزيع Bureau de Distibution ثم في عام ١٨٩٤ تحول إلى مكتب استلام Bureau de Recette . وأغلق في شهر آب ١٩١٤.




رسالة FL مسافرة **من اللاذقية بتاريخ ٢٦-١٠-١٨٥٧ إلى الاسكندرية**. وعليها طابعان فرنسيان أبطلا بختم اللاذقية المنقط **3769** بأرقام صغيرة، وختم اللاذقية المدور.




رسالة FL مسافرة **من اللاذقية إلى الاسكندرية بتاريخ ١١-١-١٨٦٩**، وعليها ثلاثة طوابع فرنسية مبطلة بختم اللاذقية المنقط **5091** بأرقام كبيرة، وختم اللاذقية المدور، وختم **PD** (الأجرة مدفوعة حتى تسليمه للمرسل إليه). على الخلف: ختم ترانزيت بيروت (١٢-١-٦٩) وختم الوصول إلى الاسكندرية (١٥-١-٦٩).



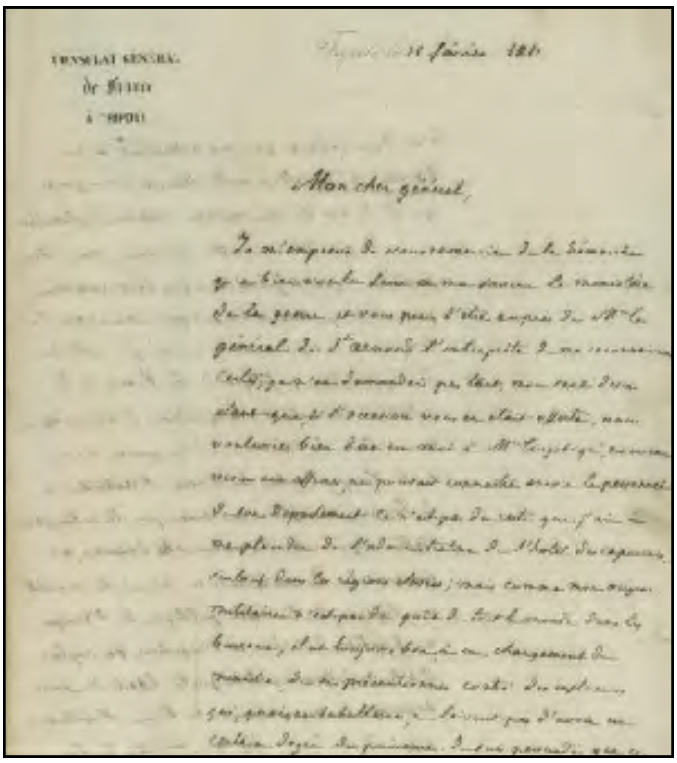

رسالة FL مسافرة **من اللاذقية إلى مرسيليا بتاريخ ٢٣-٣-١٨٨١**، وبسبب عدم توفر الطوابع كتب على خلفها الرسم المترتب 25c الذي سدد في بيروت بطابع ختم بختم مكتب بريد بيروت بتاريخ ٢٤-٣-٨١. ختم الوصول لمرسيليا بتاريخ ٣-٤-٨١ على الخلف.

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

# مكتب البريد الفرنسي في طرابلس الشام
# Tripoli-Syria French Post Office

افتتح في أواخر شهر أيلول (سبتمبر) ١٨٥٢، كمكتب توزيع Bureau de Distibution ثم في عام ١٨٩٠ تحول إلى مكتب استلام Bureau de Recette . وأغلق في شهر آب ١٩١٤.





رسالة مطوية، كتبت من **"القنصلية العامة لفرنسا في طرابلس Consulat Générale de France à Tripoli"** **بتاريخ ٢٣ شباط ١٨٥٢** . مرسلة إلى **"الجنرال مدير شؤون الجزائريين في وزارة الحرب Monsieur le general Daumas Directeur des affairs de l'Algérien au minister de la guerre, Paris"**.
لصق عليها الطابع الفرنسي من الاصدار الأول، رقم 4a الأزرق الغامق، وحيث أنها كتبت قبل سبعة أشهر من افتتاح مكتب البريد الفرنسي في طرابلس، فقد أرسلت بواسطة البريد الديبلوماسي.
وصلت **إلى مرسيليا** حيث أبطل الطابع بختم Losange 1896 وكذلك ختم الوصول لمرسيليا بتاريخ 10 MAR 52 وأخيراً ختم الوصول **إلى باريس** بتاريخ 13 MAR 52.
هذه الرسالة المؤلفة من ثلاث صفحات كتبت من قبل مؤرخ مختص بالبلاد العربية هو Eugene Pellissier de Reynaud، وموضوعها يتعلق بالتأثير الروسي بعد حرب القرم.
**استعمال نادر لطوابع الاصدار الفرنسي الأول على رسالة مسافرة.**

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث




أحد أوائل الرسائل التي أرسلت من مكتب البريد الفرنسي في طرابلس الشام إلى ليون حيث وضع عليها ختم (***Tripoli de Syrie***) وقيمة الرسم البريدي (10c)، حملت بواسطة مراكب البحر المتوسط عن طريق إزمير التي وصلتها بتاريخ ١٧-١-١٨٥٣. ختم الوصول غير واضح.



رسالة مسافرة **من طرابلس/الشام إلى باريس عام ١٨٦٠** وعليها ختم طرابلس المدور بأحرف مائلة. وقد ختمت طوابع التخليص بالختم المنقط رقم **3773** بأرقام صغيرة.



رسالة مسافرة **من طرابلس/الشام إلى باريس عام ١٨٦٩** وعليها ختم طرابلس المدور بأحرف مائلة. وقد ختمت طوابع التخليص بالختم المنقط رقم **5101** بأرقام كبيرة.

**ابتداءً من ١٨٩٦ قسم مكتب طرابلس الشام إلى قسمين، طرابلس المدينة *Tripoli - Ville* ، وطرابلس المينا *Tripoli -***




على اليمين: بطاقة بريد مسافرة **من طرابلس المدينة بتاريخ ٧-١٢-٠٧** إلى الولايات المتحدة، وعليها الطابع Levant Yv. 14.




على اليسار: مغلف مسجل مسافر **من طرابلس المينا بتاريخ ٥-٩-١٩٠٨** إلى ليون/فرنسا وعليه طابعين من Levant Yv. 17.

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

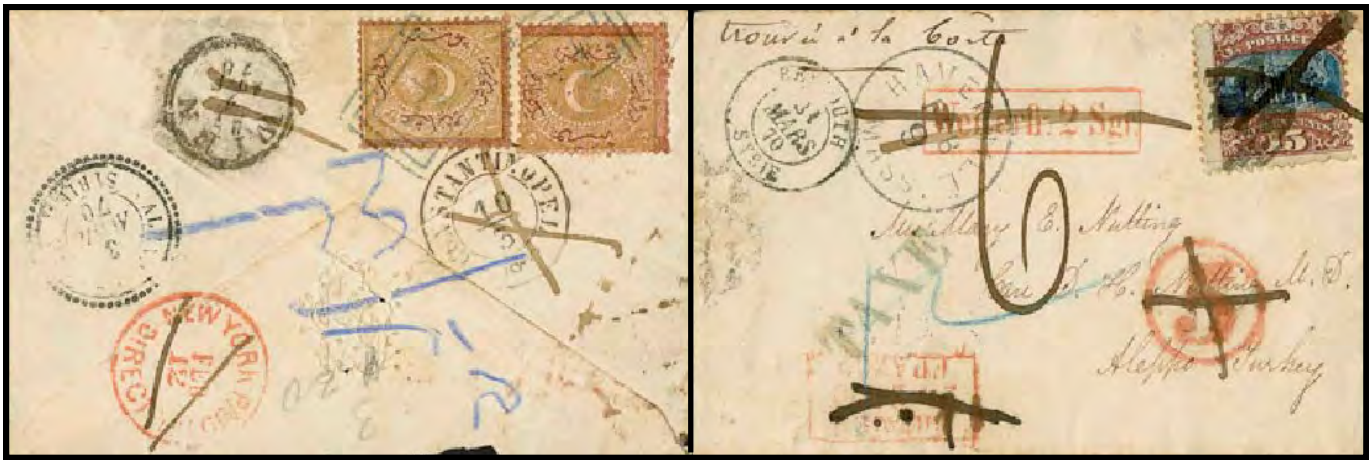
# مغلف مسافر من سويسرا إلى حلب عام ١٨٦٧
## بواسطة البريد الفرنسي




رسالة من WINTERTHUR (وهي مدينة قرب زيورخ في سويسرا) إلى أحد أفراد أسرة ماركوبولي بحلب عن طريق مرسيليا - الاسكندرون. **مرسلة بتاريخ ٤-١-١٨٦٧** بعد وضع ختم بلد المصدر،وتسديد قيمة ضعف التعرفة، **ترانزيت جنيف (٥-١-٦٧)، ومرسيليا (١٤-١)، وإزمير(١٧-١) ثم مكتب البريد الفرنسي في الاسكندرون (٢٠-١)** حيث مسح بالإصبع ختم **PD** (يبدو أنه وضع بطريق الخطأ) وكلفت بدفع ١٨ ديسيم. لا نتبين تارخ الوصول لحلب.

**لكن ما يذكر أن طريق حلب - الاسكندرون دشن عام ١٨٦٧ ليحل محل طريق حلب حسر دفنه - انطاكية - اسكندرون.**

# مغلف مسافر من الولايات المتحدة إلى حلب عام ١٨٧٠
## عبر خمسة أنظمة بريدية مختلفة
## من بينها مكاتب البريد الفرنسي في القسطنطينية وبيروت والاسكندرون
## وغرم في حلب



مغلف مسافر **من Haverhill Mass. /الولايات المتحدة بتاريخ ٩ شباط ١٨٧٠** ( الختم المؤرخ الدائري على الوجه) **إلى حلب/سورية (تركيا في ذاك الوقت)** ، وعليه الطابع (رقم ١١٩): 15c بني وأزرق من النوع II عليه ختم إبطال grid في المنشأ وابطال يدوي X في الترانزيت (كما سيشرح لاحقاً).

عليه : ختم دائري credit handstamp يحمل الرقم 5 ، ثم على الخلف ختم دائري أحمر "New York Paid All Direct Feb. 12" و على الوجه أيضاً ختمين مستطيلين باللون الأحمر أحدهما ختم الترانزيت "Bremen Franco" والآخر "Weiterfr. 2 Sgr." هي للمطابقة مع التعرفة الألمانية.
أختام الترانزيت المتتالية هي: فيينا (2 MARS)، القسطنطينية (10 MARS)، بيروت (31 MARS)، والاسكندرون (3 APRIL). ختم التغريم "TAXE" باللون الأزرق الغامق على الوجه.
جرى التغريم في حلب على خلف المغلف بطابعي تغريم عثمانيين من فئة ٢٠ بارة و ١ق، من إصدار سنة ١٨٦٩ (بإطار بني محمر) وختما بختم حلب الثلاثي المستطيلات.

**لتلخيص رحلة المغلف :**

خلص على المغلف بطابع قيمته 15 cents وهي تسعيرة الاتحاد الألماني الشمالي لإيصاله لسوريا ( التابعة للدولة العثمانية في حينه). استوفى **البريد الأمريكي** 10c وسجل 5c لحساب للاتحاد **الألماني** الشمالي لقاء نقل المغلف لوجهته.

أرسل المغلف من بريمن إلى فيينا بتاريخ ٢ آذار ليدخل في نظام **البريد النمساوي**، الذي له مراكز في تركيا. **وختم في مركز البريد النمساوي في القسطنطينية في ١٠ آذار**. ونظراً لعدم وجود مركز بريد نمساوي في حلب ليتسلم المغلف، فقد أحاله النمساويون إلى مركز **البريد العثماني**، الذي قرر أن يرسله بواسطة **البريد الفرنسي**، ثم لصق على خلف المغلف طابعي تغريم عثمانيين قيمة أحدهما قرش والآخر ٢٠ باره (ما يعادل ٧١/٢ سنت تقريباً)، وختم المغلف بختم TAXE باللون المميز الأزرق المخضر.
نقل المغلف **من القسطنطينية إلى بيروت بواسطة البريد الفرنسي**، حيث وصلها بتاريخ ٣١ آذار، ومنها **إلى الاسكندرونة** التي وصلها في ٣ نيسان، ثم منها إلى حلب حيث تم إبطال طابعي التغريم بختم حلب ثلاثي المستطيلات (بعد استيفاء قيمة طوابع التغريم من المرسل إليه). وكما هو واضح فإن البريد الفرنسي قدر قيمة حصته من التغريم بـ 6 decimes أي ما يعادل 12c .
كان Jeffrey M. Forster كتب مقالاً في عام ١٩٦٩ عن هذا الغلف قال فيه :
إن هذا المغلف متميز لأنه نقل عبر أنظمة البريد في كل من: الولايات المتحدة، ألمانيا، النمسا، تركيا، وفرنسا. وأنه لا علم له بوجود مغلف أخر مشابه له.
بيع هذا العام ٢٠١١ بمبلغ 27 000 $

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

# مغلف مسافر من الولايات المتحدة إلى أنطاكية عام ١٨٨١
## عبر بوسطن ولندن وباريس
## ثم من مرسيليا لبيروت فالاسكندرون بواسكة المراكب الفرنسية



رسالة مطوية FL مرسلة إلى أنطاكية من.TOWNSEND HARBOR, Mass /الولايات المتحدة بتاريخ (19 APR 1881) وصلت إلى مرسيليا عبر محطات الترانزيت: بوسطن ( 19 APR 81)، لندن (1 MAI 81)، باريس (2 MAI 81). ومنها بواسطة المراكب الفرنسية لبيروت (15 MAI 81) ثم للإسكندرون (18 MAI 81).

نقلت الرسالة من الاسكندرون لأنطاكية بواسطة البريد العثماني وسددت أجرة النقل بواسطة طابعة دوللوز العثمانيين وابطلا بختم أنطاكية السلبي ١٢٨٢ (الذي استعمل بين ١٨٦٦-١٨٩٢) .

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

**Mail carried by**

**ÖSTERREICHISCHER LLOYD**



**٢- البريد المنقول بواسطة**
## شركة لويد النمساوية
**للنقل البحري**

في عام ١٨٣٣ تأسست شركة لويد تريستا النمساوية "*Österreichischer* ***Lloyd Trieste***" من اندماج سبع شركات تأمين في تريستا،على غرار شركو لويد في لندن.
وشهد العام ١٨٤٤ قفزة أخرى في نمو الشركة عندما اشترت خط استنبول-إزمير بكل معداته من شركة:
*First Danubian Steam Navigation Company's* (شركة الدانوب للملاحة البحرية)
وفي عام ١٨٤٥ بعد دعم من امبراطور النمسا صارت باسم:
"لويد النمساوية" أو ("**Austrian Lloyd**") "***Österreichischer Lloyd***"
و أعلنت الشركة تملكها للخدمة البريدية في المملكة النمساوية الهنغارية.




بعد افتتاح قناة السويس عام ١٨٦٩، افتتحت الشركة خط تريستا- بومباي، وأنشأت خطاً أسبوعياً بين تريستا وبورسعيد. وتوسعت لشرق آسيا وأصبحت واحدة من أكبر شركات النقل البحري في العالم.
كانت سفنها تنقل معظم البضائع والركاب للأمبراطورية النمساوية-الهنغارية حتى عام ١٩١٨. وكانت تسيير رحلات منتظمة بين ميناء تريستا الايطالي إلى موانئ الشرق الأدنى، الهند، الصين، الشرق الأقصى، والبرازيل، الولايات المتحدة، وشمال أوروبا. وكانت الأولى التي استعملت السفن البخارية.
ثم في ١٩١٩ تغير اسم الشركة إلى لويد تريستينو "***Lloyd*** *Triestino*" عندما صارت تريستا جزأً من ايطاليا. وخضعت الشركة لإعادة هيكلة مكنتها من تعويض خسائرها خلال فترة الحرب العالمية الأولى. وبنهاية عام ١٩٣٠ عادت الشركة مرة أخرى واحدة من أقوى شركات النقل البحري في العالم، تمتلك ٨٥ باخرة تقدم خدماتها على ١٧ اتجاه لآسيا وأفريقيا وأستراليا.
ثم مرة أخرى أصابها الشلل بعد اندلاع الحرب العالمية الثانية، حيث فقدت ٦٨ سفينة و١٠٠٠ بحار. واقتصر اسطولها على خمس سفن فقط. ثم انتعشت مجدداً بعد الحرب، وبحلول ١٩٥٦ وصل اسطولها إلى ٥٦ سفينة.










ملصق دعائي لـ **شركة لويد النمساوية Austrian Lloyd Trieste**، وبطاقة الشركة بعد أن صار اسمها "***Lloyd Triestino***" بعد عام ١٩١٩.
يلاحظ وجود العلمين النمساوي والإيطالي مع بعضهما البعض بعد أن أصبحت تريستا جزأً من ايطاليا. ثم ملصق إعلاني للشركة باسمها الجديد.

عملت الإمبراطورية النمساوية، مثل الحكومات الأوروبية الأخرى، على أن يكون لها منظومة واسعة النطاق من مكاتب البريد في الدولة العثمانية. فافتتح النمساويين أول مكتب في الإمبراطورية العثمانية بالقرب من اسطنبول عام ١٧٤٨. ثم مع مرور الوقت، افتتحوا العديد من المكاتب في جميع أنحاء منطقة البلقان وشرق المتوسط:

- افتتح مكتب البريد النمساوي في **بيروت** عام ١٨٤٥ وأغلق عام ١٩١٤،
- وتأسس مكتب **اللاذقية** عام ١٨٥٤ وأغلق ١٩٠٦. (لم يعمل أبداً)
- وتأسس مكتب **حلب** عام ١٨٥٥ وأغلق عام ١٨٦٢، وعمل فقط قبل استعمال الطوابع البريدية.
- وافتتح مكتب **الاسكندرون** عام ١٨٥٥ (شركة لويد)، وأغلق عام ١٩١٤.
- وافتتح **مكتب طرابلس الشام** عام ١٩٠٢ (شركة لويد)، وأغلق عام ١٩١٤،

**في البدء استوفيت أجور البريد نقداً. وإعتباراً من عام ١٨٦٣ بدء باستخدام طوابع Lombardei-Venetien:**



**واعتباراً من ١٨٦٧ استخدمت الطوابع النمساوية (الامبراطور Franz Josef) إصدار ١٨٥٥-١٨٦١:**









شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

**واعتباراً من ١٨٨٦ استخدمت تلك المخصصة للاستعمال في المشرق Levant والموشحة بالعملة العثمانية البارة والقرش.**

















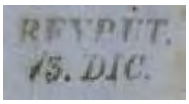




# مكتب البريد النمساوي في بيروت
# Beirut Oesterr Post

افتتح مكتب البريد النمساوي في بيروت عام ١٨٤٥ وأغلق عام ١٩١٤، واستخدمت فيه على التوالي أختام بإسم كتب فيها بيروت على النحو التالي:
"**BERUTTI**" عام ١٨٤٥ بالكتابة الايطالية.
"**BEYRUT**" عام ١٨٥٠ بالكتابة الألمانية.
"**BERUTTI**" عام ١٨٦٥ عودة للكتابة الايطالية.
"**BEIRUTH**" عام ١٨٧٦.
"**BEIRUT**" عام ١٨٧٧. ثم عودة لـ "**BEIRUTH**".
"**BEIRUT**" من عام ١٨٩٣-١٩١٤.




رسالة مطوية F.L. مسافرة من مكتب البريد النمساوي في بيروت **BEYRUT** إلى فيينا **بتاريخ 13 DIC (1858)**(كما يبين الختم الأسود) قبل استخدام الطوابع. غرم في بيروت بمبلغ 20/15 وأعيد النظر بالمبلغ في فيينا ليصبح 35 . ختم الوصول لفيينا بتاريخ 27 XII.



رسالة مطوية F.L. مسافرة من مكتب البريد النمساوي في بيروت **BEYRUTTI** إلى استنبول **بتاريخ 13 AUG (1866)**. وعليها طابعان من **طوابع Lombardei-Venetien**، بقيمة sld 15+5 ختم الوصول بتاريخ ١٥-٨-٥٨ على الخلف.

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث



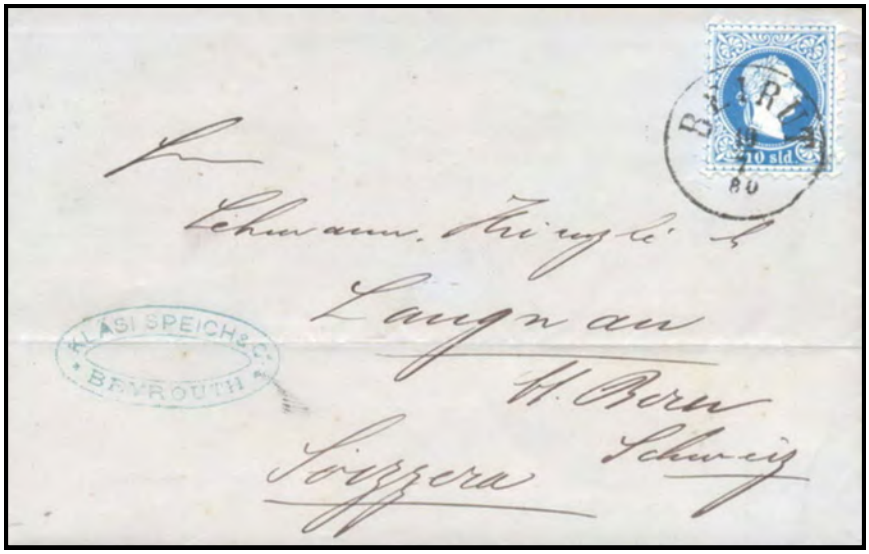

رسالة مطوية .F.L مسافرة من مكتب البريد النمساوي في BEIRUTTI إلى ليفورنو/ايطاليا بتاريخ ٢٩-٤-١٨٦٧. وعليها اثنان من **طوابع Lombardei-Venetien**، بقيمة 3+15 Soldi، إضافة لطابع نمساوي بقيمة 10 Soldi. (البدء باستعمال الطوابع النمساوية بدل طوابع Lombardei-Venetien، كان عام ١٨٦٧ كما أسلفنا). الرسالة سافرت إلى إزمير بسفينة نمساوية ومنها إلى ليفورنو بواسطة **"البريد البحري الايطالي Piroscafi/Postali/Italiani"** بحسب الختم المستطيل الأسود. على الخلف: ختم ترانزيت بتاريخ ١٩-٥-٦٧، وختم الوصول بتاريخ ٢١-٥-٦٧.



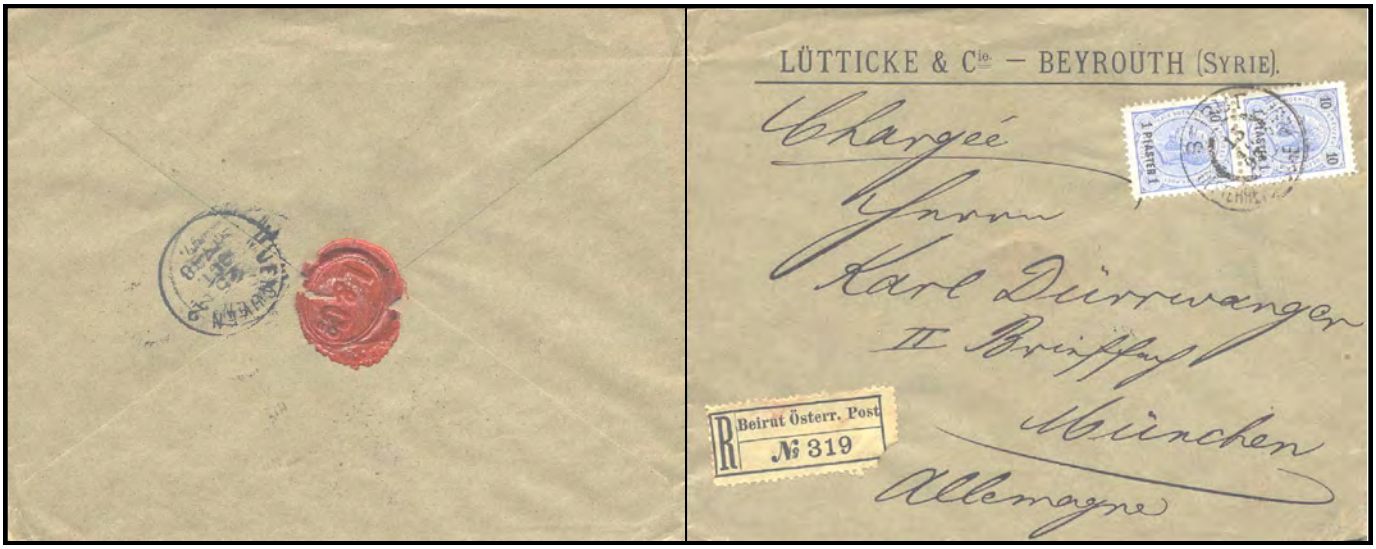

مغلف مسافر من مكتب البريد النمساوي في بيروت **BEIRUTTI بتاريخ ١٢-٦-١٨٦٧** إلى Brooksville/USA. وعليه زوجين من **طوابع النمسا غير الموشحة** بقيمة 2&3 SOLDI، مبطلان بختم مكتب بيروت أسود اللون. على الخلف ختم ترانزيت نيويورك.



مغلف مسافر بواسطة مكتب البريد النمساوي في **بيروت BEIRUTH بتاريخ ٧-٢-١٨٧٧ إلى ايطاليا** وعليه **طابع نمساوي غير موشح** بقيمة 10 Soldi مختوم بختم بيروت في ما **يعتقد أنه أول استخدام لهذا الختم**.



مغلف مسافر بواسطة مكتب البريد النمساوي في **بيروت BEIRUT بتاريخ ١٩-٧-١٨٨٠ إلى سويسرا وعليه طابع نمساوي غير موشح** بقيمة 10 Soldi مختوم بختم بيروت .




مغلف مسجل مسافر **من مكتب البريد النمساوي في BEIRUT إلى ميونيخ/ألمانيا بتاريخ ١٧-١٠-١٨٩٧**. وعليه إثنان من **الطوابع النمساوية الموشحة بالعملة العثمانية** بقيمة 10 PARAH + 1 PIASTR. (بدء باستعمال هذه الطوابع اعتباراً من ١٨٨٦ كما أسلفنا). حتم الوصول بتاريخ ٢٥-١٠-٩٧، على الخلف.

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث



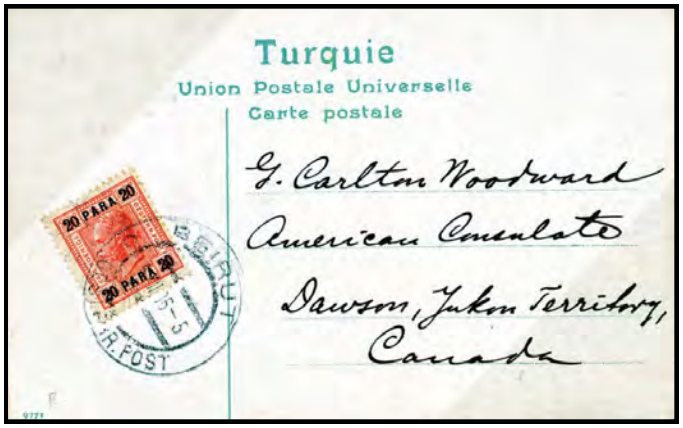

بطاقة قرطاسية بريد مسافرة **من مكتب البريد النمساوي في بيروت (١٧-٨-١٩٠٣) إلى اسبانيا وعليها طابع نمساوي موشح بالعملة العثمانية**.




بطاقة بريد مسافرة **من مكتب البريد النمساوي في بيروت (٢٣-١٢-١٩٠٤) إلى هنغاريا وعليها طابع نمساوي موشح بالعملة العثمانية**.




مغلف مسجل مسافر **من مكتب البريد النمساوي في بيروت بتاريخ ٢٠-٢-١٩٠٥** إلى Colon في جمهورية بنما، عن طريق نيويورك.و**عليه طوابع نمساوية موشحة بالعملة العثمانية**. وصل إلى نيويورك بتاريخ ١٣-٣-١٩٠٥ (بعد ٢١ يوم) حيث وضعت عليه لصاقة تسجيل جديدة، ووصل إلى Colon بتاريخ ٢٢-٣-١٩٠٥.
(المغلف مرسل إلى J.C. Perry طبيب الحجر الصحي لدى دائرة الصحة العامة في الولايات المتحدة، والذي كان حينها قد كلف بمهمة القضاء على




بطاقة بريد مسافرة **من مكتب البريد النمساوي في بيروت (١٢-١٢-١٩٠٦) إلى كندا وعليها طابع نمساوي موشح بالعملة العثمانية**.



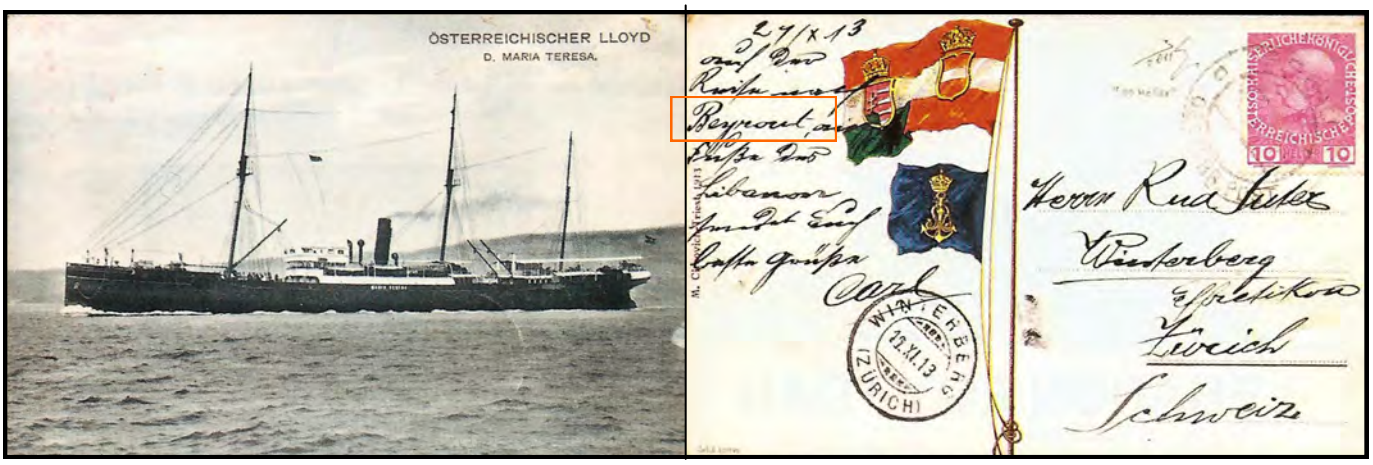

بطاقة بريد مسافرة **من مكتب البريد النمساوي في بيروت (٩-٩-١٩٠٧) إلى بلجيكا وعليه طابع نمساوي موشح بالعملة العثمانية**.



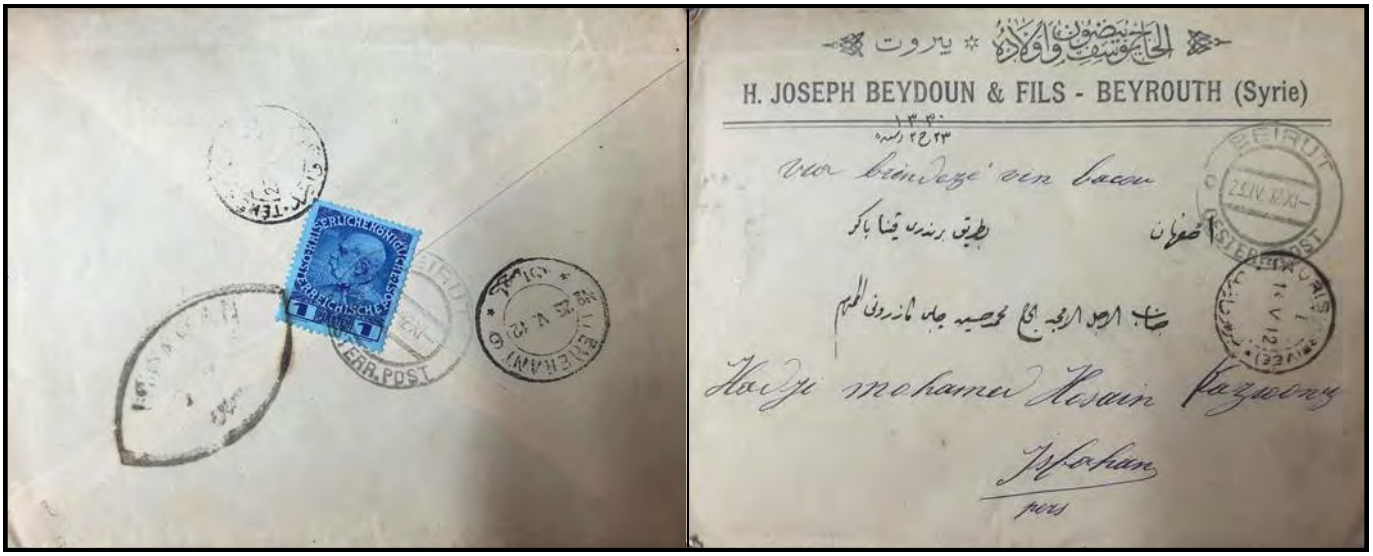

مغلف **مسافر من مكتب البريد النمساوي في بيروت إلى برلين بتاريخ ٣ آب (أغسطس) ١٩٠٩**




مغلف قرطاسية محضّر حسب طلب "البنك الألماني الفلسطيني" **مسافر من مكتب البريد النمساوي في بيروت إلى الاسكندرون بتاريخ ٧ تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩١١**




بطاقة بريد مسافرة **من بيروت بتاريخ ٢٩-١٠-١٩١٣** إلى سويسرا على متن السفينة ماريا تيريزا . عليها طابع نمساوي مبطل قبل مكتب البريد النمساوي في بيروت. وختم الوصول إلى زيوريخ بتاريخ ١٠-١١-١٩١٣.




مغلف مسافر بواسطة مكتب البريد النمساوي **في بيروت إلى أصفهان/ايران بتاريخ ٢٣-٤-١٩١٢**، وصل إلى اسطنبول في ١٤-٥-١٢، وإلى طهران بتاريخ ٢٥-٥-١٢، وأخيراً لصفهان بتاريخ غير واضح . من بيروت لطهران ٢١ يوماً من بيروت لأصفهان يوماً

# التعاون بين مكتب البريد النمساوي في بيروت
## ومكاتب البريد الأخرى




رسالة مطوية مسافرة بتاريخ **٢٤-١١-١٨٧١ من مكتب البريد النمساوي في بيروت إلى جنوه عن طريق الاسكندرية**. حملت من بيروت على متن أحد مراكب شركة لويد النمساوية، وفي الاسكندرية سلمت إلى وكيل **شركة النقل البحري الايطالية .Gsell & Co** الذي سلمها **لمكتب البريد الايطالي** حيث خلص عليها بطابع ايطالي أبطل بالختم المنقط رقم **234** وبجانبه الختم المدور لمكتب البريد الايطالي في الاسكندرية بتاريخ ٩-١٢-٧١، وكتب بخط اليد: **عن طريق بريندیزي.**




مغلف مرسل لنيويورك، مخلص عليه بالطابع البريطاني 21/2 d إصدار ١٨٨٠ والمخصص للاستعمال في **مكتب البريد البريطاني في بيروت**. لكن يبدو أنه وضع خطأ في صندوق البريد المخصص **للمكتب النمساوي بتاريخ ٩-٣-١٨٨٠**. لم يقبل هذا المكتب الطابع البريطاني، فوضع على المغلف الختم T مرتين، وتم تغريمه عند وصوله إلى نيويورك بتاريخ ٥-٤-٨٠، بضعف الرسم العادي ( 2x5c=10c). عليه ختم ترانزيت كل من Brindaisi/ايطاليا بتاريخ ٢٢-٣-٨٠، و Hackettstown, N.J بتاريخ ٦-٤-٨٠.

# البريد الوارد لمكتب البريد النمساوي في بيروت
# Incoming Mail to the Austrian P.O. in Beirut




مغلف مسافر **من Derry/شمال ايرلندا بتاريخ 6 OC 1856 إلى دمشق** عن طريق بيروت. وعليه طابعان بريطانيان 1sh Emposed و 1d Line-Engraved، مبطلان بختم 72 وختم Derry البيضوي. وصل إلى **لندن** بوسائط أمريكية. ومنها **إلى ترييستا بواسطة البريد البروسي** (الختم المدور الأحمر AUS ENGLAND PER AACHEN/FRANCO) والختم البيضوي P الأحمر. وصل إلى **مكتب البريد النمساوي في بيروت** بتاريخ 30 OTTO بحسب ختم المكتب الخطي، حيث تسلمه وكيل خاص نقله لدمشق.

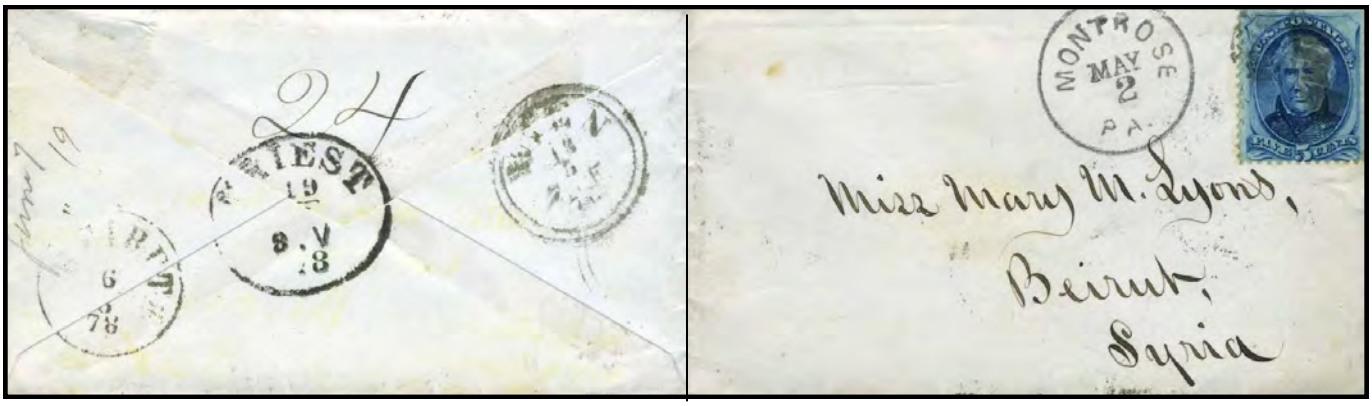



مغلف مسافر **من Maghera/ سكوتلندا بتاريخ 16 Mars1857 (الختم على الخلف) إلى بيروت.** وعليه ثلاثة طوابع بريطانية بقيمة 2d and 2x6d مبطلة بالختم رقم **318** والختم المدور (على الخلف). سافر إلى **ترييستا** عبر بلجيكا **بواسطة البريد البروسي** (الختم المدور الأحمر AUS ENGLAND PER AACHEN/FRANCO) والختم البيضوي P الأحمر. وصل إلى **مكتب البريد النمساوي في بيروت** بتاريخ 23 APR بحسب ختم المكتب الخطي، حيث جرى تحويله إلى الشام **فحول للبريد العثماني** الذي وضع عليه ختم بيروت السلبي وتسلمه المرسل إليه بتاريخ ٢٥-٤-٥٧ كما هو مدون على المغلف.

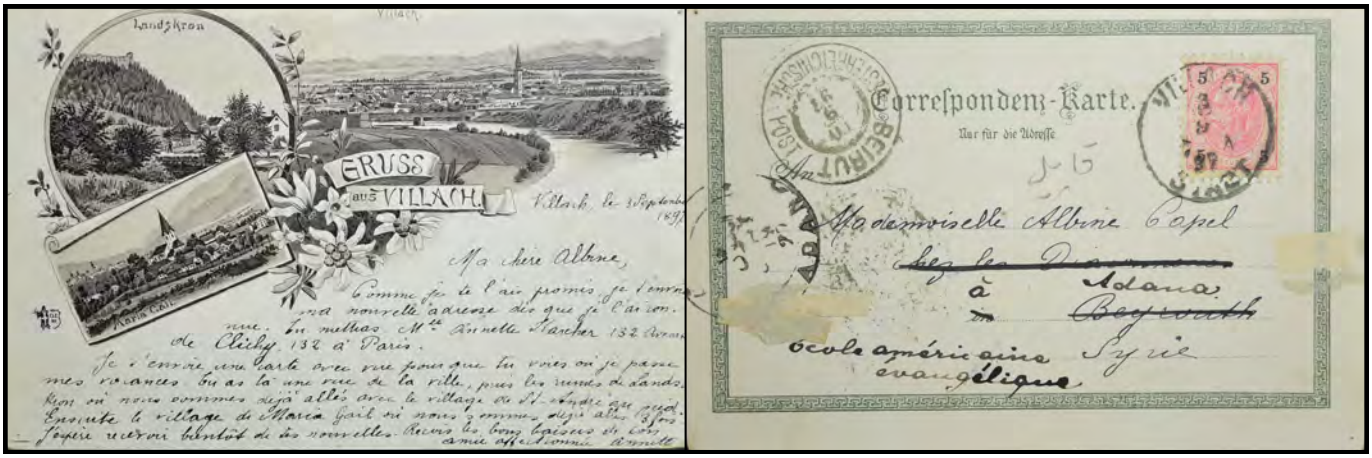
شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث




رسالة مطوية F.L. مسافرة **إلى بيروت من SCHONHEYDA/ساكسونيا بتاريخ 18 III 1863** بواسطة شركة لويد عن طريق تريبستا حيث وضع عليه الختم " AFFRANCATUR INSUFFICIENT" للدلالة على نقص قيمة التخليص فغرم بـ 2 wfr. وصل لمكتب البريد النمساوي في بيروت بحسب ختم المكتي الخطي ***BEYRUT 8 APR***.




مغلف مسافر من Montrose/الولايات المتحدة بتاريخ ٢-٥-١٨٧٨ إلى بيروت/سوريا عن طريق تريبستا (ختم ترانزيت قيينا ١٣-٥-٧٨. و ختم ترانزيت تريبستا ٨-٥-٧٨). ختم الوصول لمكتب البريد النمساوي في بيرون بتاريخ ؟-٥-٧٨)



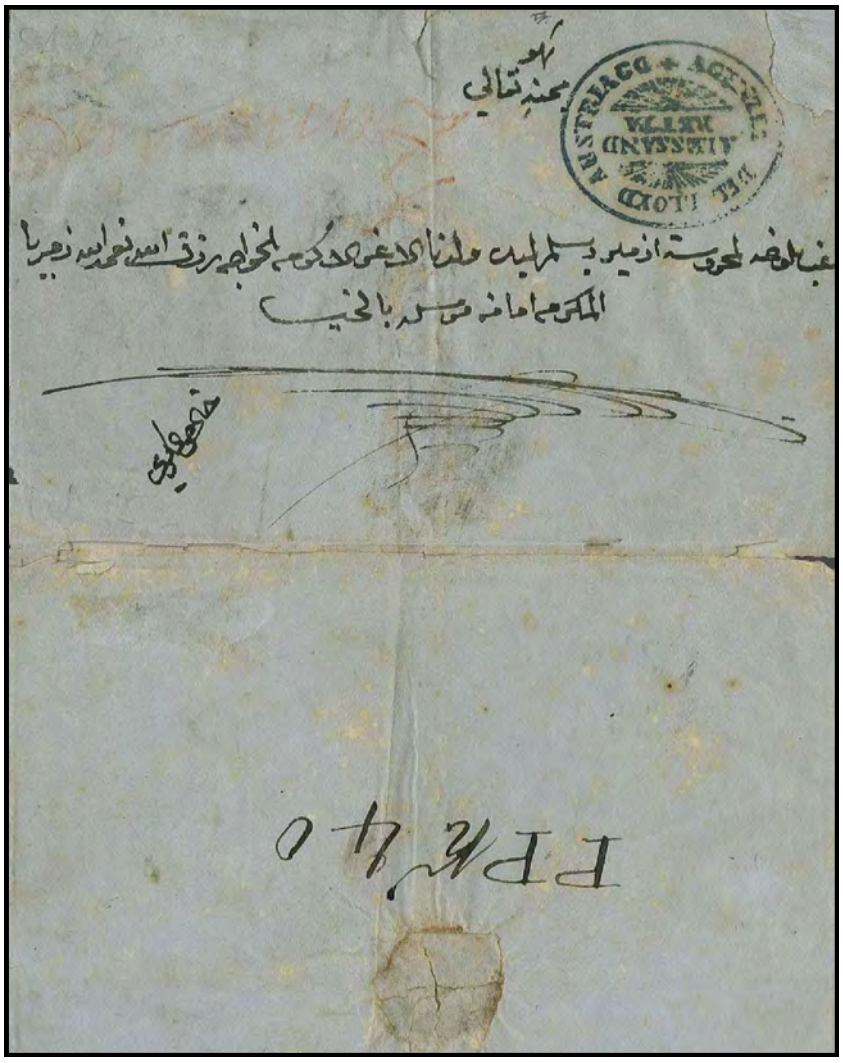

بطاقة بريد مسافرة **إلى بيروت/سوريا من VILLINGEN/ النمسا بتاريخ 3.9.1897**. وصلت لمكتب البريد النمساوي في بيروت بتاريخ 10.9.97. وحول لأضنه الي وصلها بتاريخ ١٣-أيلول-٩٧.

# مكتب البريد النمساوي في الاسكندرون
# Alexandrette Oestear Post






مغلف مسافر من الاسكندرون إلى قيينا وعليه ختم مكتب البريد النمساوي في الاسكندرون بتاريخ ٢-١٢ (قد تكون ١٨٥٧ أو ١٨٥٨)، وقد سددت الرسوم البالغة ٢١ كروزر (٩ للنقل البري و ١٢ للنقل البحري ).
(حتى الآن لم يشاهد هذا الختم لمكتب البريد النمساوي في الاسكندرون على غير هذا المغلف).
(شهادة خبرة من Hochleutner).






مغلف مسافر من الاسكندرون في عام ١٨٥٨ إلى لارنكا/قبرص وعليها ختم بيضوي: "
AGENZIA DEL LLOYD AUSTRIACO / ALESSANDRETTA"

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث




بطاقة بريد مسافرة من مركز البريد النمساوي في **الاسكندرون بتاريخ ١٢-٨-١٩١٢**.

***Lloyd** Triestino*
*Since 1916*




مغلف مكتب شركة لويد تريستينو في **الاسكندرون بتاريخ ٨-٨-١٩٢٤**، مسافر إلى ابطاليا،



الختم البيضاوي لشركة لويد تريستينو
Lloyd Triestion
المركب بيروسكافو
Paquebot, Piroscafo
على زوج من طوابع سوريا SG 184
إصدار ١٩٢٥




مغلف مسافر من **الاسكندرون بتاريخ ٢٠-١١-١٩٣٢** إلى الولايات المتحدة على متن الباخرة الايطالية كارنارو CARNARO العائدة لأسطول شركة لويد تريستينو، وعليه الطابع السوري SG 217 إصدار ١٩٢٦ وختم الإبطال "PFO CARNARO LLOYD TRIESTINO" .

# البريد الوارد لحلب
## عن طريق مكتب البريد النمساوي في الاسكندرون




رسالة مطوية .F.L مسافرة من مانشستر/بريطانيا بتاريخ ٨ تشرين الثاني (نوفمبر) ١٨٥٦، إلى حلب عن طريق مرسيليا.والاسكندرون، وهي مرسلة إلى فنسنت ماركوبولي (أحد أفراد العائلة ايطالية الأصل والمقيمة في حلب وهم وكلاء شركة لويد). بواسطة Belfonte وكيل شركة لويد في الاسكندرون.




رسالة مطوية .F.L مسافرة من تريستا بتاريخ ١٩-٩ ١٨٥٦ إلى وكيل الشركة في حلب Vine Marcopoli وعليه ختم أزرق بيضوي للشركة في تريستا. وختم الوصول البيضوي إلى حلب: "AGENZIA DEL LLOYD AUSTRIACO ALEPPO".




رسالة مطوية .F.L مسافرة إلى حلب من فرانكفورت بتاريخ 18 SEP 1857، بواسطة لويد النمساوية.

# البريد الوارد لحلب
## عن طريق مكتب البريد النمساوي في بيروت










**المغلف الوحيد المعروف حتى الآن، والذي يحمل ختم شركة لويد النمساوية السلبي بحلب ومخلص عليه بطوابع.**

رسالة مطوية F.L. مسافرة من **مرسيليا إلى حلب بتاريخ ١٩-٧-١٨٥٥**، وعليها ثلاثة طوابع فرنسية إصدار ١٨٥٤ (نابليون) بدون تخريم ( 30c& 2x80c). بواسطة سفينة بخارية فرنسية. **وصلت إلى بيروت بتاريخ ٥-٨-١٨٥٥**(ختم الوصول على الخلف). ومنها لحلب حيث وضع عليها ختم لويد السلبي (**عن جانب بوستة حلب خانه ١٨٥٥**). (١٨٥٥ رومي توافق ١٢٧١ عثماني). ذكره كناب Tchilinghirian على أنه الختم الوحيد لشركة لويد المصنع على نفس طراز ختم حلب العثماني السلبي ١٢٥٧ (الموافق ١٨٤١م). (الصورة رقم ١ في كناب Tchilinghirian عن مكاتب شركة لويد في الدولة العثمانية)

يعرف فقط وجود سبعة رسائل (بين ١٨٥٥-١٨٥٦) عليها هذا الختم السلبي، ثلاثة منها مرسلة من حلب للندن. **ويعتبر أحد أهم مغلفات التاريخ البريدي السوري.**

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث







رسالة مطوية F.L. مسافرة من CHUR/سويسرا بتاريخ 9 APR 1858 إلى حلب. احتسبت الأجرة على النحو التالي: من شور-ترييستا 12 Kr CM، ومن ترييستا-بيروت 12 KrCM، كما هو مدون على الرسالة.

وصلت إلى ترييستا بتاريخ ١٢-٤-٥٨، ووصلت إلى بيروت فحلب حيث ختمت بختم وكالة لويد في حلب.

## الرسائل التي تحمل ختم مكتب بريد لويد السلبي في حلب

نعرف أن منها حتى الآن:

تلاتة غادرت حلب إلى لندن، لم نشاهد حتى الآن إلا أحداها.
وخمسة وصلت لحلب عن طريق الاسكندرون.




الرسالة الوحيدة التي شاهدناها مرسلة من حلب للندن عام ١٨٥٥، وهي مرسلة بطريق تريستا.




رسالة لـ David De Picciotto مرسلة من مسيليا إلى حلب بتاريخ **١٩-٧-١٨٥٥.** (عرضت تفاصيلها في الصفحة السابقة)

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث



رسالة لـ Aifignore Marcopolie عام ١٨٥٥

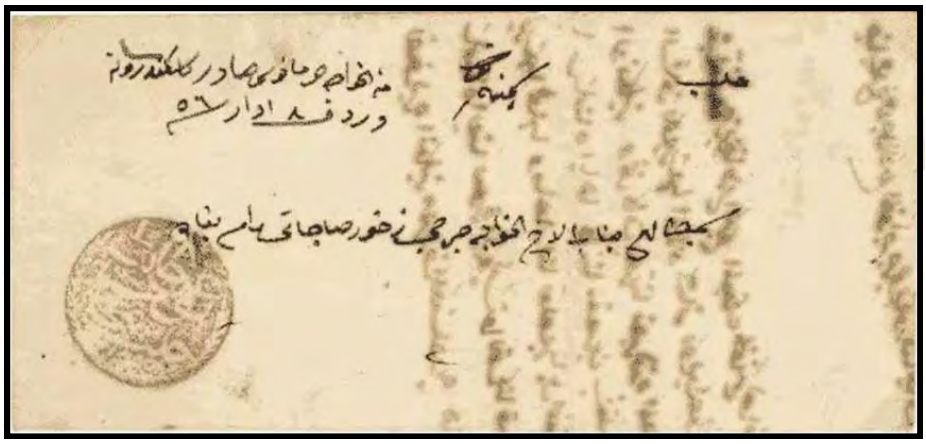
الرسائل الثلاثة التالية وردت للخواجه جرجي زخور صاجاتي في حلب. اثنتان من كولاجيكي Colaciacchi في الاسكندرون، والثالثة من الخواجه جرمانوس صادر في الاسكندرون أيضاً، وبالتوارخ المبينة أدناه:



وردت بتاريخ ١٤ آب ١٨٥٥.



وردت بتاريخ ٢٨ كانون ثاني ١٨٥٦.



وردت في ٨ آذار ١٨٥٦

# مكتب البريد النمساوي في طرابلس الشام
# Tripoli-Syria Oestear Post



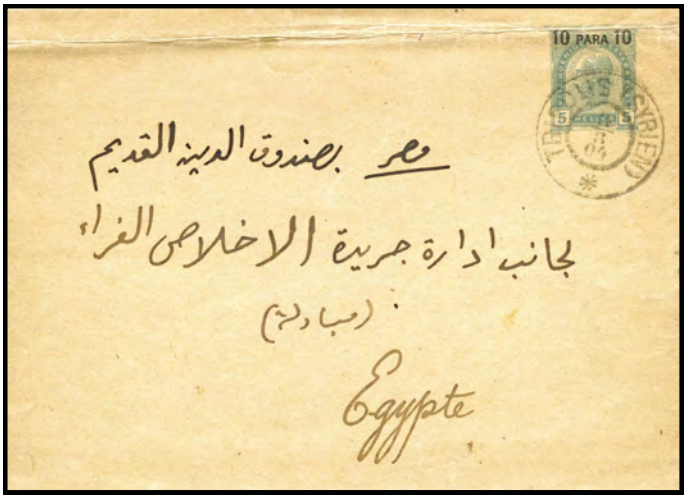

مغلف مسافر من مركز البريد النمساوي في طرابلس الشام إلى مالطا بتاريخ ٢٤-١٠-١٩٠٦، وعليه طابع المشرق، النمساوي الموشح بقيمة قرش عثماني واحد مختوم بختم المركز " في أول اتعمال لهذا الختم، فبل عدة أشهر من أقدم استعمال عرف قبل هذا المغلف". ختم الوصول البيضوي إلى فاليتا/مالطا بتاريخ ٦-١١-١٩٠٦.












مغلف قرطاسية بريدية عليه رسم طابع نمساوي موشح بـ ١٠ بارة عثمانية.
مسافر **من مكتب البريد النمساوي في طرابلس الشام بتاريخ ٤-٨-١٩٠٤،**
**إلى مصر**. وعليه الختم النادر جداً TRIPOLIS (SYRIEN) ثنائي الدائرة.




بطاقة بريد مسافرة **من مكتب البريد النمساوي في طرابلس الشام بتاريخ ٦-٧-١٩٠٦،**
**إلى باريس** عليها طابع نمساوي موشح 5 CENTIMES إصدار كريت ١٩٠٥.




مغلف مسافر **من مكتب البريد النمساوي في طرابلس الشام بتاريخ ٢٩-٤-**
**١٩١١** إلى القاهرة وعليه طابعان نمساويان بقيمة para 10+30 إصدار
١٩٠٨. وأختام ترانزيت الاسكندرية والأقصر (٤-٥-١١) ، وختم الوصول.

# ٣- البريد المنقول بالمراكب الروسية
# Mail shipped by Russian Steamers

بدأ نقل البريد بواسطة المراكب الروسية عام ١٨٥٧ بواسطة:

**الشركة الروسية للملاحة والتجارة (روبيت) - (РОПиТ)**

**Russian Company for Steam Shipping and Trade (ROPiT)**

وقد توسع نشاط الشركة إثر معاهدة Kuchuk-Kainarji في عام ١٧٧٤ نتيجة هزيمة القوات العثمانية في **حرب القرم** مع جيش القيصر. فإضافة إلى ضم شبه جزيرة القرم إلى الإمبراطورية الروسية ، فقد وضعت المعاهدة أسس الروابط البريدية المنتظمة بين الإمبراطوريتين:

بدأت بمكتب القسطنطينية (Константинопольский)، ثم افتتحت مكاتب لها في عدد من المدن الساحلية، بحسب ما تسمح به المعاهدات مع الدولة العثمانية التي كانت تصر على أن يقتصر عملها على نقل البريد الخارجي وتحظر عليها نقل البريد بين المراكز الداخلية، كما سبق وبينا سابقاً. والاستثناء الوحيد الذي نلحظه هو مكتب القدس، ربما للمكانة التي كانت لها.

كانت تلك المكاتب على نوعين، مكاتب رئيسية في:

طرابزون (ТРАБЗОНА) - ميتلن (Митилене) - إزمير (Смирна) - مرسين (Марсена) - الاسكندرون (Александретты) - بيروت (БЕЙРУТ) - يافا (яффа) .

ومكاتب أصغر منها في:

شيوس ( ХИОС) - أوروس ( ) - ريز ( ) - أوردو ( ) - اللاذقية (Латакия) - طرابلس الشام (Триполи) - حيفا (Хайфа) - والقدس (ИЕРУСАЛИМ).

وكما سبق أن بينا كيف تحايلت مكاتب البريد الفرنسية على منعها من نقل البريد الداخلي في الساحل جنوب بيروت وفي حلب، سنجد المكاتب الروسية تقوم بشيئ مشابه.

بين ١٨٦٥-١٨٦٨ استعمل في تخليص الرسائل المنقولة بمراكب الشركة، ستة طوابع خاصة أصدرتها الشركة عام ١٨٦٥، وكانت كميتها محدودة جداً.



V. N.
2p
Blue & Rose

Vertical. N.
10pa
Rose & Blue

Horizontal. Network
2p
Pale blue & Rose

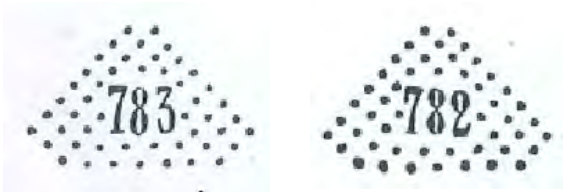
H. N.
10pa
Rose & Blue

2p
Blue & Red

10pa
Brown & Red

(المقصود بـ Horizontally or Vertically Network هو اتجاه ألياف الورق التي تظهر عليه من المصنع.)

وكانت تبطل بواسطة ختم منقط يحمل رقماً يدل على المكتب البريدي الخاص به. فالرقم 782 خاص بمكتب الاسكندرون، والرقم 783 لمكتب بيروت.




والرقم 778 لطرابزون، و779 لميتيلين، و 780 لإزمير، و781 لمرسينن، و 784 ليافا.

بعدها استعملت الأختام المدورة المؤرخة.

ثم استخدمت لتخليص الرسائل، طوابع المشرق الروسية الصادرة عام ١٨٧٩، وكذلك تلك التي صدرت من ١٩٠٩-١٩١٠ والتي وشحت بأسماء بعض المدن كبيروت يافا والقدس و بالقيمة بالبارة والقرش،

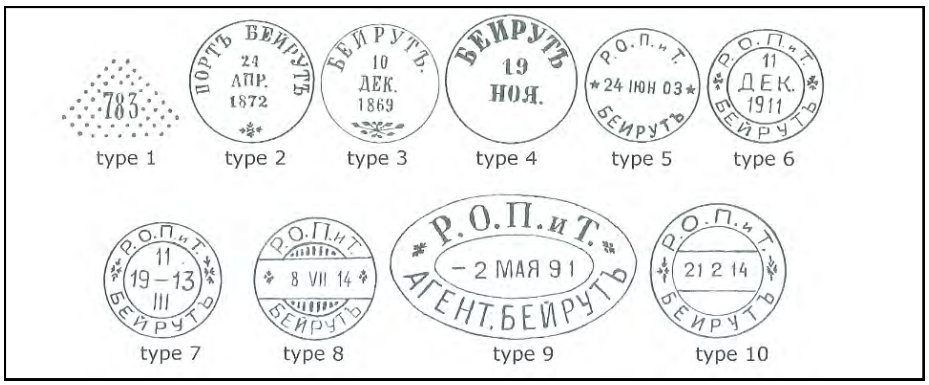
إكتفينا بوضع صور الطوابع التي أصدرتها شركة ROPiT لأنها الأهم ولأن عددها محدود، ولن نضع صور بقية الطوابع لكثرتها وتوفرها في أدلة الطوابع.

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

# البريد الصادر عن مكتب البريد الروسي في بيروت

افتتح مكتب البريد الروسي (ROPiT) في بيروت عام ١٨٥٧، وتوسع نشاطه أثناء فترة الاستراحة بين ١٨٧٧-٧٨ لحرب القرم (بين روسيا والدولة العثمانية) التي استمرت حتى الأول من تشرين الأول (أكتوبر) عام ١٩١٤.
في تلك الفترة، كانت بيروت مرفأ منتظماً لكل من الخطوط الرئيسية والثانوية للسفن الروسية التي تقوم بخدمة الساحل السوري.

فيما يلي أنواع أختام التخليص المستعملة في مكتب البريد الروسي في بيروت المسجلة بحسب تصنيف تشيلنغريان Tchilinghirian .







رسالة مطوية .F.L مرسلة **<u>من مكتب البريد الروسي في بيروت إلى طرابزون عام ١٨٦٦</u>**. لصق عليها طابعان، زال أحدهما (على الزاوية العليا على يسار المدرسالة) وبقي الآخر وهو طابع ROPiT الأزرق فئة 20k وهو .H.N. مختوم باختم النقطي لمكتب بيروت ذو الرقم 783 باللون الأزرق.

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث



رسالة مطوية F.L. **من بيروت إلى اللاذقية مرسلة بتاريخ ٦-٣-١٨٦٧**، وعليها طابع 2P رقم (Michel n. 4 II). وعليه ختم ميناء بيروت. والختم الأزرق على الطابع وضع في اللاذقية وهو: "Rus. Obshch. Par. I Tor./Latakiisk Agentstvo" ذو الدائرتين والنسر في مركزه.




بطاقة قرطاسية بريد مسافرة من **بيروت إلى Schönberg / ألمانيا بتاريخ ١١-٣-١٩٠٠.** ختم الوصول بتاريخ ٧-٤-٠٠،




بطاقة قرطاسية بريد مسافرة **من بيروت إلى Birmingham / إنكلترا بتاريخ ٢٢-١-١٩٠٢.** ختم ترانزيت بور سعيد ٥-٢-٠٢ واسكندرية ٧-٢-٠٢ ختم الوصول بتاريخ ٧-٤-٠٠،




مغاف مسجل مسافر **من بيروت إلى أوديسّا بتاريخ ٢٣-٧-١٩١١.**




مغاف مسافر **من بيروت إلى جنيف بتاريخ ١٧-٦-١٩١٣.**




الطوابع الموشحة بيروت Beyrouth والتي استعملت
في مكتب البريد الروسي بين ١٩٠٩-١٩١٤.
(ينقصها طابع ٥ باره الأصفر)

# البريد القادم لمكتب البريد الروسي في بيروت
# Incoming Russian Mail to Beirut










رسالة مطوية FL مسافرة **<u>إلى بيروت من مكتب البريد الروسي في إزمير بتاريخ ١٨-٧-١٨٦٠. قبل أن تصدر شركة ROPiT طوابعها الخاصة عام ١٨٦٥</u>**، عندها كانت أجور البريد تستوفى نقداً، ويشار إلى ذلك بوضع ختم PD لبيان أن الأجور استوفيت لحين تسليم الرسالة حسب العنوان المدون عليها. أو P.P لبيان أن الأجور استوفيت لإيصال الرسالة لمكتب البريد في الميناء وعلى صاحبها أن يأتي لاستلامها.

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث













**أحد أهم رسائل بريد المشرق الروسية:**

رسالة مطوية مسافرة من **مرسين إلى بيروت** وعليها زوج شاقولي من طابع ١٠ بارة البني والأزرق، **إصدار ROPiT الأول (١٨٦٥)**. **(لا يعرف إلا ثلاثة مغلفات عليها أحد هذه الطوابع).** مختومة عند وصولها إلى بيروت بالختم المنقط الأزرق الذي يحمل الرقم **783** ، وكذلك بختم "PORT BEIRUT" وعلى الخلف ختم ازرق بيضوي للتاجر المرسل "جربين وشمّاعة/مرسين" وكذلك ختم الوصول لمكتب البريد الروسي في بيروت.

بيعت لأول مرة في مزاد Corinphila عام ١٩٩٨ (بمبلغ 34.000 CHF). وعرضت في دليل المعرض العالمي لنوادر الطوابع MONACO 2000 .
شهادة خبرة من Malinkov AIEP.

الرسالتان الثانية والثالثة المشابهتان للرسالة السابقة (وهي الرسائل الثلاثة المعروفة حتى الآن)، وهما مرسلتان من نفس المرسل **"جربين وشمّاعة/مرسين"** . وإلى نفس المرسل إليه **"عائلة بسترس المعروفة، في بيروت".**
على الرسالة الثانية طابعان من فئة ١٠ بارة، وعلى الثالثة طابع من فئة ٢٠ بارة. من طوابع شركة روبيت.











رسالة مطوية .F.L **<u>من مكتب البريد الروسي في الاسكندرية لبيروت بتاريخ ١٩-؟ ١٨٦٦-</u>**، ملصق عليها طابع .ROPiT H. N بقيمة 2p مختوم بالختم المنقط رقم 785 وكذلك الختم الدائري للمكتب. واحد من ٣٠-٣٥ مغلف مشابه.
شهادة خبرة من Sismondo.







رسالة مطوية .F.L مرسلة **<u>من مكتب البريد الروسي في الاسكندرون بتاريخ ٩ آذار (مارس) ١٨٧٣ إلى بيروت</u>**. وعليه طابعين من إصدار ١٨٧٢ بقيمة 1+5k مبطلين باختم المنقط رقم 782 الخاص بمكتب الاسكندرون. وجانبه الختم المدور للمكتب. ختم الوصول لبيروت على الخلف.

# البريد الروسي من حلب لبيروت وبالعكس
# Russian Mail from Aleppo to Beirut and versa.






لم يكن ثمة في حلب مكتب للبريد الروسي. لكن ربما كان هناك ترتيب مشابه للبريد الفرنسي والبريد النمساوي بحلب. فنحن لم نشاهد الختم المستطيل المزخرف (والفريد في تصميمه) إلا على الرسائل الصادرة عن حلب. وهو يعني أن الرسوم مدفوعة لقاء ايصال الرسالة للميناء. (والمقصود هنا ميناء الاسكندرون أو بيروت).

ربما كان في حلب وكيل للبريد الروسي أو لشركة ROPiT يقوم بجمع وتوزيع البريد الذي تنقله الشركة الروسية على غرار البريد الفرنسي وشركة لويد النمساوية.




رسالة مطوية **<u>من حلب لمرسيليا عن طريق بيروت والاسكندرية.</u>** وضع عليها في حلب الختم الأزرق المستطيل المزخرف .P.P، وكذلك ختم مكتب البريد الروسي في الاسكندرون باللون الأزرق **<u>بتاريخ 22 APR 1864</u>** . سلمت إلى **<u>مكتب البريد الفرنسي في الاسكندرية</u>** **<u>بتاريخ</u>** *<u>27 AVRIL 64</u>* حيث لصق عليها طوابع فرنسية Empire denteles 10c + 40c وختمت بختم Losange **5080** بأرقام كبيرة ووضع عليها كذلك ختم .P.P الأسود. ختم الوصول لمرسيليا بتاريخ *6 Mai 64*.

شهادة : Jean Francois BRUN.

**اعتباراً من منتصف عام ١٨٦٩ أوقفت الساطات العثمانية المكاتب الأجنبية عن نقل البريد الداخلي وحصرته البريد العثماني.**



رسالة مطوية **<u>إلى حلب</u>** عليها طابعان 2x10c من طوابع المشرق الروسي من إصدار ١٨٧٢ مبطلان بالختم المنقط وعليها ختم PD باللون الأحمر. تم لصق طابع فرنسي في بيروت وأبطل بختم Losange **5082** وختمت بختم **<u>مكتب البريد الفرنسي بتاريخ 30 DEC 74.</u>** وحيث أن الرسم المدفوع للرسالة يشمل تسليمها للمرسل إليه (بحسب دلالة الختم PD كما سبق وبينا، فالمرجح أن وكيلاً لشركة النقل الروسية نقلها لحلب. (لأنه لم ينقل بواسطة البريد العثماني). شهادة خبرة من BPA.



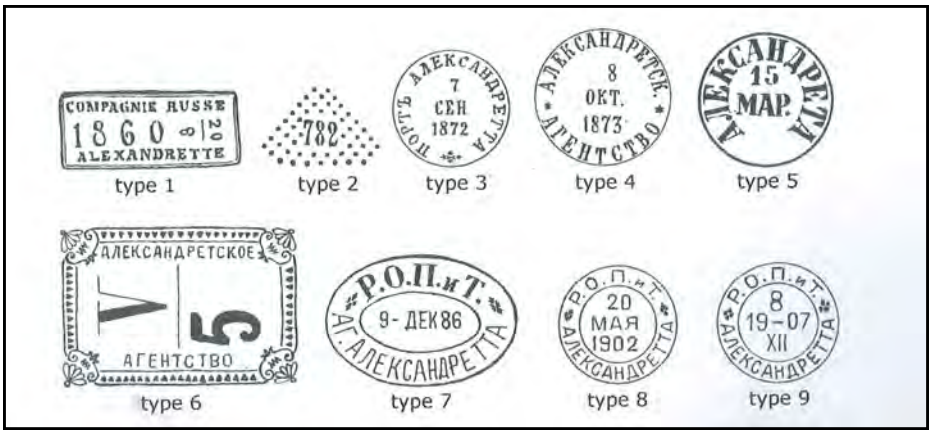
رسالة مطوية مرسلة **<u>من مكتب البريد الروسي في حلب لبيروت (ختم PP المزخرف دليل ذلك)</u>** نقلت من حلب لبيروت بواسطة البريد العثماني وسددت الرسوم المطلوبة بخمسة طوابع دواللوز عثمانية أبطلت بخم حلب ٨١ ثلاثي المستطيلات. وصلت لبيروت بتاريخ *MARS 74؟ ووضع عليه طابع فرنسي* 40c Siège أبطل بختم Losange **5082**. والختم PD .
يبدو أن نقل الرسالة بهذا الطريق كان أسرع من نقلها عن طريق الاسكندرون.

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

# مكتب البريد الروسي في الاسكندرون
# Alexandrette Russian P.O.

افتتح مكتب البريد الروسي (ROPiT) في الاسكندرون، في خمسينات القرن التاسع عشر. وبقي في الخدمة حتى الأول من تشرين الأول ١٩١٤. إن المواد البريدية الصادرة عن هذا المركز هي نادرة بالتأكيد، بسبب عدد السكان القليل في تلك السنوات. لكنه كان الميناء الرئيسي للبريد الكثيف بين حلب والعالم.

فيما يلي أنواع أختام التخليص المسجلة بحسب تصنيف تشيلنغريان Tchilinghirian .









رسالة مطوية .F.L مسافرة **من مكتب البريد الروسي في الاسكندرون** **إلى بيروت** ، وعليها طابع ROPiT بقيمة قرشين مبطل بختم مكتب الاسكندرون الدائري. ختم الوصول لبيروت بتاريخ ٢٧ آذار (مارس) ١٨٦٦.








رسالة مطوية مسافرة لجنوا **من مكتب البريد الروسي في الاسكندرون بتاريخ 28 JULY 1871** وعليها ختم غير مدرج في دليل Tchilinghirian، كتب فيه باللغة الروسية **"وكالة ROPiT في الاسكندرون"** وعليها اثنان من طوابع المشرق الروسية مبطلان بختم المكتب النقطي **782**.
أرسلت إلى جنوا **بواسطة مكتب البريد الايطالي في الاسكندرية بتاريخ 6 AUG 71** ووصلتها بتاريخ 13 AUG 71 حيث لصق عليه طابع تغريم ايطالي بقيمة 60c وختم بختم جنوا.

شهادة خبرة من Holocombe.



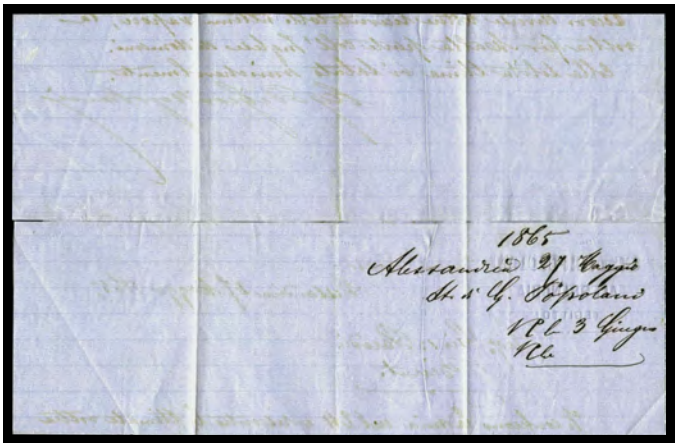


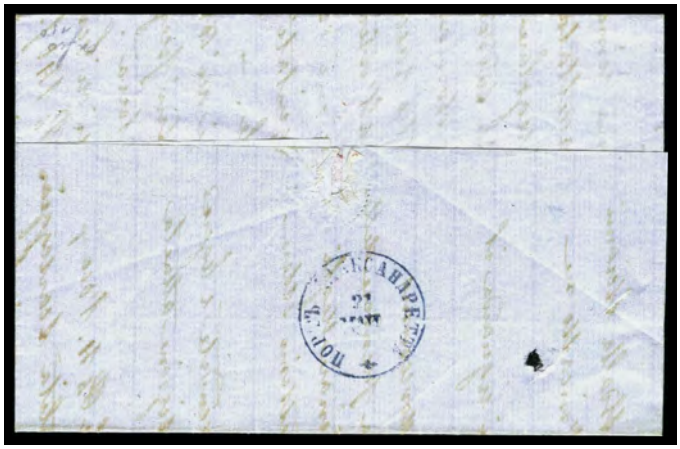


رسالة مسافرة **من الاسكندرون إلى بيروت.** طوابع عام **١٨٧٣** مبطلة **بختم الاسكندرون المنقط رقم 782** ، وعليه ختم الاسكندرون المدور بالأخضر بتاريخ ٩ آذار (مارس) .

# البريد القادم لمكتب البريد الروسي في الاسكندرون
## قبل استعمال الطوابع
## Incoming Russian Stampless Mail to Alexandrette









رسالة مطوية مسافرة بتاريخ 27 MAY 1865 (قبل استعمال طوابع شركة ROPiT) من قبل شركة ايطالية في الاسكندرية إلى J. Marcopoli في حلب، بواسطة "المراكب الروسية Vapore Russo".
وصلت إلى مكتب البريد الروسي في الاسكندرون بتاريخ 21 May 1872.

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

# البريد القادم لمكتب البريد الروسي في الاسكندرون
## بعد استعمال الطوابع
# Incoming Russian Mail to Alexandrette










رسالة مطوية مسافرة **إلى حلب من مكتب البريد الروسي في ميناء طرابزون** (على البحر الأسود) بتاريخ 13 DEC 1865، وصلت إلى **مكتب البريد الروسي في الاسكندرون بتاريخ 27 DEC 65.** (المرجح أنها أخذت إلى حلب بواسطة وكيل الربيد الروسي).




مغلف مسافر من حلب لبيروت، أرسل من **حلب للاسكندرون بواسطة البريد العثماني** وسددت الرسوم بطابعين عثمانيين ابطلا بختم حلب ٨١ المستطيل الثلاثي. ووضع عليه ختم بريد حلب بتاريخ ١٢-٣-١٨٧١. غادر **الاسكندرون بتاريخ ٢٥-٢-١٨٧١** (بالتقويم الشرقي) بواسطة مكتب البريد الروسي وسددت الرسوم بموجب طابعين روسيين أبطلا **في بيروت بختمها المنقط رقم 783** .

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

# البريد الروسي من حلب للاسكندرون
# Russian Mail from Aleppo to Alexandrette









رسالة مطوية **من حلب لمرسيليا عن طريق الاسكندرون والاسكندرية.** وضع عليها في حلب الختم الأزرق المستطيل المزخرف .P.P.
وضع عليه في مكتب البريد الروسي في الاسكندرون الختم المستطيل الأزرق على ثلاثة أسطر:

COMPAGNIE RUSSE
ALEXANDRETTE
13.05.1863

حولت إلى مكتب البريد الفرنسي في الاسكندرية حيث وضع عليه طابعان فرنسيان Napoleon بقيمة 10+40C أبطلا بختمه المنقط رقم **5080** Losange، بأرقام كبيرة. ووضع عليها كذلك ختم .P.P الأسود.
ختم الوصول لمرسيليا باللون الأحمر بتاريخ 13 JUN 63.







مغلف مرسل من حلب لطرسوس عام ١٨٧١. نقل من حلب للاسكندرون بواسطة البريد العثماني (بعد أن منعت السلطات العثمانية مكاتب البريد الأجنبية من نقا البريد بين الحواضر العثمانية وقصر عملها على نقل البريد الخارجي بحسب الاتفاقيات). وسددت الرسوم بطابعي دوللوز أبطلا بختم حلب ٨١ ثلاثي المستطيلات.
في الاسكندرون وضع على المغلف طابعان روسيان وأبطلا بختم مكتب البريد الروسي في الاسكندرون المنقط رقم 782 كما وضع ختم مستطيل باللمن الأزرق يحمل عبارة "Aleksandretskoe / Agentsvo"أو "وكالة الاسكندرون. ثم نقل لطرسوس بالمراكب الروسية.

# البريد الروسي من الاسكندرون لحلب
# Russian Mail from Alexandrette to Aleppo



رسالة مطوية مرسلة من الاسكندرون لحلب بتاريخ ٢٩-٩-٧٩ بالتقويم الشرقي الموافق ٩-٩-١٨٧٩ بالتقويم الغربي. نقل لحلب بواسطة البريد العثماني وسددت الرسوم بثلاثة طوابع دوللوز عثمانية (١قرش + ٢×١٠باره) أبطلت بالختم السلبي "حلب برسته خانه ١٢٧٨"

# البريد الروسي من بيروت لحلب
# Russian Mail from Beirut to Aleppo





رسالة مطوية .F.L من **مكتب البريد الروسي في بيروت لحلب عن طريق مكتب البريد الروسي في الاسكندرون**. عليها طابع .ROPiT 2p مبطلة بختم مكتب بيروت النقطي 783 وعليها أيضاً ختمه المدور بتاريخ ٤ تشرين الأول (أكتوبر). وختم الوصول **للاسكندرون بتاريخ ٦ تشرين الأول (أكتوبر). ( ١٨٦٥-١٨٦٧)**



شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

# البريد الروسي من حلب لبيروت
# Russian Mail from Aleppo to Beirut











رسالة مطوية مرسلة من حلب لبيروت بتاريخ ١٠-١٠-١٨٧٠ بواسطة البريد العثماني من حلب للاسكندرون حيث سددت الرسوم بطابعي دوللوز أبطلا بختم حلب ٨١ ثلاثي المستطيلات. وصلت لمكتب البريد الروسي في الاسكندرون بتاريخ ٢٢-٢٠-٧٠، حيث ألصق عليها طابعان روسيان أبطلا بالختم النقطي رقم 782، ثم إلى بيروت بتاريخ ٢٤-٢٠-٧٠ (يلاحظ أن 24 في الختم مقلوبة).

# البريد الروسي من الاسكندرون لبيروت
# Russian Mail from Alexandrette to Beirut



رسالة مطوية مرسلة من الاسكندرون لبيروت بتاريخ ٨-٥-١٨٦٥ شرقي الموافق ٢١-٥-١٨٦٥ غربي. ختم الطابع لدى وصوله لبيروت بختم مكتب البريد الروسي في بيروت المنقط رقم 783






# مكتب البريد الروسي في اللاذقية
# LattakiaRussian P. O.










رسالة مطوية مسافرة **<u>إلى بيروت من مكتب البريد الروسي في اللاذقية بتاريخ 25 NOV 1865</u>** وعليها طابع 2p من طوابع ROPiT مبطل بالختم المنقط **783** لمكتب البريد الروسي في بيروت (يبدو أن الطوابع لم تكن متوفرة حينها في اللاذقية).
داخل الرسالة كتب: "1865/Latachia/7 Decembre" (الموافق 25 Nov. 1865بالتقويم الرومي).




رباعية من طابع شركة ROPiT فئة ١٠ باره (لون زهري وأزرق) إصدار عام ١٨٦٥. مختوم بالختم المزخرف ثنائي الدائرة كتب بداخله:
RUSSKOE OBSHCHESTVO PAROKHODSTVA i TORGOVLI LATAKIISKOE AGENTSTVO
ما يعني:
(RUSSIAN COMPANY FOR STEAM SHIPPING AND TRADE AGENCY OF LATTAKIA).
أو:
**وكالة الشركة الروسية للملاحة والتجارة في اللاذقية**

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث









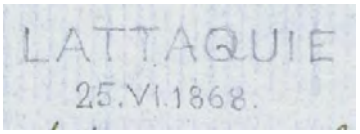
**أحد أهم مغلفات بريد المشرق الروسية:**

رسالة مطوية .F.L مرسلة **من اللاذقية إلى بيروت. سلمت لمكتب البريد الفرنسي في اللاذقية بتاريخ 22 FEVR 1867** حيث لصق عليها طابع فرنسي (نابليون الثالث) بقيمة 40c أبطل بختم المكتب المنقط رقم 5091 بأرقام كيرة، ووضع بجانبه ختم اللاذقية المدور بالتاريخ المذكور.
سلمها المكتب الفرنسي **لمكتب البريد الروسي في اللاذقية** (ربما بسبب توفر مركب فرنسي لشركة "Messagerie Imperiale" مسافر فوراً لبيروت، ولا بد ان المرسل وافق على هذا الترتيب المترافق مع زيادة الكلفة لاستعجاله وصول الرسالة) حيث لصق عليها طابع شركة ROPiT الأزرق (.H.N) بقيمة 2p أبطل بختم المكتب بتاريخ 9 FEB 1867 بحسب التقويم الشرقي المستخدم في روسيا. وهو ما يوافق ٢٢ شباط (فبراير) بالتقويم الغربي (الغريغوري).

**هذه الرسالة هي الوحيدة المعروفة والتي تحمل تخليصاً بريدياً مزدوجاً، فرنسي-روسي.** وهي كانت ضمن Francois Collection التي بيعت في مزاد Brun في باريس عام ١٩٥٢-٥٣.

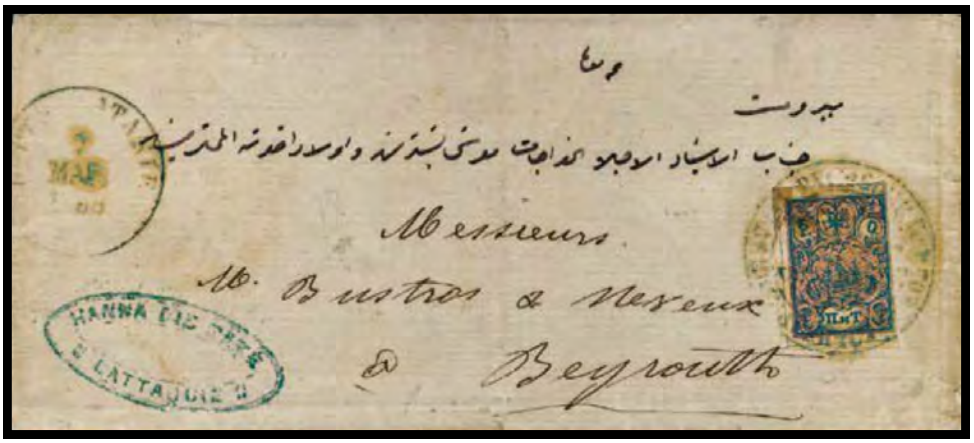
شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث






رسالة مطوية مسافرة **<u>إلى بيروت من مكتب البريد الروسي باللاذقية بتاريخ 25 VI 1868</u>**.
عليها طابع ROPiT مبطل بختم نقطي وبجانبه ختم مكتب اللاذقية المدور بنفس التاريخ.
(شهادة خبرة (Fabergê and Arsman).




رسالة مطوية .F.L مرسلة **<u>من مكتب البريد الروسي في اللاذقية بتاريخ 2 MAR 1868، إلى بيروت.</u>** عليها طابع ROPiT بقيمة 2p مبطل بختم المكتب الدائري المزخرف (رقم 805 في دليل Tchilinghirian)، بجانب الختم المدور.



رسالة مسافرة من مكتب البريد الروسي في **اللاذقية إلى الاسكندرية بتاريخ ١٥-٣-١٨٦٩.** وصلت لمكتب البريد الروسي بالاسكندرية بتاريخ ٩-٤-٦٩.



رسالة مسافرة من مكتب البريد الروسي في **اللاذقية إلى حلب بتاريخ ٣٠-٨-١٨٨١**. وصلت ترانزيت لمكتب البريد الروسي بالاسكندرون بتاريخ ٣١-٨-٨١.

# مكتب البريد الروسي في طرابلس الشام
# Tripoli-Syria Russian P.O.




مغلف مسافر من مكتب البريد الروسي **في طرابلس الشام إلى الاسكندرية بتاريخ ٥-٧-١٨٦٨**، وعليه طابع روسي بقيمة قرشين مختوم باستعمال مبكر لختم طرابلس الشام (اتعمل بدءً من عام ١٨٦٩) .
ختم الوصول إلى الاسكندرية بتاريخ ٨-٧-١٨٦٨ (بعد ثلاثة أيام فقط) يشي بأن المغلف سافر من بيروت بواسطة مركب الخط السريع Express lone steemer.




مغلف مسافر من مكتب البريد الروسي في **طرابلس الشام إلى اليونان بتاريخ ١٣-٤-١٩١٣**، وعليه ثمانية طوابع المشرق روسية موشحة بالعملة العثمانية (البارة). وعلى خلف المغلف ختم ترانزيت الاسكندرية وختم الوصول لليونان.
ختم مركز البريد الروسي في طرابلس الشام هذا، جهّز منذ عام ١٩٠٥، لكن Tchilinghirian كتب **"لم يسجل استخدامه على مغلف"**

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

**البريد الوارد**
**للمكتب البريد الروسي في طرابلس الشام**
**Tripoli-Syria Russian P.O.**




مغلف مرسل من **إزمير إلى طرابلس الشام بتاريخ ١-٥-١٨٦٥** وعليه اثنين من طوابع **ROPiT**، فئة القرشين من الطبعة الأولى Horizontal Network. مختومين بالختم المدور لمركز البريد الروسي في إزمير بتاريخ ١ أيار (مايو) ١٨٦٥. الكتابة في أعى المغلف تفيد أنه تمت الاجابة على الرسالة في ٨ أيار.




بطاقة بريد مرسلة **بتاريخ ١٨-١٠-١٩٠٩ إلى مكتب البريد الروسي في بيروت**، وصلتها بتاريخ ١٢-١١-٠٩وأعيد توجيهها إلى طرابلس الشام فوصلتها بتاريخ ١٣-١١-٠٩.

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

# مغلف مرسل من سان-بطرسبرغ لدمشق
## بواسطة البريد الروسي ثم العثماني




مغلف مسجل مرسل "لنبيل زيات بدمشق" بتاريخ ١٤-١٠-١٩٠٣ من سان- بطرسبرغ لدمشق عن طريق أوديسا (١٦-١٠-١٩٠٣بالتقويم الشرقي) واستنبول (١٩-١٠-١٩٠٣ بالتقويم الشرقي أيضاً)، بواسطة مراكب РОПиТ الروسية. ثم من غلطه (قرب استنبول) التي وصلها بتاريخ ١-١١-١٩٠٣ بالتقويم الغريغوري.
ثم سلك المغلف طريق البريد العثماني لدمشق دون وضع أختام أخرى !!!.

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث



٤- البريد النقول ببواخر

# شركة بواخر البوستة الخديوية
# The Khedivial Mail Lines




أنشأ كارلو ميراتي، أحد الايطاليين من ليفورنو، بالإسكندرية لحسابه الخاص، مكتب بريد لتوزيع المراسلات التي تحملها المراكب للأجانب المقيمين فيها.
وبعد أن قررت الحكومة البريطانية عام ١٨٣٥، إرسال البريد من إنكلترا للإسكندرية مرّة في الشهر، تعهد ميراتي نقل هذا البريد إلى السويس وتسليمه لمراكب شركة الهند الشرقية .E.I.C.
في عام ١٨٤٢ بدأ بجمع ونقل وتوزيع البريد بين القاهرة والاسكندرية. ثم تطور عمل شركته الي أصبحت **"شركة البريد الأوروبي POSTA EUROPEA IN EGITTO"** لباقي المدن المصرية.

وبعد أن توفي ميراتي خلفه أبن أخته تيتو تشيني وفي عام ١٨٤٧ إنضم "جياكومو موتسي" للشركة. وفي عام ١٨٥٦ عقدت الشركة اتفاقاً مع الحكومة المصرية لنقل البريد مدته خمسة أعوام.

**تأسست شركة الملاحة البحرية "الشركة العزيزية" عام ١٨٦٣**. وفي عام ١٨٧٠ اشترى الخديوي اسماعيل أسهم الشركة وحولها إلى مصلحة حكومية تسمى **"وابورات البوستة الخديوية"** وتطورت حتى صار اسطولها يضم ٨٦ باخرة.

وفي أواخر العام ١٨٦٤ اشترت الحكومة المصرية شركة البريد الأوروبي. وعينت **موتسي بك** مديراً عاماً لـ "**البوستة الخديوية**" وفوضته بتطويرها وتحضير الطوابع المصرية التي بدأت بالصدور عام ١٨٦٦.

وأدى ذلك لتوسع خدمة البريد في مصر وخارجها. **واصبح للبريد المصري مكاتب في كل من استنبول، إزمير، غاليبولي، قولة، سالونيك، الإسكندرون، اللاذقية، طرابلس الشام، بيروت، ويافا، وجدة والسودان.**

**أغلقت مكاتب بريد البوستة المصرية في الدولة العثمانية اعتباراً من اواخر عام ١٨٨١ (مع بداية الاحتلال البريطاني لمصر) ونقلت ملكيتها للدولة العثمانية. وصارت الشركة ناقل البريد العثماني الخارجي.**

**إن الرسائل المنقولة بواسطة مكاتب البريد المصرية في كل من الاسكندرون واللاذقية وبيروت، والتي وصلت لنا، هي قليلة جداً. كما أننا لم نشاهد حتى الآن أياً منها صادراً من مكتب طرابلس الشام أو قادماً له.**




مغلف مسافر من **القاهرة-الغورية بتاريخ 6 JUL 1885 إلى دمشق الشام**-خان الزيت. غادر القاهرة بنفس اليوم، وصل إلى بور سعيد بتاريخ 8 JUL 85، **(بعد إغلاق مكاتب البريد المصرية في الدولة العثمانية أواخر ١٨٨١)** وغادرها على متن أحد مراكب البوستة الخديوية ناقل البريد المصري. **وصل إلى مكتب بريد بيروت العثماني بتاريخ ١٩ تموز ١٨٨٥.**
من مجموعة جمال البرازي.

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث




## مكتب بريد شركة البوستة الخديوية في بيروت
## Beirut Khedivial Mail Lines P.O.

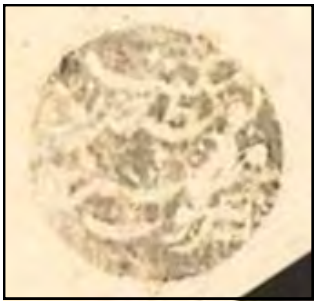
**افتتح في ١٤ تموز (يوليو) ١٨٧٠، وأغلق بتاريخ أول شباط (فبراير) ١٨٧٢.** واستعمل فيه أحد الختمين:











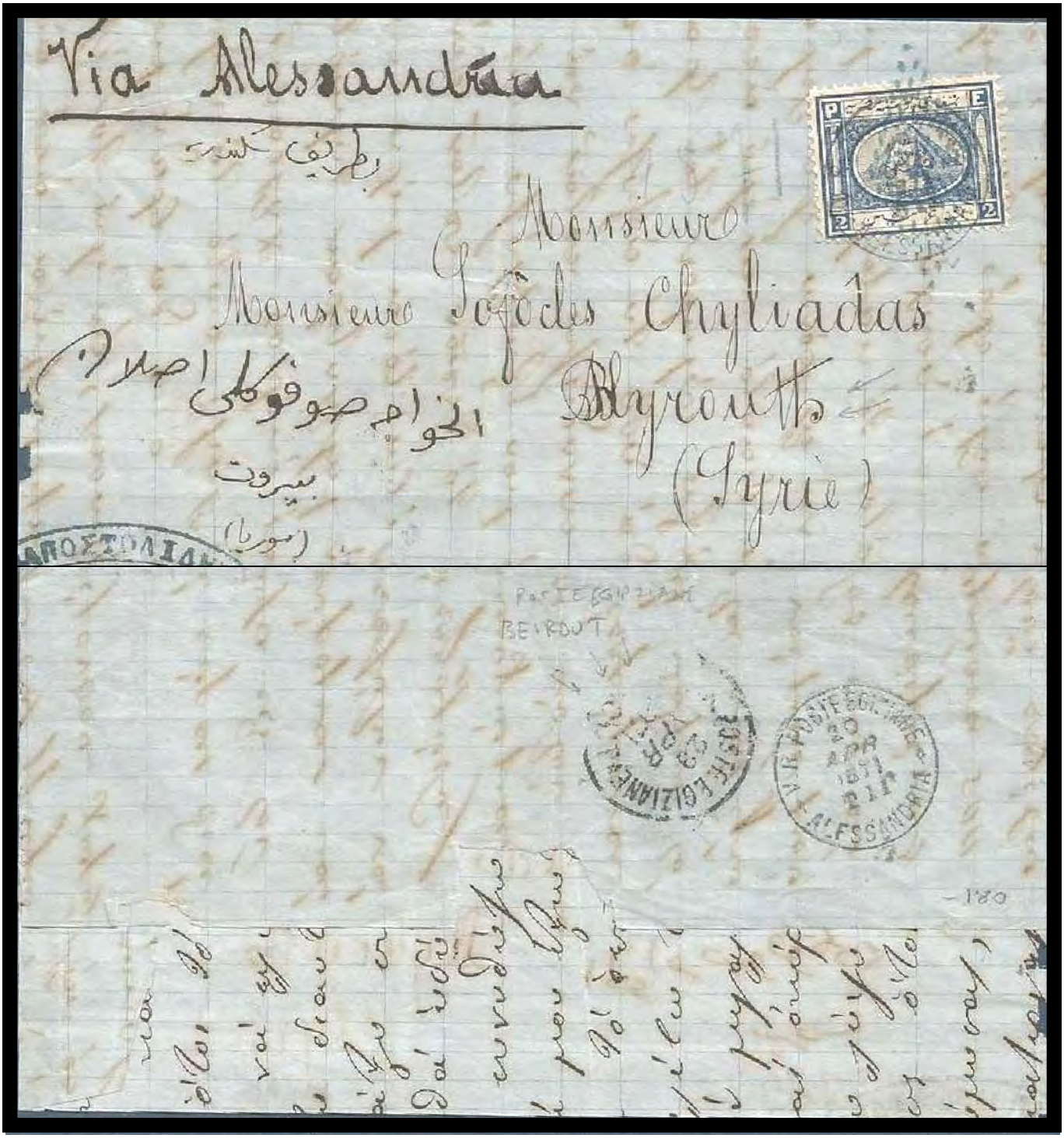
رسالة مطوية مرسلة **<u>من أضنه إلى بيروت عام ١٨٧٠ (بداية عمل مكتب بريد شركة البرسطة الخديوية في بيروت)</u>** ملصق عليه طابع مصري من إصدار ١٨٦٧ SG no. 14 مبطل بالختم المنقط للمركب "retta" باللون الأزرق وعليها بالخلف ختم بيروت السلبي:

**" مكتب بوستة خديوية مصرية بيروت"**

إشعاراً بالوصول.

بحسب Smith فإنه عرف مغلف واحد عليه ختم بيروت السلبي هذا.

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث







رسالة مطوية من مصر إلى بيروت عن طريق الاسكندرية (ختم ترانزيت الاسكندرية بتاريخ ٢٠ نيسان-أبريل ١٨٧١). عليها الطابع SG 15 إصدار ١٨٦٧ بقيمة قرشين مصري مبطل بختم "V. R. POSTE EGIZIANE ALEXANDRIA".

**وصلت إلى مكتب البريد المصري في بيروت "V. R. POSTE EGIZIANE BAIROUT" بتاريخ ٢٣نيسان (أبريل) ١٨٧١.**





مغلف مسافر **إلى بيروت من مكتب البوستة المصرية في مرسين بتاريخ 23 MAY 1871**، وعليه زوج من الطابع SG 13 . على **خلف المغلف ختم الوصول المدور لمكتب البريد المصري في بيروت بتاريخ 26 MAY 1879 .**

تواقيع: Calves, Lamy, Todd AIEP



12 FEB 1871



3 NOV 1871



6 OTT 1871



17 JUL 1871



? APR 1871



21 NOV 1871

الختمان التاليان الأول **بتاريخ 27 JAN 1872** قبل أن يغلق المكتب بيوم واحد، أما الآخر فبعد تسعة أيام من إغلاقه.



8 FEB 1872



27 JAN 1872




## مكتب بريد شركة البوستة الخديوية في اللاذقية
## Latakia Khedivial Mail S.S. Company P.O.




**افتتح في ١٤ تموز (يوليو) ١٨٧٠، وأغلق بتاريخ ١ شباط ١٨٧٢.** واستعمل فيه ختمان سلبي ودائري:







رسالة مطوية .F.L من القياس الصغير، مسافرة من مكتب البريد المصري في اللاذقية إلى الاسكندرية. عليها الطابع SG 14 مبطل بختم المكتب المدور " V. R. POSTE EGIZIANE LATAKIA" بتاريخ 14 SEP 1871. على الخلف ختم الوصول للاسكندرية بتاريخ 19 SEP 1871.

تواقيع: Sorani, Todd AIEP.
سبق أن كانت من مقتنيات: William C. Hinde (Oct 1957), و Collection Emile Antonini (April 1983), و Peter A. S. Smith.
عرض مؤخراً في مزاد Corinphila Auction AG وبيع بـ 30.000 CHF

كانت رسالة 14 SEP 1871 (المبينة أعلاه) معتبرة بحسب Smith الرسالة الوحيدة الصادرة عن مكتب البريد المصري في اللاذقية إلى أن ظهرت رسالة أخرى مؤرخة 2 NOV 1871 ومرسلة لبيروت وعليها طابعان من فئة ١ قرش.




شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث




## مكتب بريد شركة البوستة الخديوية في الاسكندرون
## Alexandrette Khedivial Mail S.S. Company P.O.

**افتتح في ١٤ تموز ١٨٧٠ وأغلق بتاريخ ١ شباط ١٨٧٢.** واستعمل فيه الختمان التاليان:












رسالة مطوية .F.L مرسلة لحلب **من مكتب البريد المصري في بيروت،** قبل أسبوع من افتتاحه رسمياً. وعليها طابع مصري فئة ١ قرش من إصدار عام ١٨٦٧ مبطل بختم بالختم المنقط "retta" حيث أن المكتب لم يكن قد استلم بعد ختم المدور " V. R. POSTE EGIZIANE BAIROUT". كما وضع على الرسالة ختم مكتب بيروت السلبي بالأسود. وصلت الرسالة إلى مكتب البريد المصري في الاسكندرون حيث وضع عليها ختم المكتب السلبي باللون الأسود أيضاً. **ووصلت إلى حلب بواسطة البريد العثماني بتاريخ ١١ تموز (يوليو) ١٨٧٠** وغرمت بما يعادل تعرفة النقل من الاسكندرون لحلب بطابعي تغريم عثمانيين بقيمة ١قرش و٢٠ بارة، أبطلا بختم حلب ٨١ ثلاثي المستطيلات باللون الأزرق. هذا المغلف من مجموعة Peter A. S. Smith،









رسالة مطوية **مرسلة إلى بيروت من الاسكندرون** وعليها الطابع المصري .1p ، SG 31 مبطل بختم **مكتب البوستة المصرية في الاسكندرون** "V.R. POSTE EGIZIANE/ALESSANDRETTA" **بتاريخ 8 NOV 1871** . ختم الوصول **لمكتب البريد المصري في بيروت** "V.R. POSTE EGIZIANE/BAIROUT" **بتاريخ 10 NOV 1871** على الخلف.
يعرف فقط أربعة رسائل مشابهة.
توقيع: Sorani.

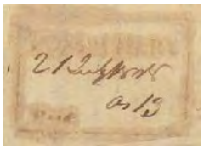
شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

# ٥- البريد المنقول بالمراكب البريطانية
# Mail shipped by British Steamers

بدأ نقل البريد بواسطة **"بريد الصحراء البريطاني"** في ثلاثينات القرن التاسع عشر. كان البريد البريطاني يصل من الهند إلى **البصرة** بواسطة مراكب شركة الهند الشرقية .E.I.C. ومن البصرة إلى **بغداد** فـ **هيت** بواسطة الدواب. ثم من هيت إلى **الضمير** يعبر بادية الشام بواسطة الهجن. ومنها إلى **دمشق فبيروت** بواسطة العربات. ومن بيروت بواسطة المراكب الفرنسية إلى الاسكندرية حيث تنقل إلى مالطا بواسطة المراكب البريطانية.



الهند الشرقية عن طريق الاسكندرية

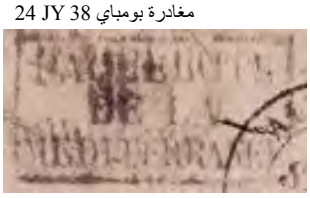

Pondicherry 21 July 1838



مغادرة مدراس 22 JY 1838



مغادرة بومباي 24 JY 38


مراكب البحر المتوسط - من بيروت


الاسكندرية 18.SEP 1838


مالطا 4.10.39



الوصول لبوردو 14 OCT 38




رسالة مطوية .F.L مسافرة من Pondicherry **"الهند الشرقية"** (الفرنسية) **إلى بوردو بتاريخ 21 July 1838.** وصلت بالطريق البري إلى **مدراس ومنها إلى بومباي** بتاريخ 22 JY 1838. وغادرت بومباي بتاريخ 24 JY 38، **بواسطة المراكب البريطانية** إلى مسقط، بوشهر، فالبصرة ومنها لبغداد فهيت.

وبواسطة **طريق البريد البريطاني عبر بادية الشام إلى بيروت** ومنها **بواسطة مراكب البحر المتوسط الفرنسية** وصلت إلى الاسكندرية بتاريخ 18 SEP 1838،فمالطا ومرسيليا (١١-١٠-٣٨). الوصول إلى بوردو بتاريخ *14 OCT 1838*.

وقد كشف الأرشيف الفرنسي* مؤخراً، عن وجود **خدمة بريدية انكليزية** في الساحل السوري في أربعينات وخمسينات القرن التاسع عشر، بالإضافة لما كان معروفاً عن تلك التي كانت في ثلاثينات ذاك القرن.

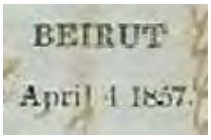
*(Archives du MAE, Beyrouth, correspondance consulaire, 6 volumes, pages 318 à 320).

وفي المغلفين التاليين الدليل على ذلك:




مغلف برسالة F.L. كتبت باللغة الانكليزية في **دمشق بتاريخ ١٠ تشرين الأول (أكتوبر) عام ١٨٥٢، (كما هو مدون على المغلف). مرسل إلى Windsor في بريطانيا** (بلاد الانكليز) **عن طريق (خدمةالبريد الانكليزية في) بيروت**، حيث تم تحويله إلى **مكتب البريد البريطاني في الاسكندرية** فوصل إليه بتاريخ ٥ تشرين الثاني (نوفمبر) ١٨٥٢، (الختم ثنائي الدوائر). وعن طريق **مالطا** (ختم الترانزيت غير واضح). وصل إلى **لندن** بتاريخ ١٤ تشرين الثاني (نوفمبر) حيث كلف بدفع ١ شلن و٥ بني، وسلم في اليوم التالي كما يبين ختم Windsor الأخضر.




رسالة مطوية (من بعثة تبشيرية أميركية في بيروت) مسافرة من بيروت بتاريخ 4 APR 1857 (بحسب الختم الأسود الصغير الموضوع ، على الأرجح من قبل البعثة التبشيرية)، إلى Tolland, Connecticut/الولايات المتحدة. وصل إلى بوسطن بتاريخ 8 May 57 فلصق عليه طابع أميركي ووضع في البريد الأميركي (المرجح أن يكون ذلك تم من قبل المجلس الأمريكي لمفوضي للبعثات الأجنبية ABCFM) . الأرجح أن الرسالة وصلت إلى بوسطن **بواسطة خدمة البريد الانكليزية في بيروت**.

**في شهر آذار من عام ١٨٧٣ أنشئ مكتب البريد البريطاني في بيروت.** (وكان واحداً من خمسة مكاتب افتتحت في الدولة العثمانية: القسطنطينية، إزمير، سالونيك، ومكتب استنبول الملحق بمكتب القسطنطينية )، **وقد بقي حتى ٣٠ أيلول (سبتمبر) عام ١٩١٤** حين أغلق نتيجة اندلاع الحرب العالمية الأولى شأن كل المكاتب الأجنبية الأخرى.

كانت الطوابع البريطانية العادية، ثم الموشحة بالعملة العثمانية (المخصصة للاستعمال في المكاتب البريطانية في الدولة العثمانية)، ثم طوابع LEVANT هي المستعملة فيه، وكانت تبطل بأحد الأختام التالية:










شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

**بين ١٨٧٣ و ١٨٧٦، كانت غالبية البريد المرسل بواسطة مركز البريد البريطاني في بيروت إلى عناوين أوروبية، يرسل عادة إلى مرسيليا مباشرة عبر الحزمة الفرنسيةFrench packet ، أو يحول إلى مكتب البريد الفرنسي أو الايطالي في الاسكندرية. حيث كانت تحمل إضافة للطوابع البريطانية، طوابع فرنسية أو ايطالية تلصق في تلك المكاتب.**

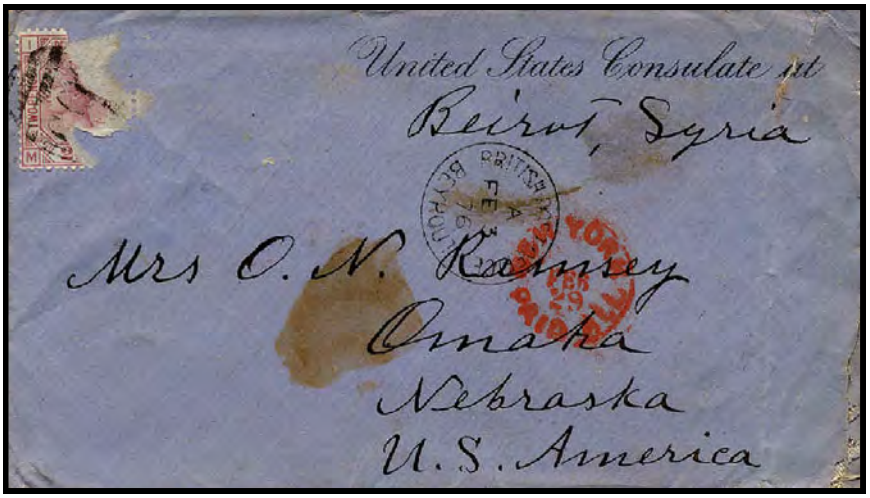



رسالة مطوية .F.L **إلى ليون مرسلة بواسطة مكتب البريد البريطاني في بيروت بتاريخ ٢٧-٨-١٨٧٤**. حولت إلى **مكتب البريد البريطاني في الاسكندرية** بعد أن لصق عليها طابع بريطاني بقيمة 2Pence ما يعادل تعرفة نقل الرسالة إلى الاسكندرية وأبطل بالختم G06، وبالختم المدور.
وصلت إلى الاسكندرية (٣١-٨-٧٤) وحولت بنفس اليوم **لمركز البريد الفرنسي في الاسكندرية** حيث لصق عليها نسختان من طابع فرنسي بقيمة 80c تعادل ضعف تعرفة نقلها من الاسكندرية لمرسيليا (لسبب غير واضح) وختم بالختم المنقط لمكتب البريد الفرنسي في الاسكندرية **5080**. كما وضع عليها الختم الأحمر PD.
غادرت الاسكندرية في ٣١-٨-٧٤، ووصلت إلى ليون في ٥-٩-٧٣.

(من مجموعة 'Cihangir').
عليها تواقيع: Opinion Herry Schaefer (2000). Signed Calves. Provenance.




رسالة مطوية مسافرة من **مكتب البريد البريطاني في بيروت إلى Glaris/سويسرا بتاريخ 29 JA 75**. عليها طابع بريطاني مبطل بالختم المدور. وكذلك ختم **PD** الأحمر. وصلت **لمكتب البريد الفرنسي في الاسكندرية بتاريخ 6 FEV. 70**، حيث لصق عليها طابعان فرنسيان Ceres 30c (بقيمة تعادل تعرفة النقل من الاسكندرية لسويسرا) مبطلان بختم المكتب النقطي **5080** Losenge. على الخلف ختم الوصول بتاريخ ١٧-٢-٧٥.



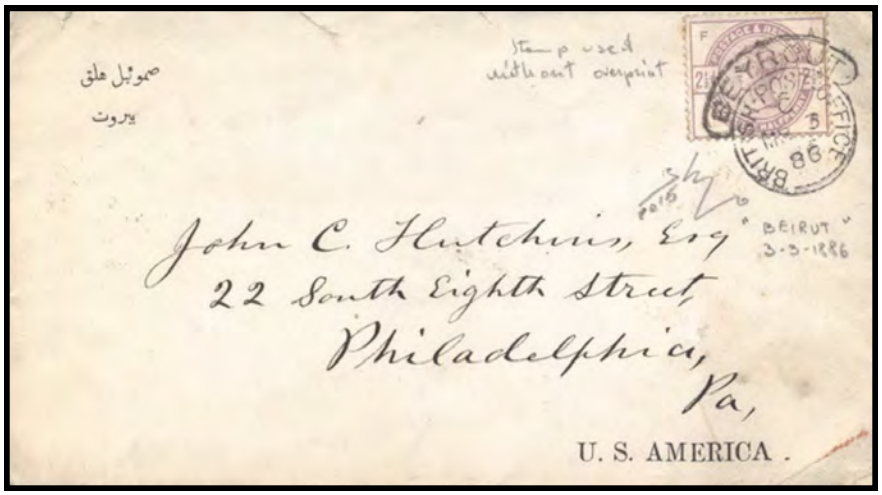

رسالة "قنصلية الولايات المتحدة" مسافرة **بواسطة مكتب البريد البريطاني في بيروت إلى Omaha / الولايات المتحدة بتاريخ ٣-٢-١٨٧٦**، وعليها طابع بريطاني مبطل بالختم G06. ختم ترانزيت لندن الأحمر على الخلف، ختم الوصول لنيويورك New York Paid Mail (٢٩-٢-١٨٧٦).




رسالة "قنصلية الولايات المتحدة" مسافرة **بواسطة مكتب البريد البريطاني في بيروت إلى Omaha / الولايات المتحدة بتاريخ ١٠-٥-١٨٧٧**، وعليها طابع بريطاني مبطل بالختم G06. ختم ترانزيت لندن الأحمر، على الخلف ختم الوصول لنيويورك (١-٦-١٨٧٧)، وختم الوصول لـ Omano (٥-٦-١٨٧٧).




مغلف مسافر إلى نيويورك من **مكتب البريد البريطاني ببيروت بتاريخ 8 MAR 1880** وعليه طابعان بريطانيان مبطلان بالختم G06 إضافة لختم المكتب المدور.
على الخلف: ختم ترانزيت لندن الأحمر بتاريخ 24 MR 80، وختم الوصول إلى نيويورك بتاريخ5 APR 80.




مغلف مسافر **من بيروت إلى Philadelphia / الولايات المتحدة بتاريخ ٣-٣-١٨٨٦**، وعليه **طابع بريطاني غير موشح**. ختم ترانزيت لندن (١٦-٣-٨٦) وختم الوصول (٨-٨٦) على الخلف، على الخلف ختم الوصول لنيويورك (١-٦-١٨٧٧)،




مغلف رسالة مسجلة مسافر **من مكتب البريد البريطاني في بيروت إلى لندن بتاريخ ٥-٥-١٨٩٠**، حيث لصق عليه **طابع بريطاني موشح 20 PARAS**، ولصاقة **INSURED (VALEUR DECLAREE)** . عليه ختم الوصول لمسجلات لندن بتاريخ 18 MY 90.




مغلف قرطاسية (1p نادر الاستعمال في بيروت) مسافر من مكتب البريد البريطاني في **بيروت إلى ليفربول/انكلترا بتاريخ ١٦-٣-١٨٩٤.**



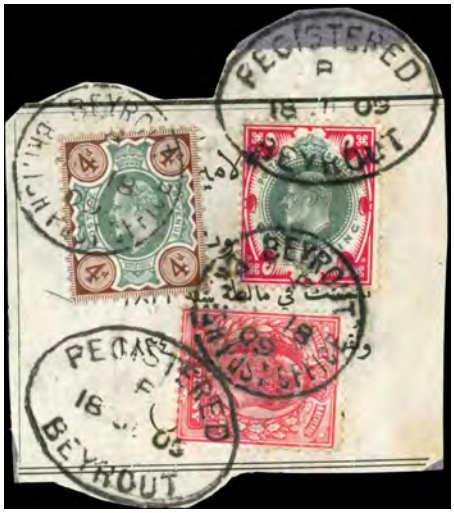

مغلف قرطاسية (Over-printed40 Paras) مسافر **من مكتب البريد البريطاني في بيروت برلين/المانيا بتاريخ ١٧-٢-١٨٩٦.**




مغلف قرطاسية بريدية مسجل مسافر إلى نيويورك **من مكتب البريد البريطاني في بيروت بتاريخ 21 MR O4** . وضع عليه في نيويورك ختم DEFICIENCY IN ADRESS SIMPLIED والعديد من الأختام الخطية.




**جزء من بطاقة قرطاسية بريد بريطانية عليها طابع الملك إدوارد السابع فئة 2d النادر جداً (طبع منه ٦٠٠ نسخة فقط)، موشح LEVANT وبقيمة جديدة 1 PIASTRE. وهو طابع بيروت المؤقت أهم طوابع المستعمرات البريطانية.**
**الطابع مختوم بختم اليوم الأول للاصدار 2 JY 06.**
شهادة خبرة من Brandon.

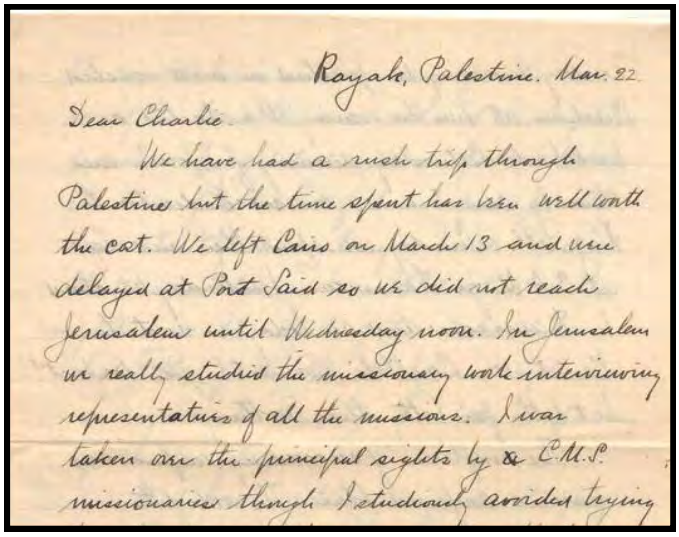



**قصاصة عليها ثلاثة طوابع بريطانية من إصدار الملك إدوارد السابع مختومة بختم مكتب البريد البريطاني في بيروت المدور، وختم مسجلات بيروت البيضوي، بتاريخ 18 July 1909.**
**طابع الـ 4d غير مدرج في SG أنه استعمل في بيروت.**

شاكر عرقسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث




بطاقة قرطاسية بريد مسجل بطابع إدوارد السابع، أضيف عليها طابع موشح قرش عثماني واحد. مرسلة من مكتب البريد البريطاني **في بيروت إلى نيويورك بتاريخ ٢-٣-١٩٠٩**.


Rayak, Palestine. Mar. 22

Dear Charlie

We have had a rush trip through Palestine but the time spent has been well worth the cost. We left Cairo on March 13 and were delayed at Port Said so we did not reach Jerusalem until Wednesday noon. In Jerusalem we really studied the missionary work interviewing representatives of all the missions. I was taken over the principal sights by a C.M.S. missionaries though I studiously avoided trying




مغلف **"فندق فيكتوريا الكبير-دمشق"** أرسله مسافر أمريكي **من مكتب البريد البريطاني في بيروت إلى شيكاغو**. وبداخله رسالة كتبها في رياق بتاريخ 22 Mars 1911 يقول فيها أنه (أمضى يوم أمسه في دمشق وأنه في طريقه إلى بيروت عن طريق بعلبك).
لصق عليه طابع Levant بريطاني موشح 1 PIASTERE، ووضع في علبة بريد سفينة بريطانية مسافرة إلى لندن حيث تم وضع ختم قسم البريد الخارجي **LONDON F.S. بتاريخ 31 MAR 11**. على الخلف ختم الوصول لشيكاغو بتاريخ 11 Apr 10.




بطاقة قرطاسية بريد عليها طابع موشح LEVANT ، مرسلة مكتب البريد البريطاني **في بيروت إلى باريس بتاريخ ٣-٣-١٩١٤، قبيل إغلاق المكتب**.

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

# البريد القادم إلى مكتب البريد البريطاني في بيروت
# Incoming Mail to Beirut P.O.




مغلف Prepaid مسافر من **غلاسكو بتاريخ 17 AV 1852** وفيها سددت رسوم البريد (بحسب ختم غلاسكو المضلع) **إلى حلب عن طريق مرسيليا وبيروت**. ختم ترانزيت سكوتلاند 19 AV 1852، وصل إلى ANGAL– CALAIS بتاريخ 20 AV 1852 .

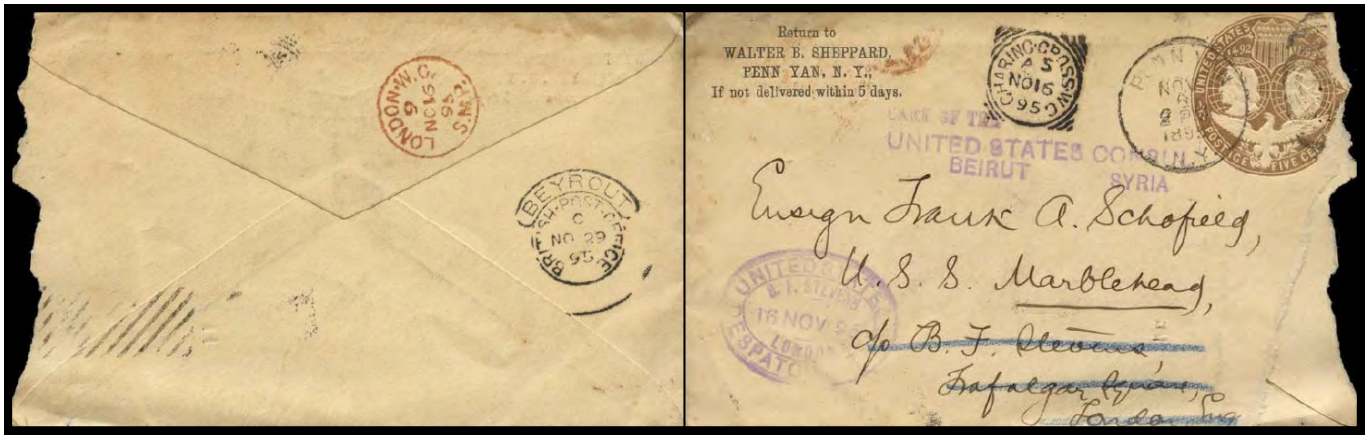



مغلف PD مرسل من لندن لدمشق بتاريخ 1 Apr 1874 عن طريق مرسيليا وبيروت.




مغلف قرطاسية رسالة مسجلة **مسافر إلى بيروت من نيقوسيا/قبرص**. عليه طابع بريطاني إضافي مبطل **بتاريخ 26 AU 1893**، وعليه ختم مسجلات قبرص بنفس التاريخ. وختم ترانزيت لارنكا بتاريخ 28 AU 93. **وصل لمكتب البريد البريطاني في بيروت بتاريخ 30 AU 93**.

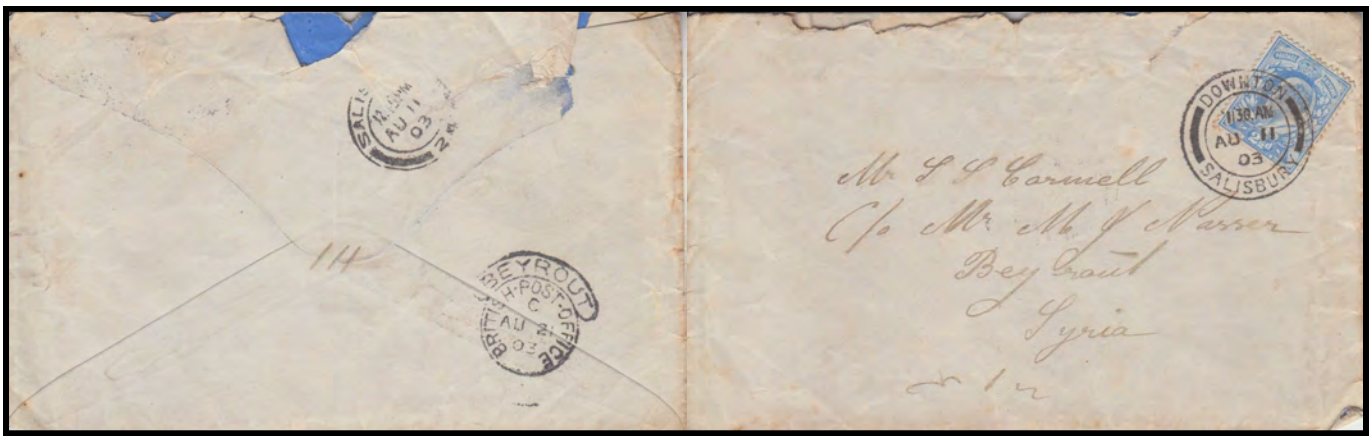
شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث




مغلف قرطاسية بريدية أميركي **مسافر من Penn Yan N.Y. بتاريخ 6 NOV 1895**، إلى شخص في لندن. حوّل بتاريخ 16 NOV 95 من قبل مفوض أميركي إلى قنصلية الولايات المتحدة في بيروت - سوريا. عليه: ختم ترانزيت Charing (NOV 16) و London (NOV 16, 95) وختم الوصول **إلى مكتب البريد البريطاني في بيروت بتاريخ 29 NOV 95**.




بطاقة قرطاسية بريد مسجل بطابع الملكة فيكتورياع، أضيف عليها طابعا إدوارد السابع موشحان ٤٠ و٨٠ بارة. مرسلة من مكتب البريد البريطاني **في بيروت إلى سان خوزيه/كوستاريكا بتاريخ ٣-١٠-١٩٠٢.** عن طريق لارنكا (٦-١٠-٠٢)، بورسعيد (٨-١٠-٠٢)، لندن (١٩-١٠-٠٢)، نيويورك (٢٥-١٠-٠٢) حيث أضيف إليها لصاقة ترانزيت البريد المسجل الخارجي، نيوأورلينز (٢٨-١٠-٠٢). الوصول لسان خوزيه (٥-١١-٠٢).




مغلف مسافر إلى بيروت/سوريا من DOWNTON SALISBURY/ المملكة المتحدة بتاريخ 11 AU 1903، وصل إلى مكتب البريد البريطاني في بيروت بتاريخ 21 AU 03.

# ٦- البريد المنقول بالمراكب الألمانية
# Mail shipped by German Steamers

**نقل البريد بواسطة السفن العسكرية الألمانية :**

أنشئت الأمبراطورية الألمانية رسمياً بتاريخ ١٨-١-١٨٧١ بعد توحيد المقاطعات الألمانية. لذا نجد أن مراكبها تأخرت عن نظائرها الأوروبية في التواجد الفاعل في المياه الدولية.
أثناء الحرب العالمية الأولى، وما قبلها، وبسبب التحالف القائم بين الدولة العثمانية وألمانيا القيصرية، تواجدت السفن الحربية الألمانية في البحر البيض المتوسط، وقرب السواحل السورية. وقد كان بحارة هذه السفن يتراسلون مع زملائهم في السفن الألمانية التي كانت تجوب بحار العالم.




بطاقة قرطاسية بريدية ألمانية فئة 5 Pfg لصق عليها طابع إضافي بقيمة 5 Pfg أخرى. **مبطلين بختم البريد البحري الألماني الخط الفرعي لغينيا الجديدية A 5/9 09** (الذي اعيد استخدامه على خط اليابان الجنوبي بالقرب من المركب البخاري "Coblenz" ).
البطاقة مرسلة إلى بيروت/سوريا .
على خلف البطاقة ختم ترانزيت سيدني، وختم الوصول لمكتب البريد البريطاني في بيروت بتاريخ ٧ تشرين الأول (أكتوبر) ١٩٠٩.




مغلف مسافر **من مركز البريد الألماني في TSING TAU / الصين بتاريخ ٢-٨-١٩٠٩ إلى بيروت/ سوريا "بواسطة البريد الألماني، عن طريق عدن والاسكندرية".** وعليه طوابع ألمانية موشحة China.
لكنه في الواقع سافر بطريق بور- سعيد: ختم ترانزيت بور- توفيق بتاريخ ٢-١-١٩١٠، وبور- سعيد بتاريخ ٢-١-١٩١٠. ختم الوصول لبيروت بتاريخ ٦-١-١٩١٠. (استغرقت الرحلة خمسة أشهر وخمسة أيام).




شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث







مغلف مسجل **مسافر من فندق فيكتوريا الكبير في دمشق بتاريخ ٢٩-٤-١٩١٤ إلى Pittsburgh/Pa. الولايات المتحدة**. ترانزيت بيروت/١٦ بتاريخ ١-٥-١٩١٤. ختم الوصول إلى بيتسبورغ بتاريخ ١٩-٥-١٩١٤.

عليه **ختم البريد البحري بين ألمانيا وأميركا، بين هامبورغ-نيويورك**:

DEUTSCH - AMERIKANISCHE
SEEPOST
HAMBURG-NEW YORK
9.5

(استعمل هذا الختم النادر جداً بين ٦-٢-١٩١٤ و ١٨-٥-١٩١٤).







مغلف مسافر من الاسكندرون أثناء حرب شبه جزيرة القرم (بين الدولة العثمانية وروسيا القيصرية).

عليه طابع ألماني مبطل بختم

"KAIS. DEUTSCHE SCHIFFSPOST No. 69 سفينة بريد البحرية القيصرية الألمانية رقم ٦٩"

بتاريخ ٣-٦-١٩١٤.

# مكتب البريد الألماني في بيروت
# Beirut Deutsche Post

في عام ١٨٧٠ افتتح "اتحاد شمال ألماني" أول مكتب بريد ألماني في **استنبول**. استخدم فيه لنهاية عام ١٨٧١ طوابع الاتحاد. وبين١٨٧٢-١٨٨٤ استخدمت الاصدارات الألمانية العادية.

وعام ١٨٨٤ افتتحت أربعة مكاتب إضافية في **بيروت ويافا والقدس، وإزمير**. واستعملت في المكاتب الخمسة طوابع ألمانيا، اصدارات ١٨٨٠-٨٩، و١٩٠٢-١٩٠٥، بعد توشيحها في بداية عام ١٨٨٤ بالعملة العثمانية البارة والقرش. وقد خلص على الرساشل بأحد الأختام المدورة التالية:













بطاقة قرطاسية بريد ألمانية مرسلة من بيروت لكاسل/ألمانيا سلمت **لمكتب البريد الألماني في بيروت بتاريخ 18.6.97 .** ولسبب ما، سلمت لمكتب البريد الفرنسي في بيروت بتاريخ 22 JUIN 97 . ختم الوصول 30.8.97.




مغلف "Service telegraphique special pour la Syrie" مسافر بواسطة مركز البريد الألماني في **بيروت بتاريخ ٤-٩-١٩٠٠ إلى Leipzig /ألمانيا**. وعليه طوابع غير موشحة مبطلة بالختم من النموذج الثاني.

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث




مغلف مسجل مسافر بواسطة مركز البريد الألماني **في بيروت بتاريخ ٧-٥-١٩٠٠ إلى Halle /ألمانيا**. وعليه طوابع موشحة مبطلة بالختم من النموذج الأول.ختم الوصول ١٦-٥-١٩٠٠.




بطاقة بريد مسافرة **من مكتب البريد الألماني في بيروت بتاريخ ١١-٣-١٩٠١ إلى Eibau /المانيا**. الوصول بتاريخ ٢١-٣-٠١.




بطاقة بريد مسافرة **من مكتب البريد الألماني في بيروت بتاريخ ٨-٤-١٩٠٢ إلى القاهرة**. الوصول بتاريخ ١٠-٤-٠٢.




مغلف **Deutscher Hof. Hotel** في بيروت مسافر منها بواسطة مركز البريد الألماني **بتاريخ ٢٠-٦-١٩٠٦ إلى فيينا/ النمسا.**




مغلف مسجل مسافر بواسطة مركز البريد الألماني في **بيروت بتاريخ ١٦-٥-١٩٠٧ إلى Ancon** في منطقة قناة بنما عن طريق نيويورك.




بطاقة بريد "محطة قطار عين الفيجة" مسافرة **من مكتب البريد الألماني في بيروت بتاريخ١٧-٦-١٩٠٥، إلى زغرب /كرواتيا.**




مغلف مسافر **من مكتب البريد الألماني في بيروت بتاريخ١٢-١١-١٩٠٧، إلى الولايات المتحدة**




بطاقة بريد مسافرة **من مكتب البريد الألماني في بيروت بتاريخ ١٩-١٢-١٩٠٩ إلى الاسكندرية.** الوصول بتاريخ ٢-١-١٩١٠.




بـطاقة بريد مسافرة **من مكتب البريد الألماني في بيروت بتاريخ ٢٣-٤-١٩١٢ إلى الولايات المتحدة.**

# ٩-البريد المنقول بالمراكب الأميركية
# Mail shipped by American Steamers

لم نرصد وجود مكاتب بريد أمريكية في المشرق العربي. وما لاحظناه أن البريد، حتى القنصلي الأميركي، كان يسافر بواسطة مكاتب البريد البريطاني. لكنّا نلاحظ أن المراكب الحربية الأميركية التي عملت على إغاثة ضحايا الاضطهاد العثماني لليونانين والأرمن والسريان، وكذلك السفن التجارية الأميركية، نقلت بريداً يعود في أغلبيته لجهات أو مواطنين امريكيين.

**المحتوى :**

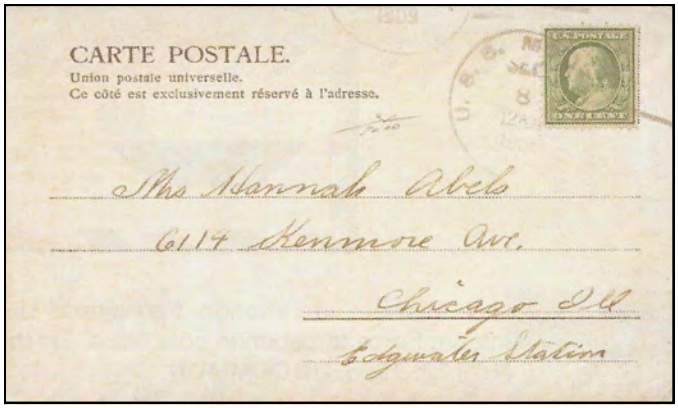

**١- البريد المنقول بالسفن الحربية الأميركية:**

**مونتـانـــاU. S. S. MONTANA (١٩٠٩، ١٩١٣).**
**نورث كارولاينا U. S. S. North Carolina ACR 12 (١٩١٥).**
**دي موين U. S. S. DES MOINES C15 (١٩١٥)**
**تينيسي U. S. S. TENNESSEE CRUISER #10 (١٩١٥).**
**سكوربيون U. S. S. SCORBION PY-3 (١٩٢٣).**

**٢- البريد المنقول بالسفن التجارية:**

**ليفياثان U. S. S. Leviathan (١٩٢٦).**
**سفن خطوط التصدير الأمريكية AMERICAN EXPORT LINES :**
**اكسكاليبور *AEL* S.S. Excalibur (١٩٣٣).**
**اكسكامبيون *AEL* S.S. Excambion (١٩٣٦).**
**اكسيتر *AEL* S.S. Exeter (١٩٣٥).**
**اكسوكودرا *AEL* S.S. Exochodra (١٩٣٦).**
**البريد المنقول بالمركب الطائر American Transpacific Clipper (١٩٤٠-١٩٤١).**
**السفينة اليونانية Mail Carried by Greek Ships (١٨٦٨).**
**إحدى سفن N. Y. K. LINE اليابانية (١٩٣٤).**
**كوين ماري البريطانية RMS *Queen Mary* (١٩٣٩) .**

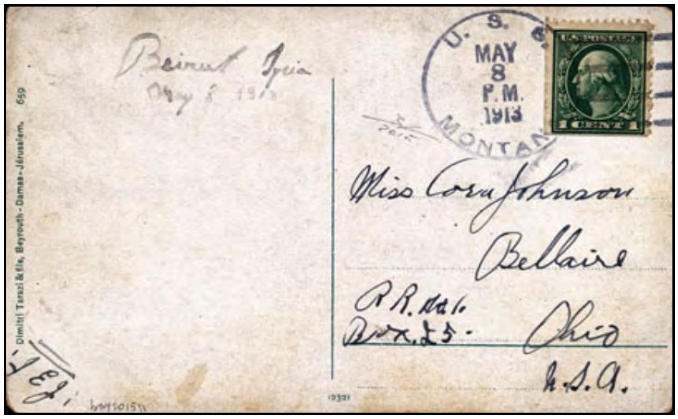
## البريد المنقول بالسفينة الحربية الأمريكية
# مونتـانـــا U. S. S. MONTANA
## بين سورية والولايات المتحدة




بطاقة بريد مسافرة **إلى شيكاغو بتاريخ 8 SEP 1909** على متن السفينة U.S.S. Montana الأمريكية، أثناء رسوها في ميناء بيروت في التاريخ المذكور.




بطاقة بريد مسافرة **إلى نيويورك من مكتب البريد الفرنسي في بيروت بتاريخ 16 DEC 1912** على متن السفينة U.S.S. Montana الأمريكية، كما هو مدون على البطاقة.




بطاقة بريد مسافرة **من بيروت إلى أوهايو** بواسطة السفينة الأمريكية مونتانا بتاريخ **8 MAY 1913 .**




بطاقة بريد مسافرة **من بيروت إلى غوتنبرغ/نيوجيري**، بواسطة السفينة الأمريكية مونتانا بتاريخ **9 APR 1913 .**



هي سفينة حربية تعود لما قبل الحرب العالمية الأولى.
**في ٢ نيسان (أبريل) ١٩٠٩** وصلت للبحر الأبيض المتوسط " لحماية المصالح الأميركية" نتيجة الثورة التركية عام ١٩٠٨، وبقيت **حتى تموز (يوليو) ١٩١٠**.
وبدأت **في كانون أول (ديسمبر) ١٩١٢** رحلة رحلتها الثانية للبحر الأبيض المتوسط، فتوقفت في بيروت والاسكندرون ومرسين.
وعادت للولايات المتحدة في **حزيران (يونيو) ١٩١٣**.

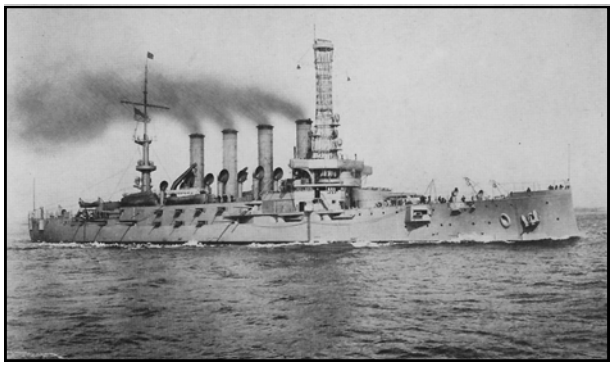
## البريد المنقول بالسفينة الحربية الأمريكية
## نورث كارولاينا U. S. S. North Carolina ACR 12
## بين سورية والولايات المتحدة




بطاقة بريد (عليها صورة بعلبك) **مسافرة بتاريخ ٨-١-١٩١٥(من بيروت/سورية كما يبين ختم الابطال) إلى شارلستون/ الولايات المتحدة** بواسطة السفينة الأمريكية نورث كارولاينا .




مغلف مسافر بواسطة السفينة الأمريكية نورث كارولاينا **بتاريخ ٢١-٤-١٩١٥ من(بيروت- سورية كما يبين ختم الابطال) إلى نيويورك.**



وهي سفينة حربية أمريكية وضعت في الخدمة منتصف عام ١٩٠٨، وسحبت منها أوائل عام ١٩٢١.
وقد **عملت في البحر المتوسط بين ٢٣ نيسان و ٣ آب من عام ١٩٠٩** لحماية الأمريكيين، أثناء الاضطرابات في الدولة العثمانية في تلك السنة.
ثم بعد اندلاع الحرب العالمية الأولى، غادرت السفينة بوسطن في ٧ آب ١٩١٥ لحماية الأمريكيين في الشرق الأوسط، فكانت تتنقل بانتظام بين يافا وبيروت والاسكندرية، حينها كانت الولايات المتحدة تلتزم الحياد في الحرب. ثم عادت إلى بوسطن بتاريخ ١٨ حزيران ١٩١٥ للصيانة. وبعد الحرب استخدمت لنقل الجنود الأمريكيين إلى الوطن.
**ويبدو مما تقدم أن السفينة كانت في الساحل السوري في النصف الأول من عام ١٩١٥.**

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

**مغلف منقول بالسفينة الحربية الأمريكية**
**U. S. S. DES MOINES C15 دي موين**
**من بيروت-سوريا لبورسعيد**

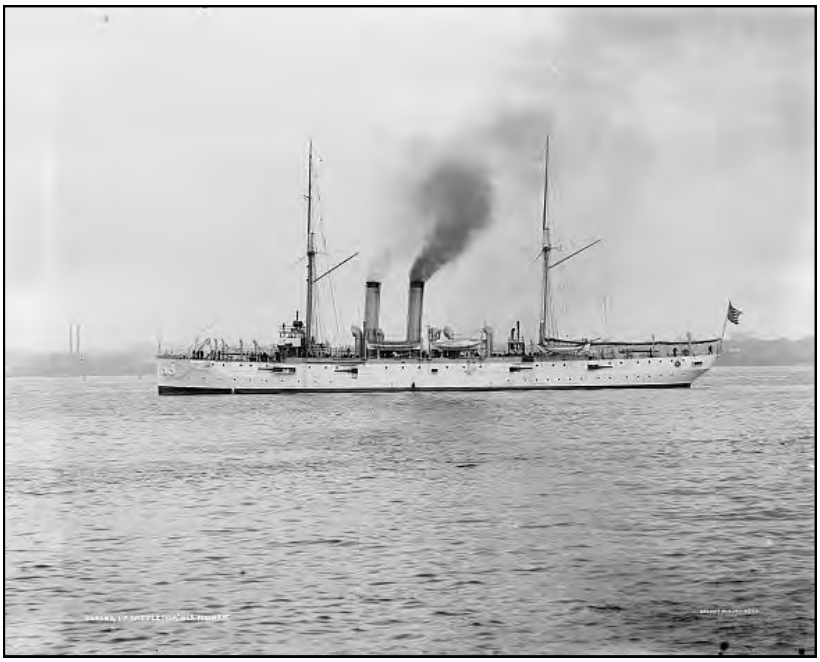



مغلف منقول بواسطة السفينة الحربية الأمبركية "U.S.S. DES MOINES" مرسل من بيروت لبور سعيد بتاريخ ٥-١٢-١٩١٥.

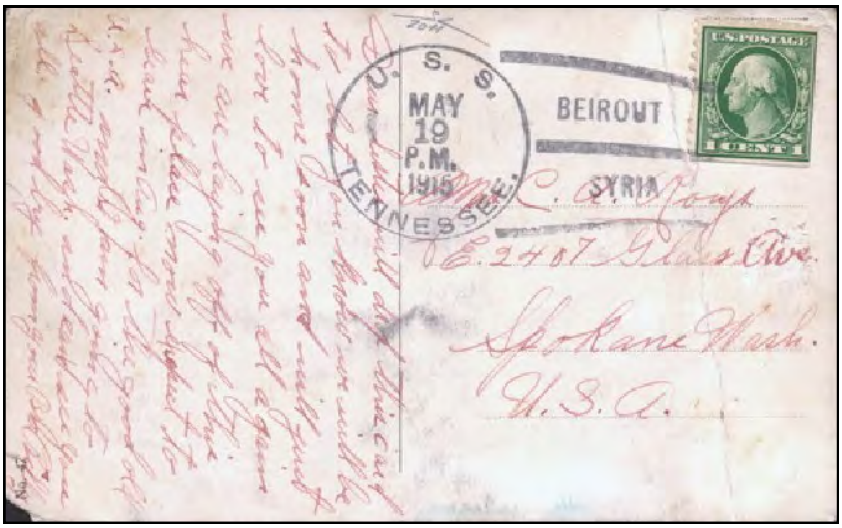
هي سفينة حربية عملت بين ١٩٠٤-١٩٢١، وسميت على اسم مدينة دي موين في ولاية أيوا Iowa.

بين ١٥ أبريل ١٩١٠ و ٢٣ يناير ١٩١١ ، قامت دي موين برحلة إلى ساحل إفريقيا ، "لجمع المعلومات حول الظروف التجارية والسياسية" ، ثم استدعيت لجزر الكناري ، لشبونة ، قادس ، وجبل طارق. بين مارس ونوفمبر ١٩١١ عادت إلى واجبها في المحيط الأطلسي والغرب الهندي ، وفي ٦ ديسمبر ١٩١١ وضعت في الاحتياط لإجراء بعض الإصلاحات في بوسطن. عادت إلى الخدمة الكاملة في ٣ سبتمبر ١٩١٢ ، أبحرت إلى منطقة البحر الكاريبي لمراقبة والإبلاغ عن الظروف في بلدان أمريكا الوسطى ، وحماية المواطنين الأمريكيين من الاضطرابات السياسية. كانت تبحر شمالًا بشكل دوري لإصلاحها في Portsmouth Navy Yard، وفي ٢٤ أبريل ١٩١٥ أبحرت من خليج جوانتانامو بكوبا إلى الإسكندرية بمصر.

**في الفترة ما بين ٢٦ مايو ١٩١٥ و ٢٥ أبريل ١٩١٧ ، قامت دي موين بحماية المواطنين والمصالح الأمريكية المهددة في مسرح الحرب بالشرق الأوسط ، حيث حملت المبشرين واللاجئين الآخرين خارج تركيا وسوريا ، وقدمت أموال الإغاثة ، وحملت مسؤولي الولايات المتحدة.**
**وكانت تعمل في مناورات أخذها إلى موانئ في إيطاليا وفرنسا وإسبانيا والجزائر.**



**بطاقة بريد منقولة بالسفينة الحربية الأمريكية**
**U. S. S. TENNESSEE CRUISER #10 تينيسي**
**بين سورية والولايات المتحدة**




بطاقة بريد مسافرة **من بيروت/سورية بتاريخ ١٩ أيار ١٩١٥على متن السفينة الحربية الأمريكية تينسي، إلى الولايات المتحدة** وعليه طابع أمريكي ١ سنت.



وهي سفينة حربية أمريكية وضعت في الخدمة منتصف عام ١٩٠٦، وسحبت منها وبيعت عام ١٩٢٢.

في تشرين الثاني ١٩٠٦ رافقت السفينة الحربية لويزيانا التي أقلت الرئيس روزفلت في زيارته لموقع العمل في شق قناة بنما. ثم أقلت الرئيس تافت لدى تفقده لتقدم الأعمال في القناة.

**وقد عملت في البحر المتوسط عام ١٩١٢** لحماية المصالح الأمريكية ونقل اللاجئين أثناء الاضطرابات في الدولة العثمانية في تلك الفترة.

أثناء الحرب العالمية الأولى، **واعتباراً من آب ١٩١٤، عادت إلى البحر الأبيض المتوسط** حيث قادت مهمة انسانية لمساعة ضحايا الحرب (كانت الولايات المتحدة لم تنخرط بعد في تلك الحرب). ثم عادت إلى الوطن في آب ١٩١٥.

واعتباراً من حزبران ١٩١٦ تغير اسمها إلى ممفيس U.S.S.Memphis

ويبدو مما تقدم أن السفينة كانت في الساحل السوري قبل عودتها للولايات المتحدة في شهر آب من عام ١٩١٥.

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

**مغلف منقول بالسفينة الحربية الأمريكية**
**سكوربيون U. S. S. SCORBION PY-3**
**بين سورية والولايات المتحدة**




مغلف مسجل **مسافر من شام/٣ بتاريخ ٢٢-٧-٢٣ إلى سفارة الولايات المتحدة الأمريكية في القسطنطينية**. لم تستلمه السيدة المرسل لها فتقرر إعادته لمرسله، **فغادر غلطه بتاريخ ١٤-٨-٢٣ على متن السفينة الحربية سكوربيون في ٢٩-٨-٢٣ . ووصل إلى شام/٢ بتاريخ ١١-٩-٢٣.**



بنيت هذه السفينة عام ١٨٩٦ كيخت مدني دعي Sovereign، واشترتها البحرية الأمريكية في نيسان ١٨٩٨ لتشارك في الحرب الأمريكية-الاسبانية حتى أواسط شهر آب. و بين ١٨٩٩ و ١٩٠٧ عملت في منطقة البحر الكاريبي.

**في عام ١٩٠٨ توجهت للبحر الأبيض المتوسط**، وساهمت في إغاثة ضحايا زلزال مدينة مسينا الايطالية المدمر، فدعمت بين ٣-٨ كانون ثاني ١٩٠٩ جهود الخدمات الطبية الدولية. ومن ١٠ شباط-١٥تموز بقيت في نابولي بايطاليا للإصلاح. وعادت في ٢٠تموز إلى استنبول كسفينة محطة Station Ship تعمل مع السفارة الأمريكية
أواخر عام ١٩١٢ ساهمت في حماية الأجانب من أعمال الشغب في استنبول.
صيف ١٩١٣ شاركت في حرب البلقان الأولى.

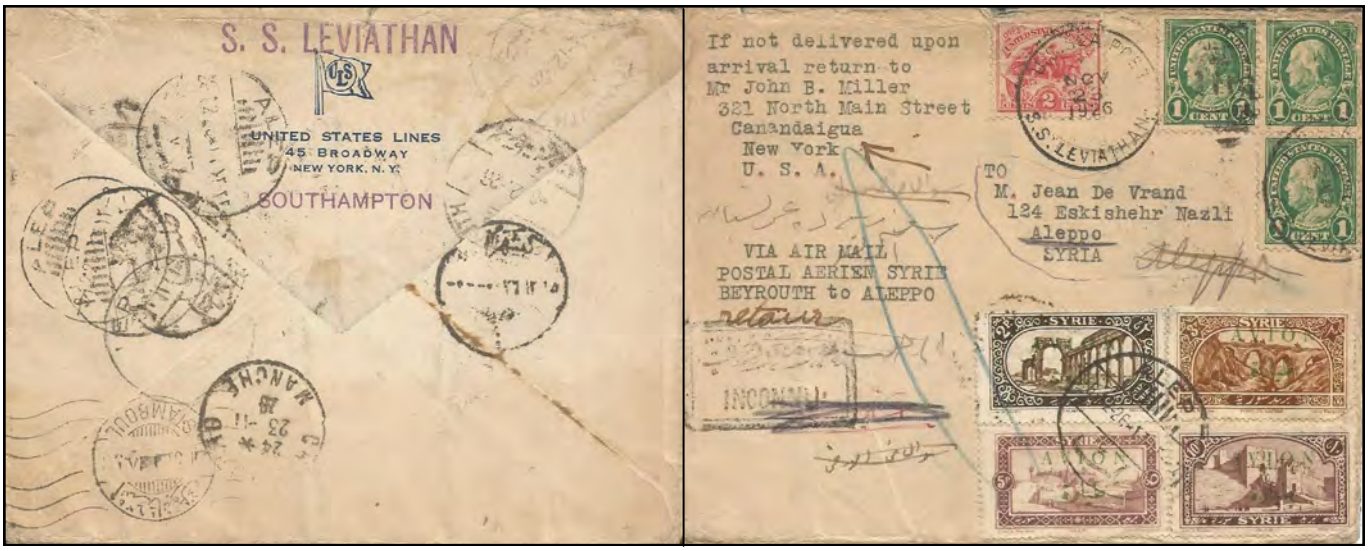
**احتجزت لدى العثمانيين طيلة الحرب العالمية الأولى وحتى توقيع الأتراك على الهدنة في ٢٨-١٠-١٩١٨، حيث أخلي سبيلها وساهمت في مساعدة اللاجئين في المنطقة.**

**في تشرين الثاني ١٩٢٣ صارت سفينة محطة لشرق المتوسط ومركزها في خليج Phaleron في اليونان.**

**أواسط عام ١٩٢٧ عادت للولايات المتحدة. ثم بعت عام ١٩٢٩.**

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

**رسالة منقولة بالسفينة البخارية الأمريكية**
**ليفياثان U. S. S. Leviathan**
**بين سورية والولايات المتحدة**




مغلف مسافر إلى حلب من نيويورك/الولايات المتحدة بواسطة "سفينة البريد البحري البخارية الأميركية S.S. Sea Post LEVIATHAN" بتاريخ NOV 20, 1926. وصل إلى MANCHE/فرنسا بتاريخ 23.11.26، ومنها إلى استنبول فبيروت (٢-١٢-٢٦). وصل لحلب بتاريخ ٦-١٢-٢٦، وبعد انقضاء ثلاثة أيام أعيد لنيويورك لأن المرسل إليه "غير معروف INCONNU" بحسب الختم الأسود ثنائي المستطيلات، بعد أن لصق عليه (مجموعة الطيارة الخضراء) إصدار ١٩٢٥، وغادر بيروت بتاريخ ٨-١٢-١٩٢٦.



صورة مأخوذة منتصف عشرينات القرن الماضي للسفينة SS *Leviathan* في ميناء نيويورك.

بنيت **SS *Leviathan*** أصلاً تحت إسم ***Vaterland***.كسفينة عابرة للمحيطات وقد عملتت بانتظام شمال الأطلسي في الفترة ١٩١٤-١٩٣٤. وهي الثانية من ثلاث سفن شقيقة بنيت لشركة Hamburg America Line الألمانية لنقل الركاب عبر الأطلسي. أبحرت كـ Vaterland لمدة تقل عن سنة قبل توقفت مسيرتها في وقت مبكر من بداية الحرب العالمية الأولى. في عام ١٩١٧، صودرت من قبل الحكومة الامريكية وسميت **SS *Leviathan*** . وأصبحت معروفة بهذا الاسم ليقية حياتها المهنية . عملت كسفينة للجند أثناء الحرب العالمية الأولى، وفيما بعد حملت علم United States Lines .

**AMERICAN EXPORT LINES**
**U.S. - Syria**

**Sea Post**

**خطوط التصدير الأمريكية**
**البريد البحري**

**بين سورية والولايات المتحدة**

هي أكبر الشركات الأمريكية لنقل البضائع والركاب والبريد بين الولايات المتحدة وموانئ البحر الأبيض المتوسط منذ عام ١٩١٩ وحتى ١٩٧٧. ومن بين تلك الموانئ : بيروت وحيفا ويافا والاسكندرية.

تأسست شركة ايكسبورت ستيمشب: Export Steamship Corporation
في سنة ١٩١٩ وبدأت العمل في خدمة شحن البضائع من نيويورك إلى البحر الأبيض المتوسط. وفي سنة ١٩٢٠، أضيفت كلمة الأميركية ليصبح اسمها : US Export Steamship Corporation
في سنة ١٩٣١، وضعت الشركة في الخدمة أربع سفن لنقل البضائع والركاب : اكسكاليبور، واكسكامبيون، واكسيتر، واكسوكوردا. وقد عرفت هذه السفن بـ (الآسات الأربعة The 4 Aces). وترافق ذلك مع، لسوء الحظ، مع بداية الأزمة الاقتصادية في الولايات المتحدة.
خضعت الشركة لعدة عمليات إعادة تنظيم. وقد صارت منذ سنة ١٩٣٦ :

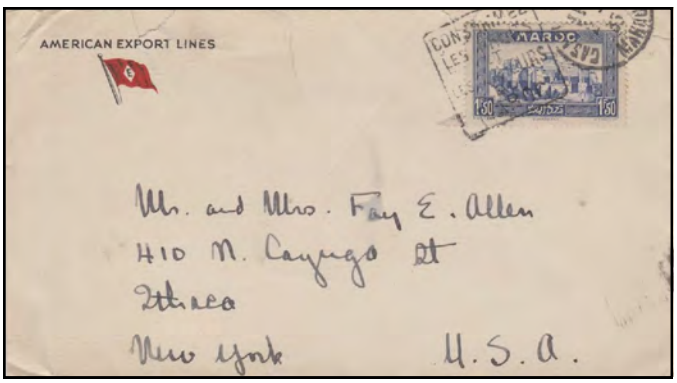
**خطوط التصدير الأميركية American Export Lines**




الرسم التجريبي الوحيد الذي أعد ليكون رمزاً لخطوط التصدير الأميركية.




كانت الشركة تنقل أيضاً البريد من المدن التي تتوقف بها، للولايات المتحدة، وكما سيتبين لنا فإن الطوابع التي كانوا يخلصون الرسائل بها كانت إما طوابع بلد المرسل أو الطوابع الأمريكية. وكانت تختم بختم السفينة وعليه عبارة: سلم للبريد لدى محاسب أعالي البحار .





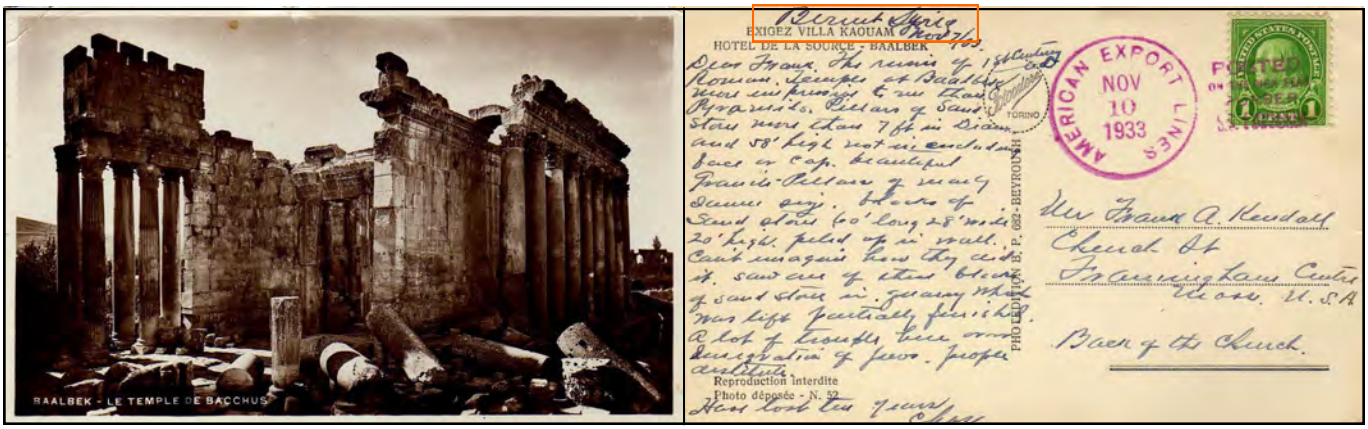


نموذجان من مغلفات الشركة

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

**Mail carried from Syria by**
***AEL* S.S. Excalibur**

**البريد البحري بين سورية والولايات المتحدة**
**بواسطة سفينة خطوط التصدير الأمريكية**
**اكسكاليبور**




بطاقة بريد مسافرة من بيروت/سورية بتاريخ ١٠ تشرين الثاني ١٩٣٣ إلى الولايات المتحدة بواسطة البريد البحري الأميركي وعليها طابع ١ سنت

بنيت السفينة البخارية اكسكاليبور أساساً لخطوط التصدير الأميريكية، بين عامي ١٩٢٩ و ١٩٣١. ووضعت بالخدمة بين الولايات المتحدة والبحر الأبيض المتوسط في رحلة تستغرق ٤٠ يوماً. وقد بدأت رحلتها الأولى في ٢٤ كانون الثاني ١٩٣١ حيث غادرت نيويورك إلى مارسيليا، نابولي، الاسكندرية، يافا، حيفا، بيروت، الاسكندرية، نابولي، ليغوم، جنوا، مارسيليا، فنيويورك.

أما آخر رحلة لها فقد بدأت في ٥ حزيران ١٩٤٠ من جنوا، الاسكندرية، لشبونه، فنيويورك. حيث اقتصرت رحلاتها بعد ذلك بين نيويورك ولشبونه.



بين عامي ١٩٣٠ و ١٩٤٠ كانت تنقل البضائع والبريد والركاب بين ميناء نيويورك وموانئ المدن المذكورة.

بين ١٩٤٠ و ١٩٤١، قامت اكسكاليبور بعدة رحلات بين لشبونه في البرتغال ونيويورك، أدت خلالها خدمات مفيدة أثناء الحرب العالمية الثانية للجنة انقاذ واغاثة اللاجئين. ونقلت آلاف منهم من أوروبا النازية إلى الولايات المتحدة.

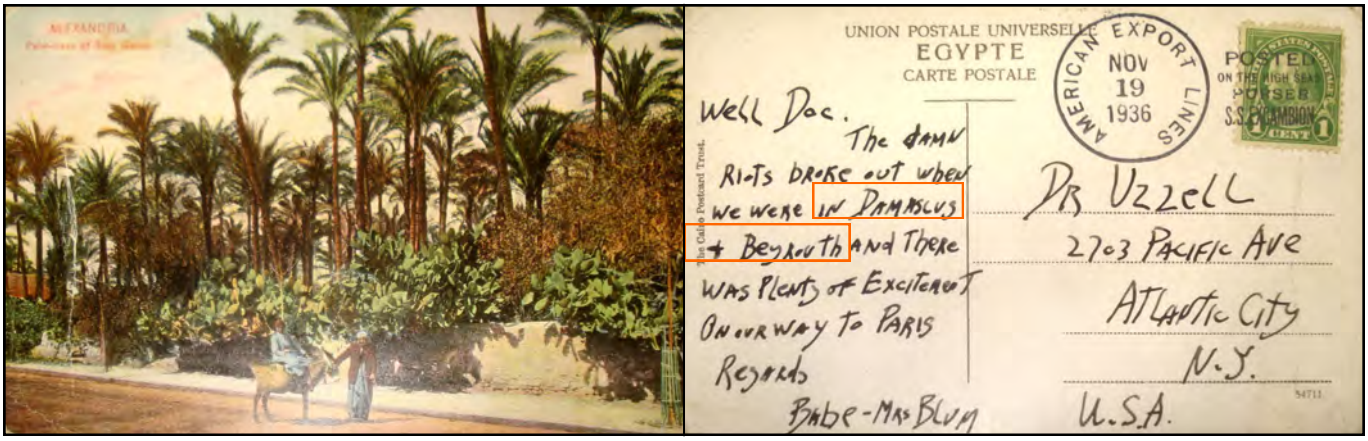
اشترتها البحرية الأمريكية عام ١٩٤٢ وصار اسمها **جوزيف هيويس USS Joseph Hewes.**




مغلف الباخرة الخاص مرسل من مارسيليا/فرنسا.

# Mail carried from Syria by *AEL* S.S. Excambion

# البريد البحري بين سورية والولايات المتحدة بواسطة سفينة خطوط التصدير الأمريكية اكسكامبيون



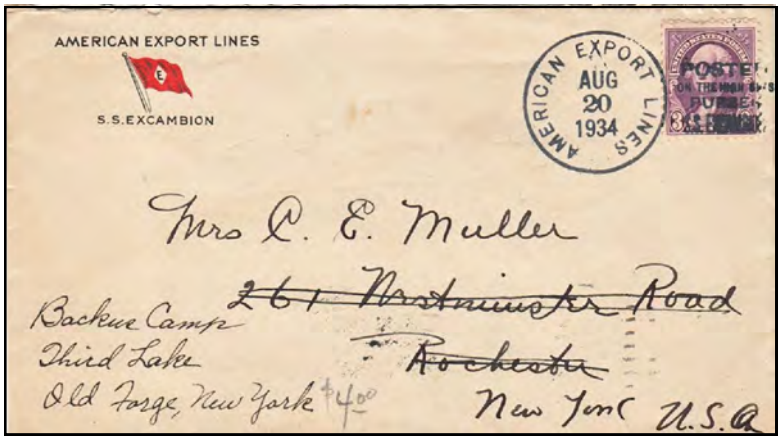

بطاقة بريد مسافرة من بيروت/سورية بتاريخ ١٩ تشرين الثاني ١٩٣٦ إلى الولايات المتحدة بواسطة البريد البحري الأميركي وعليها طابع ١ سنت

وضعت السفينة البخارية اكسكامبيون بالخدمة عام ١٩٣١، بين نيويورك والبحر الأبيض المتوسط لنقل البريد والبضائع والركاب على رحلة الدرجة الأولى للبحر المتوسط، والتي كانت تستغرق ٤٠ يوماً.
من ١٩٤٠ وحتى ١٩٤٢، قامت اكسكامبيون بعدة رحلات بين لشبونه/البرتغال ونيويورك نقلت فيها، أثناء الحرب العالمية الثانية، الآلاف من اللاجئين من جحيم النازية للولايات المتحدة.



وبعد دخول الولايات المتحدة الحرب، ضمت اكسكامبيون لسلاح البحرية الأميركي بتاريخ ٨-١-١٩٤٢ وصار اسمها جون بين. واستخدمت في غزو الحلفاء للمغرب عام ١٩٤٢ و في معركة قناة غوادل عام ١٩٤٣ حيث أغرقت في آب ١٩٤٣. وقد تم بناء سفينة بنفس التصميم سميت كوين.

وكما نستدل من البطاقة المبينة أعلاه، فإن السفينة كانت قبل الحرب تمر ببيروت.




مغلف خطوط التصدير الأمريكية مسافر إلى نيويورك على متن السفينة بتاريخ ٢٠-٨-٣٤. المغلف يحمل علم السفينة اكسكامبيون.

شاكر عرفسوسي
البريد وتاريخ سوريا
الجزء الثالث

# البريد البحري بين سورية والولايات المتحدة بواسطة سفينة خطوط التصدير الأمريكية اكسيتر

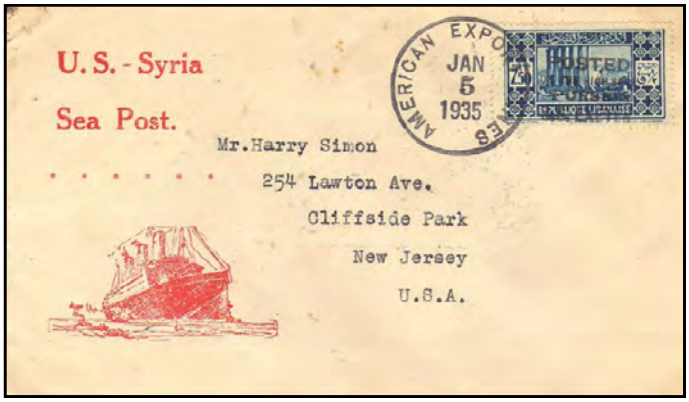
# Mail carried from Syria by *AEL* S.S. Exeter



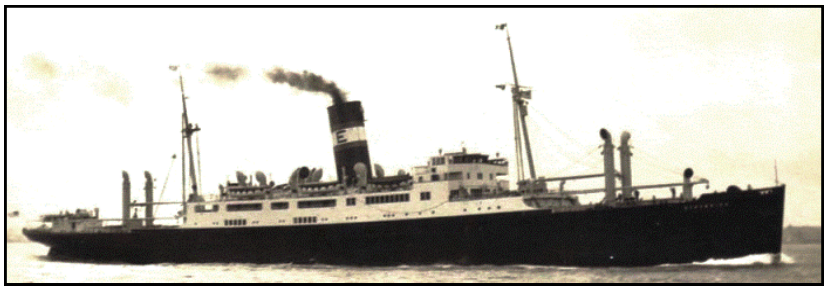

بطاقة بريد (الجامع الأموي بدمشق) مسافرة من بيروت بتاريخ ١٧ نيسان ١٩٣٥ إلى الولايات المتحدة السفينة اكسيتر وعليها طابع أمريكي ١ سنت .

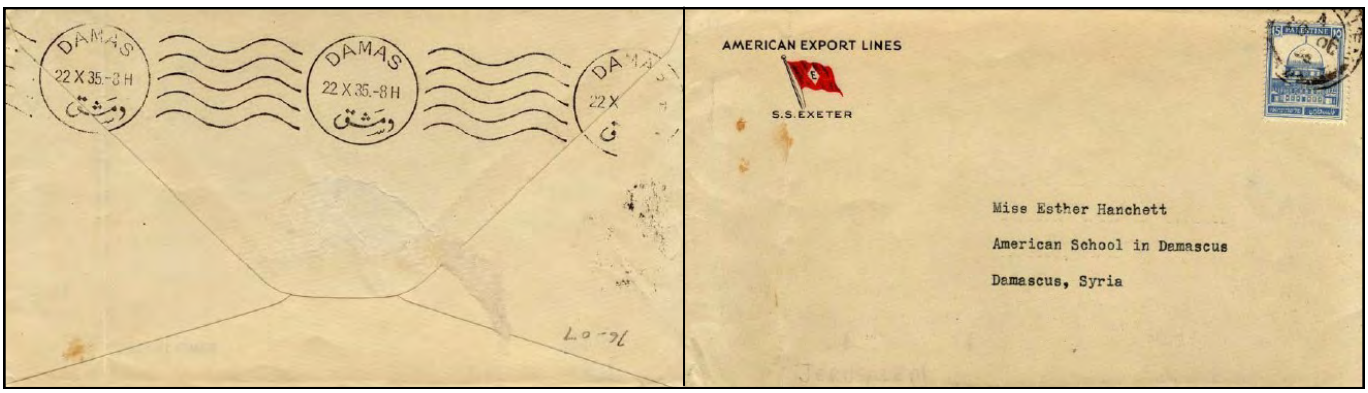
بنيت السفينة البخارية اكسيتر خصيصاً لخطوط التصدير الأمريكية بين ١٩٢٩ و ١٩٣١. وبين عامي ١٩٣٠ و ١٩٤٠، ووضعت بالخدمة لنقل البضائع والبريد والركاب بين الولايات المتحدة ومختلف الموانئ الواقعة على البحر الأبيض المتوسط في رحلة تستغرق ٤٠ يوماً. بين ١٩٤٠ و ١٩٤١ قامت اكسيتر بعدة رحلات بين لشبونه/البرتغال ونيويورك نقلت فيها، أثناء الحرب العالمية الثانية، الآلاف من اللاجئين من جحيم النازية للولايات المتحدة. وضمت اعتباراً من ٧-١-١٩٤٢، لسلاح البحرية الأمريكي. ثم حولت لسفينة شحن من قبل شركة تمبا.

كانت قبل الحرب تمر من بيروت كما يستدل هذه المغلفات.




مغلف مسافر من بيروت بتاريخ ٥ كانون الثاني ١٩٣٥ إلى الولايات المتحدة بواسطة البريد البحري على متن السفينة اكسيتر وعليه الطابع اللبناني SG 157.

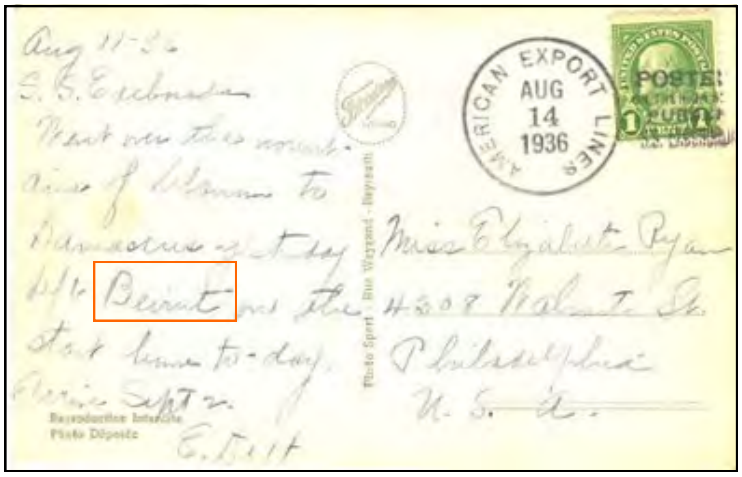





مغلف خطوط التصدير الأمريكية مسافر من حيفا إلى دمشق ووصلها بتاريخ ٢٢-١٠-٣٥. المغلف يحمل علم السفينة اكستر.

**Mail carried from Syria by *AEL* S.S. Exochodra**

**البريد البحري بين سورية والولايات المتحدة بواسطة سفينة خطوط التصدير الأمريكية اكسوكودرا**




بطاقة بريد مسافرة من بيروت بتاريخ ١٤ آب ١٩٣٦ إلى الولايات المتحدة بواسطة على متن السفينة اكسوكودرا.

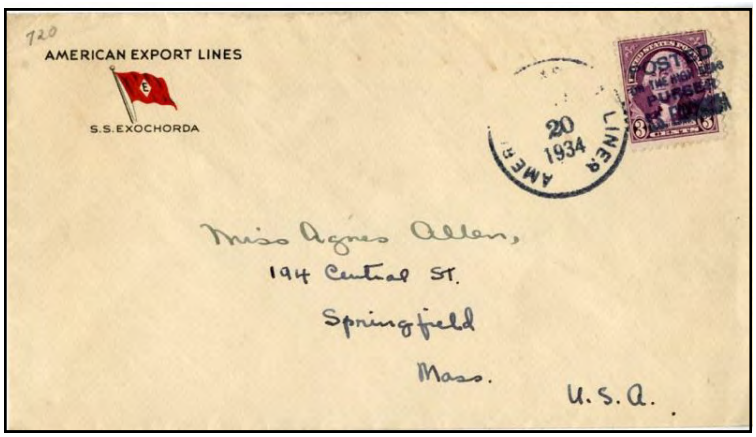
بنيت السفينة البخارية اكسكودرا خصيصاً لخطوط التصدير الأمريكية .

بين عامي ١٩٣٠ و ١٩٤٠، ووضعت بالخدمة لنقل البضائع والبريد والركاب بين الولايات المتحدة ومختلف الموانئ الواقعة على البحر الأبيض المتوسط في رحلة تستغرق ٤٠ يوماً.
بين ١٩٤٠ و ١٩٤١ قامت اكسيتر بعدة رحلات بين لشبونه/البرتغال ونيويورك نقلت فيها، أثناء الحرب العالمية الثانية الآلاف من اللاجئين من جحيم النازية للولايات المتحدة.



ضمت اعتباراً من ٣٠-١٠-١٩٤٠، لسلاح البحرية الأمريكي كسفينة نقل وسميت هاري لي، ثم زودت بأربعة مدافع ثم سته وهي الوحيدة من سفت خطوط التصدير الأمريكية التي ساهمت بالحرب العالمية الثانية . بيعت بعد الحرب لتركيا وسميت طرسوس.

كانت قبل الحرب تمر من بيروت كما يستدل من المغلف المبين أعلاه




صورة السفينة اكسكودرا، ومغلف خطوط التصدير الأمريكية مسافر إلى نيويورك على متن السفينة بتاريخ ٢٠-٨-٣٤. المغلف يحمل علم السفينة اكسكودرا.

# البريد المنقول بالمركب الطائر
# American Transpacific Clipper

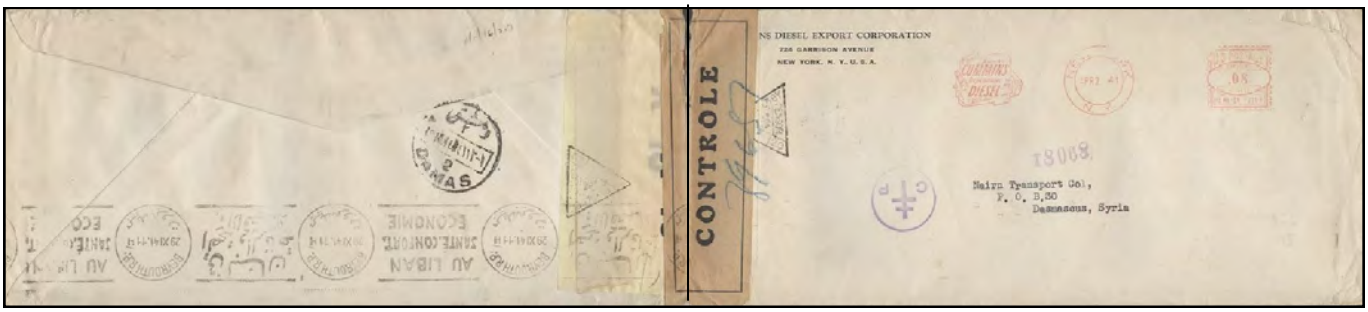
أثناء الحرب العالمية الثانية، انقطعت سبل الاتصال (التجاري) بين أوروبا وأميركا. فبادرت شركة PANAMERICAN لتوفير خدمة (المركب الطائر The Clipper) وهي نوع من الطائرات المائية Hydroplane، نقلت المسافرين والبريد عبر الأطلسي.




البطاقة البريدية الرسمية للمركب الطائر Trans– Pacific Clipper




مغلف **مسافر من Htel Sewville في نيويورك إلى بيروت/سوريا، بواسطة المركب الطائر By Clipper بتاريخ ٨ آذار (مارس) ١٩٤٠**. وعليه طوابع (مشاهير أمريكيين). وصل بتاريخ ٢٦-٤-١٩٤٠. (استغرقت الرحلة ١٨ يوماً).




مغلف شركة "CUMMINS DIESEL EXPORT CORPORATION" **مسافر من نيويورك بتاريخ ٤-٥-١٩٤١ إلى شركة نرن في دمشق**. عبر المحيط الهادي بواسطة سفينة طائرة: " Trans-Pacific Clipper" عن طريق الهند وبيروت (٢٩-١١-٤١). وصل إلى دمشق بتاريخ (١-١٢-٤١) بعد أن قطع ٢/٤ العالم. (استغرقت رحلته حوالي ٧ شهور).

شاكر عرفسوسي
البريد وتاريخ سوريا
الجزء الثالث

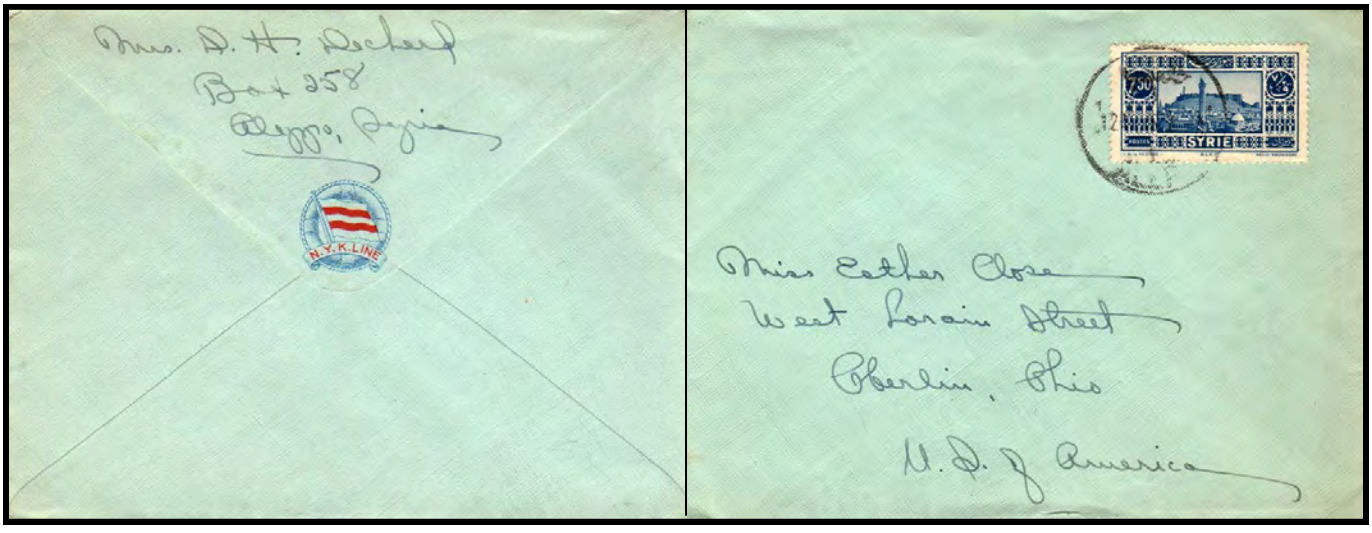
## رسالة نقلت على متن إحدى السفن اليونانية
## Mail Carried by Greek Ships

استخدمت البواخر اليونانية **الطريق المسمى (السوري)** منذ ١٨٦٦ وحتى تشرين الثاني (نوفمبر) ١٨٧٠.
**خط السير:** الاسكندرية - يافا - بيروت - طرابلس - اللاذقية - الاسكندرون - مرسين - رودس - إزمير - سيرا - مسينا - باليرمو - مرسيليا.




رسالة مطوية F.L. **من سيرا SIRA/اليونان بتاريخ (٢٨-٣-١٨٦٨ بالتقويم الشرقي تعادل ١١-٤-١٨٦٨ بالغربي) إلى باريس عن طريق مرسيليا.**، على متن السفينة اليونانية MEMZALEH. ترانزيت مرسيليا (١٥-٤-٦٨)، الوصول إلى باريس (١٦-٤-٦٨) الرسالة غرمت بـ 8 Decimes. استغرقت الرحلة ٦ أيام.

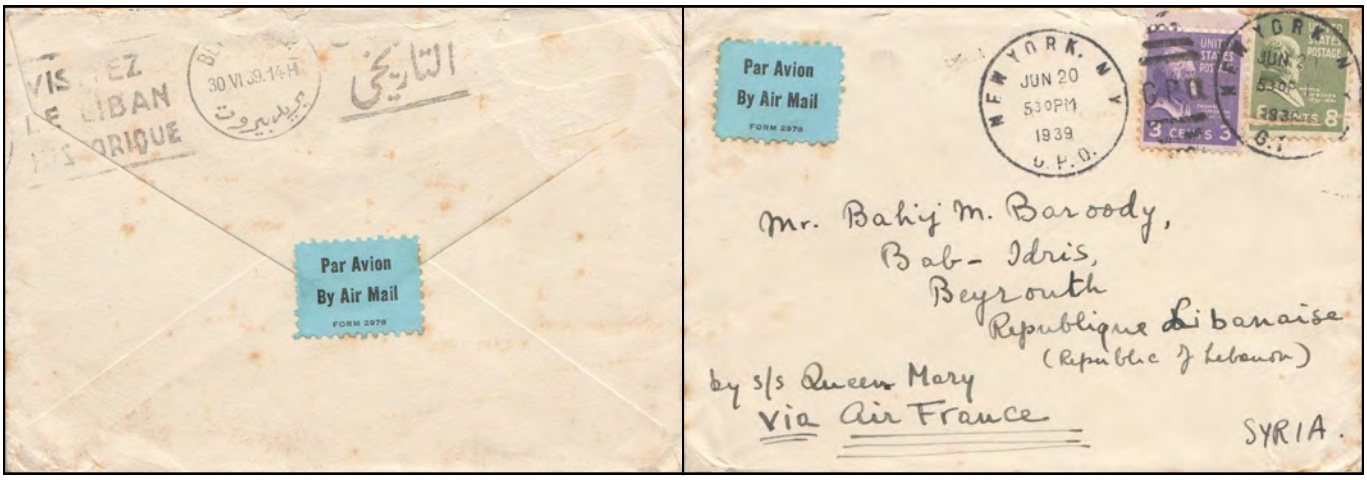
## رسالة نقلت على متن إحدى السفن اليابانية
## Mail Carried by Japanese Ship




مغلف **"N. Y. K. LINE"** مسافر **من حلب بتاريخ ١٢-؟-١٩٣٤ إلى Oberlin, Ohio/الولايات المتحدة .** على متن إحدى سفن شركة خطوط Nippon Yusen Kaisha اليابانية.

شاكر عرقسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

# رسالة منقولة بالسفينة البخارية البريطانية
## كوين ماري RMS Queen Mary




مغلف مسافر من نيو يورك إلى بيروت/سوريا بتاريخ 20 JUN 1939 (قبل اندلاع الحرب العالمية الثانية بشهرين ونصف). طلب المرسل أن ينقل عبر الأطلسي بواسطة السفينة البخارية الأميركية S/S Qeen Mary، ثم بواسطة الطيران الفرنسي Air France. ختم الوصول لبيروت بتاريخ ٣٠-٦-٣٩. (استغرقت الرحلة ١٠ أيام).

(RMS *Queen Mary*) بنيت بالتزامن مع شقيقتها(RMS *Queen Elizabeth*)، وهي سفينة ركاب عابرة للمحيطات، أبحرت بداية في شمال المحيط الأطلسي لصالح الخط المعروف باسم (Cunard-White Star). عملت في الخدمة السريعة الأسبوعية المنتظمة بين ساوثهامبتون وشيربورغ ومدينة نيويورك، أبحرت الملكة ماري في رحلتها الأولى في ٢٧ مايو ١٩٣٦ واحتكرت النقل على الشريط الأزرق في أغسطس من ذلك العام ؛ وحتى عام ١٩٥٢.

مع اندلاع الحرب العالمية الثانية، تم تحويلها إلى سفينة حربية وقامت بنقل جنود الحلفاء طوال فترة الحرب.

في أعقاب الحرب ، تم إعادة تأهيلها لخدمة الركاب ، وبدأت مع الملكة إليزابيث خدمة الركاب عبر المحيط الأطلسي . سيطرت السفينتان على سوق نقل الركاب عبر المحيط الأطلسي حتى فجر عصر الطائرات النفاثة في أواخر الخمسينيات. بحلول منتصف الستينيات من القرن الماضي ، كانت الملكة ماري تتقدم في السن ، ورغم أنها كانت لا تزال من بين أكثر الخطوط شعبية عبر المحيط الأطلسي ، فقد كانت خاسرة.

بعد عدة سنوات من انخفاض الأرباح في Cunard Line، تم تقاعد الملكة ماري رسميًا من الخدمة في عام ١٩٦٧. وقد غادرت ساوثامبتون للمرة الأخيرة في ٣١ أكتوبر ١٩٦٧ وأبحرت إلى ميناء (Long Beach) في كاليفورنيا، حيث ظلت راسية بشكل دائم . تمت إزالة جزء كبير من الآلات ، بما في ذلك إحدى غرفتي المحركات ، وثلاثة من العنفات الأربعة ، وجميع المراجل. وصارت أحد المعالم السياحية تضم مطاعم ومتحف وفندق. وهي مدرجة في السجل الوطني للأماكن التاريخية. وقد اعتبرها الصندوق الوطني لحفظ المعالم التاريخية الملكة ماري كجزء من الفنادق التاريخية الأمريكية.






السفينة ( RMS *Queen Mary*) في لونغ بيتش في كاليفورنا، وصورة لأحد المطاعم فيها.

شاكر عرقسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

# الفصل الرابع

# البريـــد الـجـــــــوي
# Air Mail

**توضيح ضروري:**

إن جميع الرحلات الجوية التي تمت قبل اندلاع الحرب العالمية الثانية عام ١٩٣٩والتي سنذكرها في الصفحات التالية، كانت **رحلات لنقل البريد**، أساساً بين لندن وباريس (عاصمتا الأمبراطوريتين الأكبر في ذاك الوقت)، وبين مستعمراتهما. حيث كان للبريد أهمية كبرى للتواصل (الرسمي والعسكري خصوصاً) بين المركز والأطراف.
وقد كانت الطائرات في بداية تطورها، فكانت تلك الرحلات تتم بواسطة طائرات حربية صغيرة لا تتمكن من الطيران إلا لمسافة محدودة. فنجدها تتم حسب مقاطع عديدة بحسب ما تسمح حمولة الطائرة من الوقود. وقد سمح تطور الطائرات خلال سنوات ما قبل الحرب، بأن تحمل إضافة للبريد، بعض رجال الشركات وكبار الموظفين في المناطق المستعمرة.
وبعد الحرب العالمية الثانية، تطورت الطائرات بشكل سريع وصارت وظيفتها الأساسية نقل الركاب.

**المحتوى:**


**١- البريد الجوي الداخلي.**
**٢- البريد الجوي بالطريق البريطاني، بين دمشق-بغداد-القاهرة.**
**٣- البريد الجوي بالطريق الفرنسي، بين دمشق-بغداد-القاهرة.**
**٤- طيران المشرق AIR-ORIENT.**
**٥- نقل البريد المدني بواسطة الخطوط الجوية لفرنسا الحرة.**
**٦- النقل الجوي بعد الاستقلال.**
**٧- المغلفات التي تحمل علامات: O. A. T. Onward Air Transmission.**

# ١- البريد الجوي الداخلي
# Domestic Air Mail

بسبب انعدام الأمن على الطرق البرية لنقل البريد، فقد بدأت السلطات العسكرية الفرنسية باستخدام خدمة البريد الجوي الداخلي بين **حلب والاسكندرون وبالعكس** أولاً:
اعتباراً من ٢٠-١١-١٩٢٠نقلت المراسلات العسكرية .
**واعتباراً من ١-١٢-١٩٢٠ نقلت المراسلات المدنية** التي لايتجاوز وزنها ٦٠ غرام.
تم ذلك بواسطة طائرة عسكرية من طراز Bréguet 14 من السرب الـ ٥٥ في جيش الشرق، تقوم بثلاث رحلات أسبوعياً.
تحط وتقلع في المطارات العسكرية، ولا تحمل إلا قائدها وحمولة البريد.
وبذلك اختصرت مدة قطع المسافة بين حلب والاسكندرون من ٨-١٠ أيام، إلى ساعة واحدة.
وقد حددت التسعيرة كما يلي:
**١١ قرشا سورياً (الشريحة الأولى) للرسائل بوزن حتى ٢٠ غراما، ثم ٦ قروش إضافية لكل ٢٠ غراما للرسائل العادية التي ينبغي أن لا تتجاوز ٦٠ غراماً. (الشريحة الثانية من ٢١-٤٠ غ، والشريحة الثالثة من ٤١-٦٠ غ)**
لتخليص تلك المراسلات تم إصدار مجموعة البريد الجوي الأولى والثانية والثالثة.



من **حلب للاسكندرون** بتاريخ ١٢-٩-٢١.
**الشريحة الأولى** (التخليص بـ١١ قرش) بطوابع الطيارة الأولى



من **الاسكندرون لحلب** بتاريخ ٥-١٠-٢١.
**الشريحة الثانية** ((التخليص بـ١٧ قرش) بطوابع الطيارة الثانية



من **الاسكندرون لحلب** بتاريخ ٢٩-١٢-٢١.
**الشرية الثانية** ((التخليص بـ١٧ قرش) بطوابع الطيارة الثالثة



من **حلب للاسكندرون** بتاريخ ١٠-٥-٢١.
**الشريحة الثالثة** (التخليص بـ ٢٣ قرش) بطوابع الطيارة الأولى

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

ثم وسعت الخدمة لتشمل خط حلب - دير الزور - حلب:



من **دير الزور لحلب** (الطوابع من إصدار آذار ١٩٢١).
الوزن ١٠ غرام (التخليص بـ١١ قرش) بطوابع بريدية.

**إلا أن تنظيم هذه الخدمة رسمياً تأخر حتى ٢١-٣-٢٢** عندما صدر القرار رقم ١٣٧٤ **(بتحديد الرسوم الواجب فرضها على المحررات المرسلة في الطيارات، وتنظيم استعمال الخصوصية لهذه التحارير)** وفيه:
مادة ١-تفرض الرسوم الآتية على التحارير الخصوصية المرسلة بطيارات جيش الشرق:
لغاية ٢٠ غرام ١٢ ق (الشريحة الأولى).
من ٢١-٤٠ غ ١٨ ق (الشريحة الثانية).
من ٤١-٦٠ غ ٢٤ ق (الشريحة الثالثة).
إلخ.

وذلك بعد أن توسعت الخدمة بحيث ربطت كلاً دمشق وحلب بكافة المدن الرئيسية.



مغلف مسافر **من دمشق إلى اللاذقية** بتاريخ ١٩-٢-٢٢.
الشرية الثانية (التخليص بـ ١٨ قرش)



مغلف مسافر **من اللاذقية إلى دمشق** بتاريخ ٢١-٢-٢٢.
الشريحة الثانية (التخليص بـ ١٨ قرش)

على أنه لم يعمل بهذه التسعيرة مطولاً. ففي أيار ١٩٢٢ صدرت مجموعة الطيارة الرابعة وقيمتها الاجمالية ٢٠ قرشاً ثم تلتها مجموعات بنفس القيمة حتى المجموعة العاشرة وبات التخليص يتم بالمجموعة الكاملة:

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث




مغلف مسافر من **دمشق إلى الاسكندرون** بتاريخ ١٩-٥-٢٣.




مغلف مسافر من **الاسكندرون إلى دمشق** بتاريخ ٤-٦-٢٦.




مغلف مسافر بالبريد الجوي **من دمشق إلى دير الزور** بتاريخ ٧-٣-٢٥، التي وصلها بذات اليوم. وعليه ختم مركز البريد العسكري بدير الزور PAA 613 بنفس التاريخ.




مغلف مسافر بالبريد الجوي **من دير الزور إلى دمشق** بتاريخ ١٦-٥-٢٥، والوصول لدمشق بنفس اليوم. وعلى الخاف ختم البريد العسكري الفرنسي بدمشق PAA 610 بنفس التاريخ.




مغلف مسافر **من دمشق إلى تدمر** بتاريخ ٤-١٠-٢٤.




مغلف مسافر **من تدمر إلى دمشق** ختم الوصول ٢١-١٢-٢٣ .




مغلف مسافر **من حلب إلى دمشق** بتاريخ ٨-٨-٢٥.




مغلف مسافر **من حلب إلى دير الزور** بتاريخ ٢٥-١-٢٥.




مغلف مسافر **من دير الزور إلى حلب** بتاريخ ٢٣-٢-٢٥.




مغلف أول بريد جوي مسافر **من رياق إلى حلب** بتاريخ ١٥-٤-١٩٢٥ ووصلها بتاريخ ٢٠-٤-٢٥.




مغلف مسافر **<u>من دمشق إلى السويداء</u>** بتاريخ ٢١-١٠-٢٣.
أحدث نقل البريد الجوي بين دمشق-السويداء، وبالعكس بتاريخ ٢٦-١٢-٢١ .




مغلف بريد جوي مسافر **<u>من طرطوس إلى دمشق</u>** بتاريخ ٢٤-٥-٢٦ . ترانزيت رياق (٢٥-٥-٢٦)، الوصول لدمشق (٢٥-٥-٢٦).




مغلف بريد جوي مسافر **<u>من القنيطرة إلى دمشق</u>** بتاريخ ٢٠-٥-٢٦ ختم الوصول في اليوم التالي ٢١-٥-٢٦.

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث




مغلف أول بريد جوي مسافر **من رياق إلى دير الزور** بتاريخ ٢٠-٤-١٩٢٥.




مغلف أول بريد جوي مسافر **من دير الزور إلى رياق** بتاريخ ٢١-٤-١٩٢٥.



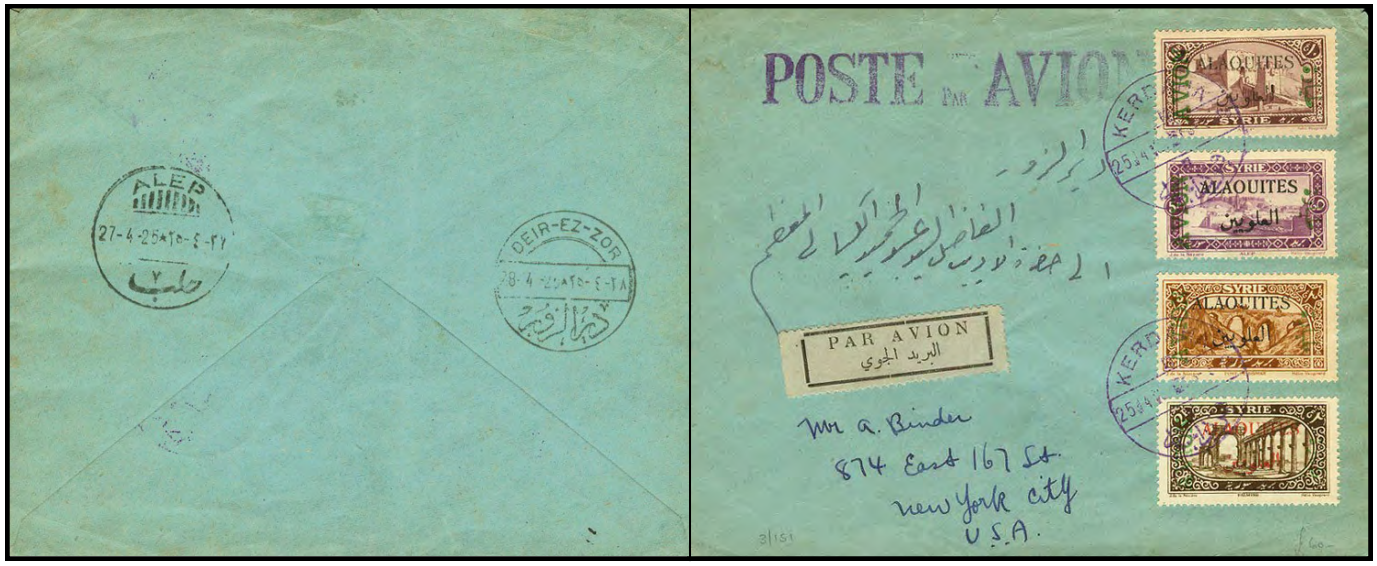

مغلف بريد جوي مسافر من **رياق إلى الرقة** بتاريخ ١٢-٤-٢٥. وعليه ختم VDE 10 في الرقة (راجع البريد العسكري).




مغلف بريد جوي مسافر **من دير الزور إلى الرقة** بتاريخ ٢٨-٥-٢٥ الوصول في نفس اليوم .




مغلف بريد جوي مسافر **من اللاذقية إلى حماة** بتاريخ ٨-٦-٢٤




مغلف مسجل مسافر من القرداحة بتاريخ ٢٥– ٤-١٩٢٥ إلى دير الزور (بتاريخ ٢٨-٤-٢٥) عن طريق حلب/٧ (بتاريخ ٢٧-٤-٢٥) وعليه المجموعة كاملة.




مغلف مسافر **من اللاذقية** بتاريخ ١٩-٣-٢٧ إلى بيروت (ختم الوصول بتاريخ ٢٠-٣-٢٧) وعليه المجموعة كاملة.




مغلف مسافر **من درعا إلى السويداء** بتاريخ ٢٥-٢-٢٩.

شاكر عرفسوسي
البريد وتاريخ سوريا
الجزء الثالث

# ٢- البريد الجوي بالطريق البريطاني
## بين دمشق-بغداد-القاهرة

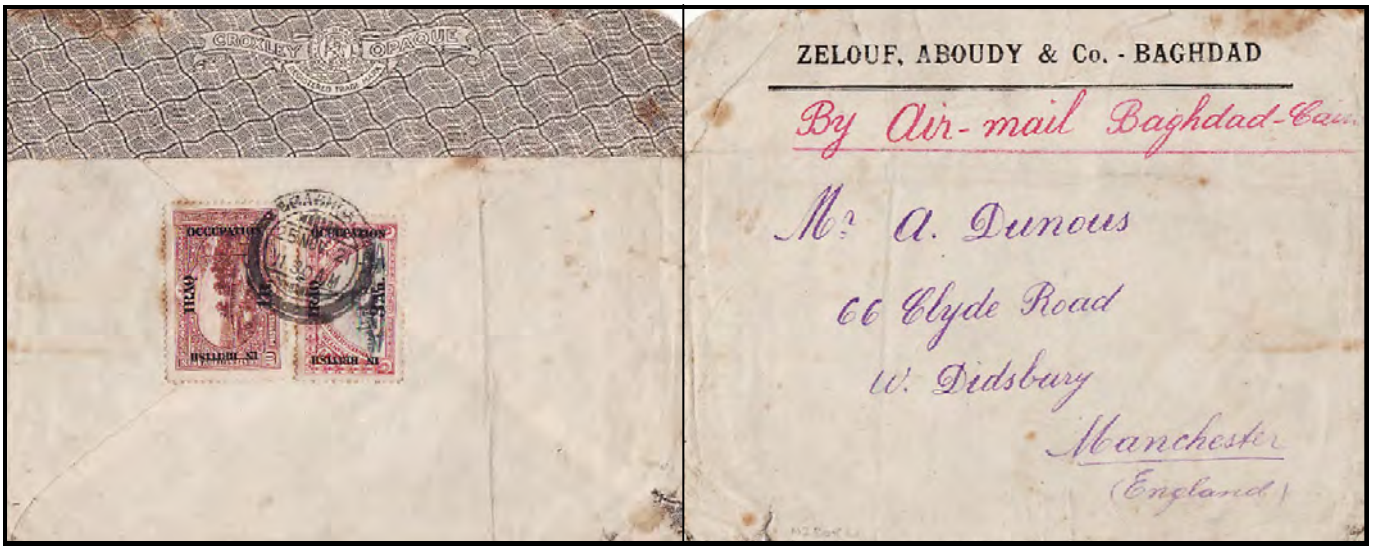


طائرة نقل البريد في مطار الاسكندرية.

بدأ سلاح الجو الملكي البريطاني the RAF **اعتباراً من شهر تشرين الأول (أكتوبر) ١٩٢١**، خدمة نصف شهرية لنقل البريد عبر الصحراء **Desert Airmail Service** بين بغداد والقاهرة.

وشملت هذه الخدمة نقل البريد الرسمي والأهلي، كما أنها نقلت البريد القادم من استراليا ونيوزيلاندا (عبر سنغافوره وكراتشي). قطعت الطائرات المسافة بين بغداد والقاهرة (عن طريق الرمادي وزيزه في شرق الأردن) والبالغة ٨٤٠ ميل، في ١٢١/٢ ساعة طيران تتم خلال يومين وأحياناً ثلاثة أيام. ولأسباب تتعلق بالسلامة والأمن كان زوج من الطائرات يقوم بهذه الرحلة.

معظم المغلفات التي نقلت من بغداد بهذه الواسطة، كانت مرسلة للمملكة المتحدة، وكانت تنقل من مصر بواسطة المراكب.




**أحد أوائل المغلفات المسافرة بواسطة *Desert Airmail Service* من بغداد إلى مانشستر عن طريق القاهرة بتاريخ 25 Nov 1921.**




مغلف مسجل مسافر **من شام/٣ بتاريخ 23.6.23 إلى البصرة، بطائرة القاهرة-بغداد**. مرسل من قبل تاجر الطوابع الدمشقي ميشيل الله وردي يفهم أن المغلف أرسل من دمشق للقاهرة، ومنها لبغداد بواسطة *Desert Airmail Service* فالبصرة حيث وصل بتاريخ 10 JUL 23.

استغرقت الرحلة ١٧ يوماً.

**(خدمة البريد الجوي بين دمشق وبغداد بواسطة الطيران العسكري الفرنسي، بدأت في ١-٦-١٩٢٤ كما سنبين)**



مغلف "**يرسل في بوستة الطيارة**" مسجل مسافر **من بغداد بتاريخ ١-٣-٢٣ إلى حلب (١١-٣-٢٣)**، بطائرة القاهرة-بغداد.

كما سبق وبينا، فقد بدأ **الأخوان نرن Nairn** رحلاتهما الاستكشافية للطريق البري دمشق-بغداد اعتباراً من ٢-٤-٢٣، وأن الافتتاح الرسمي للخط لنقل البريد فقط بين بغداد وحيفا، كان بتاريخ ١٨-٧-٢٣.
وبعد بدء خدمة نقل البريد عبر الصحراء *Desert Airmail Service* بين بغداد والقاهرة، جرى دمج هاتين الخدمتين لنقل البريد بين دمشق وبيروت، والقاهرة. بان يرسل البريد إلى بغداد ومنها إلى القاهرة أو إلى دمشق.
المغلفان التاليان الذان أرسلهم تاجر الطوابع الدمشقي موسى زاغه إلى زميله المصري انجيل أوغلو، يلخصان الخدمة الجديدة حين يظهر رسم كل من سيارة شركة نرن وطائرة سلاح الجو البريطاني وبينهما بادية الشام.



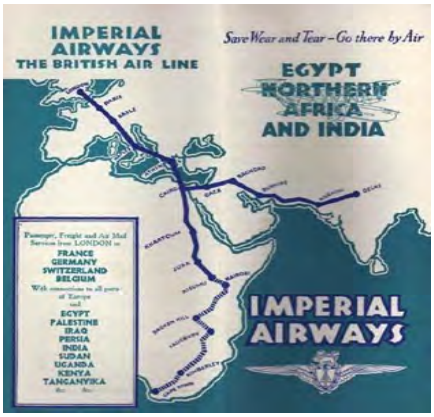







مغلف مسجل **مسافر من دمشق بتاريخ ٣١-١٠-٢٤ إلى القاهرة**، بطائرة بغداد-القاهرة.

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث



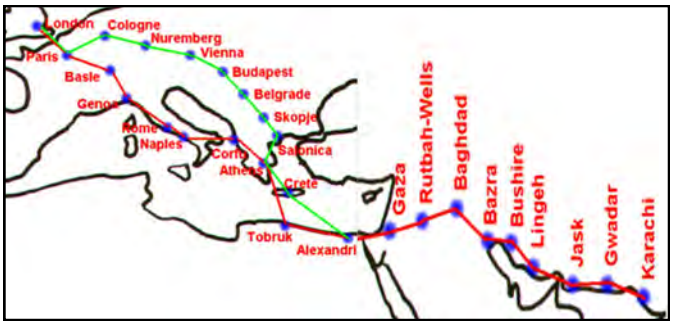

في نهاية آذار ١٩٢٤ تأسست شركة **Imperial Airways** من اندماج عدد من شركات الطيران البريطانية. واعتمدت الشركة الجديدة من قبل الحكومة البريطانية لتطوير النقل الجوي التجاري البريطاني على أسس اقتصادية.

واعتباراً من ١٢-١-١٩٢٧، انتقلت خدمة خط القاهرة-بغداد من سلاح الجو الملكي RAF إلى **Imperial Airways**. وبذات الوقت تم تمديده ليصل إلى البصرة. وصار هذا الخط مقطعاً في خط الطيران الذي يبدأ من لندن للبصرة والذي سيمدد تدريجياً ليصل إلى كراتشي ولاحقاً حتى نيوزيلاندا واستراليا.




**مغلف الرحلة الأولى لمقطع "غزة - الرطبة - بغداد - البصرة - بوشهر - جسك - كراتشي"**

مغلف "البريد الجوي الأول إلى الهند" مسافر **من القدس/فلسطين بتاريخ ٢نيسان ٢٩ إلى كالكوتا/الهند**. غادر غزة بتاريخ ٣ نيسان ٢٩ ووصل إلى كاكوتا بتاريخ ٩ نيسان ٢٩. رغم الاشارة إلى نقص الرسم البريدي بـ ٢٦ مليم.




إعتباراً من ٢٩ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٢٩، تمددت خدمة خط لندن - كراتشي إلى دلهي (الرحلة الأولى غادرت لندن يوم ٢١ كانون الأول (ديسمبر) لكن الإعلان الرسمي عن الرحلة لم يتم إلا بعد أن تمت الرحلة).

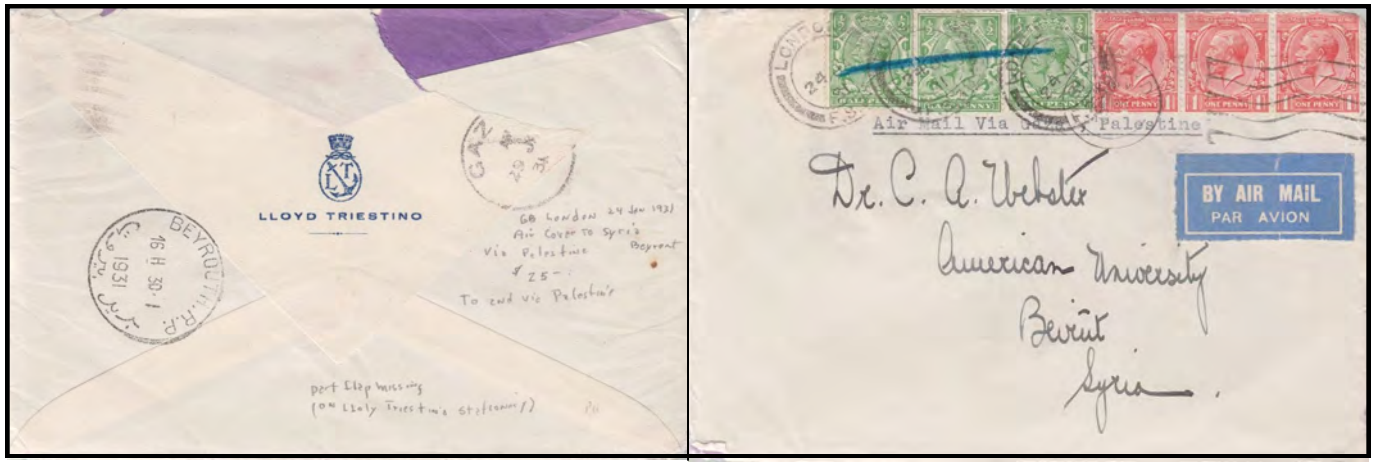
وقد تم الاعلان الرسمي عن الرحلة من لندن إلى كراتشي بتاريخ ٢٨-١٢-١٩٢٨.

**المقطع بين كولونيا/ألمانيا و أثينا/اليونان كان بواسطة القطار.** ثم تمدد الخط لاحقاً إلى نيوزيلاندا واستراليا.

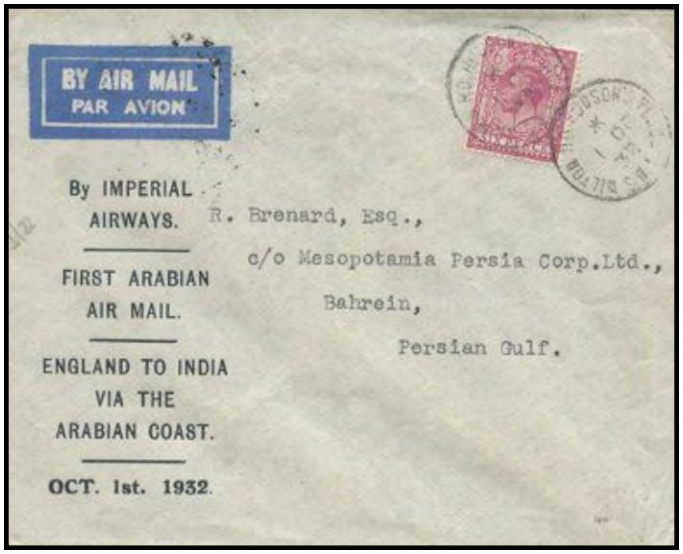



بطاقة بريد FFC مسجلة (مرسلة من قبل نادي هواة البريد الجوي في كالكوتا) مسافرة **من كالكوتا إلى دمشق بتاريخ ٥ تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٢٩**. بمناسبة الاتصال الجوي بين كالكوتا ودمشق. **ترانزيت غزة بتاريخ ١٤-١١-٢٩** والوصول إلى دمشق بتاريخ ١٦-١١-٢٩.

شاكر عرفة موسى البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث




مغلف بريد جوي "LLOYD TRIESTINO" مرسل **من لندن بتاريخ 31 JAN 24 إلى "بيروت/سوريا عن طريق غزة/ فلسطين"**. وصل إلى مصر (دون وجود أي ختم يبين ذلك)، ثم سافر بالطائرة إلى غزة (ختم ترانزيت غزة 31 JAN 29)، ووصل لبريد بيروت ٣٠-١-١٩٣١.




مغلف FFC "**رحلة البريد العربي الأولى**" من انكلترا إلى الهند "**عبر الشاطئ العربي**" في **الأول من تشرين الأول (أكتوبر) ١٩٣٢**.




مغلف مسافر من سيدني/استراليا بتاريخ ٩-٤-١٩٣٧ إلى بيروت/ سورية على رحلة "**البريد الجوي استراليا-مصر-سوريا**".




مغلف مسافر **من دمشق بتاريخ ١٧-٩-٣٧ إلى إنكلترا "بطريق فلسطين - مصر"**. وصل إلى بيروت بتاريخ ١٩-٩-٣٧ وإلى حيفا بتاريخ ١٩-٩-٣٧ وإلى إنكلترا بتاريخ ٢٣-٩-٣٧.

# ٣- البريد الجوي بالطريق الفرنسي
## بين دمشق-بغداد-القاهرة

أحدث البريد الجوي بين دمشق وبغداد **اعتباراً من ١ حزيران ١٩٢٤** ( القرار ٢٦٨٨، المنشور بالعدد ٢٦٧ من جريدة العاصمة الرسمية). وقد كان البريد ينقل بواسطة طائرة عسكرية فرنسية.

واستمر إلى أن بدأت AIR ORIENT المرحلة الثانية من (**خط نوغس**) بتشغيل مقطع دمشق-بغداد-بوشهر-كراتشي-جودبور(ومنها إلى دلهي) بشكل رسمي **في الأول من نيسان (أبريل) ١٩٣٠**.




مغلف مسجل مسافر **من دمشق** بتاريخ ١٦-٦-٢٤ **إلى بغداد**، بطائرة بورسعيد-دمشق-بغداد. الوصول لبغداد (١٨-٦-٢٤).

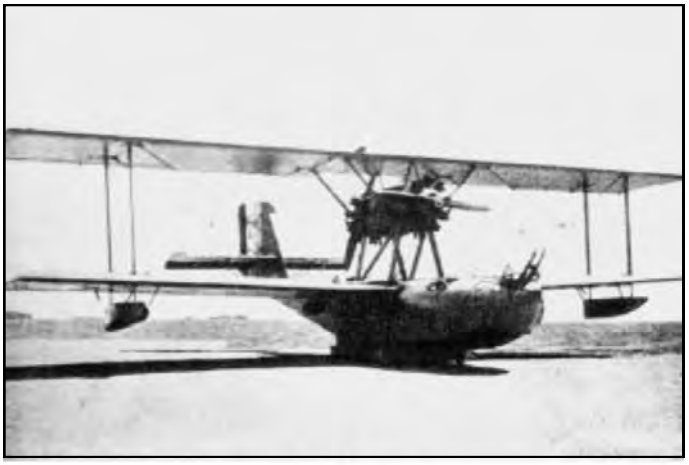



مغلف مسجل مسافر **من دمشق بتاريخ ٢٥-٩-١٩٢٥ إلى القاهرة عن طريق بغداد**. ترانزيت بغداد (٢٧-٩-٢٥)، الوصول إلى مجلات القاهرة (١٠-١٠-٢٥)، وإلى مكتب القاهرة (١٠-١٠-٢٠). (استغرقت الرحلة ١٥ يوماً)

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

## ٤ـ طيران المشرق
## AIR-ORIENT

سعت السلطات الفرنسية لإنشاء خط جوي يصل فرنسا بمستعمراتها في الهند الصينية. لتيسير نقل البريد والركاب لصعوبة وسائل الاتصال الأخرى.
وتم التخطيط لأن يتم ذلك على مراحل متعددة نظراً للتعقيدات المتوقعة في بداية استخدام الطائرات لأغراض تجارية.
وقد بدأت **المرحلة الأولى بربط مرسيليا ببيروت،** ونظراًلأن هذا المقطع بكامله يمر فوق البحر، فقد اختير ان يتم بواسطة الطائرة المائية Hydravion CAMS 51 التي سلكت الطريق التالي: مرسيليا - بير Berre - بيروت.



*CAMS type 51 R3 (1926). (Cliché Musée de Sartrouville).*




مغلف شركة "Chantiers Aéro Maritimes de la Seine (CAMS)" صانعة الطائرات المائية "Hydravion G.R. C.A.M. 51" إلى الضابط الفرنسي المسئول عن "مكتب السكان المحليين" بسوريا، موجه من Bougault قائد الطائرة المائية برحلتها **من مرسيليا إلى بيروت بتاريخ ١١-١٠-١٩٢٧، وعليه توقيعه وتاريخ إتمام الرحلة ١٢ تشرين الأول (أكتوبر) ١٩٢٧**. وبجانبه صورة الطائرة المائية CAMS 51.

بعدها تولى موريس نوغس إدارة المشروع، وقد درس كل خطوة بدقة مع مراعاة الجوانب المختلفة كلها، مثل خصائص كل الطائرات، وصيانتها، ومراكز التزود بالوقود، وظروف الطقس الإقليمية والعقبات الدبلوماسية التي يسببها التحليق فوق بعض البلدان المعنية.
وقد وجد أنه من الضروري تغيير الطائرات حسب طبيعة كل مقطع من الرحلة، آخذاً بعين الاعتبار أن ما يخطط له هو رحلة لطائرات يفترض ان تنقل عدداً من الركاب مع أمتعتهم.

**في ٢٠-٧-١٩٢٨ قام موريس نوغس بإنشاء أول خط جوي مباشر لنقل البريد بين مارسيليا وبيروت ودمشق.**
مستخدماً طائرة مائية من طراز Hydravion CAMS-53 سالكاً المسار التالي: مرسيليا - نابولي - كارفو Carfou - أثينا - كاستل روسو Castel rosso - بيروت.
*(جرى بمناسبة الذكرى العاشرة لتلك الرحلة إصدار طابع تذكاري في كل من سوريا ولبنان مع بطاقة مخرمة وأخرى بدون تخريم)*

على أن هذا الخط لم يعمل بشكل رسمي ومنتظم إلا في السادس من حزيران (يونيو) عام ١٩٢٩ عندما قام الكابتن "وينكلر Winckler" بافتتاح هذا الخط برحلة من مرسيليا لبيروت:

تذكار عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث




مغلف الرحلة النظامية الأولى بين مرسيليا وبيروت بتاريخ ٦-٦-١٩٢٩. أودع في مكتب بريد مرسيليا بتاريخ ٥-٦-١٩٢٩ ووصل لبيروت بتاريخ ٨-٦-٢٩ وسلم لـ "مكتب البريد العسكري الفرنسي في بيروت POSTE AUX ARME 600" بتاريخ ٩-٦-٢٩.
حملت الطائرة ٧٣ مغلفاً فقط ويتميز هذا المغلف بتوقيعه من قِبل الكابتن "وينكلر Winckler" قائد الطائرة.
المصدر : LibanPhil



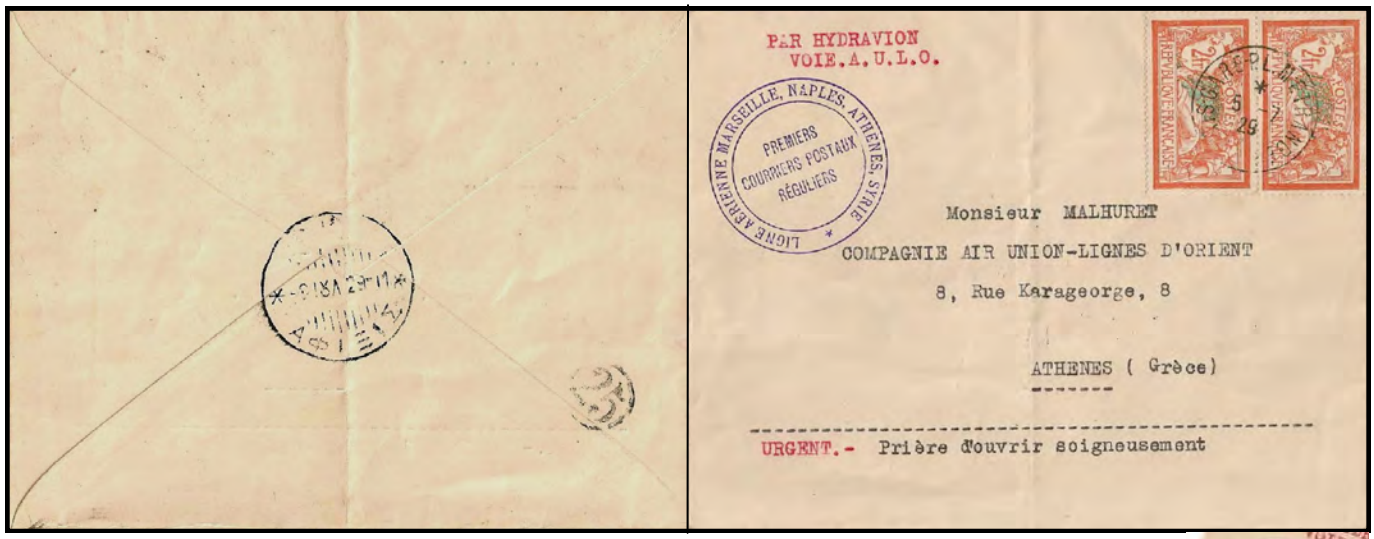

COMPAGNIE AIR UNION
LIGNES D'ORIENT
DIRECTION DE L'EXPLOITATION
شركة ايرِ اونيون
خطوط المشرق
إدارة العمليات




LIGNE AÉRIENNE
MARSEILLE-SYRIE
HYDRAVION R-AIQY
الخط الجوي
مرسيليا-سوريا
الطائرة المائية R-AIQY




SERVICE DE
LA NAVIGATION AÉRIENNE
PORT AERIENNE de MARSEILLE
HYDRAVION M-AIQY
خدمة الملاحة الجوية
ميناء مرسيليا الجوي




رسالة مرسلة من مارسيليا ومختومة بختم المحطة PAM بتاريخ ٥-٦-١٩٢٩ إلى أثينا/اليونان. وعليها ختم مستطيل أحمر "بواسطة الطيارة المائية/المسار A.U.L.O." وختم مدور "الخط الجوي مارسيليا - نابولي - أثينا - سوريا / أول نقل منتظم للرسائل البريدية".




شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث




مغلف FFC لأول رحلة على هذا الخط، بواسطة طائرة مسافرة **من أثينا بتاريخ ٨-٦-١٩٢٩ إلى بيروت** (٨-٦-٢٩) ليرسل منها إلى القاهرة، (١١-٦-٢٩).




مغلف FFC مسافر **من دمشق بتاريخ ١٦-٦-٢٩ إلى مارسيليا** بواسطة طائرة بيروت-مرسيليا.




مغلف مسافر على هذا الخط **من دمشق بتاريخ ٢٣-٦-١٩٢٩ إلى ميتلين/اليونان** عن طريق بيروت (٢٣-٦-٢٩) وأثينا (٢٥-٦-٢٩) ثم الوصول إلى ميتلين بتاريخ ٢٨-٦-١٩٢٩.

يدأ AIR ORIENT **المرحلة الثانية** من الخط الجوي الواصل للهند الصينية، بتشغيل مقطع **دمشق-بغداد-بوشهر-كراتشي-جودبور(ومنها إلى دلهي) بشكل رسمي في الأول من نيسان (أبريل) ١٩٣٠.** لكنه في الواقع عمل اعتباراً من ٢نيسان١٩٣٠ كما يتبين من المغلفين التاليين:







مغلفا الرحلة الأولى F.F.C.، الأول **بين دمشق - بغداد بتاريخ ١ نيسان (أبريل) ١٩٣٠، والثاني بين بغداد-دمشق بتاريخ ٣نيسان (أبريل) ١٩٣٠**




*Le CAMS 53-1, immatriculé F-AITA, mis en service par la Compagnie Générale Aéropostale (C.G.A.) sur la ligne Marseille – Alger en 1929. (Musée de l'Air).*

الطائرة المائية CAMS 53

في **١٧ يناير ١٩٣١** أقلع NOGUES من **مرسيليا** على متن طائرة مائية، من طراز CAMS 53، وقد توقف في **طرابلس-لبنان**، حيث غير طائرته إلى Farman 300 ثم أقلع إلى **كراتشي**، حيث أجرى تغييراً جديداً لطائرة من طراز Fokker VII، قبل ان يتوجه الى سايغون، واستغرقت الرحلة كلها ١٢ يوما! وهو رقم قياسي في ذلك الوقت. وبذلك استكمل ما بات يعرف **بخط نوغس**. والذي يمتد من مرسيليا إلى سايغون عبر ١٧ محطة توقف هي:

١-مرسيليا، ٢-نابولي، ٣-أثينا، ٤-بيروت (حيث يواصل المسافرون برا إلى دمشق)، ٥-دمشق، ٦-بغداد، ٧-بوشهر Bouchir– ٨- البصرة، ٩-جاسك Djask ، ١٠-كراتشي Karachi، ١١-جوهبور Joohpur، ١٢-مدينة الله أباد، ١٣-كلكتا، ١٤-أكبرAkbar، ١٥-رانغون، ١٦-بانكوك، ١٧-سايغون. برحلة تستغرق ١٢ يوماً.




مسار "خط نوغس La ligne de Nogues" وتفرعاته، أطول خط جوي-بحري في العالم كما وصف في زمانه.

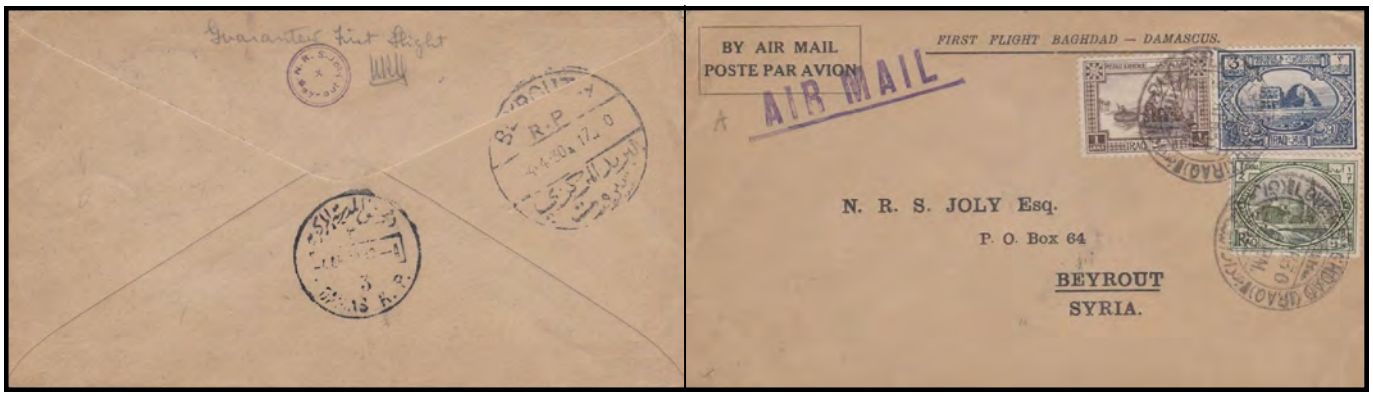
شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث




مغلف .F.D.C مسجل مسافر على رحلة AIR ORIENT المباشرة الأولى بين دمشق-بغداد-دلهي مسافر **من دمشق بتاريخ ٢-٤-٣٠ إلى بومباي/الهند،** وصل إلى بغداد بنفس اليوم ووصل يومباي يوم ٩-٤-٣٠




مغلف .F.D.C مسجل مسافر إلى بغداد على رحلة AIR ORIENT المباشرة الأولى بين دمشق-بغداد-دلهي مسافر **من اللاذقية بتاريخ ٣١-٣-٣٠، وصل إلى دمشق بتاريخ ١-٤-٣٠ و إلى بغداد في ٢-٤-٣٠.**




مغلف .F.D.C مسافر **من بغدادبتاريخ ٤-٤-٣٠ إلى بيروت عن طريق دمشق** في اليوم الأول لافتتاح الخط الجوي بين بغداد و بيروت كمقطع من خط-دمشق-بغداد-دلهي.

شاكر عرفسوسي




أحدث البريد الجوي بين دمشق-استنبول-زغرب بموجب (القرار ٢٦٨٨، جريدة العاصمة ٢٦٧)
مغلف مسجل مسافر **من دمشق/٢ بتاريخ ٣٠-١٢-٢٩ إلى زغرب** عن طريق استنبول (٢-١-٣٠).



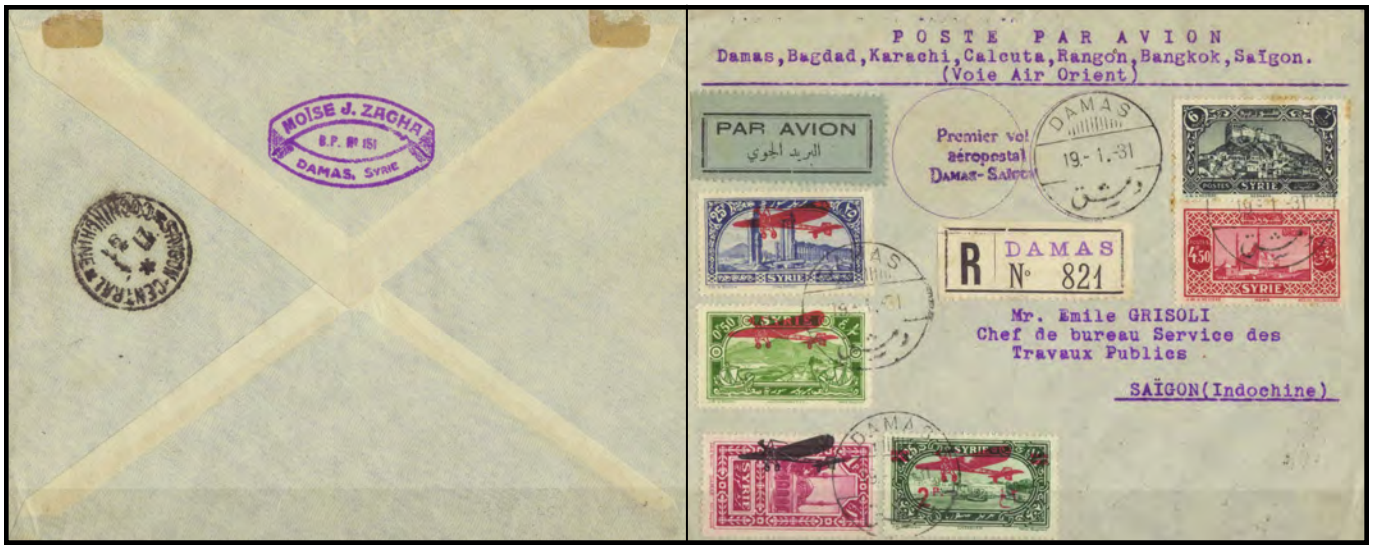

مغلف بريد جوي مرسل **من دمشق بتاريخ ١١-٤-٣٠ إلى انكلترا عن طريق مرسيليا-باريس،** طابعي الطيارة مقلوبي التوشيح.



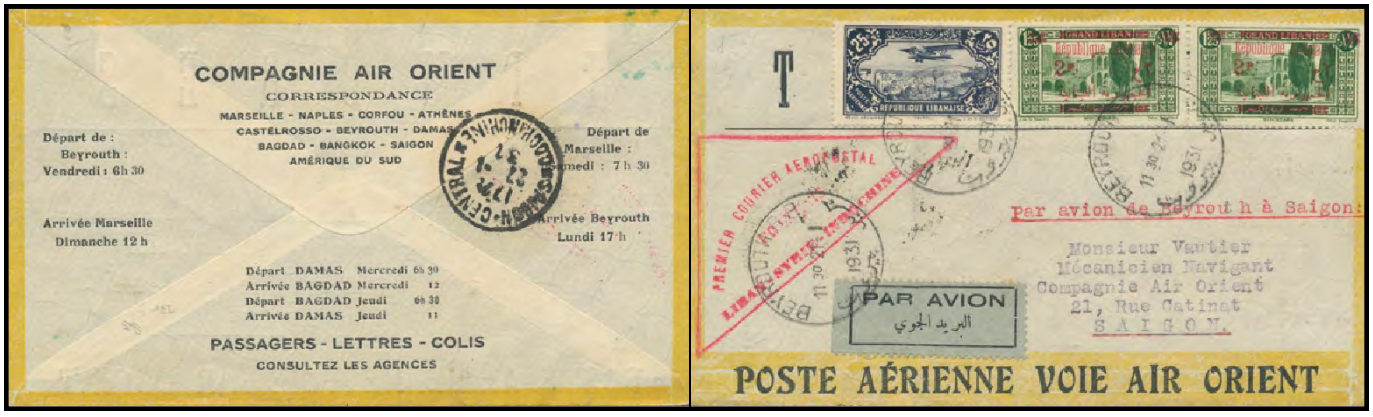

مغلف "القنصلية النمساوية في حلب" مسافر من مطار THOOLEN في **أمستردام بتاريخ 22 IX 1930 إلى "السفارة الهولندية في حلب" بالرحلة الخاصة** من: "**خدمة البريد الجوي العادي هولندا - جزر الهند الشرقية الهولندية** " ٢٥ أيلول (سبتمبر) ١٩٣٠.
وصل إلى حلب بتاريخ ٢٧-أيلول (سبتمبر) ١٩٣٠.

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

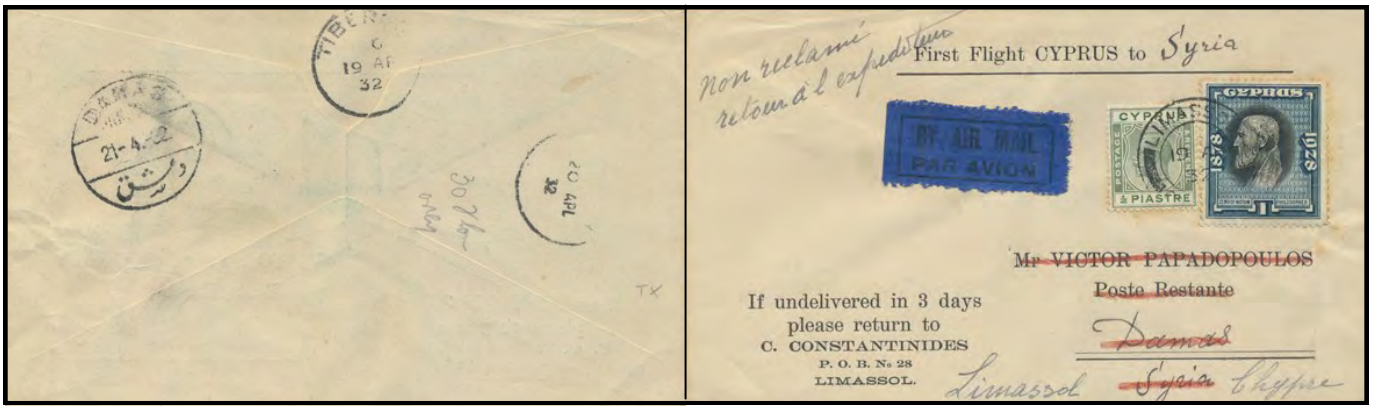
**ثم تمدد إلى الله آباد-كالكوتا-رانغون-بانكوك-سايغون، اعتباراً من ٢٠-١-٣١.**




مغلف مسجل مسافر على رحلة نقل البريد الجوي Aeropostal المباشرة الأولى بين دمشق-بغداد-دلهي-كالكوتا- رانغون-بانكوك-سايغون. **مسافر من دمشق بتاريخ ١٩-١-٣١ إلى سايغون/الهند الصينية (فيتنام)**، وصل إلى بغداد بنفس اليوم ووصل إلى سايغون بتاريخ ٢١-١-٣١.




مغلف دعائي لشركة AIR ORIENT **مسافر من بيروت بتاريخ ٢٠-١-١٩٣١ إلى سايغون/الهند الصينية (فيتنام)** في الرحلة الجوية الأولى بين لبنان-سورية- الهند الصينية "Premier Courier Aeropostal/Francais/Liban-Syrie-Indochine" كما هو مكتوب في الختم المثلثي بالأحمر. ختم الوصول إلى سايغون بتاريخ ٢٧-١-٣١.




مغلف "Poste Restante" و **F.F.C. لرحلة قبرص-سوريا** مسافر **من ليماصول بتاريخ 19 AP 32 إلى دمشق**. وصل بتاريخ ٢١-٤-٣٢ ولم يستلمه أحد فأعيد للمصدر حسب طلبه.

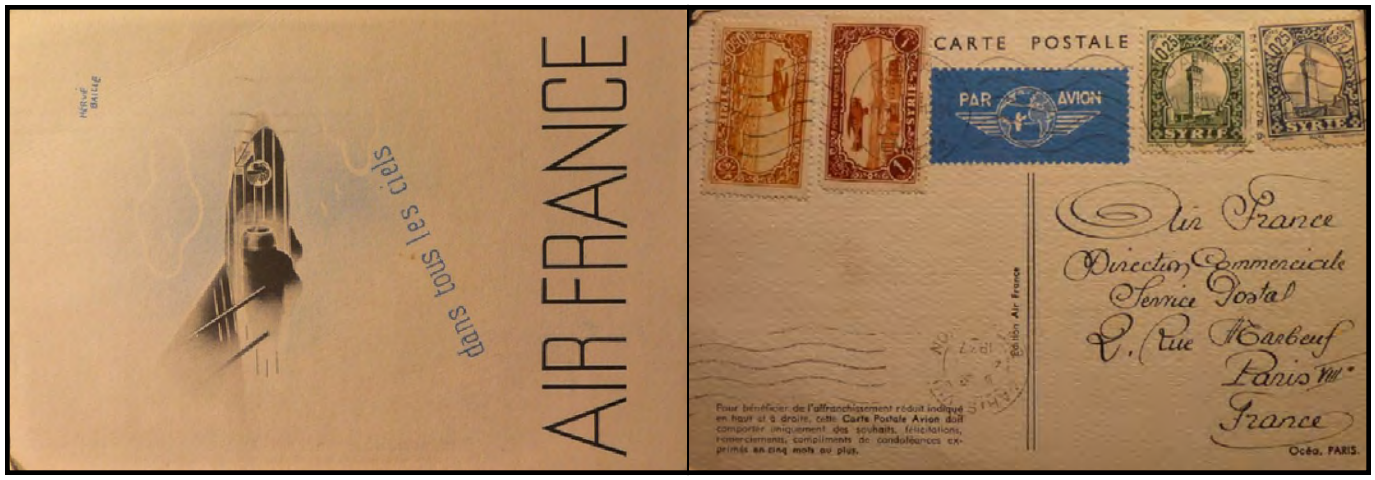



## اعتباراً من ١٩٣٣ تحولت شركة طيران المشرق AIR-ORIENT إلى

## AIR FRANCE




مغلف هاوي Poste Restante و.F.C لرحلة ايرفرانس **بروكسل-مارسيليا-دمشق**، مسافر **<u>من بروكسل بتاريخ ٢١-٤-٣٦ إلى دمشق .</u>** لم يطالب به أحد، فغرم بتاريخ ٢٥-٤-٣٦ وأعيد لمصدره بناء على طلبه.




بطاقة بريد دعائية بمناسبة بداية عمل شركة Air France في سوريا. مسافرة **<u>من دمشق بتاريخ ١-٦-٣٧</u>** إلى مقر الشركة في باريس.

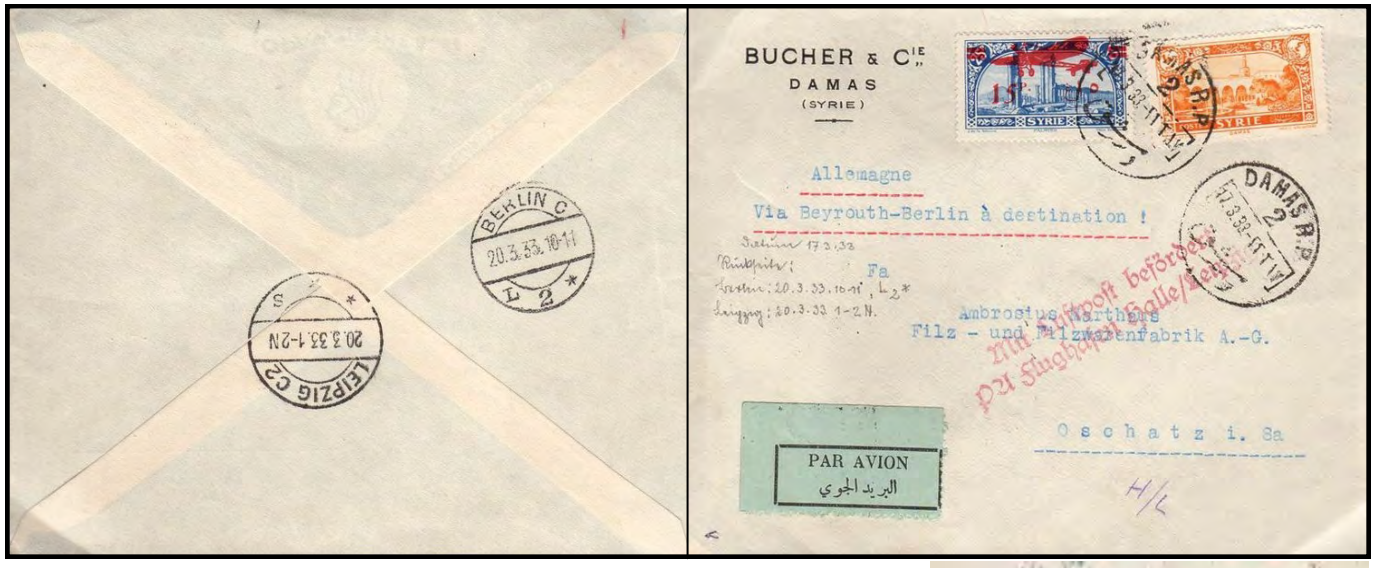






بطاقة بريد أصدرتها Air France بمناسبة رحلتها الأولى المعفاة من الرسوم الاضافية بتاريخ ٩-١-٣٨.

شاكر عرفنسي
البريد وتاريخ سوريا
الجزء الثالث




مغلف بريد جوي مسافر من دمشق (١٧-٣-٣٣) إلى Oschatz. Sa /ألمانيا، عن طريق بيروت-برلين. ترانزيت برلين والوصول للايبزيغ (٢٠-٣-٣٣).









مغلف مرسل **من دمشق الى برلين/ المانيا بتاريخ ٢٠-٦-٣٣**




مغلف F.F.C. لهاوي مسافر من Isters/فرنسا بتاريخ ٢٠-٨-١٩٣٧ بمناسبة السباق الجوي الدولي Course Aérienne Internationale **ايستر - دمشق - باريس ISTERS-DAMAS-PARIS** في آب (أغسطس) AOUT 1937 .




مغلف F.F.C لهاوي، مسجل ومسافر **من دمشق بتاريخ ٢٤-١٢-٣٨** إلى مارسيليا في الرحلة الأولى لنقل البريد الجوي بين دمشق ومرسيليا عن طريق تونس.




مغلف لهاوي، مسافر **من تونس بتاريخ ٩-٢-٣٩** إلى دمشق عن طريق مارسيليا عند بدء خدمة نقل البريد من تونس بواسطة رحلة مرسيليا-دمشق عن طريق تونس.




مغلف F.F.C. و Poste Restante لهاوي. مسافر **بالرحلة الأولى من دمشق لوارسو عن طريق بيروت-أثينا بتاريخ ٣-٣-٣٩.**




مغلف F.F.C. و Poste Restante لهاوي. مسافر **من دمشق (١-٦-٣٩) إلى بوخارست على الرحلة الأولى بيروت-بوخارست بتاريخ ٢-٦-٣٩**

شاكر عرفسوسي
البريد وتاريخ سوريا
الجزء الثالث

# LIGNES AERIENNES DE LA FRANCE LIBRE—DAMAS 20-I-42
# COURIER AERIEN
# PAN AMERICAN AIRWAY - NEW YORK 1-II-42







مغلف هاوي "Poste Restante" مسجل، مسافر من دمشق بتاريخ ١٧-١-٤٢ على متن الرحلة الأولى من دمشق لنيويورك في ٢٠-١-٤٢، مع طلب الإعادة بعد ثلاثة أيام في حال عدم طلبه.
عليه أختام ترانزيت: ليوبولد فيل-الكونغو (٢٣-١-٤٢)، برازافيل-الكونغو (٢٧-١-٤٢).
الوصول لنيويورك (١٢-٤-٤٢)..
مغادرة نيويورك (١٧-٤-٤٢)، ترانزيت بيروت (٢-٧-٤٢)،
والوصول لدمشق (٢-٧-٤٢).
استغرقت الرحلة من دمشق لنيويورك : ١١ أسبوع.
ورحلة العودة من نيويورك لدمشق : ١١ أسبوع أيضاً.



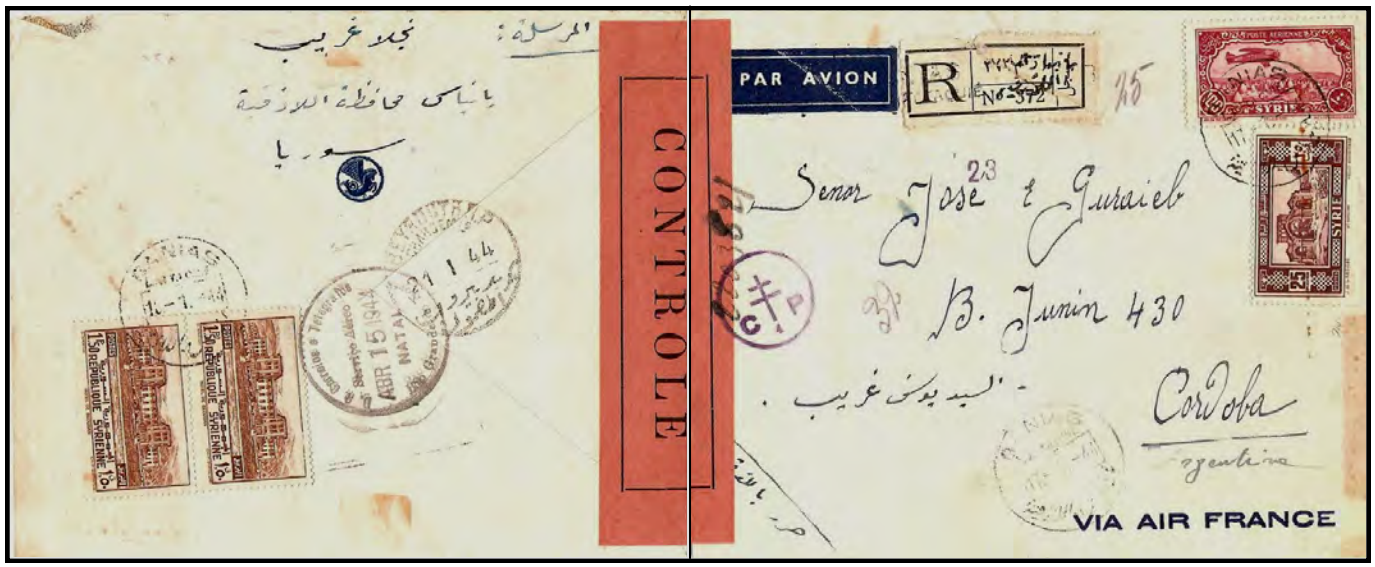

مغلف مسجل مسافر من حلب بتاريخ ٩-٨-١٩٣٥إلى "سويرابايا Soerabaja" في جزيرة جاوا/اندونوسيا بواسطة طائرة دمشق-بغداد.
ترنزيت: دمشق (٩-٨-٣٥)، بغداد (١٠-٨-٣٥)، ختم الوصول (١٦-٨-٣٥).

شاكر عرفنوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

## ٥- نقل البريد المدني بواسطة
# الخطوط الجوية لفرنسا الحرة




مغلف هاوي مسافر من **دمشق بتاريخ ١٢-٤-٤٣ إلى الجزائر** على الرحلة الأولى بين سورية ولبنان وأفريقيا الشمالية.




مغلف بريد جوي مسجل مسافر **من بانياس بتاريخ١٧-١-١٩٤٤ إلى قرطبة /الأرجنتين** بواسطة AIR FRANCE عن طريق بيروت (٢١-١-٤٤)، الوصول لقرطبة (١٥-٢-٤٤).




مغلف F.F.C. لهاوي، مسافر **من دمشق بتاريخ ٢٩-٦-٤٤ إلى القاهرة** على الرحلة الأولى بين دمشق-القاهرة.

## ٦- النقل الجوي بعد الجلاء

**الاتصال الجوي الأول بين دمشق-نيو يورك ١٦-٧-١٩٤٧:**

تمت هذه **الرحلة لنقل البريد** بواسطة المركب الطائر CLIPPER وهو كما سبق أن بيّنا في الفصل السابق (نقل البريد بواسطة المراكب الأمريركية) ، طائرة Seaplane تصبح مركباً عند مسيرها فوق البحر. وقد استعملتها Pan America، أثناء الحرب العالمية الثانية في نقل البريد الأميركي عبر المحيط الهادي، كما سبق أن ذكرنا.
وقد توقفت (الطائرة) في عدد من المحطات قبل أن تصل لدمشق منها: Gander/ New Foundlandش و/Limerick Irland ولندن و استنبول.




الاتصال البريدي الجوي الأول بين نيويورك ودمشق.




الاتصال الجوي البريدي الأول بين دمشق و Limerick/أيرلندا.




مغلف F.F.C. للاتصال البريدي الأول بين استنبول ودمشق.

مغلف F.F.C. للاتصال البريدي الأول بين لندن ودمشق.

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث


افتتاح خطوط شركة الطيران السورية

تبدأ شركة الطيران السورية بتسيير خطوطها الجوية، الخارجية والداخلية مستخدمة طائراتها الفخمة ذات السبعة والعشرين مقعداً، والتي عودها تحيةمن امير الطيارين العالميين، اعتباراً من يوم الاحد الواقع في ٢٠ نيسان ١٩٤٧

وفيما يلي الخطوط التي تسير الشركة عليها طائراتها :

الخطوط الخارجية ـ القاهرة ـ اثينة ـ استانبول ـ بغداد ـ بيروت .

الخطوط الداخلية ـ دمشق ـ حلب ـ دير الزور ـ الحسجة .

والاستعلام عن مواعيدالسفر واجور الركوب، مراجعةمكتب الشركة في دمشق ( جانب سينما الدنيا ـ تلفون : ٣٤ ـ ٠ ـ ٨ )

وبعد تأسيس "شركة الطيران السورية" ومباشرتها العمل بتاريخ ٢٠ نيسان (أبريل) ١٩٤٧، بدأ الطيران المدني التجاري بنقل الركاب من سورية لجوارها بواسطة الطائرات المروحية DC2,4,6 ثم DC4، ثم Comet قبل الكارافيل.

وصارت الشركة الناقل الرسمي للبريد السوري الصادر للبلدان التي تصل رلاتها لها.







مغلفا F.F.C. لرحلة Pan American Clipper في اول رحلة مباشرة لنقل البريد بين دمشق والبصرة بتاريخ ٢٣-١١-١٩٤٩. الأول من دمشق-البصرة بتاريخ ٢٢-١١-٤٩. والآخر من البصرة-دمشق بتاريخ ٢٠-١١-٤٩.




مغلف F.F.C. لبدء SWISSAIR للرحلات الجوية النظامية **بين زيورخ/سويسرا ودمشق عن طريق استنبول بتاريخ ١٢-٤-١٩٥٥**




مغلف F.F.C لرحلة Lufthansa الأولى للشرق الأوسط : **هامبورغ-دوسلدورف-فيينا-دمشق-بغداد.بتاريخ ١٨-٤-٥٧.**




مغلف FFC لرحلة طائرة LUFTHANSA من هامبورغ لدمشق بتاريخ ٤-١-١٩٥٧.
وليها ختم بريدي أحادي الدائرة:
"FIRST FLIGHT AIR HANSA * Damaskus Syrien".




مغلف F.F.C من فيينا لدمشق على رحلة Lufthansa الأولى للشرق الأوسط **: هامبورغ -دوسلدورف-فيينا-دمشق-بغداد.بتاريخ ١٨-٤-٥٧.**




مغلف F.F.G. مسافر من ستوكهولم /السويد لدمشق على متن رحلة SAS بطائرة Caravelle **من ستوكهولم/السويد - كوبنهاغن/ الدانمرك - دمشق بتاريخ ١٥-٥-٥٩.**




مغلف F.F.C. مسافر من كوبنهاغن/الدانمرك لدمشق على متن رحلة SAS بطائرة Caravelle من **ستوكهولم/السويد - كوبنهاغن/الدانمرك - دمشق بتاريخ ١٥-٥-٥٩.**




مغلف FFC للرحلة الأولى لطائرة INTERFLUG الألمانية الشرقية بغداد-دمشق-نيقوسيا-برلين بتاريخ ١٠-١-٦٧.







مغلفا الرحلة الأولى لطائرة SABENA البلجيكية: الأول من بروكسل لدمشق بتارخ ٦-٤-١٩٧٥ وعليه ختم يفيد أن الرحلة (يقصد النظامية) تأجلت لـ ١٣-٤-٧٥ ، والثاني العودة من دمشق لبروكسل بتاريخ ٦-٤-٥٧ وعليه ختم يفيد أن الرحلة تأجلت لـ ١٤-٤-٧٥.

# ٧- المغلفات التي تحمل شارات O. A. T.
## Onward Air Transmission
## Onward Air Travel
## رحلات السفر المتواصلة

وضعت أختام O.A.T. على مغلفات البريد الجوي التي كانت ترسل عن طريق لندن، بواسطة ONWARD AIR TRANSMISSION "ارساليات البريد الجوي المتواصلة" وهي معروفة بين عامي ١٩٣٨ و ١٩٧٠ ولكنها استخدمت بكثرة بين عام ١٩٤٣-١٩٤٦ وبلغ استخدامها ذروته عام ١٩٤٦. وكذلك أختام AV2 استخدمت أساسا لنفس الغرض.

هذه العلامات ترجع أصولها للقواعد والإجراءات التي وجدت بموجب اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي وهي علامات وضعت على البريد المدني. (وإن كان ثمة من يعتقد أنها وضعت على مغلفات نقلت بواسطة الطائرات العسكرية).
وعندما كانت هناك رزمة من المغلفات (الرزمة تحتوي على ٦٠ رسالة) فقد كانت هذه الأختام توضع على المغلف العلوي من كل رزمة.

تم وضع الجزء الأكبر من أختام O.A.T. في القسم الخارجي Foreign Section لمكتب بريد لندن أثناء وبعد الحرب العالمية الثانية. وهذا يعني أن كل البريد الذي كان يسافر عبر لندن، غالباً ما كان يخضع للرقابة التي كانت تؤمن معلومات معتبرة للمجهود الحربي للحلفاء.

حتى عام ١٩٥٢، كان ممكناً دفع أجور البريد لجزء الطريق بواسطة البريد الجوي، وجزء آخر للنقل عن طريق البحر. بعد ١٩٥٢ طبقت تعرفة واحدة للرحلة كاملة. وهكذا كان الغرض من أختام O.A.T. الدلالة على أن أجور السفر المتواصل مدفوعة بالكامل.

**حيث أن أختام O.A.T. كانت توضع على المغلف العلوي فقط من حزمة من ٦٠ مغلفاً، فإن المغلفات التي تحمل تلك الأختام نادرة نسبيا.**

**<u>استعملت عدة أشكال من الأختام، كانت توضع بعدة ألوان : الأحمر والبنفسجي والأسود:</u>**

(المرجع *Metropolitan Air Post Society*)

### ١- ختم O. A. T. البيضوي:

وقد شوهد بالأحمر والبنفسجي والأسود.







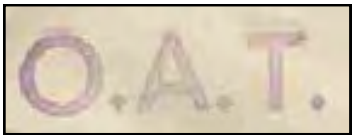





مغلف مسافر **<u>من دمشق بتاريخ ١٨-٥-١٩٤٥ إلى بوكسولم/السويد، عن طريق لندن</u>**. خضع لمراقبة سلطات فرنسا الحرة في دمشق. ووضع عليه ختم O.A.T. باللون الأحمر في لندن.

شاكر عرفسوسي
البريد وتاريخ سوريا
الجزء الثالث

## ٢- ختم O. A. T. الخطي بدون إطار:







مغلف مسافر من أيسلندا إلى البرتغال بتاريخ ٢٩-٤-١٩٤٢ وعليه ختم .O.A.T غير المؤطر.

## ٣- ختم O. A. T. البيضوي بقياس صغير:







مغلف بريد جوي مرسل **من طنجة بتاريخ ٢٩-١٢-٤٩ إلى دمشق**. وعليه ختم O.A.T. القياس الصغير، باللون ابنفسجي.

شاكر عرفسوسي البريد وتاريخ سوريا الجزء الثالث

## ٤- ختم O. A. T. الخطي المؤطر:










مغلف مسافر من سويسرا إلى الهند بتاريخ ٢٦-١-١٩٤٦ وعليه ختم .O.A.T المؤطر.

## ٥- ختم O. A. T. الخطي المؤطر مع F.S.:










بطاقة بريد مسافرة من فيجي إلى Sundbyberg/السويد بتاريخ ١٧ تشرين الأول (أكتوبر) ١٩٦٥.
لم يشاهد هذا الختم إلا باللون البنفسجي.
ولم يعرف أنه استعمل إلا في فترة متأخرة: بين ١٩٦٣-١٩٧١.




## ٦- ختم A.V.2. الخطي غير المؤطر :




مغلف بريد جوي مسافر **من حلب بتاريخ غير واضح في شهر آذار ١٩٤٥ إلى بومباي/الهند**. فتح و خضع لمراقبة سلطات فرنسا الحرة في دمشق ثم أعيد إغلاقه بلصاقتها الخاصة. ومراقبة السلطات البريطانية حيث فتح أيضاً وأغلق بلصاقتها الخاصة. وجد أن العنوان غير كافٍ (الختم DHC 795 يعني ذلك) فحول في ٤-٤-٤٥ إلى قسم D.L.O. المتخصص بذلك. وصل إلى بومباي بتاريخ ٣-٤-٤٥ . على المغلف ختم A.V.2.




## ٤- ختم A.V.2. الخطي المؤطر :




مغلف مسافر **من القدس بتاريخ ٢٩ آب ١٩٤٩ إلى بيروت. عليه الختم الخطي المؤطر.**

هذا النموذج شوهد فقط على الرسائل من المدن الفلسطينية المسافرة في الفترة من تشرين الأول (أكتوبر) ١٩٤٨ وحتى نيسان (أبريل) ١٩٥٠.