

٢٨٢

مكتبة الحديد

وهي حبيسة من حسان هذه المدة السعيدة



محبة العظم الارفع سيدنا المشير

محمد الصادق باشا باي

خلد الله تعالى دولته

لمكتبة

12
243
A.Br

الوطنية

المكتبة الوطنية التونسية
BIBLIOTHEQUE NATIONALE DE TUNISIE

١١٥٨ ر

A-Bz-12243 R

شرح وصي

363 148

لسكة الحديد

المراد انشاؤها

من المحاضرة الى مرسى حلق الوادي

ومن باردو المعمور الى المحاضرة

بمقتضى

345252

لامر العالي المورخ في السادس من

ذي الحجة الحرام

١٢٨٧

سنه



الحمد لله وحده

لا يخفى ان حضرة المعظم الأرفع سيدنا المشير اعزة الله من
علي هتمه وعظيم عنايته بكل ما ياول له خير هذه المملكة سمح
في انشاء سكة حديدية من الحاضرة الى حلق الوادي ومن
باردو المعمور الى الحاضرة ومنحنا رخصة لاستبداد بهذا المشروع
الجميل بامرة العلي المطاع المورخ في السادس من ذي القعدة ،
فقد حصلت الحضرة العلية باصدار اذنها هذا على الفخر العظيم
الذي سيخلد ذكرها في التواريخ اعني فخر كونها اول من جنح
الى اتحاف هذه الديار بمشروع من هذا النوع يكون ان شاء
الله جزيل النفع لجمهور الاهالي بقدر ما يكون كثير الارباح
للمباشرين له وستذكر التواريخ ايضا ما كان لجناب الصدر
الهمام المفخم سيدي مصطفى الوزير الاكبر و لجناب الهمام
المفخم الوزير المباشر سيندي خير الدين من اليد في هذه
المصاححة الخطيرة باستحسانهما لها وعرضها على الحضرة العلية
متخوفة بالشرح اللازم واخلاصهما النصح لها في ذلك فكانا من
اعظم المساعدين لهذا المشروع الجميل الذي هو اول وسائل

التمدن والمحاصرة ولا نشك في ان سكان هذه المحاصرة المحمية
 يتلقون المشروع بعين الرضى ويحملهم حب الوطن على المبادرة
 الى الاشتراك فيه بحيث يحق لنا ان نعتبره منذ الان كامر
 مضمون . ولعمري ان منفعة سكة حديدية من المحاصرة الى
 حلق الوادي التي هي فرصة البلاد للمصادر والوارد من سلع
 التجارة اوفر مما يمكن حصرة هنا ولذلك تقتصر على الاشارة الى
 الموضوع بوجه الاختصار فنقول ان ما احد يخفى عليه ان
 السكة الحديدية لا يتقدم عليها شيء من وسائل التثقل الاخرى لا
 في السرعة ولا في رخص الاجر ، وهي تكون الوسيلة للخلاص
 من ظلم ارباب الفلايك المستبدين لان في ثقل السلع من
 حلق الوادي على ترتيب الدورية ويتعززون في ذلك بحيث
 لا يمكن لاحد التجار ان يركن اليهم بل كثيرا ما يحملهم
 استبدادهم على الجور وما اعظم منه مما هو معلوم لدى الجميع ولا
 حاجة لذكره هنا ، وناهيك ان رخص اجر السكة الحديدية
 يكفي وحده لترغيب جميع تجار المحاصرة في تفصيل هذه
 الوسيلة على ما سواها وهذا انما يكون موردا لارباح وافرة لسكة
 الحديد ولا مبالغة في قولنا ذلك لانه يتضح من سائر الافادات
 التي جمعناها الى ان ان عدد القطع من السلع التي ترد كل
 اسبوع في فايورات فرنسا واطاليا ومالطة نحو من خمسة
 عشر مائة قطعة دون ما يرد صحبة المراكب الاخر ذات
 الشراع وغير الاسبوعية . وما قيل في المنافع التي سوف تحصل

من نقل السلع يصح قوله ايضا في خصوص نقل الركاب ولا سيما
 في فصل الصيف الذي تنتقل فيه الحاضرة العلية الى مصيفها
 المعمور بحلق الوادي مع جل رجال دولتها وارباب الخطط
 والوظائف فان ذلك يغنيهم عن تحمل ما يلزمهم تحمله لان
 من المصاريف الوفرة فضلا عن اصابة الوقت اذ يستطيعون
 اذ ذاك بواسطة سكة الحديد الذهاب الى حلق الوادي
 او قرطاجنة او غيرها بمصرف يسير ووقت وجيز وهذا التسهيل
 ممكن كثيرا من الذين لا يستطيعون لان ترك اشغالهم للعموم
 في البحر بحلق الوادي او المرسى او غيرها من التمتع بذلك
 من غير تعطيل لاشغال اذ بواسطة السكة الحديدية سيقدر
 على الذهاب الى شاطئ البحر وقضاء ارب العموم فيه والرجوع
 الى ديارهم في اقل من ساعتين . فكم من صاحب عيلة يكون
 احب اليه ان يفتن فرصة سكة الحديد ويترتب فيها للذهاب
 الى شاطئ البحر ولاياب منه كل يوم صحبة عياله باسعار متبادرة
 من ان يكتري مسكنا بحلق الوادي بمبالغ فاحشة كما هو واقع
 الحال لان . وكذلك كم اناس من اهل الحاضرة لا يعود ينقل
 عليهم الاستقرار بسيدي بوسعيد او بحلق الوادي او بالاسكن
 المجاورة لهما اذ يسهل حينئذ مجيئهم الى الحاضرة لمباشرة لاشغال
 ورجوعهم لديارهم بعد قضاء الحاجة . فكل هذه الامور التي
 ذكرناها على وجه الاختصار تسوغ لنا الحكم بان سكة حديدية
 من الحاضرة الى حلق الوادي هي مشروع مالي جدير بان ترحى

منه ارباح جزيلة . وزد على ذلك ان موقفا في جوار دوار الشط
اي في المكان الذي رايناه متوسطا بالنسبة الى المرسى وسيدي
بو سعيد وقرطاجنة والكرم يكون لا محالة موردا لزيادة الارباح
حالة كونه يزيد الناس رغبتهم في استعمال السكة الحديدية
لما في ذلك من سرعة الانتقال وقلة المصاريف اذ يتيسر لهم
الذهاب من الموقف المذكور الى اي كان من الاماكن المشار
اليها بالكراريس التي تبقى هناك معدة لذلك وبمصرف يسير .
هذا وقبل ختامنا هذا الشرح الوجيز لا بأس بان نطلع القاري
على ما نتاتي لنا في شان هذا المشروع الجليل فنشول ان في
اوائل الامر كنا قدمنا الطلب في عمل سكة حديدية من النوع
الاقتصادي ومع تدقيق الحسابات في ما يقتضي من المصاريف لهذا
النوع ما امكننا ان نجعل راس المال اللازم جمعه اقل من
مليون ونصف من الفرنكات وكان ذلك من ارخص ما يمكن
عمله اذ كثير من الذين كانوا تقدموا قبلنا لطلبه من الدولة
حسبوا انه يلزم له مليون وثمانمائة الف فرنك ثم تيسر لنا
فيما بعد للاطلاع على النوع الجديد الذي اخترعه المهندس
الفرنساوي السنيور لارمانجا واخذ فيه من دولته امرا بان يبقى
مختصا بعمله في اوربا فاحذنا منه الرخصة في استعماله في
هذه الديار ودققنا حينئذ حساب المصاريف فوجدنا ان ثمانمائة
الف فرنك راس مال تكفي لتحصيل النتائج منها التي كان
يلزم لها ضعف هذا المبلغ بالنوع القديم فبناء على ذلك لما كان

راس المال بقدر نصف ما يلزم للنوع المذكور والمداخيل باقية على ما هي ينتج من ذلك ان الارباح المامول تحصيلها تكون مضاعفة وهذا الامر انما يزيد املنا بالنجاح ويحملنا على الاعتقاد بان اهل هذه المحاضرة يبادرون الى الاكتساب لهذا المشروع ولكي يكونوا على بصيرة من كل ما يتعلق بهذه السكة ناتي الان بملخص من شروط الامر العلي المشار اليه ومن كراسته شروط الخدمة ❖

ملخص الامر العلي

الدولة التونسية رخصت للسنيور ديمتس لاسبنيولي وشركائه في احداث وتخير سكة حديد بخط واحد من النوع المسمى لارمانجا بين تونس وحلق الوادي وباردو المعمور مع الرخصة بعمل مواقف متوسطة للتوجه منها للعبدلية وسبدي ابو سعيد وقرطاجنة وغيرها مما يجاورها ❖

مدة هذه الرخصة تسع وتسعون سنة من تاريخ هذا الاتفاق وهو السادس من ذي القعدة سنة ست وثمانين ومائتين والالف الموافق للسابع من فزاير سنة ١٨٧٠ مسيحية وعند نهاية هذه المدة جميع السكة المذكورة والابنية والمكانات وسائر المهمات المتعلقة بها يصير ملكا للدولة ❖

الدولة وعدت السنيور ديمتس وشركائه المذكورين بان تمددهم بالاعانة التامة لانجاز العمل المذكور وبان تسهل لهم نقل المهمات من اي نوع كانت وعليهم مصاريف ذلك ولا تأخذ

على المهمات المذكورة عند دخولها المملكة كمركا وتلتزم بان لا تمنع اهل البلاد الذين يظهر المذكورين تخديمهم بالسكة من الخدمة اليومية سواء كانت في نصب السكة المذكورة او في تشغيلها ما لم يكونوا مطالبين بالخدمة العسكرية او عليهم اداء للدولة وتلدنوا في دفعه او تغلق بهم حق لاجد *

تعطي الدولة للسنيور ديمنتس وشركائه المذكورين مساحة ارض للخدمة المذكورة اعلاه على طول سكة الحديد عرضها خمسون ميتر ليحدثوا فيها السكة المذكورة ويفعلوا بالباقي ما يريدون في مساحة السكة واذا احتاجوا في المواقف على زيادة اتساع في الارض على المساحة المعطاة لهم فلهم الرخصة باخذ ما يحتاجون اليه من الارض ويعاوضون الزائد بقطعة اخرى مما لهم في السكة المذكورة كما ان الدولة اذا لم يتيسر لها في بعض اماكن من مسافة السكة اعطاء الخمسين ميتر جلته ان تعاوض قدر ما ينقص بارض اخرى معاذية للسكة تماثلها في الجودة وعلى من يتصرف في الارض المذكورة اتساع قوانين البلاد واحكامها *

الدولة جعلت للسنيور ديمنتس وشركائه نقل جميع السلع التي لنظر الكمرك الواردة من خارج المملكة والمذكورون يجعلون محلا للخدمة المذكورة بمكان تغريغ السلع كما ان الدولة وعدت المذكورين بان لا تسمح لغيرهم بعمل سكة حديد بين تونس وحلق الوادي لخدمة النقل كما لا تسمح بعمل فابورات

بالبحيرة بين تونس وفاق الوادي لخدمة النقل ايضا سنوى
الفاور الموجود الآن *

راس مال السكة المذكورة ثمانمائة الف فرنك مقسومة على
اسهام والمذكورون هم الذين يرتبون كيفية لاكتساب لاخذ
الاسهام ويرتبون مقدارها *

لاصحاب الحصص حق بكامل الارباح الصافية كسرت او قلت
الى ان يتم استيفاء راس المال على التمام إلا انه اذا تجاوزت
الارباح المذكورة السكة في المائة من راس المال يجعل الزائد لوفاء
راس المال المذكور وبعد ذلك يكون لارباب الحصص حق باخذ
نصف الارباح الصافية وباخذون زيادة على ذلك اثنين في
المائة وما يبقى من ذلك يعطى للدولة ويجري العمل على
هذه الكيفية الى نهاية التسع والتسعين سنة *

لما تم خدمة نصب السكة لا يشتدي تشغيلها بالمسير بها
إلا بعد ان تعتقد جمعية من اهل الصناعة مركبة من عضوين
او اكثر من اهل المعرفة منتخمين نصفهم من الدولة والنصف الاخر
من المكلفين المذكورين بعد التراضي في ذلك بين الجانبين
وتتأمل الجمعية في حال السكة المذكورة بجميع جزئياتها وتعرف
بانها مستوفية الشروط من جهة الصحة والمتانة على مقتضى كراسة
شروط الخدمة التابعة لهذا الاتفاق *

ان تعلق غرض الدولة بعمل سكة حديد اخرى بالمملكة فانها
تجبل المذكورين على فيهم بالثمن الذي يعطيه غيرهم *

لما كانت كميانية سكة الحديد كميانية تونسية محصنة فكل نزاع يقع بينها وبين لاجانب في شيء مما يتعلق بالسكة النظر فيه يرجع للدولة التونسية واما اذا وقع خلاف بين الدولة وبين الكميانية فيقع فصله من مجلس تنتخب نصف اعضائه الدولة والنصف لآخر تنتخبه الكميانية والتزمت الدولة التونسية للسنين ديمتس وشركائه بالعمل بما يستقر عليه راي المجلس المذكور كما ان المذكورين التزموا للدولة التونسية بمثل ذلك ❀

ما يخص كراسته شروط خدمة السكة

سكة الحديد المذكورة تستدي من موقفها بالحاضرة الذي يكون مركزة في بقعة الارض المحدودة شرقا بجمانة القريق وقبلة بجينتي السنيور طابية والسنيور بينو وغربا بدار القائد ييشي شمامة وتأخذ على قبوة الدباغين الجدد وفندق السنيور ستلانة وترنجة الى ان تخرج من المدينة ثم تنقسم بين طريق حلق الوادي وطريق اريانة بحيث ان فرعا منها يتوجه لحلق الوادي والفرع الاخر لباردو المعمور فاما الفرع المتوجه لباردو فانه يحاذي الجبانة الى ان يصل لطريق باردو والموقف بباردو يكون ملاصقا لسورة واما الفرع المتوجه لحلق الوادي فانه يمر على العوينة التي يجعل فيها موقف للوقوف الوقي ثم يتوجه لدوار الشط وهناك يجعل له موقف في المكان الذي يلتقي فيه طريق تونس لقرطاجنة

بطريق المرسى لحلق الوادي والموقف بخلق الوادي يجعل في
قطعة الارض المحصورة الان باللوح التي تنقف فيها الكراريس
ومنه يتوجه فرع للشط *

يقع تعيين خط سكة الحديد ومساحته عند عرض جميع ما
يتعلق بذلك وهذا تفصيله الاول « بيان » وهو رسم عام تكون
نسبة قياسه للاصل كنسبة واحد من خمسة آلاف ، الثاني
رسم المساحة طولا تكون نسبة قياسه للاصل كنسبة واحد من
خمس آلاف في الطول وكنسبة واحد من الف في العلو . الثالث
ميزان مقادير ما يحفر من الارض وما يردم بالتراب في الاماكن
التي يلزم فيها ذلك ، الرابع تصورات نوع سكة الحديد المتخذ
وماكيناتها والكورسات والقبقات التي تلزم . الخامس بيان تقدير
الركاب والسلعة تقريبا مع تقدير الكراء عليهما . السادس
تقرير لشرح وبيان ما سبق ذكره *

للكمبانية المذكورة الرخصة بان تعرض ما تراه نافعا من التبديل
في اثناء العمل او قبله ويجري العمل بهذه التبديلات بعد
موافقة الدولة عليها *

السكة المذكورة تكون من خط حديد واحد ومن الكيفية المسماة
فينيل ثابت في الارض بواسطة مسامير مدقوقة في عوارض من
لوح البلوط متباعد بعضها عن بعض والمسافة بين الواحدة والاخرى
ميترو ونصف وغلظ العوارض المذكورة ستة عشر صتيمترو من جهة
وسبعة صتيمتروات من الجهة الاخرى ففي الاماكن التي يكون

مرور سكة الحديد على الطرق الموضحة فان طول العوارض
المذكورة يكون اربعين سنتيمترو وخط الحديد يكون بعدة عن
شافة الطرق المذكورة بقدر ميترو واحد وثمانين سنتيمترو لا اقل
وعلو الخط على سطح الطرق لا يكون اكثر من زوج سنتيمتروات
واما في الاماكن التي لا تمر السكة فيها على الطرق المتقدم
ذكرها فان طول العوارض يكون زوج ميتروات ثم يجعل للسكة
في الاماكن المذكورة خطين من لوح من جانبي خط الحديد لتسير
عليها عجلات الاجناب ويكون غلط الواح كلا هذين الخطين
كغط العوارض وقضبان الحديد للخط يكون وزن كل ميترو منها
طولا ٧٠ « ١٣ اي ثلثة عشر كيلوغراما وسبعة اعشار الكيلوغرام *
الكيميائية المذكورة تجعل في جانبي سكة الحديد ما يلزم من
السواقي والحشير لسيلان الماء وعلى الكيميائية ان تسعى في عمل
الوديان والحجاري التي يلزمها في اثناء الخدمة قطعها او تحييدها
بحيث لا يتعطل سيل مياهها ونصروف ذلك منها *

ما يدل على مواقف الركاب ومخازن السلعة يتركب من الامور
الاتي بيانها الاول رسم الطرقات والدكاكين والابنية وما حولها
وتكون نسبتته من الاصل كنسبة واحد من خمسمائة الثاني
صورة الابنية ومقدار ارتفاعها ونسبتها من الاصل تكون كنسبة
سنتيمترو واحد من ميترو الثالث تقرير لشرح وببيان ما
سبق ذكره *

في الاماكن التي تقطع سكة الحديد فيها الطرق الموضحة

يلزم ان يكون خط الحديد متساويا مع سطح الارض لعدم تعطيل خدمة الكرايس ذات الزوايا والزوايا التي تتركب من الخط المذكور ومن خط الطرق المذكورة في اماكن الاجتماع المشار اليها لا يكون عرضها اقل من خمس واربعين درجة ❖

لا تستعمل الكمبانية المذكورة في خدمتها إلا المواد الحسنة الجيدة وعليها ان تتبع في خدمتها جميع شروط الصنعة بحيث يكون عملها تام المثانة والاستحكام ❖

لما كان هذا المشروع من المصالح العامة المنفعة يكون من اجل ذلك للكمبانية المذكورة في انعام خدمتها ما للدولة من الحقوق الناشئة عن قوانين البلاد واحكامها فيما يتعلق بالخدمة العامة من حفر ارض ونقل الشراب والشاء المحصالة وغيرها من الاعمال كما ان الكمبانية تكون مسئولة بما الدولة نفسها مسئولة به في ما يتعلق بما ذكر بمقتضى القوانين والاحكام المذكورة ❖

يقع تعيين حدود سكة الحديد بين الدولة وبين الكمبانية ويجعل رسم عام للسكة وما يتعلق بها مع الاراضي التابعة لها ويودع الرسم المذكور عند الدولة ومصرف ذلك على الكمبانية ❖

يلزم ان تكون السكة وما يتبعها على حالة حسنة صانعة بحيث تستمر الخدمة فيها ابدًا مقرونة بالسهولة والاستدال مع الابنية التامة وجميع ما يلزم من المصروف لخدمة التحفظ والاصلاح الاعتيادي وغير الاعتيادي على الكمبانية وحدها ❖

على الكمبانية المذكورة ان تجعل حراسا في الاماكن التي يلزم

فيها ذلك لتسهيل سير الاقطار على السكة لاسيما في الاماكن التي تقطع فيها سكة الحديد الطرق المروضة ومصروف الحراس المذكورين على الكمبانية ❖

يلزم ان تكون الماكينات المعدة لجر الاقطار (وتسمى بالفرنسية لوكوموتيف وفي اصطلاح مصر وبر الشام مزجية) مطابقة لشروط النوع المراد استعماله وكذلك الكروسات المعدة لنقل الركاب يلزم ان تكون مركبة على حوات وذات ابنك وتكون من ثلاث مراتب فكروسات المرتبة الاولى تكون مسقوفة ومكسوة ذات شبابيك بالبور وكروسات المرتبة الثانية تكون مسقوفة وبالشبابيك كالتى من المرتبة الاولى إلا انها عرض المكسوة يكون لها ابنك بالجراري وكروسات المرتبة الثالثة تكون مسقوفة ايضا وبالإبنك ولكن شبابيكها تتفل بالقماش الخشن فقط من غير بالور وجميع هذه الكروسات والتبقات المعدة لنقل السلعة يلزم دائما حفظها على حالة حسنة ❖

تصدر اوامر وترايب رسمية من الدولة بعد منع مقالة الكمبانية المذكورة لتعيين ما يلزم لضبط احوال الخدمة في السكة المذكورة وحفظ الابنية التابعة لها ❖

للدولة ان تعين كلما شاءت انسانا او اكثر لمعاينة حال السكة وتوابعها ومعاونها ❖

إذا احتاجت الدولة التونسية لتوجيه عساكر للاماكن التي تتقف فيها سكة الحديد فانه على الكمبانية المذكورة ان تعطيها

فاضل الكروسات والخدام بعد استيفاء لوازم خدمة عامة الناس
وذلك بنصف الكراء المرتب ❖

للكمبانية المذكورة وحدها ان ترتب مقدار الكراء على الركاب
والسلعة وتعهده بان كراء السلع التي نقلها لنظر الكمرك لا يكون
اقل من الكراء المدفوع عليها الان ❖ اه ❖

فيتضح مما تقدم ان السكة التي نريد انشاءها تكون ذات
خط واحد من قضبان الحديد وان هذه القضبان يمكن نصبها
اما على سكة مرصوفة كما سنفعل ذلك ان شاء الله للفرع
الذي يسير من المحاضرة الى بارود المعمر ولجان من الفرع
الذي يسير من دوار الشط الى حلق الوادي واما على ارض
غير مرصوفة بعد تسطيحها ونصب عوارض من خشب البلوط
من عن كلا الجانبين طولا . واما اللوكوموتيف اعني المزجيات
(وهي الماكينات المعدة لجر الكرايس) فكل واحدة منها تكون
ذات اربع عجلات ثتان منها تركبان عند القطر الطولي بحيث
تكون احدهما في مقدم المزجية والاخرى في مؤخرها وهما اللتان
تدوران على خط الحديد ووظيفتهما التدوير كالدفة (اي الدمان)
للسفينة وثنان تركبان على القطر العرضي من كل جانب واحدة
وتدوران على السكة المرصوفة في الاماكن الكائن فيها سكة
من هذا النوع او على العوارض التي يلزم نصبها في الاماكن الغير
المرصوفة كما تقدم وهما العجلتان المعدتان لدفع المزجية ❖
واما الكرايس التي للركاب فكل واحدة منها يكون لها من

العجلات ما المزجية مركبة على الكيفية نفسها وكل كروسة تجعل
لرفع عشرين راكبا ثمانية في مرتبة أولى واثني عشر في مرتبة ثانية
والمقاعد تكون على الطول بحيث تجلس الركاب ظهورهم ملاصق
بعضها لبعض ووجوههم مصدرة لشبابيك الكروسة .

هذا ولا حاجة الى تطويل الشرح هنا لزيادة توضيح انسيبته
النوع الذي نحن مزمعون على استعماله بل تقتصر على ذكر ان
مزجياتنا وكراريسنا اجل هيئته وارخص ثمننا من مزجيات النوع
الدارج وكراريسه وان سكتنا نفسها لا يزيد ثمنها على ثلث ثمن
السكة التي من النوع المذكور فان قضبان خطي هذا النوع ثقل
الميترو منها نحو من سبعين كيلوغراما وقضبان سكتنا الميترو منها
ثقله اقل من اربعة عشر كيلوغراما وكذلك مزجيات النوع الدارج
زنته الواحدة منها من الثلاثين الى الاربعين طونلاته مع ان مزجياتنا
الواحدة منها زنتها من الست طونلات الى العشر ان ثقلت *
وناهيك ان مزجياتنا لا تحرق من الفحم الحجري الا مقداراً
يسيراً بالنسبة الى المزجيات الاخر كما انها مستغنية عن كشوة
الخدام والصناع وعن كبر المواقف ولا يخفى ما في هذه الوسائل
الاقتصادية من التسهيلات التي تمكننا من انجاز هذه السكة
بعون الله تعالى برأس المال اليسير المتقدم ذكره * هذا ولا بأس
بوضعنا هنا امام القاري وفقه الله بيان ثمن الكيلوميترو من
سكة الحديد على فرض وجود ارض مرضوضة وثمنه في الاماكن الغير
المرضوضة ما عدا مصروف احضار المهمات من اوربا : -

الحساب الاول ثمن الكيلوميترو في ارض مرضوضة

« ٢٤٢٥ الف ميترو قضبان ١٢٧٠٠ كيلوغرام بسعر ٢٥ المائة كيا ..

« ٠٢٠٠ ثمن مسامير ورواشك ومقافل وغيرها

« ٠٢٢٢ ثمن عوارض صغار ٦٦٦ بسعر نصف فرنك الواحدة

« ١٥٠٠ نصب القضبان بسعر فرنك ونصف الميترو طولا

« ٠٥٠٠ ثمن رضراض ورمل للاصلاح

« ١٠٠٠ مصروف رش السكة بالماء وترصيصها لتصلب

« ١٠٤٢ مصاريف طارئة ومصاريف نقل وغير ذلك

« ٨٠٠٠ الجملة ثمانية آلاف فرنك لكل الف ميترو طولا

الحساب الثاني ثمن الكيلوميترو في ارض غير مرضوضة

« ٢٤٢٥ ثمن الف ميترو قضبان كما تقدم

« ٠٢٠٠ ثمن الرواشك والمسامير الخ كما تقدم

« ٢٩٨٦ ثمن عوارض صغار ٦٦٦ و ٢٠٠٠ ميترو طولا عوارض كبار

« للجانين الجملة ٣٢ » ٢٧ ميترو مكعب بعسر « ٨٠ الميترو

« ٣٠٠٠ نصب القضبان والعوارض بثلاثة فرنكات الميترو طولا

« ٣٦٠٠ حصا للفرش ٦٠٠ ميترو مكعب بسعر ستة فرنكات

« ١٧٨٩ مصاريف طارئة كما تقدم

« ١٥٠٠٠ الجملة خمسة عشر الف فرنك لكل الف ميترو طولا

أما نحن فقد حسبنا المصاريف اللازمة لإنشاء السكة كما يأتي :

حساب اجمالي لما يلزم من المصاريف لإنشاء سكة حديد
من تونس إلى حلق الوادي ومن باردو المعمور إلى تونس
وإنما المهمات اللازمة لتشغيل ذلك

فرنسات

- » ٢٠٠٠٠٠ ثمن عشرين كيلومترو بسعر فرنك ١٥٠٠٠ كما تقدم
- » ١٤١٧٠٠ ثمن مهمات الخدمة اعني ٣ مزجيات و ٢٢ كروسة
- » ٩٣٦٠٠ ثمن المواقف والمخازن ومعمل للإصلاح واسطبلات الخ
- » ٢٠٠٠٠٠ مرتبات ومصاريف لأعمال استعدادية محسوبة قطيعا
- » ٢٥٠٠٠٠ مصروف احضار المهمات من أوروبا نحو ٨٠٠ طونلاتة
- » ٢٥٠٠٠٠ مهمات اليداك اي التي تحتفظ لوقت الحاجة
- » ١٤٧٠٠٠ مصاريف طارئة مما لا يمكن حصره لأن
- » ٨٠٠٠٠٠ الجملته ثمانمائة ألف فرنك لا غير

ويتضح من هذا الحساب اننا حسبنا العشرين كيلومترو التي هي
طول السكة من الحاضرة إلى حلق الوادي ومن باردو المعمور إلى
الحاضرة مع فروعها الأخرى بسعر خمسة عشر ألف فرنك الكيلومترو
مع ان بعضا من هذه المسافة هو سكة مرصوفة صالحة للنصب
القضبان فيها بمصروف يسير كما ذكر في الحساب لاول وبناء على
ذلك نأمل بالله انه يتيسر لنا لتقليل نحو ثلثين ألف فرنك من
المبلغ المرقوم آنفا فتضاف إلى اثمان المهمات المحفوظة لوقت
الحاجة وزد على ذلك أن في كل من الحسابين المتقدمين حسبنا

لكل ميتر طولاً مبلغاً من المصاريف الطارئة على وجه لاستدراك
فاذا جمعنا هذه المصاريف نجد انه يبقى بين ايدينا لاستدراك
ما عسى ان تطرأ الحاجة اليه اكثر من مائة الف فرنك كما ياتي :

بيان جملة ما يبقى بين ايدينا يداك

فرنكات

» ٢٠٠٠٠ التي تبقى من فرق اثمان العشرين كيلوميتر

» ٢٥٧٨٠ المصاريف الطارئة المحسوبة في الحسابين المذكورين

» ٢٥٠٠٠ ثمن مهمات اليداك المذكورة في حساب المصاريف

» ١٤٧٠٠ المصاريف الطارئة المذكورة في الحساب المشار اليه

» ١٠٤٤٨٠ الجملة مائة وخمسة آلاف واربعمائة وثمانون فرنكاً

وهذا المبلغ يساوي اكثر من ثلثة عشر في المائة من راس المال
ونظن انه اكثر مما يلزم لاستدراك ما عسى ان يطرأ من المصاريف
الغير المعلومة وانما ذكرنا هذا التفصيل لاثبات كفاية راس المال
المطلوب لانجاز السكة بعمون الله تعالى على احسن وجه مستوف
لشروط الاتقان والمتانة *

فالان بقي علينا ان نورد هنا بيان المبالغ المامول تحصيلها في
كل عام من تشغيل السكة وما يلزم من مصاريف التقديم وقد
قسمنا السنة الى فصلين بالنسبة الى عدد الركاب وجعلنا الكراء
من المحاصرة الى حلق الوادي بقدر الكراء منها الى دوار الشط
لقصر المسافة التي بين حلق الوادي ودوار الشط ولكي لا يقع
التغالط في الحسابات والدفاتر *

بيان المداخل — فصل الشتاء

الركاب — من تونس الى حلق الوادي وبالعكس

الركاب	الجملة		جدة الجمال
	في الستة اشهر	في اليوم	ريالات فضة
رتبة « ١ » بسعر ريالين	٠٧	٠١٢٦٠	٠٢٥٢٠
رتبة « ٢ » بسعر ريال ونصف	٢٠	٠٣٦٠٠	٠٥٤٠٠
رتبة « ٣ » بسعر نصف ريال	٢٣	٠٥٩٤٠	٠٢٩٧٠
	٦٠	١٠٨٠٠	١٠٨٩٠

وهذا المقدار اقل مما يكون بعون الله في الواقع لان حركة الكراريس اليومية بين حلق الوادي والمحاضرة اذا حسبناها تعطينا مقدارا متوسطا يزيد على العشرين كروسة بين الصادر منها والوارد وهذا بحسب راکبين فقط لكل كروسة يعطينا اربعين راكبا في اليوم واذا اصفنا اليهم عدد من يذهب في الفابور ولا نظنه اقل من خمسين شخصا يوما على يوم واصفنا ايضا عدد الذين يذهبون في الفلانتك وليسوا اقل عددا ممن ياخذون الفابور نجد ان العدد المتوسط للركاب الذين يجولون بين المحاضرة وحلق الوادي ذهابا وايابا لا ينقص عن المائة ولا ربعين يوما ونحن حسبنا للسكة اقل من نصف هذا المقدار والحال انه

الجملة نقلت الى محولة

١٠٨٩٠

نقلت جامعة محولة

١٠٨٩٠

انه يسوغ لنا ان نحسب للسكة الثلاثة ارباع الوافية لان الفابور اذا ساعدته الاحوال لا يستطيع قطع مسافة البحيرة في اقل من خمس وخمسين دقيقة والفلائك تمكث عدة ساعات في الايام القليلة الريح وكل هذا فضلا عما يلزم من المشقة للذهاب من باب البحر الى البحيرة لركوب الفابور او الفلائك فيا ترى اليس من المحتمل المعتول ان يقال ان جل الركاب المذكورين يفضلون الذهاب في سكة الحديد على الذهاب في ما سواها وعلى هذا نوعل بالله تعالى ان في لاقل ثلثة ارباع المتقدار المذكور اي ثلثة ارباع المائة والاربعمين تركب سكتنا يوميا ونهايك انه مع وجود السهولة اعني سهولته السفر يزداد عدد المسافرين وهذا انما قد ثبت بالتجربة في جميع الممالك التي انشئت فيها سكة الحديد

من تونس الى باردو ومن باردو الى تونس

رتبة « ١ » بسعر دينار	٢٩	٥٢٢٠	٣٣٦٢
رتبة « ٢ » بسعر نصف ريال	٥٧	١٠٣١٠	٥١٣٠
رتبة « ٣ » بسعر ربع ريال	١١٤	٢٠٥٢٠	٥١٣٠
	٢٠٠	٣١٠٠٠	

١٣٥٢٢

وهذا المقدار هو ايضا اقل من الواقع فان الحركة اليومية الناشئة

الجملة نقلت الى يسراه

٢٤٤١٢

نقلته جامعة يمناء

٢٤٤١٢

الناشئة عن قضاء المصالح بباردو المعمور فضلا عن ايام
الحكم تسوغ ان يحسب من الركاب ضعف هذا المقدار
ولم نعتبر في ذلك عيدي الفطر والاصحى اللذين في كل
منهما يذهب الى باردو في اوقات التعييد والتقييل اكثر
من الف شخص في كل يوم وهذا المقدار يعطي اكثر من
اثنى عشر الف راكبا زيادة على ما ذكر ولا نظن في ذلك
اذنى مبالغة *

فصل الصيف

من تونس الى حلق الوادي او دوار الشط وبالعكس

رتبة « ١ » بسعر ريالين	٠١٥٦	٠٢٨٠٨٠	٥٦٦٠
رتبة « ٢ » بسعر ريال ونصف	٠٣١١	٠٥٥٩٨٠	٨٣٩٧٠
رتبة « ٣ » بسعر نصف ريال	٠٩٣٣	١٦٧٩٤٠	٨٣٩٧٠
	١٤٠٠	٢٥٢٠٠٠	٢٢٤١٠٠

هذه الارقام ربما يظهر للقاري من اول وهلة انها مبالغ
فيها والحال ان التجربة تثبت عكس ذلك وفي الواقع
انه في مدة اكثر من اربعة اشهر من هذا الفصل يسافر
كل يوم في وقت واحد من مرسى حلق الوادي ومن
مرسى تونس نحو من ثمان وعشرين فلوكة فنقل الواحدة
منها نحو من ثلاثين راكبا تبلغ جملة ذلك الفا وسبعمائة
وكذلك

الجملته نقلت الى محول

٢٤٨٥١٢

٢٤٨٥١٢

نقلت جامعة محوله

وكذلك نحو من ثمانين كروسة ثم على العوينة بعضها
 مشحون بركاب الى حلق الوادي وبعضها بركاب
 للحاضرة واذا فرضنا لكل كروسة ثلاثة ركاب فقط تبلغ
 جملة ذلك مائتين واربعين راكبا في كل يوم وزد ان عدة
 كراريس من النوع المسمى بابور تسير يوميا بين تونس
 وحلق الوادي والمرسى والكروم فاذا فرضنا لها ستين راكبا
 فقط واضفنا هذا المقدار للمائتين والاربعين التي تسافر
 بالكراريس والالف والسبعمائة التي بالفلائك كما تقدم
 تبلغ جملة الركاب التي راكب في كل يوم اعني مائتين
 واربعين الف راكب في الاربعة الاشهر المذكورة واذا
 فرضنا للشهرين الباقيين نقص الثلث من المقدار المذكور
 يكون عندنا اربعون الف تضاف الى الجامعة المذكورة
 انما فتبلغ الجملة مائتين وثمانين الف راكب في
 الاشهر الستة واذا حسبنا ايها القاري ارشدك الله
 الحركة التي تقع في ليلة اوسو ولا يخفى انه فيها يمضي
 للمبيت بحلق الوادي اكثر من ثمانية آلاف نفس
 وحسبت ايضا ازدياد عدد المسافرين الذي ينشأ عن سهولة
 السفر كما تقدم ترى ان المقدار الذي حسبناه يسير جدا
 بالنسبة

الجملة نقلت الى يسراه

٢٤٨٥١٢

بالتاريخ
 المكتبة
 المجلد
 الرقم

نقلت جامعة يميناه

٢٤٨٥١٢

بالنسبة الى ما يرجى تحصيله بعون الله تعالى *

من دوار الشط الى خلق الوادي ومن
خلق الوادي الى دوار الشط

رتبة « ١ » بسعر دينار	٠٢١	٠٣٧٨٠	٠٢٣٢٧
رتبة « ٢ » بسعر نصف ريال	٠٤٣	٠٧٧٤٠	٠٢٨٧٠
رتبة « ٣ » بسعر ربع ريال	٠٨٦	١٥٤٨٠	٠٢٨٧٠
	١٥٠	٢٧٠٠٠	٠١٠٠٧٧

وهذه الحركة هي اقل مما ينشأ عن سكنى جناب الصدر
الهمام الفخيم المولى الوزير الاكبر بمسراية قرطاجنة
الكائنة بجوار دوار الشط *

من تونس الى باردو ومن باردو الى تونس

رتبة « ١ » بسعر دينار	٠٠٤	٠٧٢٠	٠٠٤٥٠
رتبة « ٢ » بسعر نصف ريال	٠٠٩	١٦٢٠	٠٠٨١٠
رتبة « ٣ » بسعر ربع ريال	٠١٧	٣٠٦٠	٠٠٧٦٥
	٠٣٠	٥٤٠٠	٠٠٢٠٢٥

لا حاجة الى تكلفنا بايراد البرهان هنا لاثبات ان
هذا المقدار انما هو اقل من الواقع بكثير *

الجملة نقلت الى محوله

٢٦٠٦١٤

نقلته جامعة محوله		٢٦٠٦١٤
عدد		
كراء نقل السلع التي لنظر الكمرك	القطع	
ما يرد في الاسبوع بفابور فرنسا	٠٠٦٠٠	
مثله بفابور ايطاليا	٠٠٤٠٠	
مثله بفابور مالطا	٠٠٢٠٠	
الجملة الف ومائتان يضاف اليها :	٠١٢٠٠	
ما يرد في الاسبوع بمراكب القلوع او	٠٠١٢٠	
بفابورات غير المتقدم ذكرها		
الجملة في كل اسبوع تبلغ في العام	٠١٢٢٠	
» ٦٨٦٤٠ قطعته بسعر عشرة خرايب القطعة في قلب		
بعضها تعطي ما رقم يمناه		٠٤٢٩٠٠
وقد اعتبرنا مقدار السلع اقل مما هي في الواقع كما		
فعلنا في اعتبارنا الركاب ولذلك نرانا لم نحسب انه		
يرد بالفابورات الاسبوعية إلا الف ومائتا قطعة مع ان		
المقدار في حقيقة الامر يتجاوز االف والخمسمائة		
ولم نعتبر للركاب ذات القلوع والفابورات الطارئة إلا		
٦٢٤٠ قطعة في العام مع ان المقدار الذي يرد صحبته		
ما ذكره يتجاوز المقدار بكثير كما لا يخفى وكذلك لا		
يخفى		
الجملة نقلت الى يسراه		٢٠٢٥١٤

نقلت جامعة يمنية

٢٠٢٥١٤

يخفى ان الكراء يختلف باختلاف اجرام القطع ومع
هذا فنحن لم نحسب لجميعها إلا اقل الكراء الذي
ياخذه الكمر ك الان *

١٠٠٠٠

ثم صف على ذلك ما يمينه لكراء ما عسى ان ينقل من
المواد التي لا كمر ك عليها مما يرد من الخارج
وكراء ما عسى ان يبعث الى الخارج من اغلال البلاد

٨٠٠٠

وفي هذا الباب اقتصرنا على ثمانية عشر الف ريال
فقط ولكن لا يخفى ان الشجار لما كان في اختيارهم ان
يستعملوا الطرق الاسهل لنقل بضائعهم يفضلون لا بحالة
سكة الحديد على ما سواها فينقلون حيث يشاء بها جميع الانواع
التي لا كمر ك عليها كالقمح والشعير والارز والحديد
والثقل وما شاكلها كما انهم يفضلون السكة ايضا لنقل
ما يبعث للخارج من محصولات البلاد ومصنوعاتها
فيطلبون حيث يشاء من الدولة نقل كمر ك السراحت الى
جوار موقف السكة المشار اليه انفا وذلك لزيادة
تسهيل النقل فان محصولات والمصنوعات المذكورة
تنقل الان من المدينة الى الشيندات ومنها الى الفلانك
ثم بها لحلق الوادي فتمكث في بعض الاحيان نهرا
كاملا

الجملة نقلت الى محمولة

الجملة نقلت الى محمولة

٢٢١٥١٤

٢٢١٥١٤

نقلته جامعة محوله

كاملا في البحيرة للأسباب المعلومة فاذا استعملت سكة
الحديد لا يعود يلزم للتاجر من الكلفة إلا نقل الاشياء
المذكورة من المدينة الى موقف السكة ويكون اقرب
من البحيرة بكثير فنشحن بالقبقات بسهولة وننقل لحاق
الوادي في اقل مدة وننزل هناك في الفلانك للنقل الى
المراكب من دون ان يلزم بها شيء من الاخطار التي تجري
عليها في البحيرة مما هو معلوم عند الجميع ولا حاجة الى
اطالة الشرح هنا لبيان انسيية السكة الحديدية لنقل
جميع انواع الصادر والوارد من البضائع على ما سواها من
طرق النقل وحينئذ تكون الارباح بعون الله ضعف
ما رقبناه اعلاه في السنين الدارجة وفي السنين الخصة
تتجاوز المقدار ان شاء الله المرة اضعافا بحيث ان
فرضنا ثمانين الف فرنك لذلك ربما يكون فرضنا اقل
من المتحصل بعون الله تعالى *

٢٥٠٠٠

ثم صف على ذلك ما يمناه وهو المامول من كراء الاراضي
المعطاة من الدولة والتي قدرها ثمانمائة الف ميترو
مربع بسعر ناصري ونصف الميترو *

ويرى القاري انا ما قومنا دخل الاراضي إلا بحساب
ناصرى

الجملة نقلت الى يسراه

٢٤٦٥١٤

نقلته جامعة يمنية

٢٤٦٥١٤

ناصرى ونصف لكل ميتر مربع بعضها على بعض ولكن
 لا أمل بالله انه يكون المتحصل اكثر من ذلك بكثير*
 الجملة ثلثمائة وستة واربعون الفا وخسمائة واربعه
 عشر ريالا وهذا المبلغ يساوي على حساب اللويز

٢٤٦٥١٤

فرنكات

بسر اثنين وثلثين ريالا ونصف ما رقم يمنية

٢١٢٢٤٠*

يرى القاري انا حسبنا هنا سعر اللويز باثنين وثلثين ريالا
 ونصف الريال ولكن هذا السعر يختلف باختلاف الاوقات والطلب
 الذي يكون على السكة الفرنسية وفي الغالب هذا السعر يكون
 في حدود ثلثة وستين الى خمسة وستين سنتيما للريال التونسي
 وفي النادر ان ينحط سعر الريال الى اقل من ذلك وفي بعض
 سنين القحط بلغ تسعة وخمسين سنتيما واما في اكثر الاحيان فسعر
 الريال يكون في حدود الاثنين والستين سنتيما بحيث يتف
 اللويز باقل من اثنين وثلثين ريالا ونصف الريال *

هذا اقل الدخل المأمول تحصيله بعون الله في كل سنة دون
 السنين الخصبة واما المصاريف فهي كما يأتي مفصلا :

بيان

نقله جامعة يمانه	٠١٥٦٠٠	٦٧٥٠٠»
مصرف حفظ مهمات الخدمة	٠١٠٠٠٠	
مصرف حفظ السكة	٠٠٤٠٠٠	
مصاريف المحترف اي البيرو	٠٠٢٤٠٠	
مصاريف طارئة مما لا يمكن حصره	٠٠٠٥٠٠	
		٣٣٥٠٠»
الجملة مائة الف فرنك		١٠٠٠٠٠»

ميزان ذلك

فرنكات

٢١٣٠٠٠» جملة المداخل الممول تحصيلها يطرح منها

١٠٠٠٠٠» جملة المصاريف اءلاء

١١٣٠٠٠» يبقى مائة وثلاثة عشر الف فرنك وهي صافي

اقل الارباح الممول بعون الله تحصيلها ونسبتها من رأس المال
اكثر من اربعة عشر في المائة ومما تقدم يسهل على القاري
ان يرى ان الربح يكون ان شاء الله اوفر من هذا المقدار اذ نحن
لم نبن الحساب إلا على المتأخير اليسيرة واذا اعتبر ازدياد الاشغال
الذي لا بد من وقوعه بوجود التسهيلات الناشئة عن السكة كما
قدمنا لا ريب انه يوافقنا على الاصل بتحصيل ربح يزيد على
العشرين في المائة وهذا انما هو برهان جلي على حسن هذه
المصاحبة المعروضة الان على اهل الحاضرة للاشتراك فيها وكل
ذلك فضلا عما فيها من الخير لعموم البلاد يجعلها جديرة بان يسطر
اليها من سائر محبي الوطن يد الاعانة والانتصار *

شروط في كيفية الاكتتاب وكيفية انشاء الكمبانية

الفصل الاول

تتعدد كمبانية خاصة لانشاء وتشغيل سكة حديد من تونس الى حلق الوادي ومن باردو المندور الى تونس وتكون هذه الكمبانية داخلية تحت شروط الرخصة المعطاة من الدولة لدار ديومونس وشركائه بالامر العلي المورخ في ٦ ذي القعدة الحرام ١٢٨٦ *

الفصل الثاني

رأس المال لهذه المصاحبة يكون قدرة ثمانمائة الف فرنك كما ذكر في الامر العلي المشار اليه ويقسم الى ثمانمائة حصصة الواحدة بالف فرنك يقع ابرازها بسعر تسميها على يد دار ديومونس المذكورة ويجعل عدد معلوم من انصاف حصص بخمسمائة فرنك تسهيلات لمن لا يريد اخذ حصصة كاملة *

الفصل الثالث

تكون رقاع الحصص باسم الاشخاص الاخذين لها وتباع بواسطة التحويل من البائع الى المبيعة له *

الفصل الرابع

رئيس دار ديومونس المذكورة يتخذ دفترا مخصوصا وكل سن يريد الاشتراك في هذه المصاحبة يقيده اسمه بخط يده مع عدد الحصص التي ياخذها وعند التقييد يدفع لدار ديومونس وشركائه مشرين في المائة من المقدار المكتتب اعني خمس كل حصصة *

الفصل الخامس

السينيور ديمونتس وشركاؤه يدفعون لكل مشترك عند الاكتتاب المذكور في الفصل قبله حصة وقتية يذكر فيها مقدار ما اخذه المشترك من الحصص وما دفعه من الخمس المذكور نقدا *

الفصل السادس

عند انتهاء الاكتتاب المذكور يعتقد اجتماع عام من ارباب الحصص تحت رئاسة السنيور ديمونتس المشار اليه لانتخاب ستة اشخاص منهم ليكونوا بمنزلة مجلس ادارة لهذه المصاحمة ثم للموافقة على دستور القوانين التي يلزم بناء الكومبانية عليها *

الفصل السابع

مجلس الادارة المذكور يركب من رئيس دار ديمونتس المشار اليها بصفتهم مدير المصاحمة العمومية ومن الباش مهندس ومن الاعضاء الستة المتقدم ذكرهم الواقع انتخابهم من ارباب الحصص *

الفصل الثامن

من الستة الاعضاء المذكورين تنتخب ارباب الحصص اربعة ليكونوا في مجلس الادارة المذكور بمنزلة رئيس المجلس ونائب الرئيس وامين الصندوق وكتاب الاعمال والمجلس المذكور يجمع ارباب الحصص كل ستة اشهر ليعرض عليهم حسابات الدخل والمصروف في المدة ويعلمهم بما يوجد من الارباح للقسمة *

الفصل التاسع

بعد انتظام المجلس على الكيفية المبينة اعلاه ينزل السنيور ديمونتس

من كرسي الرئاسة ليجلس عليه الرئيس المنتخب ثم يعرض السنيور
ديمونتنس على المجلس المذكور دستور القوانين المشار اليه ليقع الشامل
فيه منه ومتى تمت الموافقة على كل فصوله يصير بذلك قانونا ماضيا
على جميع المشتركين وتعتبر حينئذ الكمبانية تامة الانعقاد *

الفصل العاشر

بعد الفراغ مما تقدم في الفصل قبله يصير دفع كماله دراهم
الحصص واجبا على سائر المشتركين ويقع ذلك على قسطين متساويين
يكون دفع احدهما في غداة يوم الاجتماع المذكور والثاني عند ما
يصدر الطلب به من مجلس الادارة المذكور وبعد دفع القسط
الاخير تبديل الحجج الوثيقة بالحجج الدائمة *

الفصل الحادي عشر

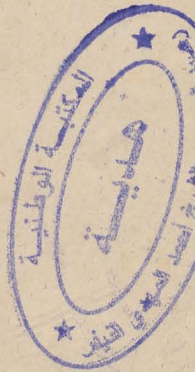
اذا تاخر احد ارباب الحصص عن دفع احد القسطين المذكورين
في الفصل قبله اكثر من شهر واحد ينبه عليه من مجلس الادارة
المذكور وبعد مضي خمسة عشر يوما من تاريخ التنبيه اذا لم يدفع
ما عليه تباع حصته والحصة الوقتية التي بيده تبطل راسا وما
دفعه من الدراهم سابقا يصير ملكا للكمبانية *

الفصل الثاني عشر

الشركاء المقيمون خارج الحاضرة يلزم ان يكون لهم وكلاء ينوبون
عنهم في كل ما ينعقد من اجتماعات بعد انتظام الجمعية *

والكتب من دار تيودور ديمونتنس وشركائهم

بحاضرة تونس المحمية في ٨ يولية ١٨٧٠ *



المكتبة الوطنية التونسية
BIBLIOTHEQUE NATIONALE DE TUNISIE

المكتبة الوطنية التونسية
BIBLIOTHEQUE NATIONALE DE TUNISIE