

دانشگاه ملی ایران

دانشکده معماری



موضوع پروژه د پیلیم

پستخانه مکانیزه برای تهران بزرگ بظرفیت پنج میلیون نفر

تا توسعه هشت میلیون نفر

استاد راهنما :

دکتر پرویز وزیری

محمد رضا آگاه - شهریور ۴۹

این رساله از نتیجه مطالعه کتابها و مجلات ذیل تهیه گردیده است

۱- ترجمه رپرتاژی که از وضع پست خانه آمریکا تهیه گردیده بود + مجله ناشنال جئوگرافیک

۲- ترجمه و تحقیق درباره پست خانه های اروپا + بروشورهای موجود در اداره پستخانه ایران

۳- مطالعاتی درباره تاریخچه پست بطور کلی + از دائره المعارف آمریکا

۴- مطالعاتی درباره آخرین تحولات مربوطه به امور.

مکانیزاسیون امور پستی در آمریکا + از جدیدترین بروشورهای رسیده

۵- مطالعاتی درباره پست جدید و تمبر و تمبرشناسی + از انتشارات شرکت نفت

۶- سایر مطالعات پراکنده.

فهرست رساله مربوط به پست

- قسمت ۱ مقدمه تاریخی
- قسمت ۲ پیدایش پست در ایران
- قسمت ۳ موجباتی که پیشرفت های پست را فراهم مینماید
- قسمت ۴ نظری درباره سیستم کار در اداره پستی شهر بروکسل که در نوع خود جدیدترین پست خانه در اروپا شناخته میشود .
- قسمت ۵ اصولی که در ساختمان پست خانه های مدرن — بایستی در نظر گرفته شوند .
- قسمت ۶ درب های ورود و خروجی پستخانه
- قسمت ۷ انستالاسیونهای مکانیکی مهم که برای حمل و نقل نامه ها در پستخانه های مکانیزه بکاربرده میشود .
- قسمت ۸ شبکه های ارتباطی الکترونیک و وظائف متصدیان دستگاهها .
- قسمت ۹ حمل و نقل — پست سریع السیر — دستگاههای نیوماتیک .
- قسمت ۱۰ پیدایش پیشرفت سریع پست در قاره جدید . مقدمه

قسمت ۱۱ وزارت پست - تصمیمات متخذه هیئت مستشاری

قسمت ۱۲ کمک‌هائی که پست باقتصاد نموده است .

قسمت ۱۳ پیشرفت کلی در امور مکانیزاسیون

قسمت ۱۴ اتحادیه پستی جهانی

قسمت ۱۵ لابراتوار پستی - تمبر و تمبرشناسی - چگونگی

چاپ تمبر .

مقدمه تاریخی

Post

"پست"

ریشه کلمه پست مشتق شده است از کلمه لاتین Positus که معنی گمارده شده

رامیده است. زیرا تاریخ ایران حاکی است که در زمان داریوش کبیر ۵۰۰ سال قبل

از میلاد در ایران پست مرتب و منظم وجود داشته است.

گمارده شد این معنی رامیده که در فواصل معینی اسبان و ماورینی تازه نفس

میگمارده اند که آنها را بفارسی پیک گویند و کار آنها حمل و رسانیدن نامه و پیغام بوده

است. از همین ایام پست بصورت یکی از مهمترین و موثرترین وسیله تمدن بشر درآمد

است امپراطوران چین نیز در ۲۰۰۰ سال قبل بمنظور سرعت عمل در کارنامه رسانی

افراد ی را که دوند حرفه‌ای بوده‌اند استخدام و باین سمت گمارده بودند. در یونان

باستان و روم نیز پیک هائی بتقلید ایرانیان بعدها باین سمت گمارده شدند اقوام

سرخ پوست امریکا که بعضی از آنها امپراطوری های متمدن و کهنی تشکیل داده مانند

اینکاها - مایاها نیز دارای چنین تشکیلاتی بودند. در تورات و انجیل نیز اشاراتی

راجع به پیک و نامه رسانی شده چنانچه فرامین حضرت داود که بصورت نوشته بر روی

لوحه‌گی بوده است به شهر اور ارسال و بمرحله اجراء گذاشته شد و بالاخره سوگواری

ژوب که اظهار میداشت دیگر روزها سریعتر از پیک پست از من فرار میکنند و غیره.

در زمان ژولیوس سزار وضع ارتباطات در قسمت‌های از مستعمرات رومی اهمیت بسزائی داشت و سازمانهای دولتی طوری متشکل بود که هرگاه نامه‌ای از بریتانیا به سیسر و فرستاده میشد در ظرف ۲۶ روز بمقصد میرسید افراد مخصوصی نیز برای مکاتبه بایکدیگر مجبور میشدند که از بردگانی که اجیر میکردند بدین منظور استفاده کنند و یا گاهی اوقات شخصی که مورد اعتماد بوده و در عین حال مقصد او بانامه یکی بود رسانیدن نامه را متعهد میشد - امپراطور دیوکلین در اواخر قرن سوم میلادی نخستین کسی بود که اولین سیستم نامه رسانی را بنفع اشخاص مخصوصی دایر کرد سال‌های بعد تئودوریک کبیر - شارلماین و دیگران توانستند مؤسسه‌ای با سازمان صحیح جهت این منظور دایر نمایند .

درباره سیستم پیک ایرانیان که تحسین هردت مورخ مشهور یونانی را برانگیخته بودند بنظر میرسد نمونه ومدلی برای پست سایر ملک از جمله مصری‌ها قرار گرفته باشند اما این سیستم ارتباطی همانطور که ذکر گردید و خیلی کارهای دیگر که دنبال گردید تنها مورد استفاده حکمرانان بود ، نه برای عموم مردم در قرون وسطی در اروپا راهنمایان - بازرگانان بین شهرها و حتی دانشگاهها بین خودشان یک سیستم پستی برقرار ساخته بودند تا بتدریج دولت‌ها بطور کامل و خاص اقدام با اداره کردن این کار مشکل و پرمخاطره نمودند .

قسمت - دوم

پست در ایران - مقدمه تاریخی

نخستین پایه‌های پست در روزی نهاده شد که بشر خود را بمساعدت هموعان خویش نیازمند دید و برای تماس و استمداد از یکدیگر به پیام متوسل گردید .

در زمان فارسی پیام کتبی را پیک و آورنده پیام شفاهی را پیام رسان نامیده‌اند فرستادن پیک و پیام رسان از نقطه‌ای بنقطه دیگر سالیان دراز در گیتی مرسوم بوده ولی طبق نظر مورخین از جمله هرودت مورخ بزرگ یونانی شهریاران هخامنشی اول مرتبه در اثر لشگرکشی‌ها و حفاظت مرزهای طولانی کشور برای ارتباط با سایر نقاط ایجاب مینمود که از لحاظ زود رسیدن فرمانها و گزارشها بمراکز خود تدبیر نوینی بکار بندند از جمله از پیک‌های چابک سوار در فواصل معینی استفاده مینمودند یعنی پس از رسیدن به شهری در بین راه برای اینکه وقفه‌ای در امر زود رسیدن به مرکز یا محل معین رخ ندهد اسبان تازه نفس جای اسبان خسته را گرفته وبسرعت بمحل دیگر میتاختند . بنابراین بانی و پایه گذار پست در جهان تدابیر شاهان هخامنشی بوده است که بعد کشورهای دیگر از ایرانیان تقلید کرده و آنقدر توسعه داده شد تا بوضع بسیار مجهز امروزه در آورده شد .

پست جدید در ایران

پست جدید در زمان ناصرالدین شاه و صدارت میرزا تقی خان امیرکبیر در ایران از سال ۱۸۶۳ تا ۱۸۶۴ تأسیس شد که بوسیله چاپارخانه‌های دولتی حمل و نقل میگردید پس میتوان گفت که پست جدید ۱۰۰ سال سابقه دارد. در حقیقت میتوان این ۱۰۰ سال را به دو دوره تقسیم نمود.

۱- دوره اول از سال ۱۸۷۵ شروع و به ۱۹۲۱ ختم میشود: در دوره اول پست

بوسیله کارشناسان خارجی که مستخدم دولت ایران بود اداره شده است.

۲- دوره دوم که نسبتاً در بهبودی است پست ایران توسط کارمندان ایرانی

به حیات خود ادامه داده است.

در سال ۱۸۷۵ میلادی پست ایران توسط Mr Rider مستشار

اطریشی پس از ملاقاتی که ناصرالدین شاه در اروپا با فرانسوازوزف اول امپراطور

اطریش بعمل آورد نظم و ترتیب پست خانه های اروپا و ارامجدوب کرد و از امپراطور

خواست تا یکنفر کارشناس بایران جهت مرتب کردن پست اعزام دارد و بدستور

امپراطور یکی از بهترین کارشناسان اطریشی (مسیوریدر) اعزام و شروع به

اقداماتی جهت نظم و ترتیب نمود که بوسیله چاپاراسب سوار مراسلات حمل میگردید^{ند}

که شامل دو خط اصلی بود.

۱- خط تهران - تبریز در مدت ۹۰ ساعت پست رفت و آمد مینموده است.

۲- " " - رشت " ۴۸ " " " " " .

علاوه بر آن مسیوریدر Mr Bider در ایران اقدام بتاءسیس مدرسه نمود و

اقدام به چاپ تعبر پست نموده است و نامه رسانهایی برای امور توزیع استخدام نمود و

سپس ~~کلی~~ سرویس پستی بین کلیه شهرستانهای ایران دایر گردید .

در سال ۱۸۷۷ با اهمیت همین شخص ایران را وارد اتحادیه پستی نمودند

در حقیقت پایه گذار پست جدید در ایران آقای ریدر بوده است .

Mr. Stal

پس از رفتن این شخص د و نفر مستشار بلژیکی دیگر بنامهای

Mr. Verklern

پست ایران را عهده دار شدند . در سال ۱۸۸۶ مجموعاً ۷۳ دفتر پست در ایران

عهده دار ارسال و توزیع پست بوده است .

در سال ۱۸۹۸ میلادی وزیر وقت اداره پست و اداره تلگراف را تلفیق نموده است .

سال ۱۹۰۲ دولت ایران مسیونوز بلژیکی را جهت اداره پست استخدام نمود

و شخص مزبور باتفاق ۲۲ نفر مستشار بلژیکی جهت اصلاح پست و گمرک شروع بکار نمود .

در سال ۱۹۰۷ اداره پست و گمرک مجزی و پست ایران تحت نظر مسیو مولیتسر

شروع بکار نموده است .

قانون پست : در سال ۱۹۱۶ قانون پست تدوین و مجله پستی بزبان فارسی و

فرانسه انتشار یافت. *دوره نهمی پست به ۲۵ میلیون نامه در سال رسید و دیگر تمام*

آقای مولیتر تشکیلات پست ایران را از قوانین پست بلژیک ترجمه و پست خانه

ایران را مانند پستخانه های دول غربی مرتب نمود *ه است*. مسیو مولیتر در پست تهران

(ادارات : مدیریت کل - حسابداری - کارگزینی - کارپردازی) *و غیره را مانند*

کشورهای اروپائی تاسیس و بوضع پست ایران سروصورتی داده است *در زمان مشارالیه*

پست ایران واجد ۱۹۳ دفتر پست گردید و *آمار سال ۱۹۱۵ حاکی است که ترافیک*

پست بقرار ذیل افزایش یافته است. *مراسلات داخله ۶ میلیون کلی، داخلی ۲۰۰ هزار*

و خارجی ۱ میلیون در سال. سال ۱۹۲۱ آقای مولیتر در واتومبیل وارد تشکیلات پست

نموده و سپس ایران را ترک نمود. در حقیقت آخرین مشاور پست ایران مسیو مولیتر بود

است.

دوره دوم پست : در حقیقت آخرین مشاور پست ایران مسیو مولیتر بود *ه است و تحولات*

پست ایران بشرح زیر میباشد :

۱- سیاست دولت مبنی بر مدرن کردن پست ایران بود *ه است و رضاشاه کبیر*

همانطور که در تمام شئون کشور اصلاحاتی بعمل آوردند یکی از آنها توسعه پست بوده

است. در این زمان تمام شهرها توسعه پیدا نمود خصوصا شهر تهران که جمعیت آن

شده قدیمی از حیث کار در مورد لزوم پست خانه در منطقه افتاد با اینکه در آن

مضاعف گردید در نتیجه ترافیک پست بر، زیاد شده و در امور پستی نیز اصلاحاتی بعمل
آوردند. و ترافیک این دوره ترقی پست به ۲۵ میلیون نامه در سال رسید و دیگر تمام
محصولات پستی با اتومبیل حمل گردید. در سال ۱۹۲۷ میلادی مجموع جاده های
شوسه بالغ بر ۱۵۶۰۰ کیلومتر رسید بود و علاوه بر آن در سال ۱۹۱۸ خط آهن
سرتاسری افتتاح گردید و محصولات پست دیگر باره آهن طی طریق میشدند. در
سال ۱۹۲۹ خطوط هوایی داخلی ایجاد و پست هوایی داخلی نیز اضافه گردید.
با کمال تأسف باید از آن نمود که وضع توزیع در تهران آنطور که باید سریع انجام
نمیشود زیرا پست انحصاری بوده و رقابت وجود ندارد در علم اقتصاد ثابت شده است
که انحصار به ضرر مصرف کننده و به نفع تولید کننده است، و در سیستم رقابت آزاد -
همیشه به نفع مصرف کننده میباشد و علاوه بر آن سیستم توزیع پست در تهران مانند
سی سال قبل بوده و هنوز این دستگاه مکانیزه نشده است. جنگ دوم جهانی و مخصوصا
بحران اقتصادی سبب شده که برای اصلاح امور مشکلاتی بوجود آید و این مشکلات نیز
اثرات خود را در امور پستی بجا گذارده است.

سازمان پست ایران :

پس از مستشاران اتریشی و بعد بلژیکی اوضاع پست و سازمان آن در عوض تکامل

و ترقی رو بقیه بر ارق و بتدریج با بازنشسته شدن تعدادی از کارکنان و مسئولین تربیت

شده قدیمی از حیث کارر مورد لزوم پست خانه در مضیقه افتاد با اینکه در نیای
مترقی لوازم و ابزارکارها با زمان روپترقی - سیر مینمود اما لوازم و ابزاری که در پست
خانه بود کوچکترین تغییری ننموده .

بلاخره در سال ۱۳۲۹ دستگاههای فرسوده های که در پست و تلگراف و تلفن موجود
بود ، ترمیم و وسائل جدید تری بکاربرده شده . و طرز توزیع مراسلات مکانیزه شد و
مرتبا برای همپایه نمودن این دستگاهها که شبانه روز برای مردم و بنفع آنان مشغول
خدمتگذاری است برای همپایه شدن با سازمانهای پستی در کشورهای پیشرفته
زحمات و کوشش های بعمل آمد و پیشرفت در امور ارتباطی مرتب ادامه داشت .

بلاخره در سه ساله اخیر فاطر پستی و مراکز ارتباطی توسعه زیادی پیدا کرده از جمله
برای تسهیل در کار مردم و آسانی ارسال وجه بشهرستانها سرویس بروات پستی تاسیس
گردید که مورد استقبال مردم قرار گرفت کیوسکهای مجهز پست و تلگراف تاسیس شد تا
ساکنین مراکز پرجمعیت شهر در کمال سهولت بتوانند مراجعات پستی را انجام دهند .

فعالان سرویس های پستی در تمام روز در گرفتن و فرستادن پستها و توزیع منظم آن
بکارا اشتغال دارند و ماشینهای ، نقش تمبر بوجود آمده و سرویس مبادله امانات
بین ایران و خارج تاسیس گردیده است .

بروات پستی :

تا سال ۱۳۳۴ در تهران سرویس بروات پستی دایرنبود و اشخاص بوسیله بیمه

بشهرستانها وجه خود را ارسال میداشتند .

تأسیس بروات پستی در سال ۱۳۳۴ با حسن استقبال عمومی روبرو شد و موجب توسعه قابل توجه این سرویس در شهرستانها گردید . استفادها از بروات پستی برای مراجعین بسیار مفید میباشد زیرا برات هابدون تا خیر و با اولین پست سریع (زمینی یا هوایی) بدون دریافت اضافه نرخ بمقصد ارسال و بدون معطلی بگیرنده تسلیم میشوند .

از طرف دیگر حواله وجه بوسیله بروات پستی ارزانتر از فرستادن پول بوسیله مراسلات با قیمت اظهار شده تمام میشود زیرا نرخ برات های پستی کمتر از پاکت های بیمه شده است . البته بابت صدور بروات پستی اداره پست مقرراتی تهیه کرده است که از مراجعین دریافت مینماید و از ۵۰۰ ریال تا ۱۰ هزار ریال را قبول مینماید و بالاخره در سال ۱۳۳۷ دفتر سرویس بروات پستی دائر گردید .

توزیع پست :

در حال حاضر اداره پست خانه در مرکز ۹۶۳ نفر نامه رسان پست در اختیار دارد که کار آنها توزیع نامه های مردم است و بطور متوسط در هر ماه ۳۲۵۰۰ نامه هوایی و ۱۳۰۰۰ نامه زمینی بوسیله این عده توزیع گردیده است .

در سال ۱۳۳۷ حدود ۱ میلیون کیلوگرم اعانات پستی در تهران وسیله اداره

پست تسلیم صاحبان آن گردیده و این امانات توسط ماشین های حمل و نقل کوچکی که پست خانه در اختیار دارد توزیع گردیده است.

خطوط پستی :

پست ایران در حال حاضر با هواپیما - راه آهن - اتومبیل و کشتی در سراسر کشور حمل و نقل میگردد. جمع خطوط پستی ایران اعم از هوایی - دریایی و زمینی اکنون ۱۳۴۱ کیلومتر است.

حمل پست های هوایی ایران را در خارج از کشور شرکت های هواپیمائی خارجی

بعهد دارند.

صندوقهای شخصی :

هرسال بتعداد صندوقهای شخصی پست افزوده میشود این صندوقها دارای

دو کلید بوده یکی در اختیار مشتری و دیگری در اختیار اداره پست میباشد هم اکنون

۲۰۵۰۰ صندوق پست شخصی مورد استفاده اشخاص و مؤسسات میباشد.

قسمت سوم

موجباتی که پیشرفت های پست را فراهم مینماید

تسهیل در امر ارسال مراسلات و محمولات پستی امروزه یکی از مهمترین و ضروری ترین مسائل روزانه دنیای مرقی بوده و این امر در کشورهای پیشرفته بصورت مکانیزه و مدرن درآمد است؛

این پیشرفت و ترقی سریع جز با طرح برنامه های صحیح و در نظر گرفتن خواسته های مردم و آنچه را که مردم از پست خواهند خواهاوند و بالاخره تلاش مردم برای بهترزیستن و همکاری نزدیک تر با این قبیل مؤسسات میسر نمیگردد . بطوریکه پیشرفتهای مزبور در تمام زوایای پستخانه های مدرن بخوبی مشهود و همچنان بطرز روزافزون در حال توسعه بیشتری میباشد و وجود يك پستخانه مدرن در يك کشور شاخص پیشرفت در تمام امور آن کشور بود و وظیفه ای اولیای امور آن کشور است که نسبت به پیش بردن هر چه بیشتر آن توجه مبذول دارند . قصول ذیل کیفیت و نحوه کار قسمت های اصلی و وسائل ماشین آلات يك پستخانه مدرن و بالاخره اثر کلی این قبیل پستخانه ها در زندگی مردم و اقتصاد يك کشور بخوبی روشن میسازد .

قسمت چهارم

نظری درباره اداره پستی شهر بروکسل که

جدیدترین پستخانه در نوع خود در اروپا میباشد

از نظر ژنرالیه - Generalites کلیات

هیئت هایی که در کار ساختمان پستخانه شهر بروکسل ذینفع بودند عبارتند از

سازمان اداری پست و شرکت ملی راه آهن بلژیک زیرا این دو مؤسسه بزرگ همکاری

مستقیم میبایستی باید دیگر داشته باشند. این دو هیئت از نظر اتود ساختمان و

نصب دستگاههای مکانیکی و همچنین سیرکولاسیون و خطوط ارتباطی پست با سایر

شهرها همه امور ساختمان را کلاً تحت نظارت میگیرند و در حقیقت بنام دولت انجام وظیفه

مینمایند.

از نظر طرح تحقیقاتی • VERIFICATION OF DESIGN

کشور بلژیک با مشاهده طرز کار پستخانه سایر کشورها و چگونگی پیشرفت آنها

مخصوصاً در قسمت تکامل دستگاههای فنی این کشورها چون دارای اکیپ های منظم

تحقیقاتی میباشد و ائمامطالعاتی از نظر بهبود وضع پستی مینمایند این کشور

باین نتیجه رسیده است که چندین اداره تحقیقاتی را از طریق مسابقه بخدمت خود

در آورده و از نتایج مطالعات آنها منظم مخصوصی به پستخانه کشور بدهد.

عقیده کلی ایجاد یک ساختمان پستی در مجاورت تشکیلات راه آهن از روی اولین تحقیقاتی که در سال ۱۹۳۶ انجام شده نتیجه میشود با پیشرفت تحقیقات و اطلاعات برنامه های کلی تغییر یافته و فقط پس از جنگ بود که ساختمان اداره پستی اهمیت - فوق العاده ای یافت و آن هم بر اساس نظر اداره کل پستی بود که مایل ب متمرکز ساختن تشکیلات خود در نزدیکی ایستگاه راه آهن بود .

نخستین طرحهای مکانیزه کردن امور پستی بمانشان میدهد که هرگاه مساحت کافی نباشد میتوان از طبقات نیز استفاده نمود یعنی بر تعداد آنها افزود و حتی از اراضی زیر ساختمان بحد اکثر استفاده نمود . همچنین در مورد ارتباط ساختمان پستخانه با سایر قسمتها بایستی رابطه بسیار نزدیکی بین خطوط راه آهن کشوری و پستخانه موجود باشد .

همینطور رابطه سریع و دسترسی مستقیم به کامیونهای پستی و بالاخره پارکینگ جهت ماشینهای شخصی و بالاخره تماس با خطوط هوایی لازمست یک فرودگاه خاص هلیکوپتر در نظر گرفته شود . نقشه ساختمان پستخانه از این اصول و برنامه ها مشتق میگردد و این طرح فقط با کمک و تحقیقات متعدد و همکاری مهندسان و کمک های تکنیکی از برنامه بصورت عمل در میآید .

بطور خلاصه چنین نتیجه میشود :

۱- ارتباط طبقات با سطح زمین و زیر زمین و عبور و مرور و سائط نقلیه

در پستخانه اهمیت خاصی دارند .

۲- و یگر اینکه خطوط آهن و موقعیت آن نیز حائز اهمیت میباشد .

۳- و بالاخره با ارتفاع کلی طبقات که در دسترس ما قرار میگیرد باید محل و

قرار گرفتن تمام وسائل مکانیکی ساختمان را در نظر داشته باشیم . چون برای

نصب وسائل فنی لازمه که قسمت اعظم آنها بطور معلق بین سقف و زمین قرار

خواهند گرفت و سایر ابزار لازم که برای ارتباط مراسلات پستی در نظر گرفته

خواهد شد اینها همه در رفع کمبود جاکم موثری خواهند نمود چنانچه مساحت -

مورد استفاده مابین ترتیب دوبرابر میگردد .

در ساختمان پست شهر بروکسل در طبقات بالا قسمتهای اجتماعی پستخانه

که شامل سالنهای اجتماعات اطاقهای خواب و بالاخره سرویس و رستوران و حتی

بایگانی و همچنین اطاقهای هیئت مدیره را در نظر گرفته اند و بسیاری از قسمتهای

مهم دیگر را که میبایستی بکلی از خود ساختمان مجزا و خارج باشند و بعضی

کمبود زمین بطور فشرده طرح گردیده از نظر دستگاه تهویه تجهیزات ساختمان

چنین بنائی میبایستی بکلی بسته در نظر گرفته همچنین شیشه های پنجره ها را

از شیشه های مات در نظر گرفت زیرا خود کمک زیادی به برطرف نمودن ارتفاع

زیاد سقف طبقات ساختمان مینماید و موجب میگردد که از داخل مقداری از ارتفاع زیاد سقف کاسته گردد. قسمت چاپ تمبرهای پستی در پستخانه شهر بروکسل در طوایف طرح شده است.

میشود. دیگر اینکه در محل مناسبی که دسترسی زیاد به دوائر مختلف پستی دارد بمنظور استفاده از سرویس هوایی پستی فرودگاهی در نظر گرفته شده است.

آسانسور ساختمان: از بتن آرمه و نما از آجرهای زرد و شاسی پنجره ها از آلومینیوم

است در این ساختمان تمامی خطوط عمودی (فضاهای عمودی مرکزی) جهت

کشیدن وسائل مخصوص تهویه هوا و کانالیزاسیون الکتریکی و لوله کشی های

مختلف استفاده شده و موادی که بکار برده شده اند از نظر محکمیت و سهولت

دسترسی نمایان کمک را نموده است که به ساختمان یک حالت منظم و نظیف را

بدهد.

رنگهای بکار رفته با کمال دقت مورد انتخاب قرار گرفته اند.

مثلا راهروها از نوعی لعاب سفید و قسمتهای بهداشتی آن سبز رنگ مایل

به آبی و درهای ورودی از فرمیکای خاکستری و کف راهروها و هال و غیره از موزائیک

استفاده بعمل آمده است.

قسمت پنجم

اصولی که در ساختن پست خانه‌های مدرن بایستی در نظر گرفته شود :

تاقبل از جنگ جهانگیر اخیر هیچیک از کشورهای جهان تصمیمی درباره سرمایه گذاری جهت ساختمان های پستی جدید نداشتند تا اینکه بالاخره تشکیلات اداری آنقدر توسعه یافتند که دیگر زمان آن رسیده بود که پست خانه‌های متناسب با امکانات روز ساخته شود .

بسیاری از پست خانه‌های شهرهای بزرگ در ۲۷ کشور بین سالهای ۱۹۰۸ تا ۱۹۳۹ ساخته شدند و تمام پست خانه های جدید را میتوان مربوط به بعد از جنگ جهانی دوم دانست تا قبل از جنگ و سالهای اولیه بعد از جنگ کلیه کارمندان اداری پست خانه‌ها را عقیده بر این بود که امروز دیگر این بناها مناسب وضع حاضر نمیباشند چون حجم محمولات پستی بقدری زیاد شده بود که فضای پستخانه کافی برای امور پستی نبودند و نامه‌ها و محمولات پستی بصورت تل رویهم انباشته شده و گاهی قسمتهائی از صحن و اطراف اداره را اشغال میکردند و همین عوامل موجب گردید که دولت‌ها بفر فکر توسعه و یا ساختمان های جدید پستی بیافتند اغلب اوقات نیز دولت‌ها از نظر صرفه جوئی اقدامات اساسی پست خانه نمیکردند بلکه مبادرت به اجاره چنین بناهایی مینمودند .