

stadt

Verbindung. Dieselbe wird ein Zolkanal, im Süden vom Niederhafen und Branden-

sinem westlichen Ende sowohl in Verbindung steht, wird auf der Strecke vom Niederhafen infolge Abzweigung des

nungen erhoben sich ausser r und zwei Privatspeichern, n-Lagerhaus-Gesellschaft stö- nie Maschinen-Zentralstation elektrische Akkumulatoren-

n der Hamburger Freihafen- worden, teilweise sind die- hielten entstanden. Stäm- Ingenieurwesens der Bau-

glichen den Wünschen ange- der Interessen der späteren Versicherungen-Gesellschaften s sich dabei um die Geschos- se und die Maximalbelastung der Brandmauern, der tige im Interesse einer mög-

uf der Nordseite in der Rich- E, G, H, P, S, T, W auf der K, J, K, L, M, N, O, Q, R, U

m Strassen und der Speicher n hergestellt worden.

amburger Freihafen-Lagerhaus- mens beiden Kaispeicher Süder der Elbe, auf dem B und C, sowie die Speicher G, und H.

amburger Freihafen-Lagerhaus- sen Waren, hauptsächlich

len Kaispeicher, die Lager- ter über dienen dem eigenen Gesellschaft.

mburgischen Handelstände ließen ausser mit Lager- . Im Blocke O am Sand- sch in diesem Blocke auch

is-Gesellschaft sind so erbau- ten Waren sowohl von der n werden können.

besetzen der Waren sind in h hydraulische Aufzüge und tfall noch Handwinden vor-

age der Gesellschaft, ausser- stellen am Zolkanal, sowie chtung der Speichergebäu- ore in den maschinellen Be- am Sandthorwall liegenden station geliefert.

erdem eine grössere Anzahl rechter Hochdruckhydranten usern, mittels welcher das g mit dem Wasser der städ- en in den Freihafenspeichern

imposanten Riesenspeicher uch hat die ein so grosses en Ausbildung der Fassaden

vörder.

se Elbtunnel verbindet das Belherstieg und Köhlbrand, cht aber für Strassenbahn- ade der St. Pauli Landungs- inter der Badeanstalt Stein- Einfahrtshallen überdeckte r mit je 6 Aufzügen beförd- rktion ermöglicht eine Be-

Die beiden Schächte sind rrichtung, so dass der Ver- hat in der Mitte eine ein- ; das Innere ist mit Platten r Aufzüge erfolgt ebenfalls n hydraulisch bewegt. Die auf jeder Seite befindlichen ad 2 für 6000 kg Höchstlast- sonen dem Personenverkehr uch die Lastenaufzüge für zu 80 Personen. Die Fahr- unden. Alle Aufzüge sind , so dass bei Seilbahnung, i usw. in sanfter Weise Auch die Stärke der Trag- essen, dass Betriebsunfälle

zollabfertigung Zollanlagen station mit Nebenanlagen

b. Bauausführung.

Der Bau des Elbtunnels erfolgte unter Anwendung von Pressluft, die bis zu einem Druck von 2,5 Atm. angewandt wurde, eine Arbeit, die das Interesse weiter Kreise in Anspruch nahm und die wohl die wenigsten Tunnelwandler erkennen lässt, welche Mühen und Gefahren damit verbunden waren, diesen unterirdischen Verkehrsweg unter dem Elbstrom in der sich jetzt darbietenden Weise herzustellen.

Für den wasserhaltigen Sandboden enthaltenden, abgeteuten Schacht Steinwärd wurde zunächst eine offene Baugrube hergestellt und in diese ein aus Eisen und Eisenbeton bestehender Senkkasten (nach Art einer Taucherglocke) von 26 m Aussendurchmesser und 10 m Höhe montiert. Der Senkkasten wurde voll Luft gepumpt, um das andringende Grundwasser zurückzuhalten, die Erde im Innern ausgehoben und durch Schleusen ausgeschleust. Mit dem Tiefsinken wurden die Schachtwände nach oben verlängert. Am 2. September 1908 erreichte der Schacht seine endgültige Stellung. Es erfolgte dann die Dichtung, Betonierung und der weitere Ausbau des Schachtes.

Der Tunnelvortrieb, der nur von der Steinwärd Seite vorgenommen wurde, erfolgte ebenfalls unter Pressluft, um das andringende Wasser zurückzuhalten. Um das Nachstürzen des Erdreichs zu verhindern, wurden Vortriebschilde verwandt. Es waren dies eiserne zylindrische Apparate, die ähnlich wie eiserne Deckel das fertiggestellte vordere Tunnelende bis auf 1 m Länge von aussen umfassten. Durch Öffnungen gelangten die Arbeiter nach der Vorderseite, legten hier einen Raum von 60 cm frei, der immer sofort durch Bohlen verzinnt wurde. Der Schild wurde dann durch hydraulische Pressen von 3000 t Druckkraft, die sich wider den fertiggestellten Tunnel stützten, in diesen Raum hineingeschoben und im Innern die Eisenkonstruktion des Tunnels um 50 cm verlängert, worauf sich der Arbeitsvorgang von neuem wiederholte. Durchschnittlich rückte der Schild täglich 1,50 m vor. Die II-Eisen, aus denen die Tunnelwand besteht, wurden auswendig mit Zement hinterputzt, um sie gegen Rost zu schützen. Später wurden sie miteinander vernietet, inwendig zur weiteren Verstärkung mit Beton ausgemauert und zuletzt mit Platten bekleidet.

Der Schacht St. Pauli wurde nicht mit Pressluft abgeteilt, aber ebenfalls mit Ausheben einer offenen Baugrube begonnen. In diese wurde ein den Tunnelabschnitt rings umschliessender Betonring mit auf den etwa 12–15 m unter Erdoberfläche liegenden festen Ton niedergebacht, der den Andrang des Grundwassers zum Schachtbau abbließ. Innerhalb dieses Fangedammes wurde der Schacht ausgehoben und zwar in der Weise, dass zunächst ein Erbkern stehen blieb und nur ein ringförmiger Schütz bis auf die Sohle ausgehoben wurde, in dem die Schachtwand dann von unten heraufgemauert werden konnte. Nach Fertigstellung der Schachtwand wurde der Erbkern herausgenommen, die Sohle eingespant, und die weiteren Ausbaubearbeiten ausgeführt, die dann im Juli 1911 beendigt waren, so dass am 7. September 1911 der Elbtunnel dem Verkehr übergeben werden konnte.

Der Tunnelvortrieb erfolgte nur von der Steinwärdseite, die Schilde wurden in die in der Schachtwand vorgesehenen Öffnungen eingetrieben.

c. Zahlenangaben.

Abkürzung des Weges Kuhwärd-Rathausmarkt 4200 m; Entfernung der Schachtmitten 448,50 m; Durchmesser der Schächte im Lichten 22,00 m; Hubhöhe der Aufzüge 28,50 m; grösstes Gewicht eines Fuhrwerks 10000 kg; grösste Masse eines Fuhrwerks: Länge 9,50 m, Höhe 4,00 m, Breite 2,50 m, Spurweite 1,80 m; Aussendurchmesser der Tunnelröhren 6,06 m; lichte Weite eines Tunnels 4,70 m; lichte Höhe eines Tunnels 4,50 m; überlagernde Erde über dem Tunnel 5–6 m; Wassertiefe bei Hochwasser über dem Tunnel 10–11 m; tiefster Punkt der Fahr- bahn –15,80 Hamburger Null, = 21 m unter Hochwasser; bewilligte Bau- summe M. 10722 000,—; Beginn der Projektarbeiten im Frühjahr 1900; Bewilligung durch die Bürgerschaft: 7. November 1906; Übertragung der Bauausführung an die Firma Philipp Holzmann & Co. am 27. März 1907; erster Spatenstich auf Stein- wärd: am 22. Juli 1907; Durchschlag des Osttunnels: am 28. März 1910; Durch- schlag des Westtunnels: am 4. Juni 1910; Inbetriebnahme: am 6. September 1911 für den Personenverkehr, am 30. November 1911 für den Wagenverkehr.

d. Verkehr.

Von Personen, die durch den Tunnel gehen, wird keine Gebühr erhoben. Dieser Vergünstigung liegen soziale Beweggründe zu Grunde, da in der Hauptsache von einer Gebühr der Arbeiterstand getroffen würde, der den Tunnel benutzen Arbeiterverkehr macht sich in dem Tunnelverkehr besonders bemerkbar. Morgens und abends gehen 6–7000 Arbeiter durch den Tunnel; um diese schnellsten zu befördern, wird während einer halben Stunde etwa der gesamte übrige Verkehr zurückgedrängt. Der tägliche Personenverkehr beträgt im Durch- schnitt 30000 und in der Nachtzeit etwa 1000, an Sonntagen bis zu 40000 Personen.

Zur Deckung der Betriebsausgaben ist für Fuhrwerke und sperrige Güter eine nach Art der Inanspruchnahme abgestufte Gebühr festgesetzt. Trotz dieser Gebühr benutzen 3–400 Fahrzeuge aller Art, von Handkarren bis zum schwersten Lastwagen, täglich den Tunnel.

e. Verkehrsordnung.

(Verordnung der Polizeibehörde und der Baudeputation (II. Sektion) vom 16. November 1911.)

§ 1. Die Bestimmungen der Strassenordnung vom 7. Juli 1902 finden auf den Elbtunnel Anwendung.

§ 2. Verboten ist

- I. der unnötige Aufenthalt im Tunnel, an den Ein- und Ausgängen, vor den Aufzügen und auf den Treppen, sowie jede missbräuchliche Inanspruchnahme der Tunnelanlagen;
- II. das Betreten und Verlassen der Fahrkörbe während des Öffnens und Schliessens der Türen;
- III. die Berührung oder Beschädigung der Betriebseinrichtung;
- IV. die Erregung falschen Alarms, die Nachmachung von Signalen oder die Vornahme anderer betriebsstörender Handlungen;
- V. das Benutzen der Tunnelanlagen und das Ausspucken im Tunnel- gebäude, in den Aufzügen und auf den Treppen;
- VI. das Verstellen von Druckschachen jeder Art (Flugblätter, Zeitungen, Geschäfts- anzeigen und dergleichen), sowie die Ausübung eines Gewerbebetriebes innerhalb der Anlagen des Tunnels und vor seinen Zugängen;
- VII. die Beförderung von Gegenständen, deren Transport mit Gefahr für den Verkehr verbunden ist, insbesondere geladenen Schusswaffen, explosiven leicht entzündlichen oder ätzenden Stoffen und dergleichen. Personen, die in Ausübung des öffentlichen Dienstes eine Schusswaffe führen, sowie Jäger und Schützen dürfen Handmunition mitnehmen. Jäger und Schützen dürfen die Schusswaffen nur in ungeladenem Zustande mit Überzug bei sich führen. Die Tunnelwärter sind berechtigt, sich von der Besessenen und dem ordnungsmässigen Zustande der in den Aufzügen mitgenommenen Gegenstände zu überzeugen.

Alle Adressbuch-Zuschriften erben an den Hamburger Adressbuch-Verlag Hermann's Erben, Speersort 11.

V. 6

§ 3. I. Fuhrwerke aller Art haben den Tunnel im Schrittempo zu durch- fahren. II. Fuhrwerke mit schlecht gepackter Ladung, sowie überladene und III. Die Abmessungen eines Fuhrwerks, einschliesslich der Ladung, dürfen eine Breite von 2,50 m, eine Länge von 9,50 m und, von der Erde gerechnet, eine Höhe von 4 m nicht übersteigen. Fuhrwerke, die wegen ihrer grösseren Ausdehnung befördert werden können, müssen für jeden Teil eine besondere Aufsichtsperson haben. Zusammengekoppelte Fuhrwerke dürfen nicht befördert werden.

§ 4. Tiere, ausgenommen Pferde, Esel und Hunde dürfen nur in geeigneten Transportmitteln (Wagen usw.) durch den Tunnel befördert werden. Pferde und Esel, welche nicht vor ein Fuhrwerk gespannt sind oder nicht geritten werden, sind kurz am Zügel zu führen. Hunde sind an der Leine zu führen.

§ 5. Von der Beförderung durch die Aufzüge können ausgeschlossen werden:

- I. betrunkene Personen;
- II. Kinder, wenn der Andrang stark ist und sie sich nicht in Begleitung Erwachsener befinden.

§ 6.

I. Die Beförderung durch den Elbtunnel erfolgt nach Massgabe der nachste- henden Gebührenordnung:

Personen	frei,
Handgepäck, eigenes Handwerkszeug	„
Spergustücke, grössere Körbe und Kannen, Fässer, Koffer	„
Kisten, Säcke, Fahrräder, Kinderwagen	„ 0,05
Hunde	„ 0,10
Karren, Handwagen, Motorräder	„ 0,25
Droschken, Personenaufzüge, leere Lastwagen, Pferde und Esel (getrieben)	„ 0,50
beladene Lastwagen und Gesellschaftswagen	„ 1,—
a. bis 4000 kg Gesamtgewicht	„ 1,—
b. „ 6000 „	„ 2,—
c. „ 10000 „	„ 4,—

II. Die für die gebührenpflichtigen Gegenstände zu erteilenden Fahrscheine müssen bis zum Verlassen der Tunnelanlagen aufbewahrt und den Tunnel- wärtern auf Verlangen vorgezeigt werden.

III. Gebührenpflichtige Gegenstände dürfen nicht über die Treppe und in den Personenaufzügen, sondern nur in den Lastenaufzügen befördert werden. Ausgenommen sind kleine, auf dem Schosse gehaltene Hunde. Diese können in den Personenaufzügen mitgenommen werden.

§ 7. Den seitens der Baudeputation oder ihrer Angestellten für den Betrieb in den Schächten erlassenen Anordnungen, sowie den Anordnungen der Polizei- behörde oder ihrer Organe in und vor den Tunnelanlagen ist vorbehaltlich späterer Beschwerdeführung unbedingt Folge zu leisten.

§ 8. Sofern nicht nach den allgemeinen Strafgesetzen höhere Strafen ver- wirkt sind, werden Übertretungen der §§ 2, 3, 4, 5 und 7 dieser Verordnung mit Geldstrafe bis zu M. 50, im Falle des Unvermögens mit entsprechender Haft bestraft.

Post-, Telegraphen- und Fernsprech-Einrichtungen.

Gebäude und Einrichtungen.

Das Post- und Telegraphengebäude am Stephansplatz und an der Ringstrasse.

Das Haupt-Post- und Telegraphengebäude erstreckt sich vom Stephansplatz an der Ringstrasse entlang bis zur Jungiusstrasse und hat eine Länge von rund 807 m bei einer Breite von 33 m bis 50 m. Der vordere Teil ist in den Jahren 1883–1887 unter der Oberleitung des derzeitigen Postbauinspektors Hake von dem Regierungsbaumeister Ruppel im Stile der italienischen Renaissance, der weitere Teil in den Jahren 1898–1901 unter der Oberleitung des Geheimen Baurats Schuppen zuerst vom Regierungsbaumeister Schröder, nach dessen Tode von dem Postbauinspektor Wildfang erbaut worden.

Der Flächeninhalt des vom Hamburgischen Staate angekauften Grund- stücks beträgt 11813 Quadratmeter, wovon 7897 qm bebaut und 3476 qm Hof- räume sind.

Die Gebäude gliedern sich in vier auch äusserlich gekennzeichnete Gruppen und sind massiv unter reicher Verwendung von Sandstein hergestellt. Die Keller- geschossräume sind durchweg überwölbt, ebenso sämtliche Flure und Treppen- häuser. Die übrigen Räume haben zum Teil Balkendecken, zum Teil Beton- decken zwischen eisernen Trägern erhalten. Die Dächer sind in Holzzement, die Kuppeln mit Zinkblech eingedeckt.

Das Gebäude enthält die Diensträume der Ober-Postdirektion, des Postamts 36, des Postamts 2 und des Haupt-Telegraphenamts sowie die Dienstwohnung des Ober-Postdirektors. Es ist mit einer Gasleitung, einer Wasser- und Feuerfö- heitung sowie mit einer elektrischen Beleuchtungsanlage versehen, für welch- letztere der Strom durch eine reichslegene, auf dem benachbarten Grundstück am Damthorwall eingerichtete Maschinenanlage beschafft wird. Sämtliche Dienstströme werden durch Zentralheizungen, und zwar je nach der Benutzungs- art der Räume, durch 2 Warmwasserheizungen mit je 2 Kesseln, eine Heisswasser- heizung mit 2 Ofenanlagen und eine Niederdruck-Dampfheizung mit 3 Kesseln erwärmt. Zur Erwärmung der grossen Schalterhalle am Stephansplatz ist wegen der einer starken Abkühlung unterworfenen Bedachung noch eine Lüftungszug- angeschossen. Eine zweite Lüftung dient zur Erwärmung der Schalter-Vor- halle. Für die Apparatsäle des Telegraphenamts ist eine mechanische Lüftungs- einrichtung geschaffen worden, die im Sommer 20000 cbm, im Winter 12000 cbm ozonisierte Frischluft in der Stunde auführt.

Der am Stephansplatz gelegene Bau teil enthält 2 Lichthöfe, deren grösserer im Erdgeschoss zu der in Eisen konstruierten glasüberdeckten Schalterhalle ver- wendet ist, während der kleinere die Zufahrtstelle für die Stadtpostwagen bildet. Der für den Fuhrwerksverkehr des Pakereidienstes bestimmte grosse Posthof ist gegen die Strasse „Damthorwall“ durch ein schmaldeckeres Gitter abgetrennt. In dem folgenden Bau teil sind wiederum 2 Höfe, die, im Erdgeschoss durch Glasdächer überdeckt, zu Dienstströmen für die Paketausgabe nutzbar gemacht sind. Der für das Telegraphenamt und das Postamt 2 bestimmte letzte Bau teil enthält 3 Höfe, die für den Postwagenverkehr im Pakereidienst bestimmt sind.

raphenamts.

enants ist im 2. Geschoss en, der in 3 Teile zerfällt: raybetrieb, der andore für t ist, und einen kleineren Hauptumschalter (Klinken- und Schmelzsicherungen, eilt. Der Mittelsaal enthält para für die Haus- und sesonderen Apparatysteme

Adern der grossen unter, und zwar sind sie auf enapparaten (zum Betriebe t: 119 Hughes, 150 Morse, othenburg und Frederica), igen und Bergen) und zwecke, 1 Baudot-Apparat-cker, alexsysteme.

Sähe des Huggessalles be- m Zimmer sind auch die n-Panden, Berlin-Kiel und gebaut. Die Induktions- ck betriebenen Kabelkader ordnet.

Hamburg und Paris be- 4 Telegrammen auf einer telegraph, welcher - ita und Berlin sowie Hamburg

elegramme zwischen dem

dessen Vororten ist das ch den Ämtern Hamburg- des Postamts 1 (Haupt- und Abfertigung Mönkedamm

l des Telephonamts mit

hmestelle, und stik.

Telegraphenleitungen des en der Type 181, 90 Zellen rke A-G, vormals W. A. der Type 111. P. O. 17 der

t bei erstern und letzteren Zellen sind für den Betrieb m Betrieb der Ruhstrom-

Das Laden der Sammler hen Anlage des Postgrund- Spannung von 110 Volt - beträgt 8 Ampere für die en 8 und Tel. Elem. I. rasprechern zwischen den und dem Telephonamts turch insgesamt 80 Lei-

senants dient elektrisches auer und sind für indirekte die Lampen durch an der erdeckt und können daher Lichtstrahlen der Lampen r Schirme gegen die oberen n die Säle zurückgestrahlt, bricht wird.

im Laden der Telephon- rraymotoren und zur Be- liefert die am Damathor- Die Anlage umfasst 2 mit schliess-dynamomassine angetriebene Gleichstrom- je 8000 Watt bei 110 bis 64 Zellen zu 864 Ampere-

s Erweiterungsbaues eine n 75 Ampere bei 115 Volt g versagen sollte, sind die ie zu den Hausrohrpost- : die zu den indirekten Be- : doppelpoliger Umschalt- : binden. Die Gasydnamo- t werden.

ne vorhandene elektrische teriumum gesondert auf-) angetrieben. Hierfür ist Zellen gleicher Type auf- : und Morseanale an- : Stück auf den Hughes-

rund 1100 Beamten und

ahnhofer

a und Münzstr. und den m hamburgischen Staate de ist in den Formen Mittel- r Oberleitung des Geheimen ut worden. Seine Länge Das Gebäude ist durch- Dachgespärre besteht aus zement eingedeckt. Das

Pars enthält die Diensträume der Postämter 1 und 7 sowie des Bahnpostamt 17, zwei Dienstwohnungen für Direktoren, zwei desgl. für Unterbeamte und ein -ratw., zur Erzeugung elektrischer Energie von 280 Pferdekraften. Die Räume werden durch eine Niederdruckdampfheizung erwärmt.

Betriebs-einrichtungen des Postamts 1.

Die Dienstgeschäfte des Postamts 1 umfassen die Annahme sämtlicher Postsendungen mit Ausnahme der Pakete, die erste Behandlung sämtlicher in Hamburg eingehenden Briefsendungen, die Bestellung der gewöhnlichen, eingeschriebenen und Nachnahmebriefsendungen, der Wertbriefe, der Postanweisungen und Telegramme für den Bestellbezirk des Postamts, das Zeitungsgeheiß mit den Verlegern der in Hamburg zum Postvertrieb angemeldeten Zeitungen und die Abfertigung der nach auswärts bestimmten Briefsendungen. Diese werden nach den verschiedenen Eisenbahn- und Landpostkursen sortiert, den in den Eisenbahnhöfen befindlichen Bahnposten zur Weiterbehandlung und Beförderung überwiesen. Die nach überseeischen Ländern bestimmten Sendungen werden gleichzeitig vorsortiert und den zur Postbeförderung benutzten Schiffen der verschiedenen grossen Dampfschiff-linien zugeführt. Der Postverkehr zwischen Hamburg und den Vereinigten Staaten wird durch Schnellpostdampfer der Hamburg-Amerika Linie vermittelt.

Mit verschiedenen Dampfern fahren mehrere deutsche und amerikanische Beamte und Unterbeamte, um die sehr starke, unregelmäßige, oft 500 bis 600 Säcke umfassende Post während der Fahrt zu sortieren. Das Postamt 1 den Verkehr zwischen vielen Ländern des Europäischen Kontinents und den überseeischen Ländern vermittelt, so strömen aus allen Teilen der Welt die Briefsendungen hier zur Bearbeitung und Weiterleitung zusammen. Dieser gewaltige Auslandsverkehr verläuft dem ganzen Dienstbetrieb beim Postamt 1 ein durchaus eigenartiges Gepräge.

Mit dem Telephonamt ist das Postamt 1 durch 1 Rohrpost verbunden. Sie dient zur schnellen Übermittlung der beim Postamt 1 aufgegebenen und der beim Telephonamt für den Bestellbezirk des Postamts 1 eingegangenen Telegramme. Das Personal des Postamts 1 besteht aus 1063 Beamten und Unterbeamten. Die Abwicklung des Verkehrs vollzieht sich in geräumigen Sälen, die im zweiten, dritten und vierten (Dach-)Geschosse des Gebäudes liegen.

Dem Postamt 1 sind ferner der Postdienststrahl im Hauptbahnhof, neben der grossen Durchgangshalle, sowie der Postpavillon (Ecke Steinthorwall und Steinthorbrücke) unterstellt. Ersterer dient ausschliesslich zur Vermittlung des Verkehrs mit dem reisenden Publikum. Es werden dort Postwertzeichen in kleineren Mengen und postlagernde Briefsendungen ausgegeben und Telegramme angenommen; diese werden ebenfalls durch Rohrpost an das Telephonamt zur Weiterbeförderung überwiesen. Die Dienststelle in der Bahnhofshalle führt auch die den Bahnhofsbriefkasten entnommenen Briefsendungen den Bahnposten in den Zügen unmittelbar zu. Im Postpavillon befindet sich die gesamte Eilbriefbestellung für die Stadt und die Abfertigung der Telegramme, soweit diese für die Bestellbezirke der Postämter 1, 5 und 15 bestimmt sind.

Zur Abwicklung des Fernsprechverkehrs stehen sowohl im Postamt, als auch auf dem Hauptbahnhof Fernsprechstellen für den Orts- und Fernverkehr zur Verfügung.

Betriebs-einrichtungen des Postamts 7.

Das Postamt 7 hat neben der Annahme von Paketen im wesentlichen die Verteilung aller Hamburg berührenden Durchgangspakete auf die verschiedenen Kurse und die Bearbeitung sämtlicher über Hamburg zu leitenden Pakete von und nach dem Auslande auszuführen. Ferner hat es den gesamten Bahnhofsverkehr mit fast allen Ländern der Erde. Nach Dänemark, Schweden, Norwegen, England und nach Oesterreich-Ungarn gehen täglich ein oder mehrere Male Versande mit oft vielen Hunderten von Paketen ab; nach den überseeischen Ländern findet die Paketbeförderung in unregelmässigen, durch die Abfahrtszeiten der Dampfer bedingten Zeiträumen statt. Am bedeutendsten sind hier die Paketversande nach den Vereinigten Staaten, Mexiko, Mittelamerika, Argentinien und nach der Westküste von Afrika, die oft mehrere tausend Sendungen umfassen. Das Personal des Postamts 7 besteht aus 82 Beamten und 584 Unterbeamten.

Das Dienstgebäude für das Postamt 11 und das Postschekamt.

Die zusammenhängenden Grundstücke Alterwall 55/59 — Mönkedamm 9/11 haben eine Grösse von 1684 Quadratmetern. Der am Altenwall belegene Gebäude-Teil ist in den Jahren 1894—1896 unter der Oberleitung des Geheimen Baursits Schuppau von dem derzeitigen Regierungsbaumeister, jetzigen hamburgischen Baursit Bürstenbinder neu erbaut, weil das alte Haus den Anforderungen nicht mehr entsprach.

Der Neubau Alterwall 55/59 ist massiv aus Ziegeln hergestellt. Die verschiedenen Geschosse sind durch massive Betondecken zwischen Trägern getrennt. Die Dächer über den eingeschossigen Teilen und dem Treppenhause sind in Holzzement, das Hauptdach mit doppeltem Pappdach und Leinwand eingedeckt. Die aus Eisenkonstruktion hergestellten, die Länge des Grundstücks überspannenden Oberleitung können in der heissen Jahreszeit mit Wasser überrieselt werden. Das neue Gebäude steht mit dem Grundstück am Mönkedamm 9/11 durch zwei Seitenflügel in unmittelbarer Verbindung. Vorhanden sind eine elektrische Lichtanlage, eine Gasleitung, eine Wasserleitung und eine Feuerlöscheinrichtung. Alle Diensträume werden im Winter durch eine Niederdruck-Dampfheizung erwärmt.

Das Gebäude ist mit seiner Strassenfront unmittelbar an der vorgeschriebenen Baulichlinie errichtet. Durch den mittleren Teil des Gebäudes führt eine Durchfahrt, welche sich über den Hof bis zum Mönkedamm erstreckt. Die rechts und links von der Durchfahrt liegenden Eingänge zu den Schalterhallen des Postamts 11 vermitteln zugleich den Zugang zur Treppe nach den oberen Geschossen. Das Gebäude hat ausser dem Kellergeschoss vier Geschosse und steht auf einem Pfahlrost von 900 neuen und 1075 alten Pfählen, deren Köpfe mit einer 0,9 m hohen Betonschicht für die Aufnahme der Fundamente des Gebäudes umgeben sind.

Die Formen der Architektur lehnen sich in freier Weise an diejenigen der deutschen Renaissance an. In der Mitte ist die Ansicht durch ein Risalit gegliedert. Die Verbindung ist aus besonders dauerhaftem Material gewählt, der Sockel mit Basaltlava bekleidet. Bis zum Fensterbrüstungsgesims des II. Geschosses ist die Ansicht mit rothem Solinger Sandstein verblendet und ausserdem noch über den Bogensteinen der Erdgeschossfenster in kleinen Flächen mit gelbbraunen glasierten Verblendern ausgemauert. Im II. und III. Geschoss bis zum Fensterbrüstungsgesims des IV. Geschosses sind die Fenster und Gebäudeecken mit rotem Solinger Sandstein eingefasst und die dazwischen liegenden Flächen mit weissen Steinzeugverblendern verblendet. Im IV. Geschoss bis zum Hauptgesims sind die Einfassungen in gleicher Weise gehalten und die dazwischen liegenden Flächen mit Fliesen, welche mit farbig eingebraunten Rankenmustern verziert sind, ausgelegt. Über dem Hauptgesims baut sich noch eine einfache Attika auf, welche ebenfalls mit rotem Sandstein verblendet ist.

Im Erdgeschoss des am Altenwall belegenen Gebäudes steht die zahlreichen Annahmestellen und die sonstigen Betriebsräume des sehr bedeutenden Postamts 11

untergebracht, ausgenommen die Annahmestellen für Postanweisungen und die Geschäftsstellen des Postamts; erstere befinden sich im I. Geschoss des Gebäudes am Altenwall, letztere im I. Geschoss am Mönkedamm. Das Bestellgeschäft für gewöhnliche Briefe befindet sich im Erdgeschoss und das Einschreib- und Geldbestellgeschäft im I. Geschoss des Mittelbaus. Im Erdgeschoss am Mönkedamm sind in Ziegelrohren hergestellt. In dem Gebäude sind untergebracht: das Fernsprechamt Hamburg-Altona, das Postamt 18, das Telephonamt und mehrere Dienstwohnungen. In dem Gebäude ist ein Kraftwerk zur Erzeugung elektrischer Energie von 300 Pferdestärken angelegt. Die Räume werden durch eine Niederdruckdampfheizung erwärmt. Für die Fernsprechanlage ist eine Lüftungs- und Kühl-Anlage eingerichtet, durch welche erreicht werden soll, dass die Temperatur in den Sälen im Sommer nicht über 25° Celsius steigt. Die bebaute Grundfläche des Hauses beträgt rund 6182 qm. Die drei Höfe sind zusammen 3750 qm, die Vorgärten und Vorplätze 1841 qm gross. Die Länge des Gebäudes beträgt an den Strassen 138 bzw. 70 m, die Breite 138 Gebäudeteils an der Schlüterstrasse 21,5 m, die des hinteren Langhauses 18,90 m. Das Gebäude ist massiv aus Stein und Eisen erbaut.

Das Fernsprechgebäude

Schlüterstrasse 53, 55, Binderstrasse 26, 28, 30,

ist auf einem vom hamburgischen Staate erworbenen, 11429,7 qm grossen Grundstück erbaut. Das Gebäude ist unter Oberleitung des Geheimen Baursits Schuppau durch den Postbaupraktikanten Sucksdorff in den Jahren 1902—1906 aufgeführt worden. Die Strassenansichten sind unter Verwendung von roten Verblendsteinen und gelbem schlesischen Sandstein in gotischem Stile gehalten. Die Hofansichten sind in Ziegelrohren hergestellt. In dem Gebäude sind untergebracht: das Fernsprechamt Hamburg-Altona, das Postamt 18, das Telephonamt und mehrere Dienstwohnungen. In dem Gebäude ist ein Kraftwerk zur Erzeugung elektrischer Energie von 300 Pferdestärken angelegt. Die Räume werden durch eine Niederdruckdampfheizung erwärmt. Für die Fernsprechanlage ist eine Lüftungs- und Kühl-Anlage eingerichtet, durch welche erreicht werden soll, dass die Temperatur in den Sälen im Sommer nicht über 25° Celsius steigt. Die bebaute Grundfläche des Hauses beträgt rund 6182 qm. Die drei Höfe sind zusammen 3750 qm, die Vorgärten und Vorplätze 1841 qm gross. Die Länge des Gebäudes beträgt an den Strassen 138 bzw. 70 m, die Breite 138 Gebäudeteils an der Schlüterstrasse 21,5 m, die des hinteren Langhauses 18,90 m. Das Gebäude ist massiv aus Stein und Eisen erbaut.

Technische Einrichtung der Fernsprechanlage Hamburg (Binder- und Schlüterstr.).

Das Ortsamt der Fernsprechanlage vermittelt den Orts-Fernsprechverkehr der Teilnehmer in Hamburg, Altona und Wandsbek untereinander sowie den Verkehr mit den Vororten Harburg, Blankenese und Bergedorf. Es enthält z. Zt. Einrichtungen für 60000 Anschliessungen. Die Anschlüsse sind im Amte in Gruppen zu je 10000 unterteilt. Gegenwärtig bestehen 6 Gruppen (1, 3, 4, 5, 6 und 8). Das hamburgische Ortsamt, das im Jahre 1910 von der Firma Deutsche Telephonwerke G. m. b. H. in Berlin nach dem neuesten Stande der Technik gebaut worden ist (Zentralbatteriesystem, Glühlampensignalisierung, selbsttätiger Anruf, automatische Schlusserschaltung, Überwachungs-, Kontroll- und Mess-einrichtungen für alle Vorgänge des Betriebes und dergl.), unterscheidet sich von der Mehrzahl der neueren Ämter dadurch, dass es nach dem „Verteilungsprinzip“ eingerichtet ist. Die beim Amte eingehenden Anrufe der Teilnehmer werden an besonderen Plätzen — Verteilertischen — in Hilfe geeigneter technischer Einrichtungen auf solche Arbeitsplätze des Anfragentes und weiterhin von dort auf solche Plätze des eigentlichen Verbindungsamtes weitergeleitet, deren Beamte gerade nicht anderweitig besetzt sind und demnach zur sofortigen Erledigung der gewünschten Verbindung bereit sind.

Das Fernamt vermittelt die Verbindungen nach auswärts und ist für 500 Fernleitungen eingerichtet. Gegenwärtig werden 200 Doppelleitungen betrieben. Eine Anzahl dieser Leitungen wird unter Anwendung der sogenannten Doppel-sprechschaltung mehrfach ausgenutzt, sodass im ganzen 231 Fernverbindungen zur Verfügung stehen. Ausserdem werden 16 Doppelleitungen zum gleichzeitigen Telegraphieren mitbenutzt. Für die Entgegennahme der Anmeldungen dient das Meldesamt. Anfragen der Teilnehmer werden an das Meldesamt gerichtet und von einer besonderen Auskunftsstelle beantwortet. Für den Nachtverkehr dienen besondere Nachfahrschranken. Ein Klinkenumschalter dient zur Untersuchung und schnellen Umlegung der Fernleitungen.

Im August des Jahres 1912 waren an die Hamburger Fernsprechanstalt 4077 Haupt- und rund 28083 Nebenschlüsse herangeführt. Bei dem Fernsprechanstalt werden rund 2230 Beamte und Unterbeamte, darunter 1846 weibliche Personen, beschäftigt.

Der Post- und Telephon-Verkehr in Hamburg 1911.

Eingegangene Briefe, Postkarten, Drucksachen, Geschäfts-papiere und Warenproben einschl. innerhalb der Stadt..... (1911) 238 033 155 Stück

Abgesandte Briefe u. a. w. 802 641 990

Eingegangene Pakete ohne Wertangabe..... (1911) 5 525 803
Pakete mit Wertangabe 187 616
Briefe und Kisten mit Wertangabe 88 836

Abgesandte Pakete ohne Wertangabe..... 6 556 110 Stück
Pakete mit Wertangabe..... 125 505
Briefe und Kisten mit Wertangabe 76 096

Postanweisungen.

Eingegangen (1911) 4 465 397 Stück
Betrag Mk. 200 256 891

Abgesandt 8 138 281 Stück
Betrag Mk. 151 911 833

Post-Überweisungs- und Scheckverkehr.

Eingezahlte Zahlkarten (1911) 836 518 Stück
Betrag Mk. 111 436 098

Ausgezahlte Zahlungsanweisungen 229 486 Stück
Betrag Mk. 120 423 484

Postnachnahmen.

Eingegangen 787 854 Stück

Postaufträge.

Eingegangen 61 813 Stück

Telegraphen-Verkehr.

Eingegangene Telegramme 8 658 885 Stück

Aufgegebene Telegramme 8 609 040

Zahl der von den Fernsprechanstalten des Orts-fern-sprechnetzes Hamburg-Altona vermit-telten Gespräche 128 202 288 Stück

Alle Adressbuch-Zuschriften erbeten an den Hamburger Adressbuch-Verlag Hermann's Erben, Speersort 11.

Nachweisung über den Post- und Telegraphenverkehr der Freien und Hansestadt Hamburg in den Jahren 1903 bis 1911.

Jahr	Für Empfänger im Orts- und Landbestellbezirk eingegangene				Aufgegebene			
	Briefe, Postkarten, Drucksachen, Geschäfts-papiere und Warenpro-b.		Pakete		Briefe, Postkarten, Drucksachen, Geschäfts-papiere und Warenpro-b.		Pakete	
	Stück	Wertangabe	Stück	Wertangabe	Stück	Wertangabe	Stück	Wertangabe
1903	131 168 076	8 726 804	92 541	144 804	177 827 520	4 265 907	87 227	187 685
1904	143 220 610	9 981 610	99 142	148 702	200 015 764	4 420 548	87 692	167 974
1905	157 987 300	11 241 624	107 090	147 385	214 229 400	4 738 886	105 605	168 962
1906	172 801 500	12 897 664	118 646	145 838	232 188 300	4 919 684	105 812	174 462
1907	174 088 400	13 021 130	118 019	146 071	204 846 300	5 152 445	106 680	174 178
1908	181 358 200	14 720 894	133 400	146 244	209 604 800	5 410 762	112 056	167 107
1909	201 636 900	16 908 008	150 050	112 040	180 505 000	5 904 077	114 411	166 066
1910	204 550 112	15 247 461	154 413	99 770	213 468 476	6 256 962	116 807	181 150
1911	288 038 155	21 625 808	197 616	89 586	262 641 980	6 896 110	125 605	206 095

Jahr	Für Empfänger im Orts- u. Landbestellbezirk eingegangene		Betrag der		Zahl der von den Verlagsanstalten abge-setzten Zeitungs-nummern		Telegramme		Zahl der von den Fern-sprech-anstalten ver-mittelten Ge-spräche	
	Post-sen-dung, Stück	Post-an-fahr-ge, Stück	ein-ge-zahlten Mark	aus-ge-zahlten Mark	Post-an-wal-sungen	Post-an-wal-sungen	auf-ge-geben Stück	ein-ge-gangen Stück	auf-ge-geben	ein-ge-gangen
	Stück	Stück	Mark	Mark	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück
1903	418 184	62 417	178 838 171	250 121 858	12 931 030	2 383 746	2 439 113	85 861 112	85 861 112	85 861 112
1904	458 317	68 294	182 551 245	268 419 221	14 587 218	2 581 595	2 512 083	92 993 752	92 993 752	92 993 752
1905	494 426	61 688	193 798 681	280 140 271	15 665 400	2 748 060	2 736 249	99 144 417	99 144 417	99 144 417
1906	536 793	61 511	204 295 181	297 864 111	16 415 972	2 922 129	2 941 969	106 435 494	106 435 494	106 435 494
1907	595 058	62 217	214 452 370	310 728 953	17 306 135	3 048 578	3 080 291	120 917 178	120 917 178	120 917 178
1908	650 795	62 788	211 043 710	306 464 989	17 955 457	3 014 635	3 055 922	129 885 107	129 885 107	129 885 107
1909	696 798	62 247	193 162 823	259 847 409	17 780 876	3 197 714	3 277 169	121 718 950	121 718 950	121 718 950
1910	715 626	64 812	185 712 471	221 254 776	18 654 807	3 829 195	3 411 552	120 380 767	120 380 767	120 380 767
1911	737 864	64 513	151 911 838	200 256 391	20 194 295	5 609 040	5 638 885	123 297 263	123 297 263	123 297 263

Das Verzeichnis des Beamtenpersonals siehe Abschn. I, Näheres Inhaltsverz. unter Deutsches Reichs-Post- und Telegraphenwesen.

Nachrichten von allgemeinerem Interesse für den Verkehr mit der Post und Telegraphie nebst Porto- und Telegrammgebühren-Tarif.

Vorbemerkungen.

Im Verkehr mit überseeischen Ländern wird empfohlen, die abzusenden Pakete möglichst so einzurichten, dass sie als **Postpakete** befördert werden können (vgl. E. II). Pakete, die den Anforderungen nicht entsprechen und deshalb der fremden Postverwaltung nicht überliefert werden dürfen, werden nur inner-

halb Deutschlands durch die Post befördert und dann (in Bremen oder Hamburg), in der Regel einer Speditionsfirma übergeben; die Beförderung solcher Pakete (Postfrachttücke) verursacht höhere Gebühren, mancherlei Nebenkosten, Verzögerungen und Unmöglichkeiten. Die Verpackung der Pakete nach überseeischen Ländern muss besonders haltbar sein.

A. Briefsendungen.

Versendungsbedingungen für den Verkehr des Weltpostvereins.

- Verboten, in Briefsendungen nach andern Ländern hineinzulegen:** Gegenstände, die für die Postbeamten Gefahren mit sich bringen oder welche die Briefsendungen beschmutzen oder verderben können, lebende oder tote Tiere und Insekten. Über bedingte Zulassung von Warenproben mit Glaschen, Flüssigkeiten, Ölen, fetten Stoffen, trockenen abfärbenden und nicht abfärbenden Pulvern und lebenden Bienen geben die Postanstalten Auskunft.
- Ferner ist **verboten**, in gewöhnliche oder eingeschriebene Briefpostsendungen einzulegen: a. Münzen; b. zollpflichtige Gegenstände; c. Gegenstände, deren Einfuhr oder Umlauf im Bestimmungslande verboten ist; d. Gold- oder Silbersachen, Edelsteine, Schmucksachen und andere kostbare Gegenstände, wenn das Einlegen oder die Beförderung derselben durch Gesetzgebung der betr. Länder verboten ist. Absender hat sich unter eigener Verantwortlichkeit zu unterrichten, ob die zu versendenden Gegenstände mit der Briefpost in die betr. Länder eingeführt werden dürfen.
- Postkarten.** Einfache Postkarten und Postkarten mit Antwort zulässig Höchstmaß 14 : 9 cm, Mindestmaß 10 : 7 cm.
- Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben** darf weder ein Brief, noch eine Mitteilung beigelegt werden, die die Eigenschaft eigentlicher und persönlicher Korrespondenz hat. Verpackung muss so beschaffen sein, dass der Inhalt leicht geprüft werden kann. Warenproben dürfen keinen Handelswert haben und keine anderen handschriftlichen Vermerke tragen als Namen oder Firma des Absenders, Adresse des Empfängers, Fabrik- oder Handelszeichen, Nummern, Preise und Angaben bezüglich des Gewichts, des Masses, der Ausdehnung, der verfügbaren Menge, der Herkunft und der Natur der Ware. Drucksachen und Geschäftspapiere, die an einer der Seiten eine Ausdehnung von mehr als 45 cm haben, werden nicht befördert. Drucksachen in Rollenform, deren Durchmesser 10 cm und deren Länge 75 cm nicht übersteigt, sind zulässig. Warenproben dürfen 30 cm Länge, 20 cm Breite und 10 cm Höhe, in Rollenform 30 cm Länge und 15 cm Durchmesser nicht überschreiten. Im Verkehr mit den deutschen Schutzgebieten und den deutschen Postanstalten in China und Marokko müssen Geschäftspapiere die Bezeichnung „Geschäftspapiere“, Warenproben die Bezeichnung „Warenproben“ oder „Proben“ oder „Muster“ tragen. Im Verkehr mit Österreich-Ungarn, Bosnien-Herzegowina und Serbien-Herzegowina sind Geschäftspapiere als Brief oder Paket zu versenden.
- Einschreibungsbedingungen.** Briefsendungen aller Art (Briefe, Postkarten, Drucksachen, Geschäftspapiere, Warenproben) können unter Einschreibung abgesandt werden. Bei allen Einschreibungsbedingungen kann Absender Verlangen über Zustellung der Sendung an den Empfänger - Rückschein - verlangen. Im **Verkehrsverkehr** (einschl. Luxemburg) besteht für Einschreibungsbedingungen **allgemeiner Frankierungszwang**. Im inneren Verkehr Deutschlands und im Verkehr Deutschlands mit den deutschen Schutzgebieten, den deutschen Postanstalten in China u. Marokko und mit Österreich-Ungarn, Bosnien-Herzegowina und Serbien-Herzegowina sind auch unfrankierte Einschreibungsbedingungen zulässig, doch müssen Einschreibungsbedingungen gegen Rückschein stets frankiert werden.
- Leitung der Briefsendungen.** Für die Wahl des Beförderungsweges ist bei Sendungen nach außereuropäischen Ländern im allgemeinen die Bestimmung des Absenders maßgebend. Ist in der Aufschrift der Sendungen ein Beförderungsweg vom Absender nicht angegeben, so erfolgt Leitung nach den für die Postanstalten dieserhalb bestehenden Vorschriften.
- Schiffbriefe.** Sollen Briefe u. s. w. auf Wunsch des Absenders mit Schiffsendungen, die zur regelmäßigen Postbeförderung nicht dienen, befördert werden, so hat der Absender auf der Aufschrift den Vermerk: „**Schiffsbrief**“ (bei Versendung über britische Häfen „**Private Ship**“) niederzuschreiben, sowie den Abgangshafen und erforderlichenfalls das Schiff zu bezeichnen. Für Leitung der Schiffsbriefe bleiben die Angaben des Absenders allein maßgebend. Schiffsbriefe müssen frankiert sein. (Taxe wie bei Beförderung mit regelmäßigen Postdampfern.)

Die über Bremen oder Hamburg mittelst Reichs-Postdampfer zu befördernden Schiffsbriefe können unter Einschreibung versandt werden (Einschreibungsgebühr 20 Pf.).

7) Marinebriefe. Zur Beförderung durch das Marinepostbureau in Berlin an Personen der Schiffsbesatzungen der deutschen Kriegsschiffe im Ausland sind folgende gewöhnliche Briefsendungen zugelassen: Briefe bis 250 g, Postkarten (einfach u. mit Antwort), Drucksachen bis 2 kg, Geschäftspapiere bis 2 kg, zusammengepackte Drucksachen und Geschäftspapiere bis zum Gesamtgewicht von 2 kg. **(Warenproben und Einschreibungsbedingungen sind ausgeschlossen.)** Sämtliche Sendungen müssen vollständig frankiert werden; sie unterliegen dem internen deutschen Porto mit der Massgabe, dass für Drucksachen, Geschäftspapiere und zusammengepackte Drucksachen und Geschäftspapiere von mehr als 1 bis 2 kg 60 Pf. erhoben werden und für Briefe von mehr als 20 bis einschl. 60 g an Personen der Schiffsbesatzungen und im Dienste der Marine stehende Militärpersonen bis zum Feldwebel, Wachmeister oder Oberdeckoffizier einschl. aufwärts ein ermäßigter Portosatz von 10 Pf. gilt. Die Aufschrift muss enthalten: 1. den Grad und die dienstliche Eigenschaft des Empfängers oder des Amt, welches er bekleidet, 2. den Namen des Schiffes, auf dem er sich befindet (Sr. Majestät Schiff . . . ; S. M. S. . . .).

Die obigen Portosätze und sonstigen Versendungsbedingungen gelten auch im Verkehr mit den Besatzungstruppen im Schutzgebiet Kiautschou und mit den Truppen des Ostasiatischen Detachements, doch ist in der Aufschrift der Briefsendungen an diese Truppen ausser dem Namen, Dienstgrad und Truppenteil auch der Garnisonort anzugeben. Ferner sind im Verkehr mit diesen Truppen auch Warenproben und eingeschriebene Briefsendungen gegen die internen deutschen Portosätze zugelassen.

Zusammenpacken von Drucksachen, Geschäftspapieren u. Warenproben ist zulässig: a. im inneren deutschen Verkehr und im Verkehr mit Luxemburg bis 1 kg; Taxe wie für Geschäftspapiere; b. im Verkehr mit den deutschen Schutzgebieten und den deutschen Postanstalten in China und Marokko bis 2 kg; Taxe wie für Geschäftspapiere; c. im Verkehr mit Österreich-Ungarn (nur Drucksachen und Warenproben) bis 350 g; Taxe wie für Warenproben; d. im Verkehr mit den übrigen Ländern bis 2 kg; Taxe 5 Pf. für je 50 g, jedoch mindestens 10 Pf., wenn die Sendung nur Drucksachen und Warenproben, mindestens 20 Pf., wenn sie Geschäftspapiere enthält.

Unfrankierte Briefe des Orts- und Nachbarortsverkehrs kosten 10 Pf. Porto; für unfrankierte Briefe des übrigen inneren deutschen Verkehrs, des Verkehrs mit den deutschen Schutzgebieten und den deutschen Postanstalten in China und Marokko, Luxemburg und Österreich-Ungarn einschl. Bosnien-Herzegowina und Liechtenstein wird ein Portozuschlag von 10 Pf. oder der entsprechende Betrag in der Landeswährung ohne Unterschied des Gewichts des Briefes erhoben. Im sonstigen Verkehr unterliegen unfrankierte Briefe dem doppelten Betrage des Portos. Für unfrankierte Postkarten wird stets der doppelte Betrag des Portos erhoben. Unfrankierte Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben werden nicht abgesandt.

Einschreibungsgebühr allgemein 20 Pf., Rückscheingebühr allgemein 20 Pf. (Rückscheine n. d. Vereinsausland, ausgen. China und Brit. Besitzungen, nicht zulässig). **Einbestellung** zugulassen: 1) nach dem Orts- und Landbestellbezirk des Aufgabe-Postorts bei gewöhnlichen Briefsendungen (Gebühr nach dem Ortsbestellbezirk 25 Pf., nach dem Landbestellbezirk die wirklichen Botenkosten, mindestens 25 Pf.),

2) nach anderen Orten in Deutschland bei gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefsendungen (Gebühr nach Postorten 25 Pf., nach Orten ohne Postanstalten bei Vorausbezahlung 60 Pf.),

3) nach Luxemburg u. Österreich-Ungarn mit Liechtenstein allgemein (Gebühr 25 Pf. muss vorausbezahlt werden; für Sendungen nach dem Landbestellbezirk wird Ergänzungsgebühr eingezogen), nach Bosnien-Herzegowina nur n. Postort. (Gebühr 25 Pf. stets vorausbezahlen),

Das Inhalts-Verzeichnis befindet sich hinter dem Titelblatt

Postorten den Nieder-kristianischen (sowohl ; vorausge-

Briefe .

Postkarte

Drucksache

Geschäfts-

Warenpro-

Orte, auf für Ham-marschen büttel, G-dorf, Sch-Karoliner

A-seite der Buchstab- und Adre-

Be-

Deutsch-gebiet berg) (Nach-gew-dun

Deutsche Disch. Südwi-Klauw

Deutsch-O

Belgien .

Chile (nu

China: a. deu

b. jap

Dänemark land) land)

Dänische

Frankreich Monac

Italien zu Erythr

Japan mit Karat- und K

Alle