

ist. Von der Auflieferung von 1 300 000 bis 1 400 000 Briefsendungen täglich werden allein in den Abendstunden 700 000 Stück bearbeitet, gestempelt, sortiert und eingesackt, und zwar muß die Arbeit so beschleunigt werden, daß der Anschluß an die um 11 Uhr abgehenden Spätzüge noch erreicht wird. Hinzu kommt noch ein umfangreicher Durchgangsverkehr. Alle von außerhalb eingehenden und für auswärts bestimmten Briefsendungen, etwa 500 000 Stück täglich, müssen daneben bearbeitet und weitergeleitet werden.

Der erste Eindruck ist verwirrend. Lange dauert es, bis man in dem scheinbar regellosen Durcheinander das System entdeckt hat, nach dem dieser Betrieb reibungslos und pünktlich läuft. Man stolpert über hochgefüllte Säcke, windet sich zwischen Karren und Körben hindurch, bis man vor einem langen Tisch steht, auf dem sich Haufen von Briefen zu Bergen türmen und auf die fleißige Zubringer immer den Inhalt neuer Säcke schütten. Zwanzig, dreißig Hände greifen wahllos in diesen Haufen hinein, sichten die Briefe und machen sie stempelfertig. Der Beamte, der an der Stempelmaschine arbeitet, läßt mit ruhiger Sicherheit die Briefe durch die Maschine sausen, und schon greifen andere Hände zu und bringen die großen Packen zu den Sortiermaschinen. Die Abstempelung der aufgelierten Briefmassen erfolgt durch verschiedene, elektrisch betriebene Briefstempelmaschinen, bei denen man Ganzstempelmaschinen unterscheidet, die eine Stundenleistung von 50 000 Stück bringen und Halbstempelmaschinen mit einer Stundenleistung von 25 000 Stück, die nur die rechte Hälfte der Sendung bedrucken und in der Hauptsache deshalb für die auf der linken Hälfte der Aufschriftseite beschriebenen Postkarten bestimmt sind. Daneben sind auch noch zwei Barreimachungs-Stempelmaschinen vorhanden, die für Massensendungen verwendet werden, für die die Absender die Freigebühr nicht in Postwertzeichen entrichten, sondern in bar bezahlen. Diese arbeiten naturgemäß langsamer, da sie zugleich die Sendungen zählen und diese mit dem bekannten roten Wertstempel versehen werden. In einer Zeit der großen technischen Errungenschaften mußt es vielleicht etwas rückständig an, daß neben diesen elektrischen Stempelmaschinen auch noch Handstempel, die sogenannten Hammerstempel, in Gebrauch sind. Und doch haben sich diese als notwendig zum Abstempeln von Großsendungen, so zum Beispiel von Aktenbriefen, Zeitungsendungen, Warenproben und Büchersendungen als notwendig und vorteilhaft herausgestellt.

Um eine volle Ausnutzung der Einrichtungen und eine ordnungsmäßige Durchführung zu sichern, ergibt sich auch für das Publikum eine Reihe von Forderungen, die beim Briefverkehr beobachtet werden müssen. Freimarken müssen rechts oben sitzen, die Absenderangabe, ist, wenn sie auf der Aufschriftseite aufgedruckt ist, am besten in der linken unteren Ecke oder am linken Seitenrande anzubringen, eine allzu starke Anfeuchtung der Briefe ist zu vermeiden und besonders sogenannte Fensterbriefe erschweren und verlangsamen das Verteilungsgeschäft, wenn die Fenster nicht durchsichernd genug sind.

Hand in Hand mit der Abstempelung der Sendungen läuft die gewaltige Ordnerarbeit. An langen Tischen stehen die Beamten und verteilen mit erstaunlicher Geschicklichkeit die Briefsendungen in die einzelnen Fächer. Immer wieder häufen sich die Briefe zu hohen Stapeln, füllen sich die Fächer, werden die Briefe gebündelt und versackt, bis kurz vor elf die ganze Arbeit erledigt sein muß.

Zunächst erfolgt die Sortierung unter großen Gesichtspunkten. Die Verteilung geschieht dabei in der Weise, daß die Sendungen für Hamburg, für die Vororte, Schleswig-Holstein und Berlin sowie für eine größere Anzahl der größten Postorte herausgeworfen werden. In einem zweiten Sortiergang wird dann der übriggebliebene Teil auf bestimmte Gebiete verteilt, wobei wiederum eine große Anzahl Sendungen für größere Orte abgesondert wird. In einem dritten Verteilungsgang werden dann die übrigbleibenden Sendungen in den Feinsortierstellen bis in die kleinsten Staatenbunde zerlegt und die Briefe für die großen Orte unmittelbar verteilt. Von den täglich in den Abendstunden aufgelierten rund 700 000 Briefsendungen sind rund 200 000 für Hamburg, 40 000 für den Vorortverkehr, 45 000 für Schleswig-Holstein, 30 000 für Berlin, 40 000 für das Ausland und der Rest für das deutsche Inland bestimmt. Bedenkt man einmal die große Zahl der kleinen und kleinsten Städte und Dörfer, so wird man sich eine Vorstellung machen können über die eingehenden geographischen Kenntnisse, über die die Postbeamten verfügen müssen, und die sie nur durch jahrelange Erfahrung sich aneignen können.

Noch einmal gerät man in Verwunderung, wenn man sieht, wie die verteilten Briefe verschnürt und in die nach großen Orten oder für Bahnpoststrecken bestimmten Beutel geworfen werden. Karre an Karre wird beladen und gelangt durch einen Aufzug in den Tunnel und von dort unmittelbar an die abgehenden Züge. Erleichtert atmet man auf, wenn man aus diesem Gewühl heraus ist, und das obere Stockwerk betritt, in dem die ankommenden Briefe bearbeitet werden. Fast ruhig erscheint es hier, und doch gelangen an dieser Stelle täglich rund 80 000 ungenügend gekennzeichnete Sendungen für die übrigen Postämter in Hamburg zur Abfertigung. In vielen Fällen wird durch das Fehlen der genauen Briefaufschrift eine starke Verzögerung in der Abfertigung verursacht, indem man der allwissenden Post das Aufsuchen der näheren Angaben überläßt. Fast unglaublich klingt es, daß in Hamburg täglich 80 000 ungenügend gekennzeichnete Sendungen eingehen, und daß dauernd 16 alleingearbeitete Beamte mit der Aufklärung dieser Sendungen beschäftigt werden müssen, und denen es gelingt, aus dem Gedächtnis oder durch Nachschlagen im Adreßbuch 78 000 Fälle davon klarzustellen. Täglich müssen etwa 800 Briefe als unbestellbar zurückgesandt werden.

#### Die Auslandsstelle.

Die Auslandsstelle, die dem Postamt 1 am Hühnerposten angegliedert ist, nimmt unter den vier anderen Auslandsstellen in Deutschland bei der Bedeutung, die Hamburg im Weltverkehr hat, die wichtigste Stellung ein; fließen doch hier alle in Hamburg aufgelierten Briefsendungen nach den Obersee-Ländern und dem europäischen Auslande sowie alle über Hamburg zu leitende Sendungen aus dem übrigen Deutschland zusammen.

Der Kaufmann oder der private Briefschreiber wird sich in der Regel wenig Gedanken darüber machen, wenn er einen Brief dem Briefkasten anvertraut hat, auf welche Weise der Brief schnell und sicher in die Hände des Empfängers gelangt. Bedenkt man dabei, von wie großer Bedeutung die rasche und richtige Beförderung von Sendungen, besonders von Geschäftsbriefen, für den Absender oft ist, so erkennt man die große verantwortungsvolle Aufgabe, die damit an die Post gestellt wird.

Unter ganz bestimmten Gesichtspunkten wird in der Auslandsstelle die abgelieferte Post bearbeitet. Alle aus Hamburg herrührenden Sendungen werden zunächst grob geordnet, wobei sie zugleich nach dem europäischen und nach dem außereuropäischen Auslande getrennt werden. Die von auswärts kommenden Sendungen laufen dagegen schon gesondert nach diesen zwei Gebieten in der Auslandsstelle ein. Während die Sendungen nach dem europäischen Auslande täglich mit den bekannten D-Zügen in besonderen Beuteln für die einzelnen europäischen Länder oder von den verschiedenen Bahnposten abgefertigt werden, ist die Abfertigung nach dem außereuropäischen Auslande, namentlich nach Obersee, an den Abgang bestimmter Züge — so z. B. nach Japan über Sibirien — und Dampfer gebunden. Da aber die Post nach dem Weltpostvertrag verpflichtet ist, die eingelierten Sendungen auf dem schnellsten Wege weiter zu leiten, so bleiben die Briefe, falls sie nicht mit einem besonderen Leitvermerk versehen sind, nicht bis zum Abgang des nächsten Dampfers aus Hamburg liegen, sondern werden mit der Bahn den Häfen zugeleitet, von denen der nächste fällige Dampfer nach dem angegebenen Bestimmungsort abgeht, für die neben Hamburg in erster Linie Bremen, Rotterdam, Southampton, Liverpool, Boulogne, Bordeaux, Marseille, Genau. a. in Betracht kommen. Für alle übrigen in Deutschland aufgelierten Sendungen kommen in diesen Fällen die Auslandsstellen in Bremen, Köln, Frankfurt und München in Frage. Die alte Gewohnheit, die Briefe mit einem Leitvermerk zu versehen, wie sie heute noch in vielen Geschäften üblich ist, kann daher unter Umständen, wenn nicht ganz besondere Gründe dafür sprechen, größere Verzögerungen zur Folge haben, da, falls die Sendung den angegebenen Dampfer nicht mehr erreicht, die Post gezwungen ist, sich an den Vermerk des Absenders zu halten und die Sendung bis zur Abfahrt des nächsten Dampfers liegen zu lassen.

Gegenüber den gewöhnlichen Sendungen erfahren die Einschreibsendungen noch eine besondere Bearbeitung, die in vier von den übrigen Abteilungen getrennten Stellen behandelt werden. Täglich werden etwa rund 3000 Stück eingetragen, verpackt und eingesackt, und zwar, da es sich häufig um sehr hohe Werte handelt, in der Weise, daß die Sendung zunächst in einen Innenbeutel geworfen wird und dieser wieder in einen aus starkem Leinengewebe, äußerlich von den gewöhnlichen