

**Berlin (West)**

# **Luftbrücke / Luftpost Luftfahrt-Thematik**

**Die Entwicklung in den Westsektoren Berlins**



In der Zeit der sowjetische Blockade, in der Westberlin wie eine Festung aus der Luft versorgt wurde, leitete die Magistratspost mit Genehmigung der Westalliierten über die mittlere Flugschneise der Luftbrücke, mit Eigenausgaben frankierte Sendungen auf Westdeutschland luftpostgebührenfrei ab.

Die sich aus den beiden gültige Währungen in Ost- und Westmark ergebenden Zahlungsweisen und die späteren Westmarkzwänge, werden unter Berücksichtigung spezieller Versendungs- und Behandlungsarten dargestellt. Post in den leer zurückfliegenden Luftbrückenflugzeugen der Amerikaner und Briten und deren Ableitung auf die verschiedenen Flughäfen Westdeutschlands, wird ausschließlich mit Bedarfspost dokumentiert, die einen Schwerpunkt u. a. auch bei Einschreiben und Paketpost setzt, weil hier in der Anfangsphase spezielle Gebührenzwänge aufgetreten sind.

Die politischen Entwicklungen, die auch immer wieder Auswirkungen und erneute Schwierigkeiten postalischer Art bewirkten, die sog. 2. Währungsreform im März 1949, der Eisenbahnerstreik und seine Aus- und Nachwirkungen auf die Luftbrücke, das Nebeneinander luftpostgebührenfreier Luftbrückenpost und gebührenpflichtiger Luftpost und die Einführung der Gebühren Westdeutschlands mit unterschiedlichen Erstdaten für das In- und Ausland, sind weitere Aspekte, die fast ausschließlich mit Dauerserien, beginnend mit den Schwarzaufrucken, dokumentiert werden. Wichtige Erstdaten aller Perioden werden dabei aufgezeigt. Der Luftbrückenteil schließt mit dem Ende der Luftbrücke im Oktober 1949 und zeigt abschließend bis Dezember 1949 den Beginn der Normalisierung im Postverkehr mit Westdeutschland. Als Anhang befasst sich eine Stempelstudie mit den Maschinenwerbe- und Sonderstempeln zur Luftbrücke aus den Jahren 1948 - 1949.

Wie sich aus der Luftbrückenpost zunächst mit all seinen besonderen Regelungen der Auslands-, später der Inlandsluftpostverkehr entwickelte, wird in einem weiteren, gesonderten Sammlungsteilen dargestellt. Tarife, Daten, Portostufen der wichtigsten Grundversendungsarten unter Berücksichtigung von Postanweisungen, Päckchen und Paketen, sowie Zusatzleistungen und Frankaturen mit Sonderrubriken wie *5-Pf-Einzelfrankaturen* und *Luftpost nur in Deutschland auf Auslandssendungen*, bilden auch hier wiederum sehenswerte Schwerpunkte.

Diese Dokumentation von den Anfängen des eingeschränkten Luftbrücken- und Luftpostdienstes bis hin zur Normalisierung Ende der fünfziger Jahre, beinhaltet auch die Darstellung der Devisen-Luftpost, die vorwiegend von den Amerikanern und Briten unter Begleichung der Gebühren mit Militär-/Soldgeld in den 14 Devisenpostämtern aufgegeben wurde. In einer speziellen Betrachtung, werden die wichtigsten Luftpostfaltbriefftypen, ihre Besonderheiten und die Entwicklung dieses speziellen Luftpost**briefes**, der in Ganzsachenform zwischen 1948 und 1954 angeboten wurde, einschl. des Überganges zu den frankierten Aerogrammen, dargestellt.

In einer letzten umfangreichen Abteilung, befasst sich das Exponat mit den Luftbrücken- und Luftpost-Besonderheiten, die von Entwürfen bis zu Spezialitäten des Beförderungsweges, Ausgefallenes aus allen Westberliner Postbereichen erfasst. Dazu abschließend eine Zusammenstellung mit zeitgeschichtlichen Dokumenten, wie Originalfotos zur Luftbrücke bzw. Luftpost.

# 1948 - 1949 Luftbrücke Berlin

## 1. Luftbrücke Berlin

- 1.1 Brief- und Paketpost 1. Klasse im Luftbrückenverkehr
- 1.2 Westmarkzwang für Einschreiben und Pakete nach Westdeutschland
- 1.3 Zwang und Wahlfreiheit zwischen Ost- und Westmark
- 1.4 Die 2. Währungsreform und das postalische Ende der Ostmark
- 1.5 Die Westmark wird alleiniges Zahlungsmittel
- 1.6 Erste, eigene Sondermarken im Luftbrückenverkehr
- 1.7 Das Ende der Berlinblockade
- 1.8 Eisenbahnerstreik verlängert die Luftbrücke
- 1.9 Luftbrückenpost neben gebührenpflichtiger Luftpost
- 1.10 Anpassung an das Gebührenniveau Westdeutschlands
- 1.11 Nichtluftpost nur noch bei Engpässen über die Luftbrücke
- 1.12 Das Ende der Luftbrücke
- 1.13 Normalisierung vorwiegend im Inlandsverkehr

## 2. Amtliche Luftbrückenstempel 1948/1949

- 2.1 Maschinenwerbestempel „Luftbrücke Berlin“
- 2.2 Maschinenwerbestempel „Kauft vom blockierten Berlin“
- 2.3 Sonderstempel „Im Zeichen der Luftbrücke / Maifeier 1949“



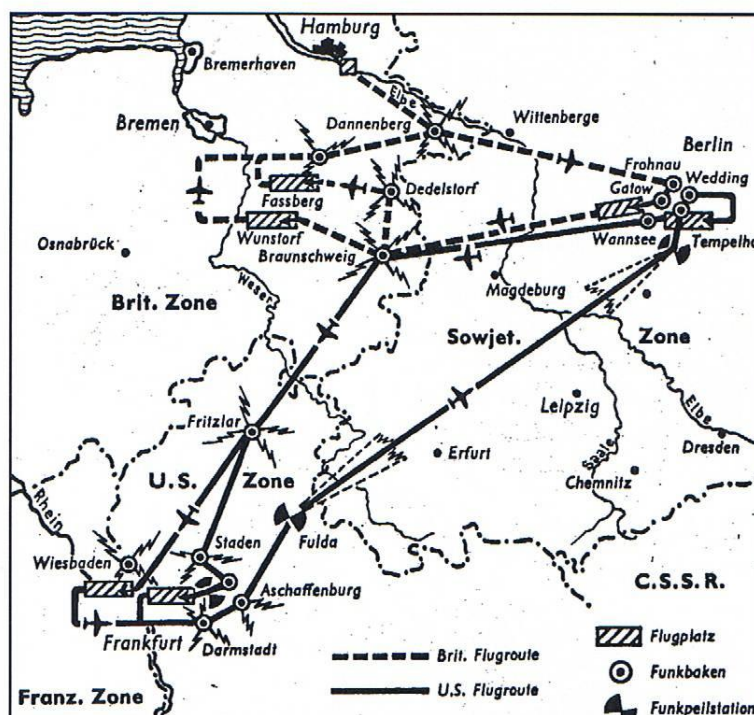
Gebühren in Ost- und Westmark in unterschiedlichen Tarifen bezahlt.  
Berlin NW 21, 06.09.48. Fernbrief bis 20 g: 24 Pf, Einschreiben: 60 Pf, bezahlt in DM Ost. In Westdeutschland Marken, obwohl gültig, nicht anerkannt und Sendung nach dort gültigem Tarif mit Nachgebühr in DM West belegt. Fernbrief 20 Pf mit 150%: 30 Pf und Einschreiben 100%: 40 Pf. Ankunft: 08.09.48.

## 1.1 Brief- und Paketpost 1. Klasse im Luftbrückenverkehr

Nach Herausgabe der ersten Eigenausgaben Westberlins (Schwarzaufdruck BERLIN) am 03.09.1948 (Pfennigwerte) bzw. 06.09.1948 (Markwerte), erging am 07.09.1948 der Alliiertenbefehl USMG/72. Der bestimmte, daß nur mit Postwertzeichen der Westsektoren Berlins frankierte Briefe und Pakete mit Luftpost nach Westdeutschland abgeleitet werden. Briefpost war Berlin SW 11, Paketpost Berlin-Charlottenburg 2 zuzuleiten. Die für die Ableitung zuständigen Flughäfen waren Tempelhof (Briefsendungen) und Gatow (Pakete).

Alle Sendungen, die mit Postwertzeichen der Sowjetischen Besatzungszone freigemacht waren, wurden nicht mit Luftpost befördert, Berlin O 17 im sowjetischen Sektor Berlins zugeführt und mußten den normalen Eisenbahntransport durch die SBZ abwarten.

Die den Eigenausgaben Westberlins vorbehaltene Luftpostbeförderung über die mittlere Flugschneise der Luftbrücke, erfolgt aufgrund der Blockade ohne Erhebung von Luftpostzuschlägen. Die Postwertzeichen Westberlins konnten sowohl in Ost- wie auch Westmark gekauft werden. Aufgrund des Wechselkurses, war die fast ausschließlich bevorzugte Zahlungsweise die in Ostmark.



Nach "Interavia", eine Zeitschrift für Weltluftfahrt in Genf, erfolgte die technische Durchführung der Luftbrücke wie folgt. Die Maschinen flogen beim Hinflug in 5 je 150 m höheren Schichten, wobei der Flugabstand zwischen den einzelnen Flugzeugen in jeder Schicht je 15 Minuten betrug, so daß, da fünf Schichten geflogen wurden, alle drei Minuten ein Flugzeug startete. Die untere Schicht flog in 1500 m Höhe. Die entsprechenden Einflüge erfolgten von den Flugplätzen Wunstorf, Faßberg und Hamburg, wobei die von den beiden Plätzen Wunstorf und Faßberg startenden Maschinen sich bei Dannenberg westlich Wittenberge, in die aus Hamburg nach Berlin führende Einflugzone einreichten und dann alle in Gatow landeten.

Der Ausflug aus Tempelhof und Gatow wurde von den amerikanischen und britischen Maschinen gemeinsam in dem dritten, mittleren Flugkorridor durchgeführt, und zwar von Berlin bis Braunschweig.

Über Braunschweig teilten sich die Maschinen in drei Gruppen, und zwar flogen die amerikanischen nach Wiesbaden und Frankfurt, während die britischen in zwei Gruppen in Wunstorf und Faßberg landeten.

In Berlin wurde seit der Inbetriebnahme des Flughafens Tegel ein Teil der Flugzeuge auch auf diesen Platz abgeleitet, und zwar amerikanische wie britische.



Berlin-Charlottenburg 2, 3.9.48 (Ersttag Schwarzaufdruck-Pfennigwerte).  
 Ersttagsbrief über 20 - 40 g 80 Pf (5 Pf überfrankiert). Rückseitig 2 violette Ankunftsstempel Cincinnati/  
 Ohio, 18.9.48, Evanston Sta. 15 Tage Beförderungszeit (normal etwa 1 Monat).



100 Tage Luftbrücke Berlin.  
 Berlin-Neukölln 1, 1.10.48. Auslandsbrief bis 20 g 50 Pf. Die zur Abwehr der sowjetischen Blockade  
 errichtete Luftbrücke, feierte am 1. Oktober 1948 ihr 100-tägiges Bestehen.



Ostmarkfrankaturen (Inland).

Berlin W 15, 21.12.48. Fernbrief bis 20 g 24 Pf. Auf Flughafen Wunstorf geflogen und mit Eisenbahn ab Hannover auf Hameln befördert. Flugleitstempel, wie „via Luftbrücke“, kommen in zahlreichen Varianten vor und sind immer von Privat angebracht worden.



Berlin Steglitz 1, 7.1.49. Fernbrief über 20 - 40 g 48 Pf. In einem leer zurückfliegenden Luftbrücken-Flugzeug der Briten auf Militär-Flughafen Wunstorf abgeleitet.



Berlin-Charlottenburg 2, 28.9.48. Vordruck-Postkarte der Staatsdruckerei Berlin aus 4.48 mit einer Auflage von 1 Million.



Berlin-Neukölln 1, 15.1.49. Erste Eigenausgabe als Ganzsachen-Fernpostkarte (Kartentyp d, weniger als 0,125 mm stark, gelblich bis rahmfarbener Karton). Über Berlin SW 11 als Sammelpostamt, Flughafen Tempelhof auf Hamburg abgeleitet.



Berlin-Charlottenburg 2, 19.11.48. Fernbrief bis 20 g 24 Pf, Einschreiben 60 Pf. Ankunft 27.11.48. Ableitung auf Flughafen Hamburg mit Luftbrückenflugzeug der Briten.



Berlin-Steglitz 1, 1.11.48. Fernbrief bis 20 g 24 Pf, Einschreiben 60 Pf, Rückschein 60 Pf. Ankunft 8.11.48. (mit zwei Zustellversuchen in Pinneberg). Die durchschnittliche Beförderungszeit betrug zwischen 3 Tagen und 1 Woche. Ableitung wie oben beschrieben.

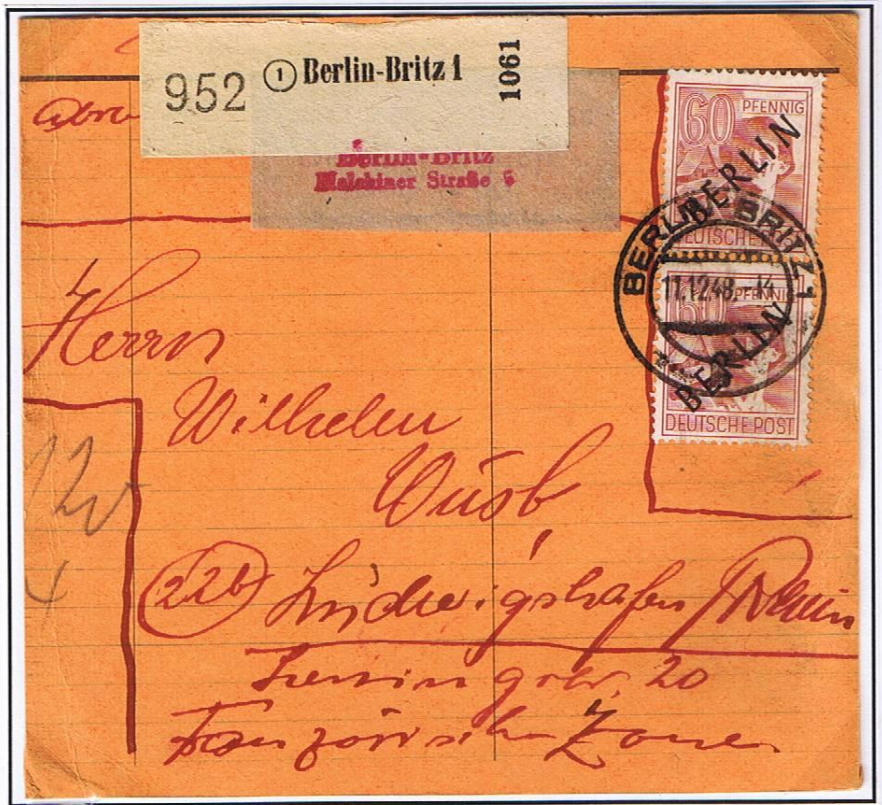


**Luftbrückenpakete  
(Ostmarkgebühren)**

Die Militärregierung von Westberlin ordnete zum 7.9.1948, realistisch am 13.9.1948, die Wiederaufnahme des Paketdienstes bis 4 kg pro Paket an und hob gleichzeitig die Einstellungsverfügung vom 1.7.1948 auf. Anspruch auf Ableitung über die Luftbrücke hatten nur Pakete mit Westsektorenfrankatur (Schwarzaufdruck). Es galt der alte Reichsmarktarif von 1947, in der 1. Gewichtsstufe reduziert von 5 auf 4 kg.

**rechts:**

Berlin-Britz 1, 11.12.48. 4-kg-Paket (Ostmark) in die "Über-150-km-Zone" Notpaketkarte aus Kartonkarteikarte gefertigt. Vom 5.11. - 22.12.1948 konnten Luftbrückenpakete nur von Bewohnern der Westsektoren aufgefertigt werden (Ausweiskontrolle).



Paketversand am 19. 11. 48

	Gewicht	P-Nr.	Porto
HG 155 Herrn Obering. Willy Fritzsche, Bornum a. Harz über Bockenem	2	816	1,20
HG 155 dto dto dto Frau Gloatz, Lübeck, Kalandstr. 8	4	815	1,20
HG 851 Herrn Kurt Eschenbach, Backnang/Wttbg. B Sulzbacher Str. 34	x4	814	1,20
HG 851 dto . . . . . B	4	813	1,20
	4	812	1,20
			6,00

5 Pakete

Sönke mitgeb. 23.11.48



Aufgabebescheinigung für 5 Luftbrückenpakete mit Gewichten zwischen 2 und 4 kg an 3 verschiedene Empfänger in Westdeutschland. Gebühr 60 Pf Ostmark, entwertet in Berlin-Charlottenburg 9, 19.11.48.



Zustellgebühr 30 Pf in Westmark erhoben.  
 Berlin-Wannsee 1, 1.12.48. 4-kg-Paket in die „über-150-km-Zone“. Pro-  
 visorischer Nummernzettel „Feldpost“. Trotz Luftbrückenableitung Ankunft  
 erst 20.12.48 (Luftbrückenüberlastung im Vorweihnachtsverkehr).



Flugverbot für Wertbriefe.  
 Berlin-Friedenau 1, 1.10.48 (100. Tag der Luftbrücke). Ank. Duisburg, 12.10.48. Gebühren in Ostmark ,  
 Wertangabe in Westmark. Brief 24 Pf, Bearbeitungsgebühr 1,- DM, Wertangabegebühr je 500,- DM 20 Pf.



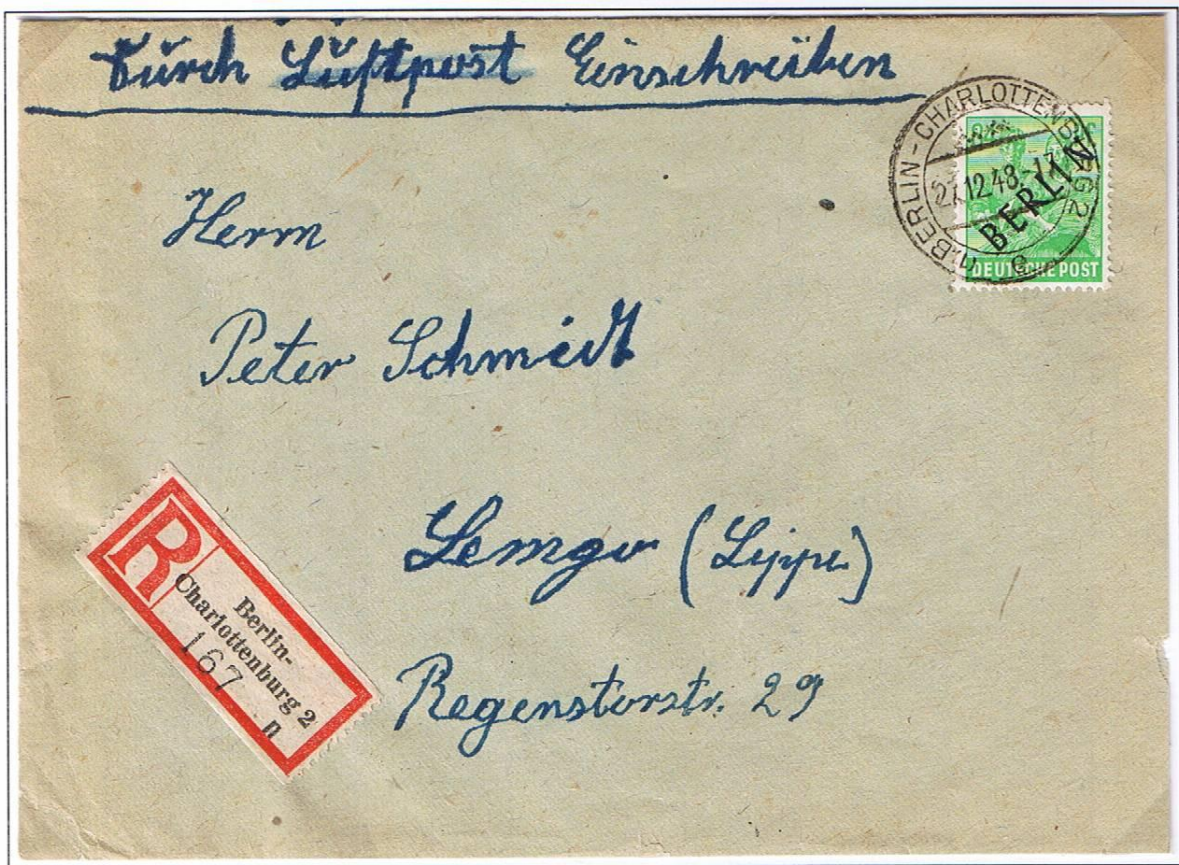
Berlin-Tempelhof 1, 8.9.48. Fernbrief bis 20 g 24 Pf, Einschreiben 60 Pf, Eilboten 80 Pf. Ankunft 10.9.48.



Berlin W 15, 18.10.48. Fernbrief bis 20 g 24 Pf, Einschreiben 60 Pf, Eilboten 80 Pf. Ankunft 29.10.48. Bei Teilfrankaturen mit Postwertzeichen der SBZ kommen Ableitungen über die Luftbrücke oder durch Eisenbahn vor, auch wenn der überwiegende Teil der Frankatur aus Westberliner Postwertzeichen bestand.



Berlin-Charlottenburg 4, 18.12.48. Ankunft Lübeck, 27.12.48. Roter R-Stempel mit schwarzem, fünfstelligen Numerator der Firma Windt. Numeriert wurde von 02000 - 03000. Von Dez. 1946 - Jan. 1949 wurden ca. 1800 R-Stempel abgeschlagen. Der Numerator als Paginierstempel, war in den R-Stempel eingearbeitet.



Letztag für Einschreibgebühren in Ostmark im Fernverkehr nach Westdeutschland. Berlin-Charlottenburg 2, 27.12.48 -17. Ankunft Lemgo, 31.12.48. Fernbrief 24 Pf und Einschreiben 60 Pf. Ab 28.12.1948 mußten die R-Gebühren (Westzonenverkehr) zwangsweise in Westmark beglichen werden.

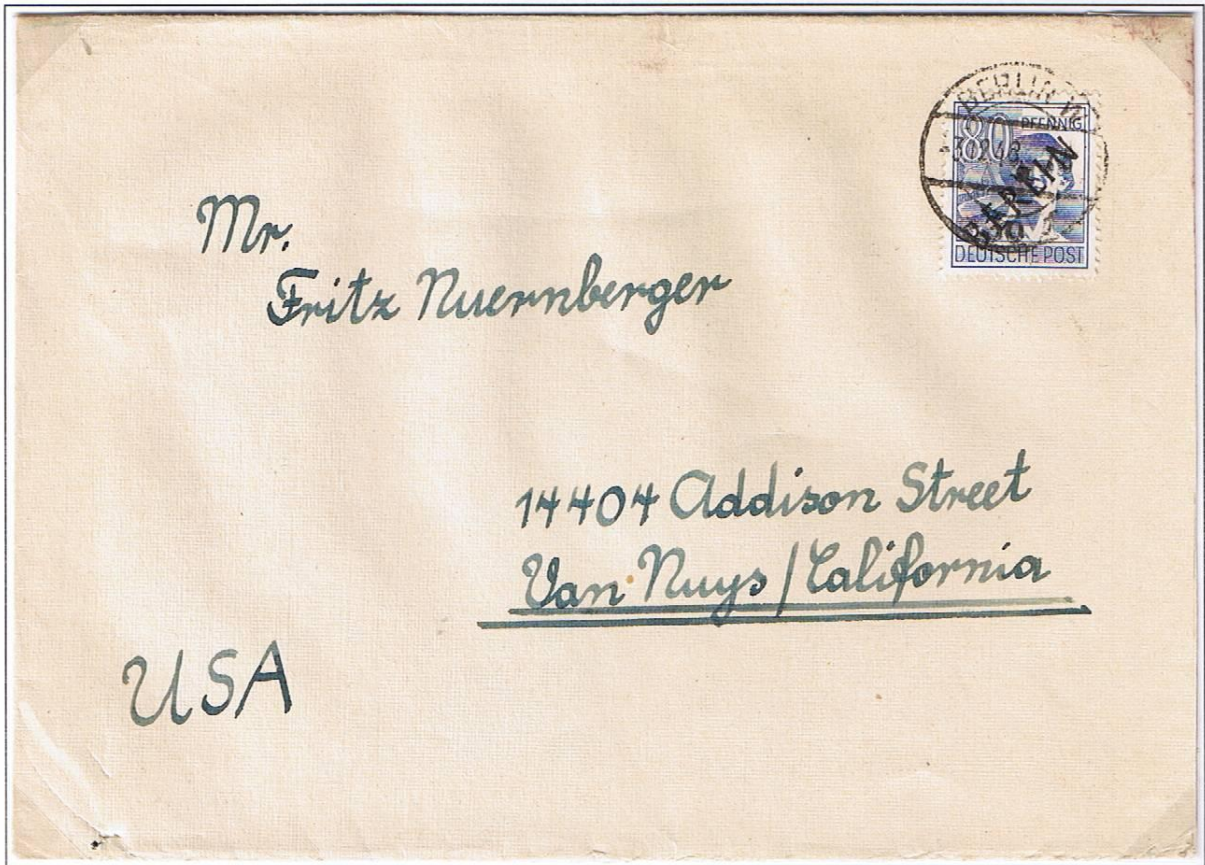


Ostmarkfrankaturen (Ausland).

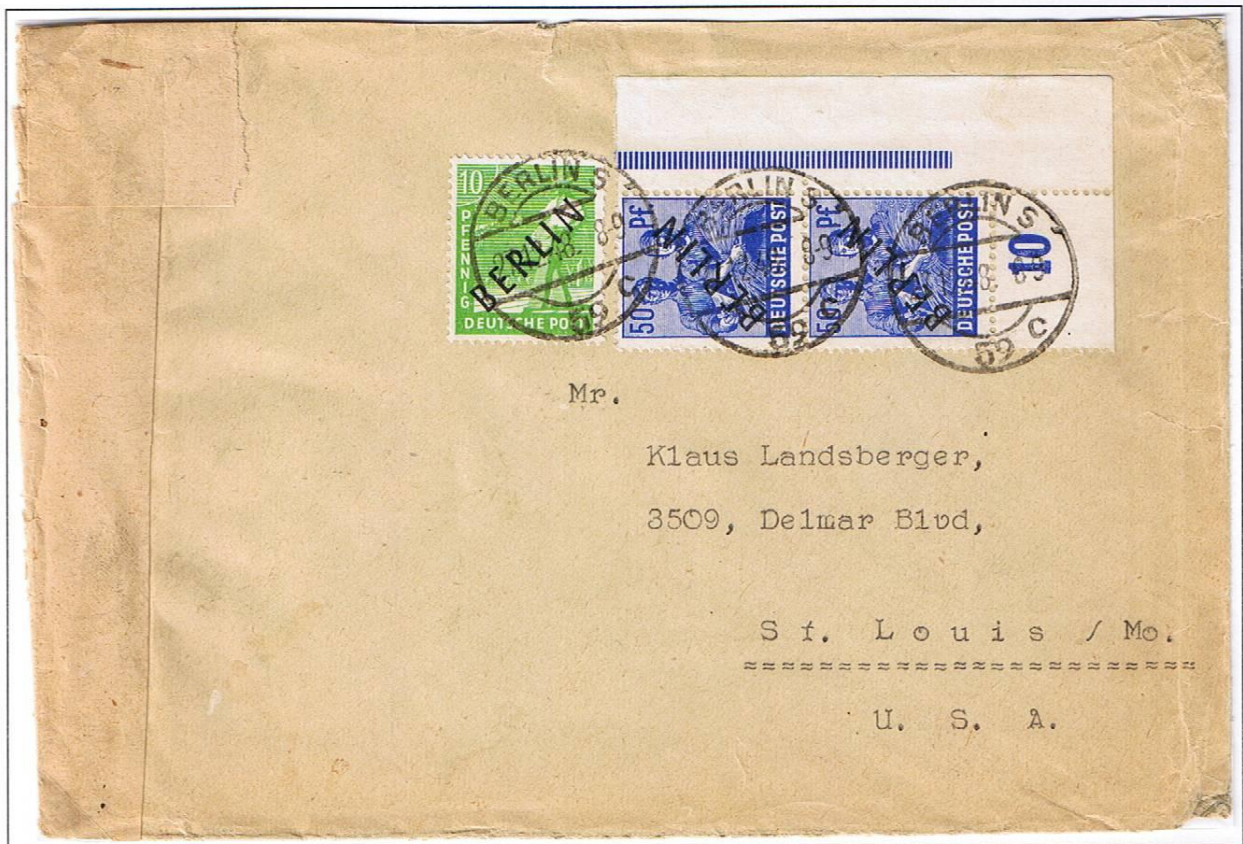
Berlin-Neukölln 1, 25.1.49. Brief bis 20 g 50 Pf. Ab 15.01.1949 waren nur noch die Postwertzeichen Westberlins im Verkehr mit Westdeutschland und dem Ausland zugelassen.



Berlin NW 21, 31.12.48. Nach Verhängung der totalen Blockade durch die Sowjets, gab es ab Anfang Dezember 1948 nur noch Luftbrückenableitungen, da alle Landtransporte der Ostkontrolle unterlagen.



Berlin W 30, 3.12.48. Brief über 20 - 40 g 80 Pf. Post in die USA wurde über den Flughafen von Berlin-Tempelhof auf Flughafen Frankfurt/Main abgeleitet.



Berlin S 59, 27.12.48. Brief über 40 - 60 g 1,10 DM. Rückseite: Zollamtlich abgefertigt / Postzollabfertigungsstelle / Luckenwalder Straße von Groß Berlin / (beim Postamt SW 77). Rollstempel für die Rückleitung in den Postverkehr: Berlin SW 11, 28.12.48.



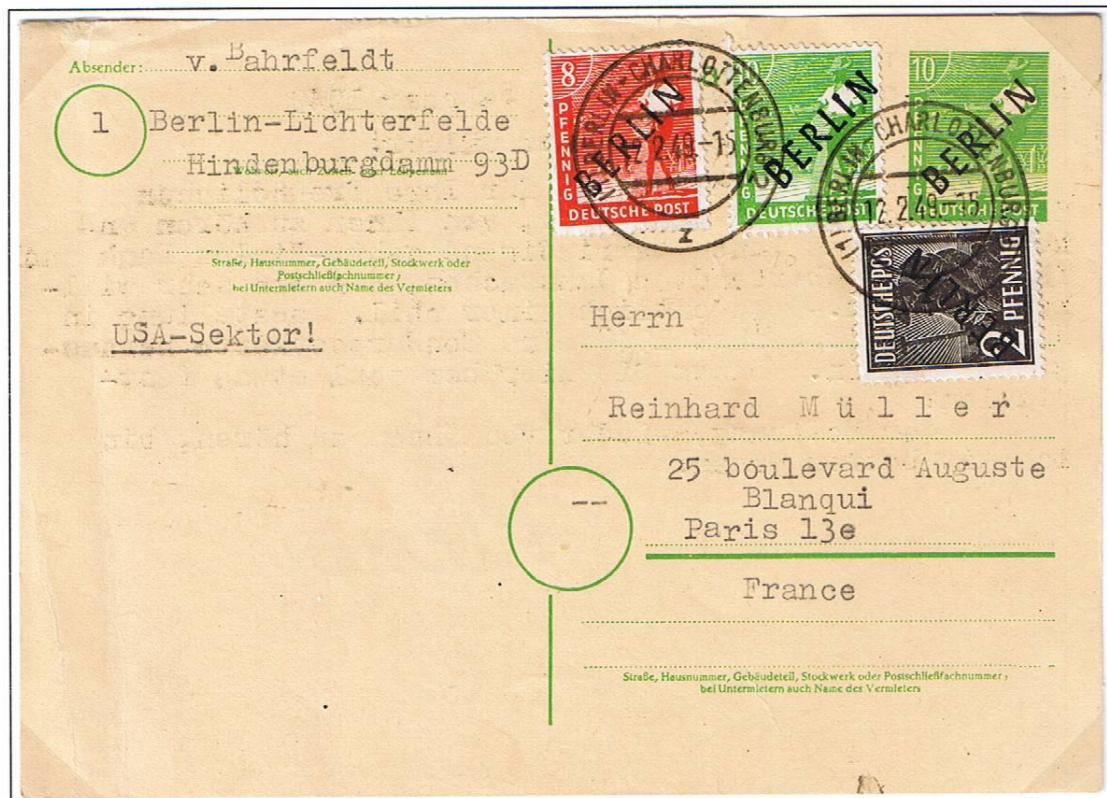
Berlin-Neukölln 2, 22.9.48. Brief bis 20 g 50 Pf und Einschreiben 60 Pf. Ankunft 2 Wien 27, 8.10.48 (Zensur). Luftbrückenpost nach Österreich wurde auf Frankfurt/M. abgeleitet und von dort durch Eisenbahn befördert.



Berlin NW 21, 28.11.48. Brief bis 20 g 50 Pf, Einschreiben 60 Pf, Rückschein 60 Pf. Ankunft New York, 7.1.49 und Madison, 9.1.49. Lange Beförderungszeit für eine Luftbrücken-See-Eisenbahnbeförderung.



Berlin-Charlottenburg 1, 5.10.48. Auslandspostkarte 30 Pf. Über die mittlere Flugschneise am 105. Tag der Luftbrücke auf Flughafen Frankfurt/Main geflogen.



Berlin-Charlottenburg 2, 12.2.49. Ortspostkarte Schwarzaufdruck Berlin als Auslandspostkarte verwendet. Beförderungsweg: Flugzeug der USA ab Berlin-Tempelhof auf Frankfurt/Main, von dort mit Eisenbahn nach Frankreich. Westberlin war zu diesem Zeitpunkt ohne eigene Auslandspostkarten-Ganzsache. Kartentyp d.