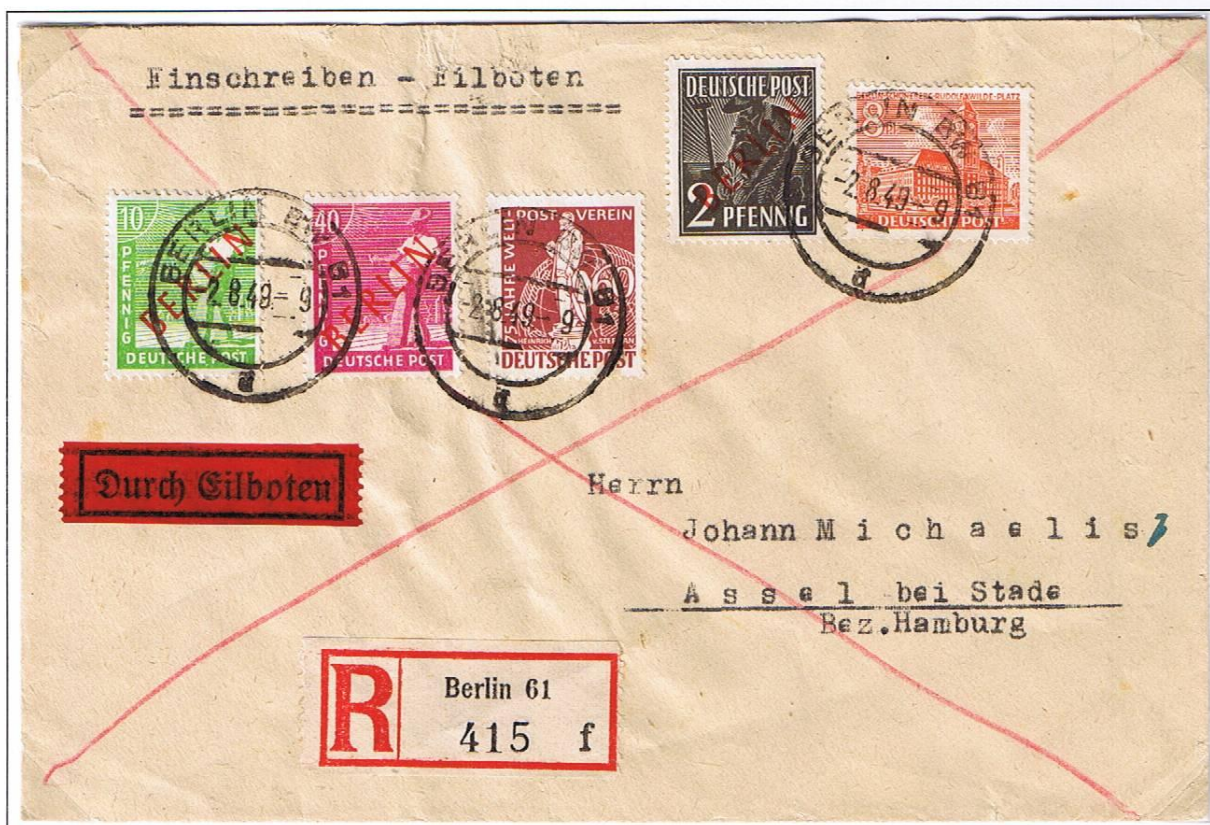


1.11 Nichtluftpost nur noch bei Engpässen über die Luftbrücke

Die Briefbeförderung, die aufgrund der Nachwirkungen des Streiks der Eisenbahner bis 24.07.1949 noch insgesamt über die Luftbrücke ausgeflogen wurde, befand sich ab 25.07.1949 in einer weiteren Normalisierungsphase. Bis 31.08.1949 verließ Nichtluftpost nur noch bei Engpässen, oder auftretenden Schwierigkeiten bei Ableitungen über den Schienenweg durch die SBZ, Westberlin über die Luftbrücke.

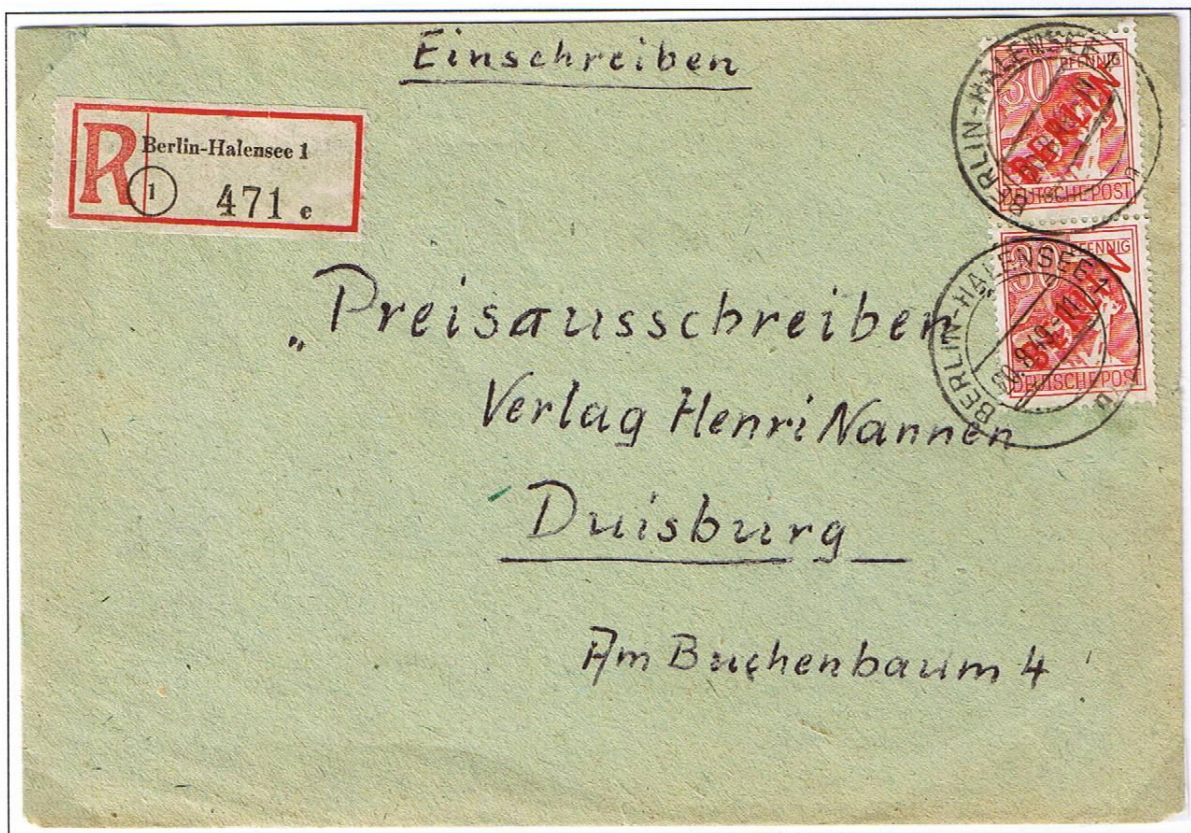
Ab 01.08.1949 war durch die Alliierten bereits eine Einschränkung der Luftbrückenflüge befohlen worden, da Postsendungen und Güter jeder Art auch aus Westdeutschland ebenfalls wieder vermehrt der Schiene anvertraut wurden.



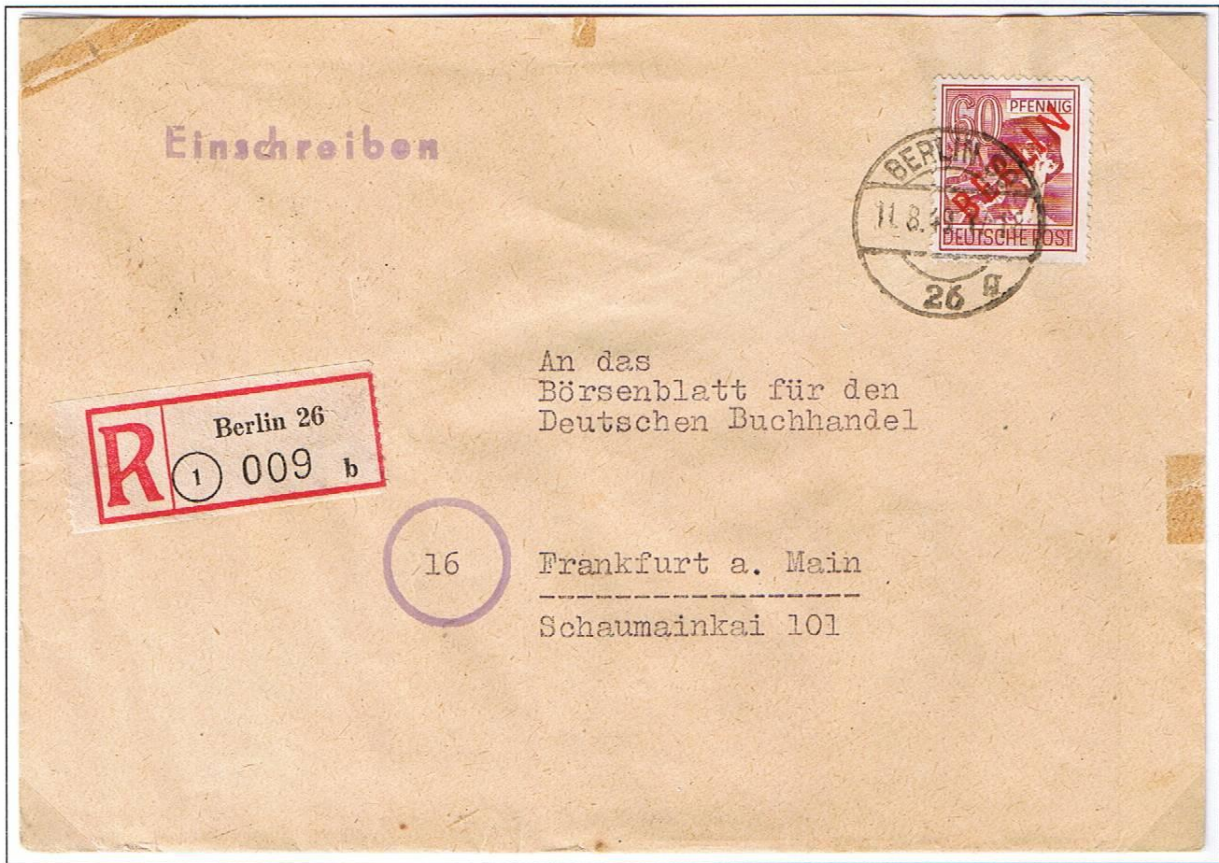
Berlin SW 61, 2.8.49. Ankunft Assel, 5.8.49. Brief bis 20 g 20 Pf, Einschreiben 40 Pf und Eilboten 60 Pf. Brief rückseitig durch Klebestreifen verschlossen. Darauf der Postvermerk: „Vom Absender verklebt“, Unterschrift des Schalterbeamten und Datum 2.8.49.



Berlin SW 61, 27.7.49. Ankunft Erlangen, 29.7.49. Brief über 20 g 40 Pf, Einschreiben 40 Pf. Mit Einführung des Luftpostdienstes zum 19.6.1949, gab es kurzfristig nebeneinander gebührenfreie und kostenpflichtige Luftpostableitung ohne und mit Anspruch.



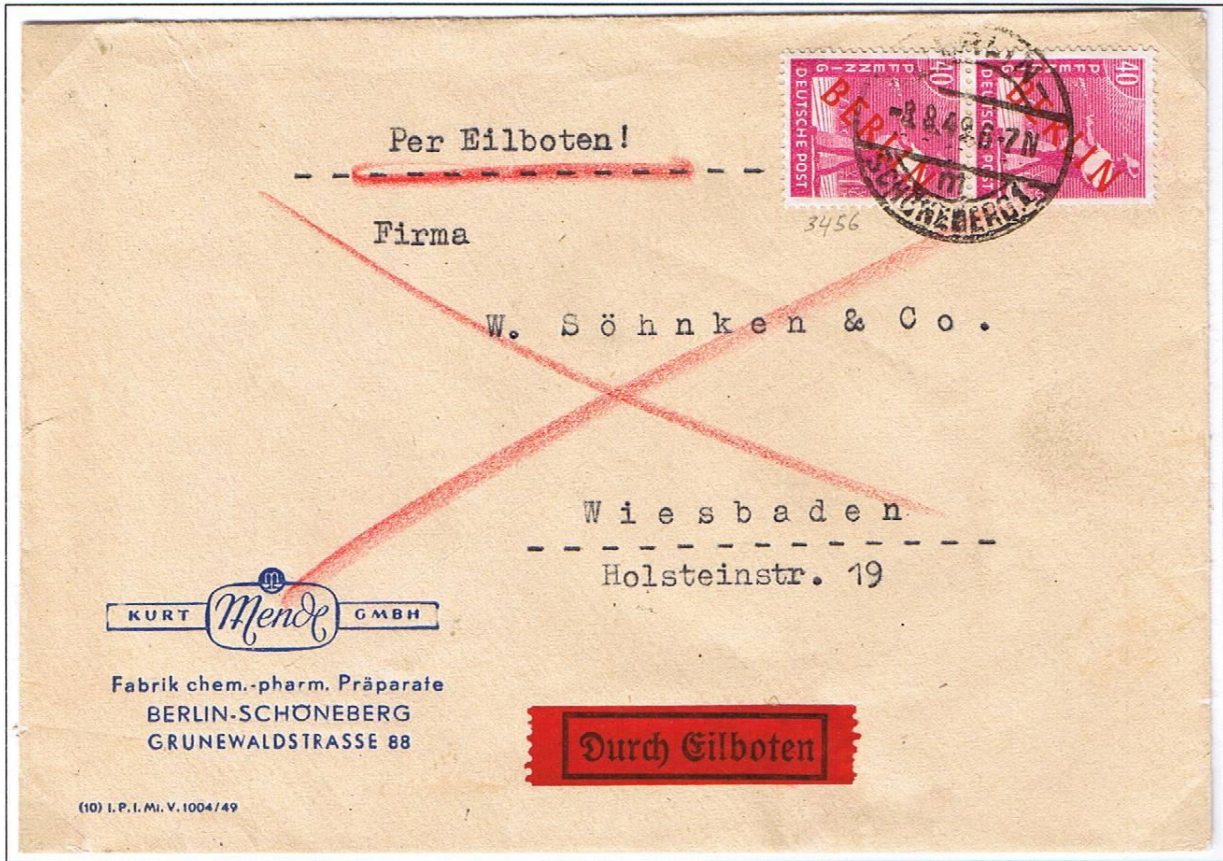
Berlin-Halensee 1, 20.8.49. Ankunft Duisburg, 23.8.49. Brief bis 20 g 20 Pf, Einschreiben 40 Pf. Zwei bis drei Tage waren für Normal- und Luftpost durchschnittliche Beförderungszeiten.



Berlin SO 26, 11.8.49. Ankunft Frankfurt/M., 14.8.49. Brief bis 20 g 20 Pf, Einschreiben 40 Pf. Ab 25.7.1949 wurde Nichtluftpost nur noch bei Engpässen ohne Luftpostzuschlag über die Luftbrücke geflogen.



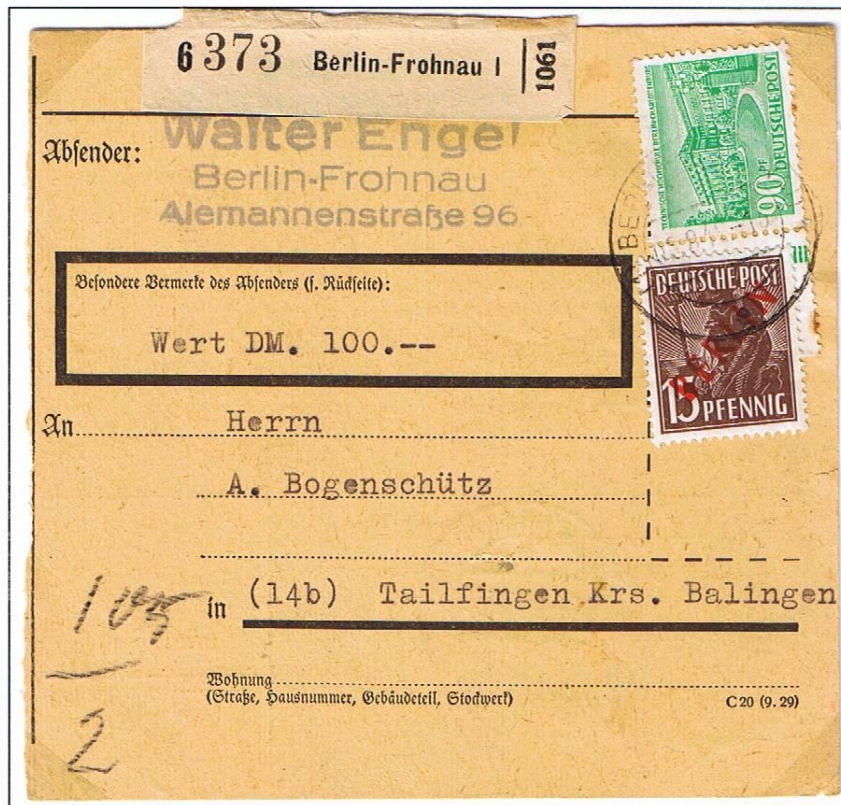
Berlin-Schöneberg 1, 30.7.49. Ankunft Köln, 1.8.49. Brief über 20 g 40 Pf und Einschreiben 40 Pf. Schnelle Beförderung über die Luftbrücke mit Flugzeug der Amerikaner.



Berlin-Schöneberg 1, 8.8.49. Ankunft Wiesbaden, 9.8.49. Brief bis 20 g 20 Pf und Eilboten 60 Pf. Botenstempel „14“ rückseitig. Direkt auf Flughafen Wiesbaden geflogen. „Schnelle Sendungen“, wie Eilboten, waren den Luftpostsendungen hinsichtlich der Ableitung gleichgestellt.



Berlin-Zehlendorf 1, 18.8.49. Auslandsbrief bis 20 g 30 Pf. Trotz Einschränkung der Luftbrückenflüge ab 01.08.1949, wurde Auslandspost noch bis 31.08.1949 bevorzugt der Luftbrückenbeförderung anvertraut.



Berlin-Frohnau 1, 9.8.49. Ankunft Tailfingen, 12.8.49.
2-kg-Paket in die 3. Zone 90 Pf. Wertangabengebühr 15 Pf = 1,05 DM. Von April - August 1949 waren in Westberlin nur einfache Wertpakete zugelassen.

Einlieferungsbestätigungen für ein gewöhnliches Päckchen oder Paket kosteten ab 01.06.1949 15 Pf, eine Sammeleinlieferungsbescheinigung an einen Empfänger 15 Pf, an mehrere Empfänger je 15 Pf, jedoch höchstens 75 Pf.

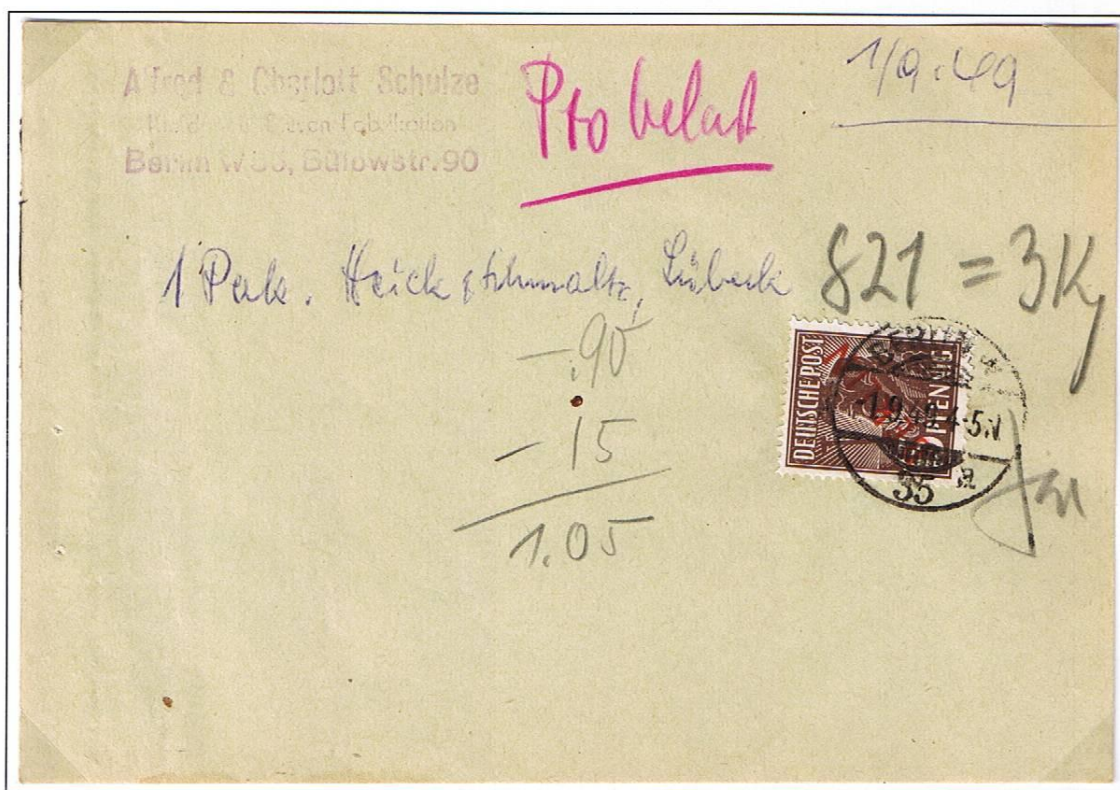


Von Privat erstellte Sammeleinlieferungsbescheinigung für Pakete an mehrere Empfänger (Pakete der 1. und 4. Gewichtsstufe / 3. Zone). Höchstgebühr: 75 Pf. Berlin W 35, 26.8.49.

1.12 Das Ende der Luftbrücke

Mit Einschränkung der Luftbrückenflüge ab 01.08.1949, zeichnete sich auch bereits das offizielle Ende der Luftbrücke ab. Die Postbeförderung, die während der gesamten Blockade immer eine eher untergeordnete Rolle gespielt hatte, ging ab 01.09.1949 wieder komplett über den Schienenweg. Am 06.10.1949 absolvierten die Briten die letzten Flüge innerhalb der Luftbrücke. Der 07.10.1949 leitete eine fast totale Normalisierung im Postverkehr mit Westdeutschland ein.

Die Luftbrücke hatte insgesamt 76 Tote gefordert. 31 amerikanische und 40 englische Piloten, 10 Zivilisten und 5 Angehörige des deutschen Bodenpersonals. Aber auch die Bevölkerung, die vielseitig Opfer bringen mußte, ist mit zu den Helden der Luftbrücke zu zählen (Lucius D. Clay am Ende der Blockade im Mai 1949).

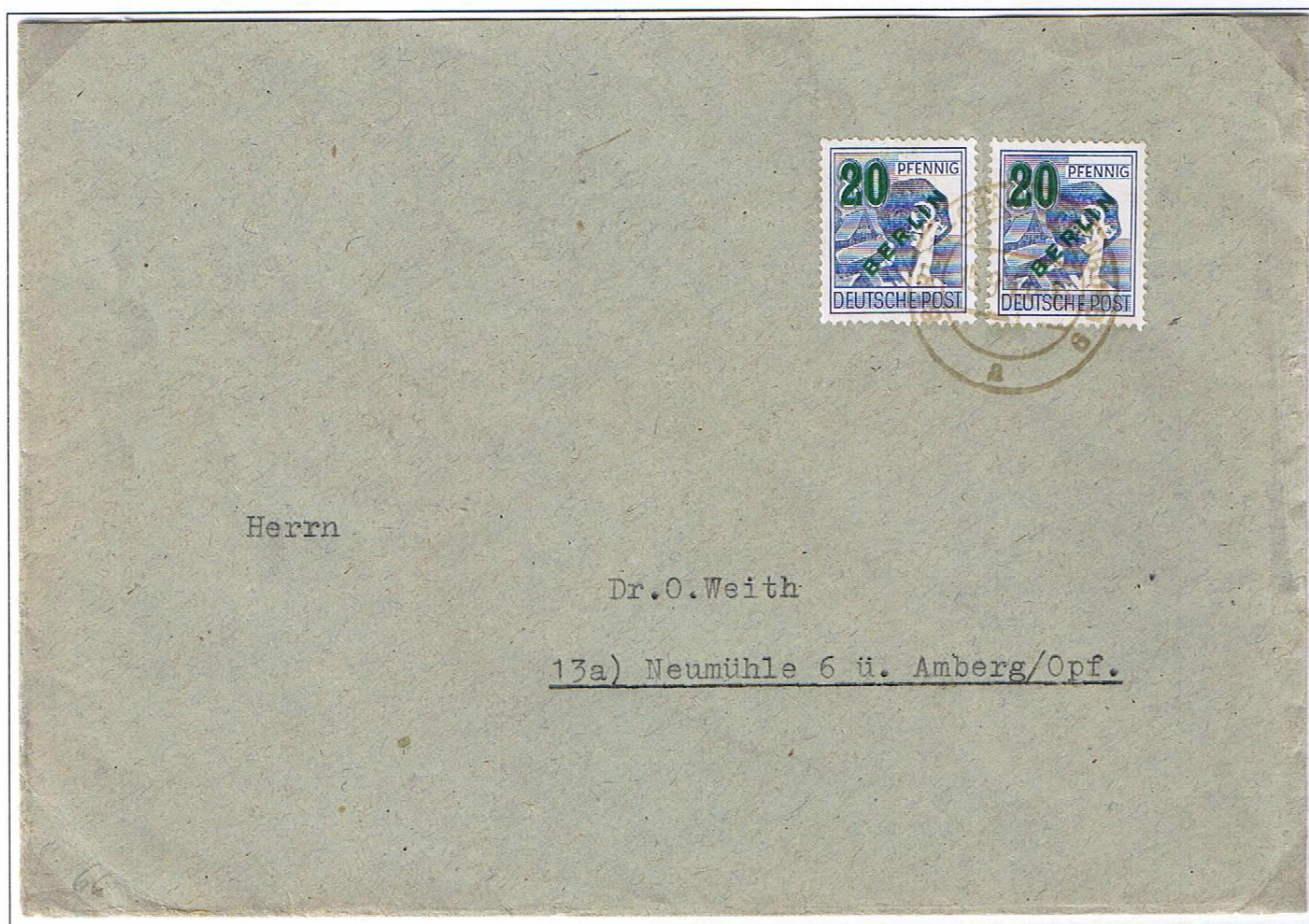


Ersttag der totalen Normalisierung.

Berlin W 35, 1.9.49. Provisorischer Einlieferungsschein für 1 Paket der 1. Gewichtsstufe in die 3. Zone. Ab 01.09.1949 ging der gesamte Postverkehr wieder mit der Eisenbahn durch die Sowjetische Besatzungszone nach Westdeutschland.



Berlin SW 11, 14.9.49. Brief über 20 g 40 Pf. Die Sendung zeigt an den Rändern die typischen Merkmale einer übergewichtigen Sendung.



Berlin-Charlottenburg 9, 15.9.49. Fernbrief über 20 g 40 Pf. Ab September 1949 wurden alle gewöhnlichen Sendungen auf dem Schienenweg durch die Sowjetische Besatzungszone abgeleitet.



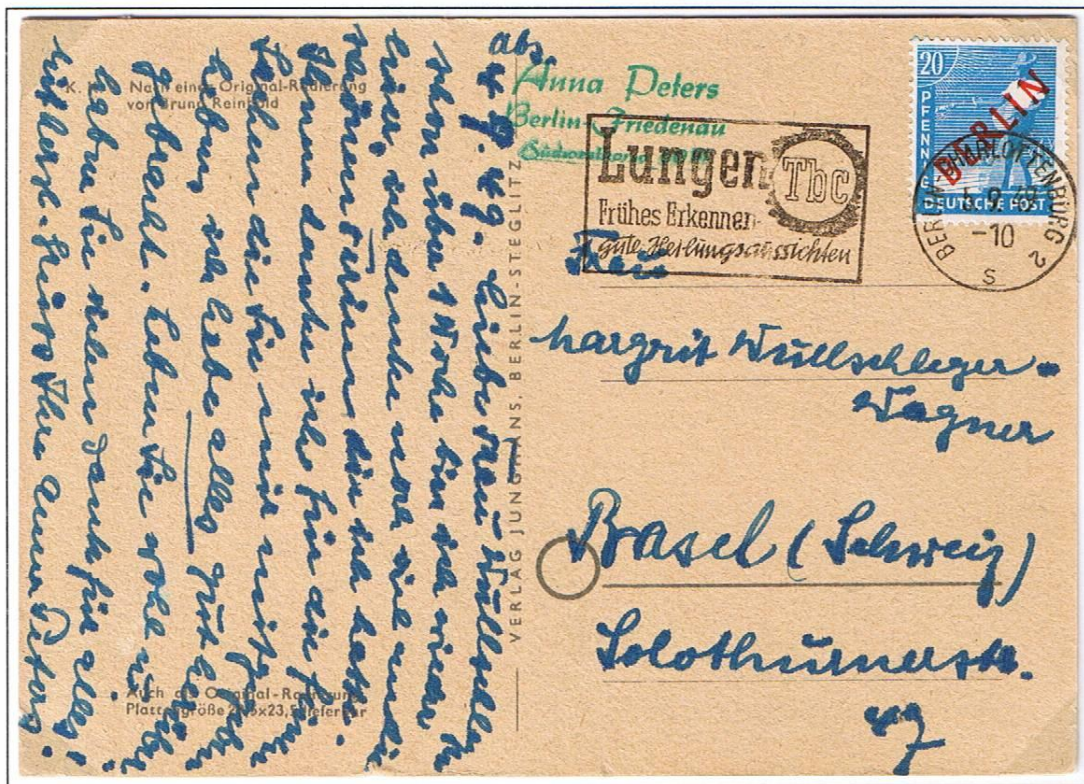
Berlin SW 11, 6.9.49 -16. Zustellung 8.9.49. 2 x Brief bis 20 g für Hin- und Rücksendung je 20 Pf und förmliche Zustellung 45 Pf. Obwohl die kostenfreie Luftbrückenableitung bei Engpässen zum 31.8.1949 eingestellt wurde, doch noch durch die Luft abgeleitet?



Berlin-Charlottenburg 2, 19.9.49. Britischer aptierter Zensurstempel (ohne Kreis und Krone). Brief über 20 - 40 g 50 Pf. Am 30.09.49 fliegt die letzte amerikanische Skymaster nach Tempelhof. Der letzte britische Luftbrückenflug mit einer Hastings nach Gatow erfolgt am 06.10.49.



Berlin-Charlottenburg 2, 8.9.49. Auslands-Zeitungsdrucksache über 50 - 100 g. Diese Versandart konnte nur von Zeitschriftenhändlern und Verlegern benutzt werden.



Berlin-Charlottenburg 2, 5.9.49. Frankaturen setzten sich im September 1949 vorwiegend aus den Berliner Bautenwerten zusammen. Rotaufdrucke wurden ab Anfang November an den Postschaltern nicht mehr verkauft.

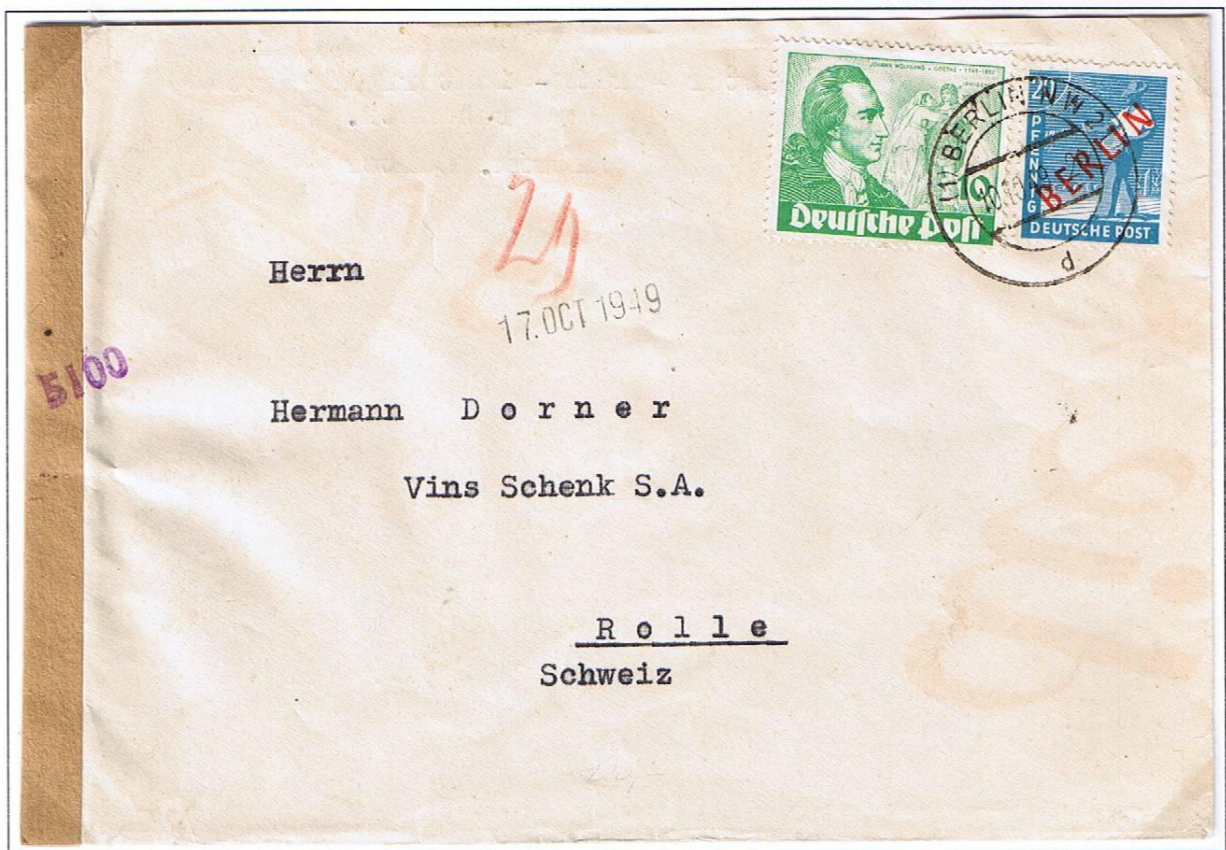
1.13 Normalisierung vorwiegend im Inlandsverkehr

Nach Durchführung der letzten Luftbrückenflüge am 06.10.1949, begann ab 07.10.1949 die fast totale Normalisierung im Verkehr mit Westdeutschland. Im Auslandsbereich (z. B. Luftpost) waren aber immer noch Einschränkungen hinzunehmen, dieses sowohl im Brief-, wie auch im Paketverkehr. Bevor alle Postdienste dem Standard Westdeutschland angepaßt werden konnten, sollte es noch bis in die fünfziger Jahre hinein dauern, Verzögerungen, die speziell von Außenhandelsfirmen nur ungern akzeptiert wurden.



Flugverbot für Wertbriefe.

Berlin-Wilmersdorf 1, 14.11.49. Brief bis 20 g 20 Pf, Bearbeitungsgebühr 60 Pf und Wertangabe bis 500,- DM 15 Pf. Wertbriefen war während der gesamten Luftbrückenzeit das Fliegen verboten. Sie wurden durch die SBZ auf der Schiene abgeleitet, unterlagen dadurch aber den Kontrollen der östlichen Seite zumindest bis Blockadeende im Mai 1949. Erst 1955 konnten Wertbriefableitungen wieder durch die Luft erfolgen.



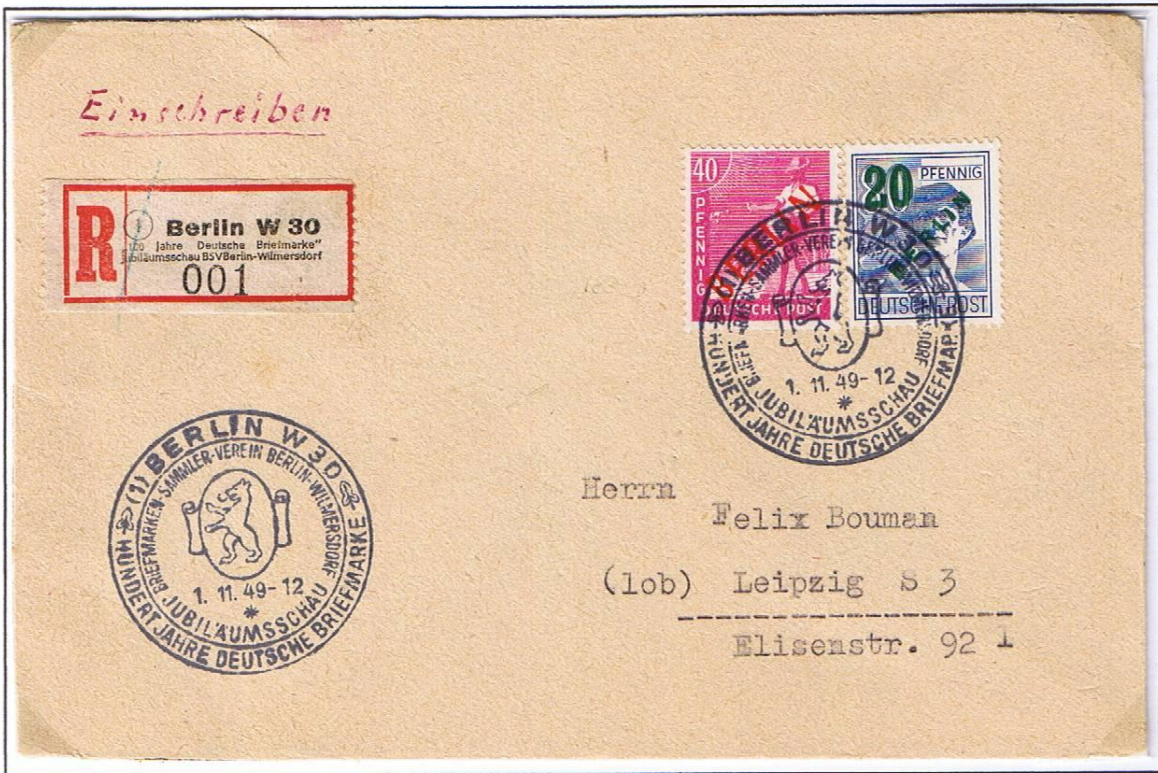
Berlin NW 21, 10.10.49. Ankunft Rolle, 17.10.49. Auslandsbrief bis 20 g 30 Pf. Britische Zensur ohne Kreis und Krone, die in dieser Form bis Ende 1949 vorgenommen wurde.



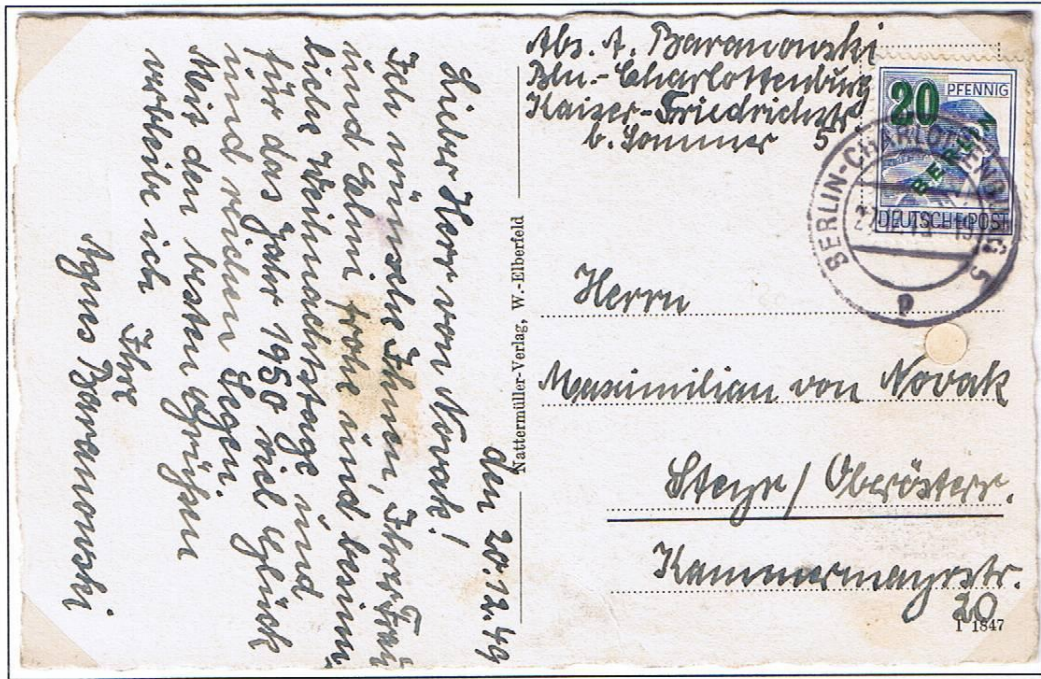
Berlin S 59, 10.10.59. Auslandsbrief der 3. Gewichtsstufe über 40 - 60 g 70 Pf.



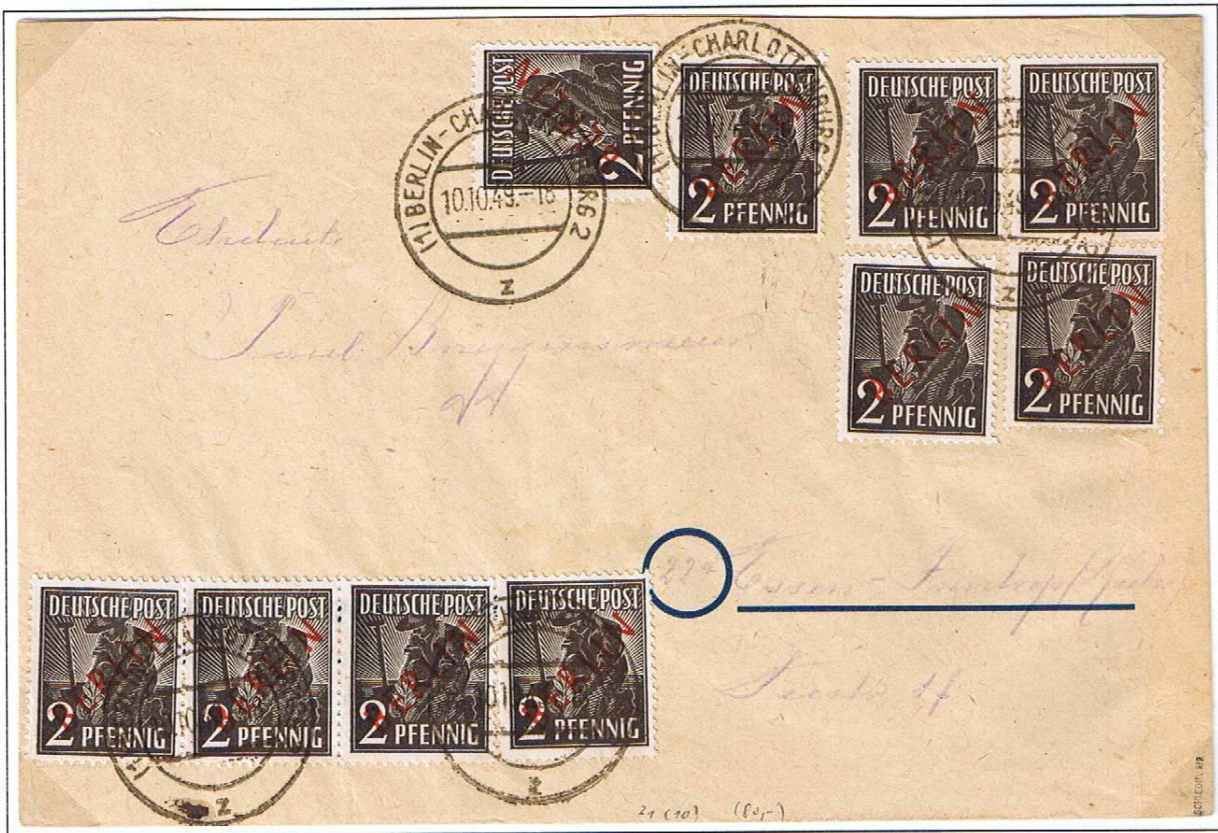
Berlin-Charlottenburg 4, 09.08.49 -13. Päckchen: 60 Pf und Einschreiben: 40 Pf.



Sonder-R-Zettel „100 Jahre Deutsche Briefmarke. Jubiläumsschau BSV Berlin-Wilmersdorf“. Berlin W 30, 01.11.49. Fernbrief bis 20 g: 20 Pf und Einschreiben: 40 Pf. R-Zettel Nummer 001. Da nur eine 1 000er Rolle gedruckt wurde, erstes Einschreiben aus diesem Anlass. Aufgabe kurz nach Beendigung des Postkrieges. Ankunft: Leipzig S 3, 05.11.49.



Berlin-Charlottenburg 2, 22.12.49. Auslandspostkarte 20 Pf. Auch Post in die an Deutschland angrenzenden Länder, die früher gebührenfrei durch die Luft auf Westdeutschland befördert wurde, mußte nun den gesamten Beförderungsweg auf der Schiene absolvieren.



Berlin-Charlottenburg 2, 10.10.49. Fernbrief bis 20 g 20 Pf.



Berlin-Wilmersdorf 1, 14.11.49. Ankunft Solothurn, 18.11.49. Brief über 20 - 40 g 50 Pf, Einschreiben 40 Pf, Eilboten 60 Pf. Nach dem 6.10.1949 wurde auch bis dahin bevorzugte Post grundsätzlich per Zug abgeleitet.



Berlin-Neukölln 1, 7.10.49. Ankunft Zürich, 11.10.49. Brief 30 Pf, Einschreiben 40 Pf. Nur noch gebührenpflichtiger IAS-Luftpostdienst garantierte eine Beförderung auf dem Luftwege in das Ausland.