## Die fahrenden Postbüros von Victoria bis 1913

nach einem Aufsatz von R.I.C. Holland in: The London Philatelist, # 147-48, Juli/August 1988, übersetzt von Johannes Kemper

Die fahrenden Postbüros (TPO's = Travelling Post Offices) der australischen Staaten, besonders die der Eisenbahnen, waren für den Transport und die Behandlung der Post während einer bedeutsamen Periode in der Entwicklung Australiens von großer Wichtigkeit. Abb.1 läßt erahnen, wie wild die Gegend war, durch die die Eisenbahn gebaut wurde; diese Bedingungen bestanden noch lange fort.



*Figure 1: Camels carrying sleepers for the East-West railway, 1914.* Abb. 1

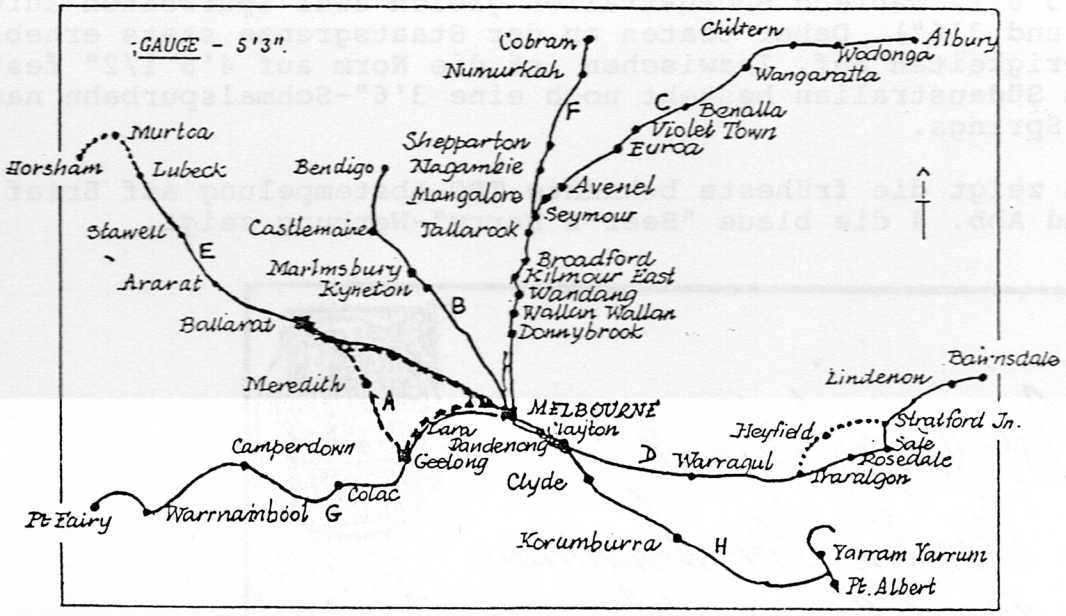



*Figure 2: A: The Ballarat Line using Nos 1 and 2.*
*B: The Bendigo Line using Nos 3, 4 and 14.*
*C: The Benalla Line using Nos 5, 6, 12 and 13.*
*D: The North Gippsland Line using Nos 8, 9, 15 and 16.*
*E: The Stawell Line using Nos 7 and 11.*
*F: The Northern Line using No 17.*
*G: The Western District Line using Nos 10, 18 and 19.*
*H: The South Gippsland Line using the reallocated Nos 2 and 7.* Abb. 2

Victoria war der erste Staat, der im Jahre 1865 Bahnposten einführte, um die Postämter in den größeren Städten zu entlasten, indem die Post teilweise bereits im Zug sortiert wurde. Die TPO's waren mit Postbediensteten besetzt, und nahmen Post vom Publikum an jeder Station an. Jedes TPO erhielt eine unterschiedliche Kennziffer in chronologischer Reihenfolge, wenn es auf verschiedenen Routen eingesetzt wurde. Die Stempel führten diese Nummern und in der Regel die Buchstaben MG ("MAIL GUARD").

Abb. 2 zeigt eine Karte der Routen mit dem Ausgangspunkt Melbourne. Acht Linien wurden bis 1913 gebaut. 19 TPO's verkehrten zu verschiedenen Zeiten. Jeder Zug führte zwei Stempel: Einer beinhaltete die Worte UP TRAIN, war rund oder oval und wurde eingesetzt, wenn der Zug in Richtung Melbourne fuhr. Sein Gegenstück war achteckig und wurde in der Gegenrichtung eingesetzt. ("DOWN TRAIN"). Die Stempel wurden von Zeit zu Zeit aus verschiedenen Gründen ausgewechselt:

(1) Zerstörung,

(2) Einsendung zur Reparatur und späterer Einsatz,

(3) dauernder oder vorübergehender Verlust.

Die Bediensteten in den TPO's waren ein besonderer Menschenschlag. Da sie oftmals Geldsendungen zu bewachen hatten, ketteten sie sich an die Kisten, um dadurch potentielle Räuber abzuschrecken. Im Verhältnis zur "DOWN"-Post ist die "UP"-gehende Post ungefähr sechsmal so häufig erhalten. Das liegt daran, daß Post aus Melbourne in die größeren Städte in versiegelten Säcken transportiert und nicht besonders abgestempelt wurde.

Die Eisenbahnstrecken wiesen verschiedene Spurweiten auf. Unterschiedlich waren bereits Victoria (5'3") und NSW (4'8 1/2"). Hiervon differierten Queensland, West Australien und Tasmanien (alle 3'6"), während Südaustralien gleich zwei Spurweiten aufwies (5'3" und 3'6"). Daher traten an der Staatsgrenze stets erhebliche Schwierigkeiten auf. Inzwischen ist die Norm auf 4'8 1/2" festgelegt; nur in Südaustralien besteht noch eine 3'6"-Schmalspurbahn nach Alice Springs.

Abb. 3 zeigt die früheste bekannte TPO-Abstempelung auf Brief, während Abb. 4 die blaue "Beer & Berry"-Werbung zeigt.

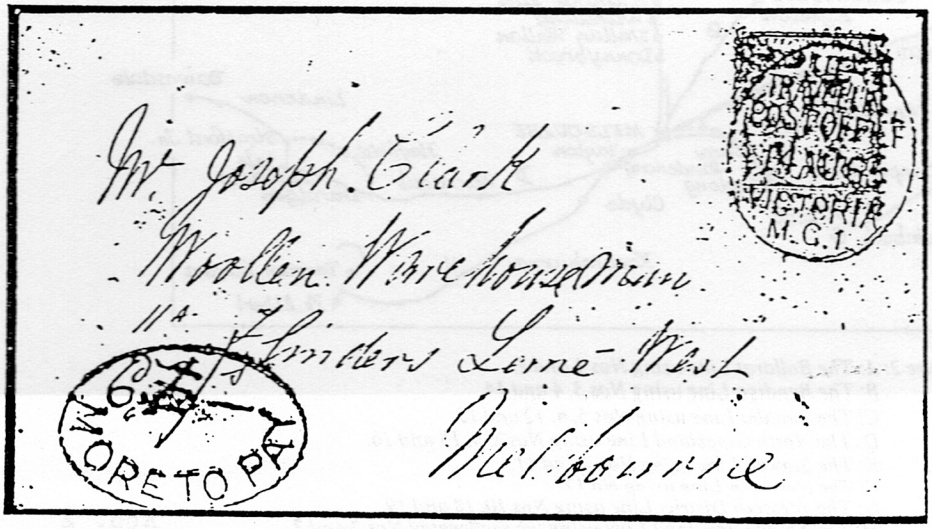



*Figure 3: The earliest recorded TPO marking on cover 'Posted at 11.40 am' on reverse in m/s, hence 6d Late Fee charged (ex Pack).*

Abb. 3

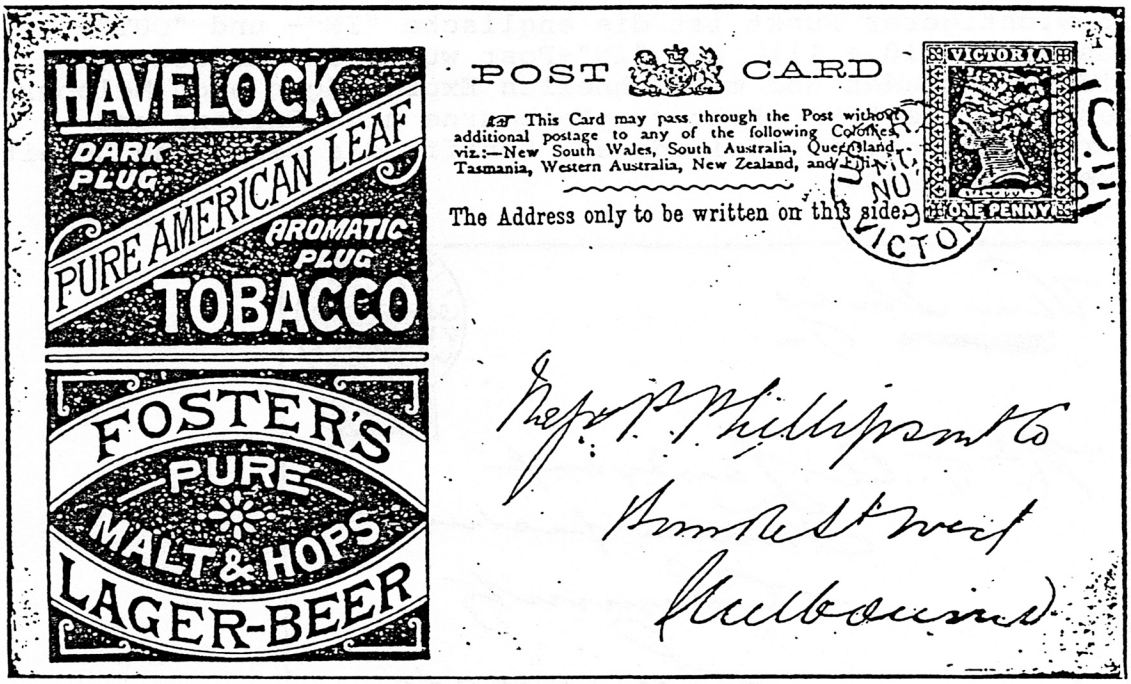



Abb. 4

*Figure 4: 'Beer and Baccy' card in use for 1 month only: withdrawn 19.11.1895 (ex Purves).*

Abb. 5 schließlich zeigt die 1-d-Stempelmarke mit Überdruck 1/2 d auf einem TPO-Brief, während Abb. 6 eine zusammenhängende Antwortkarte des Weltpostvereins darstellt. Abb. 7 zeigt die einzig bekannte Notmaßnahme, bei der das Kronensiegel, das sonst nur zum Versiegeln der Postsäcke diente, benutzt wurde. Abb. 8 zeigt zwei TPO-10-DOWN-Umschläge. Dies war ein selten benutztes TPO ohne bekannte UP-Stempel, was umso bemerkenswerter ist, als die Zahl der UP-Stempel die der DOWN-Stempel für gewöhnlich übersteigt.

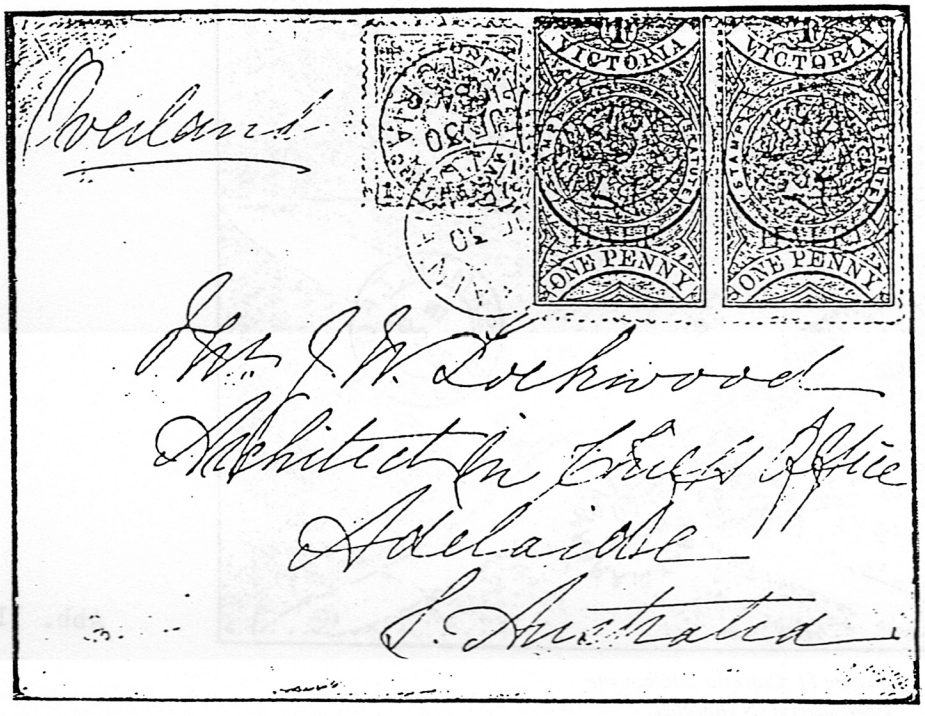



Abb. 5

*Figure 5: Only known usage on TPO cover of ½d on 1d 'Stamp Statute' stamp.*

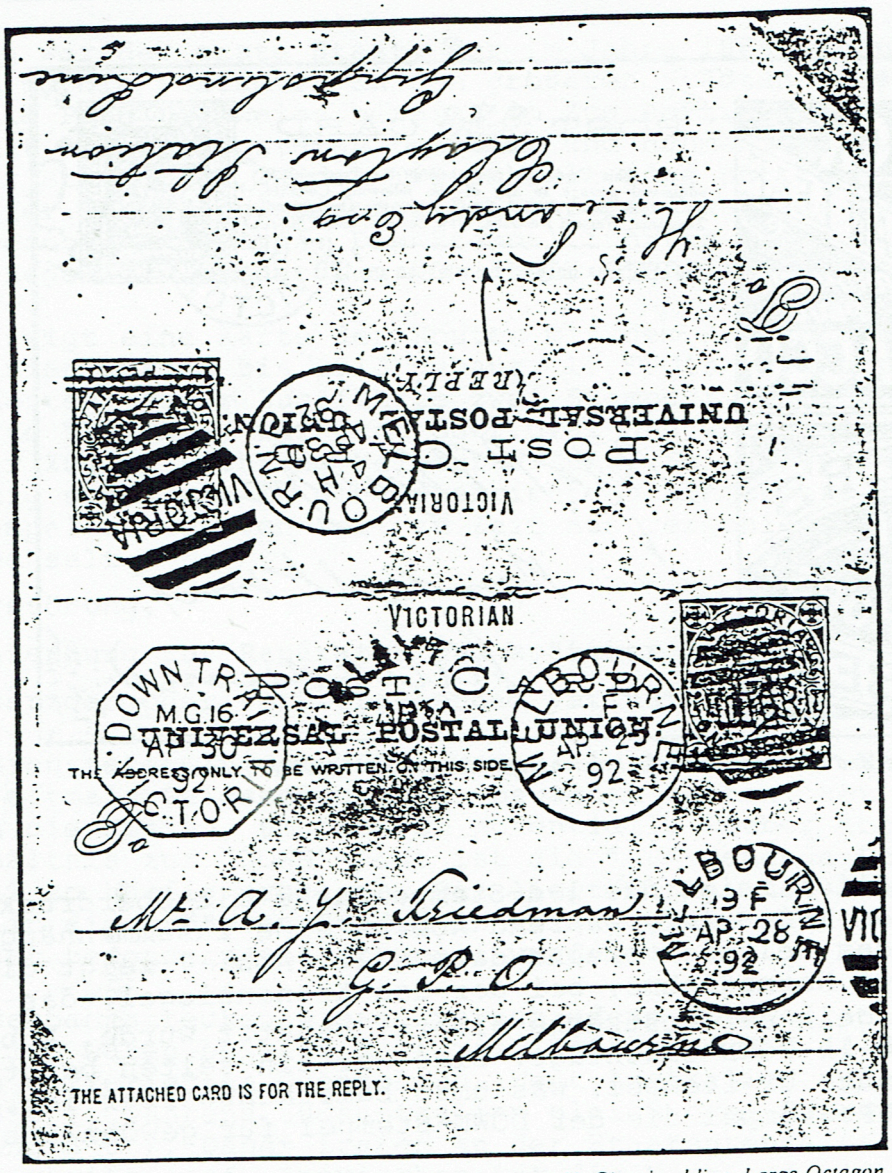



Abb. 6

*Figure 6: 'UPU' reply card used both ways: TPO 16 on N. Gippsland line. Large Octagon 'DOWN TRAIN' (1885–1907) (ex Perry).*

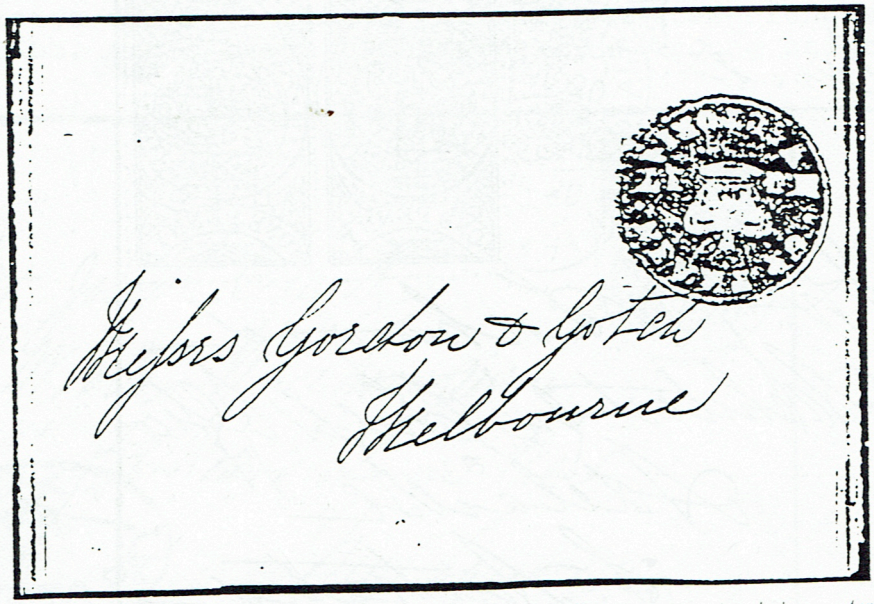


Abb. 7

*Figure 7: Emergency use of TPO Intaglio Crown Seal cancellation: not previously known for any TPO vans of Victoria.*

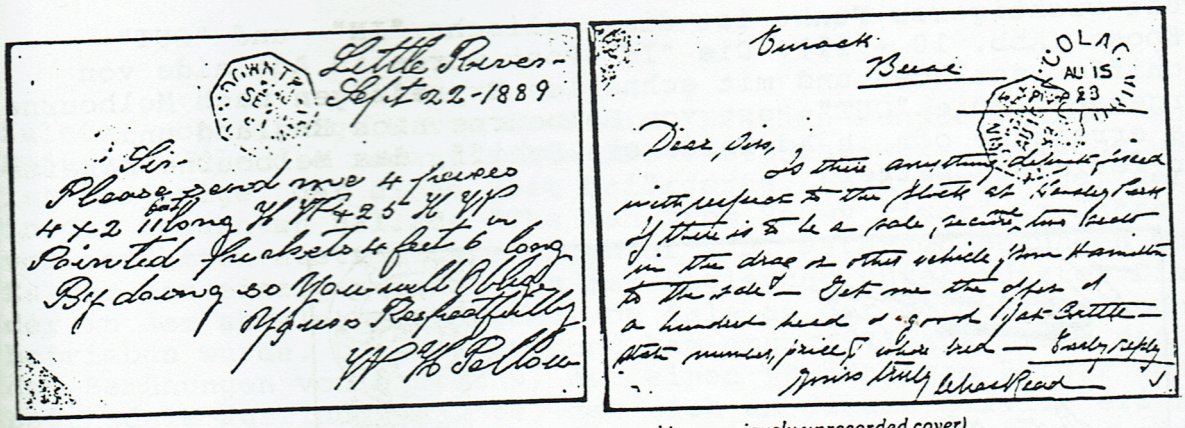


*Figure 8: Two TPO 10 DOWN covers (second is a previously unrecorded cover).*

Abb. 8

Unter den bekannten Eisenbahn-TPO findet man solche, die an Bord von Schiffen von und nach Victoria gelangten. Ein interessanter Aspekt ist der Postdienst der "RMSS Hobson's Bay", der seit 1861 arbeitete. Hierdurch wurde dem Publikum zusätzliche Zeit zum Absenden seiner Post bis zum Ablegen der Schiffe, die in Hobson's Bay, Port Melbourne, ankerten, gegeben. Die Briefe wurden im Postamt von Sandridge von den Offizieren eingesammelt und an Bord von Postagenten Victorias entwertet. Nur sechs Briefe sind mit dieser Abstempelung bekannt; Abb. 9 zeigt einen Brief, der während des deutsch-französischen Krieges über Brindisi geleitet wurde.

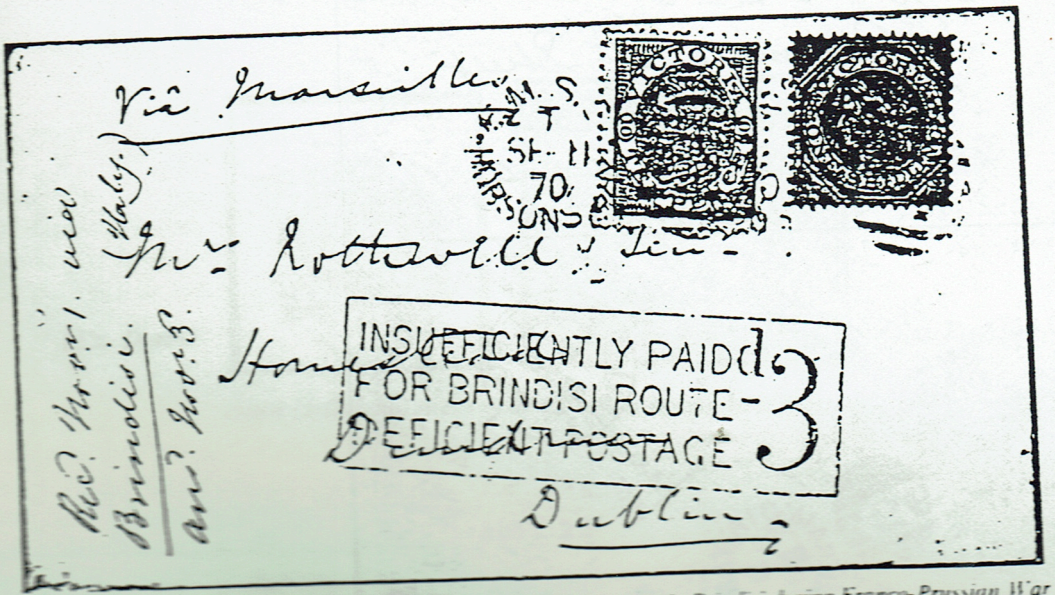



*Figure 9: Only known cover using Hobson's Bay Service and sent via Brindisi during Franco-Prussian War (ex Lewis).*

Abb. 9

Ein weit wichtigerer Punkt ist die englische "IN"- und "OUT"-Expreßpost (Abb. 10 + 11). Die "IN"-Post wurde in Adelaide von den Schiffen entladen und mit schnellen Expreßzügen nach Melbourne weitergesandt. Die "OUT"-Post von Melbourne nach England und Europa erreichte oft in Adelaide ein Schiff, das Melbourne bereits früher verlassen hatte.

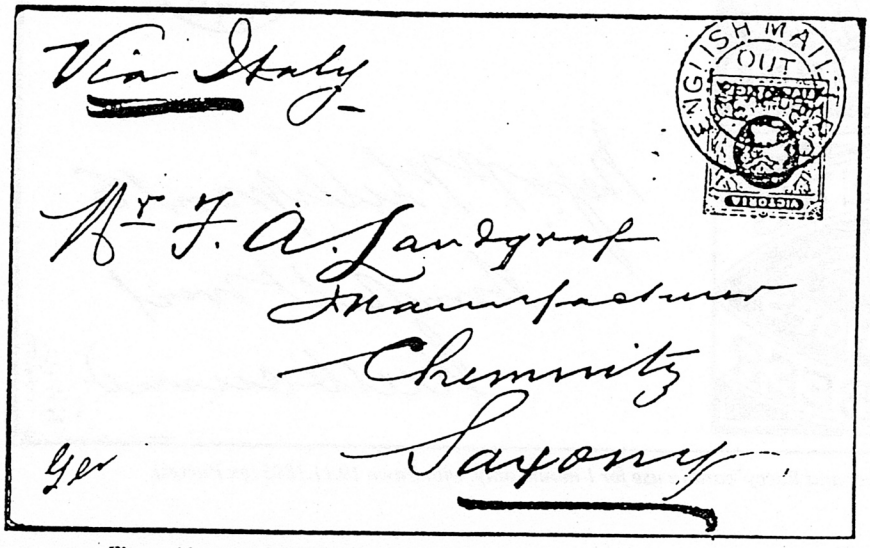



Abb. 10

*Figure 10: Special English Mail OUT canceller: cover to Germany 1909.*

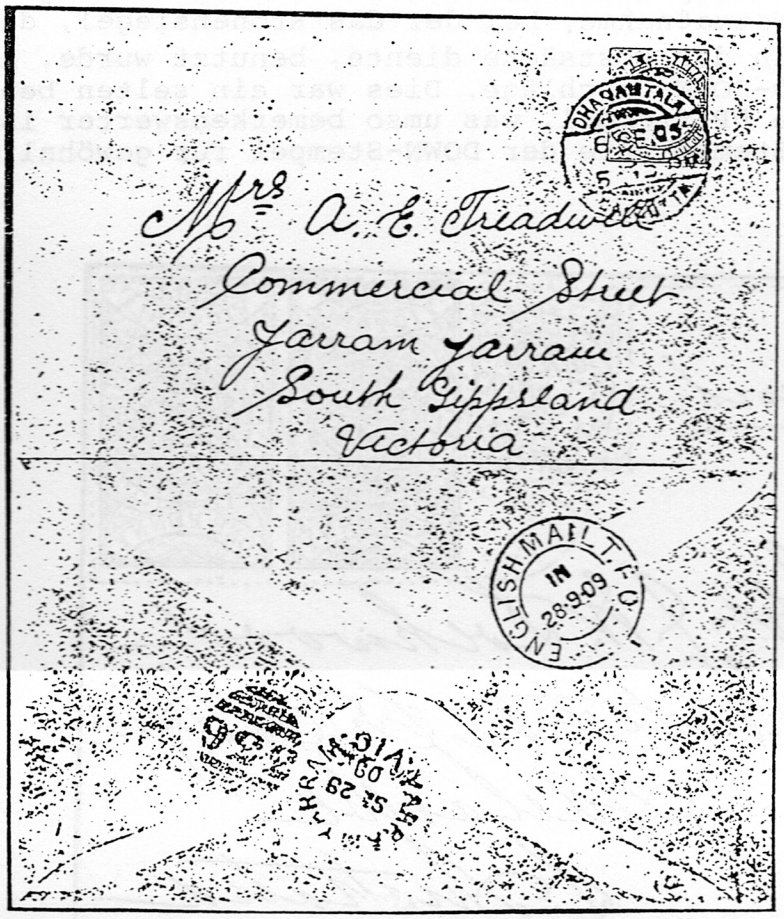
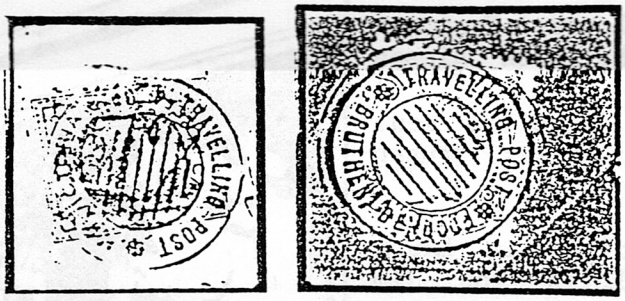



Abb. 11

*Figure 11: Calcutta–Melbourne 1909: special IN canceller.*

Zuletzt noch einige Worte über die "Bruthen-Bendoc Pferde- und Fußpost", die die romantischte TPO Victorias war. Möglicherweise ist derjenige, der diese Post beförderte, auch derjenige, der in der bekannten Ballade "The Man from Snowy River" im Jahre 1890 vom berühmten australischen Dichter A.B. Paterson besungen wurde. Es war ein einzigartiger, von der Regierung unterstützter Dienst, der in der abgelegenen Gegend von Sale an der Nord-Gippsland-Linie betrieben wurde. Der Hintergrund kam erst 1975 ans Licht dank der Bemühungen von Mr. Dunn, der einen 90-jährigen Bürger von Bairnsdale ausfindig machte, der sich an diesen Service erinnerte. Dieser erzählte, "Sandy Scott" habe diese Postbeförderung einmal in der Woche ausgeführt, auf dem Pferderücken und zu Fuß, von Delegate direkt an der Grenze von NSW bis zum Gipfel der Black Mountains in Victoria. Von Delegate aus ritt er bis Bendoc und weiter nach Tubutt, insgesamt 35 Meilen, wo er die Nacht verbrachte. Am nächsten Tag ritt er zum Snowy River, wo er sein Pferd zurückließ. Die Regierung bezahlte einen Fährmann namens McKellar, der ihn in einem Boot übersetzte. Scott marschierte dann sechs Meilen bis zu den Black Mountains, wo er den Postboten aus Bruthen traf, und wo die beiden ihre Post austauschten. Dann kehrte er zum Boot zurück, überquerte den Fluß, ritt zurück nach Tubutt und verbrachte dort die Nacht. Am nächsten Tag ritt er weiter nach Bendoc, wo er dem Lehrer die Post übergab, und kehrte schließlich nach Delegate zurück. Sechs Meilen hinter Tubutt gab es keine Wege mehr, nur noch Buschland. In den 21 Jahren, in denen Scott die Post beförderte, fiel er nur einmal krankheitshalber aus, und sein Bruder transportierte die Post. Dieser Dienst endete erst 1889.

(Ex Dunn)




(Ex Purves)

*Figure 12: Only known examples of Bruthen–Bendoc horse/foot post.*

Abb. 12

Zu der Schilderung der "Bruthen-Bendoc Pferde- und Fußpost" paßt gut nachstehender Artikel, der der Redaktion im englischen Original ohne Quellenangabe zugeschickt wurde:

## Großer Packpferd - Postmann

Jim McDowell stellte einen Weltrekord im Posttransport auf, der sogar in den USA anerkannt worden ist.
Coen (Qld. 4871) war der letzte Ort in Australien, nach dem die Post per Packpferd transportiert wurde, und Jim McDowell war der Postmann von 1935 bis 1951. Er kam immer pünktlich alle 14 Tage, außer wenn die überfluteten Bäche seinen Weg behinderten. Tag für Tag, Jahr für Jahr ritt dieser einsame Postmann mit seinem Team von einem Dutzend Packpferden - 9260 Meilen pro Jahr. In der trockenen Jahreszeit war die Strecke wasserlos und es verdursteten auch Menschen auf dem Coen-Track.
Den einzigen 'Urlaub' hatte Jim McDowell 1949, als Fred Gostellow den Kontrakt hatte.
Von den 15 Jahren, in denen er Post beförderte, lebte er praktisch 14 Jahre auf dem Rücken eines Pferdes. In diesen 14 Jahren hatte er einen Tag frei, aber es war kein Ruhetag; er ordnete seine Sättel und Packtaschen neu.
An einem Sonntagmorgen Mitte 1951 fand Fred Gostellow ihn neben dem Track liegen, er war vom Pferd gefallen. Drei Tage später starb er im Hospital in Cairns.

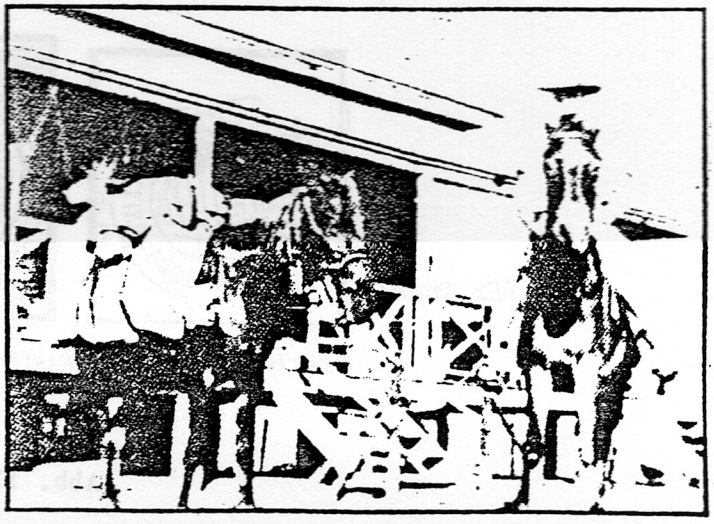
Micky Feinn war der letzte Postmann zu Pferde, bevor Buschpiloten diesen Dienst übernahmen.
Matt Carroll und Fred Gostellow sen. waren zwei der Postmänner der frühen Jahre.

Ein Erinnerungsstein sollte in Laura errichtet werden zu Ehren von Jim McDowell, dem letzten der großen Packpferd-Postmänner.



JIM MCDOWELL

Er ritt 114.300 Meilen mit der Post



Packpferd-Postmann Sid Bruce bei der Ankunft am Maytown Post Office in den 'Dreißigern' (Q. National Trust)



Linke Abb.: McDowell's Packteam bei der Ankunft in Coen von Laura kommend, 1950