

Railway und Railway Stamps von New South Wales

von Gerhard Rohn

Geschichte:

Jede Kommunikation ins Innere der Kolonie NSW geschah entlang zweier Hauptstraßen zum Süden und zum Westen, d.h. südlich und westlich von Sydney. Post wurde durch Kutschen transportiert, aber sie waren sehr langsam und die Zahl der Staatsdienste war begrenzt. Die große Natur dieses Landes und die Weite des Hawkesbury Flusses ließen Sydney und Newcastle bequem über die See erreichen. So wurde die nördliche Post per Kutsche von Sydney nach Newcastle geliefert und dann per Zug weiterbefördert. Postkutschen der verschiedensten Arten wurden auf den Straßen benutzt. Die Population im Inland war klein, aber durch die Goldfunde im Jahre 1851 explodierte die Bevölkerung und forderte einen besseren Postdienst. Die Antwort war die Ausweitung des Eisenbahnnetzes.

Das Aufkommen der Eisenbahn:

NSW war die erste Kolonie in Australien, die für den Posttransport Züge benutzte. Der erste Zug verließ Sydney im Sep. 1855 nach Parramatta Junction. Von dieser Zeit an wurde die Post mittels Eisenbahn zwischen beiden Städten transportiert. 1874 waren erst 648 km Gleise verlegt. Als das Schienennetz erweitert wurde, wurde es auch für den Posttransport benutzt. Zuerst war die Post Teil der Generalfracht, begleitet durch einen Postwärter. Durch die zunehmende Bevölkerung wurde Druck ausgeübt auf das Verteilungssystem der Post. Man überlegte einen früheren Postabgabeschluss, um den Sortierern Zeit zu geben, die Post vorzubereiten. Falls es bei den alten Geschäftsschlusszeiten bliebe, würde es eine Verzögerung entlang des Schienennetzes geben. Aber von 1870 an wurde experimentiert, die Machbarkeit von Sortieren der Post an Bord der Züge zu ermitteln.

Die ganze Post für die Süd- und Westroute wurde nach Parramatta Junction geschickt und von dort über die Straße verteilt.

Die Eisenbahnlinie wurde langsam nach Süden und Westen ausgeweitet. Sie wurde in dem Tempo beschleunigt, wie es benötigt wurde, die Post in diese Areale zu befördern.

Auch von Newcastle wurde das Schienennetz weiter nordwärts verlegt, um Post in diese Region zu transportieren. Die Great Northern Railway operierte von Newcastle aus, während die Great Southern und Great Western Railway von Sydney startete. 1889 wurde schließlich die Hawkesbury River Brücke eröffnet, so dass auch Newcastle von Sydney mit dem Zug erreichbar war. Es gab nun eine direkte Verbindung zur Grenze von Queensland. Als die Ausweitung der drei Hauptlinien abgeschlossen war, wurde Post zu den Endpunkten transportiert und von dort über die Straße verteilt.

Das Eisenbahnnetz bot auch eine schnellere Methode zur Abfertigung und Auslieferung der Überseepost (English Mail), weil die größte Menge der Post nach Übersee ging oder von dort kam. Von 1883 an wurden die English Mails in Sydney abgefertigt. Die Postsäcke von NSW und QLD. Wurden per Zug nach Sydney transportiert. Das dauerte in der Regel 2-3 Tage. Später, als die Bahnstrecke Melbourne- Adelaide im Jahre 1887 eröffnet wurde, wurde der Umschlagplatz nach Adelaide verlegt und 1917 nach Fremantle. Da Sydney (von den Inlandsstädten beliefert) einer der großen Postsender und -empfänger war, lag auch eine größere Verantwortlichkeit darin, diese Entwicklung zu steuern.

Die Eisenbahn hatte ihren Höhepunkt im Jahre 1914, nachdem die Entwicklung des Luftdienstes den Schienenverkehr einschränkte. Die Einführung eines XPT Typs der Expresszüge bedeutete, dass die Fracht eine eigene operierende Abteilung der Staatseisenbahn bekam.

Das Aufkommen des Flugdienstes:

Der Bahndienst mit seinen TPO's (Travelling Post Office) hatte seinen Höhepunkt in den 1930er Jahren und verschlechterte sich nach und nach. Das war auf die Entwicklung des Flugdienstes zurückzuführen und der Beförderung von Post auf diesem Wege. Die ersten Flugdienstverträge wurden 1924 zwischen Adelaide und Sydney und 1929 zwischen Adelaide und Perth abgeschlossen. In Anbetracht dieser und anderer Verbindungen erreichte die Post von den östlichen Staaten Perth eine Woche früher als mit dem Zug. Das bedeutete ein früheres Postboot nach Übersee. Sydney war der Dreh- und Angelpunkt in der Entwicklung des Flugdienstes, wuchs in den 1930er Jahren und stellte schlussendlich das

sichere Glied zwischen den Großstädten Australiens dar. Der finanzielle Unterbau der meisten früheren Flugverbindungen war der Postvertrag,

Das Wachsen der Hauptlinien:

Ab Okt. 1869 verließ ein Postzug Sydney um 5 Uhr morgens jeden Tag, wurde in Parramatta Junction aufgeteilt, bevor es auf der Süd- und Westlinie weiterging. Von Aug. 1870 verließen separate Züge Sydney für jede Linie.

Great Western Railway:

Die westliche Linie weitete sich folgendermaßen aus:

1869 Bowenfels
1870 Wallerawang
1870 Reid
1873 Raglan
1875 Kelso
1876 Bathurst
1876 Blayney
1877 Orange
1880 Wellington
1881 Dubbo
1883 Narromine
1883 Nevertise
1883 Nyngan
1884 Byrock
1885 Bourke

Verschiedene Zweiglinien wurden mit der Hauptlinie über die Jahre vereinigt, bis schließlich Broken Hill im weiten Westen in die Linie integriert wurde.

Great Southern Railway:

Die Ausweitung der südlichen Linie war folgende:

1863 Picton
1867 Moss Vale
1869 Goulburn
1877 Cootamundra
1878 Junee
1879 Wagga Wagga
1880 Culcairn
1881 Albury

Verschiedene Zweiglinien wurden der Hauptlinie angeschlossen.

Great Northern Railway:

Folgendermaßen verlief die Ausweitung der Hauptlinie:

1858 Maitland
1863 Singleton
1869 Musweebrook
1872 Murrumbidgee
1878 Werris Creek
1878 Tamworth
1883 Armidale
1884 Glen Innes
1886 Tannerfield

Eine Zweiglinie wurde nordwestlich von Werris Creek errichtet und erreichte

1879 Gunnedah und
1882 Marrabidgee

Weitere Ausweitung und Zweiglinien folgten. Nach der Jahrhundertwende wurde eine neue Hauptlinie eingerichtet von Maitland hinauf zur Nordküste und schließlich nach Brisbane.

Die südliche Küstenlinie reichte weit bis Nowra.

Weil die einzelnen Staaten verschiedene Spurbreiten benutzten, war die Staatsgrenze in den meisten Fällen das Ende der Linie. Obwohl in den letzten Jahren eine Standard Spurbreite die meisten Großstädte der Staaten verband, hatte die Post keine Verträge mehr mit der Eisenbahn.

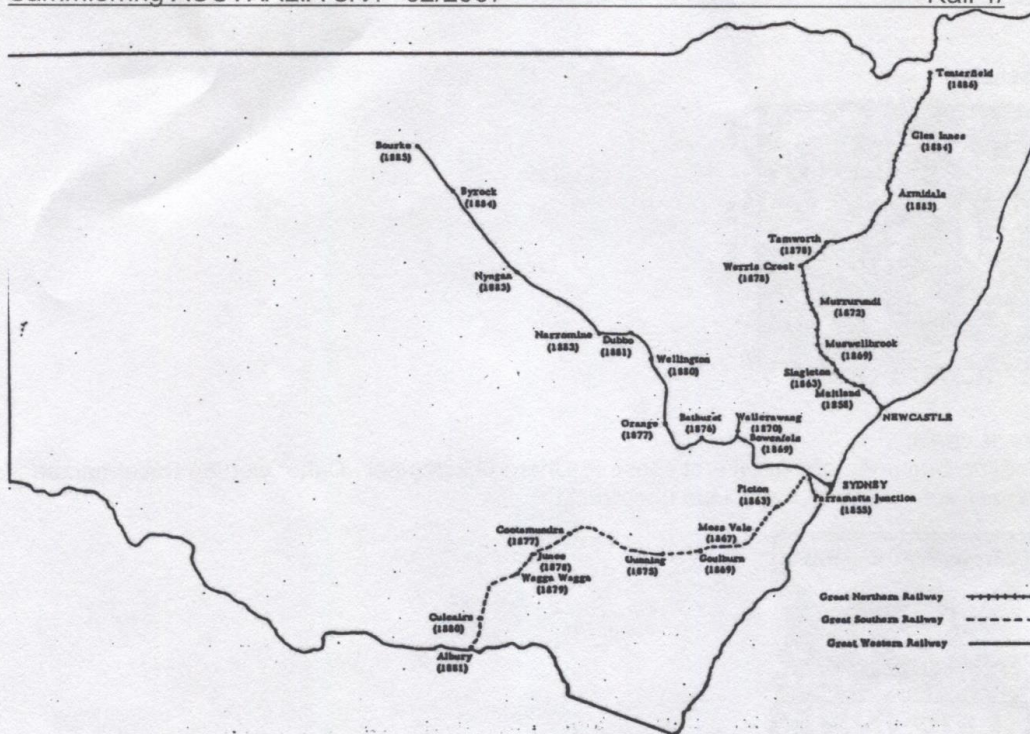


Fig. 1 Growth of the Main Railway Lines in New South Wales, 1855 to 1886

Railway Stamps

Am 1. Aug. 1891 wurden die ersten Eisenbahn Paketmarken eingeführt. Sie wurden entworfen und gedruckt vom NSW Government Printing Office. Es wurden dieselben Druck- und Zähnungsmaschinen benutzt wie für postalische Marken. Von 1929 an wurde ein gemeinsames Design für alle Wertstufen benutzt. Jede Station musste einen „Überdruck“ in schwarz anbringen. Es gab außerdem Ausgaben für VIC und Dienstmarken für das staatliche Government Department. Von 1956 an wurden Frankiermaschinen lizenziert für private Benutzer und von 1980 an wurden Registrierkassen auf den Stationen eingeführt anstatt der Paketmarken. Die Paketmarken wurden in Reserve gehalten, falls mal eine Registrierkasse ausfiel. Der letzte Druck erfolgte im Jahre 1989. Es gab einige Verkäufe der Restbestände.

Es sollte erwähnt sein, dass es Meinungen gab, Eisenbahnfracht im Voraus zu bezahlen, die durch Verträge und Bestellschein geordert wurden, ohne dass es den Gebrauch von Paketmarken nach sich zog. Für hartnäckige Forscher wurden Listen der Paketgebühren im „Railway weekly“ veröffentlicht und bekamen eine eigene Rubrik. Die Briefmarkenentwerter waren angehalten, auch Eisenbahnfrachtmarken zu entwerfen und oft taten sie es gründlich. Daher erzielten leicht abgestempelte Exemplare den doppelten Preis.

Alle Ausgaben der ersten und zweiten Serie wurden von Formen graviert in Stahl gedruckt, außer den Wertstufen 1d; 4d; 5d; 9d und 5 Sh, welche von Holzformen gedruckt wurden. Die Bögen bestehen aus 60 Stück (10 Reihen a 6) ohne Randmarkierungen.

Dezimalserie:

Alle Platten bis zu 3 Dollar waren aus Stahl, die spätere 10 Dollar Platte war aus Plastik.

Abarten erzielen den 3 fachen Preis.

Wasserzeichen:

Bei manchen Wertstufen sind kopfstehende und liegende Wz. gebräuchlich. Manche Paketmarken der 1. Serie sind auf Wz-Papier der postalischen Marken gedruckt.

Lochungen:

Einige Stücke sind bekannt mit Lochungen der Firmen BW & Co, MC & Co und WG (William Gardiner). Preis: 50 % mehr als für normale Marken.

Private Überdrucke:

Folgende sind bekannt: Anthony Hordern, Anthona Hordern & Sons, V McKay Pty Ltd, Sebel & Co, David Jones Ltd, P.C.B. Ltd, C.E., Speedwell.

Lasseter



Provisionals:

Manche Stationen bekamen erst spät ihre Überdruckstempel. Daher wurden Paketmarken von anderen Stationen von hand überdruckt



Property Search:

Statt Stationsnamen war Property Search aufgedruckt.



Das war eine Gebühr für eine echte Vermögenssuche nach

Eisenbahn Eigentum

OS und State Gov. Aufdrucke:





Aufdrucke von anderen Staaten:



Papier:

Das Papier variiert von dick bis fast durchscheinend.

1.Serie 1891-1915

1.Ausgabe ohne Wz. verschiedene Zählungen

HORIZONTAL PERFORATIONS											
VERTICAL PERFORATIONS		10	10½	10½	10½	11	11¼	11½	11½	12	ROUL-ETTE
	10	2,6,8 9			2,8	2,6,8 9	2,6,8 8			2,6,9	
	10½	2,8									
	10½					2					
	10½	6			2,8						
	11	2,6,8 9				2-4,6 8-10 12	3	1-4 6-8 10-12	6	2,3,6 8,10,11	
	11¼	2				2,3	2,3,6 8	2,3,6 8			
	11½	8				1-4 6-8 10-12	6	1-12			
	11½						6		2		
	12	2,6,9				2,3,6 8,10,11				1-7 9-12	
	ROUL-ETTE										3

1d	blue	20.03.1903
3d	deep blue	18.07.1891
3d	viridine green	14.03.1901
4d	vermillion & green	20.06.1910
5d	magenta	20.06.1910
6d	red	18.07.1891
9d	carmine & sage green	03.12.1908
1 Sh	violet	18.07.1891
3 Sh	black & red	03.09.1891
3 Sh	blue & yellow	17.04.1901
3 Sh	violet & red	27.05.1905
5 Sh	geranium & yellow	29.08.1907







2. Ausgabe 1914
weißes Papier gez. 11 ½
Wasserzeichen



Ein Teil dieser Ausgabe ist auch auf Wz-Papier der postalischen Marken gedruckt

- 1d deep blue
- 3d viridine green
- 4d vermillion & green
- 5d magenta
- 6d red
- 9d carmine & sage green
- 1 Sh violet
- 3 Sh violet & red
- 5 Sh geranium & Yellow

3. Ausgabe 1917
weißes Papier gez. 11 ½
Wasserzeichen



- 1d deep blue
- 4d vermillion & green

4. Ausgabe 1918

weißes Papier gez. 11 ½

Wasserzeichen wie bei der 2. Ausgabe

- 3d viridine green
- 4d vermillion & yellow green
- 5d magenta
- 6d red
- 9d carmine & sage green
- 1 Sh purple
- 3 Sh violet & red
- 5 Sh geranium & yellow

2.Serie 1929-1966

1. Ausgabe 1929-1948 Stationsname in schwarz aufgedruckt

weißes Papier gez. 11 ½

Wasserzeichen



- 1d reddish violet
- 4d green
- 5d deep blue
- 6d vermillion
- 9d purple
- 1 Sh chestnut
- 2 Sh carmine red
- 3 Sh yellow green
- 4 Sh sepia
- 5 Sh yellow orange





2. Ausgabe 1948-1966 Stationsname in Schwarz aufgedruckt
weißes Papier gez. 11 ½
Wasserzeichen



- 1d light blue
- 3d bluish violet
- 4d green
- 5d deep blue
- 6d vermillion
- a gez 11x 11 ½
- 9d purple
- a gez 11x 11 ½
- 1 Sh chestnut
- 2 Sh carmine red
- 3 Sh olive green
- a gez 11x 11 ½
- 4 Sh sepia
- a roul 6
- 5 Sh orange

Fortsetzung folgt