

Zustellung von Postsachen

von Klaus Brandt

Briefmarken sind eigentlich weiter nichts als Eintritts-Billets in ein besonderes Szenario, nämlich in das eines Postvertriebs. Die Hauptaufgabe der Post ist nicht die Herstellung und der Vertrieb von Briefmarken, sondern die **Zustellung** von:

Zeitschriften, Postkarten, Briefen, Päckchen, Paketen
und - bis zur Trennung 1975 (Mi 583/84) - auch die von
elektron. Nachrichten mittels Telegraph oder Fernsprecher.

Damit ergibt sich für Sammler nicht nur die Möglichkeit, Briefmarken - meist chronologisch - einzualben, sondern auch die Begleitumstände der Zustellung zu belegen.

Zusätzlich zur Briefmarke selbst kommt der **Umschlag** und der/die **Stempel**: Briefumschläge / Postkarten zu besonderen Anlässen (**First Day Cover**), Ganzsachen für besondere Zwecke (**Aerogramme**), Sonderstempel zu besonderen Ereignissen (Reklame / **Prepaid**).

Belege mit den höheren Gebührensätzen sind jedoch ebenso selten wie "schöne" Stempel (**full pull**).

Zustellung im Inland ("within Australia")

Die holländischen Entdecker (Mi 927/28) nannten das neu gefundene Land "*terra incognita australis*" (Südliches Land).

Australien ist der kleinste der 5 Kontinente, immerhin jedoch ca. 25 mal größer als Deutschland. Die annähernd kreisrunde Insel mit einem Durchmesser von etwa 5000 km liegt als einziger der Kontinente komplett auf der Südhalbkugel, vom Wirtschaftszentrum Europa / London am weitesten entfernt und abgelegen ("**Down Under**"), allseits umgeben von 4 großen Weltmeeren und damit ohne direkte Nachbarn.

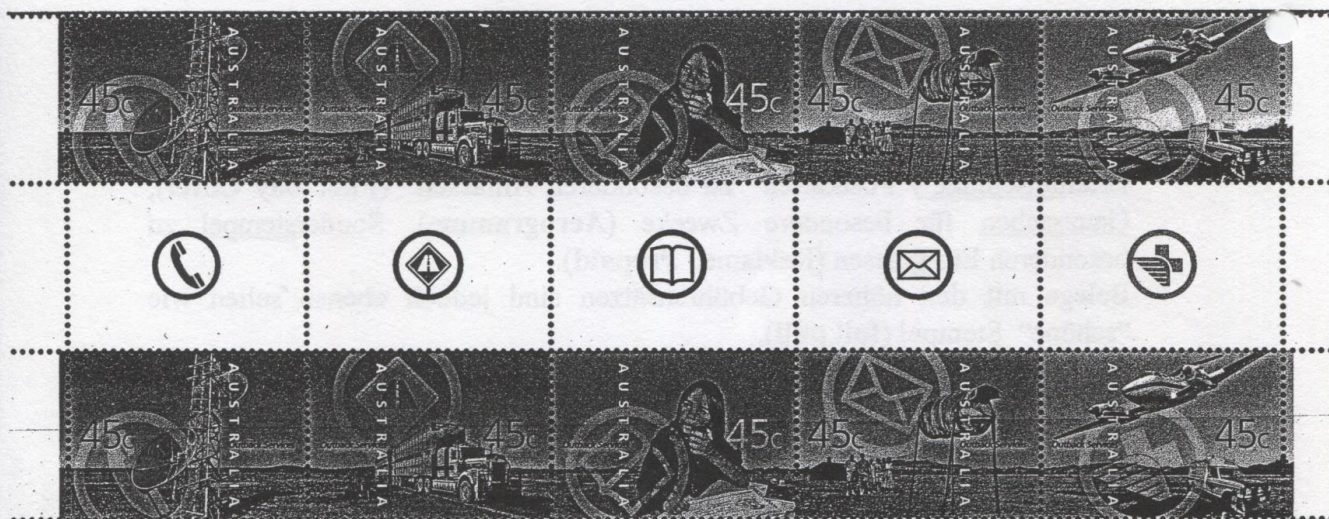


Mi 583/4



Mi 927/28

Die Besiedlung durch die "Neu-Australier" erfolgte nur an wenigen Stellen der insgesamt 36000 km langen Küste und zwar ausschließlich in geschützten Buchten von Flussmündungen. Diese Ansiedlungen wuchsen zu Millionenstädten heran und so leben heute in und um diese **Groß-Städte** - vornehmlich im Süd-Osten des Landes gelegen - fast 9/10 aller Australier. Der **Rest** verteilt sich weitläufig - auf vornehmlich landwirtschaftlich genutzte Flächen - in der näheren und weiteren Umgebung, sowie - mehr punktuell - auch auf die Wüstengebiete im Inneren ("**Out Back**"). Berücksichtigt man ferner, dass die gesamte Bevölkerung Australiens sowieso nur 1/5 der Unserigen beträgt, so ist diesen Rest zu finden und zu beliefern - auch heute noch - ein immer wiederkehrendes, neues Abenteuer (Mi 2049 / 53).



Mi 2049/53 im Zwischenstegstreifen

Da das Postaufkommen also im wesentlichen in den großen Städten entsteht, wurden als Dreh- und Angelpunkte für das Sortieren, Bearbeiten und Weiterleiten in den Hauptstädten der einzelnen Kolonial-Staaten **Postämter** ("PO") und später in denen der einzelnen Bundesländer **General Post Offices** ("G P O") gegründet und betrieben:

2000 **Sydney** (NSW), 3000 **Melbourne** (VIC), 4000 **Brisbane** (QLD),
5000 **Adelaide** (SA), 6000 **Perth** (WA), 7000 **Hobart** (TAS), sowie:
2600 **Canberra** (ACT) und 0800 **Darwin** (NT).

Damit kann ein großer Teil der Post bereits innerhalb der Stadtgrenzen zur Auslieferung verbleiben ("**City Delivery**") bzw. an kleinere Postämter in der näheren Umgebung direkt weitergegeben werden.

Der andere Teil wird an das für den Auslieferungsort zuständige GPO weitergeleitet ("**Inter Capital City Service**"), und von dort aus zur Auslieferung gebracht. (Das gilt übrigens auch für den gesamten Auslands-Postverkehr nach - und auch von - Übersee).

Da die **GPO - Zentren** (außer Canberra) alle am Meer liegen, können sie untereinander am einfachsten per

Schiff ("Ships Post")

erreicht werden.

Hauptfracht für die Schiffe sind natürlich nicht Briefe, sondern Stückgut und Passagiere. Die erreichbaren Laufzeiten sind entsprechend lang (z.B. Adelaide – Perth = 14 Tage). Hinzu kommen Taktzeiten in den Größenordnungen von Wochen / Monaten.

Um die Bearbeitungszeiten möglichst gering zu halten, entstand in Melbourne die erste Eisenbahnverbindung Australiens (Mi 248) und zwar vom GPO in der Flinders Street zum 4 km entfernten Sandridge, dem Hafen in der Hobson Bay. (Einweihung am 12.9.1854), Adelaide folgte dem Beispiel 1857 (Streckenlänge 13 km) und Perth 1881 (zum Hafen in Fremantle).



Mi 248



Ausgabetag: 7. September 2004

Einlieferungen, die jedoch nicht mehr rechtzeitig vor der Abfahrt angeliefert werden konnten, tragen den Zusatzstempel - **"Too Late"**.

Einlieferungen, die nur mittels einer Sonderbehandlung noch rechtzeitig zum Versand gelangten, kosteten Extra-Gebühren und sind kenntlich am Zusatzstempel **"Late Fee"** (siehe Beitrag KOL1/1-29 in Bumerang 61-63/2002).

Die GPO-Städte dehnten sich immer weiter aus und auch die Besiedlung in der Umgebung nahm zu. So wurden immer mehr zusätzliche, kleinere **Postämter (PO)** notwendig. (Mi 795 / 801 + Mi 1321). Wegen der für eine Besiedlung unabdingbaren Wasserversorgung wurden hierzu Ortschaften, die an Flüssen gelegen waren, bevorzugt. Solche Orte waren dann ebenfalls durch **Fluss-Schiffe / Fähren** erreichbar. (Mi 510, Mi 668 / 71). Dass australische Flüsse hierzu während der tropischen Regenzeit zuviel oder während der Sommerzeit zu wenig Wasser führen, ist dabei ein zusätzliches Handicap (Mi 1836 / 39).



Mi 795/801

Mi 1321



Mi 510

Mi 668/71



Mi 1836/39

Oft war aber auch das Schiff selbst Poststelle. Teilweise waren die Anlegestellen nur mit toten Briefkästen ausgestattet, wiederum andere (Känguruh-Insel) mit einem kompletten PO und einem extra Briefkasten nur für auf der Insel verbleibende Post.

Ansonsten war für die Verbindung GPO - PO die gute alte "Postkutsche" (Mi 508) bzw. das "Postauto" (Mi 726) zuständig. Der Amerikaner Freeman Cobb gründete bereits 1853 in Melbourne die erste Postkutschenlinie, die "Royal Mail - Cobb & CO" (Mi 254 / 55).

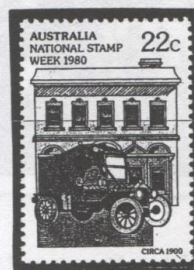
Die eigentliche Auslieferung an den Adressaten erfolgte vielfach postlagernd ("PO - BOX"); ansonsten durch den **Postboten**, zu Fuß, als Reiter mit einem PS (Mi 198) oder als Fahrer mit mehr PS (Mi Bl 5). Neben der Pferdepост gab es sogar eine "Kamel-Post". Die hierzu erforderlichen Wüstenschiffe gab es jedoch in Australien nicht. Sie mussten erst aus dem fernen Arabien importiert werden. Nicht nur zur Postbeförderung, sondern bei den früheren Entdeckungsreisen durch das Innere Australiens hatten Kamele ihre Eignung bewiesen. Beim Bau der Überland-Telegraphenleitung und der Eisenbahnlinie nach Alice Springs waren sie sogar unerlässlich. Durch das Auto überflüssig geworden, bevölkern sie heute als wildlebende Herden mit etwa 200 000 Exemplaren das rote Herz Australiens.



Mi 508

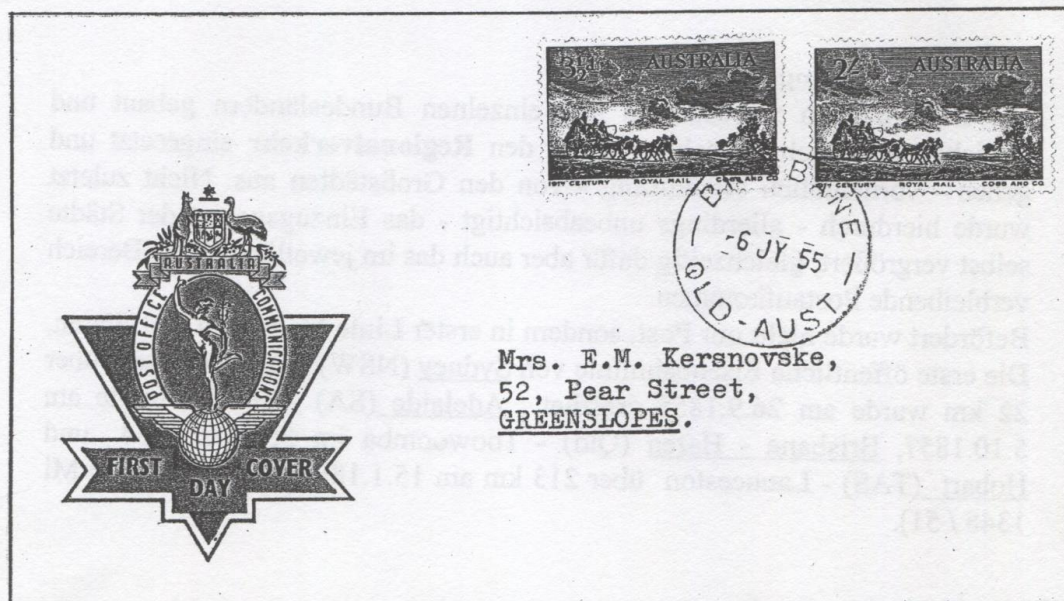


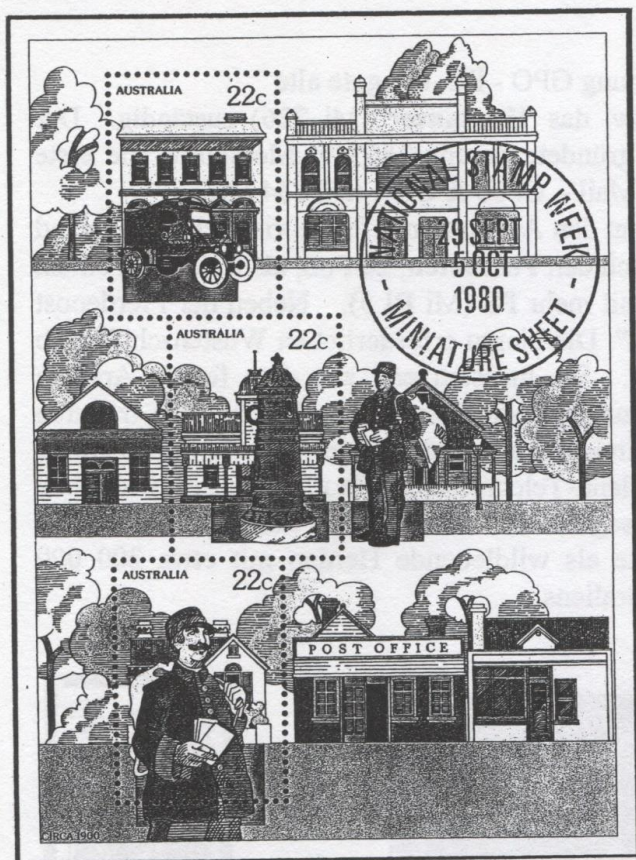
Mi 198



Mi 726

Mi 254/5 auf Ersttagsbrief





Mi Block 5

Problemloser und nicht zuletzt schneller geht es, wenn man anstatt der Schiffe die

Eisenbahn

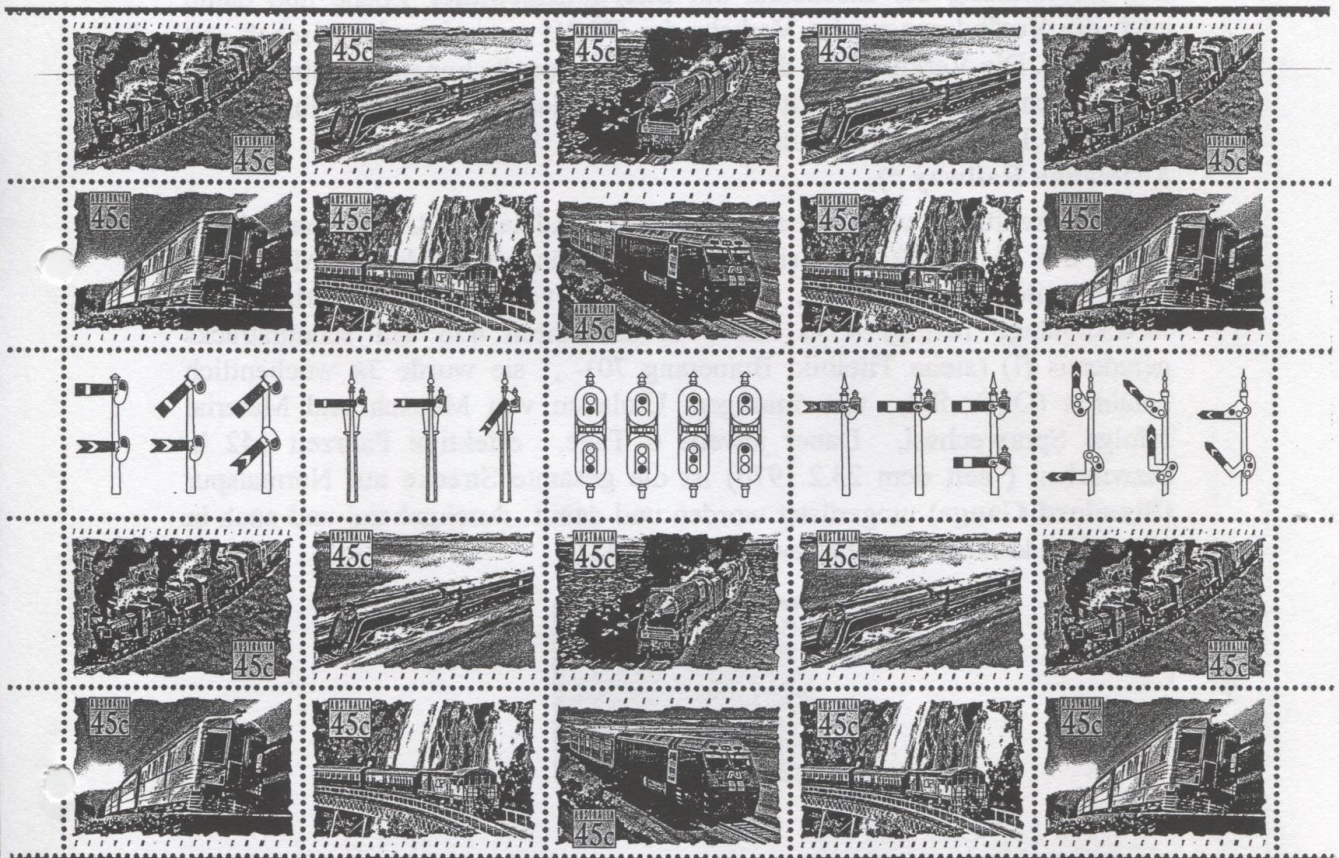
zur Postbeförderung nutzt.

Die Bahnstrecken wurden von den einzelnen Bundesländern gebaut und betrieben und auch zunächst nur für den **Regionalverkehr** eingesetzt und gehen - vornehmlich sternförmig - von den Großstädten aus. Nicht zuletzt wurde hierdurch - allerdings unbeabsichtigt - das Einzugsgebiet der Städte selbst vergrößert, gleichzeitig dafür aber auch das im jeweiligen GPO-Bereich verbleibende Postaufkommen.

Befördert wurde nicht nur Post, sondern in erster Linie Menschen und Waren. Die erste öffentliche Eisenbahnlinie von Sydney (NSW) nach Parramatta über 22 km wurde am 26.9.1855 eröffnet, Adelaide (SA) - Gawler folgte am 5.10.1857, Brisbane - Hafen (Qld) - Toowoomba im Februar 1864 und Hobart (TAS) - Launceston über 213 km am 15.1.1868. (Mi 680 / 83 + Mi 1348 / 51).



Mi 680/83



Mi 1348/53 im Zwischenstegstreifen

Hand in Hand mit der Ausweitung des Eisenbahnnetzes weitete sich auch die Bedeutung - nicht der gelben - sondern der in Australien **roten** Post aus. So gab es schließlich bei jeder Bahnstation ein Postamt, meistens ein eigenes Paketamt, zumindest einen Paketschalter, sowie den Telegraphendienst (Mi 795 / 801).

Um die Abwicklung weiter zu beschleunigen, wurden - zuerst in Victoria (1865) - in den Zügen mitfahrende, posteigene Waggons eingesetzt "Travelling Post Offices" (TPO) mit den gleichen Aufgaben und Befugnissen üblicher PO's. Verwendet wurden sowohl die üblichen Post-Briefmarken, als auch eigene "Bahnpost"- Briefmarken (z.B. "Gouvernement Railway Paket stamps"), meist entwertet mittels zugspezifischer Bahnpost - Stempel. (Näheres BU 60 ff).

Mit dem zunehmenden Ausbau des Straßennetzes und der Einführung der Luftpost gingen die guten Jahre auch für die Schienen-Post jedoch nach und nach zuende. Heute gibt es insgesamt nur noch 40 000 km Bahnlinien. Nach insgesamt 175 Jahren fuhr der letzte Postzug in Victoria - Sydney - Junee am 1.7.1984.

Die Entwicklung der Eisenbahn auf **interkontinentaler** Ebene und damit auch die Veränderungen im Verkehr der GPO's untereinander geschah erst viel später. Die Verknüpfung der einzelnen Regionalbahnnetze, bedingt durch die unterschiedlichen Spurweiten und die verschiedenen Betreiber, führte erst am 12.11.1917 zur Eröffnung der ersten "Interstate Line" ("**Trans Australian Railway**").

Die Strecke führte von Sydney (NSW) über Adelaide (SA) bis nach Perth (WA). Seit sie (1930) bis Brisbane (Qld) verlängert wurde und Melbourne (VIC) miteingebunden ist, ist sie auch vollständig befahrbar. Die Streckenlänge beträgt 4352 km - davon führen 478 km schnurstracks geradeaus (!) (siehe Titelbild Bumerang 70)-, sie wurde 3x wöchentlich befahren (Di,Do,Sa), mit 5maligem Umladen von Mensch und Material infolge Spurwechsel, Dauer jeweils 6 Tage, effektive Fahrzeit 142 h. Inzwischen (seit dem 23.2.1970) ist die gesamte Strecke auf Normalspur (**Standard Gauge**) umgerüstet worden und damit durchgehend und auch in wesentlich kürzerer Zeit zu bewältigen (Mi 431).

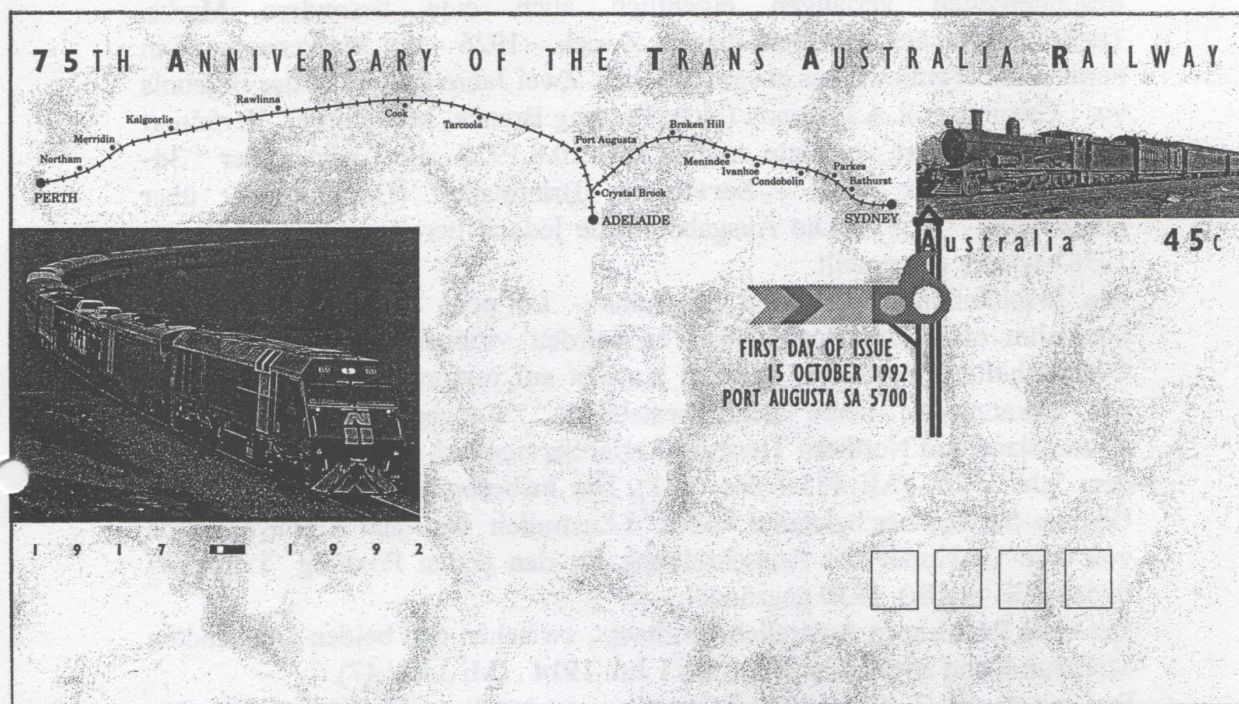


Mi 431

Sie ist **die** Lebensader zwischen dem Industriegebiet im Südosten und Perth (WA)- bzw. seinem Hafen in Fremantle - dem Tor für den Export zum gesamten Westen / Europa.

Eine **zweite** Transkontinentalstrecke - ebenfalls über ca. 4 000 km - sollte von Adelaide im Süden nach Port Darwin im Norden führen. Diese "**Central Australian Railway**" wurde allerdings lediglich zur Hälfte fertiggestellt und endete 1929 in Alice Springs / Uluru. Ein privates Konsortium hat die restlichen 1420 km bis Darwin - genauer: zum East Arm Port von Darwin - inzwischen fertiggestellt (Baukosten 800 Mio.) und zum 15.1.2004 / 1.2.2004 in Betrieb genommen. (Näheres BU 68) Ein 1,6 km langer Güterzug soll täglich, der "**Ghan**"- Personenzug 1x wöchentlich (So hin / Mi zurück) fahren, Fahrtdauer jeweils 2 Tage, Fahrgeschwindigkeit 90 km/h - (Mi 1353).

Damit ist auch ein Tor nach Norden, nach Asien offen.



Sonderumschlag zum 75jährigen Bestehen der Trans Australia Railway

Entsprechend der drei klassischen Medien, der Beförderung auf dem Wasser durch Schiffe und der auf der Erde durch Eisenbahn und Auto, fehlt noch die der Zustellung durch die Luft.

Luftpost ("Air Mail")

(Näheres: BU 41 ff).

Der Traum vom Fliegen ist uralt und wird auch immer etwas Besonderes bleiben. Luftpost muss bereits äußerlich - übrigens weltweit - kenntlich gemacht werden durch ein besonderes Logo mit der Aufschrift **Air Mail - par avion** (auch sammelbar).

Etwas Besonderes hat meist auch einen höheren Preis. Für den Innlandzustelldienst wurde dies in altbewährter Form als **Zuschlag** realisiert: **Air-Mail Fee** in Höhe von **3 d / ½ oz.**

Bei einem Basispreis von 1½ d im Jahr 1924 kostete der Luftpostbrief mit insgesamt 4½ d rund das 3-fache Porto eines einfachen Briefes, 1959 mit insgesamt 7 d immerhin noch das 1,75 fache.

Entsprechend den anderen Zusatzdiensten - Einschreiben etc.- waren sowohl die jeweils aktuellen 3d-Serien (**Definitives**), als auch alle 3d-Sondermarken (**Commemorates**) gültiger Luftpost-Zuschlag. Hinzu kamen auch noch die Werte für das jeweils gültige Gesamt-Briefporto (**combined air mail and basic letter rate**).

Besonderheiten verlangen eigentlich auch eine besondere Marke. Traditionsgemäss wurde zu diesem Zweck - 1926 - ein Markenentwurf in Form eines Wettbewerbes ausgeschrieben. Zwei Jahre später lag das Ergebnis vor : Gewinner R.A.Harrison (Note Printing Branch, Melbourne). Verfeinert durch H. Herbert, erfolgte endlich am 20.8.1929 die Ausgabe der "3d-Australia - Air Mail - Service" - Briefmarke. (Doppeldecker über Landschaft - Mi89). Die Ausgabe wurde jedoch bereits nach 10 Jahren - 1938 - wieder eingestellt.

Die Erschließung des neuen Mediums - Luftpost - als Transportmittel übernahm nicht die Post selbst, es wurden vielmehr zahlreiche private Gesellschaften gegründet, die sich zumeist auf regionaler Basis betätigten. Die bekannteste, heute noch bestehende, "Cangaroo-Line" **QANTAS** (Queensland and Northern Territory Aerial Service Ltd. - London) stammt aus dem Jahr 1920 (Mi 455 / 56; 281). Die insbesondere von dem späteren Übersee-Service her bekannte "ANA" (Australien National Airways) wurde von dem Gewinner der Ausschreibung für den ersten Postflug London - Sydney (K. Smith) 1930 gegründet. -

Der erste Postflug in Australien überhaupt, zwischen den beiden Großstädten Melbourne und Sydney, erfolgte am 1 Juli 1914. (Mi 346 / 47).

Erst seit dem 2./3. Nov. 1922 gibt es einen regelmäßigen Flugbetrieb, den "1. Mail & Scheduled Passenger Service" von Charleyville bis nach Cloncurry (Qld) - 1000 km in 2 Tagen mit insgesamt 5 Zwischenstopps.



Mi 281



Mi 89



Mi 346/7



Mi 455/6

Die weitgehend fehlende Möglichkeit der Zuladung von Fracht und Personen und der generell geringe Beförderungsbedarf im Outback / Regionalbereich verglichen mit dem Vorteil der universellen Erreichbarkeit führten bald zu einer Beschränkung und zwar auf die der lukrativeren Großstadtverbindungen (**ICCAir Mail Service**).

Am 27.8.1928 gelang der erste Flug über die Tasmansee - naturgemäß ohne Zwischenstopp - von Sydney nach Hobart (Tas.) (Mi 284). Der insbesondere für den Überseedienst wichtige Postweg Perth - Adelaide startete am 2.7.1929, regelmäßig, 1x wöchentlich, Dauer 3 Tage. (Mi 89)