

Die Railway Stamps von Tasmanien

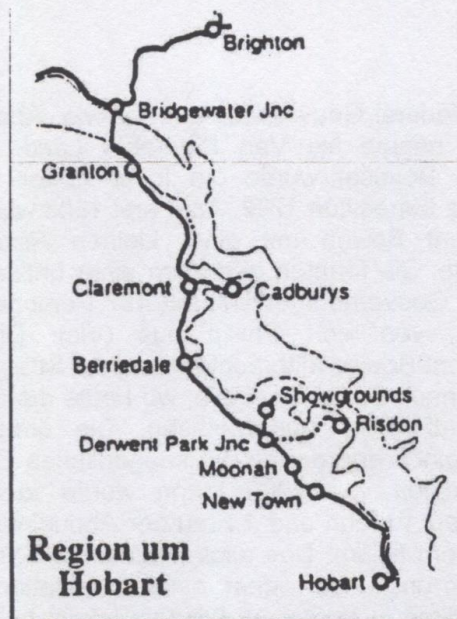
Historie:

Van Diemen war der General Gouverneur von Batavia. Abel Tasman entdeckte die Insel am 25.12.1642, nannte sie Van Diemen's Land, und nahm sie für die Niederlande in Besitz. Besucht wurde die Insel später von Furneaux, dem 2. Commander von Cook's Expedition 1772. Aber erst 1803 wurde die erste Siedlung gegründet, als Leutnant Bowen mit einer kleinen Anzahl von Soldaten und Strafgefangenen landete. Sie formten den Kern einer britischen Kriegsgefangenen-siedlung. 1804 landete Gouverneur Collins mit 437 Personen, von denen über 400 Strafgefangene waren, von Port Phillip aus (Vic). Diese bildeten mit den Gefangenen, die Leutnant Bowen mitbrachte, die erste Strafgefangenensiedlung. Sie wanderten von Risdon nach Sullivan's Cove, wo heute die Stadt Hobart steht. 1817 war die Population auf 3114 Angewachsen. Die Gräueltaten und generelle Aggressivität der Aborigines erforderten ein kriegerisches Gesetz, welches 1828 in Kraft trat. Eine Expedition von 3000 Mann wurde ausgesandt, die Insel zu durchkämmen, um genau 1 Mann und 1 Frau der Aborigines zu fangen. Sie fanden sie schlafend unter einem Baum. Das alles kostete 35.000 Pfund. 1834 versuchte George Robinson, allein und unbewaffnet, einen kompletten Stamm der Aborigines einzusammeln. Dieser Stamm wurde auf Flinders Island transportiert, wo sie bis zu ihrem Ende lebten. Der Letzte starb 1876.

Die Kolonisation der Insel ging von zwei Siedlungen aus, eine im Süden am Derwent River, die andere im Norden am Tamar River.

Das erste Schiff, beauftragt von Gouverneur King, segelte am 31.8.1803 von Sydney los. Die Siedlung bei Risdon Cove wurde mit der Ankunft der Brigg „Lady Nelson“ am 7. 9. gebaut. Fünf Tage später folgte die „Albion“ mit dem 1. Gouverneur Leut. John Bowen. In der Zwischenzeit wurde Leut. Colonel David Collins zum Leut. Gouverneur einer Siedlung befördert, welche sich bei Port Phillip in NSW befand. Collins segelte von Spithead am 24.4.1803 ab und erreichte Port Phillip am 9.9.1803. Er schloss aus seinen Beobachtungen, dass das Gelände ungeeignet für eine Siedlung war. Nach Korrespondenz mit Gouverneur King in Sydney entschied Collins, die Siedlung nach Derwent in TAS zu verlegen. Dort kam er am 15.2.1804 an. Klugerweise entschied er, dass das besser geeignete Gelände für eine Siedlung bei Sullivan's Cove lag, auf der gegenüber liegenden Seite vom Derwent River. Am 20.4. schlug seine Meinung zu dem Platz über, der heute die Stadt Hobart ist.

Im Norden wurde Leut. Colonel William Paterson zum Leut. Gouverneur einer neuen Siedlung bei Port Dalrymple ernannt. Die Siedlung wurde gebaut bei Outer Cove (heute Georgetown) am 11.11.1804. Ein Platz auf der gegenüber liegenden Flußseite des Tamar Rivers wurde als Hauptquartier der neuen Siedlung ausgesucht und wurde York Town genannt. Diese Siedlung wurde später aufgegeben und die Hauptsiedlung wuchs am heutigen Platz von Launceston.



Tasmanien hat eine verhältnismäßig geringe Bevölkerung. 1911 ca. 191 000, 1962 ca. 350 000 Einwohner. Es war die erste australische Kolonie, die sich von NSW trennte. Die Population wuchs bis 1841 auf 50 000 Einwohner an. Als 1853 die ersten Briefmarken in dieser Kolonie erschienen, war die Bevölkerung auf über 70 000 angestiegen. Die Insel hatte daher eine ziemlich lange postalische Historie für ein Land in Australien. Die Entwicklung wurde in diesen frühen Tagen dadurch gehindert, dass Tasmanien eine Sträflingskolonie war. Das Wachsen des Postdienstes blieb in den letzten 100 Jahren stabil im Gegensatz zum Wachstum der Bevölkerung. Um die Jahrhundertwende 1899-1900 hatte Tasmanien pro Kopf der Population mehr Postämter als in den anderen australischen Kolonien.

Die Entdeckung und Verwertung von Mineralvorkommen, speziell Gold, nahm nicht die gewaltigen Ausmaße an wie in den anderen australischen Staaten. Aber es hatte einen bemerkenswerten Effekt auf die Konzentration der Menschen in bestimmten Gegenden zu verschiedenen Zeiten. Die postalische Historie ist vielmehr verbunden mit der Entwicklung des Bergbaus auf dieser Insel. Die Eröffnung von manchen Postämtern ist verknüpft mit der Öffnung von neuen Goldfeldern. Ebenso die konsequente Schließung, wenn die abgebauten Ressourcen in dieser Gegend erschöpft waren.

Postal History:

Das erste Erwähnen postalischer Natur ist eine Generalorder vom 14.12.1805 in Hobart: Jeder, der Briefe nach England schicken möchte, gibt sie bis Mittwochabend beim Büroangestellten des Leut. Gouverneurs ab.

Vom 19.7.1806 datiert eine andere Generalorder: jeder, der Briefe nach England senden möchte, kann sie am Gouverneursamt die ganze nächste Woche abgeben. Es sah so aus, dass der Leut. Gouverneur den Dienst für abgehende Briefe aus der Kolonie übernahm, aber es bestand kein Zweifel daran, dass ankommende Brief in die Kolonie für die Einwohner nur am Gouverneursamt erhältlich waren. Sicherlich existierte einfache Abmachungen in Port Dalrymple, als Leut. Colonel Paterson angewiesen wurde: Kein Geschäftsverkehr ist erlaubt zwischen Personen, die mit irgendeinem Gefährt ankommen und den Einwohnern der Siedlung ohne Genehmigung des Leut. Gouverneurs.

Die Praxis von Personen, die Briefe und Pakete von Schiffen am Hafen sammelten, verleitete zum Missbrauch und Nachahmung. Daher erließ der Gouverneur 1808 eine Generalorder mit dem Ergebnis, dass „Briefe und Pakete, die mit jedem Schiff ankommen, sind an den Schiffsoffizier auszuliefern. Dieser gibt dann eine Quittung“.

Am 25.4.1809 gab der Gouverneur erneut eine Generalorder heraus, in dem er Isaac Nichols als ersten Postmeister in Australien ernennt.

Beschwerden wurden beim Leut. Gouverneur abgegeben, dass es zahlreiche Betrügereien gab. Die Briefe wurden den Leuten anvertraut, die die Schiffe an Bord reparierten, welche am Hafen ankamen. Andere ahmten es nach, in dem sie Briefe und Pakete in ihrem Besitz bekamen zum Schaden derer, von denen die Briefe stammten.

Der Leutnant Gouverneur, um Ordnung bemüht, diese Praxis von Betrug zu verhindern, wünscht ein Amt zu eröffnen, an welchem alle Pakete und Briefe, adressiert an die Einwohner der Kolonie, deponiert werden sollten mit anschließender Verteilung. Das Amt wurde von Isaac Nichols geleitet, einem Assistenten des Flottenoffiziers. Dieser legte Wert auf die Sicherheit bei der gewissenhaften Auslieferung. Die folgenden Regularien sind zu beachten:

Bei der Ankunft irgendeines Gefährts begibt sich Mr. Nichols (oder eine von ihm autorisierte Person) an Bord und verlangt, dass alle Briefe und Pakete für die Kolonie ihm ausgehändigt werden sollen. Dafür gibt es eine Quittung.

Am 25.4.1809 gab der Gouverneur eine Generalorder heraus, in der Isaac Nichols als erster Postmeister in Australien ernannt wurde.

„Der Leut. Gouverneur, beauftragt, die Praxis solcher Betrügereien zu verhindern, soll ein „Post“ amt einrichten, in dem alle Pakete und Briefe, adressiert an Einwohner dieser Kolonie, deponiert werden, vorbereitend für ihre Verteilung. Dieses Amt steht unter der Leitung von Isaac Nichols. Postraten:

1Sh für jeden Brief

2/6 Sh für jedes Paket, weniger als 20 lbs wiegend

5 Sh für jedes Paket mehr als 20 lbs wiegend

1 d für Soldatenbriefe

Eine Liste von Personennamen wird in der Zeitung veröffentlicht, an welche Briefe und Pakete adressiert sind.

Das Van Diemens Land wurde Teil der Kolonie von NSW. Wer bekam die Gebühren von den Briefen und Paketen, die von den ankommenden Schiffen gesammelt wurden, der Marine- oder Hafenoffizier? Die früheste Ernennung eines

Marineoffiziers für die Insel war die von Duncan Campbell. Am 13.12.1813 wurde er in das Amt in Hobart berufen.

In der Enzyklopädie von Australien (Vol 2, Seite 321) steht: „Das erste tasmanische Postamt wurde 1809 eröffnet und 1812 wurde John Beamont Postmeister, mit der Genehmigung, alle Gebühren die in der Kolonie gesammelt wurden, als Entschädigung für seine Dienste zu behalten. Teile dieser Gebühren gingen an ihn und zwei Helfer. 1814 folgte als Postmeister Mr. Mitchell bis 1822. Danach wurde vom Lt. Gouverneur des Van Diemens Land Mr. Colliott zum Postmeister ernannt.

Die beiden Siedlungen auf der Insel waren voneinander isoliert. So bestand eine Notwendigkeit der Kommunikation zwischen beiden. Am 23.10.1816 wurde Robert Taylor Gouvernement Bote zwischen beiden Siedlungen. Er verließ Hobart und Launceston abwechselnd jeden Sonntagmorgen. Der Bote trug die Post in einem Rucksack und war mit einer Muskete bewaffnet zur Verteidigung gegen Buschräuber und feindliche Aborigines und wanderte die 126 Meilen zwischen den beiden Orten. Da keine Straßen existierten, war die Reise sehr strapaziös und wurde meist in der Zeit von weniger als 3 ganzen Tagen vollendet. Am 8.5.1820 wurde ein wöchentlicher Botendienst zwischen Hobart und Launceston eingerichtet. Als die Siedler sich im Umland von Derwent ausbreiteten, wurden auch diese außenliegenden Bezirke beliefert. In den meisten Fällen wurde ein Bezirks-, Polizist“ oder prominenter Siedler als inoffizieller Postmeister geführt.

Postraten:

- 1 Sh jeder Brief zwischen Hobart und Launceston, weniger als 1 Unze
- 2 Sh " " " " " " weniger als 3 Unzen
- 1/6 Sh von einem dieser Orte zu Orten wie Kingsey's White, Sorell Springs-
die halbe Weglänge- oder zu einem dazwischen liegendem Ort
- 2/6 Sh dito, aber weniger als 3 Unzen
- 6 d zwischen Launceston und George Town, weniger als 1 Unze
- 1 Sh dito, aber weniger als 3 Unzen

Keine großen Pakete können befördert werden. Alle Pakete, die 3 Unzen nicht überschreiten, müssen sofort bezahlt werden. Die Gebühr für alle Briefe und Pakete ist im Amt zu bezahlen, wenn sie zur Beförderung abgegeben werden. Sie werden mit dem Orts Stempel versehen, von dem sie befördert werden.

Den Boten ist es strikt verboten, die Hauptroute zu verlassen. Alle Briefe und Pakete von Personen, die nicht an der Route leben, sollten diese an der nächsten Wirtschaft oder Haus abgeben, an welchem die Boten halten oder an dem die Boten vorbei kommen.

Den Boten ist es nicht erlaubt- als Strafe droht Entlassung- irgendwelche Briefe oder Pakete von irgendeiner Station ohne reguläre Abstempelung anzunehmen oder auszugeben. Jede Person, die einen Boten nötigt, gegen die Vorschriften zu verstoßen, hat keinen Anspruch auf Ersatz bei Verlust der Briefe oder Pakete.

Die Boten verlassen Hobart und Launceston jeden Montag um 12 Uhr und erreichen ihr Ziel jeden Freitag um 4 Uhr. Von Launceston nach George Town erreicht der Bote- nach der Ankunft von Hobart- George Town am Samstagnachmittag.

Alle Briefe sind an dem jeweiligen Postamt vor 10 Uhr morgens am Montag abzugeben.

Mr. Charles Abbott wurde zum Postmeister von Launceston am 4.10. ernannt. Am 11.10. wurde Mr. W. Brown Postmeister von George Town.

An keinen anderen Orten gab es weitere Postmeister.

Van Diemens Land war Teil der Kolonie von NSW. Am 14.7.1825 wurde Van Diemens Land und seine Schutzgebiete eine eigene Kolonie.

Obwohl die erste postalische Maßnahme nicht vor 1828 getroffen wurde, gab eine Zeitung einen Gouvernment Beschluss am 21.9.1822 heraus, dass die Gebühr für alle Briefe und Pakete am dem Amt zu bezahlen sind, an dem sie zur Weiterleitung abgegeben worden sind. Abgestempelt wurden sie mit dem jeweiligen Orts Stempel.

Die ersten tasmanischen (und australischen) Orts-Stempel erschienen 1822 für Hobart und Launceston und für George Town 1823.



Der Aufbau des Postdienstes geschah langsam. Am 4.10.1828 wurde die Maßnahme beschlossen, die vorläufige Beförderung und Gebühr für Briefe einzurichten. Die Regularien hierzu wurden am 17.5.1832 beschlossen. Mr. J.T. Colliott wurde Hauptpostmeister. Am 4.1.1834 wurde ein Beschluss gefasst, die Gesetze bezüglich der Beförderung und Gebühr für Briefe zu verbessern. Am 2.11.1834 wurde das Gesetz gültig. Der Hauptpostmeister und der Postmeister in Launceston sollten ein festes Gehalt bekommen mit Zuwendungen. Anderen wurde für die Einsammlung von Briefen bezahlt.

Mit dem Wachsen der Kolonie wuchs auch der Postdienst, der auch die zahlreichen kleinen Siedlungen, verstreut über die Insel, belieferte. 1836 wurden die ersten Dienste angeboten für die Beförderung von Post. Die Boten vom Gouvernment wurden eingesetzt für diesen Dienst, früher oft Strafgefangene, die auf Bewährung freigelassen wurden.

1824 gab es 9 Postämter, 13 Personen waren dort beschäftigt, deckten 239 Meilen von Postrouten ab, über die die Post befördert wurde einmal alle 14 Tage. 1835 waren es schon 30 Postämter, beschäftigten 118 Personen. 2 mal wöchentlich wurde die Post befördert über nun 434 Meilen der Postrouten.

Im Mai 1832 gab es 20 Postämter in der Kolonie, im Okt. waren es schon 32, als die Postämter dem Gouvernment Department zugeteilt wurden. 1853, als der Gebrauch von gummierten Marken eingeführt wurde, waren es erst 50 Postämter. Lediglich 18 Ämter wurden in den letzten 20 Jahren eröffnet.

Jahr	Anzahl der Postämter	Angestellte
1822	3	7
1824	9	13
1831	9	13
1832	30	70
1833	27	60
1834	27	60
1835	30	113
1836	33	153
1837	33	153
1838	34	128
1839	33	135
1840	33	151
1841	38	114
1842	44	73
1843	72	

1842 wurde ein bedeutendes Gesetz verabschiedet, welches das „alte Weltsystem“ von Vorausgebühren für Post- variierend entsprechend der Entfernung- beinhaltete. Einheitliche Gebühren für Inlandspost entsprechend des Gewichtes wurden eingeführt. Die Gebühren waren folgende:

4 d für Briefe mit ½ Unze Gewicht, außerhalb Hobart und Launceston

2 d für Briefe innerhalb der Bezirke der zwei Städte.

Entfernungen 1833 von Hobart:

Antill Ponds (59)	Jericho (42)	Perth (109)
Bothwell (43)	Kangaroo Point (2)	Richmond (14)
Brighton (15)	Lake River (95)	Ross (72)
Campbell Town (79)	Launceston (121)	St. Pauls Plains (99)
Fingal (112)	Macquarie Plains (30)	Snake Banks (97)
George Town (152)	Macquarie River (85)	Sorell (14)
Green Ponds (26)	New Norfolk (21)	Waterloo Point (74)
Hamilton (43)	Norfolk Plains (105)	Westbury (122)
Hestercombe (13)	Oatlands (50)	

1824 wurde die gesamte Post zu Fuß ausgetragen. 1835 gab es schon Postkarren und Postkutschen. Erst 1850 gab es ein umfassendes System für den Inlands-Postverkehr durch wöchentlichen oder 14-tägigen Transport über viele Posttrouten durch die Agenten der Postlieferanten. Nur 5 Postämter -Hobart, Launceston, George Town, Circular Head und Norfolk Inseln- waren dazu berechtigt, Auslandspost –von und nach Tasmanien- abzufertigen.

Die Einführung von klebenden Briefmarken 1853 machte es notwendig, Methoden zu entwickeln, um zu verhindern, dass die Briefmarken wieder verwendet wurden. Die offiziellen Richtlinien bedeuteten die Verwendung von Nummernstempel für die Postämter (Ausnahme Hobart und Launceston) die Briefe handschriftlich mit dem Namen des Postamtes zu versehen und dem Datum. Falls ein Nummernstempel nicht verfügbar war, waren die Postmeister berechtigt, die Marken kreuzweise zu entwerten. Andere Formen der handschriftlichen Entwertungen gab es auch, speziell bis 1861.

Der Übergang zum Gebrauch der Briefmarken 1853 bedeutete, dass viele der Handstempel veraltet waren. Hobart und Launceston hatten seit 1837 spezielle Stempel für abgehende und ankommende Schiffspost. Diese wurden über 20 Jahre benutzt.

Railway Stamps

Historie:

Vor 1901 wurden Zeitungen (Newspaper) innerhalb Tasmaniens durch die Eisenbahn zu folgenden Tarifen befördert:

- a) Newspaper, gedruckt und eingeworfen in der Kolonie, innerhalb sieben Tage nach Druckdatum---frei
- b) über 7 Tage nach Druckdatum---1/2 d
- c) Bündel von Zeitungen (nicht mehr als 6 Stück) gedruckt innerhalb oder außerhalb der Kolonie , eingeworfen von einem regelmäßigen Verleger oder Zeitungsverkäufer zur Auslieferung innerhalb der Kolonie—per Pfund oder Teil von dem---1 d

Die alten Tarife galten ohne Änderung auch nach dem 1.3.1901. Die potentielle Steuer des Zeitungstransportes war eine nützliche Überlegung. Es war üblich in jenen Tagen, alte Zeitungen und speziell Journale zu Freunden und Verwandten in anderen Teilen des Staates zu schicken.

Das State Gouvernement führte einen Dienst zur Beförderung von Zeitungen und Journale per Zug ein, bei dem im Voraus durch spezielle Marken bezahlt wurde. Diese „Steuer“ unterschied sich von der Paketsteuer, die nicht durch Marken benotet wurde.

Das genaue Datum der Einführung dieses Dienstes ist nicht bekannt, aber es dürfte so um den 1.3.1901 gewesen sein. Der Tarif zur Beförderung von Newspaper galt sowohl für die Post als auch für die Eisenbahn.

Viele Siedlungen, vor allem in landwirtschaftlichen Gegenden, hatten keine Postzulieferung nach Hause. So war es üblich, Newspaper an der Eisenbahnstation zu sammeln anstatt sie am Postamt anzufordern.

Paketmarken wurden in TAS erst 1902 eingeführt auf eine kuriose Weise. Das neue Bundes-Gouvernement erließ ein Gesetz am 31.3.1902, das jede Post zur Tattersall Lotterie in Hobart verbot, mit der Bemühung, das Spielen abzustellen. Die „Spielsteuer“ war ein wichtiger Zweig der Staatseinnahmen. Innerhalb ein paar Monaten dachte sich das Tasmanische Gouvernement eine Möglichkeit aus, dieses Verbot zu umgehen, indem sie die Tattersall Post, die mit dem Zug transportiert wurde, als „Fracht“ deklarierte. Einzelne Briefe, adressiert an Tattersall, wurden frankiert mit einem „Paketschein“, je nach Gewicht. So wurden sie akzeptiert und mit der Staatseisenbahn nach Hobart transportiert. Schiffe luden solche Briefe von anderen australischen Staaten und Übersee an Tasmaniens Hafen mit Zuganschluss aus. Auf diese Weise fuhr man fort bis 1905. Danach war das Gesetz jahrelang in Schwebelage, bis es 1930 außer Kraft gesetzt wurde.

Newspaper Stamps:

1901 ohne Wasserzeichen perf. 12 (1d); perf. 11 oder 11 ½ x10 Preise x 10



½ d	20 A\$
1 d	3 A\$
2 d	5 A\$
3 d	20 A\$
4 d	25 A\$
5 d	55 A\$
6 d	80 A\$

1916 ohne Wasserzeichen roul. 6 ¾



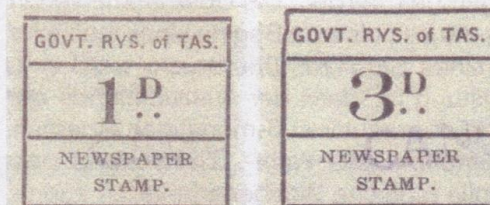
1 d 100 A\$

1917 ohne Wasserzeichen perf. 12 Provisionals



One Penny on ½ d (in violet)	80 A\$
One Penny on 4 d (in violet)	80 A\$
One Penny on 5 d (in violet)	80 A\$
One Penny on 6 d (in blue)	140 A\$
3 Penny on 6 d / in violet)	200 A\$

1920 ohne Wasserzeichen roul. 6 ¾

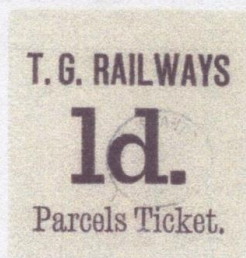


1 d	40 A\$
3 d	60 A\$

1920 ohne Wasserzeichen roul. 6 ¾



1 d	3 A\$
3 d	5 A\$

Railway Stamps (Parcel):1902 ohne Wasserzeichen roul 6 ¾

1 d	2000 A\$
3 d	150 A\$
6 d	350 A\$

1904 ohne Wasserzeichen roul 6 ¾

6 d (mit Kontrollnummer) 500 A\$

1917 ohne Wasserzeichen roul 6 ¾ (Garrett Ausgabe)

3 d	black	50 A\$
4 d	black	50 A\$
6 d	black	50 A\$
9 d	black	50 A\$
1 Sh	black	30 A\$
1,3Sh	black	250 A\$
1,6Sh	black	180 A\$
1,9Sh	black	80 A\$
2 Sh	black	200 A\$

1918 ohne Wasserzeichen roul 6 ¾

3 d	deep blue	40 A\$
4 d	deep blue	40 A\$
6 d	deep blue	40 A\$
9 d	deep blue	40 A\$
1 Sh	deep blue	20 A\$
1/3Sh	deep blue	40 A\$
1/6Sh	deep blue	45 A\$
1/9Sh	deep blue	35 A\$
2 Sh	deep blue	100 A\$

1919 ohne Wasserzeichen roul 6 ¾

1 d		25 A\$
3 d	blue	5 A\$
4 d	apple green	15 A\$
6 d	orange	20 A\$
8 d	bistre brown	35 A\$
9 d	red	20 A\$
1 Sh	deep blue	10 A\$
1,3Sh	magenta	35 A\$
1,6Sh	green	55 A\$
1,9Sh	violet	80 A\$
2 Sh	red brown	50 A\$

1951 ohne Wasserzeichen roul 6 ¾ (Diesel Loco)

3 d	blue	30 A\$
6 d	yellow	40 A\$
9 d	red	100 A\$
1 Sh	indigo blue	35 A\$
1/3Sh	deep magenta	40 A\$
1/6Sh	dark green	40 A\$
1/9Sh	violet	250 A\$
2 Sh	red brown	80 A\$
4 Sh	light blue	200 A\$

1952 ohne Wasserzeichen roul 6 ¾ Provisional Überdruck in violet

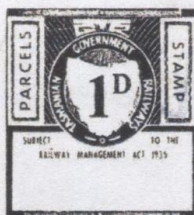
9 d	150 A\$
1/3Sh	180 A\$

1953 ohne Wasserzeichen roul 6 ¾ Überdruck auf Garrett in rot

1 d	80 A\$
4 d	80 A\$
8 d	80 A\$

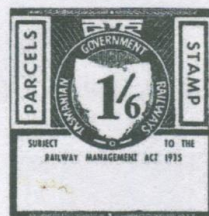
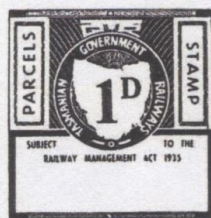
1953 ohne Wasserzeichen roul 6 ¾ Überdruck auf Diesel Loco

1 d	(in rot)	20 A\$
3 d	(in rot)	50 A\$
6 d	(in rot)	50 A\$
9 d	(in rot)	50 A\$
9 d	(in schwarz)	50 A\$
1 Sh	(in rot)	50 A\$
1/3Sh	(in rot)	60 A\$
1/3Sh	(in Schwarz)	60 A\$
1/6Sh	(in rot)	80 A\$
1/9Sh	(in rot)	100 A\$
2 Sh	(in rot)	150 A\$
4 Sh	(in rot)	200 A\$

1955 ohne Wasserzeichen roul 6 ¾ dunkles Papier unter UV Licht

1 d	20 A\$
3 d	20 A\$
4 d	25 A\$
6 d	30 A\$
8 d	30 A\$
9 d	30 A\$
1 Sh	25 A\$
1/3 Sh	40 A\$
1/6 Sh	35 A\$
1/9 Sh	50 A\$
2 Sh	80 A\$

1960 ohne Wasserzeichen roul 6 3/4 weißes Papier unter UV Licht





1 d	8 A\$
3 d	3 A\$
4 d	3 A\$
6 d	3 A\$
8 d	5 A\$
9 d	5 A\$
1 Sh	3 A\$
1/3 Sh	8 A\$
1/6 Sh	8 A\$
1/9 Sh	9 A\$
2 Sh	8 A\$
4 Sh	10 A\$
10 Sh	20 A\$
1 Pfd	25 A\$

1965 ohne Wasserzeichen roul 6 ¾ weißes Papier unter UV Licht



3 Sh auf 1 Sh	10 A\$
5 Sh auf 1 Sh	15 A\$
6 Sh auf 1 Sh	10 A\$
8 Sh auf 1 Sh	10 A\$

1966 ohne Wasserzeichen weißes Papier roul 6 ¾ Act 1925

TRANSPORT DEPARTMENT

T.G.R.
Parcels Stamp**1c**Subject to the Railway
Management Act, 1925.

TRANSPORT DEPARTMENT

T.G.R.
Parcels Stamp**30c**Subject to the Railway
Management Act, 1925.

TRANSPORT DEPARTMENT

T.G.R.
Parcels Stamp**35c**Subject to the Railway
Management Act, 1925.

TRANSPORT DEPARTMENT

T.G.R.
Parcels Stamp**40c**Subject to the Railway
Management Act, 1925.

TRANSPORT DEPARTMENT

T.G.R.
Parcels Stamp**45c**Subject to the Railway
Management Act, 1925.

TRANSPORT DEPARTMENT

T.G.R.
Parcels Stamp**60c**Subject to the Railway
Management Act, 1925.

TRANSPORT DEPARTMENT

T.G.R.
Parcels Stamp**80c**Subject to the Railway
Management Act, 1925.

TRANSPORT DEPARTMENT

T.G.R.
Parcels Stamp**\$2.00**Subject to the Railway
Management Act, 1925.

- | | |
|------|-----------------|
| 1 c | black |
| 2 c | purple |
| 5 c | yellow |
| 10 c | dark blue |
| 15 c | orange red |
| 20 c | purple |
| 25 c | lilac |
| 30 c | yellow green |
| 35 c | red carmine |
| 40 c | light blue |
| 45 c | deep dull green |
| 50 c | red |
| 60 c | brown |
| 80 c | deep claret |
| 1 \$ | orange |
| 2 \$ | yellow orange |

je 0,50 A\$

je 0,50 A\$
2,00 A\$
4,00 A\$

1967 ohne Wasserzeichen weißes Papier roul 6 ¾ Act 1935

TRANSPORT DEPARTMENT

T.G.R.

Parcels Stamp

2cSubject to the Railway
Management Act, 1935.

1 c	black	1,00 A\$
2 c	blue violet	0,50 A\$
5 c	chrom yellow	0,50 A\$
30 c	bright green	0,50 A\$

1968 ohne Wasserzeichen weißes Papier roul 6 ¾
Transport Department kleiner

Transport Department

T.G.R.

Parcels Stamp

1cSubject to the Railway
Management Act, 1935.

Transport Department

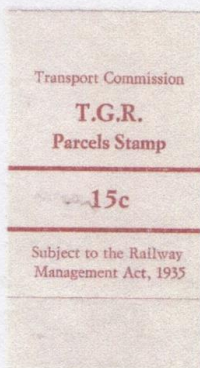
T.G.R.

Parcels Stamp

80cSubject to the Railway
Management Act, 1935.

1 c	black	
2 c	blue violet	
5 c	chrome yellow	
10 c	deep blue	
15 c	lake brown	
20 c	deep brown	
25 c	deep blue	
30 c	bright green	
35 c	bright crimson	
40 c		
45 c	deep green	
50 c	scarlet	
60 c	olive sepia	
80 c	deep claret	alle je 0,50 A\$

1976 ohne Wasserzeichen weißes Papier roul 6 ¾

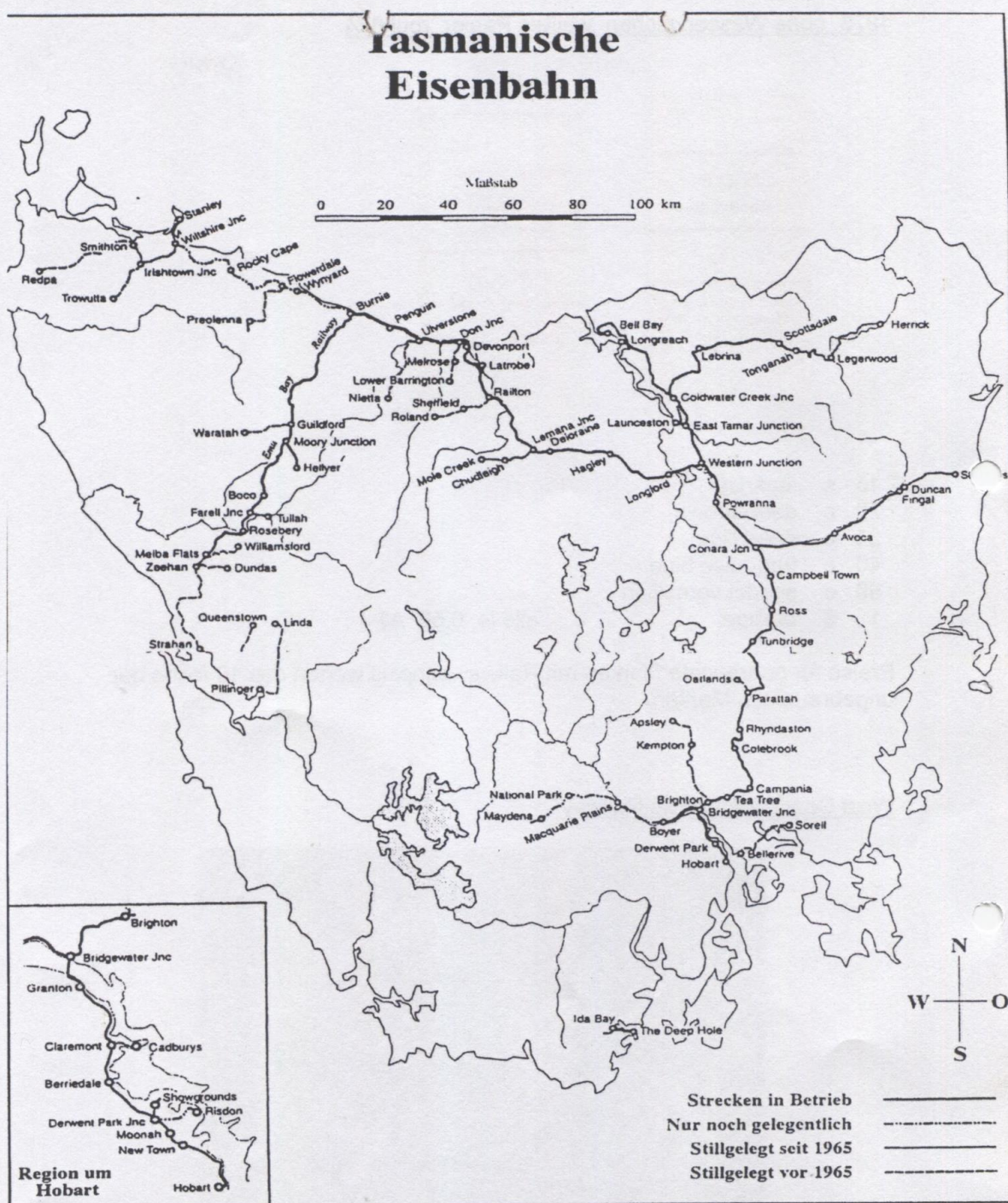


15 c	scarlet	
20 c	deep brown	
25 c	deep lilac	
40 c	turquoise blue	
50 c	scarlet vermillion	
1 \$	orange	alle je 0,50 A\$

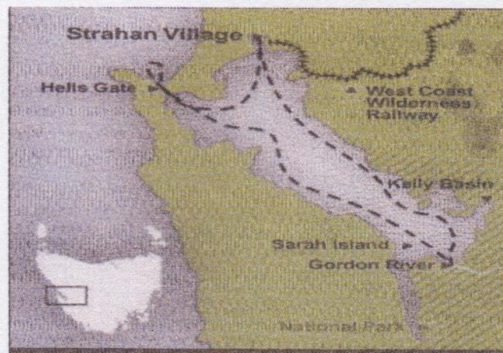
Preise für gebrauchte Marken mit Railway cancels werten das 10 fache der ungebrauchten Marken

West Coast Wilderness Railway:





Auf einen Blick: Tasmaniens Streckennetz umfaßt trotz Stichbahnsterbens noch gut 800 Kilometer.



Referenzen:

The Revenue and Railway Stamps of TAS von Craig&Ingles

Railway Stamps of Australia von G&R Philately

Online Katalog: www.users.bigpond.net.au/dave1

Tasmania: The postal history and postal markings von Campbell/ Purves/ Viney

Enzyklopedia of Australasia Part 41 von Robson Lowe

Gerhard Rohn