

## Preussen war schuld! Kriegsbedingte Verlegung der wichtigsten europäischen Transitroute für die „Overland Mail“ 1870/71.

Post aus Asien und Australien wurde in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts auf dem Seeweg um Afrika herum nach Europa befördert, was 5 - 6 Monate in Anspruch nahm. Eine kürzere Verbindung durch den Golf von Suez scheiterte daran, dass dieser schmale Meeresarm wegen des stetig wehenden Nordwindes für Segelschiffe nicht befahrbar war. Erst im Zeitalter der Dampfschiffahrt änderte sich diese Situation. Ab Ende der 30er Jahre eröffneten zunächst die „East India Company“ (E.I.C.) und einige Jahre später die brit. „Peninsular & Oriental Steam Navigation Co.“ (P & O) Postdampferlinien nach Suez.

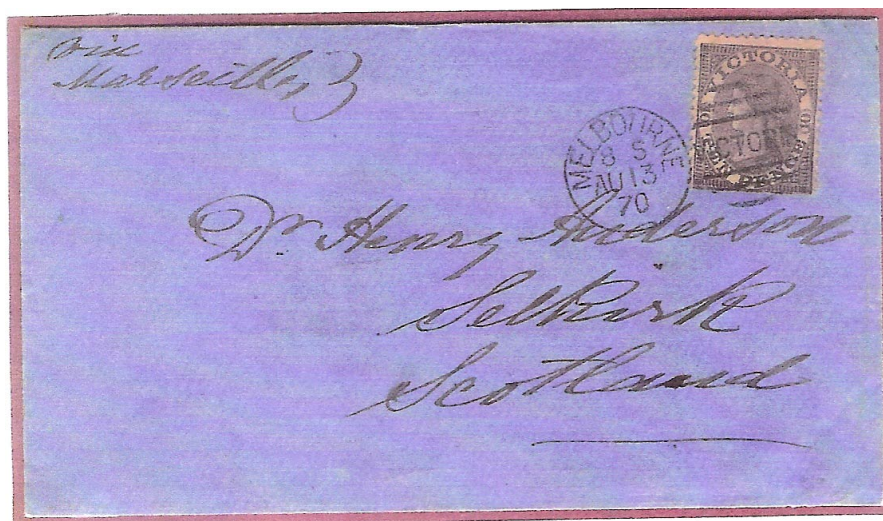
Von dort wurde eine „Overland Mail“ eingerichtet: 84 Meilen Suez - Cairo zunächst mit Dromedaren, später mit Kutschen, 120 Meilen nilabwärts auf Segelbooten, 44 Meilen auf Barken getreidelt durch den Mahmoudiehkanal und die letzten 2 Meilen bis zum Hafen von Alexandria auf Eselsrücken. 1856 wurde die Eisenbahnlinie Cairo - Alexandria eröffnet und ab 1859 erfolgte der Posttransport auf der gesamten ägyptischen Strecke per Bahn.

Ab Alexandria gingen die Briefe dann auf dem Seeweg über Malta und Gibraltar nach Southampton. Aber schon 1838 wurde gemäss brit./franz. Postvertrag eine Postroute über Marseille eingerichtet. Die auf dem Landweg durch Frankreich bis zum Ärmelkanal beförderten Briefe erreichten Großbritannien etwa 5 - 6 Tage früher.

Die Postgebühren hierfür lagen aber erheblich höher. In der letzten Gebührenperiode, ab 21.8.1863 bis zur Schließung dieser Route Oktober 1870, kostete ein einfacher Brief im Gewicht bis ½ Unze (oz.) = 14,175 gr.: 10 pence (d), gegenüber nur 6 d via Southampton.

Beleg für die *letzte australische Post via Marseille*, letztmalig 10 d-Gebühr:

10 d lilabraun a. rosa (Mi. Nr. 46), entw. mit Duplexst., d.h. Kreisst. „MELBOURNE / 8 S / AU 13 / 70“ und 6er Rostovalst. mit 1 Zeile „VICTORIA“.  
Rücks. Kreisst. „SELKIRK / B / OC 3 / 70“.

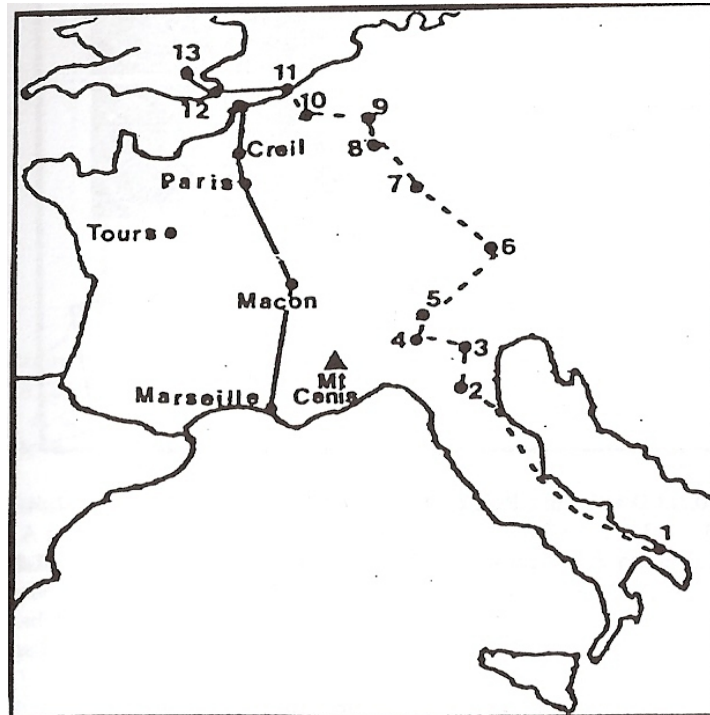


Route: Melbourne/Victoria 13./14.8.1870 mit P & O *Malta* - King George`s Sound (K.G.S.) 21./23.8. - Galle 5./6.9. mit P & O *Simla* - Aden 15./16.9. - Suez 22.9. - „Overland Mail“ - Alexandria 24.9. mit P & O *Bangalore* - Marseille 29.9. - London 2.10. - Selkirk/Schottland 3.10.

Reisezeit: 51 Tage.

Am 13.9.1870 wurde durch die vorrückenden preuss. Truppen die Eisenbahnbrücke über die Oise bei Creil zerstört. Weil dadurch die Route von Marseille nach Calais gesperrt war, verfügte das Hauptpostamt (G.P.O.) in London am 19.10.1870 die Benutzung der „Brindisi“-Route, die bis dato nur experimentell, unter Einschluss der Fell-Gebirgeisenbahn über den Mont Cenis-Pass und dann weiter über Macon - Paris - Calais, genutzt worden war.

Von Alexandria aus wurde deshalb alle ab 23.10. 1870 aus Asien und Australien eingehende Post, die via Marseille laufen sollte, mit der ital. „Adriatic & Oriental Navigation Co.“ (A & O) nach Brindisi befördert und weiter per Bahn durch Italien, Deutschland und Belgien zum Ärmelkanal.



- |             |                  |             |
|-------------|------------------|-------------|
| 1. Brindisi | 6. München       | 11. Ostende |
| 2. Bologna  | 7. Aschaffenburg | 12. Dover   |
| 3. Padua    | 8. Mainz         | 13. London  |
| 4. Verona   | 9. Köln          |             |
| 5. Ala      | 10. Brüssel      |             |

Für den Leitweg über Brindisi betrug die Gebühr pro ½ oz.: 1 shilling (sh) und 1 d, lag also um 3 d höher als via Marseille. Die Empfänger mussten diese 3 d pro ½ oz. als Porto bezahlen, aber keine zusätzlichen Strafporti, da ja die Absender in Unkenntnis der Entwicklungen im deutsch/französischen Krieg den Leitweg „via Marseille“ gewählt hatten und die Briefe deshalb ohne besseres Wissen unterfrankiert waren. (Die o. a. Verfügung des G.P.O. London vom 19.10. traf erst in den letzten Dezembertagen in Australien ein.)



Nach Ankunft im G.P.O. London erhielten die Briefe diesen abgebildeten Rechteckstempel. Etwa 10 Briefe der 1. Portostufe nach Großbritannien mit diesem Stempel sind derzeit bekannt (davon 2 von Australien), aber keine Doppel- oder höhere Frankaturen.

*Einzig bekannter Beleg mit dem Stempel „INSUFFICIENTLY PAID / FOR BRINDISI ROUTE / DEFICIENT POSTAGE“<sub>2</sub> ohne den Zusatz „d 3“, dafür handschr. „1/“ (sh):*

Vierblock der 10 d lilabraun auf rosa (Mi. Nr. 46), entw. mit Duplexst., d.h. Kreisst. „MELBOURNE / 8 T / SE 10 / 70“ und 6er Rostovalst. mit 1 Zeile „VICTORIA“.

Rücks. Kreisst. „LONDON-S.E. / L 7 / OC 31 / 70“.



Route: Melbourne/Victoria 10./11.9.1870 mit P & O *Avoca* - K.G.S. 17./18.9. - Galle 2./4.10. mit P & O *Candia* - Aden 13./13.3. - Suez 20.4. - „Overland Mail“ - Alexandria 23.10. mit A & O *Cairo* - Brindisi 26.10. - per Bahn 26.10. ab 10.55 - Bologna 27.10. an 14.55 - Padua 17.45 - Verona 19.30 - Ala 21.45 - München 28.10. an 16.05 - Aschaffenburg 29.10. an 5.15. - Mainz 10.58 - Köln 18.50 - Brüssel 30.10. an 6.00 - Ostende 9.00 - Dover 14.00 - London 15.50 Uhr.

Reisezeit: 51 Tage.

Gebühr: Brief der 4. Gewichtsstufe, d.h. bis 2 oz., also für den Leitweg via Marseille mit 40 d richtig frankiert.

Porto: Handschr. „4“ (Gebührenstufe) und „1/“ (shilling): Viermal die für die Brindisi-Route fehlende 3 d-Gebühr = 1 sh Porto wurde vom Empfänger bezahlt.

Gem. Anweisung des G.P.O. London vom 12.12.1870 hatte die brit. P & O am 20.12. die Strecke Alexandria - Brindisi von der ital. A & O übernommen. Für die „Overland Mail“ nach Großbritannien wurde die „Brindisi“-Route nun der normale Postweg.

Mit Rundschreiben Nr. 66. vom 8.12.1870 informierte das G.P.O. London die Kolonien über eine ab 16.12. in Kraft tretende Gebührensenkung, z.B. für Australien auf 9 d für Briefe der 1. Gewichtsstufe, d.h. bis ½ oz. Diese Nachricht erreichte die australischen Staaten aber erst Ende Januar 1871. Deshalb wurde bis zu diesem Zeitpunkt noch die um 4 d pro ½ oz. höhere Gebühr frankiert.

Beleg für die letzte Reise der nur 10-wöchigen 1. Brindisi-Gebührenperiode:

1d gelbgrün und sechsmal 2 d lila (Mi. Nr. 53 und 67), entw. mit Duplexst., d.h. Kreisst. „MELBOURNE / 7 A / DC 22 / 70“ und 6er Rostovalst. mit 1 Zeile „VICTORIA“.  
Rücks. Kreisst. „LONDON-S.E. / L M / FE 18 / 71“.



Route: Melbourne/Victoria 22.12.1870/3.1.1871 mit P & O *Geelong* - K.G.S. 8./9.1. - Galle 23./26.1. mit P & O *Mongolia* - Aden 4.2. - Suez 10.2. - „Overland Mail“ - Alexandria 12.2. mit P & O *Bangalore* - Brindisi 15.2. - per Bahn Bologna - Verona - München - Köln - Ostende - Dover - London 18.2. Reisezeit: 58 Tage.

Gebühr: Vom 20.10. bis 31.12.1870 für Briefe bis ½ oz.; 1 sh 1 d.

Beleg für die 1. Reise in der 2. Brindisi-Gebührenperiode:

1 sh blau auf hellblau, 3 d orange und zweimal 6 d blau (Mi. Nr. 47, 57a und 59a), entw. mit Duplexst., d.h. Kreisst. „MELBOURNE / 8 D / JA 31 / 71“ und 6er Rostovalst. mit 1 Zeile „VICTORIA“.  
Rücks. Kreisst. „LONDON-S.E. / C O / MR 18 / 71“.



Route: Melbourne/Victoria 31.1.1871 mit P & O *Rangoon* - K.G.S. 5./6.2. - Galle 19./22.2. mit P & O *Deccan* - Aden 3.3. - Suez 9.3. - „Overland Mail“ - Alexandria 11.3. mit P & O *Pera* - Brindisi 14.3. - London 18.3. Reisezeit: 46 Tage.

Gebühr: Vom 1.1.1871 bis 30.6.1876 für die 3. Gewichtsstufe, d.h. bis 1 ½ oz.: 27 d = 2 sh, 3 d.

Bis Ende Dez. 1870 verkehrten die Postschiffe der P & O zwar noch auf der Route Alexandria - Marseille, beförderten aber nur noch die für Frankreich bestimmte Post.

Ab Übernahme der „Brindisi“-Route durch die P & O reiste auch die franz. Post über Brindisi bis Bologna, dann weiter über Turin nach Susa und ab hier 78 km mit der auch „Summit-Railway“ genannten Schmalspur-Gebirgsbahn, einer technischen Meisterleistung des Engländer's Fell, über den Mont Cenis-Pass (Steigung 1650 m) nach St. Michel. Weiter ging es mit der franz. Bahn über Macon und, nach Aufhebung der Blockade der seit 15.9.1870 eingeschlossenen franz. Hauptstadt durch den Waffenstillstand am 28.1.1871, auch wieder nach Paris.

Beleg für die 3. Reise in der 2. Brindisi-Gebührenperiode:

Dreimal 6 d blau (Mi. Nr. 59a), entw. mit Duplexst., d.h. Kreisst. „MELBOURNE / D / MR 28 / 71“ und 6er Rostovalst. mit 1 Zeile „VICTORIA“.

Rücks. Kreisst. „LONDON-S.E. / A T / MY 13 / 71“.



Route: Melbourne/Victoria 28.3.1871 mit P & O *Geelong* - K.G.S. 3./4.4. - Galle 17./20.4. - Aden 28./29.4. - Suez 4.5. - „Overland Mail“ - Alexandria 6.5. mit P & O *Malta* - Brindisi 9.5. - London 13.5. Reisezeit: 46 Tage.

Gebühr: Vom 1.1.1871 bis 30.6.1876 für die 2. Gewichtsstufe, d.h. bis 1 oz.: 18 d = 1 sh, 6 d.

„Overland Mail“ nach Großbritannien wurde bis 31.12.1871 von Brindisi per Eisenbahn über Bologna - Padua - Verona, den Brennerpass und durch Deutschland nach Ostende befördert.

3 Belege von verschiedenen australischen Staaten für die letzte „Overland Mail“ über die *Brenner-Route* und damit über Deutschland:

6 d violett, 1 d mattrot und 2 d blau (Mi. Nr. 27, 32 und 33 II), entw. durch Strahlenst. mit Nummer „50“ (Nr. B23). Kreisbogenst. „ALBURY / N.S.W. / OC 31 / 1871“ (Nr. C71). Rücks. Rundst. „SYDNEY / N.S.W. / B / NO 3 / 1871“ (Nr. S 27) sowie 2 Kreisst. „I / OXFORD / DE 26 / 71“ und „MORETON-IN-MARSH / C / DE26 / 71“.



Route: Albury/New South Wales 31.10.1871 - Sydney 4.11. mit P & O *Nubia* - Melbourne 7.11. - K.G.S. 13.11. - Galle 26.11./ 2.12. mit P & O *Australia* - Aden 9./10.12. - Suez 15.12. - „Overland Mail“ - Alexandria 17.12. mit P & O *Pera* - Brindisi 20.12. - Oxford 26.12. - Moreton-in-Marsh 26.12. Reisezeit: 56 Tage.

Gebühr: Vom 1.1.1871 bis 30.6.1876 für Briefe bis ½ oz.: 9 d.

Seltene Kombination der bildgleichen Marken: 6 d grün (Mi. Nr. 16C) und 6 d gelbgrün (Mi. Nr. 29aA), entw. durch ovalen Strahlenkranzst. „Q. L.“. Kreisbogenst. „BRISBANE / QUEENSLAND / 4 / NO 1 / 71“ und Kreisstegst. „LONDON / 25 DE 71 / B / PAID / A“ .



Route: Brisbane/Queensland 1.11.1871 - Sydney 4.11., weiter wie beim 1. Brief - London 25.12. Reisezeit: 54 Tage.

Gebühr: Vom 1.1.1871 bis 30.6.1876 für Briefe bis ½ oz.: 9 d, zuzügl. 3 d „Late Fee“ (Zuschlag für verspätete Aufgabe des Briefes bei der Post).

Zwei Aufdruckmarken NINE PENCE auf 10 d lilabraun auf rosa (Mi. Nr. 68), entw. durch Duplexst., d.h. Kreisst. „MELBOURNE / 3 D / NO 7 / 71“ und 6er Rostovalst. m. 1 Zeile „VICTORIA“.

Rücks. Kreisst. „LONDON S. E. / AU / DE 25 / 71“.



Route: Melbourne/Victoria 7.11.1871 und weiter wie vor - London 25.12. Reisezeit: 48 Tage.

Gebühr: Vom 1.1.1871 bis 30.6.1876 für Briefe bis 1 oz.: 1 sh 6 d.

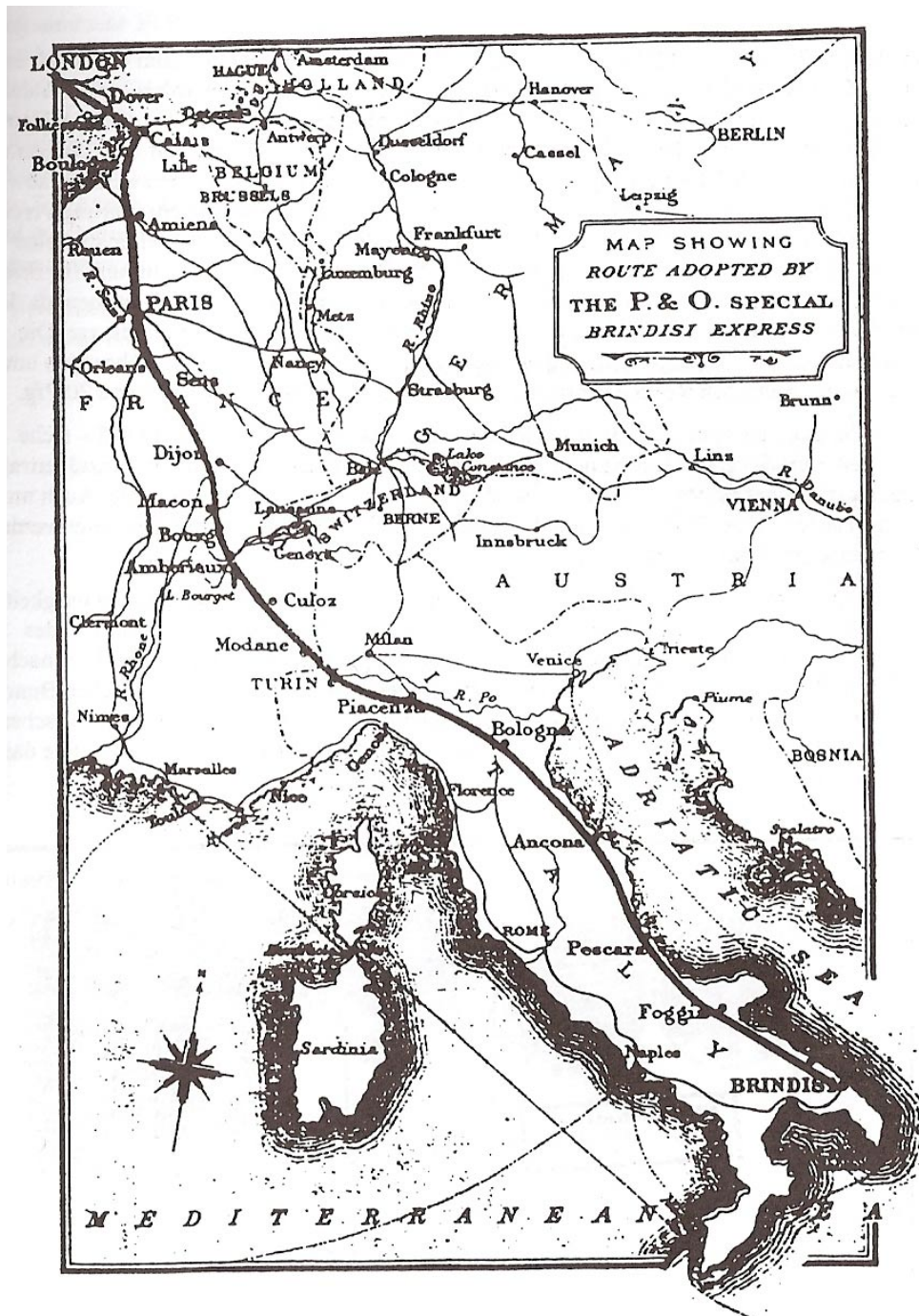
Ab 1.1.1872 verlief die „Brindisi“-Route wieder durch Frankreich und zwar ab Bardonecchia durch den Mont Cenis-Tunnel (der für die franz. Post bereits seit dem 16.10., dem Eröffnungstag, benutzt wurde) nach Modane und weiter über Amberieux - Bourg - Macon - Paris - Amiens - Calais. Dies ergab eine Beschleunigung von 30 Stunden gegenüber der „Brenner“-Strecke.

Auch bei Kriegsende am 10.5.1871 hatte es keine Rückkehr der P & O zur „Marseille“-Route gegeben, weil das brit. Parlament bereits am 3.8.1866 Plänen zur Eröffnung der „Brindisi“-Route zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Mont Cenis-Tunnels (Baubeginn 31.8.1858) zugestimmt hatte. Durch die Aktionen der preuss. Armee war die Beendigung des Postweges via Marseille also nur beschleunigt worden.

Der größte Vorteil der Postroute via Brindisi bestand darin, dass der Seeweg Alexandria - Brindisi um etwa 600 kürzer war als derjenige von Alexandria nach Marseille:

„THE MORE RAIL, THE FASTER THE MAIL“

„Via Brindisi“ blieb über 45 Jahre die Hauptroute für die Post von Asien und Australien nach Europa. Sie wurde erst August 1914 unterbrochen, weil..... Aber das ist eine andere Geschichte!



Benutzte Literatur:

Kirk: Maritime Mail, Vol. 1 und Australian Mails via Suez 1852 to 1926

Moubray: British Letter Mail to Overseas Destinations 1840 -1875

Sidebottom: The Overland Mail

The London Philatelist' May-June 1983



