



Sie finden hier

Railway Newspaper stamps

aus USA, Kanada und

Australien, Tasmanien und Neuseeland

sowie aus Südafrika und Rhodesien/Simbabwe.

Railway Newspaper stamps aus

Wells Fargo

Chicago and North Western Railway

Chicago, Milwaukee & St. Paul

Central Pacific Railroad

American Express Company

Grand Trunk Railway

Rhodesia Railways

South African Railways

Die erste Eisenbahnlinie in Neuseeland

New Zealand Railways

Transport Department Railway

Die erste Eisenbahn Queensland

Queensland Railway

Victorian Railway

Wells Fargo

wurde 1852 von Henry Wells und William G. Fargo, den Gründern von American Express, als Transportgesellschaft zur Erschließung des kalifornischen Marktes gegründet. Später kamen Finanzdienstleistungen hinzu. Die *Wells Fargo Company* schuf hierfür ein Streckennetz, das mit Postkutschen betrieben wurde. Im übrigen bediente sie Routen an der amerikanischen Westküste. Wenn in einem Western-Film Kutschen auftauchten, dann waren es stets die von *Wells Fargo*. Wenn in einem Film ein abgehetzter Reiter den Steckbrief eines Outlaws zum Sheriff brachte, dann war es immer ein reitender Bote des *Pony Express*. Da die staatliche Post Mitte des 19. Jahrhunderts zwischen dem amerikanischen Osten und Kalifornien nur eingeschränkt tätig war, wurden Reiter beauftragt, die Post »auszutragen«. 1859 wurden die ersten Postlinien dieser Art zur *Central Overland California & Pikes Peak Express Co.* (COCPP, »Clean out of Cash and Poor Pay« sagten die Reiter) mit Sitz in Missouri zusammengeschlossen. Schon im Folgejahr entstand die *Central Overland Pony Express Co.*, allgemein als *Pony Express* bezeichnet. Zur Beförderungen waren nur Briefumschläge der Staatspost mit Wertzeicheneindruck zugelassen; auch mußten der Pony-Express eine Lizenz der US Postverwaltung besitzen. Zusätzlich mußte eine weitere und für die damalige Zeit absolut hohe Gebühr für den *Pony Express* gezahlt werden (für die Strecke von z.B. St. Joseph am Missouri nach Salt Lake City mit etwa 3.000 km waren 3 Dollar im Voraus fällig). Im Mai 1860 wurde eine Linie von Utah nach Sacramento eingerichtet. Auf Initiative der staatlichen Postverwaltung gründete *Wells Fargo* die *Overland Mail Co.* und übernahm die kleinen noch bestehenden Postdienste wie die *Butterland Overland Mail Company*, die den westlichen Teil der Vereinigten Staaten mit ihrem *Pony Express* beherrschten. Im Oktober 1861 wurden nach nur rund 18 Monaten alle *Pony Express* wegen der Inbetriebnahme des Transcontinental Telegraph beendet. 1905 wurde das Transportgeschäft von



USA 1860–1861

Wells Fargo

Wells Fargo vom Finanzgeschäft getrennt. 1918 wurde das Transportgeschäft von *Wells Fargo* verstaatlicht und in die *Railway Express Agency* übergeführt, die später privatisiert wurde. 1998 übernahm die Norwest Corporation aus Minneapolis *Wells Fargo*, die in den Jahrzehnten zuvor eine große Anzahl anderer Finanzdienstleister (wie es so schön heißt) übernommen hatte und auch zugleich deren Namen.



USA 1861

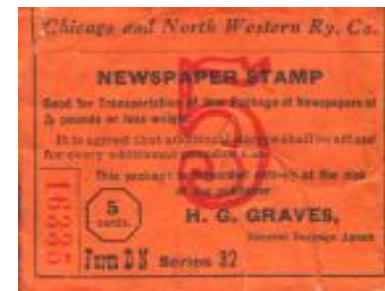
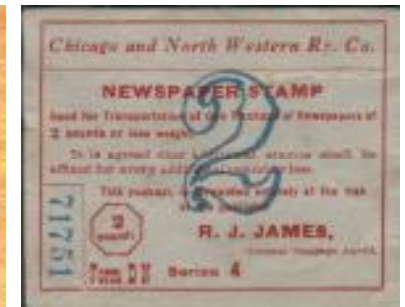
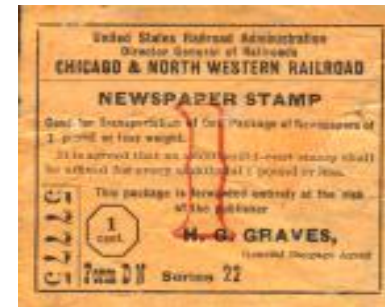


USA 1883–1888



Chicago and North Western Railway

(C&NW) hatte ihren Hauptsitz in Chicago mit einem Streckennetz von Chicago über den Mittleren Westen bis Wyoming. Sie hatte am 2. Juni 1859 die Konkursmasse der vier Jahre vorher gegründeten und nun bankrottgegangenen Chicago, St. Paul & Fond du Lac Railroad aufgekauft und gründete sich als Chicago and North Western Railway am 7. Juni 1859. Am 15. Februar 1865 erweiterte die C&NW die 1836 gegründete Galena & Chicago Union Railroad, die 1848 mit dem Bahnbau westlich Chicagos begonnen hatte. Seit 1882 besaß die North Western die Aktienmehrheit der Chicago, St. Paul, Minneapolis & Omaha Railway (*Omaha Road*). Am 1. Januar 1957 pachtete sie die Gesellschaft und übernahm sie 1972 endgültig. Die Hauptstrecke der Omaha Road verlief von einem C&NW-Abzweig in Elroy in Wisconsin nach Minneapolis bzw. St. Pauls und von dort über Sioux City nach Omaha. Am 15. Februar 1865 übernahm die C&NW offiziell die Galena & Chicago Union Railroad. 1968 erfolgte die Übernahme der Chicago Great Western Railroad mit einem Streckennetz von 2.400 km. Die Hauptstrecke dieser Gesellschaft verlief von Chicago nach Iowa und teilte sich dort in Strecken nach Minneapolis–St. Paul, Omaha und Kansas City in Missouri. 1980 übernahm die Chicago and North Western Railway 1.300 Streckenkilometer der eingestellten Chicago, Rock Island & Pacific Railroad. . Zu den übernommenen Strecken gehörte auch die „Spine Line“, eine gut ausgebaute, jedoch stark vernachlässigte Verbindung von den Twin Cities über Des Moines nach Kansas City (Missouri). Seit den späten 1980er Jahren war mehrmals von anderen Eisenbahngesellschaften versucht worden, die Chicago and North Western Railway zu übernehmen; am 17. März 1995 wurde sie schließlich von der Union Pacific übernommen.



Chicago, Milwaukee & St. Paul

Die *Chicago, Milwaukee, St. Paul & Pacific Railroad* (CMSP&P RR) wurde 1847 als *Milwaukee & Waukesha Railroad* in Milwaukee gegründet. 1850 änderte sie ihren Namen in *Milwaukee & Mississippi Railroad*. Der erste Zug fuhr 1853 über rund 30 km von Milwaukee nach Wauwatosa. 1854 wurde die Strecke nach Madison und 1857 nach Prairie du Chien am Mississippi verlängert. 1874 nahm sie ihren späteren Namen an, nachdem auch Chicago von ihren Zügen angefahren wurde. 1875 wurde die *St. Paul & Chicago Railroad* gekauft. 1893 kaufte die Gesellschaft die *Milwaukee & Northern Railroad*. 1906 begannen Bauarbeiten, um die Pazifikküste mit ihrem Eisenbahnbetrieb zu erreichen. Binnen drei Jahren wurde die 2.300 km lange Strecke fertiggestellt, doch erst 1911 begann der Personenverkehr. 1912 beschloß die Gesellschaft, die Strecke zum Pazifik, insbesondere im Streckenabschnitt der Rocky Mountains, zu elektrifizieren. 1913 wurde der erste Teil in Betrieb genommen, 1917 war die Strecke für rund 275 Millionen Dollar fast vollständig elektrifiziert. 1928 benannte sich die Gesellschaft in *Chicago, Milwaukee, St. Paul & Pacific Railroad* um. 1935 wurde eine Verbindung zwischen Minnesota und Chicago gebaut. Im selben Jahr mußte die Gesellschaft Konkurs (nach Chapter 11 der US-amerikanischen Konkursordnung) anmelden, konnte aber bis 1960 wieder aus der Abwicklung entlassen werden. Am 19. Dezember 1977 mußte die Eisenbahngesellschaft erneut Konkurs anmelden. Zwar wurden Strecken stillgelegt, doch blieb die Gesellschaft finanziell angeschlagen; schließlich wurde sie 1985 von der *Soo Line Railroad* übernommen. Auf den Strecken der *Chicago, Milwaukee, St. Paul & Pacific Railroad* fährt heute die Eisenbahngesellschaft *Amtrak*.



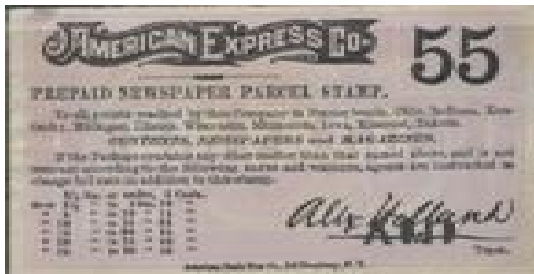
Central Pacific Railroad

CPRR) ist der frühere Name einer Eisenbahnverbindung zwischen Kalifornien und Utah als Teil der »First Transcontinental Railroad«. Heute gehörte diese Eisenbahngesellschaft zur »Union Pacific Railroad«. 1862 wurde vom US-Kongreß die von Theodore Judah geplante Strecke genehmigt. Finanziert wurde der Bau von den sog. Big Four: Leland Stanford, Collis Huntington, Charles Crocker und Mark Hopkins. Crocker war verantwortlich für den Bau der Strecke, wofür er 1868 12.000 chinesische Arbeiter einstellte, die 80 Prozent der Bauarbeiter ausmachten. Der erste Streckenabschnitt wurde 1869 fertiggestellt. Nach der Fertigstellung der gesamten Strecke konnte man binnen 8 Tage von der Ostküste bis zur Westküste fahren. 1895 wurde die Central Pacific Railroad von der Southern Pacific Company übernommen und 1899 in Central Pacific Railway umbenannt. Nicht unüblich war, daß die Baukosten von 12.000 Dollar je Meile sich auf 36.000 je Meile erhöhten.



American Express Company

Die American Express Company wurde 1850 von Henry Wells (1805–1878), William George Fargo (1818–1881) und John Butterfield gegründet. Zu Beginn gehörte die Firma zu den ersten und erfolgreichsten Eilzustelldiensten, die während der schnellen, nach Westen gerichteten Expansion der Vereinigten Staaten entstanden. Expresskuriere auf Pferden oder in Postkutschen überquerten den Kontinent von den östlichen Städten zur westlichen Grenze, um Korrespondenz, Pakete, Fracht, Gold und Zeitungen zu transportieren. American Express machte sich dabei einen guten Namen. Zu den Kunden von American Express gehörten alle großen Banken. Das Transportieren von Aktienzertifikaten, Währungen und anderen Bankgütern rentabler war rentabler als das Transportieren größerer Fracht. 1882 nahm American Express in Konkurrenz zur US-Post, Postanweisungen als Dienstleistung in ihr Angebot auf und 1890 wurden die ersten Reiseschecks ausgegeben. Die heute noch bestehende Firma macht einen Umsatz von mehr als 30 Milliarden Dollar und hat ihren Sitz heute in New York. Morsman war President, Treasurer und General Manager der Pacific Express Company, mit dem Hauptquartier in Omaha; zudem war er Vorsitzender der General Traffic Association of the Express Companies.



Grand Trunk Railway

Die *Grand Trunk Railway* (GTR) ist eine von 1852 bis 1923 bestehende Eisenbahngesellschaft in Nordamerika, deren Hauptsitz sich in London, die Verwaltung sich jedoch in Montreal befand. Diese Eisenbahngesellschaft, gegründet unter dem Namen *Grand Trunk Railway Company of Canada*, verband den Westen Kanadas mit dem Atlantik bei Halifax. Die *Grand Trunk Railway* soll wesentlich dazu beigetragen haben, daß sich die einzelnen Kolonien Kanadas 1867 zusammenschlossen und einen Föderationsvertrag vereinbarten (British North America Act). Die erste Verbindung sollte die GTR mit der Eisenbahnstrecke von Montreal nach Toronto schaffen. 1853 mietete die Eisenbahngesellschaft von der *Atlantic & St. Lawrence Railroad* eine Bahnstrecke von Portland bis zur kanadischen Grenze. Zwei Jahre später wurde eine Strecke von Montreal nach Lévis eröffnet als Teil der Verbindung zwischen Pazifik und Atlantik. Im selben Jahr schlossen sich *Grand Trunk Railway* und *Toronto & Guelf Railroad* zusammen. 1856 begann der Bau einer Strecke von Toronto nach Sarnia an der Grenze von Michigan, um Anschluß an den Verkehr nach Chicago zu erhalten. Bis 1873 wurde eine Spurweite von 1676 mm, danach wurde die Normalspurweite von 1435 mm gebaut. Ab 1860 wurden die Baukosten der privaten Gesellschaft von den Kolonialregierungen übernommen. Bereits im Jahre 1867 war die GTR zum größten Eisenbahnsystem der damaligen Welt angewachsen und besaß ein Streckennetz von etwa 2.000 km, das drei US-Bundesstaaten mit den kanadischen Provinzen Québec und Ontario verband. 1880 umfaßte das Streckennetz der Gesellschaft das gesamte Gebiet vom Atlantik bis nach Chicago. 1882 fusionierte die GTR mit der *Great Western Railway*, die über ein 1.371 Kilometer langes Streckennetz verfügte. Der in den USA liegende Abschnitt Port Huron–Chicago firmierte dabei als *Grand Trunk Western Railroad*. 1879 ging die Eisenbahnstrecke zwischen Lévis und Rivière-du-Loup entlang des St. Lorenz-Stroms in den Besitz



1864

Grand Trunk Railway

der 1867 gegründeten und staatlich kontrollierten *Intercolonial Railway of Canada* (IRC) über, die ab 1889 auch ein Mitbenutzungsrecht für die Strecke Montreal–Lévis erhielt. Die Gründung der *Intercolonial Railway of Canada* erfolgte aufgrund der Weigerung der GTR, ihr Streckennetz bis in die Kolonie Columbia im Westen Kanadas auszuweiten, was im Föderationsvertrag zugesichert worden war. Erst 1903 wurde zwischen der Dominionsregierung der GTR ein Vertrag über den Bau einer Strecke an die Pazifikküste geschlossen. 1905 begann der Bau dieser Strecke, 1914 wurde die Verbindung vollendet. Nach 1912 verschlechterte sich die finanzielle Lage der Gesellschaft; 1919 wurde sie verstaatlicht. 1920 stellte die Regierung die Bahn unter die Kontrolle der *Canadia National Railway* (CNR). Wie ähnlich in Großbritannien wurden 1923 die *Grand Trunk Railway* einschließlich der von ihr abhängigen 125 kleineren Eisenbahngesellschaften mit einem Gesamtstreckennetz von fast 15.000 km in Kanada und der USA in die Canadia National Railway integriert. 1995 wurde die bis dahin staatliche kanadische Eisenbahngesellschaft privatisiert.

Rhodesia Railways

1893 wurde in London die Bechuanaland Railway Company gegründet, die in der damaligen britische Kolonie eine Eisenbahnlinsen bauen wollte. 1899 wurde diese Gesellschaft in Rhodesia Railways umbenannt. 1893 wurde eine 2-Fuß-breite Strecke in Betrieb genommen. Die erste Strecke führte 35 Meilen von Beira ins Landesinnere. 1894 wurde die Strecke von Mafeking nach Bulawayo eingeweiht. 1905 wurden die Victoria-Fälle erreicht. Durch Fusionen mit anderen Bahngesellschaften betrieben die Rhodesia Railways um 1930 einen Großteil des Schienennetzes auf ihrem Gebiet. 1964 wurde Rhodesien in Sambia und Südrhodesien aufgeteilt. Der nördliche Teil der Rhodesian Railways wurde somit zur Zambia Railways. 1980 wurde Simbabwe unabhängig. Daraufhin wurden die Rhodesien Railways in ihren heutigen Namen National Railways of Zimbabwe umbenannt. Die Unabhängigkeit brachte auch personelle Änderungen mit sich: Weiße Beschäftigte verließen das Land; die freiwerdenden Positionen wurden von anderen Einheimischen übernommen. 2008 verfügte die Eisenbahngesellschaft über ein Streckennetz von 3.394 km und damit über eines der längsten in ganz Afrika. 313 km von Gweru nach Harare waren zu diesem Zeitpunkt noch elektrifiziert. Die Verwaltungszentren und verkehrstechnische Drehkreuze der NRZ sind Bulawayo und Harare. In Gweru befindet sich der größte Rangierbahnhof des Landes. Durch die Wirtschaftskrise in Simbabwe ist der Eisenbahnbetrieb der NRZ stark eingeschränkt. Die Infrastruktur ist in einem schlechten Zustand; aufgrund von Fahrzeugmangel und fehlender Wartung fallen zahlreiche Züge aus.



1947 wurden mehrere Marken mit unterschiedlichen Wertstufen ausgegeben: 1 Penny in Orange, 2 Pence in Schwarz, 3 Pence in Violett, 4 Pence in Grün, 5 Pence in Braun, 6 Pence in Purpur, 9 Pence in Grau, 1 Shilling in Braun und 1 Shilling/6 Pence in dunkelblau; die Marken mit einem Wert von mehr als 1 Penny weisen eine Umrandung wie die rechte Marke auf.

Rhodesia Railways



1957



1971



1971



1980

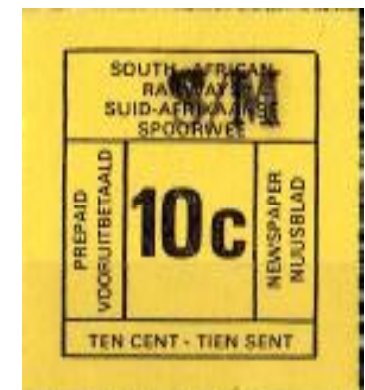


1980



South African Railways

Die Anfänge der Eisenbahn in Südafrika gehen auf das Jahr 1853 zurück, als die *Cape Town Railway & Dock Company* gegründet wurde. Geplant war eine Eisenbahnstrecke von den Häfen am Kap der Guten Hoffnung nach Natal. Der eigentliche Auslöser für den Eisenbahnbau war 1867 die Entdeckung von Diamanten in Kimberley. 1910 wurden die bis dahin voneinander unabhängigen Eisenbahnunternehmen *Central South African Railways* (CSAR), *Cape Government Railways* (CGR) und der *Natal Government Railways* (NGR) in die neu gegründete staatliche Bahngesellschaft *South African Railways/Suid-Afrikaanse Spoorweë* (SAR/SAS) eingegliedert wurden. In den 1980er Jahren wurde aus SAR/SAS die *South African Transport Services* (SATS), zwischen 1990 und 2007 *Spoornet* und schließlich die heutige staatliche *Transnet Freight Rail*. Das Streckennetz von Transnet Freight Rail ist durch die Eisenbahnen der Nachbarstaaten u.a. verbunden mit *Zambia Railway*, der *TAZARA*, dem südlichen Teil der *Société Nationale des Chemins de fer du Congo*, dem Streckennetz in Malawi, der Benguelabahn und der *Caminhos de Ferro de Moçambique*. Daneben gibt es eine von Transnet Freight Rail betriebene Strecke nach Maseru in Lesotho. Das südafrikanische Schienennetz hat eine Länge von etwa 24.000 km und ist zum größten Teil in der Spurweite von 1067 mm (Kapspur) ausgeführt. Es ist das mit Abstand größte Eisenbahnnetz in Afrika.



Die erste Eisenbahnlinie in Neuseeland

wurde 1863 von der auf staatliche Initiative gegründeten *Canterbury Provincial Railway* mit rollendem Material aus Australien betrieben. Die wichtigste Aufgabe war die Versorgung von Schiffen auf der Ferrymead-Werft. Die Gleisbreite war ursprünglich 1600 mm und wurde – zuerst bei einer Nebenlinie von Invercargill nach Bluff – im Februar 1867 auf die heute übliche Normalweite von 1435 mm umgestellt, obwohl die Regierung eine Weite von 1067 mm bevorzugte. Eine weitere Eisenbahnlinie wurde 1873 mit der Strecke von Auckland nach Onehunga in Betrieb genommen. 1876 übernahm die Regierung den Bau weiterer Eisenbahnlinien. Wie in Großbritannien besaß auch die neuseeländische Post nur das Monopol für die Beförderung von Briefen, also nicht für Zeitungen und Pakete. Von 1890 bis 1925 wurden die Zeitungsmarken der Eisenbahnen für die Vorauszahlung verwendet. es gab sechs verschiedene Wertstufen: ½d, 1d, 2d, 3d, 4d und 6d. Ab 1925 ersetzten *Railway Charges stamps* die bis dahin verwendeten Zeitungsmarken.

New Zealand Railways

Die ersten Eisenbahnlinien auf Neuseeland entstanden 1862 und waren von privaten Gesellschaften gegründet und betrieben. Ab 1870 wurden diese privaten Eisenbahnfirmen verstaatlicht. In knapp 10 Jahren wurden die Strecken von nur rund 100 km auf fast 1.900 km ausgebaut. Um die Jahrhundertwende wurde ein Streckennetz von rund 3.250 km unterhalten; befördert wurden in diesen Jahren jährlich etwa 3 Millionen Fahrgäste und 830.000 Tonnen Güter. Um die staatliche Eisenbahn vor der Konkurrenz des Straßenverkehrs zu schützen, wurde 1936 der Transport von Gütern über Straßen beschränkt. Selbst 1977 bestanden noch die inzwischen mehrmals veränderten Beschränkungen. 1983 begann die neuseeländische Regierung mit der Deregulierung des Verkehrs, was die finanzielle Situation der Bahngesellschaft weiter verschlechterte. 1993 wurde die *New Zealand Rail Limited* an ein amerikanische Konsortium verkauft, das sich ab 1995 *Tranz Rail* nannte und ab 1996 an der neuseeländischen Börse notiert wurde. Nachdem auch diese Aktiengesellschaft Verluste machte, wurde ab 2000 die Eisenbahngesellschaft wieder in Staatseigentum zurückgeführt. Heute gehört die *New Zealand Railways Corporation*, seit 2008 aufgeteilt in eine Gesellschaft, die das Schienennetz betreibt (Ontrack Infrastructure Ltd) und der KiwiRail Ltd, die das sog. rollende Gerät unterhält, dem neuseeländischen Staat. Privatisierung und Rückkauf und vorher unterlassene Investitionen führten für den Steuerzahler zu einem Verlust von umgerechnet mehr als 300.000 Euro



New Zealand Railways



1873

Transport Department Railway

Die *Tasman Government Railways* (TGR) führt ihre Anfänge auf eine 1888 gegründete Eisenbahngesellschaft auf Tasmanien zurück, die ihrerseits aufgrund des Konkurses kleiner privat unterhaltener Gesellschaften entstand (eine erste Eisenbahnlinie wurde 1868 auf Tasmanien eingerichtet). Die älteste Linie war die von der *Launceston & Western Railway* ab Februar 1871 betriebene Strecke zwischen Deloraine und Launceston, die schon ein Jahr später Bankrott ging und ab 1. Januar 1873 als staatlich betriebene Linie fortgeführt wurde. 1876 kam eine Strecke von Hobart nach Evandale (betrieben von der *Tasmanian Main Line Company*) hinzu, die ebenfalls wegen Bankrotts von der Regierung übernommen wurde. Die unterschiedlichen Spurbreiten wurden nach und nach vereinheitlicht, anfänglich mit Doppelbreiten, die Eisenbahngesellschaft nutzt heute eine Spurweite von 1067 mm. 1901 wurde die *Tasmanian Government Railway* unter Einschluß der *Emu Bay Railway*, der *North Mount Lyell Railway* und weiterer kleinerer Eisenbahngesellschaften gegründet. Seit 1978 wurde die Gesellschaft als *Tasrail* von der staatlichen *Australian National Railway Commission* geführt. 1997 wurde *Tasrail* an die *Australian Transport Network* verkauft, einem Zusammenschluß der neuseeländischen *Tranz Rail* (gehörte zur Toll Holding) und der *Wisconsin Central (Railway)* aus den USA (die inzwischen von der *Canadian National* aufgekauft ist). Zum Department of Transportation gehören auch Fährschiffe unter dem Namen TT-Line (ihr erstes Fährschiff war die aus Deutschland gekaufte *Nils Holgersson*, die bis 1993 fuhr). 2005 wurde die *Tasmanian Government Railway* gegründet und übernahm 2007 die *Tasrail*, da sich die Eigentümer (Toll und Patrick Corporation) weigerten, den Betrieb ohne staatliche Subventionen fortzuführen. Die Gesellschaft heißt heute *Tasmanian Railway Pty Ltd* und fährt unter dem Namen *Tasrail*.



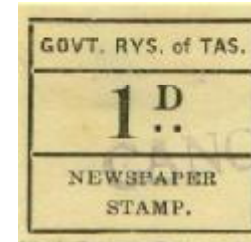
1901



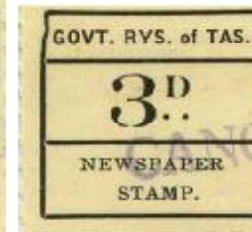
1916



1917



1920



1942

Die erste Eisenbahn Queensland

Die ersten Briefmarken kamen auf den in sechs Kolonien aufgeteilten Kontinent am 1. Januar 1850 (Neusüdwaales) heraus; sie zeigten Ansichten von Sidney. Am 3. Januar 1850 folgte die Kolonie Victoria, am 1. November 1853 Tasmanien, am 1. Januar 1854, 1855 Südastralien und am 1. November 1860 gab schließlich auch die Kolonie Queensland Briefmarken heraus. Am 1. März 1901 wurde die Posthoheit auf die australische Bundesregierung übertragen. Besondere Zeitungsmarken wurden weder von den einzelnen Kolonien noch von der australischen Postverwaltung ausgegeben.

Queensland Railway

Queensland Rail, später *Governement Railways*, ist eine staatliche Eisenbahnlinie mit Sitz in Brisbane, die den Verkehr von Queensland unterhält und zusätzlich im Fernverkehr tätig ist. Ihre erste Eisenbahnstrecke wurde am 31. Juli 1865 von Ipswich nach Grandchester (Bigg's Camp) über 25 km eröffnet. Die Gesellschaft begann mit dem Transport von Schulkindern und Angestellten der öffentlichen Verwaltung. Hierbei gab es in Anbetracht der geringen Bevölkerungszahl erhebliche Widerstände, zumal der Streckenbau erhebliche Geldmittel verbrauchte. Aus Kostengründen wurde eine breite Gleisspur gewählt, damit mehr Güter transportiert werden könnten; andererseits führte diese Spurweite zu höheren Kosten, weil auch Kurven, Tunnel sowie Brücken entsprechend breiter gebaut werden mußten. 1867 wurde eine Abzweigung nach Toowoomba gebaut. In den folgenden Jahren wurde das Gleisnetz erheblich ausgeweitet, aber mit der Normalspur von 1535 mm; erst 1932 war auf allen Strecken diese Normalspur eingeführt. 1993 war das gesamte Streckennetz elektrifiziert. Einige frühere Eisenbahnstrecken werden heute von Buslinien (RailBus) betrieben. Sie betreibt nicht nur Strecken zwischen den Städten, sondern ist mit anderen Transportgesellschaften auch im innerstädtischen Personenverkehr tätig. 2009 wurde beschlossen, die Eisenbahngesellschaft mit etwa 16.000 Mitarbeitern neu zu organisieren. Der Umsatz beträgt fast 4 Milliarden Neuseeländische Dollar.

Die Marken sind je nach Wertstufe unterschiedlich groß.



Queensland Railway



Victorian Railway

war einschließlich ihrer Vorgängerinnen eine Eisenbahngesellschaft, die in den Jahren 1859 bis 1983 im australischen Bundesstaat Victoria mehrere Eisenbahnstrecken betrieb. 1864 bestanden 409 km Eisenbahnlinie in Victoria; 1891 waren 4.670 km Strecken verlegt und 1939 betrug die Streckenausdehnung mehr als 7.600 km, so daß kein Einwohner mehr als 25 Meilen (42 km) von einer Eisenbahn entfernt wohnte. In den 1930er Jahren begann der Abbau der Eisenbahnstrecken. Die ersten Eisenbahngesellschaften waren private Unternehmungen, die später von der im Jahr 1883 gegründeten staatlichen *Victorian Railways* (aufgrund des Victorian Railways Commissioners Act 1883, 47 Vic., No.767,) übernommen wurden, wenn sie ihren Betrieb nicht mehr aufrechterhalten konnten. Ende des 19. Jahrhunderts waren Bau und Betrieb von Eisenbahnlinien abhängig von der jeweiligen Regierung. Erst seit 1961 haben alle Eisenbahnlinien in Victoria die einheitliche Spurweite von 1.435 mm. Im Mai 1973 wurde die Eisenbahngesellschaft dem staatlichen Victorian Railways Board unterstellt. Ein Jahr später erhielt die Gesellschaft den Namen VicRail. 1983 wurde die neue Gesellschaft in zwei Unternehmen aufgeteilt: State Transport Authority für den Überlandverkehr (*V/Line*) und *Metropolitan Transit Authority (The Met)* für den Betrieb innerhalb Melbournes. Zwischen 1996 und 1999 wurden beide Gesellschaften privatisiert, wobei die Passagierbeförderung als *V/Line Passenger* von der *National Express Group* betrieben wurde. Der Frachttransport der *V/Line Freight* wurde an die *Freight Victoria* (heute: *Pacific National*) und an die *Australian Rail Track* verkauft.



1978