23
2

Philatelica

2023/2

Tartalom:

Gudlin Tamás:	Korai postai bélyegzőgépek Magyarországon	1
Dán János:	A hadműveletek időszakának postaforgalma 1944-1945	15
Florent Tricot:	Díjhiány számítás a magyar hiperinflációban 1945-1946	26
Adriano Bergamini, FRPSL – Czirók Dénes RDP, FRPSL:	Egy magyar bélyegkereskedő őfelsége szolgálatában	37
In Memoriam Visnyovszki Gábor		41

Szerkesztő: Szücs Károly, Mafitt tagja és a Gervay alapítvány kurátora
Fordítás: Kőhalmi Csaba, a Mafitt elnökségi tagja és a Society for Hungarian Philately (SHP) tagja és Szücs Károly

Tanácsadás és lektorálás:
Mervyn Benford, a Mafitt és a Hungarian Philatelic Society in Great Britain (HPSGB) tagja
Dr. Lővei György, a Mafitt elnöke



KORAI POSTAI BÉLYEGZŐGÉPEK MAGYARORSZÁGON

GUDLIN TAMÁS, NÉMETORSZÁG

BEVEZETÉS

A levélfeldolgozás gépesítése egy olyan terület, amelyen a Magyar Posta kivételesen nem volt úttörő. 1907-ben, amikor engedélyezték az első postai bélyegzőgépet állandó használatra, a világ legtöbb nagy postaszervezete már több évtizede használt különféle gépeket. E tanulmány megpróbál áttekintést nyújtani

- a gépi bérmentesítés bevezetése (1928) előtt használt bélyegzőgépekről,
- azon postahivatalokról, ahol az első gépeket használták és
- az 1928 előtti gépi bélyegzésekről.

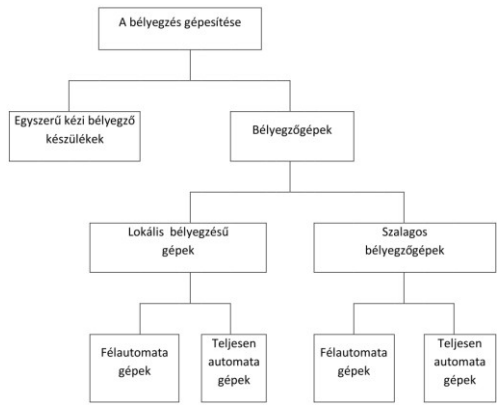
A téma tárgyalása főként a jelenleg ismert küldeményeken alapszik, mivel sajnos csak nagyon kevés ezzel kapcsolatos hivatalos postai dokumentum áll rendelkezésre.

Mielőtt belevágnánk a bélyegzőgépek használatának tárgyalásába, tisztázni kell, hogyan lehet ezeket rendszerezni. Az 1. ábra a postai bélyegzés gépesítésének lehetőségeit foglalja össze.

A kézi működtetésű bélyegzőkészülékek egyszerű csuklós mechanizmusok, amelyek segítségével a bélyegzőfej a hagyományos kézi bélyegzéshez hasonlóan fel-le mozgást végez. Mind a lebélyegzendő darabok mozgatása, mind a készülék működtetése kézzel történik. Az első készülékek ebben a formában már 1857-ben megvalósultak (Pearson Hill, Anglia).

A "valódi" bélyegzőgépeknél a bélyegzőfej forgómozgást végez. Ez a legfontosabb alapja annak, hogy ezek a gépek lényegesen nagyobb teljesítményt (bélyegzések percenkénti száma) tudnak nyújtani, mint a kézi bélyegzőkészülékek.

A bélyegzőgépeknek alapvetően két különböző típusa van: lokális és szalagos bélyegzésű gépek.



1. ábra: A postai bélyegzés gépesítésének lehetőségei

A lokális bélyegzésű gép a levélnek csak egy korlátozott sarkát bélyegzi le, míg a szalagos gép bélyegzése végigfut a teljes küldeményen. Mindkettő lehet fél- vagy teljesen automatikus. A félautomata gépeknél legalább egy gépkezelő folyamatos jelenléte és munkája (pl. a gép "etetéséhez") szükséges. A teljesen automata gépekbe levélkötegeket lehet behelyezni, majd azokat a bélyegzés után ugyanúgy kötegekben ki lehet

venni. A gép minden mást teljesen automatikusan csinál.

1. A MAGYAR POSTA ELSŐ PRÓBÁLKOZÁSAI BÉLYEGZŐGÉPPEL

Az első bélyegzőgép, amely felkeltette a Magyar Királyi Posta érdeklődését, egy HALLER típusú félautomata lokális bélyegzésű gép volt.

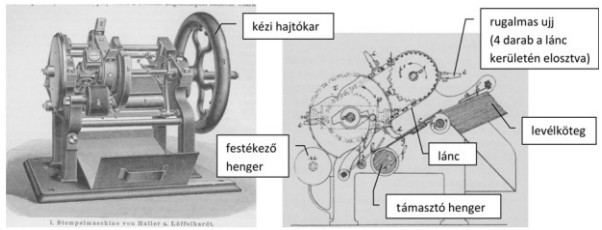
A lokális bélyegzésű gépek kimenő levelekhez (azaz a bélyegek érvénytelenítéséhez való) használata az alábbi két feltételhez kötött:

a./ a postabélyegeknek mindig a levél jobb felső sarkában kell lenniük

b./ a bélyegzett felületnek mindig pontosan ugyanolyan távolságra kell lennie a levél jobb felső sarkától.

Mivel a bélyegzőgépek használatának kezdeti időszakában az a./ feltétel gyakran nem volt adott, a b./ feltétel pedig bonyolult műszaki megoldást igényelt, az első lokális bélyegzésű gépeket - néhány kivételtől eltekintve - csak bejövő leveleknél, vagyis érkezési bélyegzésre alkalmazták. (Kivételt képez például az USA-ban kizárólag díjjegyes levelezőlapokhoz használt Leavitt gép).

A Haller bélyegzőgépet egy hamburgi feltaláló, Wilhelm Loffelhardt szabadalmaztatta 1880-ban. Georg Hallerrel közösen megalapította a "Haller & Co." nevű céget bélyegzőgépek gyártására (innen ered a Haller elnevezés). A kizárólag beérkező levelek bélyegzésére használt gép felépítése és működése a 2. ábrán látható.



2. ábra: A Haller bélyegzőgép képe és műszaki rajza a szabadalmi bejelentésből

A gép legfontosabb eleme egy lánchajtás, amely két lánckerékből és egy láncból áll. A lánc külső kerületén négy egymástól azonos távolságban elhelyezett rugalmas ujj található. Ezeknek az a feladata, hogy elválasszák a felső levelet az alulról betáplált levélkötegtől, és a forgó bélyegzőfej és támasztógörgő közé tolják. A két, egymáshoz képest 180°-ban elhelyezett bélyegzőfej és a továbbító tárcsa az első lánckeréken van elhelyezve, amelyet kézi hajtókar segítségével hajtanak meg. Ideális esetben három alkalmazottra volt szükség a gép működtetéséhez: egy alkalmazottra a kézi hajtókar működtetéséhez, egy a levélköteg adagolásához, és a harmadikra a bélyegzett levelek összegyűjtéséhez. Voltak elektromos hajtású gépek is, ahol mindössze két kezelőre volt szükség. Az elektromos Haller géppel percenként maximum kb. 400 levelet lehetett bélyegezni. Elsősorban Németországban használták 1881 és 1909 között, összesen 15 különböző nagyobb városban.

A Haller bélyegzőgépet az Osztrák-Magyar Monarchiában tartósan csak Bécsben és Prágában használták beérkező levelek bélyegzésére. Bécsben (WIEN 1. posta) 1886-ban, Prágában (PRAG 1. posta) 1900-ban vezették be, ahol bevált és egyaránt 1909-ig használták.

Erre mutat három példát a 3. ábra: két különböző bélyegzést a bécsi 1. postahivatalból: egy kétkörös "WIEN/CENTRAL-ABGABE" bélyegzést 1888-ból és egy kék egykörös "WIEN 1/1 1 BESTELLT" bélyegzést 1891-ből, valamint egy levelet a Prága 1.sz. posta kék érkezési bélyegzésével 1903-ból.



3. ábra: A bécsi 1.sz. postahivatal két különböző Haller érkezési bélyegzése (fent) és egy Haller érkezési bélyegzés Prágából (lent)

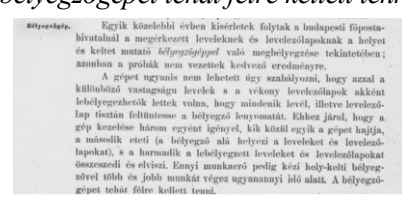
A Haller bélyegzések jellemzői a következők:

- mindig egyenes (nem elfordult) állás
- nem erős, gyakran hiányos lebélyegzés
- gyakran deformált, ovális alak
- gyakran kék bélyegzőfesték használata

A magyar gyűjtőknek különösen fontos ezeket a jellemzőket szem előtt tartaniuk, hiszen sem a Haller-gép magyarországi használatának ideje, sem a használt bélyegző típusa nem ismert pontosan. A Haller bélyegzőgép magyarországi használatának egyetlen egyértelmű bizonyítéka Botár János 1899-ben megjelent könyve (lásd [3]), amelyből a "Bélyegzőgép" címszó alatti vonatkozó rész eredetiben a 4. ábrán látható:

„*Egyik közelebbi évben kísérletek folytak a budapesti főposta hivatalnál a megérkezett leveleknek és levelezőlapoknak a helyet és keltet mutató bélyegzőgéppel való megbélyegzése tekintetében, azonban a próbák nem vezettek kedvező eredményre.*

A gépet ugyanis nem lehetett úgy szabályozni, hogy azzal a különböző vastagságú levelek és a vékony levelezőlapok akként lebélyegezhetők lettek volna, hogy mindenik levél, illetve levelezőlap tisztán feltüntesse a bélyegző lenyomatát. Ehhez járul, hogy a gép kezelése három egyént igényel, kik közül az egyik a gépet hajtja, a második eteti (a bélyegző alá helyezi a leveleket és levelezőlapokat), s a harmadik a lebélyegzett leveleket és levelezőlapokat összeszedi és elviszi. Ennyi munkaerő pedig kézi hely-kelti bélyegzővel több és jobb munkát végez ugyanannyi idő alatt. A bélyegzőgépet tehát félre kellett tenni.”


Bélyegzőgép. Egyik közelebbi évben kísérletek folytak a budapesti főposta-hivatalnál a megérkezett leveleknek és levelezőlapoknak a helyet és keltet mutató *bélyegzőgéppel* való megbélyegzése tekintetében; azonban a próbák nem vezettek kedvező eredményre.

A gépet ugyanis nem lehetett úgy szabályozni, hogy azzal a különböző vastagságu levelek s a vékony levelezőlapok akként lebélyegezhetők lettek volna, hogy mindenik levél, illetve levelező-lap tisztán feltüntesse a bélyegző lenyomatát. Ehhez járul, hogy a gép kezelése három egyént igényel, kik közül egyik a gépet hajtja, a második eteti (a bélyegző alá helyezi a leveleket és levelező-lapokat), s a harmadik a lebélyegzett leveleket és levelezőlapokat összeszedi és elviszi. Ennyi munkaerő pedig kézi hely-kelti bélyegzővel több és jobb munkát végez ugyanannyi idő alatt. A bélyegzőgépet tehát félre kellett tenni.

4. ábra: Egy bélyegzőgép budapesti tesztelésének leírása [3]-ból

Tehát hivatalosan ennyit tudunk a bélyegzőgép 1900 előtti magyarországi használatáról. A szerzőnek nincs kétsége afelől, hogy ez egy Haller-gép volt.

A budapesti főposta 1890 és 1900 közötti érkezési bélyegzőinek hosszú éveken keresztüli tanulmányozása után a szerző csak egy küldeményt tud

tiszta lelkiismerettel bemutatni „nagyon valószínűleg” Haller próbabélyegzéssel. Ez az 5. ábrán látható. A bélyegzés egyenes állása, kék színe és egyenletesen halvány megjelenése a Haller gép mellett szól. Az 1893-as év azonban kétségeket kelt, hiszen az 1899-ben megjelent postahivatali forrás [3] „egyik közelebbi” évről beszélt.

A szerzőnek így nincs más választása, mint segítséget kérni: ha „gyanús” kék színű BUDAPEST FŐPOSTA érkezési bélyegzés bukkanna fel 1890-1900 közötti időszakból, a szerző hálás lenne, ha értesítést kapna. A legfontosabb feladat első lépésben a Haller gép magyarországi használati idejének pontosítása lenne.



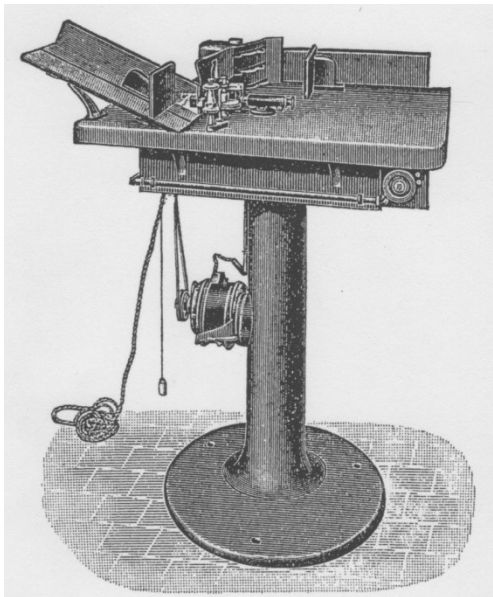
5. ábra: Nagy valószínűséggel Haller érkezési bélyegzés a budapesti főpostán 1893. június 16-án

2. A MAGYAR POSTA ELSŐ TARTÓSAN HASZNÁLT BÉLYEGZŐGÉPE

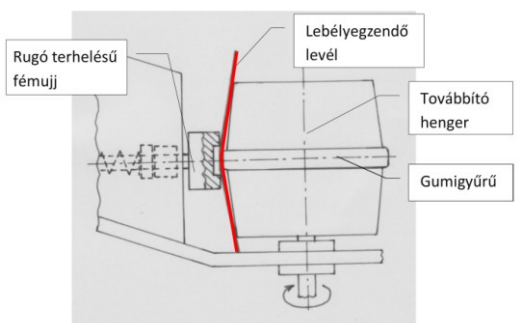
A Magyar Királyi Posta által elsőként tartósan használt bélyegzőgép egy KRAG-HANSEN (röviden: KRAG) típusú teljesen automata szalagos bélyegzésű gép volt.

A szalagos bélyegzés kiküszöböli a lokális bélyegzésű gépek minden hátrányát: szabálytalanul felragasztott bélyegek is értékteleníthetők vele, és nem kell szinkronizálni a bélyegzendő küldemény és a bélyegzőfej egymáshoz képesti helyzetét. Miért fejlesztettek ki egyáltalán lokális bélyegzésű gépeket, ha a bélyegzés szalagos gépekkel sokkal egyszerűbben megoldható volt? A választ az 1900 előtti postaszolgálat rendkívül szigorú etikájában kell keresni. Az írott üzenet akkor „szent” volt. Ez a postai titoktartás mellett az üzenetek teljes és változatlan továbbításának követelményét is magában foglalta. Mivel a szalagos bélyegzés a levelezőlapokon a szöveg egy részét, a leveleken pedig a feladó címét és/vagy hirdetését lefedheti és olvashatatlanná teheti, 1900 előtt a posta-intézmények a szalagos gépeket legtöbbször elutasították. A 20. század elején az iparosodott országokban azonban a levelek mennyisége olyan mértékben megnőtt, hogy azokat már csak sokkal gyorsabb bélyegzőgépekkel lehetett gazdaságosan feldolgozni, amit szalagos bélyegzéssel lehetett a legkönnyebben megvalósítani.

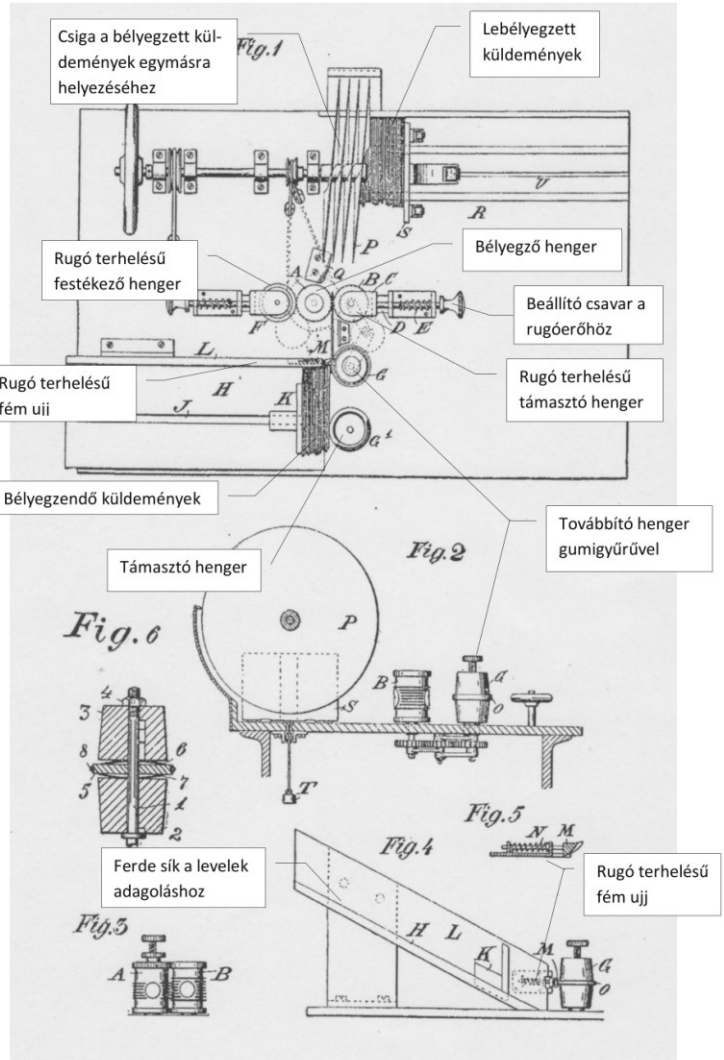
Gustav Adolf Hansen norvég tervező és feltaláló tehát jó időben jelentkezett a megfelelő megoldással. A gépgyártó Nils Aall Kraggal közösen 1904-ben szabadalmaztatott egy forradalmian új bélyegzőgépet, amely ár-teljesítmény arány, könnyű kezelhetőség és megbízhatóság szempontjából felülmúlta az összes addig ismert gépet. 1910-ből van egy másik Krag-szabadalom is, amely azonban a gép működési elvét nem érinti, ezért itt csak az első generációs gép kerül bemutatásra.



6. ábra: A Krag gép



7. ábra: A levéltovábbító henger kialakítása és működése a Krag bélyegzőgépnél



8. ábra: Műszaki rajzok a Krag gép szabadalmi bejelentéséből

A gép főbb funkcionális jellemzői a 7. és 8. ábra segítségével magyarázhatók. A 8. ábra felső rajza egy felülnézet. A tényleges bélyegzőhenger a rajz közepén található, és két rugóterhelésű hengerrel érintkezik: a bal oldali festékező hengerrel, és a jobb oldali támasztó hengerrel. A bélyegzendő küldeményt egy különleges kialakítású adagoló henger tolja a bélyegzőhenger és a támasztó henger közé. A levélköteget egy ferde sínre kell helyezni (lásd "Fig. 4"), és az ütköző tárcsához nyomni (lásd "Fig. 2"). A gép legérdekesebb alkatrészei az adagoló henger a rugó terhelésű fém ujjal. Ennek a két alkatrésznek az a feladata, hogy a bélyegzendő küldeményt egyenként leválassza a kötegről, és nagy sebességgel a bélyegzőhengerhez továbbítsa. Ezek kialakítása és elrendezése a "Fig. 5" és a nagyított „Fig 8" rajzokon látható. Az adagoló henger középen egy keskeny gumigyűrűvel rendelkezik, és mindkét irányban enyhén kúpos. A rugós fémujj közvetlenül a gumigyűrű fölött és alatt támasztja meg a küldeményeket, miáltal azok enyhén behajlanak, és így stabilan, biztonságosan továbbíthatók (lásd piros vonalat a 7. ábrán). A bélyegző és a támasztó henger azután természetesen kiküszöböli a levelek meghajlását, bélyegzés közben azok egyenesen futnak át.

A Krag gép optimalizált változata (azaz 1910-ből) kézi hajtással percenként kb. 600-800 elektromos meghajtással pedig percenként kb. 1000-1200 dokumentum bélyegzését tette lehetővé. További előnye volt, hogy különböző vastagságú levelek és képeslapok is megbízhatóan feldolgozhatók voltak. Ráadásul a gép nagyon olcsó, könnyen kezelhető és egyszerű szerkezetének köszönhetően megbízható volt.

Az első gépeket 1904-ben használták Christianiában (ma Oslo). Ettől kezdve a Krag gépek rendkívül rövid időn belül meghódították az egész világot: a Nils A. Krag Maschinenfabrik egy prospektusa szerint 1912-ben a világ összes kontinensén, 28 országban már 455 gép üzemelt! Néhány országban (például Angliában) a 20. század végéig folyamatosan használtak Krag gépeket. Nem túlzás azt mondani, hogy ezek a gépek minden idők legsikeresebb bélyegzőgépei.

A Krag bélyegzőgépek magyarországi használatát az 1907. szeptember 11.-i 67.864 számú rendelettel engedélyezték a budapesti 72-es posta részére (lásd [5]). Ezt több - más típusú géppel is végzett - teszt előzte meg, melyekről sajnos ma már nincsenek fellelhető hivatalos postai ügyiratok, így csak az előkerült, ismert küldemények alapján tudjuk a gép bevezetésének történetét rekonstruálni. Ezekből látható két példa a 9. ábrán.



9. ábra: Két boríték szalagos bélyegzésű gépek első magyarországi próbáiból

A teszteket Budapesten a 4. és a 72. számú postahivatalokban végezték 1907 nyarán. Ezekből a tesztekből csak Dr. D. Bayer feladónak az USA-ba küldött nagy formátumú illusztrált nyomtatvány- borítékai maradtak fent. A szerző legjobb tudomása szerint a 9. ábra alsó borítékán lévő, a 4-es postahivatalból származó bélyegzés 1907. július 27-éről a legkorábbi ismert magyar Krag bélyegzés. A két hely/kelet-bélyegzés között nyolc párhuzamos, vízszintes, egyenes vonal szolgált a bélyegek érvénytelenítésére. A hely/kelet-bélyegzések közép-pontjai közti távolság kb. 79 mm, ami a Krag bélyegzőhenger fél kerületének felel meg.

Az felette lévő levelet öt nappal később, 1907. augusztus 1.-én a 72-es postahivatalban bélyegezték le. Ezen a gépen kisebb átmérőjű bélyegzőhenger volt, mivel a hely/kelet-bélyegzések közti távolság csak kb. 66 mm. Ez a bélyegzés valószínűleg egy konkurens géptől származik (Sylbe gép Németországból), amelyet párhuzamosan teszteltek a Krag géppel. Ezt támasztja alá a hely/kelet-bélyegzések nagyobb átmérője, 90°-kal elforgatott elrendezése és az érvénytelenítő vonalak eltérő kialakítása is. A gép szemmel láthatóan nem működött optimálisan, mivel a bélyegzés felső fele gyakorlatilag nem látszik. A "B" kódjel arra utal, hogy létezhetett egy "A" kódjelű másik gép is, de erre nincs bizonyíték.

A 67 864 számú postai rendelet értelmében a Krag gép engedélye csak a 72-es postára vonatkozott, továbbá az érvénytelenítéshez hullámos vonalakat írtak elő. Ezt a 72-es postán meg is megvalósították, amint ez a 10. ábra példáján látható. Ezt a képeslapot 1907 utolsó napján adták fel, és „a” azonosító betűvel jelölt Krag bélyegzés található rajta, hét egymáshoz közel lévő hullámos és párhuzamos érvénytelenítő vonallal. A Budapest 72-es postahivatalban 1910 körül csak egy Krag gépet használtak ezzel a bélyegzőhengerrel.

Érdekes módon a 4-es posta tesztgépét tovább használták az egyenes érvénytelenítő vonalakkal. A következő, 11. ábra egy 1907. november 10-én nyomtatványként feladott borítékot mutat be, ugyanazzal a bélyegzéssel, mint a 9. ábra alsó borítékján a teszt fázisból. Ez a gép a 4-es postán 1909 végéig maradt használatban. A szerző ezt követően nem tud további Krag-bélyegzésekről a 4-es főpostáról!

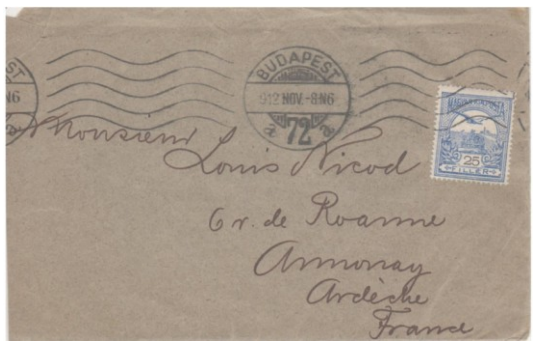


10. ábra: A 72-es postahivatalban 1907. december 31.-én feladott képeslap Krag szalagos gépi bélyegzéssel.



11. ábra: A Krag bélyegzőgép használata a budapesti főpostahivatalban 1907. nov. 10.-én egyenes érvénytelenítő vonalakkal.

1909 után néhány évig csak a 72-es postán működtek bélyegzőgépek. 1910-ben új, egymástól távolabb elhelyezett hullámvonalakkal rendelkező bélyegzőt vezettek be, melyet „a” és „b” kóddal valószínűleg két különböző gépen használtak (lásd 12. és 13. ábrát). 1917 körül ismét új bélyegző került bevezetésre "A" és "B" kóddal, a régi hullámvonalak megtartásával. Erre mutat egy példát a 14. ábra, melynél a hely/kelet-bélyegző kódja „B”.



12. ábra: Az újonnan bevezetett bélyegzőhenger bélyegzése a Budapest 72-es postán öt egymástól távolabb lévő hullámos érvénytelenítő vonallal és "a" kóddal.

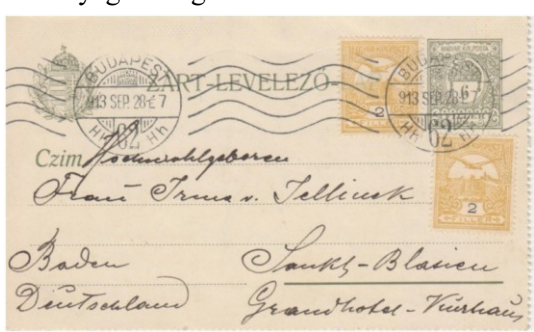


13. ábra: A 72-es postahivatalban 1912-ben telepített új Krag gép bélyegzése "b" kóddal és függőleges elválasztó vonalakkal a hely/kelet-bélyegzők mindkét oldalán.



14. ábra: A 72-es postahivatalban 1917-ben bevezetett új bélyegzőhenger bélyegzése "B" kóddal 1917. szeptember 17-ről.

1913 közepe táján a Nyugati pályaudvar melletti Budapest 62-es posta is kapott egy Krag bélyegzőgépet „Hh” kóddal. Az érvénytelenítő hullámos vonalak kialakítása megegyezett a 72-es postáéval. A 15. ábrán egy 1912. szeptember 28.-i zárt levelezőlap látható ilyen bélyegzéssel. Innentől kezdve három Krag gép volt használatban Magyarországon a jelen cikk szempontjából releváns időszakban: kettő a 72-es, egy pedig a 62-es hivatalban. A 16. ábrán látható módon a 62-es posta gépének 1917 végén már meglehetősen kopott volt a bélyegzőhengere.



15. ábra: A Budapest 62-es postahivatalban bevezetett Krag gép bélyegzése 1913. szeptember 28-ról "Hh" kóddal és öt hullámos érvénytelenítő vonallal.



16. ábra: 1917 novemberében a 62-es postán 1913-ban újonnan bevezetett gép bélyegzőhengere már egyértelmű kopásnyomokat mutat.

Károly és Zita 1916. december 30.-i koronázása különleges kihívás elé állította a Magyar Postát. Hogy ki tudják elégíteni az ezen alkalomra rendszeresített alkalmi bélyegzések iránti óriási igényt, a 62-es és 72-es hivatalokban Krag bélyegzőgépet is bevetettek megegyező rajzolatú alkalmi bélyegzővel (mely az egyik kézi bélyegzőnél is felhasználásra került). Erre a 17. és 18. ábrán láthatók példák. Érdekes tény, hogy a gépi koronázási bélyegzések furcsa módon jóval ritkábbak, mint a kézi bélyegzések.



17. ábra: A budapesti 62-es posta Krag gépének különleges bélyegzése Károly és Zita 1916. december 30-i koronázásának napján.

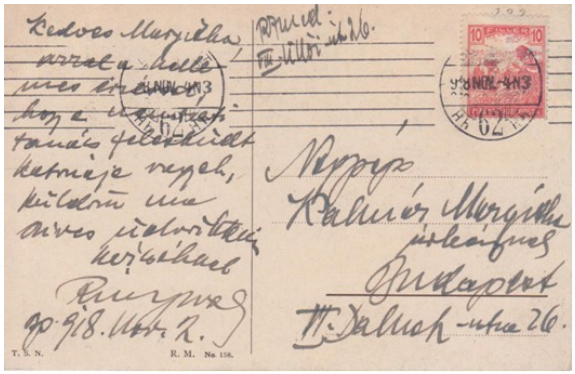


18. ábra: A fentiekkel megegyező alkalmi bélyegzés itt a Budapest 72-es postáról. A bélyegzőfejeket tévedésből fejjel lefelé helyezték be a bélyegzőhengerbe. Valószínűleg itt két egymást részben átfedő lapot húzott be a gép, mivel a bélyegzés nem teljes.

1917 végén a Budapest 62-es posta Krag bélyegzőgépét új bélyegzőhengerrel szerelték fel, amelyen egyenes érvénytelenítő vonalak voltak. Először öt vonallal próbálkoztak, de 1918 vége felé számukat hatra növelték. Utóbbit kb. 1922-ig használták. A hely/kelet-bélyegző mindvégig változatlan maradt. A 19. ábra mindkét változatra mutat példát.



19a ábra: Bélyegzések a Budapest 62-es posta Krag gépének új bélyegző görgővel: a ritka kék színben és öt bélyegzési vonallal 1918 júniusától.



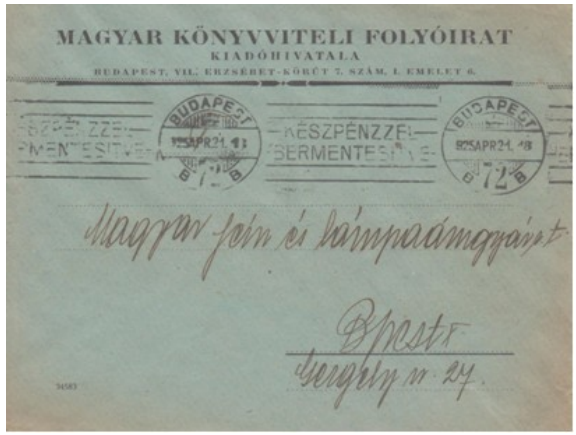
19. ábra: Bélyegzések a 62-es posta Krag gépének új bélyegzőhengereivel: felül ritka kék színű bélyegzés öt érvénytelenítő vonallal 1918 júniusából, alul hat érvénytelenítő vonalú bélyegzés 1918 novemberéből.

Az 1920-as évek elejétől a Krag gépek bélyegzőhengereinek érvénytelenítő vonalai közé szórványosan reklámszöveget vagy postai információkat tartalmazó szöveget helyeztek el.

Erre látható két példa a 20. és 21. ábrán.



20. ábra: A Budapest 62-es posta 1922. július 20-i Krag bélyegzése a következő postai felszólítással: "Küldemények címében/utcát, házszámot/irjuk ki".



21. ábra: 1920-tól a budapesti 62-es és 72-es postahivatalok „Készpénzzel / bérmentesítve" felirattal ellátott bélyegzőhengereket használtak. Ezt a levelet 1925. április 21.-én a 72-es postahivatal „B" kódos bélyegzőjével bélyegezték.

3. A MAGYAR KIRÁLYI POSTA MÁSODIK TARTÓSAN HASZNÁLT BÉLYEGZŐGÉPE

Miután a Krag szalagos bélyegzésű gép rendkívül népszerű lett, megjelent a világpiacon egy olyan lokális bélyegzésű gép is, amely ár/teljesítmény szempontjából megegyezett a Krag géppel, és az volt az előnye, hogy a küldemények bal felső részét nem tette olvashatatlanná a bélyegzés. Ez az amerikai UNIVERSAL Stamping Machine Company teljesen automatikus bélyegzőgépe volt.

A Magyar Posta UNIVERSAL bélyegzőgépeket csak 1930-tól használt tartósan és nagyobb számban (jellegzetes stilizált tulipán motívummal az érvénytelenítő vonalak között), de ezt megelőzően is volt legalább két rövid távú felhasználás, amelyekről az alábbiakban lesz szó. Először azonban vizsgáljuk meg röviden az Universal gépek felépítését és működését.

A lokális bélyegzésű gépek műszaki megvalósításában a legnagyobb kihívást a bélyegzendő küldemény és a bélyegzőhenger helyzetének a „szinkronizálása” jelenti. Ahogyan a 2. fejezetben már említettük, a szinkronizálás szükségessége egyrészt abból a feltételből adódik, hogy a lebélyegzésnek mindig azonos távolságra kell lennie a levél jobb szélétől, másrészt abból, hogy a bélyegzendő küldemények mérete a gépen keresztüli továbbítás irányába különböző lehet.

A szinkronizálás érdekében a bélyegzőhengernek nem szabad folyamatosan forognia. Forgását az irat jobb szélétől kell indítani, és a bélyegzés befejezése után a bélyegzőhengernek mindig ugyanabba a nyugalmi helyzetébe kell visszaállnia.

A 22. ábra Frederick E. Poor feltalálónak a Universal Stamping Machine Co. által 1917 januárjában a szinkronizálás megoldásához benyújtott szabadalmának egy oldalát mutatja. A gép egyéb részleteivel ez a szabadalom nem foglalkozik.

Az egész mechanizmus egy szinkronkarból, két rugós lengőkarból, egy összekötő rúdból és egy bütyökből áll. Ez utóbbi a bélyegzőhengerrel együtt forog. A szabadalmi bejelentésben a szinkronmechanizmus három különböző helyzetben van ábrázolva (lásd „Fig.1. 2. és 3.” a 22. ábrán).

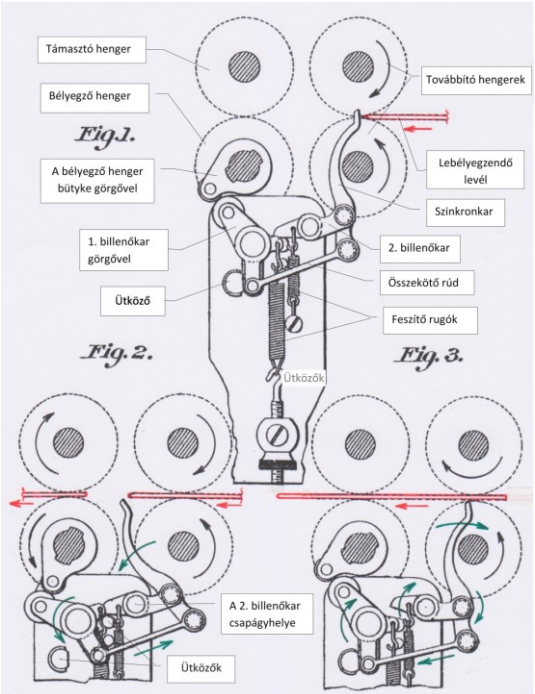
"Fig. 1." a szinkronmechanizmust nyugalmi helyzetben mutatja, miközben a piros színnel ábrázolt bélyegzendő küldemény éppen a folyamatosan forgó adagolóhenger-párhoz jut. A két billenőkar a feszítőrugók ereje következtében ütköztetett helyzetben van, miáltal a velük összekötött szinkronkar elzárja a levél útját. A bélyegzőhenger elfordulását az 1. lengőkar akadályozza meg a rajta lévő görgőn keresztül, miközben a hajtómotor és a bélyegzőhenger között lévő (a rajzon nem ábrázolt) tengelykapcsoló csúszik.

Amikor az adagolóhenger-pár által továbbított levél a szinkronkarhoz ütközik, ez az óramutató járásával ellentétes irányban elfordul a 2. billenőkaron lévő tengelye körül (lásd „Fig. 2.”). Ez az elfordulás az összekötő rúdon keresztül átadódik az 1. lengőkarra, miáltal az is elfordul és szabaddá teszi a bütyök és ezáltal a bélyegző henger forgását, és így megtörténik a bélyegzés.

Miközben a bélyegzőhenger forog, az 1. billenőkart feszítőrugója visszafordítja ütközési helyzetbe, miáltal az összekötő rúd a szinkronkart az óramutató járásával megegyező irányba visszafordítja (lásd a zöld nyilakat a „Fig. 3” rajzon).

A szinkronkar azonban még mindig nem tudja eredeti nyugalmi helyzetét felvenni, mert a fölötte elhaladó levél ezt megakadályozza. Amikor a lebélyegzett levél elhagyta a szinkronkart, a 2. lengőkar rugója visszahúzza azt ütközési helyzetébe, miáltal a szinkronkar is visszaáll a „Fig.1.” rajzon látható nyugalmi helyzetébe.

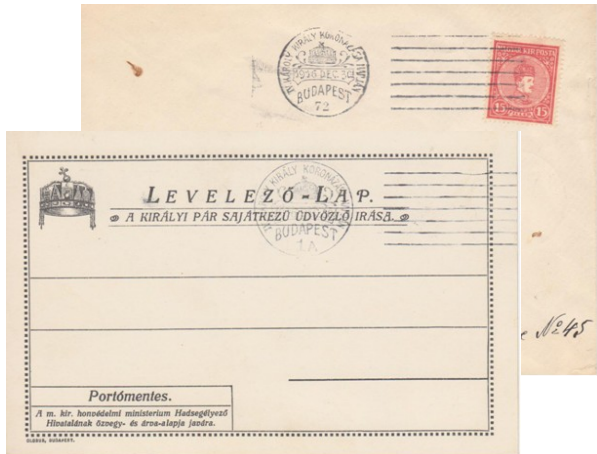
Ezzel a géppel percenként kb. maximum 800 eltérő méretű küldeményt lehetett bélyegezni. Ha belegondolunk, hogy a fent leírt folyamatoknak maximális teljesítmény esetén másodpercenként 13-szor(!) kellett végbemenniük, akkor értjük meg igazán, hogy milyen kifinomult mechanizmusra volt szükség a mozgások és a ható erők folyamatbiztos koordinálásához.



22. ábra: A bélyegzőhenger és a bélyegzendő küldemény helyzetének szinkronizálási megoldása az UNIVERSÁL teljesen automatikus lokális bélyegzésű gép szabadalmi bejelentésben.



23. ábra: Az Universal lokális bélyegzésű géppel az első teszteket a Budapest 72-es postahivatalban hajtották végre 1915 tavaszán.



24. ábra: Universal bélyegzőgép használata Károly és Zita 1916. december 30-i koronázása alkalmából a Budapest 1. és 72. postahivatalokban.

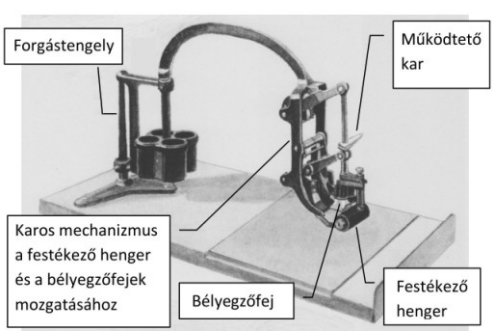
A szerző az Universal gép 1930-tól kezdődő magyarországi tartós használata előtt két rövid ideig tartó alkalmazásról tud. A 23. ábrán egy 1915. április 3-án a Budapest 72-es postahivatalban Universal géppel lebélyegzett képeslap látható. A lebélyegzés rajzolata 100%-ban megegyezik a Németországból ismert Universal bélyegzésekkel. Nagy valószínűséggel feltételezhető, hogy ebben az időszakban zajlott az Universal gépek első magyarországi tesztelése. Nem tudni, hogy más postahivatalok is érintettek voltak-e, mivel sem ezt bizonyító küldemények, sem ezzel kapcsolatos hivatalos postai dokumentumok eddig nem kerültek elő.

A 24. ábrán Károly és Zita 1916. december 30-i koronázása napján a Budapest 1. és 72. számú hivatalokban Universal géppel készült egy-egy alkalmi bélyegzés látható. Ezek is ugyanolyan hét párhuzamos érvénytelenítő vonalat tartalmaznak, mint ami az előző ábrán látható. [6] szerint az 1-es

postahivatalban ezen a napon három Universal gépet használtak kissé eltérő körbélyegzővel és a 62-es postahivatalból is ismert Universal alkalmi bélyegzés.

4. KÉZI MŰKÖDTETÉSŰ LOKÁLIS BÉLYEGZÉSŰ MECHANIZMUS

A lokális bélyegzésű mechanizmusokat leggyakrabban kézzel (ritkábban lábbal) működtették. Ahogy a bevezetőben már említettük, a bélyegzőfej gyakorlatilag függőlegesen mozgott fel és le. Ezeknek a megoldásoknak az előnye, hogy a karáttétel miatt kisebb a szükséges kézi erő (a csuklóízületek kímélése!), és a bélyegzőfej ferde leütése lehetetlen. A percenkénti lehetséges „ütésszám" nem lényegesen nagyobb, mint a hagyományos kézi bélyegzésnél. Az ilyen eszközöket már 1857-től használták (feltaláló: Pearson Hill, Anglia). Anglián kívül Hollandia, Olaszország, Franciaország és Ausztrália már 1900 előtt is saját, egymástól némileg eltérő kivitelt használt. Nekünk, magyar gyűjtőknek az Eugene Daguin által 1881-ben szabadalmaztatott francia kézi bélyegzőgép az érdekes, amely többek között Romániában és Bulgáriában is tartósan használatban volt 1890-től.



25. ábra: A Daguin kézi működtetésű bélyegző mechanizmus.

A függőleges tengely körül elforgatható konzol elülső vége egy csuklós mechanizmust hordoz, amely bélyegzőfejjel és festékező hengerrel van felszerelve. Ha ezt a mechanizmust a nyugalmi helyzetéből lenyomják, először a festékező henger billen hátra, miáltal végiggördül a bélyegzőfejen. Tovább nyomva a működtető kart, a bélyegzőfejjel egy tökéletesen függőlegesen leütés hozható létre a bélyegzőasztalon.

Szekeres István gyűjtőtársnak röviddel ezelőtt sikerült egy olyan dokumentumot találnia a Bélyegmúzeumban, amely a Daguin gép magyarországi használatának bizonyítékaként tekinthető. [1] szerint ez 1924-26 között történt. Ekkor a kézi bélyegzőkészülékek ideje tulajdonképpen már lejárt, csak Angliában és Franciaországban használtak még alkalmanként ilyen szerkezeteket az 1950-es évek közepéig.

A 26.-28. ábrák a Daguin mechanizmus által készült magyar bélyegzésekre mutatnak példákat. Ezek mindig duplex bélyegzések voltak, amelyek egy hely/kelet-bélyegzésből és egy reklámrészből álltak. Kialakításuk megegyezett az ugyanezen időben használatos francia Daguin bélyegzésekkel. Az 1924 és 1926 évben megrendezett budapesti vásárok egy-egy reklámbélyegzésére mutat példát a 26. ábra a Budapest 62-es és 72-es hivatalból.

Az első sportmotívum bélyegsorozat 1925-ös megjelenése után több városban (Budapest, Szeged, Miskolc) bevezették a „HASZNÁLJUNK / SPORT / BÉLYEGEKET" feliratú reklám bélyegzőket (lásd 27. ábra). Végül a 28. ábrán egy ritka bélyegzés látható, amelyet a Nemzeti Múzeum sporttörténeti kiállítása alkalmával használtak a Budapest 80. posta-hivatalban 1926-ban.

Ismertek még továbbá a Nemzeti Múzeum 1925-ös Jókai-kiállítása és az 1926-os nemzetközi

cserkésztalálkozó alkalmából készült Daguin bélyegzések is. Ezek is csak néhány hétig voltak lehetségesek, ezért ritkák.



26. ábra: Daguin reklámbélyegzések az 1924-es és 1926-os budapesti vásár alkalmával, fent a 62-es és lent a 72-es budapesti postahivatalból.



27. ábra: „Használjunk sportbélyeget“ feliratú Daguin reklámbélyegzések a Budapest 62-es postahivatalból.



28. ábra: Budapest 80. posta Daguin reklámbélyegzése "Sporttörténeti kiállítás a Magyar Nemzeti Múzeumban, 1926. május hó" felirattal.

FELHASZNÁLT IRODALOM

[1] Geslin, Rene: Un homme…une machine, DAGUIN. Paris 2010.

[2] Kohlhaas, W. und Riese, I.: Die Briefstempelmaschinen von Haller und Co., Soest 1995.

[3] Botár, J.: A posta és távírda helyiségek, berendezések, elhasználási anyagok s postaforgalmi eszközök ismertetése. Budapest 1899.

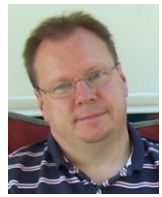
[4] Kohlhaas, W. / Riese, I.: Die Bandstempelmaschinen von KRAG und SYLBE. Soest 2007.

[5] A Magyar Királyi Posta Szabályrendeleteinek Gyűjteménye VI. kötet, Budapest 1910.

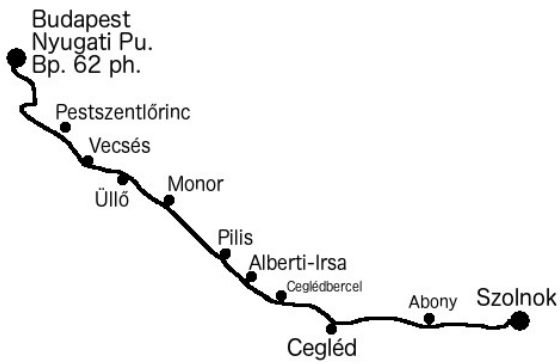
[6] Mihályfi, Ernő: A magyar alkalmi bélyegzések katalógusa MABÉOSZ Budapest, 1988.

[7] A magyar bélyegek monográfiája I. kötet, Budapest 1965.

A HADMŰVELETEK IDŐSZAKÁNAK POSTAFORGALMA 1944-1945



BY JANOS DAN, BUDAPEST



1. A Budapest – Szolnok vasútvonal állomásai

A postaforgalom újra indulásának egyik feltétele volt, hogy a lehetőségekhez képest gyors és működő összeköttetés jöjjön létre az egymástól távolabb lévő nagyobb városokkal. Erre jó példa a Budapest – Szolnok vasútvonal, vagy ahogy a vasutasok nevezték, a 628. számú vonat. Annál is inkább, mert ez volt az első vasútvonal, amelyet helyreállítottak és így ezen indulhatott meg leghamarabb a vasútforgalom Budapestről. Ennek a járatnak csatlakozása volt a Szolnok – Debrecen között közlekedő vonathoz, így viszonylag hamar tudtak Budapestről akár Debrecenig levélzárlatokat küldeni. Debrecenből már az országhatáron túlra (Erdély) is tudtak levélzárlatokat továbbítani. Az ország többi részén szintén így indult meg a postai levélzárlatok küldése vasúttal. Amint rendelkezésre állt a megfelelő közlekedés, a postások rögtön kihasználták a lehetőséget.

Azért mutatom be ennek a vasútvonalnak a segítségével a levélzárlatokat, mert lelkes gyűjtőknek köszönhetően ezen a vonalon maradt meg a legtöbb levélzárlat és így rekonstruálható legjobban a történet.

LEVÉLZÁRLATOK

Levélzárlatoknak nevezzük a közvetlen, u.n. rovatolási összeköttetésben levő postahivataloknak egymáshoz címzett hivatalos szállítmányait, amelyekben az irányítási szabályok szerint a megfelelő irányba szóló egész postaanyagot elhelyezik. Tartalom szerint van levélzárlat, pénzes zárlat és egyesített zárlat. A zárlat védőborítása általában zsák, kivételesen csomagolópapír. A levél postazsákot egyszerűen lekötik és hivatalos ragjeggyel (vignettával) leragasztják; a pénzes és egyesített zárlatokat pedig lelakatolják egy célszerűen szerkesztett csapózáras zsáklakattal (amerikai lakat), melyet csak egy hivatalos lebélyegzett és aláírt papírlap (szűzhártya) megsértésével lehet kinyitni.

Postazsákok még nem álltak rendelkezésre, valamint a levelek mennyisége sem indokolta használatukat, sokszor elfértek egy nagyobb borítékban vagy újságpapírba, csomagolópapírba csomagolva.

A kezdeti időben a borítékokat, levélzárlatokat kézzel címezték, majd megjelentek az írógépel és végül a nyomdai úton előállítottak is.

A kézzel címzett levélzárlatok a feladó postahivatal nevét és a címzett postahivatal nevét tartalmazták a levélzárlat indítási dátumával. Ez a dátum szintén kézzel került felírásra, majd mikor már bélyegzője is volt a hivatalnak, akkor rábélyegezték a dátumot, dátumbélyegzővel vagy keletbélyegzővel. Léteznek többször felhasznált levélzárlatok, a címzett postahivatal áthúzta a városnevet és helyette másikat írtak be. Ez is azt mutatja, hogy hiány volt mindenből.

Központi utasításra a levélzárlatok szövegét egységesítették. Ezt a szöveget írógéppel írták a levélzárlatokra, majd megjelentek a nyomtatott változatok. Azért később is előfordulnak írógéppel írtak, valószínű ekkor elfogyott a nyomtatott változat.

A felirat hivatalos szövege:

„Levélzárlat a ..... postahivataltól.

Mozdonyvezetők közvetítik alkalmi vonatok útján.

Vasúttal nem bíró helyekre útőrök, útkaparók viszik.

Ha a postahivatal nem működik, akkor a községi elöljáróságnak, polgármesternek kell átadni.

A tekintetes Postahivatalnak ....."

Mind a nyomtatott, mind az írógépes változatokban előfordul több helyesírási hiba, de a legjellemzőbb az útőrök elírása, általában „úttörők", „uttörők" szerepel. Természetesen előfordulnak a hivatalos szövegtől eltérő feliratú levélzárlatok is.

De nézzük a vasútvonal mentén lévő városok postaforgalmának megindulását és az első zárlatok indítását.

SZOLNOK

Szolnokon a bombázások miatt az összes jelentősebb épület megrongálódott vagy elpusztult. Felrobbantották mindhárom hidat, az úthálózat szinte teljesen megsemmisült a víz és csatornahálózattal együtt. A város közigazgatását 1944. október 8-án telepítették ki.

Szolnokot a Vörös Hadsereg 1944. november 4-én foglalta el. A város közel negyven ezres lakosságából közel négyezer várta meg a szovjetek érkezését, a többiek elmenekültek.

Szolnok Budapest után az ország második legnagyobb vasúti csomópontja, ezért is volt fontos a város elfoglalása az utánpótlás biztosítása miatt a szovjet vezérkarnak. A város nélkül csak nagy kerülővel, jelentős időveszteséggel tudták az utánpótlást biztosítani.

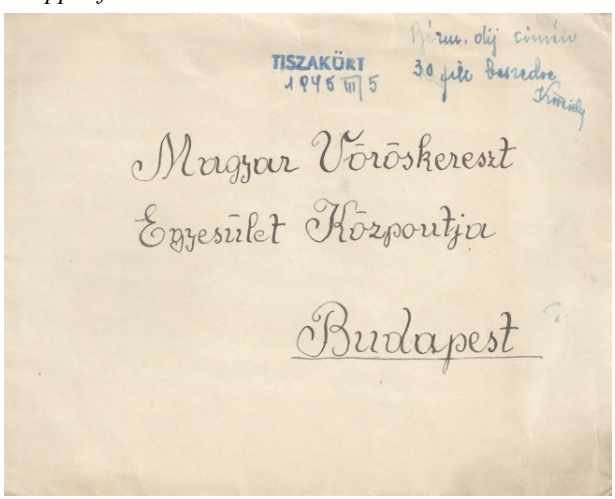
A szovjetek kórház várossá alakították Szolnokot. Az összes éppen maradt nagyobb épületből rövid idő alatt ápolásra alkalmas kórházakat alakítottak ki. A Tisza Szálló két nagytermében műtőt rendeztek be. A középületekben található iratokkal és bútorokkal fűtötték a termeket.

Valószínű itt is a postai bélyegzőket, az értékcikkek egy részét evakuálták, mert a korai leveleken ideiglenes gumibélyegzőket használtak, ami a bélyegző hiányra utal.

A posta december 31-én kezdte meg működését. A vasútállomáson a Szolnok 2 számú postahivatal működött, amely a levélzárlatokat a mozdonyvezetőknek átadta, illetve átvette tőlük. Sajnos a postáról több adat még nem áll rendelkezésemre.



2. 1945. január 3-án Szolnok 1 számú postahivatalban feladott ajánlott helyi levél, ideiglenes gumibélyegzővel. A postahivatal megnyitása után pár nappal feladva.



3. 1945. március 5-én Tiszakürtről Budapestre feladott levél, Tiszakürt postahivatal ideiglenes gumibélyegzőjével. A levelet a Szolnok-Budapest vasútvonalon szállították.

ABONY

Az abonyi postahivatal vezetője az arcvonal előtti kiürítés keretében a postahivatal értékcikkeit és bélyegzőit Budapestre szállította és ott leadta, majd továbbutazott nyugat felé. Így Abony hivatalvezető és értékcikk nélkül maradt a front átvonulása után.

Abonyt a Vörös Hadsereg 1944. november 4-én foglalta el. A postahivatal 1945. január 16-án már biztosan működött. Valószínű már korábban is nyitva lehetett, de erre vonatkozó pontos adat nem áll rendelkezésre. A késői nyitásnak az elsődleges oka a szakképzett postaalkalmazottak hiánya lehetett. A postahivatal élére a helyi Nemzeti Bizottság egy ügyvédet nevezett ki, majd mikor már sok panasz érkezett a hivatal munkájával kapcsolatban, többek közt az orosz katonai parancsnokságtól is, akkor leváltották. Helyette március 17-én egy vendéglőst bíztak meg a feladattal, aki a Magyar Kommunista Párt tagja volt, viszont a postához nem értett, ennek ellenére hatékonyan ellátta feladatát.

A postahivatalban az „ABONY C” betűjelű bélyegző maradt meg.

Abonyban a bélyeghiány enyhítésére a hivatalvezető szükségbélyegeket adott ki.

Az első levélzárlatokat Szolnok 2 és Cegléd 2 pályaudvari postahivatalok felé küldött az abonyi postahivatal. Február 6-án már biztosan indítottak levélzárlatokat mindkét irányba. A levélzárlatokban az illető helyiség és a környék közönséges levélpostai küldeményei kerültek továbbításra. A levélkötegeket csomagolópapírba csomagolva adta át az állomásfőnökségnek a hivatal. Az állo-

másfőnökség pedig a zárlatokat a mozdonyvezetőknek adták át továbbítás végett.

Április 25-én az abonyi szovjet katonai parancsnok összehívta a járás hivatali szerveinek vezetőit, hogy megbeszélje velük, hogy tudják méltóképpen megünnepelni május 1-ét. Az értekezleten az abonyi postahivatal vezetője szintén részt vett. Ő azt ajánlotta, hogy egy alkalmi bélyegzőt fog a postahivatal alkalmazni, piros színű lenyomattal a jeles nap tiszteletére. A szovjet katonai parancsnoknak nagyon tetszett az ötlet.

A hivatalvezető házilag készítette el az alkalmi bélyegzőt. Egy csőbe erősítette a helyiségnév betűit, valamint a dátumot és a leveles díszítést. Az alkalmi bélyegző átmérője 22 mm. A bélyegző jelenleg a Bélyegmúzeumban található.



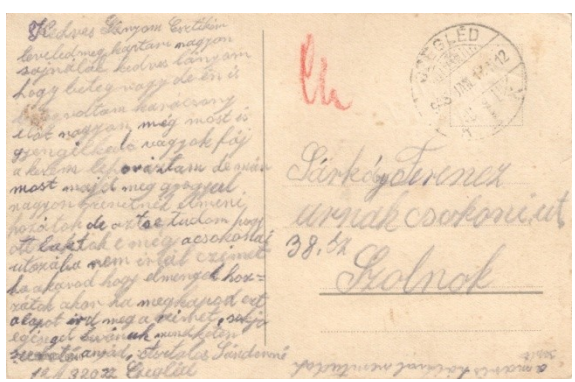
4. 1945. április 30-án Abonyból Egerbe küldött levél. A borítékon az „ABONY C” betűjelű keletbélyegző és a május 1-i kisegítő alkalmi bélyegző látható.

CEGLÉD

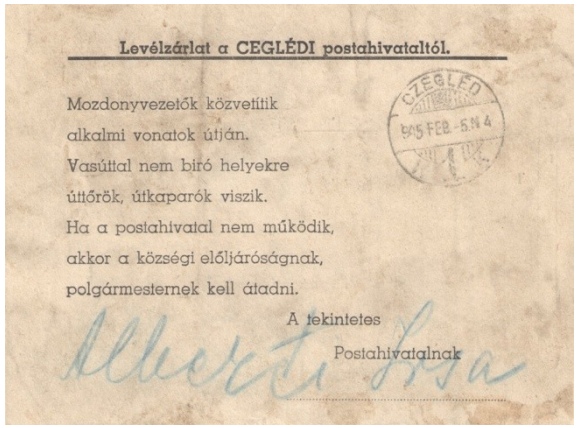
Ceglédet 1944. november 4-én szállta meg a Vörös Hadsereg. A Budapest elleni offenzíva egyik legfontosabb bázisa volt. Hosszú ideig Malinovszkij marsallnak itt volt a főhadiszállása. A szovjet katonaság itt pihent és itt vételezett új felszerelését az elveszett vagy megsemmisült helyett.

A Cegléd 1 számú postahivatal november 29-én nyitott meg a nagyközönségnek. Itt megmaradt a „Cegléd 1K” feliratú keletbélyegző.

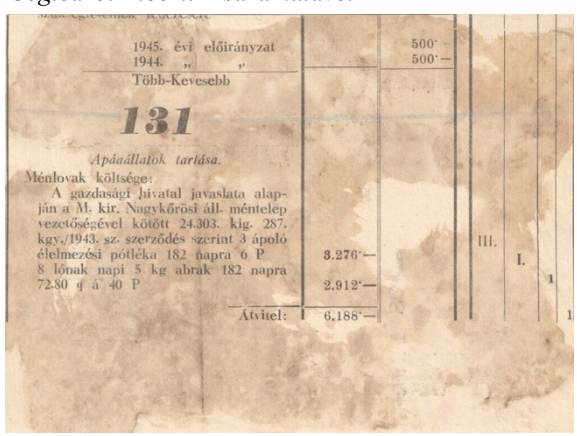
November végére állították helyre a vasúti síneket Szolnok és Cegléd között. Ez a vonal az egyik fontos szállítási útvonala volt a Vörös Hadseregnek, hogy a fővárost minél hamarabb ostrom alá vehessék. A vonalon ezért a kezdetben csak katonai szerelvények közlekedtek, de a szerelvények masinisztái a postai levélzárlatokat szívesen elvitték két állomás között vagy akár messzebbre is. Így, ha lassan is, de elindulhatott a postaforgalom a vasútvonal által összekötött helyiségek között. Cegléden a pályaudvaron működött a Cegléd 2 számú postahivatal, amelynek nem maradt bélyegzője, így ideiglenes gumibélyegzőt használtak.



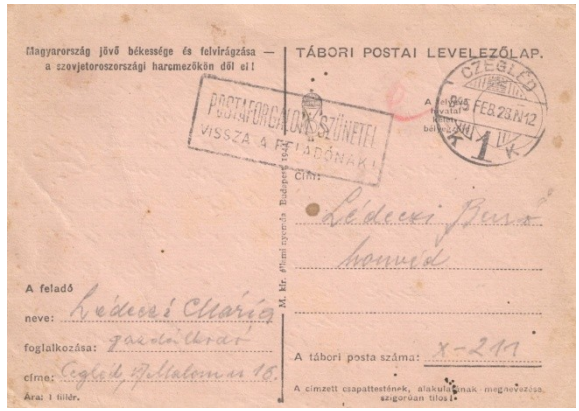
5. 1945. január 17-én Ceglédről Szolnokra feladott képeslap. A bélyeg a képes oldalra került felragasztásra.



6. Nyomtatott levélzárlat levél 1945. február 5-én Ceglédről Alberti-Irsára küldve.



7. A levél hátoldalán jól látszik, hogy egy régi nyomtatványra készült és az is, hogy a levelet ráragasztották a zárlatra.



8. 1945. február 28-án Ceglédről tábori postaszámra feladott honi típusú tábori postai levelezőlap.

A lapot Budapestre szállították vonattal, ahol a kézbesíthetetlenség miatt „POSTAFORGALOM SZÜNETEL/VISSZA A FELADÓNAK!” feliratú bélyegzővel látták el és visszaküldték a feladónak. Ennek a bélyegzőnek a használata sokkal ritkább a Vörös Hadsereg által elfoglalt területen, mint az M. kir. Posta fennhatósága alatt lévő területen.



9. Cegléd 2 számú postahivatal ideiglenes gumibélyegzője.



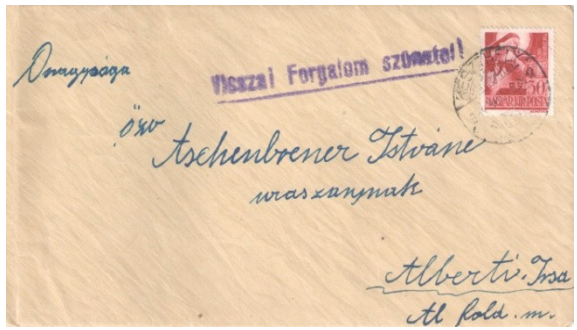
10. Cegléd utca részlet 1945. Az útjelző táblán jól olvashatóak a városnevek: Abony, Kecskemét, Szolnok, Budapest, Alberti, Ceglédbercel. (Fortepan / Vörös hadsereg / 175248)

ALBERTI-IRSA

Az Alberti-Irsai történéseket Kutas Emil személyes visszaemlékezéséből ismerhetjük meg.

1944. november 2-án állt le a vonatközlekedés. A reggel még indult vonat Pestre, de vissza már csak Pilis állomásig jött. A postaforgalom ekkor állt le teljesen. A posta evakuált és magukkal vitték az összes bélyegzőt. Bélyegek maradtak a hivatalban.

A községet november 7-én foglalta el a Vörös Hadsereg. A Kommunista párt helyi titkára és egy elöljárósági tisztviselő felkereste a községben maradt postásokat november 17-én és felkérte Őket, hogy foglalják el a postahivatalt és kezdjék meg a munkát, amit a postások azonnal meg is tettek. November 18 – 20 körül érkezett az első levélzárlat Cegléd felöl. A levélzárlatokon kezdetben nem volt postai bélyegző a dátumot kézzel írták rá. Alberti-Irsa postahivatal, mivel a teljes bélyegző készletét elvitték, gumibélyegzőt használt, a dátumot kézzel írták a bélyegzőbe.

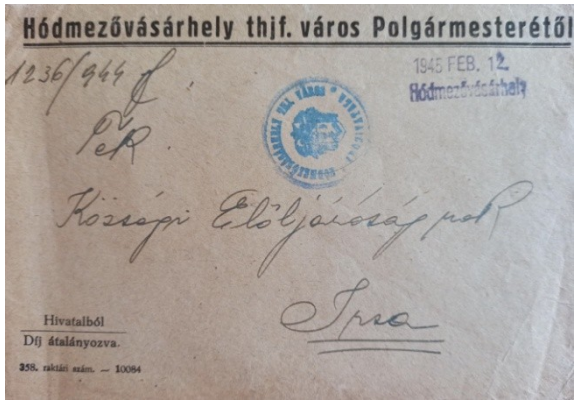


11. 1944. november 6-án Keszthelyről Alberti-Irsára feladott levél.

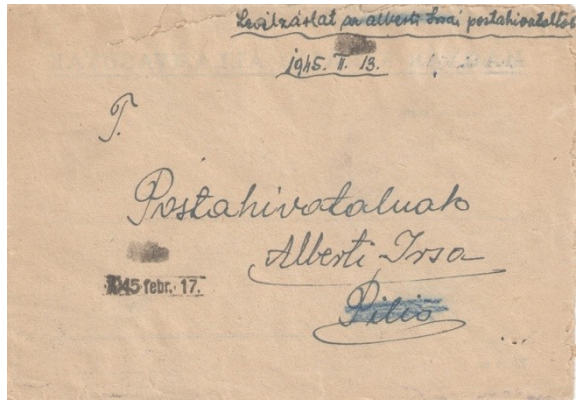
A levelet a forgalom szünetelése miatt visszaküldték a feladónak. Alberti-Irsát a Vörös Hadsereg november 7-én foglalta el.



12. 1945. január 24-én Irsáról Kispestre feladott levelezőlap, Irsa gumibélyegzővel



13. 1945. február 12-én Hódmezővásárhelyről Irsára feladott hivatalos levél, Hódmezővásárhely ideiglenes gumibélyegzőjével.

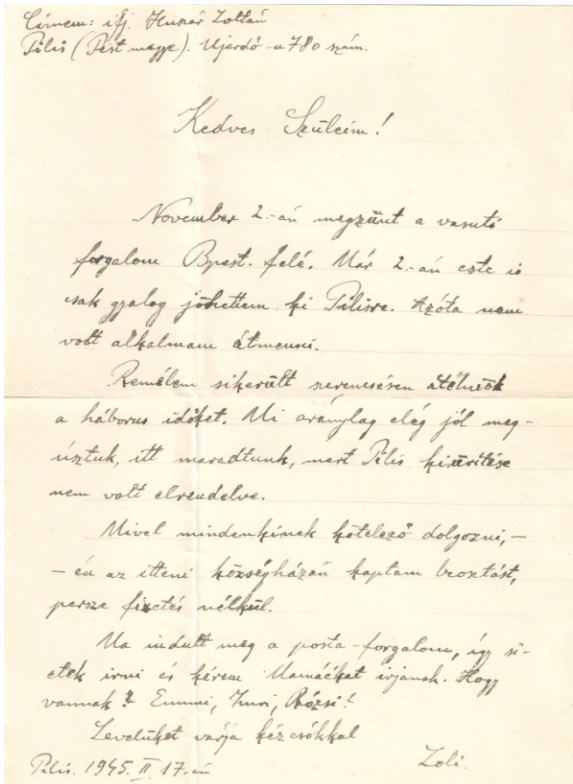


14. Levélzárlat borítékra írva, Alberti-Irsa postahivataltól Pilisre küldve 1945. február 13-án. A pilisi postahivatal a saját levélzárlatát ugyanezzel a borítékkal küldte vissza 1945. február 17-én Alberti-Irsára. A dátumok felett látható fekete folt a „Pilis" feliratú gumibélyegző.

Februárban már távolabbi vasútvonalakról is érkeztek levélzárlatok Alberti-Irsára.

PILIS

1944. november 2-án szűnt meg a vasúti összeköttetés Budapesttel. November 10-én foglalta el a községet a Vörös Hadsereg. A posta evakuálása miatt a keletbélyegzők nem álltak rendelkezésre. „Pilis" feliratú gumibélyegzőt használtak 1944 decemberétől. A sorbélyegző nagyon hamar olvashatatlan lett, valószínű a nem megfelelő nyomdafestéknek köszönhetően. Budapest felé a postaforgalom 1945. február 17-én indult meg. A posta viszont már korábban működött, hiszen a mellékelt levélzárlat levél bizonyítja, hogy már február 13-án kaptak levélzárlatot Alberi-Irsa postahivataltól.



Címem: ifj. Kupsó Zoltán
Pilis (Pest megye). Ujvidó u. 780 szám.

Kedves Szüleim!

November 2-án megszünt a vasuti forgalom Budapest felé. Már 2-án este is csak gyalog jöhettem ki Pilisre. Azóta nem volt alkalmam átmenni.

Remélem sikerült szerencsésen átélnötök a háborus időket. Mi aránylag elég jól megúsztuk, itt maradtunk, mert Pilis kiürítése nem volt elrendelve.

Mivel mindenkinek kötelező dolgozni, — — én az itteni községházán foglalom bronztást, pensze fizetés nélkül.

Ma indult meg a posta-forgalom, így sietek irni és kérem Mamácskát irjanak. Hogy vannak? Emmi, Juci, Rózsi?

Levelüket várja sok csókkal

Pilis. 1945. II. 17-én

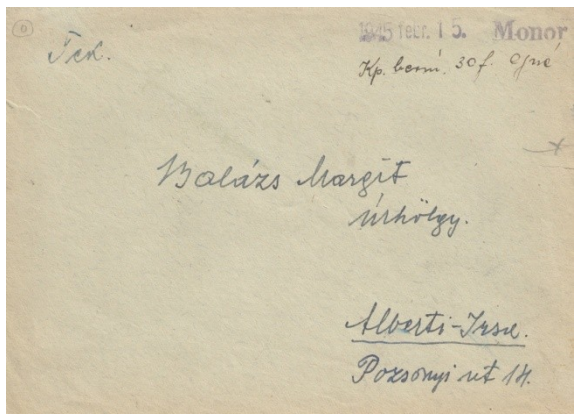
Zoli.

15. 1945. február 17-én Pilisről Budapestre küldött levél, amely fontos adatokat tartalmaz.

A levélíró beszámol arról, hogy a vasútforgalom 1944. november 2-án szűnt meg Budapesttel. Beszámol arról is, hogy siet írni, mert ma indult meg a postaforgalom. Sokszor a kutatónak ilyen személyes közlésekből sikerül megtudnia fontos adatokat, illetve megerősíteni a máshol olvasottakat.

MONOR

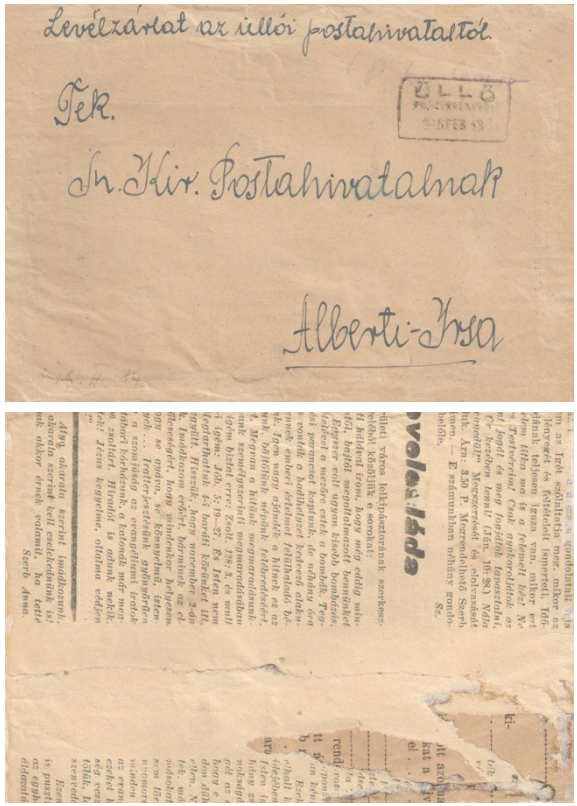
Monort 1944. november 12-én foglalta el a Vörös Hadsereg. Szovjet kórház és ellátó részleg működött a községben. Itt sem maradt postai keletbélyegző a postán, így „Monor” feliratú gumibélyegzőt használtak. A teljes bélyegkészlet szintén nyugatra vándorolt, ezért készpénzes bérmentesítést alkalmaztak, amit kézzel a borítékra írva igazoltak. Márciusban már volt keletbélyegzője a hivatalnak „Monor F” jelű.



16. 1945. február 15-én Monorról Alberti-Irsára feladott boríték. Készpénz bérmentesítési igazolással és a monori gumibélyegzővel. Ezt a levelet egy Monor – Alberti-Irsa levélzárlattal továbbították.

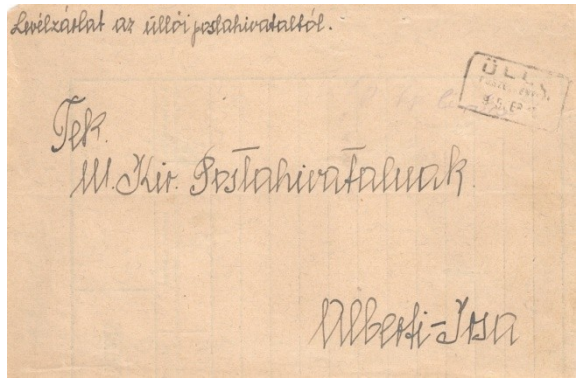
ÜLLŐ

A szovjet hadvezetés Üllő lakosságát kiköltöztette Ócsára november 9-től. Onnan csak december 24 – 26 között kezdtek visszaköltözni. A postán csak a pályaudvari levélszekrény kezelési bélyegzője maradt, így azt használták.



17 – 18. Levélzárlat levél 1945. február 13-án Üllőről Alberti-Irsára küldve, érkezett február 14-én.

A levelet egy postai nyomtatvány hátoldalára írták és az is látszik, hogy a zárlatot újságpapírba csomagolták és erre ragasztották a levelet.



19. Levélzárlat levél 1945. február 15. Üllőről Alberti-Irsára küldve. A levélokot szintén postai nyomtatvány hátoldalára írták.

PESTSZENTLŐRINC

1944 novemberében lakóinak egyharmadát az ostrom miatt áttelepítették Kispestre.

A kiürített részre címzett leveleket visszaküldték a feladónak „VÁROSRESZ KIÜRITVE” feliratú bélyegzővel.

1945. január 5-én foglalta el a Vörös Hadsereg Pestszentlőrincet.

Február 6. Pestszentlőrinc 1. postahivatal levélzárlatokat indított az ország keleti részében fekvő nagyobb városokba, többek közt Debrecenbe a kormány székhelyére. A levélkötegekben az illető helyiség és a körzetében lévő szomszédos helyiségekbe szóló levélpostai küldemények voltak. A zárlatokat csomagolópapírba csomagolták és az állomásfőnöknek adták át azzal, hogy a zárlatokat vonatvezetők útján továbbítsák a címzett városokba.

Február 8-án Budapestről három postás érkezik gyalog, hogy elvigyék az első levélzárlattal a Ti-

szántúlról érkezett Budapestre szóló küldeményeket.

Március hónapban már az USA-ba is tudtak innen levelet küldeni, köszönhetően a vasúti összeköttetéseknek (erről bővebben majd a következő részben).

VAROSRESZ KIÜRITVE

20. Pestszentlőrinc kiürített részére címzett leveleket „VAROSRESZ KIÜRITVE" feliratú bélyegzővel lebélyegezve küldték vissza a feladónak

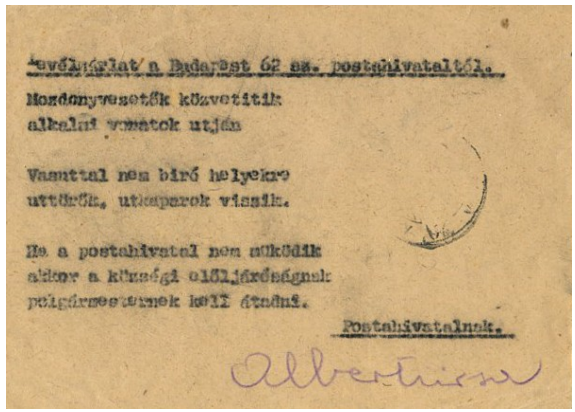
BUDAPEST 62 SZÁMÚ POSTAHIVATAL

A postahivatal hivatalosan 1945. március 2-án nyitott meg az első kilenc pesti megnyitott postahivatallal együtt a nagyközönség számára. Az biztosan tudható, hogy ennél már jóval korábban megkezdték a munkát, sőt az ügyfélforgalmat is. Január végén megkezdték a postások a hivatal épületében a károk felmérését és rendbe hozását. Az első személyvonat február 4-én indult a Nyugati pályaudvarról Szolnokra, valószínűleg szállított levélzárlatot. A korabeli források szerint február 10-én már kapott a postahivatal levélzárlatokat.

Február 14-én megindul a rendszeres személyvonat forgalom Budapest – Szolnok MÁV vonalon. Minden páros napon, tehát 14-, 16-, 20-, 22-, 24-, 26-, 28-án indult szerelvény és ezek a vonatok szállítottak levélzárlatokat. 18-a kimaradt, akkor nem indult vonat.

Március 1-től már állandó jegyzékelő menet indult a Budapest 62 számú postahivataltól Szolnokra, érintve az összes útba eső nagyobb települést.

Ez a postahivatal volt az induló és végpontja a budapesti Nyugati pályaudvarról induló és érkező vonatokkal szállított levélzárlatoknak, mivel a postahivatal épülete a pályaudvar mellett van.



21. Levélzárlat a Budapest 62 számú postahivataltól Albertirsára küldve.

A bélyegző sajnos olvashatatlan, az írógéppel írt levél miatt feltételezhetően 1945. februárban indított zárlat az általános íráshibával (uttörők).

Dátum	Honnan	Hova
1944.11.15	Szentes	Nagyvárad 2.
	Békéscsaba 1	Mezőberény
1944.11.20	Cegléd	Alberti-Irsa
1944.11.26	Szentes	Csongrád
1944.12.14	Cegléd	Alberti-Irsa
1944.12.18	Cegléd	Alberti-Irsa
1945.02.02	Nagykőrös	Alberti-Irsa
1945.02.05	Cegléd	Alberti-Irsa
1945.02.06	Pestszentlőrinc 1	Debrecen
1945.02.06	Cegléd	Alberti-Irsa
1945.02.07	Cegléd	Alberti-Irsa
	Bp. 62	Alberti-Irsa

1945.02.13	Üllő	Alberti-Irsa
1945.02.13	Alberti-Irsa	Pilis
1945.02.17	Pilis	Alberti-irsa
1945.02.15	Üllő	Alberti-Irsa
1945.02.17	Bp. 62	Pilis
1945.02.21	Üllő	Alberti-Irsa
1945.02.22	Pilis	Alberti-Irsa
1945.02.26	Kispest 1	Alberti-Irsa
1945.03.10	Monor	Alberti-Irsa
1945.03.27	Pestszentlőrinc 1	Alberti-Irsa
1945.03.28	Pestszentlőrinc 1	Alberti-Irsa

22. Az általam ismert levélzárlatok adatai

A fenti táblázatban 23 levélzárlat adatait találjuk meg. Ezen adatok az általam ismert szakpostahivatalok gyűjteményekben található levélzárlatait összegzi. A Gerőcs gyűjteményben minimum 142 levélzárlati levél volt. Ez abból tudható, hogy Gerőcs Gyula minden a gyűjteményében található levélzárlati levelet sorszámmal és „GERŐCS" felirattal látott el. Bátran kijelenthetem, hogy ez a belkezelési nyomtatvány a nagyon ritka kategóriába és a hadműveleti időszak dokumentumai közül is az unikális darabok közé tartozik.

Folytatása következik!

Köszönöm Voloncs Gábornak (7. kép) és Csatlósné Mariannak (10. kép), hogy a cikkben bemutathattam küldeményeik képét.

POSTAHIVATALLOMJEGYZÉK

Pallas nagylexikon

Ikvai Nándor szerk.: Cegléd története

Pataki Ferenc: 8. A város a második világháború alatt, felszabadulás

Studia Comitatensia 11. Szentendre 1982

Pákozdi László: Inflációs bérmentesítések 1945 – 1946-ban

A magyar bélyegek monográfiája V. III. fejezet KÖZDOK 1967

Pákozdi László: Ideiglenes postaszolgálat Magyarországon 1944 – 45-ben

Philatelica 1972/2

Robert B. Morgan: The transitory war period of 1944 – 1945 – Hungary's postal history of the last months of WWII until April 30, 1945

Stamps of Hungary No.: 207 2016/12

Dr. Bernáth Gábor: Levélzárlatok 1944. november – 1945. március

MABÉOSZ pályázatra beadott kézirat

Kutas Emil: Postaszolgálat 1944 – 45-ben

Filatéliai Szemle 1969/11

Sugár István: A felszabadulás utáni két félhivatalos szükségbélyeg-kiadás története

Bélyegmúzeumi Szemle II. évf. 1. sz. 1970.

Dr. Rablóczky Árpád ny. postaigazgató a szentesi postahivatal korabeli megbízott vezetőjének visszaemlékezése

Gerőcs Gyula vegyészmérnök gyűjteménye

Szabó József: Kézbesítik az első levelet

Magyar Nemzet 1965. 02. 09.



DÍJHIÁNY SZÁMÍTÁS A MAGYAR HIPERINFLÁCIÓBAN 1945-1946

FLORENT TRICOT, FRANCIAORSZÁG

I. BEVEZETÉS

A második világháború végi pusztító harcokat követően a Magyar Postának mindent elölről kellett kezdenie, szervezetileg és infrastruktúráját tekintve is. Ahogy Dán János cikkében (Philatelica 22/2) is olvasható, a posta újraindításáról, az 1945. március 2/április 30. időszak pesti szükségtarifájáról (PSZ) még sok felfedeznivaló vár ránk és én is megerősíthetem, hogy sok mindent találhatunk még e témában tudásunk mélyítésére.

Engem közelebbről az 1945-1946-os hiperinfláció időszaka érdekel, hogy mit lehet itt felfedezni, amiről korábban semmit, vagy csak keveset tudtunk.

Az egyik ilyen terület, amely a hivatalos postai dokumentáció 1945 júniusáig való hiánya, és illetve elvesztük miatt még mindig rejtélyes, a bélyegzetlen vagy díjhiányos küldemények portózása.

Azon cél érdekében, hogy a portózást kiállító versenygyűjteményben bemutatható legyen, gyűjtöttem a hozzáférhető iratokat és eléggé sok levelet is.

A portós küldemények előírása régóta rögzített (1908, UPU) „szokásos" helyzetekre: a büntetés kétszerese a hiánynak, ami a díj pótlása és a díjlerovás hiányának büntetése.

De a postai küldeményeken kívül, amelyekre ezt a számítást ténylegesen alkalmazták, eddig 23 más portóval is találkoztam, beleértve az úgynevezett egyszeri hiányszámítást is.

A címzettől beszedendő összeg „egyszeri hiányszámítása" valójában az új tarifák türelmi idejével van összefüggésben. Feltétele az volt, hogy a küldeményt a feladó legalább részben bérmentesítette.

A postai előírások tartalmazták ezt a hiperinfláció egyes türelmi időszakaiban alkalmazandó speciális számítást (részletek a cikkben). Mindazonáltal az elmúlt évek személyes tanulmányozása fellebbentette a fátylat további helyzetekről is, ahol szintén ilyen számítást alkalmaztak.

Hivatalos szövegek hiányában, ahol egyértelműen szerepelnének a szabályok, egyelőre csak összehasonlító statisztikai vizsgálatot tudunk végezni: erre törekedtem, ami természetesen további megerősítésre, vagy lehetőség szerint jövőbeni igazolásra vár.

Ahhoz, hogy a statisztikai vizsgálat megfelelő bizonyítékot jelentsen, elegendő mennyiségű levélnek kell előkerülnie. Kénytelen vagyok azonban megjegyezni, hogy a hiperinflációs portó sajnos meglehetősen ritka anyag. Mindazonáltal bizonyosságunk lehet, ha feltételezett helyzetben több díjszabási időszakból, több feladó és kézbesítő postahivatalból, különböző díjszabású (helyi, belföldi stb.) levelet is találunk: kategóriánként legalább 2 darabot, ami e helyzetben ésszerű elvárásnak tűnik.

E cikkben bizonyos eseteket már elegendő számban megtalált levél felhasználásával lehet leírni, míg a többit igen korlátozott mennyiségű, sőt néha csak egyetlen példa alapján. Úgy kell tekintenünk tehát a cikkre, mint jövőben kiegészítendőre, akár részemről, vagy remélhetően más gyűjtőkről is.

II. EGYSZERI HIÁNYSZÁMÍTÁS (ISMERT SZABÁLYZAT):

A postai előírások lehetőséget biztosítottak rá, hogy a szabályosan bérmentesített, a következő díjszabási időszak első napjaiban postaládából kivett küldeményeket a felvevő postahivatal különlegesen kezelje. A 27 díjidőszakból 15-ben engedélyezett volt ilyen küldemények büntetésének mellőzése, két esetben a hiány kétszeresével kellett büntetni, végül tízben az első 3 napig volt engedélyezett az egyszeres hiányszámítás (12-21. időszak, 1946. április 11-től június 30-ig). Lásd az alábbi táblázatot:

period	Grace period	Calculation	period	Grace period	Calculation	période	Grace period	Calculation
1	No grace period	?	10	No G. period	Double deficiency	**19**	**June11/13**	**Single Deficiency**
2	**1945** July2/15	No penalty	11	No G. period	Double deficiency	**20**	**June17/19**	**Single Deficiency**
3	September16/30	No penalty	**12**	**April11/13**	**Single Deficiency**	**21**	**June24/26**	**Single Deficiency**
4	November1/15	No penalty	**13**	**April23/25**	**Single Deficiency**	22	July1	No penalty
5	November16/30	No penalty	**14**	**May1/3**	**Single Deficiency**	23	July4	No penalty
6	**1946** January14/21	No penalty	**15**	**May10/12**	**Single Deficiency**	24	July8	No penalty
7	February2/8	No penalty	**16**	**May20/22**	**Single Deficiency**	25	July12	No penalty
8	March1/9	No penalty	**17**	**May27/29**	**Single Deficiency**	26	July18	No penalty
9	March16/23	No penalty	**18**	**June1/3**	**Single Deficiency**	27	July24	No penalty

Látható, hogy az egyszeri hiányszámítás az 1946. április 11. és június 26. közti 81. napból 30 napon át volt érvényben. Jelenleg körülbelül tíz ilyen levél ismert. *Illusztrációk: 1-3*. ábra.

A 14. időszakban a 20g-os levél díja 2 millió P (PRT 223.000/4.). Ezen a levélen az esedékes portó 1.500.000P, tehát egyszeri hiányszámításból ered (2 millió-500.000). Az összeget Esztergomban kézzel írták, és közvetlenül az összegre téglalap alakú gumibélyegzőt nyomtak Budapesten a címzettnek történő kézbesítés előtt. Ex: Visnyovszki G.



1. ábra: Tarifahelyes (13. időszak, 500.000P) esztergomi postaládába dobott levél Budapestre, 1946. május 1-én feldolgozva, ami a 14. díjidőszak első napja és türelmi ideje.



2. ábra: A budapesti 4. postána 16. időszak türelmi idejének első napján, 1946 május 20-án feladott, az előző időszak szerint tarifahelyes helyi nyomtatvány, bérmentesítése: 4x100eP+2x800Ep=2 mP.

A 16. időszak díja a 20g-os nyomtatványokra 8 millió pengő (PRT 228.200/4.). Első portójezés az 4 hivatalban belül a PORTO téglalap jelölésű portó jelölés: «6mil» 6 millióP, tehát az egyszeri hiányszámítás szerint (8 millió-2 millió) számították fel. A 10-es postahivatal május 21-én a címzettől követelte ezt az esedékes összeget.

Ekkor «Nem fogadta el. Refusé » cimke került a képeslapra, mert a címzett megtagadta a fizetést. Vissza a postára, a matrica mellé kézzel «8»-at írtak, ez 8 millió Ft-ról szól: ezúttal a büntetés a feladótól kérhető, tehát az a teljes díj, amivel a 16. periódusban kellet a képeslapokat bérmentesíteni. A feladó felkeresése előtt május 25-én a 62 postahivatalban egy piros téglalap alakú, utolsó postai gumibélyegzés került a «8m»-el kitöltve.



3. ábra: A kisszentmártoni postafiókban elhelyezett tarifahelyes levél Budapestre. Bérmentesítés 2x20=40 millióP a 16-os időszakban) feldolgozva 1946. május 27-én, a 17.díjszabás türelmi időszakának első napján.

A 17. időszakban a 20g-os belföldi levél díja 120 millió pengő (PRT 230.000/4.). Ezen a borítékon az esedékes portó kézzel írva "80m" azaz 80 millióP, tehát az egyszeri hiányszámításból ered (120-40=80 millió). A kisszent-mártoni postahivatalban egy háromszögben «T» típusú portó-jelzést is helyeztek rá, a posta pótdíjigényét a budapesti 741-es postahivatalban a beszedendő összeget május 29-i dátumbélyegzővel hitelesítették

III. AZ EGYSZERES HIÁNYSZÁMÍTÁS LEZÁRATLAN LEVELEKNÉL

Egyelőre nem találtunk előírást a záratlan borítékokra alkalmazható speciális számításra. Szakértői megbeszéléseken ennek ellenére már felmerült létezés gyanúja, de igazolni nem lehetett, mert ez ilyen feladású anyagból csak igen kevés fennmaradt példány ismert.

Lezáratlanul küldött borítékra az adott lehetőséget, ha annak tartalma a feladó számára nem képviselt különösebb értéket, és megbízott a továbbításában. Ezek a borítékot zárású enyvezés épségéről lehet felismerni, mivel a tartalmat ilyenkor egyszerűen csak elhelyezték a borítékban.

Magyarország felszabadulását követően, a szovjet hadsereg felügyelete idején előírták, hogy a postai küldeményeket zártalanul kell feladni, a cenzúrát megkönnyítésére, ám a postaládába dobott küldeményekre ezt nem alkalmazták, a rendeletet pedig 1945 szeptemberében visszavonták.

A nyomtatványok borítékjának záratlanul kellett maradnia, a „Nyomtatvány" szó feltüntetése mellett. A feladó ezzel igazolta a nyomtatványok kedvezményes díjszabásának alkalmazhatóságát.

A nyomtatott levelezőlapokra nem vonatkozott különleges portózás, a hiány kétszeresét írták elő.

Másrészt, amikor a levél lezáratlan borítékban került feladásra, akár nyomtatványként, akár nem, akkor egyszeri hiányszámítást alkalmaztak. Ezt 8 hiperinflációs levél is bizonyítja, amelyek különböző időszakokból (jelenleg 1. és 22. periódus között), származnak különböző díjakkal és postahivatalokkal. A hiperinflációnál hosszabb időintervallumra vonatkozó vizsgálat képes lehet megállapítani az alkalmazás pontos időtartamát.

Vajon a hiperinfláció idején ez a címzettet a nem büntető számítási mód egyfajta „jutalom" lett volna, a szovjet cenzúra megkönnyítéséért? Ezt talán még tisztázható.

Illusztrációk 04-08.



4a ábra: eltér ugyan ennek e cikk a témájától, mivel nincs bérmentve, de megnyitja az utat az infláció előtti időszak tanulmányozása előtt: "60f" portó előírása kézzel írva és egy szingó a borítékon címoldalán.



4b ábra: a Hódmezővásárhelyre küldött frankatlan, lezáratlan «csúnya» boríték hátoldala (érkezési dátum bélyegzője 1945. május 3.).

Ez a portóösszeg nem az 1. időszak díja szerinti számítás eredménye. 60 fillér a 20g belföldi levél 1945. március 2-április 30 közti pesti szükségtari-

fája (PSZ) volt a Budapest területén feladott levelekre.

Mivel erre a borítékon nincs "hivatalból portóköteles" megjelölés, ez nem a címzett által fizetendő hivatalos küldemény díja, így nem állítható, hogy ezzel a borítékkal az egységes távolsági levél díját kérték volna a címzettől.

A 60f tehát az egyszeres hiányszámítás eredménye 60-0=60. És ez azt jelenti, hogy ezt a borítékot a PSZ ideje alatt küldték el Hódmezővásárhelyre, nyilvánvalóan Budapestről (lásd a fejlécbe írt feladót)

Észrevehető, hogy az első hódmezővásárhelyi dátumbélyegzés «945 MAJ-3 É8», ahol az É=éjjel a postai tisztviselő tévedése lehet, és amit a barna illetékbélyegeken már «945 MAJ-3 N8»-ra javított ki, N= nappal. meglehet, hogy ez az 1945. május 3. a hiperinfláció első dátuma, amely a postán felragasztott postai bélyegeken ismert (május 1. és május 2. előfordulása még nincs feljegyezve).



5a ábra: díjhiányos (30 f) lezáratlan boríték az 1. időszakból 1945. május 14-én Nagykanizsáról Budapestre.



5b. ábra: a boríték kinyitva

A 20g-os belföldi levél díja 1P az 1 időszakban. Ez a levél csak érkezéskor került felszámításra, a kör alakú PORTO jelölést már a budapesti postán rátették, de az esedékes összeget ott még nem írták elő.

Amikor a levelet Békéscsabára továbbították, akkor megtörténik a számítás, a «T 70fill» kézírással, tehát csak egyszeri díjhiányt kértek (1P-30f=70f). Portóbélyegeket nem ragasztottak fel, nyilván azért, mert a békéscsabai postahivatal nem rendelkezett velük, és így az érkezési időpont bélyegzése is hiányzik

.



6a ábra: díjhiányos levél 50f bérmentesítéssel a 2. időszakból 1945. augusztus 18-án Csepelről Budapestre.



6b. ábra: a boríték kinyitva

A 20g-os belföldi levél díja 2. időszakban 3P (PRT 105.037/A4).

Erre a borítékra 2P 50f volt az egyszeres hiányszámítás (3P-50f=2P 50f), az felragasztott bélyegek mögé kézzel írva a «T 2P 50» felirat.

Budapesten kétszer küldték tovább és a 2P 50f minden alkalommal visszaigazolásra került. Az utolsó alkalommal hiperinfláció alatt átértékelt bélyegekkel (2P/20f + 40f/12f +10f/2f) a budapesti 3 sz. postahivatalban, augusztus 27-én.

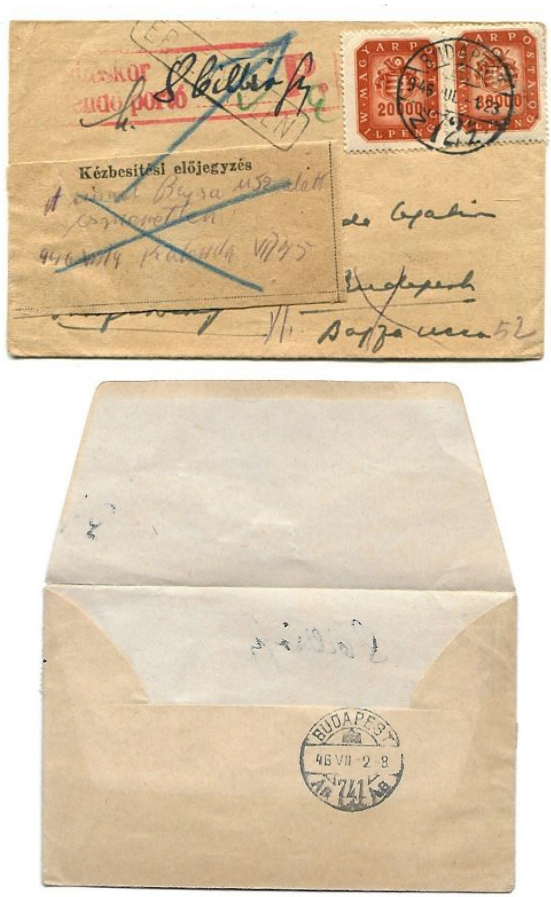
Mivel a speciális egyszeri hiányszámításból származó összeget egyik postán sem módosították a levélen, ez megerősíti, hogy ez a számítás akkoriban valóban a hivatalos eljárás volt.



7. ábra: Lezáratlan helyi boríték díjhiányos 120 milliárdP díjlerovása, Budapestről 1946. június 26-án (21. időszak).

A 20g-os helyi levél díja a 21. időszakban 240 milliárdP (PRT 235.700/4).

E borítékra az egyszeri hiányszámításnak megfelelően (240-120 =120 milliárdP) 120 milliárdP portót jegyeztek fel, az összeget egy piros téglalap alakú gumibélyegzésbe kézzel beírva.



8. ábra: Díjhiányos 50 milliárdP lezáratlan helyi levélboríték (nyomtatvány tartalommal (a kézzel írt «Nyomtatvány» egy ráragasztott címke alatt látható) elküldve Budapestről 1946. július 1-jén (22. időszak).

A 22. időszakban egy 20g-os nyomtatvány díja 8 milliárdP (=8.000 millió pengő) (PRT 237.500/4).

Az új díjszabás előtti lerótt díj gyakorlatilag elhanyagolható, így az egyszeri hiányszámítás az díjtétellel azonos összeget adott (8000–50~ 8000). Piros téglalap alakú postai gumibélyegzőn belül 8billióP kerül felszámításra, de az előlapon a feltüntetett címzettet nem találták. Ezután megtörtént az új cím kutatása, eredmény nélkül. Így a portófeljegyzést a téglalap belsejében található «ÉRVÉNYTELEN» jelzéssel érvénytelenítették. A feladó címére mutató kék nyíl jelzi, hogy a borítékot hova kell visszajutatni. A gumibélyegző belsejében zöld jelzés és felirat található, ez minden bizonyára a feladón behajtandó 8 billióP igényt jelenti.

IV. HIVATALOS POSTA, A CIMZETTEL FIZETŐ, DE RESZBELYES BELYEGEZES

Magyarországon egyes hatóságoknak lehetősége olyan hivatalos küldeményt postára adni, amelyért a címzettnek kellett a postai továbbítás díját megfizetnie. A bírósági idézést kivéve az ilyen küldeményeken kötelező volt a „hivatalból portóköteles” szöveg feltüntetése.

Ezeket a kitöltendő nyomtatott levelezőlapokat bélyeg nélkül küldték ki, és még ha a fent előírt szöveg hiányzott is róluk, az egyszeres díjat portóként behajtották a címzettől.

Ha ilyen dokumentumot ennek ellenére részlegesen bérmentesítettek, ami eleve nem lehetett mindennapos eset, akkor is az egyszeres hiányszámítást alkalmazták. Eddig csak az alábbi egy ilyen levelezőlap ismert (*lásd: illusztráció 09*).


III.

Értesítést kérek Adler Ferenc felperesnek Papp Géza alperes elleni P.XVI.525.061/1945. sz. perében a nyilv.előadás helyéről és idejéről.

Válasz:

Fellebbezési előadás (tárgyalás)

15 október 9 h. de. 11 h. de.

V. ker. em. 304 szám

V. ker. Alkotmány u. 14. em. szám

6/X

1945

Hivatal (hivatal) neve Budapesti Törvényszék

Ügyszám: P. H. 127/1945.

LEVELEZŐLAP

Cím: Dr. Stern Simon és Miklós ügyvédek

Budapest. VI. Király-u. 34. III.em.15.

MAGYAR KIR. POSTA

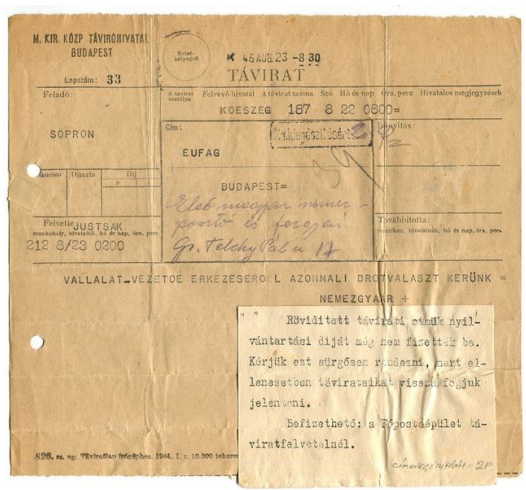
9. ábra: A Budapest Környéki Törvényszék értesítése helyi levelezőlapon, amelyet a 82-es postahivatalban adtak fel 1945. október 1-jén (3. időszak).

A feladó megkísérelte a lapot a 20g-os nyomtatvány 2-es periódus szerinti 40f tarifájával bérmentesíteni egy 10f, és egy 30f-os postabélyeggel. Utóbbit azonban 1945. augusztus 15-én már kivonták a forgalomból, ezért nem fogadták el. A levelezőlapot az egyszeri hiányszámítással terhelték: 2P-10f=1,9P a legközelebbi 1P-re kerekítve (előírt kerekítés a 3. periódusban) 2P-re, ceruzával írt és szignált összeg. A kézbesítő postahivatalban 2P/60f felülnyomott portóbélyeget helyeztek el a címzettől (ügyvédektől) behajtandó 2P előírására.

V. TÁVIRAT, AMELYRE A FELADÓ NEM FIZETTE TELJES DÍJAT

A távirat szolgáltatás a Magyar Posta által működtetett állami monopóliumok egyike volt. A távirattal történő postahasználattal általában csak az áll összefüggésben, ha a célállomásnak nem volt távirati irodája, akkor a táviratot megfelelő postai díjszabású (a feladótól igényelt költség) levélként kellett kiküldeni a legközelebbi távirati irodából. Eddig csak egy ilyen esetet jegyeztek fel (R. Morgan gyűjtemény).

Van azonban egy másik eset is, jelenleg feltételezhetően a hiperinfláció alatti egyetlen, az alább látható távirat (*10. illusztráció*)


M. KIR. KÖZP TÁVIRÓHIVATAL BUDAPEST

Lapszám: 33

TÁVIRAT

K 45A05 23 -8 30

KOESZEG 187 8 22 0800=

Feladó: SOPRON

Cím: EUFAG

BUDAPEST=

Élelmiszer, méz - posta és forgalmi Gr. Teleki Pál u. 17

Feivette JUSTSAK 212 8/23 0200

VALLALAT-VEZETOE ERKEZESEROL AZONNALI DROTVALASZT KERÜNK = NEMZGYAKR +

Rövidített távirati címünk nyilvántartási díját még nem fizették be. Kérjük ezt sürgősen rendezni, mert ellenkezőleben távirataikat visszatartjuk jelenteni.

Befizethető: a Központépület táviratfelvételnél.



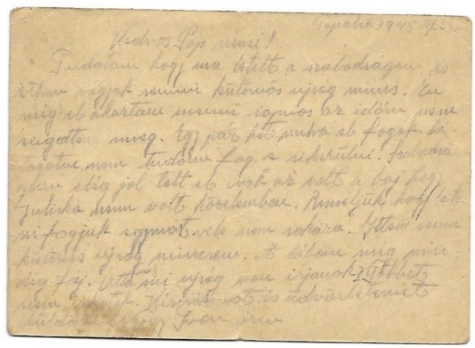


10. ábra: 8 szavas távirat Sopronból 1945. augusztus 23-án (2. időszak) Budapestre.

A feladótól kért díj szavanként 1P volt, de minimum 10 P-t kellett beszedni (PRT 105.037/A.4, 1945. június 15-i utasítás).

Ám kiderült, hogy a feladó ezt a minimumot nem volt hajlandó kifizetni, hanem csak 8P-t fizetett. Kezelésére a kézbesítő postán legépelték az e helyzetet leíró címkét, és ráragasztották a táviratra, amely a címzettől a maradék 2P-t, azaz az egyszeri hiány összegét (10–8=2P) követelte. A távíróhivatalban 2P/60f felülnyomott portóbélyeg került felhelyezésre augusztus 23-án Budapesten, az összeg címzettől való behajtása céljából.

VI. A „NEM TÚL BÜNTETŐ" SZÁNDÉKÚ DÍJSZÁMÍTÁS



11a ábra: Néha egy helyzet különleges megváltozása indokolttá tehette a portó összegének felülvizsgálatát.

Ha a hibás levélkezelés a címzett számára hátrányos helyzetet okozott, a számítást a címzett javára módosíthatták, mint a következő levelezőlapon (*illusztráció 11*).



11b ábra: 1945. március 25-én Lesencetomajról Szentkirályszabadjára küldött, díjhiányos díjjegyes képeslap (csak 18f).

Mivel a szállítás PSZ időszakban (Pest/ Nagy-Budapest tarifa) történt, a belföldi levelezőlap 40f-es díja érvényes, portóként a hiány kétszere-

sét, azaz 2x (40-18) =44f, jegyezték elő „T 44 f” amit kézzel írtak a címoldalra.

Kiderült, hogy a levelezőlapot nem kézbesítették a címzettnek, így minden bizonnyal a feladó postán maradt. 7 héttel később a levelezőlapot újra feldolgozták, ezúttal az 1. időszakban.

A belföldi képeslap díja addigra 60 f-re emelkedett. Figyelembe véve a levelezőlap feladásának jelentős késedelmét, az esedékes portót „kicsit” felülvizsgálták, ezúttal 60-18=42f összegre, az egyszeri hiányszámítás szerint. A „42-vel” ezután felülíródták a „44”-et. Ezt az új összeget 1945. május 14-én igényelték, a kézbesítő postahivatalban egy 6f-es és három 12f-es barna esedékes bélyeget felragasztva.

VII. HIBÁK ÉS ZAVAROK AZ EGYSZERES HIÁNNYAL

A magyar hiperinfláció idején előforduló különböző portó előírások esetenként zavaros helyzeteket, így portózási hibákat is szültek. A beszedendő összeget döntő postahivatalnok felügyelője felülvizsgálhatta az előjegyzett portót, így egyes postai küldemények javításokat tartalmazhatnak. Ha a postai helyzetre nincs egyértelmű előírás, az értelmezés tárgyát képezi, ami döntési helyzetet teremt. Íme, néhány ilyen eset az egyszeri hiányszámításhoz kapcsolódóan. (*Illusztrációk 12-13)*



12. ábra: Díjhiányos levelezőlap (4x5+4=24 millióP) 1946. május 27-én (17. időszak első napja) Bősárkányból Budapestre.

Egy belföldi képeslap díja a 17. időszakban 72 millió P volt (PRT 230.000/4).

A portó első számítása 2x(72-24)=96 millió P, „T96 mill” volt, amit kézzel írják fel kék irónnal a bősárkányi postahivatalban

Ezt követően ezen a postán az esedékes összeget az egyszeri hiányszámítás szerint korrigálták (72-24=48): az ezt végző alkalmazott bizonyára közölte a posti tisztségviselővel, hogy a levelezőlapot postaládából vették ki. Az előző 16. időszakra ennek megfelelően volt bérmentesítve (24 millióP) ezért a 17 időszak első napján levő türelmi időben (május 27), az egyszeri hiányszámítás szerint portózandó.

A kézbesítő postahivatalban ezen összeg a címzettől való igénylése előtt ráhelyezett piros téglalap alakú gumibélyegzést „48m”-el töltötték ki és szignálták.



13. ábra: Csomagszállító 1946. június 14-én (19. időszak) Máriapócsról Budapestre 16 kg-os csomaghoz. Ex Morgan

A feladó a súlydíjat nem fizette ki a postán, csak a két 1000 milP-s postabélyeggel az illetéket (500 Adópengő), ami 1,8 milliárdP 2 milliárd P-re kerekítve.

Ezután a postásnak a kártya előlapjának jobb alsó részére kellett felírnia a címzett által fizetendő összeget (32 milliárdP a súlyért +1,6 milliárdP büntetés =33,6 milliárdP), ám utóbbiról megfeledkeztek.

Június 16-án megérkezett a csomag Budapestre. Június 17-én (20. időszak első napja) a kézbesítő posta munkatársa észrevette a hiányt az e csomagszállítón megfizetendő díjból. A felragasztott bélyegekről úgy tűnhetett neki, hogy ezek a súlydíj elégtelen befizetésére szolgálnak. A portóról a címzett követelése miatt döntenie kellett, ám úgy tudom, ilyen esetre nem volt előírás.

Ezután az egyszeres hiányszámítást így végezték: 160 milliárdP (20. periódus) 2 milliárdP (feltételezve) = 158 milliárdP, kézírás «158.000» a lap jobb oldalán, az összeg MilP-ben (millióP). Ezzel egyidejűleg egy téglalap alakú PORTO portó jelölést is rábélyegeztek.

Más hasonló darab eddig nem került feljegyzésre. Azt gondolhatnánk, hogy az esedékes összegre a legszabályosabb számítás 160 milliárd P lenne a súlyra + 8 milliárdP (20. időszak büntetés)=168 milliárdP kérhető. Végeredményben azonban 33,6 milliárdP helyett 158 milliárd P-t kellett fizetnie a címzettnek egy postai hiba miatt.

VIII. VÉGKÖVETKEZTETÉS

Az 1945-1946-os magyar hiperinfláció témájában az utóbbi években egyre kimerítőbbnek szánt filatéliai tanulmányok ellenére ez az időszak részben ismeretlen maradt, ami kedvez a kutatásnak, különösen az esedékes portó egyszeri hiányszámítása terén. A portószámítás témája lenyűgöző, amit még elmélyíteni szükséges, hogy a hiperinfláció körüli időszakokban a folytonosságot, vagy annak megszakadását felderíthessük.

Az ismeretek összesítésével, és az információk megosztásával kiemelhetjük ennek az egyik legszomorúbb, de a filatéliai szempontból leggazdagabb történelmét. Ha ennek a cikknek valami célja lehet, akkor ez a jövő kutatói érdeklődésének felkeltése.

SZAKIRODALOM

«The Hungarian Hyperinflation of 1945-1946» by Robert Morgan, edited in 2003

«A MAGYAR BÉLYEGEK MONOGRÁFIÁJA V. (1945-1961)» by Pákozdi László, edited in 1967

Various articles from SHP, HPSGB and Mafitt (philatelica) magazines

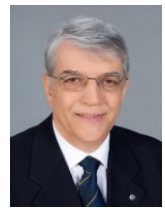
János Dán (Philatelica 22/2 Pest Tariffs, 2022)

PRT 1945 and 1946

Személyes statisztikai tanulmány és saját gyűjtemény tételek.

EGY MAGYAR BÉLYEGKERESKEDŐ ŐFELSÉGE SZOLGÁLATÁBAN





ADRIANO BERGAMINI, FRPSL –CZIRÓK DÉNES RDP, FRPSL

Idén 30 éve, hogy Julian G. Clive bélyegkereskedő nincs már közöttünk. 1909-ben született Magyarországon, Klein Gyula György (Julius Georg Klein) néven egy jómódú polgári családban. Már 8 éves korában megismerte a bélyegeket az iskolatársakkal történő cseréken keresztül. 19 éves korában a bátyjával nyitott egy kis boltot, ahol sportcikkeket árultak. Sajnos pár év múlva egy tűzvész mindent elpusztított, és ekkor, 1936-ban úgy határozott, hogy elhagyja Magyarországot. Olaszországban telepedett le, ahol már bélyegkereskedéssel foglalkozott. Két év múlva Párizsban találjuk, ahol a később híressé vált magyar drámaíróval, Örkény Istvánnal dolgozott együtt. 1939-ben Örkénynek vissza kellett térnie Magyarországra, ahonnan nem tudott visszatérni Párizsba. Így Klein Párizsban maradt, ahol kapcsolatba lépett a „Garibaldi Légióval" és az ő küldetésük miatt Portugáliába ment, ahonnan visszafele útban megállt Tangerben. Ekkorra azonban Párizst elfoglalták a német csapatok, így neki nem maradt visszaút, ott maradt Marokkóban.

Tangerben megismerkedett Edward Wharton Tigerrel (1913-1995), az angol titkosszolgálat (Special Operations Executive – SOE) tisztjével, követségi tanácsossal, akivel egy sor közös akcióban vett részt. Ekkor már bélyegkereskedelemmel foglalkozott, pl. nagy mennyiségben vásárolt szovjet bélyegeket, amiket aztán eladott azoknak a spanyol kereskedőknek, akik a hétvégén áthajóztak Spanyolországból. Ehhez hasonló üzleti tevékenységei miatt nagy mennyiségű külföldi valuta ment át a kezei között, amit később Tigerrel arra használták, hogy az angol titkosszolgálat ellenséges területen lévő ügynökeit fizették ki a különböző valutákban. Az Angol Banknak nem lett volna jó az, ha az angol ügynököket direkt angol fontban vagy svájci frankban fizették volna ki, egyrészt az ügynökök biztonsága érdekében, másrészt a nagy mennyiségű pénz kiáramlása zavart okozhatott volna az angol font értékében. Emiatt Klein nagy mennyiségű angol bélyeget kapott Londonból, amit aztán a különböző országokban lévő bélyegkereskedők útján átcserélte különböző valutákra, amiből már ki lehetett fizetni a külföldön dolgozó ügynököket. A csereüzlet nagyságrendjét jól szemlélteti az, hogy 2 év alatt közel 1 millió font sterling értékű bélyeget adott el. Ez annak idején hatalmas mennyiségű pénz volt.

A bélyegnek egy másik háborús akcióban is fontos szerepe lett. Kleinnek és Tigernek az az ötletük támadt, hogy hamisítani kellene a német posta leggyakoribb bélyegét, a 6 Pfennigest, amelyen Hitler képmása szerepelt, mégpedig oly módon, hogy az ő képmása helyett Heinrich Himmlerét teszik a bélyegre. Az elgondolás az volt, hogy ez zavart okozhat majd és azt a látszatot kelti, hogy Himmler meg akarja szerezni a hatalmat. A bélyegeket Londonban le is gyártották, kiváló minőségben. Most már csak a bélyegek terítése volt a feladat, amit úgy oldottak meg, hogy hamis megrendeléseket küldtek a svájci kereskedőknek, akik a bélyegeket Németországban keresték. Ezzel párhuzamosan Londonból bejuttatták a bélyegeket a német területre, tökéletes stuttgarti hamis bélyegzéssel. Végül is az akció nem járt túl

nagy sikerrel, de a stuttgarti posta központjából mintegy 30 alkalmazottat elbocsájtottak.

1943 júniusában Tigerrel együtt Londonba mentek, ahol az angoloknak nyújtott szolgálatai miatt hamarosan megkapta az angol állampolgárságot és a nevét Julian Clive-ra változtatta. Kezdetben L. Aarons bélyegkereskedővel dolgozott együtt, ahol az egyik eredményes üzletkötése után kapott 3 nagy zsák cigaretta kartonpapírt. Ő már akkor tudta, hogy ezeknek a látszólag jelentéktelen kis papírdaraboknak az ő marokkói barátja (Edward Wharton Tiger) nagyon fog örülni, mivel azokat gyűjti. Ezzel megalapozta a világ legnagyobb ilyen gyűjteményét, amely ma már 2 millió darabot számol, és a British Múzeumban található.

Később Londonban önálló céget alapított „Southern Stamp Service Ltd" néven és alapvetően az új bélyegek forgalmazásával foglalkozott az egész világon. Hatalmas készletei voltak, nagykereskedelmi raktárában 800 millió bélyeg volt. Természetesen sokan ezt irigykedve figyelték, sőt 1968-ban betörtek a Hanfield House-ban lévő irodájába is, ahonnan 15.000 Ł értékű bélyegeket vittek el. A tolvajok tudták, hogy melyek az értékes bélyegek, és a tömegárut nem vitték el, csak a jobb darabokat. Akkor már Clive több ország klasszikus bélyegeivel is foglalkozott, azok készletét is erősen megdézsmálták. Valószínűleg ennek a betörésnek is lehetett a hatása, hogy ezt követően lakhelyét áttette Monte Carlóba, munkahelyi irodáját pedig Luganóba, mivel ezeket a helyeket biztonságosabbnak találta. Természetesen nem szakadt el Angliától, továbbra is szoros kapcsolatok fűzték az ottani prominens gyűjtőkhöz és kereskedőkhöz.

Baráti kapcsolatai nagyon szerteágazóak voltak, Luganóból különösen erős kapcsolatokat tartott fenn az olasz társakkal, mint pl. Mondolfó, Diena, Bolaffi, Orlandini, Provera, de sokat utazott egzotikus országokba is. Megtalálta a kapcsolatot mindenkivel, mint pl. Marcos Fülöp szigeteki elnökkel is, akivel egy sokoldalú bélyegkereskedelmi megállapodást írt alá. Nyolc nyelven beszélt, de a magyarságát nem feledte el sohasem. Tartós kapcsolatot tartott fenn a szocialista időkben a magyar állami bélyegkereskedelmi céggel (Philatelica Hungarica) és a Magyar Postával is.

A világ egyik legrégibb bélyegmúzeumát Budapesten jelentős adományokkal gazdagította, később, 1992-ben „Julian Clive Gyűjtemény-gyarapítási Alapítványt" hozott létre, amely még mai is működik, és amelyen keresztül az elmúlt években több százezer eurós adományok érkeztek a múzeumba. Fényképe ma is a Bélyegmúzeum előterében található a „Donátorok Falán".



1. ábra

A Julian Clive Alapítvány jelenlegi elnöke dr. Homonnay Géza, aki tevékenységüket az alábbiakban foglalta össze:

„A Bélyegmúzeum mintegy tíz éve kért fel a Julian Clive Alapítvány elnöki pozíciójára, amit örömmel vállaltam el. Az alapítás óta eltelt 30 évben az Alapítvány tevékenysége révén a következő gyűjteményekkel gyarapodott a Bélyegmúzeum: Arundel inflációs-, Visnyovszki légiposta-, Surányi hírlapilleték-, Péterfy Magyar Posta történeti-, Debreczeni bélyegkiállítási-, Bér bélyeg előtti és Pápai Állam-, Cornides bélyegkereskedői-, Lovász krajcáros-, Szijjártó-Gadácsi litográfia-, Sooky csehszlovák-, Bergamini-Czirók hírlapilleték-, Kostyál Nyíregyháza-, Légrádi-Jug Szekeres-CM- gyűjtemények. Az Alapítvány teljesen nonprofit jelleggel működik, mindenki társadalmi munkában dolgozik a kuratóriumban."

Michael Chipperfield a londoni bélyegkereskedők legendás doyenje így emlékezik vissza Julian Clive-ra:

„Ha Julian Clive-ra gondolok, aki az egyik leghíresebb bélyegkereskedő volt, akit valaha ismertem, akkor hajlamos vagyok nem a filatélia üzletére gondolni, hanem a baráti szellem nagylelkűségére. Ezt egy családi történettel lehet legjobban szemléltetni.

Egy svájci nyaralás alatt feleségemmel és fiaimmal Julian felvett minket a Luganói-tó svájci oldalán. Ezt követően remek „Riva" motorcsónakjával körbevezetett minket a tó olasz oldalán. Ezen az úton tanította meg az egyik fiamat vízisízni.

Ez a fénykép az ő szeretett motorcsónakján készült. Julian a nyájas úriember a baloldalon; Én vagyok az „egykor szakállas" a jobb oldalon!



2.kép (Lugano 1982)

Mint gyakori látogató Luganóban, Julian gyakran felajánlotta, hogy találkozzunk a vasútállomáson. Soha nem tudhattam, hogy Julian a fenséges Rolls Royce Silver Cloudjával, a sofőrje kíséretében érkezik, vagy a kis Mini Morrisában személyesen! Julian az „Old School" tekintélyes kereskedője volt, amihez hasonlók ma hiányoznak. Ráadásul Julian Clive egy úriember volt."

Magát mindig bélyeg-nagykereskedőnek vallotta, de sok esetben az igazi ritkaságok is megdobogtatták a szívét. Ez történt 1992-ben David Feldman ritkaság aukcióján is, ahol egy rendkívüli magyar levelet kiáltottak ki. A levél Szarajevóban íródott, amely akkor az Oszmán Birodalom része volt, majd Brood-ban az Osztrák-Magyar Monarchia határállomásán adták fel és Moszkvába ment. Mivel a levélben sok kifizetetlen számlát küldtek egy moszkvai adósságbehajtó cégnek, így a levél 6-ik súlyfokozatú volt. Ennek megfelelően 130 krajcár bélyeget kellett ráragasztani, amely egy kőnyomatos 25 kr-os négyescsíkból és 2 db 15 kr-os réznyomatú párból állt össze. Már egyetlen egy kőnyomatos 25 Kr-os bélyeg levélen való előfordulása is a nagy ritkaságok közé tartozik, hát még egy négyescsík! A levél a 30.000 CHF induló ár után végül is 70.000 CHF árat ért el és Julian Clive vette meg, aki élete végéig büszke volt erre a levélre.



3.kép

Élete utolsó évtizedeiben látása erősen megromlott, a gondos barcelonai szakorvosi segítség sem tudott az állapotán lényegesen javítani. Így a luganói irodájába egy fiatal magyar asszisztenst vett

fel, aki élete végéig intézte az ügyeit. A ma is élő Szabó Éva így emlékezik vissza ezekre az évekre:

„*Clive úr egy valódi gentleman volt, mindenkivel jó viszonyt ápolt, gyakran fordult meg barátaival nagy nemzetközi kiállításokon és egyéb rendezvényeken. Mindig ápolt volt, hetente járt borbélyhoz, cipője mindig ragyogott, szerette az életet, a jó ételeket. Engem a „szeme fényének" nevezett, mivel mindenhova én kísértem el és segítettem az ügyes-bajos ügyek intézésében. A reggelt mindig egy kávéházban kezdtük, majd elmentünk a bankba a pénzügyek intézésére, utána jöttek a levelekre válaszolás és egyéb feladatok. Rendkívül jó humora volt, barátai nagyon szerették. Nagyon sajnáltam, mikor itt hagyott minket, szinte az apámnak tekintettem Őt.*"

Dr. Lippai Pál az 1980-as, 90-es évek FIP kiállításainak „nagy-aranyérmes" kiállítója így emlékezik vissza Clive-ra: *„Az 1981-es WIPA kiállításra csak nézőként jutottam ki, és miután megcsodáltam az engem elsősorban érdeklő osztrák-magyar klaszszikusokat, a kereskedői standokat böngésztem. Egy „Southern Stamp" felíratnál egy Tokay fogazású levél és más magyar különlegesség képe állított meg, ahol a pult mögött álló jóvágású, magas, elegáns úriember a folyamatosan cserélődő érdeklődőkkel a legkülönbözőbb nyelveken tárgyalt.*

Mikor végre egy percre felszabadult, angollal próbálkoztam, mire magyarul válaszolt: „Maga ugye magyar, lássuk csak, azt mondják, két évvel ezelőtt Pesten szép osztrák posta Magyarországon-t állított ki, van itt valami, ami érdekelheti." Mondanom sem kell, az állam esett le, hát még, amikor kezembe vettem a potom 27.500 DM-ra tartott 9 kr + 6 kr Pesth 1/6 bélyegzésű ajánlott elsőnapi levelet. Annak ellenére, hogy nem vettem meg, jól elbeszélgettünk és a következő évben Párizsban már ismerősként üdvözöltem, el is dicsekedtem az ott „kis aranyérem"-mel díjazott kiállítási anyagommal. Dicsérte, de kérdőre vont, hogy miért nem kőnyomatosokkal foglalkozom. Azt is elárulta, hogy első találkozásunk előtt már Gary Ryantól hallott rólam, bár más magyar kapcsolatát nem említette.

Rómában 1985-ben találkoztunk, ahol megcsodálhattam Rolls-Royce autóját, magyar sofőrjével (szerk. megjegyzés: az asszisztens Szabó Éva férje volt). Őt rossz látásával indokolta, ami igaz is lehetett, de magam tapasztaltam, ha bárki megemlített neki egy kiemelkedő bélyeget, vagy borítékot, nem is engedte végig mondani, ő folytatta a leírást, mintha előtte lett volna a darab.

Úgy emlékszem, több más kiállítás után, 1990-ben Londonban találkoztunk utoljára. Futólag gratulált a nagy aranyérmemhez és részletesen elmesélte, hogy az előző évben hogyan vásárolta meg és szállíttatta haza 6 vasúti tehervagonnal a keletnémet posta utolsó bélyegkészletét. Hitetlenkedve kérdeztem, hogy mit fog ezzel csinálni, mire mosolyogva, magabiztosan válaszolt: „Palikám, ne légy naiv, nincs jobb, mint a csak egy ideig létezett ország bélyegei. Hidd el, életem legnagyobb üzletét csináltam meg vele." Ránéztem ennek a rendkívüli embernek a vastag láncon mindig nyakán hordott nagyméretű arany szerencsekockájára és úgy éreztem, biztosan igaza lesz."

1993. július 3-án hunyt el Luganóban, gyógyíthatatlan betegségben, de emléke még ma is él közöttünk.

POSTAHIVATALLOM:

- Philatelic Exporter July 1968.
- Il Colleccionista 9/1993 (Luciano Buzzetti)
- BBZ (Berner Briefmarken Zeitung) 11/1993
- Budapesti Bélyegmúzeum adatszolgáltatása az alapítványról

IN MEMORIAM GABOR VISNYOVSZKI

/1945.01.10 — 2022.12.18/

Gyerekkorától gyűjtött, és már fiatalon megízlelte a klasszikus bélyegek szépségeit is. A hetvenes évek végén, felismerve, hogy a modern postaküldeményeket csak igen kevesen gyűjtik, érdeklődése a forgalmi kiadások bérmentesítései és a háborúk utáni inflációs időszakok postatörténete felé fordult. Erős hatással voltak rá a még élő nagy magyar gyűjtők (Madarász Gyula, dr. Rend Ferenc, dr. Makkai László, Pákozdi László) és sokat tanult tőlük. 1979-ben *Surányi László* meghívta a Philatelica c. periodika szerkesztőbizottságába, ami egy harmincas éveiben járó fiatalember számára tudásának nagy elismerése, óriási megtiszteltetés volt. 1982-86 között - 17 társszerző munkáját összefogva - Surányi László irányítása mellett szerkeszti "**A magyar bélyegek kézikönyvét**". 1986-tól a MABÉOSZ elnökségi tagja, 1990. június 2-tól alelnök, majd Kocsis Tamás elnök 1991. január 29-i lemondása után a júniusi elnökválasztásig — amelyen nem kívánt indulni — megbízott elnök.



Visnyovszki Gábor a MABÉOSZ,bélyeggyűjtői körében 2002. körül (fotó: Szücs K.)

Kiállítóként 1988-ban portós anyagával Helsinkiben FIP aranyérmet nyert. Ugyanebben az évben tagja lesz a londoni Királyi Filatéliai Társaságnak (The Royal Philatelic Society London). 1989-ben dr. Makkai László, dr. Nagy Ferenc és az MTA titkára, dr. Láng István professzor kezdeményezésére, Bér Andorral és Surányi Lászlóval együtt alapították a **Magyar Filatéliai Tudományos Társaságot**, amelynek kezdetben alelnöke, majd titkára, később ismét alelnöke, végül 2002-től 2011-ig elnöke is volt. 1990-től hivatalos bélyegszakértő, 1991-től az AIEP (a filatéliai szakértők nemzetközi szervezete) tagja lett.

A kilencvenes évek elején a Hungarofila Kft. egyik alapítója, később a Mafitt szervezése, a filatéliai újságírás, valamint a szakértői és irodalmi vonal került tevékenysége előterébe. 1994-95-ben Londonban tevékeny részt vállalt a Ryan-kollekció, minden idők legnagyobb magyar gyűjteménye árverési előkészítésében. 1996-ban az Állami Nyomda megbízásából készítette a "Bélyegkönyv" c. művét, amely a klasszikus magyar bélyegek történetét foglalja össze, szakszerű alapossága mellett élvezetes stílusú, több nyelvű olvasmányként, mindezek mellett ráadásul még pazarul illusztrálva is. A magyar filatélia népszerűsítésének mindmáig legnagyszerűbb alkotása! Filatéliai újságíróként számos cikket publikált. 1998-ban az ő tanácsára került hazai árverésre a legnagyobb magyar filatéliai ritkaság, az 1867-es piros 3 kr-os tévnyomat, amelyet 41,8 millió forintért vásárolt meg és helyezett letétként a Bélyegmúzeumba egy befektetői csoport. 2000 óta tagja az AEP-nek, az Európai Filatéliai Akadémiának, amely 2004-ben a "Mérite Philatélique Européen" éremmel ismerte el tevékenységét. A Mafitt elnökségről való 2011-es leköszöntét követően a Mafitt **negyedik tiszteleti elnökévé** választotta.

A lap a Mafitt tagjainak ingyenes, a remittendát 1.800 forintos önköltségi áron a MABÉOSZ székház cserenapjain értékesítjük.

Az 1971-ben indított lap félévente jelenik meg, az 1991-ben kezdődött, húsz év szünet után
2011-től a Mafitt tagdíjfizető tagjai számára szükséges mennyiségben magyar,
és párhuzamosan angol nyelven is (utóbbi 50 alatti példányban.)

Újságunk teljes tartalma és digitális lemezmelléklete a Mafitt honlapjáról letölthető:

www.mafitt.hu





2014 **XXXIV. évfolyam** **2015**

ISSN 0324–4806

Magyar Filatéliai Tudományos Társaság

H-1074 Budapest, Harsfa u. 47.Bélyegmúzeum, Mafitt e-mail: info@mafitt.hu