15
2

Philatelica

Philatelica 2015/2

Tartalom / Content:

Dr. Nagy Ferenc − Dr. Homonnay Géza − DI. Czirók Dénes:

A magyar tengerhajózás fénykora 1868-1914. 1.
The Golden Age Of Hungarian Sea Navigation 1868-1914.

Peterdi István (1864-2014) születésének 150. évfordulója alkalmából
On The Occasion Of The 150th Birth Anniversary Of Istvan Peterdi

Varjasi Mihály: A díjjegyes zárt Távirat-lapok 1888−1919. között 29.
Closed Telegram Forms with Pre-printed Stamps 1888−1919

Hírek / News 39.

Fordítók / Translators: dr. Homonnay Géza, Komorowitz János és Kozma Zsolt

Szerkesztő / Editor Szücs Károly, Mafitt titkár / secretary of Mafitt

Tanácsadók / Consultants Filep László, bélyegszakértő / philatelic expert

Dr. Lővei György, a Gervay alapítvány elnöke
president of the Gervay Foundation

Mervyn Benford, President of The Hungarian Philatelic Society
in Great Britain

A MAGYAR TENGERHAJÓZÁS FÉNYKORA 1868-1914.



PETERDI ISTVÁN (1864-2014) SZÜLETÉSÉNEK 150. ÉVFORDULÓJA ALKALMÁBÓL

DR. NAGY FERENC, BÉCS – DR. HOMONNAY GÉZA, BUDAPEST – DI CZIRÓK DÉNES, ZALAEGERSZEG

1. ELŐZMÉNYEK:

Amikor Magyarország 1867-ben végre visszanyerte önállóságát, Horvátország és Szlavónia, valamint Fiume szabad város nem volt még magyar igazgatás alatt. Ezek az országrészek csak 1868. április 1-én kerültek közigazgatásilag is magyar kézbe, szabad utat teremtve ezzel végre a tengerre. Ezt a jelszót még Kossuth adta ki 1846-ban: „Tengerre magyar!”

Csak akkor sem kikötőnk, sem hajónk nem volt és Fiumében jobbára csak halászgattak az ott élők. Akkoriban Triesztből, Ausztria területéről bonyolódott le a Monarchia tengerentúli áruforgalmának zöme, ahol számos jól működő, kitűnő kapcsolatokkal rendelkező ügynökség és nagy kapacitású kereskedelmi flotta is dolgozott.

Szegény magyarok csak egy halászkikötőt meg egy pár bárkát örököltek, de annál nagyobb esélyt az expanzióra.

Egy működőképes tengeri kikötő létrehozásához három tényezőre volt szükség:

1. A kikötő infrastruktúrájának megteremtésére (rakpart, mólók);
2. a tengerész-személyzet szakszerű és alapos kiképzésére;
3. hajóstársaságok létrehozására és üzemeltetésére.

Lássuk, hogyan birkóztak meg a magyarok az eladdig teljesen ismeretlen terület feladataival.

1. A magyar-horvát kiegyezés után nemsokára megkezdték Fiumében a tengeri hajók fogadására is alkalmas rakpartok kiépítését. A városkép fokozatos megváltozásával az álmos kisváros lassú, nyugodt tempóját egy élénk, nyüzsgő élet váltotta fel. A parton megkezdték az ott székelő cégek és hivatalok palotáinak építését, elsőként a Magyar Királyi Tengerészeti Hatóság épülete nyílt meg 1871-ben.

2. E Tengerészeti Hatósági palotában működött a már 1774/!/ óta fennálló, akkor még a San Vito templom melletti jezsuita rendházban elhelyezett Fiumei Hajózási Kereskedelmi Növelde (Collegio Nautico Commerciale). Ez az iskola megszakításokkal, névváltoztatásokkal túlélte még a monarchiát is, ezzel is bizonyítva a benne végzett munka magas színvonalát.

Mária Theresia „Isten kegyelméből, özvegy Római Tsászárné, Magyar és Tseh Országok Királynéja” idevonatkozó 1774-es törvényéből:

“A` rendszerént való kormányosnak gondja légyen arra, hogy Tengeri Compasst, Föld golyóbissat, Tsillag nézö szerszámokat és tengeri mappákat, kiváltképen pedig olyanokat szerezzenek melyek hasznosak és szükségesek arra, hogy a Tengernek mélységét, melyek az égi grádits alatt való lételét a` hajónak, a´ még hátra lévö utnak hosszasságát, az utban levö köziklákat, homok fenekeket megtudhassák.
A Kormányszék pedig gondoskodjon arról: hogy a Hajókázás /sic!/ Tanitójának rendelésünk szerint megparantsollya, hogy a´ hozzá utasitott hajós Kapitányoknak szükséges oktatásokat adjon, és ha ugy kivántatik mappákat és egyéb eszközöket is beszerezzen, hogy ezek segedelmével annál bizonyosabban utazzanak.”

(Egy igazi nyelvtani ’tsemege’.)

Az iskola annak idején még Triesztben működött, onnan települt át nemsokára Fiumébe.

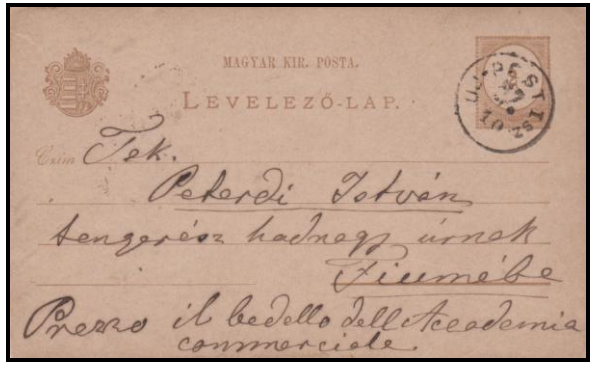
2. PETERDI ISTVÁN ÉLETÚTJA

Ez az iskola később M. Kir. Tengerészeti Főtanoda, (R. Scuola Nautica Principale), majd M. Kir. Tengerészeti Akadémia (Regia Ungarica Accademia Nautica) néven működött.

Ennek diáklistája, a tanárok neve, soknak még életútja is fennmaradt. Mindez olvasható a „Nautica“ könyvben, Horváth József kapitány tollából. Így pl. „Peterdi István“ név alatt ezt találjuk:

„1864 május, Budapest, +Fiume?/ 1879-ben növendék a Nauticán. Szolgálatát a Fiume E nevű bark hajón kezdte kadétként. 1884 júniusától tengerészhadnagy, e minőségben 2 évet szolgált egy dalmát vitorláson. 1887 decemberétől hosszújáratú kapitány.”

Itt meg kell jegyezni, hogy dr. Zsigmond Gábor legújabb kutatásai során megtalálta Peterdi István iskolai bizonyítványait. Ezekben Peterdy mindig y-nal íródik, és születési helye többször is és teljesen egyértelműen „Bécs“-nek van megadva. Ő úgy gondolja, hogy Peterdi csakugyan ott született, de édesapja korai halála után anyjával Pestre költözött és itt járt már iskolába.


MAGYAR KIR. POSTA.
LEVELEZŐ-LAP.
Cím Tek.
Peterdi István
tengerészet hadnagy úrnak
Fiumébe
Presso il bedello dell'Accademia commerciale

1. ábra. Peterdi Anna, a hadnagy édesanyja levelezőlapja fiához, Peterdi Istvánhoz Újpestről, 1887. szept. 8-án, a fiumei Akadémiára címezve, a „pedellus kezeihez”, mert fia állandóan úton volt. „...csak a gondok nem hagynak aludni. Ha a vizsga eredményt tudni fogom, írok bővebben...” a „hosszújárati kapitányi” vizsga miatt aggódott, ami mint már tudjuk, sikerült is. (Kapitän der Langen Fahrt) Ez egy óceán-licencet jelentett. /3/

„*Az Adria Rt. szolgálatában, 1890-ben másodtiszt, 1892-ben első tiszt*.” írja tovább életrajzát

a „Nautica” listája. Itt meg kell állnunk egy pillanatra. Létezik egy levél Emma Peterdi címére Walker-ből Susák-ra (Fiume mellett), 1892-ből. Ha az Adria megrendelt hajói listáját tanulmányozzuk, arra az érdekes tényre lelünk, hogy azok nagy része 1892-ben, Low-Walker (manapság: Walker), Newcastle közelében fekvő hajógyárában készültek, szám szerint 7 hajó. Tehát a nyomok szerint Peterdi Istvánt, a tehetséges „hosszújárati kapitányt” és I. tisztet, egy vagy több hajó átvételével és hazahozásával bízták meg!

Innen írt feleségének, beszámolva kalandjairól, egy 2,5 penny-s angol díjjegyes borítékban. Ez az új felfedezésű levél egyben Peterdi István első ismert levele, amely még nem viseli magán a későbbi hajóposta-levelek sajátosságait, hiszen „normál” postai úton került továbbításra.



2. ábra. Peterdi István levele feleségének, Emmának az angliai Walker-ből Susakba, 1892-ből. /3/

Olvassuk tovább az életrajzát! Ebből kiderül, hogy 1898-ban az Árpád parancsnokaként megmenti az olasz Umberto gőzhajó utasait és személyzetét, amiért az olasz királytól egy arany kronométert kap kitüntetésként. A Zichy, Carola, Adria, Tisza, Szapáry, Buda, Széchenyi, Andrássy, Mátyás király és Petőfi gőzösökön is szolgált. 1903-ban a Zrínyi parancsnoka, 1906-ban pedig a Szent László gőzösön találjuk. 1910 februárjától 1914 januárjáig a Rákóczi vezénylő tisztje, majd márciustól 1915 augusztusáig a Szeged gőzösön dolgozott. 1916-ban szerepelt utoljára az Adria részvénytársaság nyilvántartásában. E kis bevezető után forduljunk a következő témához:

3. A HAJÓSTÁRSASÁGOK MEGSZERVEZÉSE

A magyar állam jelentős anyagi erőfeszítéseket tett a tengerhajózás megindítása érdekében. Mindenekelőtt 1882-ben megalapították az Adria Részvénytársaságot, 2,5 millió Ft tőkével és 150.000 Ft évi támogatással, az akkoriban csődbement, 1879 óta működő magánvállalkozás, a 7 hajóval rendelkező Adria Steamship Co. jogutódjaként. Valamennyi hajó angol hajógyárakban épült. A Társaság feladata volt a Földközi tenger nyugati felében fekvő kikötők látogatása, valamint Gibraltár szorosán áthaladva, egészen a francia, belga, holland és az angol kikötőkig történő hajózás.

1891-ben újabb átszervezésre került sor. Az Adria megnövelt támogatást kapott a Baross Gábor által vezetett minisztériumtól, évi

570.000 Ft erejéig. Ekkor vette fel az Adria Magyar Királyi Tengerhajózási Részvénytársaság nevet is.



3. ábra. A fiumei „Szapáry-kikötő" részlete, jobb oldalt az Adria palotájával (magas épület), bal oldalt az Ungaro-Croata Gödöllő nevű hajójával /3/

Ekkor már két társaság működött Fiumében, az Adria mellett a Magyar Horvát Tengeri Gőzhajózási Részvénytársaság, rövidebb nevén Ungaro-Croata is megalakult két másik, már szintén fennálló társaságból, azzal a feladattal, hogy a dalmát tengerpart kikötőit lássák el egész Ragusáig (ma: Dubrovnik). A Társaság tőkéje 1 millió Ft volt, a kormánytól évi 166.000 Ft támogatást kaptak.

Ez a „szereposztás" tükröződik a flotta hajóinak méretében is: míg az Ungaro-Croata kisebb hajókat − legfeljebb 70 méter hosszúságig − foglalkoztatott, addig az Adria hajói 70 méternél kezdődtek egészen 111 méter hosszúságig. Később további kisebb társaságokkal bővült a lista (Atlantica, Levante, stb), de ezekkel most itt nem kell foglalkoznunk.

A hajók darabszáma 1914-ben, az utolsó békeévben: Adria 31 hajó, Ungaro-Croata 45 hajó.

A következőkben kizárólag az Adria Magyar Kir. Tengerhajózási Részvénytársaság hajóin szállított úgynevezett „Peterdi-levelek" keletkezésével, típusaival, bélyegzőivel fogunk foglalkozni. E miatt jelen tanulmánynak nem célja a többi hajóstársaság (így pl. az Ungaro-Croata) hajóin szállított postai küldemények elemzése, bélyegzőinek bemutatása.

4. A POSTASZERZŐDÉS

Az 1892-es évben egy számunkra jelentős esemény történt. Államszerződés köttetett az Adriával, hogy a hajóin nemcsak terhet, hanem postát is szállítson és rendezték ennek körülményeit.

Ezek szerint, ha a leveleket a nyílt tengeren adták fel, azokat, mint magyar felségterületen feladottakat kell tekinteni, magyar bélyegekkel, magyar tarifa szerint. A kikötőkben viszont az ottani bélyegeket kellett használni, az ottani tarifa szerint.

Ezen felül előírták a "Paquebot" bélyegzők használatát, hajóposta levelek megkülönböztetésére. A Paquebot szó jelentése franciául: utasszállító tengerjáró hajó, az angol packet-boat kifejezés elfranciásítása, eredeti jelentése tehát csomagszállító hajó.

Első postai megjelenése 1894-ből ismert, általános használatát az UPU 1897-ben fogadta el. A magyar rendelet 1893. december 13-án jelent meg és 1894. jan. 17-én lépett életbe.



300

alól van ugyan, de az illető küldeménynek egyuttal megtérítendő frankodija 4½ frtot vagy ez összegnél többet tesz ki;

b) melyekre nézve az igazgatóságok megegyezésre nem jutnak vagy a melyeknél a kárnak közösen való viselése foroghat szóban.

A felsorolt esetekben, valamint az 500 forintot meghaladó ügyekben a kártérítés mikénti kiegyenlitését magamnak tartom fenn.

A megengedett esetekben az eljárás a következő:

1. ha ausztriai pénztárból magyar pénztár rovására adandó kárpótlás illetőleg kártérités, az ausztriai posta- és távirdaigazgatóság közli a magyar posta- és távirdaigazgatósággal a megtérítendő összeg nagyságát. Utóbbi az érdekelt ausztriai posta- és távirdaigazgatóság czimére a megfelelő összegről portómentes utalványt ad fel;

2. ha magyar pénztártól adandó kárpótlás illetve kártérités ausztriai pénztár számára, a magyar posta- és távirdaigazgatóság közli az érdekelt posta- és távirdaigazgatósággal a kárösszeg nagyságát.

Az ausztriai posta- és távirdaigazgatóság az összeget szintén portómentes utalványnyal küldi meg, beérkezése után a magyar posta- és távirdaigazgatóság a kárpótlást illetőleg kártérítést a feladónak kifizetteti.

Ugyancsak 1894. évi január 1-től kezdve a belföldi forgalomban is a kárpótlás illetőleg kártérités összegét, azon posta- és távirdaigazgatóság, melynek terhére a károsszeg kifizettetik, a kifizető posta- és távirdaigazgatóságnak portómentes utalványnyal küldje meg.

A posta- és távirdaigazgatóságok számosztályai havonként egyrészt a belföldi, az Ausztriával és a Németországgal („P. és T. R T.“ 1890. évf. 73. sz.) való forgalomban portómentes utalványnyal megküldött kárpótlási és kártérítési összegekről, másrészt a megjelölt forgalmakban portómentes utalványnyal beérkezett hasonló természetű összegekről, két kimutatást állitanak egybe.

A kimutatásokat hozzám a posta- és távirdaigazgatóságok, a következő hó 15-éig terjeszszék fel.

Budapesten, 1893. deczember 18. **Lukács.**

A tengeri postahajókon feladott levelezések lebetüzése.

87.483.

A m. kir. postai főegyezmény 11. czikk 3. §-a kimondja, hogy a nyilt tengeren levő postahajók levélgyüjtő szekrényébe dobott vagy a hajó parancsnokának kezeihez szolgáltatott levelezések azon országok levéljegyeivel és díjszabása szerint bérmentesitendők, melynek az emlitett postahajó tulajdonát képezi vagy a melyhez tartozik, a kikötőben s a hajókon feladott levelezések ellenben azon országok levéljegyeivel és díjszabása szerint bérmentesitendők, melynek vizeiben a postahajó tartózkodik. (L. 1892. évi „P. és T. R. T.“ 162. lapján foglalt 36.783. sz. rendelet 1. §-át.)

Ily levelezések lebetüzése a postai fölszerződés foganatositására alkotott szabályzat VI. czikk 3. §-a értelmében a hajón levő posta-közeget vagy ha ilyen nincs, azon postahivatalt illeti meg, a melynek a levelezések átadatnak.

Miután azonban ezen eljárás folytán az utóbbi levelezések eredetére és a reájok alkalmazott levéljegyek jogos használatára nézve kételyek támadhatnak, az egyetemes postai egyesülethez tartozó országok közös elhatározás folytán a szabályzatnak idézett §-át azon határozattal egészitették ki, hogy a kikötőbeli postahivatalok postahajóktól átvett levelezéseket a helyi és kelti bettüző lenyomaton kivül — lehetőleg a levéljegy mellett — még egy „Paquebot“ feliratú bettüző lenyomatával is lássák el.

Ez uj eljárás 1894. évi január hó 17-én lépvén életbe, utasitom azon tengerparti kir. postahivatalokat, melyek tengeri postahajóktól levelezéseket darabonként átvesznek, hogy a fent emlitett naptól kezdve ily leveleket, amennyiben a hajón még meg nem bettiztettek volna, a saját helyi és kelti bettüzővel és egyuttal „Paquebot“ feliratú bettüzővel is lássák el, ha pedig az illető levelezések már a hajó kelti bettüzőjével volnának ellátva, nyomják melléje a „Paquebot“ bettüzőt, saját helyi és kelti bettüzőjét pedig ez esetben csak a levelezés hátlapjára alkalmazzák.

A m. kir. központi posta- és távirdai gazdászati hivatal utasitva van, hogy a „Paquebot“ feliratú bettüzőt szerezze be s az illető hivatalnokoknak megküldje.

A posta- és távirdaigazgatóság e bettüzőket a kerületi leltárba vegyék föl.

Budapesten, 1893. deczember 13.

A „Távirdaüzleti szabályok és távirdatarifák“ ujabb kiadása.

90.650.

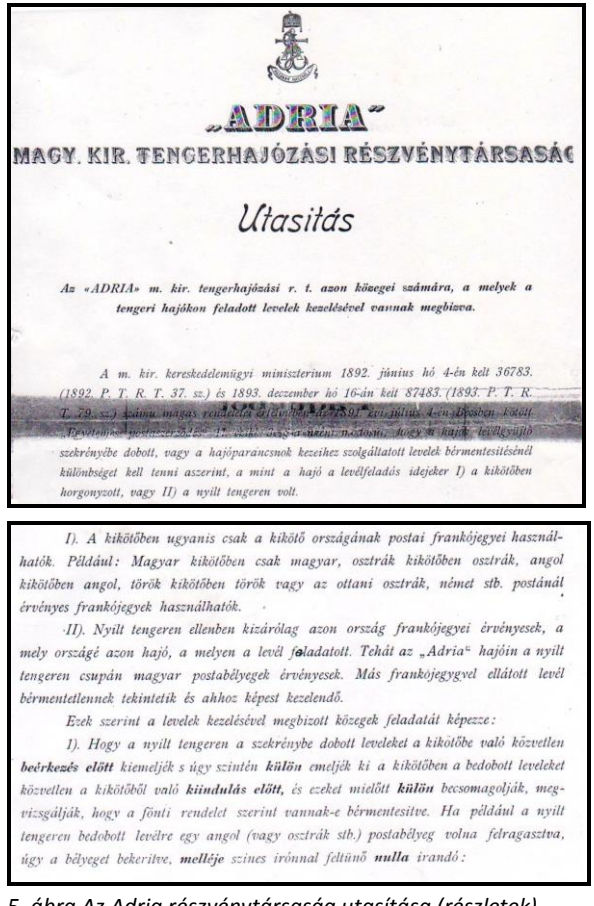
A távirda használatára nézve érvényben álló s különböző rendeletekben és bivatalos közleményekben szétszórt szabályokat „Távirdaüzleti szabályok és távirdatarifák“ czim alatt, szervesen feldolgozva összeállittottam s a bivatalok közt szétosztottam.

E hivatalos szabálygyüjtemény, mely úgy a belföldi, mint a külföldi forgalomra nézve a dijtételeket is magában foglalja, a magyar távirda s az annak szolgálatait igénybe vevő hivatalos és magánfelek közti viszonyra nézve egyedül mérvadó.

Ennélfogva minden kérdés, mely ezen viszonyból származik, az ezen hivatalos kiadványban foglalt

4 ábra. A levelek szállítására vonatkozó rendelet

A PRT-ben megjelent rendelet részletesebb, magyarázó szöveggel kiegészített változatát közölte az Adria részvénytársaság a dolgozóival „Utasítás” formájában.



„ADRIA“

MAGY. KIR. TENGERHAJÓZÁSI RÉSZVÉNYTÁRSASÁG

Utasitás

Az «ADRIA» m. kir. tengerhajózási r. t. azon közegei számára, a melyek a tengeri hajókon feladott levelek kezelésével vannak megbizva.

A m. kir. kereskedelemügyi minisztérium 1892. június hó 4-én kelt 36783. (1892. P. T. R. T. 37. sz.) és 1893. deczember hó 16-án kelt 87483. (1893. P. T. R. T. 79. sz.) számu magas rendeletei értelmében a 1894. évi július 1-én Bécsben kötött Egyetemes postaszerződés 17. czikk 3. §-a szerint módositott, hogy a hajón levő gyüjtő szekrényébe dobott, vagy a hajóparancsnok kezeihez szolgáltatott levelek bérmentesitésénél különbséget kell tenni azerint, a mint a hajó a levélfeladás idejeker I) a kikötőben horgonyzott, vagy II) a nyilt tengeren volt.

I). A kikötőben ugyanis csak a kikötő országának postai frankójegyei használhatók. Például: Magyar kikötőben csak magyar, osztrák kikötőben osztrák, angol kikötőben angol, török kikötőben török vagy az ottani osztrák, német stb. postánál érvényes frankójegyek használhatók.

II). Nyilt tengeren ellenben kizárólag azon ország frankójegyei érvényesek, a mely országé azon hajó, a melyen a levél feladatott. Tehát az „Adria“ hajóin a nyilt tengeren csupán magyar postabélyegek érvényesek. Más frankójegygyel ellátott levél bérmentellennek tekintetik és ahhoz képest kezelendő.

Ezek szerint a levelek kezelésével megbizott közegek feladatát képezze:

*1). Hogy a nyilt tengeren a szekrénybe dobott leveleket a kikötőbe való közvetlen **beérkezés előtt** kiemeljék s úgy szintén **külön** emeljék ki a kikötőben a bedobott leveleket közvetlen a kikötőből való **kiindulás előtt**, és ezeket mielőtt **külön** becsomagolják, megvizsgálják, hogy a fönti rendelet szerint vannak-e bérmentesitve. Ha például a nyilt tengeren bedobott levélre egy angol (vagy osztrák stb.) postabélyeg volna felragasztva, úgy a bélyeget bekeritve, **melléje** szines irónnal feltünő **nulla** irandó:*

5. ábra Az Adria részvénytársaság utasítása (részletek)

5. A FORRÁSOK

Jelen írás a Peterdi levelek első alkalommal történő összehasonlító feldolgozása. A szerzők gyűjteményeiket kiegészítették a Bélyegmúzeum érdekesebb darabjaival, valamint egyéb forrásokkal, így közel 450 db küldemény állt rendelkezésre a vizsgálathoz. Ennek folyamán kiderült,

hogy a levelek rendszerezése bélyegzők, frankatúrák, stb. szerint lehetetlen, mert túl színes és változatos a fennmaradt anyag. Ez inkább előny, mint hátrány, ám emiatt célszerűbbnek bizonyult az évjáratok szerinti feldolgozás.

Jelen munka anyaga négy forrásból származik:

1. A Bélyegmúzeumban elhelyezett hatalmas hajóposta anyag, aminek eredetéről nem volt feljegyzés. A levelek A-3 méretű korabeli kartonokra vannak csirizzel felragasztva, de sajnos csak az előoldalak. Így a mai fogalmak szerint gyűjtési célra nem teljes értékűek.

Viszont annál nagyobb volt a meglepetése az anyagot átnéző és a jelen cikket jegyző Mafitt-delegációnak, amikor a kézírások elemzése után kiderült, hogy az album oldalait Peterdi kapitány iratozta fel és az anyagot maga rendezte össze. Az illusztrációk leírásának végén ezt a forrást **/1/**-gyel jelöljük.

2. Korábban az USA-ban élő, jelentős filatéliai ismeretekkel rendelkező dr. Szilágyi Pál (1936-2007) foglalkozott a Peterdi levelek gyűjtésével és publikált az angolszász területen néhány cikket. Kb. 120 darabból álló gyűjteményét 2002-ben árverezték Budapesten, de az anyagnak akkor csak kis része került eladásra. Mintegy száz darabos maradék gyűjteménye egyben maradt és ma már egy budapesti gyűjteményben található az azóta vásárolt többi darabbal együtt. **/jele: 2/**

3. Egy Ausztriában élő, komoly szaktudással rendelkező gyűjtő anyagából. **/jele: 3/**

4. Egyéb gyűjteményekből és árverési adatokból. **/jele: 4/**

6. A KEZDETEK (AZ 1897-ES ÉV)

Tehát 1894-ben, az Államszerződés és az Utasítás érvénybe lépésekor Peterdi István I. o. kapitány volt, az Adriának pedig a hajólista szerint már 15 hajója üzemelt. Viszont hiába keresünk ilyen leveleket, nincsenek.

Az első eddig ismert Peterdi kézírásával fennmaradt levél, illetve leveleződlap 1897.11.22.-ről, Reggio Calabriából származik és a „Paquebot" bélyegzőt viseli, Ausztriába címezve.

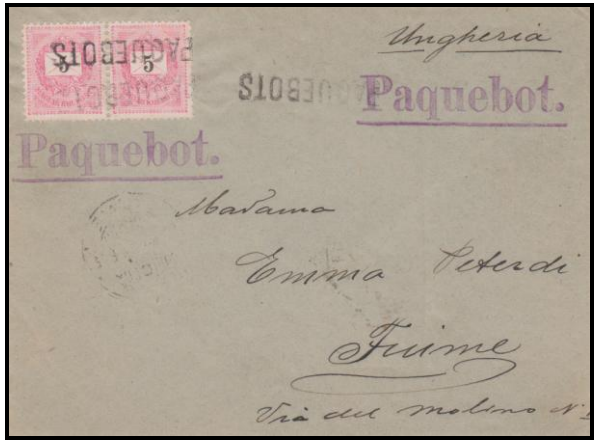


6. ábra. Peterdi kapitány által írt első ismert levelezőlap szabályos 5 kr-os bérmentesítéssel korának ismert hajóposta gyűjtőjének, Dr. Knopf-nak címezve. A bérmentesítésből kiderül, hogy „tengeren" írták, illetve adták fel. Azt is írja a levelezőlapban, hogy a következő lap majd Máltáról fog menni. Az előírásoknak megfelelően a „Paquebot" bélyegző színe lila. Már látható az „S.S ANDRÁSSY" mellékbélyegzés is, ami ugyan nincs előírva, de megtiltva sincs. /2/

A következő, szintén igen korai Peterdi-levél mindössze három nappal később íródott felesé-

gének, Emmának, Fiuméba. 2x5 kr. fekete számú krajcáros bélyeggel van bérmentesítve. Ez a magyarföldi, külföldre szóló levéltarifa, 2-szeres lila "Paquebot" bélyegzéssel. Ám ugyanitt, értéktelenítésként egy másik, fekete színű "PAQUEBOTS" bélyegző is megjelenik, közvetlen a bélyegekre háromszor leütve (az első kettő gyengén.)

A levél hátoldala még érdekesebb. Mindenek előtt egy „Catania Ferrovia" postabélyegző, de a mellette levő olasz nyelvű megjegyzés az érdekes, mintegy magyarázatként a szokatlan kombinációért, hogy hogyan kerül a magyar bélyeg Szicíliába: „Magyar gőzhajó levelezésével érkezett Cataniába." Két nappal később érkezett a levél Fiuméba, 1897. nov. 27-én.



*7. ábra. Az első ismert Peterdi hajóposta-levél lila „Paquebot" és fekete „*PAQUEBOTS*" bélyegzőkkel, Cataniából, Fiuméba, 1897. nov. 25-én. A puristák szerint ez a „*PAQUEBOTS*" bélyegző, „s"-el a végén, mint már említettük, nem tartozik a szabályos bélyegzők közé! /3/*



8. ábra. A levél hátoldala a postahivatal magyarázó szövegével és a fiumei érkezési bélyegzővel (egyébként mindig a „C" jelű bélyegző szerepel a levelek hátoldalán, mivel ez volt a kikötői postahivatal). Hajónevet e levélen nem találunk. /3/

7. AZ 1898-AS ÉV

1898 januárjától megindul a levéláradat. Jelenleg több mint száz küldeményt ismerünk ebből az évből. A kapitány bejárja a Földközi-tengert, mint egy bolygó hollandi, Málta, Messina, Catania, Siracusa, Molfetta, Riposto, Reggio Calabria, Bari, Maurizio, Almeria, Ancona, Nápoly, Genova, Patras, Trieszt, Marseille, Le Havre, Valletta, majd Gibraltár, Rotterdam, Algier és Greenock (Skócia) bélyegzőivel találkozunk.

De ezek a levelek sem egyhangúak, mindegyiken a színes bérmentesítések, kombinációk és bélyegzők örvendeztetik meg a lelkes filatelisták százait. Még a bélyegek felragasztásánál is hallatlan kreativitást látunk. Mondhatjuk, hogy

a magyar postatörténet legszebb darabjai a Peterdi-érából származnak, talán csak a II. infláció szebb darabjaival hasonlíthatók össze. Csak hogy itt, a jelek szerint egyetlen személy alkotóművészetét láthatjuk.

A kapitány, valószínűleg mindjárt az elején, mikor a saját kreativitását felfedezte, mintegy mámorba került. Sziporkázó fantáziájára hadd mutassunk be két levelet, melyek maguk helyett beszélnek. Az első 1898. január 8-án Bariból Siracusába ment, a magyar levéltarifa szerint külföldre 10 krajcár kellett volna. Ezt fel is ragasztotta, de hogyan? Egy felezett 15 kr-os bélyeg = 7,5 kr + egy felezett 5 kr-os = 2,5 kr = 10 kr. És elfogadta a Bariban a posta? El bizony. Hátha a felezés a magyaroknál nemzeti szokás lehet?



9. ábra. Az első, felezéssel bérmentesített 10 kr-os küldemény 1898 januárjából. Bari-Siracusa útvonalon, a posta elfogadta a bérmentesítést és a levelet továbbította. /2/

A levélen itt is egy olasz nyelvű magyarázó szöveget találunk, miszerint a magyar parancsnok rendelte el a felezést. Annál izgalmasabb, hogy a 15 kr-os felezett bélyeg második felét megtaláljuk 2 nappal később egy másik levélen! Hazaúton Bari-ból, mielőtt a hajó befutott volna Fiuméba, megcímeztek még egy levelet egy ottani címre, megint csak 10 kr-ral bérmentve, ezúttal a "maradék" fél 15 kr-ossal, mint 7,5 kr, és 1+1+½ kr-ral kiegészítve, mint 2,5 kr = 10 kr.



10. ábra. Felezett bélyeges kísérlet egy 10 kr-os frankatúrára, Bari-val ellentétben Fiumében nem fogadták el, 8 krajcárnyi bélyeget még fel kellett ragasztani. /3/

A bélyegek fölött magyarázatként áll: „hivatalosan vágott bélyegek". Igen ám, de Fiumében már tudták, hogy az nem magyar folklór, hanem játék, és mellé írták: "A tengeren érkezett utólagosan teljesített bélyeggel" és 8 krajcárt még bevasaltak a feladótól. Mindkét levél hátoldalán „Fiume, 98. Jan. 10." bélyegző. Kék irónnal „8"

díjkiegészítés jelzés. Úgy látszik, a kapitány kedve elment a felezésektől, meg túl komplikált is volt az egész, így csak pár darab felezett bélyeges küldeményt ismerünk. Mind 1898-as.

A következő Peterdi-akció nem váratott sokáig magára, ezúttal néhány válaszos levelezőlapot irt meg 1898 márciusában. A probléma csak a címzésnél volt, a címzett, épp úgy, mint ő, lakással a cél helyén nem rendelkezett.

Ezért e lapokon mindig az ott honos cégek nevét találjuk, így például az itt bemutatott példányon: Nápolyban, a Holme és Co. cégnél, egy kapitány kolléga kezeihez. „presso Cap. G. Buriello“. Az 52 mm-es Paquebot bélyegző ezúttal zöld, ugyanúgy, mint a hajó megjelölése: Magyar Királyi „Adria“ Gőzös. A bélyegen látható, „szabálytalan” „PAQUEBOTS” érvénytelenítés fekete színű. A belföldre érvényes 2 kr-os díjjegyes levelezőlap külföldi tarifájának megfelelően 5 kr-ra kiegészítve. A kártya írásos oldalán: Per mare és dátum, aláírás: Peterdi. Postabélyegző: 'Catania Ferrovia', 17. 3. 98.



11. ábra. A válaszos levelezőlap első oldala /3/

A válasz nem váratott sokáig magára, már 4 nappal később válaszolt Buriello, szintén a tengeren, „per mare“, tudva, hogy Peterdi akkorra Marseille-be fog érkezni, megint csak egy ottani cég leveleivel, ezúttal szürke „Paquebot”-bélyegzővel, alatta „S.S. Andrássy”, „Porto Maurizio” postabélyegzővel 21.3. 98.-ról és már másnap Marseille-be érkeztetve.

A két különböző színű 52 mm-es bélyegző egy és ugyanaz válaszos levelezőlapon azt a teóriát sugallja, hogy az u.n. Peterdi-levelek nem kizárólagosan az ö kezein mentek át, hanem a kiegészítő bélyegzőket több másik nagyobb hajón is felhasználták.

Így ez évből az S.S. Andrássy és a Magyar Királyi Adria Gőzös mellett a „Piroscafo Buda“ és „Piroscafo Tisza“ hajóbélyegzőket is találunk. Ez utóbbi 2 hajó szintén az Adria társaság kötelékében volt.



12. ábra. A levelezőlap másik oldala /3/

A kapitány mindig ügyelt a helyes bérmentesítésekre, noha a postadarabok külföldön futottak,

ahol úgysem tudták volna, mennyi magyar bélyeg kellett rájuk.

Nézzünk meg egy gyönyörű, kontraszt-dús levelet az S.S. Andrássy-n feladva, 14.II.98-as dátummal, Máltába az osztrák-magyar konzul kezeihez, továbbításra. A levélen 5 krajcár bélyeg van (a bal sarokban 2 kr és jobbra 3x1 kr), ami levélre kevés lett volna. Ha a levél két oldalát megnézzük, mind a kettő nyitva van, tehát ez nem levél, hanem egy újságszalag, és így az ötkrajcáros díj a helyes.



13. ábra. Újságszalag Máltára /3/

1898 áprilisa egy újabb bélyegzőkreációt hozott, egy nagy vitorlás hajót, 55x60 mm-es méretben.

Ez lila és zöld színben található, persze a színeknél tudni kell azt, hogy tiszta színek sokszor nem léteznek, hanem ezek vegyes színek, innen is egy kicsi, onnan is egy kicsi.

Sokszor ezek a vitorlás bélyegzések eléggé elmosódottak, az egyik legszebb a legelső, amely 1898. április 20-i feladású. A színeknél persze itt nincs vita, mivel egymás mellett található 4 különböző színű és kiválóan olvasható bélyegzés.



14. ábra. 1898. április 20-án Maurizio kikötőjében (egy kis kikötő San Remo közelében) feladott nyomtatvány Marseille-be, szabályos 3 kr-os bérmentesítéssel, „Paquebot" zöld, „Magyar Királyi Adria Gőzös" piros, „Porto Maurizio" fekete és a „Vitorlás" kék bélyegzéssel /4/

Peterdi maga tudta, amikor összeállította a Bélyegmúzeumban található anyagot, hogy ebből a vitorlás bélyegzésű küldeményekből csak néhány darab létezik, emiatt a múzeumi levelezőlap bal alsó sarkába odaírta, hogy „RRR".



15. ábra. Ugyanazon vitorlás bélyegzés, ugyanazon időből, a bal alsó sarokban az „RRR" jelzéssel /1/

Mindjárt itt le kell szögeznünk egy fontos tényt. A kapitány leveleit kritizálók állandóan hangoztatják, hogy eltekintve az 52 mm-es „Paquebot” bélyegzőtől, minden más, általa használt lebélyegzés szabálytalan, sőt tilos. De ha ez így van, akkor miért fogadta el a jóformán összes európai kikötőváros postahivatala éveken keresztül portózás nélkül ezeket a leveleket? Reggio Calabria postahivatalának egy pár napos időszakától eltekintve, NEM ISMERÜNK MEGPORTÒZOTT MAGYAR HAJÒPOSTA KÜLDEMÈNYT!

Az alábbi levél nagyon érdekes, mert ilyen portókísérletet mutat. 1898 márc. 15-én Reggio Calabria postahivatalában a hajó postaládájának tartalmának bemutatásakor egy levelet kifogásoltak, mert csak 3 krajcár magyar bélyeg volt rajta. E bélyegek fölött egy áthúzott nullát látunk, ami azt jelentette, hogy a bélyegek érvénytelenek. A bérmentesítés mellett egy „T“ betűt látunk, majd alatta jobbra „9“ mint portó összeget. Azonban mindkét portójelzés érvénytelenítő áthúzással visszavonva.

Vajon miért? Szerintünk a 3 krajcár szabályos tarifa volt, nyitva feladott nyomtatványok kerültek ennyibe. Számos ilyen hajóposta levelet ismerünk 1900-ig, amikor felemelték a tarifát. A bélyegeken utalás a frankatúra eredetére: S.S. Andrássy.

Hogy miért akarták megportózni, nem lehet megállapítani. Úgy látszik a még személyesen jelenlevő magyar tengerész felszólalása után a posta elállt tervétől, és átengedte a levelet, amelyet bizonyít a hátoldali érkezési bélyegzés is.



16. ábra. 2+1 kr. bérmentesítéses nyomtatvány Reggio Calabriából Messinába. /2/

Egy másik, a Bélyegmúzeum birtokában levő levélen Fiuméba, szintén Reggio Calabria-ból ezúttal vonaton futva, 35 krajcáros magas bérmentesítéssel, mivel túlsúlyos „45 gr”, nem lett elismerve a frankatúra, és olasz nyelven árulkodik a postaalkalmazott, hogy hogyan kapta a levelet. Fiumében persze a “T” jelzést ignorálták.



17. ábra. Túlsúlyos levél Reggio Calabriából Fiuméba és megportózva. /1/

Ezen a két levélen kívül más portózott magyar hajóposta küldeményt nem ismerünk!

Az előző levélen egy zöld mellékbélyegző látható: „S.S Andrássy”. Ilyen mellékbélyegzők (fedélzeti bélyegzők), melyek általában, (de nem mindig) a levélen és nem a bélyegeken vannak, a tengeren feladott leveleken találhatók.

Ebből az időszakból ismeretes még:

- “Magyar Királyi Adria Gőzös” (két sorban)
- „S.S. Tisza”, (üstökössel mindkét végen)
- „M. K. Adria” (üstökössel)
- „Reg Ung. Societa Navigaziona Adria”
- „S/S Adria”
- „Piroscafo BUDA”
- 5-vonalas bélyegzőben „MALTA” szó.

Általában a mindig jelenlevő “Paquebot”- bélyegzőkkel azonos színben.

Ebből az időből ismerünk egy 50 kr-os bélyeggel bérmentesített, Fiuméba címzett levelet Emma Peterdinek, a kapitány feleségének címezve, szürkés Paquebot és S.S. Andrássy bélyegzőkkel. Az egyedülállóan magas, egybélyeges bérmentesítés magyarázata a levél bal oldalán látható: „Expresse/Sürgős”. Rendkívüli ritkaság, másik ilyen példányt nem ismerünk, a Bélyegmúzeum anyagában sem láttunk hasonlót. Érdekes, hogy ilyen magas névértékű bélyegek is a hajón egyáltalán raktáron voltak! Megjegyzés: a „Paquebot“ és az „S.S. Andrassy“ bélyegzők különállóak, és csak néhány esetben kerülnek egymás alá ütve.



18. ábra. 1898. márc. 24. Expressz levél Marseille-ből Fiuméba /2/

Eddig általában mindig magyar bélyegeket találunk a leveleken. A frankatúrák azonban lélegzetelállító fantáziára utalnak.

NINCS KÈT LEVÉL, MELYEK BÈRMENTESÍTÉSE AZONOS LENNE!

A bélyegeknek a borítékon történt elhelyezése, a színes számú és a fekete számú krajcárosok együttes felhasználása, a több bélyeges variációk, a bélyegzések színei, e szinte határtalan lehetőségek tesznek minden magyar hajóposta levelet vizuális eseménnyé. Magyarország az egyetlen európai ország, melynek hajóposta-levelei ilyen kreatív fantáziát mutatnak.

Meg kell jegyezni azt is, hogy a különböző hajónevekkel és különböző kézírással ellátott levelek nem mindig Peterdi munkájára utalnak!

1898 tavaszától találkozunk először a kikötőben felhasznált, külföldi bélyeges küldeményekkel.

Így például az alábbi levélen, ahol 2 + ½ pennys máltai bélyegeket látunk. A levelet a kikötőben adták fel, ezért nincs magyar bélyeg rajta, csak a bélyegen látható „érvénytelenítés“: M.K. ADRIA (üstökössel), alatta „PAQUEBOT“, mindkét bélyegző lila színben. Úgy látszik, a máltai posta ezt a bélyegzőt elfogadta, a levelet (hajón) továbbította Marseille-be, ahol a hátoldalra az érkezési bélyegzőt ráütötték: 18. AVR. 98.



19. ábra. Korai levél Máltából Marseille-be, idegen ország bélyegeivel. /3/

Ekkor jelennek meg az első „Tengeren“ és „Kikötőben“ mellékbélyegzők is, utalva a levelek eredetére. Ezek színe általában megegyezik a többi, a levélen levő bélyegző színével. Ezen bélyegzők nem voltak a kezdettől fogva a leveleken, később sem mindig találhatóak meg rajtuk, de előfordulásuk az idő múltával egyre sűrűbbé vált.

A “Nagy Vitorlás hajó” bélyegzés, amely mint említettük, 1898 tavaszán került felhasználásra, nagyon ritka, jelenleg 11 bélyegzés ismert belőlük, zöld és lila színben. Hadd mutassunk be két másik levelet is e filatéliai csemegével.

Az elsőn egy olasz 5 centesimi redukált portóval ellátott levelet látunk, valószínűleg egy olasz kikötőből. Hogy az egész még látványosabb legyen, az 1 centesimis bélyegeken egy nagyon széles bélyegszél darabot használtak fel, a „LIRE 4“ összesítő szövege töredékével és egy ornamentummal. Erre került zöld színben, kétszer leütve a nagy vitorlás hajó, pirosan a „Paquebot“ és lilán az „S.S. Andrassy“ bélyegzők. A levéllel egy utast örvendeztettek meg: Monsieur F. Cheylan egy „Passager á bord du N/avigatione/ C/ompania/ Adria“ volt, az osztrák-magyar követség címén. Tehát az Andrássy hajóról feladtak egy levelet egy utasnak, aki majd az Adria hajóval érkezik Máltára. A levél hátoldalán MALTA MY.1. 98 érkezési bélyegzés. Egy gyönyörű hajóposta levél, melybe a feladó láthatóan minden fantáziáját beleadta.

(Kereskedelmi megjegyzés: a sok máltai viszonylat oka, hogy az Adria hajói Máltába sok fát szállítottak építkezési célból.)



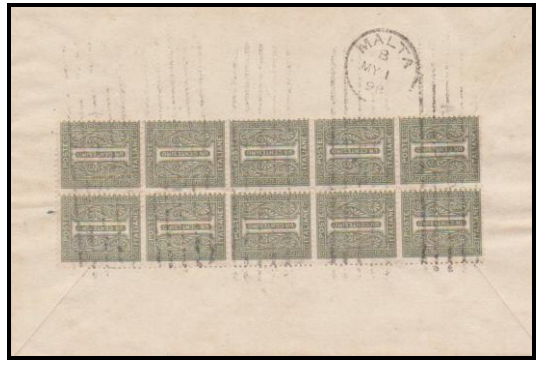
20. ábra. 2 + 3x1 centesimis bélyeges bérmentesítés Málta szigetére címezve, La Valetta fővárosba, 1898. máj. 1-i érkezéssel. /3/

De nincs olyan szép levél, melynél ne lehetne egy még szebbet találni. Ugyanazon a napon feladtak még egy levelet ugyanott, ezúttal a teljes, 25 centesimi külföldi levél bérmentesítéssel, Duimich kapitány kollégának, szintén a konzul úr, A. Kohen címén.

A levélre 25 centesimi, mint 7x2c + 1c. Az előoldalon, valamint 10x1c a hátoldalon lett felragasztva. Megint 3 különböző színben van lebélyegezve, a hátoldalon pedig az ötsoros MALTA bélyegzővel. Itt is felhasználták a bélyegszéleket a látványosság fokozására. Hogy a négyes blokk széle szövege jobban érvényesüljön, a bélyegeket fordítva ragasztották fel, de ez nem zavaró, a kereszt a bélyegképben neutrális állású, de a "MEZZO" szótöredék nagyon szépen megeleveníti a levél bal oldalát. Ebből is láthatja a kedves olvasó, hogy mennyi szeretettel és élvezettel komponálták e leveleket, melyek mindig tarifahelyesek és a postautat végigfutották.



21a. ábra. Levél olasz kikötőből Máltára, 25 centesimi tömegfrankaturával, a „Nagy Vitorlás hajó" bélyegzővel, mely csak kb. 14 napig került felhasználásra. /2/



21b. ábra. A levél hátoldala az érkezési bélyegzéssel

Az 1898-as év április hava rendkívüli termékenységet mutat. Az itt analizált egyik gyűjteményben egyedül 16 darabot találunk ebből a hónapból, ez aránytalanul sok a többi hónapokhoz képest, melyekből kb. 4-5 db fordul csak elő. Hogy lehet ez? Ha analizáljuk a magyar hajóposta anyagot, azt látjuk, hogy első alkalommal fordulnak elő levelek Gibraltáron túlról.

Ennek két oka volt. Először is az „Adria" társaság megkötötte a szükséges partraszállási szerződéseket az ottani országokkal, másodszor pedig Peterdi kapitány letette a táraság kérésére a francia révkalauzi vizsgát, mely az ottani navigációt jelentősen megkönnyítette.

A gibraltári szoroson áthaladó első utazásra utalást a következő levélen találunk. A levél egy magán címre Goriziába ment, amely cím többé nem ismétlődik meg a többi címzettel ellentétben. Ennek az az oka, hogy ezt a levelet nem Peterdi kapitány írta, hanem a hajó valamely más beosztású tengerésze. A levélen szabályos, 10 krajcáros bérmentesítést látunk, 5 kr +2 kr fekete szá-

mú és 3 kr színes számú bélyeg formájában, szürke „Paquebot“ majd még egy kisebb formátumú, fekete színű „PAQUEBOT“ bélyegzővel együtt, valamint az utalást „Tengeren“ a feladás helyére. A levél „Gibraltar MY 27 98“ + „A26” úgynevezett „méterbélyegzéssel” lett ellátva.



22. ábra. 1898. máj. 27-én feladott levél Gibraltárból Goriziába, a hátoldalon „2.6.98. Görz“ osztrák vonalkás érkezési bélyegzéssel. /2/

Ez a látványos darab azért rendkívül fontos, mert ettől a dátumtól kezdve fordulnak elő Nyugat-Európa kikötőiben feladott hajóposta levelek, úgy mint: Spanyolország, Franciaország, Belgium, Hollandia, Anglia, Skócia, valamint Algéria és Görögország, még mindig az 1898-as évben!

Hogy honnan tudjuk mindezt? A hajópostánk összesített anyagával történő foglalkozás olyan meglepetéseket tartogat számunkra, ami még a tapasztalt filatelistákat is lázba hozza. Első ízben van alkalmunk hajóposta levelek alapján bizonyos esetekben a hajók útját rekonstruálni. A szerződések érvénybe lépése után az „Adria” tehát 1898. május 27-én még Gibraltárban volt, majd követve útját június 4-én Le Havre-ban, Franciaországban van, majd június 11-én Rotterdamban találjuk.

Ez az útvonal, és az időpontok teljesen logikusnak tűnnek, mert odafelé kirakodással kellett foglalkozni és arra időt szánni, hiszen a modern konténeres rakodási módszereket akkor még meg sem álmodták. Hogy ezek a levelek ugyanazon hajóról származnak, azzal bizonyítható, hogy mindegyiken a hajóra utalásként: „M.K.A.” valamint az ötsoros „M.K.A. és horgony” mellékbélyegző megtalálható.

A fekvő horgonyos, kb. 55 mm-es bélyegző mindkét végen fekvő helyzetben található. Az eddig csak a cikkekben, mint rajzolt ábrán található bélyegzőt először tudjuk eredeti levélen bemutatni.



23. ábra. Le Havre kikötőjéből 1898. jún. 4-én feladott levél Fiumébe, felesége nevére, színes számú és fekete számú 10 kr-os vegyes bérmentesítésként. Minden mellékbélyegző lila színben. Szigonyos MKA bélyegzés, valamint Le Havre 4. June 98. feladási bélyegzés. Hátoldalon Fiume 98. június 7. érkezési bélyegzés. /2/

Ez a horgonyos bélyegzés a legritkább bélyegzők egyike, a mai napig mindössze 6 példány létezéséről tudunk egy lila, egy piros és négy darab zöld színben, 3 db magánkézben, 3 db a Bélyegmúzeumban. Kétségtelenül a legszebb levelek egyike az alábbi Párizsba küldött levél, a gibraltári bélyegeken levő piros színű bélyegzéssel .



24. ábra. 1898. jún. 4-én Le Havre-ból Párizsba feladott 25 centes levél, piros MKA horgonyos bélyegzéssel, a jobb alsó sarokban Peterdi kapitány „R.R.R." jelölésével /1/

Peterdi kapitány zsenialitása 1898-ban még további két újítást eredményezett:

Rájött arra, hogy a levélen lévő helyhiány kiköszöbölése céljából a bélyegeket lehet egymásra is ragasztani és így nagyon látványos megoldások keletkezhetnek. Egy-egy világos színű négyestömb közepére ragasztott szóló bélyeg pedig felér egy képzőművészeti alkotással is.

A másik újítása az volt, hogy a már többféle színben idáig is alkalmazott PAQUEBOT bélyegzést egyszerre két színben állítja elő. Az alábbi levélen együtt látható mindkét megoldás:



25. ábra. 1898. nov. 13-án Gibraltárból Glasgow-ba feladott levél látványos, egymásra ragasztott krajcáros bélyegekkel, szabályos 20 kr-os (2. súlyfokozatú) bérmentesítéssel és kétszínű (lila-zöld) „Paquebot" bélyegzéssel /3/

8. AZ 1899-ES ÉV

A kapitány ebben az évben is tovább folytatta rendkívül változatos tevékenységét. A mai napig kb. 70 küldeményt ismerünk ebből az évből.

Az évet egy angliai fuvarral kezdte, ahová gabonát szállított. Onnan jelentkezett január 26-án feleségének, Peterdi Emmának. Nyilván hosszú beszámolója lehetett a januári viharos utazásról, mivel a levél bérmentesítése a dupla súlyra utal.



26. ábra. 1899. jan. 26-án a skóciai Greenock-ból feladott második súlyfokozatú levél Fiuméba eltérő színű „Paquebot” és „Tengeren” bélyegzésekkel /2/

Ma már tudjuk, hogy ha a kapitány beért egy kikötőbe, akkor nem egy, hanem több levelet is feladott és arra mindig ügyelt, hogy azok között két egyforma soha ne legyen.



27. ábra. Ugyanaznap feladott nyomtatvány Greenock-ból Fiúmába Peterdi Károlynak, a kapitány akkor még csak 6 éves fiának címezve. /3/

Azt tudjuk, hogy a kapitány februárban és márciusban több földközi-tengeri fuvart még lebonyolított, aminek az utolsó jelenleg ismert levele 1899. március 16-áról származik. Általában idáig a fellelhető anyagok alapján szinte hétről-hétre követni tudtuk Peterdi kapitány útjait részben a Földközi tengeren, részben az Atlanti-Óceán spanyol, portugál, francia és angol partjainál.

Azonban ezt követően két hétre eltűnt a hajó, majd két olyan 3 kr-os nyomtatvánnyal találkozunk, amelyek hátoldalán „PERNAMBUCO” bélyegzések találhatóak. Hol van ez a spanyolos hangzású, dallamos csengésű kikötő? Ez a tartomány és kikötő Brazíliának a legkeletibb, azaz Afrikához a legközelebbi pontja, azaz a hajó Brazíliában kötött ki!

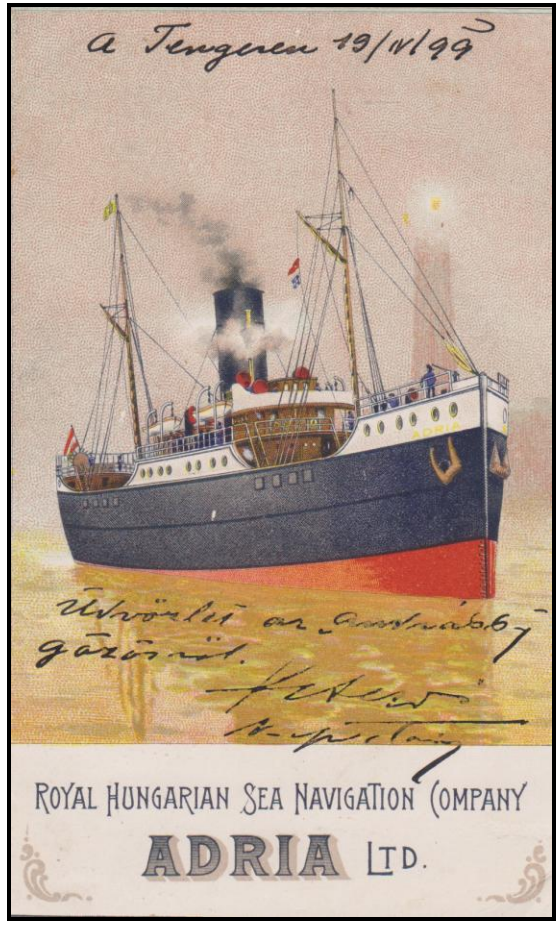
Gondoljunk csak bele, hogy 1899. előtt vajon hány magyar vezénylésű tengeri hajó jutott el Brazíliába a korabeli hajózási ismeretek és műszerpark mellett, valószínűleg nem sok, sőt feltételezhetően Peterdi volt az első. Azon sem szabad csodálkozni, hogy Pernambuco-ban addig nem sok magyar bélyeget láttak, nem biztos, hogy hallottak a Paquebot bélyegzésről, így a nyomtatványt csak a hátoldalán bélyegezték le.

Annak eredetiségéhez természetesen semmi kétség sem fér, hogy ez a küldemény megjárta az Atlanti-Óceánt, mivel ott van rajta a lisszaboni érkezési bélyegzés is 14 nap múlva, azaz a levelet egy normál postahajó két hét alatt hozta át Európába, majd továbbították Bécsen keresztül Fiuméba.



28. ábra. 1899. márc. 30-án a brazíliai Pernambuco-ból feladott nyomtatvány, amely április 12-én érkezett Lisszabonba, majd április 16-án Bécsbe és másnap Fiúméba. A magyar filatélia egyik dél-amerikai gyöngyszeme! /3/

Ezt követően Peterdi április 18. és 21. között a szokásos törzshelyén, Málta és Siracusa között hajózott és április 19-én az Andrássy gőzősről jelentkezett. Ez a hajó már jóval nagyobb volt az Adriánál és jóval fiatalabb is, azaz Peterdit előléptették és a brazil utat már ezzel a hajóval tette meg!



29. ábra. 1899. ápr. 19-én ismét már Siracusa körül volt valahol a „tengeren” /3/

Peterdit az előző évek feladatai jobbára a Földközi-tengeren az olasz csizma sarkától

nyugatra eső kikötőkbe irányították, Máltától Szicílián, Nápolyon, Genován, Marseille-en át Gibraltárig. Májusban fordult elő először a levelek szerint, hogy a Földközi-tenger keleti medencéjét is meglátogatta, ugyanis Korfu szigetéről jelentkezett, ahonnan jelenleg 4 küldeményét ismerjük.



30. ábra. 1899. máj. 30-án Peterdi kapitány a görög partokról, Korfu szigetéről (Kerkyra) jelentkezett, ahol török bélyegek voltak akkor „a divatban”. /3/

Természetesen tudta, hogy ott az „Osztrák postahivatalokban” osztrák bélyegeket is kaphat:



31. ábra. Ugyanaz nap feladott osztrák levantei bélyegek felhasználása külföldi levélen. /3/

Egy hét múlva már ismét a „csizma” alján volt, a Bari feletti Barlettában, majd másnap már a jelenlegi Albániában lévő Valonában (ma: Vlora), ahol ismét megtalálta az osztrák postahivatalt és alkotott egy mai napig egyedülálló csemegét, magyar krajcáros bélyegen lévő Valona osztrák postabélyegzést!



32. ábra. 1899. jún. 7-én Valonából feladott (de a „tengeren” megírt) nyomtatvány 3 kr-os bélyeggel és osztrák postahivatali bélyegzéssel. /2/

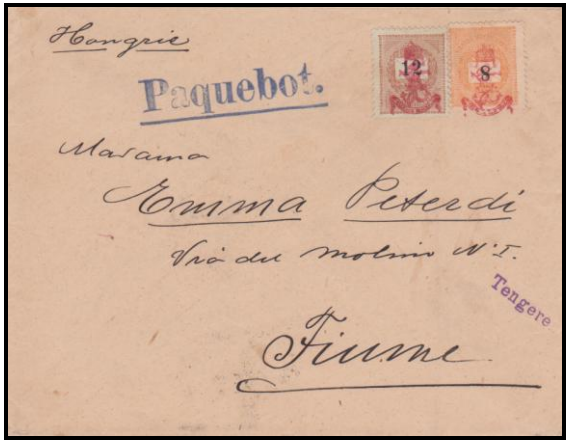
Az bizonyára látszik már az előzőekből is, hogy Peterdi igazi magyar ember volt, szívesen levelezett magyarul (holott még 3-4 más nyelven is tudott) és a szíve mindig hazahozta. Ennek egy kiváló megnyilvánulása, hogy 1899 augusztusától elkezdte egy új fedélzeti bélyegző használatát is, amelyre a horgonyon kívül (visszatérő motívuma mindig a bélyegzőinek) az volt kis betűkkel ráírva (sajnos sok esetben ez nem látszik), hogy „HAZÁNAK HASZNÁLJ”.

Hogy honnan vette ezt a motívumot Peterdi, arra nagyon egyszerű a válasz. A részványtársaság logójából, amit a levelek lezárására használt cimkéken végig lehet követni. (Ez volt már az 1879-es Adria magántársaság jelmondata is, melyet az állami vállalat is átvett.) A bélyegző használatával is bizonyította lojalitását a cégéhez és hűségét hazájához.



33. ábra „Hazának használj" lenyomata bélyegen és a társaság levélzárójában

Ezzel a bélyegzéssel minimum 65 küldeményt ismerünk jelenleg, négy színben (fekete, piros, kék, zöld), amelyből természetesen a zöld színű a legritkább. A bélyegzőt 1901 júniusáig használta. Természetesen a piros színű mutat legjobban a bélyegeken:



34. ábra. 1899. dec. 25-én (Karácsony) a belgiumi Antwerpenből (ma Antwerpen) feladott levél haza a családnak a piros horgonyos „HAZÁNAK HASZNÁLJ" bélyegzéssel. Bizonyára részletes beszámolót küldött, mivel a levél, díjszabása szerint, második súlyfokozatú volt. /2/

9. AZ 1900-AS ÉV ÉS A MÁSODIK BRAZIL ÚT

Peterdi teljesen tisztában volt azzal, hogy 1900. január 1-től Magyarországon új pénzegységet vezettek be és megváltozott a postai tarifa is. Már januárban alkalmazta küldeményein a Turul bélyegeket és a későbbiekben szabályszerűen alkalmazta a Karjcár-Turul vegyes bérmentesítések során az átszámításokat is.

Ezekből a vegyes bérmentesítésű levelekből minimum 10 darab ismert jelenleg, melyekből kétségtelenül egy márciusi levélke emelkedik ki a szépségével, amelyen egy pontozott kis horgony bélyegzés található. Ezt a bélyegzést már korábban is alkalmazta (pl. lásd a 17. ábrát) 1898. és 1900. között mintegy 40 levélen.



35. ábra. A jelenleg ismert legkorábbi Krajcár-Turul vegyes bérmentesítésű levél a Peterdi levelek közül, bécsi 1900. márc. 9-i érkezéssel, Közép-Európa nagytekintélyű bélyegkereskedőjének, Rudolf Friedl-nek címezve, a pontozott kis

horgony egyik legutolsó bélyegzésével, tarifahelyes 25 filléres bérmentesítéssel, a levél hátoldalán a SZAPÁRY gőzös körpecsétjével. /2/

Ebben az évben is termékeny volt a levelek gyártása, több mint 50 db-ot ismerünk 1900-ból. Ezek közül kétségtelenül a második brazil út levelei tűnnek ki. A második út során feltételezhető, hogy Rio de Janeiro-ban, illetve Santos-ban már volt a cégnek kirendeltsége, illetve ügynöke.

Ebben az időben Brazíliából kávét és gyapotot hoztak be az Adria hajói. Peterdi az útja során ezen ügynököknek küldött előre olyan leveleket, amelyekre már egy speciális, nagy horgonyos fedélzeti bélyegzőt készíttetett, amelyen finom cizellált betűkkel olvasható: TENGERENTÚL. Erre az útra Peterdi kapitány a cég második legnagyobb hajóját kapta meg, a Petőfit, amelyet 1893-ban építettek.



36. ábra. Triestből Rió de Janeiro-ba az Adria cég kirendeltségére küldött levél. Ibolya színű nagy horgony bélyegzéssel, 5 Heller-es nyomtatvány bérmentesítéssel, majd továbbküldve Santosba. A küldemény a hátoldal szerint 1900. aug. 8-án érkezett meg Pernambuco-ba, majd aug. 14-én Santosba. /2/

Szinte az egész augusztus hónapot itt töltötte, de közben az egyik kikötőből a másikba is vitt fuvarokat. Ezt bizonyítják azok a belföldi bérmentesítésű levelek, melyek az egyik brazil városból mentek a másik brazil városba. A Brazíliából Európába küldött levelek is a nagy ritkaságok közé tartoznak.



37. ábra. Bahia brazil városból feladott belföldi levél Santosba, a szokásos Paquebot és S.S PETŐFI bélyegzéseken kívül a fekete nagy horgony bélyegzéssel. A levél Santosba aug. 18-án (hátoldali bélyegzés) érkezett meg /1/

A nagyhorgonyos TENGERENTÚL bélyegzést, amelyet csak ezen tengerentúli útja során használt, értelemszerűen a magyar bélyegekkel ellátott borítékokon is megtaláljuk. Ezek közül a legszebbek a világosabb árnyalatú Turul bélyegeken használtak.



38. ábra. Brazíliából Budapestre küldött levél, Prückler bélyegkereskedőnek, a fekete nagy horgonyos bélyegzéssel. A hátoldali bélyegzések alapján a levél 1900. szept. 28-án ért Algir-ba és október 4-én Budapestre. /3/



39. ábra. 1900. aug. 8-án Pernambuco-ból Santosba a tengeren feladott nyomtatvány szabályos 2+3=5 Fillér nyomtatvány bérmentesítéssel „PAQUEBOT”, „S.S. PETŐFI” és nagy horgonyos TENGERENTÚL bélyegzésekkel /3/

Az év hátralévő hónapjaiban is gyártotta a szebbnél szebb küldeményeket, akár „Tengeren” volt, akár „Kikötőben”.



40. ábra. 1900. dec. 13-án a „Tengeren” megírt és Bari-ból feladott zárt levelezőlap, szabályos 25 filléres bérmentesítéssel, a „HAZÁNAK HASZNÁLJ” fedélzeti bélyegzéssel Marseille-be, ahová 2 nap múlva meg is érkezett /2/



41. ábra. 1900. év végén Belgiumból („Kikötőben”) Pécsre feladott tengeri levél a „HAZÁNAK HASZNÁLJ” fekete fedélzeti bélyegzéssel /2/

10. AZ 1901-1914-ES ÉVEK

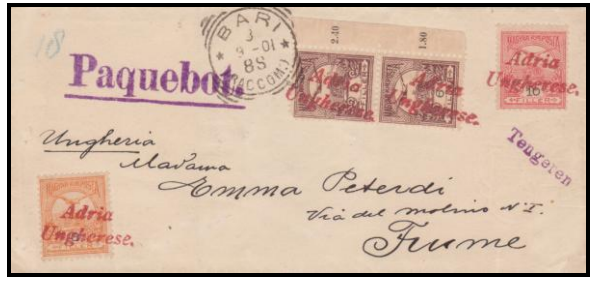
Ezekben az években egyre csökkenő intenzitással keletkeztek a küldemények, amelyre jellemző az alábbi számsorozat a jelenleg ismert küldemények darabszámairól:

1901:	58 db
1902:	11 db
1903:	8 db
1904:	4 db
1905:	2 db
1906:	6 db
1907:	1 db
1908:	3 db
1909:	1 db
1910:	3 db
1911:	2 db
1912:	1 db
1913:	6 db
1914:	3 db

Közben Peterdi kapitány kisebb hajókon szolgált, mint pl. az Almássy, Rákóczi, Szeged, Zichy, Zrínyi.

Zsenialitása és képzelőereje ebben az időszakban sem hagyta cserben és számtalan szebbnél szebb küldeményt néhány új bélyegzés bevezetésével hozott létre. Lássunk ezekből néhány tipikusat.

Ebben az időszakban keletkezett az úgynevezett „*Adria/Ungherese*" kétsoros bélyegzés, amelyből jelenleg mindössze 4 db-ot ismerünk:



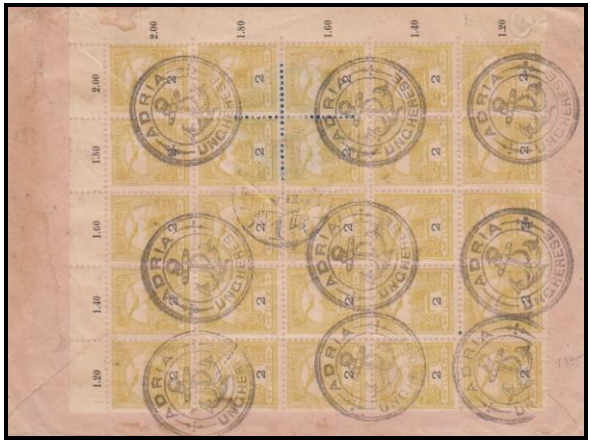
42. ábra. 1901. szept. 3-án a „Tengeren" megírt és Bari-ból feladott szabályos bérmentesítésű, 25 filléres levél piros kétsoros Adria/Ungherese bélyegzéssel Fiuméba, ahova a levél szept. 5-én meg is érkezett /3/

1901 novemberétől 1903. november végéig használták az ún. nagykörös „ADRIA /UNGHERESE" bélyegzést, amelyekből jelenleg minimum 17 db-ot ismerünk fekete, kék és piros színben.



43. ábra. 1901. nov. 18-án, a „Tengeren" megírt, de Riposto kikötőben feladott, Pécsre címzett levél, szabályos 25 fillér bérmentesítéssel, nagykörös „ADRIA/UNGHERESE" piros bélyegzéssel /2/

Ebből az időszakból gyakran előfordul nagyobb összefüggések felhasználása is.



44. ábra. Valahol a „Tengeren” megírt második súlyfokozatú levél hátoldala, szabályos 50 fillér bérmentesítéssel, fekete „ADRIA/UNGHERESE” bélyegzéssel Fiuméba, ahová 1902. jan. 8-án érkezett meg /2/

Az „ADRIA/UNGHERESE” horgonyos bélyegzésből 1904 októbere és 1913 decembere között még felhasználásra került egy úgynevezett kiskörös bélyegzés is fekete, kék, lila, piros és zöld színben, amelyből minimum 20 db-ot ismerünk jelenleg.

Ismeretes még egy „Adria/UNGHERESE” bélyegzés is fekete, kék és piros színben, de az szögletes, felhasználása jelenleg 1904 novembere és 1913 augusztusa között ismert. Mindössze 4 küldeményt ismerünk jelenleg belőle.



45. ábra. 1908. máj. 3-án a RÁKÓCZY hajón, a „Tengeren” megírt, de Molfetta kikötőjében feladott, Rómába címzett levelezőlap, szabályos 10 filléres bérmentesítéssel, kiskörös, zöld színű „ADRIA/UNGHERESE” bélyegzéssel /2/



46. ábra. 1904. nov. 4-én valahol a „Tengeren” megírt és Fiuméba november 8-án megérkezett szabályos bérmentesítésű 25 filléres levél „Adria/UNGHERESE” zöldeskék szögletes bélyegzéssel, Fazekas Bélának, az Adria részvénytársaság igazgatójának címezve /2/

Peterdi kapitány hajóival az afrikai partokat is gyakran útba ejtette.



47. ábra. 1913. aug. 9-én Gibraltárból Triest-be feladott levél 5x2+15 Cent spanyol-marokkói bélyegekkel (a felülnyomás szövege: Correo Espanol Marruecos) az „Adria/UNGHERESE" fekete szögletes bélyegzésével. A bélyegek jobb szélén lévő „rögzítő szegecsfejjel" ellátott ívszél még érdekesebbé teszi a küldeményt. /3/

Ebből az „Adria/UNGHERESE" szögletes bélyegzésből létezik még egy sorszámmal ellátott változat is.



48. ábra. „Adria Ungherese 3" /4/

A monográfia szerint (VI. kötet 820. oldal) sorszámuk 1-től 4-ig terjed és a számok a postakezelésre jogosult hajók sorszámát jelentik. Felhasználási idejük: 1892. szeptembertől 1905-ig.

Az előzőekben a tengeri leveleken keresztül igyekeztünk bemutatni a Peterdi István kapitány által zseniálisan kitalált és fegyelmezett következetességgel előállított, tipikus leveleket és azok különleges bélyegzéseit. A szerzők által ismert küldemények széles tárháza lehetővé tette, hogy mindegyikre egy-egy példát találjunk.

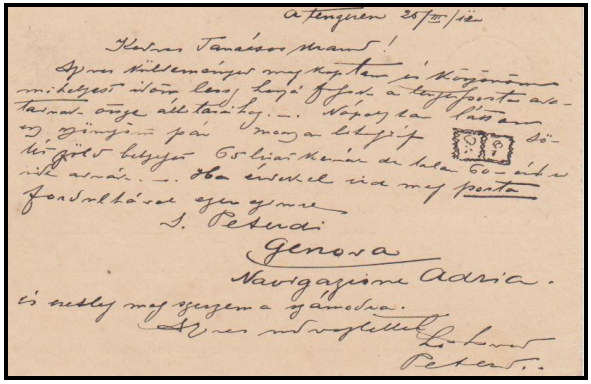
11. PETERDI KAPITÁNY LOGISZTIKAI ÉS FILATÉLIAI TEVÉKENYSÉGE

Az kétségtelen tény, hogy a kapitány filatéliai zseni volt, így jogosan érdemli meg azt a bélyegekből álló koszorút, amit a cikk végén közölt képen önmagának meg is alkotott.

Személyével kapcsolatban az nyilvánvaló, hogy a kapitány bélyeggyűjtő is volt, értett hozzá. Amikor a szárazföldön volt, akkor nyitott szemmel járt, kereste a kapcsolatokat, megkereste a városokban a gyűjtőket, kereskedőket. Erre egy kiváló példa a századforduló és a XX. század első felének neves magyar gyűjtőjéhez, Rédey Miklóshoz írt sorai (részletek):

.. küldeményed megkaptam. Mihelyst időm lesz hozzá fogok a tengeriposta adataimat össze állítani .... Nápolyban láttam egy gyönyörű pár magyar bélyeget – rajz – sötétzöld bélyegek 65 lírát kérnek, de talán 60-ért is ide adnák. Ha érdekel írd meg postafordultával ezen czímre és esetleg megszerzem számodra. ...

(Nyilvánvalóan itt egy réz (vagy netán kő) 3 kr-os párról volt szó.)



50. ábra. Peterdi levele 1912. márc. 25-én Rédey Miklós neves magyar bélyeggyűjtőhöz /3/

Tehát Peterdi ismerte a kor legnevesebb gyűjtőit, kereskedőit, levelezésben állt velük és nagy valószínűséggel szállította nekik a szebbnélszebb alkotásokat. Ha jól megfigyeljük a levelezésének címeit, akkor négy csoportot különíthetünk el egymástól:

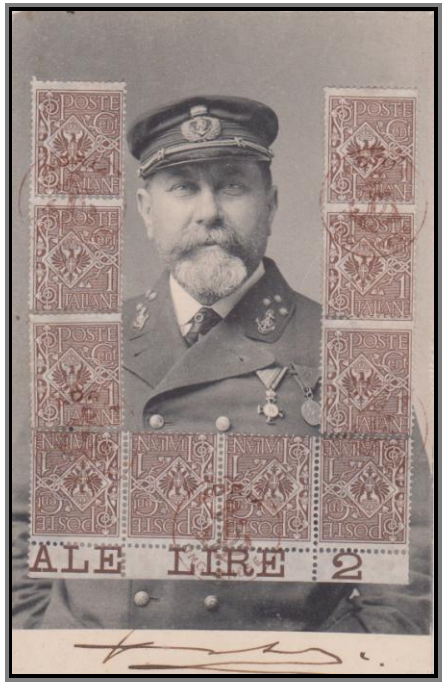
1. **<u>Családi levelezések</u>**, főleg Fiuméba. Ez a teljes vizsgált mennyiség kb. 25 %-a. Ezeknél a küldeményeknél a családtagok nyilván ki voltak oktatva, hogy egy érkező borítékot hogyan kell kinyitni és tárolni.
2. **<u>Hivatalos levelezések</u>** az Adria Részvénytársaság központjával. Ezek a levelek általában barna színűek és előre megcímzett borítékokban kerültek feladásra (ld. 16. ábra). Ezek a vizsgált mennyiség kb. 10%-át jelentik. Nyilván a központban is tudták, hogy az ilyen leveleket óvatosan kell kibontani és a „kapitánynak" el kell tenni.
3. **<u>Filatéliai levelezések.</u>** Ezekre már korábban mutattunk néhány példát. Nyilván ezek a levelek nem kerültek vissza a feladóhoz, hanem cseréként, vagy pénzért, vagy szívességért küldte a kapitány a címzettekhez. Ezek aztán az elmúlt 100 évben a filatéliai berkekben keringtek, és keringenek ma is.
4. **<u>Ügynöki hálózat.</u>** Ezt a rendszert nyilván a kapitány előre kigondolta és azt megfelelően ápolta. A rendszer lényege az volt, hogy minden jelentősebb kikötőben voltak olyan ügynökök, akik a hajózási társaság ügyeit intézték és a kapitány ezeknek küldte az elkészített leveleket, persze kioktatva őket is, hogy szépen bontsák azokat fel és jól őrizzék meg, amíg újból nem találkoznak. Ilyen ügynökök voltak pl.

Bariban:	Milella
Cataniá-ban:	Ucelli
Genová-ban:	Saviotti
Marseille-ben:	Gardone
Messiná-ban:	Rupnik
Nápolyban:	Buriello
Palermoban:	Kuner
Triest-ben:	Clescovich

Arra is külön figyelt, hogy azoknak az ügynököknek írjon rendszerint, akiket 3-4 nap múlva meg is látogat, mivel kiköt náluk. Így pl. amikor elindult Nápolyból, akkor írt Genovába, Genovából írt Marseille-be, stb.

Ezekhez az ügynökökhöz címzett levelek is jó állapotban maradtak fenn, de még lényegesebb az, hogy visszajutottak a feladóhoz, így azokat később el tudta ismét adni, ajándékozni vagy cserélni. Ez az oka annak, hogy viszonylag

nagyszámú levél maradt fenn az utókorra és azok nem semmisültek meg. A kapitány nemcsak féltő gonddal megírta azokat, hanem gondoskodott is arról, hogy azok avatott kezekbe kerüljenek és emléket állítsanak neki az utókor számára.



49. ábra. Peterdi kapitány fényképe bélyegkoszorúban /3/

Sajnos a kapitány 1916-ban, életének 52-ik évében, komolyabban megbetegedett és így kivált az Adria kötelékéből. Ez még megtaláltatik a társaság naplójában. A további sorsa azonban homályba vész. Mint egy üstökös, mely felragyog és utána eltűnik a világűr sötétjében. Nyoma veszett. Vajon megérezte ezt ő előre? Ezért volt az "MKA + üstökös" bélyegző? De az utókor nem feledkezik meg róla, gondolunk rá, és megköszönjük neki azt a sok örömet, melyet leveleivel a gyűjtőknek szerzett.

12. A „PETERDI-LEVELEK" FILATÉLIAI ÉRTÉKELÉSE

1. Mint láttuk, a levelek egy része az Adria társaság hivatalos borítékján lett megírva és a fiumei igazgatóság címére szólt. A legnagyobb valószínűséggel diszpozíciós tartalommal, mivel ez volt a legolcsóbb és legbiztosabb kommunikációs lehetőség abban a korban.
2. Ezek a borítékok ott mindenki számára láthatók voltak. Ha a társaságnak a legkisebb kifogása lett volna a hajóposta levelek külalakjával kapcsolatban, azt direkt úton postafordultával a hajós személyzet tudomására hozhatták volna. Erről szó sem volt. A levelezés nyomait egészen 1914-ig megfigyelhetjük. VÀLTOZATLANUL!
3. Azt az állítást, hogy Peterdi kapitányt a sok szép bélyegző miatt leváltották volna, vagy egyéb megtorlással éltek volna ellene, még a legnagyobb tengeri posta kutatók, élükön az igen alapos, nem elfogult, nem filatelista kutató, dr. Zsigmond Gáborral, SEM TUDTÀK ALÁTÁMASZTANI. Ezt a rémhírt csak kitalálta egyszer egy rosszmájú irigykedő, és arról ezt mindig, legtöbbször szó szerint, a legtöbb „szerző" átmásolta.
4. El lehet-e másként képzelni, hogy Peterdi kapitányt egyrészt a fentiek alapján többszörösen üldözik, ugyanakkor I. Ferenc József

császár és király az Adria előterjesztésére/!/ 1907-ben - egy másik kapitánnyal együtt, - kiváló munkájáért arany érdemjellel tüntette ki? EZ VISZONT TÉNY!

5. A Peterdi-bélyegzőket kifogásoló, orrfintorító puristákat pedig megkérdeznénk:
   a. Mi lett volna, ha bélyegzők helyett a borítékra kézírással jegyezték volna fel, hogy pl. „Tengeren", „Kikötőben", „MKA", „M.K. Adria" stb.? Akkor az szerintük rendben lenne? És ha igen, akkor ezek szerint csak a gumibélyegzők használata miatt van kifogásuk? Hogyan van ez?
   b. Az összes tengerparti postahivatal, egészen Brazíliáig, a szóban forgó leveleket kifogás nélkül elfogadta és továbbította. Az egész tárgyalt időszakból (1897-1914) egy eset kivételével NEM ISMERÜNK MEGPORTÒZOTT MAGYAR HAJÒPOSTA LEVELET!

Ezzel az összefoglaló anyaggal és kiadvánnyal a Mafitt tisztelegni kíván Peterdi István kapitány és hajóstársai filatéliai tevékenysége előtt és az időközben ismertté vált vitathatatlan tények birtokában az általuk kezelt leveleket a MAGYAR POSTATÖRTÈNET GYÖNGYSZEMEINEK KELL TEKINTENI.

Ezzel óhajtunk adózni a nagy hajós és nagy hazafi szellemének, születésének 150-dik évfordulója alkalmából.

IRODALOMJEGYZÉK:

[1] Die Ungarische Seepost (Donaupost 1928. dec. 5.)
[2] Magyar Bélyegek Monográfiája I. és VI. kötet
[3] Mervyn Benford: Captain Peterdi (Stamps of Hungary 1983. március)
[4] Dick Frost: Turuls, PAQUEBOTS and Peterdi (Stamps of Hungary 1992. június)
[5] Dick Frost: More on Captain Peterdi (Stamps of Hungary 1998. december)
[6] Dick Frost: Even More on Peterdi (Stamps of Hungary 1999. március)
[7] Horváth József: a „Nautica" (A fiumei Tengerészeti Akadémia története. 1999.)
[8] Dr. Paul J. Szilagyi: Notes on the Hungarian Sea Mail (1) (Stamps of Hungary 1999 december)
[9] Dr. Paul J. Szilagyi: Notes on the Hungarian Sea Mail (2) (Stamps of Hungary 2000. március)
[10] Dr. Paul J. Szilagyi – Alfred Pirotte: Notes on the Hungarian Sea Mail (3) (Stamps of Hungary 2000. június)
[11] D. Nagy: Further Notes on Captain Peterdi (Stamps of Hungary 2000. szeptember)
[12] Csaba L. Kohalmi: Kikötőben Marking on a German South West Africa Colonial Cover (The News of Hungarian Philately (2001. április-június)
[13] Dr. Paul J. Szilagyi – Alfred Pirotte: Notes on the Hungarian Sea Mail (4) (Stamps of Hungary 2001. december)
[14] John Gilbert: The Adria Sea Navigation Co. Fiume – a Brochure of 1929 (Stamps of Hungary 2007. szeptember)
[15] Dr. Zsigmond Gábor kutatásai Peterdi életútjáról, eddig publikálatlanul, valamint doktori disszertációja a magyar kereskedelmi tengerészetről.

A DÍJJEGYES ZÁRT TÁVIRAT-LAPOK 1888–1919. KÖZÖTT



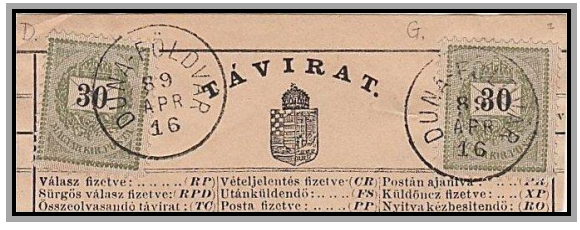
VARJASI MIHÁLY, NADAP

A Philatelica 13/2 számában cikk formában is megjelent Mafitt székfoglaló előadásomban megpróbáltam a táviratokról egy összefoglaló képet adni a gyűjteményem bemutatásán keresztül. Ismertettem a feladott és a kézbesített táviratokat.

Ezt kiegészítve, ezúttal az 1888 – 1919 között forgalomban lévő díjjegyes zárt távirat lapokat szeretném bemutatni, amik a táviratok feladását nagymértékben megkönnyítették!







(illusztrációk folytatása a következő oldalon)

1888. JÚNIUS 1. BÉRMENTESÍTÉS FRANKO JEGYEKKEL

Baross Gábor, a „Vasminiszter” rendelete a Posta, a Kocsiposta és a Távírda Hivatalok egyesítésével és az új franko jegyek (a fekete számú krajcárosok) 1888. június 1-i kiadásával együtt előírta, hogy az addig készpénzben bérmentesített távirdai küldeményeket is franko jegyekkel bérmentesítsék (ez volt az un. frankokényszer.)

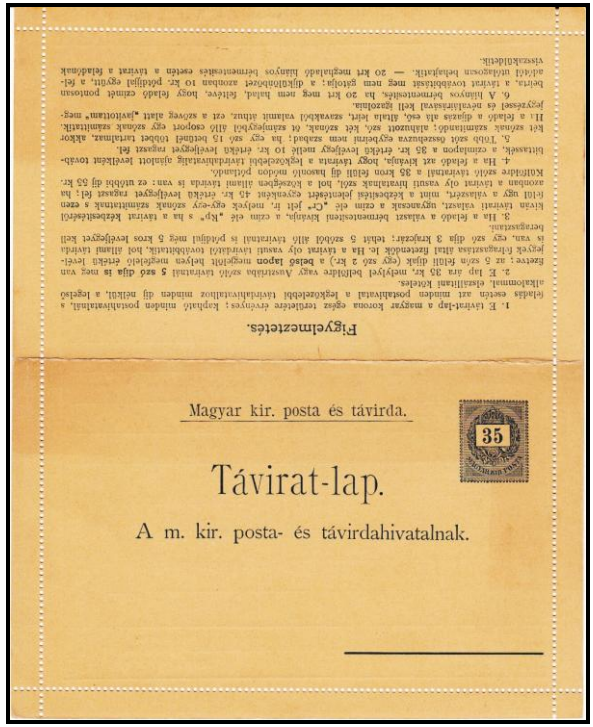
Így lett ez a táviratokkal is, ha azok bérmentesítése (a rendelet szerint) a 10 forintot meg nem haladta.



1. ábra. Az új franko jegyek távirati használata

1888. JÚLIUS 1. ZÁRT TÁVIRAT-LAP BEVEZETÉSE

Már egy hónap múlva, 1888. július 1-én azt is lehetővé tették, hogy postai úton ott is lehessen táviratot feladni, ahol nem volt távírdahivatal,, mégpedig úgy, hogy a már ismert zárt-levelezőlapok mintájára − úttörő magyar postai újításként − bevezették a 35 krajcáros díjjegyű zárt „Távirat-lapot”.

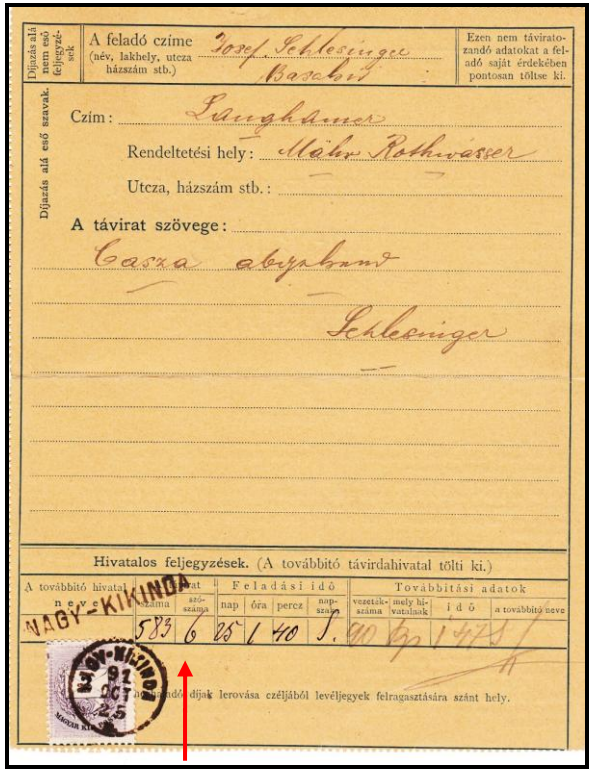


2. ábra. 35 krajcáros zárt Távirat-lap

Ezzel a lappal akár a postán, akár a levélgyűjtőszekrénybe bedobva lehetett feladni táviratot. Ezt bérmentesen − a távírási díjban bennfoglalva − expressz levélként kellett a legközelebbi állami vagy vasúti távírda állomásra kézbesíteni és onnan táviratozni a címállomásra.

A „Távirat-lap” 35 krajcáros díjjegye a távirat 24 kr alapdíját, egy krajcár nyomtatványdíjat, és a címzést is beleszámítva 5 szó továbbításának szavankénti két krajcáros, azaz együttesen 10 kr díját foglalta magában.

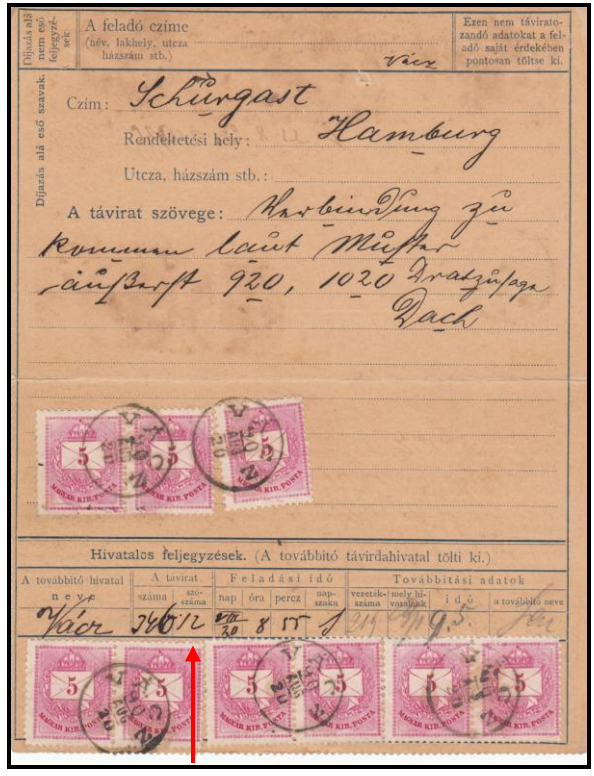
Minden ezen felüli, legfeljebb 15 betűből vagy 5 számjegyből álló szóért további két krajcárt kellett franko jegyekben a távirat-lap megfelelő helyére felragasztani. Tehát egy hatszavas távirat a plusz egy szó miatt két krajcárral került többe, vagyis díja 37 krajcár volt.



3. ábra. 6 szó = 37 krajcár

Külföldre az egykrajcáros nyomtatványdíjon felüli alapdíj 30 krajcár volt és nem tartalmazta az első 5 szó továbbításának díját. A szódíj változó, például Németországba 4 krajcár volt.

Az alábbi 12 szavas távirat díja tehát 30 + 1 + 12x4 = 79 krajcár. Ehhez a 35 krajcáros zárt táviratlapot csak 44 krajcárral kellett volna kiegészíteni, amit − feltehetően kisebb címletű bélyegek hiányában − egy krajcárral túlfizetve 9 darab 5 krajcáros bélyeggel teljesítették.

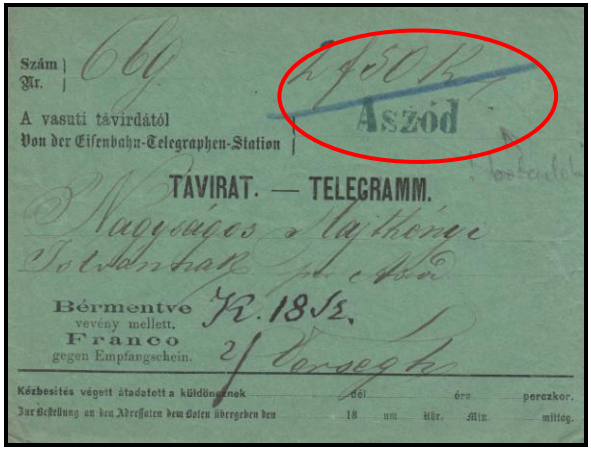


3a ábra. 12 szavas távirat Németországba

Természetesen a rendelet lehetővé tette, hogy a közönség különlegesen kezelt táviratokat is feladhasson, mint például válasz fizetve (RP); sürgős (D); postakörzeten kívülre, küldönccel kézbesítve (XP) , stb. Az alapesetben tízszavas

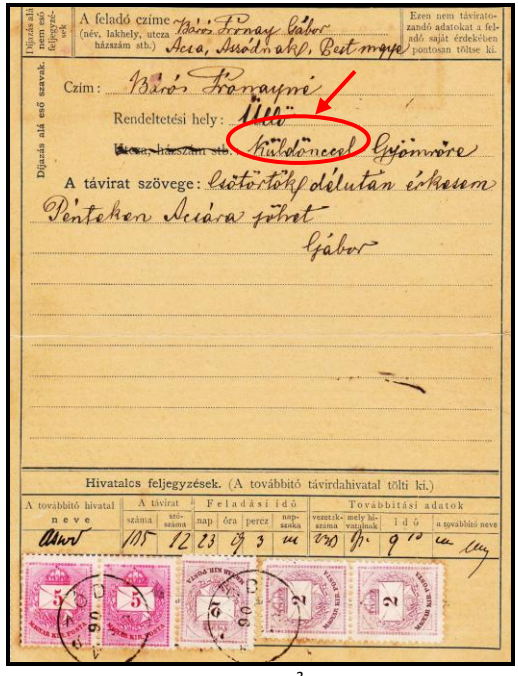
fizetett válasz díja 45 krajcár volt, a sürgős távirat feladási díja pedig az alaptávirat díjának a háromszorosa. A szolgáltatások kombinálhatók is voltak, például „sürgős válasz fizetve” (RPD.)

A küldöncös táviratok díjazása a fentieknél sokkal bonyolultabb volt, mert különbség volt az állami és a vasúti távírda hivatalok között. Az állami hivatal általában a városban, leggyakrabban a postával közös épületben, a városközpontban volt, míg a vasútállomás távolabb esett, a város szélén, vagy akár több kilométerre a településektől. Egy vasútállomás körzetébe több falu, puszta, kastély is tartozott. Az aszódi vasútállomásról például 2 forint 50 krajcárért vittek ki egy táviratot!


Szám / Nr. 69
A vasuti távirdától / Von der Eisenbahn-Telegraphen-Station
Aszód
TÁVIRAT. — TELEGRAMM.
Bérmentve vevény mellett. / Franco gegen Empfangschein.
Kézbesítés végett átadatott a küldönczenek ... dél ... óra ... perczkor.
Zur Bestellung an den Adressaten dem Boten übergeben den ... 18 ... ütkor. Min. ... mittag.

4. ábra. Aszód – Versegh kézbesített távirat

Mivel a küldöncdíj függött a távolságtól és a napszaktól is, erre nem vonatkozott a frankokényszer. Kifizetését így rendszerint a címzettre is maradt[1], és csak azt jelölték, hogy a táviratot kézbesítéséhez küldönc (német nyelven is előforduló jelzése: bote) szükséges.


A feladó címe (név, lakhely, utcza házszám stb.) Báró Fornay Gábor Acsa, Surdnak pl. Pest megye
Ezen nem táviratozandó adatokat a feladó saját érdekében pontosan töltse ki.
Díjazás alá eső szavak.
Cím: Báró Fornayné
Rendeltetési hely: Üllő
Küldönccel Gyömrőre
A távirat szövege: Csütörtök délután érkezem Pénteken Acsára föbat Gábor
Hivatalos feljegyzések. (A továbbító távirdahivatal tölti ki.)
A továbbító hivatal neve | A távirat száma, szószáma | Feladási idő nap, óra, perez, napszaka | Továbbítási adatok vezeték-száma, mely hivatalnok, idő, a továbbító neve
Acsa 105 12 23 9 3 m 240 9 10 m

5. ábra. Küldönccel kézbesítendő [2]

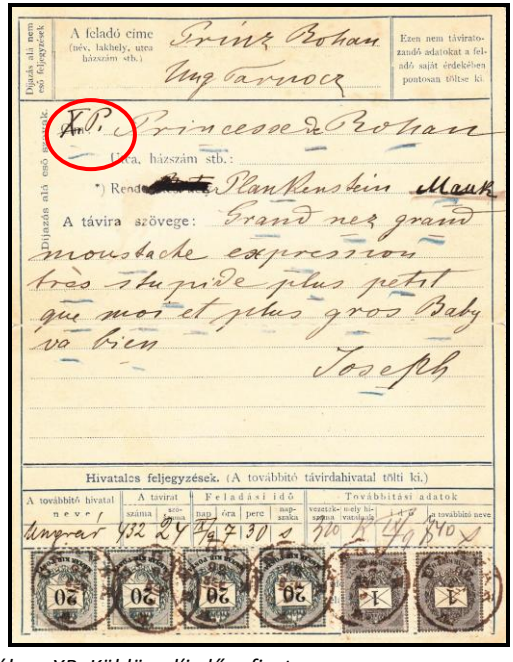
[1] a küldöncdíj ritkábban történt előre fizetése esetén a díjat a kézbesítést követően kiállított „vételi jelentés” alapján a feladáskor letétbe helyezett összegből utólag, úgynevezett ”küldöncdíj elszámolási” bizonylattal számolták el.

[2] Szerk. megj: e táviratlap két krajcárral túlbérmentesített. A feladó által tévedésből ráragasztott utolsó kétkrajcárost azért hagyták értéktelenítés nélkül, mert ez az összeg a postának nem járt, sőt e bélyeg ára akár visszakérhető is volt.

Ha olyan helységbe szólt a távirat, ahol csak vasúti hivatal volt és a táviratot be kellett vinni a településre akkor a távirat kézbesítéséért szavanként egy krajcár vasúti küldöncdíjat kellett fizetni.

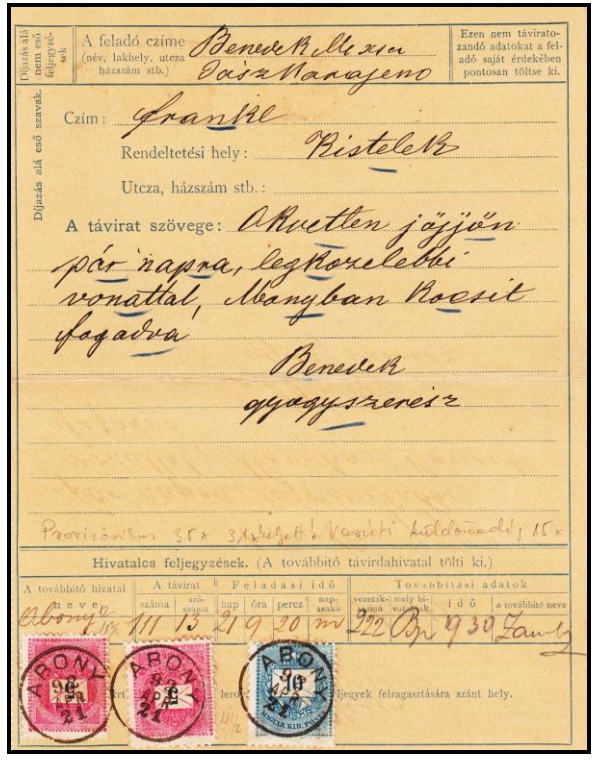
1891. JÚNIUS 1. A KÜLDÖNCDÍJAK EGYSÉGESÍTÉSE

E rendszer bonyolultságát 1891. július 1-én a küldöncdíjak egységesítésével szüntették meg. A feladó által előre fizetendő, napszaktól független küldöncdíjat (XP) 40 krajcár volt.



6. ábra. XP: Küldöncdíj előre fizetve

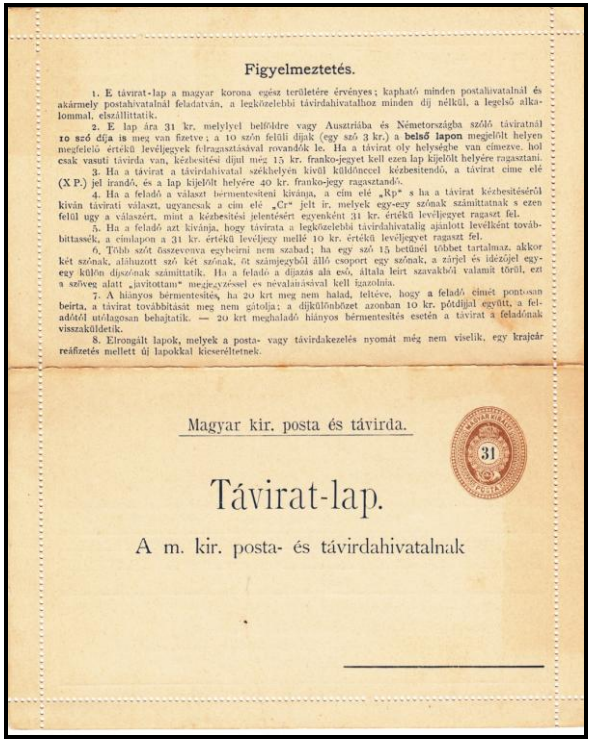
A vasúti küldöncdíjat pedig 15 krajcárban állapították meg.



7. ábra. 1998. ápr. 21-én feladott távirat.

A fenti 35 krajcáros táviratlapon, de már az 1992-es 3 krajcár/szó tarifával (lásd. később) látjuk. Eredetileg csak a bal szélen levő, fésűsfogazású ötkrajcárossal vitték a postára, 40 krajcárra kiegészítve. Ott derülhetett ki a vasúti küldöncdíj szükségessége, és ezért egészítették ki egy sorfogazású ötkrajcárost is tartalmazó 15 krajcárnyi további bérmentesítéssel.

1892. január 1-én[3] a 24 szónál rövidebb táviratokat olcsóbbá téve, eltörölték a 24 krajcár alapdíjat, míg a szódíjat felemelték 3 krajcárra és ezért kiadták a 31 krajcáros díjjegyű zárt Távirat-lapot, ami tíz szó küldési díját és az egykrajcáros nyomtatvány díjat tartalmazta.



Figyelmeztetés.

1. E távirat-lap a magyar korona egész területére érvényes; kapható minden postahivatalnál és akármely postahivatalnál feladatván, a legközelebbi távirdahivatalhoz minden díj nélkül, a legelső alkalommal, elszállíttatik.

2. E lap ára 31 kr. melylyel belföldre vagy Ausztriába és Németországba szóló táviratnál 10 szó díja is meg van fizetve; a 10 szón felüli díjak (egy szó 3 kr.) a **belső lapon** megjelölt helyen megfelelő értékű levéljegyek felragasztásával rovandók le. Ha a távirat oly helységbe van címezve, hol csak vasuti távirda van, kézbesítési díjul még 15 kr. franko-jegyet kell ezen lap kijelölt helyére ragasztani.

3. Ha a távirat a távirdahivatal székhelyén kívül küldönccel kézbesítendő, a távirat címe elé (X P.) jel irandó, és a lap kijelölt helyére 40 kr. franko-jegy ragasztandó.

4. Ha a feladó a választ bérmentesíteni kívánja, a cím elé „Rp" s ha a távirat kézbesítéséről kíván távirati választ, ugyanesek a cím elé „Cr" jelt ir, melyek egy-egy szónak számíttatnak s ezen felül ugy a választ, mint a kézbesítési jelentésért egyenként 31 kr. értékű levéljegyet ragaszt fel.

5. Ha a feladó azt kívánja, hogy távirata a legközelebbi távirdahivatalig ajánlott levélként továbbittassék, a címlapon a 31 kr. értékű levéljegy mellé 10 kr. értékű levéljegyet ragaszt fel.

6. Több szót összevonva egybeirni nem szabad; ha egy szó 15 betűnél többet tartalmaz, akkor két szónak, általuzott szó két szónak, öt számjegyből álló csoport egy szónak, a zárjel és idézőjel egy-egy külön díszónak számittatik. Ha a feladó a díjazás alá eső, általa leirt szavakból valamit törül, ezt a szöveg alatt „javitottam" megjegyzéssel és névaláirásával kell igazolnia.

7. A hiányos bérmentesítés, ha 20 krt meg nem halad, feltéve, hogy a feladó címét pontosan beirta, a távirat továbbitását meg nem gátolja; a díjkülönbözet azonban 10 kr. pótdijjal együtt, a feladótól utólagosan behajtatik. — 20 krt meghaladó hiányos bérmentesítés esetén a táviratot a feladónak visszaküldetik.

8. Elrongált lapok, melyek a posta- vagy távirdakezelés nyomát még nem viselik, egy krajcár reáfizetés mellett új lapokkal kicseréltetnek.

Magyar kir. posta és távirda.

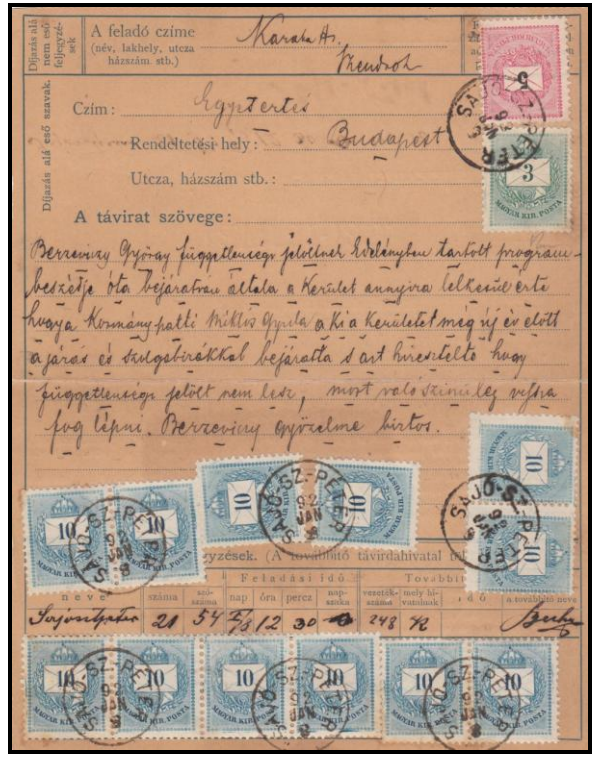
31

Távirat-lap.

A m. kir. posta- és távirdahivatalnak

8. ábra. használatlan 31 krajcáros Távirat-lap

Mivel a hivatalok még rendelkeztek 35 krajcáros díjjegyes zárt távirat-lapokkal, így azok még 1896-ig felhasználhatók maradtak[4]. Ezért láthatunk 1892. után is 35 krajcáros lapokat már az új díjszabás szerint bérmentesítve.



9. ábra. Szendrő-Lád 1892. jan. 8.

[3] Szerk. megj: ez egyben az ezüst alapú forint-fillérről az arany alapú korona-fillér áttérés megkezdésének időpontja is. Az átmenet 1900 -ig, vagyis még nyolc évig tartott.

[4] Az 1896. évi kivonás idején történt késői felhasználásk ezért feltűnően gyakori.

Mivel a pénzreform már nyolc éve folyt, ezért a korona-fillérre való 1900. január 1-i végleges áttérés során a változás csak annyi volt, hogy az eddig 31 krajcáros díjjegyből 62 filléres lett és a szódíj 3 krajcárról az ezzel egyenértékű 6 fillére változott.


Figyelmeztetés.

Upozorenje.

Magyar kir. posta és távirda.
Kr. ug. pošta i brzojav.

Távirat-lap.

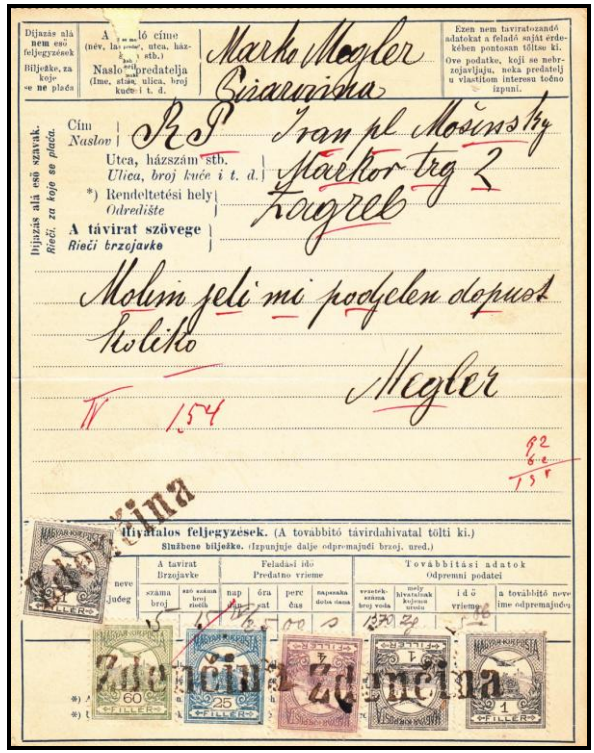
Brzojavnica.

A m. kir. posta- és távirdahivatalnak

Kr. ug. poštanskomu i brzojavnomu uredu

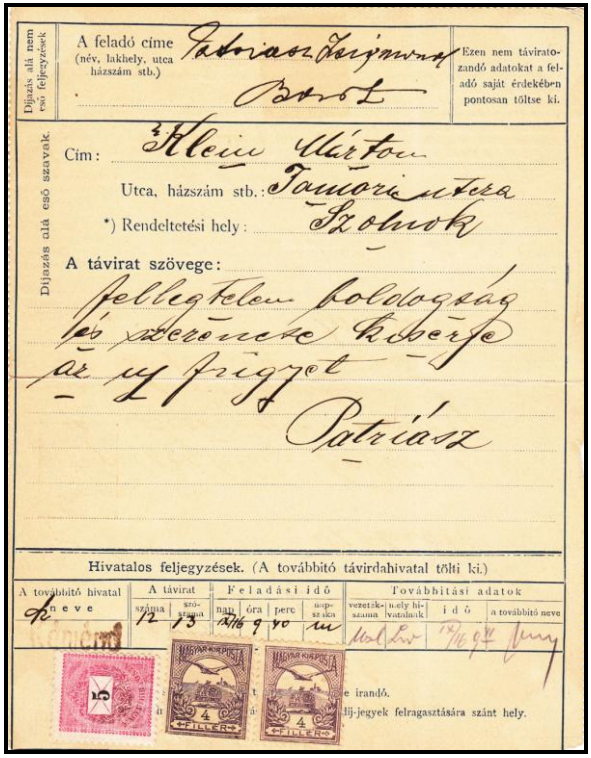
9a ábra. A 62 filléres Távirat-lap próbanyomata

Ez a pénznemváltás a zárt táviratlapoknál is nagyon szép vegyes bérmentesítéseket eredményezett: előfordul 31 krajcár díjjegyes turulos bélyegekkel, illetve 62 filléres lap krajcáros bélyeggel!


Hivatalos feljegyzések. (A továbbító távirdahivatal tölti ki.)

Službene bilješke. (Izpunjuje dalje odpr-majući brzoj. ured.)

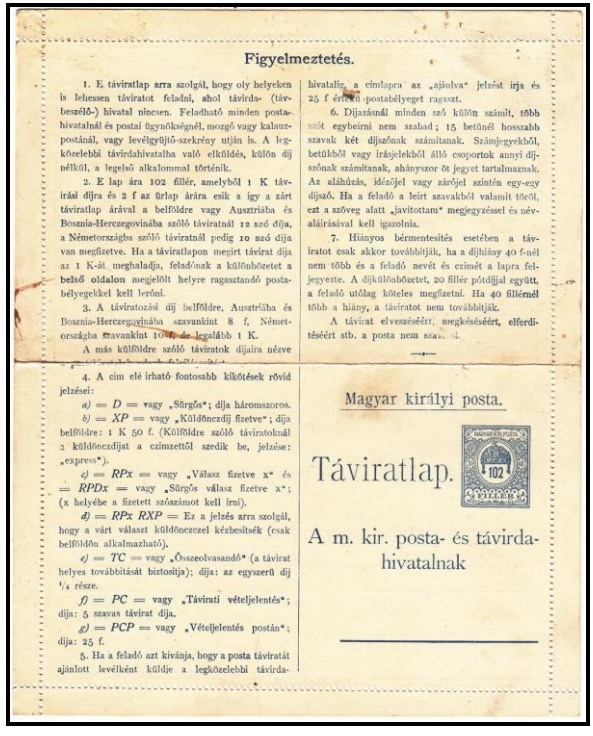
10. ábra. 31 krajcáros lap, filléres Turul címletekkel kiegészített vegyes használata



11. ábra. 62 fillér lap, krajcár-fillér vegyes kiegészítéssel[5]

A boldog békeidők ezután még 15 évig tartottak, gyakorlatilag csak lényegtelen, kisebb módosítások történtek.

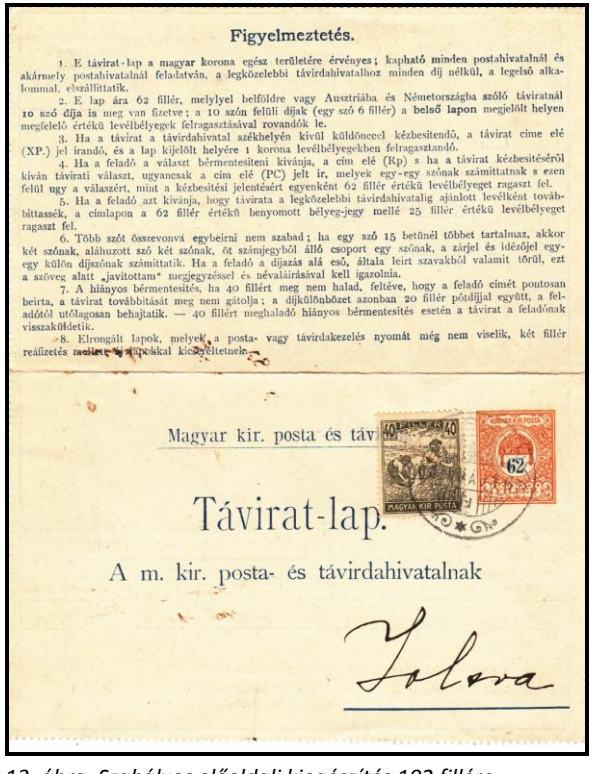
A világháború alatt 1916. augusztus 15.-től azonban már nagyobb áremelkedés következett. A szódíj 6 fillérről 8 fillérre, a minimum díj 100 fillérre, és ehhez hozták forgalomba a 102 filléres díjjegyes zárt Táviratlapot.



12. ábra. 102 filléres Táviratlap

Ilyen lapot azonban használtan még nem láttam. Gyűjteményemben e tarifával csak egy − itt helyesen az előoldalon − 102 fillérre kiegészített 62 filléres lap látható.

[5] A piros 5 krajcros 1900 szeptember 16-i utolsó havi felhasználása. A bélyegzés azért hiányzik, mert a vasútállomáson feladott lapokat időnként szabálytalanul le sem bélyegezték.



Figyelmeztetés.

1. E távirat-lap a magyar korona egész területére érvényes; kapható minden postahivatalnál és akármely postahivatalnál feladatván, a legközelebbi távirdahivatalhoz minden díj nélkül, a legelső alkalommal, elszállíttatik.

2. E lap ára 62 fillér, melylyel belföldre vagy Ausztriába és Németországba szóló táviratnál 10 szó díja is meg van fizetve; a 10 szón felüli díjak (egy szó 6 fillér) a **belső lapon** megjelölt helyen megfelelő értékű levélbélyegek felragasztásával rovandók le.

3. Ha a távirat a távirdahivatal székhelyén kívül küldönccel kézbesitendő, a távirat címe elé (XP.) jel irandó, és a lap kijelölt helyére 1 korona levélbélyegekben felragasztandó.

4. Ha a feladó a választ bérmentesíteni kívánja, a cím elé (Rp) s ha a távirat kézbesítéséről kiván távirati választ, ugyancsak a cím elé (PC) jelt ir, melyek egy-egy szónak számittatnak s ezen felül ugy a válaszért, mint a kézbesitési jelentésért egyenként 62 fillér értékü levélbélyeget ragaszt fel.

5. Ha a feladó azt kivánja, hogy távirata a legközelebbi távirdahivatalig ajánlott levélként továbbittassék, a címlapon a 62 fillér értékü benyomott bélyeg-jegy mellé 25 fillér értékü levélbélyeget ragaszt fel.

6. Több szót összevonni egybeirni nem szabad; ha egy szó 15 betünél többet tartalmaz, akkor két szónak, aláhuzott szó két szónak, öt számjegyből álló csoport egy szónak, a zárjel és idézőjel egy-egy külön díjszónak számittatik. Ha a feladó a díjazás alá eső, általa leirt szavakból valamit törül, ezt a szöveg alatt „javitottam" megjegyzéssel és névaláirásával kell igazolnia.

7. A hiányos bérmentesítés, ha 40 fillért meg nem halad, feltéve, hogy a feladó címét pontosan beirta, a távirat továbbitását meg nem gátolja; a díjkülönbözet azonban 20 fillér pótdijjal együtt, a feladótól utólagosan behajtatik. — 40 fillért meghaladó hiányos bérmentesítés esetén a távirat a feladónak visszaküldetik.

8. Elrongált lapok, melyek a posta- vagy távirdakezelés nyomát még nem viselik, két fillér reáfizetés mellett uj lapokkal kicseréltetnek.

Magyar kir. posta és táv

MAGYAR KIR. POSTA

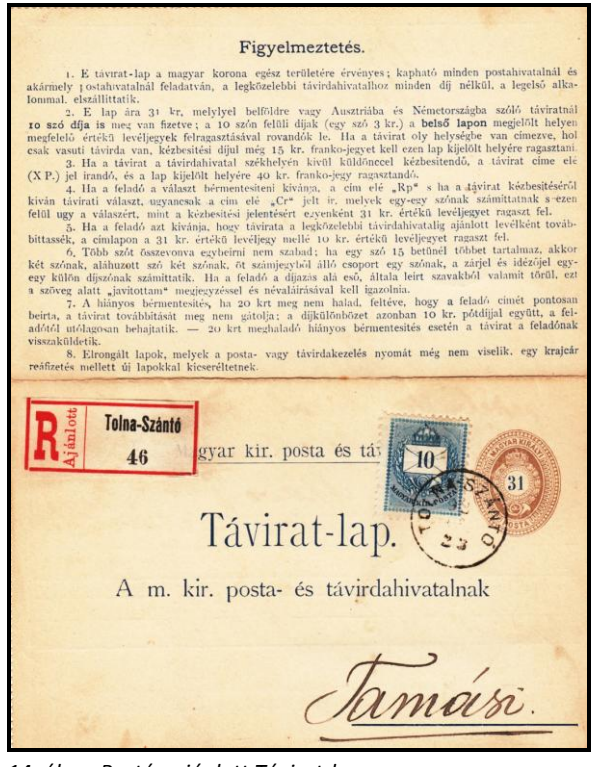
Távirat-lap.

A m. kir. posta- és távirdahivatalnak

Tolna

13. ábra. Szabályos előoldali kiegészítés 102 fillére

A táviratlapokon a távírási díjakat a belső oldalon kellett felragasztani a feladónak. Az előoldalon a postai (ajánlási) díjakat, illetve Az elégtelen bérmentesítés pótdíját ragasztották fel.



Figyelmeztetés.

1. E távirat-lap a magyar korona egész területére érvényes; kapható minden postahivatalnál és akármely postahivatalnál feladatván, a legközelebbi távirdahivatalhoz minden díj nélkül, a legelső alkalommal. elszállíttatik.

2. E lap ára 31 kr, melylyel belföldre vagy Ausztriába és Németországba szóló táviratnál 10 szó díja is meg van fizetve; a 10 szón felüli díjak (egy szó 3 kr.) a **belső lapon** megjelölt helyen megfelelő értékü levéljegyek felragasztásával rovandók le. Ha a távirat oly helységbe van cimezve, hol csak vasuti távirda van, kézbesitési dijul még 15 kr. franko-jegyet kell ezen lap kijelölt helyére ragasztani.

3. Ha a távirat a távirdahivatal székhelyén kivül küldönccel kézbesitendő, a távirat címe elé (X P.) jel irandó, és a lap kijelölt helyére 40 kr. franko-jegy ragasztandó.

4. Ha a feladó a választ bérmentesiteni kivánja, a cim elé „Rp" s ha a távirat kézbesitéséről kiván távirati választ, ugyancsak a cim elé „Cr" jelt ir, melyek egy-egy szónak számittatnak s ezen felül ugy a válaszért, mint a kézbesitési jelentésért egyenként 31 kr. értékü levéljegyet ragaszt fel.

5. Ha a feladó azt kivánja, hogy távirata a legközelebbi távirdahivatalig ajánlott levélként továbbittassék, a címlapon a 31 kr. értékü levéljegy mellé 10 kr. értékü levéljegyet ragaszt fel.

6. Több szót összevonva egybeirni nem szabad; ha egy szó 15 betünél többet tartalmaz, akkor két szónak, aláhuzott szó két szónak, öt számjegyből álló csoport egy szónak, a zárjel és idézőjel egy-egy külön díjszónak számittatik. Ha a feladó a díjazás alá eső, általa leirt szavakból valamit törül, ezt a szöveg alatt „javitottam" megjegyzéssel és névaláirásával kell igazolnia.

7. A hiányos bérmentesítés, ha 20 krt meg nem halad, feltéve, hogy a feladó címét pontosan beirta, a távirat továbbitását meg nem gátolja; a díjkülönbözet azonban 10 kr. pótdijjal együtt, a feladótól utólagosan behajtatik. — 20 krt meghaladó hiányos bérmentesítés esetén a távirat a feladónak visszaküldetik.

8. Elrongált lapok, melyek a posta- vagy távirdakezelés nyomát még nem viselik. egy krajcár reáfizetés mellett uj lapokkal kicseréltetnek.

R Ajánlott Tolna-Szántó 46

gyar kir. posta és tá

Távirat-lap.

A m. kir. posta- és távirdahivatalnak

Tamási.

14. ábra. Postán ajánlott Távirat-lap



Figyelmeztetes.

1. E távirat-lap a magyar korona egész területére érvényes; kapható minden postahivatalnál és akármely postahivatalnál feladatván, a legközelebbi távirdahivatalhoz minden díj nélkül, a legelső alkalommal. elszállíttatik.

2. E lap ára 31 kr, melylyel belföldre vagy Ausztriába és Németországba szóló táviratnál 10 szó díja is meg van fizetve; a 10 szón felüli díjak (egy szó 3 kr.) a **belső lapon** megjelölt helyen megfelelő értékü levéljegyek felragasztásával rovandók le. Ha a távirat oly helységbe van címezve, hol csak vasuti távirda van, kézbesitési dijul még 15 kr. franko-jegyet kell ezen lap kijelölt helyére ragasztani.

3. Ha a távirat a "távirdahivatal székhelyén kivül küldöncczel kézbesitendő, a távirat címe elé (X P.) jel irandó, és a lap kijelölt helyére 40 kr. franko-jegy ragasztandó.

4. Ha a feladó a választ bérmentesiteni kivánja, a cim elé „Rp" s ha a távirat kézbesitéséről kiván táviratí választ, ugyancsak a cim elé „Cr" jelt ir, melyek egy-egy szónak számittatnak s ezen felül ugy a választért, mint a kézbesitési jelentésért egyenként 31 kr. értékü levéljegyet ragaszt fel.

5. Ha a feladó azt kivánja, hogy távirata a legközelebbi távirdahivatalig ajánlott levélként továbbittassék, a címlapon a 31 kr. értékü levéljegy mellé 10 kr. értékü levéljegyet ragaszt fel.

6. Több szót összevonva egybeirni nem szabad; ha egy szó 15 betünél többet tartalmaz, akkor két szónak, aláhuzott szó két szónak, öt számjegyből álló csoport egy szónak, a zárjel és idézőjel egy-egy külön díjszónak számittatik. Ha a feladó a díjazás alá eső, általa leirt szavakból valamit törül, ezt a szöveg alatt „javitottam" megjegyzéssel és névaláirásával kell igazolnia.

7. A hiányos bérmentesités, ha 20 krt meg nem halad, feltéve, hogy a feladó cimét pontosan beirta, a távirat továbbitását meg nem gátolja; a díjkülönbözet azonban 10 kr. pótdijjal együtt, a feladótól utólagosan behajtatik. — 20 krt meghaladó hiányos bérmentesités esetén a távirat a feladónak visszaküldetik.

8. Elrongált lapok, melyek a posta- vagy távirdakezelés nyomát még nem viselik, egy krajcár reáfizetés mellett úi lapokkal kicseréltetnek.

Magyar kir. posta és távirda.

Távirat-lap.

A m. kir. posta- és távirdahivatalnak

Palánkán

Díjazás alá nem eső feljegyzések

A feladó címe (név, lakhely, utca házszám stb.) Dr. Schön Mór Buken

Ezen nem táviratozandó adatokat a feladó saját érdekében pontosan töltse ki.

Díjazás alá eső szavak.

Cim: Steiner

Utca, házszám stb.: Ujvidék

*) Rendeltetési hely:

A távirat szövege: Sok szerencsét boldogságot az új házaspárnak Kivan Dr. Schön és neje

Hivatalos feljegyzések. (A továbbító távirdahivatal tölti ki.)

A továbbító hivatal neve	A távirat száma	szó-száma	Feladási idő nap	óra	perc	napszaka	Továbbítási adatok vezeték-száma	mely hivatalnak	idő	a továbbító neve
Nyusdat	72	13	4	4	1	D	364	u	7½	68

ragasztására szant hely

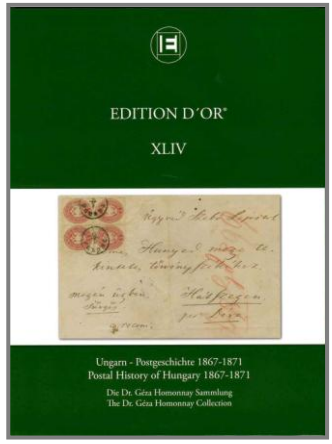
15. ábra. Elégtelen bérmentesítés 10 krajcáros pótdíja az előoldalon és a hiányzó 3 krajcár a belső oldalon

A zárt Távirat-lapok használata jobbára az 1917-18 as évekig tartott. Használatuk megszűnésének pontos időpontját sajnos még nem sikerült tisztázni. Éppen ezért minden ennél későbbi bérmentesítésű Távirat-lap számunkra fontos, új filatéliai ismeretet jelenthet.

E harminc év nagyon sok szép, különleges bérmentesítést hozott a zárt táviratlapokon, melyek megfejtése időnként bizony komoly fejtörést okoz. Épp ezért érdemes vele foglalkozni!

HÍREK

ÚJABB NAGY SIKER: EDITION D'OR XLIV

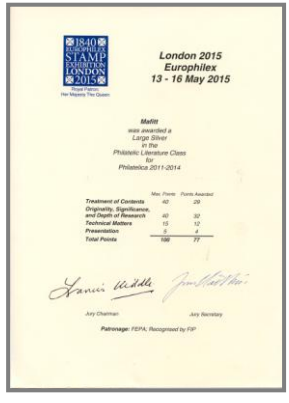


A Corinphila árverőház nemzetközi szinten is kiemelkedő gyűjteményeket bemutató könyvsorozatának 44. kötete dr. Homonnay Géza '67-es kiadásról szóló, idén már a F.I.P. kiállítások „Bajnokok Osztályában" szereplő gyűjteményt tartalmazza.

E kiadvány jelentősége, hogy egy több évtizede kezdett vitára pontot téve nemzetközi szinten is elfogadottá tette a '67-es bélyegsor első magyar bélyegkiadásként való szerepeltetését. A Corinfila e kiadványt követő árverési katalógusaiban a magyar kiadások már a '67-es kiadással kezdődnek. Remélhető, hogy ezt a tényt előbb utóbb a nemzetközi katalógusok is tudomásul veszik.

A PHILATELICA KIÁLLÍTÁSI ÉRTÉKELÉSE

Lapunk irodalmi osztályban immár harmadszor nyert nemzetközi kiállításon nagy ezüstérmet. Ezúttal idén májusban a London 2015 FEPA kiállításon. Szerzőink számára, illetve egy esetleges továbblépéshez is, érdemesnek találjuk közölni az értékelés részleteit. Ebből kitűnik, hogy a zsürorok elsősorban a tartalomnál láttak javítási lehetőséget.



E szempontnál nem csak a tartalmat magát, hanem az áttekinthető szerkesztést, a szövegezés érthetőségét az illusztráltságot, valamint a többnyelvű hozzáférhetőséget kell értékelni. Mivel a CD mellékletet is figyelembe véve ez utóbbiak színvonala magas, tehát előbbre lépni valószínűleg csak az évenkénti kétszer 40 oldal körüli terjedelem növelésével tudnánk.

Laphoz szerencsére egyre több cikk érkezik. Ez a honlapunk található *szerkesztői oldalon* látható, hogy e lapszámmal egyidejűleg, már a következő előkészítését is megkezdhettük.



A terjedem, vagy az esetleges évi kettőnél gyakoribb megjelenés fő akadálya ma már csak a fordítási munkára vállalkozóknak a tagságunk létszámához képest viszonylag alacsony aránya.

Öröm azonban, hogy ebben fiatal − illetve koruk ellenére is fiatalos − segítőink a legaktívabbak. Valamennyiünk nevében köszönetem fejezem ki a fáradozásukért!

A MAFITT HONLAPJÁNAK ÚJDONSÁGAI

Az elmúlt időszakban történt változások honlapunk megjelenésében is előrelépést hoztak.



Bár nem a legfontosabb, de minden bizonnyal a legfeltűnőbb változás a jobb szélen sötétzöld háttérben megjelent látogatói statisztika. Itt látható, hogy jelenleg 10 országból napi átlag 30-40 látogatónk érkezik honlapunkra, meglepő módon Magyarország és Szlovákia után Brazíliából a harmadik helyen. E kiemelkedően magas érdeklődés ellenére eddig semmi kapcsolatunk sem volt délamerikai magyar filatélia iránt érdeklődőkkel. A számláló jelzésére azonban igyekezni fogunk majd valamilyen módon elérni őket!

A címtől balra a Mafitt legutóbbi alapszabály-módosításával elfogadott új kék színű logónk részlete látható. Jobbra a Philatelica címlap-képére klikkelve az eddig megjelent számok, míg a mellette levő „New” feliratú, forgó baseball-labdára klikkelve a készülő számok többnyelvű szerkesztői oldala érhető el.

A legfontosabb, nagy jelentőségű előrelépés, hogy Kőhalmi Csaba jóvoltából mostantól összes idei hírünk angol fordításban is olvasható. Ezek németül való nyelvhelyes megjelenéshez azonban még vállalkozóra lenne szükség. Addig a Hírek német szövege egyelőre csak angolból, gépi fordítással és csak a legszükségesebb kiigazításokkal készül.

HÍREK A HONLAPRÓL

Gyakran kapok olyan kérdéseket, amelyek egy azonnali válaszra fordítható időm hiányában, hosszabb várakozás nélkül honlapunkról közvetlenül is elérhetők lennének. A legtöbb kérdést például a tagdíj befizetésével kapcsolatos tudnivalókról kapom, pedig ezek a „Tagság” oldal elején megtalálhatók.

Remélve, hogy tagjaink kedvet kapnak a tájékozódáshoz honlapunkon, ízelítő idei híreink címeiből:

Őszi programunk, benne: Lyman Caswell szeptemberi székfoglalója *(2015.8.21./9.26. Lásd a képet jobbra.)*



A Mafitt tagjai a "HUNFILA 2015 Tata" kiállításon *2015.6.24. / 7.7.*)

A Mafitt júniusi elnökségi ülése *(2015.6.20.*)

A Mafitt 2015. évi rendes közgyűlését (jegyzőkönyv, módosított alapszabály (*2015.5. / 6.3*)

Philatelica 15/1 számának megjelenése (*2015.05.01*)

Meghívó a Mafitt 2015. évi beszámoló közgyűlésére (*2015.4.5*)

Helmut Kobelbauer Mafitt székfoglalója a Bélyegmúzeumban (*2015.4.9*)

A Mafitt 2015. évi tagdíjbélyege, tagdíjfizetési tájékozató *(2015.1.11)* (*a szerk.)*

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

A lap teljes tartalma és digitális lemezmelléklete a Mafitt honlapjáról letölthető: www.mafitt.hu

This paper and the CD attachment is available on the website of Mafitt at www.mafitt.hu

XXV. évfolyam

ISSN 0324–4806

Magyar Filatéliai Tudományos Társaság
Hungarian Society for Philatelic Research

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

A Philatelica nyomdai kivitezéséhez a **Gervay Mihály Magyar Postatörténeti Alapítvány** nyújt támogatást-

Ára: 1.800 Ft

A Philatelica díjai – Awards of Philatelica



2013.





2014





2015

A Mafitt nevének angol fordítását e kiállítások között helyesbítettük
The Mafitt’s name in English were corrected between this exhibits