25
1

Philatelica

2025/1

Tartalom:

Dán János:	A hadműveletek időszakának postaforgalma – III. rész A szegedi postaigazgatóság 1944-1945	1
Dr. Lővei György:	A magyar légiposta 1922-1928 közötti időszakának néhány kérdéséről	12
Szücs Károly – Tóth György:	A pengő-forint átmenet, mint a Hiperinfláció 28. periódusa	37
Hírek		41

Szerkesztő: Szücs Károly, Mafitt tagja és a Gervay alapítvány kurátora
Fordítás: Dán János

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

Helyreigazítás:
Elmúlt számunkban tévesen már megvalósult tényként jelent meg a Mafitt Bélyegvizsgáló Szakcsoportja lap szerkesztése során folyamatban levő, de a lap publikálásának időpontjára végül meghiúsult önálló társasággá válása. Szakcsoportunk Mafittól független bélyegvizsgáló tagjai azóta megváltoztatott elnevezéssel, ám a korábbit megtartó azonos rövidítésű civil társaságot hozott létre – mellyel szemben a társaságunk korábbi ernyőszervezeti szerepe már nem áll fenn.



A HADMŰVELETEK IDŐSZAKÁNAK POSTAFORGALMA – III. RÉSZ
SZEGEDI POSTAIGAZGATÓSÁG 1944-1945

DÁN JÁNOS, BUDAPEST

1. CSONGRÁD-CSANÁD VÁRMEGYE



01. A Szegedi Postaigazgatóság területe

1944. szeptemberében megszervezik a postahivatalok nyugatra menekítését. Általában a postahivatalok személyzetének fele utazott el a menekítendő eszközökkel, iratokkal, értékcikkekel és bélyegzőkkel. A szállítás lovaskocsival történt, mivel a szállító járműveket a katonaság használta. A kisebb hivatalok a nagyobbakba szállították be értékeiket, a nagyobb hivatalok aztán a saját értékcikkeikkel együtt szállították tovább, most már vasúton.

Szeptember 23-án Mezőkovácsháza postahivatal már nem működött. Ezen a napon evakuálták a Battonya-i postahivatalt Orosházára.

Szeptember 24-én Orosháza vasútállomáson a következő községek postahivatalainak evakuált értékcikkei és személyzete tartózkodott várva az elszállításra: Dombegyháza, Kunágota, Dombiratos, Battonya, Nagykamarás, Kaszaper, Mezőhegyes.

Szintén 24-én a déli órákban a Szegedi postaigazgató távbeszélőn közölte a vármegye főjegyzőjével, hogy a M. kir. V. honvédkerület parancsnokától utasítást kapott, hogy a Makótól keletre eső következő postahivatalok szüntessék be a működésüket: Apátfalva, Magyarcsanád, Nagylak, Csanádpalota, Kövegy és a Pitvaros-i postahivatalok. A Makói postahivatalt pedig készítsék elő az evakuálásra.

Délutánra a helyzet súlyosbodása miatt a Makói postahivatal kiürítését elrendelték és a tisztviselőkkel közölték, hogy aki teheti az északi irányban azonnal távozzon a városból.

Hódmezővásárhelyen katonai közigazgatást léptettek életbe.

Szeptember 26-án Makót elfoglalta a Vörös Hadsereg.



02. 1944. október 4-én Hódmezővásárhelyen feladott helyi levél. A postahivatal működésének utolsó előtti napján feladva és utolsó napján kézbesítve.

Október 6-án evakuálták a Hódmezővásárhely 1 számú postahivatalt a Kossuth téren. Az állami és városi hivatalokat Szekszárdra menekítik.

Október 7. A Budapesti Postaigazgatóság autót küldött a Szentesi postahivatal értékcikkeinek elmenekítésére.

Október 8-án a Szegedi postaigazgatóságot Budapestre költöztetik a vezetőkkel együtt. Az igazgatóság létszámának több mint 80 %-a elhagyta Szegedet. Hódmezővásárhelyet és Szentest elfoglalja a Vörös Hadsereg.

Október 11-én a Vörös Hadsereg bevonul Szegedre. A postásokat plakátokon kérik, hogy vegyék fel a munkát.

A tél beálltával, tüzelőanyag hiányában a Szegedi Igazgatóságon található régi postai iratokkal fűtöttek a katonák, így az 1920 – 1944 közötti iratanyag teljes mértékben megsemmisült.

Október 15. Már működik Szentesen a telefonközpont.

Október 16-án kezdi meg a működést a Szegedi Igazgatóság. A postaigazgatóság épületét katonai kórháznak használták a szovjetek, így ott még nem kezdődhetett meg a munka. Az igazgatóság dolgozói ideiglenes helyeken dolgoztak.

November 1-én Szegeden leszerelik a gépi kapcsolású telefonközpontot és elszállítják a Szovjetunió felé, helyette kézi kapcsolású központot állítanak be, amely hónapokig katonai felügyelet alatt üzemel.

November 6. Hódmezővásárhelyen megkezdte működését a posta, helyi leveleket és Szentes, Kunszentmárton és Orosházára címzett közönséges leveleket felvesz és továbbít.

November 7. A Szegedi Városi Tanács intézkedik a Szegedi Postaigazgatóság működésének megkezdéséről.

November 21. Szeged 1 Főposta megkezdi a helybe szóló közönséges és ajánlott levelek valamin levelezőlapok felvételét a legutóbb érvényes tarifa szerint (1943. július 1.). A leveleket nyitva kell feladni, közérthető nyelven lehet írni, összebeszélt nyelv használata a hadirendelkezések legszigorúbb terhe mellett tilos. (134/1944.)

November 23. A Szegedi Gazdasági Vasút mentén fekvő Szeged-Alsóközpont, Királyhalom és Pusztamérges postahivatalok, Feketeszél, Lengyelkápolna és Csorva postaügynökségek és a Szeged 1 postahivatal között a közönséges és ajánlott levél, valamint levelezőlap szállítás ettől a naptól megkezdődik. (140/1944.)



03. 1944. december Hódmezővásárhelyről Nagykőrösre feladott levelezőlap. Decemberben ezt az ideiglenes gumibélyegzőt használta Hódmezővásárhely postahivatala.

November végén a Hódmezővásárhely-Makó-Mezőhegyes vasútvonalon megindul a forgalom, így a postai forgalom is.

December 13. Megindul a Szeged – Kiskunfélegyháza vasúti szükségjárat, így Kistelek is postai összeköttetésbe kerül Szegeddel. A vonat

délután indul Kiskunfélegyházára és kora reggel indul vissza Szegedre.

Szeged – Szőreg vonalon szintén jár vonat. Makó felé is közlekedik vonat úgy, hogy Szegedről a Maros hídig jár, ott átviszik a postát a túloldalon várakozó vonathoz és az viszi tovább Makóra. Így szinte egész Csongrád vármegyével van postai kapcsolata Szegednek.

A következő községekbe alkalmi küldöncök útján szállítják a postát a vasút hiányában: Deszk, Klárafalva, Kiszombor, Tápé, Kiskundorozsma, Szatymaz és Sándorfalva.



04. 1945. január 3-án Deszkről Szegedre küldött nyomtatvány, Deszk ideiglenes gumibélyegzőjével.

1945. január 6. A posta továbbítására minden közlekedő vonatot felhasználnak, így katonai vonatokat és orosz utánpótlást szállító teher szerelvényeket is. Vasút híján, lovas postakocsival és alkalmi küldöncökkel továbbítják a küldeményeket. Ahol nem működik postahivatal, ott a plébános, a tanító vagy bárki a faluból vállalja a levelek átvételét és átadását a címzetteknek.

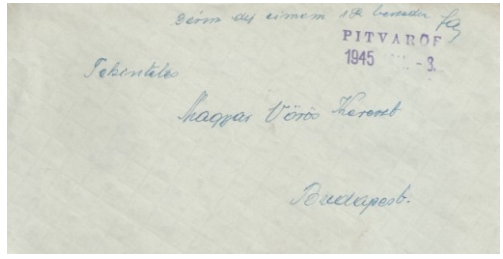
Kecskeméttel van már postai kapcsolat.

Erdélyből, Máramaros szigetről is érkeznek levelek rövid idő alatt.

Csomag és pénzforgalom szünetel. Hódmezővásárhelyről már gépkocsival jár a posta Orosházára és Békéscsabára.

A Szegedi Postaigazgatóság javasolta a Kereskedelmi Minisztérium felé, hogy „Demokratikus magyar kormány 1944” felirattal nyomjanak felül bélyegeket, amelyeket csekély felárral árusítsanak. Ez a javaslat nem valósult meg.

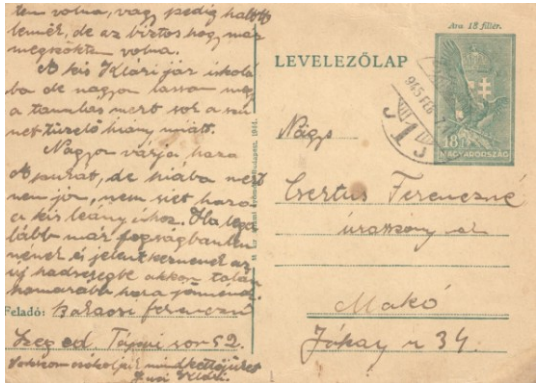
Távbeszélő működik Szegedről már Dorozsma, Kiskunfélegyháza, Kecskemét, Szentes, Makó, Hódmezővásárhely helységekkel.



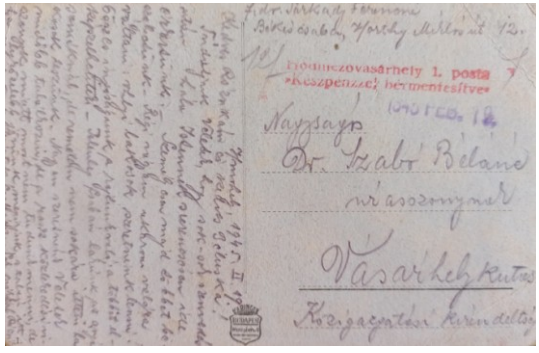
05. 1945. január 8-án Pitvarosról Budapestre feladott levél, Pitvaros ideiglenes gumibélyegzőjével.



06. 1945. január 22-én Hódmezővásárhelyről Nagykőrösre feladott levelezőlap. A lapon a januárban és február elején a hómezővásárhelyi postahivatalban használt ideiglenes gumibélyegző látható.

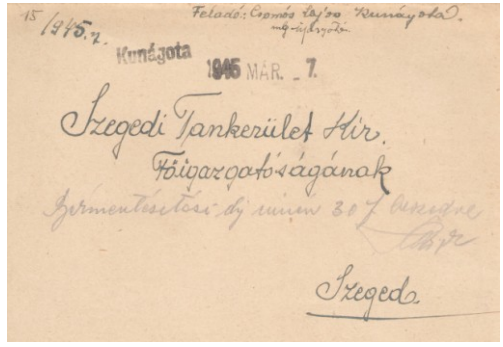


07. 1945. február 7-én Szegedről Makóra feladott levelezőlap



08. 1945. február 19-én Hódmezővásárhelyről Vásárhelykutasra feladott képeslap.

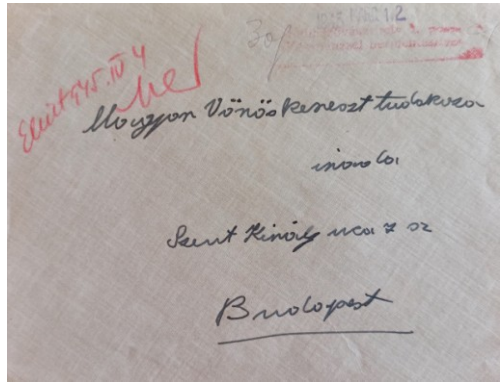
A lapon a Hódmezővásárhely 1 számú postahivatal készpénz bérmentesítési bélyegzője látható, amit a bélyeg hiány miatt használtak egészen november közepéig.



09. 1945. március 7-én Kunágotáról Szegedre feladott levél, Kunágota ideiglenes bélyegzőjével.

Március 10. A szegedi postahivatalok felvesznek leveleket a Vörös Hadsereg által már megszállt országrészbe.

Megindul Budapesttel a levélforgalom a nagyközönség részére, mert eddig csak hivatalos leveleket továbbítottak.



10. 1945. március 12-én Hódmezővásárhelyről Budapestre feladott levél, a Budapesttel újonnan megindult levélforgalom első napjaiban feladva.

Március 23. Makóról Kétegyházára, Szegedre és Hódmezővásárhelyre közlekedik mozgóposta kocsi. Budapestről még nem érkezett levél Makóra, de Kispestről már kaptak levelet. Ajánlott leve-

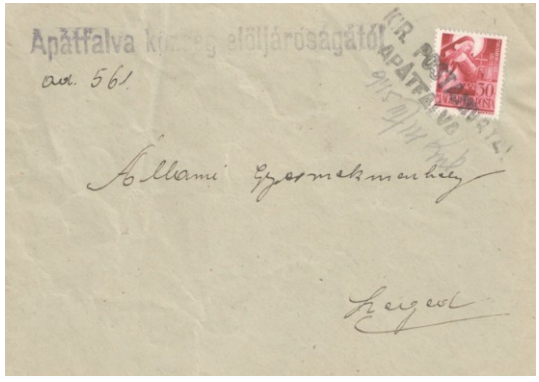
let csak a feladó felelősségére vesz fel a posta. Bélyegkészlet erősen fogyóban van a városban.

Májusában a Szegedi Postaigazgatóság mellett megkezdte működését a Szegedi Postaműszaki Igazgatóság is.

Május 5. Még szállítanak útőrök küldeményeket az igazgatóság területén. Távirat már feladható Budapestre is.

A következő helységekkel működik már Szegedről a távbeszélő: Baja, Békéscsaba, Cegléd, Gyula, Hódmezővásárhely, Kalocsa, Kecskemét, Kiskunfélegyháza, Kiskunhalas, Makó, Mezőtúr, Nagykőrös, Orosháza, Szarvas, Szentes. A kisebb községekben a távbeszélő központok kevés kivétellel már működnek.

Budapesttel, még magánbeszélgetés nem folytatható, csak hivatalos beszélgetéseket kapcsolnak.



11. 1945. március 14-én Apátfalváról Szegedre küldött levél, Apátfalva ideiglenes gumibélyegzőjével.



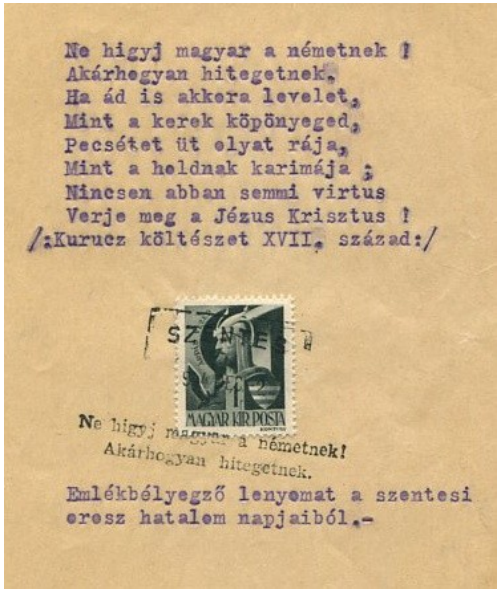
12. 1945. április 27-én Szegedről Kalocsára feladott magán kiadású tábori postai levelezőlap



13. 1945. április 23-án Hódmezővásárhelyről Budapestre feladott levél. A pesti tarifához hiányzó 30 fillér kétszeresével, 60 fillérrel portózva.



14. 1945. április 1-én Makóról Budapestre feladott képeslap cenzúrával. Makói kézpénzzel bérmentesítve bélyegzővel.



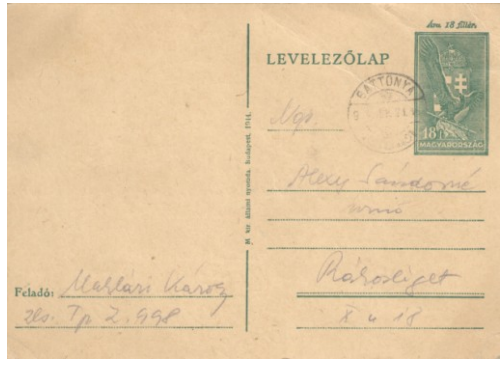
15. Szentes postahivatal hivatalvezetője által készített bélyegző, amelyet nem emlékbélyegzőként, hanem rendes helykeletbélyegzőként használtak.

2. BÉKÉS VÁRMEGYE

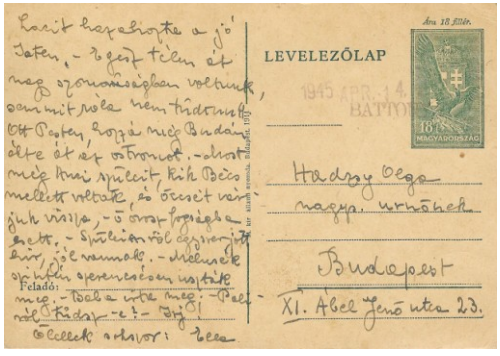


16. 1944. november 28-án Budapestről Békéscsabára feladott levelezőlap. A lapot a megszakadt postai kapcsolat miatt „Vissza! Forgalom szünetel!” bélyegzővel visszaküldték a feladónak.

Békés vármegye 1944. szeptember 1-től hadműveleti terület volt. Szeptember 7-én a Honvéd Vezérkar Főnöke elrendelte a hadműveleti terület kiürítését. A kiürítés a lakosság részéről önkéntes volt, de sem a vasútat, sem a fő közlekedési útvonalakat nem használhatták a megye elhagyására, arra a honvédségnek volt szüksége. A községekből a posta vagyonát evakuálták, főleg az értékcikkeket és a készpénzt, de sok keletbélyegző hagyta el állomáshelyét és veszett el örökre az evakuálás során. A postások is elhagyhatták állomáshelyeiket, de ez is önkéntesen működött. Mivel sok helyen az összes bélyegzőt elszállították, ezért a posta újra indulásakor ideiglenes bélyegzőkkel igazolták a levelek felvételét. Szeptember 23-án az első szovjet katonák átlépték Magyarország jelenlegi határát Battonyától délre. Ez a hivatalos álláspont, de a hatvanas években már előkerültek bizonyítékok arra, hogy már 21-én szovjet felderítő harckocsik jártak a vármegye területén.



17. 1944. szeptember 21-én Battonyáról Rákosligetre küldött levelezőlap. 23-án már a Vörös Hadsereg kezén volt a község. A lapot katona írta, cenzúra megkerülésével adta civil postára, ami szabályellenes volt. Ekkor még a keletbélyegzőt nem evakuálták.



18. 1945. április 14-én Battonyáról Budapestre küldött levelezőlap. A lapon Battonya szükségbélyegzője látható. A lapot Budapesten nem portózták, pedig a 18 filléres díjjegyes már kevés volt a pesti tarifa szerinti 40 fillérhez képest.

A vármegye megszállása nagyon gyorsan történt, október 6 – 7-én végbement, így a lakosság viszonylag kevés szenvedéssel túl volt az eseményen.

1944. október 29-én Gyulán megjelenik egy hirdetmény, melynek 6. pontja a postával foglalkozik:

„6. A hatóságoknak egymással való érintkezését addig is biztosítani kívánom, amíg a rendes postai forgalom megindul, miért is elrendelem, hogy minden postahivatal a legsürgősebben hozza rendbe az alája tartozó telefon- és távíróvezetékeket és tartson rendes hivatali szolgálatot. A községek pedig azonnal szervezzenek községi postai küldöncszolgálatot akként, hogy a hivatalos leveleket és egyéb postai küldeményeket minden egyes község a postai küldemény rendeltetési irányában a szomszéd község hivatalos kézbesítő könyvvel naponta juttassa el továbbítás végett. Ezekért a postaküldeményekért a községi elöljáróság tagjai fegyelmileg felelősek.”

Békés megye alispánja (dr. Csige Varga Antal) január 14-én elrendelte (235/945 sz. körrendelet) a postai tarifa emelését. A levelek díja: helyi levél 40 fillér, levél vidékre 80 fillér, a levelezőlapok díja: helybe 20 fillér, vidékre 40 fillér. Az új tarifa a megye teljes területén érvényes volt.

A megemelt tarifa 1945. február közepéig volt érvényben, tehát egy hónapig.

Mezőhegyes

1944. szeptember 23-án vagy 24-én jött a Szegedi Postaigazgatóságtól a rendelkezés, hogy az összes postai értéket, bélyegzőket és készpénzt vigyék a legközelebbi kincstári postahivatalba, Orosházára.

Lovaskocsival indultak el több postással és két csendőr kíséretében Orosházára. A szekéren több zsák pénz volt, mivel Mezőhegyes gyűjtötte a környék postahivatalainak pénz befizetéseit, majd a sajátjával együtt küldte tovább Békéscsabára. Orosházán rendben leadták az értékcikkeket és leszámoltak a pénzzel.

Körösladány

1944. október 6-án a postai értékcikkeket, bélyegzőket és készpénzt Kiskunfélegyházára szállították. A telefont és a távírót is le akarták szerelni, de azt egy magyar tiszt nem engedte, két nap múlva az oroszok leszerelték és elvitték. Körösladánynál nem alakultak ki harcok, így nagyobb károk nélkül vonult át a front.

A postahivatal november elején már működött. A Gyoma-Dévaványa-Körösladány-Szeghalom-Vésztő-Sarkad szárnyvonalon el lehetett jutni Békéscsabára és Gyulára. A postai kézbesítő a rendszertelenül érkező vonatokhoz vitte ki és a

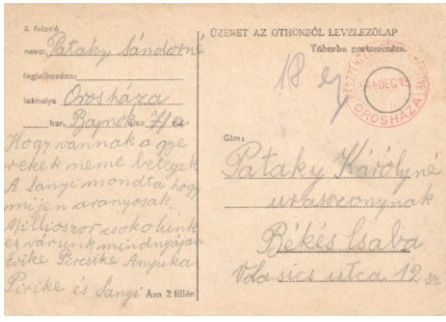
postahivatalba hozta be a levélzárlatokat. A vasútállomáson az állomásfőnök látta el a postai feladatokat, ő adta és vette át a fűtőktől vagy mozdonyvezetőktől a levélzárlatokat.

Orosháza

Október 7-én szállták meg a Vörös Hadsereg alakulatai. A postát már 9-én délután 13 órakor beindították. A levélszállítást el akarták indítani gyorsan, de nem volt mivel. A szovjet katonai parancsnokság egy lovat adott erre a célra a postának. Ez a lovaskocsi járat Orosháza-Kaszaper között szállította a levélzárlatokat. Ezen a vonalon Tótkomlóson másrészt Csanádapácán keresztül jutottak el Békéscsabára a levelek és ezen az útvonalon vissza.

Békéscsabáról már vonaton lehetett Szolnokra, majd onnan Debrecenbe eljuttatni a küldeményeket katonai szerelvények masinisztáinak átadva. Később postakocsit (paklikocsit) csatoltak a szerelvényekhez és így vitték a küldeményeket a vasútvonal mentén lévő helyiségekbe.

A távbeszélőközpontban több hónapon keresztül magyarul tudó orosz katona ült, ő ellenőrizte a távírdát és a távbeszélőt.



19. 1944. december 15-én Orosházáról Békéscsabára feladott magánkiadású tábori postai levelezőlap civil felhasználása.

A lapot készpénzzel bérmentesítették, a díjat ceruzával jegyezték fel a lapra (18 fill.).

Sarkad

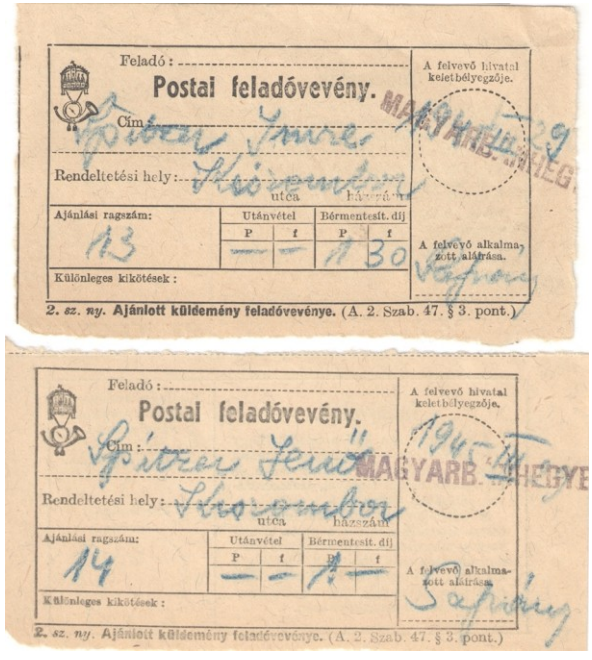
1944. december 16-án a Sarkadon lévő cséffai-szalontai járás főszolgabírája a postai tarifát a járás területén önkényesen felemelte. A levelek után 40 fillér bérmentesítést kellett fizetni.

Békés vármegyében meg kell még említeni az Államépítészeti hivatal által működtetett útőri futárpostát is. Ezzel nem szeretnék foglalkozni, mert a téma nagy gyűjtője és szakértője Sebestyén Imre szeretne erről egy nagyobb lélegzetű munkát a jövőben megjelentetni.



20. 1944. szeptember 22-én tábori postahivatalon keresztül feladott képeslap.

A lap valószínű valahol beragadt, mert csak 1945. március 28-án szállítják Békéscsabán keresztül Kőtegyánra. A lapot a rajta lévő bélyegző szerint az Államépítészeti Hivatal útőrei szállították.



21. 1945. március 29-én Magyarbánhegyesen Kiszomborba feladott két ajánlott levél feladóvevénye. Más ilyen ajánlott küldemények feldóvevénye ebből az időszakból általam nem ismert. Az ajánlott leveleket nagy valószínűséggel a gyulai útőri futárposta szállította.

3. BÁCS-KISKUN VÁRMEGYE

Kecskemét

1944. október 23-án megjelenik a kiürítési parancs.

Október 30-ra a kiürítés befejeződik.

Október 31-én délután elfoglalja a várost a Vörös Hadsereg.

November 16. Elkészül a Kecskeméti Gazdasági Vasút pályája helyreállítása. Kapcsolat létesült Kiskunmajsával.

November 22. A postán már helyreállítási munkákat végeznek. A működő távbeszélőnél éjjel-nappal szolgálatot tartanak. A levélkézbesítést emberhiány miatt megkezdeni nem tudják. Szegeddel már van távbeszélő összeköttetés, de csak a postán kezdeményezhető a beszélgetés.

November 24. A levelek kézbesítését hét fővel megkezdték.

November 27. Már harminc ember dolgozik a postán.



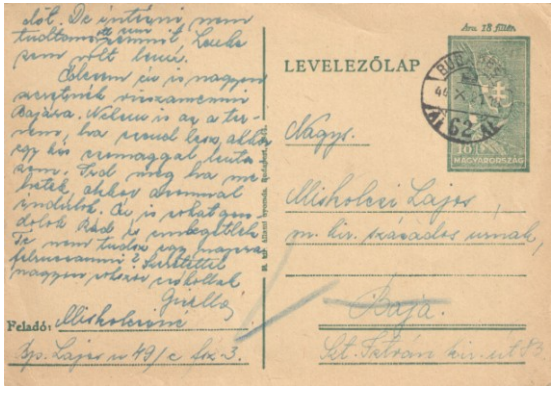
22. 1945. február 2-án Kecskemétről Tiszaföldvárra küldött levelezőlap. A lapon Kecskemét cenzúra bélyegzője és a cenzor kézjegye látható.

Február 2. A posta kérése a levélíró közönséghez, hogy minél rövidebb leveleket írjon és csak magánérdekű tartalommal, mert ez meggyorsítja a cenzúra munkáját, így a levelek mihamarabbi továbbítását.

Február 10. Nemzeti Bizottság elrendelte a levélellenőrzést. A kecskeméti postánál a nagy levélforgalomra tekintettel már öt cenzor dolgozik, akiknek a fizetése még nincs rendezve. Ezért kérik a várost, hogy előlegezze meg a fizetést a postával későbbi elszámolásig.

Március 21. A Nemzeti Bizottság hozzájárul, hogy három még nem igazolt postatisztviselő ideiglenesen, igazolásukig dolgozhasson.

Április 30. Kecskemétnek még nincs Budapesttel távbeszélő összeköttetése.



23. 1944. október 21-én Budapestről Bajára feladott levelezőlap. Pont aznap adták postára, amikor a Vörös Hadsereg elfoglalta Baját. A lapot a harci cselekmények miatt visszairányították a feladónak, de a szokásos „Vissza! Forgalom szünetel!” bélyegzőt nem nyomták rá.

Baja

1944. október 10-én indul meg a város kiürítése.

Október 12-én a posta és a távíróhivatal már csak a katonai hatóságok rendelkezésére áll.

Október 21-én a Vörös Hadsereg elfoglalja a várost.

November végén megindul a postaforgalom, a régi postabélyegekkel a jegyzői hivatalban lehet feladni a küldeményeket.



24. 1945. március 17-én Bajáról Budapestre feladott ajánlott levél, a hivatalos tarifa szerint bérmentesítve. Budapesten nem portózták. Érdekes az egyedi ragszám megoldás.

Folytatása következik!

Köszönöm Csatlósné Mariannak, hogy gyűjteményében lévő küldeményeket (2, 8, 10 képek) felhasználhattam a cikkhez.

4. FORRÁSOK:

Tóth László: A Szegedi Postaigazgatóság rövid története

Múltidéző 3. kötet Dél-alföldi Postatörténeti Alapítvány Szentes 2015.

Délmagyarország újság releváns számai 1944 – 1945.

Ruszoly József: Nemzeti bizottságok és Önkormányzatok Csanád-Arad-Torontál közigazgatásilag, egyelőre egyesített vármegyék intézménytörténetében 1944. szept. – 1945. márc.

Tanulmányok Csongrád megye történetéből 21. kötet Szeged 1994.

Makói Népújság releváns számai 1945.

Vida Zoltán: Makó iskolatörténete a felszabadulástól az államosításig 1944 – 1948.

Makói Múzeum Füzetek 11. kötet Makó 1973.

Dokumentumok Kecskemét történetéből 1. (1944. október 31 – 1945. május 8.)

Kecskemét 1975.

Oltvai Ferenc: Szeged közigazgatása a város felszabadulásától az ország felszabadulásáig

1944 október 11. – 1945. április 4.

Levéltári közlemények 34. 1963.

Verók István: Szentes postái

Múltidéző 3. kötet Dél-alföldi Postatörténeti Alapítvány Szentes 2015.

Borbély András: A front átvonulása Hódmezővásárhelyen

https://www.masodikvh.hu/erdekessegek/tortenetek-fotok/1221-a-front-atvonulasa-hodmezvasarhelyen

Keresztes Mihály: Békés megye felszabadulása (1944. szeptember-október 7.)

Békési élet IV. évf. 3. sz. Békéscsaba 1969.

Sugár István: A felszabadulás utáni két félhivatalos szükségbélyeg kiadás története

Bélyegmúzeumi Szemle II. évf. 1. sz. 1970

Sebestyén Imre: Egy Különleges postatörténeti emlék Békés megye múltjából, avagy a gyulai útőri futárposta története kiállítási lapokon feldolgozva Magánkiadás 2021.

Laurinyecz Pálné: Epizódok Mezőhegyes posta történetéből

Múltidéző 3. kötet Dél-alföldi Postatörténeti Alapítvány Szentes 2015.

Papp Lajos – Kata Mihály: A Körösladányi posta története

Múltidéző 3. kötet Dél-alföldi Postatörténeti Alapítvány Szentes 2015.

Károlyi György: Az orosházi posta története (1799-2009)

Múltidéző 2. kötet Dél-alföldi Postatörténeti Alapítvány Szentes 2010.

Flasch Dezső: Lovasposta 1944-45-ös ideiglenes postaszolgálat

Filatéliai Szemle 1979/6.

Gergely E. – Kőhegyi M.: Az élet újra indulása és a Nemzeti Bizottság tevékenysége Baján 1944 – 1948.

Cumania 3. kötet Kecskemét 1975.

A magyar légiposta 1922-1928 közötti időszakának néhány kérdéséről



DR. LŐVEI GYÖRGY…

A Philatelica 2011. évi 1. számában jelent meg tanulmányom az 1922-1928-as időszak légipostájáról, az irányító bélyegzők használatáról.

Ez a cikk saját tapasztalati adatokon nem alapult, nem alapulhatott, hiszen fő gyűjtési területem a csehszlovák és nem a magyar légiposta volt, utóbbihoz csak azért mertem hozzászólni, mert néhány birtokomban levő magyar vonatkozású csehszlovák, illetve magyar légiposta levél, feljogosított arra, hogy megírjam a tanulmányt.

A mostani tanulmány megírását az eltelt majd 14 év indokolja, továbbá az is, hogy 2020-21-ben elkészítettem a Magyar Légiposta 1933. december 31-ig terjedő időszakát bemutató kiállítási anyagom első változatát, és amelynek utolsó változatával a HAFNIA 2024 FEPA kiállításon már érdemleges eredményt (87 pont LV) értem el. [1]

Mivel ez azt is jelenti, hogy érdeklődésem a csehszlovák légiposta dokumentumainak feldolgozásáról a magyar légiposta történetének bemutatása felé fordult, intenzíven elkezdtem gyűjteni a magyar légiposta leveleket. Ahogy ez szokott lenni az „eddig 1 db van belőle" megállapításokat a tapasztalat felülírja és olyan ismeretlen darabok is kerültek hozzám, amik felülírják a korábbi szakirodalom megállapításait („ilyen darab nem létezik = Beleg nicht bekannt", vagy 1924. május 1-i az első bélyegző), így feljogosítottnak érzem magamat arra, hogy a 2011. évi tanulmányban leírtakat újra gondoljam, kiegészítsem.

Emellett úgy éreztem, hogy magyar és angol nyelvű szakirodalom[2] ismerete mellett is sok kérdés merül fel, amire talán ismételten választ kell adni. Ilyen kérdések a teljesség igénye nélkül: 1922. május 1-i Budapest-Párizs levelek története, 1924. május 6-i levelek, postai tarifák érvényesülése, az 1924. április 30-tól folyamatosan használatba vett irányító bélyegzők tematikája, értékelése a légiposta leveleknek.

[1] A kiállítási anyag elkészítéséhez, a levelek gyűjtéséhez el kezdtem tanulmányozni a magyar vonatkozású irodalmat, légiposta katalógusokat, konzultáltam több gyűjtőtárssal (Dobák Istvánnal, Borda Lőrinccel). Különösen sokat köszönhetek Dobák Istvánnak, aki ellátott egy tarifa táblázattal, továbbá két korai piros bélyegzésű levelet is átküldött PDF-ben.

[2] John J. Latham: Magyar Légiposta-Magyaroszági repülőjáratok 1896-1978, Victor G.Berecz Jr.: The pioneer period of Hungarian Airmail 1996, Alföldi L./S. Talas: Die ungarische Luftpost Handbuch 1. Teil 1996, Kohl: Die Flugpost von Östereich Kasiserreich und I. Republik, Bécs, 1998, emellett a svájci Luftpost Handbuch adataira is kell támaszkodni.

1. Budapest-Párizs levél 1922. május 1-ről és egyéb kérdések

Latham nem említi, Berecz könyvében bemutatja, az Alföldi Tálas könyv 2018 katalógus 2019, 2020 szám alatt feltünteti 1922 május 4-i dátummal, sőt feltünteti, mint repülést Bécsbe és Strasbourgba. (2019, 2020).

Ugyanakkor megjegyzi, hogy melyik az általa ismert első dátum (1922.10.04, illetve 1922.08.21).

Berecz megjegyzi, hogy az első Párizsba küldött levelet 1922. május 1-én 30 Korona (3 x 10 Korona) bérmentesítéssel feladott levélen, a feladó (vagy postai tisztségviselő) piros Par Avion megjegyzése utal arra, hogy légiposta levélről van szó. Ugyanakkor az 1922. június 22-én kiadott 10.253 rendelet szerint van felbélyegezve (6 Korona alapdíj 20-gr-ig, 12 Korona expressz díj + 12 Korona légiposta pótdíj = 30 Korona)3. Berecz kérdése az volt, hogy a tarifa kései megjelenése miatt egyáltalán valódi-e a levél vagy sem. Megjegyzem csak a légiposta pótdíj volt új, a többi tételt már korábban, így május 1-én is alkalmazták.

Ugyanakkor az 1922. június 22-i rendelettel bevezetett kötelezően használandó Légipósta/Par avion rózsaszínű bélyegző nem került rá a levélre, de van rajta egy, a szokott 1922. június 4-i Paris Distribution érkezési bélyegző mellett egy szokatlan formájú párizsi érkezési bélyegző is május 5-ről. (1. sz. ábra + hátoldal)



1a-b ábra

A rendelet szerint volt egy Párizs-Strasbourg-Prága-Bécs útvonal, de egyelőre csak a két francia városba lehetett levelet feladni, illetve, 1922. július 8-tól levelezőlapokat, árumintákat és nyomtatványokat is. (A feketekönyv[4] 1922. VII. 28-ról ír, a tarifa azonos a rendeletben szereplővel, ami nyilvánvalóan elírás a feketekönyvben).

Rövid kutatás alapján kiderült, hogy a francia gép 1922. április 30-án szállt le Budapest új repülőterén, a Mátyásföld Repülőtéren, amelyet aznap avattak fel ünnepélyes keretek között. A bejövő gép Budapestre szállított postát, de sajnos ilyen levelet eddig nem sikerült találnom.

[3] Az alapdíj és az expressz létező tarifának felelt meg, a légiposta pótdíjat francia frankból számították át koronára,

[4] Surányi László-Visnyovszki Gábor: Magyar Bélyegek kézikönyve

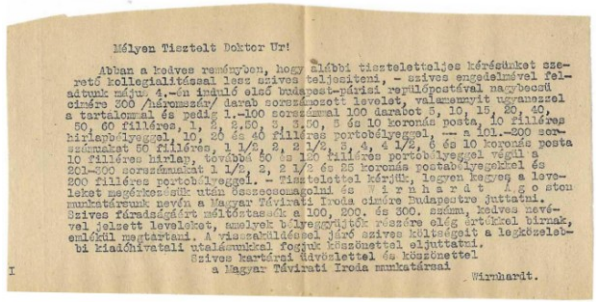
Mivel a gép motorja meghibásodott, megjavítani a helyszínen nem tudták, így Aspernből (Bécs akkori repülőtere) hozattak egy új motort és úgy szállt fel a gép 1922. május 4-én és érkezett meg még aznap Párizsba.[5] Erre utal Kohl által említett dátum is, aki szerint a 1922. május 4-i gép nem szállított levelet Bécsbe, illetve Prágába, Strasbourgba, (A légiposta szállítást megelőzte minden esetben a két ország illetékes szervei által megkötött (légi) postaforgalmi egyezmény, amely csak később jött létre Ausztriával és még később 1925-ben Csehszlovákiával.





2a-b ábra

[5] Dobák István szíves közlése


Mélyen Tisztelt Doktor Ur!

Abban a kedves reményben, hogy előbbi tiszteletteljes kérésünket szerető kollegialitással lesz szíves teljesíteni, - szíves engedelmével feladtunk május 4.-én induló első budapest-párizsi repülőpostával nagybecsű címére 300 /háromszáz/ darab sorszámozott levelet, valamennyit ugyanazzal a tartalommal és pedig 1.-100 sorszámmal 100 darabot 5, 10, 15, 20, 40, 50, 60 filléres, 1, 2, 2.50, 3, 4.50, 5 és 10 koronás posta, 10 filléres hirlapbélyeggel, 10, 20 és 40 filléres portobélyeggel, --- a 101.-200 sorszámokat 60 filléres, 1 1/2, 2, 2 1/2, 3, 4, 4 1/2, 6 és 10 koronás posta 10 filléres hirlap, továbbá 50 és 100 filléres portobélyeggel végül a 201-300 sorszámokat 1 1/2, 2, 2 1/2 és 25 koronás postabélyegekkel és 200 filléres portobélyeggel. - Tisztelettel kérjük, legyen kegyes a levelet megérkezésük után összeszámolni és i r n h a r d t i g o s t o n munkatársunk nevén a Magyar Távirati Iroda címére Budapestre juttatni. Szíves fáradságáért előlegesen is 100, 200. és 300. számú, kedves névével jelzett levelezőt, amelyek bélyeggyűjtők részére elég értékkel birnak, emlékül megtartani. A visszaküldéssel járó szíves költségeit a legközelebbi kiadóhivatali utalásunkkal fogjuk készséggel eljuttatni.

Szíves kartársi üdvözlettel és köszönettel

a Magyar Távirati Iroda munkatársai

Wirnhardt.

2c ábra

Ugyanakkor a Magyar Távirati Irodában (MTI) 300 további levél feladására készültek, de csak a 1922. május 10-i lebélyegzéséig jutottak el, a repülőgép azokat nem szállította el Párizsba, illetve ha igen, akkor sem látták el azokat érkezési bélyegzővel. (2 a, b.,c. ábra). A birtokomban lévő 90. számú levélben más levelekhez hasonlóan benne volt egy stencillel készült papírdarab, amiből kiderült, hogy a Magyar Idegenforgalmi Hivatal borítékját az MTI (Magyar Távirati Iroda) munkatársai használták fel és 300 db levelet készítettek. A levél hátoldaláról hiányzik a párizsi érkezési bélyegző és a stencil levél érdekessége, hogy indulási időpontot jelöl meg. Kérdéses, hogy repült levélről van-e szó, ha igen helye van a légiposta katalógusokban. A levelek gyűjtői forgalomba kerültek, a 300 levél tarifa helyes elkészítése igen sokba (9.000 Koronába) került. Lehet, hogy a stencil lap utólag került csak bele a borítékokba, a „repültség” igazolására.

A 3 x10 Koronás bélyeggel bérmentesített levelek száma nem ismert, de viszonylag sok gyűjteményben megtalálható egy-egy példány. A másik levél ára minimális, legutóbb 18.000 Ft-ért + jutalék vettem a saját példányomat.

Összefoglalva:

Az 1922. május 1-i levél futott és valódi légiposta levél, amely1922. május 1-i lebélyegzése ellenére csak 1922. május 4-én került továbbításra. Bécsben, Prágában, Strasbourgban is leszállt a gép, de oda postát nem szállított A további 300 db 1922. május 10-i levél futott küldemény-e vagy sem, egyelőre kérdéses.

Egyéb kérdések az 1922-es repülések körül:

1. Mikor indult meg ténylegesen a rendszeres postaforgalom Párizsba ?! Valószínűleg csak 1922. június 28-án (Tálas 2019.01.), Bécs-Budapest között pedig 1922. július 16-án. (3. ábra) (az erről szóló közlemény 1922. 07.22-én jelent meg)..[6]





3. ábra

2. Idetartozik az a levél is, amely Wolfgang Porges gyűjteményéből került hozzám. Szerinte 1922. augusztus 12-től kezdődtek meg a rendszeres járatok Budapest-Bécs között.



4. ábra

3. Bemutatom Tálas által az első strasbourginak vélt levelezőlapot is, amelyet 1922. 08.21-én Strasbourgon át irányított a feladó, de Bécsen át küldött Svájcba a posta. A levelezőlapból több példány is ismert. (5. ábra)

[6] 19258/1922. rendelet Légipostaforgalom berendezése Franciaországgal. A rendelet szövegéből is kiderül, hogy a CFRNA légitársaság járatai leszállnak Bécsben-Prágában-Strasbourgban is, de az első két városba postát nem szállítottak. 1922. május 1-én is nyilvánvaló volt, hogy az utóbbi két városba megállapodás híján légi úton postai küldemény (levél) nem adható fel, (a lábjegyzet folytatása az előző oldalról:) illetve onnan való feladás sem lehetséges. A leveleket csak a Budapest 72. postahivatalból lehetett feladni, a légiposta/poste aérienne szavakat kell írni a levélre. A rendelet a rózsaszín Par Avion/Légipósta bélyegző használatáról nem, de a beérkező küldemények Légipostával érkezett béélyegzővel való kezeléséről intézkedett. A légipósta bélyegző használatáról külön rendelet nem jelent meg, de kb. 1922. augusztusától használata általánossá vált. A bélyegzőt érdekes módon még 1926-ban is használták.



5. ábra

4. A következő reláció Varsó volt Bécsen-Prágán át, ahová 1922. 09.07-től lehetett postai zárlatot feladni, az általam ismert levél 1922.10.02-én került feladásra. Ez azonos a Berecz könyvben szereplő 4-49. ábrán szereplő levéllel. (6. ábra).



6. ábra

5. A Párizsból bejövő levelek igen ritkák, de rendelkezem egy 1922. július 7-én Párizsból feladott levéllel is, amiről a bevezetett Légipostával érkezett keretes bélyegző ugyan hiányzik, de az érkezési bélyegző nem. A Központi Távíróhivatal J jelű bélyegzőjét a Budapest 72 postahivatal használta légiposta érkezési bélyegző gyanánt.

A Mátyásföldi Repülőtéren postahivatal még nem működött, így minden bejövő küldeményt a Budapest 72-es postahivatalba továbbítottak Helyi Érdekű Vasúttal (HÉV) a Keleti Pályaudvaron akkor már működő postahivatalba. Ez egy második súlyfokozatú levél, amelynek díja 50 c alapdíj + 1,50 Fr légipostapótdíj volt. A levél 1922. 07.08-án érkezett Mátyásföldre, ami mutatja, hogy fordított irányban is volt légiposta forgalom, annak megindulása után szinte azonnal. 7. a-b ábra)[7]



7.a-b ábra

6. Latham szerint 1922. május 15-én megindult a Budapest-Belgrád járat is, de erről a járatról én küldeményt nem ismerek. Ugyanez a helyzet az általa említett Budapest-Arad-Bukarest járattal, ami 1922.06.28.-án indult meg. Latham szerint volt Budapest-Belgrád-Bukarest

[7] 1 Aranfrank 1873 óta 9/31 g aranynak felelt meg, vagyis 0,29 g színaranynak felelt meg. A Postai rendeletek tára rendszeresen közölte az aranyfrank korona árfolyamot, amely az inflációs időben negyedévente változott.

1922.szeptember 21-i repülés is, valamint 1922. november 7-én Budapestről Prágán át Varsóba repült a CFRNA gépe. Sajnos ezek a járatok postai küldeményeket nem szállítottak.

7. Ellenben Budapest-Bécs, Budapest-Párizs, Budapest-Strasbourg felé rendszeresek voltak a repülések és postai járatok. A külföldi katalógusok közül Kohl is megemlíti azt, hogy Bécs és Bukarest között volt egy járat 1922.09.15-én, Bécs-Konstatinápoly között 1922.09.30-én, de ezek postát, ha szállítottak is igen kis mennyiségről lehetett szó, amire utal a LP árazás. Ezek a gépek Budapesten is leszálltak. Tálas 1922.10.04—re és 1922.11.13-ra teszi ugyanezt a dátumot, Berecz szerint mindaddig, amíg nem hosszabbították meg a járatot Bukarestig, azaz 1922.09.15-ig, addig igen kevés levél jött Budapestre, más szóval kevés repülés történt. A helyzet Bukarest belépésével javult, mert ott egy nagy javító bázis jött létre. A CFRNA 1922.10.02-án jelentette be, hogy a járatot meghosszabbítja Konstatinápolyig. Prágából 2 db levelet adtak fel Bukarestbe 1922.09.22-én, 1922.10.29-én pedig Konstantinápolyba.[8] Kohl[9] 1922.09.15-ről ismer egy Bécsből Bukarestbe küldött levelet, darabszám feltüntetése nélkül, és egy 1922.09.30. levelet Konstantinápolyba. Szerinte ezeknek a leveleknek az értéke igen magas (LP), de 1922. november 15-ig terjedő időszakig relatíve sok levelet adtak fel Bécsből a két városba, legalább is az árazás szerint. Ezek a járatok Budapesten nem szálltak le, ami szerintem kizárt, legfeljebb postát nem szállítottak.
8. Budapestről a legkorábbi Konstantinápolyba küldött küldeményt (levelezőlapot) én csak 1926-ból ismerem (1926. 09.11), azzal, hogy 1924. október 14-én néhány levél eljutott Angorába (ma: Ankara), Törökország újdonsült fővárosába. Sem Berecz, sem Tálas nem ismerte ezeket a leveleket. Nyilvánvalóan alkalmi CFRNA berepülő járatról volt, amit bizonyít, hogy Julius Pewny adta fel a leveleket, akit Berecz a CFRNA budapesti kirendeltség vezetőjének tekint. (9., 10. ábra) Az Ankara járat nem lett rendszeres, mert Isztanbultól csak a török légitársaság szállított postát a későbbiekben már 1924-től, aminek oka az volt, hogy a belföldi vonalnak tekintették az Isztanbul (akkor még Konstatnápoly)-Ankara vonalat.
9. A Magyar Légiforgalmi Rt. 1922. november 19-én alakult meg jelentős állami támogatással. Fokker F-III. típusú gépeket használt és járatai Budapestet kötötték össze előbb Béccsel, majd Belgráddal. A Fokker gép sebessége 140 Km/óra volt, hatótávolsága 550 km. Ezzel két szereplőssé vált a magyar légipostaforgalom is.

[8] Petr Horka: Katalog Trojan –Ceskoslovnská Letecka Posta 1918-1939. 36,37. szám alatt.
[9] Roland F. Kohl: Die Flugpost von Östereich 22.1.



(10. ábra) átszámozandó, ez legyen 8. ábra sorszám és innét kedzve a többi ábrát is át kell sorszámozni folyamatosra

Összefoglalva:

1922-ben Budapest-Párizs, Budapest-Strasbourg, Budapest-Bécs, Budapest-Varsó között volt légiposta forgalom, lehetett postai zárlatot feladni, illetve fogadni. Párizson, Strassbourgon keresztül Belgiumba, Londonba, Svájcba küldött leveleket is ismerünk. 1923-ban ehhez hozzájött Budapest-Belgrád járat. Érdekesség még az is, hogy a bejövő küldeményeket a posta csak kifejezett feladói rendelkezés alapján kívánta expressz módon kézbesíteni, de már 1922. július 31-i rendelet arról szól, hogy kötelező a bejövő légi küldemények expressz küldeményként való kézbesítése.[10] A bécsi küldemények gyakran túlbérmentesítettek, ennek oka az volt, hogy többen úgy értelmezték, hogy a kedvezményes országokba feladott leveleknél nem érvényesül az alapdíjra a 20 % kedvezmény (Ausztria, Csehszlovákia, Németország)

2. A 'Légipósta/parAvion' bélyegző használata

A Légipósta/Par Avion bélyegzőn kellett feltüntetni azt, hogy meddig lehet légi úton továbbítani. Ennek használatát 1922. június 22-én elrendelték, Tálas 1922. 06.28-ra teszi az első használatot, az általam eddig ismert legkorábbi felhasználás 1922. július 14., a legkésőbbi 1927.04.13. (11. ábra),

Ugyanakkor felbukkant egy Bernbe címzett levél, ahol 1926. 05.24-én a Budapest-Wien bélyegzőt „írták felül" a régi bélyegző segítségével Budapest-Párizsra. A levél ennek ellenére másnap 16-án meg is érkezett Bécsbe (12. a-b) ábra)

[10] 23450/1922.07.31. sz. rendelet



(11.-12. ábra) helyette: 9-10

A Cote du Nord-ra címzett levél bélyegzőjébe a Párizs szót kellett írni, hiszen a repülő csak Párizsig szállította a levelet, onnan tovább már vasúton ment. Ugyanez volt a helyzet a Colmarba címzett levélnél, ahol a Jusqu'á Strasbourg szó került feltüntetésre. vagyis légi úton Strasbourgig, onnan tovább vasúton.

A Cote du Nord-ra címzett levél bélyegzőjébe a Párizs szót kellett írni, hiszen a repülő csak Párizsig szállította a levelet, onnan tovább már vasúton ment. Ugyanez volt a helyzet a Colmarba címzett levélnél, ahol a Jusqu'á Strasbourg szó került feltüntetésre. vagyis légi úton Strasbourgig, onnan tovább vasúton. (13.-14. ábra)

1923. május 15-én indult meg a légiposta forgalom Belgráddal, a rendelet szerint Jugoszláviával. (hivatalosan: Szerb-Horvát-Szlovén Királyság 1929-ig). 1923 május 5-én indult meg a légi forgalom Budapest-Belgrád felé és vissza. (Berecz bemutat egy 1923. 06.28-án Belgrádba feladott lapot (4-50. ábra).

A Berecz féle lap kivételével Budapestről, vagy Belgrádból feladott levelet 1923-ból eddig nem találtam. Latham 1923. április ?-ra teszi a Budapest-Belgrád-Bukarest (!) járat indulását, ami a május 5-i időpontot igazolja.

Tálas 1923. 05.02-re teszi a Budapest-Wien-München-Zürich járat megindulását (Magyar Légiforgalmi Rt.), amelyről van 1923.05.25-i levele. A levelet fotó híján azonosítani nem lehet.[11]

3. Postai tarifák

[11] 1924 szeptemberétől a levelek már gyakoriak.

Általánosan használjuk a feketekönyv 431-433. oldalán található két táblázatot, amelyek megadják a légiposta pótdíjakat és külföldre menő levelek alapdíját. (sajnálatos módon a nyomtatványok postai tarifáját nem). Berecznél is van egy tarifa táblázat. (4-25 oldal)

A korona infláció idején 1922.01.01-től élő tarifa volt érvényben 1922. május 1-én is (6 K alapdíj + 12 K expressz díj, ehhez jött hozzá az expressz díjjal egyező 12 K légiposta pótdíj). A tarifa 1922. augusztus 1-én változott az alapdíjak emelése miatt, majd szeptember 15-én légiposta pótdíj emelkedett a többi díj nem változott. A következő általános emelés 1922. október 5-én következett be és egészen 1923. április 16-ig tartott a tarifa, amit további 3 emelés követett 1923-ban. 1924-ben ismét 4-szer változott a díjszabás. Utóbbi 1925. október 1-én az alapdíjak csökkentek, de nőtt az ajánlási díj (6000 K-ra), majd utóbbi tovább nőtt 2 fillérrel (250 K) 1927. január 1-én.

Az 1927. május 1-i változás csak annyi volt, hogy a légiposta díjakat is pengőben számolták, illetve az ajánlási díj megnőtt 48 f ről (6.000 K-ról) 50 f-re (6250 K). Légiposta szempontjából csak 1928.04.23-ig tartott a tarifa, mivel utána bevezették az I-V. zónás rendszer tarifa rendszert. Utóbbi a desztinációk és útvonalak bővülése miatt rendszeresen változott, illetve a posta kedvezményes tarifákat is alkalmazott a környező országok vonatkozásában, így a légi pótdíjak és a kedvezményes országok körének kombinációja több tarifaváltozatot eredményeztek Európán belül is. (32,48 f, 64 f, 72 f – Érdekesség, hogy egyedül 64 f-es bélyeget nem ismerünk, így pl. Olaszországba egy légiposta bélyeggel levelet feladni nem lehetett).

Dobák István hívta fel a figyelmemet arra is, hogy a gyakori tarifa változás oka sokkal egyszerűbb, mint gondolnánk. A nemzetközi tarifákat arany frankban számolták ki és azt váltották át Koronára. Vagyis a tarifa arany frankban változatlan összeget takart, míg koronában kifejezve 3 havonta változott. (pl. 1922. szeptember 25 előtt egy aranyfrank 300 K-át, szeptember 25-től 400 K-t ért. (egy párizsi légi levél díja express, ajánlott díjakkal együtt 300 K volt, vagyis 75 arany centime volt)

Ugyanakkor a légiposta díjszabás szempontjából vannak olyan tarifák, amelyek nem, vagy csak nagyon rövid ideig érvényesültek. Ezt Berecz is észleli könyvének 4-25 oldalán ír arról, hogy ez általa 8,9 számú tarifák (1924. január 1- 1924. április 10 közötti időszakban) nem érvényesültek légi posta leveleken, mivel bevezetésekor és kivezetésekor nem volt légiposta forgalom a téli repülési szünet miatt. Emiatt nem minden tarifával lehetett ténylegesen légiposta levelet feladni. Az 1924.febuár 24-én életbe léptetett tarifa pl. csak 1924. április 10-ig volt hatályba, így szintén nem alkalmazták, mivel a légiposta forgalom csak 1924. május 2-én indult meg újra.[12]

Az alábbi összeállítás a koronában kifejezett postai tarifákat tartalmazza alapdíj + légiposta pótdíj és a kötelező expressz díj, illetve annak eltörlése után az alapdíj + légiposta pótdíj formájában. Ehhez jöhetett hozzá az ajánlási díj 1923-tól, ami általában megegyezett a mindenkori alap-

[12] A repülési szünet után újra induló járatokat Latham helytelenül első repülésnek tekinti, helyesen ezek úgy nevezett szezonnyitó járatok voltak. Nem értem, hogy a könyvet fordító, átdolgozó kiváló filatelista Dr.Steiner László erre miért nem figyelt oda.

díjjal. A II. súlyfokozatú levelek ritkák, pedig 20-100 g-ig volt a második légiposta súlyfokozat. A postai tarifa 1922-es 30 K-ról 1924-re 25.000 K (2 P)-re nőtt, ajánlási díjjal együtt 30.000 Koronára 2,40 P), hogy azután 1926. július 1-étől az expressz díj eltörlése után 10.000 K-ra, azaz 80 fillérre (ajánlási díjjal együtt 1,28 P) csökkenjen. Nem vitásan a légipostadíj rendkívül magas volt, így a fennmaradt levelek döntő többsége filatéliai levél, ráadásul a köznapi levelek megsemmisültek áztatás miatt is.

A nehézséget az is okozza, hogy mind Bécsbe, Belgrádba, Bukarestbe és Prágába nem alkalmazták (alkalmazhatták) eleinte a feladók a kedvezményes alaptarifákat, a helyzet teljesen csak 1928-ban változott meg. Emiatt mondta Filep László azt, hogy sok 1000 Koronával túlbérmentesített levelet talált Ausztria és Csehszlovákia esetében, de az indokolatlan túlbérmentesítés okát nem ismerte fel.

1927-től az ilyen okból túlbérmentesített levelek sokkal ritkábbak, de még mindig előfordulnak.

Ugyanakkor a teljes sor levélre ragasztása, az új Ikarusz légiposta sor (100-2.000 Korona) 1924. április 4-i kiadása miatt igen gyakorivá vált. Ezzel szemben formailag 1924. április 4-én kiadott Ikarusz sort először 1924. április 30-án használták légipostai küldemények bérmentesítésére (másra felhasználni nem is lehetett), így az 1924. április 30-i időpont ténylegesen első napi és szezonnyitó járati bélyegzésnek is számít.[13]

14 + 1 légi tarifa volt érvényben 1922 és 1927 között, de csak 12 + 1 hatályosult. Berecz könyve szerint. (4-25) ismer egy 1925.október 1-i tarifát is, mivel ekkor a külföldre küldött levelezőlap tarifája 3000 K-ról 2500 K-ra csökkent. A feketekönyv külön táblázatban kezeli a légiposta pótdíjakat és az alapdíjakat, emiatt készítettem egy új táblázatot, amely összevontan tartalmazza a levéltarifákat. Ugyancsak kérdéses érdemes-e a Berecz féle 13. tarifát önállóan kezelni vagy összevonni a 14 tarifával, hiszen itt nem a légiposta tarifa változott, hanem az ajánlási díj emelkedett 48 f-ről (6000 K), 50 f-re (6250 K). Érdekesség még, hogy a légiposta tarifát 1926. május 17-ig koronában adták meg, függetlenül attól, hogy már az új pénz (pengő-fillér) bevezetésre került 1926. január 1-én.

A levél tarifák a következők voltak: (a napok száma azt mutatja hány napig élt a légiposta tarifa!)

1922.06.22-1922.07.31	30 K	39[14]
1922.08.01-1922.09.14	48K	45[15]
1922.09.15-1922.10.04	60 K	19
1922.10.05-1923.04.15.	200 K	55
1923.04.16-1923.06.30	500 K	75
1923.07.01-1923.08.12	1.000 k	45[16],[17]

[13] Hasonló jelenség figyelhető meg a légi Turul sor kiadása után is 1927. szeptember 1-től.

[14] Az 1922. május 1-én feladott leveleket is ezzel a tarifával bérmentesítették. (1. ábra)

[15] A légipostapótdíj nem változott, de alapdíj, ajánlási díj valamint az expressz díj igen. A levelezőlap tarifa is ekkor lépett életbe.

[16] 1922.09.07.-től indult el Prágán keresztül a varsói járat, Prágába 1925. július 1-ig levelet feladni nem lehetett.

[17] 1922. november 15-én j1923. január 15-ig tervezték a légi(posta)forgalom szüneteltetését, de ténylegesen

1923.08.13-1923.09.30	2.500k	43
1923.10.01-1923.12.31	4.000k	30
1924.04.11.-1924.05.31.	16.000k	50(31)[18]
1924.06.01-1926.05.16.	25.000k	122[19]

A kötelező expressz díj eltörlése és a légiposta-pótdíj 50 %-os csökkentése miatt változott a tarifa

1926.05.17-1928.04.24.	10.000k (80 f)	596.

E táblázat is mutatja, hogy az 1922-es 30 K tarifa 25.000 K-ra (több, mint 800-szorosára) nőtt röpke 2 év alatt![20]

Az inflációs tarifa itt véget ér, a pengő-fillér bevezetése miatt; egyszerű átszámítással 1 f = 125 korona, vagyis 1 Pengő = 12.500,- Korona már meg is kapjuk az új tarifákat. (32 vagy 40 f alapdíj + 40 f légiposta pótdíj, 48 f, illetve később 50 f (ajánlási díj), 80 f expressz díj.

1926.05.17. után az expressz levelek előfordulása jóval ritkább, kivétel a teljes sorral bérmentesített levelek esetében 1927. szeptember 1 után, mivel a teljes sor ára (3,06 P) több volt, mint az ajánlott, expressz, légiposta levél díja együtt véve. (2,10 P)

1928.04.25 I-V zónás rendszer került bevezetésre, de az alapdíjak egészen 1941-ig nem változtak.

Az I-V. zónás rendszer immár az egész világra kiterjedt. Ugyanakkor igen hiányos volt, a te4ngerentúli relációk köre folyamatosan bővült, sőt bevezettek 1932-től két speciális ligiposta tarifát is az un. csatlakozó járatokra. Ez azt jelentette, hogy egy Dél-Amrikából menő Zeppelin levélre további 16 f légi pótdíjat is kellett fizetni, ami a Budapest-Zürich légijáraát felára volt. Ugyancsak ilyen felárt, 16 F-t alkalmaztak a Budapest-Athén útvonalon is, ahol a Budapestről feladott küldeményeket átrakták egy Ázsiába induló járatra.

Az I. és II. európai tarifánál a 16, illetve 32 filléres légiposta pótdíj az alapdíjjal együtt, több kombinációt eredményez:

116 f + 16 f légi levelezőlap kedvezményes országba,

16 f + 32 f légi pótdíj (levelező lap kedvezményes országba, de más légi tarifa)

20 f + 32 f (levelezőlap II. zóna)

32 f + 16 f (kedvezményes tarifa levél)

32 f +32 f (kedvezményes alap + normál légipótdj) Olaszország

---

a 13.097. rendelet szerint 2023. március 19-étől indult meg a CFRNA járata két naponta, és 1923. április 1-től volt naponta.

[18] 1924, május 1-én indult meg a MALÉRT bécsi járata, ami 1924. május 7-én meg is szűnt. A CIDNA járata csak 1924. május 6-án indult el, így ez a tarifa is ritkának számít, nem Bécsbe küldött levelek esetén még inkább. Éppen ezért a tényleges időtartam mindössze 31 nap. Igaz ekkor jelentősen nőtt a légiposta forgalom, mivel az új bélyeget a kereskedők terjeszteni kezdték ügyfeleiknek.

[19] 1926.04.01-én életbe lépett a pengő/fillér díjszabás, viszont a légiposta díjszabás átszámítása csak 1927.01.01.-én kezdődött. A két időszak között az alapdíjakat pengő-fillérben, a légiposta pótdíjakat viszont koronában határozták meg. 1926.05.17-én eltörölték a kötelező expressz díjat (10.000 K = 80 f) 48 f lett az ajánlási díj (6.000 K), ami 1927. január 1-én emelkedett 50 f-re).

[20] A táblázat nem tartalmazza kedvezményes tarifájú országok (Ausztria, Németország, Csehszlovákia) tarifáját, ami 20 % kedvezményt jelentett (40 f helyett 32 f)

40 f + 32 f vagyis 72 fillér lett az európai II. légi tarifa alap tarfia

40 f + 64 f Európai harmadik tarifa (Szovjet Oroszország)

40 f + 1,04 P lett az Ázsiába küldött – ideértve a Berlinen és Moszkván át küldött levelek tarifája. (Japán Kína, Perzsia)

40 f + 2,00 P lett az USÁ-ba, Kanadába, Kubába küldött levelek tarifája.

1928 után a feladó dönthetett úgy, hogy a küldemény után az európai légi szakaszra fizeti meg, Érdekes módon Egyiptom esetében erre fel is hívták a postahivatalok figyelmét, hogy a Román át küldött levelekre elegendő 32 f légiposta pótdíjat fizetni. A Par avion jusq'á bélyegzőkkel ellátott küldemények ennek ellenére ritkák.

Összefoglalva:

1922. június 22-től 1928. IV.24-ig 11 légiposta díjszabás hatályosult, így szükséges lábjegyzetekkel kiegészíteni a Kézikönyv 3.10.18. táblázatát.

A viszonylag rövid ideig hatályban volt tarifák miatt egyes időszakokban feladott és a megmaradt levelek száma igen alacsony. A légiposta levelek filatelista-cserék következtében maradtak ránk, a köznapi levelek nagy része valószínűleg elvesztek, a bélyegek leáztatásra kerültek.

4. Ritkasági fok 1922-1923 (értékelés)

A magyar filatélia nem sokra becsüli az 1922. május 1. és 1923. október közötti leveleket, pedig ezek száma igen alacsony.

Az ebből az időszakból fennmaradt levelek alacsony száma miatt értékelésre nehéz vállalkozni, minden egyes újabb levél felbukkanása, akár át is írhatja ismereteinket. Ezzel együtt 30-50.000 Ft (80-100 €) lehet egy-egy levél, levelezőlap ára.

1922-ből mindössze 10 levelem van, ebből 2 bejövő, 8 kimenő, 1923-ból 5 darab. Ez bizony nem sok!

Az irányok, dátumok 1922-ben a következő:

Budapest-Párizs 1922.05.01. (ténylegesen 1922.05.04.)

Párizs-Budapest 1922.04.30.

Budapest-Strassbourg 1922.08.22. – Bernbe küldve, Bécsben érkeztetve

Bécs-Budapest 1922.07.16 (Berecz – legkorábbinak tűnik).

Budapest-Bécs 1922.08.15 (levelezőlap)

Budapest-Bécs 1922.10.05

Budapest-Bécs 1922.11.13

Budapest-Varsó 1922.10.05

Tálasnál:

Budapest-Bécs 1922.09.13, 1922.10.04, 1922.11.13

Budapest-Strassbourg 1922.08.22. (ténylegesen Bécs)

Budapest-Párizs 1922.09.09 –London Párizson át 1922.09.09. (levelezőlap)

Tálas 6 dátumot említ Bécsből Budapestre:

1922. július 16.

1922.augusztus 10

1922. szeptember 13.

1922.november 9[21]

1922.november 11.

[21] Megjegyzés: 1922.10.31-án adták ki az osztrák Légiposta sor első 5 értékét, emiatt volt mit „küldeniük" a filatelistáknak, és emiatt is megszaporodhatott a Bécsből Budapestre (Prágába, Varsóba) küldött levelek száma.

1922 november 12.
Az 1922. július 20-i levelem, így új felfedezésnek számít?!
1923:
Budapest-Bécs 1923.04.22
Bécs-Budapest 1923.07.16
Budapest-Bécs 1923.08.01. (Aeroexressz)
Budapest-Bécs 1923.09.22
Bécs-Budapest (ÖLAG)
Bécs-Budapest 1923.02.16 (Latham, utóbbi nyilvánvalóan hibás, hiszen a légi postaforgalom, ekkor éppen szünetelt.)
Budapest-Párizs 1923.07.02.
Budapet-Belgrád 1923.06.28. (Berecz levele)
Budapest-Varsó 1923.03.01 (szintén túl korainak tűnik).

5. Irányító bélyegzések 1924 május 1-1928. április 30 közötti időszakban

1924 év az 1922-23 csendesebb évek után egy filatéliai eseményekben igen gazdag év lett. Új járatok indultak, új légipostabélyegek jelentek meg, és új ábrás légiposta irányító bélyegzőket kezdtek használni.

Bár 1924.04.30. nem jelent korszak határt postatörténeti szempontból, annál inkább filatéliai szempontból, mivel a korábbi PAR AVION/LÉGIPÓSTA rózsaszín álló téglalap alakú bélyegzőt felváltotta a Budapest-rendeltetési hely kétfedelű fekete rajzos bélyegző. Érdekes módon csak egy rövid közlemény adta tudtul a Postai Rendeletek Tárában, hogy új légiposta sor jelenik meg 100,500,1000,2000 K névértékben és a Budapest 72 Postahivatalt, új légivonal irányát jelző külön bélyegzőkkel fogják ellátni.

A rendelet teljes szövege a következő:

Légi postabélyegek forgalomba hozatala 3.984.

Értesítem a postahivatalokat, hogy folyó évi április hó folyamán 100, 500, 1000 és 2000 K-ás légi postabélyegek kerülnek forgalomba. E bélyegek kizárólag a légi postaküldemények bérmentesítésére szolgálnak, miáltal a küldemények légipostái jellege könnyebben felismerhető lesz. A bérmentesítés kiegészítésére szükséges díjrész rendes postabélyegekben róható le. A hivatalok azonban azt se kifogásolják, ha a feladó a küldemény bérmentesítési díját egészben vagy részben rendes postabélyegekkel rótta le.

Nevezett hivatal tehát a nála feladott és továbbítás végett hozzá beérkezett összes küldeményt az előoldalon ellátja az új bélyegzőkkel. Budapest 72. számú hivatalt a légivonal irányát jelző külön e célra készült bélyegzőkkel is el fogjuk látni. Légiposta levelezéseket a rendes hely- és kelti betűzőn kívül a címoldalon alkalmas üres helyen lássa el az illető légivonal irányát jelző fent említett légiposta bélyegzővel is.

Budapest, 1924. április hó 4-én.

A kétfedeles irányító bélyegzőt először a MALÉRT (Magyar Légiforgalmi Részvénytársaság) Budapest-Wien szezonnyitó járatán 1924.04.30-án használták a MLÉRT 1924.05.02-én indult Budapest-Bécs járatán. Az 1924. április 30-i levél, majd a május 1.én lebélyegzett levelek aznapi levelek egyben elsőnapi levelek is az Ikarusz sor vonatkozásában. Külön érdekesség a Budapest-Wien bélyegzővel ellátott Prágába küldött filatéliai levél 1924. május 1-én feladva, amelyet Bécsig légipostával onnan vonattal szállítottak tovább Prágába, és mint ilyen 1918-as repülőposta levelek után az első Prágába küldött levél! (15. ábra)

1924. május 6-án használták először a Budapest-Paris, Budapest-Beograd, Budapest-Varsó bélyegzőt a CFRNA, 1925-től CIDNA járatain. (12-14. ábra). Ezeket a leveleket Julius Pewny (Pewny Gyula) adta fel, aki Berecz szerint a CFRNA budapesti irodáját vezette.

Belgrádba 1924. május 7-én, ellenkező irányba 1924. május 8—án repült a gép. Latham szerint további „repülések" is vannak 1924. május 6-i dátumbélyegzőkkel: Budapest-Bécs, Budapest-Bukarest, Budapest-Strasbourg, Budapest-Prága (!). Utóbbi három levél eddig nem ismert. Érdekesség, hogy Tálas szerint nincs Párizsba küldött levél sem, de a birtokomban lévő levél ennek ellenkezőjét bizonyítja. (14. ábra)

1924. júniusából ismerek egy bukaresti levelezőlapot, amin nincs irányítóbélyegző, de ez az általam ismert legkorábbi bukaresti küldemény. (16. ábra).

1924. május 8-án rendelet jelent meg arról, hogy tilos Prágába és Bukarestbe légi leveleket feladni, utóbbi várost még aznap levették a listáról. Bélyegzőt viszont még júliusban sem használtak a Bukarestbe feladott levelezőlapon. A tilalom ellenére létezik egy levelezőlap Budapestről Bécsen át Pozsonyba küldve (17. ábra)

Az idézett rendelet az ellátás szót jövő időben használja, nem kétséges, hogy az első elkészült bélyegzők a Budapest-Wien, Párizs, Belgrád, Varsó bélyegzők voltak. A MALÉRT járaton több levelet továbbítottak Bécsbe, az 1924. május 7-8-i CFRNA nyitójárat már nem keltette fel a filatelisták (bélyegkereskedők) érdeklődését, de dicséretes módon Pewny Gyula dokumentálta az első használatot. (Belgrádba, Párizsba és Varsóba küldött levelekkel. Tálas a párizsi levelet nem ismerte).

Az Ölag osztrák légitársaság 1924. július 15-én megindította München-Bécs-Budapest járatát és 1924. május 10-től pedig lehetett leveleket feladni Bukarestbe is. Prágába hivatalosan azonban csak 1925. június 1-től lehetett légiposta leveleket feladni immár a CIDNA útján.

1924-ben Bukaresten kívül Ankarával bővült a Francia-Román légitársaság által kiszolgált városok köre.

Külön figyelmet érdemel az Ankarába 1924.10.22-én feladott levelek. (18. ábra) A feladó ebben az esetben is Pewny Gyula, aki a leveleket vissza is kérte címzettől. Egyedi esetről van szó, talán CFRNA berepülő járat lehetett. 1924. májusában már volt egy TEU repülés Ankarába, de nincs tudomásunk arról, hogy szállított volna leveleket.

Az 1926.10.05-én Zürichből Ankarába feladott levélen már nem szerepel az Ankara bélyegző, helyette a Budapest-Constantinaple bélyegző szerepel. (19. ábra)

A kétfedelű irányítóbélyegzők listája az általam ismert első használat időpontjával együtt:

1924.

Budapest-Bécs (MALÉRT járat) 1924. április 30 (május 1).

Párizs-Strasbourg-Prága-Bécs-Budapest-Belgrád-Bukarest (CFRNA járat) (később tovább Ankarába, Isztanbulba) 1924. május 6. (belgrádi levél ismert)

Budapest-Bécs-Prága-(Varsó)-Strasbourg-Párizs (CFRNA járat) 1924. május 8. (Latham szerint ez

első repülés, helyesen szezonnyitó járat.(Varsó, Párizs levél ismert)

Strasbourgi bélyegzőt 1924.07.10-ről ismerek (20. ábra).22 A Bukarest bélyegzőt 1924 szeptemberében tranzit bélyegzőként már használták.(21. ábra)

Budapest-Zürich-München (MALÉRT) 1924.07.15. (Un. Csatlakozó járat, amit az Ad Astra légiotársaság működtetett, de postát visszafelé nem szállított. A Budapest-Zürich bélyegző egy bejövő levélre került rá, mindössze 3 levél ismert, Budapest-München bélyegző ismert 1924. decemberéből) (22. és 23. ábra).

Budapest-Angora (Ankara) 1924.10.22.(18. ábra)

Az 1924. május 1-én Prágába feladott levél, illetve Pozsonyba feladott levelezőlap (11, 19. ábra) Bécsig repült onnan vasúton ment tovább és nem tekinthetők legális küldeményeknek.

1925:

Új bélyegző nem készült, a Budapest-Wien bélyegzőt használják a Prágába küldött leveleken (első előfordulás: 1925.07.13. (24. ábra)

1926:

Új bélyegző készült: Budapest-Praha (1926.09.06 az első felbukkanása)23, sőt 1926.04.26-án a Budapest-Wien bélyegzőt Práha szóra javították. (23-24. ábra) Elkészültét az indokolta, hogy Belgrádba Prágából megindult egy Bécset kihagyó Varsó-Prága-Budapest-Belgrád járat 1926.04.23.

Ugyancsak ebben az évben használtak először Budapest-Berlin bélyegzőt 1926.11.15-én. (Tálas hibásan 1924-et jelez, 1926-os előfordulást Tálas viszont nem ismer).

6. Piros bélyegzők megjelenése 1926.

A piros bélyegzők használatára semmilyen postai rendelet sem utal. 1926. júniusi a Budapest-Párizs piros bélyegző, 1926.07.07 Budapest-Bécs bélyegző24. A legkorábbi általam ismert piros bélyegzős levél a párizsi levél.25 (25-26. ábra)

A Budapest-Konstantinápoly bélyegzőt 1926. szeptember 18-án Zürichről Sztanbulba küldött levélre, illetve 1926.09.12-én Budapestről feladott levelező lapra került rá. (27-28. ábrák)

1927: (új fekete és piros bélyegzők)

Budapest-Praha (piros!), 1927.04.18. (pengő-filléres bélyegeken + korábban használt Légipósta/par Avion bélyegzővel együtt), 1927.08.22. (29-30. ábra)

Budapest-Dresden: 1927. 09.11, 1927.09.14, 1927.09.27. (mindhárom piros), 1927.09.30 (fekete). (31-32. ábra)

Budapest-Zürich 1927.09.26 (piros) (33. ábra)26

Budapest-Innsbruck 1927.09.27. (fekete) (34. ábra)

Budapest-Breslau 1927.09.27.(fekete)27(35. ábra)

[22] Hosszabb megszakítás után csak 1927. szeptember 27-én használták újra bélyegzőt. 2 a hollandiai Anrhembe küldött levelet ismerek, érdekesség, hogy a bélyegzőt a hátoldalon is használták.

[23] 2011.01. Philatelica cikkben említettem meg.

[24] Dobák István szíves közlése

[25] Berecz 1927. szeptember 22-i dátumot említ.

[26] Több példányban ismert

Budapest-Frankfurt a/m Main 1927.09.27.(fekete) (36. ábra)

Budapest-Fürth (Nürnberg) 1927.09.27. (fekete) (37. ábra)

Budapest-Köln 1927.09.27 (fekete) (38. ábra)

Budapest-Danzig 1927.09.27. (fekete, csak Tálas ismeri, 1928. piros szintén csak Tálas ismeri)

1927. További piros bélyegzők korábban már használt fekete bélyegzők mellett használták:

Budapest-Berlin: 1927. 05.17.,1927.10.05.,12.15, 1928. (39. ábra)

Budapest-Wien: 1927.10.05, 1928.04.19 (40. ábra)

Budapest-Graz: 1927.10.05. - Wien szó Grazra átírva (41.ábra)[28]

Budapest-Bukarest: 1927.10.25.(42. ábra)

Budapest-München 1927.11.12 (két darab azonos levelezésből) (43. ábra)

Az ábrás irányító bélyegzők használata 1928. április 27-vel megszűnt, ettől kezdve Par avion jusq'á bélyegzőt használták,továbbá a kék légiposta címkét használnak, az un. Hágai Légipostai Egyezmények előírása szerint.

Emellett ekkor vezették be az I-V. zónás postai tarifa rendszert is, 1928.08.29-től volt lehetőség levelet küldeni Braziliába, Uruguayba és Argentinába. Az 1928. április 27-i rendelet felhívta figyelmet arra, hogy lehetőség van légiposta levelet küldeni Egyiptomban 32 f –es légipótdíjjal, feltéve, hogy a feladó ráírja, hogy Légipostával Rómáig.

Ennek ellentmond az a rendelet, amely szerint lehet kombinált módon levelet feladni az USÁ-ba Marseillen át. A nálam levő példány ennek ellentmond, mert a tarifa az USA tarifa (2 P), de az irányító bélyegző Par avion jusq'á Marseille. (44. ábra)

Az 1950-es években filatelista nyomtatványokon előfordul a bélyegző kivésett változata. (45. ábra) Valószínűleg titkos cenzúra (engedélyező) bélyegző volt, amit a vámbélyegző mellett használtak kimenő filatéliai tartalmú levélen.

Végül az obligát kérdés: kerülhetnek-e elő újabb piros bélyegzők ?! (A várt Danzig bélyegzőn kívül). Válaszom remélem, hogy igen. Ne felejtsük el, az 1924-os fekete bukaresti tranzit bélyegző, 1926-os tranzit és normál konstantinápolyi piros és fekete bélyegzők új felfedezések, nem beszélve a Budapest-Bukarest piros bélyegzőről, vagy a fekete Budapest-Wien Prágába, illetve Grazra átírt piros bélyegzőről, az átírt Budapest-München bélyegzőről (Stuttgartra javítva!). Ugyancsak többet tudunk az 1924, május 6-án feladott levelekről, Tálas a párizsi bélyegzőt még nem ismerte. A cikk írásának megkezdése óta került elő az általam régóta keresett piros Párizs bélyegző, amely ráadásul a legkorábbi piros bélyegző! Ugyancsak újdonság, hogy 1924. április 30-ról került elő egy bécsi légiposta levél. Lehet, hogy néhány éven belül egy újabb nagy gyűjtemény felszámolódásakor elő fognak előkerülni újabb hiánypótló levelek és talán magyarázatot kapunk a piros bélyegzők

[27] 1926.06.10-től a CIDNA gépei leszálltak Breslauban, ami indokolta volna új bélyegző készítését.

[28] 1927-április 23-án indult meg a Budapest-Graz járat. Két levél ismert, amelye átjavították a Bécs szót Grazra. A későbbi piros bélyegző Grazra javítása az irodalomból nem ismert, 2022-ben Essenben vásároltam a teljes sorral bérmentesített levelet.

létrejöttére, használatára is, vajon mi indokolta 1926-tól való használatukat. Megjegyzem, hogy a vonatkozó levéltári anyagok 1956-ban nagyon nagy részben megsemmisültek az Országos Levéltárt ért szovjet belövés következményeként.

7. Irányító bélyegzések, (1924 május 1-1928. április 30- között) értékelése

Végül megpróbálok egy értékelést is adni. Egy pontot 30 €-nak kell tekinteni.

Budapest-Bécs, 1 pont (Budapest-Bécs 1924. 04.30 10 pont, Prágai levélen 1925. után 6 pont, 1924. 10 pont, Pozsonyi levelezőlap 10 pont, párizsi vagy nem Bécsbe küldött levélen felár indokolt!), piros: 5 pont)[29]

Budapest-Párizs 2 pont (piros: 10 pont) Párizson át egyéb külföldre küldött levél felár indokolt.

Budapest-Strasbourg 8 pont (1927.09.27: 2 pont)

Budapest-Varsó: 4 pont (kivétel: 1927.09.27: 2 pont)

Budapest-Belgrád: 4 pont (kivétel: 1927.09.27. 2 pont), tranzit küldeményen: Németország vagy Svájc: 10 pont)

Budapest-Prága: 7 pont (kivétel: 1927.09.27: 2 pont, piros: 9 pont)

Budapest-Bukarest: 7 pont (kivétel: 1927.09.27: 2 pont, piros 10 pont)

Tranzit küldeményen: Svájc 8 pont, piros: 10 pont –irányítóbélyegző nélküli levél 1924-ből: 8 pont)

Budapest-Konstatinápoly: 6 pont (kivétel: 1927.09.27: 2 pont, tranzit küldeményen fekete 1926. 8 pont, piros bélyegző levelezőlapon vagy tranzit küldeményen, 10 pont, München-Konstantinápoly 2 pont)

Budapest-Berlin: 3 pont (piros: 8 pont)

Budapest-München: 1924-ből 4 pont, későbbi 5 pont (piros: 8 pont)

Budapest-Angora 10 pont

Budapest-Graz átírt fekete bélyegző 10 pont, piros átírt bélyegző: 10 pont

Budapest-Dresden piros: 5 pont, fekete: 8 pont)

Budapest-Breslau: 3 pont (fekete)

Budapest-Leipzig: 4 pont (fekete)

Budapest-Frankfurt a/m Main 4 pont (fekete)

Budapest-Nürnberg: 4 pont (fekete)

Budapest-Danzig 1927.09.27: 4 pont, 1928 április 18-án: 8 pont)[30]

Budapest-Dresden 1928. 04.13. (fekete + kék légiposta címke) piros: 8 pont, fekete: 10 pont

Ugyanakkor felár indokolt az 1927. április 1 és 1927. augusztus 31 között feladott forgalmi bélyegekkel (pengő-fillér) bérmentesített leveleknél is, mivel a forgalmi bélyegekkel bérmentesített levelek még inkább megsemmisültek, mint az Ikarusz bélyegekkel bérmentesített levelek. A légi fekete és piros irányító bélyegzők 1928 április 1-30 között igen ritkák, un. késői használat. Ugyancsak felár indokolt az Ikarusz-(Pengő)-fillér vegyes bérmentesítésű levelekre is. A vegyes bérmentesítések között egyébként filatéliai levelek ritkán fordulnak elő.

8. Légipostával érkezett bélyegzők:

[29] A bécsi bélyegzők a leggyakoribbak

[30] Csak Tálas ismeri.

1922. óta Budapest 72 postahivatal használt egy fekete keretes Légipostával érkezett bélyegzőt. A bejövő levelek értékelésére nem tudok vállalkozni, de felhívom a figyelmet arra, hogy 1927-ben piros bélyegzőt is használtak, Bécsből, Grazból, Zürichből érkezett leveleket ismerek. 1922-től a Központi Távíróhivatal J jelű bélyegzőjét használta a Budapest 72 postahivatal (46-47 ábra)

9. Forgalomba nem került bélyegzők:

Tálas képpel is bemutatja az ismert bélyegzők mellett a forgalomba nem került bélyegzőket is-(48 ábra), amelyek elkészültének hátteréül két eddig figyelmen kívül hagyott 1925-ös postai rendelet ad magyarázatot:

- A lengyel légitársaság (Aerolot) utólagos kérelmére jelezzük, hogy a Budapest-Lemberg (!) légijárat nem fog megindulni a Budapest-Krakkó-Lemberg útvonalon. Vagyis 1925-ben terveztek egy Lemberg_Krakkó-Budapest útvonalat, felújítva az 1918-as útvonalat. Ez az útvonal végül Brno-n keresztül valósult meg Bécs irányában1926-ban, a két bélyegző már elkészült és 1000 K bélyegre bélyegezve ismert.
- Az Ad Astra svájci légitársaság üzemeltetett egy Zürich-Lausanne-Genf légijáratot, ami magyar vonatkozásban meghiúsultnak tűnik.

A Budapest-Lausanne, Budapest-Genéve egyszerű papírlapon, Budapest-Bale bélyegző 600 koronás bélyegen ismert.

A bélyegzők használata Berecz és minden más szakirodalom szerint is 1927-ben befejeződött, pedig 1928.április 1-30 közötti időszakból 2 levelezőlapot (Drezda, Bécs, egy bécsi és két prágai levelet ismerek. [31]

Valamennyi 1928. áprilisban feladott levélnél felár indokolt. Berecz késóinek tartja az 1927. szeptemberi előfordulásokat, én nem. 1927. szeptember 1-én új légiposta sor jelent meg, ettől valamennyi bélyegkereskedő aktívvá vált és sorban adták fel leveleiket, részben a teljes sorral bérmentesítve. (8-80 f). Emellett az új irányító bélyegzők is aktivitásra ösztönözték a kereskedőket, gyűjtőket. Ugyanakkor az 1928. április felhasználás szélárnyékba került. A szakkönyvek csak 1927-ig jelzik csak az irányítóbélyegzők használatát.

10. További érdekességek:

A gyűjteményem egy fontos darabja az a bécsi levél, amelyen mindkét irányító bélyegző szerepel, amit 1924. május 26-án adtak fel. Az együttes használat oka ismeretlen. (48. ábra)

A Breslauba küldött levélen Budapest-Berlin irányítóbélyegzővel, viszont a levél Münchenen át ért célhoz. (49. ábra)

A repülési szezon a CIDNÁ-nál 1927. november 30-ig tartott, a Luft-Hansa AG nem állt le télire. A CIDNA járatok 1928. április 1-én indultak újra. MALÉRT, Luft-Hansa AG járatai északi irányban télen is jártak.

Több bélyegzőt szinte csak 1927. szeptember 27-én használták, későbbi felhasználásuk ritkaság számba megy.

[31] A Prágai levél a csehszlovák légiposta katalógus 189. oldalán szerepel, aláírása szerint a Budapest-Prága bélyegzőt 1925-1927 között használták. A helyes adat: 1926-1928.

11. Furcsa felíratok, feladói irányítások:

Érdekesség még az is, hogy időnként a feladók is furcsa dolgokat műveltek:

1. 1927. szeptember 26-én Budapest-Prága járattal küldték volna a drezdai levelet, amely valószínűleg egyenes úton ment Drezdába és érkezett oda. (50. ábra).
2. Ennél is furcsább annak a feladónak az ötlete, hogy a Pozsonyba címzett levelére a következőket írja: Budapest-Wien-Graz, mivel Pozsonyba tilos volt légiposta levelet feladni. A levél rendben meg is érkezett Prágán át Bratislavába, azaz Pozsonyba. A repülés útvonaláról a Praha 82 B Letiste bélyegző tanúskodik. A 72 f helyett 80 f-rel, 8 fillérrel túlbérmentesített levél ekkoriban nem számított kivételnek, de ilyen idétlen irányítással ma se igen találkozik a gyűjtő. (51. ábra).[32]
3. Persze akadt más megoldás is arra, hogy Brnoba hogyan jusson el a légi levél: az útvonal azonos volt, viszont nem tettek rá irányító bélyegzőt, helyette Prágai repülőtér tette rá a rózsaszín Letecka Posta/par Avion bélyegzőt a levélre, és így továbbították – légi úton – a levelet Brno-ba.(52. ábra)
4. Két irányító bélyegző együttes használata: Véleményem szerint az 1924. májusi leveleken előfordulása is ritka, de az 1926.05.24-i, illetve 1927. április 18-i prágai levél rendkívüli használatnak tűnik. (36-37. ábra)
5. Ugyanez vonatkozik az átjavított bélyegzőkre. 4 esetet ismerek, ebből az egyik a Budapest-Wien bélyegző Grazra javítása, ami legalább kétszer dokumentáltan megtörtént. A másik az ismertetett Budapest-Wien bélyegző Prahá-ra javítása, illetve egy müncheni bélyegző Stuttgartra javítása. Újabb tintás javítások bármikor előkerülhetnek.
6. A forgalomba nem került bélyegzők értékelésére nem vállalkozom.

12. Tranzit levelek értékelése:

Egyedül a München Konstantinápoly levél egyértelműen tömeges filatelista feladás, a többi levélből egy-egy darab van. A Konstatinápolyba küldött levelek relatíve gyakoriak, a Bukarestbe, Tiranába Belgrádon átküldött svájci levelek igen ritkák. Német levelekről tud Bercz, de csak a München-Konstatinápoly levél ismert előttem, a többiről kép híján nem tudok nyilatkozni.

13. Bélyeghasználat – Ikarusz-pengő vegyes bérmentesítések, forgalmi bélyegek

A fentieken túl a bélyeghasználat változása is ritkaságokat eredményezett az Ikarusz-pengő fillér vegyes bérmentesítést, ami 1926.03.26 - 1927.03.31 közötti időszakban volt lehetséges. Tanulmány eddig nem készült, amely számba

[32] Berecz a túlbérmentesítést azzal indokolja, hogy Európában egységes volt a légiposta pótdíj (40 f/20 gr), de az alapdíj olcsóbb volt 20 %-kal az egyezményes országokba, (Németország és a szomszédos országok)

venné a vegyes bérmentesítéseket. Ezek fajtái a következők:

Ikarusz bélyeg + pengő fillér díjjegyes levelezőlap

Ikarusz bélyeg + pengő filléres bélyeg

1924. május 1-től használták az Ikarusz bélyegeket a kibocsátásról szóló rendelet külön felhívta figyelmet arra, hogy Ikarusz bélyegek mellett más forgalmi bélyegek is használhatók légiposta leveleken, sőt arra is, hogy forgalmi bélyegek (parlamentes és Koronás Madonnás bélyegek, esetleg a Sport sor bélyegei) is felhasználhatóak voltak légiposta leveleken. A korábbi vegyes bérmentesítések (Ikarusz-Koronás Madonna bélyegek együttes használata nemhogy növei, hanem csökkenti a levél értékét.

A csak Ikarusz bélyegekkel elküldött levelek a ritkábbak, az egyszínű, 1926 utáni az egybélyeges (5.000-10.000 K bélyeggel bérmentesített) levelek száma igen alacsony. Ugyancsak ritkák az egyszínű levelek (3 db 1000 K nyomtatvány, 6 db 5000 K bélyeg) Az egybélyeges, egyszínű bérmentesítéseket a Fekete könyv nem is említi meg.

A kizárólag forgalmi bélyegekkel bérmentesített levelek ritkák, 1927. április 1 és 1927. augusztus 31 közötti használatuk külön említésre méltó, hiszen légiposta bélyegek ekkor egyáltalán nem voltak forgalomban. Az akkori gyűjtőket a postatörténet nem érdekelte, ezeket a leveleket meg se őrizték. Az általam ismert egy-két levél komoly ritkaságnak számít.

Végül egy érdekes vegyes bérmentesítésű levelet is bemutatok: Az irányító bélyegzők okozta káoszt jól mutatja egy tarifa helyes 1926. november 15-én Breslauba feladott levél irányítása, amit Berlin helyett Münchenbe irányítottak, ahová 1926.11.15-én meg is érkezett. A tarifa 72 fillér volt, amiből 48 f-ét 3 db 16 f-es bélyeggel, míg a különbözetet 1000 +2000 K (8 + 16 f) névértékű Ikarusz bélyeggel rótták le. (53. ábra)

A vegyes, egyszínű, csak forgalmi bélyegekkel bérmentesített levelek értékelésére nem vállalkozom, de szinte mindegyik egyedi értéket jelent.

Végül köszönetet mondok több gyűjtőnek, akik elősegítették e tanulmány megírását: Dobák István, Borda Lőrinc, Glatz István a tarifák feldolgozásért érdemel köszönetet. Nem tudok elég hálás lenni azért, hogy 3 általam használt szakkönyv feldolgozta, több kevesebb sikerrel a fenti korszakot. Külön meg kell emlékezni Filep Lászlóról, aki tarifálásával segítette Koleszár Zoltán kiállítói tevékenységét.

A PENGŐ-FORINT ÁTMENET, MINT A HIPERINFLÁCIÓ 28. PERIÓDUSA



SZÜCS KÁROLY – TÓTH GYÖRGY, BUDAPEST

A forint 1946. augusztus 1-i bevezetésekor az adópengő fizetőeszköz maradt szeptember 20-ig. Az átváltási árfolyam 2 millió adópengő = 1 fillér volt. Bár az adópengős bélyegek érvényességi ideje 1946. július 31-én lejárt, találhatók olyan küldemények, amelyek az előző időszakkal kapcsolatos díjszámításokhoz kapcsolódnak.

E cikk a szerzők általunk felismert ilyen eseteket foglalja össze, melyek a koronainfláció utáni, a feketekönyvben is említett átmenethez hasonlóan szintén egy inflációt záró, 28. periódushoz tartozónak tekinthetünk.

1. PORTÓZÁS ADÓPENGŐBEN

A július végén feladott díjhiányos küldemények közül legalább egyszer előfordult, hogy a büntető portót még adópengőben számították fel.



1. ábra. 1946.7.30 Szécsény-Budapest távolsági levlap

Az 1. ábrán látható levelezőlap a 26. díjperiódus szerinti tarifával, 50ezer adópengővel bérmentesítve adták postára augusztus 30-án. A távolsági levelezőlap díja azonban július 27-31 között, az infláció utolsó, 27. díjperiódusában már 200 ezer adópengő volt, az előző időszak szerinti bérmentesítésű küldeményekre megengedett türelmi idő pedig mindössze egy nap volt. A díjhiány tehát 150 ezer adópengő.

A lap a háromszög alakú „T" portójelzés alatti „**1946 AUG 1**" dátumbélyegzés szerint már csak a forint bevezetésének napján került feldolgozásra. A címzett által a díjhiány kétszeresét fizetendő büntetőportó összegét adópengőben számították fel, és a lap alján számmal és kézzel is felírták ("300000" /„Háromszázezer"), majd – feltehetően a portó megfizetést igazolandó, ennek beszedése alkalmával – szignálták is.

2. VEGYES PÉNZNEMŰ DÍJKIEGÉSZÍTÉS

A postahivatalok az első napokban még nem rendelkeztek a forint névértékű bélyegek minden címletével. Az 2. ábrán látható levelet egy olyan postahivatalban adták fel, amely e küldemény tanúsága szerint sem 1 forintos, sem 60 fillérnél alacsonyabb címletű bélyegekkel sem rendelkezett.

Ilyen esetben készpénz-bérmentesítést kellett volna alkalmazni, de a levél felvételének meggyorsítása érdekében inkább szabálytalanul, a már lejárt érvényességű 5 millió adópengő címletű

bélyegeket használták fel, az adópengő-forint átváltási árfolyam szerint darabonként 2,5 fillér értékben.



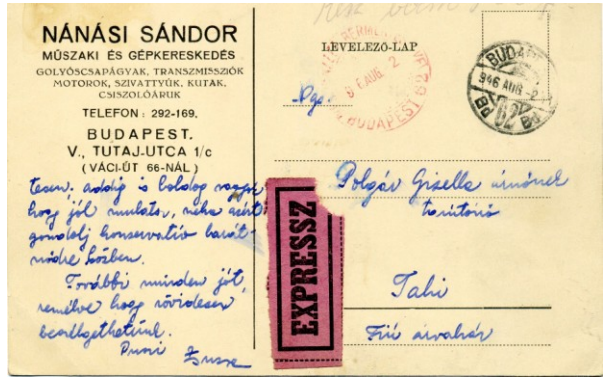


2. ábra. 1946.08.04 Apátfalva–Graz cím- és hátoldal

Díjlerovás: 60f
+16x5 = 80 millió adópengő 40f
Fizetett külföldi levéltarifa 1Ft

3. KÉSZPÉNZBÉRMENTESÍTÉS

Expressz leveleződlap bélyeg hiányában készpénzzel fizetve:



1946.08.12 Bp62-Tahi Tarifa: 40f távolsági levelezőlap + 3 Ft expresszdíj

Volt azonban, ahol már az első naptól kezdve rendelkezésre áll többféle forint-filléres névértékű bélyegcímlet is, például ehhez a 72-es postán külföldre feladott ajánlott levélen.



1946.08.01 Bp72 Stokholm (Svédország) 3x1Ft+60f = 3,6Ft

4. LÉGIPOSTA 72. POSTAHIVATALNÁL

A hiperinfláció alatt, 1946. május 1. és július 31. között csak a Keleti Pályaudvar melletti 72. postán vettek fel légiposta leveleket, naponta igen szűkre szabott – feltehetően összesen csak 200 grammra korlátozott – mennyiségben. Nap végén a bécsi vonat szállította ki az aznap összegyűlt mennyiséget és a schwechati reptérről indultak útra számos, köztük olyan távoli célországba is, mint pl. Új-Zéland.

A légiposta pótdíjat célországtól függően változó súly- és díjértékekkel svájci frankban állapították meg és napi árfolyamon számították át pengőre, illetve az utolsó időszakokban már adópengőre.

Az inflációs légiposta levelek a gyűjtők közt igen keresettek, hiszen a fennmaradt mennyiségből jelenleg csak 80 darabot ismerünk és ezek is megoszlanak a 14-27 díjperiódusok között. Így egy-egy periódusból csak néhány darabról van tudomásunk, melyek közül mindössze egy bélyeggel bérmentesített akad, a többi mind készpénz bérmentesítésű. E témáról átfogó ismertetést nyújtott számunkra Bob Morgan a Philatelica 2011/2 számában (e cikk még csak 59 küldeményt jegyez, ami azóta újabb 21 darabbal bővült).

A szakirodalomban eddig nem említett, hogy a légiposta kezelésének az a gyakorlata a forint bevezetését követően is fennmaradt, hogy ilyen leveleket továbbra is csak a 72-es postán lehetett feladni.

Változás pusztán abban történt, hogy a leveleken feltüntetett ceruzás díjszámítás ettől kezdve forintban történt, amit bélyeg helyett továbbra is készpénzzel szedték be annak ellenére is, hogy lett volna hozzá forintos bélyegük. Az inflációból ismert levelek alapján ebből az időszakból 100-200 darab közötti, jelenleg még lappangó levél maradhatott fenn.



3. ábra. 1946.08.05 Bp.72–Ventnor City NJ, USA

A bal felső sarokban 7½g alapján a levél az 5g feletti 2. súlyfokozatú (ez látható középen felül, kézzel felírva). E súlyfokozat pótdíja 10g-ig: 2x4 Ft. Ehhez adva az 1 Ft külföldi levéldíjat a jobb felső sarokba írt 9 jelzi a készpénzzel megfizetendő összeget. A fizetés megtörténtét a piros készpénzbélyegzés igazolja. A 4. ábrán látható az első súlyfokozat 5 Ft-os díja pár nappal későbbről:

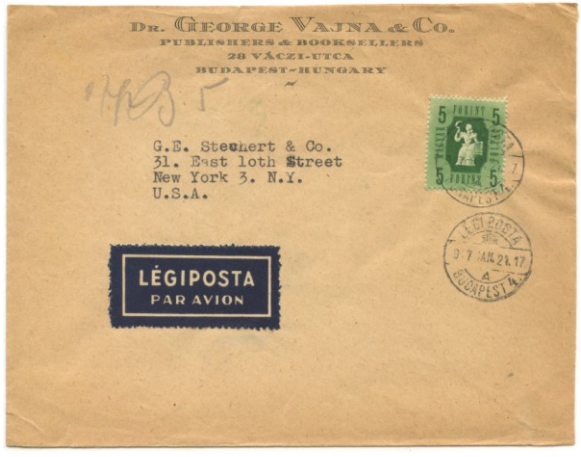


1946.08.08 Bp.72–Los Altos California, USA



1946.11.19 Bp 72-Beverly Hills California, USA

A légiposta levelek kezelési módja – feltehetően év végéig változatlan – de a forintos címletek megérkezését követően a díjlerovás már bélyeggel történt, majd – valószínűleg csak 1947 januárjától – más postákon is lehetségessé vált légiposta levelek feladása:



1947.01.24 Bp.4-New York City NY, USA

FELHASZNÁLT IRODALOM

Robert B. Morgan: The Hungarian Hyperinflation of 1945 -1946 – The Postage Rates and Postal History of History's Most Impressive Inflation *2003 Chicago. Magyar fordítás:* https://www.mabeosz.hu/sites/default/files/Filatelia/Morgan_HU.pdf

Robert B. Morgan: Légiposta az 1946. évi hiperinfláció idején Philatelica 2012/1 13.o.

HÍREK – TAGJAINK NEMZETKÖZI KIÁLÍTÁSI EREDMÉNYEI

URUGUAY 2025 FIP SPECIALIZÁLT BÉLYEG KIÁLLÍTÁS PUNTA DEL ESTE (2025.02. 17-22)

Osztály		Érem és díjak
PH	**Adriano Bergamini** (Svájc): Hungarian Postmarks used on the First Issue of Austria 1850.1858	95p **LG**
PH	**Szücs Károly** Hungary – the Unfortunate World Record Holder of Inflations	85p **LV**









PHILAKOREA 2025 FIP SPECIALIZÁLT BÉLYEG KIÁLLÍTÁS SZÖUL (2025.09.17-21)

PH	**Adriano Bergamini (Svájc):** The Postal History of Croatia 1850-1875	95p **LG**
PH	**Adriano Bergamini** (Svájc): The Independent Hungarian Postal Administration to UPU(1867-1875)	96p **LG**
PH	**Bodnár Zsolt**: Chapters from Captain's Registry of Adria: The Peterdi Letter's Story	88p **LV**
PH	**Csicsay Péter:** The Postal History of Kingdom of Hungary 1900-1918	91p **G**
TR	**Szücs Károly** Hungary – the Unfortunate World Record Holder of Inflations	83p **V**

A lap a Mafitt tagjainak ingyenes, a remittendát 2.500 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





2015

XXXVI. évfolyam

ISSN 0324–4806

Magyar Filatéliai Tudományos Társaság

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