71
1

philatelica

philatelica

1971/1

TARTALOM

Jánossy Lajos:
Beköszöntő
Ember Győző:
A magyarországi és az erdélyi postaigazgatás a XVI—XVII. században
Orbán Ferenc és Dr. Petrovits Tivadar
Új kutatási módszerek alkalmazása a színes számú,
levélboriték-rajzú bélyegeink anyalemez rekonstrukcióinál
A cikkek idegen nyelvű tartalmi kivonata

A MAGYAR BÉLYEGGYŰJTŐK ORSZÁGOS SZÖVETSÉGE
TUDOMÁNYOS MUNKAKÖZÖSSÉGÉNEK KÖZLÖNYE
SZERKESZTI: SURÁNYI LÁSZLÓ
SZERKESZTŐK: PÁKOZDI LÁSZLÓ, DR. SCHOLZ TAMÁS
KIADÁSÉRT FELELŐS A MABEOSZ FŐTITKARA
I. ÉVFOLYAM

Beköszöntő

A Magyar Bélyeggyűjtők Országos Szövetségének Vezetősége a bélyeggyűjtés klasszikus módszerének népszerűsítése érdekében e számmal új, ezúttal tudományos közlönyt bocsát útjára „PHILATELICA" címmel.

Nem véletlenül választottuk a klasszikus írású címet. Ezzel ha közvetett módon is, új folyóiratunk célját, törekvéseit szeretnénk kifejezésre juttatni.

A Magyar Bélyegek Monográfiája köteteinek megjelenése új korszakot nyitott a klasszikus módszerű magyar bélyeggyűjtés területén.

A Monográfia írói, szerkesztői hatalmas munkát végeztek: művükben rögzítették a magyar bélyegekre vonatkozó minden addigi tudásanyagot, amelyeknek birtokába jutottak. Azóta, éppen a mű hatására megalakult a Szövetség Tudományos Munkaközössége, amely összefogja és segíti a kutató munkával foglalkozó gyűjtőket. Ezenfelül segíti őket azonos témában kutató gyűjtőkkel összehozni. Így már kiváló együttes kutatói tevékenység fejlődött ki nemcsak hazai, de határainkon túli gyűjtők között is.

E munkák nyomán az értékes tanulmányok olyan nagy számban és terjedelemben jelentkeznek, hogy törvényszerűen a közreadás, a közkinccsététel gondja következett be.

Miután a „Filatéliai Szemle" kötött terjedelménél, népszerűbb ismeretterjesztő jellegénél fogva nem alkalmas ezeknek a nagyobb terjedelmet igénylő tanulmányoknak közlésére, határozott úgy vezetőségünk, hogy évente többször megjelenő közlönnyel fog támogatást adni a klasszikus gyűjtés továbbfejlődéséhez. Így született meg a PHILATELICA.

Új folyóiratunkkal nemcsak az eddig kész tanulmányok közzétételére akarunk lehetőséget adni, de ösztönözni szeretnénk újabb kutatásokra és ezek által a klaszikus gyűjtési módszert törekszünk népszerűsíteni.

A PHILATELICA magyar vonatkozású klasszikus módon feldolgozott bélyeg és postatörténeti anyagokat közöl. A „klasszikus" módszer alatt nem kell feltétlenül bizonyos korszakos határokat érteni. Egyes bélyeg sokoldalú — lehetőleg minden vonatkozású — feldolgozását értjük ezen a módszeren. A PHILATELICA éppen azt a feladatot akarja magára vállalni, hogy már a Monográfia úttörő munkáját folytatva feltárja az immár 100 éves magyar bélyegkibocsátás és postatörténet minden vonatkozását.

Hívunk ezért minden lelkes gyűjtőt, kutatót az új kezdeményezés támogatására.

Kívánok az ismert gyűjtőkből álló szerkesztőségnek sok sikert és munkájukon keresztül a magyar klaszszikus gyűjtésnek további fejlődést.

Budapest, 1971. június hó

akadémikus
a MABÉOSZ elnöke

A magyarországi és az erdélyi postaigazgatás a XVI—XVII. században

DR. EMBER GYŐZŐ AKADÉMIKUS,
a Magyar Országos Levéltár főigazgatója

I. A MAGYARORSZÁGI POSTAIGAZGATÁS

A középkori postaszervezet.

Az éles válaszvonal, amelyet a mohácsi csatavesztés következményei húztak a magyar történetben, s amelyet a közigazgatás minden ágában megfigyelhetünk, különösen szembeszökő a posta fejlődésében. A magyar posta a középkorban, valamint a XVI. és XVII. században egyaránt fejedelmi jellegű szervezet, célja az uralkodó és az uralkodói szervek leveleinek és különböző küldeményeinek rendeltetési helyükre való eljuttatása volt. Amíg az uralkodó az országban székelt, s legfontosabb szervei mind székhelyén működtek, postaszervezet csak itt alakult ki. Az uralkodói udvarban több-kevesebb számú futárt, gyalogos és lovas küldöncöt tartottak, amikor valamit vinni kellett, útnak indították őket. Útközben ellátásukról és fáradt lovaiknak frissekre való kicseréléséről az útmenti lakosság tartozott gondoskodni, amelyre ez a kötelezettség adóteherként nehezedett. Ez a szervezet rendszertelenül, akadozva működött. A futárokat és küldönceket nem meghatározott időközökben, hanem a szükséghez képest indították. Minthogy a küldeményt egészen a rendeltetési helyig ők maguk vitték, sok időt vesztettek a pihenéssel. A friss lovak nem várták őket készen, a lóváltásra is időt pazaroltak. Amellett a lakosság nem a legjobb lovakat bocsátotta rendelkezésükre, ami ugyancsak időveszteséget okozott. Érthető, hogy ez a rendszer az 1526 után trónrakerülő és az államkormányzatot új alapokra fektető Habsburgok igényeit nem elégítette ki, s azt a birodalmukban már korábban kialakult és jól működő szervezettel cserélték ki.

A Habsburgok postaszervezete

Rendszeresen és jól működő postaszervezetre elsősorban azért volt szükségük, mert birodalmuk különböző országaival és tartományaival az állandó összeköttetést, az udvarban szervezett központi kormányhatóságok és az egyes országok és tartományok igazgatásával megbízott országos és tartományi hivatalok között az eredményes kormányzathoz és közigazgatáshoz nélkülözhetetlen szoros kapcsolatot csak így teremthették meg és tarthatták fenn. Mohács után — mint önálló királyság — Magyarország is a Habsburg-birodalom egyik országa lett, királyai a határokon kívül székeltek, élére különböző hatóságokat állítottak, amelyek részint magának az uralkodónak, részint pedig az udvari magyar és központi kormányszerveknek voltak — az előbbieknek de iure is, az utóbbiaknak csak de facto — alárendelve. A Habsburgok által Magyarországon bevezetett postaszervezet elsősorban az

államkormányzat és az állami közigazgatás céljait szolgálta, az uralkodó és az uralkodói kormányszervek között teremtett állandó összeköttetést és szoros kapcsolatot. Ez a szervezet azután idővel magánosok küldeményeinek továbbítását, majd utasok szállítását is vállalta, de csak mellékesen, anélkül, hogy tulajdonképpeni rendeltetését ezzel veszélyeztette volna. A mai posta, amely elsősorban a nagyközönség szolgálatán alapszik, csak jóval később fejlődött ki, a XVI. és XVII. században a nem királyi, azaz állami küldemények továbbításáról mindenki úgy gondoskodott, ahogyan tudott. A forgalom lebonyolítása nem is volt monopólium, aki akart, maga is létesíthetett postaszervezetet. Ennek költségei azonban oly nagyok voltak, hogy az államhatalmat képviselő királyon kívül senki sem vállalkozott reá. Egyes magánosok, egyházi és világi birtokosok, valamint különböző testületek, megyék és városok futárokat és küldöncöket tartottak, éppúgy, mint a középkori uralkodók, anélkül azonban, hogy küldötteik részére ingyenes ellátást és lóváltást igényelhettek volna.

A Habsburg-birodalom postarendszerének, amelyet 1526 után Magyarországon is bevezettek, lényege az volt, hogy a kincstár a szervezet minden költségét magára vállalta, az alattvalókat a futárok ellátásának és a lóváltásnak terhe alól mentesítette, a fontosabb útvonalakon maga létesített állomásokat, amelyeken saját küldöncöket és lovakat tartott. Ezeken az utakon állandóan és rendszeresen, meghatározott időközökben közlekedtek a futárok és a küldöncök, mégpedig úgy, hogy az állomásokon mind az embereket, mind pedig a lovakat felváltották, azoknak csak egy-egy állomásnyi utat kellett megtenniök, azután visszatértek. A rendes postákon kívül — postáknak kezdetiben a futárokat és a küldöncöket nevezték, a posta szóval csak később jelölték magát a szervezetet — a rendkívüli időben indított küldeményeket is hasonlóképpen továbbították, azaz minden állomásról új küldönc és ló vitte tovább, előfordult azonban, hogy a futár a gondjára bízott levelet vagy csomagot nem adhatta ki kezéből, s az állomásokon csak friss lovat és ellátást kapott.

Az egyes állomásokat postamesterek vezették, akiket az uralkodó, illetve a postaügy központi intézésével megbízott udvari hatóság alkalmazott, mint fejedelmi tisztviselőket, s akik az állomás forgalmának megfelelő számú ember és ló tartására kaptak fizetést. Az embereket tetszésük szerint maguk fogadták. Nagyobb állomások postamesterei alá több-kevesebb leányállomást is utaltak, ezek embereit ugyancsak ők alkalmazták. Kisebb állomásokkon külön postamester nem is volt, hanem csak küldöncök szolgáltak, a legközelebbi anyaállomás főhatósága alatt.

A postamesterek nemcsak állami tisztviselők, hanem félig-meddig magánvállalkozók is voltak. Vállalkozásuk hasznát azok a díjak jelentették, amelyeket magánosok küldeményeinek továbbításáért és utasszállításért szedtek. Ez törvényes mellékkeresetet jelentett, az uralkodó nem tiltotta, hogy tisztviselői magánküldeményeket és utasokat is szállítsanak, ha ezzel a forgalom gyorsasága és pontossága nem szenvedett csorbát. Csak az udvarból kiinduló futároknak kellett a magánküldemények díjairól elszámolniok. Ez a rendszer a postamesteri állást jól jövedelmező hivatallá tette, amelynek elnyeréséért sokan versengtek, s ha egyszer elnyerték, igyekeztek minél tökéletesebben teljesíteni feladatukat, hogy a gazdag jövedelmi forrást el ne veszítsék. Hogy a magánforgalmat az állami forgalom veszélyeztetése nélkül bonyolíthassák le, a postamesterek rendszerint több embert és lovat tartottak, mint amennyire a kincstártól fizetést kaptak.

Az udvari postamesterek 1622-ig

1526 körül, amikor a Habsburg-ház Magyarország trónjára került, a postaügyek legfőbb hatósága maga az uralkodó, illetve a levelezését lebonyolító udvari kancellária — amelybe többek között a magyar expeditio is tartozott — vezetője, a helyettes udvari kancellár (Hofvicekanzler) volt. Ők rendelkeztek az egyes

állomások postamesterei fölött, akik között az udvarban alkalmazott futárok, valamint lovas és gyalogos küldöncök főnöke, az udvari főpostamester, ebben az időben még csak a primus inter pares szerepét játszotta. Bizonyos mértékben azonban már kezdettől fogva fölöttük állott, összekötő szerv volt közöttük és az uralkodó, illetve a helyettes udvari kancellár között, a birodalom valamennyi országára és tartományára kiterjedő — ha nem is törvényes, de tényleges — hatáskörrel. Befolyásuknak az egyes országok és tartományok postaügyére — Magyarországot sem véve ki — különböző korokban, országokban és tartományokban különböző mértékben tudtak érvényt szerezni, olykor pedig és egyes helyeken kénytelenek voltak arról teljesen lemondani. Nem változott a helyzet e tekintetben akkor sem, amikor II. Ferdinánd 1624-ben az udvari főpostamesterséget Magyarországra is kiterjedő érvénnyel örökös hűbérként báró Paar Kristófnak és örököseinek adományozta. A birodalom egyes részei akkor már nem tartoztak az udvari főpostamester alá, hanem külön főpostamesterségük volt, amelyet — mint pl. a tirolit, valamint az elő- és felsőausztriait a Taxis családnak — az uralkodó ugyancsak hűbérként kötött le — többnyire nagyobb összegű tartozás kiegyenlítése fejében — a gazdag főpostamesternek. Magyarországnak is kialakult a maga főpostamestersége, amely függetlenségét az udvari főpostamesterséggel szemben hosszú ideig, még a Paar-család hűbéruraságának nagy részében is, meg tudta tartani. Csupán a Dunántúl egyes állomásai voltak kivéve a magyar főpostamesterség alól s tartoztak közvetlenül az udvari főpostamesterség alá, amivel szemben viszont néhány ausztriai állomást nem az udvari, hanem a magyar főpostamester alá rendeltek.[1]

A magyar főpostamesterek

A magyar főpostamesteri hivatal, az örökös országok és tartományok hasonló tisztségeinek mintájára, a pozsonyi postamesterségből alakult ki. A magyar kormányhatóságok a török hódoltság századaiban, miután Buda 1541-ben elesett, s már 1529 óta váltakozó sikerrel vívott harcok középpontjában állott, Pozsonyban működtek, amely város így az ország fővárosa lett. Érthető tehát, hogy a Habsburgok magyarországi postaszervezetük élére a pozsonyi postamestert állították, akit Magyarország postamesterének, őfelsége Magyarország különböző helyein elhelyezett postái mesterének, pozsonyi postaigazgatónak (praefectus postae), majd pedig főpostamesternek (supremus postarum magister) címeztek.

Hatásköre — az említett dunántúliakat kivéve — az összes magyarországi postaállomásra kiterjedt. A postamesterek kinevezésének és elbocsátásának, állomások szervezésének és megszüntetésének, az állomásokon tartott legények és lovak száma megállapításának jogát az uralkodó a maga számára tartotta fenn, de a magyar főpostamester javaslata alapján gyakorolta. Ő vette fel az összes postamester fizetését, kiosztotta azt, s pontosan elszámolt róla. Valószínű, hogy az állomásokat meg is látogatta, s így ellenőrizte, hogy a postamesterek kötelességüket, amit az egész birodalomra kiterjedő általános érvényű uralkodói rendeletek írtak körül, teljesítik-e?

Függetlenségét mind a magyar, mind pedig az udvari hatóságokkal szemben sokáig megtartotta. A magyar rendiség a postaügy szabályozását királyi felségjognak tekintette, amelybe nem avatkozott. A magyar királyi kormányhatóságok közül, amióta a postamesterek fizetését neki kellett előteremtenie, a magyar kamara foglalkozott a postakérdéssel, jó ideig azonban szerepe csak az anyagiakra korlátozódott. Az udvari kormányszervek közül az uralkodóház házi kancelláriája, mint a Habsburg írásbeliség központja, döntő befolyását az egész birodalom postaügyére, a magyarra is, mindvégig megtartotta. Ez a befolyás azonban formailag, mint az uralkodó legfőbb rendelkezési joga érvényesült, ami ellen kifogást emelni nem lehetett. Az udvari főpostamester tényleges főhatósága csak időnként érvényesült, főleg amikor az

udvari és a magyar főpostamesteri tisztséget ugyanaz a személy töltötte be, mint Taxis Mátyás 1548 és 1558 között. Az udvari kamara, mint a birodalom legfőbb pénzügyi fóruma, ugyancsak hallatta szavát az igen költséges postaszervezet kérdéseiben. Nemkülönben az udvari haditanács, hiszen a jó hírszolgálat a katonaságnak is elsőrendű érdeke volt. Nagyobb hadjáratok idején külön hadi postaállomásokat szerveztek, amelyeket azután olykor a polgári közigazgatás átvett, a további fenntartásukról már ő gondoskodott.

Taxis Mátyás 1527—1558

Magyarországon az első főpostamesteri megbízást Taxis Mátyás kapta, Taxis Antal udvari főpostamester fia. Az első és legfontosabb postajáratok megszervezése az ő nevéhez fűződik. Az első járat Bécsből Budára vezetett, 10 állomással, 1527-ben létesült, 1529-ben a török előnyomulásakor részben megszűnt, 1540-ben újra kiegészült, 1541-től kezdve, Buda eleste után, a Bécs—Komárom szakaszra korlátozódott.[2]

A Bécs—Pozsony közötti járatot a postatörténelmi irodalom 1530 óta ismeri, de lehetséges, hogy már korábban megvolt. Költségeit eleinte az udvari kamara, 1544-ben azonban már a magyar kamara fizette. Ez a járat megszakítás nélkül működött.

Amikor I. Ferdinánd a Fráter Györggyel kötött szerződés alapján a tiszai vármegyéket és Kassát birtokába vette, Castaldóval együtt Taxis Mátyás is bevonult a városba, s azonnal megszervezte a Pozsony—Kassa járatot, amely 1556-ig mint hadi, azután pedig mint polgári szervezet működött. Pozsonyból kiindulva a Nyitra és a Vág völgyében haladt, majd kelet felé kanyarodott, s Lőcsén, majd Eperjesen keresztül érkezett Kassára.[3] E vonal egyes részein már 1527 óta jártak Taxis-posták, az irodalom azonban közelebbi adatokat nem tud róluk.

Erdélyben, mialatt az 1550-es években rövid ideig I. Ferdinándot uralta, ugyancsak postajáratot szerveztek. E vonal Kassából kiindulva Vumig haladt, itt két szárnyra oszlott, az egyik Szászvároson át Déváig, a másik Szerdahelyen át Nagyszebenig ment.[4] Ezt a járatot mint őfelsége főpostamesteri hivatalának erdélyi kezelője Taxis I. Bernát igazgatta, 25 állomásának költségeit az erdélyi kincstartóság fedezte. Ez a vonal 1556-ban, amikor Erdély újra János Zsigmond birtokába került, megszűnt. Ettől kezdve az Erdélybe címzett királyi küldeményeket a győri posta továbbította hivatásos erdélyi küldöncök útján.

A Dunán túl az 1550-es és 1560-as években három járat létesült. 1554 óta Bécsből Körmendre indítottak rendszeresen küldönceket, elsősorban Nádasdy Tamás nádor-helytartó kedvéért. Ez a vonal nem tartozott a pozsonyi főpostamester alá, költségeit az alsóausztriai helytartóság fedezte.[5] A Libe—Szigetvár vonalat viszont, amelyről 1558-ban hallunk először, s amely ugyancsak ki volt véve a pozsonyi főpostamester alól, a stájer rendek tartották fenn.[6] Egy harmadik járat 1568 óta Bécset Kanizsával kötötte össze. Postamestereit az udvar fizette, valószínűleg az udvari főpostamester főhatósága alá tartozott.[7]

Alkalmilag még rövidebb időre másutt is létesült egy-egy járat, így amikor az országgyűlést nem Pozsonyban, hanem más városokban, Besztercebányán, Nagyszombaton, vagy Sopronban tartották, ezeket a helyeket is bekapcsolták a Bécs—Pozsony vonalba. A katonaság szükségleteit pedig különböző hadi postajáratok elégítették ki. Szlavóniába a győri postamester továbbította a küldeményeket, olyan dunáninneni és felvidéki helyekre pedig, ahova a rendes posta nem járt, a pozsonyi főpostamester, aki e célra külön küldöncöket tartott, s költségeikről elszámolt a magyar kamarának.

Az állomások 3—5 német mérföldnyire feküdtek egymástól. Mindegyiken 2—3 postalegény szolgált, egy-egy postamester több állomást is kaphatott. A postamesterek kezdetben mind németek voltak, a legények ellenben magyarok közül kerültek ki.

A Paar-család 1558—1619

Taxis Mátyást, aki 1548 óta egyben udvari főpostamester is volt, 1558-ban Paar Péter váltotta fel a magyarországi posta- vagy főpostamesterségben. I. Ferdinánd ugyan 1550-ben Taxis Kristófot, Mátyásnak fiát, nevezte ki magyarországi postamesternek, ő azonban atyját csak az udvari főpostamesterségben követte. 1558-tól kezdve a Bécs—Pozsony—Kassa vonalon kívül a Bécs—Komárom járat költségeit is a magyar kamara fedezte. Paar Péter idejében létesült a Kassa—Tokaj—Szatmár vonal 7 állomással, 1566-ban még mint hadi, 1567 novemberétől kezdve pedig mint rendes járat, amelynek költségét az ugyanakkor szervezett szepesi kamra viselte. Az 1582-ig szolgált főpostamester érdemeit I. Ferdinánd egyebek között 1563-ban a magyar nemesség adományozásával jutalmazta.[8] Fiai, majd unokái állását is örökölték.

Paar János, Péternek fia, 1582-től 1596-ig volt a magyar főpostamester. Az ő idejében a Bécs—Komárom vonalon Öttevény, Óvár, Győr, Németi és Komárom állomásait a török miatt a Csallóközbe, illetve a Duna bal partjára, Majtény, Sopornya, Tardoskedd, Újvár és Köbölkút állomásokra helyezték át 1594-ben, 1598-ban azonban helyreállították a korábbi állapotot.

Paar Pompeius, Jánosnak öcsse, 1596 és 1613 között viselte a magyar főpostamesteri tisztséget. Az ő idejére esett Bocskay István felkelése, akinek hajdúi a német postamesterekkel, mint kémekkel bántak el. A királyi posták működése egy időre majdnem teljesen megbénult, a fejedelem postáiról az irodalom semmit sem tud, ezek valószínűleg hadi vonalak voltak. Az 1606-i bécsi békekötés után helyreállt a régi rend. A postamesterek fizetése körül azonban továbbra is zavaros maradt a helyzet, noha 1610-ben szabályozták, hogy milyen állomásokat tartozik a magyar (pozsonyi) s milyeneket a szepesi kamara fizetni. A kamarák azonban, miként a XVI. század egész második felében, csak nehezen és későn utalták ki a postamesteri fizetéseket a főpostamesterek kezéhez, akik ismételten kérték, hogy mentesítsék őket a fizetések szétosztása alól, a király azonban kérésüket nem teljesítette. Főhatóságuk továbbra is kiterjedt mind a magyar, mind a szepesi kamara területére, csak a Dunántúl már említett vonalai maradtak továbbra is idegen igazgatás alatt.[9]

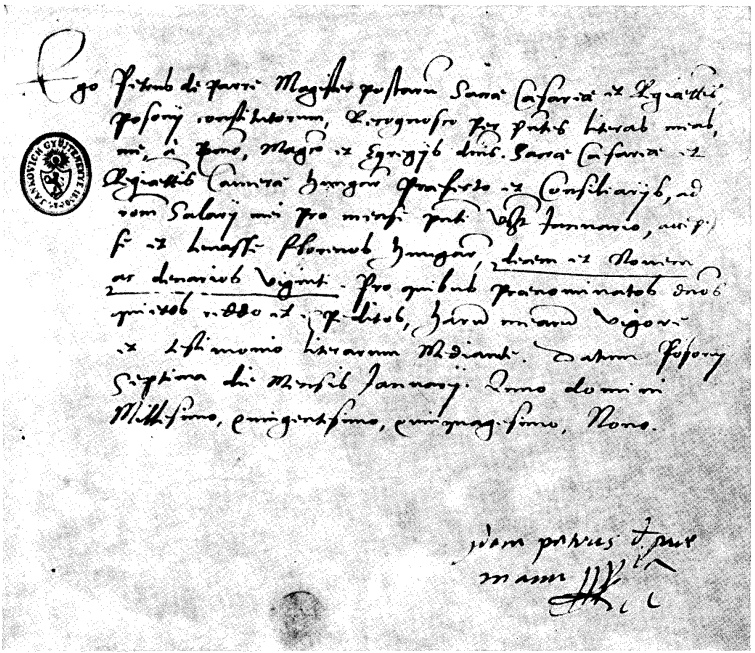
Grác és Zágráb között Stájerország tartott fenn járatot.

Paar Pompeius kiskorú gyermekei, Antal és János nevében Oroszlán György és Schia Miklós postamesterek igazgatták 1613 és 1619 között a magyar főhatóság alatt álló vonalakat. A kamarák továbbra is rendetlenül fizettek, de a magánküldemények fokozatosan szaporodván, a postamesterek így is megtalálták számításukat.

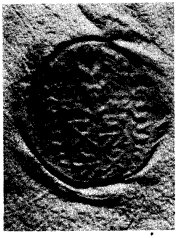
Bethlen Gábor hadai elől a két Paar testvér 1619-ben Bécsbe menekült, ahonnan többé nem is tértek vissza. A királyi postamesterek nagyobbrésze a fejedelem szolgálatába állott, egyes állomásokat megszüntettek. A zavaros időkben Magno Károly, majd fia, Magno János Jakab udvari főpostamesterek rendelkeztek a magyarországi ügyekben is. Javaslatukra II. Ferdinánd Stokmayer Pál bécsi postamestert nevezte ki magyar főpostamesterré. A fejlődésnek ez az új vonala azonban, amely a magyar főpostamesterségnek az udvari alá rendelésére vezetett volna, 1622-ben megszakadt. A magyar posta történetében ekkor új korszak, a magyar főpostamesterek és a magyar kamarai főhatóság ideje következett.

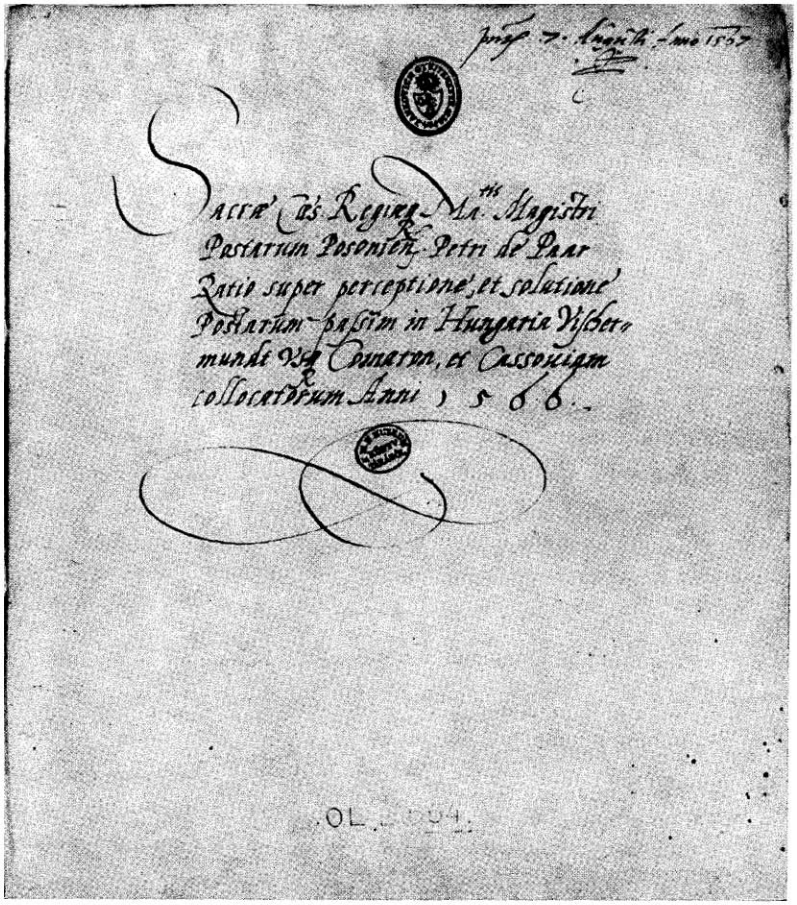
A magyar kamara főhatósága 1622—1690

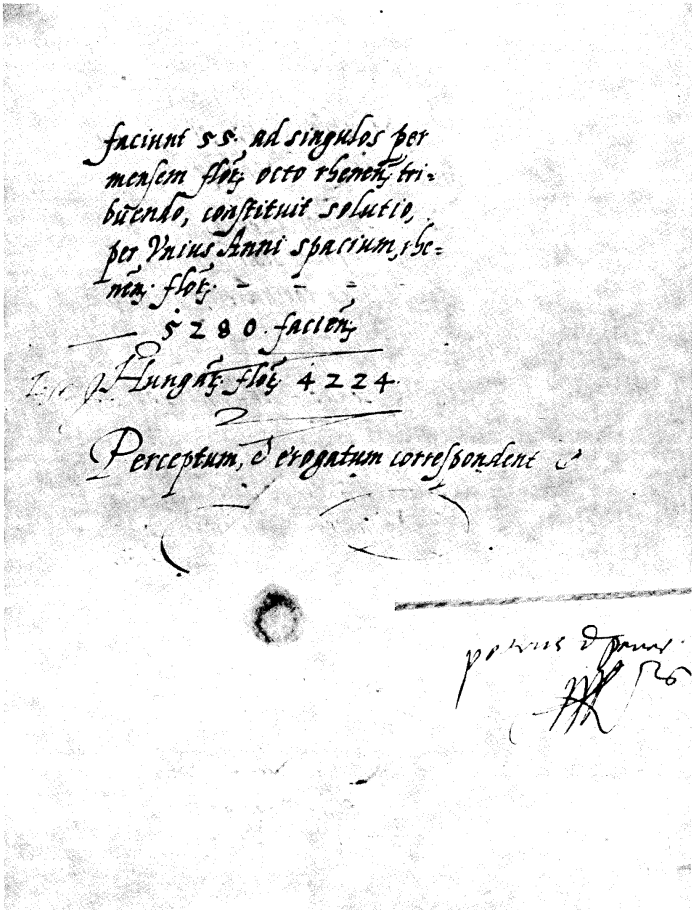
II. Ferdinánd 1622. július 9-én kelt rendeletével Magyarország főpostamesterévé, Stokmayert elmozdítva, Bornemissza Istvánt nevezte ki. Egyúttal pedig a magyar postaügyet a magyar kamara hatáskörébe utalta, a magyarországi főpostamestert, aki egyben továbbra is pozsonyi postamester maradt, e kormányhatóságnak rendelte alá. E rendeletnek hármas következménye lett.



Paar Péter pozsonyi postamester nyugtája és pecsétje. 1559.




Sacræ Cæs. Regiæ Ma.tis Magistri Postarum Posonien. Petri de Paar Tatio super perceptione et solutione Postarum passim in Hungaria Visbero mundi Vsq Comarum, et Cassoviam collocatarum Anni 1566.


facium ss. ad singulos per
mensem flor. octo rhenen. tri-
buendo, constituit solutio,
per Vnius Anni spacium, 96
nen. flor. - - -
5280 facien.
Ex q. Hungar. flor. 4224.
Perceptum, et erogatum correspondere

Paar Péter
pozsonyi
postamester
számadásának első,
utolsó
oldala
és pecsétje.
1566.



Először is az udvari főpostamestereknek nem sikerült befolyásukat a magyar főpostamesterekre kiterjeszteniök, noha a Paar-család 1624-ben Magyarországra is kiterjedő hűbérjogot nyert a postákra. Ezt a jogot azonban a magyar kamarával szemben, amely hatóságot a nádorok, főleg Esterházy Miklós, szintén hatásosan támogattak, nem tudta érvényesíteni.

Másodszor a magyar főpostamesterek korábbi szerepét fokozatosan a magyar kamara vette át. Eleinte csak a postamesterek alkalmazásánál, állomások létesítésénél vagy megszüntetésénél, később már a tisztviselők fizetésénél és ellenőrzésénél is. A főpostamester főhatósága mindinkább névlegessé vált. A postaszervezet beleolvadt a kamarai szervezetbe, a postamesteri tisztségeket rendszerint a harmincadosok kapták, akik azután az illető harmincadhivatal bevételéből fizették legényeiket. Anyagilag így a postaügy rendezettebb lett, egységét azonban veszély fenyegette. Ezt a veszélyt azonban ellensúlyozta az a körülmény, hogy a központi irányítás továbbra is egy kézben maradt, bár nem egy személy, hanem egy hivatal kezében.

Harmadszor a postatisztviselők osztálya a magyar kamara főhatósága alatt megmagyarosodott. Most már nemcsak a postalegényi, hanem a postamesteri állásokra is magyarokat neveztek ki, magyarok alatt természetesen nemcsak vérszerintieket, hanem a kor nemzetszemléletének megfelelően idegen eredetű családok megmagyarosodott fiait is értve. Érezhetővé vált ez a magyarosodás a posta igazgatás nyelvében is, ahol a latint és a németet fokozatosan a magyar váltotta fel. A postaszolgálat szabályait azonban továbbra is az egész birodalomra egyaránt érvényes uralkodói rendeletek állapították meg.

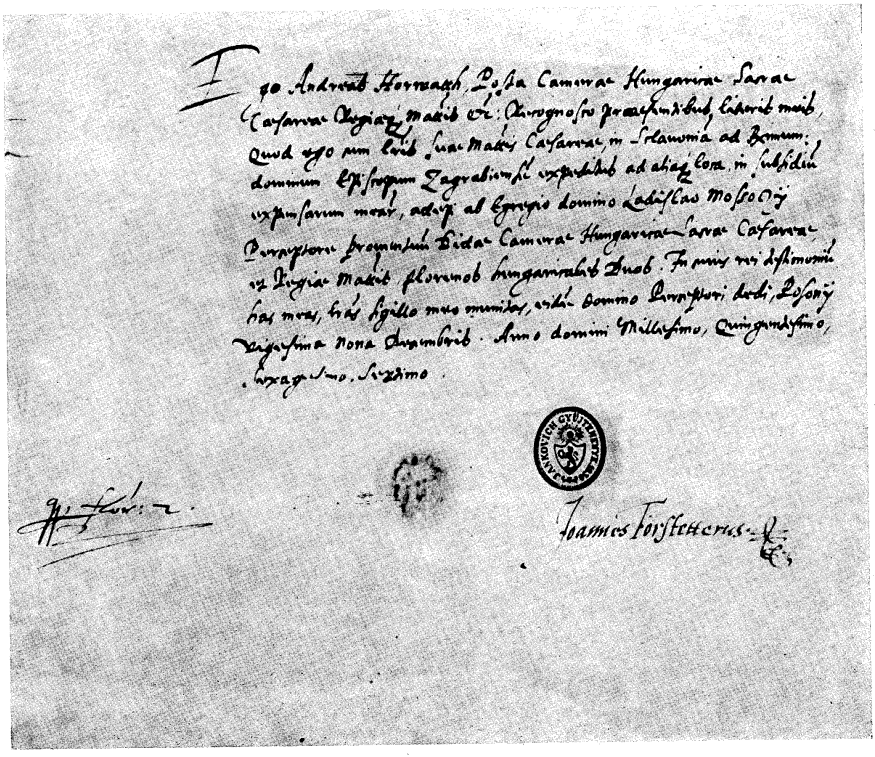
Bornemissza István főpostamestersége, a Bethlen Gábor hadjárata által okozott zavarok megszüntetése után, az udvari főpostamesterekkel és a magyar kamarával folytatott hatásköri küzdelmekkel telt el. Az előbbiben a nádor és a magyar kamara segítségével fölülmaradt, az utóbbiban azonban a rövidebbet húzta, sőt 1635-ben állásából el is mozdították. Utódai, akik többnyire a magyar kamara tisztviselői közül kerültek ki, már természetesnek találták, hogy a postaügy minden ágában ez a kormányhatóság hivatott rendelkezni, s ők maguk nem egyebek, mint elsők a postamesterek sorában.

Ekker Lukács (1635—1643), Serpente Ferdinánd (1643—1645), Angarani Tamás (1645—1657), Lanzer Gáspár (1657—1664), Pákay Benedek (1664—1675) és Andreássy József (1675—1679) főpostamesterek idejében is a főhatóságok közötti hatásköri viták nyomták rá bélyegüket a magyar postaügy fejlődésére. Új járatot csak egyet létesítettek, Lanzer alatt, Bécs és Trencsén között. A főpostamesterek tekintélye fokozatosan csökkent, amit mutat, hogy Pákay Benedeket a komáromi várparancsnok leveleinek késése miatt halálra botoztatta. Felügyeletet a többi postamester fölött csak annyiban gyakoroltak, hogy a magyar kamara időnkint ellenőrző körútra küldte ki őket. Intézkedni azonban, jelentésük alapján, már a kamara intézkedett.

Thököly Imre harcai a postaszervezet működésében is nagy zavarokat okoztak. Ezeket a Paar család arra igyekezett felhasználni, hogy hűbérjogát Magyarországra is érvényesítse. Már Eyrl Frigyes János főpostamestersége (1680—1690) alatt sikerült 1681-ben egy királyi rendeletet kieszközölnie, amelynek értelmében az összes magyarországi állomást megkapta. E rendelet végrehajtására azonban, egy újabb rendelet alapján, csak 1690-ben került sor, amikor az uralkodó gróf Paar Károly Józsefnek és ösSsének, valamint fiúutódaiknak hűbérjogát a Magyarországon és a hozzá kapcsolt részeken levő összes állomásra elismerte.

A Paar-család hűbérurasága

Időközben a török alól felszabadult területeken a Győr—Székesfehérvár—Buda és a Buda—Eszék vonalakon hadi postaállomások létesültek. Ezeknek polgárivá való átszervezése, nemkülönben Erdély posta-

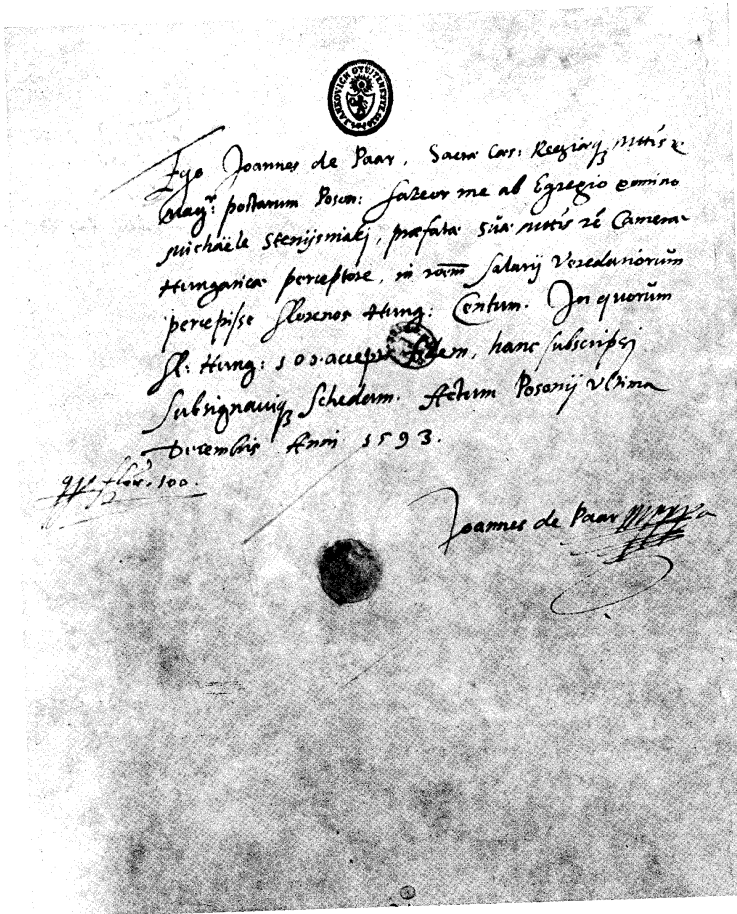


Horváth András magyar kamarai postafutár nyugtája 1566.

Ego Balthasar Vizmayr, Magr Losan in Liptomila, vz
Sacrandorff collocatus &c: Liptoviensis praefectibus hris mris
quid ego stipendium meum usq ad ultimam diem proximi elapsi
Mensis Junij, Anni praesti &c: Sexagesimi nomi cadentis, hoc
est florenos hungaricos duantos ac octoginta octo, integre ab
Egregio domino Ladislao Mosoczy Liptoviensi provisore
Camerae hungaricae Sacrae Caesareae, Regiaq mtis, accepi
et recepi. De quibus eundi dominu Ladislaum Mosoczy
Liptoviensi, vrddo quitu ac expeditu: dysimomio praesentiu
mea lidera manu mea. Dat Losonij die vigesima tertia Mensis
Julij. Anno domini unungentesimo, Sexagesimo Nono.

Balthasar Vizmayr

Andreas Wirmer
contrascha.



Ego Joannes de Paar, Sacr. Cae. Regiarij [illegible]
Salarij postarum Posoni: facere me ab Egregio domino
Michaële Stenijrmakj, praefato Sria. nostro ad Camera-
Hungarica percepisse, in ram Salarij Vicedantiorum
percepisse florenos Hung: centum. In quorum
fl: Hung: 100. accepti fidem, hanc subscripsi
Subsignauiq; Schedam. Actum Posonij vltima
Decembris Anni 1593.

Joannes de Paar

Weismair Boldizsár petronelli és jarendorfi postamester nyugtája. 1569. (baloldalon)
Paar János pozsonyi postamester nyugtája. 1593. (jobboldalon)

ügyének új alapokra fektetése, a Paar-család érdemei közé tartozik.

Gróf Paar Károly József a magyar udvari örökös vezérpostamesteri (supremus aulae nostrae Hungaricae et generalis ac haereditarius magister) címet viselte. Rövid idő alatt berendezte a Buda—Székesfehérvár, Buda—Eszék, Pozsony—Sopron, Sopron—Zágráb vonalakat, valamint Erdélyben Nagyszebenből kiindulva három járatot: Brassóig, Kolozsváron át Szilágysomlyóig és Déván át a temesi bánság felé.

A Paar családot a hűbérjog értemében megillették mindazok a jogok, amelyeket a postaigazgatás terén a magyar főpostamesterek és a magyar kamara gyakoroltak. Élvezte a postamestereknek a magánküldemények továbbításából és az utasszállításból származó jövedelmeit. A postaszemélyzetet azonban továbbra is kincstár, a magyar és a szepesi kamarák fizették.

Hűbérigazgatásának II. Rákóczi Ferenc szabadságharca vetett véget. A fejedelem, mint a közigazgatás többi ágában, a postaigazgatás terén is új szervezetet léptetett életbe. Ennek ismertetése azonban a magyar közigazgatás történetének következő fejezetébe tartozik.[10]

II. AZ ERDÉLYI POSTAIGAZGATÁS

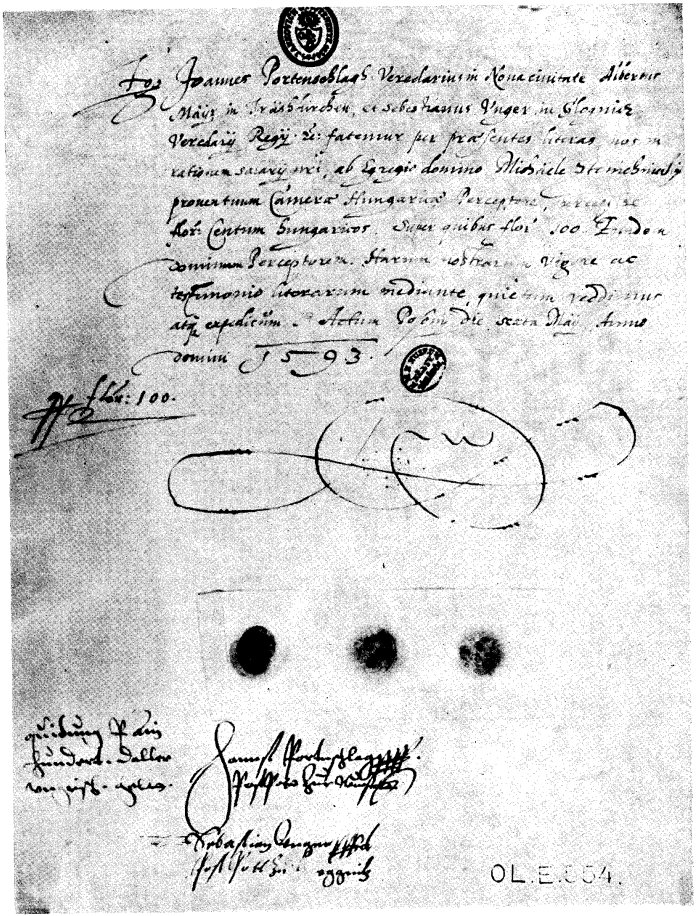
Erdélyben a nemzeti fejedelmek idejében a középkori magyar postaszervezet változatlanul továbbélt. Csupán I. Ferdinánd rövid uralma alatt működött a Habsburg-posta erdélyi területen, Kassa és Nagyszeben között, Taxis Mátyás igazgatása alatt, János Zsigmond és utódai azonban az új intézményt nem vették át. Csak amikor a török kiűzése után az erdélyi fejedelemség a Habsburgok kezére jutott, került sor a postaügy szervezésére.

Az erdélyi postarendszer

Az erdélyi postának az volt a feladata, hogy a fejedelem leveleit és egyéb küldeményeit rendeltetési helyükre juttassa; kizárólag az állami kormányzat és közigazgatás céljait szolgálta, ebben megegyezett a Habsburgok postájával. Magánosok szolgálatával még mellékesen sem foglalkozott, etekintetben már különbözött az újkori Magyarország hasonló rendeltetésű intézményétől. A leglényegesebb különbség azonban szervezetében rejlett. A fejedelmi postaszervezetnek csak központi része épült ki, vidéki hálózata hiányzott. A postaállomások a főútvonalakon megvoltak ugyan, de azokat nem a fejedelem tartotta fenn, hanem az illető város vagy község lakossága. Személyzetük ezeknek az állomásoknak nem volt, sokszor még külön épületük sem, létüket a kötelezettség jelképezte, amelynek értelmében a lakosság a fejedelem futárait, vagy azokat a személyeket, akik erre fejedelmi felhatalmazást nyertek, szállással és élelemmel, valamint a következő állomásig meghatározott számú friss lóval ellátni tartozott. Az előző állomáson váltott fáradt lovakat pedig visszavitték, miként saját lovaikat is visszakapták a következő állomásról. A fejedelmi posta költségeinek jelentékeny része tehát nem a kincstárt, hanem az országot terhelte, azon a jogon, hogy az uralkodót, illetve az ő megbízásából utazó személyeket, az alattvalók útközben minden szükséges dologgal kötelesek ellátni. A fejedelmi kincstárból csak a futárokat kellett fizetni.

Főpostamester

A postáknak is nevezett futárok (cursores) a fejedelmi udvar esküt tett tisztviselői közé tartoztak. Számuk a mindenkori szükségletnek megfelelően váltakozott. Alkalmazásuk joga a fejedelmet illette meg, aki azt fölöttes hatóságuk útján gyakorolta. Ez kezdetben a kancellár vagy az udvarmester, később a posta- vagy főpostamester (magister cursorum, supremus magister cursorum) volt. Utóbbi tisztséget 1600-ban szervezték, rendszeresen azonban csak I. Rákóczi György korától kezdve töltötték be. Viselője az országgyűlésen tett esküt, s rendszerint tagja volt a fejedelmi tanácsnak is.



Három ausztriai postás nyugtája. 1593.

I. Apafi Mihály idejében az udvari főméltóságok sorában a tizenötödik helyet foglalta el. Irányította és ellenőrizte a futárokat, akik fölött bírói hatóságot is gyakorolt.

Futárszolgálat

A futárok szolgálatát hosszú ideig a szokás szabályozta, 1634-ben és 1641-ben e szabályokat postarendtartásokban foglalták össze. Eszerint minden reggel jelentkeztek az udvarmesternél, kettő közülük éjjelnappal készen állott az útra, a többi szállására mehetett. Induláskor igazolásul a fejedelem ezüst címerét vették magukhoz, valamint útlevelet, amely nevüket, rendeltetési helyüket, s azt tüntette fel, hogy hány ló vagy szekér illeti meg őket, s hogy élelmezés jár-e nekik. A rendtartások részletesen szabályozták, hogy a futároknak mennyi utat kellett megtenniök esős és száraz időben, mikor és mennyit pihenhettek, milyen ellátást igényelhettek, hogyan tartoztak viselkedni. Rendeltetési helyükre érkezve bizonyságlevelet kaptak, amit visszatérve a címerrel és az útlevéllel együtt átadtak a főpostamesternek vagy a kancellárnak, így igazolva, hogy nem vesztegették az időt.

Gyakori eset volt, hogy a futárok hivatalos megbízatásukkal visszaéltek, a lakosságtól mást vagy többet követeltek, mint amihez joguk lett volna. A 17. század országgyűlési emlékei tele vannak ilyen panaszokkal. A sérelmek orvoslása és a vétkesek megbüntetése a főpostamester hatáskörébe tartozott.

Viszont az is sokszor előfordult, hogy a kijelölt helyeken az ellátást nem kapták meg. Az országgyűlés ismételten foglalkozott az ún. postálkodás, azaz a futárok ellátásának kérdésével. Etekintetben sok volt a kivétel, más-más módon viselték ezt a terhet a magyarok, a székelyek és a szászok. A fejedelmi udvarból induló futárok bizonyos vonalakon saját lovaikon mentek, másokon a gyulafehérvári görögök adtak alájuk lovakat a katonáskodástól való mentesség fejében.

Az udvarból induló rendes futárokétól eltért azoknak a szolgálata, akik a töröknek szóló leveleket és csomagokat vitték, az úgynevezett portai postáké, valamint a székelyeké, akik vezetőik jelentéseit vitték a fejedelemhez. Ezek mindvégig saját lovaikan utaztak, csak szállást és élelmet igényelhettek ingyen. A fejedelmi kincstártól pedig fizetést kaptak.

A legfontosabb útvonalak, ahol a leggyakrabban jártak a fejedelmi futárok, a következők voltak: 1. Gyulafehérvár—Nagyenyed—Torda—Kolozsvár—Bánffyhunyad—Feketető—Rév—Nagyvárad; 2. Gyulafehérvár—Nagyenyed—Marosvásárhely—Szászrégen—Teke—Beszterce—Huszt; 3. Gyulafehérvár—Szék—Zilah; 4. Gyulafehérvár—Kolos; 5. Gyulafehérvár—Medgyes—Udvarhely, Csik és Háromszék székely székek; 6. Gyulafehérvár—Szászsebes—Szerdahely—Brassó; 7. Gyulafehérvár—Szászsebes—Szászváros—Hátszeg; 8. Gyulafehérvár—Szászsebes—Szászváros—Ilyenfalva—Lugos és Karánsebes.

Magánosok vagy maguk is futárokat tartottak, vagy pedig alkalmilag utasokkal továbbították küldeményeiket. Bizonyos kedvezményekre, elsősorban szállásra a magánosok is igényt tarthattak az útmenti falvak és városok részéről. Ez a teher azonban, nem különben a fejedelmi futárok ellátása, végeredményben nem annyira a lakosságot, mint inkább a kincstárt nyomta, amely a postálkodásban részes községeket különböző kedvezményekben, többnyire adóelengedésben részesítette.

A Habsburgok tehát nemannyira a népen könnyítettek, amelyet inkább a futárok és az utazók visszaélései sújtottak, mint a törvényes szolgáltatások, hanem inkább az államkincstár javát is szolgálták, amikor a postálkodás közterhét mindjárt Erdély megszerzése után, az 1691-i Lipót-féle diplomában eltörölték, s birodalmuk postarendszerét a fejedelemségben is meghonosították. E rendszer keretében a postaállomásokat a kincstár tartotta fenn, a költségtöbbletet azonban részint a különböző kedvezmények megvonása, részint pedig a postaforgalom nagyobb biztonsága és gyorsasága ellensúlyozta.[11]

1 Az udvari főpostamesterek névsora 1624-ig: Taxis Antal (1526—1548), Taxis Mátyás (1548—1559), Taxis Kristóf (1559—1564), Wolzogen Pál (1564—1570), Wolzogen János (1570—1588), Vacat (1588—1592), Pichl György (1592—1611), Taxis Lamorel (1611—1612), Magno Károly (1612—1620), Magno Jakab (1620—1624).

2 1559 óta e vonal állomásai: Petronell, Jarendorf (Járfalú), Moson, Hochstrass (Öttevény), Győr, Németi, Komárom, ahonnan elágazás vezetett Bátorkeszibe.

3 Állomásai az 1550-es években: Pozsony, Szenc, Galgóc, Vágújhely, Csitár (helyette később Ripna-Rippény), Nedozsér, Tótpróna, Turóc-Zsámbokrét, Tót-zsámbokrét, Szucsán, Nocsova, Rózsahegy, Liptószentmiklós, Hibbe (Gajda), Lucsivna, Kisóc, Lőcse, Koritnó (helyette később Siroka) Bertót, Eperjes, Böki (helyette később Somos), Kassa. 1564 óta új állomások: Tapolcsány, Veszternic, Privigye, Rudnó. Rudolf korában Szencen, Vágújhelyen, Nedozséren és Tótprónán nem volt állomás, viszont Lomsic, Sárfő és Farkashida új állomások voltak. Időnkint Cseklészen is volt állomás.

4 Állomásai: Kassa, Hankusz, Vágáska, Sárospatak, Henoszla, Keresztúr, Nagykálló, Majtény, Vene, Tasnád, Sarmaság, Zilah, Zsombor, Borsa, Szamosújvár, Válaszút, Kolozsvár, Torda, Nagyenyed, Fejérvár, Vum.

5 Állomásai: Bécs, Waltersdorf, Sopron, Csepreg, Hismun, Körmend, Waltersdorfról Bodenhelen és Pápócon át Cenkre elágazás vezetett.

6 Állomásai: Libe, Simbach, Varasd, Óbarcs, Csurgó, Babocsa, Szigetvár. Lehetséges, hogy ez a vonal Körmend és Varasd között kapcsolatban állott az előbbivel.

7 Állomásai: Bécs, Moha (Mossprunn), Pordány (Prodersdorff), Németkeresztúr, (Kreiz), Csepreg (Schöppring), Unyom, Vasvár, Szentiván, Hahót, Kanizsa.

8 Paar Péterrel egyidőben a családnak még 5 tagja szolgált Magyarországon, mint postamester.

9 Ebben az időben a Sopron—Kőszeg—Körmend—Sárvár, továbbá a Varasd—Óbarcs—Csurgó—Babocsa—Szigetvár vonalak, valamint Fischamend, Petronell, Moson, Öttevény és Óvár állomások tartoztak osztrák igazgatás alá.

10 A postaigazgatás 16. és 17. századi történetének e rövid összefoglalása *Hennyey* Vilmos alapvető fontosságú könyvén alapszik. (A magyar posta története. Bp. 1926.) Hennyey öszefoglalta a korábbi — általa idézett — irodalom kutatásainak eredményeit, azonkívül maga is végzett levéltári kutatásokat. A magyar posta múltjának legfontosabb eseményeit könyve tartalmazza, a részletkérdéseket azonban monográfiák hivatottak tisztázni. Közigazgatástörténelmi irodalmunk hiányosságain panaszkodva, Hennyey könyvére mint dicséretre és követésre méltó kivételre kell rámutatnunk. Bár a közigazgatás minden ágában hasonló munkákra támaszkodhattunk volna. A korábbi irodalom fontosabb munkái: *Csikvári* (Wührl) Jákó: A közlekedési eszközök története. 2. k. Bp. 1882—83. *Hüberth* Károly: A postaintézet Magyarországon. Kőszeg, 1886. *Acsádi* Ignác: A magyar postaügy történetéhez. Nemzetgazdasági Szemle, 1887. *Szádeczky* Lajos: Az első magyar postaszervezet a

Jegyzetek

a XVI. és XVII. században és az erdélyi posták a nemzeti fejedelmek korában. Bp. 1890. *Ua.:* A postaügy fejlődésének története. Bp. 1891. *Ua.:* Thököly Imre és a bújdosók postái. Magyar Gazdaságtörténelmi Szemle, 1898. *Munkás* (Miavecz) László: A királyi magyar posta története 1528—1715. Bp. Bp. 1911. (A Magyar Gazdaságtörténelmi Szemlében 1897-ben, 1898-ban, 1899-ben, 1900-ban, 1901-ben és 1903-ban megjelent cikkeinek összefoglalása.) *Laukó* Albert: Hírszolgálat a XVII. században. Századok, 1911. *Németi Kálmán:* Taxis-posta Magyarországon. Bp. 1917.

11 Az erdélyi posta történetét, miként a magyarét, *Hennyey* Vilmos foglalta össze A magyar posta története c. művében. (Bp. 1926.) A vonatkozó irodalmat és a kiadott forrásokat példaszerűen feldolgozta, levéltári kutatásokat azonban munkája e részéhez nem végzett. A részletkutatásnak még sok részletkérdést kell majd tisztáznia. L. még *Szádeczky* Lajos: Az első magyar postaszervezet a XVI. és XVII. században és az erdélyi posták a nemzeti fejedelmek korában. Bp. 1890. Két erdélyi postarendtartás 1634-ből és 1641-ből közölve a Magyar Gazdaságtörténelmi Szemlében, 1900. 131. és 1897. 263. l.

Függelék

Paar Péter pozsonyi postahivatalnok postamester alá rendelt 1566-ban

Fischamend	*Wolczogen János*	3 lóval
Győr	*Taxis Márton*	3 lóval
Németi és Komárom	*Schot György*	2—2 lóval
Pozsony	*Paar Péter*	9 lóval
Eperjes	*Paar Péter*	3 lóval
Szempc	*Paar Péter*	2 lóval
Vágújhely	*Paar Péter*	2 lóval
Csitár	*Paar Péter*	2 lóval
Somos	*Paar Péter*	2 lóval
Galgóc	*Roy János*	2 lóval
Tapolcsány és Veszteniczi	*Behem György*	2 lóval
Privigye és Rudnó	*Paar Boldizsár*	2—2 lóval
Turócz-Zsámbokrét	*Bon József*	2 lóval
Nolcsó és Rosenberg	*Laurencz Gergely*	2—2 lóval
Szentmiklós	*Roth Miklós*	3 lóval
Hibbe és Lucsivna	*Nurfor János*	2—2 lóval
Kisócz és Lőcse	*Galser Mihály*	2—2 lóval
Siroka	*Bon Jakab*	2 lóval
Kassa	*Paar Mondinus*	3 lóval

Új kutatási módszerek alkalmazása a színes számú, levélboríték-rajzú bélyegeink anyalemez rekonstrukcióinál

ORBÁN FERENC (Silgeborg, Dánia) ÉS DR. PETROVITS TIVADAR

I. RÉSZ

Bevezetés:

A magyar filatelista kutatók körében évtizedek óta jelentős problémát okozott az 1874-től 1898-ig réznyomással készített, színes számú krajcáros bélyegkiadások egyes értékeinek anyalemez rekonstrukciója. Ezeknek a réznyomású bélyegeknek (vízjel nélküli, majd vízjeles papíron) valamennyi nyomólemeze 9 anyalemezről készült. A 2, 3, 5 és 10 krajcáros címletek I. anyalemezét 1874-ben, a 20 krajcárosét 1876-ban készítették el az Államnyomda (ma: Állami Nyomda) galvanoplasztikai műhelyében. Az ezekről galván eljárással előállított nyomólemezekkel nyomtatták az ún. 1874-es kiadás első négy, majd ötödik címletét is vízjel nélküli papíron. Az 5 krajcáros címlet II. anyalemezét ismeretlen okból — feltehetően az I. anyalemez gyors elhasználódása miatt (ernyős metszetjavítások!) — már 1875. elején elkészítették. Így 1875-től az 5 rajcáros címletet egészen 1891-ig II. típusú anyalemezről készített nyomólemezekkel gyártották. A vízjeles, az ún. 1881-es kiadáshoz ugyanazokat az anyalemezeket használták fel, mint az 1874-eshez, így anyalemez szempontjából nincs különbség e két kiadás között. A 2, 3 és 10 krajcáros II. anyalemezének előállítására csak valószínűleg — a fekete számú krajcárosok egyes címleteinek forgalomba bocsátása — 1889. után került sor. Ezek a II. típusú bélyegek a jelenlegi adatok szerint azonban csak 1890-ben —vagy ezt követően — kerültek postai felhasználásra. (A 2 krajcáros 1890. I. negyedévében, a 10 krajcáros az év közepén, míg a 3 krajcáros csak 1891. januárjában.)

Az egyes értékek anyalemezeire jellemző ismertetőjelek leírására az elmúlt 50 évben több-kevesebb sikerrel kísérletek történtek. (Az I. típusra vonatkozóan adatokat Bíró Marcell a Donaupost c. lap 1934—35. évfolyamaiban foglalta össze.) Az I. típusú 5 krajcáros, valamint a II. típusú 10 krajcáros kivételével meghatározták — ha nem is teljes részletességgel — a többi címlet anyalemezének részleges felépítését. Egy teljes és megbízható anyalemez rekonstrukció azonban eddig csak a II. típusú 5 krajcárosból készült el, amely Visnya Sándor nevéhez fűződik. (Visnya elkészítette egy feltételezett 2×100-as anyalemez rekonstrukcióját is.)

Meg kell jegyezni, hogy az anyalemez rekonstrukciója igen nagy nehézségbe ütközik, ha nem maradt fenn teljes ív a bélyegekből. Ez az eset áll fenn az I. típusú 5 krajcáros és a II. típusú 10 krajcáros esetében.

A II. típusú 10 krajcáros anyalemez felépítésének megoldatlansága 1969. nyarán arra ösztönözte e tanulmány egyik szerzőjét (Orbán Ferenc Dániában élő fi-

latelistát, aki már 1965—67-ben eredményeket ért el az I. típusú 5 krajcáros anyalemezének rekonstrukciója terén — a szerkesztő megjegyzése —), hogy ezt a feladatot megoldja, kedvező esetben kísérletet tegyen ezen címlet anyalemezének teljes rekonstrukciójára is. A kutató munkába rövidesen bekapcsolódott a tanulmány másik szerzője (Dr. Petrovits Tivadar — a szerkesztő megjegyzése) és a továbbiakban szorosan együttműködve végezték a kutató munkát.

Jelen tanulmányban az anyalemez felépítésének elvi módszerein túl ismertetjük a teljes ív egyes bélyegeinek ismertetőjeleit, továbbá az ív egyes bélyegeivel kapcsolatos, jelenleg ismert egyéb adatokat is. Maga a rekonstrukció módszere véleményünk szerint alkalmazható — és alkalmaztuk is — a magyar színes számú kiadások többi címletére, de adott esetben bármely más hasonló eljárással készített anyalemez rekonstrukciójára is. (Filatéliai Szemle 1968. VII. szám 6. oldalán közölt rekonstrukció is ezen elv alapján készült.)

Az anyalemez oszlopismertetőjeleinek meghatározása

A színes számú kiadások egyes címleteinek anyalemezei kisebb-nagyobb eltéréssel, de azonos elv szerint készültek. Az *eredeti metszetről* minden címlet részére készítettek egy-egy másolatot (a másolás mindig a magasképű lemez közbeiktatásával értendő), melyekbe belemetszették a különböző értékszámokat. Ezt követően az értékszámmal már ellátott *egyképes eredetiről* további 5 db másolatot készítettek és azokat összeforrasztották. Az erről készült másolatot az első ötös sávval összeforrasztva kapták az *első tizes sávot*. A tizes sávról további másolatok készültek. A jelenlegi adtok szerint 2, vagy 4 db. Előbbi esetben a *huszas tömbről* egy újabb másolat készült és a két huszas tömb és a tizes sáv összeforrasztva adta az egyik félívet. A második feltételezés szerint — a II. típusú 10 krajcárosnál — az 5 db tizes sávot forrasztották össze ötvenes félívvé. A félívről egy másik félívet, az így kapott *százképes eredetiről* galván másolattal magasképű lemezt, s erről mélyképű *százképes anyalemezt* (feltételezés szerint később anyalemezeket) készítettek.

Megjegyzendő, hogy az anyalemezt — bár erre, mint mélyképű lemez alkalmas lenne — nyomólemezként nem használták. Az igen körülményesen összeállított anyalemezről — annak kímélése céljából — *százképes magaslemezt* (magaslemezeket!) készítettek. Ezeknek galvánmásolatai a százképes (vagy kétszázképes) mélylemezek, a *nyomólemezek*.

Az anyalemez leírását megkönnyíti az a körülmény, ha teljes bélyegívek állnak rendelkezésre. Teljes ív azonban alig maradt meg. (Kivéve egyes címletek kartonra nyomott 100-as íveit.) A II. típusú 10 krajcáros címletből sem 100-as ív, sem kartonra nyomott ív jelenleg nem ismert, sőt kisebb tömbök is csak elvétve állnak rendelkezésre. A kutatáshoz szükséges egyes példányokból álló, kb. 10 000 db bélyeget is nehezen lehet összegyűjteni, ami eddig részünkről sem sikerült. Ez az a mennyiség ugyanis, amely optimális lenne a kutatáshoz és sok tekintetben 100 százalékos eredményt adna, különösen a *feltételezett* 2×100-as nyomólemezre vonatkozóan. Jelen esetben a kutatómunkát viszonylag kis mennyiségű egyes bélyeggel (kb. 600—600 db) kezdtük el, de szerencsére sikerült később többet is szerezni kutatási célra.

E címlet tanulmányozásával Bíró Marcell is foglalkozhatott az 1920-as és az 1930-as években. A „Filatéliai Kurir"-ban „Az 1874/76. évi emissziók ismertetőjeleiről". (1929. évf. 32., 82., 106., 126. és 152. oldalai) című, többször publikált (1934. Donaupost és 1943. A bélyeggyűjtő) tanulmányában kijelenti, hogy a II. típusú bélyegek ismertetőjelei sűrű homályba vesznek — s így a metszetjavítások helye sem ismert — annak ellenére, hogy a 2 és 3 krajcáros címletből 100-as ívek is rendelkezésre álltak. Tanulmányában nem tett említést arról, hogy a 10 krajcáros címletből milyen

nagyságú összefüggéseket vizsgált meg. (A részükről ismert legnagyobb használatlan tömb — 3×4 db — Kalle Vaarnas ismert finn filatelista gyűjteményében található.) Az 1950-es években dr. Vasvári Ernő végzett a Bélyegmúzeumban kutatást és ért is el eredményeket a 2 és 3 krajcáros címleteknél. A 10 krajcárosra vonatkozóan hat olyan jelet talált, melyek véleménye szerint gyakran előfordulnak. Azt nem tudjuk, hogy ezen megállapításait milyen bélyeganyag alapján tette, de bizonyosra vehető, hogy kevés összefüggő példánya volt, továbbá, hogy a múzeum 10 krajcáros tömbjeit sem tanulmányozhatta alaposan, mivel ellenkező esetben megállapításait feltehetően másként összegezi. Adatait a Filatéliai Szemle 1963. évi IV., V., VI. számaiban közölte. Dr. Vasvári adatait a Magyar Bélyegek Monográfiája (továbbiakban: Monográfia) megírásakor dr. Makkai László revideálta, és a hat jelet kettőre (x, y) csökkentette. Ezek véleménye szerint egy, vagy két oszlopban helyezkednek el. (Monográfia III. 575. oldal.) Ez a következtetés részben volt csak helyes. Annyiban igen, hogy ezen jelek közül az egyik oszlopismertetőjel, de annyiban nem, hogy ezek két oszlopban is megtalálhatók. Valójában mindkét jel a IX. oszlopban található, de az egyik (y) csak páros ismertetőjel. (1. ábra.) Ennek az a magyarázata, hogy a jelek nemcsak vízszintesen, hanem függőlegesen is tovább másolódtak az anyalemez készítése során. (l. 1. ábrát!).

Figyelmüket nyilván elkerülte, hogy az „y" jelű bélyegkép statisztikailag ritkábban fordul elő, mint az „x" jelű. Megjegyzendő az is, hogy a Bélyegmúzeum anyagában olyan függőleges összefüggés is van, melyen a két különböző bélyegkép *egymás alatt* helyezkedik el.

A kutató munka kezdetén tehát mindössze az „x" jel statisztikai adatai mutattak arra, hogy ennek oszlopismertetőjel jellege bizonyosra vehető. A munka, mint említettük, *egyes bélyegekből* álló tömeggel indult, melyhez később sikerült még egyes darabokat, illetve összefüggő példányokat Pákozdi László — és



1. ábra.
A Monográfia x és y jelű bélyege
a IX. oszlopban helyezkedik el.

mások — szíves közreműködésével tanulmányozásra megkapni.

Az anyalemez függőleges oszlopainak ismertetőjeleire vonatkozóan feltételezésünk az volt, hogy az egyes bélyegképek már az első tizes sáv készítése során mind — vagy legalább is nagyobb részük — megsérültek, így a további másolás során valamennyi oszlop — vagy többségük — rendelkezik egyedi ismertetőjellel. (Jel alatt itt egy, vagy több jelet kell érteni). Ezek azonban olyan parányiak — tűszúrásnyi pontok—, hogy többségüket eddig egyetlen kutató sem vette észre.

Ez a feltételezés korábban is adott volt, azonban a kutatók nem fordítottak alapos gondot a jelek jellegének megállapítására. Az alkalmazott elméletek és elgondolások jelen esetben tudományos alapokon állnak, s ezért helyességük bizonyítható is. Az ívek akár 100-as, akár 200-as nyomólemezzel készültek, felhasználásuk után egy-egy oszlopból viszonylag azonos számú használt bélyegnek kellett fennmaradni, vagyis egy bizonyos „N" számú egyes példányokból álló bélyeghalmazban valamennyi oszlopból származó bélyegnek több példányban szerepelnie kell.

A matematika és a statisztika körében alkalmazott nagyszámok törvénye alapján ugyanis a nem szándékosan csak egy bélyeghelyről vett bélyeghalmaz esetén a tömegből egy-egy oszlopra a halmazból megközelítőleg azonos mennyiségű bélyegnek kell esni. Ezt igazolja a statisztika reprezentatív módszere is, mely szerint egy nagyobb mennyiségből, válogatás nélkül vett minta tükrözi az egész jellemzőjét.

Az egyes függőleges oszlopokból származó bélyegeknek a halmazban való viszonylag egyenlő számú előfordulását kitünően igazolja az ún. sörét kísérlet. Ez esetben a nagyszámú, szabályos, gömb alakú sörét egy lemez élére szórva, annak két oldalán megközelítőleg azonos mennyiségben fog elhelyezkedni. Ha a lemez éléről lehulló söréteket útjukban újabb lemezekkel tovább osztjuk, akkor 11 db lemez esetében az alul elhelyezett 10 tartályba kb. azonos számú sörét fog esni.

Ennél a kísérletnél a sörét mennyiségi elosztását a lemezek végezték. Ezt a „munkát" egyes bélyegek esetében az anyalemez oszlopismertetőjelei „végzik" el. (1. sz. táblázat). (Ferenc Orbán statisztikai adatai.)

Az ismertetett megfontolások alapján először meg kellett állapítani az anyalemez tíz (I—X) függőleges oszlopának ismertetőjeleit, mivel a rendelkezésre álló „N" halmazból csak ezek ismeretének birtokában lehetett a továbbiakban részhalmazokat képezni. Tehát azokat az ismertetőjeleket kellett keresni, amelyek a bélyegeken a leggyakrabban fordulnak elő. Rövid időn belül az akkor rendelkezésre álló mintegy 1200 db bélyegből sikerült is két, egymástól eltérő ismertetőjelet kiválasztani. (A harmadik a már jelzett „x" jel volt.) Mivel az egyik részhalmazt további két részre lehetett bontani, így a részhalmazok száma négyre emelkedett. Ezen adatok alapján már kísérletet lehetett tenni a feltételezett oszlopismertetőjelek az íven való elhelyezkedésének megállapítására. Összefüggések segítségével egymástól függetlenül megállapítottuk, hogy ezek a jelek az V., VIII. és IX. oszlopban helyezkednek el. Mivel a IX. oszlop két jele egy kisebb részhalmaz jeleivel egyezett, így azt feltételesen a IV. oszlopba helyeztük. (Ez később helyesnek bizonyult.) Már kezdetben sikerült az V. oszlopba sorolt bélyegek közül kiválasztani a X. oszlop bélyegeit is. A további munka során sikerült megállapítani az I., később pedig a II., III., VI., és VII. oszlop ismertetőjeleit is.

Az ívhelyismertetőjelek meghatározása

A kezdetben felismert öt oszlop ismertetőjeleinek segítségével képzett részhalmazok alapján már sor kerülhetett az ezen oszlopokban helyet foglaló, bizonyos ívhelyre eső egyes bélyegképek ismertetőjeleinek meghatározására.

Az oszlopokon belül az *ívhelyek meghatározására* a következő elméletet alkalmaztuk: mivel a halmazban előforduló példányok a tetszőlegesség folytán gyakoriságuk miatt — válogatás nélkül — kerültek besorolásra, az egyes ívhelyekre eső bélyegképek előfordulására érvényes a matematika binominális megoszlási szabálya. Ennek értelmében egyes bélyegképekből sokkal több lesz, mint a számtani középarányos, másokból még több, egyesekből pedig kevesebb. Ez a megoszlás megfelel Sir Francis Galton (1889) sörétkísérletének. Galton egy tartályból sörétet szórt rendszerben szögek álltak ki. A sörétek a szögek által kialakított kapukon való áthaladásuk után a tábla alján lévő rekeszekben *harang alakban* helyezkedtek el.

1. sz. táblázat

Oszlop:	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.
Darab:	183	204	188	195	208	183	190	184	179	186

Összes mennyiség: 1900 db

Oszlop átlag: 190 db

Szóródás az átlagtól: + 14 db, — 11 db

Statisztikai adatok az egyes oszlopokba tartozó bélyegek megoszlásáról. (Orbán Ferenc adatai az 1970. január 28-iki állapot szerint).

2. sz. táblázat

a) állapot

A bélyegképek megoszlása ismertetőjeleik alapján a kutatás kezdetén:

III—A	31 db
III—B	37 db
III—C	39 db
III—D	18 db
III—G	15 db
III—H	17 db
III—J	15 db
maradvány	16 db
összesen:	188 db

Az első három bélyegkép előfordulása kb. kétszerese a többinek. Ezek páros ismertetőjelekkel rendelkeznek:

A + F = 11 + 20	31 db
B + I = 21 + 16	37 db
C + E = 17 + 22	39 db
összesen:	107 db
átlag:	36 db

A többi ívhely átlaga csak 16 db.

b) állapot

A bélyegképek megoszlása az oszlop tíz ívhelyére történt besorolásuk után:

III—Aab	11 db
III—Babc	21 db
III—Cabcd	17 db
III—Dabcd	18 db
III—Eab	22 db
III—Fabcde	20 db
III—Gabc	15 db
III—Habc	17 db
III—Iab	16 db
III—Jabc	15 db
maradvány:	16 db
összesen:	188 db
ívhelyátlag:	17 db
Szóródás az átlagtól:	+ 5 + 5

Megjegyzés: a maradvány csoportba azok a bélyegek lettek sorolva, amelyek ismertetőjelei állapotuk (pl. erős bélyegzés), vagy egyéb okok miatt megállapíthatók nem voltak.

Statisztikai adatok a III. oszlop bélyegeinek és ívhelyenkénti megoszlásáról. (Orbán Ferenc adatai 1970. január 28-iki állapot szerint).

Tehát az egyik rekeszben több, a másikban kevesebb volt. Természetesen ha valamennyi forgalomban volt bélyeg megszerezhető lenne, az egyes ívhelyekre eső bélyegek mennyisége fokozatosan közelítené meg a számtani középarányost. Ez azonban gyakorlatilag megvalósíthatatlan.

Az ívhelyismertetőjelek kutatása során valamennyi oszlopban az egymástól megkülönböztethető jelű bé-

lyegkép jelölésére az ábécé első tíz nagybetűjét (A—J) használtuk. (2. sz. táblázat.) Az egyes oszlopokra egyaránt alkalmazott nagybetűk megkülönböztetésére az *oszlop római száma* szolgált. Pl.: Az „I—A" jel egy akkor még meg nem határozott helyű bélyegképet jelentett az első oszlopban. Azonban nagybetűt az oszlophalmaz egyik részhalmaza csak akkor kapott, ha a darabszám — az azonos jelek alapján — elérte a 10 db-ot, ami megfelel az akkori számtani középarányosnak. Az ennél kisebb példányszámban talált bélyegképek az ábécé utolsó kisbetűit kapták, pl. „II—y". A példányszám emelkedésével ezek az esetek többségükben nagybetűs jelet kaptak, vagy ezekhez kapcsolhatók voltak. Néhány esetben a kisbetűs jelű bélyeghalmazok helye ismeretlen volt, s ezek egy része még ma sem nyert megállapítást.

Az ábécé első kisbetűit a nagybetűn belüli kisebb részhalmazok kapták, amelyek egymástól további jelekben különböztek. (Ezeknek a jeleknek többsége a nyomólemez sérülésének következménye, s így nyomólemez ismertetőjeleknek, vagy nyomólemez hibáknak nevezhetők.) Pl.: III—Aa, vagy III—Ab, vagy III—Af. (2. sz. táblázat) Ez lényeges, mivel a nyomólemezek sérülései elősegíthetik az ívrekonstrukciót, valamint később nélkülözhetetlenek a feltételezett 2×100-as nyomólemez azonos bélyeghelyeiről származó bal és jobb oldali ív bélyegképeinek szétválasztásához. Erre a problémára későbbiek során még visszatérünk.

E munkával párhuzamosan történt a korábban említett újabb oszlopismertetőjelek kutatása, valamint a már ismert oszlopokban újabb jelek megállapítása. Az eredmények azt bizonyítják, hogy a réznyomású, színes számú bélyegkiadások anyalemezei között van olyan anyalemez is, amelyen minden oszlopnak külön ismertetőjele van. Ez elméletileg érvényes más anyalemezre is, de bebizonyítani először éppen ennél az anyalemeznél sikerült.

Az ívhelyismertetőjelek kutatása során viszonylag rövid idő alatt oszloponként 8—10 különböző bélyegképet sikerült meghatározni. Ez az eredmény tette lehetővé az egyes bélyegképeknek a 100-as íven való elhelyezkedésének megállapítását.

Az ívfelépítés

Az anyalemez rekonstrukcióját az egyes oszlopokban már ismert bélyegképek alapján meg lehetett kezdeni, annak ellenére, hogy bizonyos ívhelyek ismertetőjelei még nem nyertek megállapítást. (Ilyen ívhelyek, amelyek egyedi ismertetőjellel nem rendelkeznek, vagy ezeket jelenleg nem ismerjük, még ma is vannak ezen az íven.) Azonban bizonyos jeleket ezekről a kritikus helyekről is ismerünk. (Kisbetűs jelek.)

Gyakori levélváltás során közöltük egymással a rendelkezésre álló és azonosított összefüggő bélyegsávok, tömbök képletét. A dominójáték szabályai szerint ezeket a képleteket, egymáshoz lehetett illeszteni. Pl.: VIII—B+IX—D és IX—D+X—J összefüggő bélyegpár esetében: VIII—B+XI—D+X—J. (2. ábra.) E módszerrel fokozatosan kialakultak a bizonyos számú bélyegből álló összefüggések, a maximálisan tíz bélyegképből álló vízszintes sor, illetve sorok.

Az anyalemez rekonstrukcióval kapcsolatban feltétlenül ki kell térnünk a felső és alsó félíven azonos oszlopban, egymástól 5 bélyeghely távolságban elhelyezkedő csoportos és páros ismertetőjelek (a monográfia elnevezésével: változatok, a III. kötet 559.) problémájára.

A csoportos és páros ismertetőjelek, az ötvenes félív másolás miatt, szinte azonosak. A vízszintes sorokban történő téves elhelyezésük ezért komoly zavart okozhat. Így pl., ha a felső félívhez tartozó bélyeget az alsó félív megfelelő helyére tesszük. Ezért igen fontos, egyrészt a páros ismertetőjelek felismerése, másrészt a köztük lévő különbség (ívhelyismertetőjelek) megállapítása. A csoportos és páros ismertetőjelek összességükben nyilvánvalóan, statisztikailag nagyobb számban fordulnak elő, mint a többi ívhely bélyegei (2. sz. táblázat). De a szomszédos bélyegképek

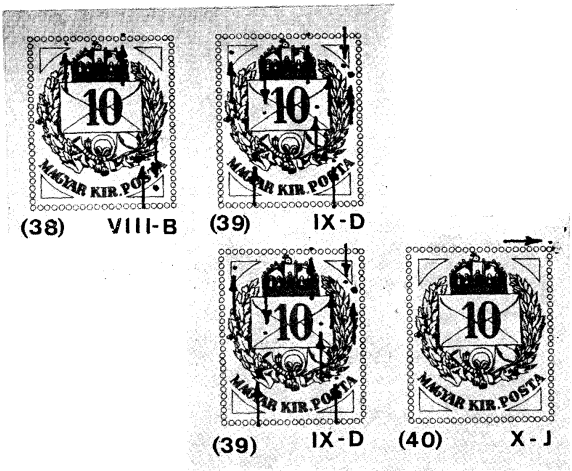
ismertetőjelei sem azonosak. A csoportos és páros ismertetőjelek halmaza az esetek többségében elvileg 8, 6, 4, illetve 2 csoportra osztható, a további anyalemez-ismertetőjelek alapján. (Mint ismeretes, a csoportszámok az anyalemez készítése során végzett másolások sorrendjének következményei!) A bontást lehetővé teszi adott esetben az is, hogy a halmaz egyik részének van, a másiknak nincs a csoportos, páros ismertetőjelen túl más ismertetőjele. (1. ábra.)

Az előzőekben kitértünk az anyalemez különleges ismertetőjeleire. Indokolt azonban közölni, hogy a II. típusú krajcáros címlet ívén eddig csoportos ismertetőjelet egyet sem találtunk. Ennek talán az a magyarázata, hogy ennek az anyalemeznek készítési módja eltért a többitől, mivel itt az első tizes sávról négy másolat készült, míg a többieknél, az eddigi adatok szerint csak kettő, a huszas tömbök részére.

A vízszentes sorok folyamatosan történő felépítésével egyidőben szükséges ezeknek egymáshoz kapcsolódásához, a függőleges bélyegpár, illetve azok azonosítása.

Az anyalemez rekonstrukció egyik sarokköve az ívszéldarab, a bélyegköznél szélesebb, fehér papírsávval (3. ábra).

Ívszélpéldány esetén adott az a kiindulási pont, ahonnan az ív felépítését megkezdhetjük. Ehhez elvileg egyetlen bélyeg elegendő. Gyakorlatilag meggyorsítja a munkát, ha minél többet sikerül találni. Jelen esetben a következő ívszélpéldányokat használtuk fel: 1., 2., 5., 6., 9. bélyeget az első; vízszintes sorból, valamint a 97. és a 100. bélyeget az utolsó sorból. (Az I. és a X. oszlopból oldalirányú ívszéldarabot nem sikerült találni. Az első és az utolsó sorból viszont a későbbiek során más helyekre is adódtak bélyegek.) Ívszéldarabok felhasználásával meghatározható volt az első és a tizedik vízszintes sor. S ha a vízszintes sorban páros ismertetőjel is volt, úgy az ettől számított olyan ferdén elhelyezett fatáblára, amelyen bizonyos tizedik vízszintes sor bélyegei is ismertté váltak a már korábban felépített összefüggésnek, vagy a teljes sornak megfelelően. Így gyakorlatilag az ívrekonstrukció több irányban, egyidőben történt.



2. ábra.
Összefüggő bélyegpár kapcsolódása.



3. ábra. Ívszél és sarok példányok.

Az ívszélpéldányoknál még egy sajátos körülményre fel kell hívni a figyelmet. A Monográfia is említést tesz arról (I. kötet 398. o. 231. ábra, a 397. o. 229. ábra

és a III. kötet 616. o.), hogy a fésűs fogazású bélyegek között az ívtovábbító szerkezet megugrása miatt vannak a normál nagyságtól magasabbak és alacsonyabbak. (Az eltérés 0,5—2 fog!) Ez valóban így is van. Megállapítható, hogy a felül magasabb bélyegek többségben az első, a felül alacsonyabb bélyegek pedig a tizedik vizszintes sor bélyegei. Ezzel szemben az alul „magas" bélyegek a tizedik, az alul „kisebb" bélyegek az első sorba tartoznak. Utóbbiak ritkábban fordulnak elő. Ezek a megállapítások azonban csak jellegzetességei ennek a két sornak, mivel — ugyan ritkán —, de más sorokból is előfordulnak ilyen szabálytalanságot felmutató bélyegek. Így ezek csak támpontul szolgálhatnak a rekonstrukció, illetve a bélyegek azonosítása során.

Lemezhibák és ismeretlen eredetű csoportjelek a nyomólemezen

Az előzőekben már kitértünk arra, hogy az egyes ívhelyekről származó bélyegeken figyelemmel kísértük az anyalemez oszlop-, páros és ívhelyismertetőjelein felül található egyéb jeleket is, amelyeket kezdetben és ideiglenesen az ábécé első kisbetűivel jelöltünk. Egy-egy kisbetű esetenként előforduló egy-egy újabb, vagy esetenként egyszerre adódott több jelet is jelölhet.

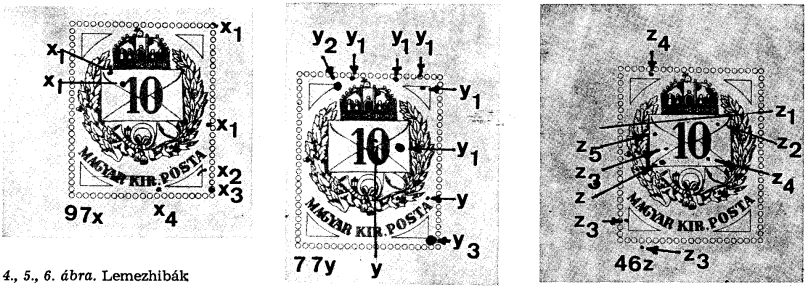
Az ívhelyekre azonosított bélyegeket vizsgálva arra a megállapításra jutottunk, hogy a kisbetűs jelek alapján további következtetések is levonhatók. Ezek szerint az azonosított bélyegek ívhelyenként *két csoportba* sorolhatók.

a) Az első csoport egyik alcsoportjában egy-egy ívhely bélyegeinek egyik része (korábban bizonyos kisbetűkkel voltak jelölve, pl: a, c, e) *egymástól eltérő* jeleket mutatott fel. *Természetesen,* az azonos jelűekből több példány is előfordult, a korábbi kisbetűk helyett egyöntetűen „x" betűvel jelöltük. Az alcsoporton belül előforduló, egymástól eltérő jeleket pedig indexszel. Pl.: $97x_1$, $97x_2$, $97x_3$, stb. (4. ábra.) Az ívhely másik alcsoportjának kisbetűs jelei között (pl.: b, d, f) *közös jelet* találtunk. E közös jelhez [ideiglenes elnevezéssel: lemezhibák (nyomólemezismertetőjelek) csoportjele] egymástól különböző, más jelek kapcsolódtak. A közös jelet — bármely ívhelyen is fordult az elő — egyöntetűen „y" betűvel jelöltük. A hozzá kapcsolódó más jeleket pedig ugyancsak indexszel. Pl.: $77y_1$, $77y_2$, 77_3, stb. (5. ábra).

b) *A második csoportban* az ívhelyre azonosított bélyegek újabb két alcsoportra voltak bonthatók, de ebben az esetben mindkét alcsoportnak volt *közös jele.* (Lemezhibák csoportjele.) Ilyen esetben az egyik csoport az „y" betűt, a másik a „z" betűt kapta. Mindkét betűjelhez más jelek is kapcsolódtak, melyek az előbbi megfontolás szerint számindexet kaptak. Pl.: $46z_1$, $46z_2$, 46_3, stb. (6. ábra).

A „z" jelű bélyegek száma a jelenlegi adatok szerint kevés. Az „x" és „y" jelek egyaránt megközelítőleg 80—100 ívhelyen megtalálhatók.

Jogosan vetődhet fel az a kérdés, hogy ezek a jelek milyen eredetűek. A válaszadásra ma még csak feltevéseink vannak, s így ezeknek ismertetése jelenleg még nem kívánatos. A válaszadás elmaradásának oka abban leli magyarázatát, hogy jelenleg még nem rendelkezünk biztos adatokkal az anyalemezek és magaslemezek formáját (1×100, vagy 2×100) és ezek számát illetően. Nagy a valószínűsége azonban annak a feltevésünknek, hogy az indexszel jelzett jelek jelentős része *nyomólemezhiba.* Ezek száma — tekintettel a nyomólemezek nagy mennyiségére — ívhelyenként igen magas lehet. (50—80 db.) Az „x" és „y" jelek keletkezésének magyarázatára kétféle ok is mutatkozik. Egyrészt a kész anyalemez további sérüléseket szenvedhetett, pl.: a magaslemezek másolása során, így az „x" és „y" jelek anyalemezjelek is lehetnek. Másrészt, mivel a nyomólemezek nem közvetlenül az anyale-



4., 5., 6. ábra. Lemezhibák

mezről készültek, hanem magaslemezekről, így ezek is megsérülhettek és a sérülések átmásolódhattak a nyomólemezekre. Arra nézve, hogy a két jel közül — ha feltevésünk helyes — melyek az anyalemez és melyek a magaslemez jelek, igen kevés adatunk van. Amennyiben ezek a jelek bizonyíthatóan (a bélyegzések keletje alapján) a forgalmi időszak kezdetétől annak végéig megtalálhatók, akkor nagyobb a valószínűsége annak, hogy ezek anyalemez ismertetőjelek. Ellenkező esetben az a valószínűbb, hogy ezek csak a magaslemezek sérülései, jelei. A megoldást tovább bonyolítja az az ismerethiány, hogy 100, vagy 200 bélyegképet tartalmazott-e az anyalemez, illetve a magaslemezek. A magaslemezek az eddigi ismereteink szerint kb. 4—5 évig voltak használatban. Ezért figyelembe véve a címlet forgalmi idejét, magaslemez több esetben készült, így az újabbakon újabb jelek is megjelenhettek. Végül az anyalemez és a magaslemez használat közben is szenvedhetett sérülést, tehát a bélyegzés alapján sem lehet ma még biztos következtetést levonni. Az ismertetett okoknál fogva — bár bíztató adatokkal is rendelkezünk — ennek a feladatnak megoldására még további igen elmélyült kutató munkát igényel, amelynek ki kell terjednie ezen jelek megközelítő előfordulásának számbavételére, s nem utolsó sorban keletkezéseik helyének megállapítására. Ehhez elsősorban minél több összefüggés és a komoly gyűjtők széleskörű összefogása szükséges.

Metszetjavítások

A magyar réznyomású levélbortékrajzú bélyegeknek talán a legszebb különlegességei a metszetjavítások. Ezek a lemezismertetőjelek nem a véletlen szülöttei, hanem szándékos, tervszerű beavatkozás eredményeként jöttek létre. Keletkezési okukat tekintve az anyalemez sérüléseit, de főleg a nyomólemez elhasználódását, a bélyegképek sérüléseit voltak hivatva korrigálni. A kutató munka jelenlegi állása mellett jelen tanulmányunkban még nem kívánunk a metszetjavítások részletes rendszerezésével foglalkozni. Azonban, mivel az anyalemez rekonstrukció adatai alapján a metszetjavítást felmutató bélyegek helye az íven megállapítható, így azokat ívhely szerint ismertetjük.

Szükségesnek tartjuk azonban röviden vázolni, hogy a metszetjavítások keletkezési helyük szerint *két csoportra* és ezen belül a nyomólemezek metszetjavításai okuk szerint *négy alcsoportba* oszthatók. Ez részben eltér az irodalomban található (Monográfia III. 584. és a következő oldala, Magyar Bélyegkülönlegességek Kézikönyve 16—17. o.) eddigi csoportosítástól. A módosítást azért tartottuk indokoltnak, mivel keletkezési

hely szerint csak két lehetőség van, az anyalemez és a nyomólemez. Az okok szerint csoportosításnál pedig az egyik csoportnak gyakorlatilag nincs oka, arra tévedésből került sor, tehát a szándékosan végzett metszetjavítások egyik csoportjához sem tartozhat. Javasolt csoportosításunk a következő:

I. *Metszetjavítás az anyalemezen*

Az anyalemez metszési hibáját, az anyalemezen történt sérülést magán az anyalemezen végezték el, s így az tovább másolódott valamennyi nyomólemezre. Ezért ezek a *leggyakrabban* előforduló metszetjavítások. A javítás ebben az esetben általában a bélyegkép kis területére terjed ki és 1—8 javító vonalból áll. Különösen gyakori volt a sarokháromszögek és gyöngyök javítása az I. lemez egyes címleteinél.

II. *Metszetjavítás a nyomólemezen*

a) A javítás a bélyegképnek azon a részén található, mely eredetileg már az *anyalemezen is sérült* volt, de azt ott nem javították ki. Mivel a sérülés a nyomólemezekre kivétel nélkül átmásolódott, a hiányosságot több-kevesebb nyomólemezen javították. Az ebbe a csoportba tartozó metszetjavítások száma kevesebb, mint az előző csoporté. Véleményünk szerint az ebbe a csoportba tartozó metszetjavítások száma azonban jóval nagyobb, mint azt a korábbi kutatók feltételezték, mivel a következő csoportból több ide tartozhat.

b) A metszetjavítások azon része tartozik ebbe a csoportba, amelyeknél a javítás az alapvonalkázásban mutatkozik. Erre azonban az esetben került sor, ha a nyomólemezen a bélyegképek kisebb-nagyobb részein az alapvonalkázás — főleg a nyomólemezek túlzott ideig tartó használata miatt — színes nyomatot már nem adott. (Kopott területek.) A nyomólemez bizonyos ívhelyének azonos részén a többszöri javítás elvileg ugyan nem kizárt, de véleményünk szerint nem lehet gyakori.

c) E csoportnál a javításra akkor került sor, ha a bélyegkép bármilyen oknál fogva megsérült, vagy egyébként javításra szorult, de a javítás nem az alapvonalkázásban történt. Az e csoportba tartozó javítások száma nem nagy és a nyomólemez használati idejének általában kisebb részében fordul elő.



7. ábra. Metszetjelek.

d) Igen ritkán előfordult, hogy a bélyegkép valamely részének javítására tévedésből került sor. Ez a tény a szakirodalomban szerepel ugyan, de nem külön csoportként. Szerintünk ezek külön csoportba tartoznak, mivel a javítás elfogadható ok nélkül történt. A javítás ilyen esetben előfordulhatott elnézés, téves számolás, de a nyomólemez bal és jobb oldalának összekeverése miatt is. Tipikus példája ennek az I. típusú 3 kr-os IV. oszlopában két bélyegképen a jobb koszorú és a gyöngysor közötti alapvonalkák metszetjavítása az V. oszlop bélyegei helyett.

Bizonyos ívhelyen a IIa—IId alcsoportba tartozó

metszetjavítás több nyomólemezen is megtörtént. Ezek egymástól megkülönböztethetők és így egy-egy címlet bizonyos ívhelyének meghatározott alcsoportjába tartozó változatokat képviselnek. A metszetjavítások egymástól való megkülönböztetéséhez felhasználhatók az eltérő lemezsérülési ismertetőjelek, a lemezhibák csoportjelei, de nem utolsó sorban a bélyegzés keletje is.

A metszetjavítás a metszés erőssége szerint lehet: finom és durva, alak szerint: szabályos, vagy szabálytalan, kivitelezés szerint: vonal, simítás, vagy nagy színes pont.

A II. típusú 10 krajcáros címlet anyalemezéről a bélyeg forgalmi ideje alatt kb. 90 db nyomólemez készült. Eddigi adataink szerint a metszetjavítások száma e címletnél a nyomólemezek számához viszonyítva ritka volt. A Monográfia (III. kötet 605. o.) szerint Dessewffy és Rédey együttesen e címletből 21 különböző metszetjavítást ismert. Jelenlegi adataink szerint az egymástól különböző metszetjavítások száma 25 db. Ezek 20 ívhely között oszlanak el. Azonos ívhelyről jelenleg maximálisan 2 változatot ismerünk. Véleményünk az, hogy a jövőben ha nem is gyakran, de eddig nem ismert metszetjavítások is előkerülhetnek.

Indolkoltnak tartjuk megemlíteni, hogy e címletnél eddig az anyalemezen nem találtunk metszetjavítást. A simítás jellegű metszetjavítást viszont főleg ezen bélyegek között találhatjuk. (Rombusz, téglalap alakban a háromszögek közelében).

Tanulmányunk második részében ismertetjük a II. típusú 10 krajcáros tanulmányozása során eddig megállapított tényleges adatokat.

A bélyegek azonosításával kapcsolatban arra hívjuk fel a figyelmet, hogy különösen használt bélyegek esetében kopás, áztatás, bélyegzés miatt a tűszúrásnyi jelek esetenként egyáltalán nem, vagy nem jól láthatók. Igen ritkán az is előfordul, hogy bizonyos, viszonylag nagy anyalemez ismertetőjelek hiányoznak. Ennek oka jelenleg még nem teljesen tisztázott. Az viszont tény, hogy több jel esetén egy-egy jel hiánya



8. ábra. Oszlopismertetőjelek.

nem jelent tévedést, ha a többi jel megegyezik a leírtakkal.

A rekonstrukcióval kapcsolatban szükségesnek tartjuk néhány hasznos tanácsra felhívni a filatelisták figyelmét. Így: tömeg bélyeg alapján lehetőség van párok, sávok, tömbök, rekonstruálására. A „preciz" kötegelők ugyanis igen gyakran az összefüggéseket szétvágták és egyenként rakták a bélyegeket a kötegbe. A széttépett bélyegek utólag „eredeti állapotba" hozhatók. A munka során figyelemmel kell lenni a bélyegzés adataira, a bélyeg színére, a vízjel állásra és a vízjel vonalak kapcsolódására, a széttépett fogazatok összeilleszthetőségére. E lehetőséggel élve szerencsés esetben jelentős számú összefüggő példányra bukkanhatunk a tömegbélyegek között.

Kezdeti nehézséget okozhat az is, hogy a jelek leírása és az ábrák nem tartalmaznak minden jelet. Így elhagytuk azokat az ívhelyismertetőjeleket, melyek ilyen jellege jelenleg még kétséges. Nem szerepelnek továbbá az eddig megállapított lemezsérülésből származó nyomólemez ismertetőjelek sem jelentős részükben. Ezért semmi meglepő nincs abban, ha valaki az ismertett adatokon túl, „újabbakat" talál. E téren a lehetőségek különben is szinte kimeríthetetlenek.

A levélborítékrajzú (réznyomású) bélyegek tanulmányozása során már a munka kezdetén ismerni kell bizonyos, *minden címleten és ívhelyen azonos helyen előforduló jeleket,* melyekről eddig itt — és az irodalomban is — kevés szó esett. Ezek a *metszetjelek.*

Metszetjelek

Az anyalemezek készítéséhez az eredeti bélyegképet acélba metszették (eredeti metszet). Ezen az eredeti metszeten nem szerepelt az értékszám. Erről címletenként 1—1 db másolatot készítettek, amelybe bemetszették az értékszámot és a továbbiakban ez az *egyképes eredeti* szolgált alapul az anyalemez elkészítéséhez.

Az eredeti metszet maga is rendelkezett olyan rajzbeli eltérésekkel, továbbá igen parányi sérülésekkel, melyek az egyképes eredetire, majd onnan az anyalemez minden bélyegképére átmásolódtak. Ugyanakkor az egyképes eredeti is szenvedhetett sérülést (pl. az értékszám bemetszésekor), melyek csak egy-egy címlet valamennyi bélyegképén mutatkoznak, szemben az előbbi csoporttal, amelyek valamennyi címlet, valamennyi bélyegképére jellemzőek. Ezeknek a jeleknek az ismerete igen fontos a kutatásnál, mivel nem szabad ezeket összetéveszteni a bélyegeken található egyéb, más eredű ismertetőjelekkel.

Ezeket a jeleket, mivel keletkezésük összefüggésben van mind az eredeti metszettel, mind az egyképes eredeti metszésével, metszetjeleknek nevezzük.

Közös metszetjelek:

1. A korona bal felső vízszintes záróvonala a két gyöngy között hiányzik.

2. Tűszúrásnyi pont a „K" betű két talpa köze alatt a 6. alapvonalon.

3. Erős, kissé ferde karc a jobb alsó háromszög bal csúcsában az „OS" betük köze alatt.

4. A felső gyöngysor 2. gyöngye lejjebb helyezkedik el, mint a többi és érinti az első alapvonalat.

5. Kettő tűszúrásnyi pont a felső gyöngysor első gyögyének felső jobb oldala felett.

6. Tűszúrásnyi pont a felső gyöngysor 2. gyöngye felső, jobb oldala felett.

7. A felső gyöngysor 4. gyöngyének bal oldalán a szélső vonalka felfelé és lefelé túlhúzott. (Esetenként két tűszúrásnyi pontnak látszik).

8. Tűszúrásnyi pont a felső gyöngysor 5. gyöngye alatt az első alapvonalon.

9. Egy-egy tűszurásnyi pont a felső gyöngysor 15—16. gyöngye felett. Az utóbbi a gyöngy bal oldala felett.

10. Tűszúrásnyi pont a felső gyöngysor 17—18. gyöngye köze alatt az első alapvonalon.

11. Három tűszúrásnyi pont az alsó gyöngysor 3. gyöngye felett, az első alapvonalon. (Kissé ívelten helyezkednek el).

12. Tűszúrásnyi pont az alsó gyöngysor 19. gyöngyének bal felső része felett, az alapvonal alatt és a 19—20. gyöngy köze alatt.

13. Színes kis nyúlvány a bal gyöngysor 3. gyöngyének jobb felső részéből kiindulva, jobbra felfelé.

14. A bal gyöngysor 10—11. gyöngyét két színes vonalka köti össze.

15. A bal gyöngysor 18—19. gyöngyét középen egy rövidebb, jobb oldalon egy hosszabb és kampós színes karc köti össze.

16. Tűszúrásnyi pont a jobb oldali gyöngysor 3. gyöngyének alsó bal oldala alatt. (Feltünő a bal oldali gyöngysor gyenge metszése és a felsoroltakon felüli több hibája. Így a 6—7., a 7—8. és a 8—9. gyöngyöt

3. sz. táblázat

Oszlop:	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.
Bal oldalon:	2	1	2	1	—	—	1	2	—	1
Jobb oldalon:	2	2	—	—	—	—	2	2	—	2

Orbán Ferenc adatai a gyöngysorok melletti metszetjelek megoszlásáról. Az arab számok a tűszúrásnyi pontok számát jelzik (l. 4. ábrát).

4. sz. táblázat

I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.	VIII.	IX.	X.
A	B_1	C_1	D	E	F_1	G	H	D_1	E_1
A	B	C	D	E	F_2	G	H	D_1	E_1
A	B	C	D	E	F	G	H	D_1	E_{1+4}
A	B	C_2	D	E_2	F	G_1	H_1	D_{1+3}	E_1
A_1	B_2	C_3	D_2	E_3	F	G	H	D_1	E_{1+5}

A II. típusú 10 krajcáros fél ívének módosított felépítése.

középen, a 16—17. gyöngyöt jobb oldalán kis színes vonalka köti össze. Ezeket az ábrán bemutatjuk).

A II. típusú 10 krajcáros egyedi metszetjelei:

a) Színes pont a felső gyöngysor 20. gyöngyében.

b) Kettő (vagy egy) tűszúrásnyi pont a bal gyöngysor 13—14. gyöngye között, a külső oldalon, balra lefelé. A gyöngyhöz közelebbi nagyobb.

c) Kettő (vagy egy!) tűszúrásnyi pont a jobb gyöngysor 13—14. gyöngyei közében kívül, jobbra lefelé. A gyöngyhöz közelebbi nagyobb.

A „b" és „c" jelek metszetjelek annak ellenére, hogy egyes oszlopokban egyáltalán nem, vagy ritkán fordulnak elő. Előfordulásukat a 3. sz. táblázaton mutatjuk be. Mivel e címletnél a gyöngysorok mellett gyakran színes csíkok találhatók, ezek a jeleket gyakran eltakarhatják. Így hiányuk részben ezzel is magyarázható. Keletkezésük az egyképes eredetin következhetett be, kéthegyű tű által. A metszetjeleket a 7. ábrán mutatjuk be. Eddig ismeretlen jelek előfordulása még lehetséges, főként a többi címletnél.

Az oszlopismertetőjelek leírása

Az oszlopismertetőjelek megállapításáról az előzőekben már szó volt. Itt közöljük a II. típusú 10 kr-os jelenleg ismert oszlopismertetőjeleit. (Újabbak felbukkanása még lehetséges!) A jelek többsége rendkívül parányi, így megfelelő nagyító használata — különösen az azonosítás kezdetén — elengedhetetlen. Az azonosítás során figyelemmel kell lenni arra, hogy a használt bélyegeken egy, vagy több jel nem észlelhető. Ez a tény azonban az esetek nagy részében nem jelenti azt,

hogy az oszlopbasorolás nem megoldható. Ilyen esetekben segítségünkre vannak a páros-, az ívhely-, a nyomólemez-ismertetőjelek (lemezhibák), valamint ezek csoportjelei. Tehát végeredményben az azonosítás akkor gyors és pontos, amikor már valamennyi ismert adat birtokában vagyunk.

Az alábbiakban az oszlopismertető jelek szöveges leírását adjuk, de pontosabb meghatározásokkal, mint korábban. (Filatéliai Szemle 1971. 1. szám 16. o.)

I. oszlop: A.

1. Ívelt színes vonal a bal gyöngysoron belül, mely az „M" betűig ér.

2. Tűszurásnyi pont a korona bal alsó 1., 2. gyöngye között.

II. oszlop: B.

1. Tűszúrásnyi pont az alsó gyöngysor 17—18. gyöngy köze felett a második alapvonalközben.

2. Függőleges karc a boríték bal felső sarkában.

III. oszlop: C.

1. Tűszúrásnyi pont alapvonalközben a jobb koszorú külső negyedik levelétől jobbra, a 7. gyöngy magasságában.

IV. oszlop: D.

1. Tűszurásnyi pont a boríték bal oldalán a lemenő kereszteződés felett a középtől kissé jobbra.

2. Tűszúrásnyi pont a boríték jobb oldalán középmagasságban, a nullához közelebb.

3. Tűszúrásnyi pont a „PO" betűk köze alatt a háromszög csúcsa felett.

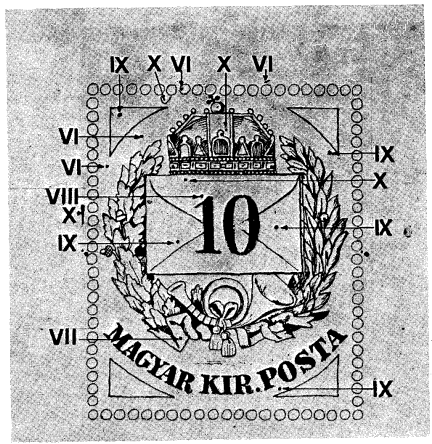
Mindhárom jel megtalálható a IX. oszlopban is.

V. oszlop: E.

1. Kis, színes, vízszintes vonalka (vagy pont) a boríték felső részén, a korona homlokpántja második lemezének közepe alatt. (X. oszlopban is.)

2. Kis, színes, vízszentes vonalka a jobb felső háromszög függőleges befogója mellett, fent a 3. gyöngy tetejének magasságában.

3. Széles, színes karc a jobb oldali gyüngysor 11—12. gyöngye mellett, kívül.



9. ábra. Oszlopismertetőjelek.

VI. oszlop: F.

1. Tűszúrásnyi pont a felső gyöngysor 8. gyöngyének bal oldalán.

2. Színes kis vonal (vagy pont) a felső gyöngysor 14. gyöngye felett.

3. Tűszúrásnyi pont a bal koszorú csúcslevelétől balra, a háromszög átfogójának közepe alatt.

4. Tűszúrásnyi pont a bal felső háromszög alsó csúcsa alatt, a 7. gyöngy magasságában.

VII. oszlop: G.

1. Tűszúrásnyi pont a bal oldali szalag közel függőleges szélső részén, a középtől lejjebb.

VIII. oszlop: H.

1. Tűszúrásnyi pont az 1-es értékszám kampójának közepe felett.

IX. oszlop: D_1.

1. Tűszúrásnyi pont a boríték bal oldalán.
2. Tűszúrásnyi pont a boríték jobb oldalán.
3. Tűszúrásnyi pont a „PO" betűk köze alatt a háromszög csúcsa felett.

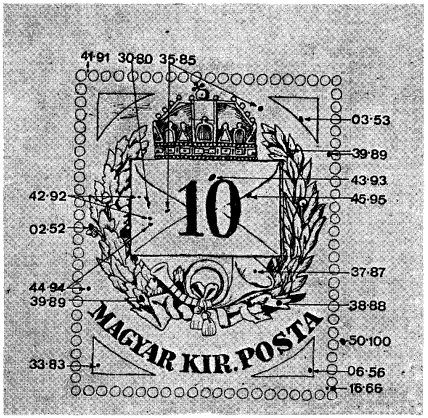
(Mind a három jel azonos a IV. oszlopban lévőkkel).

4. Színes pont a bal felső háromszög derékszöge közelében.
5. Nagy, színes pont a jobb felső háromszög alsó csúcsa és a koszorú között, a háromszöghöz közelebb.

X. oszlop: E_1.

1. Kis, színes, vízszintes vonalka (vagy pont) a boríték felső részén a korona balról második lemezének közepe alatt. (Mint: V. oszlopban.)
2. Alapvonal-hiány a felső gyöngysor 6—7. gyöngyének köze alatt.
3. Tűszúrásnyi pont a korona középső pántján az oromdísz fejétől jobbra.
4. Széles, színes vonal a bal gyöngysoron kívül, a 10—11. gyöngy mellett.

Az oszlopismertetőjeleket a 8. és 9. ábrán mutatjuk be.



10. ábra. Páros ismertetőjelek.

A páros ismertetőjelek leírása

Ennél a címletnél csoportos ismertetőjelek nincsenek, vagy legalább is eddig ilyeneket nem találtunk. A páros ismertetőjeleket — melyek az ív felső és alsó részén öt bélyeghely távolságban azonos formában jelentkeznek — a 10. ábrán mutatjuk be az ívhelyek számának feltüntetésével. Jeleiket az ívfelépítési táblázatban közöljük. (4. sz. táblázat.) Pl. az A_1 jelű páros ismertetőjelek az ív 41. és 91. ívhelyén találhatók. Szöveges leírásukra a százas ív leírásánál kerül sor.

Az anyalemez felépítési sorrendje

A II. típusú 10 krajcáros címlet ívfelépítési rendszere a Monográfia megírása előtt és ideje alatt nem volt ismeretes. E címletnél jelentkezett először az a jelenség, hogy az egymástól vízszintes irányban öt bélyeg távolságra lévő oszlopok nem minden esetben mutatnak fel azonos oszlopismertetőjeleket. Így nincs összefüggés az: I—VI., II—VII., és III—VIII. oszlop között. Összefüggés van viszont a IV—IX. és az V—X. között. Ez a korábbi adatokhoz képest új megállapítás, ezért az ívfelépítés jelzéseinél a Monográfiában alkalmazott módszertől kissé el kelett térnünk. Eredetileg el kívántuk hagyni a Monográfiában közölt ívfelépítési rendszert, minthogy ez ma már elavultnak tekinthető. De az összehasonlítás lehetőségének érdekében mégis az itt is alkalmazott megoldást találtuk célszerűnek.

Az első öt oszlop továbbra is az ábécé első öt nagybetűjét (A—E) kapta, a következő három oszlop (VI., VII., VIII.) azonban — mivel nem mutat összefüggést

az első három oszloppal —, a folyamatosan következő nagybetűket F—H). A IX. és X. oszlop a IV. és V. oszlop nagybetűjével azonos jelű, de számindexet kapott. Indexszám alkalmazására azért került sor, mivel a IV. és IX. oszlopnak egyrészt vannak közös, azonos jelei, de a IX. oszlop további, csak erre az oszlopra jellemző jeleket is felmutat. Az V. és X. oszlopnál az azonos jelek száma egy, és mindkettő rendelkezik még egyedi jelekkel is. (Tiszta „E" jelű oszlop így nincs is, de az indexszámok csökkentése érdekében jelenleg ezt a megoldást választottuk az E_1 és E_2 jelek helyett.) Felvetődhet az a kérdés; mi az oka annak, hogy nincs összefüggés több megfelelő oszlop között. A magyarázat az lehet, hogy az első ötös sáv 4. és 5. helyéről (lehetséges, hogy ez az ív bal oldalán helyezkedik el) a már meglévő jelek átmásolódtak a 9. és a 10. helyre, de közben újabbak is keletkeztek, mások viszont eltűntek. Ezzel szemben az első tizes sáv minden bélyegképén létrejöttek azok a sérülések, melyek a további másolás következtében, mint oszlopismertetőjelek jelennek meg az anyalemezen.

Érdekesnek tűnik, hogy az anyalemez készítése során nem figyeltek fel a IX. oszlop két jelentős nagyságú sérülésére, vagy ha igen, semmit sem tettek javítására, vagy a lemezrész kicserélésére az első tizes sáv készítésekor. Ez arra mutat, hogy az egyképes eredetiről csak öt darab, az első ötös sávról pedig csak egy darab másolatot készítettek.

A Monográfia az ívfelépítés taglalása során azzal is foglalkozik, hogy melyik sáv volt az első, és az anyalemez összeállítása milyen sorrendben történt. (Pl.: Monográfia III. 561. o.)

Az ott felsorolt érveléssel ma már kevésbé lehet egyetérteni. Részben azért, mert bizonyítást nyert, hogy a címletek többségének az I. oszlopban is van ismertetőjele, másrészt azért, mivel rendkívül megnőtt az oszlop-, csoportos- és páros ismertetőjelek száma, tehát nem lehet a kevésbé sérült lemezrészekből arra következtetni, hogy azok a korábbiak. A II. típusú 10 krajcáros címletnél csak feltételezzük, hogy az ív baloldalán van az első ötös sáv, és a felső félív volt a korábbi. Az első tizes sáv elhelyezkedésére jelenleg még következtetni is szinte lehetetlen, mivel feltételezésünk szerint az elsőről négy másolat készült.

Az anyalemez konkrét technikai összeállítását csak az eredeti anyalemez hátlapjáról lehetne megállapítani a forrasztási nyomok alapján.

Az ívfelépítést a 4. sz. táblázaton mutatjuk be félívre vonatkozóan, mivel a másik félív ezzel teljesen azonos.

Abstract of Contents

1 Introductory Words, — by Academician Prof. Lajos JÁNOSSY.
The new magazine avails itself of special methods by subjecting Hungarian stamps and objects of postal history to classical treatment.

2 Postal administration in Hungary and Transsylvania in the 16th and 17th centuries.
The study is concerned with the development of postal services partly in the Kingdom Hungary under the House of Habsburgs, partly in Transylvania under national princely dynasties. The network of post stations which had started after 1526 on Hungarian territory to build up gradually, was managed up to 1622 by the Post Master or General Postmaster of Pozsony (Pressburg — today: Bratislava) and the expenses to keep it up were covered from the Royal Treasury. Paid as well as managed in the period 1622 to 1690 were the Hungarian postal services by the Chamber of Pozsony. Meanwhile in Transsylvania the princely court maintained a staff of curiers to convey the post of the Prince. There was neither a territorial organization nor any network of post stations.

3 New examination methods and results for the reconstruction of copper printing plates of the stamp emissions 1874/81 Survey of previous study results for these emissions. The essential build of printing plates according to earlier examinations. Until recently, not even partial results have been known about the matrix printing plates II of the values 2, 3 and 10 Kreuzer; but lately it was possible to establish certain distinguishing marks, regarding the 10 Kreuzer plates. Representative statistical methods and the use of GALTON's lead-shot essays in the course of research. The location of column and sheet marks. New concept about the system of sheet pattern. So far unknown or for their origin unidentifiable marks (defects) of printing plates. New method to locate and to categorize etching corrections on the sheet plates.

Sommaire

1 — Préface de l'Académicien Lajos Jánossy. La nouvelle Revue s'occupe au moyen de méthodes speciales de la technique classique se rapportant au traitement des timbres et matériel de l'histoire de la poste hongrois.

2 — L'administration postale hongroise et transylvanienne aux XVI et XVII-e siècles. Cette étude s'occupe séparément de l'administration de la poste sous le règne des Habsbourg sur le royaume de Hongrie et de la Transsylvanie placée sous la règne des princes nationaux. — C'est après 1526 que se développa le réseau des stations postales sur le territoire du royaume de Hongrie, qui, jusqu'en 1622, dépendait du Maitre de Poste ou du receveur général des postes de Presbourg, ses dépenses étant prises en charge par le Trésor du souverain. De 1622 jusqu'en 1690 la Chambre hongroise fonctionnant à Presbourg non seulement couvrait les frais, mais aussi administrait l'organisation de la poste. En Transsylvanie, le prince régnant possédait des courriers chargés du transport de sa poste. La poste ne disposait pas sur ce

territoire d'un réseau et des stations postales n'avaient pas été organisées.

3 — Nouvelles méthodes de recherches et résultats atteints dans la reconstruccion de la planche originale des timbres de 1874/87 gravés sur cuivre. Récapitulatif des résultats des recherches se rapportant aux émissions de timbres. La construction de principe de la planche originale d'après les anciennes recherches. Des résultats, même partiels n'ont pu être présentés à ce jour et de ce fait la planche originale II des valeurs de 2, 3 et 10 kreuzers est restée inconnue. On a pu au cours des récentes recherches, sur base de caractéristiques distinctives, definir la feuille complète des 10 kreuzers inconnue à ce jour, par l'application des méthodes représentatives des statistiques et des essais de grenaille de GALTON, au cours de ces recherches; et la détermination des signes distinctifs d'emplacement dans les colonnes et les feuilles. Nouveau système dans la contexture des feuilles. Des signes (défauts de planche) d'origine encore non déterminée et inconnus, sur le cliché. Nouvelle méthode dans la détermination des corrections des gravures et leur emplacement sur la planche, ainsi que pour leur groupement.

Auszug aus dem Inhalt

1 Einleitende Worte, von Akademiker Prof. Lajos JÁNOSSY Die neue Zeitschrift bedient sich besonderer Methoden indem sie die ungarischen Briefmarken und postgeschichtlichen Belege klassisch bearbeitet.

2 Die Postverwaltung Ungarns und Siebenbürgens im 16—17. Jahrhundert.

Die Studie bespricht die Entwicklung des Postdienstes einerseits im Königreich Ungarn unter dem Hause Habsburg, andererseits in Siebenbürgen (Transsylvanien) unter den nationalen Fürstenhäusern. Das Netz von Poststationen, welches nach 1526 auf dem Landesgebiet Ungarns allmählich sich heranzubilden begonnen hatte, stand bis 1622 unter der Verwaltung des Postmeisters oder Oberpostmeisters von Pozsony (Pressburg — heute Bratislava) und seine Betriebsspesen wurden aus der königlichen Schatzkammer bestritten. Sowohl bezahlt wie auch verwaltet wurde der Postdienst in der Zeit zwischen 1622 und 1690 von der ungarischen Kammer in Pozsony. In Siebenbürgen gab es einen durch den Fürstenhof aufrechterhaltenen Stab von Kurieren, die die fürstliche Post beförderten. Eine territoriale Organisation oder ein Netz von Poststationen gab es nicht.

3 Neue Untersuchungsmethoden und Ergebnisse bei der Rekonstruktion der Kupferdruckstockplatten der Markenausgaben 1874/81. Übersicht der vorangegangenen Studienergebnisse für diese Briefmarkenausgaben. Der grundsätzliche Aufbau der Druckstockplatten gemäss den früheren Untersuchungen. Nicht einmal Teilergebnisse waren bis vor kurzem bekannt über die Druckstockplatten II der Werte 2, 3 und 10 Kreuzer; neuerdings aber war es möglich gewisse Merkmale in Bezug auf die 10 Kreuzer Platte festzustellen. Repräsentative statistische Methode und die Verwendung der GALTONschen Schrotversuche bei der Forschung. Bestimmung der Merkmale für Säulen und Bogenstellen. Neues System des Bogenaufbaues. Bisher unbekannte oder ihrem Ursprung nach unnachweisbare Merkmale (Fehler) der Druckplatten. Bestimmung und neue Methode der Gruppeneinteilung für die Bogenstellen der Stichkorrekturen.

РЕЗЮМЕ

1 Академик Лайош ЯНОШИ: «Вступительное слово»
Новый журнал освещает специальные методы, обработку венгерских марок и почтово-исторических материалов с помощью классических методов.

2 «Управление почтой в Венгрии и Трансильвании в XVI—XVII веках»
Статья особо разбирает управление почтой в венгерском королестве при венгерских князях. Расходы создан-Габсбургах и в Трансильвании при ных после 1526 года на территории венгерского королевства почтовых станций, которые до 1622 года были подчинены пожоньскому почтмейстеру или главному почтмейстеру, оплачивали господствующая казна. В период с 1622 по 1690 год почтовая организация не только финансировалась, но и управлялась работающей в Пожоне венгерской палатой. В Трансильвании курьеров, разносящих княжескую почту, держал князь. Территориальной сети почта здесь не имела, почтовые станции не организовывались.

3 «Ноовые методы и результаты исследований при реконструкции матриц выпущенных в 1874—1881 годах почтовых марок медной печати»
Обобщение результатов прежних исследований в связи с этими марками. Принципиальное строение матриц по прежним исследованиям. Среди матриц марок достоинством 2, 3 и 10 крейцеров на основе выясненных в ходе исследований отличительных знаков удалось определить матрицу неизвестной до сих пор в полном листе марки достоинством 10 крейцеров. Применение выборочного метода статистики и дробового эффекта Гальтон в исследовательской работе. Определение сигнатур в колонках и листах. Новая система структуры листа. Неизвестные до сих пор по происхождению отличительные знаки (дефекты листа) на плитах. Определение сигнатур исправлений на гравюрах и новая система их группирования.

Ára: 6,— Ft

1009 — 71.0584 Ságvári Nyomda, Budapest VII., Garay u. 36.