philatelica

79
1

philatelica

1979/1

TARTALOM

Sipos Józsefné:
Térfi Béla kutatási eredményei

Bánfalvy Tamás: **(Stockholm)**
Az 1871. évi könyvnyomásos levélborítékok díjjegyeinek típusai

Dr. Nagy Ferenc: **(Bécs)**
A balatoni magánposta bélyegek

Idegen nyelvű tartalom

A MAGYAR BÉLYEGGYŰJTŐK ORSZÁGOS SZÖVETSÉGE
TUDOMÁNYOS MUNKAKÖZÖSSÉGE KÖZLÖNYE
FELELŐS SZERKESZTŐ: SURÁNYI LÁSZLÓ
SZERKESZTŐK: HRABÁL LÁSZLÓ
PÁKOZDI LÁSZLÓ
VISNYOVSZKY GÁBOR
FELELŐS KIADÓ: DR. WURM FERENC
IX. ÉVFOLYAM

Térfi Béla kutatási eredményei

SIPOS JÓZSEFNÉ

Bélyegmúzeumunk örömmel mondhatja magáénak Térfi Béla szellemi hagyatékát, amely a múzeum birtokában levő előfutár levelekkel együtt egyike a leggazdagabb ilyen jellegű gyűjteményeknek.

Térfi Béla „Bélyegelőtti levelek és azok lebetűzései" című, 1943-ban a Levélbélyeggyűjtők Első Hazai Egyesülete kiadásában megjelent könyvének megjelenése után is folytatta kutatásait. Erre ösztönözte őt a mű megjelenésének bel- és külföldi kedvező visszhangja. Gyűjtők bocsátották rendelkezésére leveleiket, fotókat küldtek számára. Ezzel még teljesebbé tette eddigi gyűjteményét, kutatási eredményeit.

Könyvének megjelenése után tanulmányban összegezte új kutatási eredményeit és az erre vonatkozó közelebbi ismereteit.

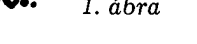
Értékes levélanyagával együtt ez a tanulmánya, valamint az általa újonnan felfedezett helynév és egyéb bélyegzések is múzeumunkba kerültek.

Feladatunk e szellemi hagyaték ápolása és továbbfejlesztése, ezért fontos, hogy eredményeit a gyűjtőkkel is megismertessük.

Térfi Béla munkája során új postahelyeket, ismeretlen negatív bélyegzéseket, valamint egy-egy érkezési- és érkezési keletbélyegzést talált.

Új postahelyként említi Altsohl helységet, valamint Kaposvár korai bélyegzését. Ezekről a következőket írja:

„Az 1790-ben feladott levél Zólyom helységből származik. Sem a postaútvonalak állomásai között, sem a postaszolgálatra vonatkozó schematismusokban nem fordul elő. Ezt a postahelyet 1790-ben, vagyis a levél feladása idején, legjobban a VII. sz. postaútvonal: Posonio per Nitriam Schemnicium usque Cassoviam, közelítette meg. Ennek a következő állomásai voltak: Posonium — Cseklész — Sarffő — Tyrnavia — Galgovium — Nitria — Verebély — Léva — Bakabánya — Schemnicium — Butsch — Neosolium — Végleges — Vámosfalva — Zeleno — Rimaszombath — Tornallya — Rosnau — Szomolnok — Metzenseifen — Jászóújfalu — Cassovia. Ez az útvonal — mint a korabeli térképről megállapítható — a Butsch és Neosolium között fekvő Altsohlon nem ment keresztül, hanem Butschról Hajnikon keresztül vágott át Neosoliumnak Altsohlt mintegy 5 kilométerrel elhagyva." Altsohl tehát csak levélgyűjtő hely lehetett, ahonnan a leveleket lovasküldönc vitte át Butschra. Ez sem lehetett hosszú életű, mert több levéllel nem találkoztam.



1. ábra

Postahivatalt Altsohlon az 1790—284/1855. sz. rendelettel 1855. március 1-én állították fel.

Ilyen jellegű és szintén rövid életű állomás lehetett a Térfi könyvben már szereplő Modor is, amelynek „Modern" bélyegzéssel ellátott levele eddig az egyetlen ismert. 1787-ben, a levél feladásakor, nem szerepel postaútvonalon, vagy más postai vonatkozású feljegyzésben.



2. ábra

Postahivatalt Modor községben a 4276/851. sz. rendelettel 1861. április 16-án állítottak fel.

Tanulmányában itt említi Térfi azt az 1783-ban kelt levelet, amelyet Toponárról (Somogy megye) Pestre irányítottak. Toponár község 4 km-re fekszik Kaposvártól, ahol csak 1842-től működött postahivatal. A levél feladási bélyegzőjeként Kaposvár szerepel.



3. ábra

Újabb betű- és kerettípusokat nem talált, de 10 db negatív bélyegzéssel sikerült az anyagot bővítenie.



4. ábra
Csicsókeresztúr



5. ábra
Déva



6. ábra
Déva



7. ábra
Fogaras



8. ábra
Kemer



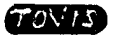
9. ábra
Medgyes



10. ábra
Kápolna



11. ábra
Zsámbokrét



12. ábra
Tövis



13. ábra
Ungvár

Érdekes megemlíteni a Kápolna bélyegzéssel kapcsolatos történetet:

1830-ban Olaszliszka postaállomáson feladtak egy Egerbe címzett levelet Kápolna bélyegzéssel; ez a levél az Országos Levéltár 1832 8. No. 9. Fasc, sz. ügyiratá-

nak melléklete. Az ügyiratban foglaltak szerint vizsgálat indult annak kiderítésére, hogyan került a levélre a helybélyegzés. A Sáros—Nagypatakon készült jegyzőkönyvből az alábbiakat tudjuk:

A helytartótanács által indított vizsgálat kiderítette, hogy a levelet — az írni nem tudó Rák Márton helyett és megbízásából — Jósz Ignácz írta és a kérdéses bélyegzéssel is ő látta el. A pecsétnyomót Jósz Ignácz az 1807. évi trnussonfalvai tűzvész után egy ház alapjának kiásása alkalmával találta „... mint ezt kitisztogatván látott rajta metszve egy trombitát és ezen szót: Kápolna, melyre arra a gondolatra jött, hogy valaha valami trombitásé lehetett, kinek neve Kápolna volt, mit abból is inkább képzelt, hogy azon pecsétnyomón kétfejű sast is látott metsztve".

Térfi Béla következtetése szerint a bélyegző 1807 előtt készült, feltételezése szerint 1790 előtt. Ennek a feltevésnek helyességét igazolná, hogy Gyöngyös a Kápolnával szomszédos postaállomás volt, bélyegzője nagyon hasonlít Gyöngyöséhez, valószínű egy és ugyanazon kéztől származik mindkettő.



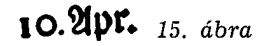
14. ábra

Az addig ismert legkorábbi levél dátumát is módosítja Térfi. Az Országos Levéltárban a gróf Csáky iratok között talált egy 1752. június 25-én kelt levelet, amely 1 hónappal korábbi az eddig ismert levélnél. Nem változott az a megállapítása, hogy a helybélyegzéseket 1790 után csak elvétve használtak, és csak 1817 után kezdték ezeket egyes postahivatalok újra használni. A budai helyi postának újabb bélyegzésével nem találkozott, bár e célból a székesfővárosi levéltárban számos Óbudáról Pestre irányított levelet nézett át.

Újabb kutatásai igazolták azt a megállapítását, hogy a kétkörös díszes bélyegzők 1850. június 1., azaz az első osztrák bélyeg megjelenése előtt készültek. Ezt a tényt erősíti a bélyegmúzeumi anyagban talált — Debreczen 1844-ből, Jászberény kék színű 1849-ből, Kun Sz. Miklós 1848-ból, Margitta 1837-ből — számos olyan levél, amely a jelzett időpontnál korábbi keltezésű.

A Térfi Béla által gyűjtött új bélyegzések közül is a legtöbb korábbi időpontból származik — Alpár zöld 1848, Hahót 1847.

A feladási keletbélyegzésekhez is talált újat, az eddig ismert Kassa és Kőszeg mellett, egy 1768-ban Nagyszombaton feladott levélen.



15. ábra

Az érkezési keltekhez 1818-ból talált egy újat, a levél Kőszegre érkezett.



16. ábra

Rendkívül érdekes és eddig egyetlen ismert példány egy Nagysomkúton feladott levélen szereplő negatív ajánlási bélyegző.



17. ábra

E bélyegző felfedezése nyomán jutott Térfi arra az elhatározásra, hogy a leveleken levő egyéb bélyegzéseket is értékelni kell, mert ezek a levelek értékét emelik.

Sajnos Térfi Béla az egyéb bélyegzéseknek ezt az értékelését már nem tudta elkészíteni, és az általa összegyűjtött új bélyegzéseket közölni. Ezt a hiányt pó-

toljuk most, amidőn közreadjuk a II. sz. Pótlást-t, ugyanis az I. sz. Pótlás már magában az eredeti műben a könyv végén a 305—313. oldalon megjelent. Erre annál is inkább szükség van, mert a Magyar Bélyegek Monográfiája vonatkozó része nem közli le mindegyik bélyegző képét, és csak listába foglalt helységneveket közöl csoportokba sorolva.

Kérjük a gyűjtők segítségét, hogy az általuk felfedezett, és a Térfi könyvben még nem szereplő bélyegzésekről tájékoztassák a Bélyegmúzeumot, hogy lehetőség legyen még teljesebb anyag összeállítására. (Címe: 1800 Budapest, Pf 86.) Számításba jönnek azok a változatok is, amelyeknél a katalógus a helynévvel együtt szereplő ajánlási és dátumbélyegzéseket közös szám alatt hozza, mégis előfordulnak oly módon, hogy az ajánlási vagy dátumbélyegző a levélen külön szerepel.

Maga Térfi Béla is említ két esetet, a 440/2. és 315/2. szám alatt katalogizáltakat, amikor a jelzett szám alatt hozott ajánlási bélyegzőkkel, helynév nélkül is találkozott levélen, tehát külön szám alatt kell felvenni.

Itt szeretném megköszönni azt a nagy segítséget, amelyet dr. Margittai Sándor kaposvári gyűjtőtárs nyújtott már eddig is a Bélyegmúzeumnak számos eddig még nem ismert bélyegzéssel gazdagítván az anyagot.

Térfi Béla: II. sz. pótlás

E pótlás ábécé sorrendben közli az újonnan felfedezett bélyegzéseket. Javasoljuk a Térfi könyvvel rendelkező gyűjtőknek, hogy azt ABC és időrend szerint sorolják be könyvükbe.



1. Adony
VI. 1834 f.



2. Allibunár
VIII. 1824 f.



3. Alpár
III. 1848 z.



4. Bajmóc
VIII. 1818 f.



5. Bánffyhunyad
VII. 1829 f.



6. Bártfa
XII. 1774—75 f.



7. Berettyódéda
VI. 1835 f.



8. Bozsor
IV. ? f.

OFEN

9. Buda
IV. 1825 f.

OFEN

10. Buda
III. 1840 f.

OFEN
7 März 1827

11. Buda
V. 1827 f.

V. F. OFEN

12. Buda—Vár
IV. 1834 f.

CSANTAVIR:

13. Csantavér
IX. 1823 f.



14. Csicsókeresztúr
XI. 1830 f.

V. DEBRECZIN.

15. Debrecen
VI. 1769 f.

DEZS

16. Dézs
V. 1832—5 f.



17. Déva
XI. 1818 f.



18. Déva
X. 1827 f.



19. Dognácska
VII. 1830 f.



20. Felsőszentiván
VI. ? f.



21. Fogaras
IX. 1829 f.

GATS

22. Gács
VI. 1825 f.

CALCOCZ

23. Galgóc
V. 1826 p.

GALGOCZ

24. Galgóc
VII. 1828 f.

CALCOCZ

25. Galgóc
VI. 1828 f.



26. Gara
VII. 1835 f.



27. Gara
VI. ? f.



28. Gyöngyös
VIII. 1801. f.



29. Hahót
II. 1847 f



30. Hercegszőllős
VII. f.



31. Horgos
VIII. 1847 f.



32. Hosszúpályi
VIII. 1831 f.



33. Iharosberény
VII. ? f.



34. Iharosberény
II. ? f.



35. Inárcs
IV. ? f.



36. Ipolyszele
VIII. 1838 f.



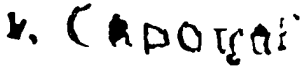
37. Jászárokszállás
VIII. 1826—30 f.



38. Jószáshely
VII. 1843 f.



39. Kápolna
XI. 1790 előtt



40. Kaposvár
XI. 1783 f.



41. Kassa
V. 1817 f.



42. Kassa
V. 1839 f.



43. Kemer
IX. 1828—30 f.



44. Kerepes
II. ? f.



45. Kisbecskerek
II. 1849 f.



46. Kishegyes
VI. 1832 f.



47. Kiskunhalas
VIII. 1823 f.



48. Kiskunlacháza
VII. 1842 f.



49. Kiszető
IX. 1825 f.



50. Köbölkút
VII. 1845 f.



51. Körmöcbánya
VIII. 1826 f.



52. Körmöcbánya
VII. 1841—3 f.



53. Körmöcbánya
VII. 1841—3 f.



54. Kőrösfeketető
III. ? f.



55. Kőrösfeketető*
IX. 1834—47



56. Kunszentmiklós
III. 1848 f, k.



57. Lugos
IV. 1844—49 f, k.



58. Medgyes
VII. 1828 f.



59. Medgyes
IX. 1828 f.



60. Medgyes
VIII. 1829 f.



61. Medgyes
VII. 1832—3 f.



62. Medgyes
VII. 1833 f.



63. Mezőkövesd
VII. 1849 f.



64. Miskolc
IX. 1798—9 f.



65. Nagybánya
VI. 1841—6 f.



66. Nagybáród
VII. 1844 f.



67. Nagyhalmágy
VIII. 1846 f.



68. Nagyrépény
VII. 1824 p.



69. Nagyselyk
VII. 1846 p.



70. Nagyszombat
VI. 1824 s.

TYRNAU

71. Nagyszombat
IX. 1768—70 f.

v. TYRNAU

72. Nagyszombat
IX. 1769—70 f.

v. TYRNAU

73. Nagyszombat
IX. 1770 f.

v. TYRNAU

74. Nagyszombat
IX. 1771 f.

v TYRNAU

75. Nagyszombat
IX. 1771—2 f.

TYRNAU

76. Nagyszombat
VIII. 1773—4 f.



77. Nagyszombat
VI. 1819 f.

TYRNAU
19 MAR 847

78. Nagyszombat
IV. 1847 f.

N.SZÖLLÖS.

79. Nagyszőllős
VIII. 1830 f.

N.ZEREND
19 JULI

80. Nagyszerénd
VII. 1835—41 f.

Neutra

81. Nyitra
IX. 1814 p.



82. Nyitra
IV. 1847 f.



83. Nyitra
V. 1842 f.

ODVOS
7. OCT.

84. Odvas
VI. 1850 f.



85. Óhegy
XI. 1825 f.

PAULIS
10.FEB.

86. Ópálos**
VI. 1846



87. Oravicabánya
VIII. 1822 f.



88. Ószada
IX. 1840 f.



89. Örkény
VI. 1830 f.

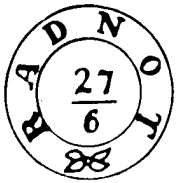


90. Pápa
XI. 1817 f.



91. Pócsaj
VIII. 1831—41 f.

92. Pozsony
VII. 1757 f.



93. Radnót
III. ? f.



94. Rétság
VI. 1823 f.



95. Rózsahegy
VIII. 1836 f.



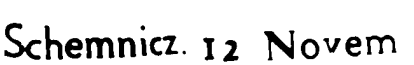
96. Sátoraljaújhely
IX. 1806—18 f, p.



97. Segesvár
VI. 1836 f.



98. Selmec- és Bélabánya
VI. 1832 p.



99. Selmec- és Bélabánya
VII. 1832 p.



100. Siófok
VI. 1839 f.



101. Soborsin
VII. ? f.



102. Soroksár
V. 1840 f.



103. Szabadszállás
VIII. 1847 f.



104. Szászka
IX. 1825—6 f.



105. Szászrégen
VII. 1836 f.



106. Szászsebes
VIII. 1827—34 f.



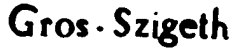
107. Székesfehérvár
IV. 1846 f.



108. Székesfehérvár
V. 1841 f.



109. Szerdahely
VII. 1849 f.



110. Szigetvár
XI. 1787 f.



111. Szombathely
VIII. 1833 f.



112. Szombathely
VII. 1846 f.



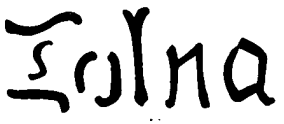
113. Tállya
VIII. 1792—6 f.



114. Tállya
V. 1828—33



115. Teregova
IX. ? f.



116. Tolna
X. 1782 p.



117. Torda
VIII. ? p.



118. Tövis
XI. 1820 f.



119. Tövis
VIII. 1836—7 f.



120. Újverbász
VIII. ? f.



121. Ungvár
XII. 1814 p.



122. Vámosfalva
VII. 1843 f.



123. Városlőd
VII. ? f.



124. Vasvár
IV. 1821—46 f.



125. Velence
VI. 1836 f.



126. Veszprém
V. 1820 f.



127. Zalatna
VII. 1848 f.



128. Zalatna
VII. 1848 f.



129. Zólyom
XI. 1790 f.



130. Zsámbokrét
IX. 1841 f.

Horvát—Szlavonország



131. Diakovár
IV. 1819—38 ?



132. Gospic
VII. 1839 f.



133. Jastrebarsko
VII. ? f.



134. Kapronca
VII. 1824 f.



135. Ludberg
III. ? f.



136. Ruma
V. ? f.



137. Vrbovec
III. ? f.



138. Zágráb
X. 1783 f.



139. Zágráb
VII. 1845 f.



140. Zimony
VII. ? f.

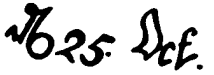


141. Zrmanja
III. ? f.



142. Zuta—Lovka
X. 1837 f.

Érkezési bélyegzések



143. Kőszeg
IV. 1818 f.

Feladási keletbélyegzések



144. Nagyszombat
VII. 1768 f.



145. Vecsés
III. 1841 f.



146. Túrócrudnó
V. 1844 f.

KLASSZIKUS
ÉS MODERN
BÉLYEGGYŰJTEMÉNYEKET,
RÉGI LEVELEKET, JOBB DARABOKAT
állandóan vásárolok

SZEKERES BENEDEK JÓZSEF
bélyegszaküzlet

1137 BUDAPEST XIII., Katona József u. 2/e.
Telefon: 129-350

Ajánlott bélyegzések



147. Túrócrudnó
V. 1844 f.



148. Brassó
IV. 1849 f.



149. Érsekújvár
IV. 1847 f.



150. Vecse
V. 1841 f.



151. Nagybánya
IV. 1841—6 f.



152. Rimaszombat
IV. 1844 f.



153. Nagysomkút
VIII. 1848 f.



154. Buda
IV. 1849 f.



155. Baja
IV. 1849 p.

Megjegyzések:

1. Az *-gal jelölt Kőrösfeketető bélyegzés díszítése bizonytalan.
2. A **-gal jelölt Ópálos bélyegzést a szerző 1850 utáni levélen látta, de feltételezi előfordulását korábbi időszakban is.

Az 1871. évi könyvnyomásos levélborítékok díjjegyeinek típusai

BÁNFALVY TAMÁS (Stockholm)

Azon kevesek közé tartozom, akik a díjjegyes postai nyomtatványoknak szívesen szentelek időt.

E témakör annál érdekesebb, minél régebbre megyünk vissza időben és talán természetes, hogy a legtöbb érdekességet a díjjegyesek esetében is — hasonlóan a bélyegekhez — a legrégebbi kiadások, tehát a klasszikusok rejtegetik.

Tudjuk, hogy az 1871-es kiadások esetében a legtöbb kérdésre a választ már megkaptuk. Ismerjük a nyomtatások történetét, a nyomási eljárásokat, ismerjük az egyes értékek metszetjeleit, típus- és oszlopismertetőjeleit és még több más tényezőt.

Ezekből merítettem azt az ötletet, hogy ennek az időszaknak díjjegyeseivel foglalkozzam. Úgy gondoltam, hogy ha mind a kőnyomatos, mind a réznyomatos 1871-es kiadású bélyegek *egyképes eredetijei* metszetjelekkel, a másolások során pedig típus, altípus és egyéb ismertetőjelekkel rendelkeznek, miért ne lennének ezek a jelek megállapíthatók a könyvnyomású példányoknál is. Hiszen a könyvnyomás esetében is szükség volt az egyképes eredetire és annak sokszorosítására. A borítékok esetében 9 nyomódúcot kellett készíteni az eredeti metszetről.

Az is nyilvánvaló, hogy mint a levélbélyegek esetében, itt is kellett keletkezni másolási hibáknak az eredeti rajz és a metszet között, amelyeket *metszetjeleknek* nevezünk.

Az előbbiek ismeretében kezdtem el munkámat 1974. januárjában az 1871-es kiadású, könyvnyomásos 10 krajcáros borítékokkal, mivel ezekből 58 darabbal rendelkeztem. 12 darabot Orbán Ferenctől is kölcsön kaptam tanulmányozásra. Így összesen 70 db 10 krajcáros boríték állott rendelkezésemre.

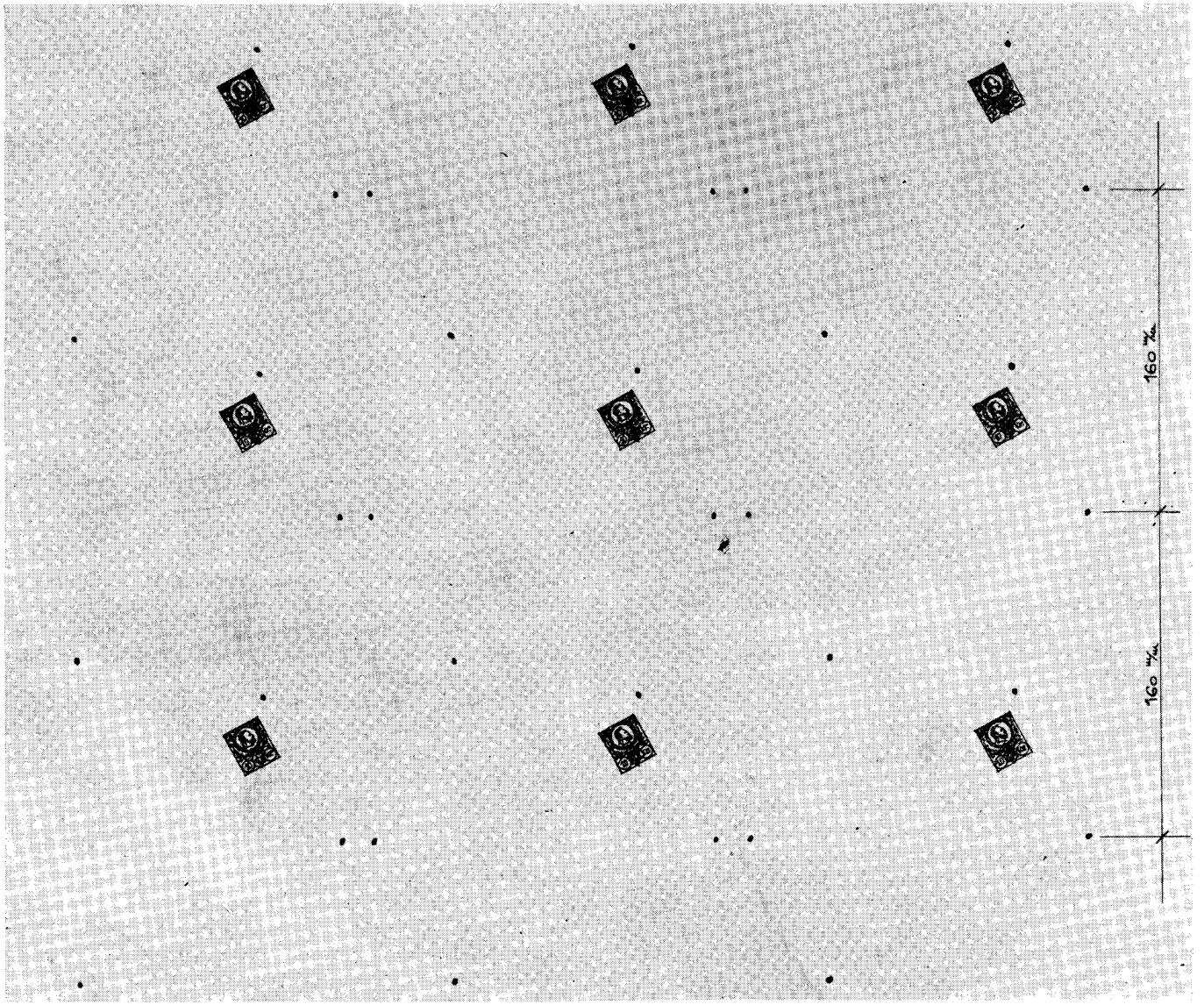
A tanulmányozás során 16 különböző *metszetjelet* sikerült megállapítanom. Ezek bemutatására és leírására a későbbiek során visszatérek.

A további vizsgálatok során a borítékokat sikerült 9 csoportba (típusba) sorolnom a közös ismertetőjelek alapján. Így igazolást is nyert az a korábbi feltételezés, hogy a borítékok teljes nyomólemeze 9 nyomódúcból állott.

Így jutottam el 9 különböző ismertetőjelekkel rendelkező bélyegkép meghatározásához, s ezeket I—IX. típusnak neveztem el.

Sajnos, a kilenc típusnak a nyomóíven történt elhelyezkedését — objektív okok miatt — megállapítanom nem sikerült. Így a típusok sorszáma csak elvi megállapítású és nem jelenti a sorrendet a nyomólemezen.

Rendkívül figyelemre méltó, hogy *egy* közös ismertetőjel, az *A* hat típuson, *egy másik* a *B* négy különbö-



1. ábra. A nyomólemez 9 bélyegképből és 36 vágási pontból állt

ző típuson is előfordul. Ennek oka a munkadúcok készítése közben előfordult másolási hiba lehet!

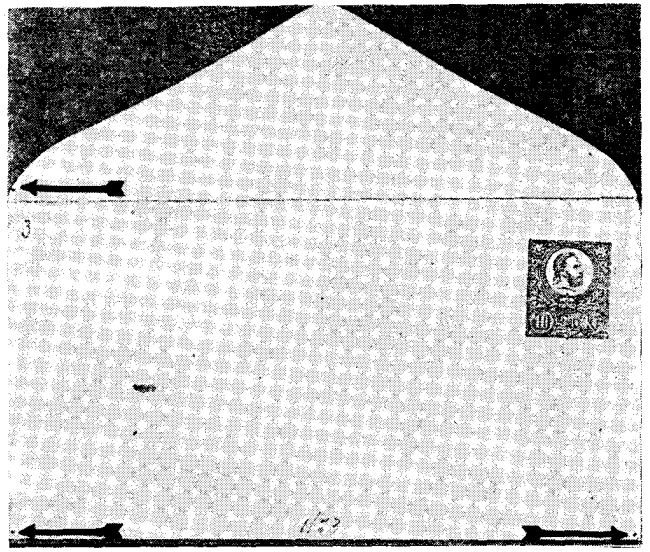
A típusok időrendi sorrendje részben megállapítható, mivel három bélyegkép nem rendelkezik közös ismertetőjellel. Ezeket I., II. és III. típusnak neveztem el. A *negyedik* munkadúcon egy újabb sérülés keletkezett, amely a további dúcokon is észlelhető. Ez az *A* közös ismertetőjel hat típuson (IV—IX.) szerepel.

Másik *közös ismertetőjel* is előfordul, a *B*, mégpedig négy (VI—IX.) típuson. Ez az ismertetőjel a hatodik munkadúcon keletkezett és másolódott tovább.

E két közös ismertetőjelet *A*-val és *B*-vel, míg az egyedi típus-ismertetőjelet az ábécé kis betűivel jelöltem a későbbi ábrákon.

A nyomólemez

A nyomólemez 9 dúcból állt. De a 9 dúcon kívül a nyomólemezen 36 db kiemelkedő pont is, ún. *vágási jel*



2. ábra. Három vágási pont a borítékon

is megtalálható (4—4 db borítónként). Ezek a pontok a rányomott bélyeg színében mutatkoznak. A nyomólemez felépítését 1. ábránkon szemléltetjük.

2. ábránkon olyan borítékot mutatunk be, amelyen — a pontatlan vágás folytán — a borítékon három, színes vágási jel is jól látható.

A vágási pontok egymástól való távolsága — egy borítékon belül — hosszirányban 151—153 mm, de egy típuson belül nyilvánvalóan azonos méretű. A széltében egymás fölött elhelyezkedő pontok egymástól való távolsága 81,5—84 mm között mozog.

Nyomdai ívek

A nyomdai ívek méretét nem ismerjük, de a 9 boríték kiterítése (3. ábra) egy 656×486 mm-es minimális felületet igényelt. Valószínű azonban, hogy a nyomdai ív ennél lényegesen nagyobb volt.

Enyvezés

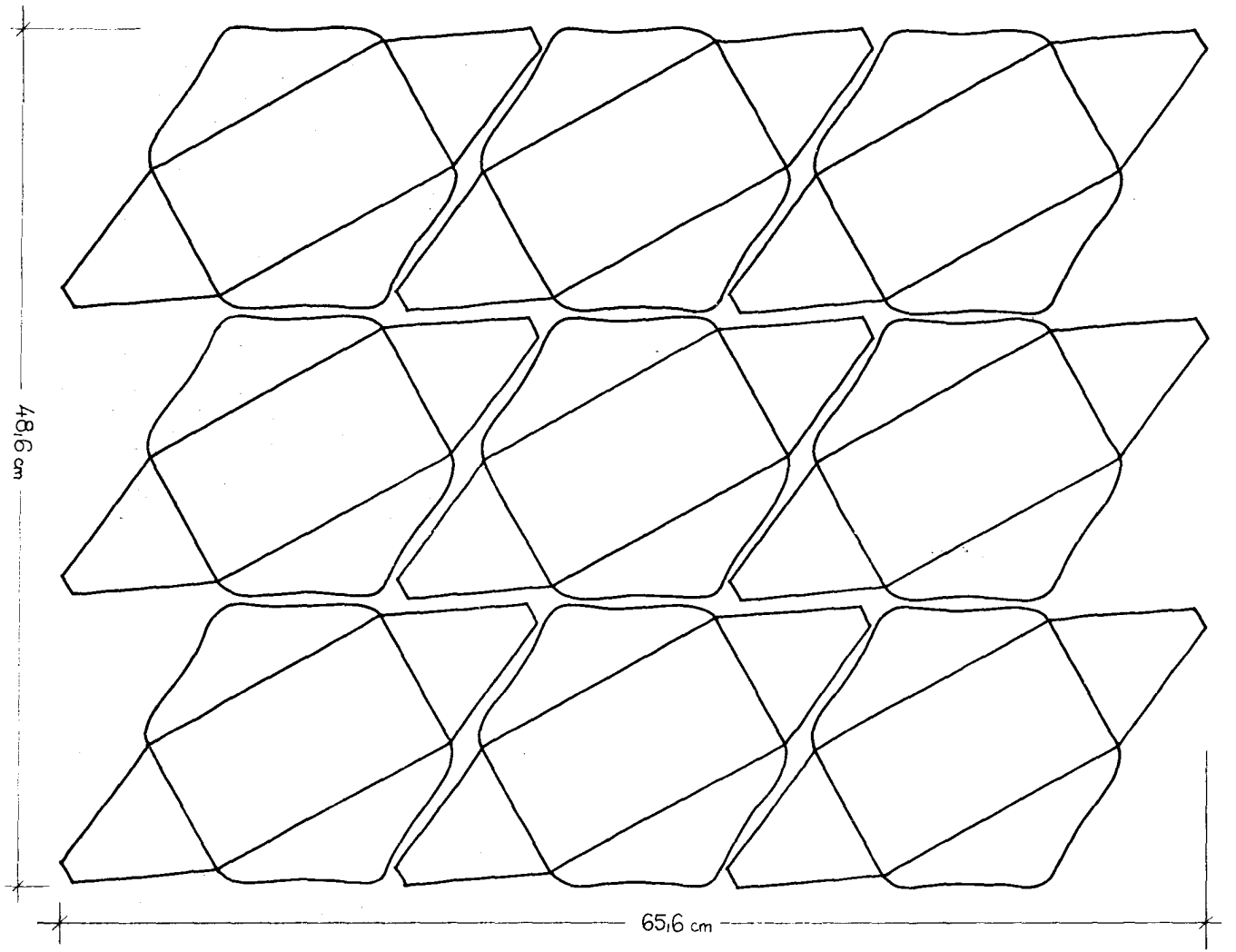
A borítékok hajtókáin az enyvezés szélessége általában 5—8 mm között változik. Előfordul hiányosan enyvezett, vagy enyvezés nélküli boríték is, de találkoztam már 18—20 mm szélességű enyvezéssel is.

Változatok

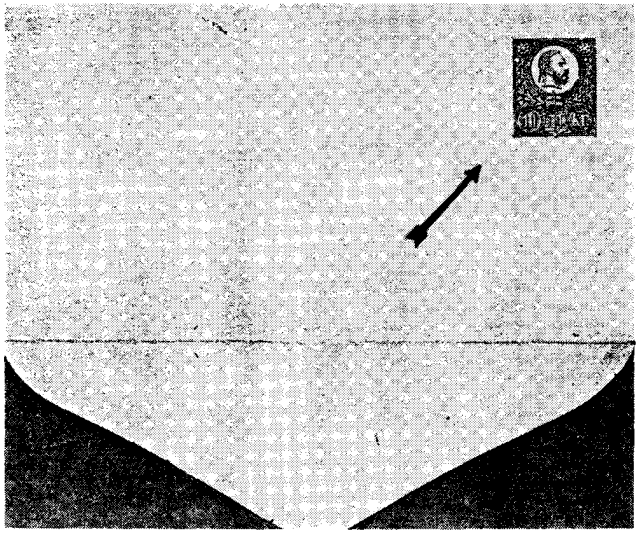
Gyűjteményemben érdekes változat van. A bélyegkép a jobb felső sarok helyett a bal alsóban helyezkedik el és *fordított képállásban* (4. ábra). Ez nyilvánvalóan nem téves nyomásként keletkezett, hanem fordított felvágás, hajtogatás és enyvezés eredménye.

Előfordulnak olyan példányok is a pontatlan hajtogatás következtében, amikor a bélyegkép a boríték felső és jobb oldalától az általánostól eltérő (felül 7—15 mm, a jobb oldalon 5—10 mm) távolságban fekszik.

Mielőtt ábrákon és szövegesen bemutatnám a metszet- és típusjeleket táblázatban feltüntetem a rendelkezésemre állott 70 boríték bélyegképeinek típusok szerinti megoszlását, ami — első kimunkálásként — gyakoriságukra is utal.

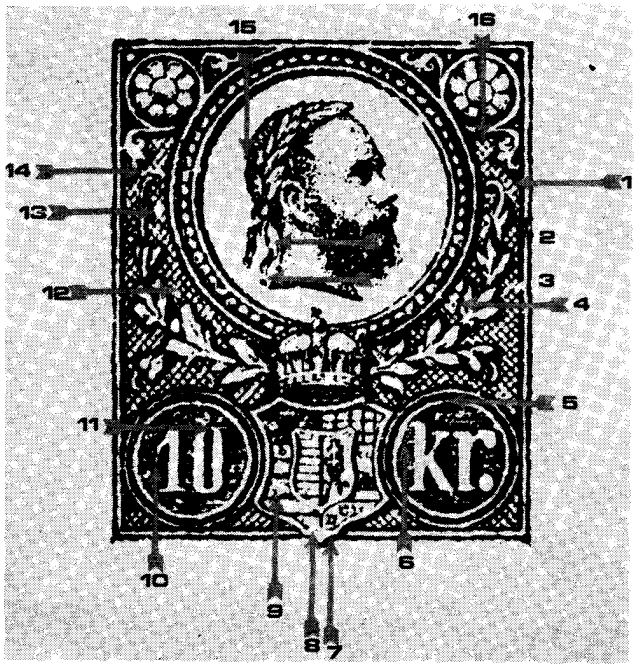


3. ábra. A kilenc boríték a nyomdai íven kiterítve



4. ábra. Fordított képállású rányomott bélyeg

Típus	Bánfalvy gyűjt	Orbán gyűjt.	Összesen
I.	12 db	1 db	13 db
II.	9 db	2 db	11 db
III.	6 db	3 db	9 db
IV.	3 db	—	3 db
V.	2 db	2 db	4 db
VI.	11 db	—	11 db
VII.	5 db	—	5 db
VIII.	6 db	1 db	7 db
IX.	4 db	3 db	7 db



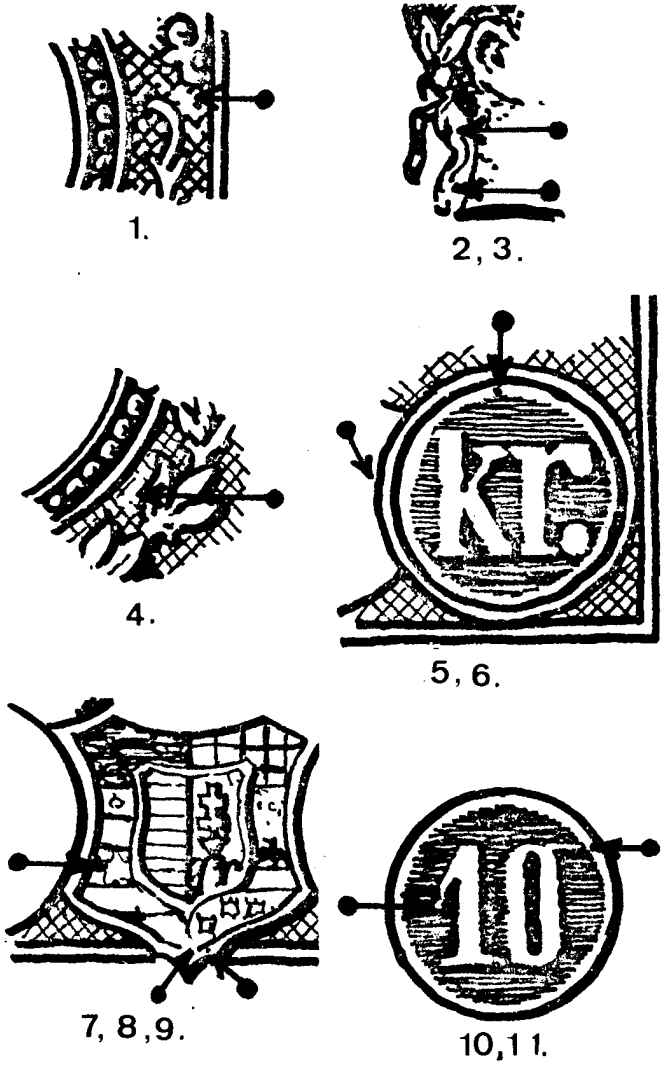
5. ábra. Metszetjelek

Metszetjelek.

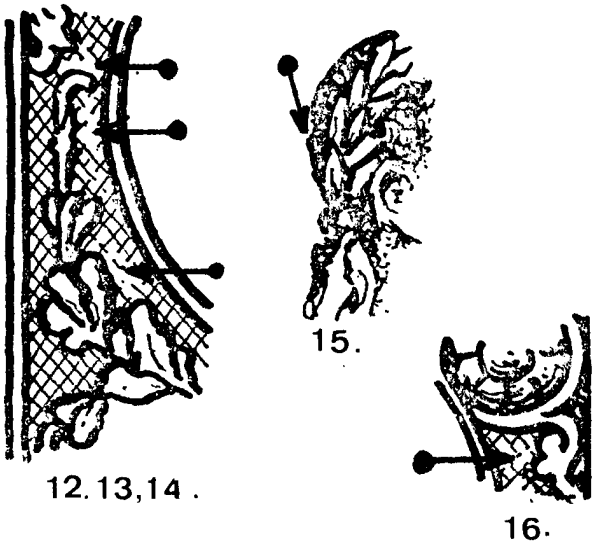
A metszetjelek száma 16 db. Ezeket az 5. ábránkon fekvésük szerint, a 6. ábránkon részletrajzban bemutatjuk.

Ismertetőjelek:

1. Hiányos alapvonalkázás a jobb oldali alsó indavégződés alatt, a babérág felső nyúlványától jobbra.
2. A babérkoszorú belső — a nyakhoz közelebb fekvő szalagjának felső harmadján — a belső oldalon rajzhiány.
3. Rajzhiány ugyanezen koszorúszalag belső oldalán, de az alsó harmadban.



6. ábra. A metszetjelek részletrajzai



4. Hiányos alapvonalkázás a babérág harmadik leveltagja és a gyöngykeret között.

5. Tűszúrásnyi pont a jobb oldali kerek tábla és a belső kör közötti fehér sávban, a *K* betű felső ferde szára felett.

6. A jobb oldali kerek tábla — pontatlan metszés folytán — nem kerek, hanem részben a *k* betű előtt, a belső körnegyedben (körívben) csapott.

7. Tűszúrásnyi pont a címer két keretvonala között, az alsó csúcstól közvetlenül jobbra, az első bástya alatt.

8. A címerpajzs belső keretvonala az alsó csúcsban nyitott.

9. Szlavónia címerében „dromedár" formájú állat alak.

10. Az 1-es szám ferde kampójának hegyéből fehér vonalka nyúlik ki és mutat lefelé.

11. A 10-es számjegy nullájának jobb felső oldalából „antenna"-szerű fehér nyúlvány mutat jobbra, vízszintesen.



7. *ábra.* Az I. típus ismertetőjelei

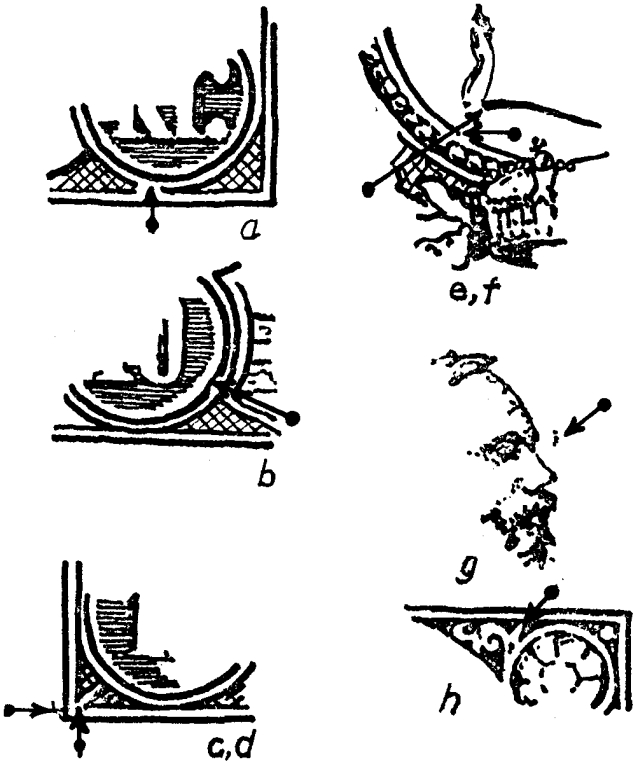
12. Hiányos alapvonalkázás a középső hármas tölgylevéltag és a gyöngykeret között.

13. Hiányos alapvonalkázás a tölgyág felső nyúlványa és a gyöngykeret között.

14. Hiányos alapvonalkázás a bal oldalon, a tölgyág belső nyúlványa felett.

15. Horpadás a koponya hátsó, domború vonalában.

16. Hiányos vonalkázás a jobb oldali rozetta alatt.



8. *ábra.* Az I. típus részletrajzai

Megjegyzés. Metszetjelnek lehetne tekinteni Dalmácia címerének erősen festékezett mezejét is, de ez egyértelműen nem határozható meg, illetve pontos leírása nem lehetséges. Ez a körülmény jellemző a Ferenc József-fejes kiadásokra.

Az is megjegyzést érdemel, hogy a 10 krajcáros borítékok bélyegképein, valamint a postautánvételi jegyek fekete 10 krajcárosain is *hiányzik a bal és jobb oldali kerek tábla színezett mezőjének, valamint a 10-es számjegy és a kr betűk kontúrvonala!*

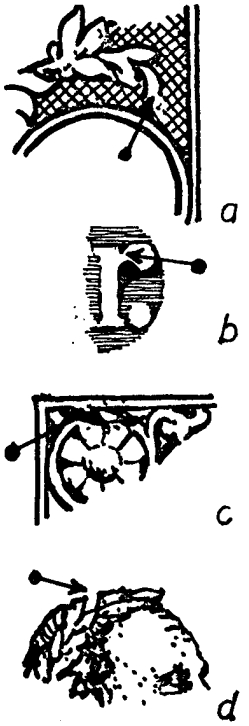


9. ábra. A II. típus ismertetőjelei

Ez a jellegzetesség nem csak a 10 krajcáros rányomott bélyegre jellemző. Azonos jellegzetesség tapasztalható az 5 krajcáros borítékokon és postautalványokon is.

Típusok és ismertetőjeleik

I. Típus (7. és 8. ábra)



10. ábra. A II. típus részletrajzai

Ismertetőjelek

a) A jobb oldali kerek tábla külső köre, valamint az alsó, belső keretvonal a *K* betű alatt megtörik és így ott fehér folt keletkezett.

b) A bal oldali kerek tábla belső körének jobb alsó negyedében ívelt alakú horpadás látható.

c) A bal alsó sarokban a belső keret nyitott és ugyanott a kerek tábla felé, átlós irányban keskeny fehér folt húzódik.

d) A bal alsó keret külső csúcsából görbe vonalka nyúlik ki.



11. ábra. A III. típus ismertetőjelei

e) A gyöngykeret belső köre a koronától 3 mm-re, balra nyitott.

f) A nyak alapvonalának bal vége csapott, nem hegyes, hanem tompaszögben végződik.

g) A szem és a szemöldök előtt — fehér mezőben — apró színes pontok.

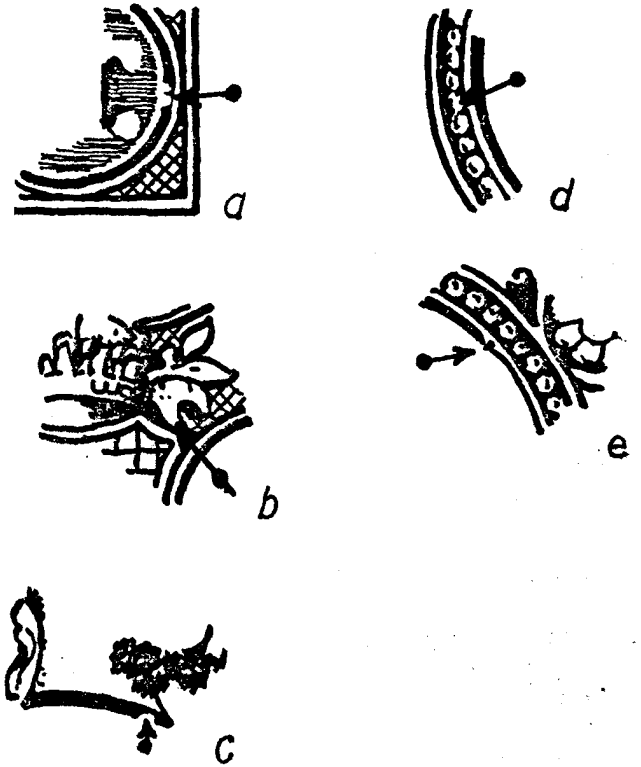
h) A jobb oldali felső rozettát övező inda felső elágazásából fehér, hegyes indul ki és mutat felfelé.

II. típus (9. és 10. ábra)

Ismertetőjelek

a) A jobb alsó kerek tábla feletti babérág utolsó, függőleges levele a végén nyitott.

b) Az *r* betű árnyékolása felső hajlatában erőteljes. Színes pontot képez.



12. ábra. A III. típus részletrajzai

c) A bal oldali rozetta első és nyolcadik szirma, valamint a felettük levő indaszálak erősen sérültek, festékesek.

d) A fejtető közepén, az egyik babérlevél felül rajzhiányos, nyitott.

III. típus (11. és 12. ábra)

a) A jobb oldali kerek tábla belső körének jobb oldalán kettős fehér folt.



13. ábra. A IV. típus ismertetőjelei

b) A babérág korona melletti első, hármas levéltagjának alsó levele fehér foltként sarló alakot képez.

c) A nyak alapvonalának vége felé, alul, félkör alakú rajzhiány.

d) A gyöngykeret bal oldali 17. gyöngye összefolyik a gyöngykeret és a belső kör közével.

e) A gyöngykeret belső körén — a homlokkal szemben — elhalványodás, azon belül egy kis színes vonalka.

Megjegyzés. Ilyen III. típusú bélyegkép a Monográfia III. kötetében bemutatott 344. ábra.

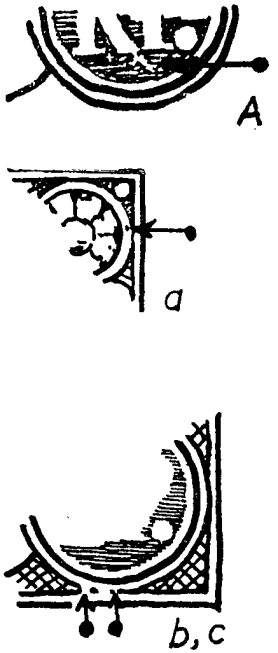
IV. típus (13. és 14. ábra)

A) A *K* betű alsó, ferde szára alatt fordított *V* alakú fehér folt (közös ismertetőjel).

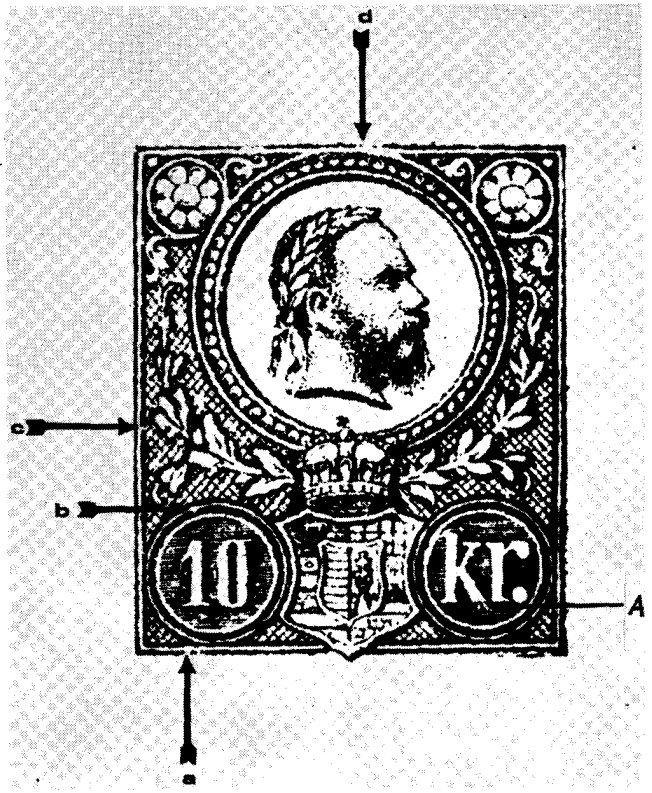
a) Tűszúrásnyi pont a jobb oldali rozettát körülvevő fehér körben a 2. sziromnál.

b) A jobb oldali kerek tábla külső köre és az alsó, belső keretvonal érintkezésénél.

c) Ugyanott kerettörés a jobb saroktól 5 mm-re.



14. ábra. A IV. típus részletrajzai



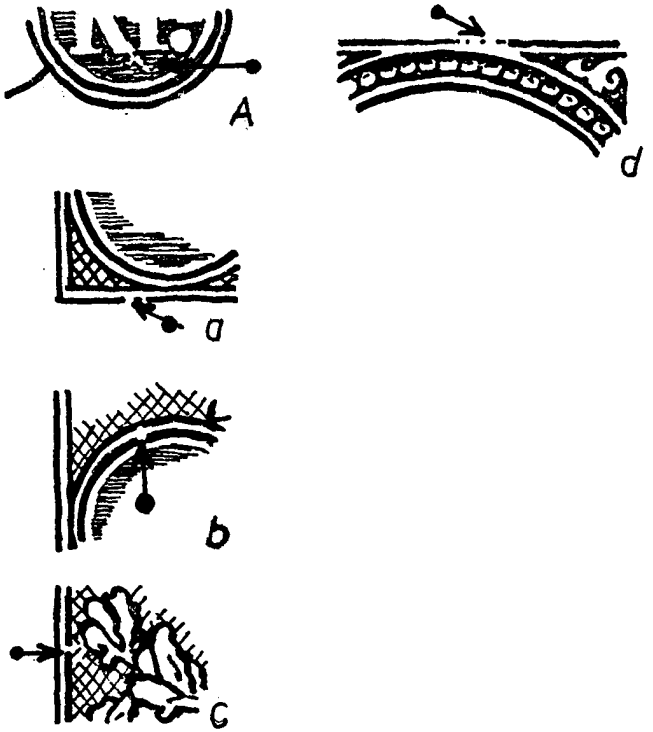
15. ábra. Az V. típus ismertetőjelei

V. típus (15. és 16. ábra)

A) A *K* betű alsó, ferde szára alatt fordított V alakú fehér folt (közös ismertetőjel).

a) Törés az alsó, külső keretvonalban, a bal saroktól 2 mm-re.

b) Fehér, pontszerű kiszélesedés a bal oldali kerek tábla két köre között, 1-es szám felett.



16. ábra. Az V. típus részletrajzai

c) Törés a bal oldali belső keretvonalban, az alsó saroktól 10 mm-re.

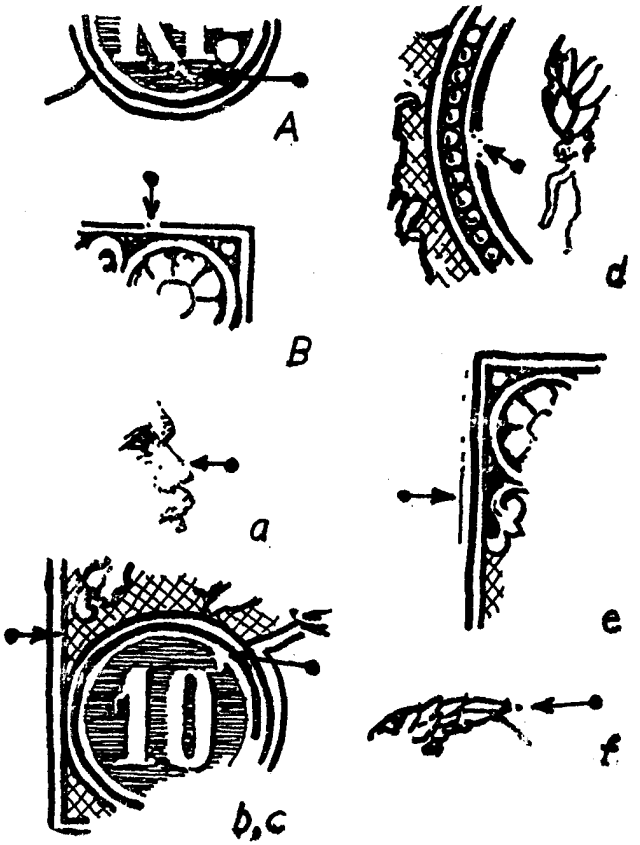
d) 1—2 mm hosszú szakadozott törés a felső külső keretvonalban, a jobb saroktól 9 mm-re.

A VI. típus (17. és 18. ábra)

A) A *K* betű alsó, ferde szára alatt fordított V alakú fehér folt (közös ismertetőjel).



17. ábra. A VI. típus ismertetőjelei



18. ábra. A VI. típus részletrajzai

B) Törés a felső, külső keretvonalban a jobb saroktól 3 mm-re (közös ismertetőjel).

a) Törés az orr vonalában az orrhegy felett.

b) A jobb oldali kerek táblában levő 11. sz. metszetjelen kis, fehér folt, amely egybefolyik a tábla és a belső kör közével.

c) A bal alsó saroktól 6,5 mm-re egy kis vonás köti össze a két keretvonalat.

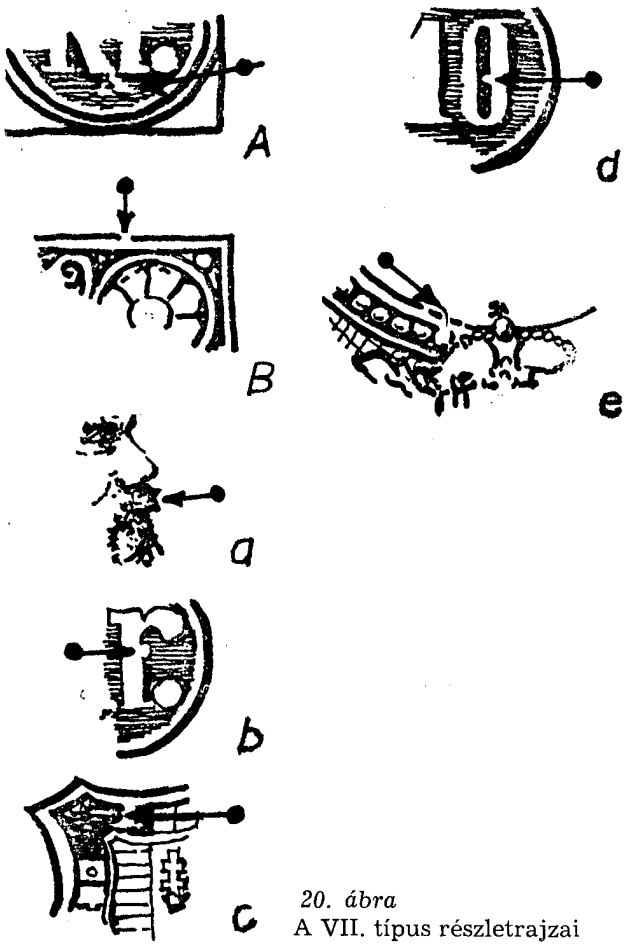
d) Nagy, gyakran 1 mm hosszú törés a gyöngykeret belső körében a babérkoszorú csomójával egymagasságban.

e) A bal oldal felső részén, a bélyegképen kívül egy harmadik külső keretvonal jelentkezik, amelynek hossza 1—10 mm között ingadozik.

f) A babérkoszorú legfelső levelének hegye egy különálló pont.



19. ábra. A VII. típus ismertetőjelei



20. ábra
A VII. típus részletrajzai

A VII. típus (19. és 20. ábra)

A) A *K* betű alsó ferde szára alatt fordított V alakú fehér folt (közös ismertetőjel).

B) Törés a felső keretvonalban a jobb saroktól 3 mm-re (közös ismertetőjel).

a) A bajusz profiljának rajza szembetűnően homorú.

b) Félkör alakú fehér folt tapad az *r* betű szárának jobb oldalához.

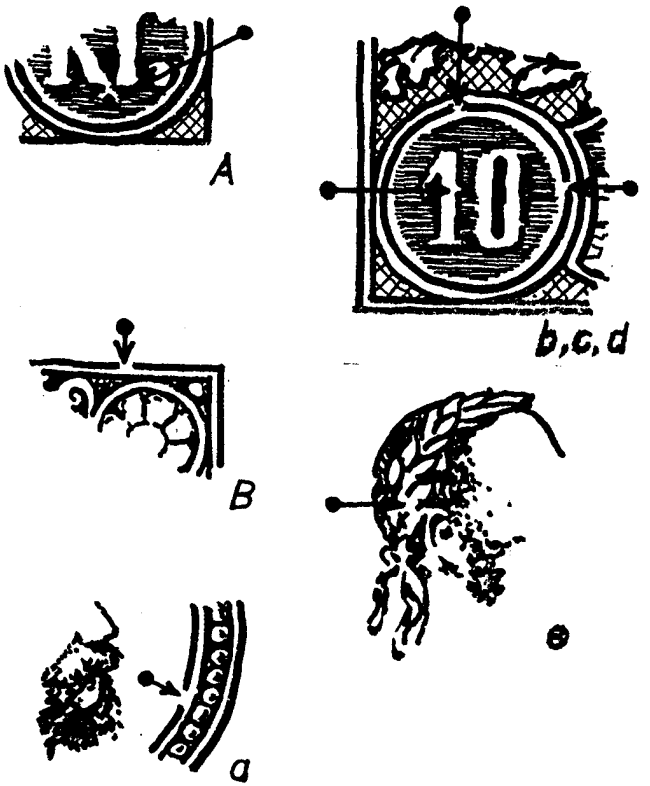
c) Dalmácia címerének festékfoltos mezőjében fehér folt.



21. ábra. A VIII. típus ismertetőjelei

d) A 10-es számjegy nullájának belső oldalán kis fehér folt.

e) Törés a gyöngykeret belső körében, a koronától balra.



22. ábra. A VIII. típus részletrajzai

A VIII. típus (21. és 22. ábra) ismertetőjelei

A) A *K* betű alsó ferde szára alatt fordított V alakú fehér folt (közös ismertetőjel).

B) Törés a felső keretvonalban a jobb saroktól 3 mm-re (közös ismertetőjel).

a) Törés a gyöngykeret belső keretvonalában, az áll magasságában.

b) Törés a bal oldali kerek tábla belső körében, a jobb oldalon, a vízszintes átmérő felett.



23. ábra. A IX. típus ismertetőjelei

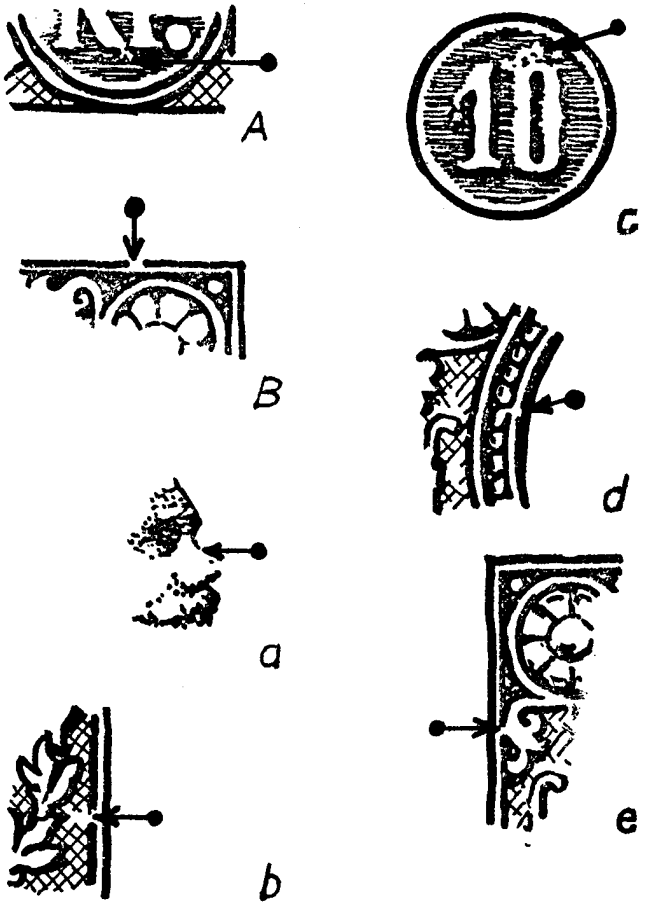
c) Kis fehér folt az 1-es számjegy jobb oldalának közepe táján.

d) Fehér folt a bal oldali kerek tábla belső körében, az 1-es számjegy felett.

e) A babérkoszorú első hármas levéltagja egybefolyó fehér folt.

A IX. típus (23. és 24. ábra) ismertetőjelei

A) A *K* betű alsó ferde szára alatt fordított V alakú fehér folt (közös ismertetőjel).



24. ábra. A IX. típus részletrajzai

B) Törés a felső keretvonalban a jobb saroktól 3 mm-re (közös ismertetőjel).

a) Törés az orr vonalában középtájon.

b) Törés a jobb oldali, belső keretvonalban, a felső saroktól 11 mm-re.

c) Szembetűnő, rendszertelen fehér foltok a számjegy nullája felett, a kerek tábla színezett mezőjében.

d) A gyöngykeret bal oldali 17. gyöngyszemét kis fehér vonal köti össze a belső kör közével.

e) Törés a bal oldali belső keretvonalban, a felső saroktól 5 mm-re. Ez a törés egybefolyik az indavégződéssel.

A 10 krajcáros boríték bélyegképeinek ismertetésével zárom is jelen tanulmányomat azzal a megjegyzéssel, hogy a Posta — utánvételi jegyek fekete 10 krajcáros bélyegképének csak metszetjelei egyeznek a borítékok bélyegképével.

Kutatásaimat folytatom a többi borítékra nyomott bélyegképpel. Ezeknél is feltehetően megállapítható a metszetjelek és a típus-ismertetőjelek.

Jelen tanulmányomra vonatkozóan kérem e terület iránt érdeklődők hozzászólását és kiegészítését, amelyet további munkámban hasznosítani kívánok.

KÉSZPÉNZÉRT VÁSÁROLOK

LUXUS MINŐSÉGŰ KLASSZIKUS BÉLYEGEKET

minden változatban, a világ bármely országából!



LEVELEK, LEVÉLDARABOK

különösen érdekelnek.

„KALOCSA" teljes bélyegzésért 50% felárat fizetek!

LACZA LÁSZLÓ bélyegkereskedő

1056 BUDAPEST, VÁCI UTCA 63.

A balatoni magánposta-bélyegek története (1875)

DR. NAGY FERENC (Bécs)

Az első magyar magánposta bélyeget több mint 100 éven át homály fedte. Ennek több oka volt: a fennmaradt bélyegek csekély példányszáma, a magánposta bélyegek iránt nem volt kellő érdeklődés.

Mi a magánposta bélyeg?

Olyan helységekből, melyekben különböző okok miatt az állami posta állandó hivatalt nem létesített, magánszemélyek vállalták el a levelek szállítását a legközelebbi postahivatalba. Ezen tevékenységükre a M. Kir. Postától, amelynek monopóliuma volt erre a tevékenységre, külön engedélyt kaptak. A magánpostákat tehát hivatalos jellegűeknek tekinthetjük. Ezek a magánszemélyek a szállított postai küldemények után egy bizonyos összeget számíthattak fel, amelynek könnyebb elszámolása céljából, hasonlóan az állami postához, saját bélyegeket készíttettek.

Időszakos magánposták működtek például Erdélyben, ahol a hegyekben levő, de csak a nyári hónapokban üzemeltetett üdülőhelyek postáját vitték le a völgyben levő állami postahivatalokba, ill. vitték fel onnan a hegyekbe. Az állami postaszolgálat boldog volt, hogy e nehéz, és számára nem kifizetődő feladatot levették a válláról. Így indult meg az első magyar hotelposta szolgálat a Hohe Rinné-ről (magyarul: Magas Csurgó, mai neve: Paltinis) Kereszténységetre 1895-ben. A Hohe Rinne az Erdélyi Kárpátegyesület nyaralótelepe volt, Nagyszebentől 32 kilométerre.

Ez a magánposta olyan jól bevált, hogy 1926-ig működött, tehát 31 éven keresztül.

Ezt követte a M. Kir. Kincstári Magura-nyaralótelep magánpostája 1903-ban és 1911-ben Jósikatelepre, ill. Reketóra, valamint 1909-ben, szintén az Erdélyi Kárpátegyesület kebelén belül Bistrá-ról Szászsebesre.

E tanulmány azzal a magánposta-bélyeggel foglalkozik, amely a fent említett hotelposta bélyegek előtt, már 1875-ben kiadásra és forgalomba került, és amelyeket a Balaton északi és déli partja között, a Révfülöp—Boglár vonalon hajón szállított küldemények díjának lerovására használtak.

A bélyegeket az ezen a vonalon hajózó Zala—Somogyi Gőzhajó Társaság adta ki zöld, kék és piros változatban, azonos bélyegképpel: kerek mezőben egy horgony, alatta a Z. S. G. T. betűk, a társaság monogramja. A nyomástechnika igen primitív, a bélyegek kézi sajtón, egyenként készültek egy fém nyomódúcról, amely olyan éles volt, hogy a bélyegek papírjából olykor egy-egy darabot kivésett és kiszakított (dombornyomás).

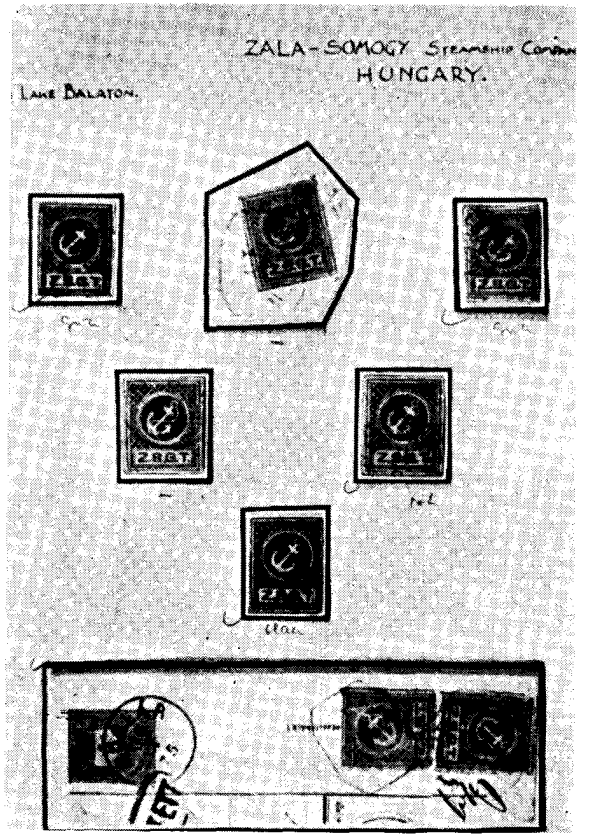
E magán bélyegkiadásból összesen mintegy 20 darab maradt fenn (valamennyi használt példány). Nem cso-



1. ábra. A Williams-fivérek könyvének német kiadása

da, hogy létezésének ténye feledésbe merült. Az egyetlen létező Balaton bélyeg gyűjteményt az angliai Williams fivérek, a magánposta bélyegek nagy szakértői és gyűjtői ismertették „Ritka bélyegek" címmel Angliában és Németországban megjelent könyvükben, az akkoriban még Chichagóban levő világhírű Steindler-féle hajóposta gyűjtemény részeként. E könyvben a világ összes ritkaságát ismertetik 124 oldalon gyönyörű képekkel, ahol is Balaton-bélyegünk kitűnő társaságban található, a kék Mauritiussal, a cinóber Merkurral és az 1 cent British—Guayanaval.

E gyűjtemény első nyomát a bécsi 1911-es nemzetközi bélyegkiállítás katalógusában találtam meg, ahol a Mirko Poppovits-féle gyűjtemény részeként került bemutatásra. Tőle Eugene Klein hajóposta-gyűjtőhöz



2. ábra. A Steindler-gyűjtemény megfelelő oldalának fényképe

került, akinek 1943-ban történt elhunyta után a bécsi származású és Morton Crove-ban Chichago mellett élő nagy hajóposta-gyűjtőhöz került, Julius P. Steindlerhez.

Ő magas kort ért meg, 80 éves korában, 1970-ben halt meg. Csodálatos gyűjteményét a Robson Love cég árverezte el 1972-ben, Bázelban. Az 5 bélyegből álló kis

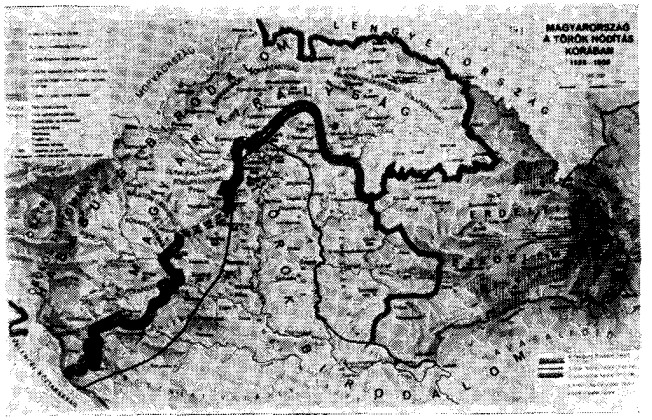
gyűjteményt dr. Anton Jerger-hez került Bécsbe, csak 3 darab szóródott szét, de szerencsére neki sikerült egy szebb levéldarabbal és egy további bélyeggel 7 darabra kiegészíteni a gyűjteményt. Tőle került aztán 1976-ban hozzám a sokat hányódott Balaton-gyűjtemény és így vált lehetővé, hogy fél évszázad után ismét magyar kézben alaposabb tanulmány tárgya lehetett. Noha már eddig is jelentek meg közlemények e bélyegekkel kapcsolatban, ezek általában olyanok tollából valók, akik a bélyegekről csak hallottak, magukat a bélyegeket talán nem is látták. Jászai pl. 1927-es katalógusában 5 színről írt. Mivel a ténylegesen készült háromféle szín megfelel az akkor forgalomban levő levélmintás sor 3 értékének (zöld: 3 kr, piros: 5 kr, kék: 10 kr) nyilvánvalóan úgy vélte, hogy lila (2 kr) és szürke (20 kr) színű bélyegek is készültek.

Carl Schmidt „A német magánposták értékcikkeinek kézikönyvében 2 sorról is ír, egy kőnyomatos és egy könyvnyomatosról.

Több információt találunk a „Bélyeggyűjtő" c. folyóirat 1936. július 1-i és 1937. 5. számában „DRIL". szignatúrával. Ő próbálta meg először a bélyegek létrejöttének körülményeit is felderíteni. Az alábbiakban néhány adatot tőle is átvettem.

1971-ben Budapesten megjelent „A BALATONI GŐZHAJÓZÁS 125 ÉVE" c. kitűnő könyv Füzes Miklós, dr. Sági Károly és dr. Zákonyi Ferenc tollából. E művet én a keszthelyi Balaton Múzeum jóvoltából megkaptam, és így sikerült rendkívül sok értékes adatot találnom. Noha a Balaton-bélyeggel kapcsolatos utalás átvette a Jászai-féle tévedést, az 5 színnel kapcsolatban, a műnek a Zala—Somogyi Gőzhajózási Társaságra vonatkozó része egyedülálló.

Az eddigi legsikerültebb Balaton-bélyeg tanulmányt dr. Rampacher Pál írta a Merkur c. folyóirat 1957 októbei számában. Ezt a londoni The Stamp Lower is közölte egy pár hónappal később, mivel Angliában a magánpostabélyegek iránt mindig is nagy volt az érdeklődés.



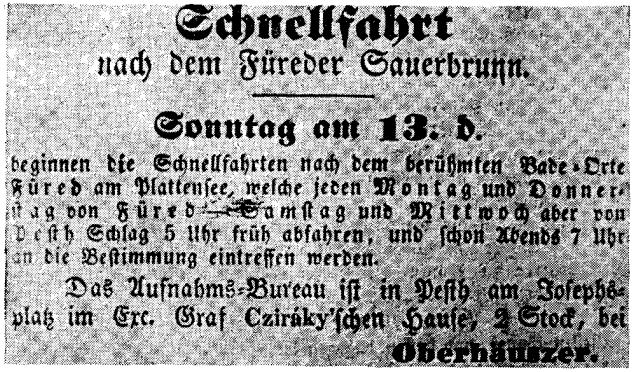
3. ábra. A Balaton mint az Ozmán és Habsburg birodalmak határának része

Rampacher cikkében még kétségbe vonta egy gőzös létezését, és úgy vélte, hogy a ZSGT a postát komppal szállította. Ő az első világháború előtt Dessewffy Miklós gróf gyűjteményében használatlan példányokat is látott, melyeket az egyenesen a Társaságtól szerzett be. Rampacher azon a véleményen van, hogy mindhárom bélyegszín azonos névértéket jelzett, és az 5 kr volt. Szerinte Magyarországon akkoriban nem tudtak dombornyomású bélyeget készíteni, ezért a Balaton-bélyegek külföldön készülhettek.

Az alábbiakban megkísérlem összefoglalóan ismertetni a Balaton-bélyeg létrejöttének gazdaságtörténeti hátterét.

A BALATON TAVÁRÓL ÁLTALÁBAN

Mint tudjuk, a Balaton mintegy 77 km hosszú tó, átlagosan 5—12 km szélességgel. Két helyen szűkül csak össze, a tihanyi szorosnál Tihany—Szántód között $1^1/_2$ km-re és Révfülöp—Boglár között $5^1/_2$ km-re. A zalai és a somogyi part közötti összeköttetés létrehozásához tehát ez a két pont ajánlkozott. Hogy ez az összekötte-


Schnellfahrt
nach dem Füreder Sauerbrunn.
Sonntag am 13. d.
beginnen die Schnellfahrten nach dem berühmten Bade-Orte Füred am Plattensee, welche jeden Montag und Donnerstag von Füred — Samstag und Mittwoch aber von Desth Schlag 5 Uhr früh abfahren, und schon Abends 7 Uhr an die Bestimmung eintreffen werden.
Das Aufnahms-Bureau ist in Desth am Josephsplatz im Exc. Graf Cziráky'schen Hause, 2 Stock, bei
Oberhäuzer.

4. ábra. Hirdetés a Pesther Tageblatt 1840. június 5-i számából, ahol heti kétszeri „gyorsutazást" ajánlanak Füredre, indulás reggel 5-kor, érkezés már este 7-kor (!)

tés csak lassan jött létre, annak több oka volt. Először is nem szabad elfelejtenünk, hogy a Balaton az ozmán és Habsburg birodalom közötti határ egy részét képezte, így világos, hogy szorosabb kapcsolatok a két part között nem jöhettek létre.

A másik ok az lehetett, hogy az akkori kezdetleges evezős és vitorlás csónakok közlekedése a tavon főleg nyáron hirtelen támadó viharok miatt nem volt éppen veszélytelen. Pedig ilyen összeköttetés létrejötte egyre fontosabbá vált a 19. sz. első felében. Az északi part lassan kifejlődő iparának termékeit, főleg követ és bort át kellett szállítani a déli part fogyasztóihoz, és az ezen a vidéken meglepően korán fejlődésnek indult idegenforgalom is sürgette egy teljesítőképesebb, gőzzel hajtott hajó beszerzését.

A 14 órás kocsikázás fáradalmait Kossuth Lajos is magára vállalta, mikor 1842-ben Füreden nyaralt. Innen írta a Pesti Napló augusztus 7-i számában:

„... és mégis az embernek szíve fáj, midőn e roppant vízre tekint. Oly holt, minő csak Palesztinában a megátkozott Holttenger lehet! 20 mérföldnyi sima út, ... s rajta mégis egyetlenegy hajó sem lebeg, kivéve talán a füredi sétaladikokat, vagy egy nyomorult halászcsónakot."

Nem csoda, ha a közlekedési problémák terén igen tevékeny Széchenyi István figyelmét sem kerülte el ez a tény, és 1845-ben nagy energiával megkezdte egy „Balatoni Gőzhajózási Társaság" létrejöttének szervezését, mely Kossuth, Széchenyi és helybeli vállalkozók összefogásának eredményeként 1846-ban meg is alakult. Első tevékenységük volt egy gőzhajó megrendelése, mely meglepően gyorsan, még abban az évben elkészült és szeptember 21-én vízre is bocsátották, „Kisfaludy" névre keresztelve azt, Kisfaludy Sándor költő emlékére. A hajó rendszeres járata 1847-ben indult meg, 11 helyen kötve ki partmenti útvonalán. Mivel azonban így csak ritkán jutott el a nagyobb helységekbe, és a számos kikötő egy része nem volt kifizetődő, 1850-re már csak 3 helyen vetett horgonyt: Siófokon, Füreden és Keszthelyen.

Ez volt a helyzet 1861-ig, amikor megépült a déli parton a Pest—Nagykanizsa közötti vasútvonal a Cs. Kir. Szab. Déli Vaspálya Társaság kezelésében, lényegesen megkönnyítve a személy- és teherszállítást a főváros és a Balaton között. Mivel azonban ettől az évtől kezdve a „Kisfaludy" már csak személyszállítást vállalt, egyre égetőbbé vált a két part közötti kompközlekedés megoldása. Újból megindult a vitorláskomp-járat észak és dél között. Természetes, hogy itt is hamaro san felvetődött egy gőzhajó beszerzésének és üzembehelyezésének szükségszerűsége, a Balatoni Gőzhajó Társaság és a Kisfaludy gőzös mintájára.

A ZALA—SOMOGYI GŐZHAJÓ TÁRSASÁG TÖRTÉNETE

Már 1869-ben felterjesztette a fülöpi révbérlő és az északi part birtokosainak kezdeményezésére létrejött kérvényt Zala megye közgyűlése a Közmunka és Közlekedésügyi Minisztériumhoz egy „balatoni gőzhajó társaság létesítése és a Balaton két partjának leendő



5—6. *ábra.* 2 zöld, 2 kék bélyeg

összeköttetése iránt". A kérvény eredetiben ~~nem~~ maradt fenn, de nyomai a zalaegerszegi levéltárban megtalálhatók. Noha a kérvényt csak 1873-ban intézték el, a Zala—Somogyi Gőzhajó Társaság (ZSGT) megkezdte tevékenységét. Az újpesti hajógyárnál, mely annakidején a Kisfaludy gőzöst is építette, egy 25 lóerős, 50 személyes csavargőzöst rendelt. Ez 1872-ben elkészült és vízre is bocsátották, így a tó második gőzöse is megkezdte munkáját Révfülöp és Balatonboglár között. A hajó neve „BALATON" volt. Fénykép erről a kis gőzösről nem maradt fent. Szerencsénkre azonban a nagy elbeszélő, Eötvös Károly utazott e hajón 1875-ben, és élményeit „Utazás a Balaton körül" c. könyve III. kötetében a 62. oldalon így örökítette meg:

„Bizony ez kis hajó volt, de azért gőzhajó volt. Ez volt a Balaton második gőzhajója. Első volt a Kisfaludy. Ennek azonban nem adtak nevet. Olyan kicsiny volt még, hogy meg se keresztelték. Somogyi birtokosok és kereskedők építtették, hogy követ, bort és személyt szállítsanak vele Zalából. Boglár, Fülöp és Badacsony között közlekedett, a viharok azonban gonoszul bántak vele, azért nemsokára eladták tyúkültetőnek. Volt egy kis mentőcsónakja is. Kózmadzaggal volt a hajó farához kötve. Volt két födetlen nagyobb uszályhajó is. Ezt szokta Fülöp és Boglár között vontatni."

A ZSGT kezelésében ez időben a „Balaton"-on kívül még 6 uszályhajó is volt, emellett vagyonához tartoztak ügynökségi épületek Bogláron és Révfülöpön. Működése sajnos már az első években deficites volt, anyagi helyzetére vonatkozóan pontos feljegyzések maradtak fent.

Valószínűleg az állandósult pénzhiánynak volt köszönhető az az ötlet, hogy mivel az északi parton akkoriban postahivatal nem volt, az ott postára szánt küldeményeket díj fejében a déli, boglári hivatalhoz szállítják. A küldeményeket a révfülöpi ügynökségnél kellett leadni, ahol Nyitrai Aurél kapitány átvette azokat továbbításra.

E postatovábbításra a Társaság bizonyára hivatalos engedélyt kapott, noha ilyen irat eddig még nem tűnt fel. De hogy ez így volt, az bizonyos, mert abban az évben a ZSGT olyan lépésre szánta magát, melynek következményeként ez a kicsiny, deficites helyi jellegű társaság belekerült a nemzetközi filatélia „Gothai Almanach"-jába: saját bélyeget készíttettek a díjak egyszerűbb lerovására!

A Társaság nem volt annyira szegény és a hajó nem annyira rozoga, mint ahogy Eötvös kissé gúnyos leírásából kitűnne. Volt abban egy kis rosszindulat is, lévén Eötvös veszprémi, lokálpatriotizmusát ingerelhette a zalai vállalkozás. Mindenesetre a Társaság anyagi helyzete minden nehézség ellenére is megengedte, hogy 1875-ben egy kis nyomdában, hogy melyikben, azt ma már nem lehet megállapítani, egy horgonyt és a Társaság monogramját ábrázoló bélyegeket rendeljen meg. E bélyegek elég kezdetleges kivitelűek. Méretük 18×23 mm, fogazatuk nincs, csak jelzésként a bélyegek egyszerű rajzán.

A rácsos alaprajz és a horgony kidomborodik a képből, a 4 betű pedig bevéződik a papírba. Vízjelük nincs.

Három színben készültek: piros, kék és zöld. Ma már nem állapítható meg bizonyossággal, hogy ezek különböző névértéket jelentettek, vagy egyéb okokból készült több színben a bélyeg. A 3 szín csak látszólagos luxus, mert a piros és a zöld festék kikeveréséből megkapjuk azt a kék árnyalatot, mely megegyezik a kék bélyegek színével. Hogy ez nemcsak spekuláció, azt bebizonyítja az a tény, hogy a bélyegek színei néha árnyalatváltozásokat mutatnak.

Mint bevezetőmben említettem, kb. 20 darab maradt fenn a bélyegekből. Ezek tudomásom szerint a következőképpen oszlanak meg:

a) 1 piros, 2 kék — ebből egy db zöldeskék árnyalatú —, és 5 zöld bélyeg az én gyűjteményemben.
b) 4 db zöld bélyeg a Bélyegmúzeumban kiállítva. Ebből 3 db teljes levélen, és egy levéldarab kékeszöld színárnyalatban.
c) 1—1 piros, kék és zöld bélyeg egy olaszországi hajópostagyűjteményben.
d) 1 zöld bélyeg levélkivágáson Angliában.

Ez 16 regisztrált darab. A többi feltételezett egyedi darabok egyéb külföldi hajópostagyűjteményekben lehetnek.



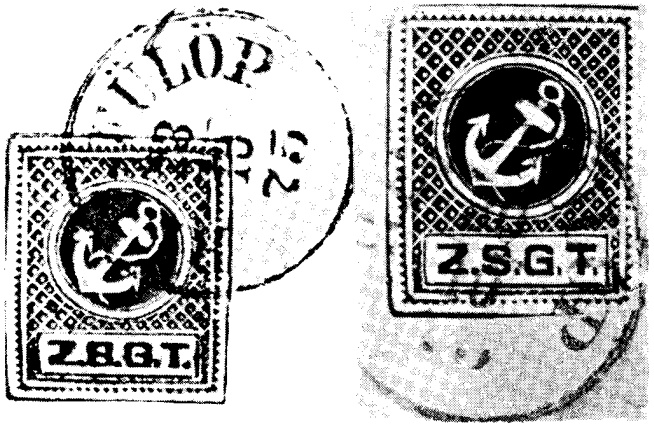
7—*8. ábra.* Piros bélyeg, zöld bélyeg levéldarabon
BALATON 16/10 szögletes
és RÉV-FÜLÖP 16/10/75 kétkörös bélyegzővel

Az eddig megjelent irodalomban mindössze 2 db piros és 4 db kék bélyeg vált ismeretessé, a többi példány mind zöld. Párok, vagy használatlan bélyegek nem ismeretesek.

Mindhárom levél ugyanabból a levelezésből származik és nem viseli nyomát az állami posta kezelésének. Levelek csak a Bélyegmúzeum tulajdonából ismeretesek.

Feltűnő, hogy valamennyi bélyeg Rév—Fülöpi bélyegzőt visel. Ez nem azért van, mert a leveleket csak egy irányba szállították, hanem azért, mert az ügynökség épülete Révfülöpön volt, ahol a leveleket mindkét irányban kezelték. Ez az épület ma már nem található meg, néhány éve lebontották.

Valamennyi kivehető dátumot viselő bélyegét az 1875-ös évben használták.



9. ábra. Zöld bélyeg levéldarabon.
23/10/75 dátummal. (Az angliai példány)
10. ábra. Kékeszöld bélyeg levéldarabon.
20/10/75 dátummal. (A Bélyegmúzeumból)

Az alant bemutatott utalványszelvény rendkívül érdekes darab.

Az 1874-es kiadású, fekete színű 5 kr-os díjjegyes postautalványon (9. sz. a dr. Simándy katalógus szerint) 2 db zöld Balatonbélyeget látunk. A felső bélyegen egy nyolcszögletes bélyegző, melyet már a leveleken is láttunk, BALATON 16/7 szöveggel, az alsó bélyegen a kétkörös RÉV—FÜLÖP 16/7/75 ügynökségi bélyegző. Az 5 kr-os rányomott bélyegen az állami posta BOGLÁR-i bélyegzőjét látjuk 16/7/75 keltezéssel, valamint a KIFIZETTETETT kezelési bélyegző töredékét. Ez az utalványdarab több szempontból is rendkívüli különlegesség, ugyanis

(1) — ez az egyetlen fennmaradt filatéliai dokumentum, melyen a ZSGT és az állami posta bélyegei egymás mellett láthatók, bizonyítva előbbiek legális voltát.



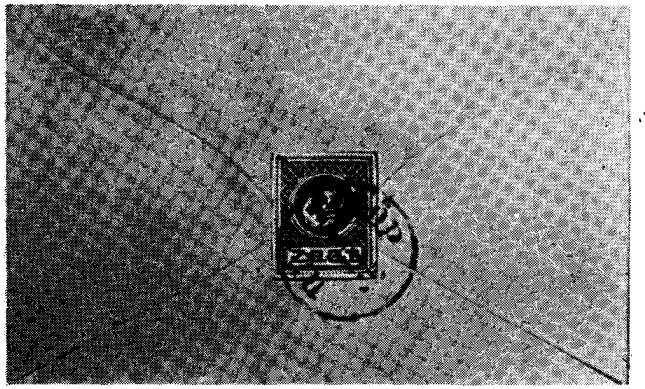
11. ábra. Levél Rév-Fülöpről Boglárra
7/11 dátummal.

(2) — Ez az egyetlen darab, ahol a 2 Balaton-bélyeg látható egymás mellett, további fejtörésre adva okot a hajóposta díjtételeit illetően, és alátámasztva annak valószínűségét, hogy a bélyegek egyenként készültek.

(3) — A hajóposta bélyegzések ezen a darabon kék színűek, míg a későbbi bélyegzésű példányokon fekete.

(4) — Ez a példány viseli a legkorábbi ismert dátumot. Mivel egy másik zöld bélyegen 19/8 dátummal egy további kék bélyegzés ismeretes, úgy tűnik, hogy a bélyegzők festéke eleinte kék, később pedig fekete volt.

Mint láttuk, valamennyi levélen, levéldarabon, vagy az utalványon felhasznált és fennmaradt bélyeg színe zöld. Miért készültek azonban kék és piros bélyegek? A 3 különböző szín 3 különböző névértéket jelentett? És mennyi volt egyáltalán a bélyegek névértéke? Fél évszázada találgatják a filatéliai kutatók ezeket a kérdé-



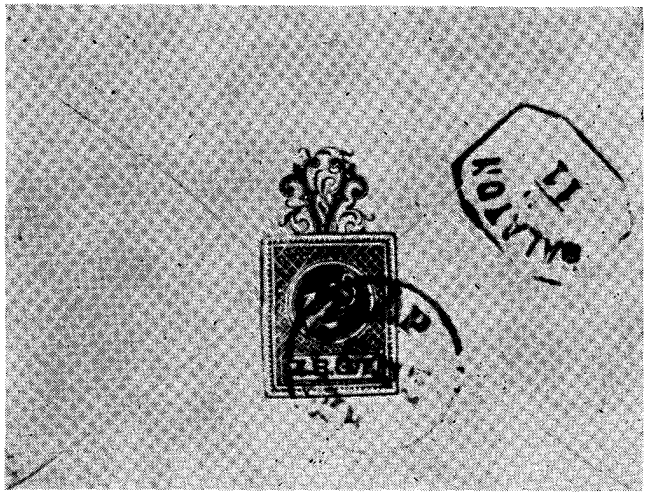
12. ábra. Levél 4/11/75 dátummal

seket. Mivel a bélyegek keletkezésével kapcsolatban feljegyzések nem maradtak fenn, és a fellelhető anyag nem nyújt kielégítő felvilágosítást, tanulmányozásukkor új utakat kell keresnünk, ha tovább akarunk jutni.

FELTEVÉS
A BALATON-BÉLYEGEK LÉTREJÖTTÉRŐL

Ha a ZSGT ügyintézői 1875-ben saját bélyeg készítését tervezték, nem kellett messzire tekinteniük, hogy példaképet találjanak. Már 1840-től szállított postát a Dunán a Galatz-ig hajózó cs. kir. Dunagőzhajózási Társaság (D. D. S. G.). Az ügykezelés megkönnyítésére ott 1866-ban magánbélyeget adtak ki, melyet a dunai szakaszon szállított levelek bérmentesítésére használtak.

A Balaton-bélyegeket fedő homály valamelyest eloszlik, ha a DDSG bélyegeket és bélyegzőit megvizsgáljuk és azokat a ZSGT-ével összehasonlítjuk. Már a bélyegképnél is hasonlatosságot fedezünk fel: mindkét társaság bélyegein uralkodik a horgony motívum és a társaság neve. Mondhatná valaki, hogy ez csak természetes egy hajóposta bélyegen. Nos, áttanulmányoztam

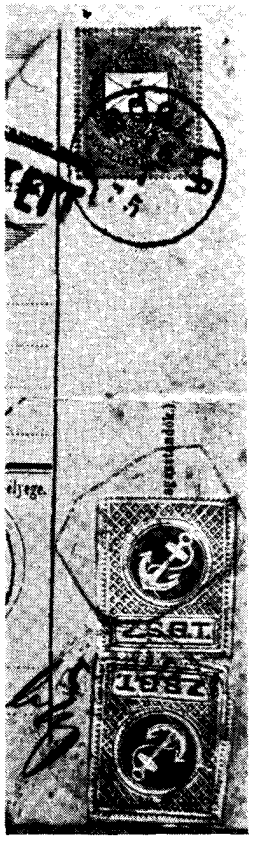


13. ábra. Levél 20/11/75 dátummal

Julius Steindler egykori hajóposta gyűjteményét, és arra a meghökkentő tényre akadtam, hogy egy társaság sem vette fel bélyegeire ezt a motívumot. A Lady McLoad, Morton és társai., Hamburg—American Packet Company, Canal Maritime de Suez, Asia Minor S. S. Co. stb. magánbélyegek mindig hajót ábrázolnak, és nem horgonyt.

Ami itt feltűnik, az az, hogy a ZSGT bélyegen értékjelzés nem szerepel. Miért nem? Ha a 3 szín 3 különböző értéket jelentett volna, mégis csak valahogy belevésették volna a primitív klisébe. Tegyük tehát fel, hogy értékmegkülönböztetésre nem volt szükség, mert mind a 3 szín ugyanannyit jelentett. Lehetséges ez? Igen. A DDSG bélyegein van ugyan egy 10-es szám, de az 1868 óta forgalomban levő bélyegek mind 10 kr-sak, noha 3 színben voltak: piros, zöld és lila!!! Tehát színeikben is megegyeztek a ZSGT bélyegei színével.

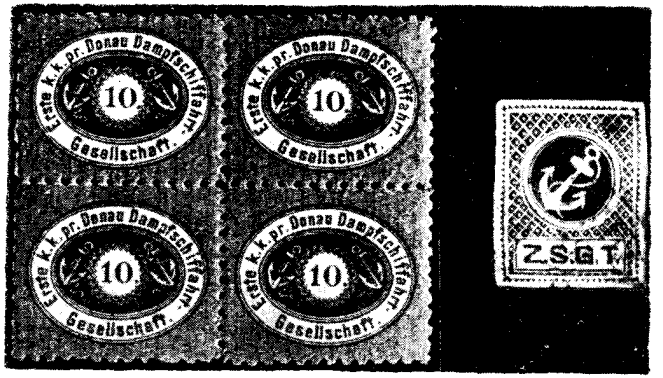
Az egyetlen különbség az, hogy a harmadik szín a ZSGT-nél nem lila, hanem kék. A DDSG gazdagabb lévén, eleve 3 színt rendelhetett meg, míg a ZSGT bé-



14. ábra. Utalványszelvény 2 zöld Balaton-bélyeggel

lyegeit készítő kis nyomda takarékosságból a piros és zöld színt összekeverhette, ami a kék színt adja ki, pont olyat, amilyen a bélyegeké. Ezt én magam is kikevertem, és sikerült a próba.

Mennyi lehetett ez a névérték? A leveleken egy zöld bélyeget látunk. Ha Jászai 1927-ben felállított elméletét elfogadjuk, miszerint a bélyegek színe megfelelt a levélmintás sor színeinek, akkor a leggyakoribb szín a piros lenne a ZSGT bélyegeinél, aztán jönne a kék, és



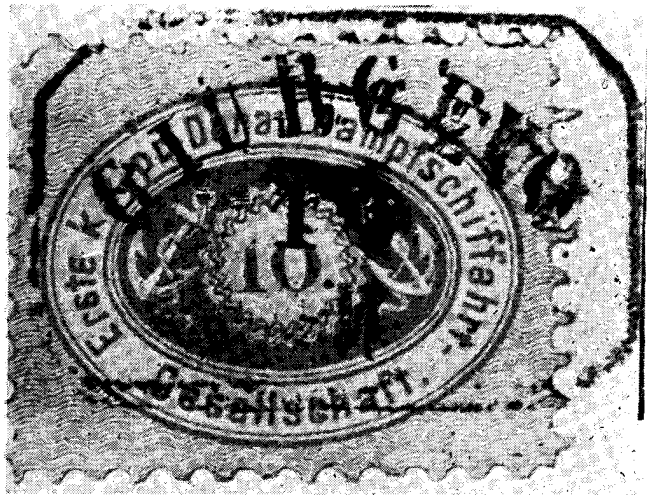
15. ábra. A DDSG és a ZSGT bélyegei hasonlatossága

a legritkább lenne a zöld (helyi levél portója akkoriban 3 kr volt.) Márpedig a fent látható levelek távolságiak, melyek portója akkoriban 5 kr volt, tehát a piros bélyegnek kellene rajtuk lenni.

Az sem valószínű, hogy a hajóposta olcsóbb lett volna az államinál, inkább az, hogy azonos tarifát használtak. Nézetem szerint egy bélyeg ára 5 kr volt. Mivel a zöld színt a legkorábbi és legkésőbbi dátummal is megtaláljuk, nem valószínű, hogy portóemelés miatt lett volna szükség a többi színre. Még 1875. november 20-án is csak egy zöld bélyeg kellett egy levélre.

Feltűnik, hogy mindhárom levélen nyoma sincs az állami posta kezelésének. Feltehetően a címzett maga vette át azokat a boglári ügynökségen. Más a helyzet a szelvényen. Ezt a küldeményt felthetőleg a boglári állami postahivatalban adták fel Rév—Fülöpre. Mivel a hajópostának a szelvényt kézbesítés, ill. aláírás céljára először Fülöpre, aztán aláírva vissza Boglárra kellett szállítania, kétszeres tarifát számítottak fel. Ez lehet a két zöld bélyeg magyarázata. Ha pl. egy piros bélyeg értéke 2 zöldnek felelt volna meg, akkor bizonyára azt ragasztották volna rá.

Itt említem meg, hogy a nálam levő piros bélyegen tisztán és az egyik kék bélyegen nehezen kivehető fel-



16. ábra. GIURGEVO-i nyolcszögletű DDSG bélyegző DDSG bélyegen

használási hónap augusztus, tehát eléggé korai, de mindenesetre egyidejű a zöldekével.

Érdekes, hogy egyetlen olyan küldemény sem maradt fenn, amely elhagyta volna a Révfülöp—Boglár vonalat, és máshová ment volna!!!

Tudnunk kell azt, hogy a Balaton északi partjának „felvégének" a postáját a füredi állami posta vette át, míg az „alvégi" postát a keszthelyi posta továbbította. Így a ZSGT-nek csak a középső rész levelei továbbítása maradt feladatként. Mint ahogy arról észak-balatoni tanulmányutamon meggyőződhettem, Révfülöp még ma is csak egy csendes falucska, ahol a sebesvonat is csak átszalad. Nagy levélforgalma tehát 100 évvel ezelőtt sem lehetett. Hogy minden bélyegen csak a Rév—Fülöp-i bélyegzőt találjuk, annak az a magyarázata, hogy ott volt a társaság főirodája, ahol a hajó is éjszakázott. Hajós emberek már tudják miért: a révfülöpi-öböl hátterében a hegyekkel több biztonságot nyújtott a viharok elől, mint a túloldali nyitott boglári.

Ezt az épületet csak nemrég bontották le, amikor feltehetően sok érdekes adat és feljegyzése semmisült meg.

A ZSGT POSTABÉLYEGZŐIRŐL

Mint a fent bemutatott leveleken, levéldarabokon láthattuk a társaság kétféle bélyegzővel látta el bélyegeit. Az egyik egy $26^1/_2$ mm átmérőjű, kétkörös, évszámos hely-kelet bélyegző, RÉV—FÜLÖP, nap, hónap és 75 évszámmal. A másik egy 25×20 mm-es nyolcszögletű bélyegző, BALATON, nap és hónap jelzésével. Mégegyszer hangsúlyoznom kell, hogy ebben az esetben a bélyegző nem a tóra, hanem a gőzös nevére utal. Ellentétben Eötvös gúnyos útleírásával, volt a hajónak saját neve, erről feljegyzések is maradtak fenn.

Ezt a két bélyegzőt legtöbbször egymás mellett találjuk a küldeményeken, hol kék, hol fekete, de mindig azonos színben, így feltételezhetjük, hogy azokat egy helyen és egyszerre, vagyis a Révfülöpi ügynökségen bélyegezték le.

Ezek a bélyegzőformák eltérnek az akkoriban Magyarországon használt bélyegzők típusától. Az utalványszelvényen látható boglári pecsét, egy 22 mm-es egykörös hk. bélyegző inkább megfelel az általánosan használtnak.

Honnan vette akkoriban azonban a Társaság az ötletet ilyen bélyegzők készítésére?

Azon olvasóim, akik vitatják azt az állításomat, hogy a ZSGT a DDSG bélyegeit utánozta, talán jobban hisznek, miután a két alábbi képet látják. Az elsőn a DDSG giurgevoi ügynökségének nyolcszögletű bélyegzőjét látjuk egy 10 kr-os bélyegükön. E bélyegző mérete 30×18 mm ugyan, de a hasonlatosság szembetűnő. Ilyen bélyegzők több ügynökségnél is használatban voltak (Braila, Semendria).

A másik, kétkörös RÉV—FÜLÖP bélyegző megfelelőjét is sikerült megtalálnom egy levélen, melyet itt láthatunk. Calafat DDSG kikötőben adták fel, ahol a



17. ábra. Levél CALAFAT-ról, Alt-Orsováig DDSG hajón, onnan rendes postával vasúton Bécsbe



18. ábra. A hajó képe

DDSG bélyeg mellett egy 5 kr bélyeggel már előre leróták a szárazföldi szakasz díját is. A levél érdekessége, hogy azon két bélyegzőt látunk Alt—Orsováról, mely akkor a román—magyar határon levő kikötőváros volt. Az egyiken, a kétkörösön 29/6, a másikon, az akkoriban általában használt egykörös bélyegzőn egy nappal későbbi, 30/6 dátumot láthatunk. Mivel nem valószínű, hogy egy és ugyanazon postahivatal ugyanazt a levelet kétszer kezelte volna, inkább az a valószínű, hogy az első, a kétkörös bélyegző a hajópostát átvevő hivatal bélyegzője, a másik, a 30/6-i pedig a vasútállomási postahivatalé.

Így minden ZSGT bélyegző és bélyeg ismérvét a DDSG küldeményein felfedezhetjük. Ennyi véletlen már nem valószínű!

A BALATON GŐZÖS TOVÁBBI SORSA

A ZSGT alapítása óta pénzügyi nehézségekkel küzdött. Már 1873-ban olvashatjuk a Somogy c. lapban, hogy „... kellő forgalom híján a kiadások felülmúlják a bevételeket és egész hivatali személyzet van beosztva az ügykezelésre, holott nincs mit kezelnie".

Ugyanez a lap abban az évben többször is foglalkozott a témával. A jelek szerint a Társaság vezetősége nem volt képes elég megbízást szerezni, holott lett volna elég tennivaló, főleg a kövek Somogyba szállítása terén. A sorok között olvasva az a benyomásom, hogy a személyforgalmat szorgalmazzák, de ez nem hozott elég pénzt a társaság konyhájára. A hajónapló, melyet Nyitrai Aurél kapitány 1875-ben vezetett, valahol fennmaradhatott, mert idézetek ismeretesek belőle.

A kis társaság 1876-ban csődbe került. Szintén a „Somogy" írja ez év július 4-én:

„Árverési hirdetmény. Alulírott végrehajtó, ezennel közhírré teszi, hogy Konrád Antal bécsi lakos részére a Zala—Somogyi Gőzhajó Részvény Társulatnál bíróilag lefoglalt és 8469 forintra becsült Balaton nevű gőzhajó készleteivel együtt Bogláron 1876. július hó 20-án de. 9 órakor nyilvános árverés útján fog eladatni, miről a venni szándékozók azzal értesíttetnek, miszerint fen-

ti hajó emez árverésen szükség esetében becsáron alul is eladatni fog. Kelt Lengyeltótin, 1876. évi június hó 25-én Kronberger Manó kir. végrehajtó."

A kis gőzöst megvette egy társaság, a Dunára került és ott dolgozott tovább, tehát nem lett tyúkültető belőle, mint azt Eötvös leírásában megjegyezte. Ez a melankolikus hír volt eddig az utolsó információ, ami a Balaton gőzös további sorsáról eddig rendelkezésünkre állt, a „Balaton Gőzhajózás 125 éve" c. kitűnő könyv alapján.

Annál szenzációsabb az a cikk, mely nemrég jelent meg a Somogyi Naplóban, dr. Zákonyi Ferenc balatonfüredi idegenforgalmi szakíró tollából a Balaton nevű gőzös története címmel. Ebben beszámol arról, hogy Bíró Józsefnek, a Közlekedési Múzeum muzeológusának sikerült a hajó nyomára bukkanni!

Míg korábbi szerzők még a hajó létezését is kétségbe vonták, ma sikerült rekonstruálni a kis gőzös sorsát. Az 1908-as „Hajós Napló"-ban egy Irma nevű hajó neve mellett a megjegyzés található: „a volt Balaton". Így aztán sikerült visszamenőleg is megállapítani a hajó útját.

Először Alexandra néven Albrecht főherceg tulajdonában volt. A hajózási engedély kelte 1879., az adatok megegyeznek a Balatonéval: 46 tonnás, 24 lóerős.

1898-ban Rosenfeld Simon birtokában volt, Mohács néven.

1901-ben Schödl Károlynéé, Irma néven. Abban az időben új gépet kapott, 100 lóerőset, és új felépítményt a kormányosfülkének.

1913-ban a Budapesti Homok és Kavicskotró RT-nél van. Az ottani regisztrálási adatok is egyeznek a Balatonéval: építési év 1872! Vontatóhajóként dolgozott a Dunán.

1930-ban a Nagybátony—Újlaki Egyesült Iparműveknél volt.

1945-ben a háború végetértének zűrzavarában külföldre került, de nemsokára visszakerült és a Folyamkotró és Kavicstermelő Vállalatnál újra átépítették. Mai hossza 29,35 méter, szélessége 5,31 méter, merülése 1,5 m, egy 150 lóerős Diesel-motor hajtja.
A Balaton mai neve: F. K. 312.

Ezekkel az adatokkal sikerült első ízben hézagtalanul rekonstruálni a ZSGT és a Balaton gőzös sorsát. Talán kissé sok gazdasági adatot és kevés filatéliait talál a tanulmányban az érdeklődő, de ez ennél az anyagnál másként nem lehetséges. Mentségemre szolgáljon e téma rendkívüli nehézsége.

Remélem, hogy éveken keresztül folytatott kutatómunkám eredményeként sikerült összefoglalóan és kielégítően elemezni a Balaton-bélyeg létrejöttének körülményeit és ezzel évtizedes tévedéseket tisztázni.

Egy fehér folttal kevesebb a magyar klasszikus filatélia térképén.

Értesülésem szerint a 106 éve működő hajó nemsokára nyugalomba vonul. A Somogy megyei Tanács egy szárazdokkban felállítja Bogláron, belsejében idegenforgalmi érdekességként egy kis múzeumot rendeznek be a hajó történetéről. Remélem, hogy ott a világhírű Balaton-bélyegek története is megfelelő teret kap.

Irodalom:

[1] A Balatoni Gőzhajózás Története. (Füles Miklós, dr. Sági Károly, dr. Zákonyi Ferenc).

[2] Rampacher Pál: Hajóposta a Balatonon.

Tanácsadók:
dr. A. Jerger (Bécs)
dr. Zákonyi Ferenc (Balatonfüred)
dr. L. S. Ettre (USA)
akiket ezúton is meleg köszönet illet.

Index

1 *Results of the research work of Béla Térfi (Mrs. J. Sipos)*

A popular subject of collectors are cancellations of letters, which were carried on the postal route prior to the 1st June 1850, i. e. before the introducton of Austrian postage stamps used in the territory of Hungary. So far only the book of Béla Térfi, published in 1943 in Hungarian: „Bélyegelőtti levelek és azok lebetűzése (Prephilatelic letters and cancellations) and in German: „Vor der Marke-Briefe und deren Abstempelungen", dealt with this subject in detail; Appendix I of this book contains the new material discovered during the printing.
Béla Térfi continued his research during several years and found a number of further cancellations. The research material is in the property of the Stamp Museum of the Hungarian Post; in the present article this material becomes a public property as Appendix II of the book.

2 *Postage-mark types of typographic envelopes of the year 1871 (Tamás Bánfalvy, Stockholm)*

The author is the well-known researcher of Hungarian postage-marks of the years 1860 and 1870; this time he is stdudying the typographic envelopes with blue value impress of 10 Kraicar and issued in 1871.
As a result of his studies the assumption seems to be proved that the complete plate of this envelope consisted of 9 blocks, and he draws the sketch of the presumable and most practicable placement, although it is no longer possible to determine the position occupied on the sheet by certain blocks arbitrarily indicated here with I through IX. The arrangement on the sheet drawn, takes for granted a printed sheet of 656×480 mm at the minímum.
On closer observation one may note 16 print-marks on the picture of the stamp, and type 9 may be differentiated on the basis of the other characteristics. All these are presented on large-sized detailed figures.

3 *Stamps of the private post of Balaton (dr. Ferenc Nagy, Vienna)*

In this study the author deals with the most rare and less known stamps of Hungarian private post. He describes the stamps and the history of their origin by presenting the background of economic history. He tries to give a comprehensive answer to all questions either not solved by the studies so far, or their assumption being not acceptable. In the analysis he is comparing the stamps of ZSGT and DDSG, proving that the latter had an influence on the former, which also explains certain unsolved problems. In his article the author follows the fate of known (about 20) stamps illustrating their rarity and significance, hoping that with this study the stamps of Balaton will receive due attention at home and abroad.

Sommaire

1 *Résultats des recherches de Béla Térfi.*
(Mme József Sipos)

Le collectionnement des oblitérations des lettres acheminées par la poste, avant l'utilisation des timbres postaux autrichiens sur le territoire hongrois, qui commenca le ler juin 1850, constitue pour les philatélistes, un domaine de choix. Seul le livre de Béla Térfi paru en hongrois en 1943 sous le titre „Bélyegelőtti levelek és azok lebetűzései" (Lettres pré-philatéliques et leur épellation) et en allemand sous celui de „Vor der Marke-Briefe und deren Abstempelungen" traite de ce sujet. A la fin de cet ouvrage, on trouve également le complément No 1 contenant des renseignements complémentaires parvenus à la connaissance de l'auteur après la mise en impression.
Béla Térfi continuant de longues années durant, ses recherches sur ce même sujet a découvert de novelles oblitérations. Tout ce matériel de recherches est actuellement en possession du Musée du Timbre de la Poste hongroise et cet article a eu comme but de mettre à la disposition des intéressés, sous forme de complément No 2, le résultat acquis dans ces nouvelles recherches.

2 *Types des affranchissements des enveloppes imprimées de l'année 1871*
(Tamás Bánfalvy — Stockholm)

L'auteur est connu, comme un chercheur qualifié du domaine des affranchissements hongrois des années 1860 et 1870. Dans le cas présent, il s'occupe des enveloppes avec impression de la valeur, en couleur bleu, du 10 kreuzers, émission de l'année 1871. Comme résultat de ses recherches, il constate la confirmation de sa supposition, à savoir que la planche d'impression de ces enveloppes était composée de 9 clichés et c'est en se basant sur cette supposition qu'a été dessinée la disposition la plus vraisemblamble; quoique la place occupée par chacun de ces clichés, numérotés de I à IX ne peut naturellement être déterminée. Leur dispositon sur

la planche suppose une feuille d'impression de 656×480 mm.
Une étude approfondie du dessin du timbre, a permis de relever 16 signes de gravure. Le type 9 peut être sélecté sur base des autres signes distinctifs.
Tout ce qui précède est présenté avec l'appui de dessins détaillés.

3 *Les timbres de la poste privée du Balaton (dr. Ferenc Nagy — Vienne)*

L'auteur s'occupe dans cette étude des timbres de la poste privée hongroise, constituant une des raretés les moins connues du monde philatélique. Il fait connaitre en détail tout ce qui se rapporte à ces timbres, présentant les dessous historiques et économiques qui se rattachent à leur origine. Il tâche de répondre aux nombreuses questions restées sans réponse dans les études parues à ce jour, ou sur lesquelles il n'a été avancé que des suppositions imprécises.
Dans cette analyse il compare les timbres ZSGT aux timbres DDSG, prouvant l'effet de ces derniers sur les précédents, ce qui explique certains problèmes qui n'avaient pas été résolus à ce jour.
L'auteur dans son article suit le sort de ces timbros connus (environ 20 pièces) illustrant leur rareté et leur importance, dans l'espoir d'attirer l'attention des philatélistes, hongrois et étrangers, sur ces timbres du Balaton.

Inhaltsverzeichnis

1 *Forschungsergebnisse von Béla Térfi (Frau J. Sipos)*

Bevorzugte Objekte der Sammler sind die Stempelungen von Briefen, welche vor dem 1. Juni 1850, d. h. vor Einführung der ersten in Ungarn gebrauchten österreichischen Briefmarken auf dem Postweg befördert wurden. Bisher befasste sich damit eingehend nur das Buch von Béla Térfi, welches in 1943 in ungarischer Sprache: „Bélyegelőtti levelek és azok lebetűzése" und in deutscher Sprache: „Vor der Marke—Briefe und deren Abstempelungen" veröffentlicht wurde; Anhang I dieses Buches enthält jenes neue Material, welches während dem Druck entdeckt wurde.
Béla Térfi hat seine Forschungen jahrelang fortgesetzt und weitere Abstempelungen gefunden. Sein Forschungsmaterial ist im Besitz des Briefmarkenmuseums der Ungarischen Post; im vorliegenden Artikel wird dieses Material als Anhang II des Buches zur allgemeinen Verfügung gestellt.

2 *Gebührtarifenarten typographischer Briefumschläge aus dem Jahr 1871 (Tamás Bánfalvy, Stockholm)*

Der Verfasser ist ein bekannter Forscher der ungarischen Gebührentarifen von 1860 und 1870; diesmal untersucht er die typographischen Briefumschläge mit blau bedruckten Wert zu 10 Kreuzer aus dem Jahre 1871.
Als Ergebnis seiner Forschung sieht er die Vermutung bestätigt, dass die vollständige Druckplatte dieser Briefumschläge aus 9 Druckstöcken bestand, und gibt eine Skizze der mutmasslichen und am zweckmässigsten erscheinenden Anordnung, obwohl es heute selbstverständlich nicht mehr festgestellt werden kann, welchen Platz die einzelnen — hier willkürlich mit I—IX nummerierten — Druckstöcke auf dem Bogen eingenommen haben. Bei der aufgezeichneten Bogenanordnung wird ein Druckpapierbogen von mindestens 656×480 mm vorausgesetzt.
Bei eingehender Beobachtung des Briefmarkenbildes kann man 16 Stichzeichen feststellen, und Typ 9 kann anhand der übrigen Merkmale differenziert werden. Alldies wird in umfangreichen Einzelabbildungen dargestellt.

3 *Briefmarken der Privatpost von Balaton (dr. Ferenc Nagy, Wien)*

In dieser Abhandlung befasst sich der Autor mit den seltensten und am wenigsten bekannten ungarischen Privatpost-Briefmarken. Er beschreibt eingehend sowohl die Briefmarken wie auch die Entstehungsumstände und den wirtschaftgeschichtlichen Hintergrund. Er trachtet alle jene Fragen zu beantworten, welche durch die bisherigen Untersuchungen nicht gelöst wurden oder deren Hypothesen nicht zutreffend waren.
In seiner Analyse vergleicht er die Briefmarken von ZSGT und DDSG, beweist den Einfluss letzteren auf ersteren, und dies erklärt ebenfalls einige bisher ungelöste Probleme. In seinem Artikel verfolgt der Verfasser das Schicksal der bekannten (etwa 20) Briefmarken, illustriert ihre Seltenheit und Bedeutung in der Hoffnung, dass durch seine Abhandlung die Balaton-Briefmarken gebührende Beachtung im Inn- und Ausland finden werden.

СОДЕРЖАНИЕ

1 *Результаты исследований Бела Терфи (Широш Йожефне)*

Печати которые можно видеть на таких письмах, которые появились перед выпущением первых австрийских почтовых марок (1 июня 1850 г.) пользованные в территории Венгрии — являются любимыми объектами коллекционеров. Этой темой до сих пор только одна книга Бела Терфи занималась по-немецки и по-венгерски (Письма перед марками и их оъяснения) до глубокой частности. Книга и содерживает 1-ое дополнение нового материала. Продолжив исследование Бела Терфи нашел много других печатей. Этот материал находится в Музее Марок при собственности Венгерской Почты. Эта статья является вторым дополнением книги и познакомит читателя с этим материалом.

2 *Типы признаков конвертов книжной печатью 1871 года (Банфалви Тамаш, Штокгольм)*

Автор является известным испытателем венгерских призначных марок 1860—1870 гг. Он теперь изучает марки номиналом 10 крайцеров и конверты синего цвета, готовленные книжной печатью. Результат исследования доказывает, что полный печатный лист состоялся из 9 частей и он рисует набросок помещения того, которой был бы самым целесообразным. Хотя места и положение самовольно рисованные клише (1—9) внутри листа, сегодня невозможно определить оригинальное положение. Нарисованная конфигурация этого листа предпалагается при такой рисовке минимум размера 656x488 мм печатный, бумажный лист. При подробном изучении марка можно наблюдать 16 знаков среза, 9 типов можно различать при помощи других отличительных знаков. Которые показывают и на больших чертежах.

3 *Марки содственной почты на Балатоне (д-р Надь Ференц, Виен)*

В этой статьи автор занимается самыми редкими и меньше всего известными собственными марками, в Венгрии. Подробно показывает и марки условия их зарождения намекая на историю экономики. Он старается дать ответ на вопросы, которые остались вопросами или на ответы других статьей которые не были соответственными. При анализе он сравнивает марки ЗШГТ с марками ДДШГ доказав влияние ДДШГ на ЗШГТ. Это-является и объяснением до сих пор не решенных проблем. В статьи автор следует за судьбами известных (20) марок вычеркнув их редкость и значительность. Он уверен в том, что статья обратит внимание на марки — Балатон и внутры страны и за рубежом.

Ára: 24,— Ft.

ISSN 0 324—4806

Eng. szám: III/SZI/213/1976.

1500 — 79.0502 Ságvári Nyomda, Budapest