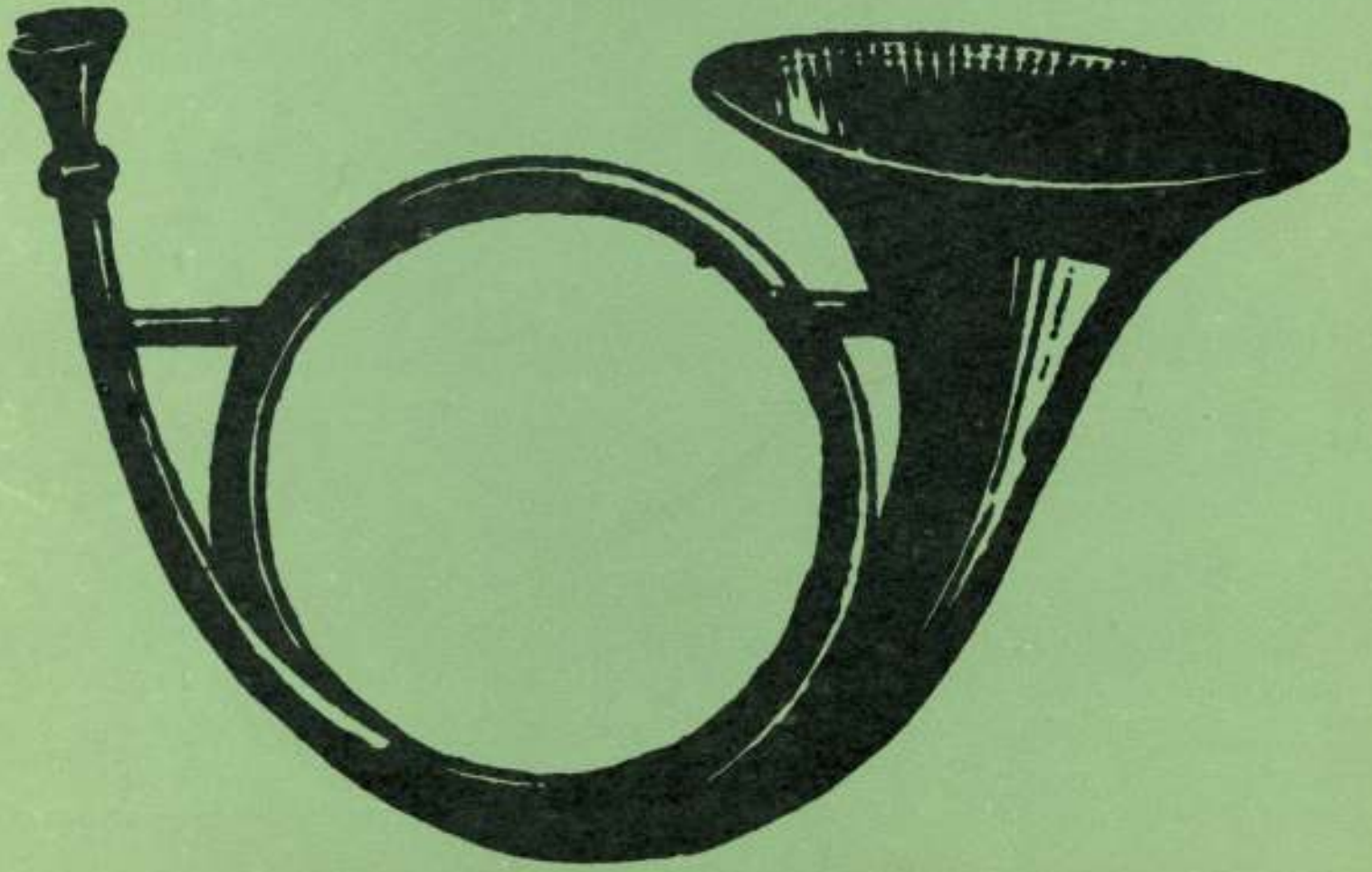
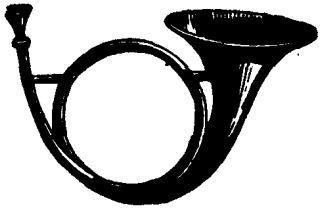
Philatelica

84/1



Philatelica 84/1



TARTALOM

Szép Endre:
Javaslat az új bélyegzőtípusok besorolására (1967—1983)

Glatz István:
A Korona—fillér korszak első postai csomagszállító díjszabása és bérmentesítései

Fehér Endre:
Az első világháborús és 1919-es, valamint a második világháború alatti tábori postabélyegzők összefüggései

Idegen nyelvű tartalom

A MAGYAR BÉLYEGGYŰJTŐK ORSZÁGOS SZÖVETSÉGE
TUDOMÁNYOS KÖZLÖNYE
BUDAPEST VI., VÖRÖSMARTY U. 65.
FELELŐS SZERKESZTŐ: SURÁNYI LÁSZLÓ
SZERKESZTŐK: HRABÁL LÁSZLÓ ÉS VISNYOVSZKI GÁBOR
FELELŐS KIADÓ: KISS ERNŐ
XIII. ÉVFOLYAM

Javaslat az új bélyegzőtípusok besorolására (1967—1983)*

SZÉP ENDRE

I.

A Magyar Bélyegek Monográfiája VI. kötete 1967. dec. 31-ével került lezárásra. Azóta több mint 15 év telt el és néhány olyan bélyegzőtípus került alkalmazásra, amely a Kostyán Ákos által kifejlesztett és a Monográfiában használt típuscsoportok egyikébe sem sorolható. Megoldandó tehát a rendszer továbbfejlesztése az időközben felmerült újdonságoknak megfelelően.

Ennek érdekében szükséges a meglevő rendszert áttekinteni, hogy a bővítést az alapelvek figyelembevételével végezhessük el.

Kostyán Ákos bélyegzési rendszerének felépítésében Rácz-Rónay és Menténi nyomdokain elindulva, átvette E. Müller, neves osztrák filatelistától a *típuscsoport* fogalmát és erre alapozta saját rendszerét.

Típuscsoport azon bélyegzők összessége, melyek körvonalaikban (alakjukban) és keletváltoztató berendezésükben megegyeznek, csak feliratukban térnek el egymástól. A típuscsoportokat Kostyán megjelenésük, alkalmazásuk sorrendjében az ABC egyes nagybetűivel jelölte meg. A típuscsoportnak tehát kettős jelentése van. (1. ábra.)

* E számunk nagy részében bélyegzésekkel foglalkozunk. A bélyegzésgyűjtés a filatélia egyik leggazdagabb, legváltozatosabb ága. Mint gyűjtési ág is közkedvelt, a feldolgozás, a rendszerezés azonban esetleges és hiányos. Irodalmi vonatkozásban ugyan nem lehet okunk panaszra: a Monográfia köteteiben bőven találunk bélyegzésekkel foglalkozó részeket, így az I. kötet második felében (405—656. oldal) egy általános részt, a II. kötetben (259—407. oldal) az 1752—1867 közötti bélyegzők ismertetését. Egy-egy kisebb anyagot találunk a III. (7—15. oldal) és a IV. (9—79, 333—350. oldal) kötetben is, míg a VI. kötet több mint 800 oldalon az 1867—1967 közötti postabélyegzőket ismerteti. Ezek a részek — több mint 1300 oldal — Kostyán Ákos munkái. Ez a rövid felsorolás távolról sem érzékelteti azt a hatalmas energiát, amit ezeknek az anyagoknak az elkészítése feltételezett és azt a páratlan munkát, amit a szerző végzett. Gyűjtőink ezt olykor elfelejtik, és csak a Monográfia megjelenési sorrendjéből adódó szétszórtságot vagy a VI. kötet, ill. a rendszertan bonyolult voltát hangsúlyozzák. Kétségtelen, hogy a valamennyi bélyegzést egységes rendszerbe foglaló feldolgozás és a jelölésrendszer nem tekinthető át könnyen, és ezt szerkesztési gondok is súlyosbítják (bár utólag könnyebb egy ilyen hatalmas munkában módszertani hibákat találni, mint megalkotása és összeállítása során). Mindez azonban eltörpül a hatalmas jelentőségű alkotás mellett. A Philatelicának többek között az is feladata, hogy a Monográfia létrehozóinak „örököseként" a megkezdett munkát folytassa, bővítse, korszerűsítse vagy helyesbítse, esetenként összefoglaljon, áttekintést adjon. Cikkünknek, melynek szerzője muzeális jellegű bélyegzésgyűjteményét Kostyán Ákos rendszerére építette, az a célja, hogy segítséget adjon a Kostyán-féle rendszertan áttekintéséhez, egyúttal folytassa, kiegészítse a Monográfiában időben lehatárolt részeket. Ennek megfelelően válik a cikk két részre.

1. keletváltoztató berendezés rendszere
2. a bélyegző alakja, körvonala.

A keletbeállító rendszernek két faja került alkalmazásra:

1.1 betétrendszerű
1.2 kerékrendszerű

1.1 *Betétrendszerű* keletváltoztató berendezésnél a bélyegző megfelelő részén vájatot készítenek és ebbe helyezik a cserélhető számokat, jeleket a keletnek megfelelően. A rendszer jele: B.

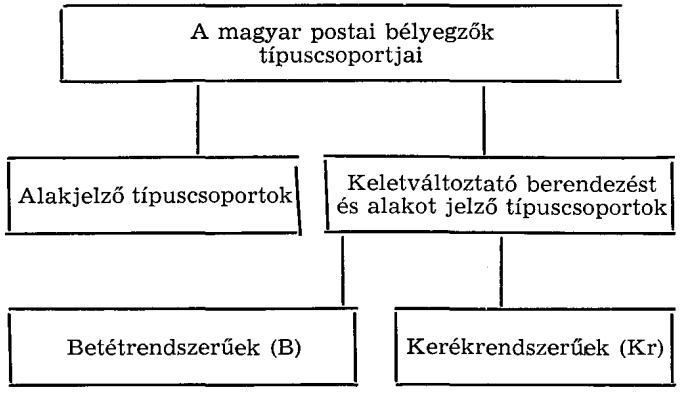
A kelet elhelyezhető:

egy sorban, pl.: 912 JAN 17 jele: B1

két sorban, pl.: $\frac{28}{11}$ jele: B2

három sorban, pl.: 923 / JAN / 9 jele: B3

négy sorban, ha napszakjelzés is szerepel, pl.: 80 / JÚN / 16 / DÉLELŐTT jele: B3+1



1. ábra

1.2 *Kerékrendszerű* keletváltoztató berendezésnél elfordítható kerekekre erősített, végtelen láncokon levő számokkal, jelekkel történik a kelet beállítása. A rendszer jele: Kr.

A *kerekek száma* egyenlő a keletben található *jelek számával.* Legkevesebb 5 jel szükséges a kelet rögzítéséhez: 2 az évszám + 1 a hónap + 2 a nap jelzésére.

Az állandó, helyhez kötött postaszervek (postahivatalok) által használt bélyegzők legmagasabb kerékszáma ez ideig kilenc. A mozgóposta által használt bélyegzőknél ennél nagyobb kerékszám is előfordul.

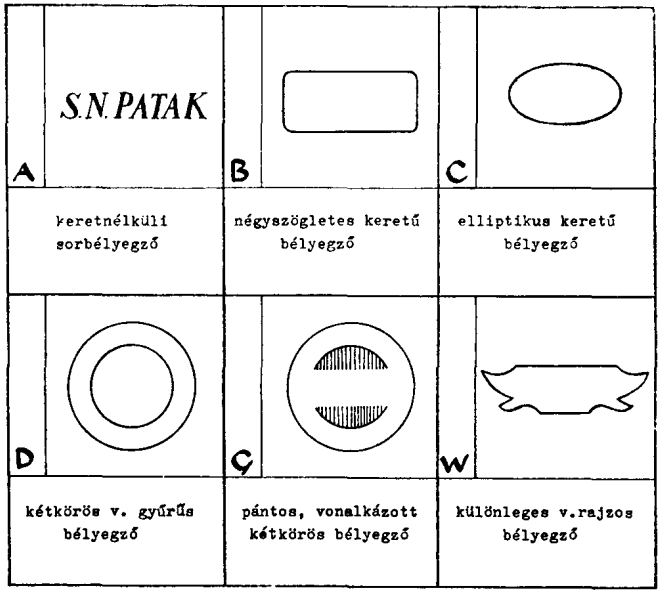
A kerékrendszerű keletváltoztató berendezéssel rendelkező bélyegzők kerekeinek száma tehát öttől kilenc kerékig terjed:

Kr5 34 VII 25
Kr6 934 JÚL 25
Kr7 34 VII 25 16
Kr8 934 JÚL 25 16
Kr9 934 JÚL 25 N11

Az óra-, illetve napszakjelzés nélküli bélyegzők kerekeinek száma 5 vagy 6 az évszám jegyeinek számától függően, míg az ilyen jelzéssel ellátott bélyegzőknél 7—9 között változik.

2. Hazánkban 1967. dec. 31-ig a következő alakú bélyegzők kerültek forgalomba:

— keret nélküli, ún. sorbélyegzők
— négyszögletes bélyegzők
— ellipszis alakú bélyegzők
— egykörös bélyegzők
— kétkörös, gyűrűs bélyegzők
— kétkörös, pántos körbélyegzők, melynek alfajai:
  — díszítés nélkül
  — korona díszítéssel
  — vonalkázás díszítéssel
  — korona és vonalkázás díszítéssel
— hatszögletű bélyegzők
— különleges alakú vagy rajzos bélyegzők



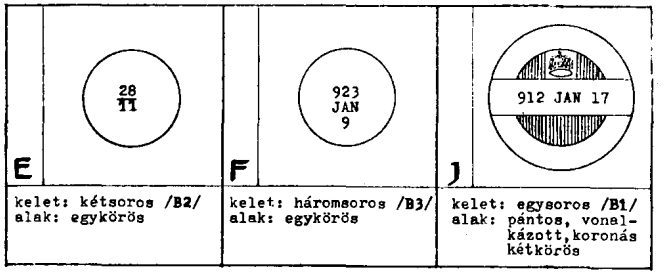
2. ábra: alakjelző típuscsoportok

Az 1752—1850 időközben nem központilag gyártott, ún. postamesteri bélyegzők zöme keletet nem tartalmazó helybélyegző volt és így a belőlük alkotott típuscsoportok csak *alakot* jelölnek.

A bélyegzők típuscsoportjainak rendszerét az 1. ábra szemlélteti.

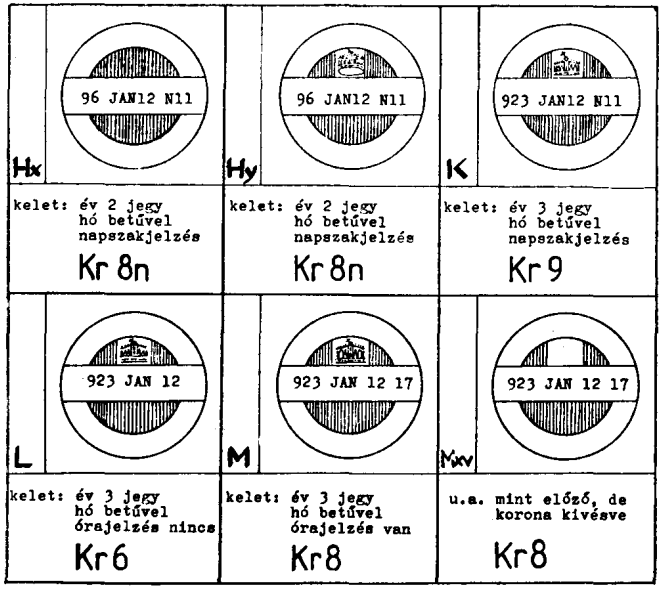
A csak alakot jelző típuscsoportokat a 2. ábra foglalja össze (A hatszögletű bélyegzők rajza nem került feltüntetésre. Ennek a típuscsoportnak a jele: I). A betétrendszerű (B) bélyegzők típuscsoportjait a 3. ábra mutatja.

Az 1892—1944 időszakban gyártott bélyegzők állandó díszítőeleme a korona. Ennek alkalmazását Kostyán Á. a típuscsoportot jelző nagybetű mellé írt y-nal jelölte, míg a korona nélkül készült bélyegzőket x-

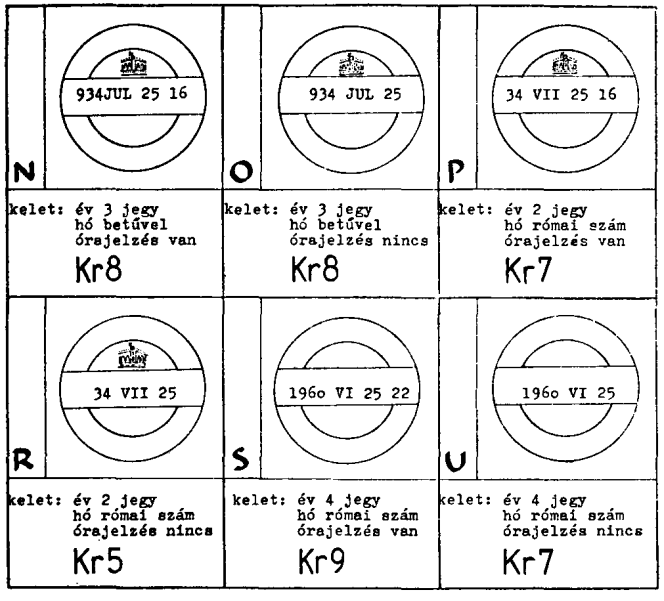


3. ábra: betétrendszerű bélyegzők

szel, a korona kivésését viszont xv-vel különböztette meg. A kerékrendszerű (Kr) bélyegzők első típuscsoportját (pántos, vonalkázott) tartalmazó 4. ábra mindkét jelölésmódra példát mutat be.



4. ábra: kerékrendszerű bélyegzők



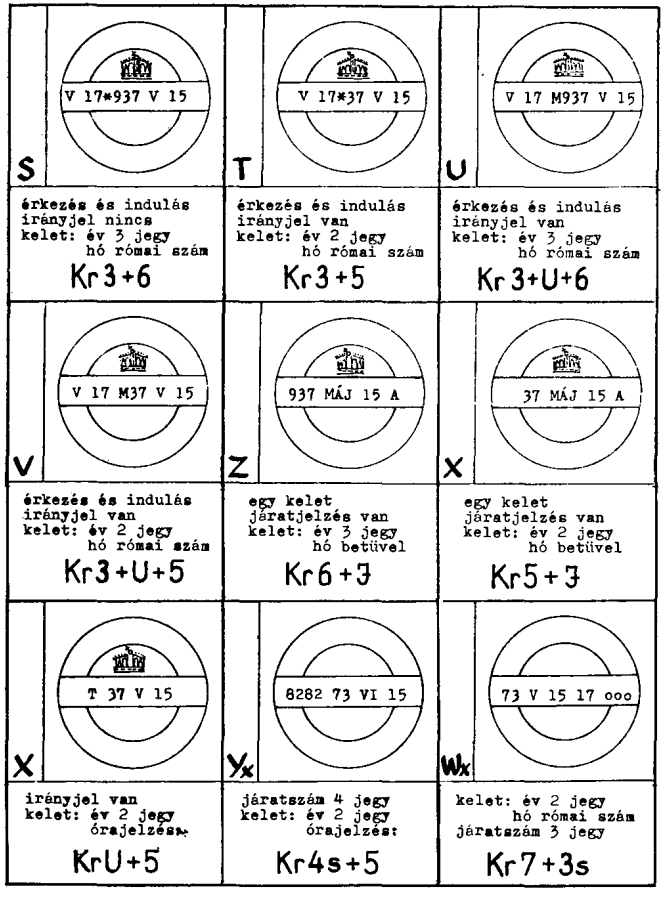
5. ábra: pántos, vonalkázás nélküli kétkörös kerékrendszerű bélyegzők (koronával vagy korona nélkül)

Az 5. ábra a vonalkázás nélküli, pántos, koronás v. nélküli bélyegzők típuscsoportjait tartalmazza.

A mozgóposták 1936—1944 időszakban gyártott bélyegzői között az eddig ismertetett típuscsoportokon kívüli bélyegzők is találhatók. A keletváltoztató berendezéssel egybeépítve szerepelhet a járat irányát mutató jel (M = menet, T = tértimenet), a járat száma, vagy a több napig úton levő járatoknál az érkezés időpontja is (6. ábra).

A postahivatalok által használt bélyegzők típuscsoportjainak jelzésére felhasználást nyert az A—R és W, míg a mozgóposták ezeken kívül az S—W, tehát a teljes ABC.

A csak alakot jelző típuscsoportok (A—D, G, I és W) bélyegzői azonban kelettel is készültek. Ezek jelölésére Kostyán Ákos alcsoportokat képez, betűkombinációval. A többi típuscsoport (E, F, H, K—Y) ugyanis elsősorban *rendszert* jelöl, tehát a keletbeál-



6. ábra: mozgóposták és jegyzékelőmenetek bélyegzőinek típuscsoportjai (kerékrendszerű, vonalkázás nélküli kétkörös bélyegzők)

lító berendezésnek megfelelő típuscsoport jelét az alakjelző mellé rendeli. Pl.:

BUDA Sept 12 (Mon. I. k. 439. o. 58. ábra)

bélyegző típuscsoportját a következőképpen alakítja ki:

alak: keret nélküli sorbélyegző ..... A típ. csop.
kelet: egysoros, betétrendszerű (B1) ..... J típ. csop.

Így a típusalcsoport jele: AJ.

A postamúzeum közismert, négylovas postakocsit ábrázoló rajzos bélyegzője (Mon. VI. k. 513. o. 1. ábra):
rajzos bélyegző ..... W típ. csop.
keretvonal nincs .....A típ. csop.
kelet Kr7 (60. X. 12 11) .....P típ. csop.
Teljes típusalcsoport-jel: WAP.

A típusképző elemek fontos része a hónap jelzése. Történhet

arab számmal,	jele: x
római számmal,	jele: rx
betűvel,	jele: y.

A mellérendelt index az évszám jegyeit jelzi. A jelenleg használt SECAP-bélyegzőgépek betétrendszerűek, különféle hónapjelzéssel:

1982	1982
VI B3 (rx_4)	jún B3 (y_4)
12	12

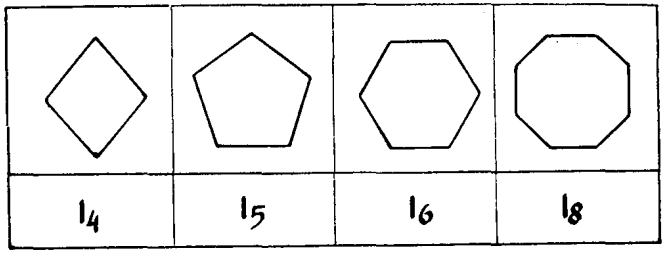
A nemzetközi szabvány a hónap jelzésére arab számok használatát írja elő és ennek megfelelően a magyar posta is fokozatosan erre a jelölésre tér át.

Fontos: A koronahiányt jelölő „x" betű mindig a típuscsoportot jelző nagybetű mellett szerepel, míg a hónap jelölésére szolgáló „x", „y" betűk a típusszám után, zárójelben vannak.

A rajzos, ún. díszbélyegzők elterjedésével számos 4 jegyű évszámot tartalmazó keletbeállító berendezés került használatba, és így szükségessé vált ezek részére új típuscsoport képzése. Mivel azonban az ABC betűi már teljes egészükben felhasználást nyertek, Kostyán Ákos a mozgóposták típuscsoport-jelzéseit alkalmazza. Maga írja a MON. VI. k. 512. oldalán: „A bélyegzők rendszerének megfelelően" — órajelzéssel vannak ellátva, vagy sem — „két új típuscsoportjel használata szükséges. Mindkettőt a *kerékszám alapján* a mozgóposta-bélyegzőktől kölcsönöztük, de természetesen más értelmezéssel." Így vezeti be az „S" típuscsoportot az órajellel ellátott bélyegzők (1960. VI. 25. 22) és az „U" típuscsoportot, az órajelzés nélküli bélyegzők (1960. VI. 25.) részére. (5. ábra két utolsó bélyegzője.)

Új típuscsoport képzésénél tehát jelölésre *kerékszám alapján* a mozgóposta-típuscsoportok még fel nem használt betűi alkalmazhatók. Ezek a következők:

T(Kr3 + 5)	= Kr8
V(Kr3 + U + 5)	= Kr9
Z(Kr6 + J)	= Kr7
X(KrU + 5)	= Kr6
Y(Kr4s + 5)	= Kr9



7. *ábra:* sokszögkeretű bélyegzők típuscsoportja (I)

Javaslat az új bélyegzőtípusok besorolására

1. Már a Monográfia I. kötetében ismertetésre kerültek olyan bélyegzők, amelyek *alakjuk* miatt nem voltak besorolhatók egyik típuscsoportba sem. Így pl. az álló rombusz alakú, régi típusú elsőnapi bélyegzők, az alkalmi postahivatalok ötszögű bélyegzői, újabban pedig Tokaj nyolcszögű rajzos díszbélyegzője.

Kézenfekvőnek látszik az a megoldás, hogy az „I"= hatszögletű bélyegzők típuscsoportját általánosítva *sokszögletű* bélyegzők típuscsoportjának nevezzük és a bélyegző oldalszámát mellérendelt arab számmal jelöljük (7. ábra).

2. A mozgóposták átszervezésével megszűnt az X(KrU + 5) típusú bélyegzők gyártása. Néhány előkészített, de megmaradt bélyegzőt a gyártó vállalat felhasznált postahivatali bélyegzők céljára (8. ábra). Ezek egyértelműen az „X" típuscsoportot alkotják. Eddig két ilyen bélyegző ismeretes:

CSÁSZÁRTÖLTÉS A
VILLÁNY F

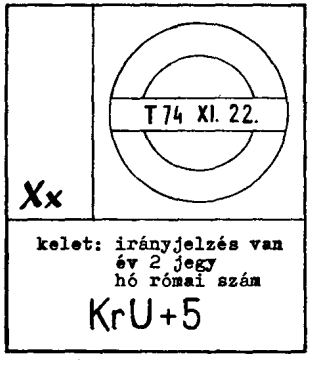
3. A Px típusú bélyegzők pántjának határvonala gyakran megsérül, tönkremegy. Az utóbbi időben ezek javítása során megszüntetik az órajelzést és az évszámot az eddig két jegyről négy jegyre állítják. A kerékszám (Kr7) így változatlan marad, de a bélyegző keletbeállító rendszere megváltozik. (9. ábra)

Ezt a típust (1976. XII. 9.) már Kostyán Ákos „U" típusnak nevezte el. Mivel a Px-ből átalakítás útján jött létre és nem új gyártású bélyegző, típusa Uxá lesz. A hivatalok abc szerinti felsorolásában a megfelelő helyen, a Px típuscsoportnál kell feltüntetni, hasonlóan a H típuscsoport Kyá jeléhez.

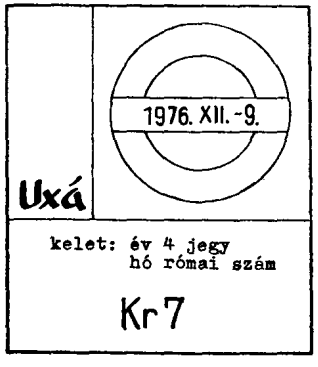
Ilyen bélyegzők pl.: POLGÁR A, B, D ellenőrzőbetűs bélyegzők, továbbá BUDAPEST 76E.

4. A nyolcvanas évek elején jelentek meg azok az új típusú bélyegzők, amelyeknél a nemzetközi szabványnak megfelelően a hónapot már arab számmal jelölték. Az órajelzés elmaradt és alsó ívszegmensbe új díszítés került.

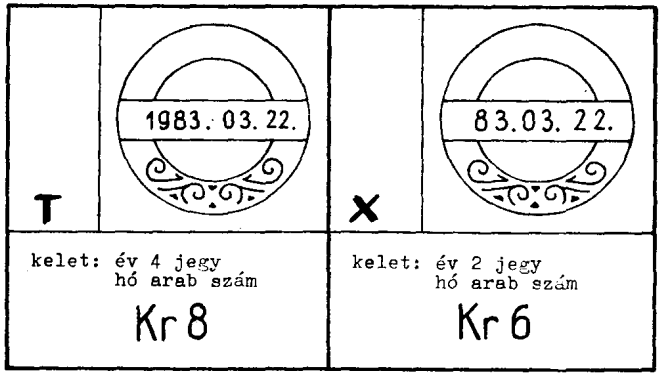
Az eddigi összefüggő, indás díszítést különálló elemekből készült rajz váltotta fel. Középrész nincs és az egyes elemek közti üres részt kis, háromszög alakú fekete foltok élénkítik (10. ábra).



8. ábra



9. ábra



10. ábra

Két típusban kerültek gyártásra, 4 jegyű és 2 jegyű évszámmal:

1983. 03. 22

83. 03. 22

Jelölésükhöz két új típus bevezetése szükséges. Az elsőnél — 1983. 03. 22 — a kelet beállítására 8 kerék, míg a másodiknál — 83. 03. 22 — 6 kerék szükséges.

Kostyán Ákos szellemében erre a célra a mozgóposták T(Kr3 + 5) = T(Kr8) és X(KrU + 5) = X(Kr6) típusjelek alkalmazását javasoljuk.

Ilyen bélyegzők

T típusnál:	BEREKFÜRDŐ A
	KECEL A
	AJKA 4A
X típusnál:	BUDAPEST 8P, 8S
	ISASZEG F
	DEBRECEN 16/JÓZSA

5. A hetvenes évek folyamán kétkörös, gyűrűs bélyegzők kerültek bevezetésre négyjegyű évszámmal, a hónap arab számmal (11. ábra).

A kelet megegyezik a 4. pontban ismertetett bélyegzőkével. Jelölésük tehát ugyanaz lesz, de a gyűrűs alak miatt összetett jelzést kell alkalmazni:

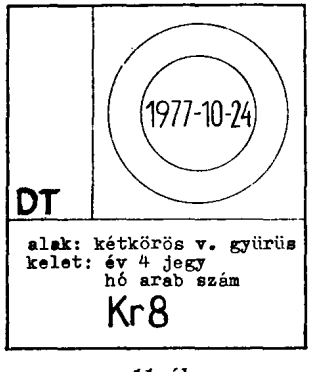
DT(Kr8)

6. Véglegesítésre azonban nem az előbbi pontban ismertetett bélyegzőtípus került, hanem olyan kétkörös, gyűrűs típus, amelynél az évszám kétjegyű. A 4. pontban elmondottak figyelembevételével a típuscsoport jele: DX(Kr6). (12. ábra)

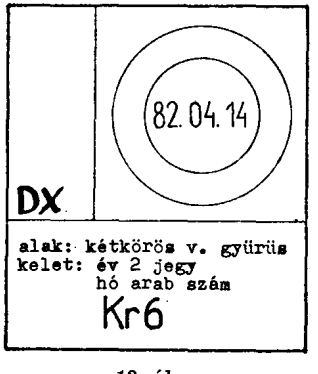
Ilyen típusú bélyegző került alkalmazásra nemcsak a postahivataloknál, hanem a fiókpostáknál, pótbélyegzőknél, készpénz-bérmentesítésnél, sőt a 81/1982. Vig. sz. postavezérigazgatói rendelet alapján a külterületi kézbesítőknél is.

A DT és DX típuscsoport típusait a cikk második részében ismertetjük.

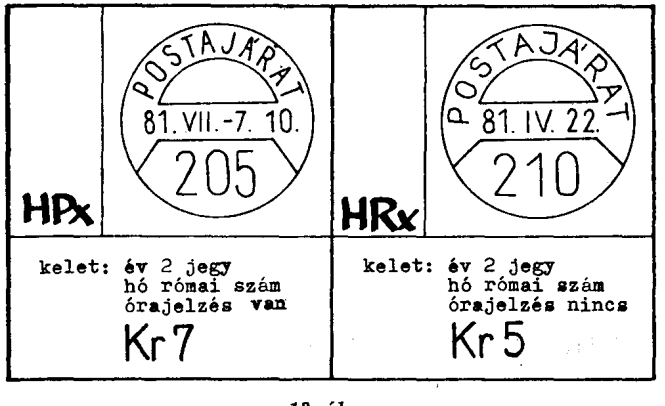
7. A mozgóposták átszervezése során, a hatvanas években olyan, új alakú bélyegzők kerültek bevezetésre, amelyeknél az alsó körszegmenset trapéz alakúra képezték. Ide került a járat száma. Készültek órajelzéssel és anélkül is (13. ábra).



11. ábra



12. ábra



13. ábra

A keletváltoztató berendezés Px(Kr7), illetve Rx(Kr5) típusú, tehát régóta alkalmazott rendszerű, míg az alak új.

Az alakjel megállapítására Kostyán Ákos javaslatából kell kiindulnunk. A Mon. VI. k. 512. o. 3. bekezdésben a következőket írja: „A körbélyegzőknek... változatos alakfajtájára való tekintettel az egykörös bélyegzőknél az alakfajtára F-fel, míg a kétkörös, pántos körbélyegzőknél H-val utalunk."

Ennek alapján a „H", mint alakjel kétkörös, pántos körbélyegzőt jelent. Joggal tehetjük ezt meg, mivel az alsó, trapéz alakú szegmens az alsó harántpántvonal két szélső végének lehajlításával jött létre.

A „H" típuscsoportnak ugyan fő díszítő eleme a vonalkázás, ami jelen esetben hiányzik, de nincs meg a Kostyán Ákos által képzett WHP, WHR és WHU típusalcsoportnál sem (Mon. VI. k. 516. o.).

A Mon. VI. k. 191. oldalán levő alakmutató-táblázatot kiegészítettük Z_{10} sorszám alatt az új alakkal (14. ábra).

Az új típusú bélyegzőt jegyzékelőmenetek használják, ezért a javasolt típusjel:

Jms—HPx(Kr7)

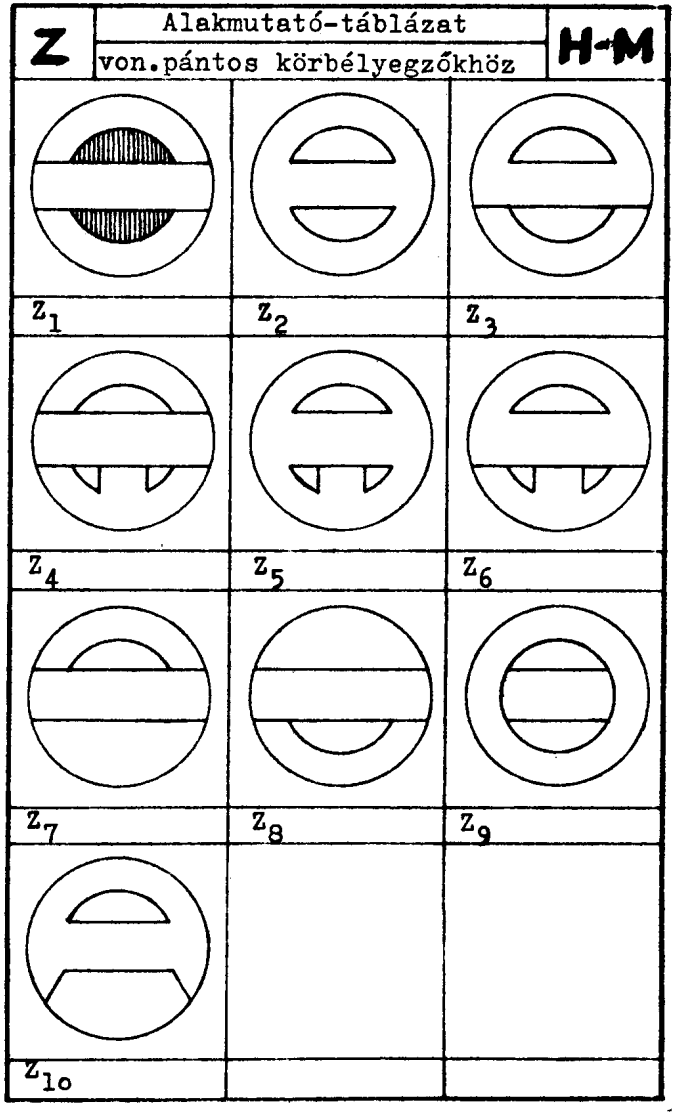
Jms—HRx(Kr5)

Részletes ismertetésükre egy külön cikk keretében kerülhetne sor.

8. A külterületi kézbesítők a hatvanas években gumibélyegzőt kaptak és a kelet beírása kézzel vagy gumibélyegzvel történt. (15. ábra)

Az ilyen alakú bélyegzők típuscsoportját már Kostyán Ákos meghatározta (Mon. VI. k. 60. o.). A szóban forgó bélyegzőt megtalálhatjuk az alakmutatótáblázatban Z_6 sorszám alatt. Mivel keletbeállító berendezés nincs, a bélyegző helybélyegző, melynek jele: **h. A javasolt típuscsoportjel:**

Kk—hF



14. ábra



15. ábra

9. A rajzos díszbélyegzőknél található a legnagyobb változatosság. A Mon. VI. k. 512—518. oldalakon felsorolt kilenc alcsoporton kívül szükséges az alábbi alcsoportok bevezetése:

a) BADACSONY hordót ábrázoló díszbélyegzője már a kétjegyű évszám és órajelzés helyett 4 jegyű évszámot kapott, órajelzés nélkül (1970. JÚN 18). A keletbeállító berendezés tehát 7 kerekű maradt, mivel az órajelzés két kerekét használták fel az évszám négyjegyűvé tételére, de ez a típus ez idáig ismeretlen volt. Jelölésére — az eddig alkalmazott módszernek megfelelően — a mozgóposták hasonló kerékszámú típusát javasoljuk. Ilyen a Z(Kr6 + J) = Z(Kr7). Mivel azonban átalakításról van szó és nem újonnan vésett bélyegzőről, ezt a körülményt is fel kell tüntetni. A javasolt típusalcsoport-jel: WCZá.

b) HOTEL IFJÚSÁG/BUDAPEST bélyegzőjének keletbeállító berendezése Kr5 (80. VII. 12), az alcsoport jele tehát: WHR

c) TOKAJ díszbélyegzője nyolcszögletű, keletbeállító rendszere Kr7 (75. II. 10. 14), az alcsoport jele: WI8P

A 13 új típusú bélyegző besorolásához csak 3 új típuscsoportjel bevezetésére volt szükség, a többi az eddig is alkalmazott jelek segítségével megoldható volt. A jövőbeni további típusok képzésére tehát rendelkezésre áll még a V és Y betű.

Az ábrák zöméről szándékosan hiányzik a helynév és a díszítés, hogy a típuscsoportképzés fő elemei — a keletbeállító berendezés és az alak — annál szembetűnőbbek legyenek.

II.

„D"-típuscsoport. Új kétkörös hely-keletbélyegzők (1975-től)

A magyarországi posta történetében már régebben is alkalmaztak kétkörös hely-keletbélyegzőket. Az osztrák postaigazgatás ideje alatt 1846-ban központi intézkedéssel birodalomszerte bevezették a havi keltezésű, kétkörös bélyegzőformát, egységes palmettás díszítéssel. Ezek a bélyegzők egészen 1880-ig használatban voltak.

Közel száz évvel később merült fel annak az igénye, hogy a Px és Rx rendszerű bélyegzők helyett olyan értéktelenítési eszközt alkalmazzanak, amely

kielégíti egyrészt a posta, másrészt a bélyeggyűjtők igényeit is.

A posta szempontjából szükségesnek látszott a méret növelése, hogy több bélyegből álló bérmentesítés esetén is kevés bélyegzéssel elvégezhető legyen az értéktelenítés, továbbá a bélyegzők rajzának egyszerűsítése az előállítási költségek csökkentése céljából.

A gyűjtők igénye szintén az egyszerűbb bélyegző felé mutatott, hogy a lebélyegzett bélyegek összképe esztétikusabb legyen. Sajnos, a tapasztalatok azt mutatják, hogy a futott levelek többségénél a bélyegzés nem teljes, gyakran elkenődött. A nagyobb bélyegzőméret ugyanis gondosabb és ezáltal lassabb munkát igényelne a lebélyegzést végző postai alkalmazottól.

Ilyen előzmények után esett a választás a múlt században már használt kétkörös bélyegzőkre, természetesen az akkor használt betétrendszer helyett most már kerékrendszerű kivitelben.

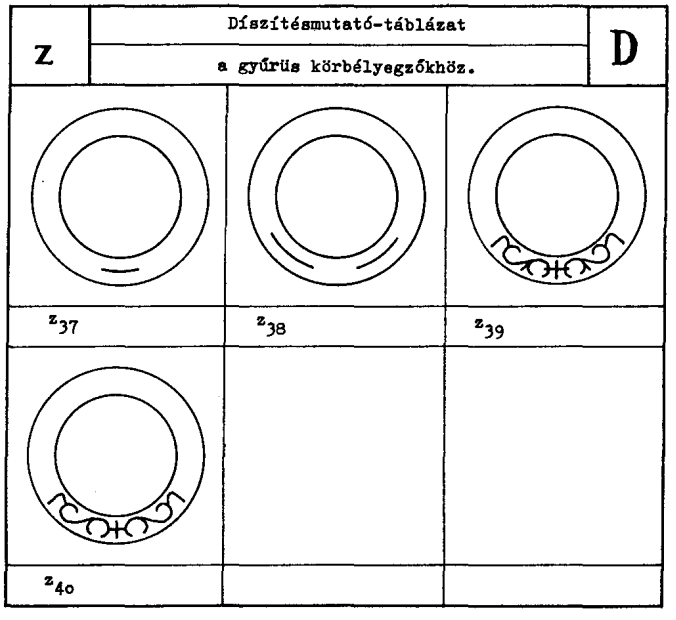
A külső átmérőt 28 mm-ben állapították meg, míg a belső kör átmérője 20 mm. A körgyűrű felső részébe került ívesen a hivatal neve, groteszk nagybetűkkel, míg az alsó gyűrűrészbe szintén ívelten az ellenőrző betű, a hivatalszám, illetve a kettős nevű hivataloknál a helymegjelölés.

Az üresen maradt részek kitöltésére kezdetben egyszerű ívelt vonalat, illetve vonalpárt alkalmaztak, míg 1980-ban már a Px és Rx típusoknál használt, egyszerűsített indás díszítés jelenik meg.

Az eddig alkalmazott díszítéseket a díszítésmutató táblázat tartalmazza (16. ábra).

A z_1—z_{25} díszítéseket a Monográfia II. kötet 301—302. oldalán találhatjuk, a z_{26}—z_{36} díszítéseket a Monográfia VI. kötet 56. oldala tartalmazza. Mivel a ma használt és itt tárgyalt bélyegzők is D főtípusúak, célszerűnek láttam a folyamatos számozás megtartását és ezért alkalmaztam a z_{37}—z_{40} jelölést.

A z_{38} díszítéssel kapcsolatban meg kell jegyeznem, hogy az íves elemek hossza nem szabványosított, hanem 4 és 10 mm között változik, többnyire 6—7 mm.



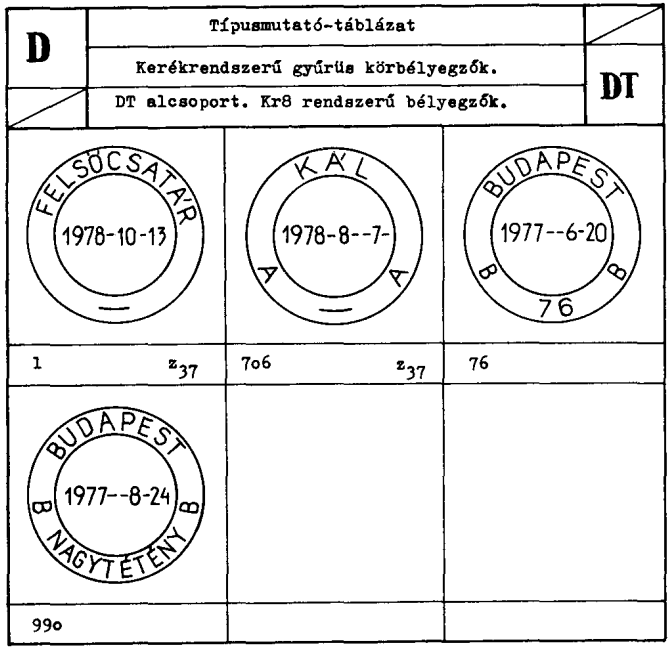
16. ábra

A legrövidebb — 4 mm-es — díszítő ívet KOMLÓSD Fp bélyegzőnél, a leghosszabbat — 10 mm — BUCSA D ellenőrzőbetűs bélyegzőjénél találhatjuk.

A z_{39} díszítésnél az első és második inda kapcsolódásánál egy kis rügy is található, amelyet a későbbiek folyamán elhagytak és így jött létre a hivatalszám és ellenőrzőbetű nélküli bélyegzőknél alkalmazott z_{40} díszítés. A jelenlegi adatok szerint egyedül Serényfalva bélyegzője készült z_{39} díszítéssel.

A keltezés — most már kerékrendszerben — a belső körön belül vízszintesen foglal helyet.

Kostyán Ákos rendszere a keletbeállító berendezések különbözőségén alapszik. A tárgyalt gyűrűs körbélyegzőknél kétfajta kelettel találkozunk. Az egyiknél az évszám 4 jegyű (x_4), a másiknál 2 jegyű



17. ábra

(x_2). Jellemző továbbá, hogy a hónap is arab számmal kerül feltüntetésre. Ilyen típusú keletjelzés — kerék rendszerben — még nem volt használatban. A beállító kerekek száma az első típusnál Kr8, míg a másiknál Kr6.

1. DT alcsoport. Kr8 rendszerű bélyegzők.

Az első kísérleti példányok — Kál, Sárvár — az 1975. esztendőben jelennek meg. A keltezés arab számokból áll (x_4), amelyeket szintes vonalak választanak el egymástól:

1978—10—13

Ha a hónap vagy nap egyjegyű szám, akkor a tizesek helyén is vonal áll:

1977— —6—20

Gyakori, hogy egyjegyű számok esetén nem az egyesek helyén álló kerékkel állítják be a hónapot vagy napot, hanem a tizesek helyén álló kerékkel:

1978— 8— —7—

1.1 Postahivatalok DT(Kr8) típusú bélyegzői

Ez ideig 4 típus ismeretes, amelyeken csak a z_{37} díszítés fordul elő. Ezért ezt a bélyegzők leírásánál nem is tüntetjük fel (17. ábra).

Ebből az alcsoportból eddig az alábbi bélyegzők ismeretesek (az évszám az általam ismert legkorábbi előfordulást jelzi):

BUDAPEST 70B, 76 1977—
BUDAPEST 76A, 76B, 76C, 76D, 76E, 76F, 76G, 76H és 76J 76 1977—
BUDAPEST 133B, 133C 76 1977—
133E 76 1977—
BUDAPEST/NAGYTÉTÉNY A, B, C, D, E és F 990 1976—
FELSŐCSATÁR 1 1978—
FELSŐPETÉNY 1 1979—
HEGYESHALOM E 706 1976—
KÁL A 796 1975—
D 706 1975—
KÁPOLNÁSNYÉK A 706 1976—
KISÚJSZÁLLÁS B, F, H és J 706 1977—
RÖJTÖKMUZSAJ 1 1975—
SÁRÁND B 796 1977—
SÁRVÁR 1K, 1L és 1M 76 1975—
SELLYE B 706 1977—
SZÉKKUTAS B és C 706 1977—
TÁC 1 1976—
VASVÁR F és G 706 1976—
VELEM 1 1978—

2. DX alcsoport. Kr6 rendszerű bélyegzők

Néhány év tapasztalata után változtattak a keletbeállító rendszeren, a kerekek számát nyolcról hatra csökkentették oly módon, hogy az eddigi négyjegyű évszám (x_4) helyett kétjegyűt (x_2) alkalmaztak. Egyéb módosításként az elválasztó vonal helyére pont, egyjegyű hónap és nap esetén a tizesek helyére nulla került:

81.08.24 vagy 81.07.04

2.1 Postahivatalok DX(Kr6) típusú hk-bélyegzői

Ez a típus 1979-ben került rendszeresítésre (18—19. ábra). A Balatonboglár és Balatonlelle közigazgatási egyesítésével létrejött Boglárlelle 1 és 2 hivatalokat már ezen új, DX típusú bélyegzők sorozatával látták el. Csorna és Farád egyesítése után Csorna 1 és 2 hivatalok szintén ezt a bélyegzőt kapták 1981-ben, amelyek közül a Csorna A—J bélyegzők lényegileg véséshibásak, mivel az 1 hivatalszám nem került a bélyegzőre és így 76. típus helyett 7. típusban készültek.

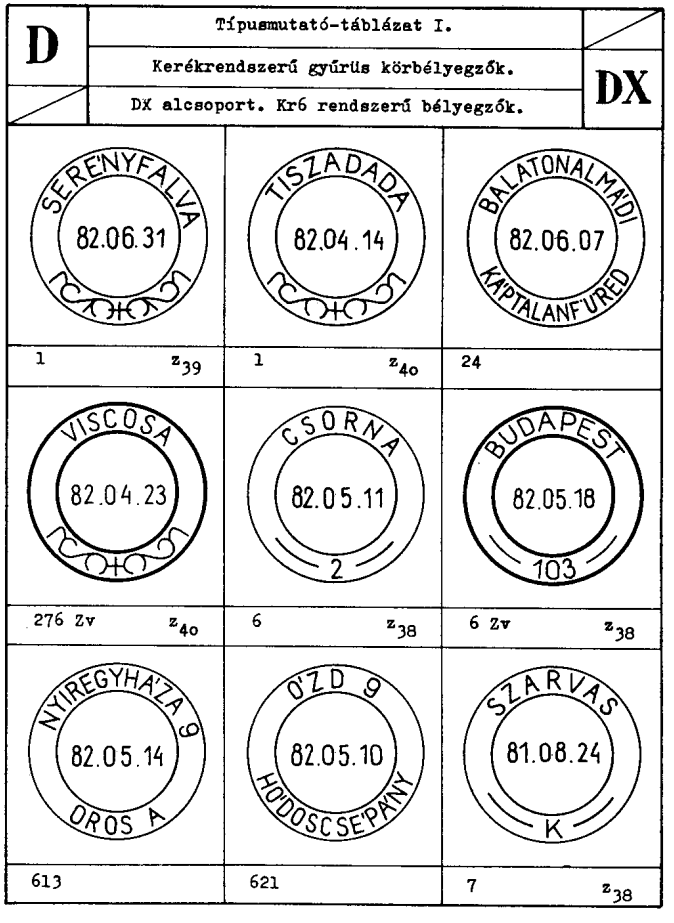
A rendszerezés során két olyan típus is előkerült, amely a Monográfia VI. kötetében leírt Kostyán-féle típusok egyikébe sem volt besorolható. Az egyik NYÍREGYHÁZA 9/OROS A, ennek besorolására a 61. típustörzsben még szabad 613. helyet vettem igénybe:

613. HNÉV 1/HJEL X szimbólikus írásmóddal.

A másik POSTAIGAZGATÓSÁG/SZEGED A, amelynek a besorolására a 96. típustörzs 964. számú helyét használtam fel:

964. POSTAIGAZGATÓSÁG/HNÉV X

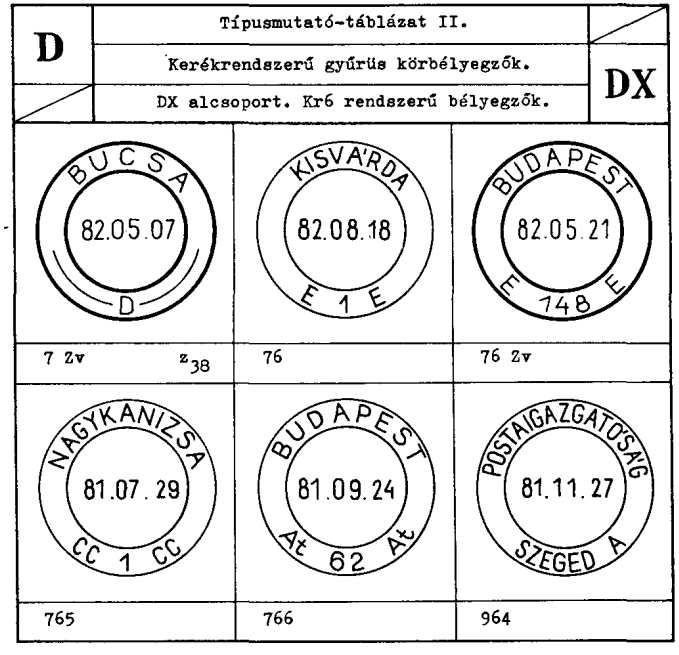
A díszítések közül a z_{38}—z_{40} fordul elő, míg a DT típusra jellemző z_{37} már nem. A vastag keretvonal (Zv) megjelenése viszont újdonság, amelynél a kb. 0,5 mm vastag külső és belső keretvonal mellett a posta-



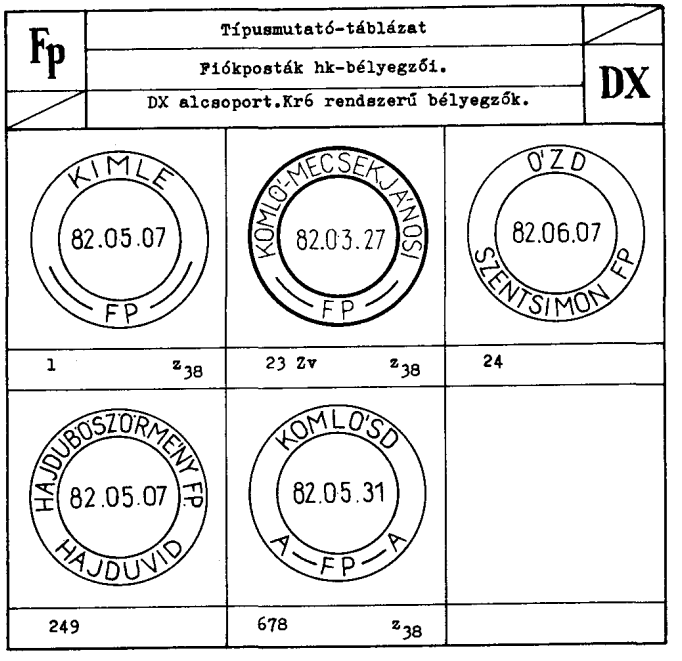
18. ábra

hely betűi csak 0,1 mm vastagok. Ez különbözteti meg a szokványos bélyegzőktől, ahol a keret és az írás egyenlő vastagságú.

Idáig — a vastag keretvonalat is figyelembe véve — 15 típus fordult elő. A bélyegzők leírásánál a z_{38}



19. ábra



20. ábra

és z_{40} díszítést, mint uralkodó típust, nem tüntetjük fel.

A használatban levő bélyegzők felsorolásától eltekintettem, mivel a postai átvételi bélyegzők ismerete nélkül hiányos lenne. Egy későbbi időpontban — a gyártás befejezése után — lehetőség lesz részletes adatközlésre.

Csak érdekességként jegyzem meg, hogy a VISCOSA feliratú bélyegzőt Nyergesújfalú 2 postahivatal használja. A hivatal 3 bélyegzővel rendelkezik, az előbbin kívül NYERGESÚJFALU 2 feliratú DX(Kr6) típusú bélyegzővel és egy NYERGESÚJFALU 2/VISCOSA feliratú Px típusúval. Egyedülálló a magyar postatörténetben, hogy valamely hivatal egyidejűleg három különféle feliratú bélyegzőt használjon!

2.2 Fiókposták DX(Kr6) típusú hk-bélyegzői

A DX(Kr6) típus rendszeresítése 1979-ben történt meg. Ezen időpont után az újonnan szervezett, vagy postahivatalból átminősített fiókpostáknál is ezt a bélyegzőtípust alkalmazzák (20. ábra).

Idáig 5 típus fordult elő, ami azt mutatja, hogy a névelhelyezésnél még nem alakult ki egységes rendszer. A leggyakoribb az Fp—Px típusnál is alkalmazott

24. HNÉV/HJEL

azaz a felső körívben a közigazgatási egység, az alsó körívben a fiókposta neve, pl. ÓZD/CENTER.

Találkozunk azután

23. HNÉV—HJEL

típussal, amikor a felső körívben kötőjellel elválasztva szerepel mind a közigazgatási egység, mind a fiókposta neve és az alsó körívben az FP (fiókposta) rövidítés, pl. KOMLÓ—MÁNFA.

A harmadik esetben

249. HJEL/HNÉV

típussal találkozunk, azaz a felső körívben a fiókposta nevével és az FP rövidítéssel, míg az alsó körívben a községrész összevonás előtti neve áll, pl. TISZASZALKA FP/TISZAVID.

Meg kell továbbá jegyeznem, hogy KOMLÓSD fiókposta bélyegzőjében szereplő és párban vésett „A" nem ellenőrző betű, hanem megkülönböztető jelzés. A fiókposta eredeti Fp—Rx típusú bélyegzője ugyanis 1975-ben betörés következtében eltűnt. Ezután pótbélyegzőt használt, amelynek a számát nem ismerem, majd 1979-ben kapta meg az új, most már Fp—DX típusú és megkülönböztető jelzéssel ellátott bélyegzőjét.

Ez a típus sem szerepel még a Kostyán-féle rendszerben, ahol a 77. és 67. típustörzs a megkülönböztető jelzéssel ellátott bélyegzők törzse. Itt még két szabad hely van, ezek egyikét vettem igénybe:

678. HNÉV/A díszítés A

Előfordul itt is vastag keretvonal (Zv), míg a díszítések közül csak a z_{38}, amelyet ezért a felsorolásban nem tüntettünk fel.

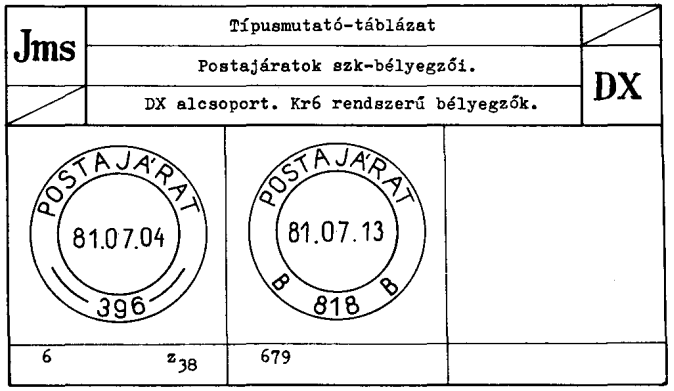
BARCS 1 1979—
FANCSAL 1 1980—
GYÖNGYÖSMELLÉK 1 1981—
HAJDÚBÖSZÖRMÉNY/HAJDÚVID 249 1981—
KIMLE 1 1980—
KOMLÓ—MÁNFA 23 Zv 1980—
KOMLÓ—MECSEKJÁNOSI 23 Zv 1980—
KOMLÓSD A 678 1979—
LENTI 1 1979—
LÉBÉNYMIKLÓS/MOSONUJHELY 24 1980—
véséshibás U = Ű
ÓZD/CENTER 24 1979—
ÓZD/SZENTSIMON 24 1979—
ÓZD/URAJ 24 1979—
PUSZTAFALU 1 1980—
TISZAFÖLDVÁR 1 1979—
TISZASZALKA/TISZAVID 249 1981—

2.3 Egyéb postamenetek DX(Kr6) típusú számkeletbélyegzői

Eddig három darab ismeretes, amelyek két típust képviselnek. A körgyűrű felső ívében a POSTAJÁRAT szerepel groteszk nagybetűkkel, míg az alsó ívben a járatszám, illetve a megkülönböztető jelzés (21. ábra).

A 818. Várpalota—Berhida—Várpalota postajárat eredeti bélyegzője 1977-ben elveszett és e helyett kapta 1981-ben a megkülönböztető jelzéssel ellátott új, Jms—DX(Kr6) típusú bélyegzőjét. Ez sem szerepel a Kostyán-féle rendszerben és ezért a 67. típustörzs utolsó szabad helyét vettem igénybe:

679. HNÉV/B 1 B



21. ábra

A díszítések közül csak a z_{38} szerepel, ezért ezt a bélyegzők leírásánál nem szerepeltetjük.

POSTAJÁRAT 396 6 1981—
POSTAJÁRAT 818B 679 1981—
POSTAJÁRAT 920 6 1981—

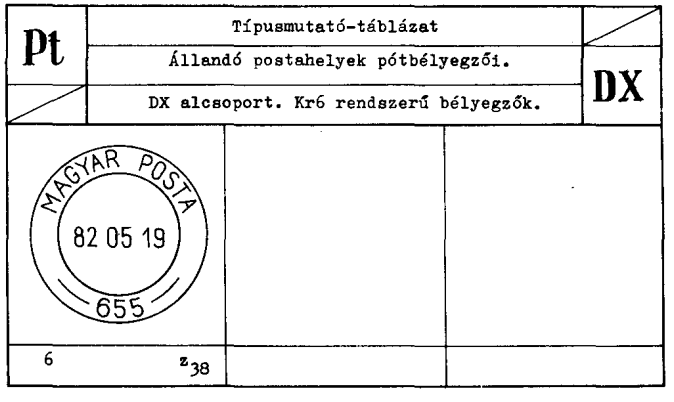
2.4 Állandó postahelyek DX(Kr6) típusú pótbélyegzői

A KPM Postaszakosztálya 1977-ben rendelte meg a Budapest-vidéki Postaigazgatóság részére a 651—700 sorszámú pótbélyegzőket. Ezek leszállítására valószínüleg csak a DX típus véglegesítése után, 1979-ben került sor. Ez idáig csak a 655. sorszámú pótbélyegző Őrhalomban történt alkalmazásáról van tudomásom. Valószínűsíthető, hogy a teljes sorozat — 50 db — a fenti típusban került legyártásra (22. ábra).

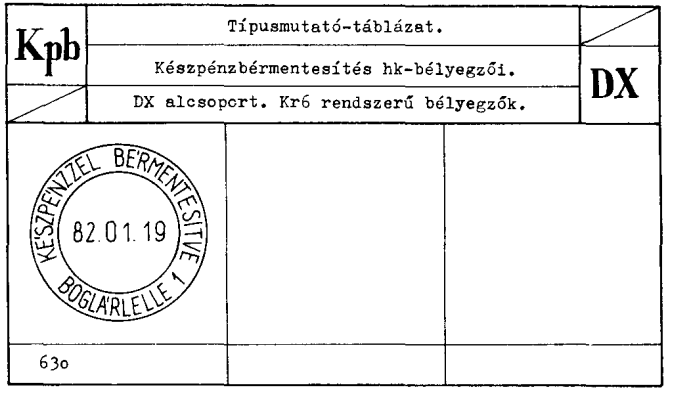
A felső körívben MAGYAR POSTA felirat groteszk nagybetűkkel, az alsó körívben a bélyegzőszám és z_{38} díszítés szerepel.

2.5 Készpénz-bérmentesítés DX(Kr6) típusú hk-bélyegzői

A felső körívben KÉSZPÉNZZEL BÉRMENTESÍTVE felirat groteszk nagybetűkkel, az alsóban a hely-



22. ábra



23. ábra

név és hivatalszám szerepel. Ez idáig egy darabot ismerek, amelynél a bélyegzés színe fekete (23. ábra).

BOGLÁRLELLE 1 630 1982—

2.6 Külterületi kézbesítők DX(Kr6) típusú hk-bélyegzői

A Postaügyi Értesítő 1982/37. számában utasítás jelent meg, amely engedélyezi a külterületi kézbesítők részére az eddigi, kelet nélküli gumibélyegzők helyett a fémkeletbélyegzők használatát (81/1982. Po. É. 37.).

A közölt minta (24. ábra) szerint a körgyűrű felső részébe került a postahivatal neve, alul jobb és bal oldalon a „kk" megkülönböztető jelzés és a külterületi kezelő száma. A típusba sorolásnál a külterületi kezelő számát úgy tekintjük, mintha számozott postahivatal lenne, azaz a 6. típuscsaládba sorolhatjuk a bélyegzőt.

IZSÁK 1 6 1982—

3. SECAP bélyegzőgépek gyűrűs hk-bélyegzői

Meg kell még említeni egy új gyűrűs bélyegzőt. A nagyszámban használt SECAP bélyegzőgépek egykö-

rös, betétrendszerű bélyegzőfejjel kerültek használatba, ahol az évszám négyjegyű, a hónap jelzése pedig vagy betűvel, vagy pedig római számokkal történt. Típusuk ennek megfelelően F(B3)y_4, illetve F(B3)rx_4.

1983 elején felbukkant GYOMAENDRŐD 1 postahivatal SECAP-bélyegzője, amely gyűrűs kivitelben készült. Keletbeállító berendezése megegyezik az eddig alkalmazott (B3)rx_4 típusnak (3 soros betétrendszer, év 4 jegy, hó római számmal). Mivel azonban az alak az eddigi egykörös helyett kétkörös, azért a típus teljes leírása a következő lesz:

GYOMAENDRŐD 1 Gpb—D(B3) 6(rx_4)



24. ábra

Az eddig ismertetett anyag alapján megállapítható, hogy a DX típus fokozatosan minden bélyegzőfajtánál megjelent. A további számszerű növekedés természetesen a postahivatalok bélyegzőinek körében várható elsősorban, ahol gyakori az elhasználódás miatti csere, új kiszolgálóhelyek nyitása, hivatalnév megváltoztatása stb.

Meg kell még jegyeznem, hogy már 1963-ban felmerült a kétkörös forma ismételt alkalmazása. Ebben az időszakban ugyanis számos, főleg üdülőhelyi postahivatal kap ún. díszbélyegzőt. A Monográfia VI. k. 513. és 514. oldalán szerepel MISKOLC 1 és DEBRECEN 1 WDU típusú díszbélyegzőjének ábrája 1963. III. 4. átvételi dátummal. Az 516. oldalon levő felsorolásból azonban már mindkét bélyegző hiányzik, nem tudni miért. Talán nem vették használatba, mert én még sohasem találkoztam egyikkel sem.

Végezetül köszönetet mondok Huszár Gábor, Vahl Rezső és Visnyovszki Gábor gyűjtőtársaknak, hogy adataikat önzetlenül rendelkezésemre bocsátották. Ugyancsak köszönetet mondok Szentirmai Lászlónak az ábrák gondos és pontos elkészítéséért.

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 Korona-fillér korszak első postai csomagszállító díjszabása és bérmetesítései**

GLATZ ISTVÁN

* *A szerkesztőség megjegyzése:*

A postai szolgáltatások között jelentős helyet foglal el a csomagszállítás. A levelek súly-, illetve mérethatárát meghaladó küldeményeket a posta már a múlt század második felében — a vasúti csomagszállítás versenytársaként — csomagként kezelte és továbbította. Filatéliai szempontból igazán akkor vált érdekessé a csomagszállítás, amikor a készpénz-bérmentesítésről áttértek a csomagok díjának bélyeggel történő lerovására (1888).

A bélyegek belkezelésben kerültek a szállítólevelekre és a csomag kézbesítését követően is a posta tulajdonában maradtak. Ez alapvető eltérés a levélforgalomban használt bélyegekhez képest. Sem a címzettet, sem a feladót nem érintette, hogy milyen bélyegeket használtak bérmentesítésre. A szállítólevél-bérmentesítések talán éppen ezért maradtak nagyon sokáig a háttérben. A közvetlen bélyeggyűjtői vonzatok hiánya azonban egy nagy előnnyel is járt: a szállítólevél-bérmentesítések a mai napig mentesek maradtak a gyűjtői manipulációktól, megőrizték a klasszikus bélyegfelhasználás jegyeit, így minden időszakban pontos képet adnak az abban az időben használt bélyegek felhasználási arányairól. Ezért van jelentősége nemcsak a teljes szállítóleveleknek, hanem az olyan szállítólevél-daraboknak is, amelyek bármilyen minimális filatéliai adattal hozzájárulhatnak ismereteink bővítéséhez.

A szállítólevélen felhasznált bélyegek tehát visszakerültek a postához, ahol egy bizonyos idő eltelte után sor kerülhetett selejtezésükre. A szállítólevelekről letépett bélyeges szelvények hatalmas tömege zsákos, ún. „kilósanyagként" a belföldi és külföldi gyűjtőkhöz került. Bár így a bélyegek nem vesztek el, sőt nagy tömegben a filatelistákhoz jutva a szélesebb körű gyűjtést és a kutatást is szolgálták (vízjel, fogazat stb.), a szállítólevelek, mint postatörténeti objektumok megsemmisültek, minden bérmentesítési többletértékükkel együtt (vegyes, színes, többes bérmentesítések stb.). A levélen való bélyegfelhasználásokkal szemben az is jelentős különbség, hogy fentiek miatt a szállítólevelek fennmaradása, ill. pusztulása merőben más tényezők függvénye. Teljes — feladási szelvény nélküli —, bérmentesített szállítólevél gyűjtői kézbe úgy juthatott, hogy egy bizonyos szállítólevél-mennyiség elkerülte a megsemmisítést és kikerült a postáról (a tények sorrendje itt elvi jellegű), vagy olykor a szállítólevelek teljes egészükben, sértetlenül kerültek a kilósanyagokba. Az I. világháborút követő, postaigazgatási szempontból elég zűrzavaros időszak során különösen sok szállítólevél kerülte el a selejtezést, így talán az 1910-es évekből maradt meg a legnagyobb készlet teljes szállítólevelekből és került gyűjtői kézbe. A szállítólevél-bérmentesítések bemutatására épp ezért talán ez az időszak a legalkalmasabb. Ezért is adunk örömmel helyet a fiatal szerző tanulmányának.

A szállítólevelek ma is kilós csomagok alapanyagául szolgálnak. A teljes szállítólevelek gyűjtésének lehetősége így esetleges. Ezért a gyűjtők figyelmébe ajánljuk a teljes bérmentesítésű szállítólevél-szelvényeket is, mint reálisabban gyűjthető objektumokat. A teljes szállítólevelek megmentése, megőrzése a Posta-, illetve a Bélyegmúzeum feladata volna.

A bélyeges csomag-bérmentesítés első időszakában a levélborítékrajzú Ft—kr-os bélyegek voltak forgalomban. Az a körülmény, hogy a bélyeggel való bérmentesítést a levélpostán kívüli kezelési ágakra is kiterjesztette a posta, az 1888. évi kiadásnál a korábbi 5 címlettel szemben már 14 címlet megjelenését eredményezte.

1900. január 1-én a Korona-fillér pénznemre való áttéréssel a krajcáros címleteket a turulos bélyegek váltották fel. A turulos kiadások 21 címlete számos érdekességet és változatot biztosított a postai küldemények bérmentesítésénél.

1900-tól az új pénznemre való áttéréssel természetesen megváltozott a díjszabás, így a csomagszállítás díja is. A korszak első csomagszállító díjszabása 1900. január 1-től 1916. szeptember 30-ig volt változás nélkül érvényben. 1916-tól a díjszabások sűrűbb változása, majd a 20-as évek inflációja következett.

A csomagok díjszabása (1. táblázat)

A csomagok alapdíját — a korabeli postai szabályok nyelvhasználatában, értelemzavaró szóhasználattal — „súlyportónak"* nevezett díját *a csomag súlya és a feladótól a címzettig megtett út hossza* határozta meg. Ez utóbbira a posta hat távolsági fokozatot állapított meg:

I.	távolsági fokozat	0— 75 km
II.	távolsági fokozat	75— 150 km
III.	távolsági fokozat	150— 375 km
IV.	távolsági fokozat	375— 750 km
V.	távolsági fokozat	750—1125 km
VI.	távolsági fokozat	1125— fölött.

* Ismert, hogy a feladó által fizetett díj elnevezése „frankó", a címzett által fizetett díj pedig „portó".

A súlydíjat az 5 kg feletti csomagok súlyának kg-onkénti emelkedése szerint, távolsági fokozatonként állapították meg úgy, hogy az az I. távolsági fokozatban kg-onként 6, a II-ben 12, a III-ban 24, a IV-ben 36, az V-ben 48 és a VI-ban 60 fillérrel emelkedett (1. táblázat). A táblázatban közölt súlydíjak a belföldi, valamint Németországba és Ausztriába küldött csomagokra egységesen vonatkoztak.

Az 5 kg alatti csomagok azonos elbírálás alá estek és azokat a minimális súlydíj terhelte. Minden töredék kg-ot a következő egész kg díjszabásával kellett figyelembe venni.

A posta a csomagszállítás területén egyéb szolgáltatásokat is biztosított. Ezek igénybevételéért a súlydíjon felüli pótdíjat kellett fizetni.

Express-szolgáltatás:

Express küldeményekért, ha azok frankókényszer alá estek (kivétel pl.: a hivatalos portómentes csomagok), a rendes súlydíjon felül csomagonként 50 fillér express-díjat számolt fel a posta. Az express-szolgáltatás a csomagoknak nem a feladási helytől a rendeltetési helyig történő mielőbbi eljuttatását, hanem a *kézbesítés (házhoz szállítás) gyorsítását* jelentette.

Sürgős szolgáltatás:

Értéknyilvánítással el nem látott, korlátozott súlyú és kiterjedésű csomagok *soronkívüli* kezelését jelenti, amelyek abban a „kedvezményben" részesülnek, hogy a csomagok szállításával nem foglalkozó, *egyéb más szállítóeszközzel* is továbbíthatók (pl.: nem kocsipostával továbbítva). A különleges és soronkívüli kezelésért *az express*-díjon felül még 1 K 20 f sürgősségi pótdíjat kellett fizetni.

Értékbiztosítás:

A csomag anyagi és tárgyi értékének biztosítására a feladó értékbiztosítást kérhetett, amiért értékpótdíjat fizetett. Ennek összege a biztosított értékdíjtól függően emelkedett (2. táblázat).

Díjszabástáblázat 1900. január 1.—1916. szeptember 30.

(1. táblázat)

Súly	Távolsági fokozat												Összesen
	I. (14) Km: 0—75		II. (12) 75—150		III. (8) 150—375		IV. (6) 375—500		V. (1) 500—750		VI. 750—1125		
	K f	db	K f	db	K f	db	K f	db	K f	db	K f		
5 kg-ig	— 30	186	— 60	110	— 60	249	— 60	42	— 60	28	—,60		615
6	— 36	20	— 72	15	— 84	29	— 96	2	1,08	—	1,20		66
7	— 42	18	— 84	11	1,08	16	1,32	2	1,56	—	1,80		47
8	— 48	9	— 96	3	1,32	13	1,68	1	2,04	—	2,40		26
9	— 54	7	1,08	3	1,56	2	2,04	—	2,52	—	3,—		12
10	— 60	5	1,20	2	1,80	2	2,40	—	3,—	—	3,60		9
11	— 66	4	1,32	—	2,04	3	2,76	—	3,48	—	4,20		7
12	— 72	1	1,44	1	2,28	1	3,12	1	3,96	—	4,80		4
13	— 78	1	1,56	—	2,52	—	3,48	—	4,44	—	5,40		1
14	— 84	—	1,68	—	2,76	—	3,84	—	4,92	—	6,—		—
15	— 90	1	1,80	2	3,—	—	4,20	—	5,40	—	6,60		3
16	— 96	2	1,32	1	3,24	—	4,56	1	5,88	—	7,20		4
17	1,02	1	2,04	1	3,48	—	4,92	—	6,36	—	7,80		2
18	1,08	—	2,16	—	3,72	—	5,28	—	6,84	—	8,40		—
19	1,14	1	2,28	—	3,96	—	5,64	—	7,32	—	9,—		1
20	1,20	1	2,40	—	4,20	—	6,—	—	7,80	—	9,60		1
21	1,26	—	2,52	1	4,44	—	6,36	—	8,28	—	10,20		1
22	1,32	—	2,64	—	4,68	—	6,72	—	8,76	—	10,80		—
23	1,38	—	2,46	1	4,92	—	7,08	—	9,24	—	11,40		1
24	1,44	—	2,88	—	5,16	—	7,44	—	9,72	—	12,—		—
25	1,50	—	3,—	—	5,40	—	7,80	—	10,20	—	12,60		—
és így tovább 50 kg-ig, ércpénzt tartalmazó küldeményekért 65 kg-ig kg-ként még	—,06		—,12		—,24		—,36		—,48		—,60		
Összesen db	257		151		315		49		28				800

Utánvételes küldemények:

Utánvéttel terhelt küldeményekért a szabályszerű súlydíjon felül az utánvételi összeg közvetítéséért jutalék, ún. „provisio" járt, mely belföldön, valamint az Ausztriába és Németországba küldött csomagok után 1000 K-ig 4 K-ként (Németországba 2 K-ként), vagy ennek töredéke után 2 fillér, de legalább 12 fillér. 24 K utánvételi összegig tehát 12 f utánvételi pótdíjat kellett fizetni (3 .táblázat).

A szolgáltatásokat a posta külön-külön és természetesen együttesen is biztosította.

A csomagszállítással összefüggő, sajátos szolgáltatást is biztosított a posta. Ez pedig az volt, hogy a címzettet a küldemény megérkezéséről értesítették. Az értesítés lényege abban állt, hogy a nem kincstári postahivatalok, ill. azon kincstári postahivatalok, amelyek csomagok kézbesítésére nem voltak berendezkedve, a címzettet értesítették, akinek ezután személyesen kellett átvennie küldeményét. A csomagszállí-

Értékpótdíj (2. táblázat)

Érték K—ig	Díj K f
Belföldön és Ausztriában 100 K-ig	—,06
100 K felett 600 K-ig	—,12
Németországba 600 K-ig	—,12
További 300 K-ként további	—,06

tásra berendezkedett kincstári hivatalok az értesítést követően, ha azt a feladó vagy a címzett kérte, házhoz szállították a küldeményt. A postai értesítési és kézbesítési díjait a 4. táblázat mutatja. Ezeket a díjakat a címzett portóként fizette.

A szállítólevelek értékelésénél alapvető szempont az, hogy a díjszabás szabályosan van-e megállapítva, ill. leróva. Az első lépés a távolsági fokozatba sorolás, majd a csomag súlyának ismeretében a szabályos díjösszeg megállapítása, ill. ellenőrzése.

Elvileg egyszerűen volna ellenőrizhető a mindenkori tarifa a táblázat alapján, azonban éppen a leggyakoribb, az 5 kg alatti csomagok esetében, a II—VI. távolsági fokozatokban nincs megkülönböztetési lehetőség (lásd az 1. táblázat első sorát).

Ez esetekben elkerülhetetlen a távolsági fokozatokba történő pontos besorolás (érvényes ez a későbbi, pl. a pengő-fillér korszakra is). Ebben a vizsgált korszak helységnévtárai segíthetnek, melyek alapján rögzíthető a feladási, ill. érkezési postahivatal helye, s ennek ismeretében, postatérképekről (km-táblázatok vagy léptékhelyes mérés alapján) megállapítható a két helyiség távolsága. Ez természetesen komoly kutatómunkát igényel a gyűjtőtől. Ezek után fontos a csomag súlyának ismeretében a lerótt díjszabást ellenőrizni, mert azt a megfelelő távolsági fokozatba történt besorolás ellenére sem mindig állapították meg szabályosan, hol a posta, hol a feladó kárára tévedve.

Utánvételi pótdíjak (3. táblázat)

Utánvételi összeg	Díj (fillér)
24 K-ig	12
További 4 K-ként további 2 fillér	

A szállítólevelek díjszabásainak értékelése

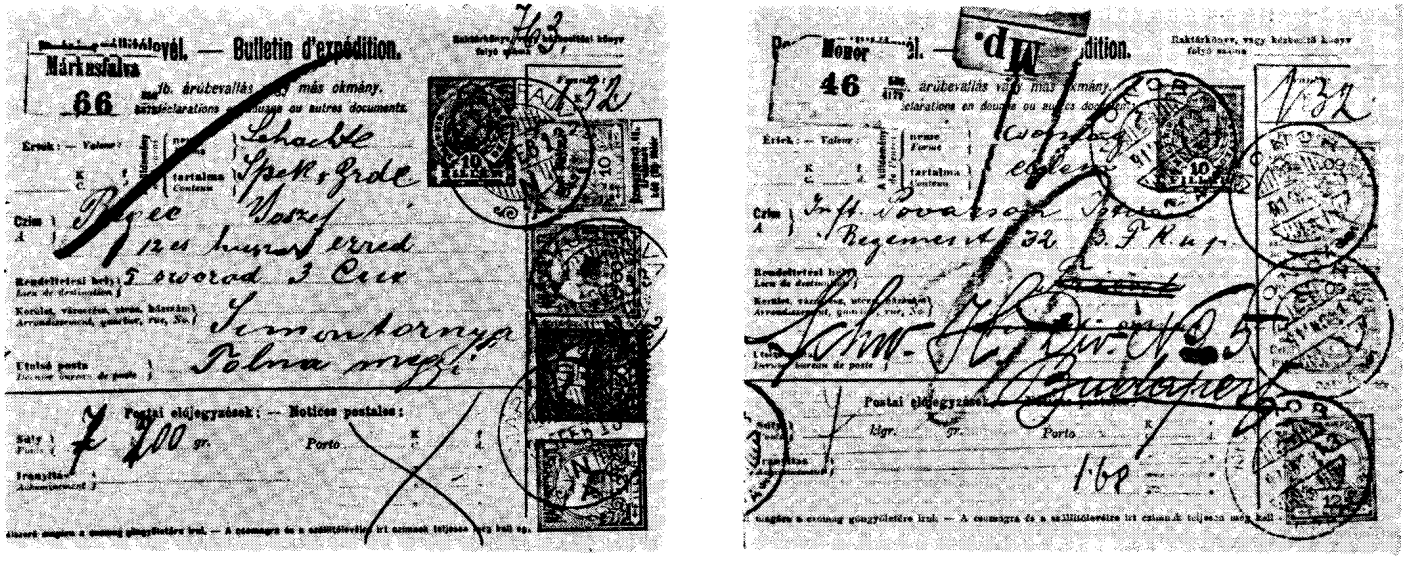
A csomagok súlyának és távolsági fokozatba tartozásának előfordulási gyakoriságáról jellemző képet adhat az 1. táblázat* (a súlydíjak után feltüntetett darabszámok).

800 db szállítólevelet vizsgálva kiderült, hogy leggyakrabbak az 5 kg alatti és a III. távolsági zónába küldött csomagok, ugyanakkor bármelyik távolsági fokozatban a magasabb súlyú csomagok száma a kisebb. Egészen ritkák az V. és a VI. távolsági fokozatba tartozó, főként külföldi csomagok szállítólevelei,

Csomagok postai kézbesítési és értékesítési díjai (4. táblázat)

Szállítólevelenként	Értesítési díj	Kézbesítési díj
Nem kincstári hivataloknál	4 f	—
Kincstári hivtaloknál	4 f	6 10 f

* Megjegyezzük, hogy ez nem teljes értékű kép, mivel az értékesebb nagycímletű bélyegekre valószínűleg jobban odafigyeltek a kilósanyagot feldolgozó gyűjtők.



1.—2. ábra. Eltérő súlyú és távolsági fokozatba tartozó csomagok azonos, 1 K 32 f-es díjszabása (Mp: külföldre szóló csomag jelzője)

olyannyira, hogy míg pl. az ötödik fokozatban mindössze 28 db (csak 5 kg alatti) fordult elő, addig a hatodikba tartozó csomag szállítólevelével a szerző ezideig nem találkozott.

Az 1. táblázat azt mutatja, hogy annak bal oldali és felső részébe tartozó csomagok a gyakoribbak, vagyis a magasabb díjú csomagok a ritkábbak. A tarifa progresszív emelkedése miatt pl. egy 25 kg-os csomag díja a VI. távolsági zónába küldve, jelentős összeg, 12 K 60 fillér volt.

A táblázatból az is kitűnik, hogy egyes súlydíjak ismétlődnek és sok olyan eset is van, amikor a súlydíjat kiegészítő pótdíjakkal együtt számított díjszabások összege különböző feltételek mellett is azonos. Ezeknek a szállítóleveleknek a pontos szétválasztása, ill. besorolása fontos feladat. A tarifák ismétlődése *csak a súlydíjak* figyelembevételével az alábbi esetekben történhet:

a) A II.—VI. távolsági fokozatba tartozó 5 kg alatti csomagok súlydíja egységesen 60 fillér. Előfordulási gyakoriságuk miatt jelentős értékkülönbség van pl. az V. és a III. távolsági fokozatba tartozó (leggyakrabban előforduló) csomagok szállítólevelei között. Ezért is indokolt a korábbi megállapítás, az 5 kg alatti, 60 fillér súlydíjú csomagok távolsági fokozatba történő sorolásának fontossága.

b) A csomagok súlyának változásaival távolsági fokozatonkénti ismétlődés. Példa: Egyaránt 1 K 32 f a súlydíja az I. távolsági fokozatba tartozó 22 kg-os (továbbiakban egyszerűsítésként jelölve I/22), a II/11, a III/8 (1. ábra) és a IV/7 (2. ábra) csomagoknak. Az 1.

5. táblázat

		I.	II.	III.	IV.	V.	Összesen
DÍJSZABÁS SZERINT	Több csomag feladása egy szállítólevélen: 2 db	9	2	11	2	2	26
	3 db	3	1	4	—	—	8
	hivatalos csomag	2	—	—	—	—	2
	terjedelmes csomag	1	2	4	—	—	7
	helyi csomag	1	—	—	—	—	1
	tábori postával csomag	11	5	21	3	—	40
	Külföldre küld. csomag				1	2	3
	express	2	3				5
	értékportós	15	9	19	—	—	43
	utánvétes	20	24	45	7	3	99
	értékportós+utánvétes	1	—	1	—	—	2
	díjszabás téves megállapítása	4	1	1	—	—	6
BÉRMENTESÍTÉS SZERINT	portós	4	1	7	3	2	17
	szabálytalan bérmentesítés alul és felül bérm.	5	7	3	1	—	16
	vegyes bérmentesítések:						
	— turul — turul	3	—	3	—	—	6
	— turul — Árvíz	—	—	1	—	—	1
	— — Hadis. I.	—	1	8	1	1	10
	— — Hadis. II.	9	11	11	1	1	33
	— turul—turul—Á—HI.—HII.	1	—	—	—	—	1
	színes bérmentesítések:						
	3 színű	24	24	36	3	—	87
	4 színű	2	7	16	1	—	26
	5 színű	—	—	1	1	—	2
		vizsgált mennyiség					800

táblázatból is látható, hogy a nagyobb súlyú és nagy távolságra küldött csomagok ritkábbak.

c) Külön figyelmet kell fordítani *több csomag együttes feladása* esetére. Ha a feladó egy adott címre nagyobb mennyiségű árut akart feladni, a csomagonkénti súlykorlát (lásd 1. táblázat) miatt, ezt csak



3. ábra. 2 db csomag bérmentesítése egy szállítólevélen.

úgy tehette meg, ha küldeményét több csomagban adta fel. A posta ilyen esetben egyszerűsítette a kezelést, a csomagokhoz csak 1 db szállítólevelet kellett kiállítani. A feladó számára jelentős súlydíj-megtakarítást eredményezett az, hogy egy adott, nagyobb mennyiségű árut egy szállítólevéllel, több kisebb súlyú csomagban adott fel a III—VI. távolsági zónába. A csomagok díjait együttesen (egy összegben meghatározva) lehetett leróni. Ez a körülmény eredményezhetett érdekes, azonos díjszabású szállítóleveleket, melyekkel 2 vagy 3 db, azonos vagy különböző súlyú csomagot lehetett feladni. Ezek száma aránylag magas (5. táblázat).

Pl.: 2 db I/5 = 2 × 30 = 60 f, ez azonos a II—VI/5 és az I/10 = 60 f-rel, vagy
I/7 + I/13 = 42 + 78 f = 1 K 20 f, ez azonos az I/20 és a II/10 = 1 K 20 f-rel.





4.—5. ábra. Értékpótdíjas és utánvételes szállítóleveleken lerótt azonos díjszabások.

3 csomag esetén:
Pl. I/17 + I/11 + I/8 = 1 K 2 f
+ 66 f + 48 f = 2 K16 f
(3. ábra) ez azonos a II/18 = 2 K 16 f-rel.

Ezeken kívül sok más változatban, számtalan variációkból adódhatnak azonos díjszabások, csupán a súlydíjak alapján.

A díjszabások látszólagos ismétlődése különleges bérmentesítésű szállítóleveleket is takarhat. Ezek azok az esetek, amikor a súlydíjat kiegészítő egyéb szolgáltatások *pótdíjaival növelt* tarifák azonosak.

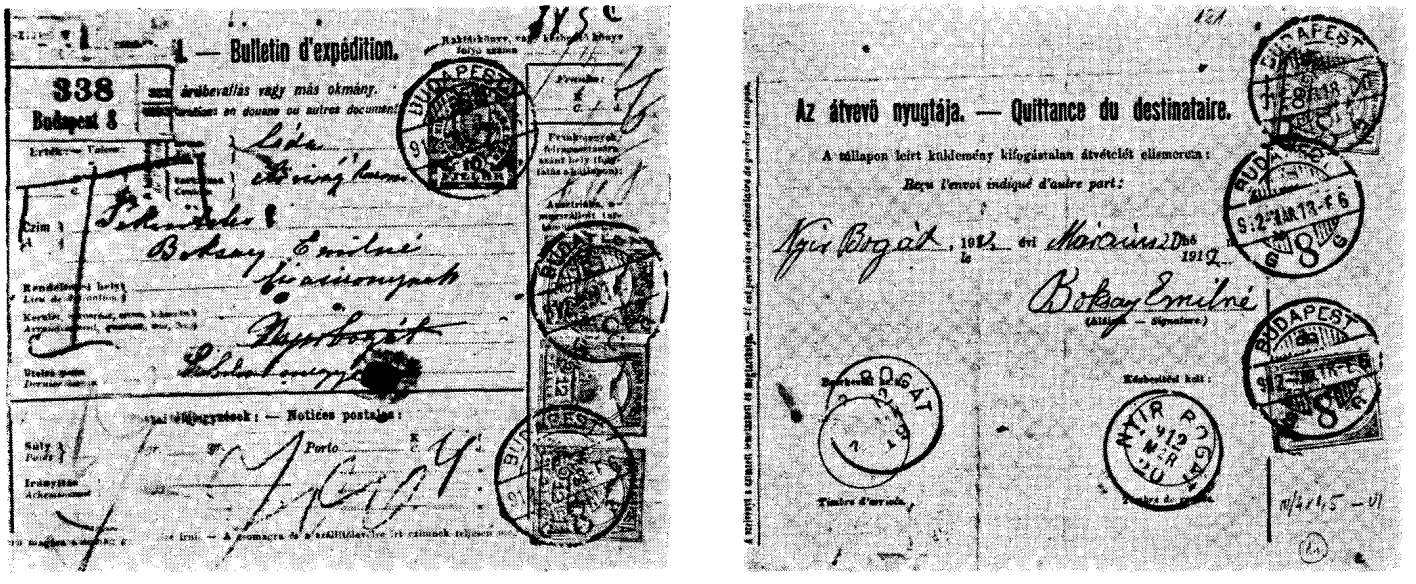
Pl.: az I/6 + 6 f értékpótdíj = 36 +6 = 42 f (4. ábra), ez azonos az I/5 + 12 f utánvét = 30 +12 = 42 f-rel. (5. ábra)

Látszólag tehát azonosak a tarifák, de egymástól jelentősen eltérő szolgáltatást dokumentáló szállítólevelekről van szó.

De ugyanilyen módon fordulhat elő pótdíjas szállítólevél díjszabásának azonossága az ugyanabba, vagy más távolsági fokozatba tartozó csomag súlyportójával. Pl.: I/19 + 6 f értékpótdíj = 1,14 K + 6 f = 1,20 K, ez azonos a vele egy távolsági fokozatba tartozó I/20 = 1,20 K-val, de ugyanígy a más távolsági fokozatba tartozó II/10 = 1,20 K-val is.

A fenti példák alapján is indokolt az azonos díjszabású szállítólevelek alapos vizsgálata, azok helyes besorolása, mert eltérő gyakoriságuk miatt különbözőképpen értékelendők. A díjszabások feldolgozásánál más fontos és érdekes szempontokat is figyelembe kell venni. Ezek az alábbiak:

A hivatalos küldemények kedvezményeit a posta a csomagszállítás területére is kiterjesztette, azaz díjmentesen szállította azokat. Azonban ebben az esetben is volt kivétel, amire példa egy hivatalos csomag



6/a és b ábra. Terjedelmes csomag kézírásos „T" jelölése a másfélszeres súlydíj számításával.

portóköteles szállítólevele (1 db a vizsgált anyagban). *Terjedelmes csomagok*: azokban az esetekben, amikor a csomag bármely mérete az 1,5 m-t meghaladta, a posta azokat (helyigényük miatt) terjedelmesnek minősítette és azoknál a különleges kezelés miatt a mindenkori súlydíj másfélszeresét számolta. Ezeknek a csomagoknak előfordulási aránya a vizsgált anyagban alig 1%, azok is inkább az alacsonyabb távolsági fokozatokban. Ez a tény is arra enged következtetni, hogy a másfélszeres súlydíj miatt a nagyobb távolságokra küldött csomagok magasabb díjait a feladó általában nem vállalta.

A terjedelmes csomagokat különleges kezelésű szállítólevéllel továbbították. Általában kézírásos „T"-vel jelölték a különleges szállítmányt igazoló űrlapot, melyen sok esetben a másfélszeres portó kiszámítását is rögzítették. (6. ábra)

Helybe küldött csomagok: jellemzőjük előfordulási ritkaságuk (mindössze 1 db), s ezért csak következtetni lehet arra, hogy a földrajzilag elszórt, nagyobb települések (inkább városok) forgalmában fordulhatnak elő. Ezek díjszabását az I. és a II. távolsági fokozat súlydíjai alapján állapították meg.

Külföldre küldött csomagok: ritkaságukról a fejezet elején már szó esett. Ez elsősorban azzal magyarázható, hogy a magas díjszabások miatt a szállítóleveleken felhasznált, valószínűleg nagy címletű bélyegeket a gyűjtők leáztatták. Emiatt nehéz a fennmaradt teljes szállítólevelekről reális értékítéletet alkotni. A legtávolabbra küldött legnagyobb súlyú cso-



7. *ábra.* A IV. távolsági zónába küldött 15,5 kg-os csomag 4 K 56 f-es szállítólevele.



8. *ábra.* Express-sürgős csomag: 60 f a súly-, 50 f az express és 1 K 20 f a sürgősségi díj (2 K 30 f).

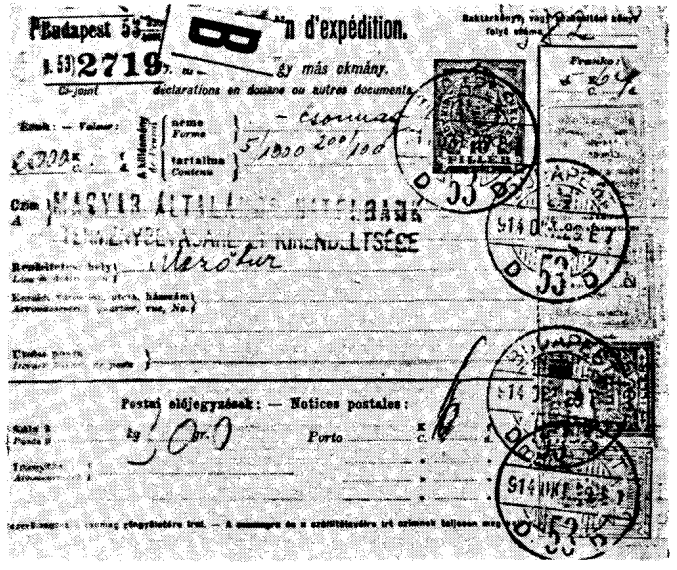
mag szállítólevelét mutatja a 7. ábra. (A felsorolt esetek kimutatását lásd az 5. táblázatban.)

A külön szolgáltatások pótdíjaival terhelt szállítólevelek:

Express-szolgáltatást elsősorban fontos küldemények, vagy élelmiszert (főleg idényszerű gyümölcsöt, húsfélét) tartalmazó csomagok esetén kért a feladó. Az express-szolgáltatás egy kivételes példáját mutatja a 8. ábrán bemutatott szállítólevél, amelyen az expressdíjon felül még 1 K 20 f sürgősségi pótdíjat is számoltak. A csomagonkénti 50 f express-pótdíj nem jelenthetett különösebb anyagi terhet a feladónak, mégis jellemző előfordulásukra, hogy itt csak az I. és II. távolsági zónába küldött csomagoknál fordulnak elő.

Értékpótdíjas küldemények esetén külön szempont lehet az értékpótdíj nagyságrendje szerinti besorolás. Ezt a szolgáltatást általában értékesebb tárgyak vagy pénzküldemény feladásakor kérte a feladó. Jellemző esetként szolgálhat egy mindössze 90 g-os ékszerküldemény, ill. egy 25 000 K pénzt tartalmazó csomag szállítólevele. (9. ábra) Fontos megjegyezni, hogy értékbiztosítást nem lehetett kérni abban az esetben, ha egy szállítólevéllel több csomag lett feladva.

Utánvételes szállítólevelek: hasonló módon vizsgálhatók, mint az értékpótdíjasok, hisz ez esetben az utánvételi összeg után járó jutalék emelkedése szerint lehet besorolni, ill. értékelni azokat. A vizsgált esetekben ez 63 K és az azután járó 32 f utánvételi jutalék összegig terjed. Ezen szolgáltatásra is vonatkozik a megállapítás, miszerint utánvételes szállítólevélen sem lehetett egyszerre több csomagot feladni. A feldolgozott anyagban ez a leggyakrabban (99 esetben) igénybe vett szolgáltatási forma.



9. ábra. 25 000 K pénzküldemény szállítólevele. 60 f a súlydíj, 5 K 4 f az értékpótdíj = 5 K 64 f. Leróva 5 K-s, 60 + 2 × 2 f-es „MÁH" perforációjú bélyegekkel. (B a betétcsomag jelzője: kis terjedelműknél fogva pénzeszacskóban elférnek)

A lehetséges szolgáltatások együttes igénybevételére a vizsgált esetek közül nagyon ritkán került sor. Értékpótdíjas és utánvételes szállítólevél (10. ábra) mindössze 2 db, express- és értékpótdíjas nem, míg express és utánvételes (11. ábra) is csak 2 db fordult elő. Találkozunk olyan esetekkel is, amikor a szabályos távolsági fokozatba sorolt, ismert súlyú csomag díjszabását tévesen állapították meg. Ez olyan szubjektív hibákból eredhet, amikor a postamester a súlydíj megállapításakor a táblázatot „elnézte", vagy az egyéb szolgáltatások pótdíjait rosszul számította ki. Talán ilyen véletlennek köszönhető a 12. ábrán bemutatott szállítólevél, ahol a tévesen megállapított tarifát különleges bérmentesítéssel rótták le.



10. ábra. Értékbiztosított és utánvételes csomag szállítólevele. 60 f a súly-, 12 f az utánvétel, 6 f az értékbiztosítás díja = 78 f.

A szállítólevelek értékelésénél fontos szempont az adott díj lerovásának módja, valamint az, hogy ez milyen bélyegekkel történt.

A díjlerovás módja szerint megkülönböztethetünk

— a csomag feladásakor bérmentesített
— a csomag kézhezvételekor részben vagy egészben utólag fizetett (portós) szállítóleveleket.

Mindkét esetben alul- ill. túlbérmentesítések is előfordulhatnak.

Portózás esetén annak több formája ismeretes:

— a teljes díjat a címzett készpénzfizetésű portóval fizette (13. a), b) ábra);
— a díj részbeni lerovása bélyeggel a közbeeső vagy érkeztetési postahivatalban történt, a fennmaradó



11. ábra. Expressz-utánvételes szállítólevél. A súlydíj 72 f, az utánvétel 18 f, az expresszdíj 50 f = 1,40 K.



12. ábra. 17 kg-os csomag szállítólevele. A súlydíjat tévesen, a 16 kg-os csomagnak megfelelően állapították meg (1,92 K) és rótták le 50 f-es hármascsíkkal, melyek közül az egyik bélyeg a 35/50 f-es tévnyomat. (A szabályos díjkezelés 2 K 4 f lett volna!)

részt a címzett készpénzfizetési portóval egyenlítette ki;

— a díj lerovása részben feladáskor történt bélyeggel, a fennmaradó részt utólag bélyeggel (14. ábra), vagy készpénzzel elégítették ki.

A feldolgozott anyagban távolsági fokozatonként megoszló portós küldemények száma (17 db) aránylag magas. (5. táblázat)

Alul- és túlbérmentesítés, amikor is a szabályosan megállapított díjtól eltérően ragasztottak bélyeget a szállítólevélre. Ez figyelmetlenség következménye is lehetett (15. ábra), de olyan esetekben is előfordult, amikor az adott díjat a rendelkezésre álló címletekkel nem tudták leróni.

A bélyegek felhasználásának módja

Egy adott díjszabáson felül számtalan bérmentesítési változat fordulhat elő, ezért nem közömbös, hogy a szállítólevélen milyen bélyegek vannak. Erre a korszakra ez különösen igaz, hisz több kiadás, többféle címlete kerülhetett felhasználásra.

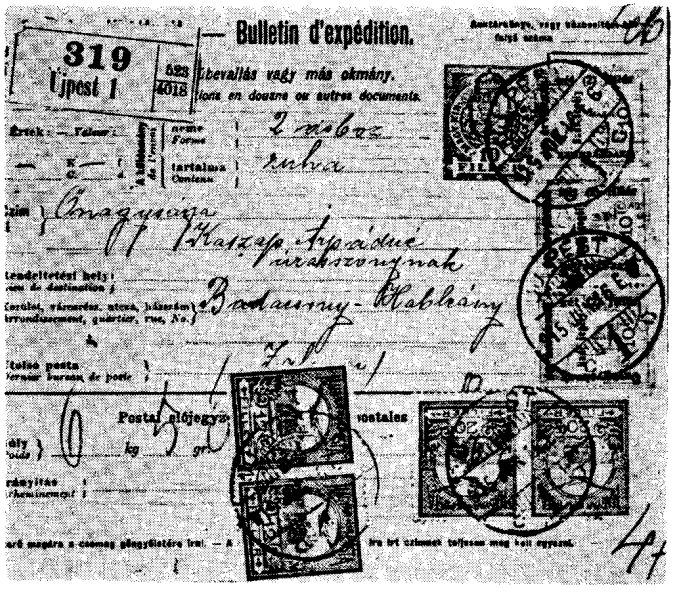
Ezt a feldolgozást a bérmentesítésre használható bélyegek kiadásának sorrendjében célszerű kezdeni. Így — ritkábban — az is előfordulhat, hogy az 1900. jan. 1-től érvényes tarifákat csak és kizárólag kr-os bélyegekkel rótták le.



13/a, b, ábra. A teljes tarifát az átadó-vevény szerinti kimutatás alapján készpénzfizetésű portóval egyenlítette ki a címzett.

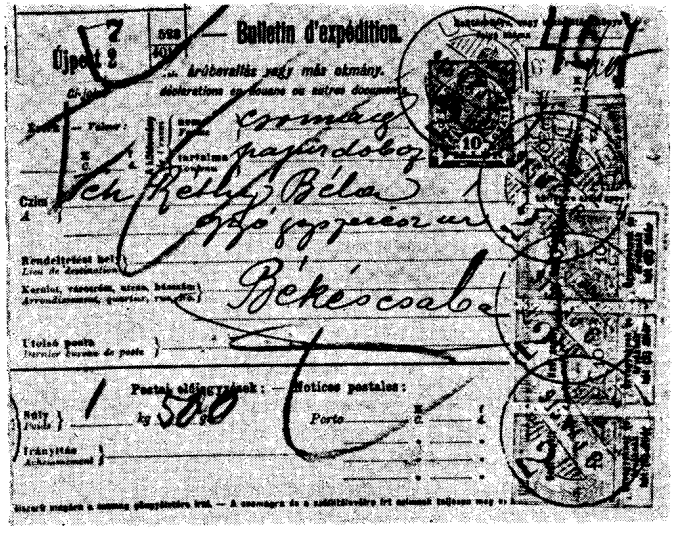


14. a, b, ábra. III/6 = 84 f-es csomag portós szállítólevele. 80 f-t feladáskor, a hiányzó 4 f-t kézbesítéskor (bélyeggel) rótták le.



15. ábra. II/7 = 84 f-es csomag túlbérmentesített szállítólevele: 2 × 20 + 2 × 12 + 3 × 10 = 94 f, 10 f díjtöbblettel leróva.

Hasonlóan nagy becsnek örvendenek a kr-os bélyegekkel vegyes frankatúrák. A levélborítékrajzú bélyegek 1900. szept. 30-ig voltak forgalomban, így 9 hónapig volt lehetőség az 1900-as kiadású bélyegekkel vegyes bérmentesítésre. Ez esetben a lerótt díjat — a különböző pénznemek miatt — ellenőrizni kell (1 kr = 2 fillér). Az ebből az időből fennmaradt szállítólevelek is ritkák. 1900 október 1-től (ha csak a kr-os bélyegek időn túli felhasználásának esete nem forog fenn), az árvíz-bélyegek megjelenéséig csak a turulos bélyegek fordulhatnak elő bérmentesítésként. A századfordulót követő időszak forgalmi bélyegei közül a mai napig is páratlan felhasználási területtel bíró (17 évig) turulos kiadások nagyon sok érdekes bérmentesítési változatot eredményeztek. Ezek feldolgozásánál a besorolást az egymást követő kiadásonként célszerű





16. ábra. 60 f-es díjszabások bérmentesítési változatai.

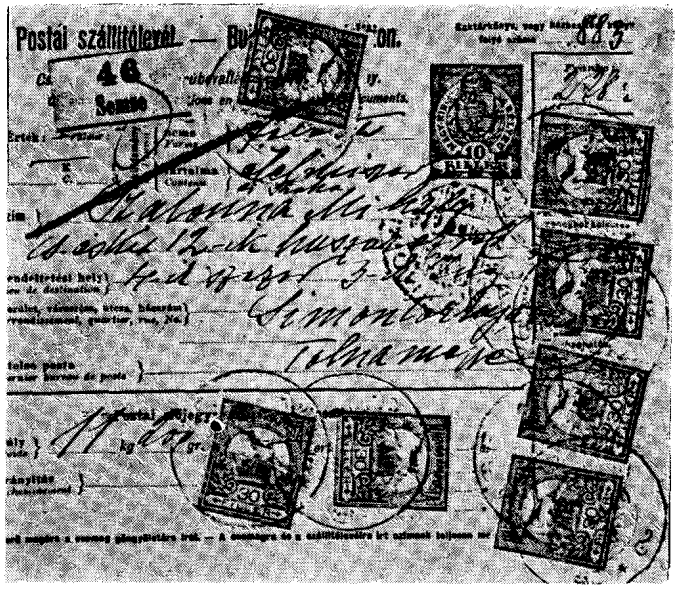
elvégezni, lehetőleg egy adott díjszabáson bemutatni azokat. Érdekesek és kevésbé gyakoriak azok a bérmentesítések, amelyeken különböző kiadású turulos bélyegek fordulnak elő, (esetünkben 3—3 db, az I. és a III. zónából — 5. táblázat). Ilyenkor elkerülhetetlen a vízjelek megállapítása, ami nagy gyakorlatot, a vízjelállások alapos ismeretét igényli. Nehezíti a helyzetet az, hogy a bélyegek aránylag vastag űrlapra vannak felragasztva. A vizsgálatnál a benzinnel történő, vagy a fénytörésen alapuló azonosítás a járható út, de még sok esetben (pl. az V. és a VI. vízjel megkülönböztetése) ezekkel az eljárásokkal is bizonytalan a vízjel meghatározása.

1913 után — főleg a Hadisegély bélyegek megjelenésével — egy újabb és változatokban bővelkedő vegyes bérmentesítési korszak kezdődött. A felhasznált címletek változatossága is sajátos vonása a szállítóleveleknek. Ezek megítélésénél a belkezelési jelleg fontos szempont, hisz a levélpostai küldeményekkel szemben a változatosabb tarifák többféle címlettel történő lerovásának lehetősége miatt gyakoribbak a többes és a színes frankatúrák (16. a), b) ábra).

Célszerű elemezni a felhasznált címletek ritkaságát, összefüggéseit (csíkban, tömbben) és más címletekkel előforduló gyakoriságát. A 3, vagy több színű frankatúrák száma a vizsgált anyagban viszonylag magas. Háromszínű: 87 db, négyszínű: 26 db. Egy ötszínű bérmentesítés azonban már itt is ritkaság (össz.: 2 db — 17. ábra). Érdekesek az összefüggő csíkkal, tömbbel lerótt többes bérmentesítések. Ezek nem feltétlenül magas díjtételűek, mert adott esetben aránylag kis díjösszegeket is kisebb címletekkel róttak le.

Ismeretesek olyan felhasználások, ahol a teljes bérmentesítés azonos bélyegekből áll (pl: 60 f = 6 × 10 f, 10 × 6 f és 12 × 5 f).

A leggyakoribbak (ezt már a díjszabások tárgyalásánál is láttuk) a 30 f-es és a 60 f-es tarifák, melyek túlnyomó részénél 1 db bélyeget használtak.





17/a, b, ábra. Ritka bérmentesítés 5 címlet felhasználásával.

Különlegességek azok a szállítólevelek, amelyeken a különböző bélyegkiadások általában (vagy a csomagszállításnál is) ritkán felhasznált címletei fordulnak elő. Ezek pl. a helyi ajánlott levél bérmentesítésére szolgáló 16 f-es, valamint a 70 és a 80 f-es bélyegek, arról nem is beszélve, ha ezek a címletek vegyes bérmentesítésként fordulnak elő.

A szállítólevelek feldolgozását a tarifális, ill. bérmentesítési szempontok együttes figyelembevételével kell végezni, ill. értékelni. Alapvető elem a díjtétel, de a bélyegek — esetenkénti rendkívüli — felhasználásával (még ha az egyébként gyakori díjszabás is) a bérmentesítés miként je léphet előtérbe. *A lényeg a két szempont együttes mérlegelésével kialakított helyes értékítélet.* Egy adott időszak szállítóleveleinek feldolgozását példázhatja a tarifarendszer minél teljesebb bemutatása, de egy gyűjtemény ezeken túl a bérmentesítések összefüggéseinek, változatainak bemutatásával válik teljessé.

A szállítólevél-bérmentesítések szerteágazó, még fel nem kutatott területeket biztosítanak a gyűjtők számára, nemcsak a feldolgozott időszakban, de később is, sőt napjainkban is.

Ez a tanulmány egy kis lépés ezen az úton, jelezve azt, hogy még sok a tennivaló és a lehetőség, amely csak a gyűjtők által, a nyilvánosság elé tárva válhat a filatelista fejlődés szolgálatára.

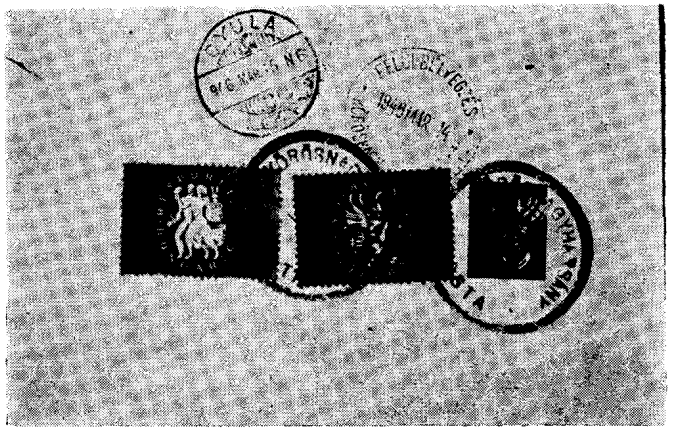
FIGYELMÉBE AJÁNLJUK

„Több száz inflációs levelem között csupán egy van, amelyen a keltezést nem a megszokott módon alkalmazták. Nem kézírással és nem is gumibélyegzővel, hanem az ábrán bemutatott módon.

A szokásos gyakorlattól Kőrösnagyharsány község eltért. Itt feladtak egy levelet a közeli Gyulára. A feladáskor 3 db bélyeg érvénytelenítésére Kőrösnagyharsány Posta gumibélyegzőjét használta. De a gumibélyegzők lenyomatába nem írta be kézzel (tintával vagy ceruzával) a keltezést, mint ahogy ezt ebben az időszakban a többi hivatalok tették, hanem a község tulajdonában levő „Felülbélyegzés + Kőrösnagyharsány község + 1946. Március 14." bélyegzést alkalmazták. Megítélésem szerint ezt kényelmi szempontból tették, mert ebben az időben a 8. sz. díjszabás szerint egy 20 gr-os levél 20 000 Pengőbe került. Így az esetek többségében sok bélyeggel történt a bérmentesítés, és több bélyegzés került egy levélre. A bélyegzőlenyomatokba pedig kézzel egyenként be kellett volna írni a dátumot. Ezt kerülték el azzal, hogy a „Felülbélyegzést" csak egyszer nyomták rá, hiszen annak acélmetszete volt, tehát tisztán és jól olvasható lenyomatot eredményezett. Itt is két gumibélyegző-lenyomat látható dátum nélkül.

Mivel érdekes, ötletes megoldásnak tartom, jó lenne behatárolni azokat a postakezelési helyeket, amelyek ezt az eljárást követték. Bizonyára több kis hivatal alkalmazta ezt.

Lipták István, Békéscsaba"



Az első világháborús és 1919-es, valamint a második világháború alatti tábori postabélyegzők összefüggései

FEHÉR ENDRE

Az első világháború idején, 1919-ben és a második világháború alatt használatba került tábori postabélyegzők összefüggései gyűjtői szempontból nagyon sok érdekességet tartalmaznak.

Az első világháború idején a magyar szövegű „TÁBORI POSTAHIVATAL" feliratú bélyegzőkből indaszerű díszítéssel 86 db A, B, C ellenőrző betűvel jelöltből 39 db, a, b, c ellenőrző betűvel jelöltből 33 db került használatba. Ezeken kívül még a „TÁBORI FŐPOSTAHIVATAL" feliratú, indaszerű díszítéssel készült bélyegzőkből 6 db, A és B ellenőrző betűvel készültből 1—1 db; a „HADTÁP POSTAHIVATAL" feliratú, indaszerű díszítéssel készült bélyegzőkből 37 db, nagy ellenőrző betűvel készültből 9 db. Az eddig felsoroltak darabszáma összesen 212.

Ezekenek a tábori postabélyegzőknek a belső, felső körcikke és alsó körszeletei vonalkázottak, de egyikében sem szerepel díszítőelemként a korona. Az 1890—92-től készült magyar postabélyegzők közül már nagyon kevés készült korona nélkül. Közös jellemzőjük az alsó körszeletek között elhelyezett számjegyek jellegzetesen egységes alakja, méretarányai, egyes vonalrészek vastagításai. Mindez egységes gyártót és gyártási időszakot tükröz.

Az első világháború idején tartalékbélyegzők is készültek, amelyek akkor nem kerültek használatba. Azonban már ebben az időben is voltak fanatikus táboriposta-gyűjtők, akik mindent elkövettek, hogy ezeknek a lenyomatait is megszerezzék akár szívesség bélyegzés formájában is, bár létük akkor katonai titoknak minősült.

Gyűjtői éveim során két nagy táboriposta-gyűjtőnek az anyagához sikerült hozzájutnom. Mind a kettőben a ténylegesen futott küldemények jól ismert tábori posta bélyegzésein kívül megtaláltam a tartalék — de akkor használatban nem volt — bélyegzők lenyomatait is. Amikor ezeket a bélyegzéseket alaposan áttanulmányoztam, akkor ismertem fel, hogy ezek a második világháborút közvetlen megelőzően és a hadműveletek során, a Kárpátalján 1939-ben, az erdélyi 1940-es és a délvidéki 1941-es bevonulások alkalmával, valamint 1941-től a Szovjetunió elleni háború idején használatba kerültek.

Az egyik 92 darabból álló bélyegzésgyűjtemény bevezetőlapjának hátoldalán a felirat: „Rácz-Rónay Károlytól származó, használatban nem volt magyar tábori postabélyegzők" és felsorolva a 92 bélyegző száma. A Magyar Bélyegek Monográfiája I. kötetében Kostyán Ákos ismerteti és méltatja Rácz-Rónay Károly gyűjtői és kutatói munkásságát. Ő az Első Ma-

gyar Bélyegzőgyár Rt (a Klassohn cég) alkalmazottja, majd benősülés révén társtulajdonosa volt. Ez azt jelentette, hogy a bélyegzőgyárban készült bélyegzőkről saját részére is készíttetett lenyomatokat.

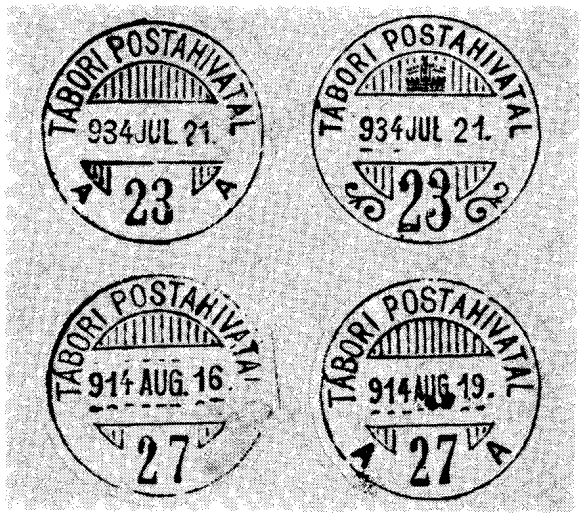
A 92 db bélyegzés közül 78 db megíratlan, drapp színű Feldpostkarte feliratú, feltehetően osztrák magánkiadású, 8 idegen nyelven feltüntetett feladójú levelezőlapra van nyomva. Némely bélyegzésen nagyobb, másokon kisebb a számok magassága. A nagyobbaké 7,2—8,4 mm, a kisebbeké 5,1—5,3 mm között váltakoznak.

A 92 db bélyegzés közül 14 db ugyancsak megíratlan, halványzöld színű „TÁBORI POSTAI LEVELEZŐLAP (Doposnica za bojnu postu") feliratú, hivatalos, magyar kiadású, magyar és horvát nyelvű levelezőlapra van rányomva. E lapok előállítójaként a „M. Kir. állami nyomda, Budapest, 1918" van feltüntetve. Ezzel szemben a bélyegzések dátumai a háború különböző éveit, hónapjait és napjait mutatják, amelyek feltehetően a bélyegzések készítési dátumait igazolják, de azt is, hogy ezek a háború utolsó éveiben készült szívességbélyegzések. Másrészt valószínűvé teszik, hogy ezek nem a Klassohn cégnél készültek és Rácz-Rónay is szívességi alapon jutott hozzájuk. Ennek a 14 db-nak is a számmagasságai között feltűnő eltérések mutatkoznak: 6,4 mm és 8 mm között váltakoznak. Ezek közül

3 db indaszerű díszítéssel, korona nélkül;
3 db indaszerű díszítéssel, koronával;
1 db díszítőelem és korona nélkül;
4 db ellenőrző betűvel, korona nélkül és
3 db ellenőrző betűvel és koronával készült.

Mind a 14 bélyegző alkalmazásra került az 1939—1944-es évek során.

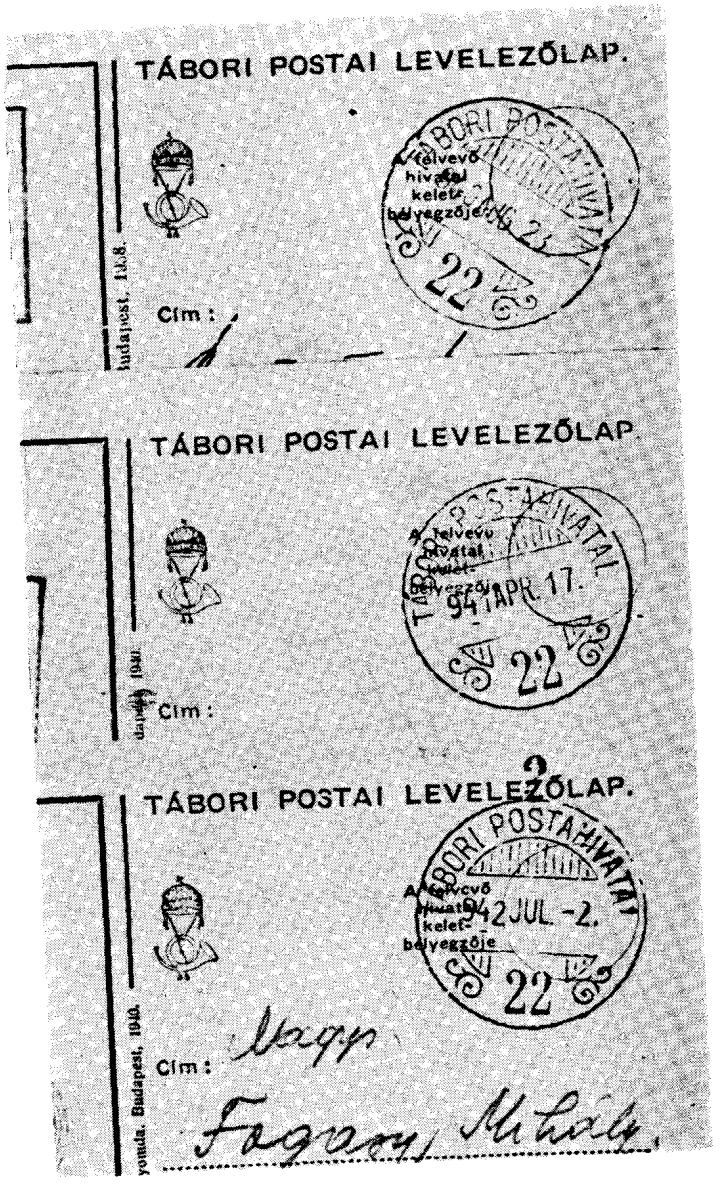
A másik, 52 db-ból álló tábori postai bélyegzésgyűjtemény egyszerűbb kivitelű. A bélyegzés vonalát követően körbevágva, majd fotópapírra vannak felragasztva.



Az első világháború idején készült, de fel nem használt, tartalékbélyegzők hiányzó számait új rendszer szerint 1934-ben és 1936-ban egészítették ki. A hiányzó számokat új, vonalkák nélküli, de mindet koronával díszített bélyegzőkkel pótolták. Ezek mind nagy számokkal, 7,2 mm—8,2 mm számmagasságokkal készítették. A második gyűjtemény szívességbélyegzései is ezekből származnak. Feltehetően a hiányzó új bélyegzők pótlásának elkészültekor a régi, megmaradt vonalkás bélyegzőkről is készítettek új dátumokkal lenyomatokat. Ezekben a 934 vagy 936-os évszámok szerepelnek. Alaposabb vizsgálat azt igazolja, hogy a dátumváltozás úgy történt, hogy a bélyegzőben az 1-es szám helyére a 3-ast hajtották előre, így a 914-ből 934 lett. Két bélyegzőnél, a 27 és a 27A számúaknál az 1-es számot elfelejtették előrehajtani, ezért a gyűjteményben levő bélyegzőlenyomat az eredeti készítési időt, 914. aug. 16. ill. 914. aug. 19. mutatja.

Az első, 92 darabos és a második, 52 darabos szívességbélyegzés-gyűjteményben 16 db tábori postabé-


Tábori posta.
RI POSTAI LEVELEZŐLAP.
TÁBORI POSTAHIVATAL
1919 JUL -2.
SV 21 V2
TÁBORI POSTAI LEVELEZŐLAP.
A felvevő hivatal kelet-bélyegzője
1940 AUG 30.
SV 21 V2
Cím:


TÁBORI POSTAI LEVELEZŐLAP.
A felvevő hivatal kelet-bélyegzője
SV 22 V2
Cím:
TÁBORI POSTAI LEVELEZŐLAP.
TÁBORI POSTAHIVATAL
1941 APR 17.
SV 22 V2
Cím:
TÁBORI POSTAI LEVELEZŐLAP.
A felvevő hivatal kelet-bélyegzője
1942 JUL -2.
SV 22 V2
Cím:





lyegző száma egymással azonosítható, amelyeknek a rajza, a számok nagysága és az indaszerű díszítések formája mind megegyeznek a dátumoktól függetlenül.

Az első világháború idején készült és a második világháború folyamán felhasznált, kisebb számú tábori postabélyegzők számai a következők voltak: 21, 21 A, 22, 22 A, 23, 23 A, 24, 24, 24 A, 25, 25 A, 26, 26 A, 27, 27 A, 40, 40 A, 61, 61 A. Összesen 19 db. A 24-es számúból kétféle ellenőrző betű nélküli létezett, ezt a 4-es szám formája és az indaszerű díszítés különbözősége árulja el.

A felhasznált nagyobb számú tábori postabélyegzők a következők voltak: 23, 25, 35, 35 b, 45, 45 a, 51, 51 A, 52, 52 A, 62, 62 A, 64, 64 b, 65, 65 b, 66, 66 b, 67, 67 b, 101, 101 A. Összesen 22 db.

A kisebb számú 21, 22, 23, 24, 25 számú bélyegzőket 1919-ben a Vörös Hadsereg tábori postahivatalai használták először.

Az első világháború idején készült, és a második világháború előtt Kárpátalja (1939. III. 26—IV. 26.), Erdély (1940. VI. 4—X. 18.), Délvidék (1941. IV. 10—





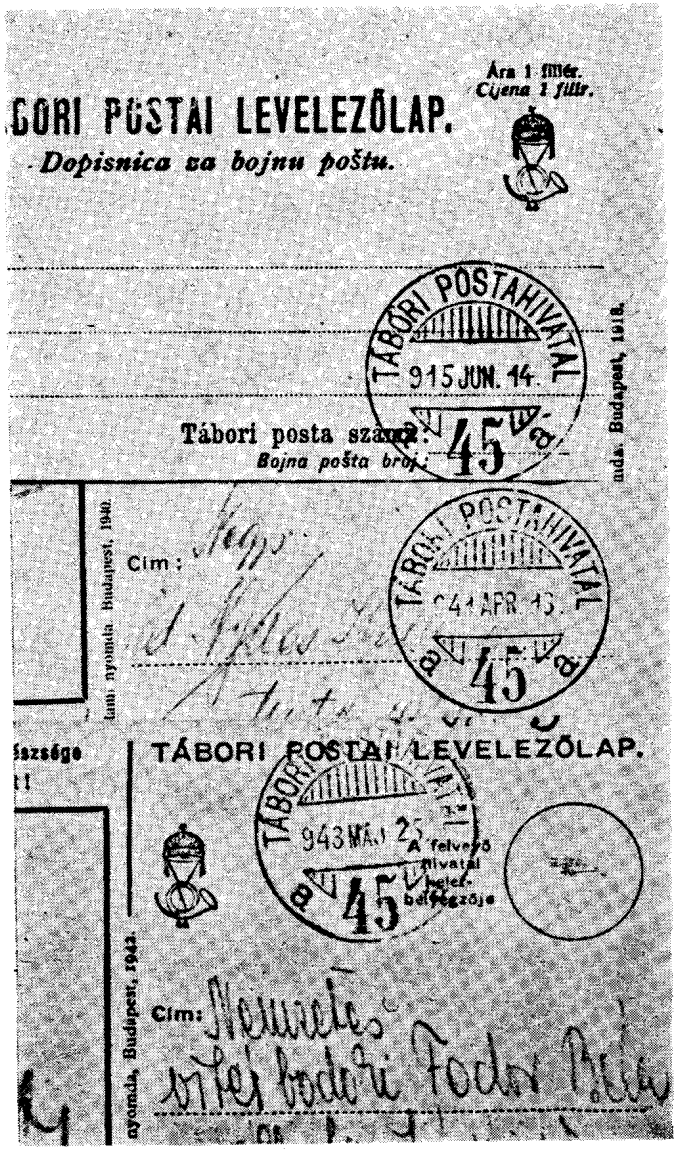
VI. 12.) bevonulásai, majd a Szovjetunió (1941. VI. 21—1945. IV. 4.) elleni háború idején felhasznált, vonalkázott tábori postabélyegzők számai sorrendben a következők voltak:

Kárpátalján a 21, 21 A, 27, 66 díszítés nélküli, 67 és 67 b számú vonalkás bélyegzőket használták.

Erdélyben a 21, 21 A, 22, 22 A, 23 koronás, 23 A, 24, 24 A, 25 koronás, 25 A, 26, 26 A, 27, 27 A, 35, 35 b, 40, 40 A, 45, 45 a, 51, 51 A, 52 koronás, 52 A koronás, 61 díszítés nélküli, 63 A, 64 koronás, 64 b koronás, 66 díszítés nélküli, 67, 67 b, 101 és 101 A vonalkás bélyegzőket használták.

Délvidéken a 21, 21 A, 22, 22 A, 23 koronás, 23 A, 24, 24 A, 25 koronás, 25 A, 40, 40 A, 45, 45 a, 51, 51 A, 101 és 101 A számú vonalkás bélyegzőket használták.

A Szovjetunióban használt bélyegzők számai rátét alkalmazásával megváltoztak. 1-es vagy 2-es számok felhasználásával háromjegyűek lettek. Ezek sorrendben a következők: 222, 122 A, 223 koronás, 123 A, 125 A, 126 A, 135 b,. A következő négy szám egy ideig nem változott: 40, 40 A, 45, 45 a. Tehát ezeket átalakítás nélkül használták, de később ez utóbbi kettőt 245 ill. 245 a-ra változtatták. Rátéttel használták még a 261 díszítés nélküli, 262 koronás, 262 A koronás, 263 díszítés nélküli, 263 A, 264 koronás, 264 b koronás, 265, 265 b, díszítés nélküli, 266 b bélyegzőket és 67 b átalakítás nélkülit.


Ára 1 fillér.
Cijena 1 fillir.
TÁBORI POSTAI LEVELEZŐLAP.
Dopisnica za bojnu poštu.
TÁBORI POSTAHIVATAL
915 JUN. 14.
Tábori posta száma:
Bojna pošta broj:
45
Cím:
TÁBORI POSTAI LEVELEZŐLAP.
TÁBORI POSTAHIVATAL
943 MÁJ 25
A felvevő hivatal kelet. bélyegzője
45
Cím:


TÁBORI POSTAHIVATAL
914 OKT. 13.
Tábori posta száma:
Bojna pošta broj:
52
TÁBORI POSTAI LEVELEZŐLAP.
A felvevő hivatal kelet bélyegzője
TÁBORI POSTAHIVATAL
940 JUN. 12.
52
Ára 1 fillér.
Cijena 1 fillir.
TÁBORI POSTAI LEVELEZŐLAP.
Dopisnica za bojnu poštu.
TÁBORI POSTAHIVATAL
914 SEP. 29.
52
TÁBORI POSTAI LEVELEZŐLAP.
TÁBORI POSTAHIVATAL
940 JUN. 10.
52



A fent közöltek azt bizonyítják, hogy a sokszor lebecsült szívességbélyegzéseknek nagy dokumentáló értékük van. Ha a két fent idézett gyűjtő ezeket nem gyűjtötte volna össze a megfelelő időben, soha nem derült volna ki, hogy az első világháború idején készült tartalékbélyegzőket használták a második világháborúban.

Mint minden kutatásnak, ennek is lehetnek még kiegészítésre vagy pótlásra váró részletei. Éppen ezért kiegészítéseket, hozzászólásokat szívesen fogad a szerző és a szerkesztőség.

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

Index

The present issue deals with postal cancellations due to their increasing popularity. This is practically a follow up the researches laid down in the Monography of Hungarian Stamps and that of Mr. Ákos Kostyáns' activity.

1 *Endre Szép: Proposal for grouping new cancellation types*

Orders in his article the postal cancellations started to be used from 1967 to 1983 into groups of types in accordance with the system of Ákos Kostyán.

2 *István Glatz: The first parcel post rates and frankings of the „Korona-fillér" period*

The study shows various interesting possibilities — based on postal documents and statistical data — which can be achieved with this still available material.

3 *Endre Fehér: Correlations between field postal cancellers of WW I, of 1919 and of WW II*

The author shows the use of some spare field post cancellers manufactured during WW I, but not used then, in 1919 as well as from 1939 on.

Sommaire

Dans ce présent numéro le Bulletin, vu la popularité toujours plus grande des oblitérations postales dans les milieux philatéliques, désire continuer l'oeuvre de M. Ákos Kostyán, qui a eu son épilogue dans la Monographie des Timbres Hongrois.

1 *Endre Szép: Propositions sur le classement des nouveaux types d'oblitérations de timbres*

Sur base de l'Étude d' Ákos Kostyán sur le classement en question effectue ce rangement par groupes de types pour les oblitérations postales utilisées depuis 1967.

2 *István Glatz: Les premiers tarifs et affranchissements postaux pour les paquets de la période Korona-fillér*

Cette étude présente, sur base de documents postaux originaux et un travail de statistique les possibilités offertes aux collectionneurs par l'étude du matériel postal encore accessible.

3 *Endre Fehér: Rapports entre les oblitérations de la première guerre mondiale et 1919 ainsi que celles de la poste militaire durant la seconde guerre mondiale*

L'auteur présente comment les cachets d'oblitération de réserve préparés au cours de la première guerre mondiale et qui n'avaient pas été utilisés trouvèrent leur emploi en partie en 1919 et à partir de 1939 dans les bureaux de la poste militaire.

Inhaltsverzeichnis

Diese Nummer beschäftigt sich mit postalischen Abstempelungen, infolge der ständig wachsenden Interesse für diesen. Die Artikel sind grössenteils Weiterentwicklungen der mit der Monographie der Ungarischen Briefmarken abgeschlossenen Forschungen. Die Verfasser setzen nun die Arbeit von Ákos Kostyán fort.

1 *Endre Szép: Entwurf zur Einordnung von neuen Stempeltypen*

Der Verfasser ordnet in seiner Studie die zwischen 1967 und 1983 neu zur Verwendung gekommene postalische Stempel ein, uzw. auf Grund des Systems von Ákos Kostyán, laut Typengruppen.

2 *István Glatz: Die ersten Postpaket-Tarifen und Frankierungen „Korona-fillér" Epoche*

Die Studie zeigt an Hand originaler postalischen Dokumente sowie einer statistischen Bearbeitung die vielen Merkwürdigkeiten dieses noch zugänglichen Materials.

3 *Endre Fehér: Zusammenhang zwischen den Feldpoststempel des Ersten Weltkriegs, von 1919 sowie des zweiten Weltkrieges*

Der Author presentiert wie die noch während des I. Weltkrieges gefertigten, jedoch nicht verwendeten Reservestempel einerseits in 1919 andererseits ab 1939 in Feldpostämtern verwendet wurden.

СОДЕЖАНИЕ

В настоящем номере Бюллетеня продолжается изложение развития ранее законченных научных исследобаний Монографии Венгерских Марок из-за распростронения почтровых печатей. Абторы продолжают деятельность Акоша Коштяна.

1 *Зндре Сеп: Предложение классификации новых типов печатей*

В данной стати абтор на основе работы Акоша Коштяна классифицирует новые почтовые печати, применяемые эксплуатацию в периоде от 1967 до 1983 гг.

2 *Ищтван Глатз: Тарифы и формы оплаты в первой почтовой служде перевозки посылок в эпохе „Корона-филлер"*

В настояшей статьи абтор на основе настояших почтовых документов и статистических данных показывает возможности для коллекционеров найти материалы, боступные в наши дни.

3 *Зндре Фехер: Съязь между военными почтовыми печатями I-ой и II-ой мировой войны и 1919 года*

Абтор показывает, что сделанные во время I-ой мировой войны, но применяемые запасные печати каким образом использовались сначала в 1919 году, потом после 1939 года в военных почтах.

ISSN 0 324—4806
Eng. szám: III/SZI213/1976.

1000 — 84.0574 Ságvári Nyomda, Budapest

Ára: 30,— Ft