Philatelica

85/2



Philatelica 85/2



TARTALOM

Orbán Ferenc (Dánia): Az Osztrák—Magyar Monarchia határátlépő postajáratai

Nagy Ferenc: Wien—Budapest—Wien első páros vontató repülés

Dr. Czencz Sándor: Az 1956. évi soproni felülnyomás

Visnyovszki Gábor: A természetes elemek és a gyűjtői szándék szerepe a küldeményen levő bélyegek értékelésében — I. rész: A magyar bélyegek kézikönyvének értékelési rendszere

Levelekre válaszolva *(Surányi László)*

Figyelmébe ajánljuk
Budapesti helyi csomag szállítólevele
1 koronás portóösszeg-jelzőbélyegző 1903-ból

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
XV. ÉVFOLYAM

Az Osztrák—Magyar Monarchia határátlépő postajáratai

ORBÁN FERENC (DÁNIA)

Az utóbbi időben nagyon kedveltté vált a filatéliai tevékenység azon ága, melyet postatörténeti gyűjtésnek nevezünk. Ennek alapelve a teljes küldeményeken található postai viteldíjak, bélyegzők, kezelési feljegyzések és a postaútvonalak magyarázata.

A postai viteldíjak, ezek lerovására felhasznált bélyegek és ez utóbbiak értéktelenítésére használt bélyegzők már aránylag részletesen fel lettek dolgozva a magyar filatéliai irodalomban. Ezzel szemben kevés adat áll az érdeklődők rendelkezésére a postaútvonalakról.

E szempontból nézve ezen rövid tanulmány csak első kísérletnek tekintendő, mely a téma hatalmas terjedelme miatt csupán az Osztrák—Magyar Monarchia határátlépő postajárataival foglalkozik.

Mivel az Osztrák—Magyar Monarchia fogalma az 1867—1918 közötti időszakot fedi, nyilvánvaló, hogy ezen fél évszázad alatt több változás történt a postaútvonalak földrajzi helyzetében. Noha rendelkezésemre állnak az 1867 óta kibocsájtott postajárati térképek, tanulmányom alapjául mégis az 1901-ben kiadott „Magyarországi Postajáratok" c. művet használtam fel (1), mégpedig azon megokolással, hogy a múlt század végén a vasútépítés a főútvonalakon már befejeződött és így egy általános képet kapunk a témáról.

Nem mulaszthatom el itt a témába vágó, korábban megjelent munkák felsorolását. Nagy feltűnést keltett Reményi Imre: „Osztrák Posta Vas megyében" c. cikke, mely először mutatott rá arra, hogy a múlt század közepén az osztrák Fürstenfeld, Radkersburg és Burgau postahivatalok közvetítették a magyar postát. (Fil. Sz. 76/12). Ugyanezen témával foglalkozik dr. R. Wurth: „Österreichisches Jahrbuch 1983" c. könyvében. A Bécsen átmenő magyar postával „Via Wien" c. jegyzeteim foglalkoznak. (Fil. Sz. 75/1, 78/11, 79/10). Ezen felül megjelent egy „Via Wien, via Graz" c. jegyzet Harkányi Istvántól. (Fil. Sz. 80/4).

Az 1867-es kiegyezéssel létrejött Osztrák—Magyar Monarchia államjogi szempontból egyedülálló alkotás volt.

Postatörténelmi szempontból különösen érdekesek egyrészt a közös külügyből eredő *államszerződések*, melyek közé sorolandók a szakminiszterek közreműködésével idegen államokkal kötött postai és távirdai szerződések, másrészt a közösen intézendő ügyekből eredő, Ausztria és Magyarország között kötött postai és távirda *egyezmények*.

Az osztrák posta első postaszerződését 1777. június 21-én kötötte meg a Szász Választófejedelemséggel. (2)

A magyar posta önállósulásakor, 1867. május 1-én Ausztriának már számos országgal volt postaszerződése. Ezek között nagy jelentőségű volt a „Német-Osztrák Postaegyesület"-beli tagsága.

Az 1867. évi XII. tc. VIII. cikkelye értelmében (3) a jövőbeli *államszerződéseket a közös külügyminiszter köti az uralkodó nevében, mégpedig a szakminisz-*

terek közreműködésével és mindkét törvényhozás utólagos jóváhagyásával.

Szintén nagy jelentőségű postatörténelmi szempontból az 1867. évi XVI. tc. II. cikkelye (4), amely többek között korábban Ausztria által idegen országokkal kötött szerződéseket Magyarországra is kötelezővé teszi. Ez nem csupán kötelességeket, de előnyös nemzetközi jogot is biztosított a magyar postának. Ugyanis *Magyarország ezzel automatikusan az idegen országok szerződő felévé vált.* Ezen államjogi helyzet tette lehetővé, hogy a magyar postaigazgatás közvetlenül levelezett a külföldi postahatóságokkal.

A korábban kötött szerződések mindkét félre érvényes kötelező voltát a később kötött egyezmények változatlanul megismétlik.

Az államszerződéseknek tekintendő postaszerződésekben rendszerint meghatározták azon határállomásokat, ahol a postai átadást végezték.

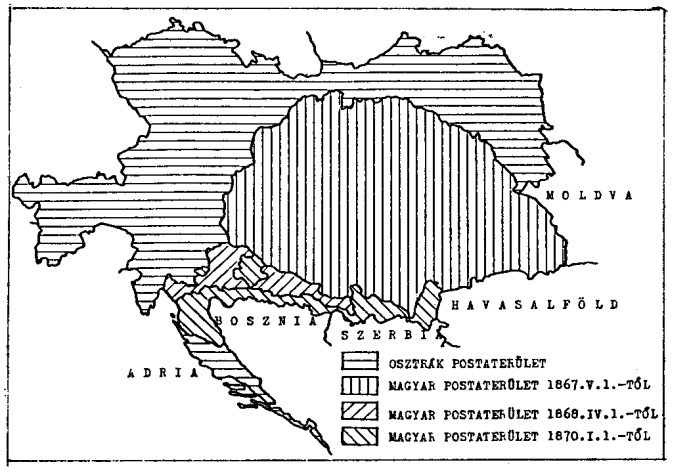
Egy pillantást vetve az *1. ábrára,* azonnal szembe ötlik, hogy az 1867-es magyar postaterületet csaknem teljesen körülölelte az osztrák postaterület. Csupán Moldva és a Havasalföld irányában volt szerződési értelemben idegen határvonal.

Az Egyesült Dunafejedelemségekkel 1868. július 14-én kötött postaszerződés (1869. évi XIV. tc. II. cikk.) (5) a következő átadási helyeket írja elő:

Soósmező (Pojana-serata) és Adjud közt, Filipestin át Brassó és Bukarest közt, Felső-Tömös és Predealon át, Nagy-Szeben és Rimnic közt, Vöröstornyon és Cainein át.

E fenti felsorolásból kihagytam a történelmi Magyarország azon határállomásait, amelyek akkor a katonai Határőrvidékhez tartoztak. Ezek közül magyar átadó hely lett Orsova és Turnu-Severin közt Vercserova, valamint a Duna magyar kikötői a D. D. S. G. hajóin közvetített posta részére.

1871. január 1-én a Katonai Határőrvidék Magyarországhoz kapcsolásával a magyar postaterület határos lett a szerb postaterülettel. Az 1856-os párizsi béke értelmében Szerbia autonómiát kapott, noha 1878-ig török garnizonok voltak területén. A határ menti átadóútvonalakat a Szerb Fejedelemséggel 1868. december 14-én kötött (1869. évi XIII. tc. II. cikk) (6) postaszerződés határozta meg, ezek



1. ábra. Az Osztrák—Magyar Monarchia postaterületei

1. Zimony és Belgrád között,
2. Klenak és Sabatz között,
3. Kubin és Szendrő (Smederovo) között,
4. Bazias és Gradistye között, valamint
5. Orsova és Tekija között voltak.

Még egy külországgal lett Magyarország határos 1871-ben, az akkor török fennhatóság alatt álló Boszniával. A múlt században pusztító járványok miatt, de katonai okokból is ezen határ zárva volt. A levantei postát az előzőleg említett két országon át szállították. 1878-ban Bosznia-Hercegovina megszállása után megnyílt ugyan a határ, de ez már a „belső" határok csoportjába tartozik.

A külországokkal kötött postaszerződések elvben kimondták, hogy mindkét szerződő fél a határig fedezi a postaszállítási díjat. Külön megállapodás alapján, azon esetekben, ha ez a szállítás lebonyolítására előnyös volt, a postaközegek átlépték a határt és az ezzel kapcsolatos költségeket az idegen területen megtett útvonal hossza alapján térítették meg.

Lényegében ugyanezen elv érvényesült az osztrák —magyar postai egyezményekben is. Meg kell ugyan jegyeznem, hogy ezeket az egyezményeket — nem lévén államszerződések — a külföld osztrák—magyar belügynek tekintette. Így történt aztán, hogy az uralkodó magát a szerződések megkötésekor mind osztrák, mind magyar meghatalmazottakkal képviseltette.

Ezen állapot jogalapja érvényesült egészen 1907-ig.

Emlékezetben tartva az Osztrák—Magyar Monarchia mindenkor adott belpolitikai helyzetét, az időnként megújított egyezmények egyáltalán nem tűnnek számomra oly erős megkötésnek a magyar félre, mint azt a korabeli önállóságra törekvő postai előkelőségek, dr. Hencz (7) és dr. Hennyey (8) tolmácsolták postatörténelmi munkáikban. Kívül esik ezen téma taglalása tanulmányomon, csupán arra szeretnék utalni, hogy nézetem a korabeli és a külállamokkal kötött postaszerződések tanulmányozása alapján alakult ki. Mindenesetre annak tudatában, hogy a postai szállítás költségekkel jár, az egyezmények pontosan meghatározták a szállításból eredő kiadások és bevételek megosztását. Hogy ez akkori politikai vagy közgazdasági szemszögből az egyik vagy másik félnek esetenként előnyére vált, vitatható, de tekintsük ezeket egyszerűen csak tárgyalások eredményeként szült egyezményeknek.

Az „osztozkodás" alapja az 1867-ben kötött „Vám- és kereskedelmi szerződés" volt, amelyet tízévenként tárgyalások alapján megújítottak. A szerződés (1867. évi XVI. tc.) XVIII. cikke kimondja, hogy „a posta- és távirdaügy a két állam területén külön, de amennyiben a forgalom érdeke kívánja, egyforma elvek szerint fog rendeztetni és igazgatni". Ezen elv szó szerint belekerült az 1868. március 23—30-án aláírt végleges postaszerződés I. cikkébe.

Az 1878. évi XX. tc. — a szerződés első megújítása — változatlanul meghosszabbítja, a fenti szöveget. Majd csak az 1888. június 30-án kötött változtat, mégpedig így: „Az osztrák—magyar kölcsönös postai és távirdai forgalomra vonatkozó határozatokat a két miniszter közös egyetértésben állapítja meg. A saját belső forgalom rendezését azonban mindkettő megtartja magának".

Úgyszólván a magyar posta az 1907. október 8-án kötött és az 1908. évi XII. tc. XVIII. cikkébe foglalt következő megállapodással szabadult fel teljes mértékben az osztrák postával kötött korábbi kötelékeiből: „A postát, távirdát és távbeszélőt a két állam mindegyike saját területén önállóan szabályozza és igazgatja. A posta-, távirda- és távbeszélő-forgalmat a két szerződő fél területei között külön egyezmények állapítják meg. Ha ilyen egyezmények nem jöhetnének létre, a két állam területei közötti forgalomra nézve az egyetemes postaszerződés és a nemzetközi távirdaszerződés határozatai nyernek alkalmazást."

A felsorolt egyezményekben észlelhető változásokat egyesek a magyar posta önállóvá válási folyamatának tekintik. Ezzel szemben személyes felfogásom szerint a magyar posta már az 1867. évi ideiglenes postaegyezménnyel teljesen önállóvá lett (így pl. bélyegkiadási joga lett) és a későbbi változások alkalmával csupán a szükségtől és a gyakorlati szabályoktól diktált egyezményi megkötéseitől szabadult meg.

Ezen bevezető után áttérek az osztrák és magyar postaterületek között működő határátlépő postajáratokra vonatkozó egyezményi részletek ismertetésére.

Az 1867. április 2-án aláírt ideiglenes postaegyezmény VII. és VIII. cikke intézkedik a határátlépő postaszállítások költségeinek a megosztásáról. (9)

VII. cikk.

A postajáratokra, amelyek mindkét oldali területeket a postautakon összekötnek, mint alapelv meghatároztatik, hogy minden igazgatás fedezi a szállítási költségeket a másik terület első postaállomásáig.

Amennyiben a két határállomás közötti szállításért átalány állapíttatik meg, úgy mindegyik igazgatás viseli a költségek felét. Folyamatosan, közös egyetértésben, bevezetik a határállomásokon a kocsik és a kalauzok cseréjét, de csak ott, ahol ez a postaszállítás zavara és késleltetése nélkül lehetséges.

Minden postaigazgatás a nem tulajdonát képező kocsi saját területén való használatért mérföldenként 10 újkrajcárt térít meg.

Ha az egyik igazgatás kalauzai a másik igazgatás által rendszeresen alkalmaztatnak a kocsi határállomáson túli kíséretére, úgy ezek ellátási költségei (alapbér, útipénz stb.) mindkét igazgatás által az illető igazgatás területén végzett kíséret útvonalhosszának arányában fedezendők.

VIII. cikk.

Az előző cikk határozatai érvényesek a vasúti és gőzhajóforgalomra, amennyiben ezek arra alkalmazást nyernek.

A Bécs és Pest közötti mozgóposta-hivatalok szabályozása fenntartatik egy külön megegyezésre.

Amíg ezen mozgóposta-hivatalok az eddigi módom közlekednek, az ide beosztott hivatalnokok és kalauzok részére a járandóságok folyósítására érvényesül az előző cikkben a kalauzokra meghatározott alapelv.

Ezen alapelv szerint osztatik meg mindkét postaigazgatás között a mozgóposta-hivataloknál használt vasúti postakocsik karbantartási és javítási költsége.

Az 1868. március 23-án Bécsben, majd 30-án Pesten aláírt végleges postaegyezmény, amely az elkövetkező húsz esztendőre szabályozta a két postaigazgatás együttműködését, a XII., XIII., XIV. és XV. cikkekbe foglalta a határátlépő szállítások költségeinek a két fél közötti megosztását. Valószínűleg az időközben tapasztalt kezdeti súrlódások miatt a végleges egyezmény részletesebben foglalkozik a témával. (10)

XII. cikk.

Az olyan postajáratokra, melyek mindkét oldali területeket a postautakon összekötnek, meghatároztatik, hogy minden igazgatás a szállítási költségeket, ún. lóhajtási pénzeket, különdíjakat, hasonló átalányokat, előfogatdíjakat, borravalókat, kenőpénzeket, rakodási díjakat, úti kiadásokat, lefedési költségeket a másik terület első határállomásáig fedezi.

Amennyiben a határállomások között a meneti és jöveti szállításra átalány állapíttatik meg, úgy mindegyik igazgatás viseli a költségek fele részét.

XIII. cikk.

Minden postaigazgatásnak jár mérföldenként 10 újkrajcár térítés a tulajdonát képező kocsi határállomáson túli használatáért.

Az útiforgalomra használt postakocsik javítása a kocsi tulajdonosára hárul, tekintet nélkül arra, hogy mely területen vált a javítás szükségessé.

Ha idegen területen az egyes postaigazgatás kocsija oly mértékben használhatatlanná válik, hogy ennek helyébe egy postamesterkocsi bérelendő, oly esetben a bérelési költséget azon igazgatás fedezi, melynek területén a postamesterkocsi rendelése szükségessé vált.

Ezen esetben a mérföldenként járó 10 újkrajcáros kocsihasználati díj az illető útszakaszra nem fizetendő.

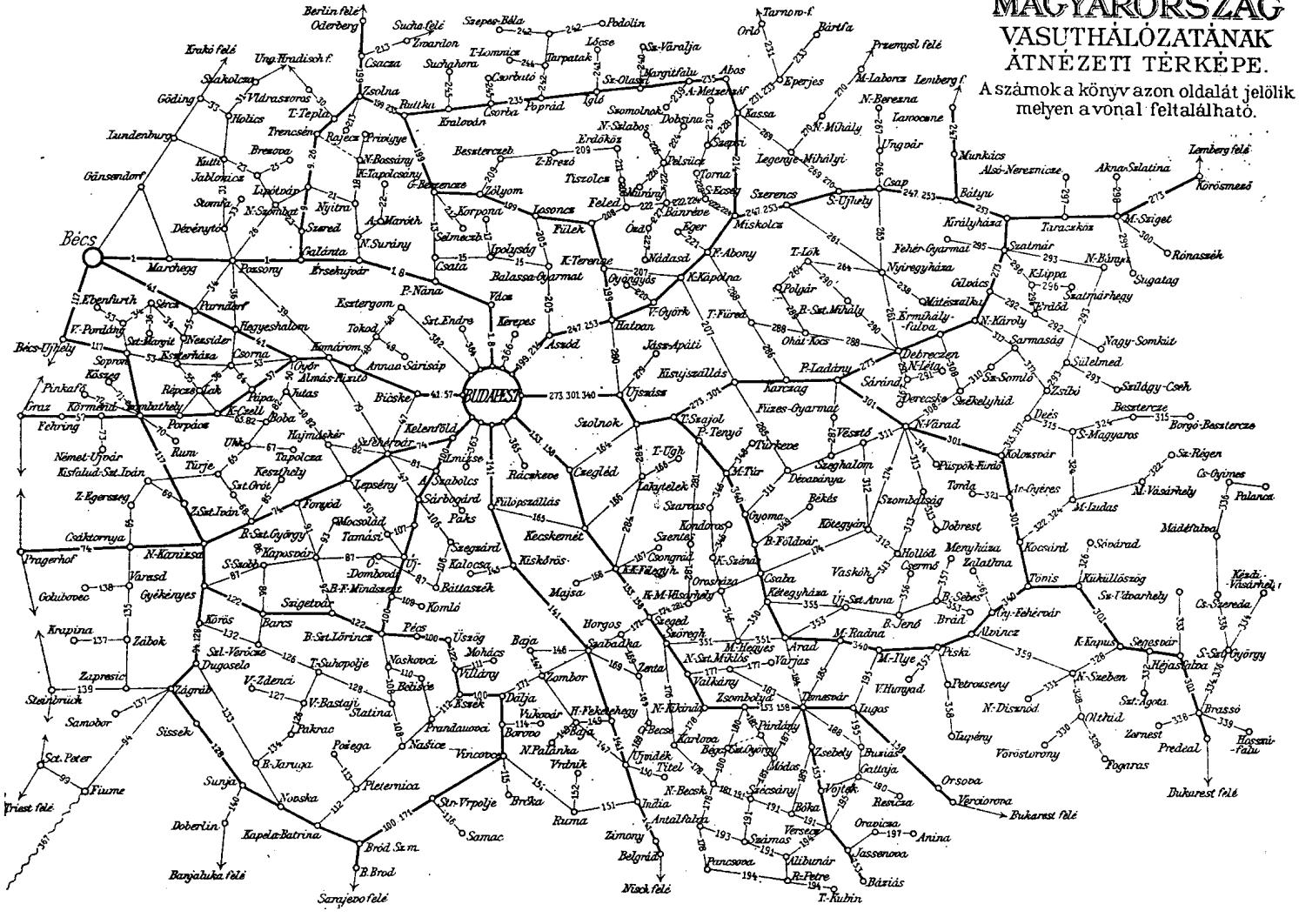
XIV. cikk.

Ha az egyik igazgatás kalauzai a másik igazgatás által rendszeresen alkalmaztatnak a kocsi határállomáson túli kíséretére, úgy ezek ellátási költségei (alapbérük, útipénz stb.) mindkét igazgatás által az illető igazgatás területén végzett kíséret útvonalhosszának arányában fedezendő.

Azon esetekben, amikor egy helységben állomásozó kalauzok nem kizárólag a másik területre indított járatot kísérnek, hanem váltakozva saját területen is kísérnek járatot, azon kalauzok száma, mely feltétlenül szükséges az idegen területre, különösen kipuhatolandó és közös megállapodással meghatározandó, majd a fenti módon meghatározott számú kalauzok alapbére visszatérítendő.

Mint alapdíj a különböző állományosztályokra a középosztály érvényes.

A kalauzok úti- és órabére közös járatoknál a valós költségek mértékében a fent jelzett arányban elosztandók.



2. ábra. Magyarország vasúthálózati térképe (1901)

XV. cikk.

A XII. és XIV. cikkekben meghatározottak érvényesek a vasúti és gőzhajózási forgalomra is.

Ha az egyik igazgatás mozgóposta-hivatali a határállomáson túl közlekednek, úgy a kalauzköltségen kívül megtérítendő az illető hivatalnokok, aztán még a hivatali szükségletek ellátására és a vasúti kocsik karbantartására és javítására, úgyszintén különös költségek a XIV. cikkben felállított alapszabályok alapján.

Mozgópostakocsikért kocsihasználati díj nem számítandó fel.

Az 1888. június 30-án kötött új postaegyezményben (11) a következők a megállapodások:

II. cikk.

Szállítási költségek és csatlakozások.

Mindkét fél saját területén a postai küldemények és táviratok továbbítását saját költségén teljesíti.

Azon postajáratokra nézve, melyek a két államterületet postautakon összekötik, és melyek ennél fogva egyetértőleg rendezendők, megállapíttatik, hogy mindegyik fél a szállítási költségeket, t. i. a hajtópénzeket, küldöncdíjakat és átalányokat, előfogati díjakat, ostor-, kenőcs- és rakodási díjakat, útközbeni költségeket stb. a másik terület határállomásáig viseli.

Szintúgy mindegyik fél a maga területéről a másik fél területére a vasúton vagy gőzhajón való szállításért felmerülő költségeket az utóbbi államterület határállomásáig sajátjából tartozik fedezni.

Kivételt ez alól csakis Marchegg és L/m. Brukk állomások képeznek, melyek mindkét irányban határállomásokként tekintetnek.

Azon költségekért, melyek valamely mozgópostának vagy vasúti altiszti menetnek a másik államterület határállomásán túl való fenntartásából a fenntartó félre nézve származnak, külön költségmegtérítésnek nincs helye.

A mellékkocsik szállítási költségeit azon fél viseli, melynek területén a szállítás történik. Az egyik fél által a másik fél területén ez idő szerint fenntartott mozgóposták és vasúti altiszti menetek csak közös egyetértésben változtathatók meg vagy szüntethetők be.

Az 1888. évi postaegyezményt tíz évre kötötték meg, de mivel a határidő leteltével azt egyik fél se mondotta fel, az egyezmény 1907. december 31-ig hallgatólagosan érvényben maradt. Tehát a következő részbeni részletes felsorolásra az 1888-as egyezmény határozatai érvényesek.

A téma teljessége kedvéért meg kell ugyan említenem, hogy meg nem egyezés miatt az 1907-ben megújítandó egyezmény helyett 1909. november 25-én ugyanez év december 1-től 1910. évi július 1-ig terjedő időszakra *ideiglenes egyezményt* kötöttek, mely az 1888-as egyezményből csupán a postai díjszabásra, kezelésre és leszámolásra vonatkozó határozatokat hagyta érvényben.

1910-ben az ideiglenes egyezményt meghosszabbították.

Az Osztrák—Magyar Monarchia két államfele között 1916. augusztus 16-án kötött és október 1-én életbelépett egyezmény volt az utolsó, mely a Monarchia felbomlásáig maradt érvényben. (12)

A határátlépő postajáratok

A térképmellékleten *(2. ábra)* a vonalakra írt szám a vasúti menetrend oldalszámára utal, ezt használtam fel azonosításként a következő jegyzékben. A felsorolás a térkép bal oldali alsó sarkában Fiuménél kezdődik, ahová az órajárás irányában visszatér.

A dőlt betűkkel szedett helységnevek a magyar postaterülethez tartoztak.

Zárójelbe tett helységnév egy távolabb fekvő postai vagy vasúti gócpontra utal.

Karioljárat egyfogatú, zárt postakocsi volt, amelyre utasok felvétele tiltva volt.

Mozgóposták (M) és kalauzposták (K) részletes ismertetése megtalálható a „Magyar Bélyegek Monográfiája" vonatkozó köteteiben.

99 Fiume—Sanct Peter

Határátlépő vasútvonal Trieszt felé. Levél- és kocsiposta-közvetítés postaközeg által. Magyar határállomás: *Fiume.*

94 *Zágráb—Fiume*

Vasút tengeri kikötő felé. K63 és K64, ezen felül levélposta-közvetítés vasúti közeg által.
Kocsiküldönc: *Károlyváros—Netretič—Ribnik*—Mött-
Kocsiküldönc: *(Delnice)—Brood na Kupi*—Banjaloka
ling—(Rudolfswerth)
i. Krain—(Gottschee)
Gyalogküldönc: *(Lokve)*—Plešce—Ossiunitz
Kocsiküldönc: *(Lokve)—Prezid*—Iggendorf—(Rakek).
Megjegyzés:
A keleti irányba menő csatlakozó járatokat lásd később a keleti határszakasznál.

135 *Zágráb—Csáktornya*

Maga a vasútvonal nem határátlépő, csak következő csatlakozó postajáratai:
Kocsiküldönc: *(Podsused)—Sambor*—Jessenitz a. d. Sutli.
Kocsiküldönc: *(Veliko—Trgoviste p. u.)—Klanjec*—Klanjevec na Sutli.
Kariolposta: *(Varaždin)—Vinica*—Friedau.
Megjegyzés:
A *Vinica—Varaždin* útvonalon kocsiküldönc is közlekedett. L. 74.

139 *Zágráb—Steinbrück*

Határátlépő vasútvonal. Levél- és kocsiposta-közvetítés postaközeg és levélposta-közvetítés vasúti közeg által.
Magyar határállomás: *Savski-Marof.*

137 *Zabok—Krapina—Teplicz—Krapina*

Maga a vasútvonal nem határátlépő, csak következő csatlakozó postajáratai:
Kocsiküldönc: *Krapina*—Pöltschach p. u.
Kocsiküldönc: Rohitsch—*Pregrada—Krapinske-Toplicze.*
Megjegyzés:
A *Pregrada* melletti *Desinič* magyar postahivatal csak a Windischlandsberg osztrák postahivatallal állott összeköttetésben.

74 *Budapest—Pragerhof*

Határátlépő vasútvonal. M7, M8 és M35; ezen felül levélposta-közvetítés vasúti közeg által. Magyar határállomás: *Csáktornya.*

Kocsiküldönc: Fridau—*Vinica—(Varaždin).* Ugyanezen útvonalon kariolposta is közlekedett, l. 135.

65 *Boba—Csáktornya*

Maga a vasútvonal nem határátlépő, csak következő csatlakozó postajárata:
Kocsiküldönc: *(Alsó-Lendva)—Muraszombat—Ferenczfalva*—Radkersburg.

73 *Körmend—Német-Újvár*

Maga a vasútvonal nem határátlépő, csak következő csatlakozó postajárata:
Kocsiküldönc: *(Német-Újvár)—Szent Elek*—Burgau.

57 *Budapest—Győr—Graz*

Határátlépő vasútvonal. M53 és M54. Ezen felül levélposta-közvetítés vasúti közeg által. Magyar határállomás: *Gyanafalva.*
Kocsiküldönc: *Szent-Gotthárd—Tótfalu—Alsó-Szölnök—Felső-Szölnök—Felső-Lendva—Szarvaslak—Vas-Hidegkút*—Radkersburg.
Gyalogküldönc: *Radafalva*—Fürstenfeld.

71 *Szombathely—Kőszeg*

Maga a vasútvonal nem határátkelő, csak következő csatlakozó postajárata:
Kocsiküldönc: *Kőszeg—Léka—Pörgölin*—Kirchschlag—(Editz p. u.).

72 *Szombathely—Pinkafő*

Maga a vasútvonal nem határátlépő, csak következő csatlakozó postajáratai:
Kocsiküldönc: *Felső-Eör—Alhó*—St. Johann i/d Heide—Hartberg—(Aspang p. u.).
Kocsiküldönc: *Pinkafő p. u.—Pinkafő*—Pinggau.

117 *Nagy-Kanizsa—Bécs*

Határátlépő vasútvonal. M23, M24 és M138. Ezen felül levélposta-közvetítés vasúti közeg által.
Magyar határállomás: *Lajta—Szt. Miklós.*

53 Győr—Sopron—Ebenfurth

Határátlépő vasútvonal. M57 és M58. Ezen felül levél- és kocsiposta-közvetítés postaközeg által.
Magyar határállomás: *Lajta-Újfalu.*
Gyalogküldönc: *(Szárazvám p. u.)—Vimpácz*—Wampersdof.
Gyalogküldönc: Ebenfurth p. u.—*Lajta-Újfalu.*
Megjegyzés:
Vimpácztól 4 km-re fekvő *Lajtapordány* magyar postahivatal csak a Deutsch-Brodersdorf osztrák postahivatallal állott összeköttetésben.

41 Budapest—Győr—Bécs

Határátlépő vasútvonal. M13, M14 és M39, ezen felül levélpostai közvetítés vasúti közeg által. Magyar határállomás: *Királyhida.*
Gyalogküldönc: Wilfleinsdorf—*Császár-Kőbánya.*

1 Budapest—Pozsony—Bécs

Határátlépő vasútvonal. M1, M2, M46, K220 (osztrák kalauzposta). Ezen felül levélpostai közvetítés vasúti közeg által. Magyar határállomás: *Dévény-Újfalu.*
Karioljárat: *Pozsony*—Wolfsthal—Hainburg.

31 Pozsony—Szakolcza—(Ung. Hradisch)

Határig közlekedő vasútvonal, folytatása osztrák kezelésben. K174 és K173, ezen felül levélpostai közvetítés *Szakolcza—Pozsony* irányban vasúti közeg által. Magyar határállomás: *Szakolcza.*
Kocsiküldönc: *Malacka—Gajár*—Dürnkrut.
Kocsiküldönc: *Morva-Szent János*—Hohenau p. u.
Megjegyzés:
A *Magasfalu* mellett fekvő *Magyarfalva* magyar postahivatal csak az Angern osztrák postahivatallal állott összeköttetésben.
A Jakabfalva mellett fekvő *Dimburg* magyar postahivatal csak a Stillfried osztrák postahivatallal állott összeköttetésben.

33 Holics—Göding

Határátlépő vasútvonal. Levél- és kocsipostai közvetítés postaközeg és levélposta-közvetítés vasúti közeg által. Magyar határállomás: *Holics.*

30 Tepla—Trencsén—Teplicz—Vlára—Szoros—Ung. Hradisch)

Határig közlekedő vasútvonal, folytatása osztrák kezelésben. K424 osztrák kalauzposta Ung. Hradischig. Ezen felül levél- és kocsiposta-közvetítés postaközeg és levélposta-közvetítés vasúti közeg által.

9 Budapest—Galánta—Zsolna

Maga a vasútvonal nem határátlépő, csak a következő csatlakozó postajárat:
Gyalogküldönc: *(Vág-Újhely)—Morva-Lieszkó*—Strany—(kocsiküldönc tovább Ung. Brodig).

26 Pozsony—Zsolna

Mint az előző 9-es vonal.

199 Budapest—Oderberg

Határátlépő vasútvonal. M21, M22 és M37, ezen felül levélposta-közvetítés vasúti közeg által. Magyar határállomás: *Csacza.*

213 Csacza—Zwaron—(Sucha)

Határátlépő vasútvonal. K528 osztrák kalauzposta. Magyar határállomás: *Csacza.*

245 Kralován—Szuchahora

Maga a vasútvonal nem határátlépő, csak a következő csatlakozó postajáratai:
Kocsiküldönc: *(Turdossin)—Szlanicza—Zubrohlava—Rabcsa—Árva-Polhora*—Jelešnia.
Kocsiküldönc: *(Trsztena)—Jablonka—Oravka—Podvilk*—Chabówka p. u.

242 Poprád—Késmárk—(Podolin)

Maga a vasútvonal nem határátlépő, csak következő csatlakozó postajárata:
Kocsiküldönc: *(Szepes-Béla)—Szepes-Ófalu—Nedecz*—Czorsztyn—(Neumarkt—Chabówka p. u.).

231 Kassa—Orló—(Tarnow)

Határátlépő vasútvonal. K55, K56, ezen felül *Orló—Kassa* irányban postaközeg által kezelt levél- és kocsiposta-közvetítés. Magyar határállomás: *Orló.*
Megjegyzés:
A *csircsi* és *mnieski* magyar postahivatalok az *orló*—tarnowi vonalon közlekedő, menet a 94. sz. osztrák mozgópostával, jövet az 534. sz. osztrák kalauzpostával állottak összeköttetésben.

233 Kassa—Eperjes—Bártfa

Maga a vasútvonal nem határátlépő, csak következő csatlakozó postajárata:
Komarnik—Barwinek—(Dukla—Iwonicz p. u.).

270 Sátoralja-Újhely—Mező-Laborc—(Przemysl)

Határátlépő vasútvonal. K51, K52, ezen felül levélposta vasúti közeg által kezelve. Magyar határállomás: *Mező-Laborcz.*
Megjegyzés:
A *mezőlaborcz*—przemysli vasútvonal mentén fekvő *Vidrány* magyar postahivatal csak az ezen vonalon közlekedő, menet az 512. sz. osztrák kalauz-, jövet az 58. sz. osztrák mozgópostával állott összeköttetésben, mely kalauz- és mozgópostával a *mezőlaborczi* posta- és távirdahivatal is rovatolt.

267 Ungvár—Nagy-Berezna

Maga a vasútvonal nem határátlépő, csak következő csatlakozó postajárata:
Gyalogküldönc: *Uzsok*—Mlaki (tovább mint kocsiküldönc Boryniaig).

247 Budapest—Miskolcz—Lawoczne—(Struj)

Határátlépő vasútvonal. K38 és K110 *(Bátyutól)*, ezen felül levél- és kocsiposta-közvetítés postaközeg által *(Bátyutól).*

273 Budapest—Királyháza—Mármaros-Sziget—Kőrösmező—(Lemberg)

Határátlépő vasútvonal. M19 és M20 (csak *Mármaros-Szigetig). Mármaros-Sziget—Visóvölgy* között a postaközeg csak levélpostát közvetített. A *kőrösmezői* postahivatal még a Stanislau—*Kőrösmező* 553. sz. osztrák kalauzpostával, továbbá az 1728. és 1827. sz. levélpostát szállító vonatokkal is összeköttetésben állott.
Magyar határállomás: *Kőrösmező.*
Lovasküldönc: *(Nagy-Bocskó)—Borsa*—Kirlibaba.

315 Kolozsvár—Besztercze—(Borgó-Besztercze)

Maga a vasútvonal nem határátlépő, csak következő csatlakozó postajárata:
Kocsiküldönc: *(Borgó-Prund)—Tyhucza*—Pojana—Stampi—(Kimpolung). A határ túloldalán kocsiküldönc-közvetítés a következő bukovinai falvakkal: Dorna-Kandreny, Lorna-Watra, Jacobeni, Pozoritta és Valeputna.
Kocsiküldönc: Jacobeni és a magyar határállomás, Kirlibaba (Lajosfalva) között.

322 Kocsárd—Maros-Vásárhely—Szász-Régen

Maga a vasútvonal nem határátlépő, csak következő csatlakozó postajárata:
Kocsiküldönc: *(Szász-Régen)—Tölgyes*—Presacani—(Piatra).

336 Brassó—Csík-Gyimes—(Palanca)

Határátlépő vasútvonal. K246, ezen felül jövetben levél- és kocsiposta-közvetítés postaközeg által, egyébként csak levélposta-közvetítés vasúti közeg által. Magyar határállomás: *Csík-Gyimes.*

334 Brassó—Kézdi—Vásárhely

Maga a vasútvonal nem határátlépő, csak következő csatlakozó postajárata:
Kocsiküldönc: *Kézdi-Vásárhely—Nagy-Nyújtód—Bereck—Sósmező*—(Gorozesu).

301 Budapest—Brassó—Predeal—(Bukarest)

Határátlépő vasútvonal, *Brassótól* csak postaközeg által kezelt levél- és kocsiposta, ezen kívül vasúti közeg által közvetített levélposta ment a *predeali* magyar postahivatalig, amely szintén határállomás volt.

330 Olthid—Vöröstorony

Határig közlekedő vasútvonal. Levél- és kocsiposta-közvetítés vasúti közeg által.
Csatlakozó postajárat:
Kocsiküldönc: *Vöröstorony*—Riu-Vadului—(Rimnicul—Vâlcea).

358 Piski—Petrozsény—(Lupény)

Határig közlekedő vasútvonal. K128 és vasúti közeg által közvetített levélposta. Csatlakozó postajárata:
Kocsiküldönc: *Livazény p. u.*—Tirgu-Jiu (1).

158 Budapest—Orsova—(Verciorova—Bukarest)

Határátlépő vasútvonal. *Orsováig* M75, M76 és M179, onnan Verciorováig levél- és kocsiposta-közvetítés postaközeg és levélposta-közvetítés vasúti közeg által.
Bárkajárat: *Orsova*—Tekija.

194 Versecz—(Pancsova)—Kubin

Maga a vasútvonal nem határátlépő, csak a csatlakozó postajárat.
Hajójárat: *Pancsova*—Belgrád—*Zimony.*

141 Budapest—Zimony—(Belgrád—Nisch)

A mozgóposták M17, M18 és M36 csak *Zimonyig,* illetve *Zimonytól* közlekednek. *Zimony* és Belgrád között postaközeg közvetít.
Hajójárat: *Zimony*—Belgrád—*Pancsova.*

151 India—Vinkovce

Maga a vasútvonal nem határátlépő, csak a Száván közlekedő bárkajáratok.
Bárkajárat: *Klenak—Sabac.*
Bárkajárat: Rača—Boszna-Rača.

115 Vinkovce—Brčka

Határátlépő vasútvonal. K142 és levélposta-közvetítés vasúti közeg által. Magyar határállomás: *Gunja.*
Kocsiküldönc: Brčka—Bjelina, tovább Bjelina—Boszna-Rača.

116 Strižívojna—Vrpolje—Šamac

Maga a vasútvonal nem határátlépő, csak a csatlakozó postajáratok.
Gyalogküldönc: *Šamac p. u.*—Boszna-Šamac.
Kocsiküldönc: Boszna-Šamac—Modrič—Gradačac.

100 Budapest—Brod—(Boszna-Brod)

Határátlépő vasútvonal. Az M32 csak Brodig, míg az M31 Boszna-Brodig közlekedett. Ezen felül levél- és kocsiposta-közvetítés postaközeg által.
Magyar határállomás: *Brod Száva mellett.*

171 Szeged—Dálja—Brod—(Boszna-Brod)

Határátlépő vasútvonal. Az M161 Boszna-Brodig közlekedett, más vonat nem ment át a Száván.
Magyar határállomás: *Brod Száva mellett.*

128 Nagy-Kanizsa—Zágráb—Brod

A határig közlekedő vasútvonal.
Gyalogküldönc: *Dubica*—Boszna-Dubica.
Gyalogküldönc: *Ó-Gradiska*—Boszna-Gradiska (tovább mint kocsiküldönc Banjalukáig).

140 Sunja—Doberlin

Határátlépő vasútvonal. Postaközeg által közvetített levél- és kocsiposta. Magyar határállomás: *Kostajnica.*
Kocsiküldönc: (Boszna-Novi p. u.)—*Dvor—Trgove—Bešlinac.*

94 Zágráb—Fiume

Vasútvonal tengeri kikötő felé. K63, K64, ezen felül levélposta-közvetítés vasúti közeg által.
Kocsiküldönc: *(Károlyváros)—Zavalje*—Bihač.
Kocsiküldönc: *(Ogulin)—Lovinac—Mali-Halan*—Obbrovazzo.
Kocsiküldönc: *(Ogulin)—Gracač—Zrmanja*—Knin.

Kiegészítés

Röviddel a tanulmány lezárása előtt kaptam értesítést Nagy Dezső svédországi gyűjtőtárstól, hogy egy göteborgi kereskedőnél nagy mennyiségű magyar csomagszállító-levelet talált a századfordulóról. Ezek mind Magyarországról Bukovinába küldött csomagok kísérői voltak. Szemébe ötlött, hogy a magyar Kosna községbe küldött csomagok utolsó postájaként a bukovinai Dorna-Kandreny postahivatal lett feljegyezve.

Ily véletlen derített fel száz év múltán egy érdekes határátlépő postakézbesítést, amely a bevezetőben említett „Via Wien" kezeléshez hasonlóan osztrák postaterületen átmenve visszakézbesített magyar postaterületre. (L. a 315. sz. útvonalat).

Rövid, de intenzív munkával sikerült adatokat gyűjtenem arra, hogy volt a keleti határon két magyar község, Lajosfalva (ma a romániai Cirlibaba) és Kosna (ma a romániai Cosna), amelyek utolsó postái bukovinai osztrák hivatalok voltak (3. ábra).

Tekintve, hogy aránylag keveset tudunk a két község postai szolgálatáról — hiányoznak még az onnan eredő küldemények —, közzéteszem az eddig összegyűjtött anyagot azon reményben, hogy a magyarországi gyűjtők bevonásával sikerül majd további érdekes adatgyűjtést végezni. Az eddigi adatszolgáltatásért itt mondok köszönetet L. L. gróf, D. Nagy, J. Off, T. T. Sebestyén és G. S. Ryan uraknak (mindnyájan az angliai magyar egyesület tagjai).

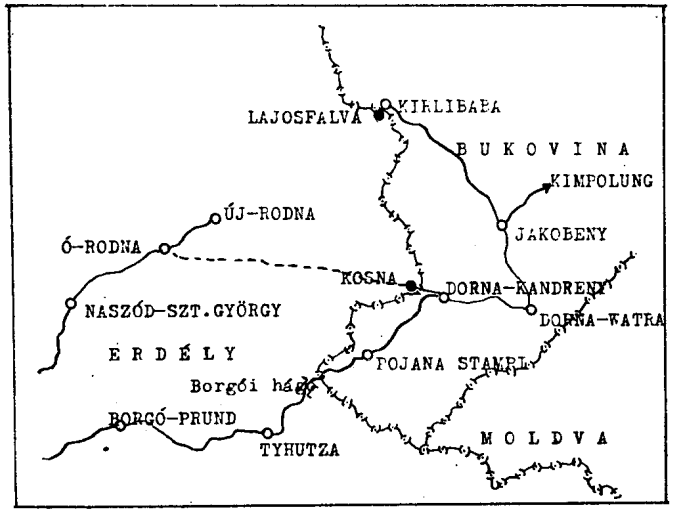
Közigazgatási adatok:

Az 1873-as H. N.-ben: Kirlibaba (Ludwigsdorf, Kilibáva), 57 ház, 287 lakos, Naszód vidék, rodnai járás, u. p. Tyhucza.

Ludwigsdorf = Kirlibaba.

Az 1892/98-as H. N.-ben: Kirlibaba = Lajosfalva.

Lajosfalva, 84 ház, 510 lakos, Naszód vidék, rodnai járás, u. p. Tyhucza. Ezt az utóbbi adatot valaki annakidején áthúzta és kézírással Kirlibabá-ra javította.



3. ábra. Kosna és Dorna-Kandreny környékének térképvázlata

Az 1900-as H. N.-ben: Kirlibaba = Lajosfalva.

Lajosfalva, u. t. és u. p. Kirlibaba.

Az 1873-as H. N.-ben: Kosan (Todoskáni), 80 ház, 345 lakos, Naszód vidék, rodnai járás, u. p. Ó-Rodna.

Az 1892/98-as H. N.-ben: Kosna (Tesna, Pojana-Kosni) u. t. és u. p. Dorna-Kandreny (Bukovina).

Az 1900-as H. N.-ben: Kosna (Tesna, Pojana-Kosni), u. t. és u. p. Dorna-Kandreny (Bukovina).

Megjegyzendő, hogy az 1873-as H. N. (135. o.) Kirlibabát és Kosnát besorolja a Naszód vidék rodnai járásába.

Különös tekintettel a kosnai csendőrőrsnek címzett csomagszállító levelekre (több ilyen ismert), érdemes tanulmányozni az 1887-ben megjelent „Zsebkönyv a magyar királyi csendőrség számára" c. könyvecskét a csendőrség akkori szervezetéről.

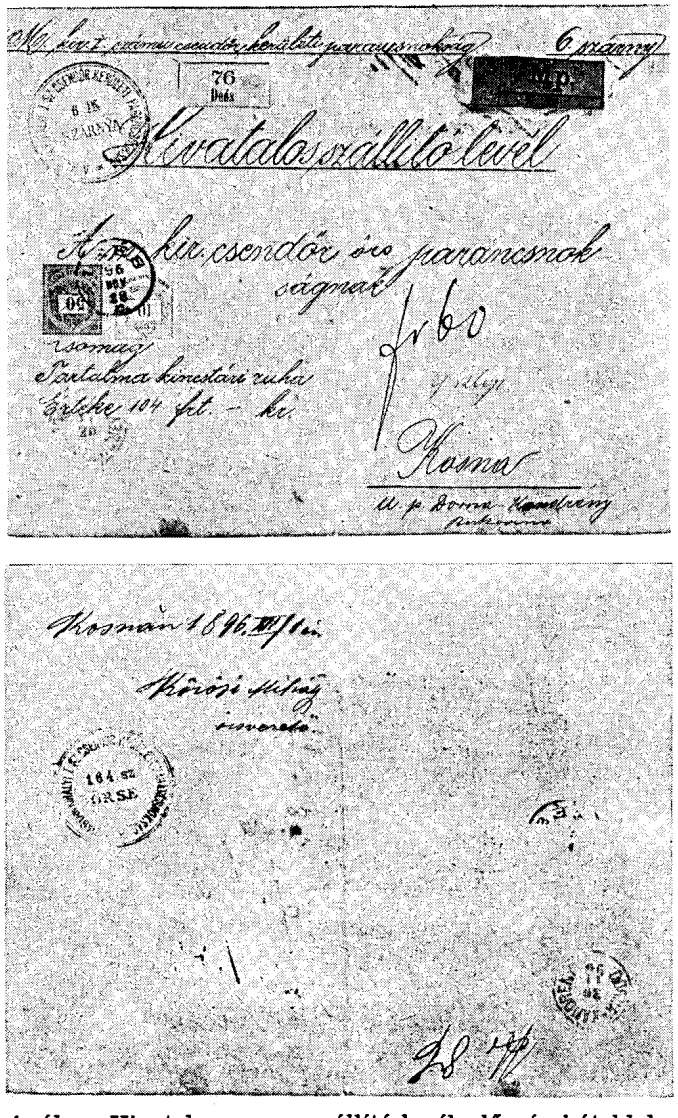
1. sz. csendőrkerület, törzshelye Kolozsvár.

4. sz. szárnyparancsnokság Kolozsvár.

2. sz. szakaszparancsnokság, Beszterce.

Őrsök: Kirlibaba (6 csendőr), Kosna (6 csendőr).

A bemutatott hivatalos szállítólevélen (4. ábra) az 1896-os beosztás olvasható ki, ekkor Kosna a 6. szárny 164. őrse volt.



4. ábra. Hivatalos csomagszállító-levél elő- és hátoldala, az utóbbin Dorna-Kandreny érkezési bélyegzés

Postaszervezeti adatok:

Naszód vidék a nagy-szebeni postaigazgatóság területéhez tartozott.

Kirlibaba, osztrák postahivatal megnyílt 1872. november 9-én (Müller 1545, Klein 2136).

Lajosfalva, magyar postahivatal megnyílt 1904. február 19-én (Monográfia VI.).

Kosna, magyar postahivatal megnyílt 1904. február 26-án (Monográfia VI.).

Dorna-Kandreny, osztrák postahivatal megnyílt 1885. április 21-én (Klein 898).

A fenti adatokat egybevetve egyöntetűen kitűnik, hogy Kosnát Ó-Radnától átvette a bukovinai Dorna-Kandreny (ma a romániai Dorna-Cindrenilor) osztrák postahivatal a kézbesítő körzetébe. A térképvázlaton jól látható, hogy Kosna sokkal közelebb fekszik az osztrák hivatalhoz, amelynek nagy átmenő forgalma volt.

Ezzel szemben bizonyos kétségek fűződnek pillanatnyilag Kirlibaba földrajzi viszonyaihoz. A rendelkezésemre álló térképeken úgy látszik, hogy Kirlibaba az Aranyos—Beszterce határpatak keleti partján, míg Lajosfalva, ennek nyugati partján fekszik. Erre engednek következtetni a Helységnévtárakban közölt adatok is.

IRODALOMJEGYZÉK:

(1) „Magyarországi Postajáratok". Kiadja a m. kir. posta- és távirda-vezérigazgatóság, 1901. június.
(2) „Geschichte der Österreichischen Post nach amtlichen-Quellen bearbeitet und verfasst von Eduard Effenberger k. k. Hofrat D. R." Wien, 1913.
(3) Sipos Józsefné: A magyar posta függetlenné válásának története és az 1867. évi első magyar bélyegkiadás. Budapest, 1982.
(4) U. o.
(5) 1869. évi Törvény Gyűjtemény.
(6) U. o.
(7) „A magyar posta története." Írta és kiadja dr. Hennyey Vilmos. Budapest, 1926.
(8) „A magyar posta története és érdemes munkásai." Szerkesztette dr. Hencz Lajos m. kir. postaigazgató. Budapest, 1937.
(9) Sipos Józsefné f. e. könyvének 4. sz. melléklete a szerző fordításában.
(10) A végleges postaegyezmény szövege a szerző fordításában.
(11) A magyar királyi Posta és Távirda Rendeletek Tára, 1888. július 22., 37. szám.
(12) Lásd 7 alatt.

Wien—Budapest—Wien első páros vontató repülés

NAGY FERENC

Az Internationale Studienkommission für den motorlosen Flug — rövidítve ISTUS* — 1936. évi rendes közgyűlését (sorrendben a negyediket) Budapesten rendezte meg a Magyar Aero Szövetség május 18. és 24. között.

Az eseményre nagy számban jöttek külföldi vitorlázó pilóták is, a legtöbbjük saját géppel, hogy a Hármashatárhegyen megrendezésre kerülő vitorlázóversenyen részt vegyenek.

Az Osztrák Aero Club erre az alkalomra vitorlázógéppel postát is szállított Magyarországra a magyar postaigazgatás hozzájárulásával. Az alkalmi postát motoros gép által vontatott két vitorlázó gép hozta Budapestre.

A gépek 1936. május 19-én indultak Bécsből. A szállítmány egy részét Sopronban dobták le, majd Győrben, ejtőernyővel. A küldeményeket mindkét helyen hk-bélyegzéssel érkeztették és tetszetős alkalmi bélyegzéssel látták el. A harmadik postazsákot a mátyásföldi repülőtéren dobták le, a küldeményekre kerek MÁTYÁSFÖLD REPÜLŐTÉR B 1936. MÁJ. 19. 13. hk-bélyegzés és kétsoros LÉGIPOSTÁVAL ÉRKEZETT bélyegzés került. A közönséges bécsi indítóbélyegzés (hk) mellett használt alkalmi bélyegző: kissé lecsapott sarkú keretben

1. DOPPELSCHLEPPFLUG
Wien—Sopron—Győr—Budapest
WIEN 1. 19. MAI 1936

szöveg, felette felhők között úszó, motoros géppel vontatott két vitorlázó gép balról jobbra haladva. Közvetlenül a szöveg fölött a bécsi Stephansdom, ill. az Országház sziluettje látható *(1. ábra)*.

Az Österreichischer Flugpostsammler Verein, Wien és az Internationale Flugpost Nachrichten, Wien közös kiadásban erre az alkalomra tetszetős emléklevelezőlapokat hozott forgalomba. Ezekből ismerünk 50 Groschen értékű rányomott bélyeges példányokat is *(2. ábra)*. Egy levelezőlap bérmentesítési díja 75 Groschen, a borítékoké pedig 10 g súlyhatárig 1,60 Schilling volt.

A gépek 1936. május 19-én indultak az asperni repülőtérről és a soproni, majd a győri ledobás után 12 óra 15 perckor értek földet a mátyásföldi repülőtéren. A motoros gép pilótája Brückner mérnök volt, a vitorlázó gépeké pedig I. Stiefsohn és B. Gumpert.**

*Az ISTUS rövidítés egyes források szerint az *Internationale Studien Kommission des Segelfluges* rövidítése.
**Utóbbi az irodalomban *Gumpold*ként is előfordul.



1. ábra



2. ábra

A páros vontató repülés postájával kapcsolatos rendelet a P. T. R. T. május 19-i 16. számában jelent meg 98.650/1936 számmal. A magyar díjszabás levelezőlapra 80 fillér, 10 g-ig terjedő levélre pedig 1,60 pengő volt *(3. ábra)*.

Úgy a soproni, mint a győri ledobás küldeményei egy-egy stilizált ejtőernyőt ábrázoló bélyegzést kaptak. A soproni bélyegzés háttere sima, a felirat íves (lásd *2. ábra*). A győri bélyegzés azonos rajzú, de az ejtőernyő felett felhők látszanak, a POSTAI LEDOBÁS felirat pedig egyenes vonalban az ernyő rajzára került.

A visszaúton vitt küldemények alkalmi bélyegzése:

1. PÁROS VONTATÓ REPÜLÉS
BUDAPEST—WIEN
BUDAPEST 1936. MÁJUS 24.

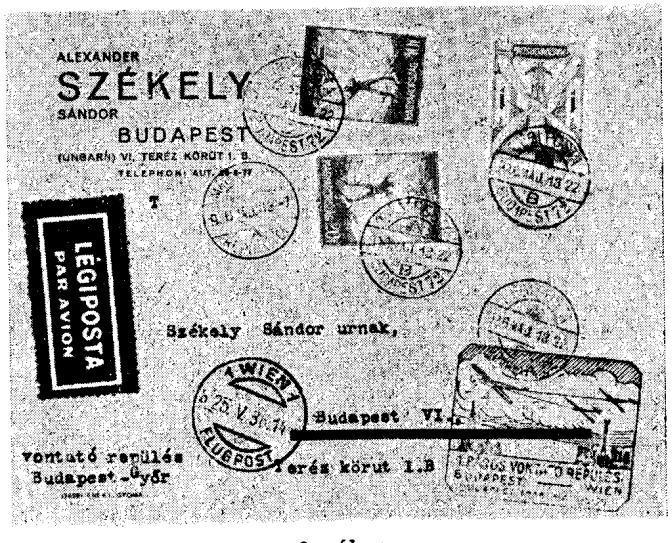
szöveg az ideút bélyegzőjéhez hasonló kerettel és rajzzal, de a gépek jobbról balra haladnak, és a szöveg fölött jobb oldalon az Országház helyén a Millenniumi Emlékmű látható (lásd *3. ábra*). A bélyegzés színe hivatalosan fekete, de a szakirodalom lila színű bélyegzést is említ.

Az ISTUS közgyűlése május 23-án fejeződött be, erre a napra volt kitűzve a visszarepülés startja is. Előző napon a rendezőség távolsági versenyt tartott hármashatárhegyi indulással, amelynek során a két vontatott gép csehszlovák terület fölé sodródott: Stiefsohn az Érsekújvár közelébe eső Tallós község határában, Gumpert pedig Komárom mellett ért földet idegen területen. Az osztrák pilóták és a Magyar Aero Szövetség mindent megtettek, hogy az idegen területre engedély nélkül betévedt pilóták és gépeik a másnapi záróünnepségre visszaérhessenek, ám ez a törekvésük eredménytelen maradt. Így aztán 24-én, a hivatalosan megállapított hazafelé indulás alkalmával a motoros gép egy kétüléses, tartalék vitorlázó gépet vontatva indult vissza Bécsbe, amely az oda küldött küldeményeket is szállította. A postazsákot a vitorlázó gép szabadon maradt pilótaülésében helyezték el.

Sajnos a visszaút sem volt problémamentes. A vontatókötél gyűrűje Győr magasságában eltört, emiatt a magyar határ közelében, de már osztrák területen kényszerleszállásra került sor. A postát csak másnap továbbították, így a viszontagságos küldemény csak 25-én érkezett meg úticéljához.

A repülés során szállított küldemények aerofilatéliai érdekességükön túl tetszetős bélyegzéseik miatt is minden gyűjtemény megbecsült, értékes és kellemes látványt nyújtó darabjaiként könyvelhetők el.

A John J. Latham nyomán szerkesztett *Magyar légiposta — Magyarországi repülőjáratok 1896—1978.* c. könyvben ezek a repülések a 427—430 számok alatt hibásan kerültek regisztrálásra, ott ugyanis fordított a sorrend és az időpont is részben hibásan került megadásra.



3. ábra



4. ábra

FORRÁSMUNKÁK

A *Bélyeggyűjtő* 1936. évi évfolyama
A *Donaupost* 1936. évi évfolyama
Csanádi—Nagyváradi—Winkler: *A magyar repülés története,* Budapest, 1977

Fehér Endre

Lapzártakor érkezett a hír, hogy Fehér Endre gyűjtőtársunk, a MABÉOSZ tudományos munkaközösségének tagja hosszas betegség után elhunyt. A tábori posta filatéliai dokumentumainak lelkes és értő gyűjtőjének emlékét — akinek tollából lapunkban is jelent meg szakcikk — kegyelettel megőrizzük.

Az 1956. évi soproni felülnyomás

DR. CZENCZ SÁNDOR

Bevezetés

A soproni helyi — az *Épületek* és a *Munka* sorozat egyes címleteinek felülnyomásával készült — kiadásról 1981-ig, a Magyar Bélyegek Monográfiája VII. kötetének megjelenéséig nem állt rendelkezésre részletesebb szakirodalmi ismertetés. Korábban csak a Postaügyi Értesítő (Po. É.) 1957. évi január 26-i 4. száma *(1. ábra)*, majd a *Filatéliai Szemle* 1957. évi 5., májusi száma *(2. ábra)* foglalkozott a felülnyomott bélyegekkel.

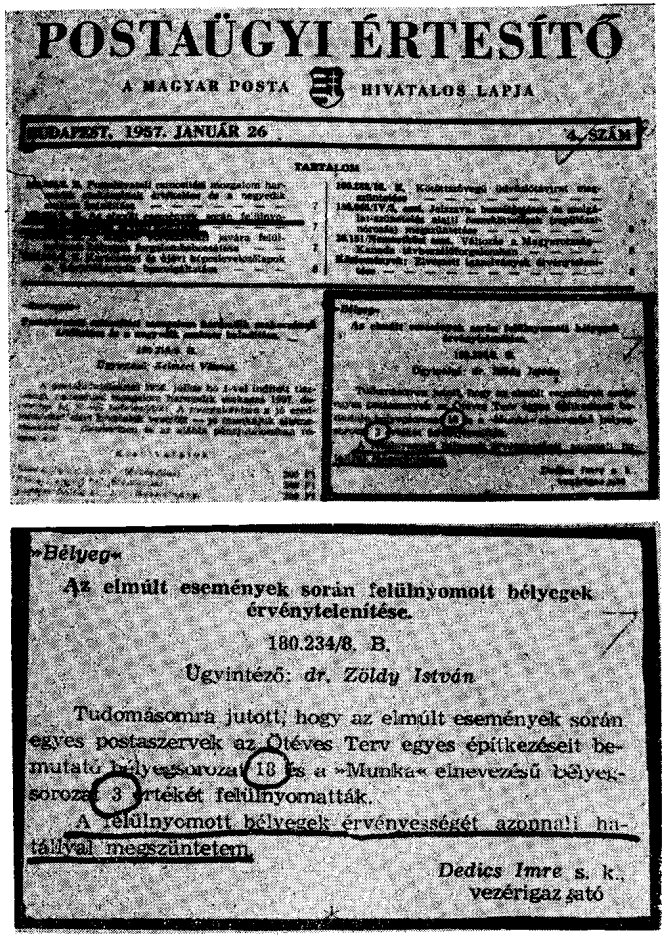
A felsorolt közlések csak szűk keretek között és helyenként pontatlanul vázolnak képet a kiadásról. E tanulmány szerzője a felülnyomásnál a Soproni Postaigazgatóság képviselőjeként jelen volt, ezért mint a kiadás keletkezésének tanúja, szükségesnek tartom, hogy az eddigi forrásokat kiegészítsem, ill. helyesbítsem.

Meg kell jegyeznem, hogy a Monográfia VII. kötetének 672. oldalán idézett jegyzőkönyvmásolatnak sem eredeti, sem másolati példánya nincs birtokomban, és nem emlékszem, hogy ilyen jegyzőkönyvet aláírtam volna. A további aláíróként feltüntetett *dr. Hasenauer Miklós* szintén a Soproni Postaigazgatóságot képviselte, míg *Tar Imre* a Sopron 1. sz. Postahivatal állományába tartozott. Mivel a kiadás példányszámaira ez a jegyzőkönyvmásolat ad egyedüli támpontot, és a géppel írt másolaton tudomásom szerint nincs hitelesítő aláírás, jó lenne, ha valamilyen módon az eredeti jegyzőkönyv holléte megállapítást nyerne. *A jegyzőkönyvi példányszámok helyesnek tűnnek.* Kiigazításra szorul az *Épületek I.* sorozat 70 f-es címletének felülnyomott példányszáma, amely a VII. kötetben megadott 400 db-bal szemben helyesen 500 példány.

A jegyzőkönyvmásolat nem utal azokra a kisebb példányszámban felülnyomott bélyegekre, amelyek a tervezett árusítandó mennyiségbe nem kerültek bele. Részletes ismertetésükkel később foglalkozom.

A kiadás létrejöttének rövid története

A bélyegek felülnyomásának gondolata az Erdészeti és Faipari Egyetem 1956. október 22-én megtartott diákparlamentjén merült fel. Az egyetemisták, ill. a felülnyomás ügyében eljáró képviselőik kifejezett kívánságára a Soproni Postaigazgatóság megrendelte a Sopron 1. sz. Postahivatal bélyegkészlete egy részének felülnyomását a Győr-Sopron Megyei Nyomdavállalat soproni üzemegységénél.



POSTAÜGYI ÉRTESÍTŐ

A MAGYAR POSTA HIVATALOS LAPJA

BUDAPEST, 1957. JANUÁR 26 4. SZÁM

TARTALOM

»Bélyeg«

Az elmúlt események során felülnyomott bélyegek érvénytelenítése.

180.234/8. B.

Ügyintéző: *dr. Zöldy István*

Tudomásomra jutott, hogy az elmúlt események során egyes postaszervek az Ötéves Terv egyes építkezéseit bemutató bélyegsorozat 18 és a »Munka« elnevezésű bélyegsorozat 3 értékét felülnyomatták.

A felülnyomott bélyegek érvényességét azonnali hatállyal megszüntetem.

Dedics Imre s. k.,
vezérigazgató

1. ábra. A Postaügyi értesítő 1957. jan. 26-i száma és a kiadásra vonatkozó rendelkezés (kiemelések a szerzőtől)

Eredetileg olyan elképzelések is voltak, hogy a soproni egyetemisták teljesen önállóan nyomatnak felül bélyegeket, ez azonban megvalósíthatatlan volt. A felülnyomat szövegére is többféle változatot emlegettek, ezeket azonban ma már lehetetlen rekonstruálni.

Terveztek olyan megoldási módot is, hogy a bélyegeket bányász- és erdészjelvénnyel, valamint a felülnyomás idejére utaló évszámmal lássák el. Ez a megoldás azonban nyomdatechnikai okokból és az idő rövidsége miatt nem valósulhatott meg.

Értesüléseim szerint a bélyegeken szereplő Szózat-idézet egyik egyetemi tanár, dr. Gyulai Zoltán javaslata volt.

Noha postai értékcikkek, így postabélyegek kibocsátására, vagy azok értékének megváltoztatására (esetleg felülnyomással) az *A. 1. Postaszabályzat* értelmében kizárólag a Magyar Posta illetékes szervének (az akkori Közlekedési és Postaügyi Minisztérium IV. Főosztályának) volt joga, a felülnyomásra az akkori zavaros idők adtak lehetőséget.

A felülnyomásra 1956. október 29-én került sor (a nyomdatechnikai változásokat később részletesen ismertetem). A felülnyomásnál — a körülményekből és a helyzetből adódóan — sok illetéktelen személy is jelen volt. Elsősorban ennek tulajdonítható, hogy a felülnyomás híre gyorsan elterjedt.

A Sopron 1. sz. Postahivatal bélyegkészletéből összesen 23 alapbélyeget nyomtak felül, részben *fekete*, részben *piros* felirattal. Két alapbélyeg fekete és piros felülnyomattal is előfordult, így a felülnyomott készletben 25 eltérő bélyeg szerepelt. Az *Épületek II.* sorozat 12 filléres értékéből rendelkezésre álló 7 db százas ívből 5 db-ot fekete, 2 db-ot piros felirattal nyomtak felül. Hasonlóan az 1,20 Ft-os értékből — a jegyzőkönyvben megadott 1300 db fekete felülnyomatú bélyegen felül — 100 db-ot (egy ívet) piros felülnyomattal láttak el. *Csak piros színű* felülnyomat készült az *Épületek I.* sorozat 50 f-es címletének két százas ívén (200 db bélyeg) és a *Munka* sorozat 12 f-es értékének egyetlen százas ívén. Ezek a kis példányszámú piros felülnyomatú bélyegek nem kerültek az árusításra szánt készletbe (feltehetően ezért a



1957. 5. szám FILATÉLIAI SZEMLE

A soproni felülnyomott bélyegekről

A gyűjtők körében hire terjedt annak, hogy a múlt év októberében Sopronban felülnyomásu bélyegek kerültek forgalomba. Mivel a hir valóságát tehát teljes bizonytalanság uralkodik, kérdést intéztünk

Szentpáli Bélához,

a Magyar Filatélia Vállalat igazgatójához, aki a következő felvilágositást adta:

— Október utolsó napjaiban a soproni postaigazgatóság a helyi nyomdában az I. sz. postahivatal készletében levő forgalmi bélyegek egy részét felülnyomással látta el. A rendelkezésünkre álló adatok szerint ezek a bélyegek a következők voltak: az Épület-sor 20 filléres (II. kiadás, Ujpesti állami gyűjtőház), 30 filléres (II. kiadás, Mályi téglagyár), 40 filléres (I. kiadás, MAVAUT központi pályaudvar), a 60 filléres érték mindkét kiadási, az 1.— forintos, valamint a sorozat 2.— forintos értéke. A bélyegek pontos felülnyomásának szövege: Magyarország felülnyomások szövege: Magyarország felülnyomás Sopron 1956. okt. 29. (Úgy tudjuk, hogy ezen a napon a soproni egyetemi hallgatók gyülést tartottak.)

— Tudomásunk szerint a felülnyomott bélyegek postai forgalomba is kerültek, és ilyen levelekkel ellátott leveleket nemcsak belföldön kézbesítettek, de külföldre is feladtak.

— Amikor a felülnyomott bélyegekről a Postavezérigazgatóság tudomást szerzett, az ügyet kivizsgálta és a Sopronban talált csekély készletet összegyüjtötte egyben — mint a postai hivatalos lap közölte — január 25-én a bélyegeket a forgalomból azonnal kivonta. A fellelt mennyiséget vállalatunk megkapta és természetesen a magyar bélyegeket gyüjtők részére rendelkezésre bocsátjuk. Csak a Magyar Filatélia Vállalat fogja árusitani. A szervezett gyüjtők igényeit — amennyire a készlet lehetővé teszi — a Szövetségen keresztül bonyolitjuk le.

— Az esetleges hamisitások megakadályozása érdekében vállalatunk minden sétugat a bélyegek szavatossági bélyegzővel lát el.

2. ábra. A Filatéliai Szemle 1957. májusi cikke (a szerző kézjegyeivel).

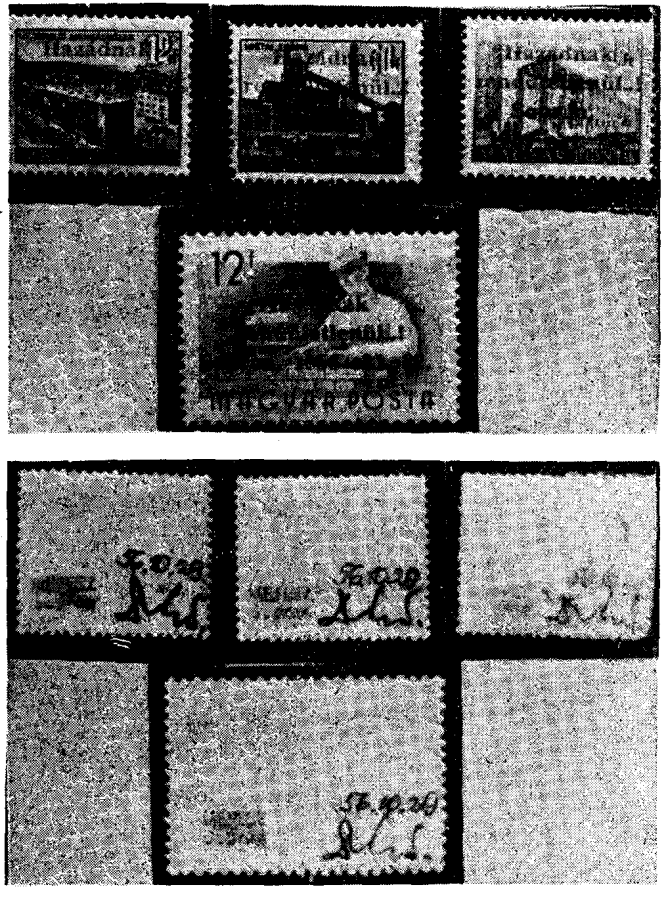
jegyzőkönyvbe sem) és ennek megfelelően nem szerepeltek a posta-vezérigazgatóságnak később beszolgáltatott bélyegek között. Ennek ellenére semmi kétség nem fér eredeti voltjukhoz, és ahhoz, hogy felülnyomásuk október 29-én történt. Ezt bizonyítja a hátoldalukon található *MEFESZ Sopron garanciabélyegzés.* Legtöbbjükön kézjegyem (Dr. Cz. S.) is szerepel *(3. ábra).*

A *garanciabélyegzés* az egyetemisták ötlete volt, akik a bélyegek hivatali (felvételi) ablaknál történő árusításához szavatossági bizonyítványt is készítettek *(4. ábra).* A kis példányszámú piros felülnyomatoktól eltekintve 500 teljes (21 értékes) sorozat került volna tanúsítványos értékesítésre, ezt a bélyegkészletet még október 29-én teljes egészében (10 500 db bélyeg) MEFESZ Sopron garanciabélyegzéssel látták el.

Itt kell megemlíteni, hogy a Monográfia VII. kötetében említett 1946. évi kiadású *Milliós* bélyegek felülnyomása nem próbanyomat jellegű volt, hanem filatéliai célú magánkezdeményezés. A 100—100 példányban készült fekete, ill. piros színű felülnyomatos bélyegeken (az 1 milliós és a 10 milliós címleten) természetesen semmiféle garanciabélyegzés nincs.

A felülnyomott bélyegek általános árusítására végül is nem került sor. A bélyegkészletet november elejétől a Soproni Postaigazgatóság tárolta. Időközben a bélyegek egy részét nyugatra vitték, egy csekély részüket pedig levélen is felhasználták, elsősorban filatéliai küldeményeken (a felülnyomás legalizálását szolgálta a Bélyegmúzeumnak és Kossa István közlekedés- és postaügyi miniszternek küldött, a teljes sorozattal bérmentesített két ajánlott levél).

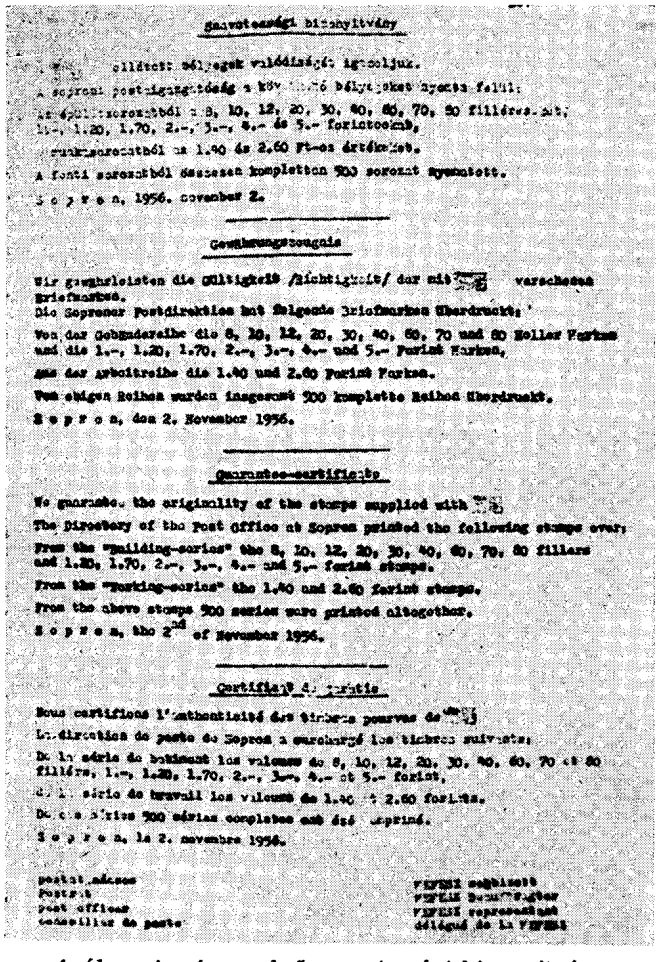
A posta-vezérigazgatóság *1957 januárjában* intézkedett a fellelhető készletek haladéktalan beszolgáltatására, beleértve a granciabélyegzéssel ellátott teljes sorozatokat is. A beszolgáltatott bélyegkészletet a Magyar Filatélia Vállalat kapta meg értékesítésre. A Magyar Filatélia Vállalat a bélyegeket saját — ovális, szaggatott keretű, MF betűket tartalmazó — garanciabélyegzőjének lenyomatával látta el, igazolva a bélyegek eredeti voltát.



3. ábra. A kis példányszámú piros felülnyomatú bélyegek

A kétféle garanciabélyegző egy bélyegen egyidejűleg csak a beszolgáltatott teljes sorozatokon fordulhat elő.

A bélyegekből a MABÉOSZ tagjai is igényelhettek, a 7 értékes „rövid" sorozatot 30 Ft-ért, később az *Épületek I.* sorozat 60 f-es értéke nélkül 6 bélyeget.



Garantieschein

Wir garantieren die Gültigkeit /Echtheit/ der mit [illegible] versehenen Briefmarken.
Die Sopronner Postdirektion hat folgende Briefmarken überdruckt:
Von der Gebührenreihe die 8, 10, 12, 20, 30, 40, 60, 70 und 80 Heller Werte und die 1.-, 1.20, 1.70, 2.-, 3.-, 4.- und 5.- Forint Marken,
aus der Arbeiterreihe die 1.40 und 2.60 Forint Werte.
Von obigen Reihen wurden insgesamt 500 komplette Reihen überdruckt.
S o p r o n, den 2. November 1956.

Guarantee-certificate

We guarantee the originality of the stamps supplied with [illegible]
The Directory of the post office at Sopron printed the following stamps over:
From the "smiling-series" the 8, 10, 12, 20, 30, 40, 60, 70, 80 fillérs and 1.20, 1.70, 2.-, 3.-, 4.- und 5.- forint stamps.
From the "working-series" the 1.40 und 2.60 forint stamps.
From the above stamps 500 series were printed altogether.
S o p r o n, the 2nd of November 1956.

Certificat de garantie

Nous certifions l'authenticité des timbres pourvus de [illegible]
La direction de poste de Sopron a surchargé les timbres suivants:
De la série de bâtiment les valeurs de 8, 10, 12, 20, 30, 40, 60, 70 et 80 fillérs, 1.-, 1.20, 1.70, 2.-, 3.-, 4.- et 5.- forint,
de la série de travail les valeurs de 1.40 et 2.60 forints.
De ces séries 500 séries complètes ont été imprimé.
S o p r o n, le 2. novembre 1956.

postai address
Postamt
post office
commissaire de poste

FÉFÉSZ székhelyén
FÉFÉSZ Sopron-Megyer
FÉFÉSZ representative
délégué de la FÉFÉSZ

4. ábra. A négynyelvű szavatossági bizonyítvány

Röviden ennyi kiegészítést szerettem volna a kiadás történetéhez tenni, remélve, hogy így az érdeklődő filatélistáknak e kiadásra vonatkozó ismereteit bővíthetem. Sajnálatos, hogy számos részletet ma már nagyon nehéz rekonstruálni.

A felülnyomás

A felülnyomás az 1949. dec. 27-én államosított Röttig-Romvalter nyomdában készült, amelynek korábban három tulajdonosa volt. *Bayer Leopold,* az egyik társtulajdonos az államosítás után gépmesterként a nyomdában maradt. Ő kapott utasítást a felülnyomással kapcsolatos munkálatok megszervezésére és végrehajtására. Szaktudásával és útmutatásával hasznosan járult hozzá a felülnyomás sikeres és megfelelő minőségű elvégzéséhez.

Nyomdatechnikai vonatkozások

A felületnyomást kézi szedéssel tervezték, de mivel a megfelelő betűtípusból elegendő mennyiség nem állt rendelkezésre, erről is le kellett mondani. A szedés végül is egy LINOTYP gépen történt, sorszedéssel, soröntve (a nyomdagépet azóta már kivonták a forgalomból, ugyanis a nyomda gépparkját modernebb gépekre cserélték).

Az alkalmazott betűtípus „PRIMUS", nagyságuk *petit* (8 pontos betű, mivel egy pont 0,3759 mm, a betűk nagysága kb. 3 mm), fajtájuk *félkövér.*

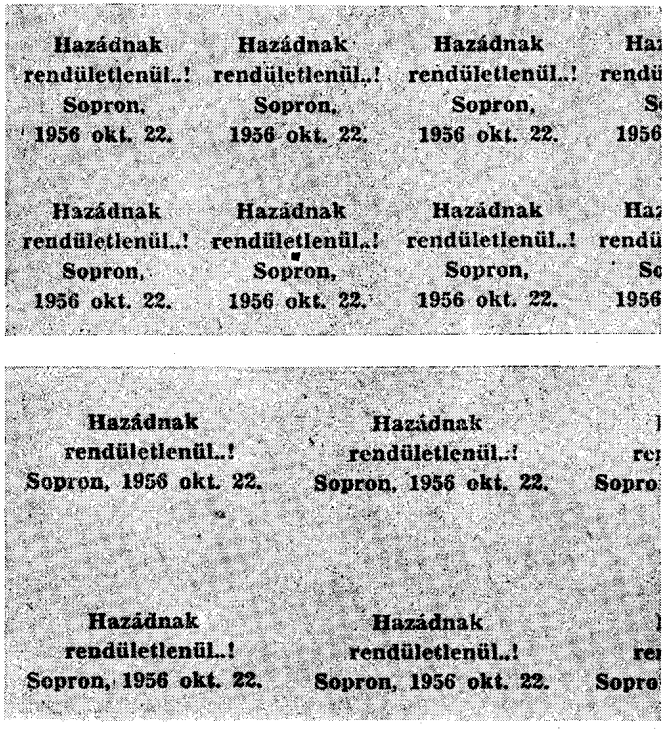
Az alkalmazott nyomdafesték

Mivel a felülnyomáshoz felhasznált alapbélyegek eltérő színűek voltak, kétféle nyomdafestéket használtak, *feketét és pirosat.* A nyomás befejezése után, de már nyomás közben is kiderült, hogy célszerűbb lett volna *csak fekete* színű festéket használni, mert így a felülnyomatok kiugróbbak lettek volna.

Először a fekete felülnyomatok készültek el, majd a gép lemosása után került sor a piros festékkel történő felülnyomásra.

Kefelenyomatok

Köztudomású, hogy a nyomás előtt az előírásoknak, ill. a nyomdai gyakorlatnak megfelelően — előírt példányszámban — *kefelenyomatokat* készítenek. Ezek *félfamentes papírra* készültek, a fekete színű felülnyomás megkezdése előtt.



5. ábra. A kefelenyomatok részletei

Az eredeti kefelenyomatokról készült 1:1 arányú részletek láthatók az *5. ábrán.*

A nyomóformák (klisék)

A felülnyomáshoz kétféle klisé készült, a három-, ill. négysoros felülnyomatoknak megfelelően. A klisé-ket a felülnyomás befejezése után további nyomásra alkalmatlanná tették. Ez úgy történt, hogy a klisé minden egyes során egy-két helyen egy kis méretű



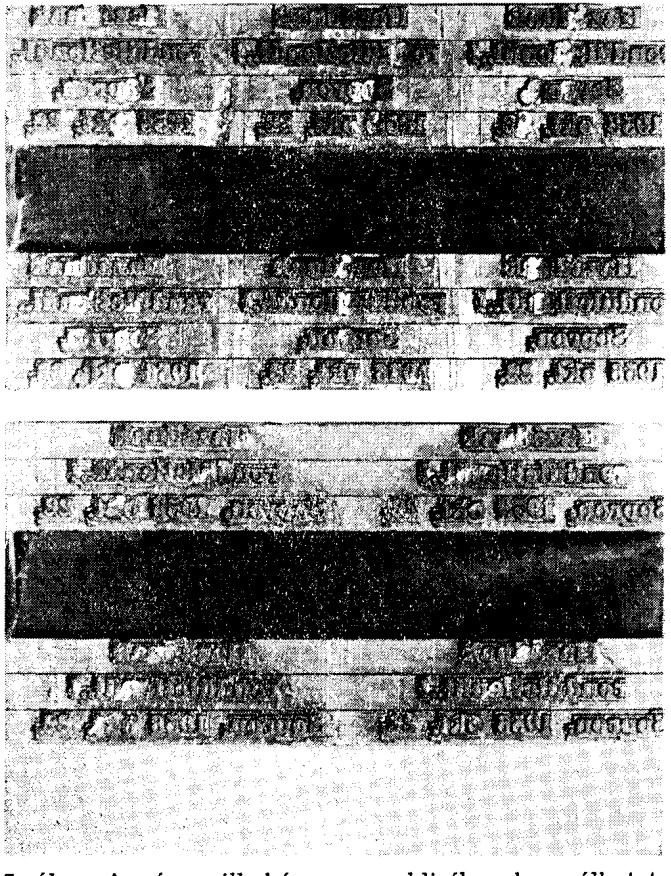
6. ábra. Hibás felülnyomat (felcserélt sorok) a 2,60 Ft-os ív 87. bélyegén (jobb oldalon, felül)

kalapáccsal néhány betűt szétlapítottak *(7. ábra).* Ezt követően rövid időn belül megtörtént azok beolvasztása is. A nyomóformák alkalmatlanná tételéről és a beolvasztásról jegyzőkönyv készült, amit a közreműködő személyek aláírásukkal hitelesítettek.

Mivel a felülnyomás kizárólag 29-én történt, és a nyomóformákat ezt követően megsemmisítették, semmiféle körülmény nem indokolja bármilyen utánnyomás feltételezését.

Téves felülnyomatok

Bár az ellenőrzés rendkívül gondos volt, mégis keletkezett hibás felülnyomat, mégpedig a *Munka* sorozat 2,60 Ft-os értékén. A második felülnyomott ívet átvizsgálva kiderült, hogy az első két felülnyomott



7. ábra. A négy-, ill. háromsoros klisék a használhatatlanná tétel után

ív 77. és 78., valamint 87. és 88. ívhelyén a szedésnél a 2. és 3. sort felcserélték, így ezeken az ívhelyeken — összesen 8 bélyegen — „Hazádnak /Sopron 1956. okt. 22./ rendületlenül" szöveg szerepel *(6. ábra).* A hibát felfedezése után természetesen kijavították.

A felülnyomás

A felülnyomás az 1949. dec. 27-én államosított Röttig-Romvalter nyomdában készült, amelynek korábban három tulajdonosa volt. *Bayer Leopold*, az egyik társtulajdonos az államosítás után gépmesterként a nyomdában maradt. Ő kapott utasítást a felülnyomással kapcsolatos munkálatok megszervezésére és végrehajtására. Szaktudásával és útmutatásával hasznosan járult hozzá a felülnyomás sikeres és megfelelő minőségű elvégzéséhez.

Nyomdatechnikai vonatkozások

A felületnyomást kézi szedéssel tervezték, de mivel a megfelelő betűtípusból elegendő mennyiség nem állt rendelkezésre, erről is le kellett mondani. A szedés végül is egy LINOTYP gépen történt, sorszedéssel, soröntve (a nyomdagépet azóta már kivonták a forgalomból, ugyanis a nyomda gépparkját modernebb gépekre cserélték).

Az alkalmazott betűtípus „PRIMUS", nagyságuk *petit* (8 pontos betű, mivel egy pont 0,3759 mm, a betűk nagysága kb. 3 mm), fajtájuk *félkövér*.

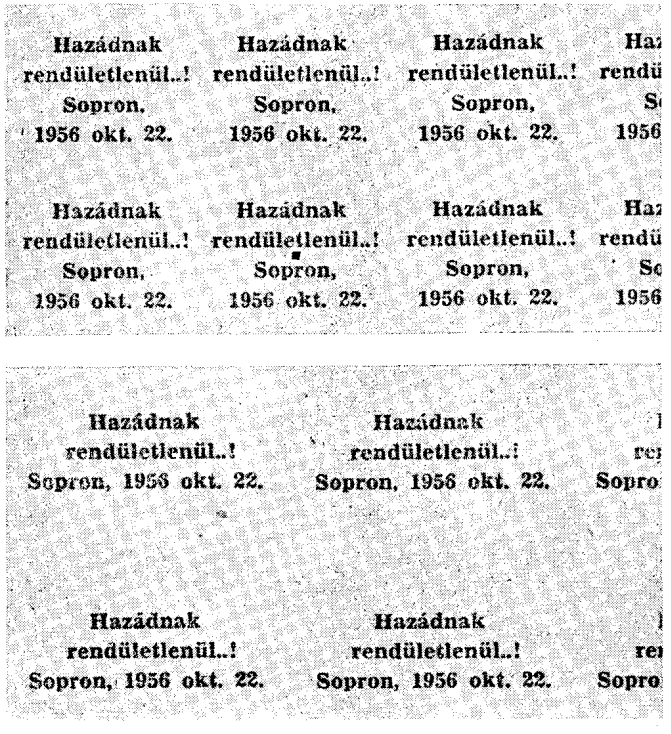
Az alkalmazott nyomdafesték

Mivel a felülnyomáshoz felhasznált alapbélyegek eltérő színűek voltak, kétféle nyomdafestéket használtak, *feketét és pirosat*. A nyomás befejezése után, de már nyomás közben is kiderült, hogy célszerűbb lett volna *csak fekete* színű festéket használni, mert így a felülnyomatok kiugróbbak lettek volna.

Először a fekete felülnyomatok készültek el, majd a gép lemosása után került sor a piros festékkel történő felülnyomásra.

Kefelenyomatok

Köztudomású, hogy a nyomás előtt az előírásoknak, ill. a nyomdai gyakorlatnak megfelelően — előírt példányszámban — *kefelenyomatokat* készítenek. Ezek *félfamentes papírra* készültek, a fekete színű felülnyomás megkezdése előtt.

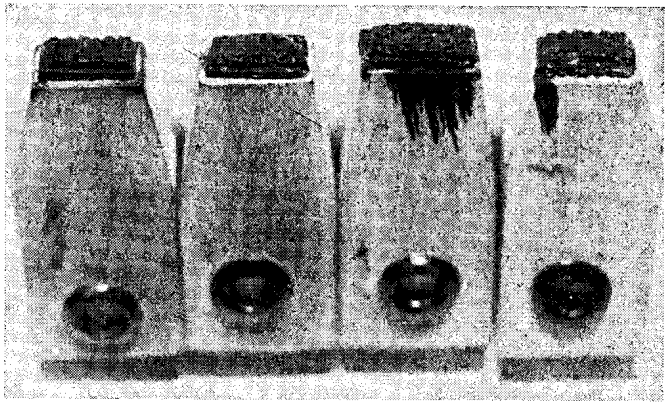


5. ábra. A kefelenyomatok részletei

Az eredeti kefelenyomatokról készült 1:1 arányú részletek láthatók az *5. ábrán.*

A nyomóformák (klisék)

A felülnyomáshoz kétféle klisé készült, a három-, ill. négysoros felülnyomatoknak megfelelően. A klisé-ket a felülnyomás befejezése után további nyomásra alkalmatlanná tették. Ez úgy történt, hogy a klisé minden egyes során egy-két helyen egy kis méretű



8. ábra. A szavatossági gumibélyegzők (MEFESZ, Sopron)

A garanciabélyegzés és a szavatossági bizonyítvány

A garanciabélyegzésről már korábban is tettem említést. A nagy mennyiségű (10 500 db) bélyeg hátoldali lebélyegzéséhez egy bélyegző kevés lett volna, ezért több bélyegzőt használtak *(8. ábra)*. A bélyegzők 9 × 5 mm-esek voltak.

A 21 értékes, 500 példányos, szavatossági bélyegzéssel ellátott teljes sorozatok árusításához „Szavatossági bizonyítvány" is készült *(lásd a 3. ábrát)*, amelynek sokszorosítása is megtörtént. Tényleges kiállításukra (sorszámozás, aláírások, bélyegzések) és felhasználásukra azonban már nem került sor.

A szavatossági bizonyítvány magyar nyelvű szövegéből (A .... ellátott bélyegek valódiságát igazoljuk. A soproni postaigazgatóság a következő bélyegeket nyomta felül: Az épületsorozatból a 8, 10, 12, 20, 30, 40, 60, 70, 80 filléreseket, 1, 1,20, 1,70, 2, 3, 4 és 5 forintosokat, a munkasorozatból az 1,40 és 2,60 Ft-os értékeket. A fenti sorozatból összesen kompletten 500 sorozat nyomatott. Sopron, 1956. november 2.) is nyilvánvaló, hogy *500 teljes sorozat* készült, ami alátámasztja azt, hogy az *Épületek I.* sorozat 70 f-es címletének felülnyomott példányszáma a Monográfia VII. kötetében tévesen lett megadva.

A szavatossági bizonyítványt az egyetemisták sokszorosították. A gyors munkának tudható be, hogy nem tüntették fel azt a tényt, hogy a sorozat a 8 f-es, 60 f-es és 70 f-es épületbélyegek esetében mindkét kiadás felülnyomott címleteit tartalmazza.

A szavatossági bizonyítvány sokszorosított példányainak nagy részét utólag megsemmisítették. Tudomásom szerint már csak néhány darab létezik belőlük.

A felülnyomott bélyegek példányszáma és értékelése

A 21 értékes, árusításra szánt sorozat példányszámait a Monográfia VII. kötete tartalmazza, az *Épületek I.* sorozat 70 f-es címletének példányszáma helyesen 500 db. Az eddig nem publikált, piros felülnyomatú 4 értékről már volt szó, ezek példányszámai az alábbiak:

Eredeti sorszám	Kiadás	Címlet	Felülnyomott psz.
1232	Épületek I.	50 f	200 db
1237	Épületek I.	1.20 Ft	200 db
1373	Épületek II.	12 f	100 db
1487	Munka	12 f	100 db

Megválaszolatlan kérdés jelenleg csupán a *kétféle 60 f-es* épületbélyeg egyenkénti darabszáma, mivel ezeknek csak együttes példányszáma ismert. További pontosítás a Magyar Filatélia Vállalat készlete, ill. nyilvántartási adatai alapján lenne lehetséges.

Nincs publikált adat arra vonatkozóan sem, hogy a posta-vezérigazgatóság részére beszolgáltatott készlet mennyivel volt kevesebb, mint a teljes felülnyomott mennyiség.

Értékelés tekintetében jelenleg a Magyar Filatélia Vállalat árjegyzéke a mértékadó, amely a kiadást

három részre bontva értékeli (7—7 darabos csoportokban). Az árjegyzék az *I. csoportba* sorolt bélyegek címletenkénti értékét is megadja, a többi 14 értéket ezzel szemben külön nem értékeli, csak a 7—7 példányos sorozatrészek *együttes értékéről* tájékoztat.

Rövid vizsgálódás után az alábbiakat állapíthatjuk meg:

Az I. csoportba sorolt valamennyi bélyeg példányszáma (egyenként) meghaladja a 20 ezret (a 60 f-es bélyegnek ugyan csak együttes példányszáma — 53 300 — ismert). Értékelésükhöz különösebb kommentár nem szükséges.

A *II. csoportba* sorolt további 7 bélyeg (1226, 1240, 1241, 1242, 1371, 1497, 1500 árjegyzéki sorszámú alapbélyegek) példányszámai 800—2900 közöttiek, kivétel az 1371. sorszámú *Épületek II.* 8 f-es érték, amelyből 18 200 db-ot nyomtak felül.

A *III. csoportba* sorolt további 7 bélyeg (1227, 1234, 1235, 1237, 1238, 1373, 1379) példányszáma 500—1300 között mozog, kivéve az 1237. sorszámú *Épületek I.* 10 f-es értéket, amelyből 11 500 felülnyomott példány készült.

A csoportonkénti teljes értékből — ha azt elfogadjuk —, az egyes bélyegek értéke a példányszámmal arányosan meghatározható. A soproni Széchenyi István Gimnázium matematikatanára, *Légrádi Imre* ezeket a számításokat elvégezte. Az egyes példányszámokat n_i-vel (i = 1—7), az összes példányszámot N-nel, a 7 bélyeges sorozat értékét E-vel jelölve az alábbi összefüggés írható fel:

$$e_i = a\frac{N}{n_1}$$

ahol e_i az egyes bélyeg értéke, a pedig az

$$E = a\frac{N}{n_1} + a\frac{N}{n_2} + \ldots + a\frac{N}{n_7}$$

összefüggés alapján az

$$a = \frac{E}{\left(N\frac{1}{n_1} + \frac{1}{n_2} + \ldots + \frac{1}{n_7}\right)}$$

képletből nyerhető.

A számításokat az 1985. évi árjegyzék alapján elvégezve az egyes címletek értékei az alábbiakra adódnak:

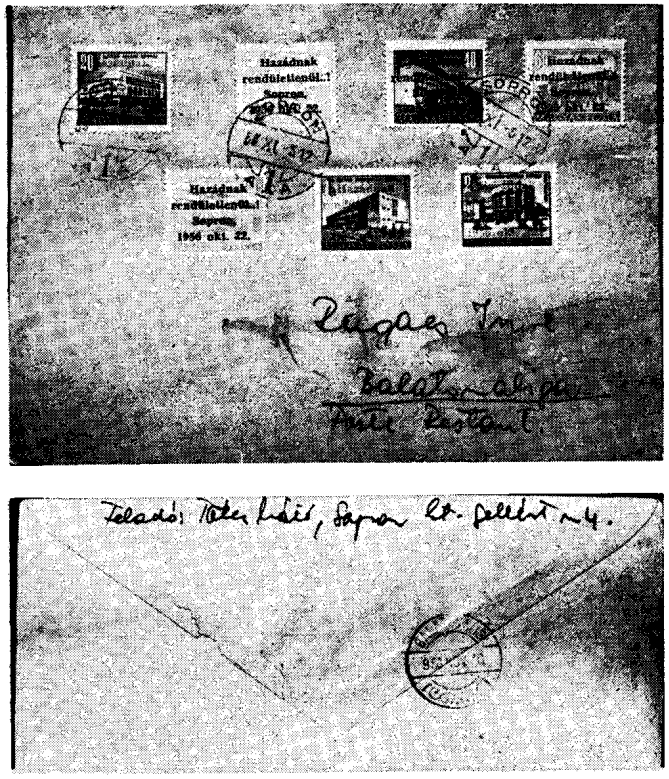
II. csoport

Eredeti sorszám	Kiadás	Címlet	Felülnyomott példányszám	Számított (kerekített) érték (Ft)
1226	Épületek I.	8 f	800	1720
1240	Épületek I.	3 Ft	1 800	765
1241	Épületek I.	4 Ft	1 800	765
1242	Épületek I.	5 Ft	2 900	475
1371	Épületek II.	8 f	18 200	75
1497	Munka	1.40 Ft	1 900	725
1500	Munka	2.60 Ft	2 900	475
			összesen	5000

III. csoport

Eredeti sorszám	Kiadás	Címlet	Felülnyomott példányszám	Számított (kerekített) érték (Ft)
1227	Épületek I.	10 f	11 500	340
1234	Épületek I.	70 f	500	7 680
1235	Épületek I.	80 f	600	6 400
1237	Épületek I.	1.20 Ft	1 300	2 950
1238	Épületek I.	1.70 Ft	900	4 270
1373	Épületek II.	12 f	500	7 680
1379	Épületek II.	70 f	500	7 680
			összesen:	37 000

A fenti számítások kétségkívül segítséget adhatnak az egyes címletek pontosabb értékének meghatározásához, hiszen a példányszám mellett más lényeges értékbefolyásoló elemről nincs tudomásunk. Megkérdőjelezhetők azonban a kiindulás adatai, vagyis a *hármas csoportosítás és a csoportonkénti összérték.* Ha



9. ábra. Hétcímletes kis sorozattal bérmentesített levél

jobban megnézzük, akkor ritkasága szerint logikusabb lenne a III. csoportba sorolt 11 500 db-os 10 f-es címletet a II., a II. csoportba sorolt 800 példányos 8 f-es értéket pedig a III. csoportba sorolni. Az is szemet szúr, hogy a II. csoportba sorolt 8 f-es értékére mindössze 75 Ft adódik, azaz a kapott érték az I. csoportba sorolt, 20 ezer feletti példányszámú bélyegek felét sem érné. Célszerűbbnek látszik tehát a hármas csoportosítás helyett *a teljes sorozat* alapján arányosítani az értékeket és a példányszámokat. A Gondolat Kiadónál előkészületben levő *Magyar bélyegek kézikönyve* tudomásom szerint már ezt az értékelést fogja alkalmazni.

A külföldi katalógusok (Zumstein, Michel) adatai és értékeléseik eltérőek és pontatlanok.

A felülnyomott bélyegek postai felhasználása

Már említettem, hogy a Sopronban felülnyomott bélyegek *helyi kiadásnak* tekinthetők, amely ugyan árusításra nem került, de az akkori körülményekből adódóan a bélyegekhez nyilván többen hozzájutottak, így biztos, hogy azoknak egy kis része postai küldeményeken is megtalálható (pl. a korábban említett levelek a teljes sorozatokkal). Egy teljes „rövid" sorozattal bérmentesített levél látható a *9. ábrán* (elő- és hátoldal).

Mivel a kiadás bélyegeivel bérmentesített küldemények igen ritkák és becsesek, nehéz akár megközelítően is pontos képet kapni arról, hogy hány és milyen jellegű korabeli küldemény létezhet.

A Magyar Posta Bélyegmúzeumában látható a már hivatkozott levél a teljes sorozat 21 értékével. A feladás időpontja 1956. november 3., 13 óra, a keletbélyegző albetűje „Ba".

A *10. ábrán* a *Wiener Zeitung* 1957. június 30-i számából vett részletet mutatok be, amely néhány futott levél ábráját is közli (az egyiket meg is portózták). A leveleket november 2-án, 3-án és 4-én adták fel Sopronban expresszlevélként, azokat a címzettek meg is kapták.

Ismeretesek kivágások (küldeményrészek) is, amelyeken a bélyegeket Sopron 1. sz. Postahivatal bélyegzővel érvénytelenítették.

Nem zárható ki, hogy a futott küldemények ritkasága miatt — az első világháború utáni helyi kiadásoknál tapasztaltakhoz hasonlóan — szívességi bélyegzések és utólagos levélutánzatok is előfordulnak.

A futott küldemények felkutatása és vizsgálata még további kutatómunkát igényel.



Epilog zur Sopron-Ausgabe

Wir haben in Nr. 144 unseres Blattes vom 21. Juni 1957 unter dem Titel „Kehraus zum Freiheitssommer" von der hochinteressanten Soproner Freiheitsausgabe berichtet und festgestellt, daß außer den anderweitig gemeldeten sieben Werttafeln dieser Revolutionsausgabe (20, 30, 40, 60 und 80 f sowie den beiden Spitzenwerten zu fl. 1.— und fl. 2.—) noch weitere drei ganz kleine Werttafeln aufgetaucht sind, deren Auflagenhöhe zwischen 100 und 1000 Exemplaren schwankt. Ein glücklicher Zufall versetzt uns in die angenehme Lage, auch ein paar Briefe abbilden zu können, die — frankiert mit diesen Raritäten — am 2., 3. und 4. November 1956 in Sopron expreß aufgegeben, ihre Adressaten in Budapest prompt erreichen konnten und — in einem Falle sogar mit Strafporto von fl. 1.20 belegt — reguläre Budapester Ankunftsexpreßstempel tragen, die bei Expreßbriefen Vorschrift sind.

Mit der Vorlage dieser Briefe wird natürlich die Authentizität der nachträglich bekannt gewordenen drei Werttafeln (8, 8 und 10 f) erhärtet, und es wird Sache der diversen Katalogherausgeber sein, die Katalogpreise für die Gesamtserie von zehn Werten der „Soproner Freiheitsserie" festzulegen, bei der gerade die niedrigsten Werttafeln die kleinste Auflagenhöhe besitzen. Wie noch nachträglich bekanntgegeben werden soll, sind die beiden ersten Worte des vierzeiligen Aufdruckes „Harcnak rendületlenül" einem zündenden Freiheitsgedicht des ungarischen Freiheitsdichters Vörösmarty entnommen, das um die Mitte des vorigen Jahrhunderts entstanden ist.

10. ábra.
A Wiener-Zeitung cikke

Zárszó

Az eddig elmondottakból látható, hogy a kiadással kapcsolatban még számos tisztázatlan körülmény és pontosítandó adatsor vár a gyűjtők további kutatómunkájára. A kiadással foglalkozó — zömmel 1957-ben megjelent — külföldi cikkek (a Schweizer Briefmarken-Zeitungban, az Austria Philatelist-ben, a Wiener-Zeitungban, az American Philatelist-ben, a Londoner Philatelic Magazinban, a Michel-Rundschauban stb.) általában hiányosak, pontatlanok, mégis további tanulságokkal szolgálnak. Elemzésükre e cikk keretében nincs módom kitérni. Hiányosságaik, téves állításaik boncolgatása helyett fontosabbnak tartom az általam ismert körülmények és adatok ismertetését. Természetesen még sok pontosítani való akad, amely csak közös adatgyűjtéssel, a tapasztalatok és ismeretek cseréjével valósítható meg. Kérem azokat a gyűjtőtársakat, akik ebben szívesen működnek velem együtt, adataikat közvetlenül a soproni címemre szíveskedjenek megküldeni (dr. Czencz Sándor, Sopron, Csengeri u. 53. H—9400).

Végül szeretnék köszönetet mondani mindazoknak, akik e cikk létrehozásában segítséget nyújtottak, így Légrádi Imre és Nagy Márton tanár uraknak, továbbá a felvételek elkészítésében közreműködő Besskó Józsefnek, Sipos Ferencnek és dr. Ambrits Ferencnek. Köszönöm továbbá Király Tibor és Macher Frigyes gyűjtőtársak segítségét, valamint az általuk rendelkezésemre bocsátott tárgyi bizonyítékokat, dokumentumokat.

A természetes elemek és a gyűjtői szándék szerepe a küldeményen lévő bélyegek értékelésében

VISNYOVSZKI GÁBOR

I. rész

A magyar bélyegek kézikönyvének értékelési rendszere

A bélyeggyűjtés számos vonzerejének egyike az a szabadságérzet, amit a gyűjtő tevékenysége közben átél. Ízlése, igényei és kedve szerint gyűjthet, csoportosíthat, cserélhet és nem utolsósorban *értékelhet.*

Az érték a gyűjtés egyéb motivációi mellett (időtöltés, önművelés, örömforrás, kikapcsolódás vagy éppen kapcsolatteremtés) mindig jelen van, hol hangsúlyosabban, hol rejtettebb formában. Összetevői között objektív és szubjektív elemek egyaránt találhatók, bár ezek olykor össze is mosódnak. Objektívnek tekinthető a valóságos ritkaság, a gyűjtői hagyomány és az ennek megfelelő értékrend, továbbá a piac. Szubjektív értékformáló tényező pl. a pillanatnyi hozzáférhetőség, a divatjelenségek, de elsősorban a gyűjtő egyéni ízlése, filatéliai képzettsége, igényeinek szintje. Aligha vitatható, hogy a gyűjtők zöme élénken figyeli a kezében levő érték alakulását.

Kétségtelen, hogy a gyűjtés az utóbbi évtizedekben sokrétűbbé, összetettebbé vált és ez — a kereskedelmi célú bélyegkiadások egész világra kiterjedő megsokszorozódásával együtt — kevésbé áttekinthetővé, zavarosabbá teszi az értékviszonyokat, megnöveli a szubjektív tényezőket és csökkenti az objektív tényezők hatását, érvényesülését. Hiszen egy 8—10 éves gyűjtőpalántától nem várható el, hogy többre értékeljen egy ritka krajcáros metszetjavítást egy sok milliós példányszámban „gyártott", postát soha nem látott tarka motívumbélyegnél. Nem is lenne helyes megingatni értékítéletét. Ha viszont felnőtt gyűjtőink nagy része is hasonlóan választ, akkor ez már árnyékot vet filatéliai kultúránkra.

Aki ismeri a bélyegek világát, tudja, hogy az érték a kereslet—kínálat egyensúlyán alapuló szigorú törvényeket követ. Ideig-óráig ez az egyensúly figyelmen kívül hagyható, de hosszú távon előbb-utóbb érvényesül. Az érték néhány évtizeddel ezelőtti „részleges illegalitásba" kényszerítése (idősebb gyűjtők emlékezhetnek olyan fegyelmi eljárásokra, amelyeknek tárgya a MABÉOSZ helyiségében „elkövetett", jelentéktelen összegű adásvétel volt), például nagyban hozzájárult, hogy értékes ritkaságaink — belföldi lehetőségek, így megbecsülés híján — külföldre vándoroltak. Sajnálatos módon az érték okfejtő elemzése a szaksajtóban is sokáig tabu volt. A napisajtó bélyegrovatai ugyan néha felhívják a figyelmet egy-egy több százezer márkás vagy dolláros aukciós eseményre, ezzel szemben belföldi ritkaságainkról alig esik szó, a komolyabb értékek mozgása — néhány tízezer forint értékű objektumokkal bezárólag — csak a MABÉOSZ félévenként tartott árverésein kap nyilvánosságot. Az értékelés, ill. az érték deklarálásának hiánya lassítja a bélyegek mozgását, a mozgás lassúsága viszont kedvezőtlenül hat az értékre.

Fontos tehát, hogy filatéliai hagyományainkat megfelelően ápoljuk, meglevő értékeinket megbecsüljük, legalább annyira, amennyire azt külföldön teszik, vagy amennyire a külföldi gyűjtők megbecsülik saját hasonló értékeiket. Éppen ezért örvendetes, hogy ez évben végre elkészült és e sorok megjelenésekor már valószínűleg nyomdában lesz *A magyar bélyegek kézikönyve,* amelyben a bélyeg előtti levelektől kezdve napjaink bélyegkülönlegességeivel bezárólag filatéliai

kultúránk csaknem minden lényeges eleme megtalálható, feldolgozva és értékelve.

Az *előállítási különlegességeket* a kézikönyv a szokásosnál részletesebben, de a speciálkatalógusok hagyományos feldolgozási elvei szerint tárgyalja. A bélyegek *felhasználásával összefüggő különlegességek* (bélyegzések, bérmentesítések) értékelésénél viszont néhány újszerű módszert is alkalmazott a szerzőgárda, éppen az érték minél objektívebb behatárolása érdekében.

A küldeményen levő bélyegek értéke sok tényezőtől függ. Nem lenne indokolt itt megismételni a korábban e témával foglalkozó cikkekben elmondottakat (79/2, 82/2 számok). Célszerűnek látszik viszont a kézikönyv jelrendszerének ismertetésével betekintést adni a kézikönyv értékelési elveibe és gyakorlatába.

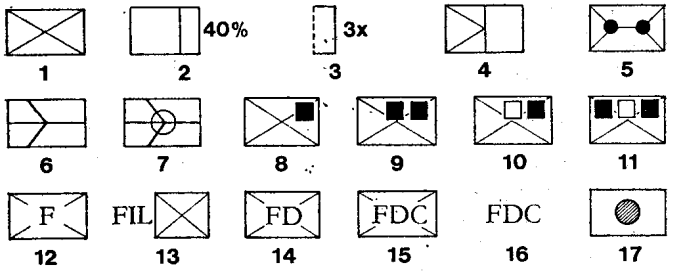
Az *1. ábrán* láthatók azok a szimbólumok, amelyek a bélyeg felhasználására utalnak (küldeményfajta, kombináció stb.). Ezek a jelek ábránkon a nyomdai jeleknél nagyobbak, jelentésük az alábbi (esetenként értelmezésüket is megadjuk):

1.: Köznapi levél (levelezőlap, nyomtatvány, vagy egyéb levélpostai küldemény) — nem filatéliai célú levél.

2.: Szállítólevél, postautalvány, értéklevél távirat stb. (lépcsősen változó díjú bérmentesítések). A %-os érték a leválasztott szelvényen levő bélyegre vonatkozik.

3.: Szállítólevél vagy utalvány szelvényén levő bélyeg értéke.
A szorzó a teljes objektumon levő bélyegre érvényes (a táblázatokban egy kiadásnál általában vagy a 2., vagy a 3. jelnek megfelelő értékelés szerepel, amelyből a másik kiszámítható).

4.: Bérmentesített küldemény vagy postai nyomtatvány (az 1. és 2. eseteket egyaránt magában foglalja).



1. ábra

5.: Értéklevél (pénzeslevél).
Csak ott adjuk meg, ahol jelentősen eltér a szállítólevél értékelésétől. Ha külön nem jelöljük, a 2. jel alatti értékek vonatkoznak rá.

6.: Köznapi légipostalevél
(nem filatéliai célzattal és nem alkalmi légijáraton továbbított, a légipostai díjszabásnak megfelelően bérmentesített levél).

7.: Alkalmi légipostalevél
(alkalmi repülés dokumentuma, vagy filatéliai célzattal küldött különleges légipostai küldemény).

8.: Egyes (egybélyeges) bérmentesítés, az érvényes díjszabásnak megfelelően szabályos díjlerovással.

9.: Többes bérmentesítés (a díjat több azonos bélyeggel rótták le).

10.: Színes vagy vegyes bérmentesítés, amelyen a szóban forgó bélyegből egy db található.

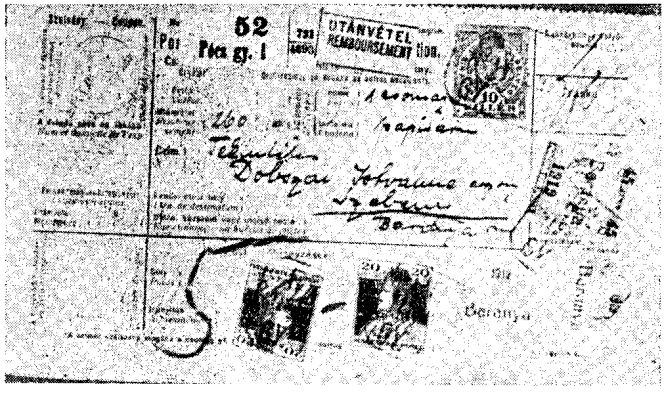
11.: Többes-színes vagy többes-vegyes bérmentesítés (olyan többes bérmentesítés, amelyen a két vagy több azonos bélyeg mellett más bélyeg is található).

12.: Szabályos bérmentesítésű filatéliai levél.

13.: Túlbérmentesített filatéliai levél.

14.: Küldemény a bélyeg kiadásának napján feladva.

15.: Első napi bélyegzős küldemény, postán feladva.



2. ábra

16.: Első napi bélyegzős küldemény, postai kezelés nélkül.

17.: Szívességi bélyegzés papírlapon vagy borítékon.

Fentiekből kitűnik, hogy a kézikönyv szerzői az eddigi nemzetközi gyakorlathoz képest több új fogalmat is bevezettek. Mivel a kézikönyv az 1900 utáni bérmentesítések értékelésére is nagy súlyt fektet, e fogalmak bevezetése és alkalmazása elkerülhetetlen volt. A klasszikus időszak bélyegeinél a fenti jelekkel meghatározott fogalmak nagy része fel sem merülhet. E bélyegkiadásoknál is fontos előrelépés azonban az 1. és 2. fogalomkörbe sorolható küldemények szétválasztása, legalábbis a krajcáros bélyegek vonatkozásában, ahol a kétféle használat értéke olykor jelentősen eltér (gondoljunk pl. a Fekete számú krajcáros kiadás 50 kr-os címletére, amely szállítólevélen vagy pénzeslevélen nem ritka, levélküldeményen viszont alig fordul elő). Nagyon fontos szempont, hogy az értéklevelek nem a levélküldemények, hanem a lépcsős díjváltozású küldemények (2. jel) szerint vehetők figyelembe. E téren a MICHEL-katalógusok sem következetesek, hiszen pl. a Bosznia-Hercegovina-kiadásoknál a 2 és 5 koronás bélyegekre adott levélár levélpostai küldeményeknél vagy értelmetlen, vagy nevetségesen alacsony.

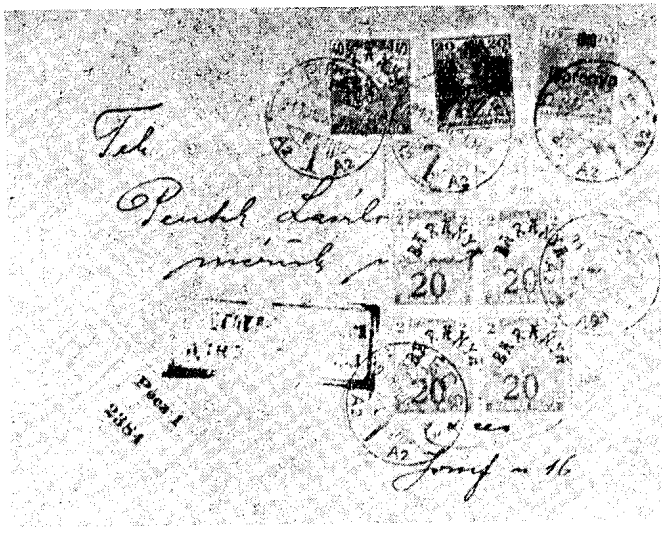
A *Turulos* kiadások bérmentesítéseinél már külön oszlopok tartalmazzák az egyes, többes és a színesvegyes bérmentesítések értékeit. Újszerű az az értékelési mód, amely a többes bérmentesítésekre két, törtvonallal elválasztott értéket ad. Ez azt jelenti, hogy az első érték az első két bélyegre, a második érték minden egyes további bélyegre értendő (pl. egy ötbélyeges bérmentesítés 30/20 táblázati szám esetén $30 + 3 \times 20 = 90$ pontot ér). Ez a módszer differenciáltabb értékelést tesz lehetővé.

Az *inflációs időszakokban* a bélyegek értéke nem a kombinációk, hanem a *díjszabási időszak* szerint állapítható meg. Ez utóbbi ugyanis sokkal jellemzőbb az előfordulás ritkaságára vagy gyakoriságára.

Joggal tehető fel a kérdés: mi szükség van egyáltalán a többi szimbólumra, miért kell megkülönböztetnünk köznapi és filatéliai küldeményeket?

Ha a huszadik század immár nyolc és fél évtizedének postai anyagát jobban megnézzük, akkor azt mondhatjuk, hogy a küldemények elbírálásához e szimbólumok nem is elegendőek. Szerepük csupán annyi, hogy rávilágítanak a bélyegek használatában rejlő *alapvető különbségekre.*

Tulajdonképpen most jutottunk el a cikk címében jelzett problémakörhöz, amelynek kifejtésére következő számunkban kerül sor. Az eltérések érzékeltetéséhez azonban bemutatunk néhány példát. A *2. ábrán* egy *Baranya 1919* bélyegekkel bérmentesített szállítólevél látható, amely igen ritka. A *3. ábrán* ezzel szemben egy olyan filatéliai levelet mutatunk be, amely ugyan szabályos bérmentesítésű, ragjegy és cenzúrabélyegzés is található rajta, mégis tudjuk róla, hogy tömegesen előállított „készítmény". Félreértés ne essék, nem az a célunk, hogy ez utóbbi küldeményt az összehasonlítással leértékeljük, csupán az, hogy ne értékeljük azonosan a ritka postatörté-



3. ábra

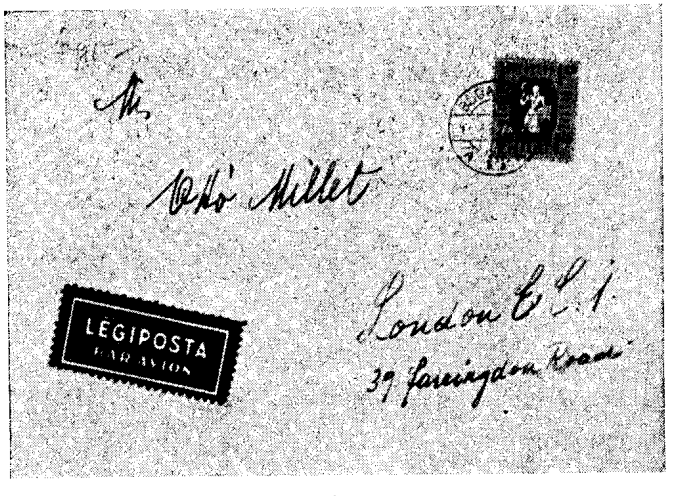


4. ábra

neti objektumokkal. A köznapi és gyűjtői küldeményekre mutatunk példát a *4. és 5. ábrán* is, mintegy 30 évvel későbbről. A *4. ábrán* bemutatott légipostai levelezőlap kedvelt darabja a légiposta-gyűjteményeknek. Filatéliai küldemény, amelynek célja *az alkalmi bélyegzés megőrzése.* Egészen más jellegű az *5. ábrán* látható köznapi légipostalevél, amely az 1,40 Ft-os *Forint-filléres* bélyeg egyes bérmentesítése miatt a modern postatörténeti ritkaságok közé sorolható.

A gyűjtői szándék és a spontán bélyeghasználat szétválasztása *nem jelent szükségszerű szembeállítást,* és nem jelent előzetes értékítéletet. Az egyes fogalmakon belül számos árnyalati eltérés lehetséges, amely az értékelésre is kihat.

Következő számunkban ezeket az összefüggéseket fogjuk vizsgálni, számos példával illusztrálva.



5. ábra

Levelekre válaszolva

Nagy örömmel vettem, hogy közlönyünk 84/2. számában megjelent „Két leghíresebb hírlapilleték-bélyegünk" című tanulmányomhoz több hozzászólás érkezett. A megjegyzések elsősorban a határőrvidéki, hírlapszöveggel értéktelenített 1 krajcáros bélyegre vonatkoznak. A kutatási eredményeimmel szembeni kétségek viszont nagyrészt abban merülnek ki, hogy „hátha mégis létezett olyan újság, amelyen alkalmazták ezt a bélyeget".

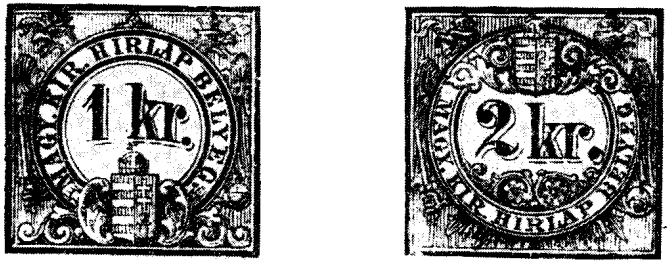
Közel 80 év óta foglalkoztatta már ez a kérdés a kutatókat. Előttem senki se mutatta be az akkori közös igazgatású határőrvidéken megjelenő lapokat. Általában a hozzászólók figyelmen kívül hagyják, hogy a *közös terület* 1868. végére már összeszűkült. Azt ajánlják, hogy nézzek utána a Versecen, Temesvárott stb. kiadott lapoknak. Közölhetem, hogy utána néztem és ott sem találtam, mint ahogy nem is találhattam sasos hírlapilleték-bélyegekkel adóztatott lapokat. Mint ahogy tanulmányomban is megírtam: „Az 1868. március 23-án Bécsben, illetve Pesten, március 30-án aláírt végleges postaegyezmény a polgári Horvát—Szlavónia postaigazgatását 1868. április 1-i hatállyal átadta Magyarországnak". Tehát *a kutatásra ajánlott lapokat már tisztán a magyar posta igazgatási területén nyomták.* Feltehető az a hipotézis, hogy a közös igazgatású terület részére mégis a területen kívül nyomták a Határőrvidék részére a lapokat és a kész újságokat szállították be. Ehhez azonban tudni kell, hogy a még tiszta lapra kellett felragasztani a hírlapilleték-bélyeget és azután kerülhetett rá az újságszöveg. Ha viszont a közös területen kívül — teszem azt, Versecen vagy Temesvárott — nyomták volna, akkor igazán nem kerülhetett volna rá sasos osztrák jelvényű bélyeg!

Minden kutatási eredmény hipotézis addig, amíg újabb, dokumentált eredményekkel meg nem döntik. A magam részéről szívesen veszem az újabb vizsgálati eredményeket, de amíg ilyenek nincsenek, a legutolsót kell elfogadnunk.

Más oldalról kételkedik állításaimban dr. Titsch Endre gyűjtőtárs. Szimpatikus és elmélyült hozzászólását — melyben többek között a használatlan példányok létezéséről ír — őszintén köszönöm. Magam viszont egy szóval sem írtam, hogy az 1 kr-osból nem létezik használatlan. Létezésére vonatkozóan a következőket állítottam: „1. Az 1 krajcáros éppen úgy próbanyomat, mint a 2 krajcáros, vagy *a legjobb esetben véglegesen kinyomott, de kiadásra, illetve forgalomba nem került bélyeg.*"

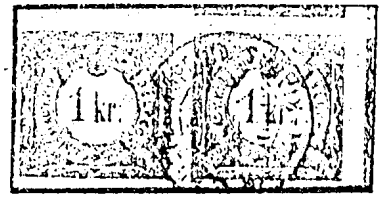
Ez a megállapítás nem mond ellent annak, hogy *gyűjtői forgalomba* viszont bekerültek, sőt, éppen ez támasztja alá azt a teóriámat, hogy a hírlapszöveggel értéktelenített bélyegek kiadásra nem kerültek, csak gyűjtői forgalomba és ez tette lehetővé, hogy a szövegrányomást hamisítsák. E bélyegekből tehát gyakoribb a használatlanok előfordulása.

Feltétlenül fontosnak tartom kihangsúlyozni, hogy a kutató munkánál a forrásműveket mindig fenntartással kell kezelni, mert csak az eredeti dokumentumokat lehet autentikus forrásnak minősíteni. A különben nagyszerű *Donaupost* sok olyan „felfedezést" közölt — éppen úgy, mint a mai szaklapok —, amelyeket az olvasók küldtek be. Ezek között igen sok



1. ábra

UNGARN. — Die 1 Kr. Zeitungsstempelmarke ohne WZ. legt uns Herr Farchy, Wien, ebenfalls in einem interessanten Doppelstück vor. Man

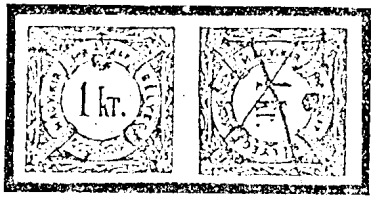


fragt sich unwillkürlich, wo ist der Ansatz jener Marke, die sich über dem linken Stücke des Paares befinden müßte? Ein ziemlich breiter Streifen müßte ja davon zu sehen sein. War das Bild dieser Marke so stark nach oben verschoben? Es ist dies bei den ungarischen Zeitungsstempelmarken sonst nicht der Fall, — sie sind peinlich gleichmäßig, auf gleicher Linie gedruckt. Befand sich dort vielleicht gar eine leere Stelle? Bekanntlich kommt bei dieser Marke tetebeche-Druck vor, — ein solches Paar war in der Ferrarisammlung und befindet sich jetzt in Wien. Hat man vielleicht das verkehrt eingesetzte Klischee kurzerhand entfernt, als es wahrgenommen wurde und eine Zeit lang die Stelle desselben leer gelassen? Das hier abgebildete Paar läßt dies eventuell vermuten!

VERLAG: Dr. VIKTOR

DER SELTENSTE FEHLDRUCK UNGARNS.

Ungarn ist reich an Fehldrucken. Ausgabe 1913: 35 statt 50 Fillér, 1916: 70 Fillér ohne Wertziffer oder ohne Unterdruck, 1924: 600—800 Kronen, 5000 K Madonna mit kopfstehendem Mittelbild, 1938: Hazatérés 70 Fillér ohne Aufdruck, Porto 1906 und 1908: 20 Fillér, sowie 1920: 50 Fillér mit kopfstehender Wertzahl, desgleichen die Dienstmarke zu 20 Fillér, — sie alle sind wohlbekannt und es gibt von jedem dieser Fehldrucke zumindest 6—8 Stücke, oft aber 50—100 und noch viel mehr.



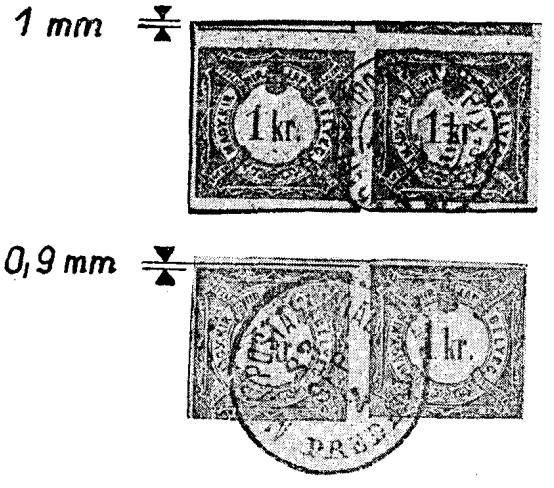
Ein fast unbekannter Fehldruck ist demgegenüber die hier abgebildete 1-Kr.-Zeitungsstempelmarke 1868, die — wie man sieht — irrtümlich seitlich liegend eingefügt war. Es ist gleichzeitig der seltenste Fehldruck Ungarns überhaupt, ja was mehr, die größte Seltenheit des Landes, denn es gibt nur 2 solche Paare! Beide stammen aus der Sammlung Ferrari, und die irrtümlich liegend eingefügten Stücke sind in beiden Fällen mit Federstrich entwertet, man hat also den Fehler bemerkt! Eines der Paare ist, wie man aus unserer Abbildung sieht, ungebraucht, das zweite hingegen trägt einen großen Kreisstempel irgendeines Budapester Finanzamtes, ist also gebraucht. Die Stücke erzielten an der berühmten Ferrari-Auktion 6700 und 8000 Fr. (das gebrauchte Paar ist eingerissen!), was heutigen 1200—1500 Pengő entspricht.



Als der Fehler bemerkt wurde, entfernte man das schadhafte Stöckel. Seine Stelle blieb jedoch vorübergehend leer! Dies beweist das hier abgebildete Unikat: ein Paar, über dessen linkem Stück der Anfang einer Nachbarmarke zu sehen ist, daneben aber ein Leerfeld! Ebendort befand sich das entfernte Stöckel!

Die wievielte Marke im Bogen der Fehldruck war, kann heute nicht mehr festgestellt werden. Es muß sich aber um die sechste wagrechte Zehnerreihe gehandelt haben, denn man sieht oben Spuren des Bogenwasserzeichens, das sich bekanntlich auf die beiden mittleren Reihen des Bogens erstreckte.

2. ábra. A *Donaupost* 1929-ben megjelent első közlése a „hiányzó" bélyegképről (bal oldalon), valamint az 1941. június 1-i (6. szám) cikk (jobb oldalon), amely párhuzamot von az elfordult bélyegkép és a „hiányzó" bélyeg között. Az utóbbin egyszerű nagyítóval is felfedezhetők apró különbségek a bélyegek rajzában (az 1-es szára és talpa, vagy a k betű részletei).



3. ábra. Felül a *Donaupost*ban közölt bélyegábra, lent egy másik bélyegpár fényképe, amelyen a bélyegképek egymáshoz képest a fentivel közel azonos mértékben eltolódtak.

volt a feltevés. Mégis, ezeket is minden esetben be kell vonni a kutatásba.

A *Donaupost* 1931. 2. számában a 22. oldalon a határőrvidéki hírlapilleték-bélyegeket is tárgyalja. Bemutat egy olyan „nyomatot", amelyen az 1 és 2 kr-es egy papírra van nyomva. Ezen a közlésen kívül még senki sem ismerte ezt a darabot.

Abba a szerencsés helyzetbe kerültem, hogy végül 1984-ben egy külföldi barátom — nevének közlésére nem kértem engedélyt, tehát eltekintek tőle — elküldte nekem vizsgálatra ezt az objektumot *(1. ábra)*. Elképzelhető volt meglepetésem. Mi derült ki róla?

Az egy papíron levő bélyegképek minden kétséget kizáróan eredeti tusrajzok, amelyek másolás céljából készültek. A megállapítást a következők támasztják alá:

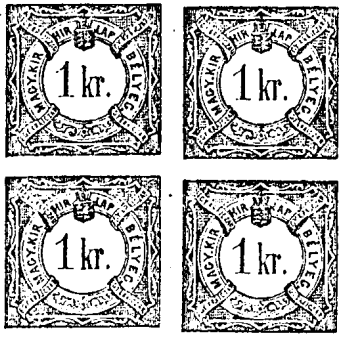
1. A tervrajz azért készült, hogy róla fametszetet csináljanak és erről matricát.
2. A fenti következtetésre vall, hogy erről az eredeti rajzról másolták át a képet a fára, amely megmetszve a két bélyeg ősdúcául szolgált. Ezt bizonyítja:
   — a tervrajz rajzolata a papír másik oldalán kidomborodik, de nem minden vonala. Az átmásolás tehát csak a részletező vonalakkal történt meg, de az egyenesen meghúzandókkal nem. Így alakult át az eredetileg alkalmazott függőleges alapvonal sugarassá.
   — A rajzpapír az adott korban alkalmazott vegyi módszerrel lett kezelve (olajos, zsíros, zselatinos), hogy az átláthatóságot megkönnyítse, illetve a másolást lehetővé tegye.
3. A dúcra történő másolást az is valószínűsíti, hogy a rajzok mellett mintegy 3 mm-re „vak" keret fedezhető fel. Ez viszont csak a dúc szélének lenyomata lehet.

További ismérvek:

— A rajz flott, nem törekszik teljes precizitásra.
— Az alapvonalkázások is felületesek, amelyek kezdő pontjaiknál mindig vastagabbak, majd elvékonyodnak. Ez tipikusan a tollrajz természete, a metszet, illetve a nyomat már egyenletes.
— Az 1 krajcáros felső részén az alapvonalkázás a vízszintesre merőleges, a kivitelezett bélyegképen viszont a felső, középső díszítő elemtől jobbra és balra sugárirányú.
— Túlhúzott vonalak, pl. a HÍRLAP szóban az A keresztvonala túlmegy a határon. A következő szó B betűjében ugyanezt láthatjuk. A kész bélyegeken ezek már eltűntek.
— A címeren a korona két oldalpántja a kinyomott bélyegen kihajlik, a tervrajzon nem; a címer melletti stilizált levelek a rajzon egyszerűbbek, a bélyegen a korona mellett is kaptak jobbra és balra kis díszítményt.

A fentieket összegezve megállapítható, hogy a vizsgált objektum a fára vésett dúcok eredeti tervrajza. A tervrajz és a kinyomott bélyegek közötti különbségek arra vallanak, hogy a vésnök figyelembe vehette a tervrajzzal szembeni megjegyzéseket.

Nem feltételezhető, hogy a rajzok hamisítási célból készültek volna, mert a hamisításnak a múlt század második felében is már megvoltak a modernebb és nem oly munkaigényes módszerei: fototechnikai eljá-



4. ábra

rás alapján a klisékészítés. A hamisítás különben is hűen követte volna az eredeti bélyeg rajzát.

Azt, hogy ezeket tényleg a határőrvidéki hírlapilleték-bélyegek részére készítették-e, egyetlen kérdés dönthetné el: rendelkezik-e az eredeti tervrajzokkal az osztrák állami nyomda, vagy postamúzeum. (Tudtommal nem.)

Titsch gyűjtőtárs a 90°-ban elfordult 1868-as hírlapilleték-bélyegpárral kapcsolatos megállapításaimmal sem ért egyet. Érveinek alátámasztására elküldött egy másolatot, a *Donaupost* egy számából *(2. ábra).* Ő is ugyanazt a kérdést teszi fel, mint annak idején az ábrát beküldő: „A reprodukción látható az a bélyeghely, ahonnan a hibás dúcot kivették. Úgy gondolom, ezzel kapcsolatban nehéz lenne bármit felhozni". Ismertem, nekem is megvan a *Donaupost* ide vonatkozó közlése. Tanulmányom írása közben foglalkoztam is a kérdés megfejtésével. A tanulmányban azért nem tértem ki rá, mert igen egyszerű a válasz. Ha olyan összefüggést tudna valaki bemutatni, amelyiken az egyik bélyeghely üres, és fölötte vagy alatta bélyeg van, az érv előtt meghajolnék. De ez esetben másról van szó: ezt a bélyegívet sztereotip-eljárással készítették. Ez azt jelenti, hogy a 100-as (10 × 10) nyomóformát 100 db különálló dúcból állították össze. Ha tehát egy nyomódúc megsérült vagy elfordult volna, nem kellett mást tenni, mint a dúcot kicserélni vagy helyes irányba fordítani. De *üresen nem maradt az ívben bélyeghely!* Hibás dúcok cseréjére ennél a bélyegnél rengeteg példa van. Éppen ezért szinte lehetetlen belőle ívrekonstrukciót létrehozni. Más kérdés az, hogy éppen a dúconkénti (sztereo) összeállítás miatt igen sok az íven belüli egyenetlenség: ferdén álló bélyegek, szűkebb és szélesebb bélyegközök, le- vagy felcsúszott bélyegképek. Itt is erről van szó. *Nem hiányzik ott a negyedik bélyeg,* csak a dúc csúszott feljebb és így már nem került a különben is ferde vágásba. Ennek bizonyítására bemutatok egy ívszéles összefüggő párt, ahol a bal oldali bélyeg sokkal alacsonyabban van, mint a párja *(3. ábra),* valamint egy négyes tömböt, amelynek a bal oldali bélyegei feljebb vannak, mint a jobb oldaliak *(4. ábra).* Ha ezt a négyes blokkot ugyanúgy elvágnánk, mint a *Donaupostban* közöltet, hasonló eredményt kapnánk.

Titsch kollégának az a feltevése, hogy azért sem lehet szó a 90°-kal elforduló bélyeg esetében hamisítványról, mert akkor csak egy példányt csináltak volna. Azt hiszem, hogy ennek minden esetben a gyakorlat az ellenkezőjét bizonyítja.

Ami az értékelést illeti, az egészen más kérdés. A hosszú évtizedek alatt kialakult árat mai megállapításaim nemigen befolyásolják. A Határőrvidéknél a használatlan példányokat akár próbanyomatoknak, akár véglegesen elkészült, de kiadásra nem került bélyegeknek minősítjük is, akkor is igen magas értékű ritkaságok. Mindkét esetben a magyar gyűjtemények szerves részei.

Nagyon remélem, hogy újabb érveim meggyőzőek. A hozzászólásokat minden esetre köszönöm, mert a kutatásban új partnerekre találok és a felvetések újabb kutatásokra is ösztönöznek.

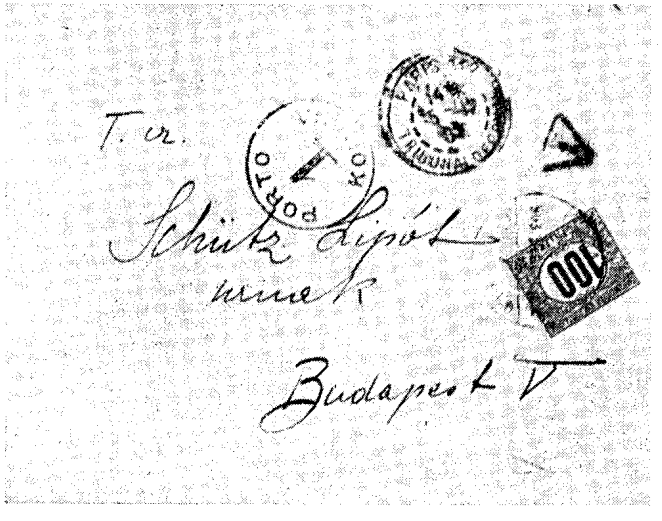
Surányi László

FIGYELMÉBE AJÁNLJUK

1 koronás portóösszegjelző bélyegző 1903-ból

A Philatelica 84/2. számában, annak 36. oldalán bemutatott 1 koronás portójelzés 1921-ből származik, amikor a bérmentesítési díjak már jóval magasabbak voltak, mint az 1900—1916 közötti több mint 16 éves időszakban. A cikk szerzője időközben hozzájutott egy korai, 1903-ból származó levélhez, amelyen 1 koronás portójelzés és 100 filléres portóbélyeg is található. Ez utóbbi igen ritka, hiszen csak külföldön bélyeg nélkül feladott, túlsúlyos levelek portózásához volt rá szükség (kivéve még a szállítólevelek fekbérének díjlerovását).

A bemutatott levél érdekes példája annak, hogy menynyire sajátosak a filatéliai esztétika szempontjai. A levélen a francia indítóbélyegzés elmosódott, kettős; a portóbélyeg fordítva van felragasztva, és a portó összegét jelző bélyegzés is fordított. Mégis, talán éppen emiatt mutat a levél vitathatatlan természetességet, amely a 100 filléres portóbélyeg esetében fontosabb, mint a rendezettség, szépség, amely esetleg szándékosságot takarhat.



FIGYELMÉBE AJÁNLJUK

Budapesti helyi csomag szállítólevele

Érdekes postai nyomtatványt mutatunk be olvasóinknak: egy-egy 1933-ból származó budapesti helyi csomagszállító-levél kézbesítési vevény részének elő-, ill. hátoldalát. Használatuk kezdetére adatunk nincs. Az 1933-as





postai díjszabás szerint 5 kg-ig 24 fillér, 5—10 kg között 34 fillér, míg 10—30 kg között 50 fillér a *budapesti* helyi csomagok díja. Az értékdíj 100 pengőig 6 fillér, 200 pengőig 10 fillér. (A nem budapesti csomagok díjszabása 7 zóna szerint, 1, 5, 10, 15 és 20 kg súlyhatárokkal lett megállapítva; az I. zónába küldött, a budapestivel azonos súlyú csomagok díja 40, 50, ill. 70 fillér, és a biztosítási díj is magasabb.) 1943-as adat szerint a budapesti helyi csomagdíjak 40, 50, ill. 70 fillérre emelkedtek (egyéb viszonylatban 50, 60 és 80 fillér volt a csomagdíj).

A budapesti helyi csomagok szállítóleveleivel ritkán lehet találkozni. Kérjük olvasóinkat, ha a témával kapcsolatos bővebb adatok vagy érdekesebb objektumok állnak rendelkezésükre, tájékoztassák arról a szerkesztőséget.

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

FELHÍVJUK

olvasóink figyelmét, hogy kiadványunk alábbi számai még megvásárolhatók:

1972/1 szám	10,—
1975/1 szám	15,—
1976/1 szám	18,—
1976/2 szám	nem jelent meg!
1977/1 szám	18,—
1977/2 szám	18,—
1978/1 szám	18,—
1978/1 szám	18,—
1979/1 szám	24,—
1979/2 szám	24,—
1980/1 szám	24,—
1980/2 szám	24,—
1981/1 szám	30,—
1981/2 szám	30,—
1982/1 szám	**30,—**
1982/2 szám	30,—
1983/1 szám	30,—
1983/2 szám	30,—
1984/1 szám	30,—
1984/2 szám	30,—
1985/1 szám	40,—

A füzetek a székházban, a földszinti árusító helyen szerezhetők be.

Index

1 *Ferenc Orbán (Denmark): Trans-border postal routes of the Austro—Hungarian Monarchy*

The author gives detailed data of the trans-border postal routes of the Monarchy, discussing the postal contracts with foreign countries as well as the main points of the postal treaty between Austria and Hungary following the compromise of 1867.

2 *Ferenc Nagy: First coupled towing flight of Wien—Budapest—Wien*

The author summarizes and gives more exact data of the flight-historical and postal relations of one of the aerophilatelical events of the thirties.

3 *Dr. Sándor Czencz: The overprint of Sopron in 1956*

The circumstances of birth of the almost 30 years old overprint are trealed by the author who took part personally in the print as the representative of the postal service. Correcting the known data, the author discloses a few interesting and hitherto not published facts. The article points out that articles published abroad in 1957 contain a number of fundamental mistakes. The author tries furthermore to set a price for these stamps based on their number issued.

4 *Gábor Visnyovszki: The role of self-evident factors and collectors' intentions in valuing stamps on entires — Part I: The valuing system of the „Handbook of hungarian stamps"*

The stamps appear on entires in a number of ways starting from ordinary usage to „philatelists letters". Their valuation is not simple. The first part of this article treats the general approaches of these problems and discloses the valuation principles and practices of the handbook, which is just under print.

5 *Answering letters* (László Surányi)

The chief-redactor of this periodical answers in his illustrated article the observations and remarks on his article published in number 1984/2.

Please note

Local parcel forms of Budapest.
A 1 Crown (korona) postage due postmark from 1903.

Sommaire

1 *Ferenc Orbán (Danemark): Lignes postales frontalières de la Monarchie Austro—Hongroise*

L'auteur de cet article fait connaitre de façon détaillée certaines données se rattachant aux services des lignes postales frontalières, indiquant les accords postaux conclus avec les différents pays, ainsi que les principales parties de l'accord postal signé entre l'Autriche et la Hongrie, comme suite au compromis de 1867.

2 *Ferenc Nagy: Le premier vol en paire par avion remorqué Vienne—Budapest—Vienne*

L'auteur dans ce court article résume et donne des précisions sur cet événement aérophilatélique marquant des années trente de l'histoire de l'aviation et de la poste aérienne.

3 *Dr. Sándor Czencz: Les surimpressions de Sopron de l'année 1956*

Les conditions dans lesquelles ces surimpressions ont été réalisées il y a de cela environ trente ans sont décrites dans cet article par un témoin qui en tant que représentant de la poste y prit part personnellement. Outre certaines précisions sur les données déjà connues, il publie certains faits intéressants tout â fait nouveaux. Il fait aussi savoir que plusieurs articles parus â l'étranger en 1957 communiquent des informations fondamentalement erronées. Outre cela l'auteur tâche de donner sur base du nombre d'exemplaires de certains timbres, la valeur de ceuxci.

4 *Gábor Visnyovszki: Le rôle das éléments naturels et de l'intention du collectionneur dans l'évaluation des timbres sur les envois* — Iêre partie *Méthode d'évaluation utilisée dans le livre de poche sur les timbres hongrois*

Nous rencontrons de nos jours les plus différentes formes de „produits" â partir de ceux connus par les

philatélistes sous la dénomination de „mache" jusqu'â ceux effectués avec des timbres utilisés quotidiennement sans aucune intention de collectionnement. Leur évaluation n'est pas toujours univoque. L'auteur décrit dans cette première partie certaines généralités pouvant servir â l'approche de ce sujet, puis fait connaitre les principes d'évaluation et la pratique employée dans le livre de poche, dont le manuscrit est déjâ prêt.

5 *László Surányi: En répondant aux lettres*

Le rédacteur en chef de notre publication répond aux remarques et opions recues au sujet de l'article paru dans le No 2 de 1984.

Nous attirons l'attention: sur la lettre de voiture utilisée â Budapest pour les envois locaux, avec cahet de 1903 indiquant la valeur de port de 1 couronne.

Inhaltsverzeichnis

1 *Ferenc ORBÁN (Dänemark): Die grenzübererschreitenden Postrouten der österr.—ungarischen Monarchie*

Der Autor ermittelt die Angaben der grenz-überschreitenden Postlinien der Monarchie und schildert die diesbezüglichen Teile der, mit den verschiedenen Ländern abgeschlossenen Postverträge, sowie die wichtigsten Abschnitte der infolge des Ausgleich zwischen Österreich und Ungarn (1867) entstandenen Vertrags zwischen der selbstständig gewordenen ungarischen Post und Österreich.

2 *Ferenc NAGY: Der erste Zwilling-Schleppflug Wien—Budapest—Wien*

In seinem kurzen Artikel beschreibt der Verfasser die flughistorischen und postalischen Merkwürdigkeiten eines aerophilatelistischen Ereignisses des 30-er Jahren.

3 *Dr. Sándor CZENCZ: Der 1956-er Aufruck von Sopron (Ödenburg)*

Wir bekommen eine Zusammenfassung über die Entstehung des Ödenburger Überdrucks vom Autor, der vor fast 30 Jahren, als Repräsentant der Post, beim Überdruck persönlich anwesend war. Einerseits ermittelt er mehrere, bisher nicht veröffentlichte Angaben, andererseits werden einige bekannte Angaben korrigiert bzw. präzisiert. Der Artikel weist darauf hin, dass manche ausländische Publikationen vom Jahre 1957 grundlegende Irrtümer enthalten. Der Verfasser versucht auf Grund der Anzahl von einzelnen Marken deren heutigen Wert festzustellen.

4 *Gábor VISNYOVSZKI: Die Rolle der „spontanen-postalischen" Elemente und der „Sammler-Absicht" bei der Bewertung der Marken auf Postsendungen. I. Teil: Das Bewertungs-System des Handbuchs der Ungarischen Briefmarken*

Man trifft Briefmarken (Frankaturen) in mehreren Kombinationen auf verschiedensten Postsendungen, angefangen von spontanen postalischen Gebrauch bis an die sog. „Sammler-Mache"—Frankierungen der Philatelisten (und Spekulanten). Deren Bewertung ist oft problematisch, fraglich. Der Autor stellt die allgemeinen Grundlagen des Bewertungs-Systems dar, das im sich im Druck befindenden Handbuch der Ungarischen Briefmarken praktiziert wird.

5 *Antwort auf Briefe* (László Surányi)

Der Chefredakteur unserer Zeitschrift beantwortet die Bemerkungen, Kritiken, die auf seinem Artikel (erscheinen in Nr. 2/1984.) zu ihm eingetroffen sind.

Bitte beachten sie

Begleitsadresse eines Ortspäckhens aus Budapest Ein 1 kronen Porto Stempel aus 1903

СОДЕЖАНИЕ

1 *Ференц Орбан (Дания): Почтовые пограничные рейсы Австро-Венгерской Монархии*

Автор в своей работе приводит подробные данные почтовых рейсов Монархии, знакомит с почтовыми контрактами разных стран в том числе с почтовым контрактом между Австрией и Венгрией, который был заключен в последствии примерения 1867 года.

Ára: 40,— Ft

2 *Ференц Надь: Первый буксировочний перелет Вена-Будапешт-Вена*

Короткая статья знакомит с почтовым влиянием аэрофилателического события тридцатых годов.

3 *Др. Шандор Ценц: Надпечатки в гор. Шопрон в 1956 году*

Автор знакомит читателя с обстоятельствами появления надпечаток. Автор как представитель почты сам участвовал в надпечатках. При уточнении известных до сих пор данных, автор знакомит с интересными данными, которые до сих пор не публиковались. Статья указует на ошибки в заграничных публикациях 1957 года. Автор пытается по тиражу марок определить их ценность.

4 *Габор Вишнёвски: Роль желания коллекционера в оценке марок на почтовых пересылках*

На почтовых пересылках мы встречаемся с разными, марками, начиная с филателических продукций знакомых под названием „махе" до простых марок, лишенных желания коллекционирования. Их оценка не всегда точна. Автор в первой части своей статьи пишет об общей оценке. Далее знакомит с теорией и практикой оценки по данным справочника находящегося н стадии издания.

5 *Ответы на письма (Ласло Шураньи)*

Главный редактор издания отвечает на замечания полученные на статью напечатанную во 2 номере за 1984 год.

Предлагаем Вашему бниманию

Припрободительное письмо месной в гор. Будапешт Штамп гашения достоинством в 1 крона с 1903 года.

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

1000 — 85.1097 Ságvári Nyomda, Budapest

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.