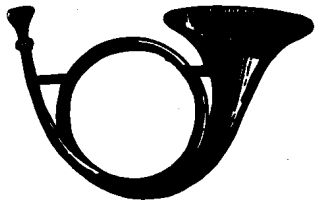
Philatelica

88/1



Philatelica 88/1



TARTALOM

DR. NAGY FERENC (BÉCS): Az 1848–1849-es szabadságharc postatörténeti dokumentumai 1

ORBÁN FERENC (DÁNIA): Díjnégyszögek, díjövek – Távolságok mérése a posta és a távirda szolgálatában 18

NAGY FERENC (BUDAPEST): Az 1918. évi „PERÜLŐ POSTA" előzményei és története – I. rész 36

DR. PALOTÁS ZOLTÁN: Kiegészítések a felvidéki pótbélyegzők 1987/2 számunkban közölt térképeihez 39

Idegen nyelvű tartalom 40

A MAGYAR BÉLYEGGYŰJTŐK ORSZÁGOS SZÖVETSÉGE TUDOMÁNYOS KÖZLÖNYE
BUDAPEST VI., VÖRÖSMARTY U. 65.
FELELŐS SZERKESZTŐ: SURÁNYI LÁSZLÓ
SZERKESZTŐK: HRABÁL LÁSZLÓ, DR. SIMÁDY BÉLA, SIMON GY. FERENC ÉS VISNYOVSZKI GÁBOR
MŰSZAKI SZERKESZTŐ: TÖLGYESI BEÁTA
FELELŐS KIADÓ: KISS ERNŐ
XVIII. ÉVFOLYAM
A KIADVÁNYT AZ EDITORG GM GONDOZTA
88.744 SZOLNOKI NYOMDA – FELELŐS VEZETŐ: GOMBKÖTŐ BÉLA
ISSN 0324–4806

Az 1848–1849-es szabadságharc postatörténeti dokumentumai (A forradalom 140. évfordulója tiszteletére)

DR. NAGY FERENC (BÉCS)

„Nemzeti kincseink akkor igazán kincsei a nemzetnek, ha a nemzet valóban tud róluk."

Dr. Makkai László a MABÉOSZ O. V. ülésén, 1987. szeptember

Történelmünk e fontos időszakáról számtalan mű jelent már meg. Annál érdekesebb, hogy tanulmányozásuk közben döbbenünk rá, mennyire hiányos postatörténeti feldolgozásuk.

Alfred Clement 1964-ben Grácban megjelent „Handbuch der Feld- und Militärpost in Österreich" (Az osztrák tábori és katonai posta kézikönyve) című munkájának első kötetében foglalkozik ugyan ezzel az időszakkal (Der Krieg in Ungarn – A háború Magyarországon – 137–142. old.), de magyar vonatkozású adatai csak néhány sorra szorítkoznak. *Bér Andor* egy kitűnő és alapos dolgozatban elemezte a rövid ideig független magyar posta tarifaszabályait a Philatelica 71/2 számában.

Mivel ezen időszak a bélyeg előtti levelek korába esik, a katalógusokban is elmarad megemlítésük. A felhasznált bélyegzők összegzését *Térfi Béla* végezte el 1943-ban megjelent „Bélyegelőtti levelek és azok lebetűzései" című könyvében.

E három mű ki is meríti a postatörténeti forrásokat.

Tanulmányom célja, hogy kiválasztott filatéliai dokumentumok alapján közelebb hozzam e történelmi korszakot bélyeggyűjtő közönségünkhöz.

A tanulmány megírását az tette lehetővé, hogy egy hihetetlen véletlen folytán rábukkantam Bécsben egy magánkézben levő levélgyűjteményre. A levelek fontosságára és érdekességére magam is csak megvételük után, tüzetesebb tanulmányozásuk közben jöttem rá. Minden levelet hivatalos vagy katonai szervek írtak és ezért az ismeretes „Ex offo" (Hivatalból) jelzéssel látták el, a portómentesség igazolására.

Az ilyen levelek a szabadságharc idejéből azért ritkák, mert később a császáriak vagy elkobozták azokat, vagy a címzettek semmisítették meg. Az elkobzott példányok egy része visszakerült Magyarországra, egy részük azonban a bécsi irattárakban szunnyadt. Magánkézben ilyen levelek alig létezhetnek. Az irattári anyaggal az a fő probléma, hogy legtöbb esetben csak a leveleket rakták le, a borítékokat megsemmisítették. Minket viszont éppen ezek érdekelnének.

A tanulmányommal kapcsolatos kutatásaim során bukkantam rá *Friedrich Walter* könyvére: *„Magyarische Rebellenbriefe 1848"* (Magyar lázadólevelek 1848). Érdekes módon Münchenben ezt a könyvet éppen abban az évben adták ki, mint a fent említett Clement művet (1964-ben).

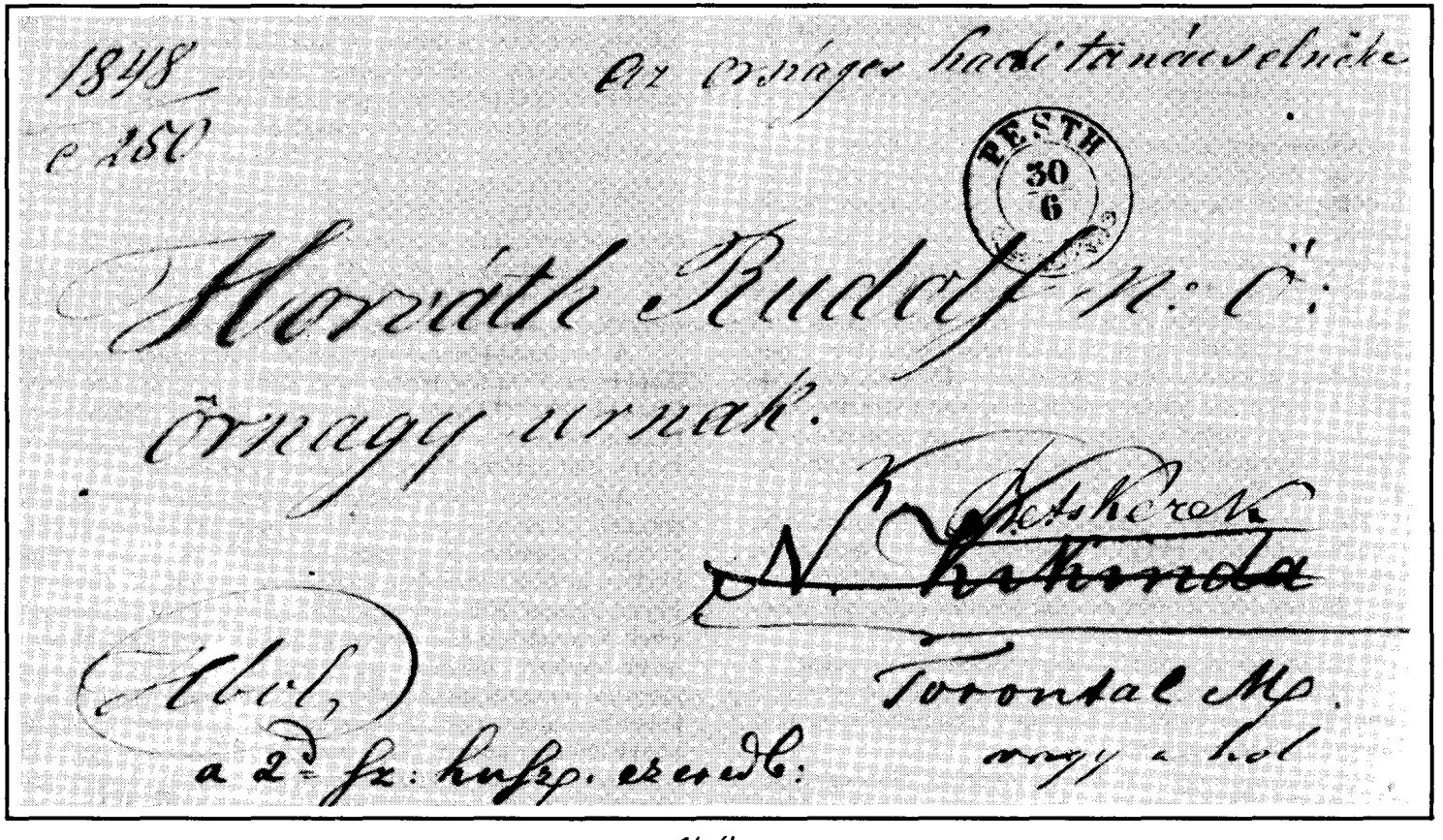
A könyvben 103 levelet ismertet a szerző a következő alcímmel: *„A lázadó magyar kormánynak, vezetőinek és követőiknek hivatalos és magánlevelezése"*. A könyv német nyelven közli a forradalom nagyjainak leveleit, pl. *Batthyány Lajos, Perczel Mór, Szemere, Csányi, Gorove, Andrássy* leveleit *Kossuth*-hoz és az ezekre adott néhány választ. A történelmi levelezést minden ábra nélkül közli a könyv. Izgatott, hogy hol lehetnek az eredeti levelek. A bécsi levéltárak egyikében rátaláltam a „Bach hagyaték"-ra, amelynek egy része a könyv anyagát képezi. Nagy csalódással kellett megállapítanom, hogy itt sem az eredeti leveleket találtam, hanem azok német fordítását. Sajnos az eredeti levelek és borítékjaik már fellelhetetlenek.

Az alábbiakban bemutatott dokumentumok közreadásának fontossága még jobban megerősödött bennem, mivel a fent említett könyv csak történelmileg érdekes, de postatörténetileg semmit sem ad. Ezt erősíti meg az is, hogy kérdéseimre sem az osztrák Honvédelmi Minisztérium történelmi osztálya, sem a Bécsi Egyetem e korral foglalkozó professzora nem tudott felvilágosítást adni.

A bemutatásra kerülő leveleket négy kategóriába soroltam:

1/ Postán szállított hivatalos levelek;
2/ Futárral szállított szabadságharcos-posta;
3/ Osztrák állami posta útján szállított magyar vonatkozású levelek;
4/ Osztrák táboriposta-levelek Magyarországra.

Mint filatelista kutató nem vállalkozhatom a szabadságharc ismertetésére, a dokumentumok viszont magukért beszélnek. Az én szerepem tehát csak a kísérő adatok hozzáadására szorítkozik.



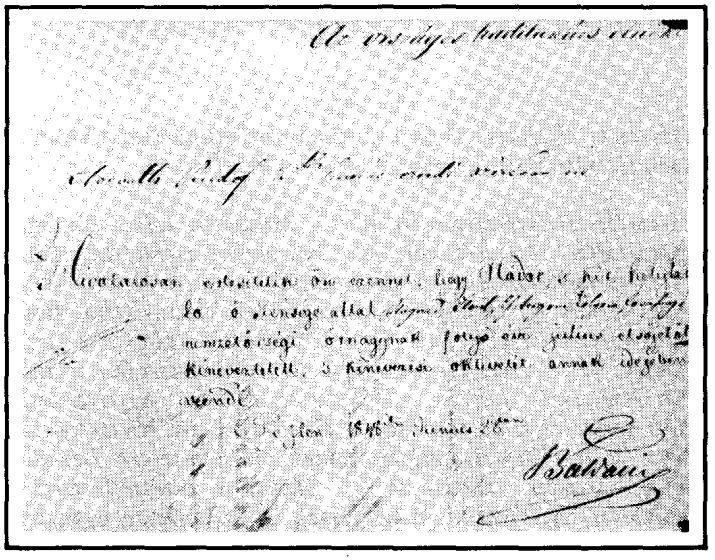
1/a ábra

Az önálló magyar hadügy kiépítésének postatörténeti dokumentumai

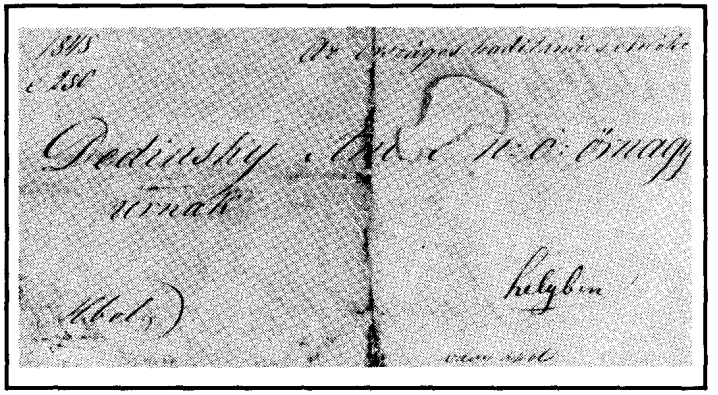
A március 15-i 12 pont közül az 5. a Nemzetőrség felállítását követelte. A 12.: „Katonáinkat ne vigyék külföldre, a külföldieket vigyék el tőlünk". A szervezés központi irányítója az Országos Nemzetőri Haditanács volt, gróf Batthyány Lajos miniszterelnök közvetlen felügyelete alatt.

Az első dokumentum *(1/a ábra)* Horváth Rudolf k.k. főszázados nemzetőri őrnaggyá való kinevezése. Hajtogatott levél Nagykikindára, „vagy ahol" kereső utasítással, amellyel még többször találkozunk, alul balra „Hbol" és „a 2. sz. huszár ezredb.". A levelet Nagybecskereken kézbesítették, amit a feladási kétkörös Pesth bélyegzővel egyező típusú érkezési bélyegző tanúsít.

A levél július 4-i kézhezvételekor a főszázados már őrnagy volt, amint az a levél tartalmából kiderül *(1/b ábra)*. *A kinevezést Baldacci Manó* ezredes írta alá, aki a hivatásos tisztek besorolásával és zászlóaljak szervezésével foglalkozott.



1/b ábra



2. ábra

(Horváth Rudolf elfogadta ugyan a kinevezést, de 1849. január elején jelentkezett Pesten az osztrákoknál, akik őrnagyként nyugdíjazták.)

A második dokumentum *(2. ábra): Dedinsky Antal* nemzetőr őrnagynak szóló levél. Szintén hivatalból (Hból) és *helyben* címzéssel. A feladó itt is az országos haditanács elnöke, ami pesti helyszínt jelez. A postai felvevő bélyegzés hiánya csak értékesebbé teszi a levelet, mivel ez annak bizonyítéka, hogy katonai futár kézbesítette. Dedinsky politikai nézeteltérései miatt 1849. ápr. 30-án nyugállományba vonult. Az aradi hadbíróság mégis rang- és nyugdíjvesztésre ítélte.

Az udvarral szembeni önállósági törekvés dokumentuma

A harmadik dokumentum: *Deák Ferenc* igazságügyi miniszter Bécsbe küldött levelének borítékja *(3. ábra)*. Feladási bélyegző: BUDA SEP. 7. Az „OFEN"-t felváltó magyar nyelvű bélyegző 1849-ben a császáriak bevonulása után eltűnik és 1850-től újra az OFEN bélyegzőt használják. A levél második érdekessége, hogy a külügyminiszternek szól, holott ilyen hivatalosan nem lehetett. *Eszterházy Pál* akkor „Őfelsége személye körüli miniszter" volt. Eszterházyt mai viszonyokra fordítva követnek vagy ügyvivőnek lehet tekinteni. A Bécsbe címzett levélen még a 8 lat postai súlymeghatározás is látható.


0942. Ig.

Az Igazságügyi Ministertől.

Fömélt.ságú Herczeg-Esterházy

Pál Külügyi Minister úrnak.

hivatalosan

Budára

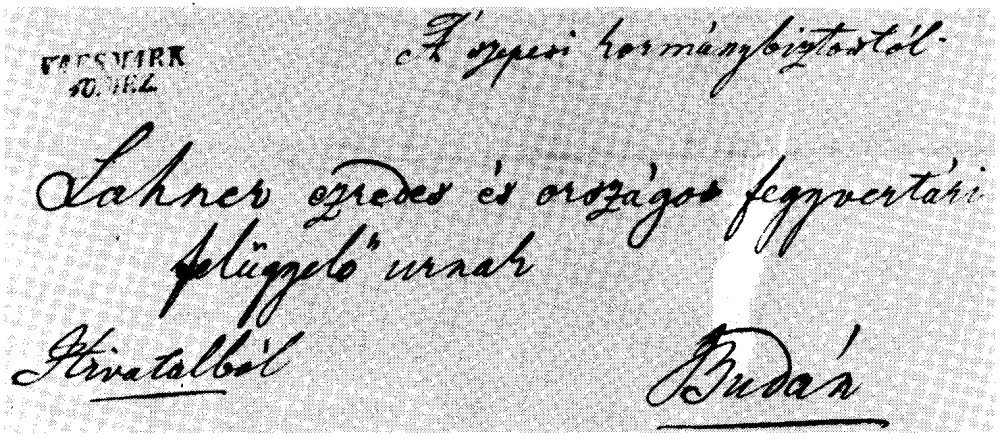
3. ábra

Belpolitikai dokumentumok

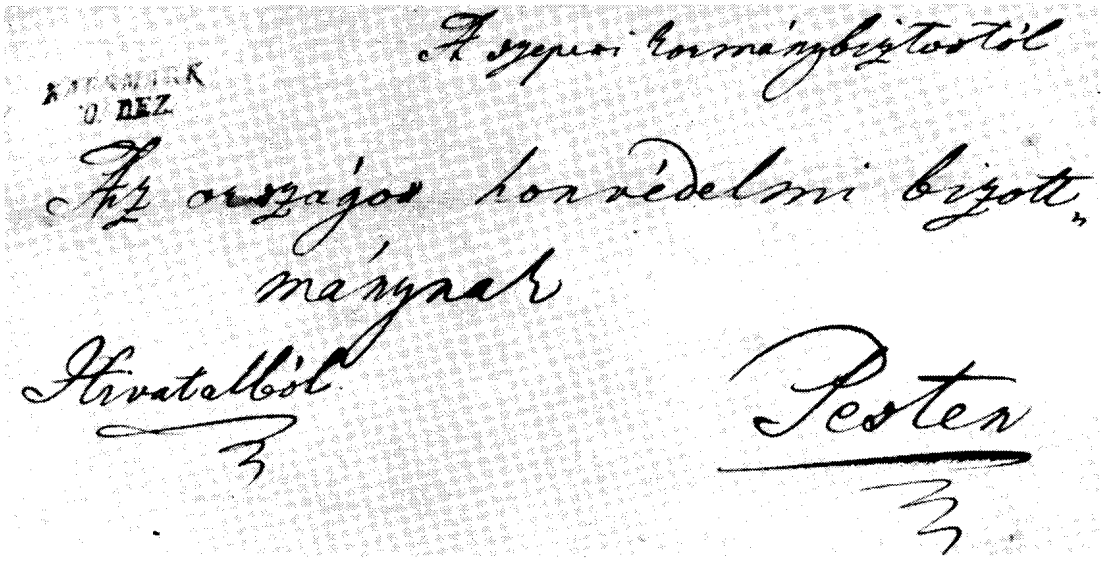
A negyedik dokumentum: *Lahner György* ezredes, mint a 33. gyalogezred egy zászlóaljának parancsnoka 48 nyarán részt vett a délvidéki harcokban, majd a levél *(4. ábra)* keltekor már fegyvertári felügyelő, 1849. II. 16-tól pedig a Honvédelmi Minisztérium tüzérségi és felfegyverzési osztályának vezetője tábornoki rangban. Egyike a tizenhárom aradi vértanúnak! Különös érzés egy filatelistának ilyen nagy történelmi személyhez címzett levelet kézben tartania, melyet egykor ő is olvasott!

Az ötödik dokumentum *(5. ábra)*: Az előzőhöz hasonlóan KÉSMÁRK-ról küldött levél, de nem Budára, hanem Pestre, „Az országos honvédelmi bizottmánynak" címmel. Az első felelős magyar „Minisztérium" (kormány) 48 őszén, Jellasics betörésekor lemondott és a kormányzati teendőket a Honvédelmi Bizottmány vette át, Kossuth elnökletével.

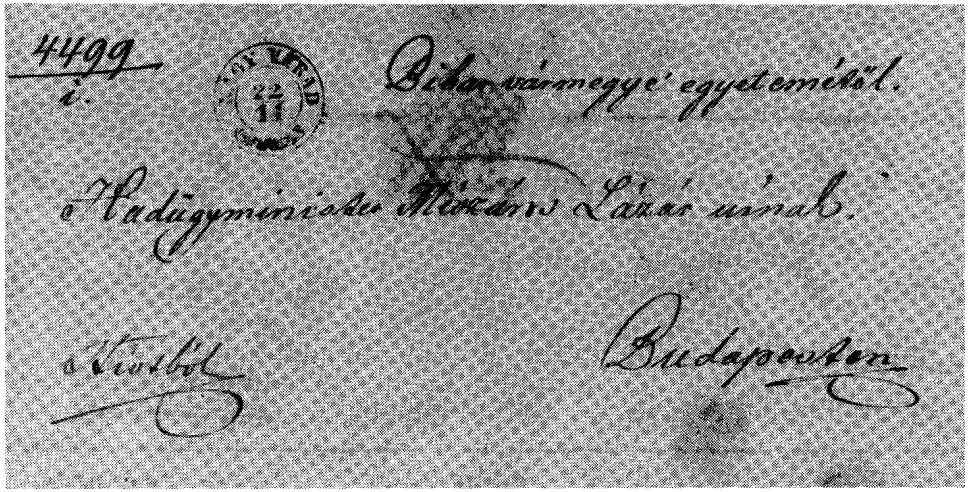
A hatodik dokumentum *(6. ábra)*: *Mészáros Lázár* hadügyminiszterhez címzett levél. Bihar vármegye egyeteme nem a mai értelmű felsőoktatási intézményt, hanem a megye lakosságát jelenti. A *Budapest* címzés annak bizonyítéka, hogy már a 40-es évek eleje óta voltak törekvések a két város egyesítésére, de ezt Bécs megakadályozta. A névhasználat itt még nem hivatalos, mert a „két testvér főváros" egyesítéséről szóló rendelet csak később, a *Közlöny* című hivatalos lap 1949. június 24-i számában jelent meg *Szemere Bertalan* belügyminiszter aláírásával. A császáriak bevonulásával e rendeletet hatályon kívül helyezték és az ismételt egyesítés véglegesen csak 1872-ben, mint a kiegyezés késői eredménye jöhetett létre.


A' szepesi kormánybiztostól.
Lahner ezredes és országos fegyvertári
felügyelő'nek
Hivatalból
Budán

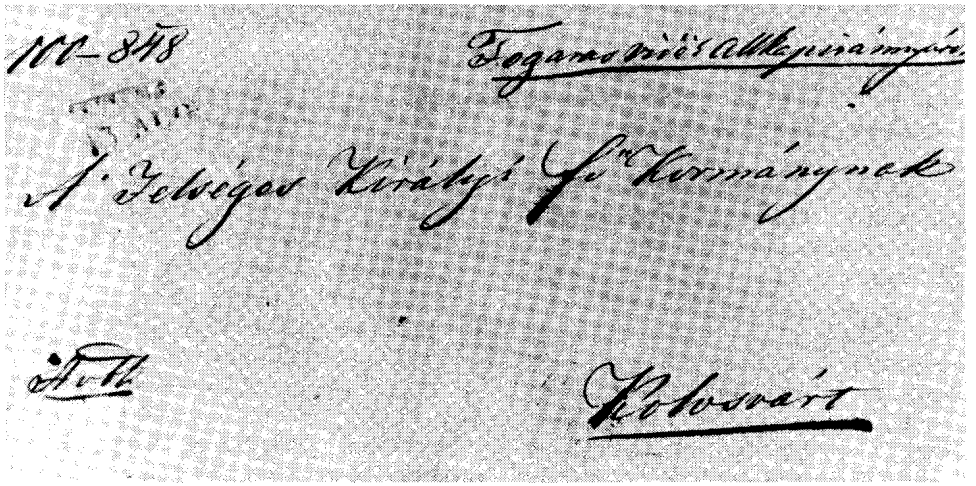
4. ábra


A szepesi kormánybiztostól
Az országos honvédelmi bizott.
mánynak
Hivatalból
Pesten

5. ábra



6. ábra



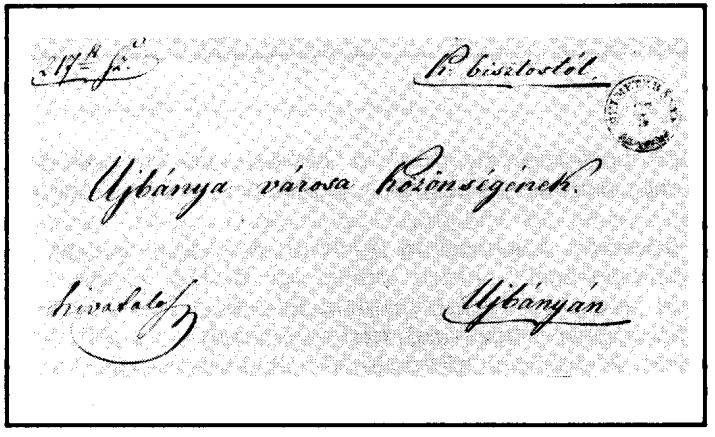
7. ábra

A Bihar szó alatti kezelési jel az ajánlás jele, amely eredetileg „Nota Bene" felirat volt, később NB-re rövidült, majd idővel a levélben is látható kacskaringós jelre módosult.

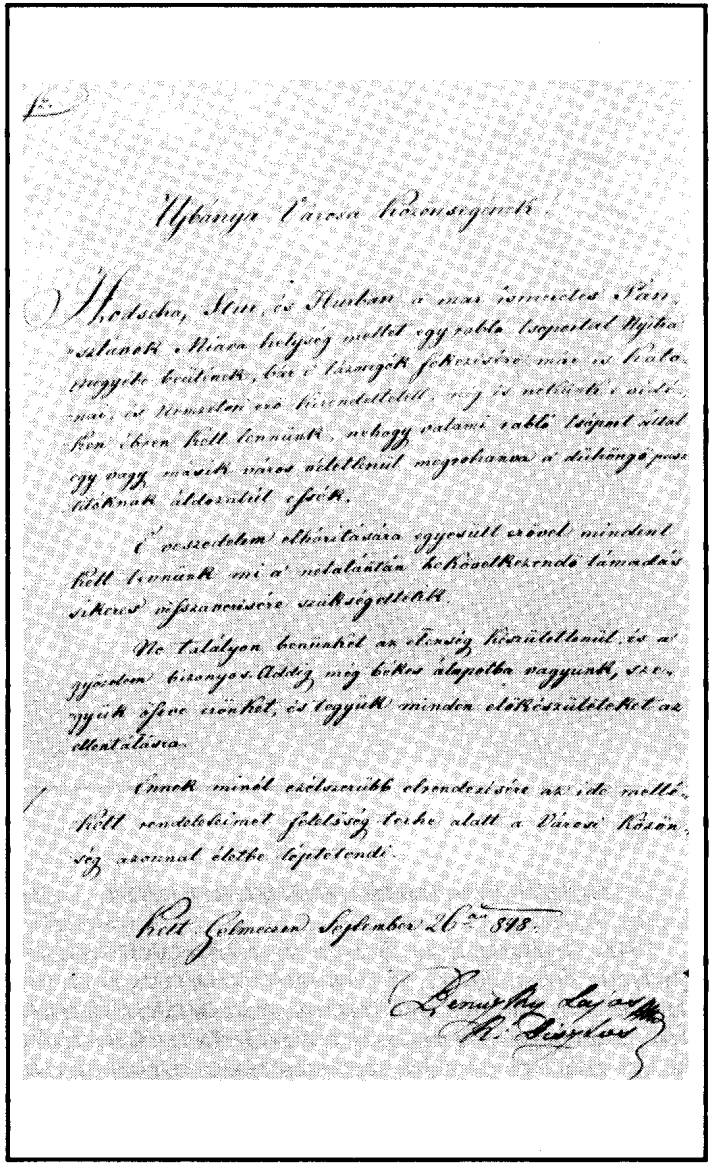
A hetedik dokumentum *(7. ábra)*: A gyűjtők által kedvelt és keresett kék színű negatív *Fogaras* bélyegzést láthatunk *A Felséges Királyi fő Kormánynak Kolosvárt* címzésű borítékon. A címzés nem azt jelenti, hogy a kormány Kolozsvárott székelt, hanem azt, hogy Erdélynek akkor még külön kormánya volt. Úgy tűnik, hogy az osztrákok a kolozsvári irattárat nem kobozták el. A bemutatott objektum azt bizonyítja, hogy ennek egyes darabjai később kereskedelmi forgalomba kerültek, mert ilyen címzésű levelekkel gyakran találkozunk.

A nyolcadik dokumentum *(8/a és 8/b ábra)*: Az „oszdd meg és uralkodj" politika bizonyítéka. A kormánybiztostól *Újbánya városa Közönségének* címzett és Selmecbányán feladott levél arra hívja fel a város lakóinak figyelmét, hogy „Hodscha, Stur és Hurban a már ismeretes Pánszlávok Miava helység mellett egy rabló tsoporttal Nyitra megyébe beütének..."

Hozzá kell fűznöm, hogy a szlovák felkelőket Miavánál a nemzetőrség szétverte ugyan, de Galíciában újraszervezkedve decemberben újra megjelennek, immár a császáriak seregének oldalán.



8/a ábra



8/b ábra

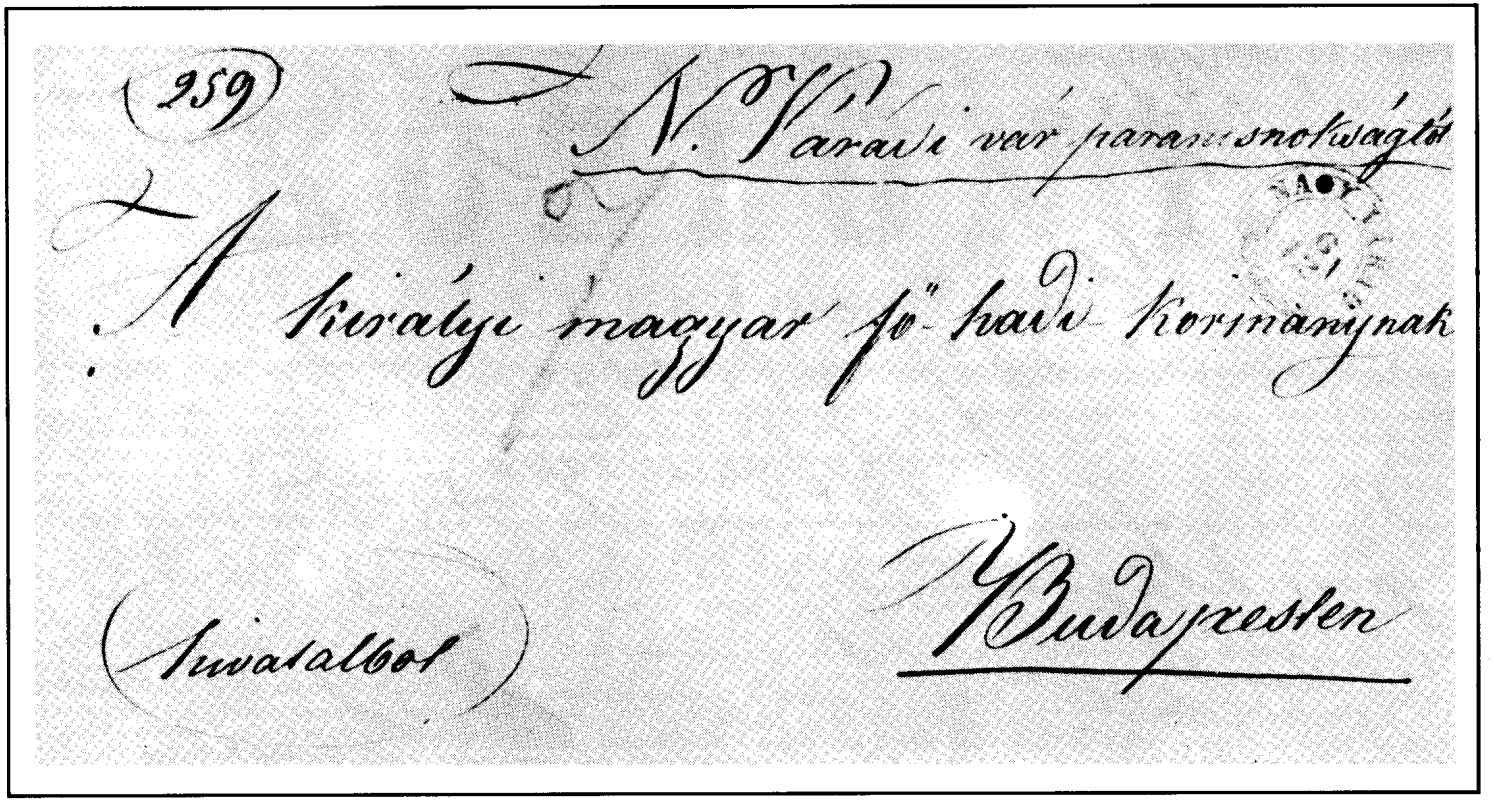


9. ábra

Az 1848–49-es hadműveletek dokumentumai

1848. december 2-án *V. Ferdinánd* lemondott trónjáról és helyette *Ferenc József*, 18 éves unokaöccse vette át az uralmat. Őt nem kötötték politikai ígéretek, az „áprilisi törvények" és a magyar alkotmányra tett eskü. Azonnal nekiláthatott egy általános támadás szervezéséhez a magyar forradalom ellen. A december közepén megindult élethalálharc első fázisa az ún. *Téli Hadjárat* volt. Windischgrätz tábornagy főserege, Jellasics tábornok csapatait is magába olvasztva mintegy 130000 főnyi haderővel támadta meg az országot különböző pontokon. A számban hasonló, de felszerelésben gyenge nemzetőrség nem tudta megakadályozni Buda elestét.

A kilencedik dokumentum *(9. ábra)*: A „7-ik hadmegye főparancsnokának" címzett levélen egy BUDA V. díszítményes kétkörös bélyegzést látunk. Ez a bélyegzés a *Festung Ofen* magyar változatának felel meg, amelyben a „V" várat jelent. Ugyanilyen bélyegzőt V nélkül az alsóvárosban is használtak. A Hadmegye egy hadkiegészítő körzetet jelentett, amelynek területén az egyes hadtesteket sorozás útján egészítették ki.

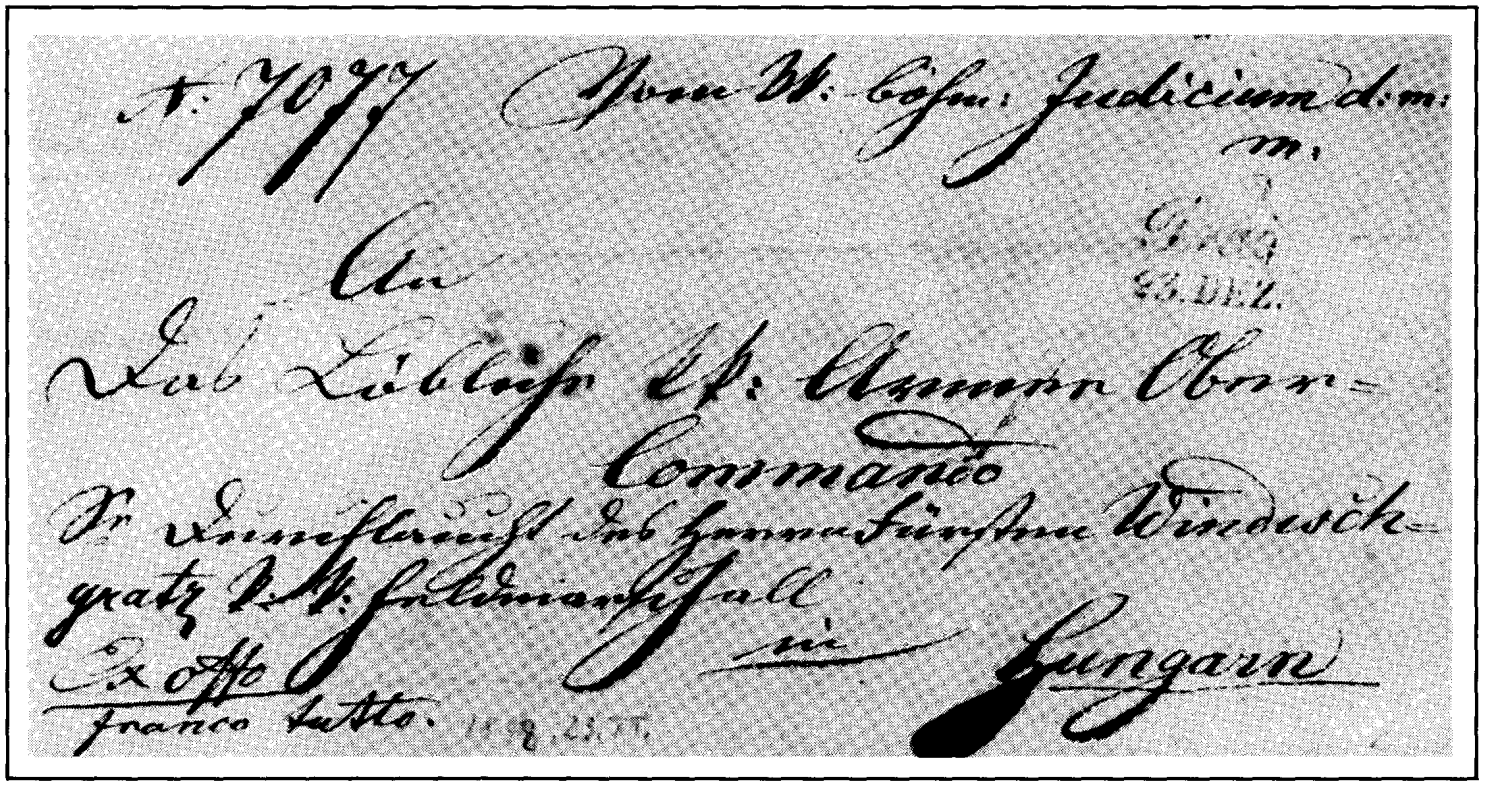


10. ábra

A tizedik dokumentum *(10. ábra)*: Levél december 6-ról a nagyváradi vár parancsnokától Budapestre. A Fő-hadi-kormány az Országos Honvédelmi Bizottmány volt, amely szept. 16-án alakult meg Kossuth Lajos elnökletével.

A tizenegyedik dokumentum *(11. ábra)*: Levél Prágából 1848. dec. 23-ról „An das löbliche kk. Armee Obercommando Sr. Durchlaucht des Herren Fürsten Windischgrätz kk. Feldmarschall in Ungarn" (Őfőméltósága a császári hadsereg tekintetes főparancsnokának herceg Windischgrätz császári tábornagy úrnak). A feladó nem tudhatta a címzett pontos helyét, ezért használta a legszélesebb körű meghatározást: „Magyarország". A kézírásos belső feljegyzésből kitűnik, hogy a levél 1849. jan. 4-én eljutott a címzetthez.

A tizenkettedik dokumentum *(12/a és 12/b ábra)*: Osztrák tábori posta levél Kremsierből, az akkor ott székelő Osztrák Birodalmi Gyűlés színhelyéről. A levelet január 23-án adták át az állami postának, amely azonban a szállítást a „K.K. OESTR. FELDPOSTAMT"-ra bízta. Ennek bélyegzését a levél hátoldalán láthatjuk 26. 1. kelettel. Miután Pest már január 5-én elesett, a levelet pontosan lehetett címezni.



11. ábra

Budapest feladása arra kényszerítette a kormányt, hogy székhelyét Debrecenbe tegye át. A *Közlöny* című hivatalos lap január 14-én már Debrecenben jelent meg. Első számában mindjárt a posta átszervezéséről intézkedett. Már a lap fejléce is erről beszél: „A kihordás iránt czélszerű intézkedés nem tétethetvén, a helybeli előfizetők a kiadóhivatalból hordatják a példányaikat" *(lásd a 11. oldalon)*.

Windischgrätz követte kelet felé a visszavonuló nemzetőri csapatokat, és Kál-Kápolnánál február 27-én összecsapott velük. E csata eredményeként mindkét fél várakozó pozícióba vonult, a magyarok a Tiszántúlra, a császáriak pedig a Tiszán innenre, *Jászberény–Tápiószele–Cegléd–Nagykőrös–Kecskemét* vonalra rendezkedvén be, respektálva a folyó veszélyes és számukra ismeretlen ingoványait. Ezzel viszont a debreceni katonai vezetőség lehetőséget kapott, hogy egy ellentámadás tervét kidolgozza és előkészítse.

Az ún. „Tavaszi Hadjárat" *Klapka György* tábornok tervei alapján április 2-án indult meg a császáriak ellen, és rövid idő alatt nagyszerű eredményekkel járt. Hatvannál, Tápióbicskénél, majd a híres isaszegi csatában – már Pest közelében – megverték az egyre inkább hazafelé menekülő Windischgrätz csapatait, akit magát április 12-én felmentették

Debreczen. 1. sz. Vasárnap, januar 14. 1849.

KÖZLÖNY,

hivatalos lap.

A' „Közlöny“ mai naptól kezdve hétfőt kivéve, naponkint jelenik meg. — A' körülmények változtával lapjaink tartalmában is változásnak kell történni; 's mi nem értenök hivatásunkat, ha ezentúl is csak hivatalos közlésekre és események száraz előadására szoritkoznánk. Mi tehát ezután elmélkedni is fogunk ügyeink fölött. — Ára lapjainknak helyben 7 frt, és postán négyszeri szét küldéssel hetenként 7 frt 12 kr pp., naponkinti szétküldéssel 8 frt pp. — Felvétetnek mindennemü hirdetések, mellyek hasábsoráért 5 p. kr. vétetik. — Előfizethetni minden álladalmi postahivataloknál és a' kiadó hivatalban Debreczenben. — A' kihordás iránt czélszerü intézkedés nem tétethetvén, a' helybeli előfizetők a' kiadó hivatalból hordatják el példányaikat. — Kaphatni egyes példányt 6 pengő krajczárjával.

HIVATALOS RÉSZ.

RENDELETEK.

I.

80 szám, R. P. K.

Mellyiéi fogva mindazon állodalmi hivatalnokok, kik Debreczenbe megérkezvén, főnökeik még eddigi meg nem jelenése miatt foglalkozástalanúl hivatalos állásukban nem működhetnek, oda útasittatnak: hogy a' további intézkedés végett magukat a' rendőri hivatalban Farkas Lajos tanácsnoknál haladéktalanúl bejelentsék. Kelt Debreczenben 1849-ki január 12-kén.

Az országos honvédelmi bizottmány tagja,
Madarász László.

II.

22 sz. R. P. K.

Az országos honvédelmi bizottmánytól.

Az országos rendőrség és postaosztály tisztviselői nagyobb részben megérkeztek ugyan már Debreczenbe, mint az országos honvédelmi bizottmány mostani székhelyén; de hogy sikeres rendelkezések tétethessenek, ezennel oda útasittatnak a' magokat még Debreczenbe be nem jelentett rendőri és postaosztályi tisztviselők, hogy ezen rendeletnek közhirré tételétől 15 nap alatti múlhatlanúl Debreczenben megjelenjenek, és eddigi kimaradásuk okát kellőleg igazolják, ellenkező esetre mint letett esküjökhöz hűtlenek fognak tekintetni. Debreczen, január 10-kén 1849. Az orsz. honv. bizottmány tagja,
Madarász László.

III.

10. sz.

Az országos honvédelmi bizottmánytól az állandó védelmi bizottmányi tagnak“ azonnal felbontatlanul egyenesen Debreczenbe küldessenek.

2) A' felső magyarországi postajárásokra nézve rendeltetik, hogy

a) minden hazai hivatalos levelek a' kormányhoz vagy a' ministerium bármelly ágazatához,

b) minden az ellenségtől az ellenséghez, vagy bárhonnan és bárhova küldendő hivatalos, vagy bármiképp gyanus levelek is, vagy bármi proclamatiók, birdetmények 'sat, a' nyitrai postáról Lévának, Balassa-Gyarmatnak, Losoncznak, Rimaszombatnak Miskolcznak, úgy továbbá a' zolyomi levelek Rimaszombatnak, és innét szinteMiskolcznak, Miskolczról pedig mindég Onódnak lesznek Debreczenbe szállitandók.

3-or. Hogy a' dunántuli megyék minél szorosabb összeköttetésbe jöjjenek Debreczennel, Somogy, Sopron, Fehér, Tolna, Baranya, Vas, Zala, Győr és Mosony megyékből minden néven nevezendő levelek nem Pestnek, hanem Pécsen út Bátaszéknek küldendők, mi végett a' bátaszéki póstaállomás azonnal magát a' bajai postával összeköttetésbe teendi, és a' bajai vonalon Szeged felé fognak a' levelek Debreczenbe szállittatni.

4-er. Kaposvár és Pécs között egyedül a' levelek szállitására lovas póstaállomások fognak rögtön felállittatni.

5-ör. Az aradi póstahivatalnak meghagyatik, hogy Erdélyből szóló levelek, mellyek eddig Pestre küldettek, ezentúl ne Pestre, hanem egyenesen Debreczenbe küldessenek.

6-or. A' paksi posta Patajon át Izsákkal fog összeköttetni, és Kecskemét, Páka, Félegyház, Csongrád, Szentes érintésével jön Debreczennel biztos kapcsolatba, mi végett Paks, és Izsák között Patajon új levél póstaállomás fog rögtön felállittatni.

A. 13364.

S.

A' 37-ik gyalogezred 3-ik zászlóaljához kineveztetnek:

Főhadnagyokúl: Rippeli Rudolf, Zaborszky János alhadnagyok.

Alhadnagyokúl: Bögözy Miksa, Pálya Emil

A' 38-ik honvéd zászlóaljtól:

2-dik osztályú alhadnagyokká: Werner Adolf őrmester és Seyfried Károly hadirnok.

Mindezen kinevezések rang, és illetményekre nézve 1848-ki dec. 19-től számitandók.

Mészáros Lázár,
hadügyminister.

A. 12668.

S.

A' 2-ik gyalog ezredhez kineveztetnek:

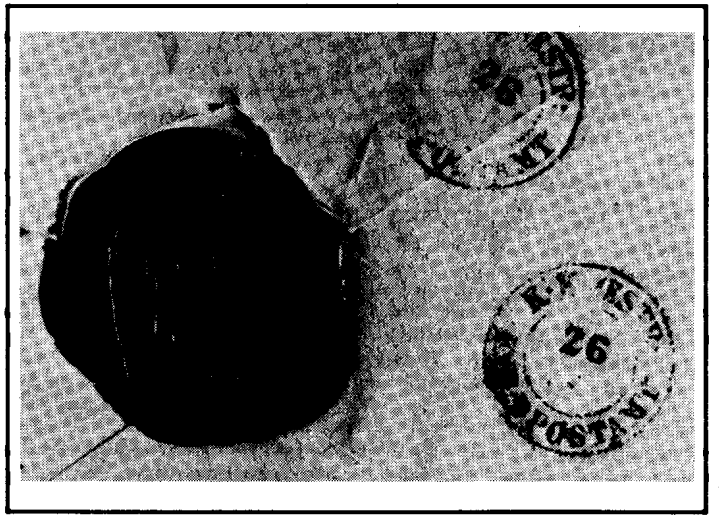
Századosokúl: Ramming August, Reisz Lőrincz, Oszvodits Antal, Hassinger Károly, Baumann Ferencz, Schober János, Hoffmann Henrik, Scharitzer József, Dossen Mátyás főhadnagyok.

Főhadnagyokúl: Mikessich Adolf, Bayerle János, Wrabely Armand, Rosschitz Victor, Kliegl Dénes, Borotzy János, Leég László, Spuller Ferencz, Nagy Lajos, Schomlay Sándor, Schümegh József, Thienel János, Wolf Lajos, Kreutter Ferencz, Max Vilmos, Martessik Tivadar, Borsitzky László, Krizsán János, Redl János, Simon Alajos, Szatzky József, Fritz Fridrik b. Glauer Oszkár, alhadnagyok.

Alhadnagyokúl: Kramar Károly, Máár Domonkos.



12/a ábra



12/b ábra

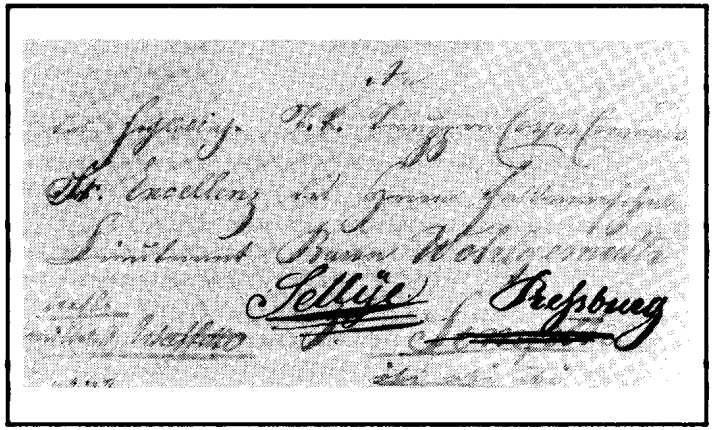
tisztsége alól. Utóda *Welden táborszernagy* lett, aki *Wohlgemuth altábornagy* segítségével részben Pozsony felől, részben Galíciából jövet Eperjesnél támadt a magyarokra.

A következő két dokumentum táboriposta-anyagunk gyöngyszemei. Nagy megindulással és tisztelettel tartottam kézben őket tanulmányozásukkor, érezve a mögöttük rejlő drámai lüktetést.

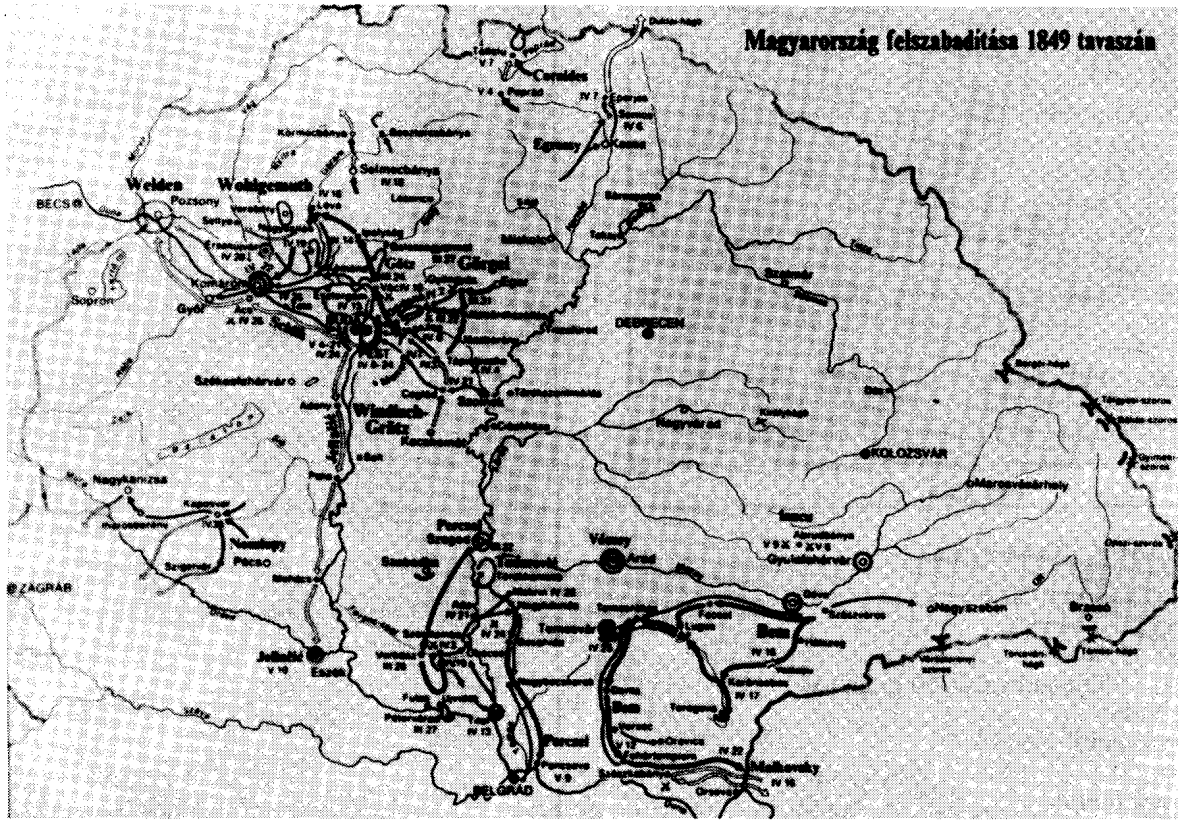
A tizenharmadik dokumentum *(13/a ábra)* a nagysallói csata emlékét idézi. Görgei csapata Klapka, Dessewffy és Damjanich részvételével döntő vereséget mért a frissensült Wohlgemuth táborszernagyra, 1849. ápr. 19-én. Az itt látható levelet a csata idején írták a táborszernagynak, „mittelst Estafette" tehát futár útján, eredetileg Sempthe ibi ubi ibi címzéssel, tehát „keresendő". Mivel ő maga már menekülőben volt Görgeiék elől, ezért a címet először a nyugatabbra fekvő Sellyére, majd még nyugatabbra Pressburg (Pozsony)-ra korrigálták. Serege visszavonulását a mellékelt térképen láthatjuk *(13/b ábra)*.

A tizennegyedik dokumentum *(14. ábra)* hátteréről a következőket olvashatjuk a krónikában:

„Április utolsó felében Észak-Magyarországon is kisebb harcok alakultak ki.



13/a ábra



13/b ábra

A Vogel altábornagy vezetésével Galíciában gyülekező császári hadtest április közepén lépte át a határt, hogy a császári főserég segítségére siessen. A hadtest egy-egy dandára Eperjesre, Lőcsére, illete a Vereckei-szoroson Munkács felé tartott."

A fentieket *Madarassy őrnagy* lovas futárral küldött levélben jelenti. A boríték címzése:

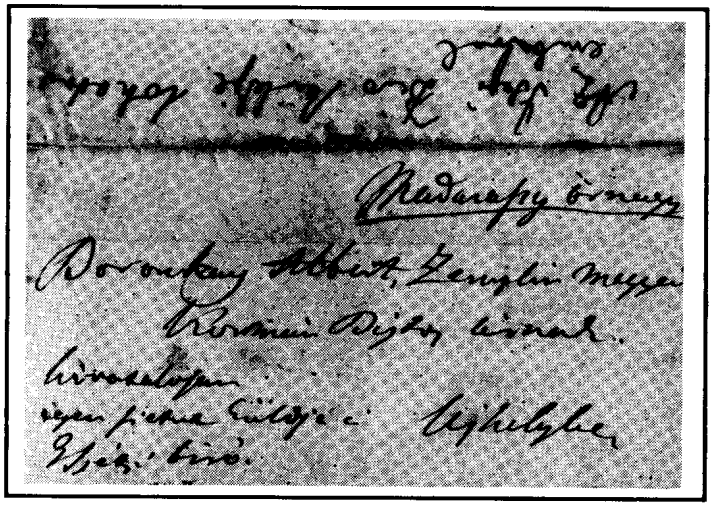
„Boronkay Albert Zemplin megyei Kormány Biztos úrnak. Ujhelyben.

Hivatalosan igen sietve küldje az Izsépi bíró."

A levél hátoldalán: „Az Izsépi bíró küldje lohatos emberrel."

Mind a címzésben, mind a levélben előforduló ékezethiányok, nyelvtani hibák annak következményei, hogy a tisztikar Ausztriában kapta kiképzését, így a magyar írásszabályokkal sokan hadilábon álltak.

A levél a drámai helyzetről ad jelentést *(14/b ábra)*.



14/a ábra

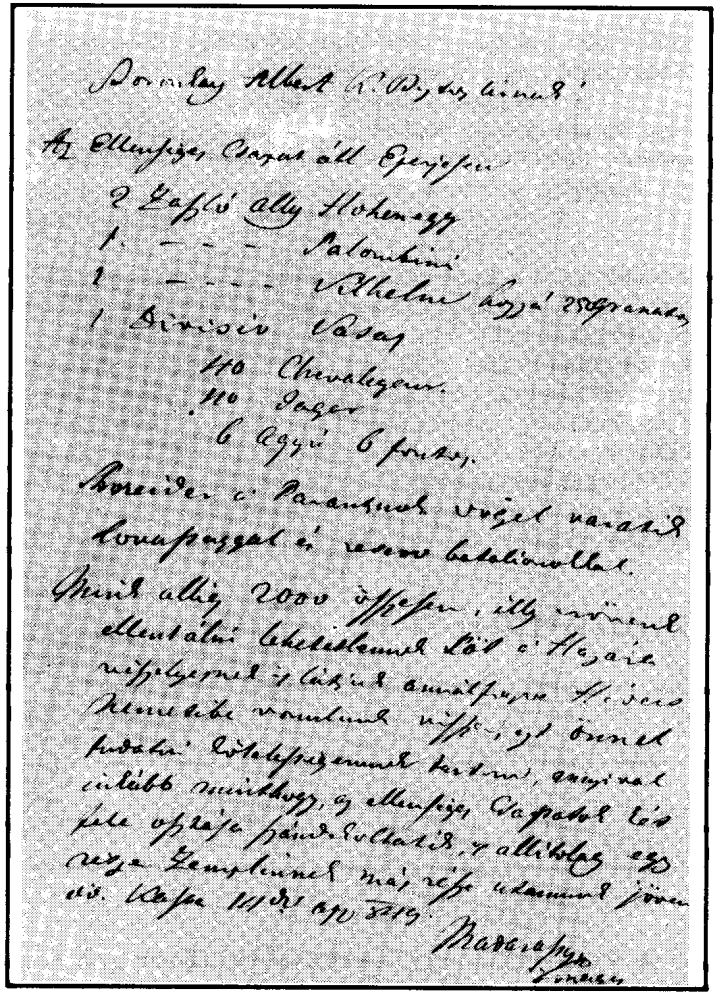
„Boronkay Albert K. Biztos Úrnak!

Az ellenséges csapat áll Eperjesen
2 Zászló ally Hohenegg
1 — — Palombini
1 — — Wilhelm hozzá 250 granatos
1 Divisio Vasas
40 Chevalegeur
40 Jager
6 Ágyú 6 fontos

Schreider (?) a Parancsnok. Vogel varatik lovassaggal és reserv batalionokkal.

Mink allig 2000 összesen, illy erőnek ellentálni lehetetlennek sőt a Hazára veszélyesnek is látszik annálfogva Hidas Németibe vonulunk vissza, ezt Önnel tudatni kötelességemnek tartom, annyival inkább minthogy, az ellenséges Csapatok kétfele osztása szándékoltatik, és allitolag egy része Zemplinnek más része utannunk jövendö. Kassa 14ik apr 849.

Madarassy
őrnagy"



14/b ábra

A levél a szabadságharc lovasfutár-postájának non plusz ultrája!

A győztes tavaszi hadjárat, melynek folyamán 1849. május 21-én Buda is felszabadult, nem jelenthette a forradalom

végleges győzelmét. Túl nagy volt a veszély egész Európa számára, hogy egy abszolutizmust csak így meg lehessen dönteni.

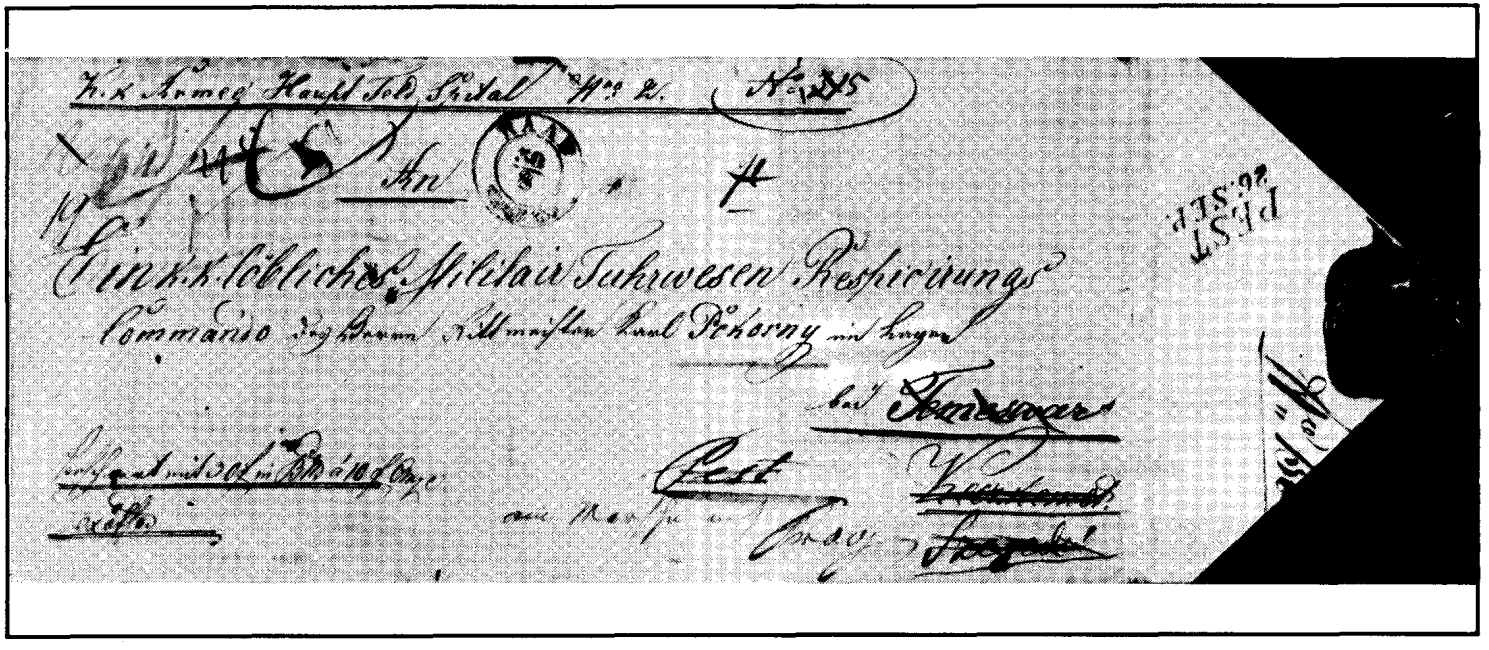
A francia és angol vezetésnek nem fűződött érdeke Ausztria széthullásához, így nagy örömmel vették a hírt, hogy a segítségre hívott cári orosz csapatok, Ferenc József császár és a cár május 21-i varsói találkozásának eredményeként hajlandók az osztrákokkal együtt Magyarországot megtámadni. Az osztrák csapatokat időközben átszervezték és toborzással megerősítették. Parancsnokuk *Haynau* lett, kinek neve mint a „bresciai hiéna" ment át a köztudatba. Az ő vezetésével indult meg a harmadik, a „Nyári Hadjárat".

A rosszul felszerelt, fáradt és a rossz hírektől demoralizált honvédség nem tudott megfelelő ellenállást kifejteni. Július első napjaiban a fővárost megint kiürítették és a kormány ezúttal dél felé, Szegedre költözött.

A tizenötödik dokumentum *(15. ábra)* Haynau serege hadikórházának előremozgását mutatja be, a harci események kísérőjeként.

A Győrben postán feladott levelet Kecskemétre címezték, de a címzett Rittmeister Pokorny a hadikórházzal már továbbvonult Szegedre, majd Temesvárra (ahol is az ottani posták bélyegzőiket a levél hátoldalára ütötték). A sikeres hadjárat után a kórházat Pesten keresztül Prágába vonták vissza, ez derül ki a kézírásos megjegyzésből, középen alul: „Am Marsche auf Prag" (menetben Prágába). A levél közel egy hónapig volt úton és szinte hihetetlen, hogy a posta ilyen viszonyok között egyáltalán működött.

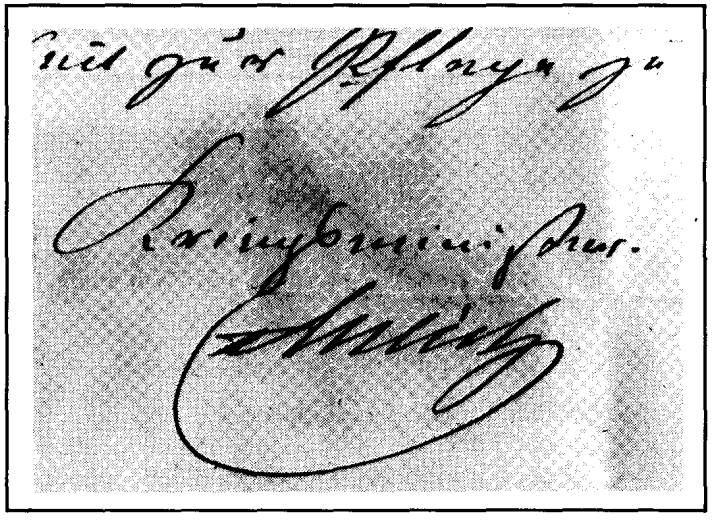
A tizenhatodik dokumentum: *Aulich Lajos* hadügyminiszter 1849. augusztus 1-jén, Makón írta Orosházára az ottani kórházparancsnoknak. E levélben a hadügyminiszter úgy intézkedik, hogy az orosházi kórházat ki kell üríteni, a járóbetege-



15. ábra



16/a ábra



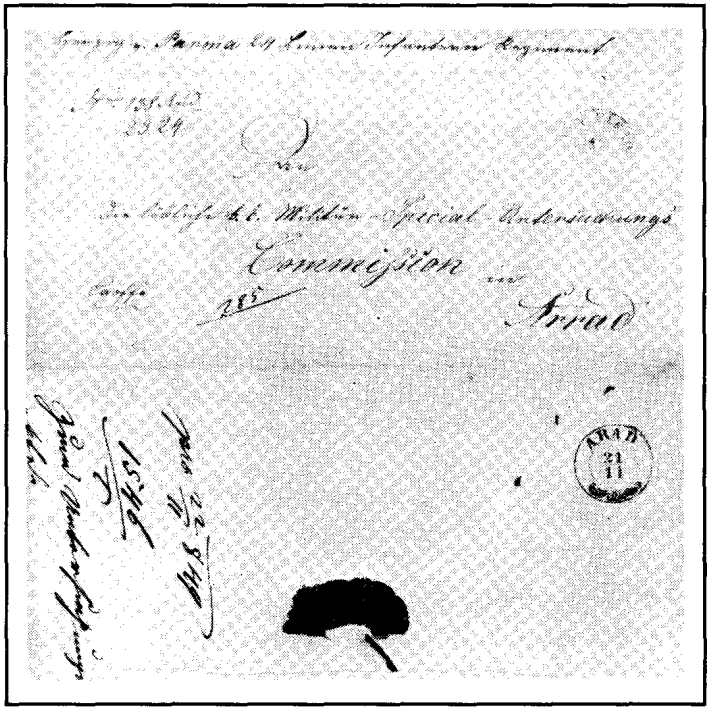
16/b ábra

ket az újaradi tábori kórházba kell összevonni, a súlyosabbakat pedig a helyi hatóságok gondozására kell bízni.

Először kerül szóba **Arad** neve. Fenti levél írója, *Aulich Lajos* egyike aradi vétanúinknak. A levél rendkívül értékes történelmi dokumentum *(16/a és 16/b ábra)*.

A délre történt összpontosítás sem tudta a véget megakadályozni. A világosi fegyverletétel megpecsételte szabadságharcunk sorsát. Görgei letette a fegyvereket a cári csapatok előtt, abban bízva, hogy a császári megtorlás így talán enyhébb lesz. Nem így történt. Az oroszok kiszolgáltatták a magyar tiszteket az osztrákoknak, akik Aradon egy vérbíróságot állítottak fel.

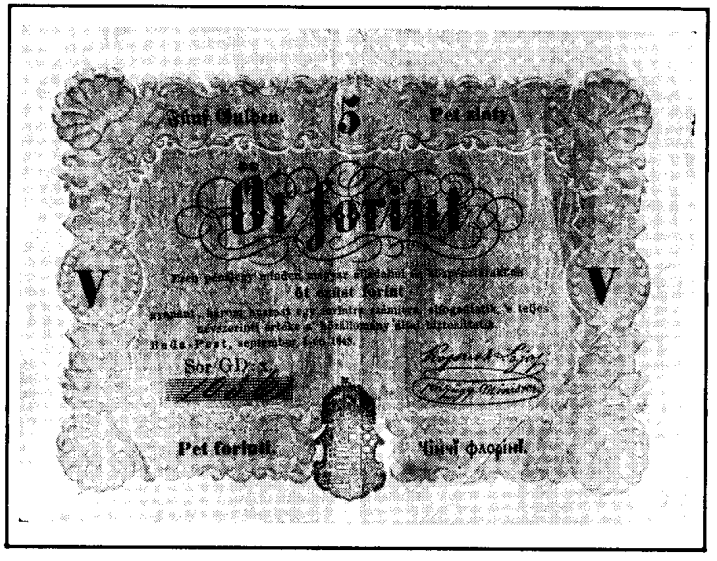
A tizenhetedik dokumentum ennek az aradi „kk. Militär-Special-Untersuchungs-Commission" (császári különleges katonai vizsgálóbizottság)-nak küldték Nagyváradról, 1849. novemberében. Ez a bemutatott levélanyagot szinte szimbolikusan zárja *(17. ábra)*. Ez a vizsgálóbizottság volt felelős az aradi szörnyűségekért.



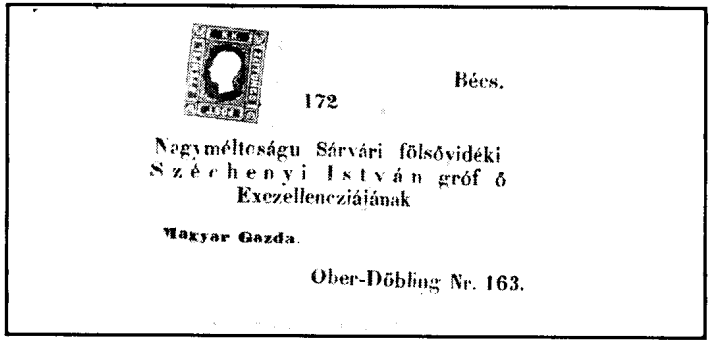
17. ábra



18. ábra



19. ábra



20. ábra

A levelek a postai dokumentumoknak csupán egy válogatását mutatják be. Helyhiány miatt lehetetlen egy folyóirat szűk keretein belül minden meglévő darabot bemutatni. Maradt még néhány levél, amelyeket fájó szívvel ki kellett hagynom. Mégsem tudom megállni, hogy szokásomhoz híven be ne mutassam a szabadságharc pénzeinek is egy-egy példányát, lenyűgöző érdekességük miatt *(18. és 19. ábra)*.

Külön tanulmány anyagát képezhetné a szabadságharcos emigráció levéldokumentumainak felkutatása és filatéliai feldolgozása. Bach hagytékában egy titkos jelentés pontosan analizálja (1850–51-ben) a külföldön élő magyarok hollétét és tevékenységét. Ez azonban inkább történelmi és nem postatörténeti anyag. E jövendő munka anyagát illusztrálom az itt bemutatott újságbélyeges címszalaggal, amelyet a bécsi Döbling-i elmegyógyintézetbe címeztek *gróf Széchenyi Istvánnak (20. ábra)*.

Emlékezzünk őseinkre...

Irodalom:

Magyarország hadtörténete. Zrínyi Kiadó Budapest, 1985.
Erdély története. Akadémiai Kiadó Budapest, 1986.
A dolgozatomban említett művek.
Külön köszönetet mondok *Török Sándor* bécsi történelemtudósnak, aki hatalmas adattárával volt segítségemre, valamint *Sipos Józsefné* muzeológus asszonynak, aki a könyvtári kutatómunkában adott sok segítséget.

Díjnégyszögek, díjövek. Távolságok mérése a posta és távirda szolgálatában

ORBÁN FERENC (DÁNIA)

Bevezető

„Két postaállomás vagy postaház közt a' távolság nem mindenütt egyenlő; mert mielőtt Posták létesültek volna, álláspontjaik, mint városok és faluk, már ott fekvének; 's ennélfogva az azok közti távolságok' kimérésekor különböző resultátumok származának."

Így bölcselkedik *Benczédy Zsigmond* 1840-ben megjelent postászati segédkönyvében (1). Valójában nagy igazság rejlik ebben, ezért e tanulmányom célja ismertetni a távolságmérés elveit a posta és a távirda szolgálatában.

Viteldíj-politikai szempontból a távolságok alapján megszabott szolgáltatás három különféle elven mérhető:

1. A megtett út hosszával arányosan. Ezen elv uralkodott a 18. század elejétől a 19. század közepéig.

2. Lépcsőzetesen, vagyis díjövekben (zónarendszer). A díjövrendszert különböző időpontokban vezették be a szolgálat egyes ágaiban.

3. Egységes viteldíj, tekintet nélkül a távolságra. A levélpostánál az egységes, vagyis a távolságtól független viteldíjrendszert hazánkban 1866. január 1-jén vezették be. A kocsipostaintézmény utódjánál, a csomagszállításnál a díjöveket 1946. január 14-én törölték el.

Viteldíj-politikai szempontból más tényezők is jelentős szerepet játszottak, így például a küldemény súlya és értéke; táviratoknál a szószám; telefon díjöveknél a beszélgetés időtartama, de mindezekre itt nem térek ki.

A postautak hosszának felmérése

Az utak hosszának a felmérésére a korai középkor óta az ún. hodométer nevű berendezést használták. Műszakilag többféle megoldás ismert (taxaméter), de valamennyi működési elve az, hogy egy kocsira szerelt számláló szerkezet mutatja a kocsi gördülő kereke által megtett út hosszát.

Csendes László (2) említi: „Így pl. tudunk arról, hogy a térképész a távolságmeghatározáshoz még a századfordulót követően is lovaskocsin tette meg a megmérendő távolságot, és a kerékre szerelt ‚koppantó' számlálása alapján állapította meg a megtett út hosszát."

A magyar postaigazgatás 1876. január 1-jén (3) az osztrák postaigazgatással egyetértve tért át a távolságmérésben a méterrendszerre.

Ez ideig osztrák–magyar viszonylatban az *osztrák mérföldet* használták az utak hosszának a mérésére. Egy osztrák mérföld hossza egyenlő volt 4000 bécsi öllel, vagyis 7585,936 méterrel. (Egy bécsi öl hossza 1,896 méter.)

E hosszúságmértéket a magyarok gyakran német mérföldnek is nevezték, ugyanis Magyarországon használatos volt a 8357 méter hosszúságú *magyar mérföld*. Az osztrák mérföld ismeretes postamérföld néven is.

A tulajdonképpeni német, másnéven földrajzi mérföld hossza az egyenlítői hosszúsági fok 1/15 részeként lett meghatározva, vagyis hossza 7420 méter.

A posta szempontjából az útvonalhosszak mértékegysége a *posta*, másnéven *stáció* vagy *állomás* volt. Ennek hossza megfelelt 8000 bécsi ölnek, vagyis két osztrák mérföldnek. 1876 után egy posta 15 kilométernek számított.

A bevezetőben említett Benczédy-könyv leszögezi, hogy az 1750-es években a rendszeres postakocsijáratok bevezetésekor csak a meglévő településeken volt postaállomás, lóváltás. A török uralom alól felszabadult, gyéren lakott országrészeken tulajdonképpeni utakról szó sem esett.

Egy 1875-ben kelt udvari rendelet javítani kívánván a postaszolgálaton az addigi *kettős* vagy *másfeles* távolságú postáknak új állomások, vagy csupán lóváltóhelyek közbeiktatásával *egyes* állomásokká való berendezését rendelte el. *(1. ábra)*

1835-ig az állomások egymás közti távolságát új felmérések alapján 1/4 postányi pontossággal szabták meg.

Az 1835. március 18-án kelt legfensőbb elhatározással a császár elrendelte a posta-távolságok 1/8 postányi, vagyis 1000 ölnyi pontossággal való meghatározását azon esetekben, ha ezt az útvonal változtatott vezetésével indokolva vagy valami terepakadály miatt kérelmezték. (4)

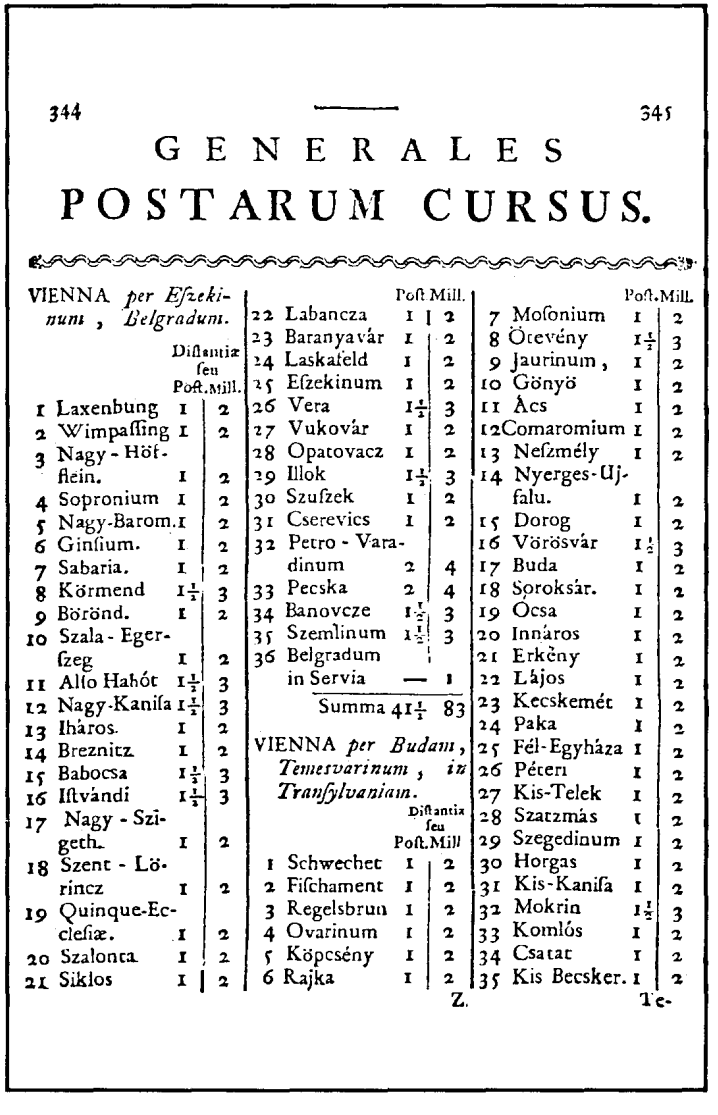
A rendelet meghatározta a *posta egységet* 8000 bécsi ölben és ennek 1/8 részét, vagyis 1000 bécsi ölt, mint legkisebb mértékegységet. Az 1000 ölön felüli maradékot számításon kívül hagyták, kivéve azon eseteket, amikor az útvonal nehézsége ezt indokolta, ill. amikor az útvonal ellenkező irányú szakasza szintén adott maradékot. Ily esetekben felkerekítették a távolságot 1000 ölre.

Az rendelet intézkedett azon postaszakaszokról is, amelyek hossza 8000 ölnél rövidebb volt. Ezek hossza csak azon esetekben volt megrövidíthető, ha ezt korábban nem engedélyezték, és ha az útszakasz terepviszonya, esetleg más természeti akadály a rövidítést indokolta.

Elrendelte, hogy az állomások egymásközti távolságát az illető helységek közepétől közepéig kell mérni. Elszigetelten, egyedülálló állomások esetében magától az állomástól kellett a távolságot mérni a szomszédos helység közepéig.

Benczédy említi, hogy Magyarországon elsőként a Mosony–Rajka útszakaszt szabták meg 1 1/8 postára, de ennek nem található nyoma a korabeli sematizmusokban. Szintén említi a Székesfehérvár–Moór útszakaszt, amelyet 1839-ben 1 5/8 postányira mértek fel. E távolság először az 1841-es sematizmusban szerepel.

A postatérképekre a két állomást összekötő vonalra különleges jelekkel rárajzolták az illető állomások közötti távol-



344 — 345

GENERALES

POSTARUM CURSUS.

VIENNA *per Eſzekinum, Belgradum.*

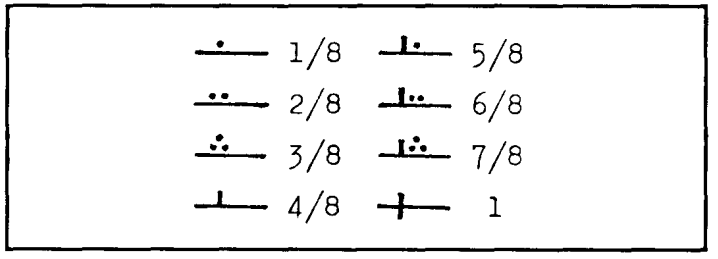
		Diſtantiæ ſeu Poſt.	Mill.
1	Laxenburg	1	2
2	Wimpaſſing	1	2
3	Nagy-Höflein.	1	2
4	Sopronium	1	2
5	Nagy-Barom.	1	2
6	Ginſium.	1	2
7	Sabaria.	1	2
8	Körmend	1½	3
9	Böröndi.	1	2
10	Szala-Egerſzeg	1	2
11	Allo Hahót	1½	3
12	Nagy-Kaniſa	1½	3
13	Iháros.	1	2
14	Breznitz.	1	2
15	Babocsa	1½	3
16	Iſtvándi	1½	3
17	Nagy-Szigeth.	1	2
18	Szent-Lörincz	1	2
19	Quinque-Eccleſiæ.	1	2
20	Szalonta.	1	2
21	Siklos	1	2
22	Labancza	1	2
23	Baranyavár	1	2
24	Laskafeld	1	2
25	Eſzekinum	1	2
26	Vera	1½	3
27	Vukovár	1	2
28	Opatovacz	1	2
29	Illok	1½	3
30	Szuſzek	1	2
31	Cserevics	1	2
32	Petro-Varadinum	2	4
33	Pecska	2	4
34	Banovcze	1½	3
35	Szemlinum	1½	3
36	Belgradum in Servia	—	1
	Summa	41½	83

VIENNA *per Budam, Temesvarinum, in Tranſylvaniam.*

		Diſtantiæ ſeu Poſt.	Mill.
1	Schwechet	1	2
2	Fiſchament	1	2
3	Regelsbrun	1	2
4	Ovarinum	1	2
5	Köpcsény	1	2
6	Rajka	1	2
7	Moſonium	1	2
8	Ötevény	1½	3
9	Jaurinum,	1	2
10	Gönyö	1	2
11	Ács	1	2
12	Comaromium	1	2
13	Neſzmély	1	2
14	Nyerges-Ujfalu.	1	2
15	Dorog	1	2
16	Vörösvár	1½	3
17	Buda	1	2
18	Soproksár.	1	2
19	Ocsa	1	2
20	Innáros	1	2
21	Erkény	1	2
22	Lájos	1	2
23	Kecskemét	1	2
24	Paka	1	2
25	Fél-Egyháza	1	2
26	Péteri	1	2
27	Kis-Telek	1	2
28	Szatzmás	1	2
29	Szegedinum	1	2
30	Horgas	1	2
31	Kis-Kaniſa	1	2
32	Mokrin	1½	3
33	Komlós	1	2
34	Csatat	1	2
35	Kis Becsker.	1	2

Z. Te-

1. ábra Az 1793-as naptár (Schematismus) egy oldala, amely mutatja a postajáratokat és az egyes állomások közötti távolságot postákban és mérföldekben



2. ábra Távolságok jelölése postákban

ságot *(2. ábra)*. Noha a levélpostánál 1866 után figyelmen kívül hagyták a távolságot, a kocsipostánál a távolság a viteldíjrendszer fontos tényezője maradt. Ezért a múlt század végi postatérképek még mindig mutatják – az ábrázolt jelekkel – a távolságokat postákban.

Mint érdekesség megjegyzendő, hogy a megtett útvonal hosszától és a küldemény súlyától egyenes arányban függő viteldíjrendszert először az 1699. január 1-jén életbe lépett brandenburgi postaszabályzat vezette be és mint látjuk, Magyarországon is ez a rendszer állt fenn 1842-ig.

Az első lépés a távolsági fokozatokban számított viteldíjra már 1810. október 1-jén megtörtént, sőt ezt 1817-ben tovább fejlesztették, de a viteldíjak mindig arányosak voltak a megtett út hosszával.

A távolságok mérése légvonalban. Az osztrák–magyar díjnégyszög-térkép

Ausztriában Nell báró (5) az 1830-as évek közepén rámutatott arra, hogy a vasúti postaszállítás bevezetésével az útvonalak hossza alapján való elszámolás értelmetlenné válik. Ezért javasolta, hogy az állomások egymás közti távolságának a mérésére vezessék be a távolságok légvonalban történő mérését.

1835-ben a legfelsőbb udvari postaigazgatás engedélyt kapott olyan új viteldíjrendszer kidolgozására, amelyben a helységek egyenes vonalban mért távolsága képezte a díjszabás alapját. Ehhez elkerülhetetlenül szükséges volt egy térkép kidolgozása, amelynek segítségével lehetséges volt közvetlenül mérni a helységek közötti távolságokat. (6) Úgyszintén szükség volt mérföldmutatók szerkesztésére, amelyekből minden hivatal közvetlenül ki tudta olvasni a többi hivatalokétól mért távolságát.

Az 1837. november 5-én kiadott postapátens és az ezzel kapcsolatos rendtartások előkészülete teljesen lekötötte a posta szakembereit, úgy hogy a tervezett viteldíjreform bevezetése elodázódott.

Az 1842. március 15-én kelt 11380–449. sz. udvari kamarai rendelettel végre 1842. augusztus 1-jén hatályba lépett az új viteldíjszabályzat.

A szabályzat 3. §-a így szól:

„A *távolságok*, amelyeken a posta hivatalok között vagy az országhatárig a küldemények szállítása folyik, a postahelységek földrajzi helyzete alapján *egyenes vonalban* mérföldekben lesznek kikeresendők és kiszámítandók.

Minden postahivatal el lesz látva egy hivatalosan kiállított *táblázattal*, amely az ilymódon kiszámított egyenesvonalú távolságokat ettől minden más belföldi hivatalig mutatja, amely táblázat a viteldíj kiszámítása alapjául szolgál..."

A 4. § pedig így:

„Küldemények oly helységekbe, ahol postahivatal nincs, a viteldíjszámítás a feladási hivatal és az illető helység kézbesítő hivatala közötti egyenesvonalú távolság alapján végzendő."

Ebből kitűnik, hogy az *utolsó posta* fogalom nem csupán irányítási, hanem viteldíj-megszabási szerepet is játszott.

A szabályzat 11. §-a bevezeti a *díjövrendszert*. Az I. díjöv 10 mérföldig terjedt, a II. minden ezen túl fekvő helység. Az I. díjövet 1843. március 1-jén kiterjesztették 20 mérföldre. A levélpostai díjövek határai az 1865. november 15-én történt eltörlésükig 10, 20 és 30 mérföld között váltakoztak.

A belföldi kocsiposta-forgalomban 1850. január 1-jén, 1850. november 1-jén, 1867. március 15-én, majd 1878. november 1-jén léptek életbe különböző távmértékű díjövrendszerek. Az utóbbira később még visszatérek.

Külföldi viszonylatban az egyenes vonalbeli távolságmérést először az Ausztria és Bajorország között 1842. augusztus 17-én kötött postaszerződésben találtam. A szerződés 1842. október 1-jén lépett hatályba (7).

A távolságokat két díjövben (mint Ausztriában), egyenes vonalban mérték, tekintet nélkül az országhatár vonalára. (Korábban meghatározott határátlépési hivatalokon át számították a távolságot a megtett útvonalon.)

Mint korábban már említettem, a távolságok légvonalban való méréséhez szükséges volt egy alaptérképre, amely fedte az osztrák birodalom területét. Az eredeti – valószínűleg nagyalakú – térképet a bécsi postajárati iroda kezelte. Erre rávezette az újonnan nyitott hivatalok földrajzi helyzetét. Az eredeti térképet nem sikerült fellelnem a bécsi irattárakban, csupán egy 1880 körül kiadott példányt *(3. ábra)*.

E térképen az akkori szokás szerint a keleti hosszúságok Ferrotól számíttattak. (8)

A térkép alapján megszerkesztettem a Magyarország területét fedő belföldi díjterület *díjnégyszög-hálózatát. (4.ábra)* Az 1880-as térkép alsó sarkába nyomtatott használati utasítás szerint a térkép alatti mércét (valószínűleg készült ilyen szilárd anyagból is) a feladó hivatal díjnégyszögének középpontjába illesztve azt addig kellett forgatni, amíg érintette a címzett hivatal díjnégyszögének középpontját. A két pont közötti távolság közvetlenül leolvasható volt a mércén mérföldekben, egyszersmind az illető díjöv száma.

Az 1878. november 1-jén életbe lépett kocsiposta csomagszállítási viteldíjszabályzat *hat díjövre* bontotta a tarifát (I. díjöv 0–10, II. 10–20, III. 20–50, IV. 50–100, V. 100–150 mérföldig, végül a VI. díjöv a 150 földrajzi mérföldön felüli távolságig). A díjnégyszögek számozásából kitűnik, hogy a térkép valójában régebbi időből ered, mert ezen már hiányoznak a Lombardiát és Velencét fedő számok. A *3. ábrán* berajzoltam a Budapestre érvényes díjöveket.

A díjnégyszög-térképek használatát a CS. és K. Kereskedelemügyi Minisztérium 1894. augusztus 1-jén kelt 2093. sz. rendeletével megtiltotta az osztrák posta területén (9). A megfelelő magyar rendeletet nem találtam. Ezt követően kizárólag a belföldi távolságmérési táblázatokat kellett felhasználni a távolságok kiszámítására.

Már az 1842-es viteldíjszabályzatnál szó volt arról, hogy minden hivatalt elláttak mérföldmutató táblázattal. Sajnos eddig ilyen táblázatot nem sikerült találnom az irattárakban.

Ezzel szemben találtam a bécsi postamúzeumban egy 1894-ben kiadott jegyzéket a Monarchia összes posta- és távirdahivataláról (10.) E jegyzékben az összes hivatal belföldi díjnégyszögszáma fel lett tüntetve.

Ugyancsak a bécsi postamúzeumban van egy 1873-ban kiadott táblázat, amely egy derékszögű koordinátarendszerben adja meg minden díjnégyszög középpontjának ordinátáját és abszcisszáját. A koordinátarendszer vízszintes tengelye átmegy az 1. sz. díjnégyszög közepén, a függőleges tengelye az 1014. sz. díjnégyszögön. A tengelyek párhuzamosak a térkép oldalaival és a 0-pont valahol Galíciában helyezkedik el. A táblázathoz tartozó négyzetszám- és négyzetgyöktáblázat és Pitagorasz tétele segítségével ki lehetett számítani két díjnégyszög középpontja közötti távolságot.

Egy példa: kiszámítandó a Budapest–Kolozsvár távolság.

Budapest, díjnégyszögsz. 523, I. tényező 76, II. tényező 53
Kolozsvár, díjnégyszögsz. 785, I. tényező 31, II. tényező 66

különbség: 45 13

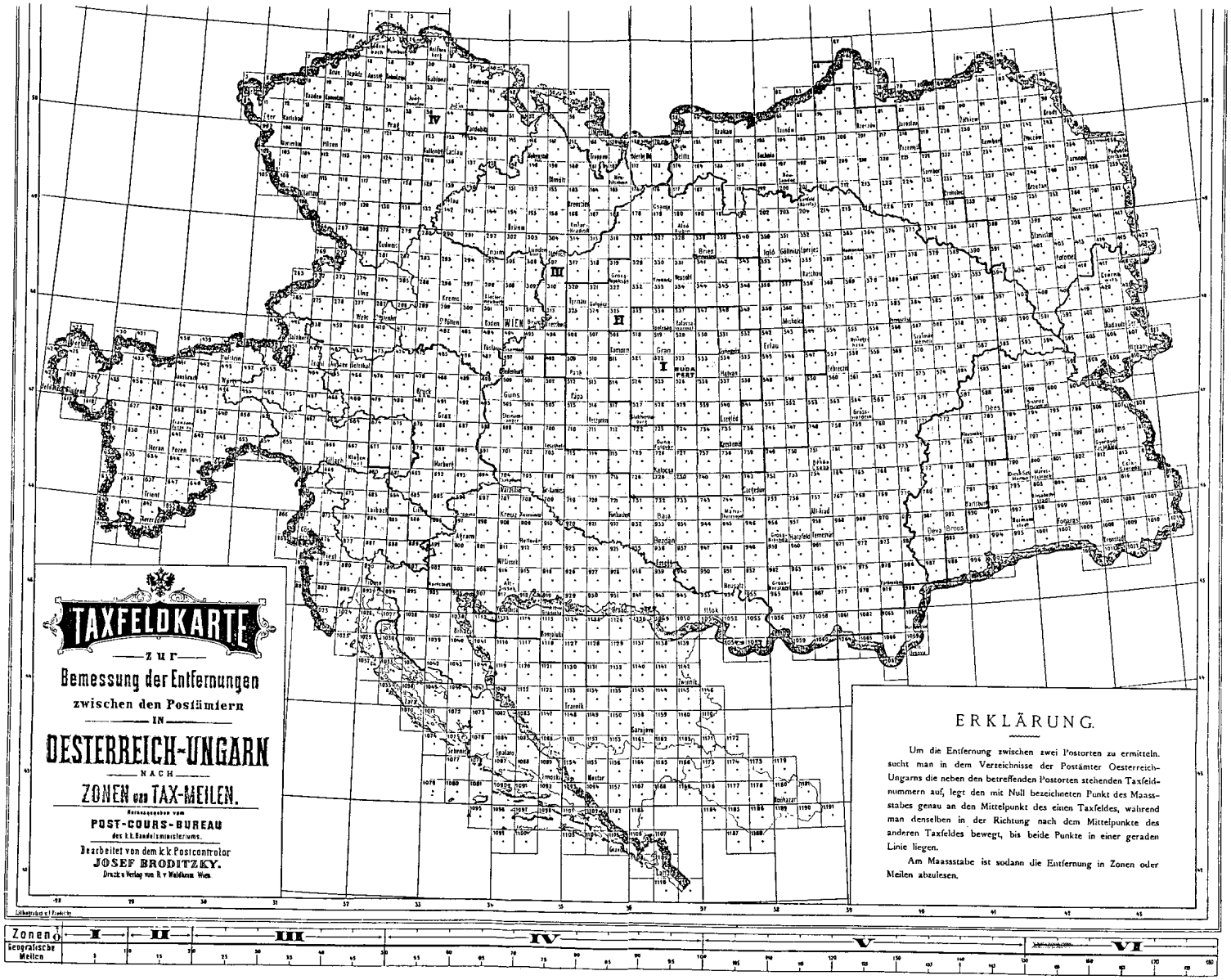
45x45 a négyzettáblázatból 2025
13x13 169

összesen: 2194

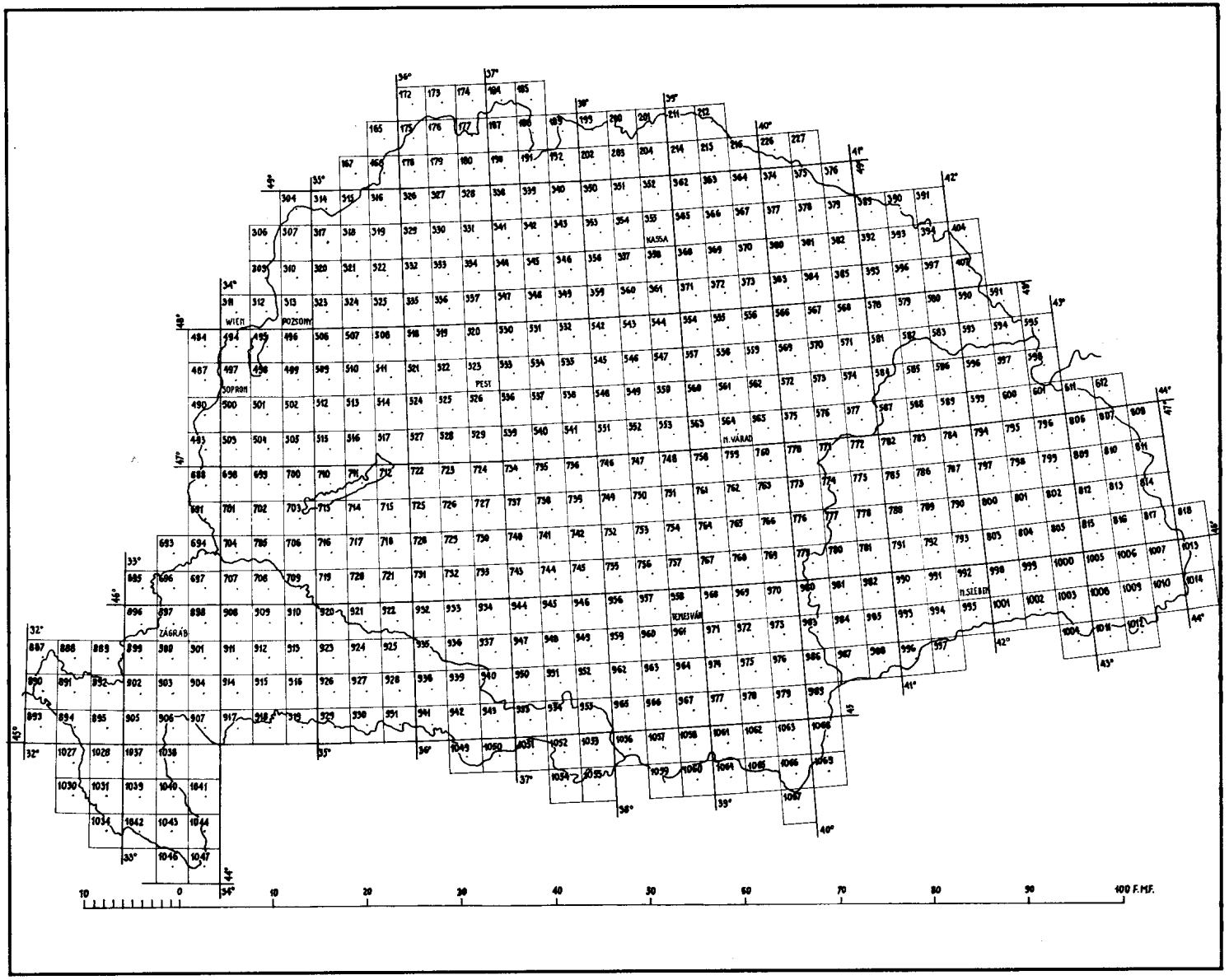
Mivel 2194 nincsen a táblázatban, vesszük az ehhez legközelebbi teljes négyzetszámot, ez 2209, amelynek gyöke 47. Tehát a Budapest–Kolozsvár közötti távolság 47 földrajzi mérföld.

Noha se magyar, se osztrák mérföldmutató táblázat eddig nem került elő, ismeretesek ezek részére a „Rendelvények a magyar postahivatalok számára" c. hivatalos lapban közölt pótlások. Ezek jegyzék alapjában közölték az új hivatalok díjnégyszögszámát. Tulajdonképpen egy ilyen jegyzékről kapott másolat keltette fel érdeklődésemet az itt közölt adatok összegyűjtésére és közzétételére *(5. ábra)*.

Magyar viszonylatban tovább kell kutatni a díjnégyszögek használatát, mert különös érdekességnek számít, hogy az 1909–15 évektől ismeretesek csomagszállító-leveleken olyan magyar ragjegyek, amelyeken mind az osztrák–magyar (belföldi) díjnégyszögszám, mind pedig a német díjnégyzetszám szerepel *(6. ábra)*.



3. ábra Osztrák-magyar díjnégyszög-térkép a belföldi távolságok mérésére

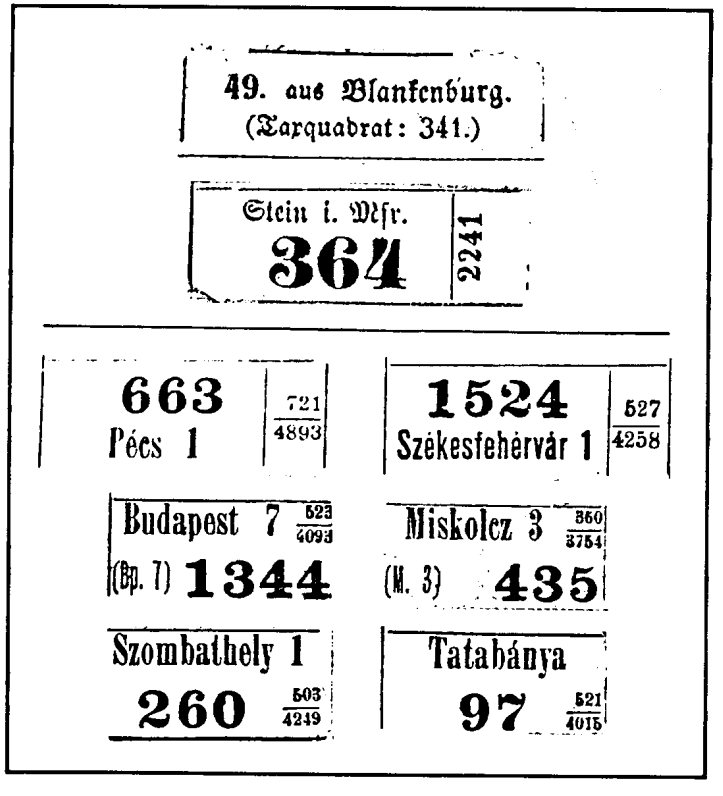


4. ábra Az osztrák-magyar díjnégyszög-térkép Magyarországot fedő részlete

A postahivatal neve Name des Postamtes	Ország, megye vagy kerület Land, Comitat oder Kreis	Belföldi dij terület Inl. Taxfl.	Külföldi dijnégyszög. Ausl. Taxquadrat.	Távolság mint Entfernung wie für	Közlekedik Erhält die Verbindung mittelst		
					a postajárat neme Gattung der Post	honnan von	hova nach
Kömlöd	Komárom	511	4014	Tata	„	Kömlöd	Tata

A postahivatal neve Name des Postamtes	Ország, megye vagy kerület Land, Comitat oder Kreis	Belföldi dij terület Inl. Taxfl.	Külföldi dijnégyszög. Ausl. Taxquadrat.	Távolság mint Entfernung wie für	Közlekedik Erhält die Verbindung mittelst		
					a postajárat neme Gattung der Post	honnan von	hova nach
Kömlöd	Komárom	511	4014	Tata	„	Kömlöd	Tata
Alkonyér	Szászvárosszék	990	4920	Sibot	vaspálya	Arad	Károlyfehérvár
Beczkó	Trencsén	315	3424	Ó-Tura	gyalogküldöncz	Beczkó	Vágujhely
Monostorszeg	Bács	933	5045	Mohács	küldönczkocsi-posta	Monostorszeg	Bezdán
*Rovne	Trencsén	175	3178	—	„	Rovne	Predmér
Nyarlókékes	Duboka	577	4198	Magyar-Egregy	„	Nyarlókékes	Szamos-Ujvár
Mező-Nagy-Csán	Torda	786	4452	Kolos	„	Mező N. Csán	Gyéres
Ráczalmás	Fehérmegye	528	4344	Adony	gyalogposta	R.-Almás	D.-Pentele
Wolica	Gácsország	236	3076	Strÿ	Személyszállitó	Lemberg	Stanisló
Lipica dolna	„	248	3080	Brzezán	küldöncz	Bursztÿn	Brzezan
Jablonica	„	404	3515	Mikuliczÿn	Személyszállitó és levél	Kolomea	Marm.-Sziget
Leutasch	Tirol	434	2637	Seefeld	küldöncz	Leutasch	Seefeld
Gossensass	„	638	4306	Sterzing	„	Gossensass	Pályaudvar
Viehofen	Alsó-Austria	299	3662	St. Pölten	„	Viehofen	St. Pölten
Kronsdorf	Felsö-Austria	287	3723	Enns	„	Kornsdorf	Ernsthofen pályaudvar
Neu-Borloven	Határőrvidék	1063	5342	Bosovitz	„	Bosovitz	Mehádia
Cestin	Csehország	123	2967	Zbraslawitz	„	Cestin	Kohljanovitz
Dimokur	„	36	2753	Podiebrad	Malle	Kolin	Jicin
Elbenitz	„	268	3344	Kalsching	küldöncz	Elbenitz	Nettolitz
Kosel	„	20	2672	Laun	„	Teplitz	Laun
Krinecz	„	33	2753	Liban	„	Krinec	Lautschin
Leskau	„	100	2897	Plan	„	Leskau	Černoschin
Moravan	„	134	2853	Chrudim	„	Hrochowteinitz	Morawan pályaudvar
Rabenstein	„	13	2841	Manetin	„	Rabenstein	Manetin
Ronow	„	133	2909	Caslau	„	Ronov	Caslau
Wopofan	„	127	3158	Bernarditz	„	Tabor	Bernarditz
Zamrsk	„	135	2854	Hohenmauth	„	Zamrsk	pályaudv.
Bergstadtel-Ratibořitz	„	128	3097	Cheynow	„	Bergstadtel Ratibořitz	Tabor
Borohradek	„	46	2854	Adlerkosteletz	„	Borohradek	Zamrsk

5. ábra Az 1869-es évfolyamú „Rendelvények a magyar posta hivatalok számára" egyik oldala és részlete



6. ábra Fent német csomagragjegyek a kétféle egyleti díjnégyzet-hálózat számmal. Lent az osztrák-magyar és az egyleti díjnégyzetszámot viselő magyar ragjegyek három különböző típusa (Glatz István gyüjteménye)

Az egyleti díjnégyzet-térkép

A múlt század közepén Németország sok kis államból állott. Ezek postaszolgálatát részben a *Thurn és Taxis* postaszervezet, másrészt önálló állami postaszervek látták el.

Európa gazdasági fejlődése indokolta, hogy létesüljön egy egységes postaszervezet. Poroszország és Ausztria kezdeményezésére 1847-ben Drezdában összeültek a kis német államok a postaviszonyok megtárgyalására.

Az 1848-as politikai helyzet elodázta a szervezet megalapítását, ami csak 1850. április 6-án történt meg Berlinben a „Német–Osztrák Postaegylet" létrehozásával. Az új szervezet érdeklődést keltett a német államok között, többek csatlakozásával 1851. december 5-én Berlinben megújították a szerződést. Itt csupán a távolságmérésre vonatkozó adatokat közlöm.

A kocsipostai viteldíjak számításánál megegyeztek a szerződő felek abban, hogy 20 mérföldnyi távolságon belül a hivatalok közötti távolságot légvonalban kell mérni, mindazon esetben, ha ezen vonal nem metszi egy harmadik ország területét (amely nem volt szerződő fél). A 20 mérföldnél távolabb fekvő hivatalok között, valamint olyanok között, amelyek egyenes vonalú mérése harmadik ország területét metszette, az erre kijelölt határátlépő állomásokon át kellett mérni. Megjegyzendő ehhez, hogy akkor még nem létezett német díjnégyzet-hálózat (11).

Az 1855-ben Bécsben tartott konferencia után a Münchenben 1857. február 26-án kötött (hatályba lépett 1858. január 1-jén) postaszerződésben említik először a díjnégyzetet (11).

A pótszerződés értelmében a kocsiposta-forgalomban az indítási és érkezési hivatalok közötti távolságot *egyenes vonalban* kell mérni, tekintet nélkül a határvonalakra. 20 mérföldnyi távolságig a hivatalok közötti távolságot közvetlenül mérik (erre volt táblázat). Nagyobb távolságok mérése a 4x4 földrajzi mérföldes díjnégyzetek középpontjától középpontjáig eszközölendő. Minden ily négyzet területén fekvő hivatal távolsága a középpont távolságával számítandó. A négyzet oldalvonalain fekvő hivatalok az ettől keletre, délre, vagy délkeletre fekvő szomszédos négyzethez számítandók. Az egyleti területen átmenő, vagy onnan ki- és bemenő szállítmányok részére az illető államokkal kötött szerződésekben kijelölt határátlépési hivatalok voltak mérendők a távolságok számításában (11).

A szóbanforgó díjnégyzet-hálózat, amely az osztrák hálózattól eltérően egy derékszögű hálózat volt, szükségessé tette egy alaptérkép szerkesztését. E térkép 1858-ban a bécsi postajárati irodában készült el, amely ezt a jövőben azsúrozta (12). Az eredeti térkép valószínűleg elpusztult. A postajárati hivatal minden postahivatal részére kiadott egy táblázatot a 20 mérföldön belül fekvő hivatalokról, valamint egy távolsági mutatót, amelynek segítségével az egyleti díjnégyzet-térkép minden négyzetének közepéig a földrajzi mérföldekben mért távolság és a díjöv száma kiolvasható volt (13).

A díjnégyzet-térkép használati időszakában több változás történt a térkép által fedett területen, országrészek ideoda csatolása következtében. Mindez magyar szempontból nem érdekes.

Guzman említi 1862-ben, hogy „A díjtételek a feladó helynek a leadóhelyig levő 4 mérföldet magában foglaló arányzati tételekre (Progression Satz) osztott távolságok szerint szabályoztatnak". Továbbá említi a minden postahivatalnál létező „egyesületi mértföld mutatót" is (14).

Cassinelli (15) részletesebben foglalkozik a már fent említett előírásoknál a kocsiposta-intézménynél használatos távolságmérési szabályokkal.

Az 1866-os osztrák–porosz háborúban Ausztria vereséget szenvedett és ennek következményeként kénytelen volt kilépni a német közösségből. Poroszország vezetésével röviden tárgyalások kezdődtek az „Északnémet Szövetség" (Norddeutschen Bund) megalakítására. 22 állam részvételével 1867. április 16-án elfogadták a szövetségi alkotmányt, amely 1867. június 7-én lépett életbe (11).

A szövetség postaügyeinek vezetése, így a külfölddel kötendő postaszerződések joga a porosz koronára hárult. 1867. november 4-én 1868. január 1-jei hatállyal új postatörvényt alkottak, amely a kocsiposta számára behozott egy 17 díjöves viteldíjrendszert (11).

1867. november 23-án a korábbi, 1860. augusztus 18-án kötött szerződés felmondása után új szerződést kötöttek.

„Postaszerződés Ausztria–Magyarország egyrészről, az Északnémet-Szövetség, Bajorország, Württemberg és Báden

Nagyhercegség másrészről, tekintetbevéve a Berlinben kötött zárójegyzőkönyvet. 1867. november 23." Ez volt a szerződés címe.

6. cikkelye így szólt:

„Távolság mérték.

A forgalomban az egyes postaterületek közötti távolságok kizárólagosan a földrajzi mérföldek, az egyenlítői fok 15-öd részével méretnek.

A viteldíjak meghatározásának alapjául szolgáló távolságok meghatározására a teljes postaterület 2 mérföld oldalnyi díjnégyzetekre lesz felosztva. Az egyik négyzet diagonálisának a keresztező pontjától a másik négyzetéig képezi azon távolságot, amely a küldemények viteldíjmegszabására mértékadó az illető postaintézettől a többi négyzetekig. A négyzet oldalvonalain fekvő postahelységek a keletre, délre vagy délkeleti irányban határos négyzethez lesznek számítva."

A mérföldek törtrészeit nem veszik számításba.

A korábbi 4x4 mérföldes hálózat 2x2 mérföldre finomítása, valamint az osztrák–magyar postaterület (amely német részről külföldnek tekintetett) kiválása a négyzethálózat új számozását követelte. E számozás Kelet-Poroszországban kezdődött és nyugat-kelet irányban haladt a német területen a 2640-es négyzetig. Az osztrák–magyar postaterület számozása a 2644-es négyzettel kezdődött (11). *(7. ábra)*

Az 1867. május 1-jén önállóvá vált magyar posta nem volt külön képviselve Berlinben a novemberi tárgyalásokon, mert az Osztrák–Magyar Vámszövetség, amely ezt lehetővé tette volna, csak 1868. január 1-jén lépett életbe. A „Rendelvények a magyar postahivatalok számára" c. hivatalos közlöny 1868. március 20-án megjelent 7. számában közölte a 3799/997. sz. rendeletet: "A mérföldmutatók kiállítása az észak-német szövetséghez tartozó s délnémetországi államok postahelyei távolságának kiszámíthatása czéljából".

Tekintve, hogy az új egyesületi kocsiposta-tarifa és az ezzel kapcsolatos új díjnégyzetrendszer már 1868. április 1-jén életbe lépett, a postajárati iroda kénytelen volt kitöltetlen mérföldmutatókat szétküldeni a hivataloknak azzal a megbízással, hogy ezeket maguk a hivatalok töltsék ki. A kitöltetlen mérföldmutatókhoz mellékeltek egy távolsági jelzőt, „mely kulcsul szolgál a mérföldmutatóba iktatandó távolsági szám kipuhatolására".

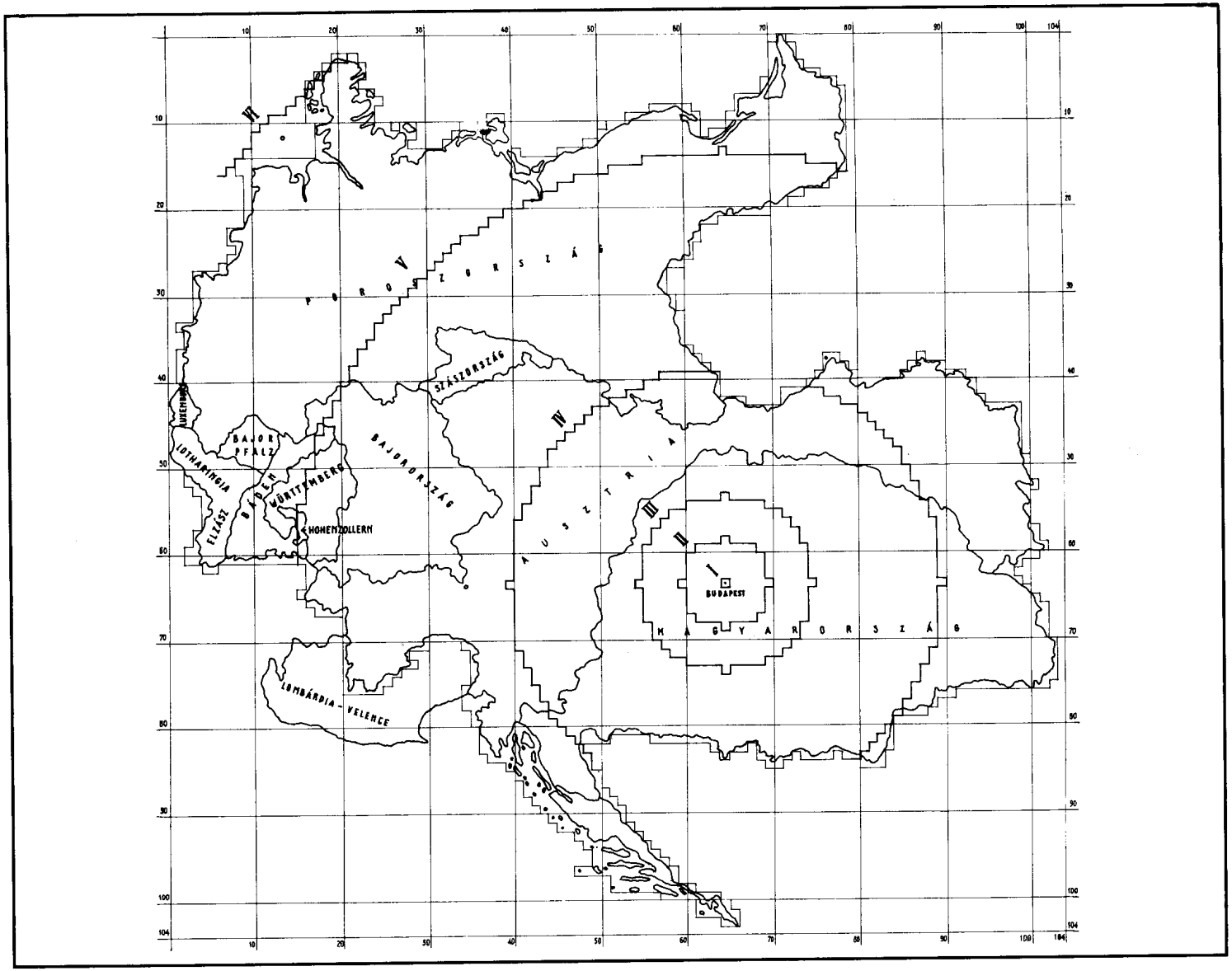
A továbbiakban a rendelet útmutatást ad a távolsági jelző használatára, sőt bemutat egy példát is. Ebből arra lehet következtetni, hogy a távolsági jelző megadta a díjnégyzetek koordinátáit és ezek alapján Pitagorasz tételével lehetséges volt a feladó hivataltól a fogadó hivatalig a távolság kiszámítása. Ez az Osztrák–Német Egylet, majd az Északnémet Egylet derékszögű rendszerében aránylag egyszerű művelet volt.

Ennek természetes előfeltétele volt a koordinátarendszer tengelyeinek és minden postahivatal ordinátájának és abszcisszájának megadása jegyzék alakjában.

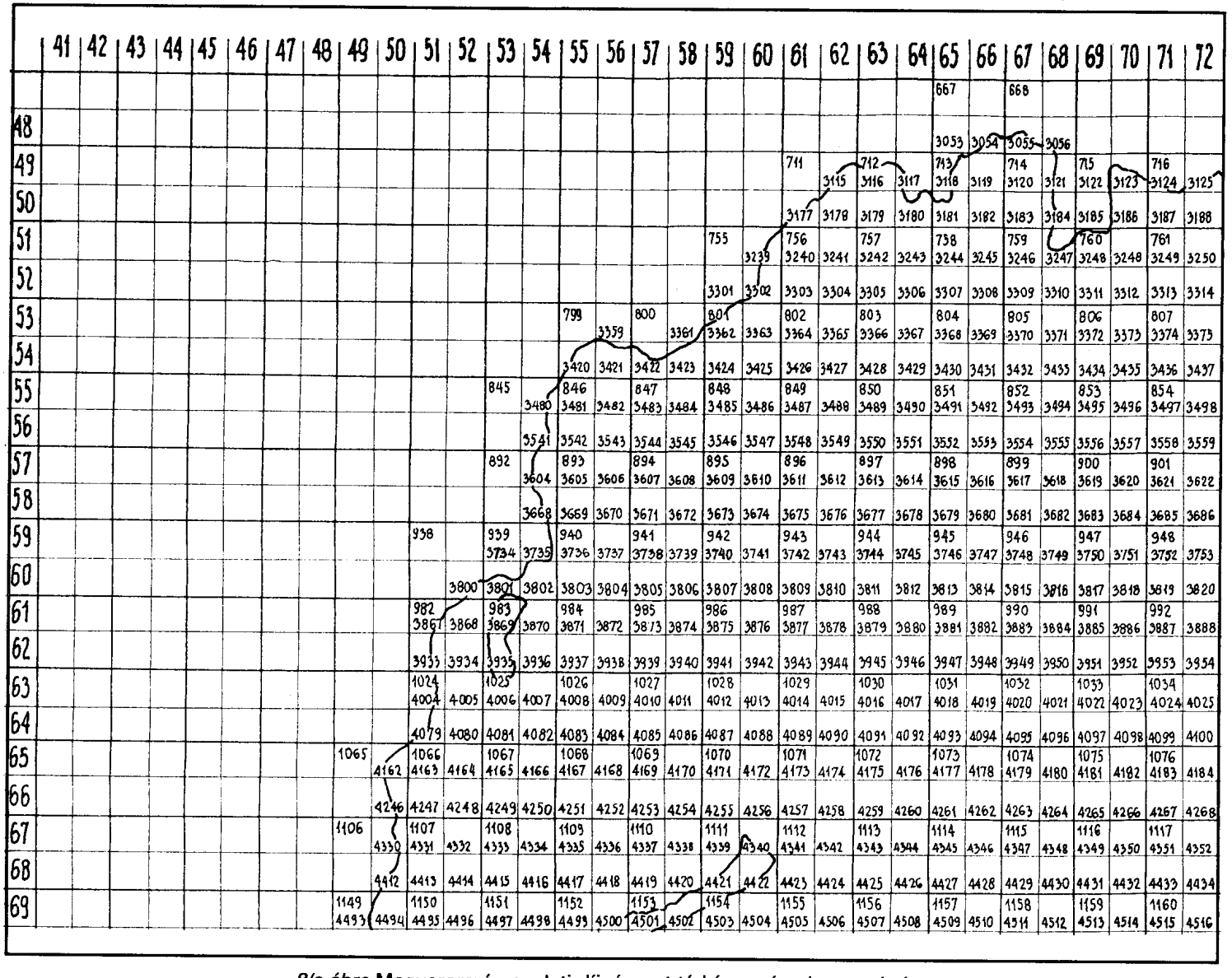
Münzberg (11) említi, hogy a kor posta- és távirda-kézikönyvei a hivatalok, kereskedők, szállítók részére tartalmaztak ily jegyzékeket. Könyvében bemutat egy részletet a „Verzeichnisses aller Postorte Deutschlands und Oesterreichs" (Németország és Ausztria összes postahelyeinek jegyzéke) c. kiadványból, amely kb. 11000 helység adatait tartalmazta.

Az egyleti térkép Magyarországot fedő részlege *(8/a–d ábra)* és az alanti rekonstruált táblázat jobban érthetővé teszi a távolságok kiszámítását.

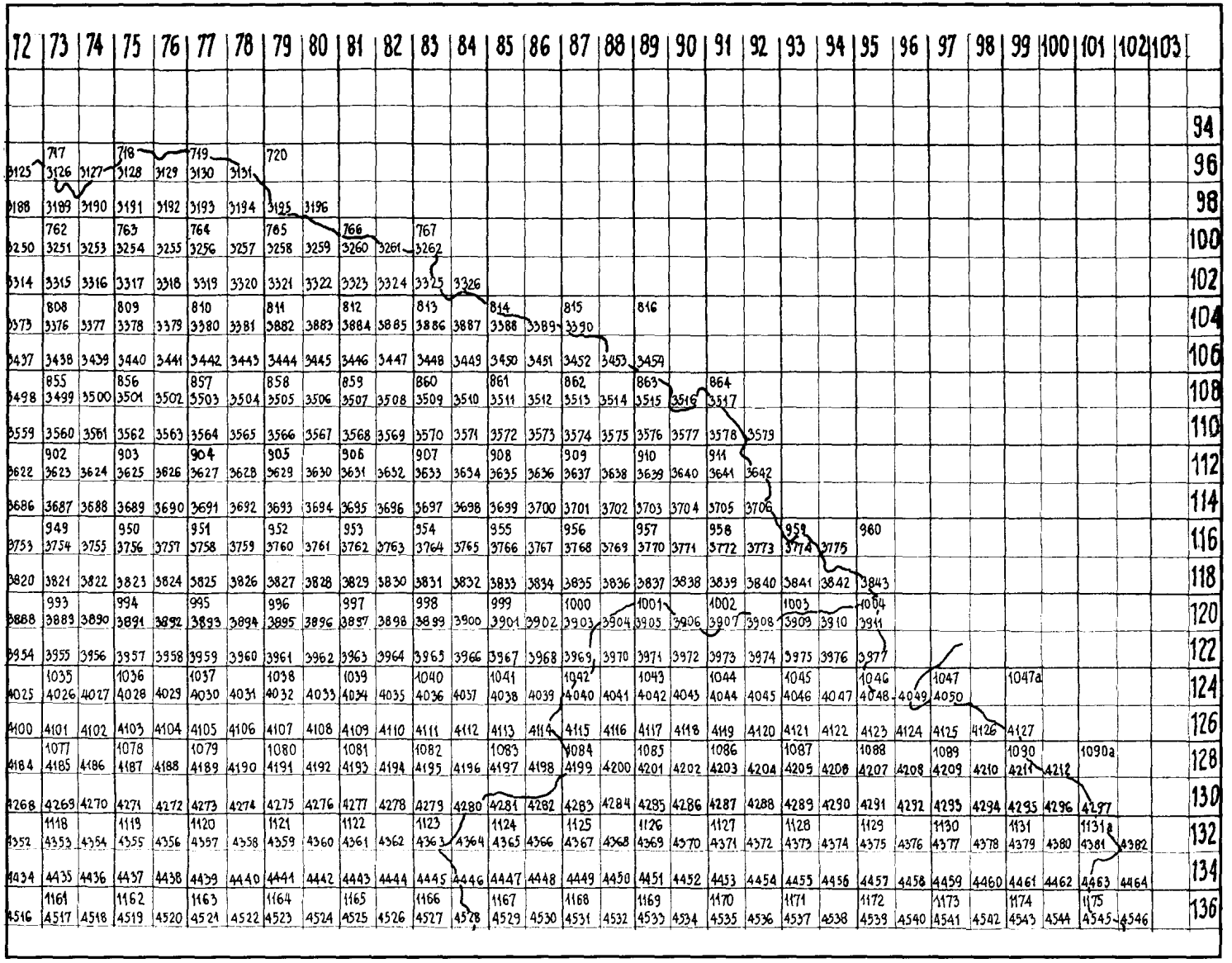
Postaintézet neve	Díjnégyzet-szám	Távolságmérték I.	Távolságmérték II.
Abaúj–Szántó	3625	112	56
Abony	4266	130	66
Abrudbánya	4766	142	34
Ács	3942	122	86
Ada	5051	150	64
Adony	4260	130	78
Agnethlen	4851	144	18
Agram	5029	150	108
Alba	4258	130	82
Al-Csill	4685	140	44
Alcsuth	4091	126	80
Allibunar	5336	160	54
Allios	4910	146	50
Almás (Bács)	4899	146	72
Álmosd	4032	124	48
Alpár	4432	134	66
Alsó-Csernáton	4858	144	4



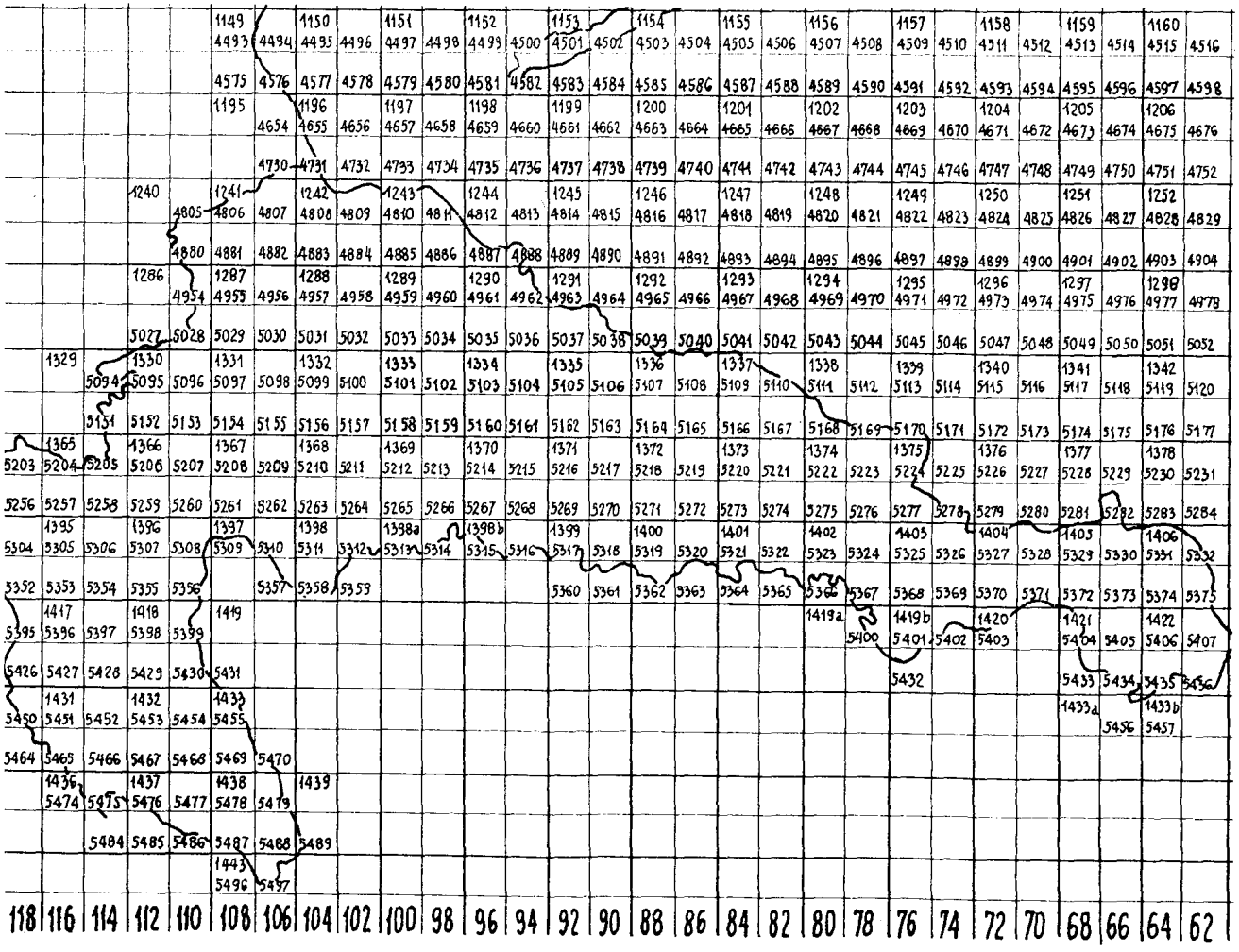
7. ábra Az egyleti díjövtérkép



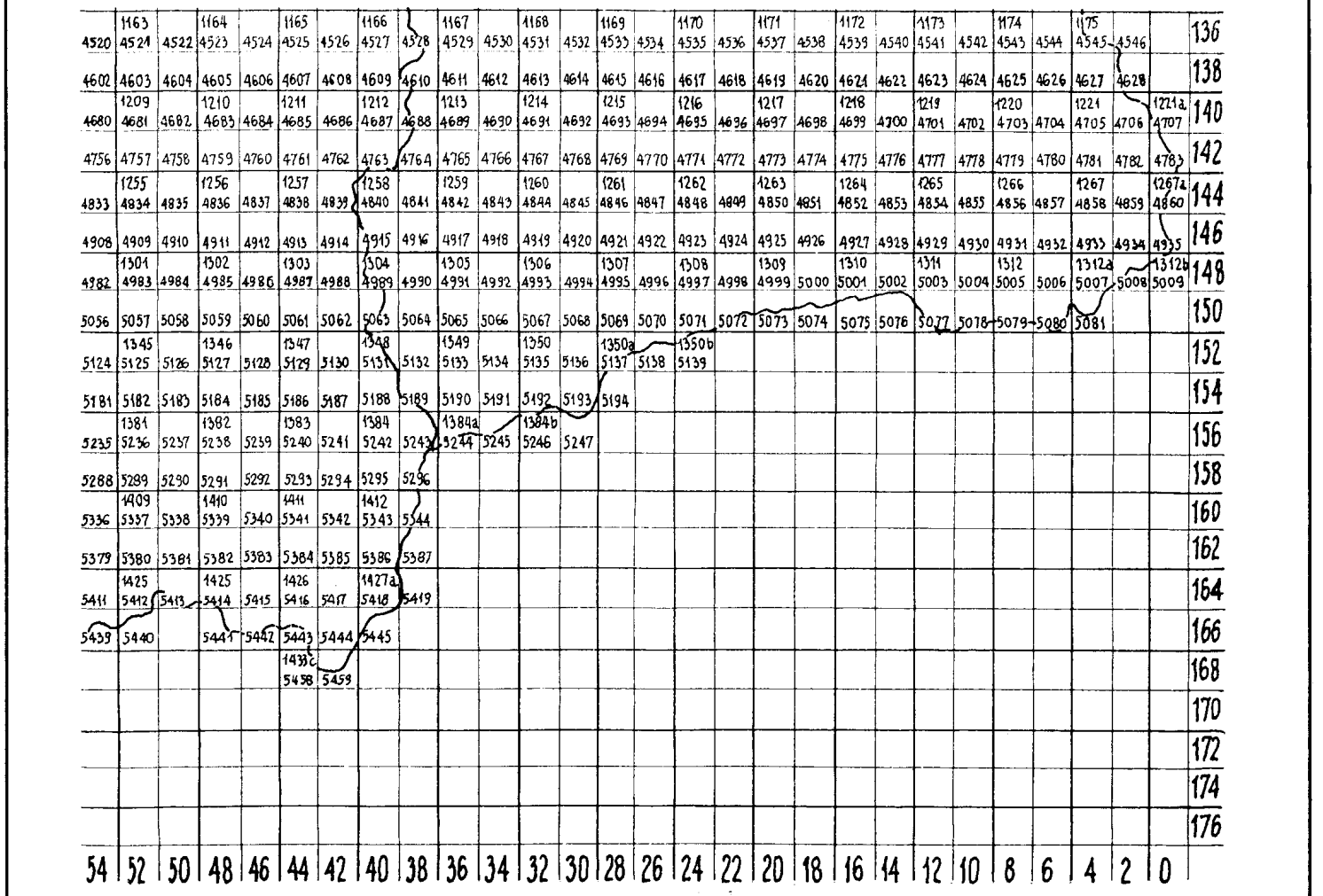
8/a ábra Magyarország egyleti díjnégyzet-térképe – északnyugati rész



8/b ábra Magyarország egyleti díjnégyzet-térképe – északkeleti rész



8/c ábra Magyarország egyleti díjnégyzet-térképe – délnyugati rész



8/d ábra Magyarország egyleti díjnégyzet-térképe – délkeleti rész

A táblázatban az I. rovat a díjnégyzetnek a vízszintes tengelytől mért távolságát adja mérföldekben, míg a II. rovat a függőlegestől mértet, jobbról balra menő irányban.

Ha megismételjük az osztrák–magyar térkép alapján végzett Budapest (díjnégyzet 4093) és Kolozsvár (díjnégyzet 4450) közötti távolság kiszámítását, eredményül 49 mérföldet kapunk a korábbi 47 helyett. A különbség abból ered, hogy a távolságokat nem pontosan a helységek között mértük, hanem az azokat képviselő díjnégyszögek, illetve díjnégyzetek közepétől közepéig.

1874. január 1-jén Németország áttért a kocsiposta-intézménynél egy hat díjöves viteldíjrendszerre. Ezt egyidejűleg bevezették Ausztriában és Magyarországon is, nálunk, mint az 1873. évi I. tc. 50. §-át (közös postaterület).

Ez idő tájt a postai kézikönyvek a német–osztrák–magyar postaterület térképére használatos koordinátarendszer 0-pontját már a térkép bal felső sarkába helyezték, onnan balra és lefelé számolták a sorokat és az oszlopokat. Vigyázat, itt a négyzetek (2x2 mf) számáról van szó és nem mérföldekről!

A német postaterületre kiadtak egy hivatalos névjegyzéket, amely az új rendszerben ABC-sorrendben és „balról", ill. „felülről" számítva adta meg a keresett helység helyét a térképen. Minden hivatal berajzolta a saját földrajzi helyzetéből kiindulva a díjöveket és így a térképből közvetlenül leolvashatták a díjöv számát, ennek megfelelően a viteldíjat is *(7. ábra)*.

Paulay az 1878-as kézikönyvében (17) a 249. §-ban foglalkozik a mérföldmutatók kiegészítésével.

„A belföldi mérföldmutatók egyszerűen a P.R.T. szerint töltendők ki. A német szövetség területét képező helyek közti távolság kiszámítására külön mérföldmutatók vannak, ezek kitöltése szintén a P.R.T. szerint, az ahhoz készített jelző segítségével történik. E jelző függélyes és vízszintes rovatvonalai által képző sarokösszegben van a keresett távolság mérföldszáma. A mérföldszámok a mérföldmutató fehér czímlapjának hátoldalán látható jegyzék szerint alakítandó fokozati tételek szerint beírandók. E szerint az 1043 díjnégyszög mérföldje 133 fokozati tétele 15." (?) (Megfejtés: Paulay könyvét a beregmegyei Bátyuban írta, onnan volt az 1043-as díjnégyzet 133 mérföldre!)

Magyarország és Németország között a német díjnégyzethálózat az 1916. október 1-jén életbe lépő új postaszerződéssel lezárult.

A távirda díjövrendszere és díjnégyszög-térképe

A távirda múlt századbeli fejlődéséről adatokkal szolgál a Monográfia (III. kötet 519–526. oldalak), ezért itt csak a viteldíjszabás elvi változásaira kívánok rámutatni.

Amikor az osztrák Cs. K. Kereskedelemügyi Minisztérium 1849. október 14-én engedélyezte az ez időpontban kiépített 10 állomás között a magántáviratok közvetítését, minden vonalra egy-egy külön tarifát szabtak meg. Bécs és Pozsony között egy 25 szavas nappali távirat közvetítési díja 5 forint volt, és ehhez további 24 krajcár kézbesítési díj járult.

1850. február 6-án az állomások egymás közti távolságától eltekintve bevezették a fix tarifarendszert, így egy 20 szavas tarifa bárhová 2 forint 29 krajcár egységdíjba került.

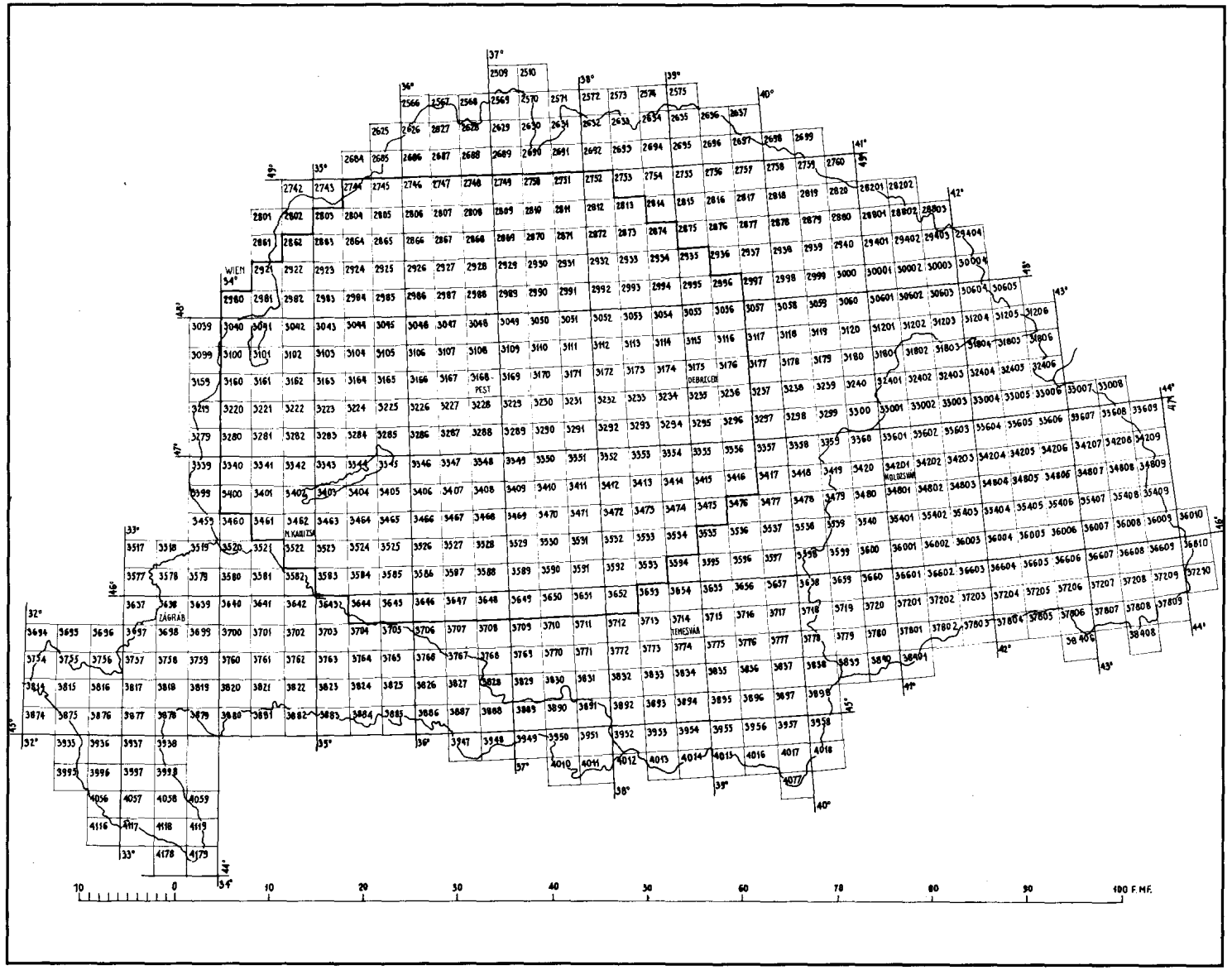
A Német–Osztrák Távirda Egylet megalakulása alkalmával 1850. október 1-jén új tarifarendszer lépett életbe. Eszerint egy 20 szavas távirat díja 10 mérföldig 1 forint, majd minden további 5 mérföldenként további 1 forint volt.

Kezdetben a távolságot a vonal hosszával számították, de később áttértek a légvonalbeli távolság mérésére egy erre a célra szerkesztett díjnégyszög-térkép alapján.

A nemzetközi távíró kapcsolatokat számos államszerződés szabályozta, s mint köztudomású, ilyeneket a kiegyezés után a magyar törvényhozás is törvénybe iktatott. Így került a magyar törvények közé az „1870. évi I. t.c. az Észak-Német Szövetség–, Bajorország–, Württemberg–, Báden–, és Hollandiával 1868. october 25-én kötött távirdai egyezményről." címmel (18).

A törvény 5. cikkének témába vágó szövege így hangzik:

„Az egyleti sürgönyzésért járó szállítási díjak meghatározása céljából, a magas szerződő felek összes távirdaterülete négyszögű térekre osztatik. E térek úgy képeztetnek, hogy minden szélességi fok 5, minden hosszúsági fok 3 egyenlő részre osztatik, s az osztási pontokon át dél- s párhuzamos körök vonatnak, mi által fokonkint 15–15 négyszög támad, melyek díjazási négyszögeknek (Taxquadrate) neveztetnek."



9. ábra Magyarország távirdai díjnégyszög-térképe

Szintén érdekes a 6. cikk, amely viteldíj szempontjából két zónára osztja fel az egyleti területet. E határvonal meghatározása így szól: „... valamint akkor is, ha a szállítás ezek (a díjnégyszögben levők. Sz.) és oly állomások közt történik, amelyek az állomás díjazási négyszögét körülfogó 8 legközelebbi négyszög-sorban (díjazási négyzet, Taxviereck-ben) fekűsznek azon 40 négyszög kihagyásával, melyek ezen díjnégyzetbe beírt körön kívül esnek."

Mivel távirdai díjnégyszög-térkép ez ideig irattárakból nem került elő, magam szerkesztettem meg a *9. sz. ábrán* bemutatott térképet egyrészt a fent ismertetett rendszer, másrészt a „Postai Rendeletek Tára" 1871. évi 13. számának melléklete alapján. E melléklet közölte jegyzék alakjában mindazon helyeket az Osztrák–Magyar Monarchia határain belül, ahol állami távirdák működtek. Ugyancsak közölte a jegyzék az állomások díjnégyszögszámát.

A Magyarország területét fedő részlegből következtetni lehet a nem ismert eredeti térkép beosztására.

Vízszintes irányban a díjnégyszögek száma 60-as csoportokban ismétlődik. Ez megfelel 20 hosszúsági foknyi távolságnak, a Ferro-tól számított 21. és 41. fok közti térnek. Így nyugaton a hálózat fedte Hollandia területét.

1854-ben, a krími háború idején Ausztria meghosszabbította a már Lembergig kiépített vonalat Csernovicig, úgyszintén kiépítette a Temesvár–Nagyszeben–Brassó vonalat a határig, majd onnan tovább Bukarestig. 1854. szeptember 2-án nyitották meg a brassói hivatalt.

E két keleti irányú terjeszkedés szükségessé tette a díjnégyszög-hálózat bővítését. Ezt érdekes módon oldották meg: a keleti peremen a 60-nal osztható díjnégyszögszámok után még egy számjegyet fűztek; pl. a 3600 számtól keleti irányban a 36001, 36002 stb. díjnégyszögek sorakoztak.

Az eredeti térkép észak–déli irányban valószínűleg a 42. és 58. északi szélességi körök közti területet fedte.

Érdekes a zónahatár (díjöv) meghatározása: 8+1+8, vagyis 17 díjnégyszög oldalú díjazási „négyzet", amelynek minden sarkán 10–10 díjnégyszög le lett vágva. A kételkedő olvasó maga ellenőrizheti 8,5 cm távolságot körzőbe véve és centiméter beosztású négyzetes papírra egy negyedkört felrajzolva, hogy a nagy négyzet sarkában van 10 olyan 1x1 cm oldalú kis négyzet, amelyet a körvonal nem érint. Mivel a díjnégyszögek trapézalakúak voltak, az előző szerkesztés beírt kör helyett egy eltorzult ellipszist ad. Ebből következik, hogy az I. díjöv határa a feladó állomástól észak–dél irányban 25 mérföldre, kelet–nyugati irányban Magyarország területén kb. 28 mérföldre volt.

Befejezés

Remélem, hogy e tanulmány alapvető lehet továbbbi postatörténeti kutatásokhoz és hozzájárul a kocsipostai viteldíjak jobb megértéséhez.

Szeretnék mindazoknak köszönetet mondani segítségükért, akik a forrásanyag felkutatásában segítségemre voltak. Elsősorban *Dr. Christine Kainz*nak, a bécsi Postamúzeum vezetőjének, *Gary S. Ryan* úrnak a P.R.T.-ről készített másolatokért, hiszen ezek ismerete nélkül nem találtam volna rá a témára. Köszönet a bécsi *Technikai Múzeum*nak, az irattáraknak, a nemzeti könyvtárnak, a frankfurti postamúzeumnak, a müncheni filatéliai könyvtárnak.

Irodalomjegyzék:

(1) Benczédy 'Sigmond: Magyarország' és Erdély Nagy-Fejedelemség' Postaintézete. Kassa 1840.
(2) Csendes László: Térképhistória. Budapest–Dabas 1980.
(3) P.R.T. 1876. 2. sz. és VOB 1875. 385. o.
(4) Udvari Kamara 1835. április 6-án kelt 12631–507. sz. rendelete.
(5) Oesterreichische Post-Biographie VIII. Franz Freiherr Nell von Nellenburg. Wien 1915.
(6) Allgemeine Hofkammer 35.181/1535 és 51.079/2234-1835 sz. alatt.
(7) Dr. R. Wurth: Die Tax-Regelung der österreichischen-bayerischen Convention 1842. Sammlerdienst 19/1979. 1467. o.
(8) Franciaországban XIII. Lajos király 1634. július 1-jén hozott rendelete előírta, hogy a fő délkör – a 0-meridián – Ferro szigetén haladjon át. Ausztria ezt a rendeletet használta a múlt századbeli térképein. Ma a Greenwichen átmenő használatos.
A Magyar Bélyeggyűjtők Háza a Ferro-tól számított 36° 45' a Greenwichtől számított 19° 5' keleti hosszúságon áll.

(9) Circular-Verordnunger der k. k. Post- und Telegraphen Direction für Böhmen. 1849. Nr. 13. Prag.
(10) Verzeichniss der Post- und Telegraphen-Aemter, ferner der Eisenbahn- und Dampschiff-Stacionen in Oesterreich-Ungarn und is Bosnien-Herzegowina. Verfasst in Post-Cours-Bureau des. k. k. Handels-ministeriums.
Geschlossen mit 31. Mai 1894.
(11) Werner Münzberg: Taxquadrat und Gebührenfeld 1857–1964. Offenbach am Main 1969.
(12) Postvereins Vermessungskarte.
(13) Tabelle zu Ermittelung der Porto-Progressions Sätze von und nach jedem Taxfelde der Postvereins-Vermessungskarte.
(14) Guzman Dénes: Magyar Posta-Zsebkönyv. Pest 1862. 152. o.
(15) Adalbert Cassinelli: Der ausübende Staats-Postdienst in Oesterreich. Bruck a.M. 1866. 206. és 251. o.
(16) Neumann: V. Recueil. 292. o.
(17) Paulay J. Zs. Postaügyi Rendtartás, Bátyu/Ungvár 1878.
(18) 1870. Törvények Gyűjteménye 2–12. o.

A Mabéosz Hagyományos, Postatörténeti és Díjjegyes Szakosztálya 1988. január 27-én tartott ülésén megtárgyalta és 1988. március 30-i ülésén véglegesített szöveggel elfogadta az alábbi állásfoglalást:

„Az 1867-es bélyegkiadás az első magyar bélyegkibocsátás"

Indoklás

A kiadás létrejöttének körülményeit és az ebből levonható következtetéseket a kutatók már publikálták, a legnevesebb európai bélyegkatalógusok is ennek megfelelően sorolják be ezeket a bélyegeket. Mindezek alapján indokolt, hogy a magyar bélyeggyűjtők szervezete hivatalosan is állást foglaljon ezen fontos kérdésben, mert ennek hiányában mind bel-, mind pedig külföldön hivatalos szervek és a gyűjtők körében bizonytalanság mutatkozik a kiadás jellegét illetően.

Az egyesített szakosztály ennek kapcsán rámutat, hogy abból a nem vitás tényből, hogy a Magyar Posta 1867. május 1-jén szuverénné vált, az következik, hogy területén egyedül és kizárólagosan volt jogosult bélyeget kibocsátani. Ennek pedig egyenes következménye az is, hogy az általa forgalomba bocsátott értékjegy magyar bélyegnek minősül. Nem változtat ezen a tényen az, hogy az osztrák postaigazgatás külön rendelettel saját területén ugyanilyen bélyegeket hozott forgalomba. Ez utóbbi bélyegek természetesen osztrák bélyegeknek minősülnek.

Az 1867-es bélyegkiadás tehát egymástól független osztrák, illetve magyar kiadásnak minősül és mindkét országnál katalogizálandó. Ennek megfelelően egyben ezen kiadásnak a magyar postaigazgatás által forgalomba hozott bélyegei minősülnek az első magyar bélyegeknek, a kiadás pedig az első magyar bélyegkibocsátásnak.

A Hagyományos, Postatörténeti és Díjjegyes Szakosztály részéről

Bér Andor *dr. Simády Béla* *Visnyovszki Gábor*
társelnökök

Az 1918. évi „REPÜLŐ POSTA" előzményei és története
I. rész

Az első magyar polgári légiposta 70. évfordulójára

NAGY FERENC (BUDAPEST)

Bevezető

Ha egy bélyeggyűjtő csak „katalógus-gyűjteményt" épít, a „REPÜLŐ POSTA" felirattal felülnyomott *Parlamentes* bélyegpár számára csak két albumhelyet jelez, azzal az elvárással, hogy a felülnyomat eredeti és a bélyegek minősége megfelelő legyen. Sajnos gyűjtőink jó része nem lépi túl ezt a küszöböt, pedig e két bélyeg valójában a magyar polgári légiposta megindulásának szimbóluma. Történetük, s nem utolsó sorban használatuk története a vérbeli filatelistákat nem hagyja közömbösen. *A Magyar Bélyegek Monográfiája* IV. kötetének 245–251. oldalain közölt adatokból megtudhatjuk, hogy a felülnyomott 70 ezer bélyegpárból küldeményeken az 1 K 50 filléres értéknek csak mintegy *tizedrészét*, a 4 K 50 filléres bélyegnek pedig *2%-nál is kevesebbet* kitevő mennyiségét használták fel. Ebből következik, hogy a bélyegek a gyűjteményekben leggyakrabban *használatlanul* fordulnak elő. A világon szerteszét szóródott postai küldemények becsült száma egy-két ezer lehet, ezekért a légipostát gyűjtők esetenként kemény csatározásokat folytatnak, így kínálati piacról nem beszélhetünk. A *használt* bélyegeket gyűjtők birtokában lehet ugyan csekély számú ténylegesen használt példány, amit eredeti légipostai küldeményről áztattak le, ám a „használt" példányok zöme nagy valószínűséggel szívességi bélyegzésű. (Ma már kevesebben áztatják le a bélyegeket a régebbi levelekről, mint a húszas években, de a légipostai leveleket már akkor is becsben tartották.)

A fentieket végiggondolva egyértelmű, hogy a használt bélyegek – különösen a 4 K 50 filléres – értékesebbek, mint a használatlanok. Sajnos az árjegyzékek ezt csak kevéssé tükrözték, és a levélen használt bélyegeket sem értékelték sokkal többre a használatlan példányoknál. Alapjában véve ennek nem is volt jelentősége, hiszen a piac nem hemzsegett az ilyen levelektől. Ez a szemlélet mégis – sok más értékünkhöz hasonlóan – devalválta a *valójában sokkal értékesebb* objektumokat. E sorok írója a magyar légipostai objektumok között is legkedvesebb területeként gyűjti az 1918. évi REPÜLŐ POSTA párral bérmentesített küldeményeket, és hosszú évtizedek gyűjtői munkája nyomán megtanulta azokat becsülni. Ennek a tanulmánynak az elsődleges célja, hogy a kedveltnek ugyan rendkívül kedvelt, de az utóbbi évtizedek szakirodalmában eléggé mostoha helyet elfoglaló légipostagyűjtés egyik legérdekesebb területére ráirányítsa a figyelmet, és átadja azokat a tapasztalatokat, amit a szerző gyűjtői munkája során szerzett és mások számára is hasznosíthatónak tart.

Mielőtt a kiadással és a bélyegek felhasználásával foglalkoznánk, szükséges megismerni az előzményeket, a légiposta megindulását megelőző események történetét.

Az első magyar polgári légiposta előzményei

Az első világháború hadszínterein a cári Oroszország és az Osztrák–Magyar Monarchia ellenségként állt egymással szemben. Az értelmetlen háború rengeteg szenvedést és megpróbáltatást zúdított az abban részt vevő népekre, döntést mégsem tudtak elérni a szembenálló hatalmak. A nagy októberi szocialista forradalom győzelme után a Bolsevik Párt – még áldozatok árán is – az azonnali békekötésre törekedett. A fiatal szovjet állam 1917. dec. 22-én *Breszt-Litovszk*ban bé-

ketárgyalásokat kezdett a központi hatalmakkal, amelynek eredményeként 1918. február 18-án aláírták a fegyverszünetet, majd március 3-án megkötötték a különbékét. A szerződés értelmében önálló állammá vált *Ukrajnát* a központi hatalmak megszállták, kikötve – a végső kimerülés előtt álló gazdasági erőforrások pótlására –, hogy mennyi gabonát, tejet, cukrot, vágóállatot, sőt nyersolajat kell szállítania (az antant hatalmak részére az Egyesült Államokból özönlött a hadianyag és az élelem).

1918. elején megindult a végső versenyfutás a győzelemért. Az Ukrajnát megszálló központi hatalmak főparancsnokságukat *Kievben* állították fel. Azonnal hozzáláttak a katonai közigazgatás megszervezéséhez és a háborús gazdálkodás szempontjából fontos – főleg mezőgazdasági – temékek begyűjtéséhez. A nagy távolság és a rendkívül elhasználódott gördülőanyag a gyors és folyamatos vasúti szállítást megnehezítette. A hadvezetés úgy döntött, hogy Odesszában nagy hajótér összevonásával megindítja a vízi szállítást.

Az események gyors változásai miatt – több fronton egyidejű harcok folytak a Vörös Hadsereg, valamint az intervenciós csapatok, a cári ellenforradalmárok és a megszállók által támogatott ukrán csapatok között – szükség volt az *állandó, megbízható és gyors összeköttetésre*. Ezt az úgynevezett *futár repülőgépek* biztosították, *Bécs* és *Kiev* között. Ezek a gépek eleinte csak katonai, diplomáciai és közigazgatási vonatkozású hivatalos postát szállítottak, de miután beváltották a hozzájuk fűzött reményeket, 1918. március 31-én, húsvét vasárnap reggel megindult *a naponta forduló rendszeres* légijárat *Bécs–Krakkó–Lemberg–Kiev* között, amely már polgári postai küldeményeket is szállított, egyelőre *Lemberg*ig.

A *menetrend* az alábbi volt:

	Oda		Vissza	
Indulás	Aspern	5 ó 30 p (reggel)	Lemberg	10 ó (de.)
Érkezés	Krakkó	9 ó	Krakkó	13 ó
Indulás	Krakkó	9 ó 30 p	Krakkó	13 ó 30 p
Érkezés	Lemberg	12 ó 30 p (délben)	Aspern	15 ó 30 p

A repülés időtartama Bécstől Krakkóig három és fél óra, ugyanennyi Krakkótól Lembergig. Vasúton – gyorsvonaton – a menetidő ugyanezeken a távolságokon kilenc óra, illetve további nyolc óra volt.

Az osztrák repülőposta-kiadás rövid története

Úgy gondolom, érdemes a magyar repülőpostát megelőző osztrák kiadás adatait és történetét dióhéjban összefoglalni. A forgalmi sorozat elkészült, de kiadásra nem került, *eltérő színű* értékeit, az ibolyaszínű 2 koronást, a sárga 3 koronást és a szürke 4 koronást „FLUGPOST" felülnyomattal, a 2 és 3 koronás bélyegeket új értékjelzéssel (1.50 K és 2.50 K) látták el. A repülőpostán küldött levelek díjszabása:

- *rendes (súly szerinti) küldeménydíj* (Leveleknél 20 g-ig 15 Heller, e felett további 20 g-onként 5 H, levelezőlapoknál 8 H (ha díjjegyesek), ill. 10 H. Szeptember 1-jétől a levelek alapdíja 15 H-ről 20 H-re emelkedett, és a levelezőlapok díja egységesen 10 H lett.);
- *közvetítési díj*: 1 korona, amelyet küldeményenként és „FLUGPOST" bélyeggel kellett leróni, végül
- *a repülővel való szállítás díja*, ami **szakaszonként** *(Bécs–Krakkó*, ill. *Krakkó–Lemberg* és viszont) és **20 g-onként** 1.50 K volt.

A fentiek szerint egy 20 g-nál nem nehezebb levélre Bécs–Krakkó között 15 H értékű postabélyeget és a 2.50 K-s „FLUGPOST" bélyeget, Bécs-Lemberg viszonylatban ez utóbbi helyett 4 K értékű „FLUGPOST" bélyeget kellett ragasztani. A súlyosabb leveleket megfelelő számú 1.50 K-s bélyeggel kellett kiegészíteni (ilyen esetben természetesen a normál alapdíj is nőtt).

A repülőpostán feladott küldeményeket a felvételkor a főpostahivatalok bélyegzésével látták el (Wien 1–Krakau/Kraków 1–Lemberg/Lwow 1). A repülőposta-bélyegzést a repülőtéren ütötték a küldeményekre, Bécsben csak németül, a másik két városban lengyelül is (Poczta Lotnicza). A bélyegzések részletes ismertetésére e cikk keretében nincs módunk. (A hivatalos küldeményeken használt bélyegzéseket lásd szerző 1986/1 számunkban megjelent cikkében. *A szerk.*)

Az egykori tudósítások szerint a bécsi főpostán egy új fülkét nyitottak, „Flugpost" feliratú táblával és a legközelebbi indítás idejével. A forgalom nagy volt, de tolongás, sorbanállás nem volt. Egy-egy igénylőnek *legfeljebb öt* sorozatot adtak ki (a bélyegeket így a feladó ragaszthatta a küldeményre, szemben a későbbi magyar gyakorlattal). Repülőposta-küldeményeket csak a három város főpostáján lehetett feladni. *Krakkóban* minden féltől csak egy-egy küldeményt fogadtak el. A feladásnál a levél vagy levelezőlap bal felső sarkában tüntették fel a felvételi sorszámot. A szabályok előírták, hogy ha a küldemény elvész, a feladó a bérmentesítési díjnak megfelelő költségtérítést kap. Ha pedig a szállítás időtartama két postahivatal között 12 óránál többet tenne ki, visszaszolgáltatják a repülőposta-bélyegeknek megfelelő költséget.

A Bécs–Budapest–Odessza repülőjárat előkészületei

A Monarchia és Ukrajna közötti légi kapcsolat továbbfejlesztésére több terv is volt. Az új déli szárnyat *Budapest–Arad–Kolozsvár–Sinaia–Bukarest–Odessza*, ill. *Budapest–Szabadka–Temesvár–Craiova–Bukarest–Odessza* állomásokkal tervezték. A légierők parancsnokságától *Bittera Miklós* hadnagy (aki az olasz fronton súlyos fejsérülést szenvedett és emiatt hátországi szolgálatra rendelték) kapta a parancsot, hogy az érintett városok közigazgatási vezetőivel tárgyalásokat folytasson repülőterek létesítéséről (a parancsot a Közlekedési Múzeum őrzi).

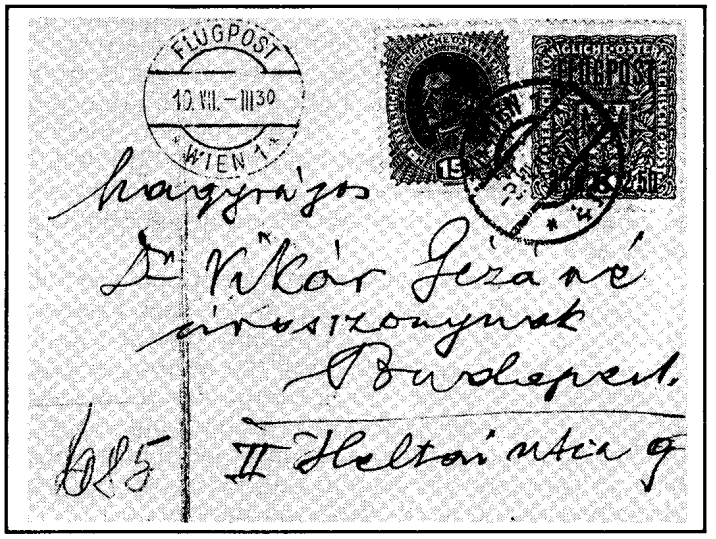
Amint tudjuk, a déli vonal kiépítésére már nem került sor, de első lépésként 1918. július 4-én megindult a légiforgalom a Monarchia két fővárosa, Bécs és Budapest között.

A Bécs–Krakkó–Lemberg–Kiev légi kapcsolat a Budapest–Bécs közötti járatok megszüntetése után is, egészen novemberig fennmaradt (a polgári repülőposta szállítását október elején szüntették be). A járaton március és november között 11 baleset (lezuhanás, kényszerleszállás) történt.

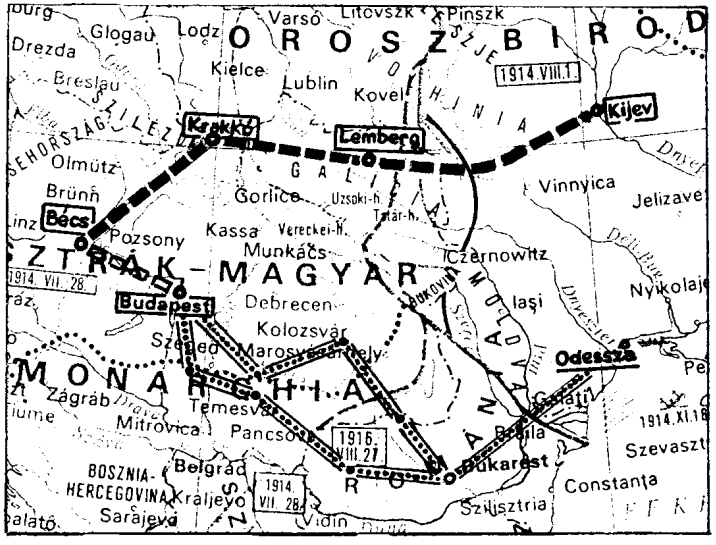
Az osztrák kiadás illusztrálására bemutatunk egy Budapestre küldött repülőposta-küldeményt *(1. ábra)*.

A légi útvonalakat a *2. ábrán* illusztráljuk.

(Folytatjuk)



1. ábra Bécsből Budapestre küldött levél a 2.50 K-s repülőposta-bélyeggel



2. ábra A repülőjáratok útvonalának vázlata

Kiegészítések a felvidéki pótbélyegzők 1987/2 számunkban közölt térképeihez

DR. PALOTÁS ZOLTÁN

Folyóiratunk előző számában megjelent tanulmányom végén a forrásjegyzékből kimaradt a térkép eredetére való hivatkozás: ezt annak idején (1938 novemberében) a PESTI HÍRLAP közölte. Nem tekinthető pontosnak, a lap akkor csak sebtében, vázlatosan tudta az olvasóközönséget tájékoztatni az új határról. Számunkra most nem az akkori demarkációs vonal pontos ismertetése volt a fontos, hanem azoknak a (kisebb) községeknek, postahelyeknek feltüntetése, ahol pótbélyegzőket használtak. Ezek a PESTI HÍRLAP térképén részletesen, általában pontosan rajta vannak.

A térképekhez a következő helyesbítéseket, ill. magyarázatot kell hozzáfűznünk:

Nyugatról kelet felé haladva, már Pozsony alatt találjuk az első hibát: *Gutor* és *Szemet* is Magyarországhoz került, *Torcs* ellenben Szlovákiánál maradt. A pozsonyi fővonalon fekvő *Cseklészt* 38-ban visszaítélték ugyan, de a 39-es határrendezés során Szlovákiához csatolták. *Magyargurab* nem került vissza. A Galántától északra fekvő *Barakony* és *Gány* 39-ben visszakerült Szlovákiához, cserébe *Vágáért*, amely 38-ban még a demarkációs vonalon kívül feküdt. A Nyitra völgyében a határ hibás: *Berencs*, *Nyitrafalu* és *Kiscétény* a döntésben nem kerültek vissza. A Zsitva völgyében a jelzett határ jó, de *Zsitvaújfalu* és *Nagyhind* felirata téves, fel van cserélve; 1939-ben Nagyhind magyar maradt, de Zsitvaújfalu visszakerült Szlovákiához. Ettől keletre *Néved* nem került vissza, valamint a Léva melletti *Garamkelecsény* sem. A Léva és Ipolyság között feleúton fekvő *Apátmarót*ot és *Szántót*, valamint az Ipolyságtól északra fekvő *Merét* és a Balassagyarmattól északkeletre fekvő *Kürtösújfalut* sem csatolták vissza, *Mikszáthfalvát* (Szklabonya) pedig 1939-ben visszaadtuk.

A Losonctól nyugatra eső *Maskófalva* nem került vissza, sem a Jolsvától délnyugatra fekvő 3 falu: *Nandrás, Gömörrákos* és *Kövi*. Rozsnyó és Kassa között a jelzett határ helyes, de 1939-ben (cserébe) visszatért néhány kis hegyi falu: *Újfalucska, Jászómindszent, Rudnok* és *Aranyida*.

Nagyobb hibák vannak a PESTI HÍRLAP térképén Kassától keletre: *Rás, Alsóolcsvár, Nagyszalánc, Kalsa* és *Szalánchuta* a döntés nyomán nem kerültek vissza. Itt érkeztünk el ahhoz a határszakaszhoz, ahol a bécsi döntés demarkációs vonala, illetőleg az 1939-ben ratifikált magyar–szlovák határ csaknem egybeesett a trianoni határral. Tovább, keletre is hibás a határjelölés: *Kolbása, Lasztóc, Velejte, Zemplénkelecsény, Barancs* és *Szalók* a döntésben nem kerültek vissza. Tovább haladva *Királyházát* kell említenünk, melyet tévesen, valóságos helyétől északra jelöltünk: Királyháza a vasúti elágazásnál fekszik, Nagyszőllőstől keletre.

Látható tehát, hogy a fenti helyesbítés tulajdonképpen háromféle határvonalat említ:

- a PESTI HÍRLAP térképén, néhol hibásan jelölt határt,
- a bécsi döntés valóságos, ideiglenes demarkációs vonalát és
- az 1939-ben ratifikált, „végleges" magyar–szlovák határt.

A fenti kiegészítéssel elejét kívántam venni a várható, kétségkívül jogos kritikának, amely tanulmányom térképeit illetheti. Mindez azonban – úgy vélem – mondanivalóm lényegét: a pótbélyegzők dolgát alig érinti.

INDEX

1 *Dr. Ferenc Nagy (Vienna): Postal historical documents of the freedom war of 1848–1849.*

The author publishes his study in honour of the 140th anniversary of the 1848 revolution. The letters originating from the period of the freedom war and being bound to same, are not only very interesting from the postal historical, but also from the historical point of view. The documents are grouped by the author according to their nature (home affaires, war affaires, operational, etc. documents) and he gives comments to each. The value of the study is enhanced by the fact that similar documents are scarcly to be seen, because they were either destroyed due to their political nature, or were kept secret. The study gives valuable information within a chapter of the Hungarian postal history still full with leakages.

2 *Ferenc Orbán (Denmark): Quadringles and zones for accounting of postal rates – Measuring of distances within the postal and telegraphic services*

The distances between the senders and the receivers places were an important factor for the determination of a great part of the postal rates. The zone-tariff has been used during long time at the Letter Post Service, however much longer time within the Coach Post Service and the Telegraphs. The author takes care of the issue comprehensively, starting from the base, following the development based on the international postal treaties. For a better understanding and surway help the illustrations of the quadringles etc. which are patrly contemporarly remedies or the authors works. The article is indispesible for the students of postal history.

3 *Ferenc Nagy (Budapest): Antecedents and history of the airmail (Repülő Posta) of 1918.– Part I.*

The article deals with one of the most interesting chapters of the Hungarian aerophilately, the antecedents and history of the issue of the first Hungarian airmail stamps. The author – who received recognitions with his 1918 material, containing about 50 airmail documents of the 1918 flight, at international exhibitions – gives a comprehensive picture about this issue on the basis of the documents in his posession, further based on the data of those documents he happens to know, surpassing in number many times those he posesses, gives an aid to the judgement of the authenticity of the airmail letters with this issue, to their evaluation and mentiones the specialities of the stamps, even their fakes. The first part of the study is published in this issue, the antecedents and circumstances of the issue.

Dr. Zoltán Palotás: Addition to the maps published in connection with the „reserve" postal cancellers in Upper-Hungary (in our issue No 1987/2).

The basis of the maps published in our previous issue in connection with the study for the „reserve" postal cancellers in Upper-Hungary in 1938, was a supplement of the newspaper entitled: *Pesti Hírlap* of those times. This was however not accurate, due to its quick compilation and its publicistic character. The present short addition summarizes certain corrections and explanations to said maps.

SOMMAIRE

1 *Dr. Ferenc Nagy (Vienne): Documents de l'histoire postale de la guerre de libération de 1848–1849*

L'auteur a publié cette étude à l'occasion du 140 e anniversaire de cette révolution. Les lettres datant de cette époque de la lutte pour la liberté représentent un grand intérêt non seulement au point de vue de l'histoire postale, mais sont aussi fort intéressantes du point de vue historique. L'auteur a groupé ces documents d'après leur caractère (politique intérieure, militaire, manoeuvres militaires etc.) en y faisant des remarques appropriées. La valeur de cette étude est d'autant plus importante que de tels documents n'ont presque jamais été publiés, étant donné d'un côté leur caractère politique ou bien ont été détruits, ou encore étaient tenus strictement secrets. En un mot l'étude dont il est question donne des informations de valeur et éclaire une période de l'histoire de la poste hongroise qui contenait de nombreux points inconnus jusqu'ici.

2 *Ferenc Orbán (Danemark): Carrés des valeurs-zone des valeurs – mesures des distances appliquées par les services de la poste et des télégrammes*

Les tarifs postaux dans leur majorité n'étaient pas indifférents en ce qui concernait la distance séparant le lieu d'expédition et celui de destination. La détermination du tarif d'après les zones a été appliquéedurant un certain temps également pour les lettres, et ce tarif a continué à être en vigueur encore durant une certaine période en ce qui concernait le service des paquets et des télégrammes. L'auteur a traité ce sujet partant de sa base pour continuer à suivre son développement au point de vue des accords

postaux internationaux. La compréhension et une vue d'ensemble sont mieux expliquées par les dessins représentant les „carrés des valeurs" qui en partie sont ceux originaux qui étaient disponibles à l'époque et utilisés dans le calcul des distances et complétés par le travail personnel de l'auteur. Cette étude représente des connaissances indispensables pour tous ceux s'occupant de l'histoire générale de la poste européenne.

3 *Ferenc Nagy (Budapest): Précédents et histoire de la Poste Aérienne de l'année 1918 – I partie*

Cet article s'occupe d'un des plus intéressants chapitres de l'aérophilatélie hongroise: l'émission du premier timbre de la poste aérienne hongroise par ce qui a précédé cette émission et de son histoire. L'auteur qui a pris part avec un grand succès à plusieurs expositions internationales, avec un matériel de plusieurs centaines d'objets de la poste de 1918, en se basant sur le matériel en sa possession, ainsi que sur les données du matériel très nombreux qu'il connait donne une idée générale de ces émissions, aidant leur évaluation, indiquant les particularités de ces timbres et même les falsifications qui s'y trouvent. Dans la première partie de cette étude nous indiquons les conditions et ce qui a précédé cette émission.

Dr. Zoltán Palotás: Compléments aux cartes de la Hongrie septentrionale parues dans notre N.2/1987 sur les oblitérations complémentaires.

Les Cartes figurant dans l'étude publiée dans notre précédent numéro et se rapportant à l'étude en rubrique ont été tirées d'une annexe du journal „Pesti Hírlap" (Journal de Pest) dont l'ébauche hâtée n'a pas été très exacte. L'auteur donne à cette occasion certaines rectifications de ces Cartes ainsi que quelques explications.

INHALTSVERZEICHNIS

1 *Dr. Ferenc Nagy (Wien): Die posthistorischen Dokumente des Freiheitskampfes 1848/49*

Zu Ehren des 140.–sten Jahrestages der Revolution veröffentlicht der Autor seine Studie. Die aus der Zeit des Freiheitskampfes stammenden, und damit eng verbundenen Briefe sind nicht nur posthistorisch, sondern auch geschichtlich sehr interessant. Die Dokumente werden vom Autor nach ihrer Art gruppiert (innenpolitische, verteidigungsorganisatorische, wehrgeschichtliche etc. Dokumente), und alle entsprechend kommentiert. Der Wert der Studie wird dadurch erhöht, dass ähnliche Dokumente bislang kaum vorgekommen sind, weil sie wegen ihres politischen Inhaltes entweder vernichtet wurden oder aber kaum zugänglich aufbewahrt werden. Die Studie liefert zu einem nur sehr lückenhaft erforschten Kapitel der ungarischen Postgeschichte wertvolle Informationen.

2 *Ferenc Orbán (Dänemark): Tarifquadrate, Tarifzonen-Entfernungsmessung im Dienste der Post und Telegraphie*

Bei dem grössten Teil der Posttarife war die Entfernung zwischen Aufgabe- und Bestimmungsort nicht gleichgültig. Die Tarifbemessung nach Tarifzonen wurde eine Zeit lang auch bei den Briefen angewendet, wesentlicht länger galt sie aber bei der Paketpost und Telegraphie. Der Autor bearbeitet das Thema umfassend, beginnend bei den Grundlagen und der Entwicklung folgend, im Spegel der internationalen Postverträge. Die Abbildungen, die die Tarifquadrate darstellen, sind einerseits zeitgenössische Hilfsmittel zur Entfernungsberechnung, andererseits eigene Arbeiten des Autors, und verhelfen zum Verständnis und zur Übersicht. Der Artikel ist unentbehrlich für Postgeschichtler.

3 *Ferenc Nagy sen. (Budapest): Die Vorgeschichte und Historie der Flugpost 1918. – I. Teil*

Der Artikel beschäftigt sich mit einem der interessantesten Kapitel der ungarischen Aerophilatelie, mit der Vorgeschichte und Historie der Ausgabe der ersten ungarischen Flugpostmarke. Der Autor, der mit seinem umfangreichen Material aus 1918 an zahlreichen internationalen Ausstellungen Anerkennung gefunden hat, gibt umfassendes Bild über diese Ausgabe. Auf Grund seines eigenen Materials, und darüber hinaus auch auf Grund der noch umfangreicheren, ihm bekannten Daten und Dokumente bietet er Hilfe zur Beurteilung der Echtheit der Poststücke, und deren Bewertung. Er berichtet über Spezialitäten, und auch über Fälschungen. In dieser Ausgabe bringen wir den ersten Teil der Studie, über die Vorgeschichte und Umstände der Verausgabung.

Dr. Zoltán Palotás: Ergänzungen zu den Landkarten bezüglich Notstempel in Oberungarn in unserer Ausgabe 1987/2

Zur Illustration der obgenannter Arbeit in unserer vorherigen Ausgabe diente als Grundlage für Kartenskizzen die Beilage der damaligen Tageszeitung „Pesti Hírlap", d.h. „Pester Nachrichtenblatt". Diese wurde aber hastig zusammengestellt und publizistischer Art, nicht genau. Der Autor fasst in seiner kurzen Ergänzung seiner bezüglichen Korrekturen und Erklärungen zusammen.

Ára: 40,– Ft