

NÉMETH BALÁZS

„Postazsák a repülőn.”

AZ ELSŐ, 1920–1921. ÉVI SZOMBATHELYI LÉGIPOSTAJÁRAT
FILATÉLIAI VONATKOZÁSAI

A szombathelyi polgári repülés kezdetének repüléstörténetét már többen feldolgozták,¹ azonban a repülés hősora a közlekedéstörténeti szempontokon túl más érdekességeket is tartogat a téma iránt érdeklődők számára.

Az 1. világháború sorsfordító éve nemcsak a világegészt és a repülőgépek harctéri alkalmazását hozták magukkal, hanem a polgári repülésben is úttörő előrelépések történtek. Rájöttek, hogy a repülőgépekkel nemcsak utasokat lehet szállítani, hanem a gépjárművel és vasúton szállított posta kézbesítési ideje is lerövidíthető. Létrejött a légiposta, megindultak az első légipostajáratok. A sort 1917-ben Olaszország nyitotta meg a Torinó–Róma, majd a Nápoly–Palermo közötti repülőjáratokkal. Az Osztrák–Magyar Monarchia másodikként csatlakozott a sorhoz, 1918. március 31-én nyílt meg ugyanis a Bécs–Krakkó (ma: Krakków, Lengyelország)–Lemberg (ma: Lviv, Ukrajna)–Kijev (ma: Kijiv, Ukrajna) közötti légipostajárat. Nem sokkal később a Budapest–Bécs viszonylatban is elindultak a repülőgépek. A Magyar Királyi Posta a légipostán feladott küldeményekre bérmentesítésére bélyeget bocsátott ki,

amely világviszonylatban a negyedik ilyen típusú bélyeg volt a sorban. A kezdeti nehézségek és repülőbalesetek ugyanakkor arra késztették a döntéshozókat, hogy a repülőjáratot megszüntessék. Az első magyar légiposta nem egészen 1 hónapig – 1918. július 4. és 23. között – üzemelt.²

2 évvel az első magyar légipostajárat megindulását követően igény mutatkozott a tisztán belföldi viszonylatban közlekedő légipostajáratok megindítására is. Ekkor, 1920-ban indult el a Budapest–Szombathely között közlekedő rendszeres repülőjárat is. Tanulmányomban e repülőjáratok filatéliai és postatörténeti vonatkozásait mutatom be.

Az első repülőjárat

1920. február 11-én alakult meg a magyar polgári repülés szerveként a Magyar Aeroforgalmi Rt. (MAEFORT), amely célul tűzte ki a belföldi légijáratok elindítását. A tervek között szerepelt egy szombathelyi légibázis létrehozása, és a Budapest és Szombathely közötti repülőjáratok megszervezése. A terveket gyorsan követték a tettek is. A szervezési munkák előkészítését követően miniszteri rendeletben³ határoztak arról, hogy a repülőjárat légipostán keresztül feladott

1 Erről lásd *Czirók Zoltán*: A polgári és katonai repülés kezdetei Szombathelyen, 1911–1921. Szombathely, 2006. (továbbiakban: Czirók, 2006.) 131 p.; *Kalocsai Péter*: Gyors, gyorsabb, leggyorsabb. A szombathelyi polgári repülés története a 20. században. Szombathely, 2019. 159 p.; *Koháry István*: Kis magyar repüléstörténet. Nemzetközi kitekintésekkel, 1783–2015. <https://mek.oszk.hu/19100/19190/html/> (Megtekintve: 2021. október 3.)

2 *Hamza Imre et al.*: A magyar bélyegek monográfiája. 4. A postai bérmentesítés, 1900–1944. Bp., 1971. (továbbiakban: Hamza et al., 1971.) 245–251. p.; Magyar Királyi Posta és Távírda Rendeletek Tára (továbbiakban: PTRT), 1918. 63. sz. 284. p.

3 PTRT, 1920. 83. sz. 449–452. p.



A HOP 18 jelzésű repülőgép a mátyásfüldi (ma: Budapest XV. kerületének városrésze) repülőtéren 1920-ban. Egyike volt az első napon repült gépeknek. A kedvezőtlen időjárás miatt Vépen hajtott végre kényszerleszállást. (Winkler Aero Archiv)

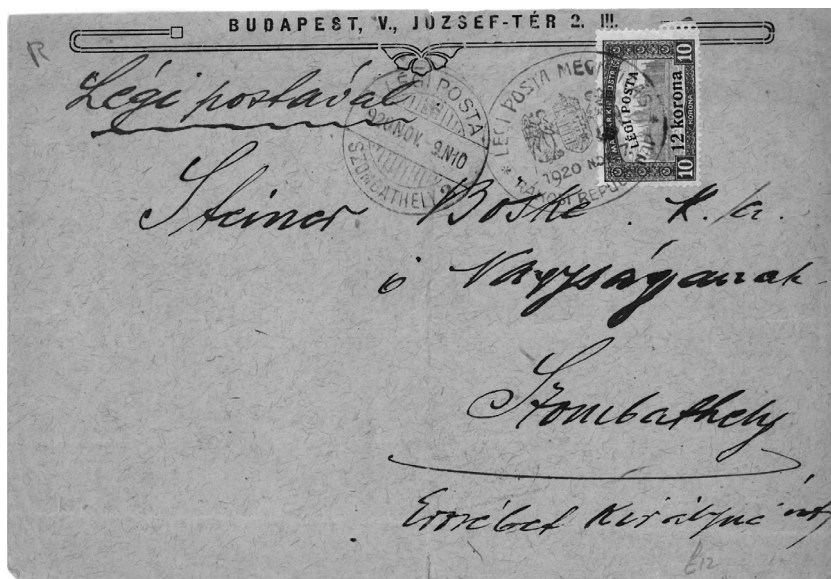
küldeményeket is szállít. A szabályozás szerint a légipostai szállításra 1920. november 8-ától rendszeresen került sor.

A rendelet meghatározta az első járat indulását is. 1920. november 7-én Rákosmezőn repülőnapot tartottak, amelyen többféle légitűzést is láthatott a közönség. Illusztris társaság tette tiszteletét az eseményen, többek között Horthy Miklós, József főherceg és Teleki Pál miniszterelnök is megjelent az ünneplők között. Volt műrepülés, ejtőernyős-bemutató, még légiharcot is imitáltak a pilóták. A programok zárásaként indultak el az első – postaszakokat is tartalmazó – repülőgépek Szombathelyre⁴. A repülés igencsak kalandosra sikeredett. Három repülőgép indult,

amelyek gond nélkül eljutottak Győr fölé, ahol ejtőernyővel le is dobták a postát. Arról, hogy milyen nehéz volt a postaszakokkal bánni, az egyik résztvevő később így írt: „Az egyik postagépen én ültem Mátyásffy József főhadnagy pilótával. Győrig együtt tartott a három gép, ott le kellett dobnunk a zsákokat. Mindegyik volt vagy hatvan kiló, alig tudtam megemelni és kihajítani az ülésből, nemhogy a célzásra sok gondot fordíthattam volna. Az egyik zsák, amit ledobtam, széles ívben repült a győri Duna-ág fölé és hatalmas loccsanással merült el a vízben.”⁵ Később azonban hóviharba kerültek, amelyek következtében Szombathelyt végül nem érték el. Az egyik gép Vépen, a másik Porpácson, a harmadik pedig Sárváron hajtott

⁴ A rákosi repülőnap. = Pesti Napló, 1920. nov. 9. 4. p.

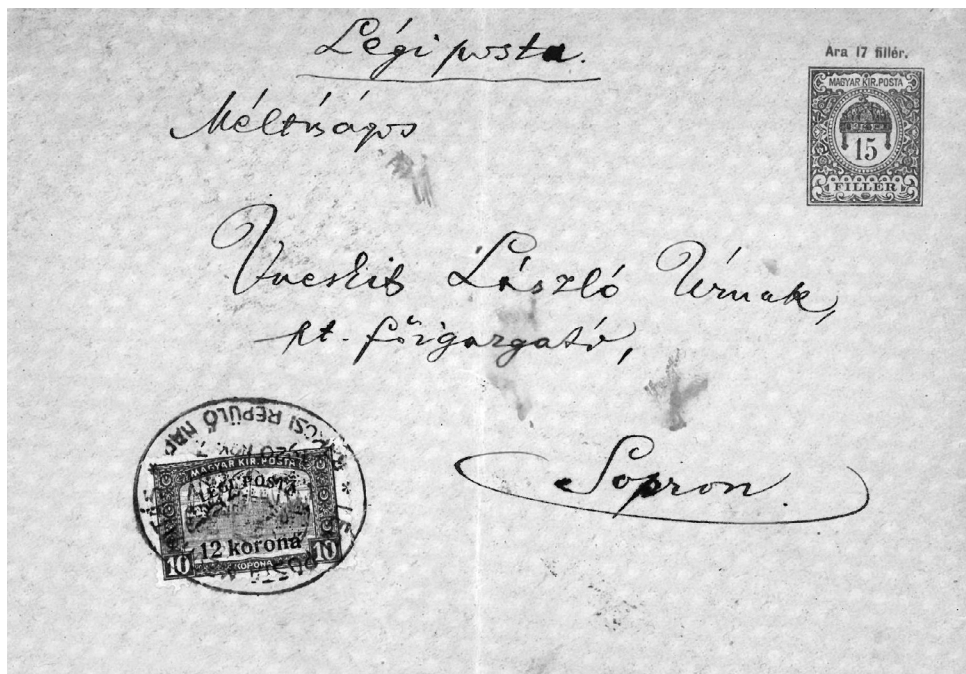
⁵ Magyar Sándort idézi Czirik, 2006. 67. p.



A rákosi repülőnapon, 1920. november 7-én Szombathelyre feladott szabályos bérmentesítésű alapdíjas levél, amely végül 2 nappal később, november 9-én érkezett meg Szombathelyre
(A szerző gyűjteményéből.)



1921. február 26-án 12 órakor a budapesti Főpostahivatalban feladott túlbérmentesített levél, amelyet másnap továbbítottak a Keleti pályaudvari 72. számú hivatalba, majd Győrbe
(A szerző gyűjteményéből.)



Első napi feladású levél, amelyet Sopron felett dobtak le ejtóernyővel. A levélen lévő 15 fillér értékű benyomott díjjeget a posta nem vehette figyelembe, ezért nem is bélyegezték le. A légi posta-levelekhez saját bélyeget használtak (A szerző gyűjteményéből.)

végre kényszerleszállást. A postát végül autótól szállították tovább Szombathelyre.⁶ A vonatkozó filatéliai szakirodalom e tekintetben nem teljesen pontos. John J. Latham légi posta-kutató hiánypótló filatéliai művében⁷ az első repülések felsorolásánál nem jelzi a járat sikertelenségét, az adatokból úgy tűnik, mintha a posta november 7-én beérkezett volna. Ugyanakkor a repülőnapon feladott leveleken másnapi, november 8-ai szombathelyi érkezési bélyegzést találunk, ami az események ismeretében nem meglepő. A postát valószínűleg csak a hó-

vihar elcsendesedése után a felszállást követő napon szállították be Szombathelyre.

A további repülőjáratok

A rendszeres repülőjárat Budapestről, a mátyásfüldi repülőtérrel 14 óra 15 perckor indult, majd 2 órányi út után 16 óra 15 perckor érkezett be Szombathelyre. A repülőpár Szombathelyről 14 óra 30 perckor indult, majd 16 óra 15 perckor érkezett Budapestre. A menetrendet számos nem várt esemény felborította, többször fordult elő késés vagy kényszerleszállás a rosszra forduló időjárási viszonyok miatt. A légi postáról a repülőjárat útjában lévő, vagy kis kitérővel elérhető vá-

⁶ Czirók, 2006. 71. p.

⁷ Latham, John J.: Magyar légi posta – magyarországi repülőjáratok, 1896–1978. Bp., 1979. 20. p.



Az 1920-ban megjelent Légiposta bélyegsorozat értékei (A szerző gyűjteményéből.)

rosoknak sem kellett lemondania, ugyanis Győr és Pápa városok esetében a repülőről ejtőernyő segítségével dobták le az oda címzett postát. Ez a lehetőség csak a Budapest–Szombathely között közlekedő járatok esetében volt lehetséges, a visszaúton a posta számára már csak egy állomás maradt, Budapest. A rendelet szerint a repülőjárat

az utat Budapest és Győr között 1 óra alatt, míg Győrtől Pápiáig 20 perc alatt tette meg.

A repülőjáratok végül nem üzemeltek sokáig, az antant néhány hónap múlva, 1921 márciusában betiltotta a működésüket.⁸ Az utolsó ismert légipostával feladott levelek is e hónap végéről származnak. A gépeket még ugyanezen év nyarának elején elszállították Szombathelyről.

A légipostabélyegek

A posta a légipostán feladott küldemények céljára három címből álló felülnyomott bélyegsorozatot bocsátott ki. A sorozat tényleges forgalomban a repülőjáratok megindulásától 1920. november 7-étől volt azok megszüntetéséig. A bélyegek alapjául az 1917. december 1-jén kibocsátott Arató-Parlament sorozat, Parlamentet ábrázoló 10 koronás értékét használták fel.⁹ A bélyegre könyvnyomással a „LÉGI POSTA” ívelt feliratot és az értékjelzést (3, 8 és 12 korona) nyomták. A felülnyomat értékjelzésenként különböző színben készült (3 korona = zöld, 8 korona = piros, 12 korona = kék). A kiadott példányszámokat a következő táblázat foglalja össze:¹⁰

⁸ Hamza et al., 1971. 370. p.

⁹ Magyar posta és illetékbélyeg katalógus. Bp., 2021. 232. sorszámú bélyeg.

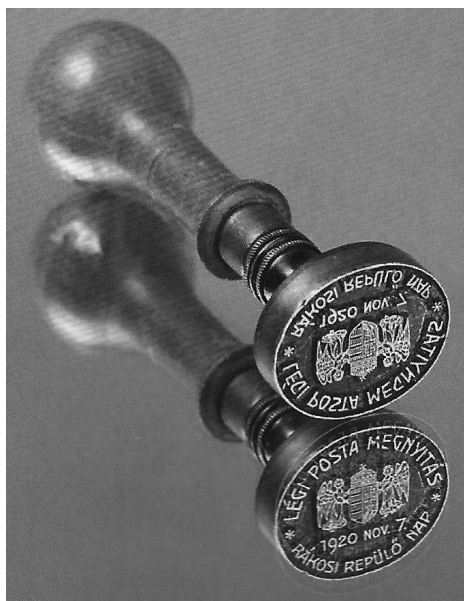
¹⁰ A korábbi szakirodalomban néhány százal kevesebb elkészült példány szerepel, ami valószínűleg kerekítés eredménye lehet. Vö. Bán Willy: A magyar postabélyegek adattára. Bp., [1943.] 271. p.



1921. január 14-én délelőtt 10 órakor a soproni főpostán feladott tarifahelyes légipostalevél, amelyet Autóval szállítottak Szombathelyre, majd ott még ugyanaznap 12 órakor repülön továbbítottak Budapestre (A szerző gyűjteményéből.)



Elsőnap feladású levél Szombathelyen át Pinkafőre. A küldemény 1920. november 9-én érkezett Szombathelyre, majd gépkocsival vitték Pinkafőre, ahová másnap érkezett meg (A szerző gyűjteményéből.)



A repülõnapon használt emlékbélyegző
(Nikodém Gabriella – Szabó Jenõ:
A magyar bélyeg története.
Bp., 2010, 64. p.)

A sorozat értékei	A felülnyomat színe	Példány-szám ¹¹
3 korona/ 10 korona	zöld	311.600
8 korona/ 10 korona	piros	315.200
12 korona/ 10 korona	kék	315.800

A bélyegeket a kibocsátó rendelet szerint külön nem árusíthatták a postákon, aki ezt mégis megtette fegyelmi eljárást kockáztatott. A hivatalnokok kizárólag a náluk feladott levelekre ragaszthatták azokat.

11 Hamza et al., 1971. 370. p.; Victor Gy. Berecz szerint április 9., de hivatkozást az adatra nem ad. Vö. Berecz, Victor Gy.: The Pioneer Period of Hungarian Airmail. Fairfield, Connecticut, USA, 1970. 28. p. (Society for Hungarian Philately. Monograph Series; 1.)



A repülõnapon használt emlékbélyegzés
(A szerző gyűjteményéből.)

Készlet is csak azokon a postákon állt rendelkezésre, ahol légipostai levelet adhattak fel. Ennek ellenére a gyakorlat mást mutatott. 1 hónap elteltével újabb rendeletben¹² kellett szabályozni a kérdést. Eszerint, ha a feladó előzőleg már légipostai bélyegekkel bérmentesített levelet adott fel, úgy azt a hivatalnoknak el kellett fogadnia, azonban, hogy az elszámolásban ne legyen zavar, a feladónak ugyanazokat a bélyegeket meg kellett vásárolnia, amit ki is adtak a számára. Más módon továbbra sem adhatták ki a bélyegeket, a fegyelmi felelősséget továbbra is fenntartották. A rendeletből kitűnik, hogy a bélyegekhez a gyűjtők és az érdeklődők is már az első hónapban hozzáfértek, a szigorú rendelkezések mit sem értek. A bélyegeket az azokat felhasználó postákon ténylegesen árusították is.

A légiposta-küldemények

A küldemények esetében meghatározták, hogy a postai feladás tárgyai kizárólag közönséges levelek, levelezőlapok és politikai

12 PTRT, 1920. 94. sz. 509–510. p.

napilapok lehettek. Többletszolgáltatással ellátott küldeményeket – például ajánlott levél – nem vettek fel. A levelek méretét nem korlátozták ugyan, de azoknak alkalmasnak kellett lenniük a postaszákban történő elhelyezésre.

A postai küldemények feladói számára előírták, hogy leveleken tüntessék fel a „légi postával” jelölést. A küldemények felvételét Budapesten két postahivatal a Budapest 72. számú (Keleti pályaudvar) és a Budapest 4. számú (Főposta) hivatalok végezték. Szombathelyen a 2. számú, Sopronban pedig az 1. számú hivatalban lehetett légipostai küldeményt feladni. Budapesten hírlapokat csak a 72. számú hivatal fogadott. A rendelet szerint légipostai küldeménynek azok minősültek, amelyek legalább az út egy részét légi úton tették meg. Így tehát lehetőség volt arra is, hogy a légipostai küldeményt ne a repülő leszállásának helyére címezzék, hanem azon túlra is. Ebben az esetben a repülőgéppel érkező leveleket hagyományos módon gépjárművel továbbították a megfelelő helységbe.

Meghatározták a feladás pontos időpontját is. A budapesti 72. számú postahivatal esetében 13 óráig, a budapesti 4. számú hivatalnál 12 óráig, Szombathelyen pedig 13.30 óráig kellett feladni azokat a leveleket, amelyeket a feladó az aznapi járáttal szeretett volna továbbítani.

Kedvezőtlen időjárás esetén a járatot nem indították, hanem helyette a küldeményeket rendes postai úton továbbították.

A feladott küldeményeket előírás szerint tisztán és olvashatóan kellett lebélyegezni. A légi úton beérkezett leveleket az expressz küldeményeknél szokásos módon külön küldönccel vitték a címzetthez.

A budapesti főpostán (4. sz. hivatal) feladott küldeményeket levélzsákban továbbították a 72. számú postahivatalba, majd a küldeményeket kézbesítési helyük szerint

szortírozták, így Szombathelyre, Pápára és Győrbe külön postaszákokat állítottak össze. Ezt követően vitték ki a zsákokat a mátyásföldi repülőtérre. Ellenkező irányba a soproni 1. számú postahivatal küldte Szombathelyre a légipostai leveleket, majd a szombathelyi 2. számú hivatalból szállították ki a zsákokat a repülőtérre. Szombathely a Budapestre címzett leveleket a budapesti 42. számú hivatalnak címezte, míg a Budapestről továbbszállítandó levelek a 72. számú hivatalhoz kerültek. A beérkezést követően külön küldönc szállította a feldolgozó postára a zsákokat.

A küldemények feladására a rákosi repülőnapra emlékbélyegzőt készítettek, amelyet a bélyegek érvénytelenítésére használtak.

Ekkoriban már élénk bélyegyűjtő tevékenység folyt az országban, így nem csoda, hogy egy légipostajárat megindulása megmozgatta a gyűjtők fantáziáját. Ez azt is jelentette, hogy sokan, sok küldeményt adtak fel a postákon. A repülőjáratokon továbbított légipostai küldemények jelentős része ennek megfelelően filatéliai levél, vagyis bélyegyűjtők gyűjteménygyarapítási szándékkal adták fel azokat. Ezért sokszor túlbérmentesítették a küldeményeket, vagyis a postai díjnál magasabb összegben ragasztottak bélyeget a küldeményekre. Így színesebb, látványosabb leveleket hoztak létre, nemegyszer a bélyegsorozat mindhárom darabját egyszerre felhasználva. A posta a túlbérmentesítést kivédendő a postai hivatalnokoknak megtiltotta, hogy akár a feladó kérésére több bélyeget ragasszanak a küldeményekre mint azt a díjtarifa igényelné.

A légipostai tarifákat a következő táblázat mutatja be:¹³

¹³ A PTRT, 1920. 83. sz. 450. p. alapján.

Levél	60 grammig	további 20 gram- monként
	12 korona	3 korona
Levelezőlap	8 korona	
Napilap	20 példány esetén	20 példány alatt
	példányonként	példányonként
	1 korona	3 korona

Az általam ismert gyűjteményekben és árverési katalógusokban az elmúlt időszakban összesen 165 légi posta-küldeményt vizsgáltam meg az érkezés időpontja és a címzés helye szerint. A kapott eredményeket a következő táblázatok foglalják össze:

Szombat- helyre érkezés időpontja	Külde- mények száma	Budapestre érkezés időpontja	Külde- mények száma
1920.11.08.	25	1920.11.08.	3
1920.11.09.	10	1920.11.10.	1
1920.11.15.	1	1920.11.16.	1
1920.11.18.	1	1920.11.17.	5
1920.11.28.	2	1920.11.18.	2
1920.11.30.	2	1920.11.27.	1
1920.12.04.	1	1920.12.07.	9
1920.12.31.	1	1920.12.09.	3
1921.01.16.	1	1920.12.10.	2
1921.03.25.	1	1920.12.16.	1
		1920.12.20.	1
		1920.12.24.	1
		1921.01.11.	1
		1921.01.14.	1
		1921.03.01.	2
		1921.03.02.	1
		1921.03.03.	4
		1921.03.04.	17
		1921.03.08.	4
		1921.03.19.	2
Összesen	45		62

Pápára	Külde- mények	Győrbe	Külde- mények
1920.11.07.	6	1920.11.07.	5
1920.11.09.	5	1920.11.08.	5
1920.11.17.	2	1920.11.09.	1
		1920.11.13.	1
		1920.11.18.	1
		1920.11.24.	2
		1920.11.25.	1
		1920.12.07.	2
		1920.12.28.	1
		1920.12.30.	1
		1921.01.03.	1
		1921.01.06.	1
		1921.02.08.	1
		1921.02.16.	1
		1921.02.17.	1
		1921.02.26.	1
Összesen	13		26

Sopronba	Külde- mények száma	Veszprémbe	Külde- mények száma
1920.11.10.	1	1920.12.04.	4
1920.11.15.	3	1920.12.06.	2
1920.11.20.	1		
1920.11.27.	1		
1920.11.29.	2		
1920.12.09.	4		
1920.12.22.	1		
Összesen	13		6

A vizsgált küldemények száma meszszenenő következtetések levonására nem elegendő, azonban az adatok a nagyságrendek érzékeltetésére alkalmasak. A legtöbb küldeményt természetesen a repülőjáratok fel- és leszállási helyei – vagyis Szombathely–Budapest és Budapest–Szombathely – között kézbesítették, ezt követte a sorban Győr, majd a többi érintett város. Kisebb településekre jellemzően Vas vármegyében címezték a leveleket, ismerünk Kőszegre, Pinkafőre (ma: Pinkafeld, Ausztria), Keme-

nessömjénbe továbbított küldeményeket is. Ezekben az esetekben a repülő Szombathelyen tette le a postaszákot, a küldeményeket a szombathelyi 2. számú postahivatal érkeztette, majd autóval szállították a megfelelő helységbe. Budapesten túlra címzett levél a vizsgált forrásokban nem található. Az is kiderül az adatokból, hogy a járatok a rendeleti kötelezettség ellenére napi szinten ugyan nem közlekedhettek, azonban így is rendszeresen tették meg az utat a fővárosba és vissza.

Az első szombathelyi légipostajáratok bár csak néhány hónapig üzemeltek, fontos állomásai voltak a közlekedés és a postai szolgáltatások fejlődésének is. Megszűnésük után 7 évet kellett várni a forgalom újbóli megnyitására, amelyre 1928. október 1-jén szintén Budapest–Szombathely viszonylatban került sor. Szombathely nem maradt tehát légiposta nélkül, de ez már egy másik fejezet a város postatörténetében.