



Obr. 5 Nevydané neperforované (strihané) štvorbloky prvých leteckých známok, pretač 1K50f je v karminovej farbe, pretač 4K50f je v modrej farbe.



Obr. 6 Posun tlače jednotlivých farieb pri výrobe základných známok o 1 mm – zväčšený detail z obr. 4 – zo štvorbloku pretačovej hodnoty 4K50f.



Obr. 7 Poškodené písmeno T v pretači POSTA na 93. známkovom poli (ďalej ZP), vytlačený text je potom POSIA; výrazný posun pretače doprava.

Nie sú známe žiadne doklady o príprave vydania leteckých známok, ako sú skúšobné pretače na lístkoch papiera v rôznych farbách alebo pretače na iných hodnotách známok, ktoré nakoniec neboli použité ku finálnemu vydaniu leteckých známok.

2. Špeciálne letecké pečiatky

Špeciálne letecké pečiatky boli určené na:

1. potvrdenie podania zásielky na leteckú prepravu – odosielacia pečiatka umiestnená na prednej strane celistvosti;

2. zaznamenanie miesta prekládky leteckej zásielky – tzv. tranzitné pečiatky na zadnej strane celistvosti (v našom prípade sa jedná hlavne o prekládku pošty vo Viedni medzi leteckými linkami Budapešť-Wien a Wien-Krakau-Lemberg);

3. potvrdenie doručenia zásielky do cieľa leteckej prepravy – prichodzia pečiatka obyčajne na zadnej strane celistvosti (pri letecky dopravených dopisniciach aj na prednej strane celistvosti [6]).

Viedeň, Krakov a Lemberg mali od zahájenia leteckej prevádzky vlastné letecké pečiatky (obr. 8) pre označovanie časov odletov (na prednej strane zásielky) a príletov (na zadnej strane zásielky). Hodinový údaj doobeda bol udávaný rímskymi číslicami a poobede arabskými číslicami. Letecké pečiatky sa nepoužívali na znehodnocovanie známok. Na označenie príchodu leteckej pošty sa používali aj v prípade, keď posledná časť dopravy bola realizovaná vlakom. Viedenská letecká pečiatka sa používala aj ako tranzitná pečiatka.

Nedostatky výroby základných známok sa preniesli aj do pretačového vydania (vzájomný posun tlačových farieb – obr. 6, farebné škvrny – obr. 5, kupóny na ľavom okraji hodnoty 2K Parliament).

Tlačové chyby pretače sú známe v podobe drobných deformácií jednotlivých písmen pretače, prípadne ich nedotlač. Náznorným príkladom je poškodené písmeno T v slove POSTA, vytlačený text je potom POSIA (obr. 7). Rovnako môžeme pozorovať výrazné posuny pretače horizontálne (obr. 7) alebo vertikálne (obr. 4).

Nepoužitú leteckú známku boli voľne predávané pre filatelistické účely až po ukončení leteckej prepravy. Skutočný počet predaných známok nie je známy, ale cena nepoužitých známok je oveľa menšia ako cena použitých známok na skutočne letecky prepravených zásielkach (poměr pre 1K50f je 1:5, pre 4K50f až 1:12 [10]).



Obr. 8 Letecké pečiatky, používané na linke Wien-Krakau-Lemberg [2].

Maďarská pošta nemala začiatkom prevádzky linky Budapešť-Wien vlastnú leteckú pečiatku, a preto používala denné poštové pečiatky hlavnej pošty BUDAPEŠT 4 pre znehodnotenie známok (podacia pečiatka), a to nasledovne:

1. 4. VII. - denné pečiatky s označením L.T.I. a L.Fe.
2. 5. VII. - denná pečiatka s označením L.T.n.
3. 6.-23. VII. - denná pečiatka s označením L.L.z.

Dátum na maďarských pečiatkach je uvádzaný v odlišnom formáte, ako v okolitých štátoch (obr. 9). Začína posledným trojčíslím z roka (918), potom nasleduje trojznaková skratka mesiaca (JUL.), ďalej je uvedený deň, ktorý nasleduje uvedenie dennej alebo nočnej hodiny (N9).



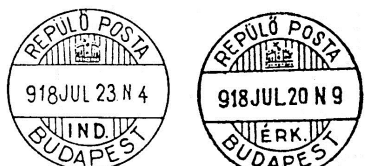
Obr. 9 Ukážka pečiatok BUDAPEŠT 4 L.L.z. v rôznych obdobiach leteckej prevádzky.

Pre označenie hodín znamená N denné hodiny (z maďarského označenia *nappal* – vo dne) a E večerné hodiny (z maďarského označenia *este* – večer). Druhá pečiatka na obr. 9 je zdanlivo v rozpore s predchádzajúcim textom. Jedná sa však o jediný prípad použitia dennej pečiatky BUDAPEŠT 4 L.L.z. ako prichodzej pečiatky prvého letu Wien-Budapešť 5. VII.

Počnúc 16. júlom sa podľa odbornej literatúry ([1],[3]) začali používať špeciálne letecké pečiatky REPÜLŐ POSTA – BUDAPEŠT (obr. 10). Pečiatka s označením IND. (skratka pre *inditas*, znamená *odoslanie*) bola používaná na znehodnotenie leteckých známok na zásielkach v smere do Viedne.

V prvý deň použitia novej leteckej pečiatky neboli jasné pravidlá pre znehodnocovanie známok na leteckých zásielkach. Správny postup bol znehodnotiť leteckú známku pečiatkou REPÜLŐ POSTA / IND. a všetky ostatné známky pečiatkou BUDAPEŠT 4 / L.L.z.

Špeciálna letecká pečiatka s označením ÉRK. (pre *érkezett*, v zmysle *prijatie*) sa podľa doloženej leteckej celistvosti zo dňa 16. VII. ešte nepoužívala – prílet leteckej pošty z Viedne bol už v ranných hodinách. Prvé použitie môžeme zdokladovať až od 17. júla (obr. 11).



Obr. 10 Letecké pečiatky REPÜLŐ POSTA / BUDAPEŠT - odosielacia aj prichodzia [3].



Obr. 11 Ukážky chybného použitia prichodzej pečiatky REPÜLŐ POSTA/BUDAPEŠT/ÉRK. – chybné uvedenie roku 928 a chybné nastavenie dátumu – o 1 deň dozađu.

Chybné označenie roku v pečiatke 928 miesto 918 (podľa pečiatky by letecká preprava trvala rovných 10 rokov) viedlo k následnej oprave pečiatky. Letecké zásielky z 18. VII. sú preto znovu bez leteckej prichodzej pečiatky. Nasledujúci deň (19. VII.) bola už použitá opravená prichodzia pečiatka s opraveným označením roku (918), ale s chybným uvedením dňa (918 JUL. 18).

Doc. Ing. Radomil Květon, CSc.

(Pokračovanie v nasledujúcom čísle)