

Vasutak.

A térkép barna vonalai a Magyar birodalom vasutvonalait tüntetik fel, a vörös vonalak pedig a XIV. és XV. század útvonalait szemléltetik.

Ebből a térképből látható, hogy Magyarország a vasutakat azokon a természetes gazdasági összekötő vonalakon építette föl, ahol a csereforgalom már a XIV. és XV. században lebonyolódott.

A XIV. és XV. század útvonalai is Budapestre, mint központba torkoltak; természetes tehát, hogy Budapest lett a vasúti hálózat központja is.

Budapestnek vasúti központtá való fejlődését tehát nem mesterséges tényezők, hanem a természetes gazdasági erők támogatták. A Magyar birodalom vasútvonalainak hossza 1913-ban 21.806 km volt, amelyből 9.076 km (41.6%) elsőrendű, 11.462 km (52.6%) másodrendű, és 1.268 km (5.8%) harmadrendű vasútvonal volt.

A kétvágányú vasutak hossza 1.389 és az egyvágányú vasutak hossza 20.414 km volt.

A pályaudvarok, állomások és megállóhelyek száma 1913-ban 4.625 volt.

A szállított teherjavak súlya 87,175.000 tonnára, a szállított személyek száma pedig 166,097.000-re rúgott. Átlag minden egyes utas 30.2 km utat tett meg.

A Magyar birodalomnak rendes határai mellett 1913-ban 28 határállomása volt, a békeszerződés megállapította területnek pedig 51 határállomása van.

(Lásd még az 1., 4., 5., 6. és 8. sz. térképeket.)

Chemins de fer.

Les lignes de chemins de fer de la Hongrie sont représentées par les tracés bruns et les grandes routes du XIV^e et du XV^e siècle par les tracés rouges.

On peut voir, par cette carte que la Hongrie a bâti ses lignes principales de chemins de fer sur les routes naturelles économiques de communication dont on se servit dans le troc déjà aux XIV^e et XV^e siècles.

Les routes nationales libres du XIV^e et du XV^e siècles se dirigeaient également à Budapest comme centre. Donc il est naturel que Budapest est devenu le centre du réseau des chemins de fer.

Ce développement n'était pas artificiel, mais il est bien le résultat nécessaire du concours des forces économiques du pays. En 1913 la longueur des lignes des chemins de fer en Hongrie était de 21.806 km dont 9.076 km de 1^{er} ordre (41.6%), 11.462 km de 2^e ordre (52.6%) et 1.268 km (5.8%) de 3^e ordre.

La longueur des lignes à double voie était de 1.389 km et celle des lignes à simple voie, de 20.414 km.

Le nombre des gares, des stations et des haltes était de 4.625 en 1913.

Les marchandises transportées montaient à 87,175.000 tonnes et le nombre des voyageurs à 166,097.000. Le parcours moyen d'un voyageur était de 30.2 km.

En 1913 la Hongrie avait sur son territoire complet 28 stations de frontière, sur son territoire réduit par le traité de paix elle a 51 stations de frontière.

Voir aussi les cartes Nos 1, 4, 5, 6 et 8.

Railway lines.

On the map the lines marked in brown represent the railway lines of Hungary and Croato-Slavonia while those in red represent the highways in the XIV. and XV. centuries.

This map shows that Hungary built her railway system on the same natural economic lines of connection upon which the traffic of the XIV. and XV. centuries was carried on.

Already in this period the highways gravitated towards Budapest as a centre. So it was natural that Budapest became the centre of the railway system as well.

The development of Budapest into a railway centre has been brought about, not by artificial means but by the natural economic forces of the country. The total length of the Hungarian railways amounted in 1913 to 21.806 km, of which 9.076 km (41.6%) were first class lines, 11.462 km (52.6%) second class lines and 1.268 km (5.8%) third class lines.

The length of double-track lines amounted to 1.389 km and that of single-track lines to 20.414 km.

In 1913 the stations and halts numbered 4.626.

The merchandise transported amounted to 87,175.000 tons, the passengers numbered 166,097.000. Each passenger travelled on the average 30.1 km.

Hungary had in 1913, within her normal frontiers 28 endstations; within the frontiers according to the Peace Treaty there are 51 endstations.

(See also maps 1, 4, 5, 6 and 8.)

Chemins de fer.
(Tracés bruns.)

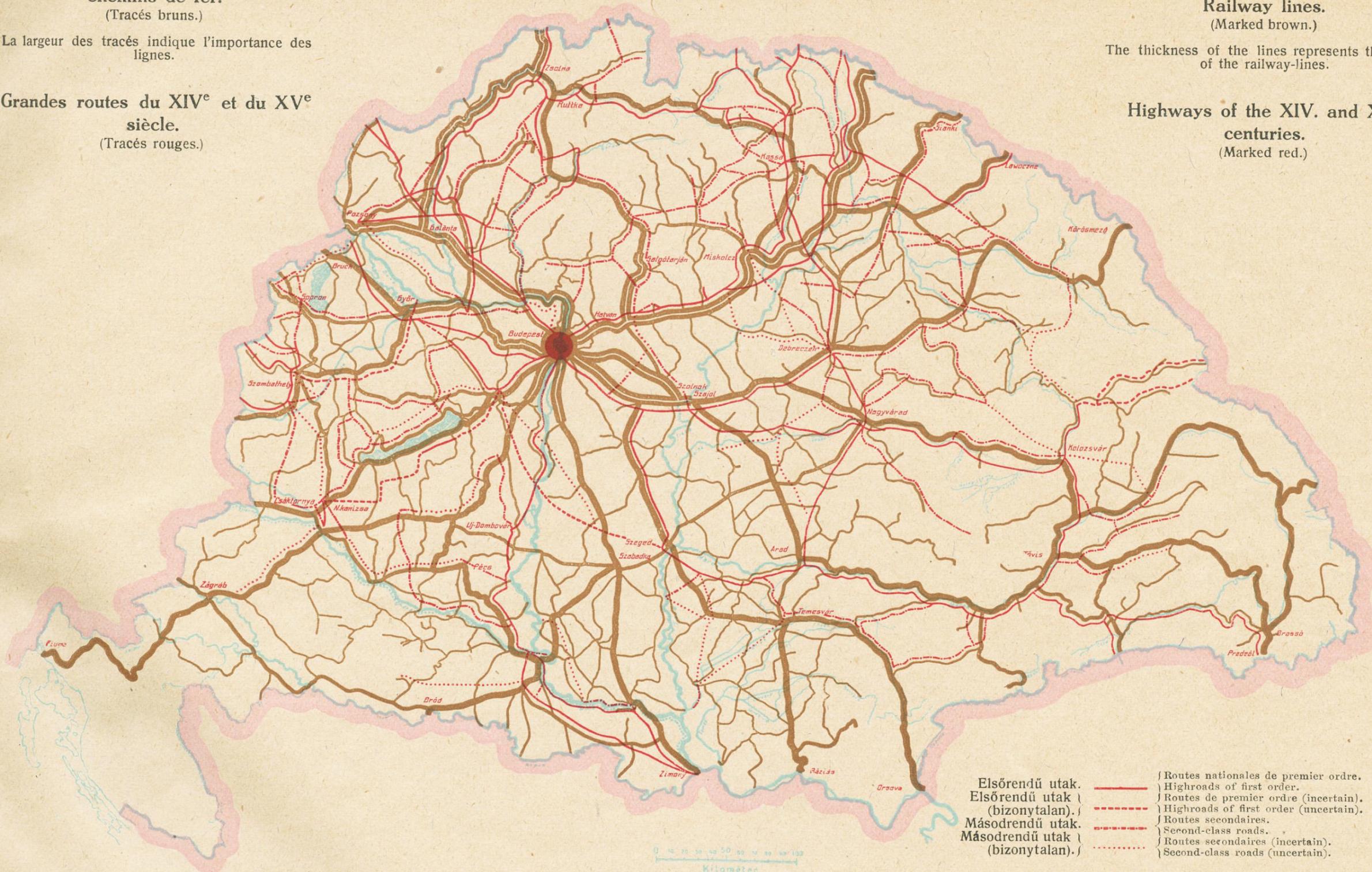
La largeur des tracés indique l'importance des lignes.

Grandes routes du XIV^e et du XV^e
siècle.
(Tracés rouges.)

Railway lines.
(Marked brown.)

The thickness of the lines represents the class of the railway-lines.

Highways of the XIV. and XV.
centuries.
(Marked red.)



Elsőrendű utak.	———	Routes nationales de premier ordre.
Elsőrendű utak (bizonytalan).	- - - - -	Highroads of first order.
Másodrendű utak.	· · · · ·	Routes de premier ordre (incertain).
Másodrendű utak (bizonytalan).	· · · · ·	Highroads of first order (uncertain).
	· · · · ·	Routes secondaires.
	· · · · ·	Second-class roads.
	· · · · ·	Routes secondaires (incertain).
	· · · · ·	Second-class roads (uncertain).

Vasutak.
(Barna.)

A vonalak vastagsága a vasutak minőségét szemlélteti.

A XIV-dik és XV-dik század útvonalai.
(Piros.)

———	Elsőrendű 2 vágányú fővonal. — Lignes principales de premier ordre à double voie. — Main double track railway lines of first class.
———	Elsőrendű 1 vágányú fővonal. — Lignes principales de premier ordre à simple voie. — Main single track railway lines of first class.
———	Másodrendű 1 vágányú fővonal. — Lignes secondaires à simple voie. — Second-class main single track railway lines.
———	Harmadrendű vonal. — Lignes de troisième ordre. — Tertiary railway lines.

Chemins de fer.
(Tracés bruns.)

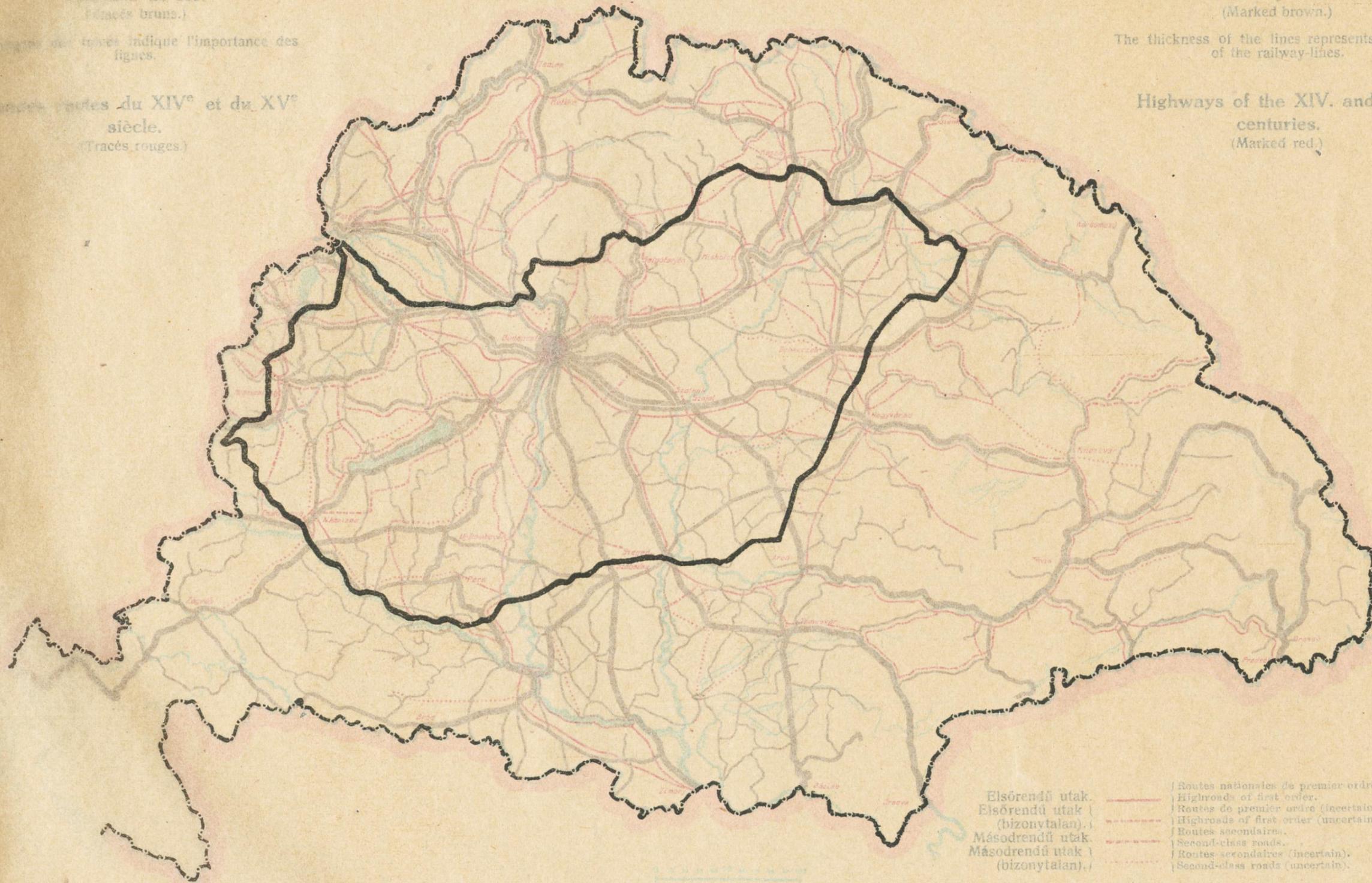
La largeur des traces indique l'importance des lignes.

Grands routes du XIV^e et du XV^e siècle.
(Tracés rouges.)

Railway lines.
(Marked brown.)

The thickness of the lines represents the class of the railway-lines.

Highways of the XIV. and XV. centuries.
(Marked red.)



Elsőrendű utak.	———	Routes nationales de premier ordre.
Elsőrendű utak (bizonytalan).	———	Highroads of first order.
Másodrendű utak.	———	Routes de premier ordre (incertain).
Másodrendű utak (bizonytalan).	———	Highroads of first order (uncertain).
	———	Routes secondaires.
	———	Second-class roads.
	———	Routes secondaires (incertain).
	———	Second-class roads (uncertain).

Vasutak.
(Dara)

A vonalak vastagsága a vasutak minőségét szemlélteti.

A XIV-dik és XV-dik század útvonalai.
(Piros.)

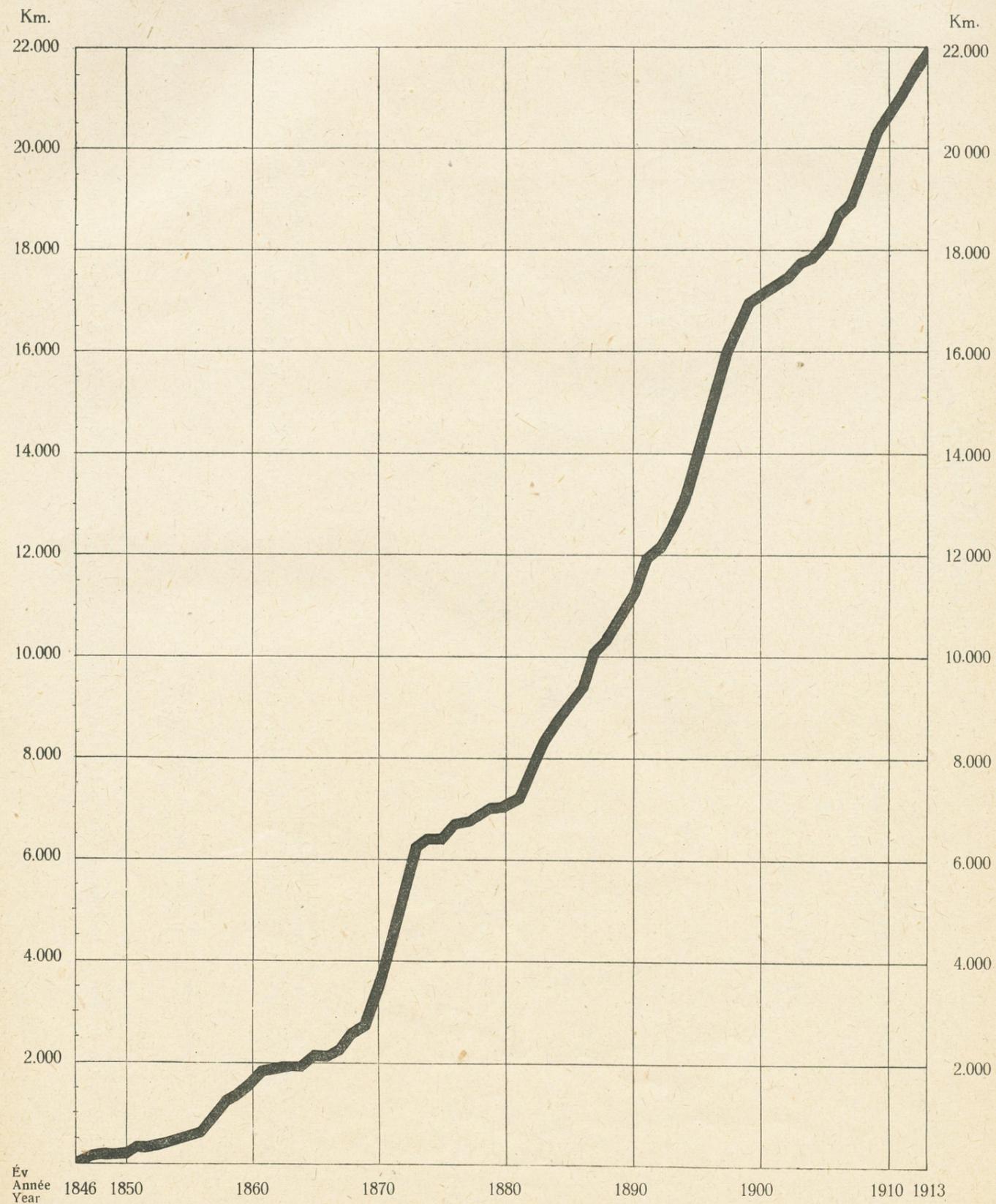
A békeszerződés megállapította országhatár.
Frontière fixée par le Traité de Paix.
The frontiers according to the Treaty of Peace.

Elsőrendű 2 vágányú fővonal.	———	Lignes principales de premier ordre à double voie.
	———	Main double track railway lines of first class.
Elsőrendű 1 vágányú fővonal.	———	Lignes principales de premier ordre à simple voie.
	———	Main single track railway lines of first class.
Másodrendű 1 vágányú fővonal.	———	Lignes secondaires à simple voie.
	———	Second-class main single track railway lines.
Harmadrendű vonal.	———	Lignes de troisième ordre.
	———	Tertiary railway lines.

A Magyar birodalom vasúthálózatának fejlődése 1846-tól 1913-ig.

Développement du réseau de chemins de fer
de l'État Hongrois de 1846 à 1913.

The development of Hungary's net of railways
from 1846 till 1913.



A vasutak kiépülése.

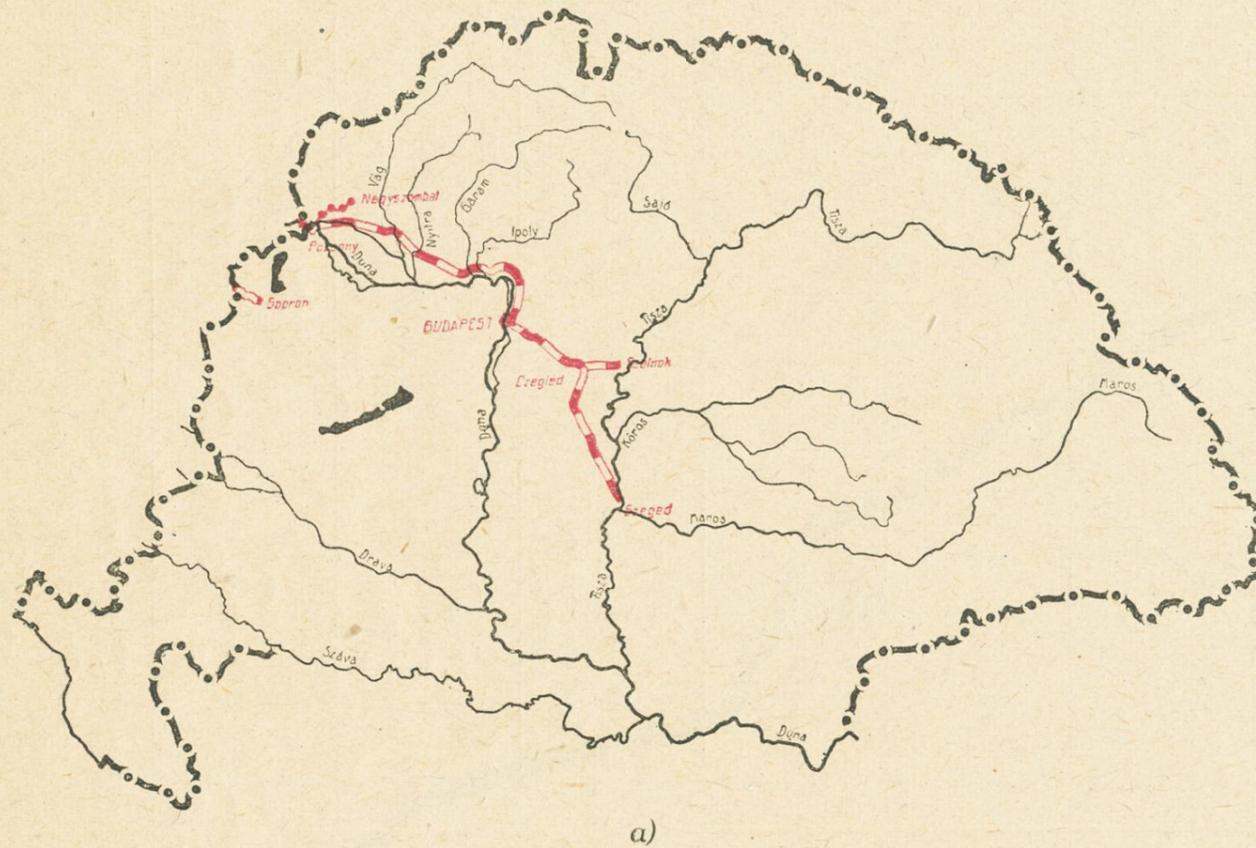
A piros vonalak a kiépült vasutvonalakat szemléltetik.

Développement des chemins de fer.

Les lignes rouges représentent les chemins de fer achévés.

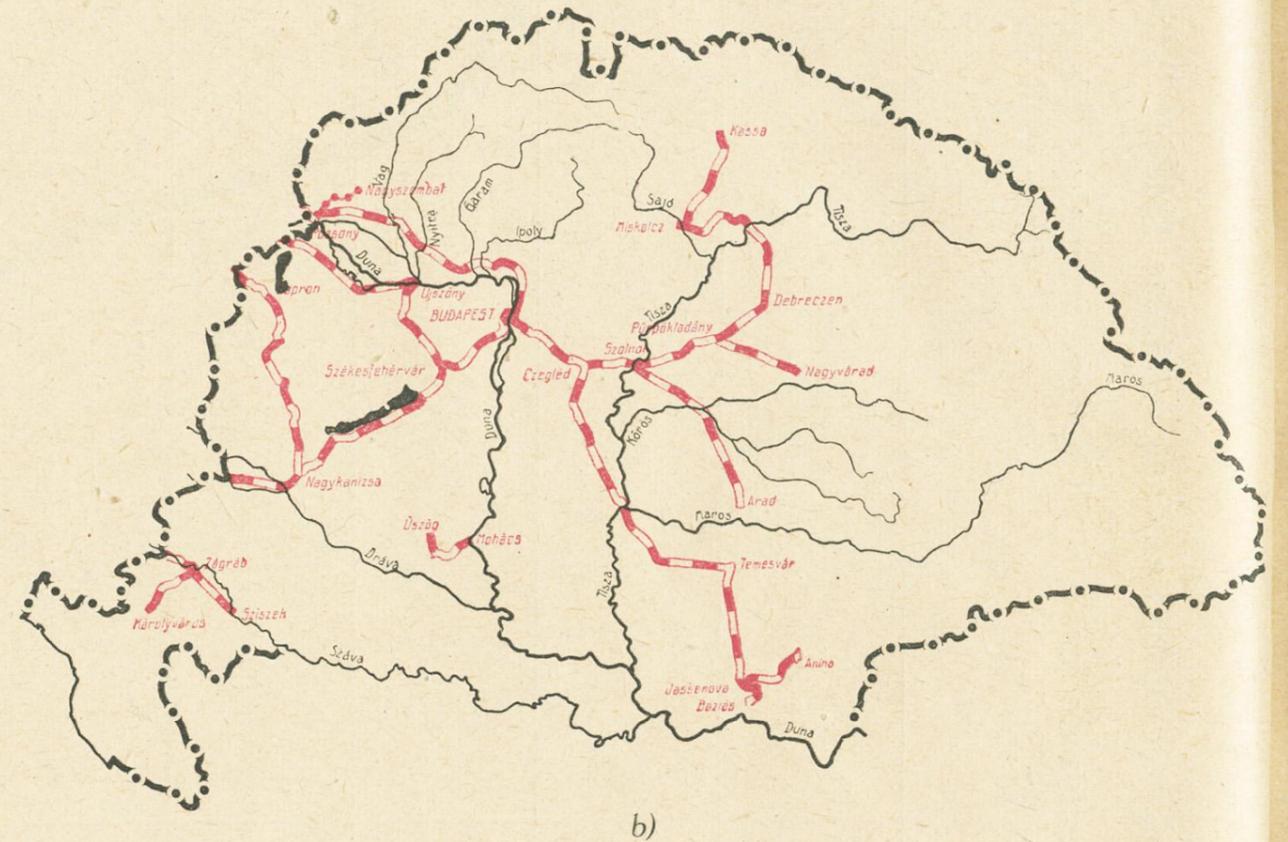
The development of railways.

The red lines represent the railway lines.



Vasutvonalak 1855-ben.

Le réseau de chemins de fer en 1855. — Railway lines in 1855.



Vasutvonalak 1867-ben.

Le réseau de chemins de fer en 1867. — Railway lines in 1867.

— Magyar állami vasutak (MÁV).
— Chemins de fer de l'État Hongrois (MÁV).
— Hungarian State-Railways (MÁV).

— Társulati vasutak.
— Chemins de fer exploités par des Compagnies.
— Railways of private companies.

Lásd még a 3., 6., 8 és 9. térképet, továbbá az előző oldalon levő grafikont. — Voir encore les cartes Nos 3, 6, 8, 9 et le diagramme se trouvant sur la page précédente. — See also maps 3., 6., 8., 9. and the diagram on the preceding page.

A vasutak kiépülése.

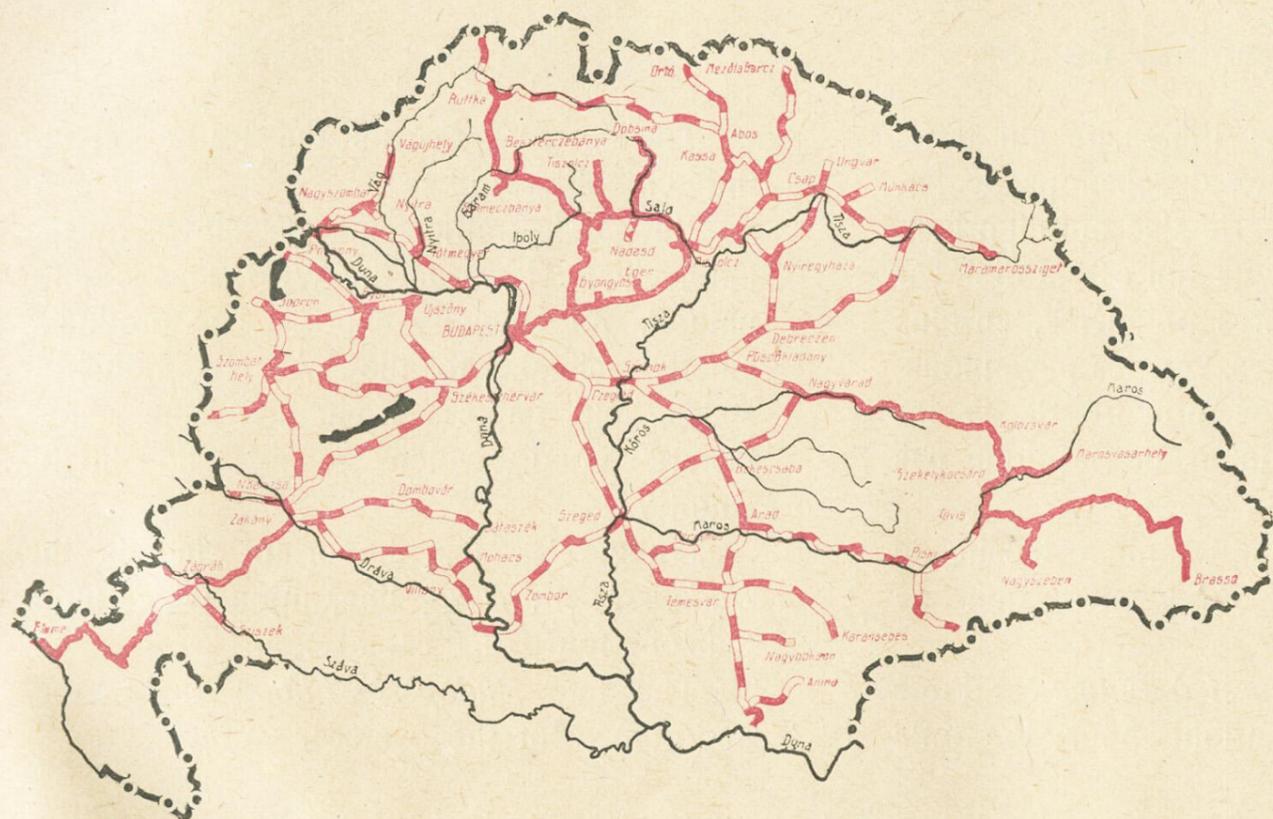
A piros vonalak a kiépült vasutvonalakat szemléltetik.

Développement des chemins de fer.

Les lignes rouges représentent les chemins de fer achevés.

The development of railways.

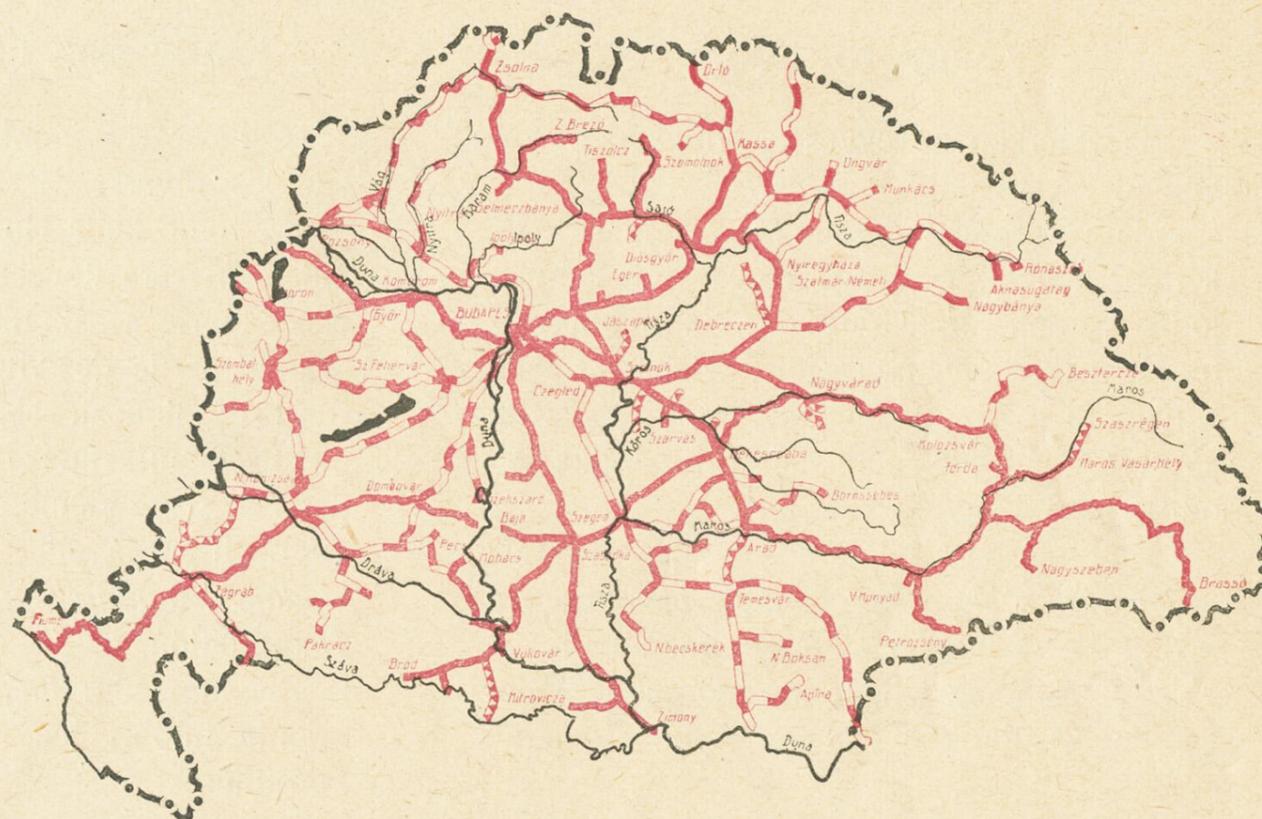
The red lines represent the railway lines.



a)

Vasúthálózat 1877-ben.

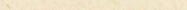
Le réseau de chemins de fer en 1877. — Net of Railways in 1877.



b)

Vasúthálózat 1887-ben.

Le réseau de chemins de fer en 1887. — Net of railways in 1887.


 { Helyi érdekű vasutak a MÁV kezelésében
 Chemins de fer d'intérêt local exploités par le MÁV
 Vicinal railways managed by the MÁV


 { Lófogatú vasút
 Tramway à traction animale
 Horse-traction railways

Lásd még a 3., 6., 8. és 9. térképet, továbbá az előző oldalon levő grafikont. — See also maps 3., 6., 8., 9 and the diagram on the preceding page. —

Voir encore les cartes Nos 3, 6, 8, 9 et le diagramme se trouvant sur la page précédente.

Vasúti forgalom.

Ez a térkép az egyes vasútvonalak forgalmát szemlélteti.

Magyarország forgalma — mint a térképből látható — főleg nyugat felé bonyolódik le, ami természetes is, hiszen Magyarország nyersterményeit, főleg élelmiszereket, a nyugati ipari államoknak szállítja, viszont az országban elő nem állított iparcikkeket onnan szerzi be.

Magyarország legfontosabb vasútvonala a *budapest—marcheggi* vonal, mert ezen a kivitelnek több mint $\frac{1}{4}$ -része bonyolódik le.

Fontos, főleg tengerentúli forgalmat lebonyolító vasútunk a *budapest—fiumei* vonal.

A forgalmat feltüntető térkép arról győz meg továbbá bennünket, hogy **Budapest** nagyfontosságú, erős gazdasági centrum.

(Lásd még az 3., 5., 8. és 9. térképet.)

Trafic des chemins de fer.

Cette carte montre l'intensité du trafic sur les diverses lignes de chemins de fer.

Le trafic de la Hongrie s'accomplit principalement vers l'ouest, ce qui est naturel, car elle exporte ses matières premières, en plus grande partie des vivres, vers les pays industriels de l'ouest, et se procure de là les objets manufacturés qu'on ne fabrique pas dans le pays même.

La ligne la plus importante est celle de *Budapest à Marchegg* où se fait le quart de l'exportation.

La ligne de *Budapest à Fiume* est d'une grande importance surtout pour le trafic maritime.

On peut encore constater par ce graphique que **Budapest** est un centre économique très important et très considérable.

(Voir encore les cartes Nos 3, 5, 8 et 9.)

Railway traffic.

The map represents the traffic on the different railway-lines.

Hungary's traffic tends as shown by the map, chiefly towards the West. This is quite natural, for Hungary exports her products, chiefly victuals, to the Western industrial states, and imports from there the manufactured goods, which are not made in the country.

Hungary's most important line is the *Budapest—Marchegg* line, upon which more than one-fourth of the total export is carried on.

The line *Budapest—Fiume* has a great importance for the overseas traffic.

It is convincingly shown by the map that **Budapest** is a very important economic centre.

(See also maps 3, 5, 8 and 9.)

Trafic des chemins de fer en 1913.

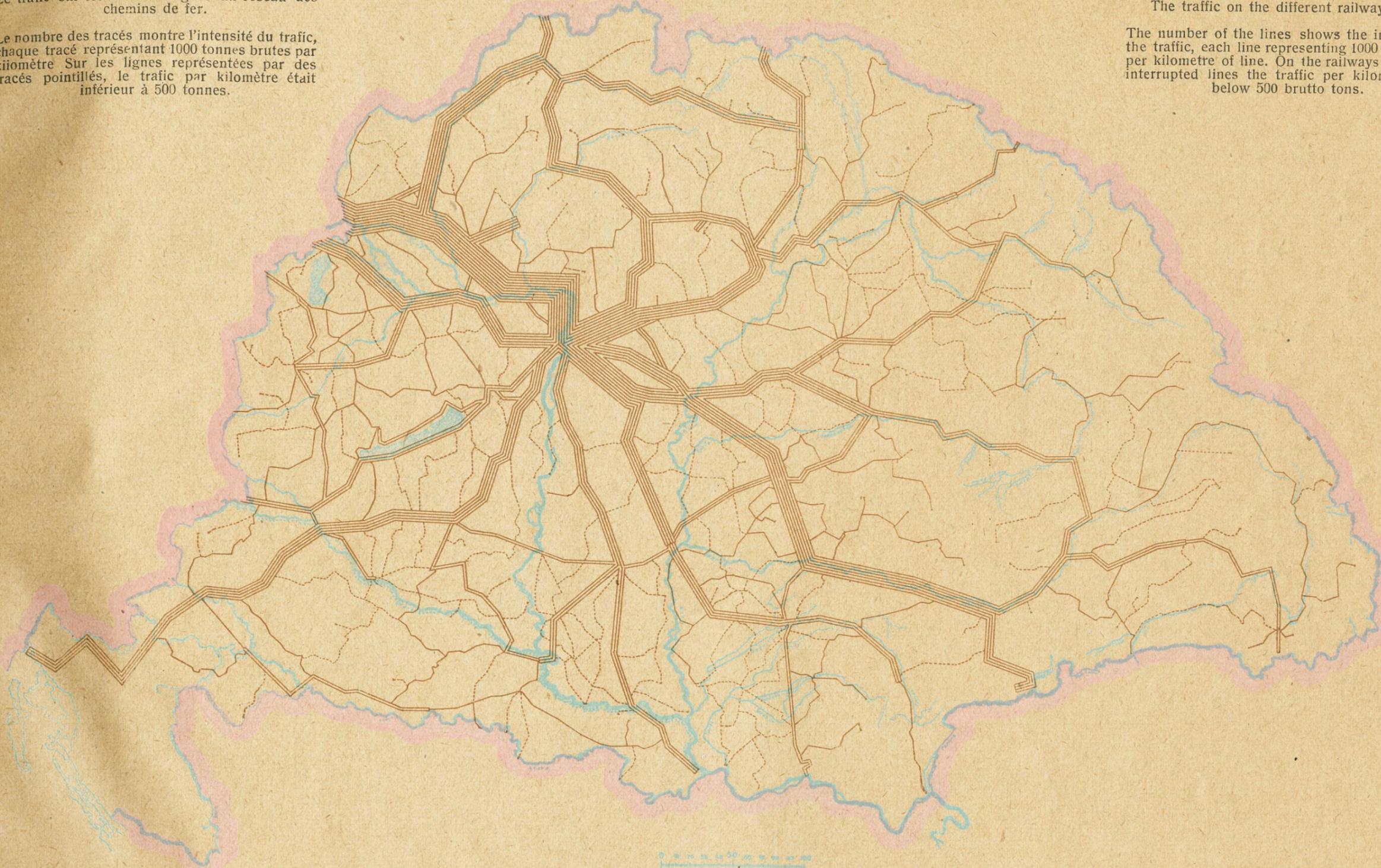
Le trafic sur les diverses lignes du réseau des chemins de fer.

Le nombre des tracés montre l'intensité du trafic, chaque tracé représentant 1000 tonnes brutes par kilomètre. Sur les lignes représentées par des tracés pointillés, le trafic par kilomètre était inférieur à 500 tonnes.

Railway-traffic in 1913.

The traffic on the different railway lines.

The number of the lines shows the intensity of the traffic, each line representing 1000 gross tons per kilometre of line. On the railways marked in interrupted lines the traffic per kilometre was below 500 brutto tons.



Vasúti forgalom 1913-ban.

Az egyes vasútvonalak forgalma.

A vonalak száma a forgalom nagyságát szemlélteti. Egy vonal ezer bruttótonna forgalmat jelent kilométerenkint. A szakadozott vonalakkal jelzett vasút kilométerenkinti forgalma kisebb volt 500 bruttótonnánál.

Traffic des chemins de fer en 1913.
 Le trafic sur les diverses lignes du réseau des chemins de fer.

Le nombre des tracés montre l'intensité du trafic, chaque tracé représentant 1000 tonnes brutes par kilomètre. Sur les lignes représentées par des tracés interrompus, le trafic par kilomètre était inférieur à 500 tonnes.

Railway-traffic in 1913.
 The traffic on the different railway lines.

The number of the lines shows the intensity of the traffic, each line representing 1000 gross tons per kilometre of line. On the railways marked in interrupted lines the traffic per kilometre was below 500 brutto tons.



Vasúti forgalom 1913-ban.
 A békeszerződés megállapította országhatárát.
 Frontière fixée par le Traité de Paix.
 The frontiers according to the Treaty of Peace.

Vontatószükséglet.

A magyar államvasutak tulajdonában lévő, valamint a magyar államvasutak kezelte vasutak vontatóteljesítménye 1913-ban 33·5 milliárd bruttó-tonna-kilométer volt, a Magyar birodalom összes helyközi magánvasutainak vontatóteljesítménye ugyanez évben 4·86 milliárd bruttótonnakilométer, a birodalom összes helyközi vasutainak összes vontatóteljesítménye tehát kerek számban 38·36 bruttótonnakilométer volt, beleértve az összes önkezelési teljesítményt is.

Az egyes szakaszokra helyezett körterületek az évi vontatómunkaszükséglet földrajzi elosztását és szakaszonkénti nagyságát adják, míg a körterületek összege azt az évi elektromos munkaintegrált mutatja, melyet az egész vontatást ellátó egységes elosztóhálózatba az elektromos generátorok kapcsairól ez évben szolgáltatni kellett volna.

A MÁV. tulajdonában lévő és MÁV. kezelte magyarországi helyközi vasúti vonalszakaszok összes vontatóenergiaszükséglete — kilowattóra-egységértékben kifejezve — 1913-ban 1108 millió KWÓ, a magánkezelésben lévő magánvasutak magyarországi szakaszainak összes energiaszükséglete ez évben 217 millió KWÓ; az összes magyarországi vonalszakaszok vontatóenergiaszükséglete tehát 1325 millió KWÓ volt.

A horvát-szlavonországi MÁV. vonalszakaszok és MÁV. kezelte magánvasúti szakaszok vontatóenergiaszükséglete kereken 103·1 millió KWÓ, a magánkezelésben lévő magánvasúti szakaszok energiaszükséglete pedig 8·3 millió KWÓ, a horvát-szlavonországi összes vonalszakaszok 1913. évi összes vontatóenergiaszükséglete tehát 111·4 millió KWÓ volt.

Vízierők. Lásd a 16. sz. térképhez mellékelt magyarázó szöveget.

Énergie de traction.

En 1913, l'équivalent d'énergie de traction consommé par les chemins de fer de l'État Hongrois et par les chemins de fer exploités par l'État montait à 33·5 de milliards de tonnes-kilomètres bruts; l'équivalent d'énergie de traction des chemins de fer privés (d'intérêt local) de la Hongrie montait à 4·86 de milliards de tonnes-kilomètres bruts. L'équivalent total est donc de 38·36 de tonnes-kilomètres bruts.

La surface des disques représente la distribution géographique et la quantité par sections de la force de traction. La somme des surfaces représente le total du rendement annuel de l'énergie électrique des générateurs, supposé un réseau distributeur central.

En 1913, l'équivalent (en unités électriques) de l'énergie de traction des chemins de fer de l'État Hongrois et des chemins de fer d'intérêt local exploités par l'État monte à 1108 millions de kilowatts-heures, celui des chemins de fer hongrois privés à 217 kilowatt-heures; donc dans la Hongrie proprement dite le total monte à 1325 kilowatt-heures.

En Croatie-Slavonie l'équivalent de l'énergie de traction des chemins de fer de l'État Hongrois et exploités par l'État Hongrois monte à 103·1 de millions de kilowatts-heures, celui des chemins de fer privés à 8·3 de millions de kilowatt-heures, le total à 111·4 de millions de kilowatt-heures.

Forces hydrauliques: voir le texte du graphique N° 16.

Traction-work.

Traction-work required by the Hungarian State Railroads and by the Railroads under State control mounts up to 33·5 milliards of tons-kilometres brut for the year 1913 and the traction-work required by all the private railways to 4·86 milliards of tons-kilometres brut; the total traction-work done on the Hungarian railroads thus being 38·36 milliards of tons-kilometres brut, railways under private administration included.

The sum of all the areas shows the yearly integral of the electric energy the generators ought to supply at busbars, supposing all the railway lines would be fed by means of a distributing network of electric lines.

The electric energy required by all the *Hungarian section of the Hungarian State Railways* and for those under *State control* was for the year 1913 1108 millions of Kwhs. The amount of energy required for feeding the *Hungarian section* of the private railroads under *private control* was in electric units 217 millions of Kwhs; thus the equivalent of energy necessary to feed all the Hungarian railway sections reaches the amount of 1325 millions of Kwhs.

The electric energy required by the *Croat-Slavonian* sections of the Hungarian State Railways was about 103·1 millions of Kwhs; that of the private railroads under private control 8·3 millions of Kwhs; thus the equivalent of traction-work consumed by all the railroads in Croatia-Slavonia amounted to 111·4 millions of Kwhs.

Hydraulic Energy. See explanatory notes given to map N° 16.

Besoin en énergie de traction.
(Disques rouges.)

Les lignes brunes représentent le réseau des chemins de fer.

Forces hydrauliques.
(Disques verts.)

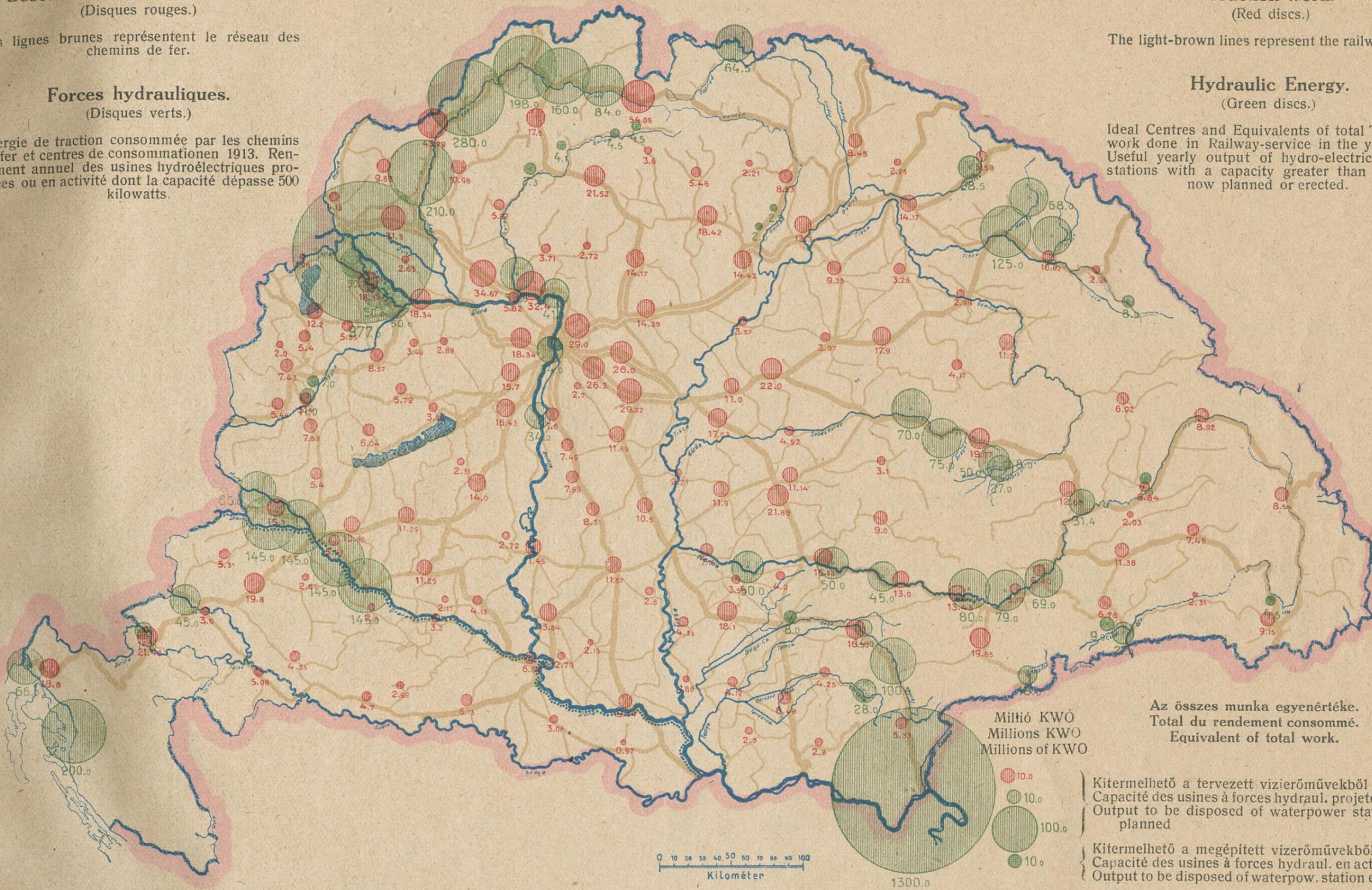
Énergie de traction consommée par les chemins de fer et centres de consommation 1913. Rendement annuel des usines hydroélectriques projetées ou en activité dont la capacité dépasse 500 kilowatts.

Traction-work.
(Red discs.)

The light-brown lines represent the railway-lines.

Hydraulic Energy.
(Green discs.)

Ideal Centres and Equivalents of total Traction-work done in Railway-service in the year 1913. Useful yearly output of hydro-electric central-stations with a capacity greater than 500 Kw. now planned or erected.



Az összes munka egyenértéke.
Total du rendement consommé.
Equivalent of total work.

Kitermelhető a tervezett vízierőművekből
Capacité des usines à forces hydraul. projetées
Output to be disposed of waterpower stations planned

Kitermelhető a megépített vízierőművekből
Capacité des usines à forces hydraul. en activité
Output to be disposed of waterpower station erected

Vontatósükséglet.
(Piros körök.)

A világosbarna vonalak a vasúthálózatot szemléltetik.

Vízierők.
(Zöld körök.)

A helyközi vasutak összes vontatási energiaszükséglete és fogyasztási súlypontok 1913-ban és az ezideig megtervezett vagy megépített, 500 KW-nál nagyobb teljesítőképességű hydroelektromos művekből kitermelhető évi munkateljesítmény.

Énergie en énergie de traction.

(Disques rouges.)

Les lignes brunes représentent le réseau des chemins de fer.

Énergie hydraulique.

(Disques verts.)

Énergie de traction consommée par les chemins de fer et autres de consommation en 1913. Rendement annuel des usines hydroélectriques projetées ou en activité dont la capacité dépasse 500 kilowatts.

Traction-work.

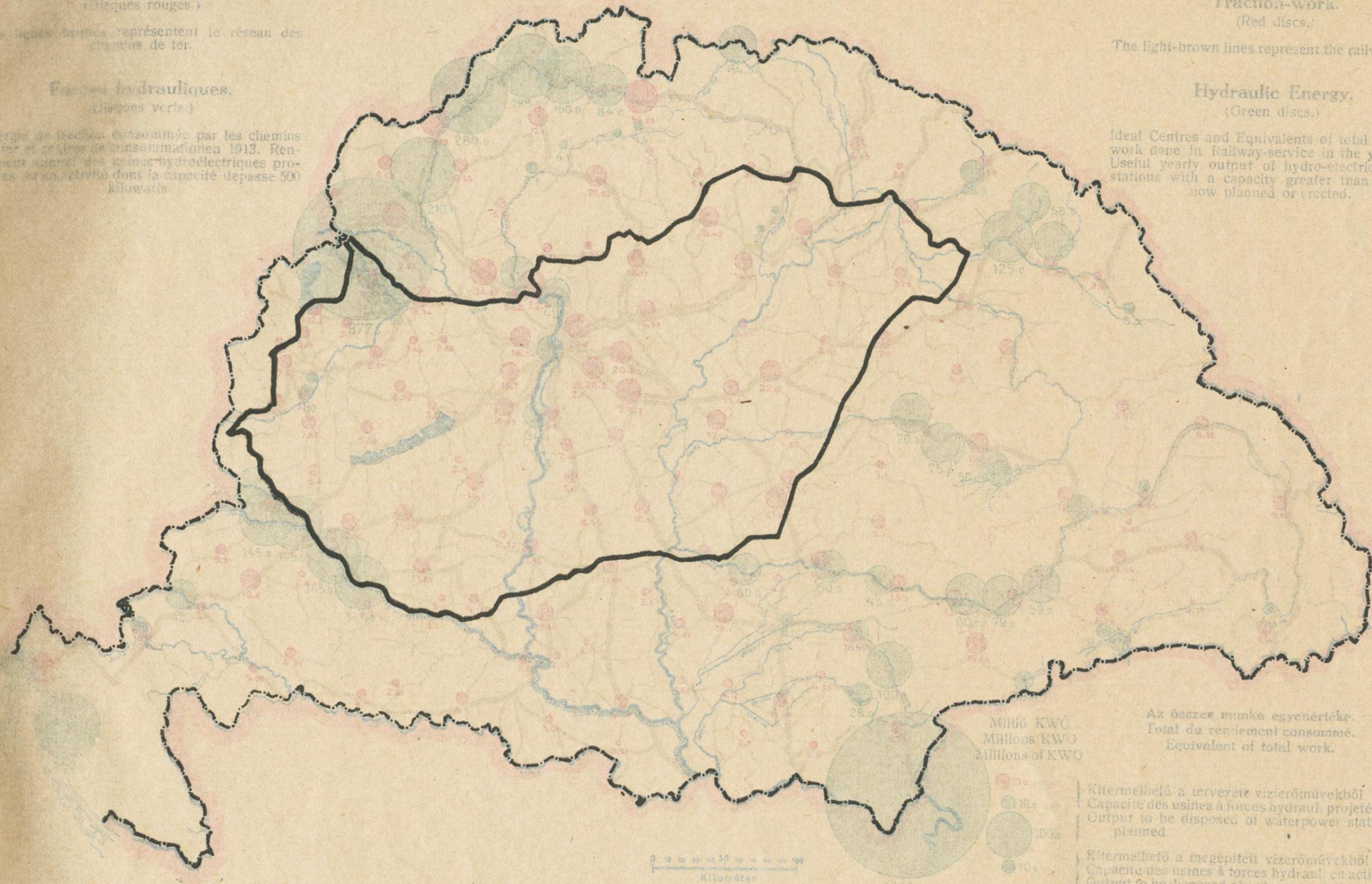
(Red discs.)

The light-brown lines represent the railway-lines.

Hydraulic Energy.

(Green discs.)

Ideal Centres and Equivalents of total Traction-work done in Railway-service in the year 1913. Useful yearly output of hydro-electric central-stations with a capacity greater than 500 Kw now planned or erected.



MILLIO KWO
Millions KWO
Millions of KWO

Az összes munka egyenértéke.
Total du rendement consommé.
Equivalent of total work.

Kitermelhető a tervezett vízierőművekből
Capacité des usines à forces hydraul. projetées
Output to be disposed of waterpower stations planned

Kitermelhető a megépített vízierőművekből
Capacité des usines à forces hydraul. en activité
Output to be disposed of waterpow. station erected

A békeszerződés megállapította országhatár.
Frontière fixée par le Traité de Paix.
The frontiers according to the Treaty of Peace

Vízierők.

A világhírű vasutak
A világ híres vasutak

A helyközi vasutak összes vonatát energiaterheléséről és fogyasztásáról súlypont-
tök 1913-ban és az ezideig megtervezett vagy megépített, 500 KW-nál nagyobb
teljesítményű hidroelektromos művekből kitermelhető (v) munkaterhelés.

Vasúti személyforgalom.

A Magyar birodalomban 1913-ban 2917 pályaudvar, állomás és 1.708 megállóhely volt, vagyis a pályaudvarok, állomások és megállóhelyek összes száma 4.625-re rúgott.

A szállított személyek száma 166 millió volt.

Legnagyobb volt a személyforgalma *Budapestnek* (7.274.011), ezután következnek *Nagyvárad* (1,378.000), *Pozsony* (1,269.010), *Debreczen*, *Szeged*, *Temesvár*, stb.

L. még az 3, 5 és 6-ik térképet.

Trafic des voyageurs.

En 1913 la Hongrie avait 2917 gares et stations et 1718 haltes, donc le nombre total des gares, stations et haltes était de 4625.

Le nombre des voyageurs s'élevait à 166 millions.

Le trafic était le plus grand à *Budapest* avec 7,274.011 voyageurs, puis venait *Nagyvárad* (1,378.000), *Pozsony* (1,269.010), *Debreczen*, *Szeged*, *Temesvár*, etc.

Voir encore les cartes Nos 3, 5 et 6.

Passenger traffic of the railways.

In 1913 there were 2917 stations, and 1708 halts (altogether 4625) in Hungary.

The total number of passengers amounted to 166,000,000.

Budapest had the greatest passenger-traffic (7,274.011), next to *Budapest* came *Nagyvárad* (1,378.000), then *Pozsony* (1,269.010), *Debreczen*, *Szeged* and *Temesvár*.

See also maps 3, 5 and 6.

Trafic des voyageurs sur les chemins de fer.

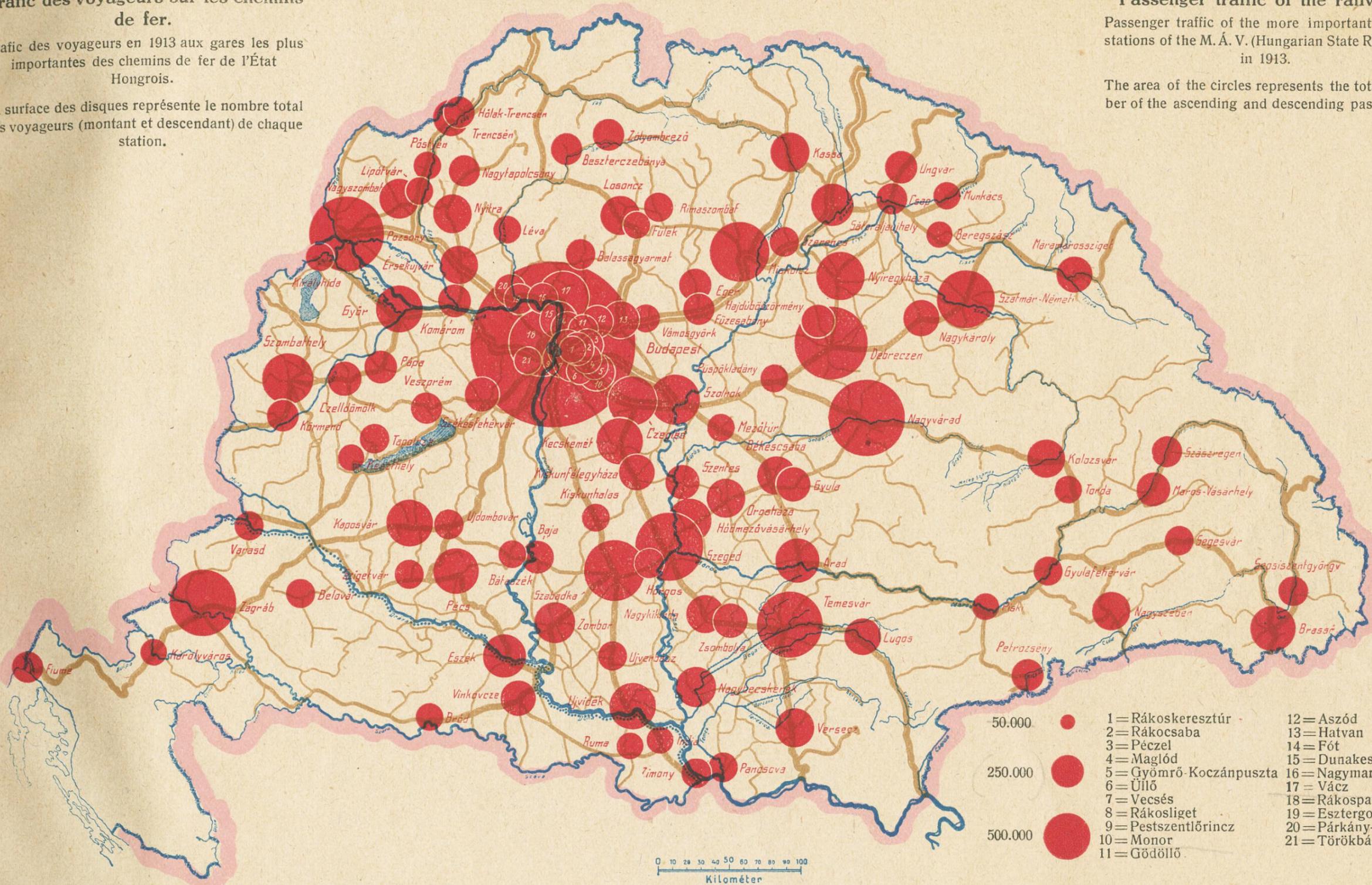
Trafic des voyageurs en 1913 aux gares les plus importantes des chemins de fer de l'État Hongrois.

La surface des disques représente le nombre total des voyageurs (montant et descendant) de chaque station.

Passenger traffic of the railways.

Passenger traffic of the more important railway stations of the M. Á. V. (Hungarian State Railways) in 1913.

The area of the circles represents the total number of the ascending and descending passengers.



Vasúti személyforgalom.

A Magyar államvasutak (M. Á. V.) nagyobb állomásainak személyforgalma 1913-ban.

A körök területe az egyes állomások fel- és leszálló utasainak összes számát szemlélteti.

Traffic des voyageurs sur les chemins de fer.

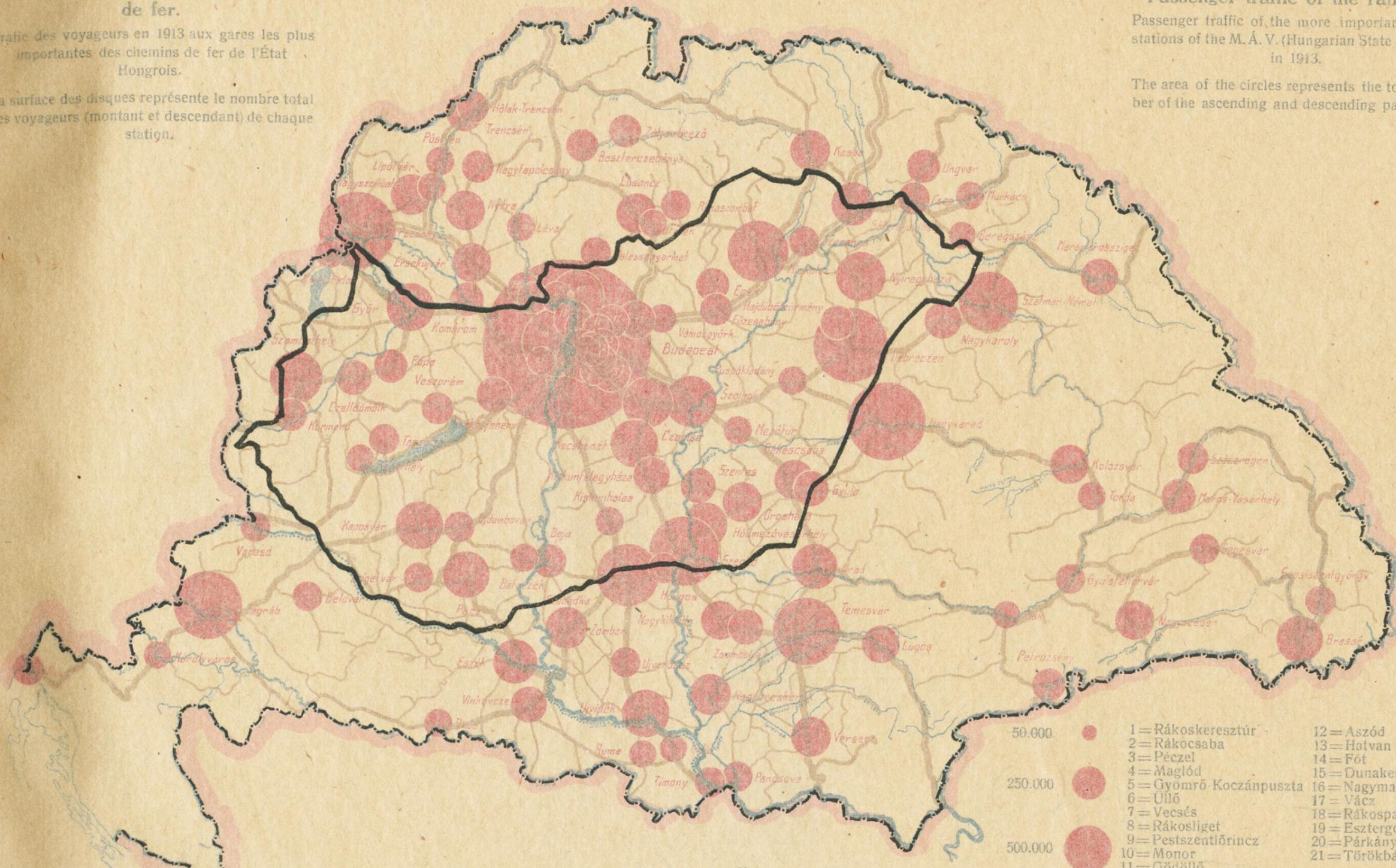
Traffic des voyageurs en 1913 aux gares les plus importantes des chemins de fer de l'État Hongrois.

La surface des disques représente le nombre total des voyageurs (montant et descendant) de chaque station.

Passenger traffic of the railways.

Passenger traffic of the more important railway stations of the M. Á. V. (Hungarian State Railways) in 1913.

The area of the circles represents the total number of the ascending and descending passengers.



- | | | | |
|---------|---|-------------------------|---------------------|
| 50.000 | ● | 1 = Rákoskeresztúr | 12 = Aszód |
| | | 2 = Rákocsbaba | 13 = Hatvan |
| | | 3 = Pécel | 14 = Fót |
| | | 4 = Maglód | 15 = Dunakeszi-Alag |
| 250.000 | ● | 5 = Gyömrő-Koczánpuszta | 16 = Nagymaros |
| | | 6 = Üllő | 17 = Vác |
| | | 7 = Vecsés | 18 = Rákospalota |
| | | 8 = Rákosliget | 19 = Esztergom |
| | | 9 = Pestszentlőrinc | 20 = Párkány-Nána |
| 500.000 | ● | 10 = Monor | 21 = Törökbálint |
| | | 11 = Gödöllő | |

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100
Kilométer

— A békeszerződés megállapította országhatár.
Frontière fixée par le Traité de Paix.
The frontiers according to the Treaty of Peace.

A körök területe az egyes állomások fel- és leszálló utasainak összes számát szemlélteti.

Közutak.

Magyarország állami útjainak hossza 1893-ban 11.000, törvényhatósági útjainak hossza pedig 31.000 km volt. Ezenkívül a járműforgalom céljaira 32.000 km hosszúságú községi közlekedő út is szolgált.

Horvát-Szlavonországokban a járműforgalom lebonyolítására 1.200 km állami, 4.600 km törvényhatósági és 15.000 km községi közlekedő utat használtak.

L. még a 3. és 5. térképet.

Voies publiques.

En 1913 la longueur des routes nationales de la *Hongrie* montait à 11 mille kilomètres, la longueur des routes départementales à 31 mille km. Il y avait de plus 32 mille km. de chemins vicinaux (ruraux) à l'usage des véhicules.

En *Croatie-Slavonie* les véhicules disposaient de 1.200 km. de routes nationales, de 4 600 km. de routes départementales et de 15.000 km. de chemins vicinaux.

Voir encore les cartes Nos 3 et 5.

Roads.

The total length of *Hungary's* State-roads amounted in 1913 to 11.000 km, that of the County-roads amounted to 31.000 km. Besides these 32.000 km of Community-roads serve also for the purposes of traffic.

Croato-Slavonia had 1.200 km State-roads, 4.600 km County-roads and 15.000 km Community-roads.

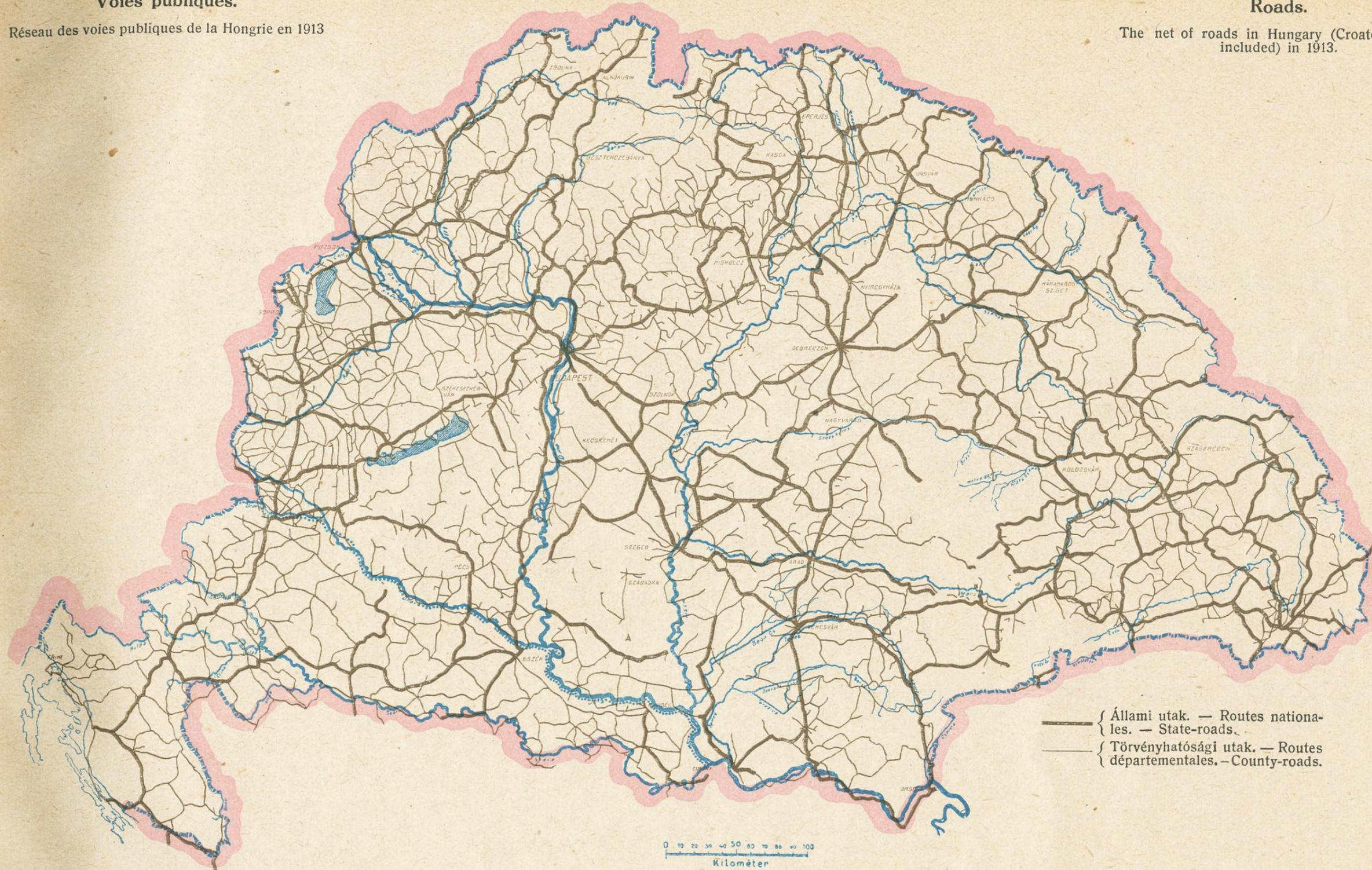
See also maps 3 and 5.

Voies publiques.

Réseau des voies publiques de la Hongrie en 1913

Roads.

The net of roads in Hungary (Croato-Slavonia included) in 1913.



———— { Állami utak. — Routes nationa-
 les. — State-roads.
 ———— { Törvényhatósági utak. — Routes
 départementales. — County-roads.

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100
Kilométer

Közutak.

A Magyar Birodalom közuti hálózata 1913-ban.

Vözes publikus.

Mappe des voies publiques de la Hongrie en 1913

Roads.

The net of roads in Hungary (Croato-Slavonia included) in 1913.



———— (Allami utak. — Routes nationales. — State-roads.
 ———— (Törvényhatósági utak. — Routes départementales. — County-roads.

0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100
Kilométer

———— } A békeszerződés megállapította országhatár.
 ———— } Frontière fixée par le Traité de Paix.
 ———— } The frontiers according to the Treaty of Peace.
 Közutak.

A Magyar Királyság közúti hálózata 1913-ban.

Postahivatalok.

A Magyar birodalomban 1913-ban 6610 postahivatal volt.

A postahivatalok száma a vasúti hálózat kiépítésével összefüggésben fejlődött. Az 1868—1880-ik években átlag még csak 1817 postahivatal volt.

A Magyar birodalomban 1913-ban 100 km²-re 2·0 és 100.000 lélekre 31 postahivatal jutott.

A levélpostai forgalomból egy lakosra átlag 49, a táviratforgalomból 1·2 és a kocsipostai forgalomból 1·9 drb-ot (8·8 kg) számíthatunk.

(A békeszerződés megállapította határvonalon belül marad 2.156 postahivatal.)

Bureaux de poste.

En 1913 on comptait 6610 bureaux de poste en Hongrie.

Le nombre des bureaux de poste augmenta en raison du développement du réseau des chemins de fer.

En 1868—1880 il n'y avait en moyenne que 1817 bureaux de poste. En 1913 il y avait 2 bureaux de poste par 100 km² et 31 par 100 mille âmes.

La moyenne du trafic postal par habitant est; 49 lettres, 1·2 télégrammes, 1·9 colis postaux (8·8 kg).

(En deçà des nouvelles frontières fixées par le traité de paix il reste 2.156 bureaux de poste.)

Post-offices.

In 1913 there were 6610 post-offices in Hungary (Croato-Slavonia included).

The number of post-offices increased together with the development of the railway-system. In the year 1868—1880 the post-offices numbered only 1817.

In 1913 there were 2 post-offices for every 100 sq. kilometres and 31 post-offices for every 100.000 souls.

On the average the number of letters per soul amounted to 49, the number of telegrams to 1·2 and the number of parcels to 1·9 (in a weight of 8·8 kilogrammes).

(Within the frontiers according to the Peace Treaty there would remain 2.156 post-offices.)

Bureaux de poste.

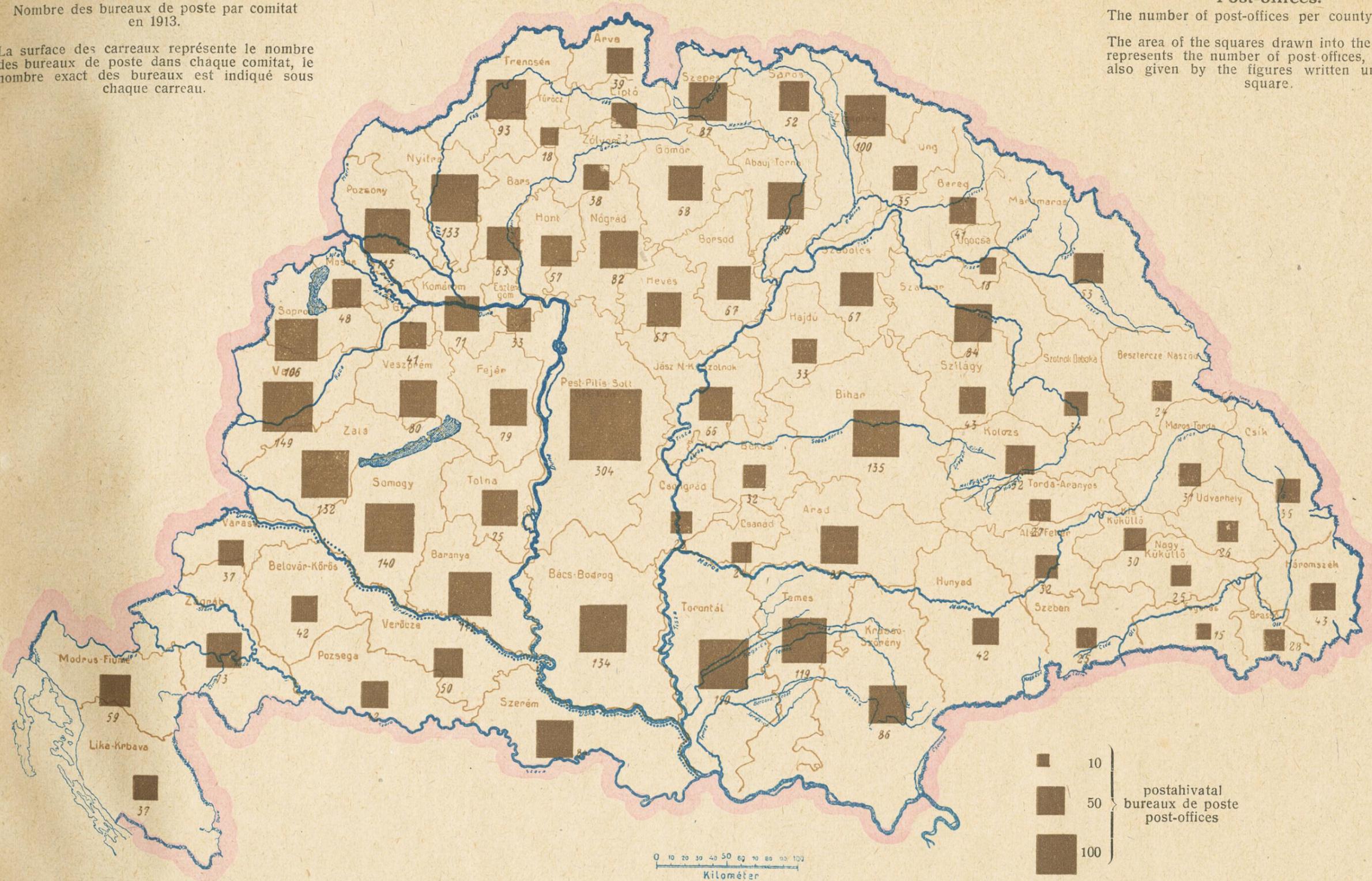
Nombre des bureaux de poste par comitat en 1913.

La surface des carreaux représente le nombre des bureaux de poste dans chaque comitat, le nombre exact des bureaux est indiqué sous chaque carreau.

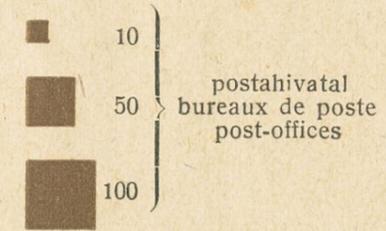
Post-offices.

The number of post-offices per county in 1913

The area of the squares drawn into the counties represents the number of post-offices, which is also given by the figures written under the square.



0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100
Kilométer



Postahivatalok.

A postahivatalok száma megyénként 1913-ban.

A megyékbe rajzolt négyzetek területe a postahivatalok számát szemlélteti, az alájuk írt számok pedig a postahivatalok pontos számát adják meg.

Bureaux de poste.

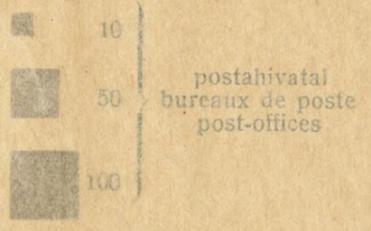
Nombre des bureaux de poste par comitat en 1913.

La surface des carrés représente le nombre des bureaux de poste dans chaque comitat, le nombre exact des bureaux est indiqué sous chaque carré.

Post-offices.

The number of post-offices per county in 1913.

The area of the squares drawn into the counties represents the number of post-offices, which is also given by the figures written under the square.



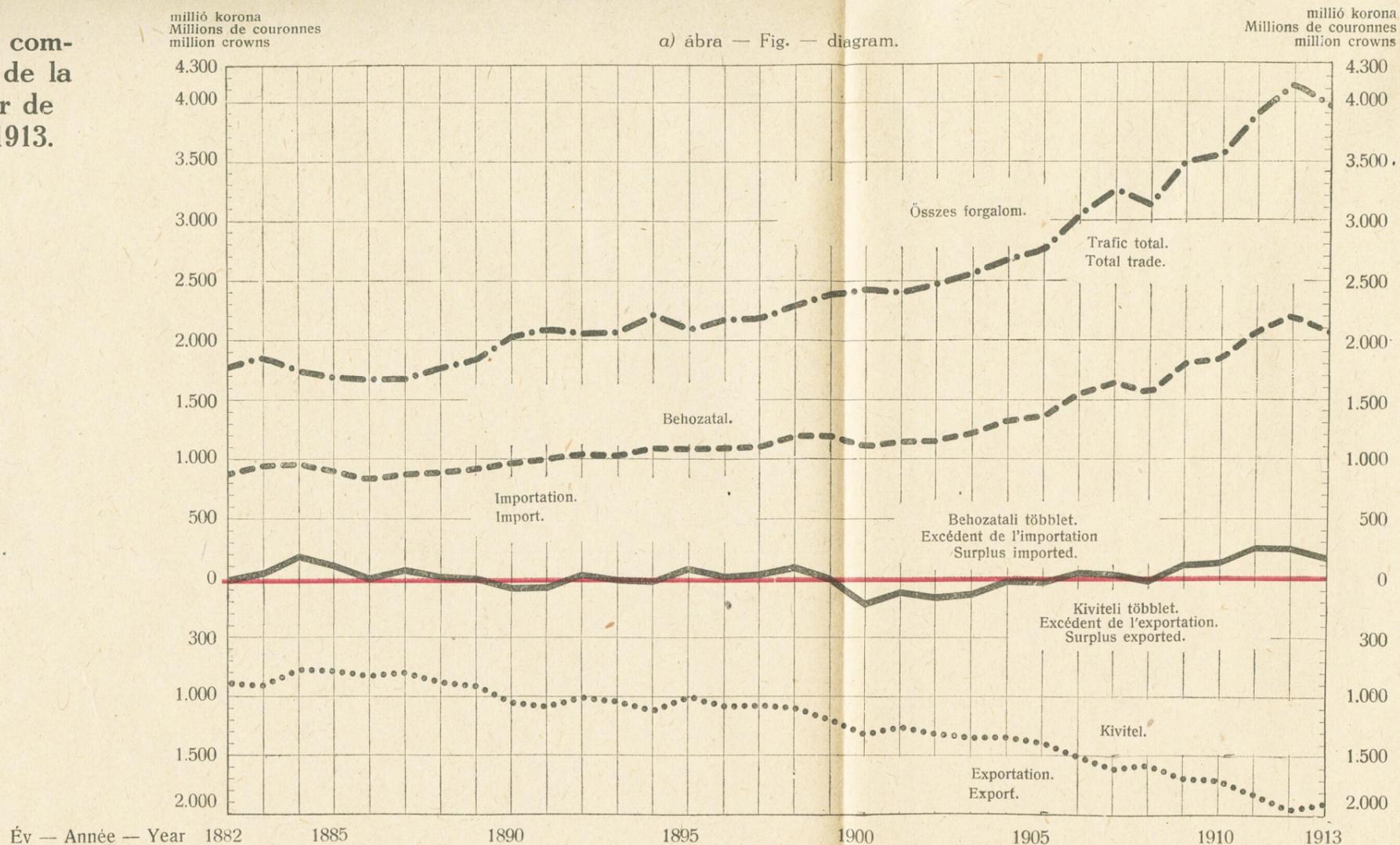
— A békeszerződés megállapította országhatár.
Frontière fixée par le Traité de Paix.
The frontiers according to the Treaty of Peace.

Postahivatalok
A megyékbe rajzolt négyzetek területe a postahivatalok számát szemlélteti, az alájuk írt számok pedig a postahivatalok pontos számát adják meg.

A Magyar birodalom külkereskedelmi forgalma évenként 1882-től 1913-ig.

Trafic annuel du commerce extérieur de la Hongrie à partir de 1882 jusqu'à 1913.

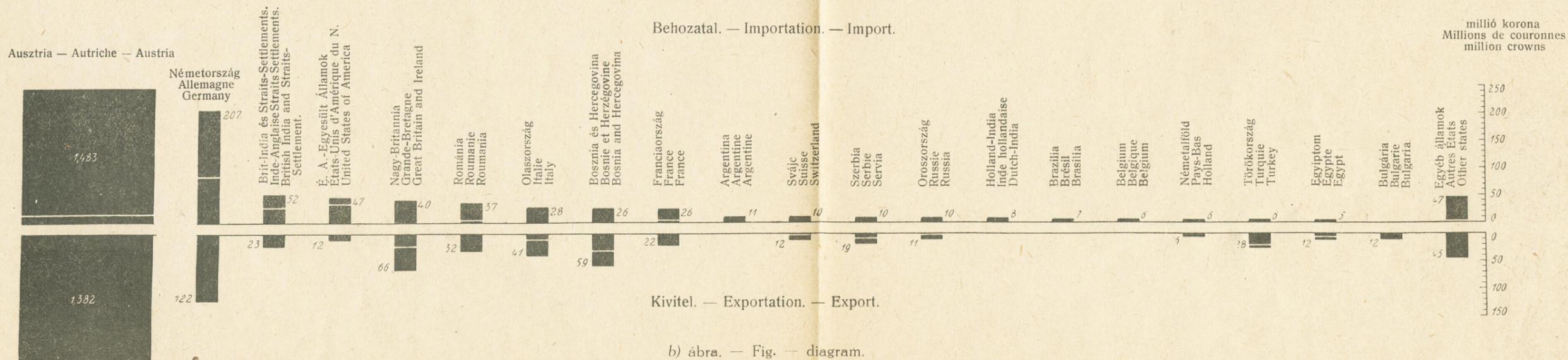
Hungary's (Croat-Slavonia included) yearly foreign-trade from 1882 till 1913.



A Magyar birodalom külkereskedelmi forgalma országok szerint 1913-ban.

Commerce extérieur de l'État Hongrois avec les différents États en 1913.

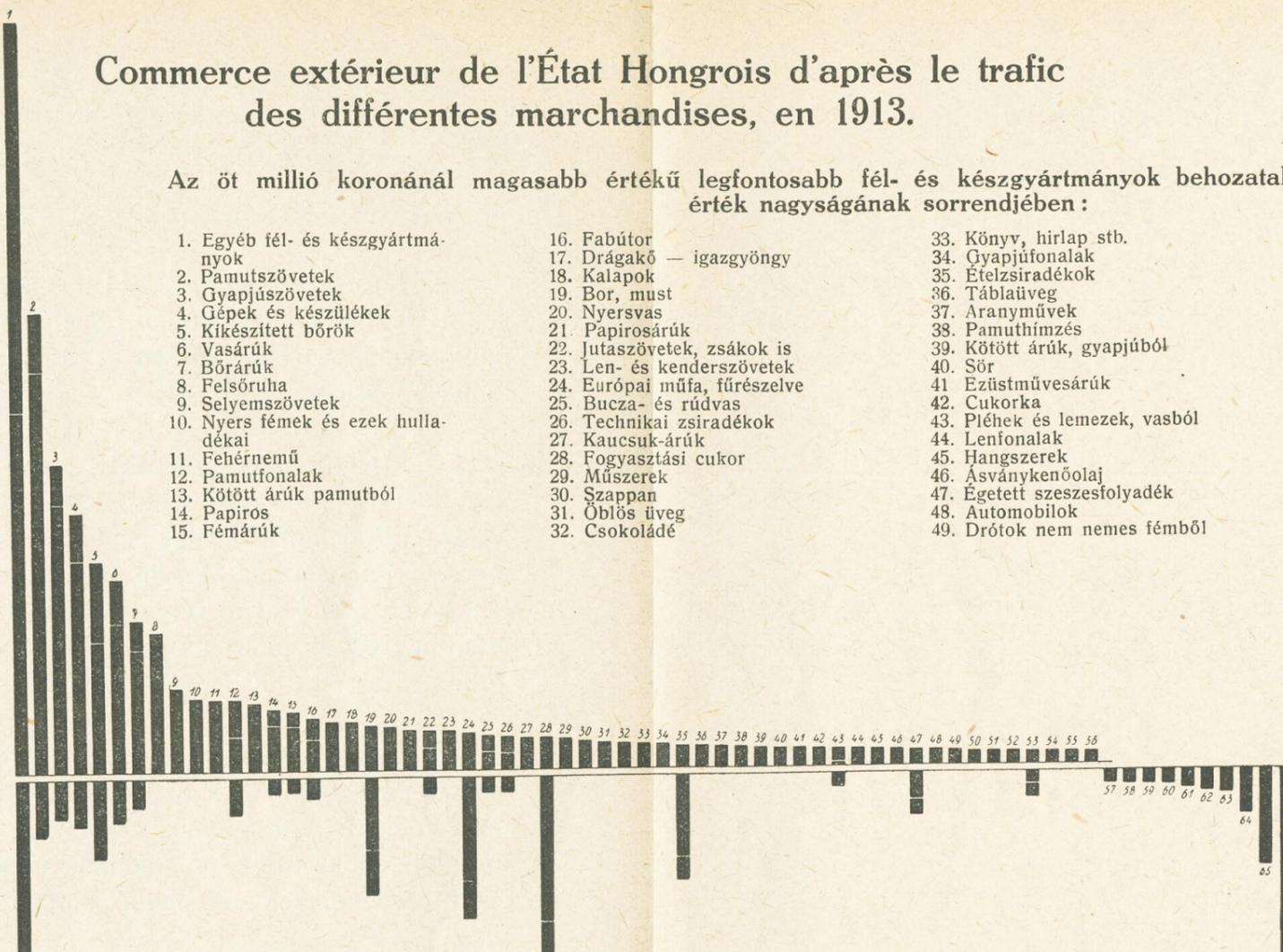
Hungary's (Croat-Slavonia included) trade with the different of reign states in 1913.



Commerce extérieur de l'État Hongrois d'après le trafic des différentes marchandises, en 1913.

Az öt millió koronánál magasabb értékű legfontosabb fél- és készgyártmányok behozatala és kivitele az 1913. évi érték nagyságának sorrendjében :

- | | | | |
|------------------------------------|------------------------------|-------------------------------|-----------------------------|
| 1. Egyéb fél- és készgyártmányok | 16. Fabútor | 33. Könyv, hirlap stb. | 50. Kikészített prémbőrök |
| 2. Pamutszövetek | 17. Drágakő — igazgyöngy | 34. Gyapjúfonalak | 51. Vízijárművek |
| 3. Gyapjúszővetek | 18. Kalapok | 35. Ételzsiradékok | 52. Porcellánárúk |
| 4. Gépek és készülékek | 19. Bor, must | 36. Táblaiüveg | 53. Európai műfa, bárdolva |
| 5. Kikészített bőrök | 20. Nyersvas | 37. Aranyművek | 54. Gyapjúszőnyeg |
| 6. Vasárúk | 21. Papirosárúk | 38. Pamuthímzés | 55. Pamutbársony |
| 7. Bőrárúk | 22. Jutaszövetek, zsákok is | 39. Kötött árúk, gyapjúból | 56. Ásványegőolaj |
| 8. Felsőruha | 23. Len- és kenderszővetek | 40. Sör | 57. Maláta |
| 9. Selyemszővetek | 24. Európai műfa, fűrészelve | 41. Ezüstművesárúk | 58. Szalámi |
| 10. Nyers fémek és ezek hulladékai | 25. Bucza- és rúdvas | 42. Cukorka | 59. Torpedók |
| 11. Fehérnemű | 26. Technikai zsiradékok | 43. Pléhek és lemezek, vasból | 60. Viaszosvászson |
| 12. Pamutfonalak | 27. Kaucsuk-árúk | 44. Lenfonalak | 61. Keményítő |
| 13. Kötött árúk pamutból | 28. Fogyasztási cukor | 45. Hangszerek | 62. Selyem és selyemfonalak |
| 14. Papiros | 29. Műszerek | 46. Ásványkenőolaj | 63. Papirosanyag |
| 15. Fémárúk | 30. Szappan | 47. Égetett szeszesfolyadék | 64. Rizs, hántolt |
| | 31. Öblös üveg | 48. Autóbilok | 65. Nyerscukor |
| | 32. Csokoládé | 49. Drótok nem nemes fémből | 66. Gabonaliszt |



Importation et exportation en 1913 des produits manufacturés achevés et à demi achevés, dont la valeur est supérieure à 5 millions de couronnes ; classement selon la grandeur de la valeur.

- | | | | |
|---|--------------------------------------|---|------------------------------|
| 1. Produits divers | 17. Pierreries, perles | 33. Livres, journaux, etc. | 50. Fourrures |
| 2. Tissus de coton | 18. Chapeaux | 34. Fil de laine | 51. Engins de navigation |
| 3. Tissus de laine | 19. Vin, moût | 35. Graisse comestible | 52. Porcelaine |
| 4. Machines et appareils | 20. Fer brut | 36. Verre pour vitres | 53. Bois de charpente taillé |
| 5. Peaux préparées | 21. Papeteries | 37. Pièces d'orfèvrerie | 54. Tapis de laine |
| 6. Articles de fer | 22. Tissus de jute, sacs | 38. Broderies de coton | 55. Velours de coton |
| 7. Objets en cuir | 23. Tissus de lin et de chanvre | 39. Tissus à mailles de laine | 56. Pétrole raffiné |
| 8. Vêtements | 24. Bois de charpente d'Europe, scié | 40. Bière | 57. Malt |
| 9. Soieries | 25. Fer en lingots et en barres | 41. Argentierie | 58. Saucissons d'Italie |
| 10. Métaux bruts et déchets métalliques | 26. Graisses industrielles | 42. Bonbons | 59. Torpilles |
| 11. Lingés | 27. Objets en caoutchouc | 43. Tôle | 60. Toile cirée |
| 12. Fil de coton | 28. Sucre raffiné | 44. Fil de lin | 61. Amidon |
| 13. Tissu à mailles de coton | 29. Instruments | 45. Instruments de musiques | 62. Soie et fil de soie |
| 14. Papier | 30. Savon | 46. Graisse minérale | 63. Pâte à papier |
| 15. Articles en métal | 31. Verre pour bouteilles | 47. Eau de vie | 64. Riz décortiqué |
| 16. Meubles en bois | 32. Chocolat | 48. Automobiles | 65. Sucre brut |
| | | 49. Fil métallique (métaux précieux exclus) | 66. Farine de blé |

Hungary's foreign trade in 1913 in the different goods.

Import and Export of the important half-finished and finished articles of greater value than 5 million crowns in a sequence according to the value in 1913.

- | | |
|--|---------------------------------|
| 1. Miscellaneous half-finished and finished articles | 33. Books, newspapers etc. |
| 2. Cotton textures | 34. Woollen threads |
| 3. Woollen textures | 35. Edible fats |
| 4. Machinery and instruments | 36. Sheet glass |
| 5. Leather | 37. Gold-jewellery |
| 6. Iron ware | 38. Cotton embroidery |
| 7. Leather goods | 39. Knitted woollen-goods |
| 8. Clothes | 40. Beer |
| 9. Silk textures | 41. Silversmith's ware |
| 10. Metals and metal waste | 42. Sweetmeats |
| 11. Linen goods | 43. Sheet iron |
| 12. Cotton thread | 44. Linen threads |
| 13. Knitted cotton goods | 45. Musical instruments |
| 14. Paper | 46. Mineral lubricants |
| 15. Metal goods | 47. Alcoholic liquors |
| 16. Wooden furniture | 48. Motor cars |
| 17. Precious stones, pearls | 49. Wire, of not precious metal |
| 18. Hats | 50. Pelts |
| 19. Wine, must | 51. Ships, boats |
| 20. Pig-iron | 52. China ware |
| 21. Stationery | 53. European timber, squared |
| 22. Jute textures, sacks | 54. Woollen carpets |
| 23. Linen and hempen goods | 55. Cotton velvet |
| 24. European timber, sawn | 56. Paraffin |
| 25. Ingots and iron bars | 57. Malt |
| 26. Fats for technical purposes | 58. Hard sausage |
| 27. India-rubber goods | 59. Torpedoes |
| 28. Refined sugar | 60. Oilcloth |
| 29. Instruments | 61. Starch |
| 30. Soap | 62. Silk and silken threads |
| 31. Hollow ware of glass | 63. Paper-pulp |
| 32. Chocolate | 64. Rice, peeled |
| | 65. Raw sugar |
| | 66. Cereal flour |

A behozatali hasábkba vont vízszintes fehér vonalak alatti rész a behozatali többletet, a kiviteli hasábkba vont vízszintes fehér vonalak fölötti rész pedig a kiviteli többletet tünteti föl.

La partie au-dessous du petit trait blanc horizontal représente l'excédent de l'importation dans les colonnes de l'importation ; dans les colonnes de l'exportation la partie au-dessus du petit trait blanc représente l'excédent d'exportation.

The parts below the white horizontal lines in import-columns represent the surplus imported ; the parts above the white horizontal lines in the export-columns represent the surplus exported.

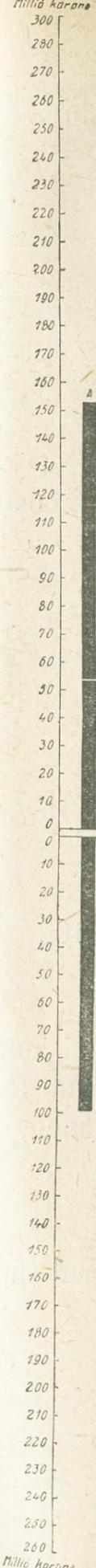
A Magyar birodalom külforgalma árúk szerint 1913-ban.

Az öt millió koronánál magasabb értékű legfontosabb nyersanyagok behozatala és kivitele az 1913. évi érték nagyságának sorrendjében.

Importation et exportation en 1913 des matières premières les plus importantes dont la valeur est supérieure à 5 millions de couronnes; classement selon la grandeur de la valeur.

Import and Export of the important raw-materials of greater value than 5 million crowns in sequence according to the value in 1913.

Behozatal — Importation — Import
 Kivitel — Exportation — Export



- | | | |
|---------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| A Egyéb nyersanyag | A Matières premières diverses | A Miscellaneous raw-materials |
| B Kőszén | B Houille | B Coal |
| C Gabona | C Céréales | C Cereals |
| D Nyers bőrok | D Peaux | D Raw hides |
| E Ásványolaj, nyers | E Huile minérale brute | E Crude-oil |
| F Rizs, hántolatlan | F Riz non décortiqué | F Rice, unpeeled |
| G Pamut, nyers | G Coton brut | G Cotton, raw |
| H Kávé, nyers | H Café | H Coffee, raw |
| I Koks | I Coke | I Coce |
| K Nyers dohány | K Tabac cru | K Tobacco, raw |
| L Juta | L Jute | L Jute |
| M Gyapjú | M Laine | M Wool |
| N Foszfát föld | N Phosphate | N Phosphates |
| O Friss hús | O Viande fraîche | O Meat, fresh |
| P Friss gyümölcs | P Fruits frais | P Fruit, fresh |

- | | | |
|--------------------------|------------------------------------|-------------------------------|
| R Európai műfa, nyers | R Bois de charpente d'Europe, brut | R European timber, unfinished |
| S Narancs, érett | S Oranges mûres | S Orange, ripe |
| T Nyers kaucsuk | T Caoutchouc brut | T India rubber |
| U Szarvasmarha | U Gros bétail | U Cattle |
| V Barnaszén | V Houille brune | V Bituminous coal |
| a Magnesit | a Magnésite | a Magnesite |
| b Faszén | b Charbon de bois | b Charcoal |
| c Széna | c Foin | c Hay |
| d Friss főzelék | d Légumes frais | d Fresh vegetable |
| e Ásványvíz | e Eau minérale | e Mineral water |
| f Komló | f Houblon | f Hop |
| g Cukorrépa | g Betteraves | g Sugar-beet |
| h Burgonya | h Pommes de terre | h Potato |
| i Lóhere- és lucerna mag | i Graines de trèfle et de luzerne | i Clover- and lucerne seeds |
| k Vasérc | k Minerais de fer | k Iron-ore |
| l Toll | l Plumes | l Feather |
| m Tej | m Lait | m Milk |
| n Kender | n Chanvre | n Hemp |
| o Bab, száraz | o Haricots secs | o Beans, dried |
| p Ló | p Chevaux | p Horses |
| r Szárnyas | r Volaille | r Poultry |
| s Tojás | s Oeufs | s Eggs |
| t Sertés | t Porcs | t Swine |