

Paul Engelbert

Gazdasági vasutak

**Die Feldbahnen
der ungarischen Staatsbahnen**

Alle Rechte der Verbreitung, auch durch Film,
Nachdruck, Kopie oder Datenverarbeitungsanlagen
aller Art, sind verboten.

Copyright © 2026 Paul Engelbert

2.Edition
Version v6.3a

Verlag: bookmundo.com

Gedruckt in der EU (Niederlande)



G.V.

5727

BALATONFENYVES



Oben: Der Wirtschaftsbahn-Bahnhof Balatonfenyves GV am 20. Juli 1994. Die Abkürzung GV war jahrzehntelang ein Begriff bei den ungarischen Staatsbahnen. Foto Paul Engelbert.

Titelbild: GV 3756 in der Ausweiche IV-es kitérő, 7 km nördlich von Kápolnások, 7 km nördlich von Kápolnások. Die Ausweichstellen zwischen den eigentlichen Bahnhöfen und Gleisdreiecken waren nummeriert. Die Aufnahme entstand am 16. Juni 1966 und zeigt die C50 noch in ihrer ursprünglichen schwarzen Farbgebung. Sammlung Paul Engelbert.

Vorherige Seite: Wirtschaftsbahnatmosphäre in Balatonfenyves am 26. Februar 2002. Foto Paul Engelbert.

Vorwort

Seit Anfang der 1990er Jahre interessiere ich mich für die Geschichte der ungarischen Schmalspurbahnen und war aus diesem Grund auch viel in Ungarn unterwegs. Damals arbeitete ich auch an Büchern über die Waldbahnen und später über die schmalspurigen Lokalbahnen. Aus der Literatur ging bald hervor, dass es auch noch Wirtschaftsbahnen gegeben hatte. Es waren staatliche Feldbahnen mit öffentlichem Verkehr, auf Ungarisch „gazdasági vasút“ (kurz GV). Erst 1994, als das Verkehrsmuseum in Budapest mir eine Bestandsaufnahme aller ungarischen Schmalspurbahnen aus 1960 schickte, wurde mir klar, wie wichtig diese „Spielart“ der Eisenbahn in Ungarn wirklich war. Mehr als die Hälfte dieser Liste bestand aus Wirtschaftsbahnen. 43 Betriebe mit über 1200 km Streckenlänge (siehe Seite 41).

Wie konnte es sein, dass darüber kaum etwas bekannt war? Schon bald stellte sich heraus, dass die meisten GV-Bahnen nur einige Jahrzehnte bestanden hatten und relativ früh eingestellt worden waren. Die vorhandenen Informationen waren fragmentarisch und reichten lediglich für ein allgemeines Kapitel in meinem Buch über die schmalspurigen Lokalbahnen Ungarns (Stenvalls, 2007). Das Thema faszinierte mich jedoch weiterhin, vielleicht eben weil ihre Geschichte so geheimnisvoll ist. Mit der Zeit konnte ich nach und nach viele Informationslücken aufklären. So entstand das vorliegende Buch über die Geschichte der ungarischen Wirtschaftsbahnen.

Kapitel 1 ist eine kurze Einführung in die Geschichte der Volksrepublik Ungarn (1945–1989). Das Wiederaufbauprogramm im Zeitraum 1945–1960 ist in Kapitel 2 bis 4 beschrieben. Kapitel 5 geht auf 43 Strecken ein, die 1960 unter Verwaltung der MÁV GV gestellt wurden. Alle 43 werden einzeln vorgestellt in den Kapiteln 6 bis 10.

Für das Zustandekommen dieses Buches waren die Veröffentlichungen des ungarischen Vereins von Kleinbahnfreunden KBK (kisvasut.hu) und die frei zugänglichen Daten vieler ungarischer Archiven (über Hungaricana.hu / Arcadum.hu) sowie der MTVA (mtva.hu) und das Archiv mit historischen ungarischen Luftbildern (fentrol.hu) unentbehrlich. Ich habe für die historischen Angaben so viel möglich die Primärquellen angegeben (z.B. Zeitungsartikel, amtliche Unterlagen).

Für diese Veröffentlichung habe ich mit Absicht versucht, Bilder zu ermitteln, die möglichst noch nicht im Internet zu finden waren. Mein besonderer Dank geht daher an die nachfolgenden Herren, die so freundlich waren, mir historische Daten, Reiseerfahrungen und historisch wertvolle Bilder zur Verfügung zu stellen. In alphabetischer Reihenfolge sind es: Imre Balogh, Jörg Körner, Alfred Luft, Josef Pospichal, Maurits van Witsen und Karl Wolf. Leider konnte nicht von allen historischen Bildern der Fotograf ermittelt werden.

Paul Engelbert. Leiden, 31. Januar 2026.

Inhalt

1	Einführung.....	8
2	Wiederaufbau der Wirtschaftsbahnen 1945–1949	11
3	Der erste Fünfjahresplan 1950–1954	20
4	Die Übergangsphase 1955–1960.....	35
5	Die MÁV GV-Ära.....	43
6	Wiederaufgebaute Landwirtschaftsbahnen mit Personenverkehr	58
6.1	GV Gyula	59
6.2	GV Kapuvár (Netz Hanság)	63
6.3	GV Dombóvár und Csomaszabadi	74
6.4	GV Mezöhegyes und Dombiratos	80
6.5	GV Szegvár	90
6.6	GV Lepsény und Szabadbattyán	92
6.7	GV Irgszemcse	97
6.8	GV Szigetvár	98
6.9	GV Bácsalmás	101
6.10	GV Mohács	102
6.11	GV Tarnaszentmiklós.....	104
6.12	GV Koroncó	106
6.13	GV Taktaharkány	108
7	Neue Wirtschaftsbahnen.....	112
7.1	GV Kisújszállás.....	113
7.2	GV Szeghalom	117
7.3	GV Fegyvernek	119
7.4	GV Villány	123
7.5	GV Balatonfenyves	125
7.6	GV Jánkmajtis	145
8	Werksbahnen von Zuckerfabriken	150
8.1	GV Ercsi	152
8.2	GV Szerencs	157
8.3	GV Sarkad	162
8.4	GV Kaposvár	164
8.5	GV Ács	165
9	Bergwerksbahnen der MÁV GV	167
9.1	GV Szob	167
9.2	GV Úrkút.....	174
9.3	GV Páztó.....	176
9.4	GV Hird.....	177
9.5	GV Pusztavám.....	183

9.6	GV Oroszlány	183
9.7	GV Sárszentmihály	187
9.8	GV Várpalota	189
9.9	GV Eger-Szarvaskő.....	190
9.10	GV Selyp	191
10	Weitere Bahnen der MÁV GV	193
10.1	GV Mezőlak	193
10.2	GV Öttevény und Lébény	193
10.3	GV Meggyespele.....	195
10.4	GV Csanádpalota.....	195
10.5	GV Tápiógyörgye.....	196
10.6	GV Tápiószele.....	196
10.7	GV Nagyvenyim (Sztálinváros)	197
10.8	GV Aszód.....	198
10.9	GV Újszentmargita.....	199
11	GV-Reparaturwerkstatt Dombóvár	200
12	GV-Dampflokomotiven.....	202
13	Mk48-Dieselloks auf GV-Bahnen.....	208
14	GV-Personenverkehrstrecken.....	209
15	GV-Neubaustrecken für die MÁV	212
	Zusammenfassung.....	213
	Magyar összefoglaló	215
	English summary.....	217
	Quellenverzeichnis.....	219
	Abkürzungen	223

1 Einführung

Die in diesem Werk vorgestellten Wirtschaftsbahnen sind schwere Feldbahnen, auf denen ein beschränkt öffentlicher Personen- und Güterverkehr abgewickelt wurde. Einige entwickelten sich zu vereinfachten Lokalbahnen. Nur in Ungarn betrieb die Staatsbahn so viele öffentliche Feldbahnen. Sie sind ein Produkt der stalinistischen Zeit (1947–1955) und spielten bis in die 1970er Jahre eine wesentliche Rolle im Verkehrswesen der damaligen Volksrepublik Ungarn. Wirtschaftsbahnen und Kommunismus sind also sehr eng miteinander verbunden. Deswegen richten wir uns zunächst auf die sowjetische Unterwerfung Ungarns ab 1944.

In einem Versuch, die nach dem Ersten Weltkrieg beim Vertrag von Trianon verloren gegangenen Gebietsteile zurückzugewinnen, verbündete Ungarn sich im Zweiten Weltkrieg mit Hitler-Deutschland. Das heutige Staatsgebiet blieb vorerst weitgehend von Kampfhandlungen verschont. Auch als im Jahr 1944 Deutschland Ungarn besetzte, blieb es relativ ruhig. Ungarn endete erst als Kampfgebiet, als im Oktober 1944 die Rote Armee in Richtung Westen aufrückte. Die Deutschen hielten einige Monate stand und durch die heftigen Kämpfe wurde das ganze Land zerstört. Während ihres Rückzuges setzten die Deutschen die Politik der verbrannten Erde ein. Brücken wurden gesprengt, Fahrzeuge in Richtung Westen abgeführt, Fabriken zerstört usw. In etwa die Hälfte der Eisenbahnfahrzeuge war entweder unbrauchbar oder verschwunden. Dies betrifft auch die vielen landwirtschaftlichen Feldbahnen, die man später in staatliche Wirtschaftsbahnen umwandeln sollte.

Am 4. April 1945 hatte die Sowjetunion das ganze Land besetzt und beendete in Ungarn den Zweiten Weltkrieg. Damit begann auch die Erweiterung des sowjetischen Einflussbereiches. Ungarn geriet vorerst unter Aufsicht der Sowjetunion, Amerikaner und Briten. Bei den Parlamentswahlen vom November 1945 gewann die Partei der kleinen Landarbeiter die absolute Mehrheit. Sie wurde jedoch von der Sowjetunion gezwungen, eine Regierung zu bilden mit der viel kleineren Kommunistischen Partei.

Am 10. Februar 1947 wurden mit dem Friedensvertrag von Paris die Grenzen von 1938 wiederhergestellt. Ungarn erhielt seine Souveränität zurück; allerdings nur auf dem Papier. Denn die Rote Armee behielt ihre Präsenz bei und die Sowjetunion installierte nach den Wahlen vom August 1947 eine stalinistische Marionettenregierung. So entstand die Volksrepublik Ungarn. Das neue Regime hatte die Sowjetunion als einziges Vorbild. 1949 wurde Ungarn in einen Einparteienstaat umgewandelt.

Die Sowjetisierung wurde begründet als Alternative zur bisher autoritären Staatsform und insbesondere zum halbfeudalen System, das in Ungarn als letztem Land in Europa noch überlebt hatte. Adelige Großgrundbesitzer (Grafen, Herzoge usw.) hatten große Teile des Landes in ihren Händen. Die landwirtschaftliche Arbeit wurde von Bauern geleistet, die auf dem Grundbesitz der adeligen Familien wohnten. Sie wurden in vielen Fällen ausgebeutet. Im Gegensatz dazu gab es auch abgelegene Einzelgehöfte, deren Bewohner auf ihrem kleinen Privatgrundstück Landwirtschaft betrieben. In beiden Fälle lebten die Arbeiter in Armut.



Die GV382,070 erhielt einen roten Stern auf ihrer Rauchkasttür. Foto 1952 auf der GV Oroszlány. Quelle Fortepan/ Közlekedési múzeum.

Die von den Stalinisten angestrebte Verstaatlichung der landwirtschaftlichen Betriebe sollte zu einer höheren Produktivität und besseren Bedingungen für die ländliche Bevölkerung führen. Unter anderem deswegen empfanden sie vorerst nicht allzu viel Widerstand gegen ihre Pläne. Aber man sollte nicht vergessen, dass mit der Reform auch eine politische Säuberung durchgeführt wurde, die jeglichen Widerstand unterdrückte. Leider kopierte Ungarn auch in diesem Sinne die Sowjetunion.

Die Stalinisten führten eingreifende Strukturänderungen durch – in der Staatsverwaltung, der Armee, im Wirtschaftssystem, in der Justiz, bei den Medien und im Schulwesen. 1945 wurden Großgrundbesitzer von ihren Grundstücken vertrieben. Am 20. November 1947 stimmte die Nationalversammlung für die Verstaatlichung des Bankwesens, wodurch auch viele große Aktiengesellschaften wie Zuckerfabriken, in Staatseigentum gerieten.¹

¹ Makói Népujság, 2. Dezember 1947.

Nach sowjetischem Vorbild wurde eine Planwirtschaft eingeführt. Zentral wurden für jeden Betrieb detaillierte Produktionsquoten festgelegt, Arbeitskräfte zugewiesen, Transportkapazität geplant, Preise festgestellt usw. Dafür wurden Drei- oder Fünfjahrespläne aufgestellt. Diese bestimmten auch die Entwicklung und Verwaltungsstruktur der in diesem Werk vorgestellten staatlichen Wirtschaftsbahnen.

Der erste Dreijahresplan 1947–1949 war der Wiederaufbauplan. Er hatte als Ziel, das Vorkriegsproduktionsniveau wieder zu erreichen. Tatsächlich war 1950 das Nationaleinkommen 40% höher als im letzten Vorkriegsjahr 1938.² Ein politischer Schwerpunkt war die Verbesserung der Position der vielen armen Landarbeiter. Es wurde viel investiert in Dorfschulen und die verkehrsmäßige Erschließung der Dörfer auf dem Lande.³

Der erste Fünfjahresplan 1950–1954 war sehr ambitioniert in seinen Zielen. Laut der stalinistischen Planer sollte das bisher überwiegend landwirtschaftliche Land in raschem Tempo industrialisiert werden, nach sowjetischem Vorbild. Das heißt Kohle und Stahlwerke statt Landwirtschaft. Die neue Schwerindustrie sollte Arbeitsplätze schaffen. Auch wurde nach sowjetischem Vorbild eine weitgehende Kollektivierung der Landwirtschaft durchgeführt. Insbesondere diese Maßnahme stieß auf viel Widerstand und war ziemlich katastrophal. Das Ergebnis war ein Rückgang der Lebensmittelproduktion und das Auftreten von Hungersnöten.

Nach dem Tod Stalins 1953 nahm die Unterdrückung ein wenig ab, aber der Unfriede blieb. Dass es auch wirtschaftliche Probleme gab, wurde klar, als der zweite Fünfjahresplan nicht wie geplant 1955 zur Ausführung gebracht wurde.

Dann kam 1956 der Volksaufstand. Es war ein Protest der Ungarn gegen Unterdrückung und Sowjetisierung. Bekanntlich wurde der Aufstand von der Roten Armee gewalttätig niedergeschlagen. Obwohl „Moskau“ in Budapest an der Macht blieb, wurde nach einiger Zeit der Griff der Stalinisten langsam aber sicher etwas lockerer und die politische Situation stabiler. So lief die Planung der Wirtschaft wieder in Planungsphasen ab. Dem zweiten Dreijahresplan 1958–1960 folgte der zweite (wirklich ausgeführte) Fünfjahresplan 1961–1965. Danach folgten stets neue Fünfjahrespläne.

Insbesondere während des dritten Fünfjahresplans 1966–1970 gab es mehr Raum für Privatbesitz und kleine Privatbetriebe. Die Volkswirtschaft wurde fortan nur noch auf Hauptlinien geplant.⁴ Diese Staatsform wurde bekannt unter „Gulaschkommunismus“. Sie führte dazu, dass Ungarn in den 1980er Jahren ein relativ freies und gut ernährtes Land hinter dem Eisernen Vorhang geworden war. Ganz anders also als das stalinistische Land aus den 1950ern. Durch die Strukturänderungen war der Bedarf für die in diesem Werk vorgestellten staatlichen Wirtschaftsbahnen größtenteils verschwunden.

² Ungarn 67, Beilage V.

³ A jó közlekedés közelebb hozza a falut a városhoz, S.51.; Szabad Nép, 22. Dezember 1946.

⁴ Ungarn 67, Beilage V.

2 Wiederaufbau der Wirtschaftsbahnen 1945–1949

Der Begriff Wirtschaftsbahn – *gazdasági vasút* auf Ungarisch – entstand schon Ende des 19. Jahrhunderts. In der k.u.k.-Zeit bildeten die Wirtschaftsbahnen eine Sonderkategorie, eingestuft unter schmalspurigen Lokalbahnen.

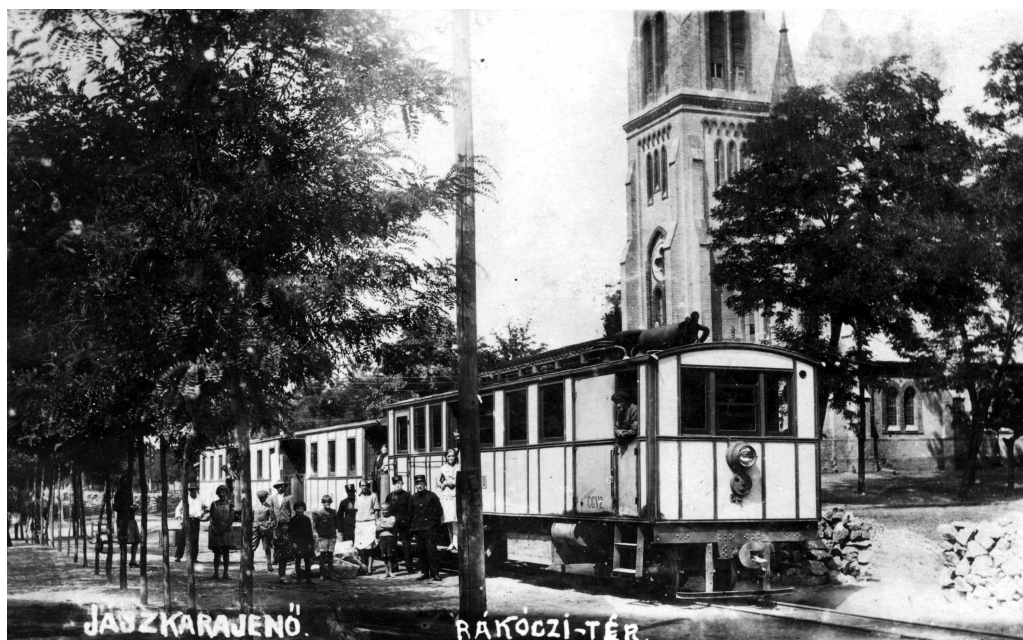
Sie wurden aus der Not geboren. Wäre das Land nicht so arm gewesen und hätte es über ein besser ausgebautes Straßennetz verfügt, dann hätte es sie vielleicht kaum gegeben. Weil es in der Tiefebene kaum Vorkommen von Steinen gibt, die man für Straßenpflaster verwenden kann, waren die Straßen auf dem Lande unbefestigt. Besonders während der herbstlichen Ernte waren Straßen oft tagelang unbefahrbar. Der Sandboden konnte jedoch Wirtschaftsbahnen problemlos tragen. Sie hatten eine leichte Ausführung (Schmalspur, geringere Achslasten, niedrige Geschwindigkeiten), vereinfachte Sicherungs- und Betriebsverfahren sowie minimalistische Lade- und Stationsanlagen. So entstanden bis 1940 im ganzen Land private, hauptsächlich landwirtschaftliche Feldbahnstrecken mit einer Gesamtlänge von rund 2200 km.⁵

Das Spektrum der Wirtschaftsbahnen war breit. Es gab alles von animalisch betriebene Feldbahnen bis zu kaum von Lokalbahnen zu unterscheidenden beschränkt öffentlichen Netzen. Bekannte Beispiele der letzten „lokalbahnähnlichen“ beschränkt öffentlichen Wirtschaftsbahnen sind die Erste Alföldi Wirtschaftsbahn (AEGV), die Bodrogsfelder Wirtschaftsbahn (BkGV) und die Kecskeméti Wirtschaftsbahn (KGV). Sie waren öffentlich zugänglich, jedoch mit reduziertem Verpflichtungsumfang gegenüber den regulären Lokalbahnen der MÁV.

Bei Wirtschaftsbahnen dominierte der Güterverkehr, insbesondere in landwirtschaftlichen, forstwirtschaftlichen und regional-industriellen Branchen. Personenverkehr, wenn überhaupt angeboten, wurde meist lokal oder bedarfsorientiert geführt. Einheitliche Kursbuchfahrpläne waren nicht vorgeschrieben, und eigene Tarife konnten direkt zwischen Verloader und Betreiber vereinbart werden. Dies war ein entscheidender Vorteil für Kampagnenverkehr während der Ernte.

Nach Kriegsende konnten nur rund 300 km Wirtschaftsbahnen rasch wieder in Betrieb genommen werden. Dies betraf vor allem einfache Pferdebahnen sowie mit Dampftraktion betriebene Feldbahnen, von den damals noch privaten Zuckerfabriken (siehe Kapitel 8), die ihre Netze für die Rübenkampagne vom Herbst 1945 rasch repariert hatten. Dieser Wiederaufbau wurde vor allem mit Privatkapital bzw. durch das Bankwesen finanziert.

⁵ A jó közlekedés közelebb hozza a falut a városhoz, S.51.



Der Begriff Wirtschaftsbahn hatte vor dem Zweiten Weltkrieg eine etwas andere Bedeutung als während der stalinistischen Zeit. Eine Wirtschaftsbahn aus der Vorkriegszeit war die Ceglédér Wirtschaftsbahn (Ceglédkönyéki Gazdasági Vasút). Die Benzintriebwagen vermitteln dem Betrieb schon einen lokalbahnähnlichen Charakter. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Bahn aufgewertet zu einer MÁV-Kleinbahn. Sammlung Paul Engelbert.

Die lokalbahnähnlichen, bisher private und städtische Wirtschaftsbahnen wurden nach dem Zweiten Weltkrieg zu MÁV-Nebenbahnen – also zu „Kleinbahnen“ – aufgewertet. Die entstandene Lücke „unter den Lokalbahnen“ wurde danach quasi aufgefüllt durch Feldbahnen, die man für den beschränkt öffentlichen Personen- und den Güternahverkehr adaptierte. Man betrachtete sie fortan als staatliche Wirtschaftsbahnen. Sie waren jedoch einfacher ausgerüstet als die meisten beschränkt öffentlichen Wirtschaftsbahnen aus der Vorkriegszeit. Genau diese neuen, einfachen Bahnen sind das Thema dieser Veröffentlichung.

Die Errichtung der GVI 1947

Durch den Zweiten Weltkrieg war ein Großteil der landwirtschaftlichen Feldbahnen war beschädigt oder vollständig demontiert und konnte vorerst nicht in Betrieb genommen werden. Auch spielte eine Rolle, dass die Großgrundbesitzer, also die früheren Eigentümer und Betreiber der Feldbahnen, von ihrem Land vertrieben worden waren. Es war unklar, wer für die hinterlassenen Feldbahnen verantwortlich war, und wer den Wiederaufbau finanzieren sollte.

Im Sommer 1947, also erst zwei Jahre nach Kriegsende in Ungarn, wurde der Wiederaufbau des Feldbahnwesens in der Form beschränkt öffentlicher Wirtschaftsbahnen in Angriff genommen. Der Wiederaufbau geschah im Rahmen des Dreijahresplans der ungarischen Volkswirtschaft (1947–1949). Verantwortlich für das Wiederaufbauprogramm war die

Direktion für Wirtschaftsbahnen (*Gazdasági Vasutak Igazgatósága*; kurz GVI). Diese Projektorganisation ist am 1. August 1947 durch das Landwirtschaftsministerium und das Verkehrsministerium gegründet worden.⁶

Nicht alle früheren Landwirtschaftsbahnen sollten wiederaufgebaut werden. Die politische und wirtschaftliche Lage hatte sich mittlerweile eben stark geändert. Neben den verstaatlichten Gutshöfen der früheren Großgrundbesitzer sollten auch neue Staatsbetriebe sowie bisher nicht erschlossene Einzelgehöfte und Dörfer auf dem Lande von den Wirtschaftsbahnen profitieren.

Der Wiederaufbau wurde zwar zentral koordiniert und finanziert, aber es kam letztendlich doch auf lokale Initiative an. Durch die Kollektivierung der Landwirtschaft und Zuckerindustrie übernahmen Bauern und Fabrikarbeiter „ihre“ Betriebe mitsamt ihren Feldbahnsystemen. Die neu entstandenen lokalen Arbeiterkommissionen waren anfangs noch sehr engagiert und arbeiteten eine Vielfalt von Verbesserungsplänen aus, darunter Dutzende Projekte für den Wiederaufbau zerstörter Bahnen (siehe Kapitel 5, 7 und 9) und sogar für Neubaustrecken (siehe Kapitel 6).

Eine Arbeiterkommission musste solche Pläne „zum Ministerium“ – also zur GVI – schicken, mit dem Ersuchen um Einstimmung und Finanzierung. Die GVI hat wohl Dutzende, vielleicht sogar Hunderte Wiederaufbau- und Neubaupläne erhalten. Manchmal wurde der Wiederaufbau gestattet, oft in angepasster Form und/oder unter der Bedingung, dass z.B. eine Spurweite von 760 mm zur Anwendung käme. Die GVI hat auch viele Projekte abgelehnt wegen Zweifeln an der Notwendigkeit einer Bahn, fehlender Begründung der Pläne oder einfach wegen Geldmangels.

Im Dreijahresplan 1947–1949 war die Wiederinbetriebnahme von 1105 km beschränkt öffentlicher Wirtschaftsbahnen vorgesehen. Also in etwa nur die Hälfte der Feldbahnen aus der Vorkriegszeit. Hauptsächlich betraf es einfache Pferdebahnen (650 km). Die restlichen 455 km waren motor- und dampfbetriebene Landwirtschaftsbahnen. Zusätzlich sollten noch 1300 km Neubaustrecken entstehen, teilweise unter Verwendung von Streckenabschnitten aufgelassener Landwirtschaftsbahnen aus der Vorkriegszeit.⁷ Das ganze Netz würde so eine Länge von rund 2400 km erreichen. Für das Programm war ein Investitionsbudget von 12 Millionen Forint für 1947 reserviert, 16 Millionen für 1948 und 26 Millionen für 1949.⁸

Man sollte diese Zahlen mit Vorsicht betrachten, denn für die Staatspropaganda war natürlich eine möglichst große Streckenlänge gewünscht. Denn je mehr Kilometer, desto größer der Erfolg des Sozialismus, so war damals die Stimmung. Außerdem wurden im Laufe der Zeit stets andere Zahlen genannt. So war in der Presse auch die Rede von 2750 km, einschließlich 250 km Neubaustrecken.⁹

⁶ Kisvasutak Magyarországon, S.9; KBK füzetek XII, S.4.

⁷ A jó közlekedés közelebb hozza a falut a városhoz, S.51.

⁸ Közuti és vízi közlekedés, 1948, Teil 8.

⁹ Friss Ujság, 8. August 1947.



Mit den verstaatlichten Feldbahnen übernahm die GVI auch viele schwache Motorlokomotiven, wie GV 1428 für 600 mm Spurweite. O&K lieferte diesen Werkstyp MD-2 seit 1935 an verschiedenen Werks- und Feldbahnen. Das Führerhaus wurde erst später angebaut. Szigetvár, 22. Juni 1962. Foto Harald Navé.

So viele „richtige“ GV-Strecken hatte es in Wirklichkeit nie gegeben. Der Begriff Wirtschaftsbahn, *gazdasági vasút*, hatte sich damals außerdem noch nicht ganz herauskristallisiert, denn die Verstaatlichung der städtischen und bisher privaten Wirtschaftsbahnen und ihre Integration in das MÁV-Netz waren noch im Gange. Darum fiel der Wiederaufbau und Neubau von (späteren) MÁV-Kleinbahnen auch unter das Wiederaufbauprogramm der GVI. Dieser Umstand sorgt für mehr Unklarheit über die wirkliche Länge der wiederaufgebauten Wirtschaftsbahnen.

Die früheren Feldbahnen wiesen unterschiedliche Spurweiten auf. Beim Wiederaufbau wählte man konsequent eine Spurweite von 760 mm, was die freizügige Verwendung von Rollmaterial ermöglichte. Einige Feldbahnen wurden ohne Weiteres wieder in Betrieb genommen und behielten so manchmal ihre abweichende Spurweite von 600 mm.

Im August 1947 wurde an 149 km Klein- und Wirtschaftsbahnen gearbeitet.¹⁰ Inbegriffen waren 75 km Neubaustrecken für die Kleinbahnen von Kecskemét und Békéscsaba: Fehértó – Kiskörös (46 km), Tótkomlós – Békéssámson (11 km), die Strecke nach Pustaföldvár (6 km) und Ludad – Vizesfás (12 km; Verbindung zur GV Sarkad).

¹⁰ Friss Ujság, 8. August 1947.

Nur bei drei „richtigen“ GV-Netzen wurde der Wiederaufbau in Angriff genommen:

- Csomaszabadi – Somogyszil (24 km)
- Dombóvár – Alsopeterdi (30 km)
- Szeghalom – Töviskes (20 km).

Man schaffte es bei weitem nicht, die Strecken noch im selben Jahr zu eröffnen. Somit betrug die Streckenlänge der Wirtschaftsbahnen Ende 1947 wahrscheinlich immer noch rund 302 km.¹¹ Dies betraf vor allem Rübenbahnen.

Das Jahr 1948

Der Bau von „richtigen“ Wirtschaftsbahnen geriet 1948 in eine Beschleunigung. Weil die GVI erst im August 1947 mit dem Wiederaufbau begonnen hatte, ist es verständlich, dass die Auslieferung der ersten Wiederaufbauprojekte bis 1948 auf sich warten ließ. Letztendlich hat die GVI in diesem Jahr zumindest die nachfolgenden Bahnen dem Verkehr übergeben:¹²

- Dombóvár (17,5 km; 3 km noch im Bau)
- Csomaszabadi—Somogyszil (24 km)
- Nagykónyi—Iregszemcse (24 km)
- Magyarbóly—Ormány puszta (24 km)
- Újszentmargita – Folyás tanya (25,5 km)
- Mezőhegyes (63 km, 7 km noch im Bau)
- Csanádpalota (12 km)
- Algyő (32 km)
- Csorvás (19 km)
- Koroncó – Győrszemere (8,8 km)
- Tápiószele – Tápiószentmárton (17 km)¹³

Insgesamt wuchs das Wirtschaftsbahnnetz 1948 um 263 km von 302 auf 565 km.¹⁴ Diese 565 km verteilen sich auf 98 km Neubaustrecken und 467 km wiederaufgebaute Feldbahnstrecken.¹⁵ Des Weiteren war bei einigen Bahnen der Bau schon beschlossen (u.a. Villány – Kiskassa) oder hatte sogar begonnen, war aber noch nicht beendet.

Das Jahr 1949

Die Gemeinden, Fabriken und Kooperativen waren bisher für die Betriebsführung ihrer Wirtschaftsbahn verantwortlich. Erst am 14. Januar 1949 schaffte das Ministerium die Hauptabteilung für Wirtschaftsbahnen (*Gazdasági Vasutak Főosztály*) ab und errichtete mit Wirkung vom 1. Februar 1949 sieben Nationale Wirtschaftsbahngesellschaften (*Gazdasági Vasutak Nemzeti Vállalatok*; kurz GNVV). Diese übernahmen die Betriebsführung aller Landwirtschafts- und Rübenbahnen in ihrer Region. Sie hatten ihren Sitz in Győr, Gyula, Kaposvár, Mezőhegyes, Szerencs, Székesfehérvár und Szolnok.¹⁶

Auch die bisher vom Staatlichen Forstwirtschaftsbetrieb MÁLLERD betriebenen Strecken bei Izabellaföld und Fertőszentmiklós sowie die ehemalige Lokalbahn Gyula gelangten zu einem

¹¹ Gleislänge Ende 1948 betrug 565 km. Zunahme in 1948 betrug laut Szabad Nép, 4. Mai 1949 sowie Kis Újság 5. Mai 1949 insgesamt 263 km. Gleislänge Ende 1947 muss also $565 - 263 = 302$ km betragen haben.

¹² Szabad Nép, 4. Mai 1949; Kis Újság 5. Mai 1949.

¹³ MTI Pressebericht 1948-11-24 12:25

¹⁴ Kis Újság, 5. Mai 1949.

¹⁵ MIT Pressebericht 1948-12-10 15:30.

¹⁶ Kisvasutak Magyarországon, S.10.

Wirtschaftsbahnbetrieb. Nicht aber die übrigen Kleinbahnen, die um diese Zeit alle schon im Betrieb der MÁV waren. Insgesamt gelangten 2302 km Feldbahnstrecken zu den sieben GNVV.¹⁷

Auf fünf von den GNVV übernommenen Bahnen fand schon ein beschränkt öffentlicher Personenverkehr statt:

- Gyula – Dénesmajor (ehem. Lokalbahn)
- Lepsény – Dég
- Kisújszállás – Csorba
- Mohács – Izabellaöld (ehem. MÁLLERD)
- Fertőszentmiklós – Tőzeggyár (ehem. MÁLLERD)

Auf letztgenannter Strecke wurde der Personenverkehr vom Kaposvárer GNVV übrigens nicht weitergeführt.

Die GNVV-Strecken befanden sich in unterschiedlichem Zustand:¹⁸

- a) 557,2 km bereits in Betrieb, verteilt über 34 Strecken. Diese Zahl schließt vermutlich fast 300 km Rübenbahnen und 98 km Neubaustrecken ein.
- b) 371,1 km außer Betrieb, Wiederaufbau geplant und Finanzmittel zur Verfügung.
- c) 408,5 km außer Betrieb, noch keine Finanzmittel für den Wiederaufbau zur Verfügung.
- d) 403,4 km aufgelassen, Rückbau geplant.
- e) 561,8 km nicht öffentliche Strecken bei Zuckerfabriken. Es ist unklar, wie diese Zahl sich zu den in (a) inbegriffenen Rübenbahnen verhält.

Abgesehen von nicht öffentlichen Strecken (Kategorie e) war also der Wiederaufbau von 928 km öffentlichen Strecken vorgesehen (die ersten zwei Kategorien a und b) und davon mussten 1949 noch 371 km fertiggestellt werden.

Die GVI blieb für das Wiederaufbauprogramm zuständig. Sie koordinierte nach wie vor den Bau und stellte die notwendigen Finanzmittel, Baumaterialien, Arbeitskräfte und Fahrzeuge zur Verfügung.

Laut Presseberichten gab es Anfang 1949 bereits 565 km Wirtschaftsbahnen und 10 km waren noch im Bau. Bis Jahresende war die Wiederinbetriebnahme von weiteren 293 Streckenkilometern mit Dampf-/Motortraktion geplant. Unter den im Bau befindlichen Strecken befanden sich auch noch (zukünftige) MÁV-Kleinbahnen.¹⁹

Weiter war 1949 geplant, die nachfolgenden staatlichen Wirtschaftsbahnen fertigzustellen und einem der GNVV in Betrieb zu geben:²⁰

- Szabadbattyán – Nagyláng
- Felsőgyánt – Ozora
- Tokaj – Nagyhomokos
- Pély – Hatrongyospusztá
- Montagtanya – Nagybánhegyes
- Tyukod – Tiborszállás

¹⁷ Nach Angaben von Ferenc Felek in vonatmagazin.blog.hu, 15. September 2017.

¹⁸ Nach Angaben von Ferenc Felek in vonatmagazin.blog.hu, 15. September 2017.

¹⁹ Szabad Nép, 4. Mai 1949.

²⁰ Szabad Nép, 4. Mai 1949; Szabad Föld, 17. April 1949; ; Kis Újság 5. Mai 1949.

- Taktaharkány – Megyaszó
- Szegvár – Nagymágocs
- Kápolnásnyék – Gróftanya
- Szigetvár – Okorág
- Baktalórántháza – Kántorjánosi.

Vorgenannte Strecken waren motor- und/oder dampfbetrieben. Man baute 1949 auch noch neue Pferdebahnen (!) mit einer Gesamtlänge von 58 km.²¹

- Csugar (4 km)
- Fegyvernek (8 km; später Motorbetrieb)
- Fegyvernek²² (3 km)
- Görögszállás (1,3 km)
- Lébény (8 km)
- Mesterháza (6 km)
- Nagygyantó (7,5 km)
- Tárnok (3 km)
- Vassurány (17 km)

Tatsächlich gelang es, die meisten der zuvor genannten Strecken bis Ende 1949 fertigzustellen. Laut amtlicher Statistiken betrug die Gleislänge der Wirtschaftsbahnen Ende 1949 insgesamt 934 km.²³ Also sollte die Gleislänge der GV-Bahnen in diesem Jahr um 371 km zugenommen sein. Dies entspricht wohl ganz genau die Streckenlänge, für die zu Jahresbeginn die Finanzierung zur Verfügung stand. Die Zahl von 371 km schließt wahrscheinlich 240 km Neubaustrecke ein.²⁴

Im Rahmen des Dreijahresplans sind 1949 die nachfolgenden Neubaustrecken für mittlerweile von den MÁV übernommenen privaten und städtischen Wirtschaftsbahnen eröffnet worden:

- Ludad – Tarhos (5 km; MÁV AK; siehe GV Sarkad)
- Orgovány – Páhi (11 km; MÁV KK)
- Gyóparosfürdő – Rákocztelep (3 km; MÁV AK)
- Pusztaföldvár elágazás – Pusztaföldvár (5,5 km; MÁV AK)
- Ásotthalom – Halastelki iskola (4 km; MÁV Szeged)

Der Bau der Strecken Nyírlugos – Nyírbétek (MÁV Debrecen) und Páhi – Kiskörös (MÁV KK) war 1949 noch nicht abgeschlossen. Weiterhin wurden im Jahre 1949 insgesamt 310 km nicht mehr benötigte Feldbahnen aus der Vorkriegszeit zurückgebaut.²⁵ Des Weiteren gab es noch in etwa 550 km nicht öffentliche, eher innerbetriebliche Feldbahnen, vor allem bei Zuckerfabriken.²⁶ Solche Strecken waren eben auch mitgerechnet in der als Ziel gesetzten Streckenlänge von 2400–2750 km.

²¹ Szabad Nép, 4. Mai 1949; Kis Újság 5. Mai 1949.

²² Fegyvernek scheint zwei mal in der Presseäußerungen auf, mit verschiedenen Längen. Möglich ist eine Anschlussbahn in Örményes (beim Bf Fegyvernek) gemeint.

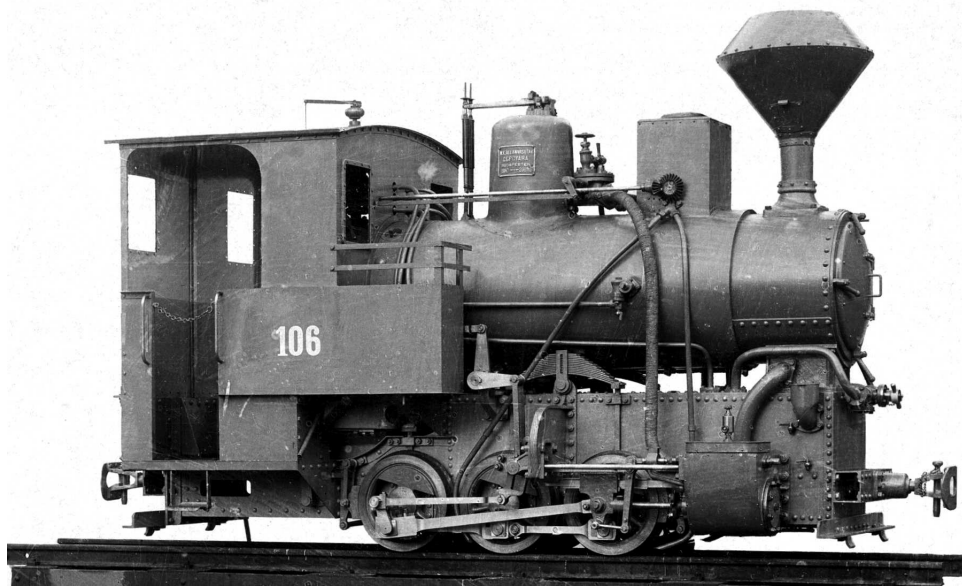
²³ Statisztikai évkönyv 1962, S.206.

²⁴ MTI Pressebericht 1949-12-23 13:05

²⁵ Kis Újság, 5. Mai 1949.

²⁶ Laut A jó közlekedés közelebb hozza a falut

a városhoz, S.51., November 1948 gab es nebst den beschränkt-öffentlichen Strecken auch 535 km innerbetriebliche Strecken. Die Zahl entspricht in etwa der von Ferenc Felek angegebenen Streckenlänge von 561,8 km.



Portrait eines Werkstyps 106 der Maschinenfabrik Budapest. Sammlung Paul Engelbert.

Fahrzeuge

Anfang 1949 standen für den Betrieb der schon wiederaufgebauten und im Aufbau befindlichen Wirtschaftsbahnen nur 75 Lokomotiven zur Verfügung: 39 leichte Motorlokomotiven und 36 Dampflokomotiven.²⁷ Die vorhandenen Triebfahrzeuge stammten überwiegend von den früheren Großgrundbesitzern und waren verschieden in Bezug auf Alter und Herkunft. Hinzu kam noch die Umspuration einiger Strecken von 600 oder 700 auf 760 mm, wodurch insbesondere ein Engpass an 760 mm-Lokomotiven entstand.

Als erster Schritt zur Lösung des Triebfahrzeugmangels wurden 1948 neue Dreikuppler des Budapester Werkstyps 106 angeschafft. 1949 wurden insgesamt 9 Stück für die GVI geliefert. Diese erhielten die Nummer 394,051 bis 059. Angeblich sollen sie als Reparationslieferungen an Jugoslawien gedacht gewesen sein.²⁸ (Dies wurde natürlich nicht in der Staatspropaganda erwähnt.) Der Werkstyp 106 stammt aus 1914 und es war – zusammen mit den weitgehend identischen Werkstypen 121 (600 mm) und 107 (Brotankessel) – damals schon die am häufigsten vertretene Dampflokgattung der GVI. Es waren schon 14 Stück in Betrieb.

²⁷ Kisvasutak Magyarországon, S.11.

²⁸ Eisenbahn 1974, S.124.

In einem ersten Versuch, Dampf- durch Dieseltraktion zu ersetzen und den Triebfahrzeugbestand zu modernisieren, entwickelte das Roessemann-Werk in Budapest 1949 die Kleinlokomotive des Typs A26.²⁹ Mit ihrer Länge über Puffer von 3700 mm, 26 PS Leistung, Stangenantrieb und 19 km/h Höchstgeschwindigkeit erwies sie sich als nicht erfolgreich. Es blieb bei einem Einzelstück (GV 222), aber auf diesem basierte die etwas kleinere B26. Davon lieferte Roessemann bis 1951 nur ein Dutzend Maschinen. Sie waren ebenfalls kein großer Erfolg. Für das Jahr 1949 war auch die Lieferung von 900 Güterwagen sowie die Errichtung einer auf GV-Fahrzeuge spezialisierten Reparaturwerkstatt geplant.³⁰ Letztgenannte konnte Anfang 1950 in Dombóvár ihre Türen öffnen (siehe Kapitel 11).



Eine B26-Motorlokomotive bei einem unbekannten Gutsbetrieb. Foto Fortepan.

²⁹ Szabad Nép, 23. November 1949.

³⁰ Kis Ujság, 6. Februar 1949.

3 Der erste Fünfjahresplan 1950–1954

In Zusammenhang mit dem ersten Fünfjahresplan wurde der Wiederaufbau und Neubau von Wirtschaftsbahnen mit viel Kraft fortgesetzt. Damals herrschte viel Enthusiasmus bezüglich des Wirtschaftsbahnen-Wiederaufbauprogramms. Die Pläne wurden schon 1948/1949 geschmiedet, also während des ersten Dreijahresplans. Es hieß, nach Vollendung des Fünfjahresplans sollte jedes „vielversprechende“ Dorf ans Straßennetz angebunden und mit Bussen und Lkw erreichbar sein. Aber es gab auch viele weniger vielversprechende Dörfer, und eben diese sollten durch Wirtschaftsbahnen erschlossen werden.

Ende 1948 war in der Staatpropaganda noch die Rede von dem Bau von zusätzlich 2500 km Wirtschaftsbahnen im Zeitraum 1950–1954, was zu einer Netzlänge von „über 4000 km“ GV-Bahnen (im weitesten Sinne dieses Begriffs) führen würde. Dafür wäre eine Investition von 800 Millionen Forint notwendig. Vorgesehen war, dass die GV-Betriebe rund 4000 Arbeitsplätze schaffen würden. Auch war die Rede von einem Hauptkantor mit 80 Arbeitnehmern.³¹

Letztendlich wurden die ambitionierte Pläne herunterskaliert, aber der Bau von Wirtschaftsbahnen blieb tatsächlich ein wichtiger Programmpunkt. Anfang 1949 hatten sich die Pläne schon ziemlich gut herauskristallisiert. Es handelt sich um 100 Millionen Forint für den Bau von Wirtschaftsbahnen im Zeitraum 1950–1954. Für diesen Betrag sollten 928 km noch nicht wiederaufgebaute Feldbahnen wieder in Betrieb genommen und 428 km neu errichtet werden.³²

Um dies zu verwirklichen, waren im sehr detaillierten Fünfjahresplan für die Wirtschaftsbahnen insgesamt 29.000 Tonnen Stahl, 1,9 Millionen Schwellen, 118.000 Arbeitsstunden von Ingenieuren und 12,7 Millionen Bauarbeiter-Stunden aufgenommen.³³ Wir reden also von einem umfangreichen Projekt.

Die Pläne wurden immer wieder überarbeitet und detailliert. Für das erste Planjahr 1950 war letztendlich ein Betrag von 15,8 Millionen Forint für den Bau von Wirtschaftsbahnen reserviert.³⁴ Dafür sollten 156 km GV-Strecken eröffnet werden; 115 km Neubauten und 41 km wiederaufgebaute Feldbahnen aus der Vorkriegszeit.³⁵ Diese Streckenlängen sind schon beachtenswert, aber im Vergleich zur ursprünglichen Ambition war die Länge doch ein wenig enttäuschend.

³¹ A jó közlekedés közelebb hozza a falut a városhoz, S.51.

³² Kis Újság, 20. April und 11. Oktober 1949.

³³ Kis Újság, 20. April 1949.

³⁴ Nepszava, 22. Juni 1950.

³⁵ Nepszava, 31. Dezember 1950.

Im zweiten Planjahr, 1951, war der Bau von nachfolgenden Strecken geplant:³⁶

- Káloz – Kisláng: 12 km
- Lökösháza – Kevermes – Dombiratos: 12 km
- Netz Mezöhegyes: Verschiedene zusätzliche Strecken für die Anfuhr von Rüben und Hanf von den Anbaugebieten zu den Fabriken in Mezöhegyes.
- Fegyvernek (Ort) – Tiszabő: 8 km. Später zu verlängern bis Tiszabura.
- Pásztó – Matraszöllös: 7 km.
- Auch wurde Ács – Bana (7 km) rekonstruiert.

Laut der Staatspropaganda stand 1952 der Bau von 105 km GV-Strecken auf dem Programm. Diese Zahl war teilweise eine Doppelzählung mit den Angaben in den vorliegenden Planjahren. Weil der Bahnbau nur langsam voranschritt, wurden dieselben Strecken Jahr für Jahr als Erfolge der Planwirtschaft aufgeführt. Dies betrifft folgende Strecken:³⁷

- Kisújszállás – Túrkeve: 13 km. Die Angabe betrifft nur die Verlängerung von Csorba nach Túrkeve; Kisújszállás – Csorba war schon 1948 eröffnet worden.
- Fegyvernek – Tiszabő: 8 km. Wurde auch schon 1951 aufgeführt.
- Nagyláng – Káloz – Feketepusztá: 30 km. Kalisz – Kisláng war schon 1951 gebaut worden. Richtig neu war nur die Verlängerung von Káloz nach Feketepusztá und die Vernetzung mit der GV Lepsény.
- Lökösháza – Kevermes – Dombiratos: 12 km. Wurde schon 1951 aufgeführt.
- Dombiratos – Kunágota – Mezőkovácsháza: 24 km.
- Mezöhegyes – Battonya: 20 km.
- Balatonfenyves – Nagyberek: rund 100 km.

Im nationalen Budget für 1953 waren nur 3 Millionen Forint für Wirtschaftsbahnen reserviert. Dies ist nur ein Bruchteil des ursprünglich vorgestellten Programmbudgets. Der Bahnbau war also fast zum Erliegen gekommen. Die ausgelieferten Projekte betrafen vor allem Strecken, bei denen der Bau schon in den vorhergehenden Jahren in Angriff genommen worden war. So wurde in diesem Jahr die Strecke Sztalinváros – Nagyvenyim (9 km) eröffnet.

Im Jahr 1954, das letzte der ersten Fünfjahrplanperiode, schien das GV-Bauprogramm praktisch zum Erliegen gekommen.

Zum Ende des Fünfjahresplans hatte man die 1948/1949 geäußerte Ambition von 2500 km neuen GV-Bahnen bei weitem nicht verwirklicht. Der GV-Bau wurde jedes Jahr weiter herunterskaliert. So wurden z.B. die Verlängerung von Tiszabő nach Tiszabura (19 km) und in etwa 50 km der GV Balatonfenyves doch nicht realisiert. Nachweisbar sind als Ergebnis des Fünfjahresplans nicht 1300, sondern höchstens rund 300 km Wirtschaftsbahnen eröffnet worden.

³⁶ Népszava 31. Dezember 1950.

³⁷ Szabad nép 30-4-1952; Magyar Nemzet 8. August 1952.

Geänderte Verwaltungsstrukturen

Zum 1. Januar 1950 fasste man die sieben GNVV-Betriebe in vier größeren nationalen Wirtschaftsbahnbetrieben zusammen.³⁸ Diese hatten ihren Sitz in Békéscsaba, Kaposvár, Szolnok und Győr. Letzterer wurde 1953 in die Nordwestungarische GNVV mit Sitz in Budapest umbenannt. Für die Arbeiter der vier regionalen GNVV galten – zumindest ab Oktober 1951 – einheitliche Arbeitsbedingungen. Monatlich musste 240 Stunden gearbeitet werden, also fast 60 Stunden pro Woche. Das Monatsgehalt für Lokführer betrug damals 670 bis 730 Forint.³⁹

Der erste Fünfjahresplan setzte stark auf Industrialisierung. Dies bedeutete auch einen Aufschwung für das Bergwerkswesen. Eben in diesem Industriezweig wurden viele Schmalspurbahnen verwendet. Deswegen wurden nach 1950 viele solcher kurzen Bergwerksbahnen auch den GNVV-Betrieben unterstellt.⁴⁰ Die 1950 übernommenen Strecken waren ungefähr 181 km lang.⁴¹ Nur oberirdische Strecken wurden in GV-Betriebe umgewandelt. Strecken unter Tage blieben dem betreffenden Bergwerk angehörig.

Nach dieser Übernahmewelle waren 52 GV-Netze in Betrieb (siehe Kasten Seite 23).⁴² In der Liste von 1953 stehen die Bergwerksbahnen von Szob (Andesit), Oroszlány (Kohle), Halimba (Bauxit), Gánt (Bauxit), Hidásbánya (Kohle) und Úrkút (Manganerz). Auch die späteren ÁEV-Waldbahnen von Lenti und Galgamácsa fielen unter GV-Regie.

Die Übernahme der Bergwerksbahnen war kein großer Erfolg. Zumindest die GV Gánt wurde bald wieder ausgegliedert (seitdem betrieben von der Bodajk-Gánt Vasút; BGV). Bekannt ist, dass die GNVV unbedeutende und/oder innerbetriebliche Strecken an Staatsgutsbetriebe abgegeben hat; so z.B. die GV Algyő, GV Felsőgyánt, GV Tokaj und GV Montagtanya (alle gebaut 1949, aber nicht mehr in der Liste von 1953). Die Waldbahnen von Lenti und Galgamácsa gelangten nach 1953 zur Staatswaldbahngesellschaft ÁEV. Die Länge der von den GNVV verwalteten Strecken nahm dementsprechend rasch wieder ab.

Langfristig blieben nur einige relativ kurze Bergwerksbahnen unter der Verwaltung der Wirtschaftsbahngesellschaften. Diese GV-Bergwerksbahnen werden in Kapitel 9 beschrieben.

Nach allen Neubauten, Streckenübernahmen und Ausgliederungen verschiedener Strecken war das Streckennetz der staatlichen Wirtschaftsbahnen Ende 1954 laut amtlicher Statistiken 1259 km lang.⁴³

³⁸ Kisvasutak Magyarországon, S.12.

³⁹ A magyarország közelekedés krónikája 1750–2000.

⁴⁰ Vonat Magazin 14. September 2017.

⁴¹ Die Zunahme der GV-Streckenlänge betrug im Jahr 1950 insgesamt 337 km, rund 156 km davon betraf Neubauten und die restlichen 181 km sind vermutlich von anderen Betrieben übernommen worden.

⁴² KBK Füzetek XII szám 1997/1, S.4.

⁴³ Statisztikai évköny 1962, S.206.

Amtliche Bestandaufnahme 6. Januar 1953

1	Ács	27	Lepsény
2	Aszód	28	Magyarbóly
3	Balatonfenyves	29	Mátéháza
4	Baja	30	Meggyespele
5	Csanádpalota	31	Mezőhegyes
6	Csorvás (600 mm)	32	Mohács
7	Dombiratos	33	Nagykónyi
8	Dombóvár	34	Nyékladháza
9	Dömsöd	35	Oroszlány
10	Előszállás	36	Öttevény
11	Ercsi	37	Pásztó
12	Fegyvernek	38	Rétszilas
13	Galgamácsa	39	Sarkad
14	Gánt	40	Selyp
15	Győrszemere	41	Szabadbattyán
16	Gyula	42	Szeghalom
17	Hajdúsámson	43	Szegvár
18	Halimba	44	Szerencs
19	Hanság (Kapuvár)	45	Szigetvár
20	Hidasbánya	46	Szob
21	Hird	47	Taktaharkány
22	Kaposvár	48	Tápiógyörgye
23	Kazincbarcika	49	Tápiószele
24	Kisújszállás	50	Tarnaszentmiklós
25	Lébény	51	Úrkút
26	Lenti	52	Villány