

Umnummerierungstabelle

BHÉV - MAV - BHÉV bzw. BHÉV - FVV - BHÉV

Bedeutung der Spalten 1 - 7 in der nachfolgenden Aufstellung:

- 1 Klassen, bzw. Typenbezeichnung.
- 2 BHÉV-Nummer im Jahre 1951, wird nur dann angeführt, wenn sie von Spalte 3 abweicht.
- 3 Die letzte Nummer im BHÉV-Schema, welche unmittelbar vor der MAV und FVV-Umzeichnung angeschrieben war.
- 4 Die mit dem MAV, bzw. FVV-Firmenzeichen gleichzeitig angeschriebene Nummer.
- 5 Eventuelle weitere MAV bzw. FVV-Nummern (z.B. durch Umbau).
- 6 Nach der Neugründung am 01.07.1958 vergebene BHÉV-Nummern, ist gleich Fahrzeugbestand am 01.07.1958.
- 7 Anmerkungen.

1	2	3	4	5	6	7
XII		29	377.29=377.501=377.701		701	1
		32	32 502 702		702	1
		34	34 503 703		703	1
1932 DL.II		41	M 271.5001=M 242.5001		L 41	2,3
DL.V		42	5002 5002		L 42	3
DL.VII		7400	M 471.5001=M 475.5001=M 460.5001		L 43	3
		7401	5002 5002 5002		L 44	3
1932 DM.III		91-93	C mot.291-93	C mot.590-93	L 291-93	
L.II		1	V 21.001		L 1	4
		2	002	V 21.501	L 2	
		3-7	003-007		L 3-7	
		11	008	V 21.502	L 11	4
		12	009		L 12	
	10"	13	V 21.301		L 13	
941596(Wraok)	16"	14	V 21.401		L 14	
1918 L.III		21-30	V 22.001-010		L 21-30	
L.V		2003	V 23.001		L 2003	
1928 L.VI (Csinkota)		31-33	V 46		✓ L 31-33	5,6
L.Hs		4011	7500 (FVV)	7090	L 2011	
		4012	V 24.001		L 2012	
		4013	002		L 2013	
M.I		51	C vill.102	C vill.619	M 102	7
		52	252	601	M 52	
		53	253	602	M 53	
		54	254	610	M 54	
		55	255	615	M 55	
		56	256	603	M 56	
		57	257	611	M 57	
		58	258	616	M 58	
		59	259	614	M 59	
		60	260	604	M 60	
		61	261	618	M 61	
		62	262	605	M 62	
		63	263	617	M 63	
		64	264	612	M 64	
		65	265	613	M 65	
		66	266	606	M 66	
M.I-VII		67	267	600	M 67	
M.I		68	268	607	M 68	
		69	269	608	M 69	
	50	70	270	609	M 70	
M.II		101	C vill.101	C vill.620	M 101	
	103-104		103-104	622-623	M 103-104	
	105		105	638	M 105	
	106-112		106-112	624-630	M 106-112	
	113		113	639	M 113	
	114-120		114-120	631-637	M 114-120	
	121		121	657	M 220	

1	2	3	4	5	6	7
M. II	123	O vill. 123		O vill. 640	M 123	
	124	124		659	M 234	
	125	125		641	M 125	
	126	126		660	M 231	
	127	127		642	M 127	
	128	128		661	M 219	
	129	129		662	M 229	
	130	130		650=644	M 130	8
	131	131		663	M 223	
	132	132		643	M 132	
	133	133		664	M 222	
	134	134		665	M 206	
	135	135		651=645	M 135	8,9
	136	136		652	M 136	9
	137	137		653	M 137	9
	138	138		654	M 138	9
M. III 208	139	139		666	M 208	
M. IIc 102	141	141		670	M 210	9
M. III Zw. 204	142	142		672	M 142	9
	205	143		671	M 205	9
M. III 216	144	144		673	M 144	
225=140	145	145		674	M 145	
M. III Zw.	214-215	214-215		655-656	M 146-147	9
	217, 228	217, 228		667-668	M 217, 228	9
M. IV	2030-2036	2000-2006" (FVV)			M 2070-76	
M. V	2038-2039	O vill. 241-242	C vill. 680-681		M 2038-39 =	
	2041	2024 (FVV)	1924		M 1038-39	
	2043-2045	2025-2027 (FVV)	1925-1927		M 2041	10
	2046	2008" (FVV)	1908		M 2043-45	10
	2047-2055	2009-2017 (FVV)	1909-1917		M 2046	
	2056	2007" (FVV)			M 2047-55	
	2057-2060	2018-2021 (FVV)	1918-1921		M 2056	
	2061	2022 (FVV)			M 2057-60	+ 1957
	2062	2023 (FVV)	1923		M 2062	
M. VI	2231-2233	1617-1619" (FVV)				
	2234-2235	1620-1621 (FVV)				10
	2236	1633 (FVV)				
	2238	1623 (FVV)				10
	2239	1634 (FVV)				
	2240-2244	1625-1629 (FVV)				
	2246-2248	1630-1632 (FVV)				
	2249	1622 (FVV)				11
	2250	1624 (FVV)				11
M. VII	71-73	Ca. vill. 271-273	Ca. vill. 700-702		M 71-73	
L. VII 51-56	81-86	Ca. vill. 281-286	ca. vill. 710-715		M 81-86	✓ 1929
57-60	87-90	287-290	716-719		M 87-90	✓ 1943
M. VIII	151-164	Ca. vill. 151-164	Ca. vill. 720-733		M 251-264	12 1957
P. I	201, 302, 304	Ge 58000-002			P 171, 174, 176	
	56, 101, 136	010-012			P 56, 101, 136	
	115, 134	020-021			P 115, 134	

1929
1943
1957
1952
↓
C2pbh

1	2	3	4	5	6	7
P. I		133	Ce 58022		P 133	
	Bahnhilfswg. 1	1	030		P 1	13
		53, 62, 65, 59	031-034		P 53, 62, 65, 59	
		72	035		P 72	
		58, 54, 55, 61,	040-047		P 58, 54, 55, 61,	
		66, 111, 116, 119			66, 111, 116, 119	
		103, 105, 107, 109	050-053		P 103, 105, 107, 109	
P. II		81	Ce 58100		P 81	
		82	102		P 82	zerlegt..
		83-84	104-105		P 83-84	neu 376=176
		85	101		P 85	
		86	103		P 86	
		87	150		P 87	
		89	151	zerlegt	P 373 (heute 173)	
				neu 58352		
		90	158		P 90	
		91	152		P 91	
		92	156	zerlegt	P 372 (heute 172)	
				neu 58351		
		93	153	zerlegt	P 374 (heute 174)	
				neu 58253		
		94	157		P 94	
		95	160		P 95	
		96-97	161-162		P 96-97	
		98	163	zerlegt	P 371 (heute 171)	
				neu 58350		
P. II		142	Ce 58154		P 142	zerlegt ..
						neu 375=175
		301, 302, 318	250-254		P 301, 302, 311	
		314, 318			314, 318	14
		324, 327, 329	255-259		P 324, 327, 329	
		332-333			332-333	
		337, 401, 413	260-264		P 337, 401, 413	
		414, 305			414, 305	
		303, 304, 306-309	200-205		P 303, 304, 306-309	
		312	206		P 312 (heute 236)	
		315	207		P 315	
		316	208		P 316 (heute 237)	
		317, 319, 320-323	209-215		P 317, 319,	
		325			320-323, 325	
		328, 330, 331	216-220		P 328, 330, 331,	
		333, 336			333, 336	
		339	221		P 339	
		340	222		P 340 (heute 238)	
		341	223		P 341	
		342	224		P 342 (heute 239)	
		343, 402-407	225-234		P 343, 402-407	
		410-412			410-412	
		416-420	235-239		P 416-420	
		313, 408,	240-243		P 313, 408	15
		409, 415			409, 415	
P. IV 1924		351-365	Ce 58300-314		P 351-364	

1	2	3	4	5	6	7
P.V	3021-3022	Ce 58400-401			P 3021-3022	
	3023	4710 (FVV)		4010"	P 3023	
	3024	4713 (FVV)		4013"	P 3024	
	3025	4714 (FVV)		4014"	P 3025	
	3027	4713=4711 (FVV)		4011"	P 3027	16
	3028	4712 (FVV)		4012"	P 3028	
	3029	4715 (FVV)		4015"	P 3029	
P.VI	3101	4808" (FVV)		8031		17
	3102	4809" (FVV)				17
	3103	4810 (FVV)		8032		17
	3104	4811 (FVV)				17
	3105	4812 (FVV)		8033		17
	3106	4813 (FVV)				17
	3117	4814 (FVV)				17
	3118	4815 (FVV)		8034		17
P.VII	3107-3116	4506"-4515 (FVV)			P 3107-3116	18
P.VIII	3119-3143	4640-4664 (FVV)			P 3119-3143	
P.IX	3151	Ce 58530			P 3151	
	3152	520			P 3152	
	3153	500	Ce 58525		P 3153	
	3154	510	531		P 3154	
	3036-3037	450-451			P 3036-3037	
	3161	569			P 3161	
	3162	556	Ce 58572		P 3162	
	3163-3164	560-561			P 3163-3164	
	3165	550	Ce 58573		P 3165	
	3166	551	571		P 3166	
	3167	552	577		P 3167	
	3168	553	575		P 3168	19
	3169	568			P 3169	
	3170-3171	566-567			P 3170-3171	
	3172-3174	563-565			P 3172-3174	
	3175, 3177	580-581			P 3175, 3177	
	3176	562			P 3176	
	3178-3179	554-555	Ce 58574, 576		P 3178-3179	19
	3180	570			P 3180	
P.XII	3201-3210	4720-4729		4220-4229	P 3201-3210	20
P.XIII	501-506	Cae 5910-5915			P 501-506	
P.XIV	3181-3184	Ce 58590-593			P 3181-3184	
P.XV	511-527, 530-533 534-564	Cae 5920-5940 5941-5971			P 511-527, 530-533 534-564	21
P.XVI	3051-3052, 3056-3057 3058 3059-3060	(FVV) (FVV) (FVV)	= DKV 8030 = DVK			kassiert
P.XVI/Q/	5407-5408 5425-5426	5407-5408 (FVV) (FVV)	= ONV 18-19 = ONV 1 und 12			22

1855/16
MAV

P 565-584 → a. S. 10
P 591

1	2	3	4	5	6	7
Dk		201	De 60800		201	
-		202	Schweißwg. 202		202	23
1957 { De	271	211	De 61400		211	
		212-213	401-402		212-213	
		214	403		214	
Xfk = Gnp		251	Hilfswg. IV = XXXVI = XGe 93004		XGe 251	24
Gnp (Fk)		252	XGe 93005 De 60801		204	25
F 1957		261-264	Fe 61450-453		261-264	
Gtp		371	De 60860		D 371	
		372	861	Hilfswg. XXXVII	XGt 372	24
		373	862	" I = XXXVI	XGt 373	24
X (DFk)		401	(Hilfswg.) 8070 (FVV)		253	
Jn	401, 404-405		XSe 93010-012		Se 401, 404-405	
XGn		402	Hilfswg. I = XGe 93002		Gpe 402	24
Jn		403	XSe 93020		Se 403	
		406	023		Se 406	
Gnp		407, 419	000-001		Gpe 407, 419	
XGn		408	(oberl.) Hilfswg. V = XGe 93003		XGe 408	
Jn		409-411	XSe 93013-015		Se 409-411	
Nn		412	XNe 93030		Ne 412	
Jn		413-414	XSe 93021-022		Se 413-414	
Jn	415, 418, 420		8660-8662 (FVV)		Se 415, 418, 420	
Jn		416-417	XSe 93016-017		Se 416-417	
Jn	13	421	8665 (FVV)		Se 421	
Nn		422	XNe 93031		Ne 422	
	14 Nn	423	032		Ne 423	
	15 Nn	424	"93033"		Ne 424	26
	16 Nn	425	"93034"		Ne 425	26
XSt (Grasrodewg.)		471	Stes 401100		St 471	
Rt = St		475	101		St 475	
XSt		476	202		XSt 476	
St		481	8670 (FVV)		St 481	
Gtp		501-502	De 60850-851		Gtp 501-502	
		597	855		Gtp 597	
XG		872	Hilfswg. II = XXXIX		XG 872	
		873	Hilfswg. III = XXXVIII		XG 873	
R		1208	XRes 93210		R 1208=551208	27
Rt		2596	XRtes 93200		XRt 2596	
	1-5	4001-4005	51-55		1-5	
		4031=L. IV	V 25.001		L 2002	
		4041	Xes 93040		4001	
Cx	59624	4051 "216"	XN 93070 "61405"="61411"		4401 = 222	28
Gt		302, 308, 311	Gt 104900-902		Gt 302, 308, 311	
		312	903	Xg 729	Gt 312	
		313	904	Xg 811	XGt 313	
		315-316, 318	905-907		Gt 315-316, 318	

1	2	3	4	5	6	7
Gt	320	Gt	104908		Gtp	320
	321		909		Gt	322
	322		910		XGt	323 = Gtr 323
	323		911	Xg	469	Gtr 325,328
	325,328		912-913	Xg	923	XGt 329
	329		914	Xg	715	Gt 331-332
	331-332		915-916	Gtes		Gt 333
	333		917			Gtp 334
	334		918			29
G	802-803	G	160990-991	Gr	165769,600	Gr 802-803 =
	804-805		992-993			Ge 882-883
	2806		994	Gr	164660	G 804-805 =
	871		490	D	60871	Ge 884-885
						Gr 2806 =
						Ge 886
						D 871
St	451,453-455	"St	401600-603"=8680-83	(FVV)		30
	473,474,477-80	"	604-609"=8684-89	(FVV)		30
	601	St	401610	Stes		St 601
627,635	651-652		611-612			St 651-652
	456-457,		620-623			St 456-457,
	459,461		624-626			459,461
	463-465		627-633			St 463-465
	440-445,448		634-635			St 440-445,448
638,630	1601,1603		636	Xp	1283	St 1601,1603
L.I 16	1604		637-638			St 1604
466,468	1606,1609		639-640			St 1606,1609
469,467	1614,1617		641-642			St 1614,1617
637,628	1619,1626		643-644			St 1619,1626
629,632	1627,1630		645-646			St 1627,1630
633,636	1635-1636		650			St 1635-1636
K 645 (MPV)	1701					S 1701
Kt	701	Kt	200251			Kt 701
Kts	Kt		751			Kts 726
J	901	J	319600			J 901
	902		601=Jn 302967=302262			Jn 902
	903		602			31,32
	904		603 = 312493=Jn 303143			J 903
	905		604			Jn 984
	906		605 = Jn 302895			31,32
	907		606 = Jn 301041			J 905
	909		608			Jn 906
	910		609 = Jn 302392			Jn 987
	971		100			31,32
	972		101			Jn 990
	973		102 = Jn 303433			31,32
	974		103			J 971
	976		104			J 972
	977		105			Jn 973
	978		106			31
	979		107			Jn 974
						31
						Jn 976
						31
						Jn 977
						31
						J 978
						J 979
S	1001	S	403650			S 1001
	1002		651	402927		S 1002 = 1075

1	2	3	4	5	6	7
S		1003	S 403652	402835	S 1003 = 1076	33
		1004	653	504	S 1004	
		1006	654	928	S 1006	
		1007	655		S 1007 = 1079	
		1008	656		S 1008	
		1009	657	402574	S 1009 = 1081	
		1010	658	545	S 1010 = 1082	
		1012	659	556	S 1012	
		1013	660	557	S 1013	
		1015	661	566	S 1015 = 1085	
		1017	662	552	S 1017	
		1018	663	721	S 1018	
		1019	664	546	S 1019	
		1020	665	930	S 1020 = 1089	
		1021	666	554	S 1021 = 1090	
		1023	667	555	S 1023 = 1091	
		1024	668	547	S 1024 = 1092	
		1025	669	931	S 1025	
		1026	670	509	S 1026 = 1094	
		1027	671	560	S 1027	
		1071, 1073	050-051		S 1071, 1073	
		1072	8675 (FVV)		S 1072	
K		1151	K 209610=205743=Kt	200615	K 1151	34
Km	K	1152	Km 631=	596	Km 1152	35
Km	K	1153	632=207537		Km 1153	
Km	K	1154	633		Km 1154	
K		1155	K 209611		Km 1155	
		1156-1158	612-614		K 1156-1158	
		1160	630		K 1160	36
		1161	615 = 205997		K 1161	
		1162	616 = 206552		K 1162	
		1163	617 = 528		K 1163	
Km	K	1164	Km 634 = 205742		Km 1164	
K		1165	K 618		K 1165	
		1166	619 = 206538		K 1166	
		1167	620		K 1167	
		1168	621 = 205933= Kt	200753	K 1168	
		1169	622		K 1169	
Km	K	1170	Km 635 = 205852		Km 1170	
K		1172-1173	K 623-624		K 1172-1173	
		1175	625 = 205983=Kt	200616	K 1175	
		1177	626 = Kt	200619	K 1177	
		1178	627 = 206616		K 1178	
		1179-1180	628-629		K 1179-1180	
K		1201	K 209010		K 1201	
		1202	011 = 205012		K 1202	
		1203	012		K 1203	
		1204	013 = 205011		K 1204	
		1205	014 = Kt	200256	K 1205	
		1206-1207	015-018		K 1206-1207	
		1209-1210			K 1209-1210	
		1211	019 = 205004		K 1211	
		1212	020 = 009		K 1212	
		1213	021 = Kt	200257	K 1213	

1	2	3	4	5	6	7
K		1215	K 209022		K 1215	
Jh		1301-1306, 1308-1309 1311 1313-1314	Jh 326540-547 Xn 93500 Jh 326548-549		Jh 1301-1306, 1308-1309 N 1311 = Jh 37 Jh 1313-1314	
Jk	1401, 1403-1414 1416-1420 1421 1422-1426 1472-1474 1471	1403-1414 1416-1420 1421 1422-1426 1472-1474 1475	Jt 300501-513 514-518 519 XSm 4759=300519 520-524 "Jt 300450-452" Kt 200252-254 " 453 " 255		Jk 1401, 1403-14 Jk 1416-1420 Sk 1421 38 Jk 1422-1426 Kk 1472-1474 39 Kk 1475 40	
K		1571	K 209023		K 1571	
R	502121 122 P 123 124 P 126 P 127 P 128 P 129 P 130 P 929 P 930 P 931 P	516000 001 002 003 005 006 007 008 009 020 021 022	XR 93220 = R 7500110 R 516001 XR 93221 = R 7500108 R 516003 005 006 007 008 009 020 = 8380 (FVV) 021 = 8381 (FVV) § 022 = 8382 (FVV) § = 516061 062	R 516000=550060 001 061 002 062 41 003 063 005 065 006 066P 42 007 067 008 068 009 069P 42		
					021 021 022 022	

Fahrzeuge, welche nicht in den MAV-Bestand aufgenommen wurden und auch jetzt nicht zum Fahrzeugbestand gehören:

12	10103	Unter Inventarnummer geführt
4021-4024	10200-203	Unter Inventarnummer geführt

Fahrzeuge, welche während der MAV-Betriebszeit zur BEV (Budapesti Elővárosi Vasut = Budapester Vorortbahn, das war die MAV-Bezeichnung für die ehemaligen BHEV-Strecken) verschlagen, bzw. neu beschafft wurden und mit dem gesamten Fahrzeugpark zur Hauptstadt zurückkamen. Auf ähnliche Art kamen auch einige Fahrzeuge von der FVV zur neuen BHEV.

CSD	MAV	59991	4061	Xne	93060	4411	
"	"	59615	"4055"="4052"	"Xnes	93080" = 93075	4431	
"	"	59614	"4053"		076	4432	
"	"	59622	"215"	De	"61404" = 61410	221	
BLVV	FVV	9691	"=8970"="4071"	Xne	93050	4421	
	MAV ?	R	1871	XR	93211 = R 7502088	R 1871	43
	MAV ?	R	1881		212 2089	R 1881	43
	FVV	4113		XNe	93055	4441	44
		4165			056	4442	44
		4168			057	4443	44
		4146			058	4444	44

1	2	3	4	5	6	7
	FVV 4150	Xne	93059		4445	44
	MAV Khm 280767		555		4451	
			045		4461	45
	MAV	Ges	135501		Gp 881	46
		Cae	5972-5991		P 565-584	47
	BHEV J 908 verloren Westen "J		314859" = 319607		J 908 (heimgekehrt)	
	" Jh 1310 "		Jhu 325921 = 326550		Jh 1310	48
	" St 447 "	Polen	S 402859 = St 401647		St 447	48
	MAV 59665	Xne	93575 = 93077		4433	
	OSD = MAV 130323 = 225	XGesu	93099		4301 = P 435	49
	OSD = DNYBV 91 (M)	Xge	93090		4311	
	MAV I	XNAzes	93999		Naz 2001	50
	SNCF? MAV II	XNayesu	93098		Navu 2002	50
	MAV Kt 202554 = verschrottet				Kt 751	
	MAV 510135				Rt 1891 = 550000	
	510205				R 1892 010	
	FVV 1047		1922		M 2063	51
	1053		1928		M 2064	51
	1066		1929		M 2065	51
	BUR 9308 FVV		4638		P 3144	51
	BUR 9309		4639		P 3145	51
	BUR FVV		7210		L 2005	51
	BUR FVV		7211		L 2006	51

1959 VL (dh) 711-723 s.u.!

1964 VL (06) 731-732 2 Prototypen!
 733-737 (733, ---)
 741

25.17

X	DL	Yr	Genz-Mavag	Yr	Power	Speed	Country	Notes
	X DL XII	711-732	Genz-Mavag	1959	330 kW	31/62 km/h	dh	1964 gegen die u.a. Loh. gefertigt
	DL XVI	731-732	Mavorg	1954	442 kW	60 km/h	de	2 Prototypen
	DL XVI	733-737	Genz-Mavag	1963	442 kW	80 km/h	de	5 Serienloks
	DL XVII	741	Genz-Mavag	1960	470 kW	80 km/h	de	1 Einzelstück

Anmerkungen:

Die Fahrzeuge, welche zur FVV kamen, sind in der Spalte 4 mit (FVV) unterschieden.

Die Ummummerierung der FVV-Fahrzeuge wurde kurz nach dem 1.1.1952 durchgeführt. Die MAV-Ummummerierung erfolgte zwischen Jänner und Juni 1953, bei einigen Güterwagen verzögerte sie sich bis Mitte 1954. Die Wagen 423 und 424 hatten die MAV Zeit interessanterweise mit BHEV-Nummern überlebt.

Der Waggon Gt 321 konnte von der MAV trotz intensiver Suche nicht gefunden werden. So übergab die MAV später statt diesen den MAV Wagen Ge 164027. Der Wagen J 909 wurde inzwischen verschrottet. Die 10 Wagen 451 480 und der Kesselwagen 516020 kamen auch nicht unmittelbar am 1.7.1958 zurück.

Die FVV hat am 1.7.1958 die 18 M.VI Triebwagen behalten. Die 8 P.VI Wagen sowie die 7 + 4 P.XVI Wagen und der Tw 2061 wurden ebenfalls nicht zurückgegeben, da diese inzwischen verschrottet, bzw. für Regiezwecke verwendet oder verkauft wurden.

Spalte 1 und 2 zeigen die Ummummerierungen, welche Ende 1951 und im Jahre 1952 -also schon während der MAV-Betriebszeit- aber noch im BHEV Schema durchgeführt wurden.

Die Triebwagen wurden seit 10.5.1954 in anderes 600, 700 und 590 er Schema umgesetzt (noch bevor die 5 achsigen Triebwagen in Bestand kamen). Die Wagenklassenbezeichnung "C" wurde nach Auflassen der 3. Klasse auch bei der BHEV in "B" geändert.

Wo die untereinander aufgeschriebenen Fahrzeuge die gleichen Buchstaben haben, wurde dieser nur in der ersten Zeile angegeben.

" = zweite Nummernbesetzung, analog gibt es auch "" .

- 1 Wegen der gleichzeitigen Einreihung der Diosgyörer Lokomotiven (377.501-508) geändert. Die Nummern, z.B. 377.29, wurden noch vor der allgemeinen umnummerierung vom Heizhaus in eigener Initiative angeschrieben und die alten Kupferziffern gleichzeitig eingegossen.
- 2 Erst 1952 aus Deggendorf heimgekehrt.
- 3 Nachträgliche Ummummerierung um eine, dem Achsdruck entsprechende Nummerngruppe zu verwenden.
- 4 Wegen Stahlkastenumbau umnummeriert.
- 5 Ursprünglich war die Reihe V 45 vorgesehen.
- 6 Die 2. Ummummerierung muß als unbegründet betrachtet werden.
- 7 Bei der 2.MAV-Nummerierung waren die M.I 610-618 alle noch mit Holzkasten.
- 8 Wegen Radsatzaustausches, bzw.Übersetzungänderung umnummeriert.
- 9 Die TC Motoren wurden später ausgebaut, bzw. in die Wagen 146 und 147 eingebaut. Auch die Wagen 135-138 wurden zu dieser Zeit mit neuen TC Motoren ausgerüstet, mit der Bemerkung, daß sie aus dem Tw 135 nach einigen Jahren wieder ausgebaut werden.
- 10 Diese Wagen wurden erst am 1.4.1953 übergeben.
- 11 Bei der Ummummerierung wußte die FVV wahrscheinlich noch nicht, daß die Wagen 2236 und 2239 nicht übergeben werden. Deswegen wurden die so entstandenen Lücken durch die letzten 2 Wagen ausgefüllt.

- 12 Geliefert erst nach dem 1.1.1952, waren noch von der BHEV bestellt. Vor dieser Nummernbestimmung gab es einen Plan, diese Triebwagen mit 601 beginnend zu nummerieren.
- 13 Wegen Kriegsschaden kassiert, aber nicht zerlegt, sondern nach Reparatur ohne Fahrgasteinrichtung als Hilfwagen verwendet. Momentan für Museum reserviert.
- 14 Heute alle Steuerwagen.
- 15 Nach schweren Unfall vollkommen zerstört. Später Umbau als Regie-
niederbordwagen vorgesehen. Die Nummer wäre Xne 93550 gewesen. Wegen Personenfahrzeugmangel doch als Beiwagen neugebaut.
- 16 Wegen nicht überlegter Nummernbestimmung nach einigen Tagen wieder umgezeichnet. 3023 und 3029 hatten 9, die übrigen nur 6 Seitenfenster, 3021 und 3022 sind zur MAV gekommen. Später wurde die ganze Gruppe, um nicht verschiedene Wagentypen in der gleichen Hundertergruppe vermischt zu haben, in die leere 4000 er Gruppe umgesetzt.
- 17 Verschrottet, bzw. einige aus dem Personenwagenstand herausgenommen und mit Güterwagennummern versehen.
- 18 Bis Nr. 4509 Zweitbesetzung.
- 19 Wegen Kastenumbau unnummeriert, ursprünglich Sommerwagen.
- 20 Wie bei 16. Erst waren 3 verschiedene Wagentypen in Gruppe 4700 beisammen.
- 21 Die Wagen 514, 515, 517, 519, 520, 522, 527, 531 und 532 sind erst Ende des Jahres 1952 aus Bayern heimgekehrt. Nr. 5920 war einige Zeit zwischen den Metroversuchswagen P 1 und P 2 mit automatischer Kupplung auf der Versuchsstrecke eingesetzt.
- 22 Als Zwillingswagen starr gekuppelt und mit Durchgang versehen. ONV heißt: OZD. Nadasder Eisenbahn, (1000 mm Bahn zwischen den genannten Orten).
- 23 Zufälligerweise bei MAV die gleiche Nummer erhalten.
- 24 Die Csepeler und Cinkotaer Hilfwagen wurden wegen ungenügenden Laderaum gegen 10 t Wagen ausgetauscht.
- 25 Auf ursprüngliche Schiebetürenausführung zurückgebaut (von Post- auf Gepäckwagen).
- 26 Diese Nummer war vorgesehen, aber nie angeschrieben.
- 27 55 er Vorziffer wegen Mieteinsatz.
- 28 Mit neuem Stahlkasten als Gepäckwagen umgebaut.
- 29 Auch mit Mittelpuffer ausgerüstet, Schiebetüren auf innere Seite umgebaut.
- 30 Für Metrobau übergeben. Später kamen sie von der FVV doch zurück,
- 31 Wegen Erhöhung der Tragfähigkeit (15 - 18 t) umgezeichnet.
- 32 Wegen Ausrüstung mit Druckluftbremse umgezeichnet.
- 33 Nach dem 1.7.1958 von der MAV aus Versehen verschrottet, aber mit neuem Material doch wieder aufgebaut.

- 34 Bei den Baureihen K 1100 und 1200 wurden später wegen Änderung der Nummerngruppe Neubezeichnungen durchgeführt. Einige Waggons hatten später wegen falscher Tragfähigkeitsbestimmung 10 t Nummern bekommen.
- 35 Fünf Wagen (Km) hatten höhere Bordwände.
- 36 Nur dieser Wagen mit Blechverkleidung.
- 37 Nach schweren Kriegsschäden blieb nur das Untergestell übrig. MAV wollte verschrotten, aber als Niederborsarbeitswagen doch neugebaut. Nach 1958 in Ursprungsausführung hergestellt.
- 38 Von der MAV an die Donaustahlwerke mit Umbuchung übergeben, wurde aber kurz vor dem 1.7.1958 zurückgetauscht.
- 39 Erst waren andere Nummern vorgesehen.
- 40 Die Werkstätte Budafok hatte an Stelle des stark verrosteten Untergestells Nr. 1471 ein vollkommen neues Untergestell gebaut, aber die Neubauarten (Wagenkasten) wurden erst viel später von der Werkstätte Landler beendet.
- 41 Von Privateigentümer an die MAV übergeben. 502123 kriegsbeschädigt, ohne Kessel. Nach Hauptuntersuchung, bzw. Neubau mit einem fremden Kessel bei Dieselbetrieb als Kraftstoff-Regiewagen eingesetzt. Später für den öffentlichen Verkehr umdisponiert und entsprechend unnummeriert.
- 42 Heute sind nur noch diese beiden Wagen im Eigentum der Besitzerfirma.
- 43 Abgebrannte Kesselwagenuntergestelle. Stammnummern waren nicht mehr feststellbar.
- 44 Verschrottete Straßenbahnbeiwagenuntergestelle, für Niederbordregiewagen umgebaut.
- 45 Von Werkstatt Szentendre gebaut.
- 46 Wurde nach dem Westen verschleppt und in Bayern als Zwischenwagen beim Heimtransport der 9 P.XV Wagen mit starren BHEV Mittelpuffern ausgerüstet.
- 47 Neubeschaffung.
- 48 Während der MAV-Betriebszeit im MAV-Bestand zufällig gefunden.
- 49 Als Werkstattwagen, außerdem zu Oberleitungsbeobachtungen verwendet. Später als normaler Personenwagen eingerichtet.
- 50 Spezialwagen für Pionierbahnwagentransport (Pioniereisenbahn auf dem Schwabenberg - Szecheny - hegy) mit MAV - FVV und Zahnradbahnpuffern ausgerüstet.
- 51 Wegen Fahrzeugmangel aus dem gelben Fahrzeugpark umdisponiert.

BKV - Budapest - HEV

Ergänzung zur Fahrparkübersicht

M IX	LEW 1962 -	Tw	801 - 854	
		Bw	601 - 627	27 Züge Tw + Bw + Tw
<i>ab 1980 = M IX a (V=70)</i>				
M X	LEW 1971 - 72	Tw	861 - 892	
		Bw	630 - 646	16 Züge - " -
M X A	LEW 1975 - 77	Tw	901 - 940	
		Bw	651 - 670	20 Züge - " -
M X A	LEW 1978 -	Tw	941 - 980	
		Bw	671 - 690	20 Züge - " -
M X A	LEW 1979 - 80	Tw	981 - 1000	
			1101 - 1120	
		Bw	691 - 700	
			751 - 760	20 Züge - " -
M X A	LEW 1982 - 83	Tw	1121 - 1150	
		Bw	761 - 775	15 Züge - " -

Einsatz: Csepel: M IX

Rackeve: Altwagen (M VIII + P XV)
M IX, *MX*

Csömör: M X

Gödöllő: M X A

Szentendre: M X A