



## DR. LOVÁSZ GYÖRGY

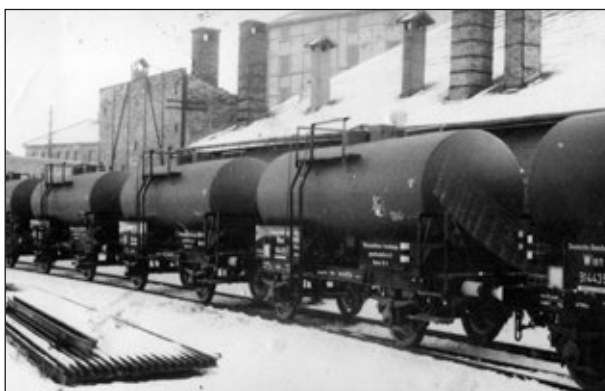
közlekedésmérnök

ügyvezető

Liberatus Kft.

## A Magyarországon gyártott WIFO tartálykocsik és kalandos életútjuk napjainkig

A Wirtschaftliche Forschungsgesellschaft (röviden: WIFO) fedőnevű „Gazdasági Kutatótársaság” a német Wehrmacht intézménye volt. Ez a kutatóintézet számos hadiipari fejlesztést végzett, többek között rakétákat fejlesztett. Ezekhez – és számos más hadicselekményhez – rengeteg üzemanyagra volt szükség. A fejleszteni kívánt rakétákhoz – és 1940-ben a „V-1”-es már tervezés alatt állt – speciális keverék üzemanyagra volt szükség. Ehhez a leterhelt német vagongyárak helyett a magyar gyáraktól, a Ganz-tól és a Győri Magyar Waggon és Gépgyártól rendeltek meg először 1940. augusztus 14-én 250-250 tartálykocsit, majd a sikeres szállítást követően 1941. augusztus 5-én további 250-250-et. Az első kocsik egységára 8500 birodalmi márka volt, a 2 x 500 kocsi a magyar vasúti járműgyártó ipar legnagyobb megrendelése volt az első világháború óta. Az 1940 évi rendelésnél a győri



1. ábra: A WIFO részére elkészült első tartálykocsik kiszállításra várnak a győri gyár udvarán. A sor elején jobbra a Győrben elsőként elkészült „Wien 914435” pályaszámú kocsi. (Fotó: Magyar Vasúttörténeti Park gyűjteménye)



2. ábra: A Ganz gyár udvarán 1942. március 27.-i fővizsga dátummal a kiszállításra váró „Hannover 923615” pályaszámú kocsi. (Fotó: Fortepan 154875 – Adományozó: Surányi Sándor, néhai György József gyűjteménye)

megrendelési könyvben rögzítették, hogy a 20 m<sup>3</sup>-es tartálytestnek alkalmasnak kell lennie az alábbi elegy szállítására vegyi reakció, illetve a tartály anyagának károsodása nélkül: 60% benzin, 20% benzol és 20% szpiritusz. Ebből a szakemberek kitalálhatták, hogy nem a városi autóbuszokhoz kívántak gázolajat szállítani...

A kocsikra „diszkrétén” a Brennbare Flüssigkeiten” azaz „Éghető folyadék” felirat került.

A tartálykocsik tengelytávolsága a Német Birodalmi Vasútnál gyakran alkalmazott 4500 mm, az ütközők közötti hossz 8800 mm volt. A kocsik gyártásához a dokumentációt a DR „Zentralamt” bocsátotta rendelkezésre, így a kocsikat a DR szabványú alkatrészekkel, még a gyártási tábla méretét és formáját is a német vasutak előírásai szerint követelték meg. Ennek köszönhetően mindkét hazai gyárban olyan gyártási táblákat terveztek az 1000 német export tartálykocsikra, amilyenek sem korábban, sem később nem fordultak elő. A tartálytest leeresztő csapja Gestra gyártmány volt, mely armatúrát a WIFO közbenső szolgáltatásként szállította a hazai gyárakba. A kocsik közel felét a dermedt üzemanyag lecsapolását elősegítő fűtőközeggel rendeltek. Az 1941 évi kocsik nyitott fékállással, kézifékekkel és Hildebrand-Knorr fékekkel készültek. A kocsikat széles nyomtávon való közlekedésre átalakítható kivitelben kellett gyártani. A járművek egységára 8500 RM, azaz birodalmi márka volt. A kocsikat Hegyeshalom állomásig kellett szállítani.

A szállítási határidőt mindkét gyár esetében szűkre szabták, Győrben 1941 januártól kezdődően júniusig havi 35-35, végül júliusban 40 kocsik kellett legyártani. Győr-ből az első 17 kocsi 1940. december 21-én indult Hegyeshalomba.



3. ábra: A fenti kocsi közeli testvére, az egykori WIFO 923500-os 2024 márciusában Székesfehérváron, a MÁV Vagon Kft.-nél fővizsgált. A háború viharait megjárt kocsi SNCF 595686, majd MÁV Rfu 7507317, 1967 után 20 55 705 0136-5, majd üzemi kocsiként 30 55 707 6095-6, végül napjainkban, az FKG tulajdonában 44 55 947 8636-7 pályaszámmal üzemel. A képen jól megfigyelhetők a tartály „foltoszos javításának” nyomai, melyek minden bizonnyal a II. világháború során történt lövések okozta sérüléseket hivatottak elfedni.

Ma is eredeti, DR siklóágyakkal üzemel, 82 éves fékbódéja szinte sértetlen, bár ablakát „befalazták”. Ganz gyártási száma: 81910. (Fotó: Bognár Balázs, 2024 március)

halomba. A Ganz gyárban is hasonlóan rövid határidővel készültek a kocsik. A WIFO egy 1940. október 17.-én kelt levelében pontosította, hogy Győrben az első 175 kocsit „Wien 914435 – 914609” pályaszámokkal és Stadlau honállomás feltüntetésével kell szállítani, a további 75 kocsit pedig „Hannover 914610-914684” pályaszámokkal és Nordhausen honállomás feltüntetésével. A WIFO tulajdonát képező kocsikat a DR „P” jelzéssel, magánkocsiként sorolta be. A Ganz kocsik 914185-914434 pályaszámot kaptak.

A kétszer 250 + 250 kocsi sikeres átadását követően a WIFO 1941. augusztus 5-én további 250 + 250 tartálykocsit rendelt Győr-ből és a budapesti Ganz gyártól. Ezek tartálya már 26,5 m<sup>3</sup>-es volt és a fékállásukra zárt fékbódét rendeltek. Ezek gyártása és szállítása még a korábbi 500 kocsinál is gyorsabb ütemben, 1942 január és május között történt. A Ganz kocsik 923448-923697, a győri gyártású kocsik 923698-923947 pályaszámokat kaptak.

A WIFO kocsik a II. világháború végén nagy számban maradtak francia megszállási övezetben. És a francia vasút ezek egy részét – még nem tudjuk, hogy pontosan mennyit, de talán lesz majd egy lelkes francia kolléga, aki tudja – az SNCF állagába sorolta. A 40-es évek második felében Európa-szerte aktívan dolgoztak a „visszahozatali bizottságok”, akik Európa vasútjain igyekeztek a saját vasútjuk járműveit az egységesebb járműpark érdekében felkutatni és azokat – tárgyalási pozíciótól függően – vagy visszakövetelni vagy elcserélni. A MÁV szakemberei leleményesek voltak. Biztosan tudjuk, hogy legalább 46 SNCF pályaszámmal ellátott eredetileg a WIFO rendelkezésre épült tartálykocsiról „elhitették” a franciákkal, hogy „lám, ezen a kocsin „GANZ BUDAPEST” illetve „Waggonfabrik Győr” tábla van, nem is francia jellegű a jármű, kérjük szépen ezt nekünk visszaadni”. 1946-1948 között az SNCF a MÁV részére 46 WIFO tartálykocsit adott vissza. Ezeket a



4. ábra: 82 éves korában kifogástalan állapotban van a Székesfehérváron szintén 2024 márciusában fővizsgált egykori 923518-as pályaszámú tartálykocsi is. 1945 után SNCF 595689, majd MÁV Rfu 7507322, 1967 után 20 55 705 0141-6, jelenleg pedig 44 55 707 6097-2 pályaszámot visel. Érdemi korszerűsítésként MÁV 12-es görgőcsapágyakat kapott. Gyártási száma: 81928. (Fotó: Bognár Balázs, 2024 március)



5. ábra: A fenti 44 55 707 6097-2 pályaszámú tartálykocsi alvázában megtalált eredeti Ganz gyártási szám és első DR illetve WIFO pályaszám (Fotó: Dr. Lovász György)



6. ábra: Mialatt két „testvére” Székesfehérváron megszépült, a harmadik a Biatorbágy – Herceghalom között folyó pályafelújítási munkákhoz a főváros közelébe diszponált munkavonatok vízellátását biztosította. A ma 44 55 947 8635-9 pályaszámú kocsi is eredeti német siklócsapággal közlekedik. Ez év tavasza óta tudjuk, hogy eredetileg a WIFO 923638, majd az SNCF 595698, majd a MÁV Rfu 7507319 később 20 55 705 0138-2 majd 30 55 707 6094-9 pályaszámú kocsija volt. Ganz gyártási száma: 82048. (fotó: Dr Lovász György, Ferencváros 2024 január.)



7. ábra: A Győrben gyártott WIFO tartálykocsik tábláin – mint minden más győri gyártási táblán – a gyártási számot is feltüntették. Ennek köszönhetően tudhatjuk, hogy ezt eredetileg a DR 923816 pályaszámú Győrben 1942. március 9-én elkészült DR 923816 pályaszámú tartálykocsi viselte. Ezt 1947-ben SNCF 595707 pályaszámon szerezt meg a MÁV, majd Rzu 7507312 pályaszámmal helyezte üzembe. 1967 után 20 55 705 0131-7, majd üzemi kocsiként 30 55 706 5166-4 pályaszámmal üzemelt 1993-ig. (Fotó: Fehér Tamás gyűjteményéből)



8. ábra: A Ganz gyár által szállított WIFO tartálykocsikra ilyen gyártási táblákat szereltek. Ezt a gyártási táblát az SNCF-től 1947-ben „visszaszerzett” 595535, majd MÁV Ráfű 7503260, 1967 után 20 55 703 7502-7, majd 20 55 716 0537-2, végül 30 55 707 2002-2 pályaszámú tartálykocsi viselte 1992 évi selejtezéséig. (Dr. Lovász György gyűjteménye)

MÁV Rfu... pályaszámokkal állította forgalomba. A közforgalomban az 1970-es évekig üzemeltették a járműveket. Közforgalomból kivonásukat az 1955 és 1977 között beszerzett mintegy 4000 új tartálykocsi üzembe állítása tette lehetővé.

Azonban az 1970-es években is jó műszaki állapotú tartálykocsik közül számosat minősítettek át üzemi járművé és – több szerencsés véletlennek is köszönhetően – három példány ma is kifogástalan műszaki állapotban látja el feladatait az FKG Kft. pályaeépítő gépláncainak szerelvénye-éhez sorolva.

A rövid tanulmány végére kívánczik, hogy az írás „főszereplőinek” személyazonossága sok éven át rejtve maradt. A győri Magyar Waggon és Gépgyár a gyártási táblákba beöntötte a kocsik 5-jegyű gyártási sorszámát, de

a Ganz gyárban ezt nem tették meg. Viszont alaposan beütötték az 5-jegyű gyártási számot és az első pályaszámot az alvázakba. Tekintettel a kocsik vitatható múltjára, ezt azonban a MÁV igyekezett „kevésbé felismerhetővé tenni”, azaz „elverni”. Véletlen szerencse volt, hogy az egykori 1000 járműből ma Magyarországon meglévő három közül egyszerre járt kettő a MÁV Vagon Kft.-nél Székesfehérváron 2024 tavaszán, ahol, műhelyi körülmények között tudta e sorok szerzője az eredeti alvázszámokat megkeresni. Így csupán néhány hete ismert a járművek életútja.

A szerző köszönetet mond Bognár Balázs főmérnök úrnak szíves segítségéért és kiváló fénykép felvételeiért.

Dr. Lovász György  
Budapest, 2024 április