

Der neue Omm 52 von Modellbahn Union

Nach knapp neun Monaten Wartezeit- Modellbahn Union (MU) kündigte den Wagen in einer Werbung an- jetzt brachte MU eine weitere Neuheit eines offenen Güterwagens heraus: Es ist der Omm 52, eine der ersten Neuentwicklungen der DB nach dem letzten Krieg. Mit 14.919 gebauten Wagen war er einer der DB- Standardbauarten. Es war der erste offene Güterwagen ohne Seitenrungen und fast ganz aus Metall gebaut. Die Seitenwände waren nach außen durchgedrückt. Die DB konnte sich 1952 noch nicht dazu durchringen, den UIC- Typ bauen zu lassen, sondern ging hier eigene Wege.



Foto 1: Werksfoto des Sets

Vorbild

Der hier zu besprechende Güterwagen wurde 1952 von der Waggonfirma Uerdingen gemeinsam mit dem BZA entwickelt. Wie schon erwähnt war es eine Eigenentwicklung der DB, und zwar der erste Neubau eines offenen Güterwagens. Viele Hauptmasse stimmen mit den UIC-Wagen überein, wie z.B. LüP, Achsstand und Türbreite, nur die Seitenwände waren anders konstruiert. Der doppelte Knick machte die Seitenwand so stabil, sodass Streben überflüssig wurden. Den Wagen gab es mit und ohne Bremserhaus, auch Leitungswagen und Wagen mit Bremserbühne wurden gebaut. Zwischen 1952 und 1962 wurden 14.919 Wagen in Dienst gestellt. Damit war der Omm 52 der häufigste offene Güterwagen der DB in den 60er Jahren. Geliefert wurde der Wagen mit und ohne Bremse. Die Länge betrug 10 m (ohne Bremserhaus) und 10,5 m mit Bremserhaus bzw. -stand. Der Achsstand betrug 5,4 m. Der Wagen konnte mit 26 t beladen werden. Offene Güterwagen konnten witterungsunabhängige Güter aller Art transportieren, wie z.B. Kohle, Sand, Schotter, Rüben, Holz, Schrott u.v.a.m.

Ab 1965 bekam der Wagen die neue Bezeichnung E⁰³⁷ zugeteilt.

Ende der 70er Jahre baute die DB einen Wagenpark für Rübentransporte auf. Fast ein Drittel der Omm 52 (E⁰³⁷) wurde hierfür hergerichtet, wobei u.a. die Kopfklappen der Wagen festgelegt wurden. Die umgebauten Wagen bekamen die neue Bezeichnung Eo⁰¹⁷. Die restlichen E⁰³⁷ wurden bis 1986 ausgemustert. Die Rübenwagen hielten sich bis 1994. Über 800 Wagen wurden Ende der 70er Jahre an die DR verkauft; die die DR als EI 5568 (ohne Bremse: EI 5598) einreichte. 1994 wurden die letzten Ex- DR EI 5568 ausgemustert.

Die Wagen hatten die Nummernkreise 862 000 bis 869 999 (mit Lücken) und 890 000 bis 897 999. Als E⁰³⁷ 504 1 000 bis 505 5 999 und als Eo⁰¹⁷ 514 0 100 bis 514 4 999; ab 1985 auch 514 6 000 bis 514 6 999. So kann jeder selber sehen, ob das Modell von MU eine passende Nummer trägt.

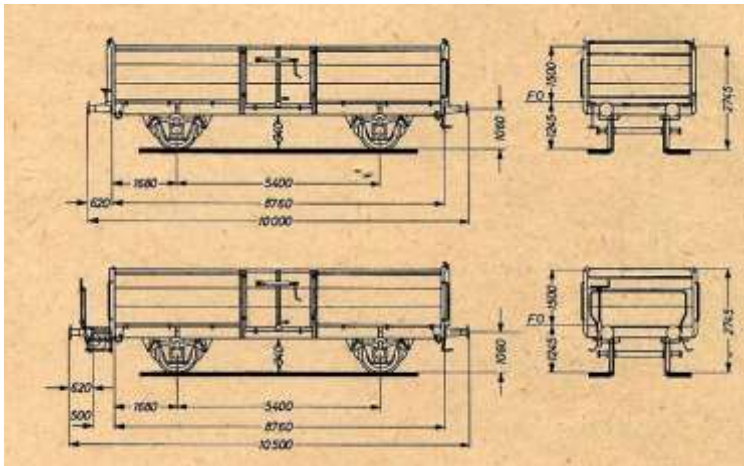


Bild2: Maßskizze des Omm 52 (Quelle DV 939d, Ausgabe 1967)

Modell

Omm 52- Modelle ohne Bremserstand gab es von verschiedenen Herstellern. Das älteste Modell stammt von Minitrix, das den Wagen bei Roco produzieren ließ. Nur an der Unterseite des Wagens ist dieser Umstand erkennbar: Trix- Made in Austria. Der Wagen war von 1970 bis 1972 bei Minitrix im Programm.

Der Wagen war für die damalige Zeit recht ordentlich gestaltet, LüP, Achsstand und Proportionen stimmten. Nur die Beschriftung war unvollständig: Es fehlte die Bauart-Bezeichnung und die Bremsecken. Nur eine überdimensionale 864 407 mit DB Signum stand an der Außenwand. 1972 war die Zusammenarbeit mit Minitrix beendet worden und Roco produzierte den Wagen unter eigenen Label weiter. Der einzige Unterschied zum Minitrix- Vorgänger war am Unterboden zu sehen: Roco- Made in Austria. Satte 31 Jahre stand der Wagen bei Roco im Programm. Bis 1991 Jahre wurde der Wagen mit der vereinfachten Beschriftung geliefert, erst danach bemerkte man das bei Roco und fortan gab es den Wagen mit vollständiger Beschriftung, nur die Bremsecken fehlten immer noch. Ab 1998 gab es sogar drei RENFE- Varianten, was dem Autor etwas „spanisch“ vorkam, weil eine Umspurgung auf 1.600 mm bei dem Wagen technisch beim Vorbild schlecht möglich war. Das letzte „Highlight“ war der Umstand, dass Roco den Wagen mit Sprengwerk produzierte, wobei beim Vorbild kein Omm 52 mit Sprengwerk bekannt ist. Insgesamt lieferte Roco 25 verschiedene Varianten des Wagens.

Auch in der DDR wurde der Wagen produziert. Im Rahmen einer Serie von langen offenen Güterwagen mit 6 m Achsstand, die von der Fa. Stein KG, Leipzig entwickelt wurde, kam er 1971 heraus und wurde bis 1987 in verschiedenen Farben von verschiedenen Firmen produziert. Zuletzt war der VEB PREFO, Dresden der Hersteller. Allen Wagen war gemeinsam, dass der Achsstand für den Omm 52 nicht stimmte und meistens die Beschriftung unleserlich war. Ferner waren alle Wagen keine Laufwunder, man konnte das aber durch Radwechsel erheblich verbessern. Dafür kosteten die Wagen nur schlappe 4,50 MDN. Insgesamt gab es zwei Varianten: Den Omm 52 mit EUROP- Beschriftung und als E⁰³⁷.

Durch den Zusammenschluss von Fleischmann und Roco kam das gesamte Roco- Programm in N zu Fleischmann. Zwischenzeitlich hat der neue Eigentümer sich entschieden, künftig N nur noch von Fleischmann herstellen zu lassen. 2015 entdeckte Fleischmann den Wagen im Roco- Fundus und bot den Omm 52 (incl. Nachfolger) wieder an, jedoch erstmals mit Kurzkupplung, dass Roco bei den meisten Wagen nicht gemacht hatte. Den Auftakt machte der Eo⁰¹⁷ als Rübenwagen, der mit drei verschiedenen Wagennummern und mit Rüben beladen erschien, leider mit fehlerhaften Beschriftung als Es⁰¹⁷ statt Eo⁰¹⁷. Nicht vergessen hat Fleischmann die Bremsecken. 2018 folgten die nächsten Varianten: Es war

ein 3er Set des Omm 52, beladen mit Kohle (#820530) und als E⁰³⁷ (#820531) in Epoche IV, erstmals mit braunen Fahrgestell.

Alle Wagen wurden im Blog- Artikel des Autors 09/2018 im Bild vorgestellt, sodass an dieser Stelle auf Bildwiederholungen verzichtet werden kann.

Kommen wir jetzt zu der Neuheit von MU: Erstmals wurde der Wagen gleich in drei Varianten produziert: Wagen mit Bremserhaus, mit Bremserbühne und ohne.



Bild3: Omm 52 mit Bremserhaus



Bild4: Omm 52 ohne Bremserstand



Bild5: E⁰³⁷ mit Bremserstand



Bild6: : E1 5568 DR braunes Fahrwerk



Bild7: Omm innen



Bild8: Omm unten

Der erste Eindruck vom Modells ist das geringe Gewicht des Wagens: Er bringt nur 7gr auf die Waage. Der älteste Vorgänger, der Omm 52 von Minitrix wiegt 12gr, der jüngste Nachfolger von Fleischmann noch 11gr. Hinzu kommt, dass MU Räder mit 0,7 mm Spurkranzhöhe verbaut, ein Kompromiss aus Fahrsicherheit und Vorbildnähe. Nach NEM 310 sind in N Spurkranze zwischen 1,0 und 0,5 mm vorgeschrieben; die meisten Hersteller

beharren noch auf dem 1,0 mm Spurkranz. Beim Test auf der Clubanlage zeigte sich, dass die Wagen gelegentlich auf alten Arnoldweichen und an Modulübergängen mit Schienenstößen entgleisten. Abhilfe leistete hier probenhalber eine Schraube mit 4gr Gewicht. Eine Alternative bietet auch MU selber: Zum Austausch werden Radsätze mit 1,0 mm Spurkranzhöhe angeboten. https://www.dm-toys.de/produktdetails/items/MU_N-X00001.html.

Von Haus aus sind die Wagen recht kurz gekuppelt. MU hat den Wagen noch eine kurze Standardkupplung beigelegt, mit dem man fast von Puffer zu Puffer fahren kann. Ein Kompromiss wäre es, eine kurze Kupplung an einem Wagen und den anderen so belassen, wie er ab Werk geliefert wurde. Alle drei Kupplungsvariationen kann man in den nachfolgenden Bildern sehen. Der Abstand der Wagenpuffer ab Werk beträgt ca. 6 mm, beim Einbau einer mitgelieferten Kurzkupplung auf 4 mm und bei Kurzkupplungen auf beiden Seiten auf 2 mm. Nur mit den ab Werk eingebauten Kupplungen lässt sich ein Kreis von 192 mm sicher befahren. Den 4 mm Abstand kann mit R2 noch soeben gefahren werden. Erfreulich ist, dass auf diesen Umstand ein Beipackzettel den Sets beigelegt ist. Für den Spezialisten sind in dem Tütchen mit den Ersatz-Kupplungen noch zwei Kupplungsimitate beigelegt.



Bild9: Kupplungsabstand ab Werk



Bild10: Kupplungsabstand kurz/ Lieferzustand



Bild11: Kupplungsabstand mit beigefügter Kurzkupplung



Bild12: Bremserstände

Bei den Wagen ist eine Bauart des Handlaufes an der Bremserbühne verbaut worden; der Wagen mit Bremserhaus hat denselben Handlauf wie der Wagen mit Bremserbühne. Weniger auffällig sind die Knicke in den Außenwänden des Güterwagens als bei den Mitbewerbern. Das kommt dem Vorbild durchaus nahe, betrachtet man Fotos des Vorbilds. Je nach Lichteinstrahlung fallen die Knicke mehr oder weniger auf. Denke, hier hat MU alles richtig gemacht und die Mitbewerber haben an dieser Stelle ein wenig übertrieben.

Einen Kunstgriff hat MU jedoch bei den Wagen mit Bremserbühne/ -haus gemacht: Statt das Fahrgestell um 3,5 mm zu verlängern, hat man dem Fahrgestell längere Puffer verbaut, sodass die gewünschte Länge herauskam. So steht die Bühne auf den Puffern, was aber im Betrieb kaum auffällt. .



Blld13: Omm Bremserstand von unten



Blld14: 3x Omm li MT mi MU re Prefo

Hauptmasse des Omm 52/ E⁰³⁷ von MU

	Vorbild	1: 160	Omm 52 MU ohne Bremser- stand	Omm 52 MU mit Bremser- stand
LüP	10000/ 10500	62,1/ 65,6	64,0	67,0
Achsstand	5400	33,8	33,8	33,8
Ladelänge	8760	54,8	55,0	55,0
Ladebreite	2760	17,3	15,2	15,2
Türbreite	1800	11,3	11,2	11,2

Man sieht, dass MU die Hauptmasse einigermaßen eingehalten hat; nur die Puffer sind ein Ideechen zu lang geraten und die Breite konnte wegen der Materialstärke der Wagenwände nicht ganz eingehalten werden.

Die Wagen der Epoche III haben die Nummern 863 473 bzw. 896 417 EUROP; die der Epoche IV (DB) 504 7545-0 und 505 1229-4 (braunes Fahrwerk) und das zweite Set Epoche IV (DR) die Nummern 559 8217-1 und 559 8549-7. Hier wurde gut recherchiert und alle Nummern passen zu dem Wagen.

Einsatz auf der Modellbahn

Wie schon erwähnt, ist der Omm 52 bzw. E⁰³⁷ ein „Brot- und Butter- Wagen“, der am besten mehrfach auf die Anlage gehört. Kauft man mehrere Sets hat man die Möglichkeit, Ganzzüge für den Kohlenverkehr, der in den 50er und 60er Jahren in Deutschland bedeutsam war, nach zu stellen. Wenn der Ganzzug noch mit anderen offenen Güterwagen gemischt wird, z. B. mit dem Omm 37 oder Omm 34 von Modellbahn Union, hat man einen herrlichen Zug. Eine passende Zuglok wären z.B. die Baureihen 44 oder 50. Diesem Zug kann man auch den Pwgs 54 von MU begeben. Natürlich kann man auch den Kohlewagen des Sets einzeln oder als Gruppe einem Nahgüterzug begeben. Kohle wurde ja damals fast überall gebraucht und wurde bis in die hintersten Winkel der Republik transportiert.

Fazit

MU hat es geschafft, den Omm 52 in allen drei Bauformen heraus zu bringen, als Wagensets der Epoche III und IV. Welche Varianten sind noch denkbar? Einmal der Leitungswagen (ohne Bremse), der noch durch Abwesenheit glänzt. Er könnte m.E. relativ einfach umgesetzt werden, wenn die Bremsbacken weggelassen werden. Ferner wäre der Wagen noch als Rübenwagen Eo⁰¹⁷ denkbar. Man sieht also, hier kann MU noch tätig werden. Da die offenen Wagen vielfach im Kohleeinsatz waren, sollten auch verschmutzte Wagen angeboten werden. Vielleicht kann MU noch passendes Ladegut (Kohle, Schotter, Kies u.a.m.) anbieten, vielleicht mit einer eingebauten Beschwerung. Kurz: Man kann MU zur Neuheit nur gratulieren und gespannt warten, was MU noch an Güterwagen herausbringen wird, bzw. welche Varianten des Omm 52/ E⁰³⁷ noch angeboten werden.

Klaus Kosack

Lit.: Merkbuch für Schienenfahrzeuge- Wagen Regelspur, Ausgabe 1952, DV 939 d, Teil A, EZA Minden 1952
Merkbuch für Schienenfahrzeuge- Wagen Regelspur, Ausgabe 1967, EZA Minden Ausgabe Jan. 1967
St. Carstens/ H.-U. Diener, Güterwagen Bd. 3- offene Wagen, Nürnberg 1996
St. Carstens et al. Güterwagen Bd. 6- Bestände und Bauteile- Güterzuggepäckwagen, Nürnberg 2011
K. Kosack, Der neue Omm 52 von Fleischmann, Blog-Bericht 09/2018 <https://www.dm-toys.de/blogartikel/items/der-neue-omm-52-von-fleischmann.html>