

Der Omm Klagenfurt von Modellbahn Union Die Ausländer

Nach dem Erfolg mit dem Omm 37 (Duisburg) setzte Modellbahn Union (MU) noch einen drauf: Sie machten es umgekehrt wie beim Vorbild und stellten seinen Vorgänger, den Ommu Klagenfurt, jetzt als Neuheit vor. Er gehört zu der Gruppe der Kriegsgüterwagen, die damals unter Ersparnis aller denkbaren Bauteile in kurzer Zeit in großer Anzahl hergestellt werden konnten. Überdies war die



Bild0 Werksfoto PKP Wddo MU

Konstruktion vereinfacht worden, sodass auch Werke, die nicht auf Güterwagen spezialisiert waren, auch ihn herstellen bzw. Zurüsterile liefern konnten. Der Omm 34 gehört zu der Gruppe der Regelgüterwagen, die beim Vorbild in großer Anzahl liefen. Mit der Neuheit schließt MU wieder eine Lücke bei den N- Güterwagen- Welt. Nun folgten die Ausländer, Güterwagen der DRB Gattung Klagenfurt, die nach Kriegsende im Ausland verblieben.

Vorbild

Der anhaltende Krieg brachte die Rüstungsindustrie immer mehr in Schwierigkeiten: Rohstoffe wurden immer knapper, sodass sich die DRB gezwungen sah, um ihre Transportaufgaben nach zu kommen, neue Wege zu beschreiten. Es war der hohe Bedarf an Güterwagen zu befriedigen, allerdings vor dem Hintergrund, dass die Rüstungsindustrie absoluten Vorrang hatte. Das hieß, beim Wagenbau den Stahleinsatz (Stahl wurde für die Panzer gebraucht) auf ein Minimum zu beschränken und Ausweichen auf „Heimstoffe“, wie es damals hieß. Ganz wichtig war eine möglichst einfache Herstellung der neuen Wagen, damit auch andere Firmen sich am Bau beteiligen konnten. Ausgang war der Ommu Villach (später DB- Bauart Omm 33), der ab 1939 gebaut wurde und bis 1945 in 49.115 Exemplaren in Dienst gestellt wurde. Die Hauptmaße wurde für den neuen Wagen übernommen. Durch Rationalisierung konnte bei je Wagen 2,3 t Stahl eingespart werden, das waren immerhin 0,5 Mio t weniger Stahl für alle gebauten Güterwagen. Die neuen Wagen waren alle geschweißt und hatten ein Eigengewicht von 8,3 t (ohne Bremserhaus). Der Laderaum betrug 36,6 m³ und die Wagen konnten mit bis zu 26,5 t beladen werden. Mit dem Wagenbau wurden alle verfügbaren Fabriken im Inland und besetzten Gebieten betraut. Nur so ist erklärlich, dass bis 1945 22.944 Wagen gebaut werden konnten, d.h. rund 1.000 Wagen kamen jeden Monat hinzu.

Aber schon beim Einsatz der ersten Serien zeigte es sich, dass man an einigen Stellen bei der Einsparung zu viel des Guten getan hatte und die Wagen instabil waren. So wurden die Obergurte verstärkt (obwohl der durchgehende Obergurt das Ladegeschäft behinderte) und auch die Holztüren hielten den Ladedruck nicht immer aus. Daher wurden die Holztüren verstärkt. Der Krieg verstreute die Wagen in halb Europa. Rund 10.000 Wagen kamen nicht mehr in den Bestand der späteren DB und DR. Sicherlich waren ca. 2.000 Wagen durch den Krieg zerstört. So kam es, dass fast alle Nachbarbahnen Deutschlands den Wagen im Bestand hatten. Die PKP Polens ließ den Wagen 1946 nachbauen: Auf dem Gelände des Linke-Hoffmann-Werkes in Breslau wurde die Pafawag Wroclaw etabliert und sie lieferte 1946/47 der PKP 2.150 Nachbauten des Klagenfurts, allerdings in der leicht verstärkten Version von 1944/45. Ausgeliefert wurden die Wagen im grauen Anstrich. Die spätere Bundesbahn erbte 8.500 Wagen des Typs; die DR hatte nach Ende des „Wagenklaus“ durch die UdSSR mit z.T. Rückkauf der Wagen rund 4.200 Wagen im Bestand.

Der Wagen war vielseitig – auch für Wehrmachtzwecke- einsetzbar, dank der abbaubaren Kopfklappen. Es gibt Fotos, wo in den Wagen in zwei Etagen Wehrmachtsfahrzeuge verladen wurden; die obere Etage mit Querbohlen, die auf die Seitenwände gelegt wurden, oder auch mit Längsbohlen. Diese Idee hat man später bei dem Offs 52 (aus dem Omm 52) wieder aufgegriffen und dauerhaft eingebaut. Ansonsten war er für den Transport

nässeunempfindlicher Güter aller Art (z. B. Kohle, Sand, Kies, Schrott, Holz u.a.m.) bestens einsetzbar.

Nach 1945 war bei den Bahnverwaltungen sehr schnell klar, dass die Wagen verstärkt werden müssen, wollte man die noch jungen Wagen weiterbetreiben. So hat man an den Seitenwänden die Quer- und Längsrungen verstärkt, den Wagen (nicht bei allen) Blechtüren spendiert und Verbesserungen an der Bremse und Laufwerk eingebaut. Die umgebauten Wagen waren für 80 km/h zugelassen, der Vorgänger nur für 65 km/h. Bei der DB wurden später die Bremserhäuser (Schwalbennester) abgebaut, teilweise die Holzseitenwände durch Blechwände mit Verstärkungsrungen ersetzt. Der Omm 34 kam auch noch in das Umbauprogramm der DB: 1956/57 wurden 2.560 Wagen zu UIC-tauglichen Omm 44 mit neuem Achsstand von 5,4 m umgebaut. In den 50er Jahren sank der Stern des Omm 34: Durch Umbau und Ausmusterungen (wegen der vielen Omm 37) sank deren Zahl immer weiter: 1964 waren nur noch 2.282 Wagen im Bestand; einige erlebten noch die UIC Umzeichnung als E 029. 1971 wurde der letzte Wagen aus den Beständen gestrichen.

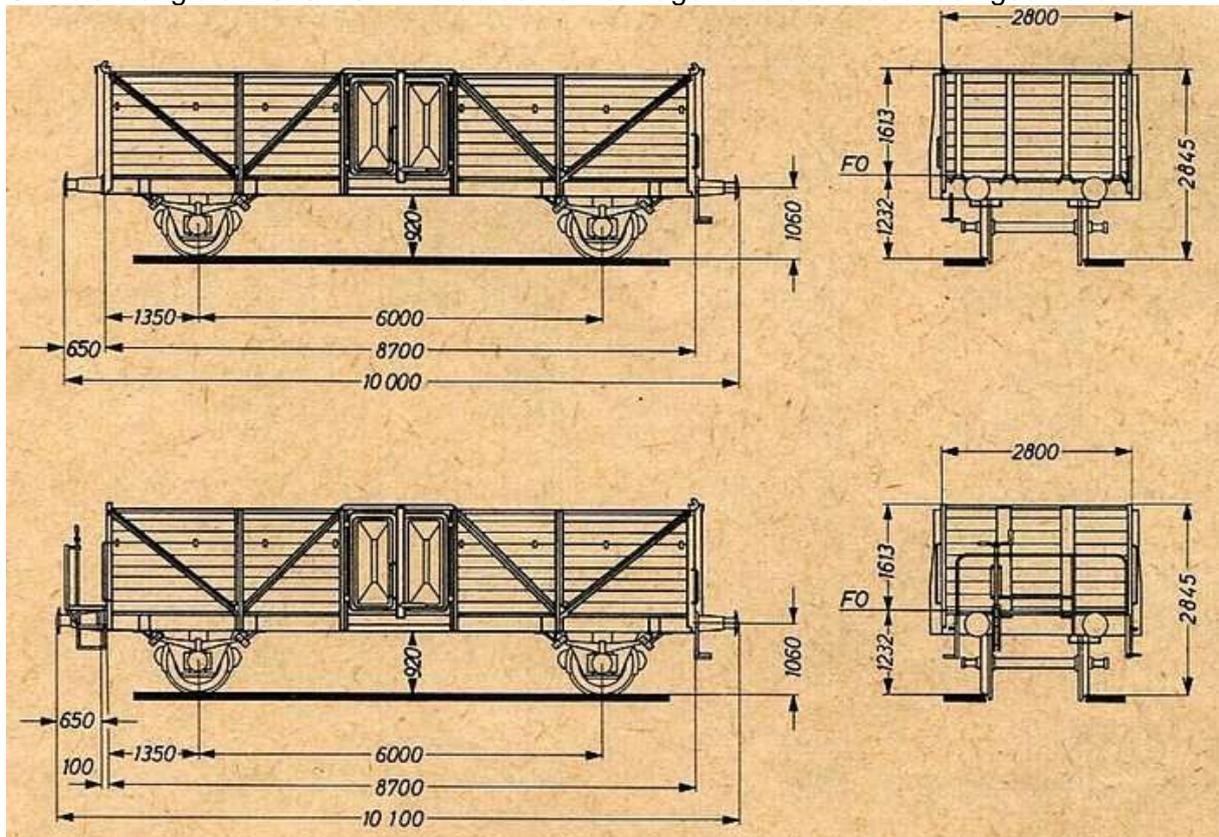


Bild1 Fahrzeugskizze Omm 34 DB, Quelle: DB, DV 939d, Ausgabe 1967

Auch bei der DR wurde der Wagen ab 1962 im RAW Zwickau umgebaut und verstärkt, behielt aber seine Bauartbezeichnung Ommu 44. Wie bei der DB wurden beim Ommu 44 die Seitenrungen verstärkt, das Bremserhaus abgebaut, neue Rollenlager eingebaut, einzelne Wagen bekamen sogar ein Sprengwerk und Blechwände mit neuen Streben. Bei der Umzeichnung des Wagenparks der DR bekamen nicht umgebaute Wagen die Bezeichnung EI-u [5563]; die umgebauten Wagen EI-u [5565]. Mitte der 80er Jahre, als die DR genügend neuere Omm beschafft hatte, war für den Ex-Klagenfurt auch hier Schluss.

Neue ausländische Klagenfurter in Epoche III

2019 überraschte MU ohne jede Vorankündigung mit weiteren Farb- und Beschriftungsvarianten nach ausländischen Vorbildern des Klagenfurts. Es erschienen je zwei Wagen der PKP in grau, der ÖBB in braun (davon einer mit Bremserhaus), der SNCF in

dunkelbraun (davon einer mit Bremserhaus) und der SNCB in grün, alles im Allem weitere 8 Wagen. An der Form der Wagen wurde gegenüber den ersten Wagen nichts verändert. Zur Technik der Wagen ist an anderer Stelle (Beitrag 07/ 2018) schon berichtet worden, sodass an dieser Stelle auf eine Wiederholung verzichtet werden kann. <https://www.dm-toys.de/blogartikel/items/der-neue-klagenfurt-omm-34-von-modellbahn-union.html>

Gegenüber dem braunen DB/ SAAR Ommu 34 mit und ohne Bremserhaus ist an der Form nichts verändert worden, sodass alle Wagen die Nachkriegszutat Blechtüren aufweisen. Einige wenige Wagen hatten noch im Krieg Blechtüren erhalten; die große Mehrzahl hatte aber Holztüren, bei den jüngeren Wagenserien ab Baujahr 1944 verstärkte Holztüren. Alle Wagen sind Bremswagen und sind in Epoche III nachgebildet.

Nach den Gepflogenheiten der jeweiligen Staatsbahnen nach 1945 betrachten sie alle Fahrzeuge, die sie in ihrem Land vorfanden, als Eigentum. Das ging recht flott, man brauchte ja nur den Eigentümer, Bauart und Wagenummer überpinseln. An einen Fahrzeug- Tausch mit der Reichsbahn West und Ost war kein Gedanke. Man brauchte ja alles, was rollt, für die Transportaufgaben.

Der Wddo der PKP

Zahlen darüber, wie viele Klagenfurter die jeweiligen Staatsbahnen übernommen haben, gibt es leider nicht. Nur eine Info war verfügbar: Die PKP ließ wohl aufgrund vorgefundener Zeichnungen bei der Pafawag (vormals Linke- Hoffmann in Breslau) 2.150 Wagen des Typs Klagenfurt nachbauen, sodass die PKP ca. 3.000 Wagen der Bauart besaß. Die Nachbauwagen hatten alle kein Bremserhaus, nicht ausgeschlossen ist, dass die PKP aus DRB- Beständen auch Wagen mit Bremserhaus geerbt hat. Lt. Foto hatten die Nachbau-Klagenfurt (bei der PKP wurden sie als Wddo bezeichnet) alle verstärkte Holztüren, wie bei den letzten Lieferserien der DRB. Schon Anfang der 50er Jahre machte sich bei allen Staatsbahnen, die den Klagenfurt im Besitz hatten, ihre Konstruktionsmängel bemerkbar. So wurde bei allen der Obergurt verstärkt und die Wagen bekamen wie bei der DB eine Blechtür. Das Modell eines grauen offenen Güterwagens der PKP ist Premiere in der N-Welt.



Bild2 PKP Wddo 1. Wagennummer



Bild3 PKP Wddo 2. Wagennummer

Omm der ÖBB

Auch bei diesem Ex-Klagenfurt war im Netz nichts genaueres zu erfahren. Sicher ist, dass bis 1945 die DRB Österreich als ihr eigenes Land betrachteten und viele deutsche Fahrzeuge dort stehen blieben. So dürfte der ÖBB bzw. BBÖ wie sie sich anfangs noch nannte, ca. 1.000 Wagen erhalten haben. Mit der ÖBB gab es Fahrzeugtausch mit der DB, ob aber die im Krieg gebauten Wagen mit darunterfielen, wohl eher nicht. Unsicher waren die Verhältnisse im besetzten Österreich nach 1945: Das Land war in vier Zonen aufgeteilt; die Hauptstadt Wien war wie Berlin eine Vierzonenstadt und lag mitten in der sowjetischen Zone. Je nach Lust und Laune betrachteten die Sowjets in ihrer Zone vorgefundenen Eisenbahnfahrzeuge als Zonenfahrzeuge oder auch als „Trofej“, sprich Beutefahrzeug, dass man ins (sozialistische) Ausland verschieben konnte. Auch die DR in der späteren DDR konnte davon ein Lied singen. Wahrscheinlich waren davon auch DRB Klagenfurt in Österreich betroffen, denn die Besatzer brauchten ja Wagen, um die Reparationsleistungen ab zu fahren. In den drei westlichen Zonen Österreichs blieb dagegen der Fahrzeugbestand weitgehend unangetastet.

Bei den Modellen, die auch erstmals den Klagenfurt als ÖBB- Fahrzeug in N umgesetzt haben, hat MU den ÖBB Farbton verwendet. Auch bei diesen Wagen sind die Blechtüren eine spätere Zutat der Staatsbahn.



Bild4 ÖBB Omm ohne Bremserhaus



Bild5 ÖBB Omm mit Bremserhaus

Tow der SNCF

Auch in Frankreich blieb der DRB Klagenfurt bei dem schnellen Rückzug der Wehrmacht in größerer Zahl stehen. Ob sich die französischen Besatzer an Fahrzeugen aus ihrer Zone bedienen, ist nicht bekannt. Wenn man analog zu den Loks schaut, wäre nicht aus zu schließen, dass zumindest alle Wagen, die in Frankreich gebaut worden sind- obwohl von der DRB bezahlt, wieder zurückgefordert wurden. Konnte das die DRB in der Besatzungszone nicht leisten, mussten Ersatzfahrzeuge (auch Schrott) geliefert werden.

Auch bei den Franzosen hat MU gut recherchiert; die Wagen haben alle den dunkleren Brauntönen der SNCF. Einer der beiden Wagen hat ein Bremserhaus und firmiert als Towf. Beide Wagen gehören dem EUROP- Wagenpool an. Auch diese Wagen sind Neulinge in der N-Welt.



Bild6 SNCF Tow ohne Bremserhaus



Bild7 SNCF Towf mit Bremserhaus

Ex Klagenfurt der SNCB

Wie in Frankreich blieben etliche Klagenfurt in Belgien nach dem schnellen Rückzug der Wehrmacht stehen. Bekannt ist, dass die Belgier ähnlich wie Frankreich die in Belgien gebauten Loks zurück gefordert haben und auch bekommen haben. Ob das auch mit Wagen erfolgt ist, kann nicht gesagt werden. Da die Belgier keine Besatzungsmacht waren, dürfte dieses Unterfangen etwas schwieriger gewesen sein, auch durch zu setzen. Wie dem auch sei, so hatten die Belgier etliche Dutzend Klagenfurt im Besitz. In Epoche III hat die SNCB noch auch Gattungskennbuchstaben verzichtet. Nur anhand der Wagen-Nummer nebst zugehörigen Nummernkreis konnte die Güterwagenart bestimmt werden. Alle Wagen sind nach belgischen Gepflogenheiten in grün.



Bild8 SNCB ex Klagenfurt 1. Nummer



Bild9 SNCB ex Klagenfurt 2. Nummer

Fazit

Mit der Auslieferung dieser acht Wagen hat uns MU ein wenig Farbe in das braune Einerlei der (deutschen) Güterwagen gebracht. Alle Wagen waren auch im internationalen Verkehr eingesetzt und kamen auch nach Deutschland, wie Fotos aus den 50er Jahren beweisen. Schön ist, dass diesmal sich MU entschlossen hat, die Wagen einzeln an zu bieten. So kann jeder sein Lieblingsland (Polen, Österreich, Frankreich oder Belgien) auswählen und die Güterwagen auch auf deutschen Anlagen einsetzen. Wie schon bei den Artikeln über offene Güterwagen erwähnt, sind diese Wagen universell einsatzfähig zum Transport von nässeunempfindlichen Gütern aller Art, wobei diese Wagen häufiger zum Kohletransport eingesetzt wurden.

Auch ist mit dieser Auslieferung ein Wunsch von der Besprechung des Klagenfurts (Blogbericht 6/2018) in Erfüllung gegangen. Wie könnte es weitergehen? Welche Varianten sind noch möglich? Nicht allzu schwierig dürfte ein Omm 34 mit Bremserstand (= abgebautes Bremserhaus) zu realisieren sein. So hätte man mit einem Schlag sieben weitere Varianten (DB, DR, SAAR, PKP, ÖBB, SNCF und SNCB). Bearbeitet man die Form des Wagens bei den Türen und stellt Holztüren (unverstärkt und verstärkt), so eröffnet sich die Epoche II, aber auch die frühe Epoche III, die auch in den o.g. Bahnverwaltungen angeboten werden können. Mit der derzeitigen Form könnte der Klagenfurt auch noch als Zonen-Wagen beschriftet werden (Brit-US Zone, USSR Zone und Zone Fr), dann aber mit unterstrichener Wagennummer, die ja auf verstärkte Wagen hinweist. Und last but not least: alle Wagen können auch verschmutzt angeboten werden. Vielleicht produziert MU auch eines Tages eine Beladung für die Güterwagen, hier wäre vordringlich ein Kohleeinsatz mit 2 bis 3 Kohlehaufen in der Mitte. Man sieht, hier gibt es noch viele Möglichkeiten von MU. Warten wir einmal ab, mit welchen Varianten uns MU noch überraschen wird.

Klaus Kosack

Lit.: St. Carstens/ H.U. Diener, Güterwagen Bd.3 Offene Wagen, Nürnberg 1996

St. Carstens, Güterwagen auf Maß gebracht- Offener Güterwagen Omm 34/ Omm 37, in MIBA 5/1986, S. 46

BZA Minden (Hrsg.): DV 939d- Güterwagen, Minden 1967

P. Terczynski, Atlas wagonow towarowych, Poznan 2011

K. Kosack, Der neue Klagenfurt (Omm 34) von Modellbahn Union, in <https://www.dm-toys.de/blog.html>

K. Kosack, Erster Regelgüterwagen von Modellbahn Union- Der Omm 37, in <https://www.dm-toys.de/blog.html>