

## Om Breslau/ Essen, Om 12 von Fleischmann

### Vorbild

Im Jahre 1909 wurde der Staatswagen-Verband gegründet, der in der Folgejahre im Wesentlichen auf der Basis vorhandener preußischer und bayrischer Bauarten Zeichnungen für eine gemeinsame Beschaffung von Güterwagen der Länderbahnen erarbeitete. Insgesamt wurden elf Güterwagen- Bauarten entwickelt, man versprach sich durch die gemeinsame Beschaffung Kostensenkungen.

Beschafft wurden zwischen 1910 bis 1928 als Verbandsbauarten insgesamt rd. 410.000 Güterwagen. Natürlich wurden die Bauarten im Laufe der Zeit den technischen Möglichkeiten angepasst.

Als einer der letzten Bauarten wurde der Typ A10 im Jahre 1913 entwickelt. Pate stand bei diesem Wagen der preußische Om nach der Zeichnung Ild 2, der spätere Om Ludwigshafen bzw. Om 04. Äußerlich ist der Preuße nur durch die fehlenden Diagonalstreben an den Seitenwänden von der Verbandsbauart zu unterscheiden.

1913 kostete ein Handbremswagen (Wagen mit Bremserhaus) 3,110,- M, der ohne Bremse dagegen 2.400 M; der preußische Ausgangswagen kostete 1892 (!) 3.184 M bzw. 2.730 M. Unschwer ist erkennbar, dass hier die Länderbahnen sparen konnten.

Dieser hochbordige Wagen hatte eine Tragfähigkeit von 21 t und war für 20 t- daher das „m“- zugelassen. Von 1913 bis 1928 beschafften die Länderbahnen. Privatbahnen und DRG ca. 200.000 Güterwagen dieser Bauart. Damit wurde der A 10 die häufigste Güterwagen-Bauart in Deutschland; die DRG hatte noch rd. 140.000 Wagen im Bestand. Das Verhältnis zu Wagen mit Bremserhaus und Wagen ohne betrug etwa 1 zu 3. Nur noch die Verbandsbauart A 2 (spätere München/ Kassel bzw. G 10) erreichte Beschaffungszahlen von über 100.000 Stück.

Bei der DRG wurden ja Güterwagen Gattungsbezirken zugeordnet. Unserem A 10 wurden die Gattungsbezirke „Breslau“ und „Essen“ zugeordnet. Zwei Bezirke deshalb, weil bei der Zuordnung es über 100.000 Wagen gab; bei einem Gattungsbezirk konnten nur die Nummern 101 bis 99 999 vergeben werden. Daher wurden für diesen Wagen im Gattungsbezirk Breslau fast vollständig die Nummern 101 bis 97 500 und der Bezirk Essen mit den Nummern 101 bis 54 065 bedacht. Die letzten Om Breslau/ Essen, die nach 1924 gebaut wurden, hatten äußerlich schon viel Ähnlichkeit mit der Nachfolgebauart Om Königsberg (Om 21).

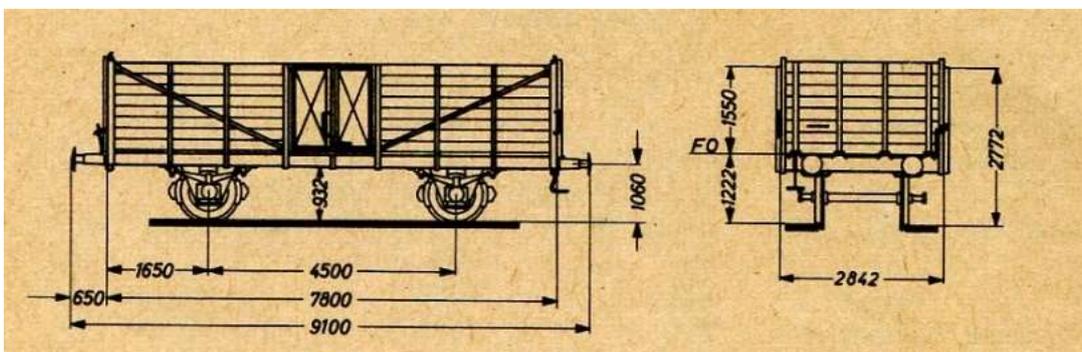


Bild 1: Skizze des Om 12, Quelle: BZA Minden, DV 939d, Ausgabe 1967

Durch die beiden Weltkriege hatten fast alle Nachbarbahnen Deutschlands den Wagen im Bestand. So wären ausländische Modelle des A 10 in Epoche II und III möglich.

Die DB hatte 1952 noch 23.000 Wagen im Bestand und der Wagen bekam eine neue Bauart-Bezeichnung, Om 12. Der zugehörige Nummernkreis betrug 710 000 bis 749 836 (mit Lücken). Etwa 7.500 Wagen wurden in den „EUROP“-Wagenpark eingestellt. Ab Mitte der 50er Jahre sank der Stern der Wagen. Die inzwischen über 30 Jahre alten Wagen wurden nach und nach in das DB Umbauprogramm einbezogen. Der Bestand sank 1962 auf 1.874 Wagen. Die letzten Wagen erlebten noch das Computer-Zeitalter als E<sup>016</sup> mit dem Nummernkreis 500 0001 bis 500 1179. Die letzten E<sup>016</sup> wurden 1969 ausgemustert.

Die DR zeichnete ihre Essen / Breslau ab 1954 in die Bauart Om 36 mit den Wagennummern 36-00-01 ff um, vergaß aber 1948/49 nicht, den Städtenamen Breslau (nach 1945 gehörte Breslau als Wroclaw zu Polen) in „Bitterfeld“ umzuwandeln. Nach DR- Lesart durften bei den Gattungsbezirken nur deutsche Städtenamen auftauchen. Ein anderes Beispiel war der Gm Oppeln, der bei der DR auf den Namen „Oschersleben“ hörte. Etwa 10.000 Wagen kamen in den Bestand der DR.

### Das Modell

Auch der Om 12 hatte einen Vorgänger, der allerdings – nimmt man es genau – vorbildfrei war. Es war ein Mittelbordwagen durch die Diagonalstreben an der Seitenwand einem Om 12 nachempfunden. Auch der Achsstand stimmte nicht. Als der Wagen 1963 erschien, gab es nichts anderes. Der Wagen wurde mit der Nummer 0445 verkauft und hatte erhabene Beschriftung. Bis 2002 blieb der Wagen im Programm.



Bild 2: Om Arnold 1963- vorbildfrei mit erhabener Schrift



**Bild 3: Om Arnold Essen 1983- 2002 vorbildfrei**

Es gab den Wagen auch mit Bremserhaus, Beladungen gab es auch, Kohle (Bild 3) und Grubenholz.

Bis 1994 waren erst 8 der 11 Verbandsbauarten in N realisiert worden. 1994 präsentierte Fleischmann den Om Wagen als Leitungswagen (ohne Bremserhaus) und mit Bremserhaus im DRG Dekor. Geschickter weise hat man bei den Wagennummern beide Gattungsbezirke bedacht: Der Leitungswagen als Essen 26 055 und den Bremswagen als Breslau 56 147. Beide Nummern passen in die o.g. Nummernkreise. So sind die damaligen Neuheiten hervorragende Nachbildungen des Vorbilds in der Epoche II Ausführung, wie auch der nachstehende Maßvergleich zeigt:

	Vorbild (mm)	1:160 (mm)	ohne Bremserhaus	mit Bremserhaus
LüP (ohne Br)	9.100	56,9	56,8	---
LüP (mit Br)	9.800	61,2	----	61,3
Fahrwerk (ohne)	7.800	48,8	48,9	----
Fahrwerk (mit)	8.500	53,1	----	54,0
Achsstand	4.500	28,1	27,6	27,6

Wie man sieht, wurden die Hauptmasse ziemlich genau eingehalten. Das Untergestell eignet sich wegen seiner gelungenen Umsetzung in 1 zu 160 zu einer Reihe von anderen Güterwagentypen, wie z.B. der G 20, V 23 oder Om 21.

Die Modellumsetzung ist hervorragend gelungen, dazu zähle ich die dünnen Bordwände, freistehenden Knebelwellen für die Kopfklappen. Sogar die unterschiedliche Ausführung der Knebelwellen bei den Wagen mit und ohne Bremserhaus wurde nicht vergessen. Auch an die Seilösen an den Seitenwänden wurde gedacht. Die einzigen Mankos sind die nicht durchbrochenen Fenster beim Bremserhaus und die fehlende Längsträger-Beschriftung. Spätere Serien hatten dagegen Längsträger- Beschriftung. Beide Wagen der Erstausgabe haben Speicherräder, was aber die meisten DRG Wagen nicht mehr hatten.



**Bild 4 Om DRG #8215/ #8216- Erstmodelle 1994**



**Bild 5 Om 12 DB Leitungswagen**



Bild 6 Om 36 DR Bremserhaus



Bild 7 DB Om 12 Bremserbühne mit Kohle beladen



Bild 8 Drei Om 12 von Vorne

Wie man sieht, sind die A 10 sehr gut gelungen. Seit 1994 hat Fleischmann sage und schreibe 46 Varianten des A 10 auf den Markt gebracht, davon 12 Ausländer (ÖBB, NS, CSD, PKP und RENFE (Phantasie)), 11 Wagen der Epoche I, 7 Wagen der DRG, 11 Wagen der DB und 5 Wagen der DR. Die letzte Neuankündigung stammt aus dem Jahr 2016. 30 Wagen sind ohne Bremserhaus; die allermeisten davon Leitungswagen, 14 haben Bremserhaus und 2 gab es mit Bremserbühne. Interessanterweise sind alle Wagen ohne Bremserhaus/-bühne Leitungswagen, obwohl es auch Bremswagen gab.

Wer sein Modell verbessern möchte, möge zum Farbpinsel greifen: Die Innenseiten der Bordwände sollten in grau und der Fußboden verwittert holzfarben gestrichen werden. Oder man altert den ganzen Wagen, die ja hauptsächlich zum Kohletransport verwandt wurden entsprechend um. 1994 wurden zusätzlich beide Wagen im Preußendekor als Sonderserie angeboten. Der Leitungswagen ist der KED Kattowitz zugeordnet, der Bremswagen der KED Essen. Alle Wagen der Bauart A 10 (Om 12) haben eine Kurzkupplungskulisse.

Hier noch ein Foto eines Om 12, der allerdings von Roco produziert wurde. Der Wagen hat schon viele Gemeinsamkeiten mit der Folgebauart Om 21 / Gattungsbezirk Königsberg.



Bild 9 Rocos Om 12 #25554 (2005)

### Fazit

Mit diesem Wagen hat Fleischmann einen großen Wurf gemacht und den häufigsten Güterwagen in Deutschland erstmals als Modell umgesetzt. Fleischmann hat hier noch eine Menge Möglichkeiten: Wagen mit Zonenbeschriftung aller drei Zonen (Brit- US; Zone Fr und USSR Zone mit Gattungsbezirk „Bitterfeld“) und als EUROP-Wagen. Mit dem besprochenen Modell wurde ein weit verbreiteter Güterwagen realisiert, der es verdient, als „Modell des Jahres 1994“ ausgezeichnet zu werden. Meine Stimme hat er jedenfalls.

Klaus Kosack (1994- ergänzt 2019)