

Weitere Varianten des Omm 37 von MU



Bild 1: Werksfoto Müllwagen

Vorbild

Nach dem zweiten Weltkrieg war die Lage der Eisenbahnen in Westdeutschland verheerend: Gut $\frac{1}{4}$ aller Güterwagen waren zerstört oder nicht betriebsfähig. Hinzu kam, dass die Ausbesserungswerke ebenfalls zum Teil zerstört waren, dass an eine schnelle Reparatur der Wagen nicht zu denken war. Ferner war der Güterwagenbestand bunt zusammengewürfelt, aus vieler Herren Länder fand man Güterwagen vor, wobei zunächst unklar war, ob die Wagen an ihre Eigentümer zurückgegeben werden mussten. Mit den westlichen Nachbarn gab es Rückgaben, so z.B. die Pfeilwagen, bei denen der Eigentümer angeschrieben stand. Nach dem Anlaufen des Marshall-Planes der USA für Westdeutschland hatte die DR (W) Mittel zur Verfügung, auch neue Wagen bauen zu lassen. Da es keine Zeit für Neuentwicklungen gab, griff man auf Wagen der Kriegsbauart zurück, merzte aber die konstruktiven Schwächen der Wagen aus: Sie wurden verstärkt. Bei dem Ommu Duisburg (später Omm 37) stand der Ommu Klagenfurt Pate, der zwischen 1943 und 1945 immerhin in 22.944 Exemplaren gebaut wurde. Dieser Wagen hatte diverse konstruktive Fehler: Bedingt durch die Materialknappheit verzichtete man auf ein Sprengwerk und zur Stabilisierung der Seitenwände nebst Holztüren gab es einen Obergurt über den Türen, der z.T. erst nachträglich eingebaut wurde. Von diesem Wagen kamen noch ca. 8.000 Wagen zur DB, der später als Omm 34 eingereiht wurde.

Von dem Nachfolger Omm 37 wurden zwischen 1948 und 1952 insgesamt 24.712 Wagen von in- und ausländischen Wagenfabriken gebaut. Alle Wagen hatten ein Sprengwerk und die Seitenwände waren ebenfalls verstärkt. So konnte die Tragfähigkeit des Wagens auf 26,5 t festgelegt werden. Etwa 18.000 Wagen wurden in den neu geschaffenen EUROP- Park eingebracht. Ein knappes Viertel der Wagen war um 10 cm länger und hatte ein Bremserhaus, die auch wegen der Enge „Schwalbennester“ genannt wurden. Bis Anfang der 60er Jahre wurden die Holzbremserhäuser abgebaut und durch einen Handbremserstand ersetzt. Alle Wagen hatten Blechtüren. Die Wagen gab es als Leitungswagen und Wagen mit Bremse. Alle Wagen waren für 75 km/h zugelassen. Der Wagen kostete 1948 ungebremst 6.400 DM pro Stück (nur ein wenig mehr als ein VW Brezelkäfer), gebremst 8.200 DM und mit Bremserhaus 8.575 DM. Da viele Fabriken im In- und Ausland den Wagen lieferten, gab es durchaus Abweichungen im Aussehen: Manche Wagen hatten andere Seitenstreben an den Wänden. Der Duisburg (Omm 37) prägte in den 50er Jahren das Bild der offenen Güterwagen bei der DB: gut $\frac{1}{4}$ aller offenen Güterwagen gehörte zur dieser Bauart. Der Omm 37 war 10 m lang, mit Bremserhaus 10,1 m und hatte einen Achsstand von 6 m. Die Hauptmasse hatte er vom Klagenfurt übernommen. In den 60er Jahren verblasste der Stern des Duisburgs allmählich: 1967 gab es noch 1.416 Wagen, die inzwischen als E⁰³¹ bezeichnet wurden. Auch der Omm 37 musste als Spenderwagen erhalten: Als das

Umbauprogramm mit dem Omm 46 anliefe, wurden etliche Omm 37 umgebaut. Die letzten Wagen wurden 1974 ausgemustert.

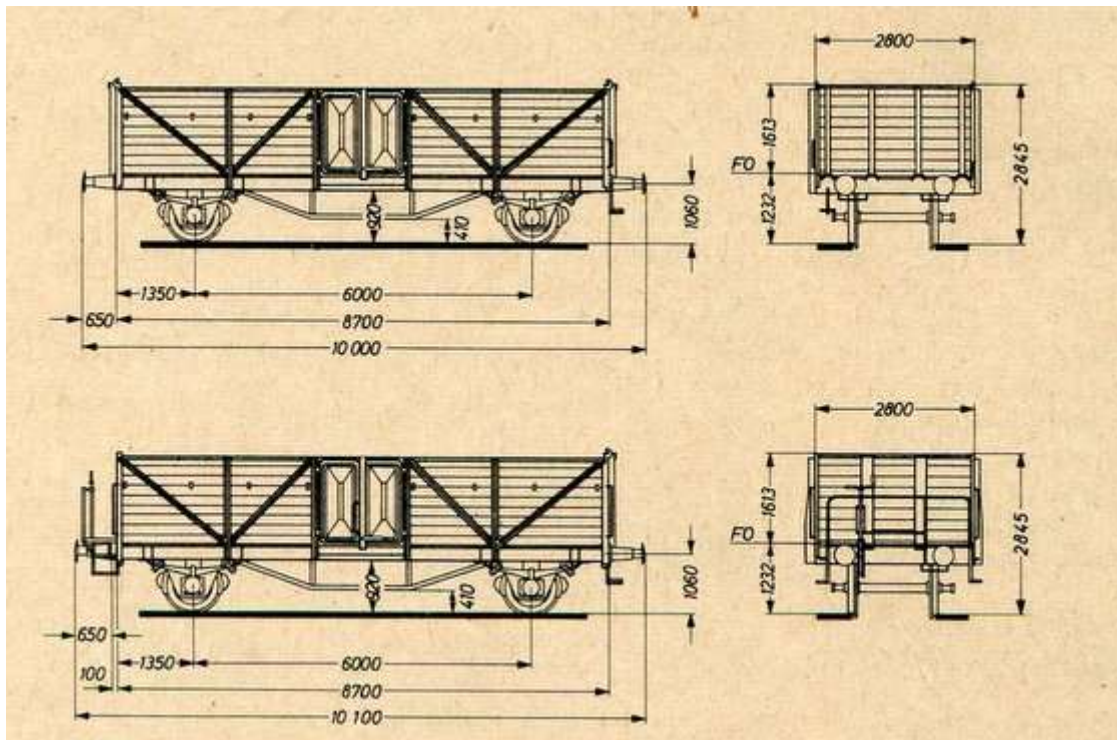


Bild 2: Wagenskizze des Omm 37 – Quelle: DB DV 939d, Ausgabe Jan. 1967

Offene Güterwagen wurden zu allen möglichen Zwecken eingesetzt: Es konnten einzelne Fahrzeuge verladen werden, oder Wagenladungen, wie z.B. Grubenholz und Schrott oder auch nässeunempfindliche Schüttgüter, wie z.B. Kohle, Sand, Rüben oder Kies. Alle Wagen waren kippbar. Diese Wagen waren vielseitig einsetzbar, daher auch der große Bedarf an diesen Wagen bei der jungen DB.

Modell

Der Omm 37 als erster Neubauwagen der Nachkriegs-DB fehlte bislang in der N- Welt. Er war immerhin die sechsthäufigste Güterwagenbauart Deutscher Bahnen. Zurück zum Omm 37: Nachdem Modellbahn-Union (MU) im Sommer 2017 drei 2er Sets des Wagens herausgebracht hatte, folgen jetzt sechs weitere Beschriftungsvarianten. Es sind das zwei Müllwagen in Epoche IV, drei Epoche III Omm 37 mit EUROP-Beschriftung, einer davon mit Bremserhaus und ein normaler Omm 37.

Über den **Vorgängerwagen** Klagenfurt (Omm 34) und die erste Serie des Omm 37 wurde schon an anderer Stelle berichtet.

<https://www.dm-toys.de/blogartikel/items/der-neue-klagenfurt-omm-34-von-modellbahn-union.html>

<https://www.dm-toys.de/blogartikel/items/erster-regelgueterwagen-von-modellbahn-union-der-omm-37.html>

Da nach Auskunft von MU keine Änderungen an der Form des Omm 37 vorgenommen wurden, wird auf die Technik und Eigenschaft des Wagens auf die o.g. Artikel verwiesen.

Müllwagen der Epoche IV

Schon immer fiel an größeren Bahnhöfen viel Müll an, der abtransportiert werden musste. Da die Bundesbahn nicht an der öffentlichen Müllentsorgung angeschlossen war, musste sie es selbst organisieren. Hierfür waren Niederbordwagen oder andere offene Güterwagen bestens geeignet. Man nahm Wagen, die für den öffentlichen Verkehr die Anforderungen nicht mehr erfüllten, aber sonst noch brauchbar waren. Häufig konnte man bei den Müllwagen ein Sammelsurium älterer Güterwagen sehen, die im Regelverkehr schon längst ausgemustert waren. So kamen auch die ca. 30 Jahre alten Omm 37 zu diesem Einsatz. Etwa 4 bis 5 Jahre dienten sie noch im Bahnhof, bevor sie endgültig verschrottet wurden. Lt. N-Datenbank sind die beiden MU-Modelle die ersten beiden deutschen Müllwagen. Vorher gab es nur niederländische 4-achsige Müllwagen, die alle von Roco produziert wurden.



Bild 3: Müllwagen 1. Nummer



Bild 4: Müllwagen 2. Nummer



Bild 5: Beschriftung Müllwagen

EUROP-Wagen der Epoche III

Fast 80 Prozent aller Omm 37 kam in den EUROP Wagenpool, der 1951 von der DB und SNCF gegründet wurde. Mit der EUROP Kennzeichnung konnten die Wagen in den Mitgliedsländern des Pools freizügig eingesetzt werden, d.h. wie eigene Wagen behandelt werden. Allerdings mussten die Wagen nach einer gewissen Zeit wieder in die Heimat zurück. Deswegen trugen auch die meisten Omm 37 das EUROP Kennzeichen weil sie damals

die neuesten Wagen der DB waren. Mit den Beschriftungsvarianten hat MU gleich drei EUROP Wagen herausgegeben; davon einer mit Bremserhaus.



Bild 6: EUROP Wagen Bremserhaus



Bild 7: EUROP Wagen 2. Nummer



Bild 8: EUROP Wagen 3. Nummer



Bild 9: Beschriftung EUROP

Omm 37 der Epoche III

Wie schon bei den EUROP-Wagen gesagt, hatten nur ein Fünftel der Omm 37 keine EUROP-Anschrift. Insofern ist das Mengengerüst der Neuheiten in Ordnung. MU bringt einen Bremswagen ohne Bremserhaus heraus. Für dem Einsatz auf der Anlage spielt es keine Rolle, ob der Wagen EUROP-Anschriften hat oder nicht. Irreführend ist jedoch der Aufkleber auf der Verpackung, da ist von einer 4. EUROP- Wagennummer die Rede. Tatsächlich ist ein Omm 37 **ohne** EUROP- Beschriftung in der Schachtel drin (MU G10010).



Bild 10: Omm 37



Bild 11: Beschriftung Omm 37

Übrigens, im Bd. 3 von Carstens (s. Literaturangaben) sind zwei der von MU nachgebildeten Güterwagen im Original zu sehen. Das Foto auf S. 111 oben und auf S. 112 unten. Hier kann jeder selbst beurteilen, wie gut MU bei der Umsetzung als Modell gearbeitet hat.

Die Omm 37 waren bei der DB dem Nummernkreis 834 000 bis 861 999 zugeordnet. Alle Nummern der Modelle gehören zu dem Nummernkreis. Leider ist die Beschriftung am Rahmen etwas unleserlich: So konnte z.B. das Revisionsdatum gar nicht oder nur mit Mühe entziffert werden.

Der Omm 37 gehört zu der 10 m-Klasse der Güterwagen, sein Pendant mit Bremserhaus war nur 10 cm länger. Die Nachmessungen des Modells ergab Folgendes:

	Vorbild in mm	1: 160	Modell
LüP ohne Bremserhaus	10.000	62,5	62,4
LüP mit Bremserhaus	10.100	63,1	63,1
Achsstand	6.000	3,75	3,75
Wagenkastenlänge	8.700	54,4	55,3
Wagenkastenhöhe	1.613	10,1	10,6
Wagenkastenbreite	2.800	17,5	17,0

Man sieht, dass die MU- Konstrukteure sich gut an die Vorbildmasse gehalten haben.

Noch ein Schmankerl hat MU den Wagen beigegeben: Für jedes Wagenende eine winzige Kupplungsimitation, wohl gedacht für den Vitrinensammler. Verpackt sind sie in kleinen Tütchen, die zwischen den Verpackungsliegen stecken. Außerdem lag noch eine Türe für das Bremserhaus bei, für Leute, die lieber geschlossene Bremserhäuser haben wollen. Beim Vorbild fehlte häufig eine oder sogar beide Türen des Bremserhauses, was dazu führte, dass Ende der 50er Jahre die Bremserhäuser komplett entfernt wurden und nur der Bremserstand übrig blieb.

Ausgelieferte Modelle des Omm 37 von MU (Stand Sept. 2019)

Best.-Nr	Bauart	Wagen	Wagennummer	Epoche
G10001-1	Omm 37	EUROP Bremserhaus	849 695	III
G10001-2	Omm 37	Bremswagen	852 760	III
G10001-3	Omm 37	Bremswagen	846 936	III
G10001-4	Omm 37	EUROP	843 205	III
G10002-1	Duisburg	Bremswagen	16 317	IIIa
G10002-2	Duisburg	Bremserhaus	15 127	IIIa
G10003-1	E ⁰³¹	Bremswagen	502 6085-9	IV
G10003-2	E ⁰³¹	Bremswagen	502 6727-4	IV
G10004-1	CFL grau	Bremswagen	5101 186-4	IV
G10004-2	CFL grau	Bremswagen	5101 248-2	IV
G10005	ex E ⁰³¹	Müllwagen	941 8235-6	IV
G10006	ex E ⁰³¹	Müllwagen	941 8226-5	IV
G10007	Omm 37	EUROP Bremserhaus	849 265	III
G10008	Omm 37	EUROP	846 121	III
G10009	Omm 37	EUROP	846 875	III
G10010	Omm 37	Bremswagen	853 267	III

Wie man sieht, hat MU schon 16 Varianten des Güterwagens auf den Markt gebracht, davon 14 nach Deutschen Vorbildern, zwei der CFL die durch Verkauf nach Luxemburg kamen. Aber es war noch kein Wagen mit Bremserbühne dabei, auch kein Leitungswagen.

Einsatz in der Modellbahn

Als offener Güterwagen lässt sich der Wagen wie schon oben erwähnt, vielseitig einsetzen: Transport nässeunempfindlicher Güter. Vielleicht bringt MU einmal passende Ladeeinsätze heraus, wie z. B. Kohle, Sand, Fässer, Reifen, Stammholz o.ä. Da gibt es viele Möglichkeiten. Die Wagen können zusammen oder einzeln in jeden Güterzug der Epoche III eingesetzt werden. Da die Türnachbildungen auch in der Ladefläche nachgebildet sind, könnten auch Wagen mit offener Türe an Ladegleisen dargestellt werden. Kurz: Ein universell einsetzbarer Güterwagen, von dem man nie genug bekommen kann.

Ausblicke

Selbstverständlich sind noch viele weitere Varianten des Güterwagens möglich: Mit Zonenbeschriftung (Zone Fr.) als Gattungsbezirk Duisburg oder mit neuen sechsstelligen

Nummern als DB und Gattungsbezirk. Gefahren ist der Wagen noch in Epoche IV. Leitungswagen gab es auch. In der späteren Epoche III wurden die Bremserhäuser abgebaut und durch Bremserbühnen ersetzt, wobei die Handgriffe alle schwarze Farbe hatten. Das hätte man auch dem Omm 37 mit Bremserhaus angedeihen lassen können. Bastler können mit feinem Pinsel oder einem Edding hier nachhelfen. Man sieht also, dass MU noch viele Möglichkeiten hat, neue Varianten des Modells zu produzieren. Für alle Omm 34 und Omm 37 fehlt noch eine Beladungsimitation. Besonders eine Kohlebeladung mit 2 oder 3 Kohlehaufen in der Mitte. Hauptzweck der Wagen war nun mal der Kohletransport, der in Epoche III noch eine große Rolle spielte. Die bislang von MU angebotenen Ladeeinsätze für Kohle sind weniger vorbildgetreu, weil eine Imitation der Kohlestücke fehlt. Die Korngröße der MU Ladeeinsätze entspricht eher Kohlegrus.

Ferner würden Sets mit gealterten Güterwagen gut passen. Lassen wir uns überraschen. Bleibt zu hoffen, dass mit diesem Güterwagen MU einen Verkaufserfolg wird, handelt es sich doch um einen „Brot und Butter“- Güterwagen, der in der Epoche III alltäglich war. Interessenten sollten sich bald entscheiden, den Wagen zu erwerben, denn auf der Verpackung der Wagen steht, dass die Auflage nur 250 Exemplare weltweit beträgt. Vertrieben werden die Wagen von MU ausschließlich über DM Toys.

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, Erster Regelgüterwagen von MU- der Omm 37, <https://www.dm-toys.de/blogartikel/items/erster-regelgueterwagen-von-modellbahn-union-der-omm-37.html>

K. Kosack, Der neue Klagenfurt – Omm 34- von MU, <https://www.dm-toys.de/blogartikel/items/der-neue-klagenfurt-omm-34-von-modellbahn-union.html>