

## Neue vierachsige offene Güterwagen von Arnold - Der OOru 47



Kurz vor dem Weihnachtsfest 2013 lieferte Arnold eine Neuheit aus dem Jahre 2012 aus. Es ist ein Neubauwagen der DR, der in den 50er Jahren gebaut wurde. Anders als die DB entschied sich die DR- wohl aufgrund der Probearbeiten aus dem Krieg zu 4-achsigen offenen Güterwagen. Zu der Wagengruppe OO 47 gehören auch Wagen mit Holzwänden, Arnold hat aber die Nachfolgebauart mit Blechwänden als Vorbild genommen. Dieser Wagen wurde ab 1958 bis 1960 in rd. 2.000 Exemplaren in Dienst gestellt, Hersteller waren u.a. die Firmen Niesky und Werdau, die damals als Kombinat „Lokomotiv- und Wagenbau“, kurz „LOWA“ zusammengefasst waren. Unter dieser Bezeichnung wurden diese Wagenfamilie bekannt. Diese Wagen gab es mit und ohne Bremserhaus; Arnold hat sich für die Version ohne Bremserhaus entschieden.

Die Wagen hatten eine maximale Tragfähigkeit von 60t und hatten ursprünglich Drehgestelle der Bauart „Niesky“ 0965. Mit diesen Wagen wurden nicht nässeempfindliche Massengüter aller Art, wie z. B. Kohle, Holz oder Schrott, transportiert. Ende der 70er Jahre wurden die Wagen rekonstruiert und bekamen neue Wagenwände und Drehgestelle Y25 und liefen als Eas 5960. 1993 wurden die letzten Wagen ausgemustert.

### Das Modell

Es ist nicht der erste OOru 47, der das Licht der N- Welt erblickte. Piko produzierte von 1970 bis 1986 den OOru sowohl mit Holz- und Stahlwänden, außerdem kam der Stahlwandwagen auch als NS- Variante von 1984 bis 1986 heraus.



Bild 2 Piko Eaos DR



Bild 3 Piko OOr 47 DR

Arnold ist der zweite Großserienhersteller, der dieses Jahr einen neuen Regelgüterwagen als Formneuheit heraus brachte.

Dem Autor lag das 2er Set #6275, OOru 47, Epoche III vor. Vier Sets stehen in Arnolds Katalog, die anderen Sets werden als Eal 5906 mit und ohne OPW- Beschriftung (2 oder 3

Wagen), sowie als 3er Set Eal 5921 mit der Wagen- Aufschrift „Martin braucht Schrott“, alle DR, Epoche IV.

Der OOru 47 und ein 3er Set der Eal 5906 haben einen anderen Rahmen als die anderen beiden Sets.

Anhand der Fotos kann man durchaus Unterschiede zwischen der Arnold- Neuheit und dem Piko- Wagen erkennen.



Foto 4: Arnolds OOru 47 DR

Der Arnold- Wagen hat eine LüP von 86,5mm (Soll 85,9mm; Piko 86,9mm); Drehzapfen-Abstand 55mm (Soll: 53,1; Piko: 52,0) und Achsstand Drehgestell 13mm (Soll:: 12,5; ; Piko: 13,5). Die Wandstärke bei den Arnoldwagen ist größer als beim Piko- Wagen.

Beschriftet sind die Wagen OOru 47-89-33 und 47-89-21. Beide Wagen sind vom Lieferjahr 1957. Das Drehgestell der Bauart „Niesky“ ist etwas vereinfacht wiedergegeben, die Bremsbacken liegen nicht auf Radebene. Noch mehr vereinfacht hatte damals Piko sein Drehgestell, das ganz ohne Bremsen ausgerüstet ist. Außerdem fehlen die Aussparungen an den Rahmenwangen der Drehgestelle, die Arnold nachgebildet hat. Bemerkenswert sind die etwas zu kurzen Puffer, die Arnold dem Wagen spendiert hat. Da hatte Piko schon vor 44 Jahren längere (und maßstäbliche(!)) Puffer nachgebildet ; allerdings beträgt der Unterschied nur 0,2mm. Der Autor wird den Verdacht nicht los, dass Arnold das vorhandene Fahrgestell des Eaos 106 genommen hat und den neuen OOru 47 darum konstruiert hat.

Wie kann man den Wagen sinnvoll auf seiner Anlage einsetzen? Alte Fotos aus der DDR verraten es: Den Wagen kann man einzeln, in Ganzzügen beladen oder leer einsetzen. Beladen (z. B. mit Kohle- leicht herzustellen mit Styroporblock, schwarz bemalen und mit feiner Kohle bestreut, gibt einen guten Eindruck) ist natürlich besser, denn dann erfüllt er seinen Zweck.

Der Verfasser hat das Zweier Set für 43€ beim einem Bonner Händler erstanden. Beim Piko- Wagen stand auf der Verpackung noch der EVP: 1978 kostete das gute Stück 5,50 MDN.

Nach einer Durststrecke ist mal wieder ein Regelgüterwagen als Formneuheit auf dem Markt erschienen, hierfür kann man Arnold nur gratulieren.

Klaus Kosack (2014)