

Der neue Klagenfurt (Omm 34) von Modellbahn Union

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 Konstruktion vereinfacht worden, sodass auch Werke, die nicht auf Güterwagen spezialisiert waren, auch herstellen bzw. Zurüüsteile 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, hatte doch sein Vorgänger, der von 1972 bis 1986 in der DDR zuletzt vom VEB



Bild0 Werksfoto Omm 34 MU

PREFO Dresden, produziert worden war, einige Konstruktionsfehler.

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, 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 dem 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 nach dem 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 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 erbt 8.500 Wagen des Typs; die DR hatte nach Ende des „Wagenklaus“ durch die UdSSR und z.T. Rückkauf der Wagen rund 4.200 Wagen im Bestand.

Der Wagen war vielseitig – auch für Wehrmachtzwecke- einsetzbar, dank der abbbaren 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 beiden deutschen Bahnen sehr schnell klar, dass die Wagen verstärkt werden müssen. 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 Verstärkungsringen 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.

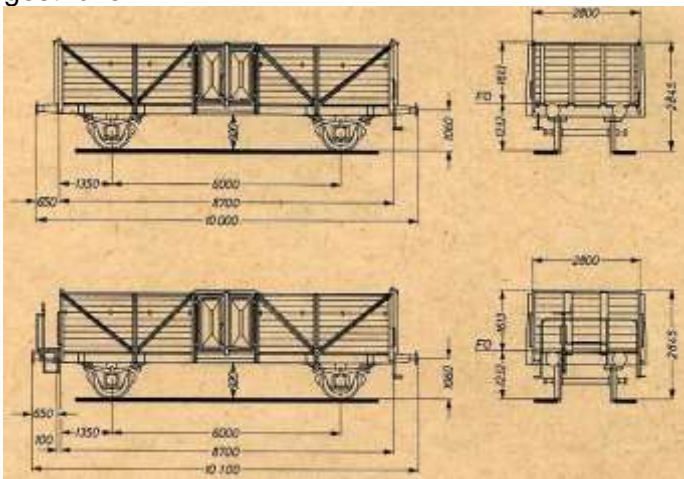


Bild1 Fahrzeugskizze Omm 34 DB, Quelle: DB, DV 939d, Ausgabe 1967

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 sich die DR genügend neuere Omm beschafft hatte, war für den Ex-Klagenfurt auch hier Schluss.

Modell

Es ist keinesfalls der erste Ommu Klagenfurt, der das Licht der Welt erblickte. In der DDR wurde bereits 1972 ein Wagen dieses Typs vom VEB Leipziger Modellbau entwickelt, den es in drei Varianten gab:

- Mit Holztüren ohne Sprengwerk PKP
- Mit Holztüren mit Sprengwerk DB
- Mit Blechtür ohne Sprengwerk ČSD



Bild2 Ommu Klagenfurt PKP



Bild3 Ommu Klagenfurt DB mit überflüssigem Sprengwerk



Bild4 Ommu Klagenfurt Blechtür ČSD

Die Wagen waren für ihre Zeit recht ordentlich detailliert, hatten alle den Nachteil, dass die Radsätze nicht ordentlich liefen und häufig war die Beschriftung unleserlich. Durch Austausch der Radsätze konnte man Verbesserungen erreichen. Später wurden die Wagen von VEB Famos Leipzig, zuletzt von VEB PEFRO Dresden produziert. Der EVP für alle Wagen betrug 4,50 MDN. Alle drei Firmen gehörten zum Kombinat VEB Piko. Deswegen gibt es bisweilen Verwirrung zum Produzent der Wagen; zumal nur eine zugehörige Schachtel im Original verrät, wer der Hersteller war. PREFO sparte sich das Einfärben der Ladeflächen; diese Wagen gab es im Laufe der Zeit in verschiedenen Brauntönen.

Wie schon erwähnt beschriftet MU genau den umgekehrten Weg wie sein Vorbild: Zuerst stellten sie den Duisburg (Omm 37) her und jetzt folgte der Vorgänger, der Klagenfurt (Omm 34/ Ommu 44). Das Fahrgestell konnte ohne Sprengwerk vom Vorgänger übernommen werden, am Aufbau mussten einige Anpassungen erfolgen, wie der Obergurt (neu) und die schmalere Eckkrümmung, die keine Verstärkung wie beim Duisburg aufweisen. Die Kopfseiten konnten fast unverändert übernommen werden, ebenso die Blechtür, was auf einen umgebauten Nachkriegs Omm hinweist. Auch das Bremserhaus wurde übernommen, jedoch ohne das Schmankerl des Vorgängers, eine lose Tür in der Verpackung beizufügen. So haben alle Wagen auf einer Seite eine offene Tür.



Bild5 Omm 34 und Omm 37

Vorgestellt hat MU seinem Güterwagen gleich mit drei Varianten, einen Wagen mit Bremserhaus und zwei ohne, davon ist einer (im DR- Satz) Leitungswagen ohne Bremse. Ein Wagen trägt eine SAAR- Beschriftung, die bis 1957 im Saarland vorgeschrieben war, als das Saarland noch von Deutschland abgetrennt war.



Bild6 Omm 34 SAAR mit Bremserhaus



Bild7 Omm 34 DB Bremswagen



Bild8 Ommu 44 DR Leitungswagen

Weitere Varianten des Omm 34 könnten sein: Wagen mit Holztür original (Bj 1943) und Holztür verstärkt (ab Bj. 1944); Wagen mit Bremserbühne (abgebautes Bremserhaus), Wagen mit Blechwänden und charakteristischen V-förmigen Seitenrungen. Bei diesen Varianten kommt auch eine Epoche II Variante mit Beschriftung als Klagenfurt in Frage. Wie schon oben ausgeführt, das Ganze im Dekor vieler Bahnverwaltungen, die nach 1945 den Klagenfurt geerbt haben. Sicherlich lohnen könnten sich SNCF, SNCB, ÖBB, ČSD und PKP-Versionen. Aber das muss MU selber entscheiden; die meisten Klagenfurter (incl. Nachbauten) hatte die PKP im Bestand. Bei der PKP waren die offenen Güterwagen anfangs grau gestrichen, später in braun.

Zum Wagen selber:

Die Technik des Wagens wurden bereits im Blog-Beitrag <https://www.dm-toys.de/blogartikel/items/erster-regelgueterwagen-von-modellbahn-union-der-omm-37.html> besprochen, sodass sich hier eine Wiederholung erübrigt. Was noch auffiel, ist das beim Druck der Bremsecken auf einer Seite eine Ecke vergessen wurde; allerdings ist an dieser Stelle eine Kopfklappenwelle, die den Druck an der Stelle verhindert hat.



Bild9 Bremsecken Omm 34 und Omm 37

Bei dem Wagen wurden wie beim Omm 37 drei verschiedene Stirnseiten graviert.



Bild10 Stirnseiten des Omm 34

Zu den Rolleigenschaften gibt es nichts zu meckern: Alle Wagen liefen leicht und ohne zu Zwängen, auch durch den R1.

Die Wagen sind von Haus aus schon recht kurz gekuppelt. Wer es noch enger mag, dem seien z.B. die Kupplungsstangen von MU empfohlen. Tests ergaben, dass beim Einsatz der Stange 13,5 mm noch R2 soeben befahrbar war; wer die Stange 11,5 mm wählt, hat zwar die Optik Puffer an Puffer, aber spätestens bei der nächsten Kurve ist Schluss mit der Betriebssicherheit.



Bild11 Kupplungsabstand normal Omm 34



Bild12 Kupplungsabstand mit MU-Kupplungsstange 13,5 mm



Bild13 Kupplungsabstand mit MU-Kupplungsstange 11,5 mm

Wie auch schon der Ommu Duisburg hat der Neue auch innen eine Brettergravur; sie ist überdies noch farblich ausgelegt. Durch den Wegfall des Spengwerks musste das Fahrgestell überarbeitet werden; ansonsten ist es identisch mit dem des Ommu Duisburg.



Bild14 Omm 34 von innen

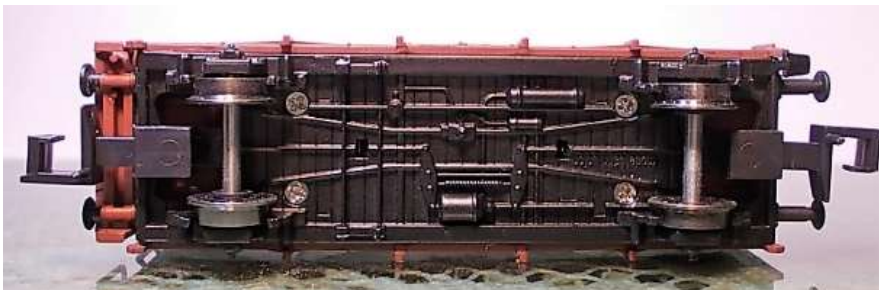


Bild15 Omm 34 von unten

Im Vergleich zum Vorgänger Omm 37 fallen die dünneren Querstreben beim Omm 34 an den Wagenecken auf. Bei der Gelegenheit wurden auch die etwas überdimensionierten Zurrösen verkleinert.



Bild16 Wagenecksäulen Omm 34 (links) und Omm 37 (rechts)

Einsatz auf der Modellbahn

Als sogenannter „Brot und Butter-Wagen“ lässt sich der Wagen vielseitig auf der Modellbahn einsetzen. Als offener Güterwagen lässt sich der Wagen wie schon oben erwähnt, vielseitig einsetzen: Transport nässeunempfindlicher Güter. Passendes Ladegut gibt es bereits, wie z. B. Kohle, Steinschotter, Sand, Holz, Fässer, etc.

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 weiterer universell einsetzbarer Güterwagen, der bisher gefehlt hat.

Ausblick

Mit dem Omm 34 hat Modellbahn Union es gewagt, statt der vielen bunten 4-achsigen neueren Güterwagen einen weiteren Regelgüterwagen aus der frühen DB/DR-Zeit herzustellen, den es beim Vorbild häufiger gab, als alle bisher produzierten Modellbahn Union Güterwagen zusammen.

Bleibt zu hoffen, dass DM-Toys mit dem Omm 34 einen weiteren Verkaufserfolg hat und so ermuntert wird, eine große Auswahl an Varianten (v.a. Epochen und ausländische Bahnen) im Laufe der Zeit zu präsentieren. Immerhin wurde der Wunsch vom Blog- Beitrag zum Omm 37, einen Klagenfurt zu produzieren, erhört. Das Set kostet knapp 50 €, das ist m.E. bei der gebotenen Detailierung ein angemessener Preis.

Vertrieben wird das Set von MU ausschließlich über DM Toys.

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

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