

## Erster Regelgüterwagen von Modellbahn Union- Der Omm 37

### Vorbild



Foto1 Pressefoto des Sets

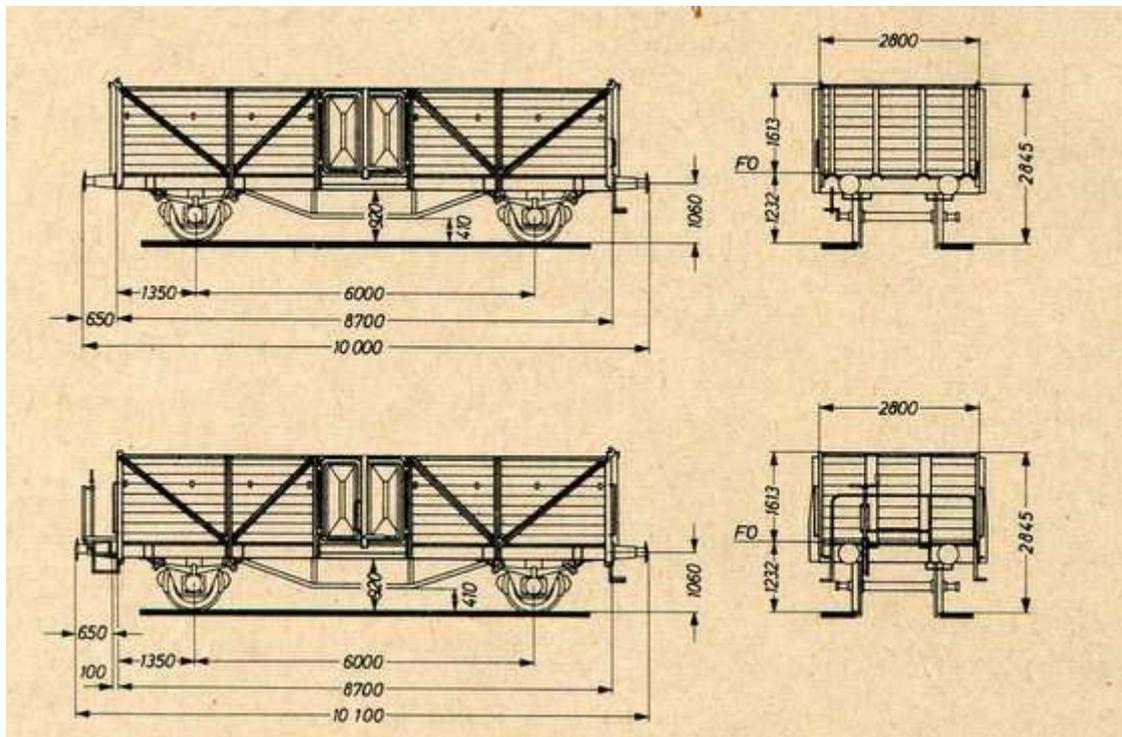
Nach dem zweiten Weltkrieg war die Güterwagenlage in Westdeutschland verheerend: Gut  $\frac{1}{4}$  aller Güterwagen waren zerstört oder nicht betriebsfähig. Hinzu kam, dass die Ausbesserungswerke ebenfalls zum Teil zerstört waren, dass an eine schnelle Reparatur der Wagen nicht zu denken war. Ferner waren die Güterwagenbestand bunt zusammengewürfelt, aus vieler Herren Länder gab es Güterwagen, 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 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. 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 E<sup>031</sup> bezeichnet wurden. Auch der Omm 37 musste als Spenderwagen erhalten: Als das Umbauprogramm mit dem Omm 46 an lief, wurden etliche Omm 37 umgebaut. Die letzten Wagen wurden 1974 ausgemustert.



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 DB fehlte bislang in der N- Welt. Er war immerhin die sechsthäufigste Güterwagenbauart Deutscher Bahnen. Aber es gibt immer noch Lücken bei N- Güterwagen, die beim Vorbild mehr als 10.000 Mal gebaut wurden, so fehlen z.B. der R 10, Omm 52, Omm 34, Gms 54 und Rmms 33.

Zurück zum Omm 37: Als erstes hat Modellbahn-Union (MU) ein Set #G 10001 mit vier Omm 37 herausgebracht. Es werden sicher noch weitere Varianten folgen. Geradezu rasant war die Zeit zwischen erster Vorstellung im Nov. 2016 auf der IMA Köln und Auslieferung im April 2017, da sollten sich mal andere Hersteller eine Scheibe abschneiden. Und das Urmodell musste noch bei der Form nachgebessert werden. Einer der Wagen hat ein Bremserhaus, die drei anderen keines. Drei der Wagen haben Epoche 3-EUROP Beschriftung, was auch dem Mengenverhältnis beim Vorbild entspricht. Alle Wagen sind Bremswagen.

Den **Vorgängerwagen** Klagenfurt (Omm 34) hat es in N auch gegeben: Er wurde vom VEB Prefo in Dresden produziert und vom VEB Piko vertrieben. Entwickelt hat sie der VEB

Leipziger Modellbahnbau 1971/1972 (vormals Herbert Stein KG). Damals gab es eine Reihe langer offener Güterwagen mit langen Achsstand und verschiedenen Aufbauten und Sprengwerken, die 3,50 MDN kosteten (wenn man sie bekam). Diesen Klagenfurt gab es in zwei Ausführungen: mit Holz- oder Blechtüren, alle ohne Bremserhaus. Bekannt sind drei Beschriftungs-Varianten: als PKP-, ČSD- und DB- Version. Im Handel waren diese Güterwagen bis Mitte der 80er Jahre. Sie waren für die damalige Zeit recht gut modelliert, hatten aber eine miserable Beschriftung (meist unleserlich) und schlechtes Fahrwerk. Die Laufeigenschaften konnte man durch das Auswechseln der Radsätze verbessern.



**DB Omm 34 VEB Leipziger Modellbahnbau**



**DB Omm 34 mit Sprengwerk (Umbau) VEB Leipziger Modellbahnbau**



**ČSD Klagenfurt (Omm 34) VEB Leipziger Modellbahnbau**



**PKP Klagenfurt (Omm 34) VEB Leipziger Modellbahnbau**

Zurück zur Neuheit von MU. Beim Auspacken der Wagen klapperte es in einer Blister Packung: Grund war ein loser Puffer, der sich vom Wagen selbstständig gemacht hat. Daher ist zu empfehlen, den Sitz der Puffer zu kontrollieren und ggfs. anzukleben, bevor sich die Puffer auf der Anlage ins Nirwana verabschieden.

Der erste Eindruck der Neuheit ist ansprechend: Feine Holzmaserung der Seitenwände, die Verstärkungsstreben an der richtigen Stelle und Rippel und Türen auch in der Innenwand. Auch die Klappösen an den Wagenenden hat man nicht vergessen, wobei beim Wagen mit Bremserhaus diese am Bremserende richtigerweise fehlen. Was aber den Eindruck etwas stört, sind die überdimensionalen Seilösen an den unteren Wagenecken. Vielleicht hätte man die besser weglassen sollen. Offen ist die Frage, warum bei den Wagen – einer mit

Bremserhaus- die Ladefläche grau gehalten ist, bei den beiden anderen Wagen jedoch nicht. Besser wäre sicherlich die Entscheidung, entweder alle Ladeflächen grau zu färben oder sie in braun zu lassen. Zweifellos hilft der Unterschied, die Wagen wieder richtig zu verpacken. Ein Omm 37 hatte ein krummes Sprengwerk, was nicht sein müsste.



MU Set



Omm 37 mit Bremserhaus



Omm 37 mit Bremserhaus



Omm 37 mit Bremserhaus



**Omm 37 EUROP 1**



**Omm 37 EUROP 2**



**Omm 37**



**MU Omm 37 links und Omm 34 VEB Leipziger Modellbau**

Übrigens, im Bd. 3 von Carstens (s. Literaturangaben) sind zwei der von MU nachgebildeten Güterwagen im Original zu sehen. 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.

### **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 Ladeinsätze 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, der bisher gefehlt hat.

### **Ausblicke**

Selbstverständlich sind noch viele Varianten des Güterwagens möglich: Mit Zonenbeschriftung (brit.- US Zone oder Zone Fr.) als Gattungsbezirk Duisburg oder mit neuen sechsstelligen Nummern als DB und Gattungsbezirk. Gefahren ist der Wagen noch in Epoche IV. Leitungswagen, auch mit Bremserhaus gab es. 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 angelehnen 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. Ferner würden Sets mit gealterten Güterwagen gut passen. Was aber nicht geht, sind Omm 37 im ausländischen Outfit. Lassen wir uns überraschen.

Auch die Verwandtschaft des Omm 37 mit seinem Vorgänger Omm 34 könnte leicht umgesetzt werden. Beide Wagen haben gleiche Hauptabmessungen. Für den Omm 34 alias Klagenfurt gäbe es noch mehr Möglichkeiten für Varianten: Fast alle Nachbarbahnen der DB (z.B. DR, ÖBB, PKP, ČSD, SNCF, SNCB, DSB CNFL) hatten den Klagenfurt im Bestand und das mit und ohne Bremserhaus.

Mit dem Omm 37 hat MU es gewagt, statt der vielen bunten 4-achsigen neueren Güterwagen erstmals einen Regelgüterwagen aus der frühen DB-Zeit herzustellen, den es

beim Vorbild häufiger gab, als alle bisher produzierten MU Güterwagen zusammen. Abgesehen von den erwähnten kleineren Mängeln ist der Güterwagen empfehlenswert, zumal er auf der Anlage vielseitig einsetzbar ist. Bleibt zu hoffen, dass mit diesem Güterwagen MU einen Verkaufserfolg hat und so ermuntert wird,

- a) die o.g. Varianten (v.a. Epochen) im Laufe der Zeit zu präsentieren,
- b) den Klagenfurt auch ins Auge fassen und
- c) weitere Lücken bei den Regelgüterwagen, die beim Vorbild mehr als 10.000 Mal gebaut wurden, zu schließen.

Vertrieben wird das Set 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