

Die UIC-0 Wagen

Was gibt's bzw. gab's in N?

Vorbild

Es war einmal: heute sind keine 2-achsigen offenen Güterwagen der klassischen Bauart (im folgenden O-Wagen) mehr im Bestand der DB vorhanden. Zu Beginn der Epoche III machten die O-Wagen noch 45 Prozent des Bestandes aus, die junge DB hatte über 114.000 O-Wagen im Bestand. Ähnlich wie bei den Personenwagen hatte damals die DB das Problem, dass die Güterwagen herunter gewirtschaftet waren; knapp $\frac{1}{4}$ der offenen Güterwagen stammte noch aus der Kaiserzeit. Man entschied sich für Neubau und Umbau. Inzwischen gab es auf europäischer Ebene (UIC) Bestrebungen, den Güterwagenbau und -Einsatz europaweit zu harmonisieren.

Es wurden auch für die O-Wagen eine UIC-Richtlinie erlassen, die einheitliche Maße für die Güterwagen vorsahen, wobei sich die DB entschied, nur die längere Version zu bauen. Die DR und alle Ostblockbahnen blieben außen vor; erst durch den Ankauf gebrauchter O-Wagen aus dem Westen kamen UIC-O-Wagen in den Bestand der DR.

In diesem Beitrag werden die UIC O-Wagen vorgestellt, die in N jemals produziert wurden.

Zunächst einmal ein Überblick der Bauarten bei der DB: Die Wagen waren 10,0 m¹ lang (ohne Handbremse) und hatten einen Achsstand von 5,40m¹. Die Türen hatten eine Öffnungsbreite von 1,8m. Bei allen Wagen waren die Seitenwände aus Blech und hatten sechs Seitenstützen.

Diese Güterwagen haben folgende Unterscheidungsmerkmale:

Omm 42 (E 032): Umbauwagen mit Sprengwerk, 6m Achsstand, 10,04m lang, mit Bremserstand 10,74m. Bremsen: D, BrB².

Omm 43 (E 033): Umbauwagen mit Sprengwerk, Maße wie Omm 42. Bremsen: D, BrB.

Omm 44 (E 034): Umbauwagen 9,94m LüP; Achsstand 6m mit Sprengwerk. Bremsen: L, D, BrB.

Omm 46 (E 035): Umbauwagen mit Sprengwerk, Maße wie Omm 44, auch mit Bremserbühne, LüP 10,44m. Bremsen: D, BrB.

Omm 49 (E 036): Umbauwagen mit Sprengwerk, LüP 9,94m, mit Bremserstand LüP 10,64m. Bremsen: L, BrB.

Omm 53 (E 039): Umbau- und Neubauwagen mit 10m LüP, 5,4m Achsstand, alle mit Sprengwerk. Bremsen: L, D.

Omm 55 (E 040): Wie Omm 53, jedoch auch mit Bremserbühne (LüP 10,5m). Bremsen: L, D, BrB.

Omm 50 (Eo 058): SAAR-Neubauwagen, nach veränderten SNCF-Plänen gebaut, entspricht in etwa der kurzen UIC1-Bauart. LüP 8,89m, Achsstand 5m. Bremsen: L, D.

Außerdem nachrichtlich:

Omm 52 (E 037): Neubauwagen, LüP 10m, Achsstand 5,4m, mit Bremserbühne/-haus: LüP 10,5m. Bremsen: L, D, BrB und-haus.

Ommv 62 (E-u 060): Neubauwagen, Maße wie Omm 53, in der Mitte kippfähig. Bremsen: D, BrB.

Ommv 72 (E-u 061): Neubauwagen, Weiterentwicklung des Ommv 61, Maße wie Ommv 61. Bremsen: D, BrB.

Von den hier vorgestellten DB-Bauarten wurden bisher folgende Bauarten in N produziert:

Omm 43 (Pi)

Omm 46 (MT)

Omm 53, 55 (Flm, Ro, Riv)

¹ Abweichungen werden gekennzeichnet

² L: Leitungswagen; D: Druckluftbremse; BrB: Bremserbühne

Omp 50 (Ro)
Omm 52 (MT, Ro, Pi)
Ommv 72 (Ar).

Außerdem hatte ARNOLD einen 4-türigen UIC 1-O-Wagen produziert, den es bei der DB erst nach dem Zusammenschluss mit der DR gegeben hat; die DR ihrerseits hatte diesen O-Wagen in Belgien und Holland gebraucht gekauft. Kein einziger Hersteller hatte einen O-Wagen mit Bremserbühne im Programm; Leitungswagen sind auch Fehlanzeige bei allen Herstellern.

Damit haben die meisten Hersteller sich an den UIC-O-Wagen gewagt, wobei die Umbauwagen der 40er - Bauarten meistens außen vor blieben.

Die DB beschaffte insgesamt knapp 50.000 O-Wagen nach UIC-Richtlinien, die große Mehrheit waren Umbauwagen.

Zu den Modellen im Einzelnen:

Der erste, der sich an einen UIC-O-Wagen herantraute, war diesmal nicht der N-Pionier ARNOLD, sondern RIVAROSSO. Bereits 1969 präsentierten die Italiener einen Omm 55 in Epoche IV. 1969 erschien der Wagen zunächst unter dem Handelsnamen „ATLAS“, wurde aber später als RIVAROSSO-Produkt verkauft. Der Wagen war durchaus maßhaltig, hatte aber wie damals die meisten Wagen, Stummelpuffer und war daher eine Idee zu kurz.



Abb 1: 1969 Atlas/Rivarossi Omm 55 der DB

Der Wagen war bis zum Konkurs von RIVAROSSO im Programm der Firma; das Modell wurde von ARNOLD 1997 wieder aus der Versenkung geholt und blieb bis ARNOLDS Konkurs im Programm. Nach der Übernahme von HORNBLY wurde der Wagen 2006 mit verändertem Fahrgestell (vergrößerter Achsstand, LüP 62,5mm) wieder aufgelegt. ARNOLDS Wagen hat keine Stummelpuffer mehr und eine Kurzkupplungskinematik.

Nach Übernahme von ARNOLD 1997 brachte es der Wagen auf 19 Varianten; die letzte Neuauflage von HORNBLY (ARNOLD) brachte es bisher auf 6 Varianten. ARNOLDS O-Wagen ist z.Zt. der einzige UIC-O-Wagen der noch angeboten wird.



Abb 2: 2006: Arnold Omm 55 der DB

Im gleichen Jahr 1969 stieg FLEISCHMANN in das N-Geschäft ein und brachte erstmals Güterwagen nach deutschen Vorbildern auf den Markt. Zur Erstausrüstung gehörte auch ein offener Güterwagen, ein Omm 55.



Abb 3: 1969: Fleischmann Omm 55 der DB

Im Laufe der Zeit hat FLEISCHMANN sein Prodruckt verbessert; er bekam u.a. eine Kurzkupplungskulisse spendiert. FLEISCHMANN legte den Wagen in 13 Versionen auf. Den Wagen gibt es z. Zt. nur in Einsteigerpackungen als DR- Version.

MINITRIX war der nächste Hersteller, der einen modernen O-Wagen ins Programm nahm. 1970 präsentierte sie den Omm 52, der von ROCO produziert wurde. 1971 wurde der Wagen wieder aus dem Programm gestrichen; ein Jahr später brachte ROCO den Wagen unter eigenem Namen wieder auf dem Markt.



Abb 4: 1970: Minitrix/ Roco Omm 52 der DB

Bei ROCO blieb der Wagen bis 2004 im Programm; er wurde in 9 Versionen angeboten. Im Laufe der Zeit bekam er einige Verbesserungen spendiert, so u.a. eine vollständige Anschrift.



Abb 5: 1995: Roco Omm 52 der DB

MINITRIX musste nun einen UIC-O-Wagen selber produzieren; im Jahre 1971 präsentierten sie den Omm 46, den bislang zweiten Umbauwagen in der N-Welt.



Abb 6: 1971: Minitrix Omm 46 der DB

Wie alle Güterwagen, die länger produziert wurden, bekam auch er u.a. eine Kurzkupplung spendiert.

Mit der Neuauflage wuchs die LüP um 1mm. Der MINITRIX'sche Omm 46 brachte es auf mindestens 38 verschiedene Versionen und war der variantenreichste UIC O-Wagen aller Hersteller.

Ein Jahr später 1972 trat ARNOLD mit den nächsten modernen O-Wagen auf dem Plan. Er stellte den Ommv 72 als Funktionsmodell vor. Der Wagen blieb bis 2003 im Programm, 2007 kam er nochmals kurzfristig auf den Markt.



Abb 7: 1972: Arnold Ommv 72 der DB

Im gleichen Jahr präsentierte ROCO einen weiteren UIC-O-Wagen, den Ompm 50. Das Vorbild wurde bei den SAAR-Bahnen ab 1949 in Dienst gestellt und fußte auf SNCF-Baugrundsätzen. Aber das Modell hatte umgerechnet nur 4,5m Achsstand, richtig wären 5m gewesen. Auch waren die Stirnwände der Wagen nicht wie die Seitenwände bombardiert.



Abb 8: 1972: Roco Ompm 50 der DB ex SAAR

Dieser Wagen wurde bis 2002 in 11 Versionen geliefert.

Ab 1974 trat PIKO mit seinen langen UIC-O-Wagen auf den Plan. Alle Wagen hatten ein Einheitsuntergestell mit umgerechnet 6m Achsstand keine Kurzkupplung und eine Vorrichtung zur Aufnahme von Sprengwerken. Der Hersteller VEB Leipzig (Vertrieb PIKO) brachte folgende Wagentypen auf den Markt: Omm 44, Omm 44 mit Türen des SBB-Wagens (Fehldruck?), Omm 52 und die DR-Bauart Ommbu 40. Diese Wagen waren gut detailliert, hatten aber schlechte Plaste-Qualität und wegen der Plastik-Räder nur mäßige Laufeigenschaften. Durch Rädertausch ließ sich die Laufeigenschaften verbessern.



Abb 9: 1974: Piko Omm 44 der DB-falsche SBB- Türen



Abb 10: 1974: Piko Omm 44 der DB



Abb 11: 1974: Piko Omm 52 der DB



Abb 12: 1974: Piko Ommbu 40 der DR

Im Laufe der Zeit unterschieden sich die Wagen durch Farbwahl des Plastiks und gefärbtes/ ungefärbtes Wageninneres. Mit der Aufgabe des N-Programms von PIKO 1986 verschwanden leider alle Wagen in der Versenkung.

1975 ergänzte ARNOLD seine Junior-Serie um einen UIC-O-Wagen westeuropäischer Bauart. Der Wagen hatte 4 Türen. Der Wagen war anfangs unbeschriftet, erhielt aber später 10 weitere Varianten, so u.a. eine falsche Version als DB Ommp 50.

Dennoch gab es den Wagen als Eigentum deutscher Bahnen: Die DR kaufte den Wagen gebraucht von der SNCB und NS und wurde als Bauart El 5509 in Dienst gestellt. Beim Zusammenschluss von DB und DR kamen noch einige wenige Wagen in den Bestand der DB-AG.



Abb 13: 1994: Arnold El 5559 der DR

ROCO legte 1979 mit der letzten UIC-O-Wagen Neuentwicklung als Omm 53 nach. Bis 2004 brachte es der Wagen auf 15 Varianten.



Abb 14: 1979: Roco Omm 53 der DB

Die hier 14 vorgestellten Wagen brachten es zusammen auf sage und schreibe 131 Varianten (Farbvarianten nicht eingeschlossen), wobei viele Wagen sich nur durch die

Beladung unterschieden. Dabei gab es Beladungen von Kohle bis zum Container viele Variationen. Nur noch zwei UIC-O-Wagen sind im aktuellen Programm. Alle anderen Wagentypen sind allenfalls auf Tauschbörsen oder bei Gebrauchtwarenhändlern zu erstehen.

Merkwürdig erscheint es, dass es bisher kein Hersteller „gewagt“ hat, einen Leitungswagen zu bauen; schließlich war beim Vorbild knapp ein Drittel der Wagen ohne eigene Bremse. Von Wagen mit Bremserbühne ganz zu schweigen. Wie so etwas geht, hat uns PIKO schon vor über 50 Jahren bei seinen HO-Wagen gezeigt: Durch Anschauen der Bühne auf einer Pufferseite, wobei die Kupplung verlängert werden müsste. Die hier vorgestellten Wagen haben eine Lüp von 61 bis 64 mm, Achsstände von 33,5 bis 38 mm.

Bahnfahrer der Epochen III und IV sollten diese Wagen in mehrfacher Ausführung ihr Eigen nennen, bestimmten sie doch deutlich die Güterzüge jener Zeit.

Der Wagenkasten hatte bei den verschiedenen UIC-O-Wagenbauarten optisch kaum Unterschiede, die Wagen unterschieden sich bei der DB im Achsstand und Herkunft des Spenderwagens.

Wie bei den UIC G-Wagen haben die meisten Wagenmodelle irgendwelche Mängel, so dass zu hoffen bleibt, dass sich ein Hersteller, der bisher noch keinen UIC-Wagen produziert hat, sich dieser durchaus vielfältigen und variantenreichen Bauart erbarmt. Warten wir mal die nächsten Messen in Nürnberg ab.

Klaus Kosack

Lit.:

DB, Merkbuch für Schienenfahrzeuge, DV 939d, Ausgabe 1967

S. Carstens/H.-U. Diener, Güterwagen Bd. 3, Nürnberg 1996

H. Burmeister, Umbau-Güterwagen (3), in MIBA 4/88, S. 64