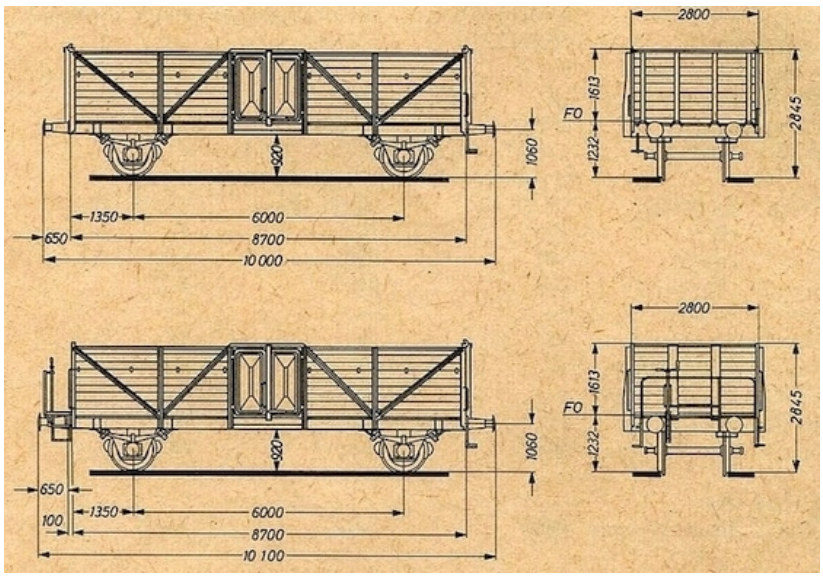
Zusatzinformationen zum Beitrag „Leichtbau in schwerer Zeit“, GBP 4/2022

Zusammengetragen vom Autor Thomas Röding, aus div. Quellen

Die Güterwagen der Kriegsbauart wurden unter militärischen Gesichtspunkten entwickelt und waren größtenteils für den Transport von Kriegsmitteln bestimmt. Ihre Hauptaufgabe war es, schnellstmöglich Menschen und Kriegsmaterial zu ihren Einsatzorten zu transportieren, dabei sollte die Verladung schnell und einfach erfolgen können. Die Anforderungen für die Entwicklung dieser Güterwagen waren unter anderem, dass sie stahlsparend, schnell und kostengünstig zu produzieren sein mussten. Diese geschweißten Güterwagen waren leichter als vergleichbare Güterwagen, aber gleichzeitig für eine höhere Lademasse ausgelegt. Mit Ausnahme der offenen Güterwagen der Wagengattung „Ommu Klagenfurt“ waren alle Güterwagen sogenannte „Schnellläuferwagen“ und daher für eine Geschwindigkeit von 90 km/h zugelassen. Bedingt durch diese Anforderungen wurden konstruktive Lösungen gefunden, die dem Güterwagenbau ein hohes Rationalisierungspotential einbrachten. Die Materialeinsparungen, die die Herstellung beschleunigten und den Stahlverbrauch verminderten, wurden teilweise dadurch erreicht, dass möglichst viele Stahlteile weggelassen oder durch andere Stahlarten beziehungsweise durch Holz ersetzt wurden. Ein Nachteil dieser Bauweise war, dass sich der verwendete, qualitativ schlechtere Stahl durch die hohe Belastung schneller verformte und auch schneller zu rosten begann.
Gattungszeichen Ommu, Gattungsbezirk Klagenfurt
Der vorher gebaute Villach (Omm 33) war viel zu aufwändig konstruiert, um in den schweren Zeiten den stark gestiegenen Wagenbedarf decken zu können. Deswegen wurde mit dem Klagenfurt ein völlig anderer Wagen entwickelt. Besonderes Kennzeichen: der durchgehende Obergurt. Das ist eine Stahlstrebe quer über die Oberkante der Türöffnung, die das Durchbiegen des Wagenkastens vermeidet, ohne daß man dazu wie sonst üblich ein Sprengwerk bräuchte. Weniger Kastensäulen (nur eine je Seitenwandhälfte), geringere Materialstärken und Holztüren halfen, den Materialverbrauch der Konstruktion – und ihr Gewicht – gering zu halten. Nach dem Krieg wurden die vorhandenen Klagenfurt z.T. aufgearbeitet, erhielten dabei meist Blechtüren, oft verstärkte Kastensäulen und gelegentlich auch Blechwände.
Die sogenannten offenen Hochbordwagen hatten eine Lademasse von 26,5 Tonnen, aber im Gegensatz zu den meisten anderen offenen Wagen kein Sprengwerk. Die Bordwandhöhe betrug 1548 mm und die Stirnwände dieser Wagen waren abklappbar. Sie waren für eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h zugelassen, der Achsstand betrug 6000 mm, die Länge über Puffer 10.100 mm mit Handbremse und sie verfügten über eine Hik-Bremse. Diese Güterwagen waren eine reine Neukonstruktion mit einer Eigenmasse von 8,4 Tonnen ohne Handbremse. (nach dem Krieg umbenannt DB: Omm 34; DR: Ommu 44)
Nach dem Krieg entstanden zunächst ähnliche, aber genietete Wagen als Omm Duisburg; im gleichen Gattungsbezirk wurde aber auch die anschließende Großserie geschweißter Wagen in verbesserter Kriegsbauart und eine kleine Serie von Wagen tschechischer Bauart eingereiht, die zur Linderung des Wagenmangels dort bestellt worden war. Bei der DB trugen diese Wagen nach Abschaffung der Gattungsbezirke die Bezeichnungen Omm 34, Omm 29, Omm 37 und Omm 39.

Abbildungen: auf nächster Seite

a) Maßskizzen des Originals
b) Modell-Umbau auf Basis Piko G


2800
1613
FO
1232
2845
1060
920
1350
6000
650
8700
10 000
2800
1613
FO
1232
2845
1060
920
650
100
1350
6000
8700
10 100

RIV