



Betriebsanleitung Offener Güterwagen Omm52 der DB



Mit dem beginnenden Wirtschaftsaufschwung nach 1945 entstand auch ein erheblicher Bedarf an neuen Güterwagen. Neben den im Krieg erlittenen Verlusten behinderten auch die während dieser Zeit beschafften „Kriegsgüterwagen“ den Verkehr, war bei ihnen doch über Gebühr Material eingespart worden, was sich jetzt durch Schäden rächte. Die für die aufkommende Industrie benötigte Energie entstand damals fast ausschließlich aus Kohle, so dass die Entwicklung neuer O-Wagen maßgeblich war. Obwohl die UIC inzwischen zwei Bauarten vereinheitlicht hatte, entwickelte die Waggonfabrik Uerdingen gemeinsam mit der DB ein Fahrzeug, das sich von der bisher üblichen Bauart erheblich unterschied. Das Untergestell bestand aus Hohlkastenprofilen und bedurfte keinerlei Verstärkung durch ein Sprengwerk. Ausgerüstet war es mit einem Doppelschalenlaufwerk mit 5,40 m Achsstand und Rollenlagern, die eine Minimierung des Unterhaltungsaufwandes und erheblich weniger Heißläufer versprachen. Anfänglich noch mit Hik-Bremse ausgerüstet, erhielt der größte Teil der Wagen bereits beim Bau die neue Knorr-Einheitsbremse. Auch der Aufbau des Wagens wich erheblich vom Bekannten ab. Die U-förmig gebogenen Seitenwände erwiesen sich als ausreichend stabil um völlig ohne weitere Kastenrungen auszukommen. Versteift wurde der Kasten so nur durch die Ecksäulen und die beiden Profile, die die zweiflügelige Seitentür nach UIC-Norm einrahmten. Stirnseitig waren bewegliche Kopfklappen angebaut, die ein Entladen auf Waggonkippanlagen ermöglichten. Ein Teil der gebauten Wagen besaß außerdem eine Handbremsbühne, die als extra Bauteil einseitig an den Rahmen geschraubt wurde und ihnen solchermaßen ein asymmetrisches Erscheinungsbild verlieh. Die Fahrzeuge bewährten sich bei Versuchen und im täglichen Betrieb ausgezeichnet, so dass bis 1962 insgesamt 14919 Exemplare beschafft wurden. Ein erheblicher Teil von ihnen wurde in den von der DB und SNCF initiierten EUROP-Park eingestellt und durfte so durch die beteiligten Bahnen wie ein eigener Wagen eingesetzt werden. So konnte es vorkommen, dass ein solchermaßen beschriftetes Fahrzeug seine Heimat nur noch selten erreichte und somit das Erscheinungsbild der Güterzüge in West-, Nord- und Südeuropa auffrischte.

Operating instructions Open Freight Car Omm52 DB

With the onset of economic recovery after 1945, there was also a significant need for new freight trains. In addition to the losses incurred in the war, the „war freight trains“ then in use were also hampering commerce. What they had saved in material costs was now being lost in damages. At that time, the energy required for the emerging industry was almost exclusively from coal, which gave importance to the development of the new o-car. Although the UIC had unified two models by that time, the railcar manufacturer Uerdingen developed a vehicle jointly with dB which differed significantly from the conventional type. The chassis consisted of hollow box profiles, and needed no strut bracing for reinforcement. It was equipped with a dual link suspension system with a 5.40 m wheelbase and roller bearings, which minimized upkeep and required significantly fewer hot-boxes. While the initial series was still equipped with Hik brakes, most of the cars were later constructed with the new KE (Knorr Einheitsbremse) brakes. The construction of the cars was also substantially different from its predecessors. The U-shaped side walls proved to be stable enough to get by without more corner columns. The boxes were only reinforced by the corner columns and the two profiles, which framed the double side door according to UIC directives. Head flaps were fitted on the front side, which enabled unloading onto car dumpers. Some of the assembled cars also featured a handbrake platform, which was bolted to one side of the frame as an extra component, giving them an asymmetrical appearance. The vehicles revealed their excellence in tests and in daily operation, and by 1962 a total of 14,919 units had been commissioned. A considerable number of them were adjusted for the eUrop fleet initiated by dB and snCf, making them available for use by the participating railways as a private car. It was thus possible for a vehicle labeled in such a way to seldom return to its home country, reviving the appearance of the freight train in western, northern and southern Europe.

Allgemeine Hinweise General information

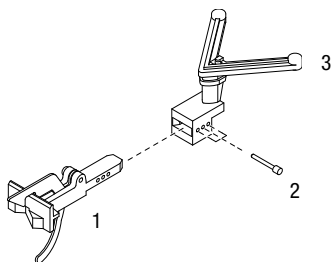
Kupplung Fig. 1


Die Kupplung (1) ist dreifach verstellbar. Dazu Stift (2) am Kupplungsschacht (3) herausziehen. Kupplung (1) einstellen. Stift (2) in Kupplungsschacht (3) wieder einstecken.

Couple Fig. 1

The couple (1) is triple adjustable. Pull the rivet (2) out of the coupler pocket (3). Adjust the couple (1). Plug the rivet (2) in the coupler pocket (3).

Fig. 1



 Maßstabs- und originalgetreue Kleinmodelle für erwachsene Sammler.
Scale and true to original small-sized model for adult collectors.

 age
14+



Zum Betrieb des vorliegenden Produkts darf als Spannungsquelle nur ein nach VDE 0551/EN 60742 gefertigter Spielzeug-Transformator verwendet werden.
Only a toy transformer produced compliant with VDE 0551/EN 60742 may be used as a voltage source to operate this product.



Dieses Produkt entspricht den gültigen CE Normen.
This product conforms to the current CE standards.



Ersatzteile Spare Parts

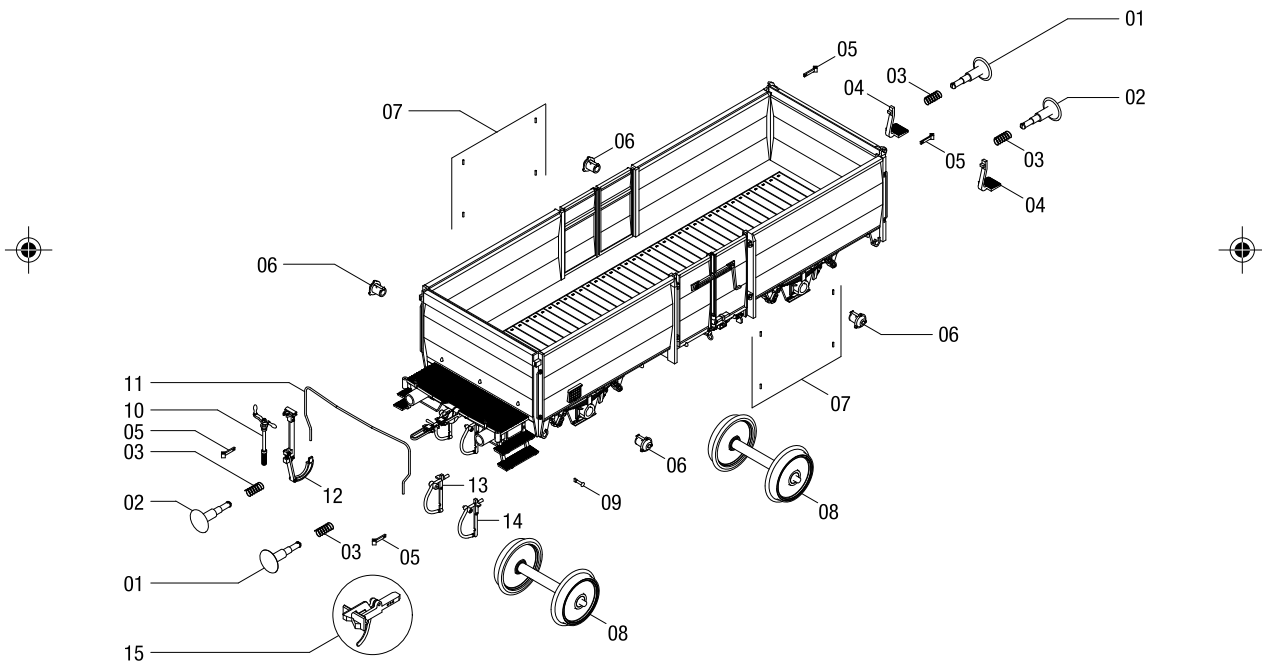


Wichtiger Hinweis:

Diese Grafik gilt für mehrere Wagen-Varianten, daher können mehr Einzelteile dargestellt sein als Sie an Ihrem Wagen vorfinden. Bei der Montage einzelner Ersatzteile muss der Wagen demontiert werden. Bitte achten Sie bei der Demontage darauf, dass kein Bauteil beschädigt wird, da nicht jedes Bauteil als Ersatzteil verfügbar ist.

Important information:

As this graphic chart is applicable to several waggon design versions it is possible that more individual parts are represented than you will find on your waggon. To fit individual spare parts it is necessary to dismantle the waggon. Please be careful not to damage any components during removal as not every component is available as spare part.



Ersatzteilliste Spare Parts

Pos.	Bestell Nr. Order no.	Benennung	Description
01	0004750.00	Puffer links	Buffer left
02	0004754.00	Puffer rechts	Buffer right
03	0004784.00	Pufferfeder	Buffer spring
04	0004780.00	Rangiertritt	Coupler step
05	0004751.00	Signalhalter	Enddisk holder
06	0004758.00	Achslager	Bearing cap
07	0004783.00	Türbolzen	Shaft for door
08	0004828.00	Radsatz kpl.	Wheelset cpl.
09	0004785.00	Stift für Kupplung	Coupler rivet
10	0004797.00	Handbremse	Handcrank old
11	0004798.00	Griffstange 1	Handrail 1
12	0004795.00	Handbremshalterung	Brake diversion
13	0004790.00	Bremsschlauch rechts	Brake hose right
14	0004791.00	Bremsschlauch links	Brake hose left
15	93700	Kupplung kpl. (Optional)	Coupler assy (optional)

Wichtiger Hinweis!

Bei der Bestellung von Ersatzteilen muss die Bestell-Nr. und die Benennung angegeben werden.
Ist dies nicht der Fall, kann die Bestellung nicht bearbeitet werden.

Bestellbeispiel:

Position (10), Handbremse = 0004797.00, Handbremse

Important notice!

When ordering spare parts you must always state the order number and give the description.
If you do not do this, the order cannot be processed.

Example of order number:

Position (10), Handcrank old = 0004797.00, Handcrank old



Brawa Artur Braun Modellspielwarenfabrik GmbH & Co.
Uferstraße 26-28 · D-73630 Remshalden
Hotline 07151 - 979 35 68
Telefax 07151 - 746 62
www.brawa.de

37000.50.20/08 11 – BFRA