

Erzwagen der Bauart Donawitz- OOtz 44 von Minitrix

Vorbild

Während des II. Weltkrieges wurde für die Rüstung die Stahlproduktion immer wichtiger. Schließlich brauchte man riesige Mengen an Stahl für die Panzer, Geschütze usw. Es galt Eisenerze zu den Hütten im Ruhrgebiet zu transportieren. Die Hütte „Donawitz“ bei Linz (Donau) war ein wichtiger Lieferant des Stahls, konnte aber wegen der kleinen Produktionsstätte nicht die geforderte Stahlmenge liefern. Hier halfen die Ruhrgebiets- Stahlwerke aus. In dieser Situation musste das Eisenerz vom Erzberg (Steiermark) in das Ruhrgebiet transportiert werden.

Für den Transport kamen nur Selbstentladewagen in Frage. Die vorhandenen Bauart (OOtz 43) war hierfür durchaus geeignet; hatte aber ein Eigengewicht von 22 t und konnte wegen des hohen spezifischen Gewichtes des Erzes nur zu 50 Prozent beladen werden. Da zusätzliche Wagen gebraucht wurden, kam man auf die Idee diesen Wagen um zu konstruieren.

Heraus kam der Erzwagen „Donawitz“, des Gattungsbezirks Saarbrücken, der später als OOtz 44 firmierte. Er hatte nur noch 2 m Höhe und war damit 1,5 m niedriger als sein älterer Bruder, dem OOtz 43. Es konnten 3 t Stahl je Wagen eingespart werden.

Vom OOtz 43 wurden 614 Wagen gebaut, davon kam etwa die Hälfte zur DB. Der Nachfolger OOtz 44 brachte es dagegen nur auf 45 Wagen. Gebaut wurden die Wagen 1944 und 1948 von der Fa. SEAG. 42 Wagen kamen noch zur DB. Nehme an, dass die Nachbauten 1948 dem Ersatz zerstörter Wagen galten.

Auch bei der DB dienten die Wagen weiterhin zum Erztransport. Ab 1962 wurden die Wagen zu Fad 165 umgezeichnet; die letzten beiden Wagen wurden 1974 ausgemustert.

Alle Wagen hatten eine LüP von 10 m, Drehgestell Abstand von 4,85 m; die Drehgestelle waren DRB- Bauart mit 1,8 m Achsstand und hatten einen Laderaum von 35 m³, konnten mit 52 t beladen werden.

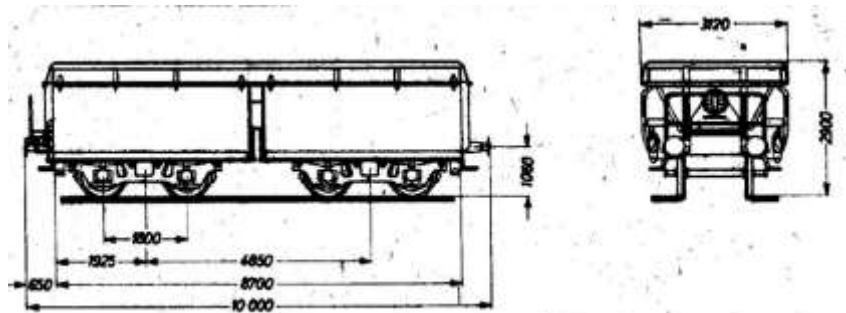
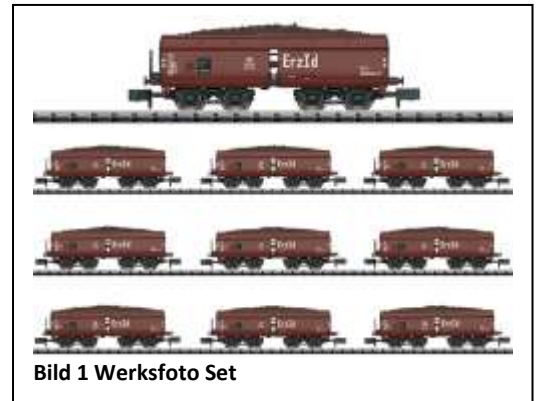


Bild 2 Vorbildskizze OOtz 44 (Quelle: DB, DV 939d, Ausg. Jan. 1967)

Nachteilig war die geringe Höchstgeschwindigkeit der Wagen: Sie waren nur für 55 km/h zugelassen. Alle Wagen hatten keine internationale Zulassung, konnten nur im DB-Binnenverkehr eingesetzt werden.

Die DB kannte 3 Höhen bei den Sattelselbstentladern: Erz Id (OOtz 44), Erz IId (OOtz 43) und Erz IIIId (OOtz 41 und OOtz 50). Der zu besprechende Wagen ist mit Erz Id beschriftet. Diese Zusatzbeschriftung blieb bis in die 60er Jahre in Gebrauch.



Mit den 45 Wagen konnte man vier Züge je 10 Wagen bilden, 5 Wagen blieben als Reserve. Zehn- Wagenzüge hatten ein Gesamtgewicht von 600 bis 700 t; als Zuglok hierfür kam nur die Baureihe 44 oder E 94 in Frage. Andere Loks brauchten auf Rampen ggfs. Schiebehilfe, wenn es z.B. über den Spessart ging.

Das Modell

Minitrix kündigte 2019 ein 10er Set des OOtz 44 an, alle mit Erz beladen. Ausgeliefert wurden die Wagen im Februar 2020. Die Beschriftung der Wagen entsprachen alle dem der frühen 50er Jahren. Drei der Wagen des Sets haben Zonenbeschriftung (hier Brit-US Zone), aber schon die Gattung 44 und die neue Wagen-Nummern ab 611 000.

Bereits 2001 erschien der Wagen OOtz 44 das erste Mal: Damals in einem 4er Set. Diese Sets blieben bis 2003 im Katalog und der Wagen war seither verschwunden. Sie hatten die DRB Version zum Vorbild. Das Set war unter #15144 lieferbar.

Beim Auspacken der Wagen gab es schon eine Überraschung: Einzelne Achsen des Drehgestells fielen heraus; bei einem der vier Wagen auch die Bremserbühne. Das konnte zwar leicht repariert werden, aber ärgerlich ist es schon. Grund war wohl, dass der Kunststoff des Drehgestells nicht ganz formtreu war. Dafür liefen die Wagen butterweich. Bei den älteren Vorgänger Wagen ist das nicht passiert.



Bild 3 OOtz 44 mit Zonenbeschriftung



Bild 4 OOtz 44 DB

Ab 2000 konstruierte Minitrix eine ganze Serie von kurzen Selbstentladewagen der DRB. Es waren die späteren Bauarten OOtz 41, 43 und 44. Hier machte man sich den Umstand zu Nutze, nur ein Fahrgestell bauen zu müssen und ein Drehgestell. Die Maße und die Drehgestelle waren bei allen Wagen gleich. Der Unterschied bestand nur bei den Aufbauten. Der OOtz 41 war 4,25 m hoch und hatte ein Ladevolumen von 75 m³, der OOtz 43 war 3,5 m hoch mit Ladevolumen von 56 m³ und die Neuheit OOtz 44 nur 2 m hoch mit 35 m³ Ladevolumen. Alle Wagen waren 10 m lang und hatten einen Drehgestell- Abstand von 4,85 m. In den folgenden Fotos sind die Bauart- und Höhenunterschiede deutlich zu sehen.



Bild 5 Minitrix OOtz 44 Erz Id (re) und OOtz 43 Erz IId



Bild 6 Minitrix OOtz 44 Erz Id (re) und OOtz 41 Erz IIIId



Bild 7 Minitrix OOtz 44 Erz Id (re) und OOtz 50 Erz IIIId

Wie auf dem folgendem Foto zu sehen ist, hat sich am Fahrgestell seit 2000 nichts verändert, außer dass andere Schrauben verbaut sind. Bei dem älteren Modell noch Kreuzschlitz-Schrauben, bei der Neuheit Schlitz-Schrauben.



Bild 8 Minitrix OOtz 44 oben und 43 beide von unten

Bei genauem Hinsehen sieht man auch den o.g. Kritikpunkt: Bei dem oberen Wagen sind die Blenden des Drehgestells nicht ganz parallel und daher neigen die Achsen heraus zu fallen.

Oder die Achsspitzen hätte ca. 1 mm länger sein müssen. Durch Nachbiegen der Blenden nach innen (ohne Achsen) kann schon eine kleine Verbesserung erzielt werden. Alle Wagen sind mit Erz beladen. Im nächsten Foto ist die Vorderseite des Wagens dokumentiert.



Bild 9 Minitrix OOtz 44 von vorne

Der Wagen auf der rechten Seite hat eine Bremserbühne, alle Wagen hatten.

Hinsichtlich der Beladung hat Minitrix neue Wege beschritten. Der OOtz 44 ist deutlich schwerer als der OOtz 43. Hier hat Minitrix lt. Produktbeschreibung einen Hauch echtem Erz verbaut. Hier ein Bild der Ladung.

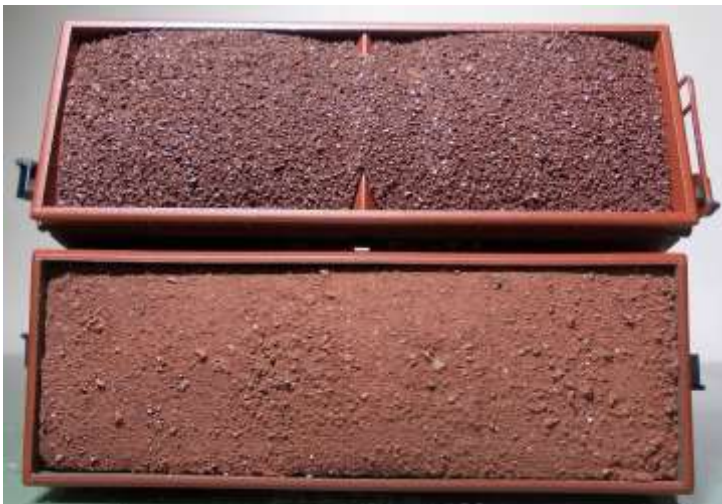


Bild 10 Erzbeladung OOtz 44 oben und OOtz 43 unten. Der OOtz 43 ist zu voll beladen!

Farblich gefällt die neue Beladung besser als der Plastik –Einsatz beim OOtz 43.

Fazit

Mit der ausgelieferten Neuheit 2020 hat Minitrix eine ältere Konstruktion aus dem Jahre 2002 aus der Versenkung geholt und sie bei der Beladung verbessert. Nicht gefielen die im Betrieb unsicheren Drehgestelle.

Da der Wagen im Pendelverkehr zwischen Erzgruben und Stahlwerk eingesetzt wurde, bietet sich an, den Wagen in Ganzzügen einzusetzen, so etwa mit 10 Wagen. Bei kleineren Erzgruben genügen auch ein oder zwei Wagen, die in Übergabezügen abgeholt und bis zum

nächsten größeren Güterbahnhof gefahren wurde, wie z.B. im Westerwald. Dort wurden die Wagen zusammengestellt und z.B. mit der BR 82 (Piko) ins Sieg-, Lahn- oder Rheintal gefahren. Von dort aus ging es mit mehr Wagen zur nächsten Hütte; das war Aufgabe je nach Gewicht des Zuges von einer BR 50 oder 44 (beide Fleischmann). Das kann man auch nachspielen, wenn gedanklich die Erzverladung außerhalb der eigenen Anlage liegt.

Beim seinem Händler des Vertrauens kann man die Wagen auch einzeln bekommen; bei einigen Anbietern ist jedoch das Set nur komplett erhältlich. Für den einzelnen Wagen hat der Autor knapp 30 € berappt, ein noch akzeptabler Preis.

Klaus Kosack