

Neuer 4-achsiger Selbstentladewagen OOTu 47 der DR von Arnold

Vorbild

Um das hohe Transportaufkommen im Erzgebirge beim Uran-Abbau, aber auch den gestiegenen Transportbedarf von Rohbraunkohle aus der Oberlausitz und anderen Revieren zu bewältigen, mußte die DR neue Sattelboden-Selbstentladewagen beschaffen. 1965/66 lieferte die Wagenfirma Konstal (vormals Vereinigte Königs- und Laurahütte AG, die seit 1903 Wagen bauten) in Chorzów ca. 680 Wagen an die DR. Die Wagen hatten bereits Vorgaben der UIC- Merkblattes 571.3 berücksichtigt. Die Wagen liefen auf Niesky-Drehgestellen mit Rollenachslagern, die 80 km/h erlaubten. Das Ladevolumen der neuen Wagen betrug 75m³; er konnte mit maximal 51t beladen werden. Entladen wurden die Wagen durch die eigene Schwerkraft, im Ladebereich war ein Sattel von 55° eingebaut, der durch Öffnen aller vier Seitenwände gleichzeitig entladen werden konnte. Später wurde fast ein Drittel der Wagen für den Braunkohlentransport in Geiseltal vermietet, knapp die Hälfte der Wagen wurden für den Wismut- Verkehr eingesetzt, die aber noch umgebaut wurden. Anfang der 90er Jahre wurden diese Wagen ausgemustert. Die DB AG hat keinen Wagen mehr übernommen.



Bild 1: Vorbild des Arnold-Wagens OOTu

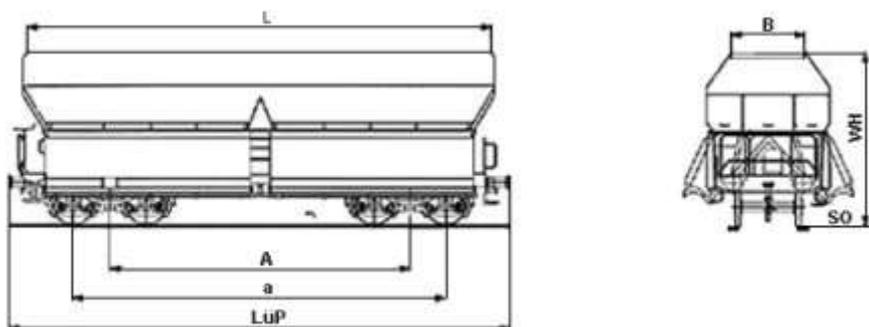


Bild 2: Vorbildskizze

Modell

Im Frühjahr 2016 kam nach der Ankündigung bei der Spielwarenmesse 2015 die Wagen als 3er-Set in den Handel (#HN6249). Damit war Arnold erst der erste Hersteller, der einen neueren Selbstentladewagen der DR anbietet.

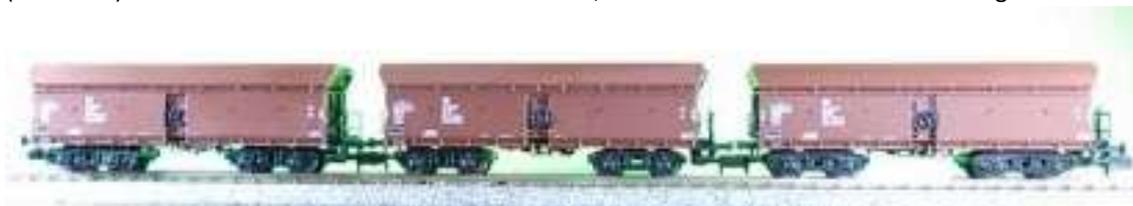


Bild 3 Die drei Wagen OOTu



Bild 4: Der OOtu 47

Eine wahre Meisterleistung verbirgt sich hinter der Neu-Konstruktion des Wagens. Die Hauptabmessungen sind exakt im Maßstab 1:160 gehalten, LüP, Achsstand, Wagenhöhe und Ladebreite. Hier bewegen sich die Maßabweichungen im 1/10mm Bereich. Der Wagen selbst ist ein Genuss: Feine Geländer bei der Handbremse, angesetzte Griffstangen, Schieber, Handrad zur Entladung extra eingesetzt und als Clou die durchbrochenen Querbleche zur Stabilisierung des Oberbaues. Auch die Bremshebel wurden farbig ausgelegt. Einzig die Ladelänge, die beim Vorbild 7.900mm beträgt, wurde um 2,2mm verfehlt. Das ist aber der Materialstärke des Ladekörpers zu zuschreiben, denn so dünne Wandstärken können nicht nachgebildet werden. Umgerechnet würde die Wandstärke des Laderaums beim Vorbild über 160mm betragen. Die Wagen sind nur 13 gr schwer, was im Zugeinsatz mit 12 Wagen der 3 Sets gelegentlich zu Komplikationen führte. Da die Wagen sehr leicht laufen, können diese mit z.B. Nägeln oder Schrauben zusätzlich beschwert werden. Dieses Zusatzgewicht kann man mit Ladegut, z.B. gefärbten Schaumstoff tarnen. Von Haus aus sind die Wagen relativ eng gekuppelt; noch enger werden die Wagen gekuppelt, setzt man die PEHO Clips-Kupplung ein, die auf der Club-Anlage problemlos über alle Weichenkombinationen fuhr.

Übersicht der drei Wagen des Sets

| Best. Nr | Bauart | Wagen-Nr |
|----------|--------|------------|
| 6349-1 | OOtu | 677 1850-6 |
| 6349-2 | OOtu | 677 1852-2 |
| 6349-3 | OOtu | 677 1854-8 |



Bild 5 Ladekammern schräg des OOtu

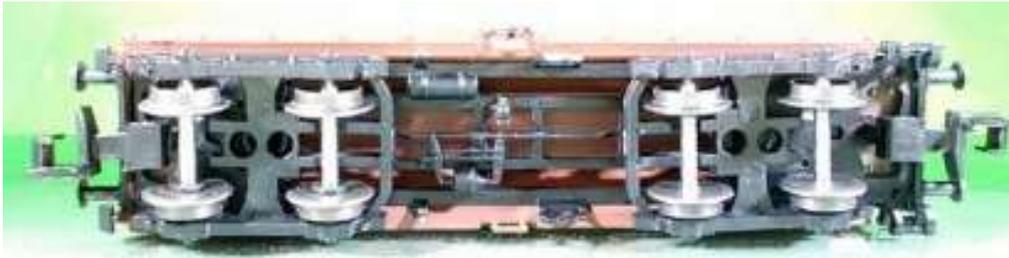


Bild 6 Fahrgestell



Bild 7 mit PEHO Clips—Kupplung kurzgekuppelt

Einsatz auf der Modellbahn

Der Wagen gehört zu den Güterwagen des Spezialverkehrs und kann vielfältig für nässeunempfindliche Ladungen aller Art eingesetzt werden. Wie schon oben erwähnt, kann der Wagen im Rohbraunkohleverkehr, Erztransporte, Sand- oder Kiestransporte sowie Abtransport von Abraum beim Bergbau. Die Wagen waren zumeist in Verbänden eingesetzt, so in Zügen mit 10- 20 Wagen. was aber nicht ausschließt, das einzelne Wagen oder Wagengruppen in „normale“ Güterzüge eingestellt wurden. Denkbar wäre auch ein Kurzpendel zwischen Bergbaubetrieb und Kraftwerk oder Abraumhalde. Zuglok für einen 3 Wagenpendel ist eine BR 50 oder 52 der DR, auch die BR 86 wäre nicht fehl am Platze. Diesel-Fans können auf die DR 110 (und Spielarten) sowie die BR 106 zurückgreifen. Typische Lok bei Ganzzügen war die BR 120 (Taigatrommel) oder die BR 130 (Ludmilla). Alle o.g. Loks gab es oder gibt es in N.

Fazit

Hiermit hat Arnold erstmals einen neueren 4-achsigen Selbstentladewagen mit Varianten der DR gebaut, der nicht nur als Klein(st)-Serie in Betrieb war. Die bisher angebotenen DR- Selbstentladewagen waren Nachbildungen von DRG- Bauarten. Damit hat Arnold eine Lücke geschlossen. Das Grundmodell eignet sich durchaus für weitere Varianten: Wegen der RGW-Politik, an einzelnen Standorten für alle Mitglieds-Länder des RGW Güterwagen zu produzieren haben polnische Werke diese Wagen für die PKP und CSD produziert. Bei der PKP lief er als C553V Fals in 4.800 Exemplaren.

Klaus Kosack

Lit.: S. Carstens, Güterwagen Band 4, off. Wagen der Sonderbauart, Nürnberg 2003

S. Carstens, Güterwagen Bad 6, Bestände und Güterzuggepäckwagen, Nürnberg 2011

S. Carstens et al., Güterwagen der DB AG, Fürstenfeldbruck 2014

P. Terczynski, Atlas wagonow towarowych, Poznan 2011 (polnisch)

Behrends/Hensel/Wiedau, Güterwagen deutscher Eisenbahnen, DR und DB, Bd. 7.2, Düsseldorf 1989