

Kohlewagen OOtz 41 von Minitrix

Vorbild

Während des II. Weltkrieges wurde für die Rüstung die Stahlproduktion immer wichtiger. Schließlich brauchte man riesige Mengen Stahl für die Panzer, Geschütze usw. Es galt Kohle von den Kohlegruben zu den Hüttenwerken der Stahlindustrie zu transportieren, am besten im Pendel. Für den Transport kamen Selbstentladewagen in Frage.

Inzwischen war die Schweißtechnik weiter fortgeschritten und so konnte Gewicht eingespart werden. Gegenüber dem Vorgänger OOtz 23 waren das 2 t, bei gleichem Ladevolumen von 75 m³. Der OOtz „Saarbrücken“, wie er bei der DRG anfangs hieß, wurde ab 1935 in mehreren Kleinserien gebaut; größere Serien aber erst im Krieg ab 1943. Bis 1945 wurden 643 Wagen gebaut. Infolge der Kriegsereignisse kamen nur 167 Wagen zur DB, die ab 1952 OOtz 41 hießen. 1959 kamen von der SAAR- Bahn weitere 10 Wagen dazu. 1964 folgte die nächste Umzeichnung in Fad¹⁵⁵, die aber nur noch 67 Wagen erlebten. Da inzwischen neuere und schnellere Wagen, z.B. der OOtz 50- der OOtz 41 war nur für 55 km/h zugelassen-, zur Verfügung standen, wurden die restlichen Wagen bis 1972 ausgemustert.

Wagen, die zur DR gelangten, bekamen die Gruppennummer 47; die Wagennummern lauteten 47-40-01 bis 47-44-99. Darin waren auch andere Selbstentlader enthalten.

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 75 m³ und konnten maximal mit 52 t beladen werden.

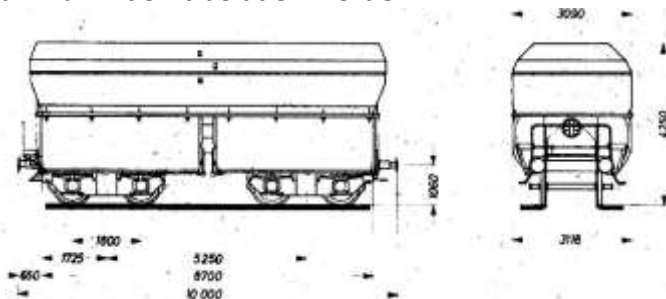


Bild 2 Vorbildskizze OOtz 41 (Quelle: DB, DV 939d, Ausg. Jan. 1967)

Alle Wagen hatten keine internationale Zulassung, konnten daher nur im DB- Binnenverkehr eingesetzt werden.

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

Mit den rd. 160 Wagen konnte man 16 Züge je 10 Wagen bilden, 9 Wagen blieben als Reserve. Zehn- Wagenzüge hatten ein Gesamtgewicht von 600 bis 700 t; als Zuglok hierfür kamen nur die Baureihe 44, 50 oder E 94 in Frage. Andere Loks brauchten auf Rampen ggfs. Schiebehilfe, wenn es z.B. über den Spessart ging.

Das Modell

Minitrix kündigte 2020 ein 10er Set des OOtz 41 an, alle mit Erz beladen. Ausgeliefert wurden die Wagen im Herbst 2021 mit der Bestellnummer #15458. Die Beschriftung der

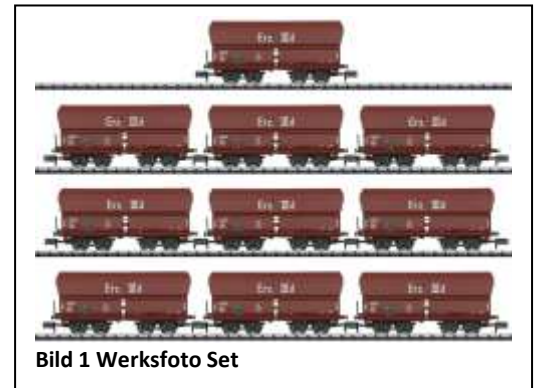


Bild 1 Werksfoto Set

Wagen entsprachen alle dem der 50er Jahren. Alle Wagen haben die neue Wagen-Nummern ab 610 451 bis 610 561.

Bereits 2002 erschien der Wagen OOtz 41 das erste Mal: Damals in einem 40er Güterwagen Display, davon gehörten 8 Wagen zur Bauart OOtz 41, teils mit Kohle beladen, teils leer. Diese Sets blieben bis 2004 im Katalog und der Wagen war seither verschwunden. Sie hatten die DB Version zum Vorbild. Das Set war unter #15173 lieferbar.

Beim Auspacken der Wagen gab es schon eine Überraschung: Einzelne Achsen des Drehgestells fielen heraus. 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 41 (2021)



Bild 4 OOtz 41 (2002)



Bild 5 OOtz 41 alt((re) und neu

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 der 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 6 Minitrix Ootz 43 Erz III d (re) und Ootz 41 Erz II d



Bild 7 Minitrix Ootz 44 Erz I d (re) und Ootz 41 Erz III d



Bild 8 Minitrix Ootz 41 – Kuppelabstand

Wie man sieht, ist der Kuppelabstand nicht mehr ganz zeitgemäß. 5 mm Abstand sind schon grenzwertig. Man kann aber den Kuppelabstand verkürzen durch Einbau einer Kuppelstange oder der bekannten Fleischmann-Erbse.

Im nächsten Foto ist die Vorderseite des Wagens dokumentiert.



Bild 9 Minitrix Ootz 41 von vorne

Der Wagen auf der rechten Seite hat eine Bremserbühne, die alle Wagen haben. Wie auf dem folgenden 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 10 Minitrix OOtz 41 neu oben und alt

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 herauszufallen. 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.

Hinsichtlich der Beladung hat Minitrix neue Wege beschritten. Der OOtz 41 ist deutlich schwerer als der OOtz 43. Hier hat Minitrix lt. Produktbeschreibung einen Hauch echtem Erz verbaut. Hier ein Bild der Ladung. Wie beim Vorbild ist der Wagen ist nur halb gefüllt



Bild 11 Erzbeladung OOtz 41

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

Fazit

Mit der ausgelieferten Neuheit 2021 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 bzw. Kohleminen und Stahlwerk eingesetzt wurde, bietet sich an, den Wagen in Ganzzügen einzusetzen, so etwa mit 10 Wagen- wie die Wagenpackung. 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 55 (Fleischmann) zur nächsten Hütte gefahren. Im Erzverkehr wurden die Wagen nur ausnahmsweise eingesetzt, wenn keine andere passenden Wagen zur Verfügung standen. Dabei konnten die Wagen wegen des hohen Gewichtes des Eisenerzes nur halb

beladen werden, sonst wurde der Wagen zu schwer. Von dort aus ging es mit mehr Wagen zur nächsten Hütte; das war Aufgabe je nach Gewicht des Zuges einer BR 50 oder 44 (beide Fleischmann). Das kann man auch nachspielen, wenn gedanklich die Erzverladung außerhalb der eigenen Anlage liegt.

Bei 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 26 € berappt, ein noch akzeptabler Preis.

Klaus Kosack

Lit: St. Carstens, Güterwagen, Bd. 4, Offene Wagen Sonderbauart, Nürnberg 2003
DB- EZA Minden, DV 939d, Güterwagen, Minden 1967

Bei DM- Toys erhältlich:

https://www.dm-toys.de/de/produktdetails/Minitrix_15458.html