Eisenbahn JOURNAL

B 30872 F • ISBN 3-89610-116-1

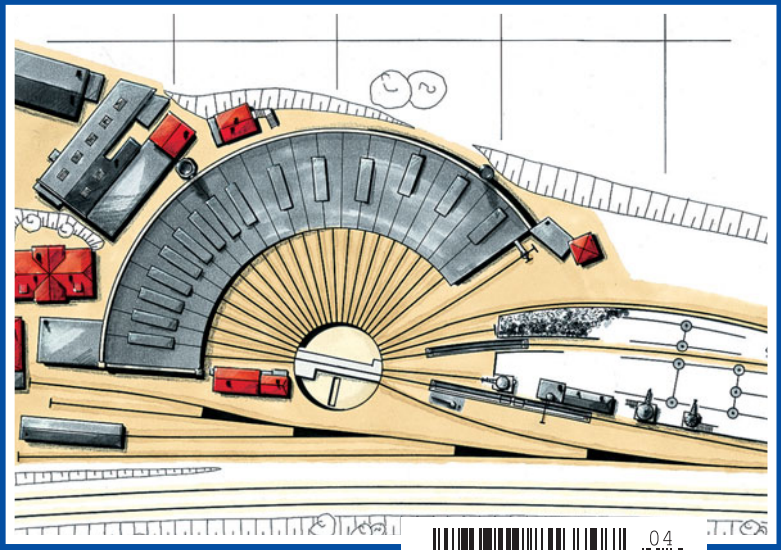
Deutschland € 13,70
Österreich € 15,50 Portugal,cont. € 17,00
BeNeLux € 16,20 Schweiz sfr 26,80
Italien € 18,00

Anlagenbau & Planung 4/2003

Dirk Rohde
Markus Tiedtke

Anlagenplanung Bahnbetriebswerke

Marktübersicht • Basteltipps • Vorbildbeispiele



4 195315 813707 04

im Handel: Juli 2003 • 98 Seiten • 282 Abbildungen • Preis € 13,70

Anlagenbau & Planung

Aller Anfang ist nicht schwer: Aktuelles Basiswissen und Tipps für den Anfänger; Übersicht und Entscheidungshilfe für den, der einen Neuanfang auf der Höhe der Zeit plant.

im Handel: Juni 2003 • 98 Seiten • 179 Abbildungen • Preis € 13,70

Super-Anlagen

Regionale Eisenbahngeschichte im Modell: Die Regentalbahn im Bayerischen Wald und der Bahnhof Viechtach stehen im Mittelpunkt einer außergewöhnlichen Anlage von Josef Brandl.

Neu beim Eisenbahn

Bücher: Schmalspur-Album Sachsen, Band II

Bahnromantik auf alten Postkarten: Nach dem Band 1 geht's nun hinauf ins Erzgebirge von Hainsberg nach Kipsdorf.

Format: 35 x 30 cm • 185 Seiten • ca. 580 Abildungen
Preis € 45,–

Lieferbar

Schmalspur-Album Sachsen, Band III

Kohlmühle–Hohnstein, Taubenheim–Dürrhennersdorf, Herrnhut–Bernstadt, Zittau–Oybin/Jonsdorf, Zittau–Hermsdorf in Böhmen

Format: 35 x 30 cm • ca. 180 Seiten • ca. 470 Abildungen
Subpreis bis 31.10.2003: € 40,–; danach: € 45,–

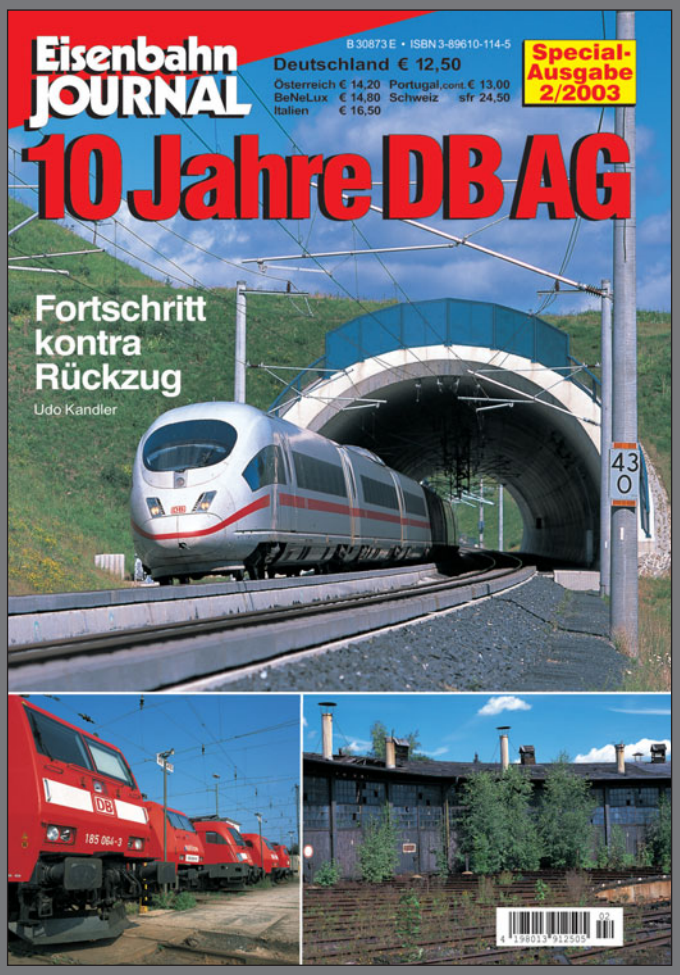
Jetzt bestellen

im Handel: November 2003

im Handel: August 2003 • 98 Seiten • 172 Abbildungen • Preis € 12,50

Sonder-Ausgaben

Schweizerische Bahngeschichte zum Erleben: 40 Lokomotiven und Triebwagen bilden das Stiftungsgut „Historisches Erbe der SBB“. Eine farbenprächtige und einmalige Dokumentation.



im Handel: September 2003 • 90 Seiten • 189 Abbildungen • Preis € 12,50

Special-Ausgaben

Kritische Bilanz: Vor zehn Jahren pries man die Fusion aus DB und DR und mit ihr die Bahnreform als Start in ein neues Eisenbahnzeitalter. Sind die Hoffnungen von damals heute Realität?

JOURNAL

Eisenbahn-Journal

Aktuelle Informationen und informative Artikel, dazu Farbfotos in bester Druckqualität: Die Eisenbahn-Journal-Monatsausgaben bieten eine Fülle interessanter Beiträge über Vorbild und Modell.

Entscheidende Vorteile unserer Abos

Bis 15% preisgünstiger, portofreie Zustellung.
Zahlungsweise auch 1/4-jährlich möglich.

Tolle Schnupperangebote!

Siehe Bestellkarten!

Eisenbahn-Journal
VERLAGSGRUPPE BAHN GmbH
Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81 0 • Fax 0 81 41 / 5 34 81 33
eMail: bestellung@vgbahn.de
Besuchen Sie uns im Internet
http://www.eisenbahn-journal.de

im Handel: Mitte Juni 2003 • Preis: € 7,40

Impressum

ISBN 3-89610-116-1

Verlag und Redaktion:
Eisenbahn-Journal in der
VERLAGSGRUPPE BAHN GmbH

Postfach 1453
D-82244 Fürstenfeldbruck

Am Fohlenhof 9a
D-82256 Fürstenfeldbruck

Telefon: 0 81 41 / 5 34 81-0
Telefax: 0 81 41 / 5 34 81-33
Internet: http://www.vgbahn.de

Geschäftsführung:	Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
Verlagsleitung und Chefredakteur:	Ingo Neidhardt
Autoren, Zeichnungen und Modellfotografie:	Markus Tiedtke, Dirk Rohde
Redaktion Modellbahn-Bibliothek:	Helge Scholz (verantw.)
Layout:	Helge Scholz
Satz:	Regina Doll
Anzeigenleitung:	Elke Albrecht
Anzeigenlayout:	Evelyn Freimann
Litho:	WASO PPS, Düsseldorf
Druck:	WAZ-Druck, Duisburg-Neumühl
Vertrieb:	VerlagsGruppe Bahn GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:	MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co KG, Eching

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Z.Zt. gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2003. Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegen dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

© Oktober 2003
VERLAGSGRUPPE BAHN GmbH, Fürstenfeldbruck

Bild 1 (Titel): Der Greiferdrehkran des Bahnbetriebswerkes schichtet gerade die Kohlenvorräte um. – Darunter eine Gleisplanskizze zur Modellnachbildung. – Im Marktübersichtsbereich finden sich neben wichtigen Betriebswerks-Ausrüstungen auch Kräne.

Bild 2: Mit dem Regelspurkran Typ EDK 80/3 konnten bei der DR Lokomotiven auch direkt bekohlt werden.

Einleitung

Das klassische Bahnbetriebswerk, so die landläufige Meinung, besitzt eine große Drehscheibe mit sich anschmiegendem Ringlokschuppen, einen Kohlewiegebunker für zwei Gleise, der von einem großen Kran befüllt wird, und einen Besandungsturm.
Entsprechendes ist auch im Angebot der Modellbahnzubehör-Hersteller zu finden. Und so verwundert es nicht, wenn maschinelle Modell-Behandlungsanlagen auf kleinsten Raum zusammengequetscht und ein normalerweise mehr als 20-ständiger Ringlokschuppen auf nur drei bis sechs Stände verstümmelt werden.
Auch der Inhalt eines üblichen Modell-Kohlelagers würde beim Vorbild bei einem Versorgungsausfall gerade mal für drei bis fünf Tage reichen – geradezu katastrophal, wenn nach so kurzer Zeit alle Räder still stehen müssten. Die Vorschriften beim Vorbild schrieben deshalb fest, einen Vorrat zur Selbstversorgung für mindestens neun Wochen anzulegen.
Tatsächlich sind beim Vorbild die großen maschinentechnischen Einrichtungen rund um die Behandlungsanlagen in erster Linie nur für mittelgroße und große Bahnbetriebswerke entwickelt worden, um die leistungsfähigen Dampflokomotiven innerhalb kürzester Zeit mit Kohle und Wasser versorgen zu können, ohne dabei viel Personal und Arbeitszeit einsetzen zu müssen. Nicht nur heute gilt es überall, die Personalkosten in Grenzen zu halten, diese Einstellung war seit dem Ende des 19. Jahrhunderts auch einer der vielen Gründe für die Investition in modernste Maschinenanlagen im Bahnbereich.
Mit diesem dritten Band unserer Betriebswerk-Reihe in der EJ-Modellbahn-Bibliothek wollen wir zeigen, dass neben der richtigen Anordnung der Bw-Anlagen im Modell auch die gewählte Zeit eine wesentliche Rolle spielt, denn je nach Epoche waren die einen oder anderen im Zubehör angebotenen Modelle noch gar nicht entwickelt. Wer akribisch Wert auf eine epochengerechte Fahrzeugsammlung legt, sollte dieses auch bei der Darstellung seines Modell-Bahnbetriebswerkes tun! Möglichkeiten gibt es dafür genügend.

Verwendete Abkürzungen

Detaillierung

mangelhaft	unmaßstäblich, grobe Bauteile
ausreichend	maßstäblich, grobe Bauteile
befriedigend	maßstäblich, teilweise grobe Bauteile
gut	maßstäblich, feine Ausführung
sehr gut	originalgetreu, zierliche Ausführung

Vorbildwiedergabe

mangelhaft	spielzeughaft, nicht vorbildgetreu
ausreichend	kein konkretes Vorbild, im Prinzip nur nachgebildet
befriedigend	vorbildähnlich, Proportionen zum Teil falsch
gut	Vorbild gut getroffen
sehr gut	originalgetreu

Materialien

Gh	Gießharz-Gussteile
H	Holzteile
Ms-Ä	Messing-Ätzteile
Ms-G	Messing-Gussteile
Ns-Ä	Neusilber-Ätzteile
P	Papier, Karton
PS	Polystyrol-Kunststoff
Wm-G	Weißmetall-Gussteile

Modellbauaufwand

1	auch für Anfänger geeignet
2	setzt handwerkliche Fähigkeiten voraus
3	setzt spezielle Techniken (z.B. Löten) voraus
4	sehr schwierig, setzt Geduld voraus

Inhalt

Bekohlungsanlagen 6
Der deutsche Weg 8
Modellangebot 10
Regelspurkräne 14
Varianten der DRG-Einheitsbekohlung 16
Variante 1: Ursprungsbunker der DRG 16
Variante 2: Standardbunker der DR 20
Variante 3: Bunkervariante der DR 22
Verfeinerter Faller-DB-Einheitsbunker 26
Eingleisiger Bunker 28
Zweigleisiger Bunker 29
Verfeinerungen rund um die Schütten 29
Wasserberieselung 31
Unterwagen für den Bekohlungskran Rosenheim 32
Kohlen für den Bansen 35
Selbst gebauter Betonwand-Bansen 36
Selbst gebauter Kohlebansen im Hang 38
Kohlenstaubanlagen 40
Braunkohlenstaub-Umfüllanlage „Halle P“ 41
Gelenkwasserkräne 54
Schlackesumpf mit Wasser 55
Schlackesümpfe und -kanäle 56
Löschegruben 57
Gestaltung eines Schlackesumpfes 57
Große Ringlokschuppen 58
Modellangebot 58
Heizanlagen 59
Modellangebot 58
Heizlokanlagen 60
Modellangebot 60
Grube für Lösche 61
Lokschuppen „Düsseldorf“ 62
Ein Modell entsteht 64
Heizlokkamin „Lübeck“ 66
Anlagenkonzepte für mittelgroße bis große Bw 70
Friedland 70 • Bielefeld 72 • Langenbach 74 • Eberswalde 75 • Berlin-Pankow 76 • Ulm Hbf 78 • Gelsenkirchen-Bismarck 80 • Heilbronn 82 • Gremberg 84 • Dillenburg 86 • Düsseldorf Abstbf 88 • Hof 90 • Eichholz Ost 92 • Frankfurt/Oder Rbf 94
Fachhändlerverzeichnis 96

Bekohlungs-anlagen

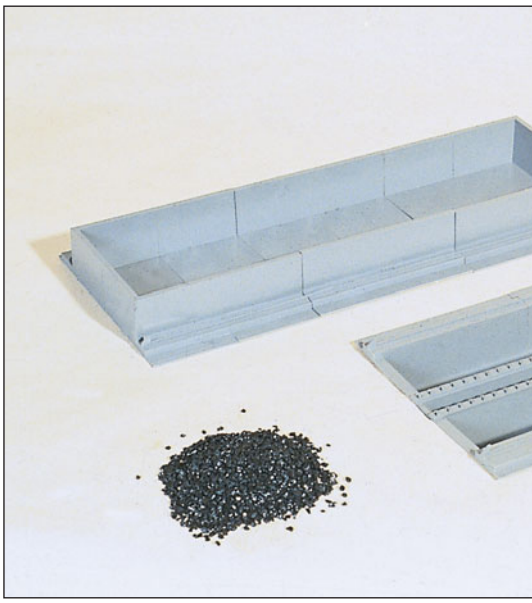
Die Anzahl der mit Brennstoffen zu versorgenden Lokomotiven war die Maßgabe für die Platzierung entsprechend leistungsfähiger Bekohlungsanlagen. Den Engpass bei den Behandlungsabläufen bildete die Entschlackung. War das entsprechende Bahnbetriebswerk mit einer leistungsfähigen Anlage ausgestattet, bei der mehrere Lokomotiven gleichzeitig bei maximal 15 Minuten Arbeitszeit von ihren Schlackenresten befreit werden konnten, so war man bestrebt, auch die Kohleversorgung deutlich zu beschleunigen. Neben dem Festhalten der abgegebenen Kohlemenge sollte die Beladung wenig Staub aufwirbeln und rasch erfolgen. Die in Lokstationen und kleinen Bw übliche Verladung mit Kohlehunten kam bei leistungsfähigen Behandlungsanlagen nicht in Frage, hier musste die Kohleabgabe innerhalb von nur drei Minuten abgeschlossen sein.

Die Bahngesellschaften machten sich schon zum Ende des 19. Jahrhunderts Gedanken, wie man den arbeitsintensiven Ablauf rund um die Bekohlungsanlage reduzieren konnte. Die Verlagerung der Kohleabgabe auf eine höher gelegte Ebene zeigte, dass bei langsam vorbeifahrenden Dampflokomotiven durch Abkippen nebeneinander stehender Behälter die Versorgung im Gegensatz zum Heben und Senken einzelner Hunte oder Bastkörbe erheblich Zeit eingespart werden konnte. Die Sturzbekohlung war daher bei der preußischen und bayerischen Staatsbahn eine in mittelgroßen und großen Bahnbetriebswerken oft angewandte Lösung. Allerdings waren umfangreiche Erdbewegungen im Flachland nötig, um entweder das Bekohlungsgleis tiefer zu legen oder das gesamte Kohlelager auf eine angeschüttete Plattform zu hieven. Das Verladen der angelieferten Kohle von den offenen Güterwagen in die fahrbaren Kohlehunte benötigte bei Kohlensturzbühnenanlagen jedoch genauso viel Personal wie das Befüllen der mittels kleiner Drehkräne einzeln angehobenen Hunte bei herkömmlichen Anlagen.

Technischer Vorreiter bei der Entwicklung leistungsfähiger Dampflokbehandlungsanlagen waren zur Jahrhundertwende die Bahngesellschaften in Nordamerika. Immer wieder griff man auf interessante Entwicklungen zurück und adaptierte sie auf deutsche Verhältnisse. So entstanden in einigen großen Bahnbetriebswerken mit beengten Platzverhältnissen Hochbunker mit Becherwerken. Auf diese Einrichtungen gehen wir jedoch in der vierten Ausgabe ein, die sich ausschließlich mit großen Bahnbetriebswerken beschäftigen wird.

Die Entwicklung der Dampflokomotiven war zur Jahrhundertwende im steten Umbruch. Parallel dazu expandierte die Infrastruktur

Bild 3: Bekohlungsbunker **Vollmer (H0) 5724**



Bekohlungsanlagen

Hersteller	Bohemia	Faller	Faller	Kibri	Kibri	Kibri
Bestell-Nr.	33.001	120148	222137	9420	7442	6738
Baugröße	H0	H0	N	H0	N	Z
Bauart	Mittelfußbunker der DRG/DR mit Portalkran	Einheitsbunker der DB mit Portalkran	Wiegebunker der DRG	Verladebrücke mit Greiferdrehkran u. eingebautem Bunker	Verladebrücke mit Greiferdrehkran u. eingebautem Bunker	Einheitsbunker der DB mit Portalkran
Vorbild	Datenblatt	Datenblatt	–	Datenblatt	Bw Gelsenkirchen-Bismarck	Bw Gremberg
möglicher Einsatzbereich	ab mittelgroßem Bw	ab mittelgroßem Bw	ab mittelgroßem Bw	ab mittelgroßem Bw	ab mittelgroßem Bw	ab mittelgroßem Bw
Epoche	2b – 4	3a – 4a	2b – 4a	2	2b – 4a	3a – 4a
Verbreitungsraum	DDR	BRD	deutschlandweit	Ostdeutschland	deutschlandweit	BRD
Materialien	PS	PS	PS	PS	PS	PS
Bausatz/Fertigmodell	BS	BS	BS	BS	BS	BS
Detaillierung	gut	befriedigend	befriedigend	befriedigend	befriedigend	befriedigend
Modellbauaufwand	2	1	2	1	1	1
Vorbildwiedergabe	gut	befriedigend	gut	befriedigend	gut	gut
Bemerkungen (Vorbild/Modell)	früher Bochmann & Kochendörfer, nicht mehr erhältlich	Kran auch einzeln erhältlich	Kran auch einzeln erhältlich	Bansen in Holzbohlenbauweise	mit Bansen und Bunkerfahrbahn	mit Bansen und Kranfahrbahn

Bild 4: Großbekohlungsanlage
Kibri (Z) 6738

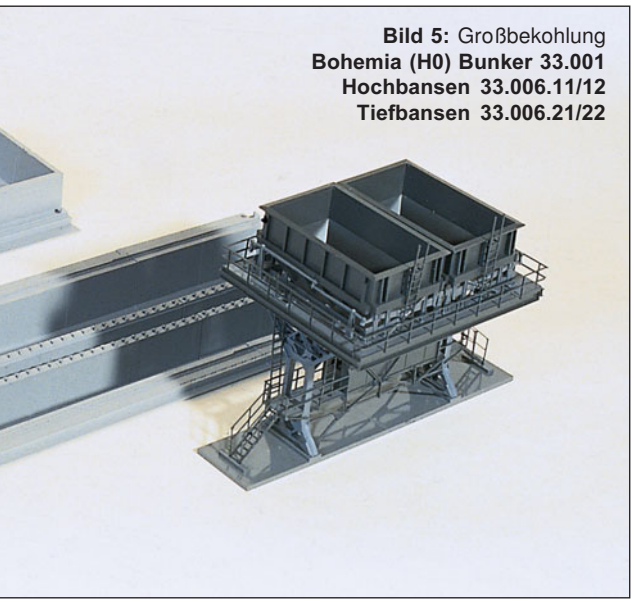


Bild 5: Großbekohlung
Bohemia (H0) Bunker 33.001
Hochbansen 33.006.11/12
Tiefbansen 33.006.21/22

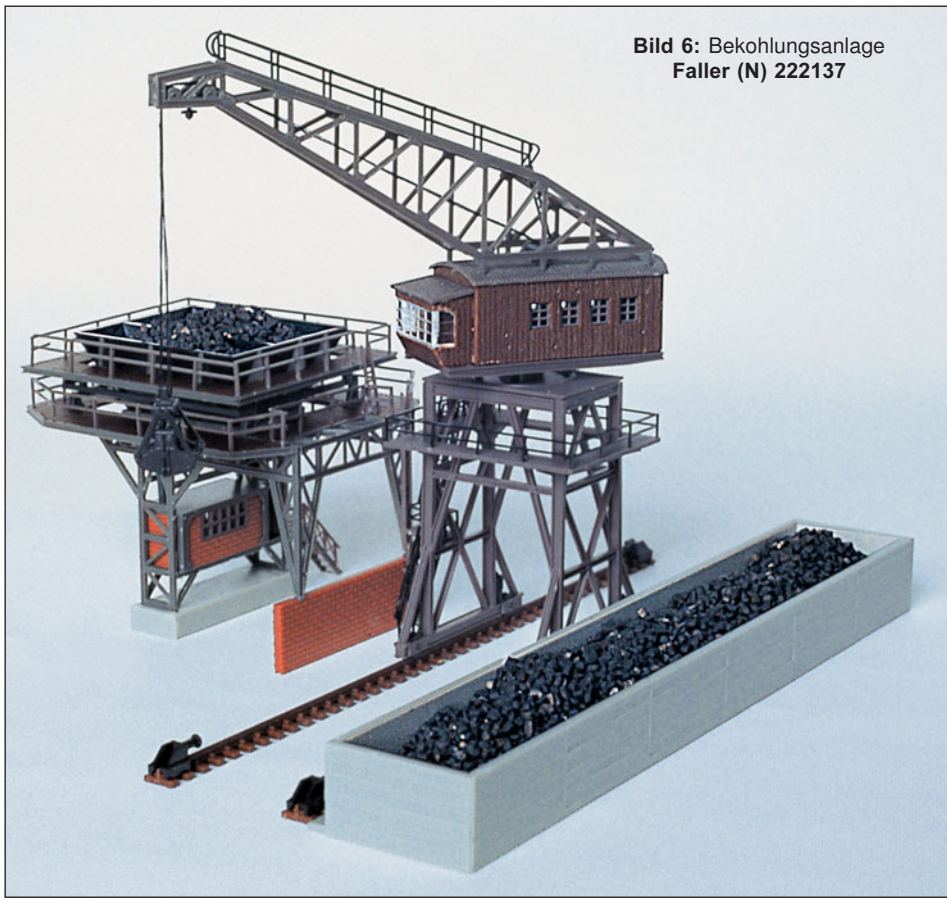


Bild 6: Bekohlungsanlage
Faller (N) 222137

Roco	Vollmer	Vollmer
1810	5224	5720
H0	H0	H0
Verladebrücke mit Greiferdrehkran u. eingebautem Bunker	Wiegebunker der DRG	Einheitsbunker der DB
Datenblatt	–	–
ab mittelgroßem Bw	ab mittelgroßem Bw	ab mittelgroßem Bw
2	2a – 4a	3a – 4a
Ostdeutschland	deutschlandweit	BRD
PS	PS	PS
BS	BS	BS
befriedigend	befriedigend	ausreichend
1	1	1
ausreichend	befriedigend	ausreichend
mit Bansen und Kranfahrbahn	mit Bansen, Modell zu langgestreckt	

durch die Eisenbahn vor allem in den Industriezentren und Großstädten fast explosionsartig. Immer wieder mussten nicht mehr leistungsfähige Bahnhöfe umgebaut werden, und erhielten Bahnbetriebswerke nach modernsten Gesichtspunkten. Doch schon nach wenigen Jahren reichte wegen der immer länger werdenen Lokomotiven die eingebaute Drehscheibe nicht mehr aus, sie mussten verlängert oder komplett ausgetauscht werden. Die damals üblichen Bekohlungsanlagen mittels Drehkränen wurden zunehmend zum Nadelöhr, sodass auch hier Umbauten erforderlich waren. Auf Grund der Erfahrungen jener Jahr stellte sich die Meinung ein, dass man neu zu

Bild 7: Großbekohlung
Kibri (H0) 9420

bauende Großbekohlungsanlagen für zukünftige Bw-Umbauten flexibel halten sollte. Ortsgebundene Großbekohlungsanlagen wie Kohlensturzbühnen oder große Hochbunkeranlagen müssten dagegen bei Umbauten größtenteils abgerissen werden.

Der deutsche Weg

Fahrbahre Großkräne, wie sie in der Industrie und in Häfen gang und gäbe waren, fanden nun auch Eingang in die deutschen Bahnbetriebswerke. In Verbindung mit kleinen Abgabetaschen, die zu mehreren nebeneinander in Reihe und Glied standen, konnten die großen Kohlemengen, die täglich anfielen, sehr rationell umgeschlagen werden. Der Greifer des Krans leerte direkt die Kohlewagen und verteilte die Kohle je nach Sorte innerhalb des großen Kohlelagers. Das Befüllen der in der Regel 1 t und 1,5 t fassenden Behälter erfolgte ohne großen Personalaufwand und gewogen wurde die abzugebene Kohle vom Kran selbst, der dafür eine spezielle Waage erhielt. Die Mannschaft rund um die moderne Bekohlungsanlage konnte auf drei Mann reduziert werden, bei späteren Entwicklungen verringerte sie die Zahl je nach Arbeitsschicht sogar auf nur noch einen Bediener. Einzig die Abschreibungskosten der Maschinenanlage standen nun in der Kosten-/Nutzen-Rechnung im Vordergrund, die laufenden Personalkosten gingen dagegen drastisch zurück.

Der wirtschaftliche Erfolg der ersten Bekohlungsanlagen war so umwerfend, dass nach und nach Bekohlungsanlagen mit Bunkertaschen und Kran bei mittelgroßen und großen Bahnbetriebswerken in den meisten Fällen zum Alltagsbild wurden.

Allerdings änderte sich das Bild der Bekohlungsanlagen im Laufe der Jahre. Während anfangs bei den Kränen in erster Linie Verladebrücken mit Laufkatzen im Vordergrund standen, löste man die schweren Kräne durch leichtere Brückenlauf- oder Portalkräne ab den Zwanzigerjahren des

Kranbrücken und Greiferdrehkräne

Hersteller	B & K	B & K	Bochmann-Fine-Scale	Faller	Faller	Heico-Modell	Heico-Modell
Bestell-Nr.	33.005.1	33.005.2	33.915	120162 H0 222198 N	163	18740 H0 12240 Z	18730 H0 12230 Z
Baugröße	H0	H0	H0	H0	H0	H0, Z	H0, Z
Bauart	Kranbrücke für Hochbansen	Kranbrücke für Tiefbansen	Drehkran mit Unterwagen	Portalkran	Brückenkran	Kranbrücke	Drehkran mit Unterwagen
Vorbild	Bw Rosenheim	–	Bw Rosenheim	–	–	Bw Herne	Bw Herne
Epoche	2b – 5	2b – 4a	2b – 5	3a – 4a	3a – 4a	2a – 4a	2a – 4a
mögliches Einsatzgebiet	mittelgroßes Bw	mittelgroßes Bw	mittelgroßes Bw	ab mittelgroßem Bw	ab mittelgroßem Bw	ab mittelgroßem Bw	ab mittelgroßem Bw
zusätzl. Verwendung	–	–	–	Hafenkran	Hafenkran	Heizkraftwerk	Heizkraftwerk
Verbreitungsraum	deutschlandweit	deutschlandweit	deutschlandweit	deutschlandweit	deutschlandweit	deutschlandweit	deutschlandweit
Materialien	PS	PS	Ms-Ä	PS	PS	Ms-Ä	Ms-Ä
Bausatz/Fertigmodell	BS	BS	BS	BS	BS	BS	BS
Detaillierung	sehr gut	sehr gut	befriedigend	befriedigend	befriedigend	ausreichend	ausreichend
Modellbauaufwand	2	2	4	1	1	3	3
Vorbildwiedergabe	sehr gut	sehr gut	gut	ausreichend	ausreichend	mangelhaft	ausreichend
Bemerkungen (Vorbild/Modell)	nicht mehr erhältlich	nicht mehr erhältlich	passend zu 33.005.1/.2 nicht mehr erhältlich		nicht mehr lieferbar	konstruktive Mängel, kein Bezug zum Vorbild erkennbar	kleine konstruktive Mängel, passend zu 18740/12230

Bild 8: Großbekohlung
Roco (H0) 1810

20. Jahrhunderts in der Neuanschaffung ab. Aus den nebeneinander stehenden Bunkertaschen wurden Kohlebunker mit ein oder zwei großvolumigen Kohletaschen. Das Wiegen der abzugebenden Kohle übernahm nun der Bunker, der Kran erhielt für den eventuellen Ausfall des Wiegebunkers eine spezielle Wiegeeinrichtung, um bei direkter Abgabe der Kohle an die Dampflok dennoch die Kohlenmenge festhalten zu können. Neben dem Bau von Bekohlungskränen auf separat laufenden Gleisen führte vor allem die KPEV Regelspurkräne ein, die sich auf jedem normalen Bahngleis bewegen konnten. Kombiniert mit entsprechenden Hochauslegern, konnten sie die Reihenbunker ebenso gut befüllen wie die teueren Portal- oder Brückenlaufkräne. Allerdings war ihr Aktionsradius wegen ihrer nicht sehr weit ausschwenkenden Ausleger bei breiten Kohlelagern sehr begrenzt. Man fand sie deshalb nur in Verbindung mit langen, schmalen Kohlebansen.

Die Reichsbahn war modernen Ideen recht aufgeschlossen, sodass es in den Zwanzigerjahren zu unterschiedlichsten Lösungen rund um die Bekohlungsanlagen kam. Eine Besonderheit stellten die Bekohlungsanlagen dar, bei denen der Kran und die Wiegetaschen zusammen auf nur einem Laufgestell ruhten. Diese zum Teil gigantischen Anlagen standen unter anderem in Gelsenkirchen-Bismarck, Hagen Halle und Mainz. Kleinere Ausführungen für mittelgroße Bahnbetriebswerke ließ die DRG in Ostdeutschland errichten.

Normungen in der Entwicklung führte erst die Deutsche Reichsbahn ab den Dreißigerjahren ein. Sie beeinflussten nach dem Zweiten Weltkrieg auch die Entwicklungen der Bekohlungsanlagen in den beiden später nachfolgenden deutschen Staaten. Regelspurkräne befüllten Mittelfuß-Wiegebunker in zahlreichen mittelgroßen Bahnbetriebswerke in der DDR, aber auch in einigen westdeutschen Bws kombinierte man Bekohlungsanlagen mit den flexiblen Regelspurkränen.

Heico-Modell	Heico-Modell	Krüger-Modellbau	Krüger-Modellbau	Piko	Pola	Pola
11240 TT 11640 N	11230 TT 11630 N	99002-2 H0 99002-2 N 99002-2 Z	99002-3 H0 99002-3 N 99002-3 Z	61126	–	320249
TT, N	TT, N	H0, N, Z	H0, N, Z	H0	H0	N
Kranbrücke	Drehkran mit Unterwagen	Kranbrücke	Drehkran mit Unterwagen	Greiferdrehkran auf Normalspur	Portalkran	Portalkran
Bw Rosenheim	Bw Rosenheim	Bw Osnabrück Hbf	Bw Osnabrück Hbf	–	–	–
2b – 5	2b – 5	2a – 4a	2a – 4a	2a – 4a	2a – 4	2a
mittelgroßes Bw	mittelgroßes Bw	ab mittelgroßem Bw	ab mittelgroßem Bw	ab mittelgroßem Bw	ab mittelgroßem Bw	ab mittelgroßem Bw
–	–	Heizkraftwerk	Heizkraftwerk	–	Hafenkran	Hafenkran
deutschlandweit	deutschlandweit	deutschlandweit	deutschlandweit	deutschlandweit	deutschlandweit	deutschlandweit
Ms-Ä	Ms-Ä	Ns-Ä	Ns-Ä	PS	PS	PS
BS	BS	BS	BS	BS	BS	BS
befriedigend	befriedigend	gut	gut	befriedigend	befriedigend	befriedigend
3	3	3	3	1	1	1
ausreichend	befriedigend	befriedigend	befriedigend	ausreichend	ausreichend	ausreichend
Bausatz wirkt unausgegoren, kein Bezug zum Vorbild erkennbar	passend zu 112040/116040	In Baugröße N Verwendung von Kran aus Kibri 7442 möglich	In Baugröße N Verfeinerungssatz für Kibri-Kran aus 7742 unter Best. Nr. 99002-4 N erhältlich	auch als Hafenkran verwendbar	nicht mehr lieferbar	

Bild 9: Bekohlungskran
Faller (H0) 163

Bild 19: Bekohlungskran
Faller (H0) 120162

Modellangebot

Bekohlungsanlagen für mittelgroße Bahnbetriebswerke, wie sie zu Beginn der Zwanzigerjahre des 20. Jahrhunderts üblich waren, fehlen im Angebot der Zubehörhersteller in allen Spurweiten. Hier blicken vor allem die Länderbahn- und frühe Reichsbahn-Liebhaber gänzlich in die Röhre. Erst der H0-Wiegebunker von Vollmer (XXX) und das adäquate Modell von Faller in der Nenngröße N können als DRG-Modelle der späten Zwanzigerjahre gelten. Ein passender Bekohlungskran fehlt allerdings.

Der Mittelfuß-Wiegebunker von Bochmann und Kochendörfer, zwei Modelle für die Baugröße H0 und N, machten in der Modellbahnwelt in den Achtzigerjahren des letzten Jahrhunderts wegen ihrer filigranen Ausführung Furore, sind aber Nachbildungen der typischen DR-Nachkriegsausführung, wie sie z.B. in Görlitz, Chemnitz (Karl-Marx-Stadt) und in Leipzig-Engelsdorf anzutreffen waren. Leider sind die für DDR-Liebhaber so wichtigen Nachbildungen nur noch gelegentlich als Secondhand-Modelle erhältlich, da Bochmann und Kochendörfer schon seit langem seine Produktion eingestellt hat.

Während sämtliche wichtigen Regelspurkräne der Nachkriegszeit, wie sie von der Deutschen Bundesbahn angeschafft worden sind, von Weinert in exzellenter Ausführung seit Jahren erhältlich sind, hat nun Heico den für den DR-Mittelfuß-Wiegebunker wichtigen Regelspurkran als H0-Modell angekündigt. Die vorbildhafte Ausführung wird aber noch abzuwarten sein, denn die anderen Kranmodelle desselben Herstellers, allesamt als Messing-Ätzmodelle ausgeführt, sind zum Teil konstruktiv falsch wiedergegeben und zudem stellenweise stark vereinfacht.

Der typische Einheits-Wiegebunker der DB, wie er ab Anfang der Fünfzigerjahre an zahlreichen Orten in Westdeutschland aufgestellt wurde, ist als Modell erhältlich. Während der dazu passende Kran beim Faller-H0-Bausatz kein konkretes Vorbild hat und recht einfach ausgeführt ist – vor allem ist der Ausleger viel zu kurz –, bietet Kibri bei seinem Z-Modell auch einen vorbildgerecht umgesetzten Portalkran an.

Eine Großbekohlungsanlage, bei der Kran und Bunkertasche auf einem Gestell ruhen, ist nur in der Baugröße N mit Hilfe des Kibri-N-Modells der Anlage Gelsenkirchen-Bismarck nachbildbar. Das vom selben

Bild 10: Bekohlungskran
Bochmann Fine Scale (H0) Kran 33.915
B & K (H0) Unterwagen 33.005.2