

PRIVATE DANSKE VOGNE



84 86 665 0 006-3 (Foto: B. & C. Gorm).

Vognejer: I/S VESTKRAFT, Esbjerg.

Vogntype: Selvtømmende - type Fals.

Litra: 84 86 665 0 006-3

Bygget: I 1982 hos SCANDIA.

Last: 25000 kg - tara.

Længde over puffer: (-12,54m-) 1:87 = 144

Akselafstand (vogn): - 7,50m - 1:87 = 86

- " - (bogiede): - 1,80m - 1:87 = 21

Rundhold: 175 kubikm.

Bremsesystem: Manuel (RS) + automatisk (GP-A) -
gælder kun for vogn 015 - 018. Vogn 001 -
014 har ikke rangerskruebremse.

Må befordre: Fast brændsel og forbrændingsrester
i fast form.

Hjemsted: Esbjerg.

Værkstedsområde: Århus.

Bemaling:

Beholderen er blå, undervogn samt pladerne er sorte.

Påskrifter:

'HERNINGVÆRKET' + 'I/S VESTKRAFT' - hvid.
Færgekrog - sort med gule striber.
Øvrige påskrifter (litrering etc.) - hvid.

Anvendelsen af vognen:

Vognen indgår i et bloktog der kører i fast plan imellem Esbjerg havn og HERNINGVÆRKET. I forbindelse med ibrugtagningen af kraftvarmeværket i Herning blev denne vogn samt 17 tilsvarende købt af I/S VESTKRAFT til at transportere kul fra Esbjerg til Herning via Varde og Skjern.

Levnedsforløb:

84 86 665 o 006-3 bygget af SCANDIA i 1982.

Iøvrigt:

Tirsdag den 17. august 1982 begyndte man kultransporten fra Esbjerg med denne type selvtømmende kultransportvogn. Den er sammen med 17 andre bygget af SCANDIA efter vesttysk forbillede.

Disse vogne indgår i et bloktog, der oprindeligt skulle have gjort 2 omløb i døgnet med ialt ca. 2000 tons kul samt måske et ekstra omløb før week-enden i spidsbelastningsperioder.

Imidlertid har man kunnet nøjes med et par omløb pr. uge i vinteren 83/84. Vognene er udstyret med styreledninger og kører med en Mx'er i hver ende. Det var planlagt, at een Mz'er skulle have klaret denne transport alene, men DSB havde svært ved at frigøre et sådant lokomotiv. Et enkelt Mx-lokomotiv kunne såmænd klare denne transport, men dette ville dog kræve nabobemanding af en signalpost i Skjern. Derfor blev løsningen med de 2 Mx'ere valgt.

Den enkelte vogn er udstyret med 4 sidelemme og selve læsningen samt losningen af disse er i

høj grad præget af automatik/sikkerhed.

I Esbjerg havn foretages læsningen af en DSB-rangerleder. Vognene kører ind i en læssesilo og når de 2 fotoceller (1 ud for hver vognende) har ubrudt lys samtidig med at en fotocelle midt for vognen har brudt lys, kan en egentlig læsning af vognen påbegyndes. Færgekroge bruges her til, v.h.a. et spil, at trække vognene igennem siloen.

I HERNINGVÆRKET's lossestation tømmes indholdet af hver enkelt vogn gennem sidelemmene ned i en grav, der kan rumme 100 tons. Herfra føres kullene til de 2 siloer. Ved losningen, der ligeledes overvåges af en DSB-rangerleder, kan losningen først begyndes når transportbåndet er sat igang og der samtidigt er givet et alarm-signal op igennem transportgangen. Tømningen foretages v.h.a. en 'boremaskine', der lukker 2 af sidelemmene op ad gangen. En enkelt vogn kan tømmes på ca. 5 min.

Det er ikke kun kul der bruges i kraftvarmeværket. Man ejer ligeledes 6 tankvogne til at få transporteret olie til værket. Denne olie bruges i forbindelse med starterne på værket - i sommerperioden skal værket startes hver dag. De 6 tankvogne indgår i de normale godstogsforbindelser.

Tak til Juul Sørensen (HERNINGVÆRKET) for oplysninger om firmaets vogne.

Torben Z.



Emne: Kultransportvogn fra I/S VESTKRAFT.
 Fabrikat: Fleischmann. Størrelse: H0.
 Katalog-nr.: 5710. Pris: 149,50.
 Strøm: Jævnstrøm. Vægt: 119 gram.
 Rullekoefficient: 22 o/oo. Epoke: IV.
 Bemærkninger: Særmodel lavet i et oplag på 3.000 eksemplarer.

I begyndelsen af maj måned kom der en model af I/S VESTKRAFT's selvtømmende vogn på markedet. Der er tale om Fleischmann's model af litra 84 86 665. o olo-5. Denne model har litra Fad167 (katalognr. 5520) fra DB som basismodel - med de mangler som dette nu medfører. Der findes ikke nogen model på markedet, der kan bruges som en korrekt basismodel - skønt der findes mange forskellige typer af selvtømmende vogne i model. Forklaringen er ganske enkel den, at litra Fals er specielt konstrueret til I/S VESTKRAFT.

En gennemgang af modellen vil afsløre følgende:

- 1) Beholderen/overdelen er ikke korrekt.
- 2) Forbilledet er forsynet med 4 sidelemme, mens modellen kun har 2 (hver vognside fungerer som 1 lem). Dette skyldes hensynet til Fleischmann's automatiske tømning af denne vogntype. Dette system betinger ligeledes 1 pal i midten af hver vognside (men den er til at leve med).
- 3) Seddelholderen sider forkert - den skal være nederst i venstre hjørne.
- 4) Modellen har en platform i hver ende - på forbilledet er der kun 1 platform.
- 5) Den gul/sorte 'færgekrog' placeret ud for midten af hver bogie på forbilledet, er ikke med på modellen.
- 6) L.o.p. på modellen er 138mm. (modelmål: 144mm.) - d.v.s. en afvigelse på -4,2 %.
- 7) Bogieafstand på modellen er 24mm. (modelmål: 21mm.).
- 8) Akselafstand på modellen er 76mm. (modelmål: 86mm.).
- 9) Beskriftningen af modellen er særdeles fin - det er lykkedes at få det hele med.

Som du kan se af ovenstående, så er der ikke tale om en skalatro model. Dette skal imidlertid ikke afskrække dig fra at købe een eller flere af denne model. Denne vogn vil med sin blå farve live op på de danske anlæg. Selvom du ikke har plads på dit anlæg til et bloktog med 2 lokomotiver og 18 vogne, så kan en enkelt My'er eller Mz'er samt 3 - 5 vogne sagtens illudere en kultransport imellem Esbjerg og Herning.

Det kan stadig undre mig, at man ved så stort et oplag ikke kan lave vognen med flere litrer - gerne 2 - 3 forskellige. Forklaringen herpå har ganske givet økonomiske årsager.

Fleischmann's model er en funktionsmodel og sammen med firmaets tilbehør til at læsse samt losse denne vogntype automatisk, er det en model

man rigtigt kan 'lege' med. Hvilket burde være et '+' mere for afsætningen, da et oplag på 3000 eksemplarer lyder lige vel stort til det danske marked.

Iøvrigt skulle modellen kun komme i handelen i Danmark. Forhåbentlig vil dette ikke forårsage den 'store jagt' på denne vogn af samlere, som det er sket med en enkelt anden dansk model, da Fleischmann's model netop er en vogn, der skal bruges på anlæggene og ikke kun stå til pynt i vitrinen.

PS. I realiteten må de fleste danske modeller vel betragtes som særmodeller, da der ofte er tale om en eengangs produktion grundet markedets lidenhed.

UDSTILLING

- hvorfor gemmer klubberne sig?

Ja, hvorfor er der ikke flere modelbaneforeninger/klubber, der kommer frem fra kælder- eller loftslokalerne og fortæller omverdenen om deres eksistens. Er man bange for en alt for stor tilgang til foreningen/klubben, eller er man sig selv nok? Det kan egentlig undre mig, at der ikke er mange af disse, der gør noget særligt for at fortælle om modelbane-hobben. Ok, en udstilling kræver en del koordinering/planlægning alt efter hvor stor udstillingen skal være, men en lille udstilling af modelbanemateriel, for de mennesker der endnu ikke er i kontakt med een eller anden forening/klub - eller læser de mange danske modelbaneblade - må vel trods alt være bedre end slet ingen ting.

Det kunne jo også være, at man ikke ønskede at bruge tid på noget, som man ikke fik direkte glæde af - forøget medlemstal eller forøget antal abonnementer på et evt. blad. Lad dog være

Arkiv: www.danskmodel.dk