

Historique des wagons Céréaliers à essieux (Infos REE Modèles).

A l'origine, le transport de céréales est réalisé à l'aide de sacs chargés dans de simples wagons couverts, exigeant un travail de manutention intense. Le premier wagon-trémie spécialisé dans le transport des céréales est mis au point par la firme De Dietrich, en 1933, qui contre toute attente réalise une série de 10 wagons à bogie, forte de son expérience dans les wagons à minerais, ces wagons seront livrés au réseau ferroviaire de l'Alsace Lorraine. Et puis plus rien malgré le haut niveau technique du wagon, la modernité n'a pas su convaincre. Il faudra attendre les années 1950, pour voir les premiers wagons citernes pour céréales mais à essieux cette fois-ci. Ces wagons, les « Céréaliers » furent des wagons de référence durant deux décennies. La Compagnie de Transport de Céréales (CTC) est créée en 1949, mais il n'y a toujours pas de wagons spécialisés. En 1952, la SNCF commande à la société Baume et Merpent dans le Nord une première série de 100 citernes à céréales qu'elle met à disposition de la CTC en location. De nombreuses séries de wagons à 2 essieux sur les bases du céréalier Standard D vont voir le jour. Les principaux constructeurs sont Frangéco, Carel, Cadoux, Richard entre autres et la diversité des constructions est grande. Le parc de ces wagons est généralement peint en gris, surtout dans les premières années de carrière, mais d'autres couleurs apparaîtront par la suite. Deux variantes des céréaliers à essieux sont construites dans la seconde moitié des années 50 par la société Frangéco. Ces variantes sont proposées avec conduite blanche sans sabot de frein et d'autres freinés. Des modèles sont aussi livrés avec boîtes d'essieu à Tampon ou avec boîtes d'essieu à Rouleau en fonction de l'époque de circulation de ces wagons.

Leur capacité de chargement est de 30 tonnes pour 43 m³, et la partie inférieure de la citerne formant deux trémies de déchargement par gravité. De très nombreuses décorations leur ont été appliquées tout le long de leur longue carrière, et certains wagons seraient encore en activité. Ces wagons étaient souvent incorporés aux convois courant du régime ordinaire, et desservaient les gares où sont implantés de petits silos servant aux productions locales.

Dans le temps, deux variantes ont vu le jour, appelée TYPE A et TYPE B. Il y avait des différences techniques mais aussi quelques variantes sur la forme entre ces deux types, notamment la forme des rambardes.

J'ai choisi de réaliser la variante Type B, car les plans que j'ai pu trouver sont ceux de ce type-là. Et c'est la variante la plus ancienne de type B que j'ai réalisé pour EEP. Cette variante est à essieux à boîtes à huile, de l'époque 3 et début 4.

Le set contient 8 wagons céréaliers, de quatre groupes de producteurs. Seuls les wagons n°1 sont équipés des axes permettant le chargement et déchargement des céréales.

AXES.

Fermeture : Permet de retirer et remettre le verrouillage de la trappe supérieure de la citerne.

Trappe 1 : Permet d'ouvrir et fermer la trappe supérieure de la citerne.

Trappe 2 : Permet d'ouvrir et fermer les trappes inférieures de la citerne.

LADEN : Permet de vider ou remplir le contenu de la citerne.

Schutt 1 : Permet de simuler la descente des céréales lors du vidage de la citerne.

Schutt 2 : Permet de simuler la descente des céréales lors du vidage de la citerne.

Schutt 1 et Schutt 2 fonctionnent de pair. J'ai préféré cela, car si je les sépare, je devrais poser deux LADEN séparés et deux ouvertures de trappes inférieures, donc des axes en plus. Mais il y a aussi la fonction Schutt (éjection de particules) qui ne peut fonctionner qu'une seule fois par axe. Mais ayant deux sorties sous le wagon, j'ai dû utiliser deux axes, lesquels ne peuvent pas être regroupés en un seul. Je les ai donc accouplés.

Ceci pour expliquer pourquoi deux axes pour une fonction. Et le pourquoi de la création de wagons sans axes, si vous n'utilisez pas ces fonctions dans vos installations. Je vous souhaite tout le plaisir avec ces modèles dans vos installations EEP TREND.

Stéphane Bigalet (SB5).

Geschichte der Getreideachsenwagen (Infos REE-Modelle).

Ursprünglich erfolgte der Getreidetransport mit Säcken, die in einfache Kastenwagen verladen wurden, was intensive Handhabungsarbeiten erforderte. Der erste Trichterwagen, der auf den Transport von Getreide spezialisiert war, wurde 1933 von der Firma De Dietrich entwickelt, die entgegen allen Erwartungen eine Serie von 10 Drehgestellwagen herstellte und mit ihrer Erfahrung mit Erzwagen an das elsässisch-lorentinische Eisenbahnnetz lieferte. Und dann nichts mehr trotz des hohen technischen Niveaus des Wagens, die Modernität konnte nicht überzeugen. Wir mussten bis in die 1950er Jahre warten, um die ersten Getreidekesselwagen zu sehen, diesmal mit Achsen. Diese Waggons, die "Céréaliers", waren zwei Jahrzehnte lang Referenzwaggons. Die Compagnie de Transport de Céréales (CTC) wurde 1949 gegründet, aber es gab noch immer keine Spezialwagen. 1952 bestellte die SNCF bei der Firma Baume et Merpent im Norden eine erste Serie von 100 Getreidetanks, die sie dem CTC zur Miete zur Verfügung stellte. Es wurden zahlreiche Serien von 2-achsigen Wagen auf der Grundlage des Getreidetankwagens Standard D geschaffen. Die wichtigsten Hersteller sind Frangéco, Carel, Cadoux, Richard und andere, und die Vielfalt der Konstruktionen ist groß. Der Fuhrpark dieser Fahrzeuge ist im Allgemeinen grau lackiert, vor allem in den ersten Jahren der Karriere, aber andere Farben werden später auftauchen. Zwei Varianten der Achskorntanker werden in der zweiten Hälfte der 50er Jahre von der Firma Frangéco gebaut. Diese Varianten werden mit weißer Lenkung ohne Bremsbacken und andere mit Bremsen angeboten. Je nach Alter der Fahrzeuge sind sie auch mit gepufferten Radsätzen oder je nach Alter der Fahrzeuge mit Rollenradsätzen erhältlich.

Ihre Ladekapazität beträgt 30 Tonnen für 43 m³, wobei der untere Teil des Tanks zwei Schwerkraft-Entladetrichter bildet. Während ihrer langen Karriere wurden sie mit zahlreichen Dekorationen versehen, und einige der Wagen sollen noch immer in Betrieb sein. Diese Wagen wurden oft in die regulären Regimekonvois eingebaut und bedienten Stationen mit kleinen Silos für die lokale Produktion.

Im Laufe der Zeit entstanden zwei Varianten, die als TYP-A- und TYP-B-Wagen bezeichnet werden. Es gab technische Unterschiede, aber auch einige Abweichungen in der Form zwischen diesen beiden Typen, insbesondere die Form der Handläufe.

Ich habe mich für die Variante vom Typ B entschieden, weil die Pläne, die ich finden konnte, von diesem Typ sind. Und dies ist die älteste Typ-B-Variante, die ich für EEP gemacht habe. Diese Variante ist mit Ölkastenachsen, ab Epoche 3 und Anfang 4.

Der Satz enthält 8 Getreidewagen, die aus vier Herstellergruppen stammen. Nur die Wagen **Nr. 1** sind mit Achsen zum Be- und Entladen von Getreide ausgestattet.

ACHSEN.

Schließen: Ermöglicht das Abnehmen und Ersetzen der Verriegelung der oberen Tankklappe.

Luke 1: Dient zum Öffnen und Schließen der oberen Tankluke.

Luke 2: Ermöglicht das Öffnen und Schließen der unteren Tankluken.

LADEN : Ermöglicht das Entleeren oder Füllen des Tankinhalts.

Schutt 1: Zur Simulation des Absinkens von Getreide beim Entleeren des Tanks.

Schutt 2: Zur Simulation des Absinkens von Getreide beim Entleeren des Tanks.

Schutt 1 und Schutt 2 arbeiten zusammen. Ich zog dies vor, denn wenn ich sie trennen würde, müsste ich zwei separate LADEN und zwei untere Lukenöffnungen installieren, also zusätzliche Stifte. Es gibt aber auch die Schutt-Funktion (Partikelauwurf), die nur einmal pro Achse funktionieren kann. Da ich aber zwei Ausfahrten unter dem Auto hatte, musste ich zwei Achsen verwenden, die sich nicht zu einer gruppieren lassen. Also habe ich sie gekoppelt.

Dies, um zu erklären, warum zwei Achsen für eine Funktion. Und der Grund für die Erstellung von Wagen ohne Achsen, wenn Sie diese Funktionen in Ihren Anlagen nicht verwenden. Ich wünsche Ihnen viel Spaß mit diesen Modellen in Ihren EEP TREND-Installationen.

Stéphane Bigalet (SB5).

Historia samochodów z osią zbożową (Modele Infos REE).

Pierwotnie transport zboża odbywał się w workach załadowanych do prostych wagonów skrzyniowych, co wymagało intensywnych prac przeładunkowych. Pierwszy wagon zbiornikowy specjalizujący się w transporcie zboża został opracowany przez firmę De Dietrich w 1933 r. Wbrew wszelkim oczekiwaniom firma ta wyprodukowała serię 10 wagonów na wózkach, które dzięki swojemu doświadczeniu w zakresie wagonów do przewozu rudy dostarczyła na sieć kolejową Alzacji Loraine. I nic więcej pomimo wysokiego poziomu technicznego wagonu, nowoczesność nie była w stanie przekonać. Musieliśmy czekać do lat 50., aby zobaczyć pierwsze wagony-cysterny z zbożem, tym razem z osiami. Te wagony, "Céréaliers", były przez dwie dekady wagonami referencyjnymi. Compagnie de Transport de Céréales (CTC) została utworzona w 1949 roku, ale nadal nie istniały specjalistyczne wagony. W 1952 r. SNCF zamówiła pierwszą serię 100 zbiorników na ziarno od firmy Baume et Merpent na północy, które udostępniła CTC do wynajęcia. Powstały liczne serie dwuosiowych wagonów na bazie cysterny zbożowej Standard D. Głównymi producentami są między innymi Frangéco, Carel, Cadoux, Richard, a różnorodność konstrukcji jest ogromna. Flota tych samochodów jest na ogół malowana na szaro, zwłaszcza w pierwszych latach kariery, ale inne kolory pojawiają się później. Dwa warianty osiowych cystern do przewozu zboża zostały zbudowane w drugiej połowie lat 50-tych przez firmę Frangéco. Te warianty są oferowane z białym układem kierowniczym bez szczepek hamulcowych i innymi z hamulcami. W zależności od wieku samochodów dostępne są również zestawy z buforowanymi kołami lub z rolkami, w zależności od wieku samochodów.

Ich ładowność wynosi 30 ton na 43 m³, przy czym dolna część zbiornika tworzy dwa grawitacyjne leje wyładownicze. W ciągu ich długiej kariery zawodowej wykonano na nich liczne dekoracje, a o niektórych wagonach mówi się, że nadal funkcjonują. Samochody te były często włączane do regularnych konwojów reżimowych i obsługiwały stacje z małymi silosami dla lokalnej produkcji.

Z czasem pojawiły się dwa warianty, zwane samochodami TYP A i TYP B. Między tymi dwoma typami istniały różnice techniczne, ale także pewne różnice w kształcie, zwłaszcza w kształcie poręczy.

Wybrałem wariant typu B, ponieważ plany, które mogłem znaleźć, są tego typu. A to jest najstarszy wariant typu B, jaki zrobiłem dla EEP. Ten wariant jest z osiami skrzyni olejowej, od Ery 3 i wczesnych 4.

W skład zestawu wchodzi 8 wagonów zbożowych, z czterech grup producentów. Tylko wagony nr 1 są wyposażone w osie do załadunku i rozładunku ziarna.

OSI.

Zamknięcie: Umożliwia wyjęcie i wymianę blokady górnego wjazdu zbiornika.

Luk 1: Używany do otwierania i zamykania górnego luku zbiornika.

Luk 2: Umożliwia otwieranie i zamykanie dolnych luków zbiornika.

LADEN : Pozwala na opróżnianie lub napełnianie zawartości zbiornika.

Schutt 1 : Symulacja opadania zbóż podczas opróżniania zbiornika.

Schutt 2 : Symulacja opadania zbóż podczas opróżniania zbiornika.

Schutt 1 i Schutt 2 pracują razem. Woląłem to, bo gdybym je rozdzielił, musiałbym zainstalować dwa oddzielne LADENY i dwa dolne otwory w luku, więc dodatkowe sworznie. Ale jest też funkcja Schutta (wyrzucanie cząstek), która może działać tylko raz na oś. Ale mając dwa wyjścia pod samochodem, musiałem użyć dwóch osi, których nie da się zgrupować w jedną. Więc je połączyłem.

To wyjaśnia dlaczego dwie osie dla jednej funkcji. I powód do tworzenia wagonów bez osi, jeśli nie używasz tych funkcji w swoich instalacjach. Życzę wam dużo zabawy z tymi modelami w waszych instalacjach EEP TREND.

Stéphane Bigalet (SB5).

History of the Cereal Wagons with axles (Infos REE Models).

Originally, the transport of cereals was carried out using sacks loaded in simple covered wagons, requiring intensive handling work. The first hopper wagon specialising in the transport of cereals was developed by the De Dietrich firm in 1933, which, against all expectations, produced a series of 10 bogie wagons. Drawing on its experience in ore wagons, these wagons were delivered to the Alsace Lorraine railway network. And then nothing more despite the high technical level of the wagon, modernity was not able to convince. It was not until the 1950s that the first cereal tank wagons were built, this time with axles. These wagons, the "Céréaliers" were reference wagons for two decades. The Compagnie de Transport de Céréales (CTC) was created in 1949, but there were still no specialised wagons. In 1952, the SNCF ordered a first series of 100 cereal tanks from the company Baume et Merpent in the North, which it made available to the CTC for hire. Numerous series of 2-axle wagons based on the Standard D cereal tanker were created. The main manufacturers are Frangéco, Carel, Cadoux, Richard among others and the diversity of constructions is great. The fleet of these wagons is generally painted grey, especially in the first years of the career, but other colours will appear later. Two variants of the axle grain tankers were built in the second half of the 1950s by the Frangéco company. These variants were offered with white steering without brake shoes and others with brakes. Models are also delivered with buffer axle boxes or with roller axle boxes depending on the period in which these wagons were in use.

Their loading capacity is 30 tons for 43 m³, with the lower part of the tank forming two gravity unloading hoppers. Numerous decorations have been applied to them throughout their long career, and some of the wagons would still be in operation. These wagons were often incorporated into convoys under the ordinary regime, and served stations where small silos for local production were located.

Over time, two variants emerged, known as TYPE A and TYPE B cars. There were technical differences but also some variations on the shape between these two types, notably the shape of the handrails.

I chose to make the Type B variant because the plans I could find are those of this type. And this is the oldest Type B variant I have made for EEP. This variant is with oil-box axles, from period 3 and early 4.

The set contains 8 grain wagons, from four producer groups. Only the n°1 wagons are equipped with axles for loading and unloading cereals.

AXLES.

Closing: Allows the locking of the top hatch of the tank to be removed and replaced.

Hatch 1: Used to open and close the upper hatch of the tank.

Hatch 2: Allows the lower hatches of the tank to be opened and closed.

LADEN: To empty or fill the tank contents.

Schutt 1: To simulate the descent of cereals when emptying the tank.

Schutt 2: To simulate the lowering of cereals when emptying the tank.

Schutt 1 and Schutt 2 work together. I preferred this, because if I separate them I would have to install two separate LADENs and two lower hatch openings, i.e. extra axles. But there is also the Schutt function (particle ejection) which can only work once per axis. But having two exits under the wagon, I had to use two axes, which cannot be combined into one. So I coupled them together.

This is to explain why two axes for one function. And the reason for creating wagons without axes, if you don't use these functions in your installations. I wish you a lot of fun with these models in your EEP TREND installations.

Stéphane Bigalet (SB5).



