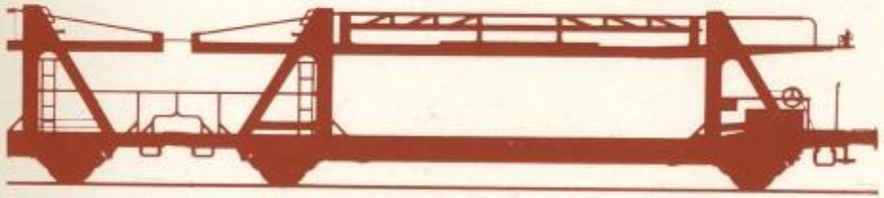
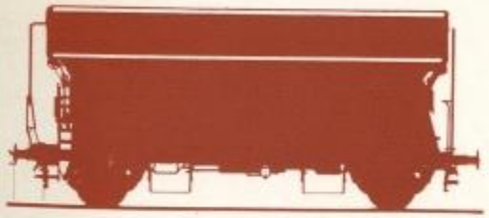
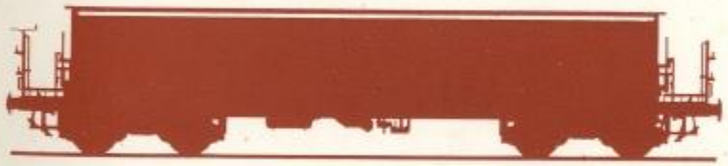
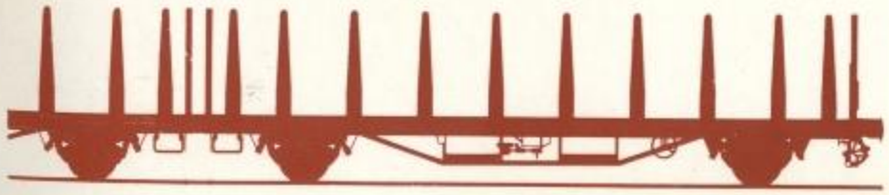
Vereinigter
Schienenfahrzeugbau
der DDR



Gedeckte und offene Güterwagen • Rungen- und Flachwagen • Güterwagen für doppelstöckige Beladung
Spezialgüterwagen, u. a. für die Hütten- und Stahlindustrie • Drehgestelle verschiedener Typen und
Spurweiten aus dem VEB Waggonbau Niesky







Zug um Zug Qualität – von der Entwicklung bis zum Kundendienst

Qualität — beginnt in unserem Betrieb bei der Entwicklung und Konstruktion der Fahrzeuge, entsprechend den internationalen Vorschriften und Bedingungen der jeweiligen Eisenbahnverwaltungen, der technischen Sicherheit sowie den Wünschen unserer Kunden nach universellem oder speziellem Einsatz und optimalen Gebrauchswerteigenschaften.

Qualität — wird garantiert durch umfangreiche Erprobung aller Neu- und Weiterentwicklungen. Dazu werden sowohl die betrieblichen Erprobungseinrichtungen als auch die des Kombinates Schienenfahrzeugbau, der Hoch- und Fachschulen der Deutschen Reichsbahn genutzt.

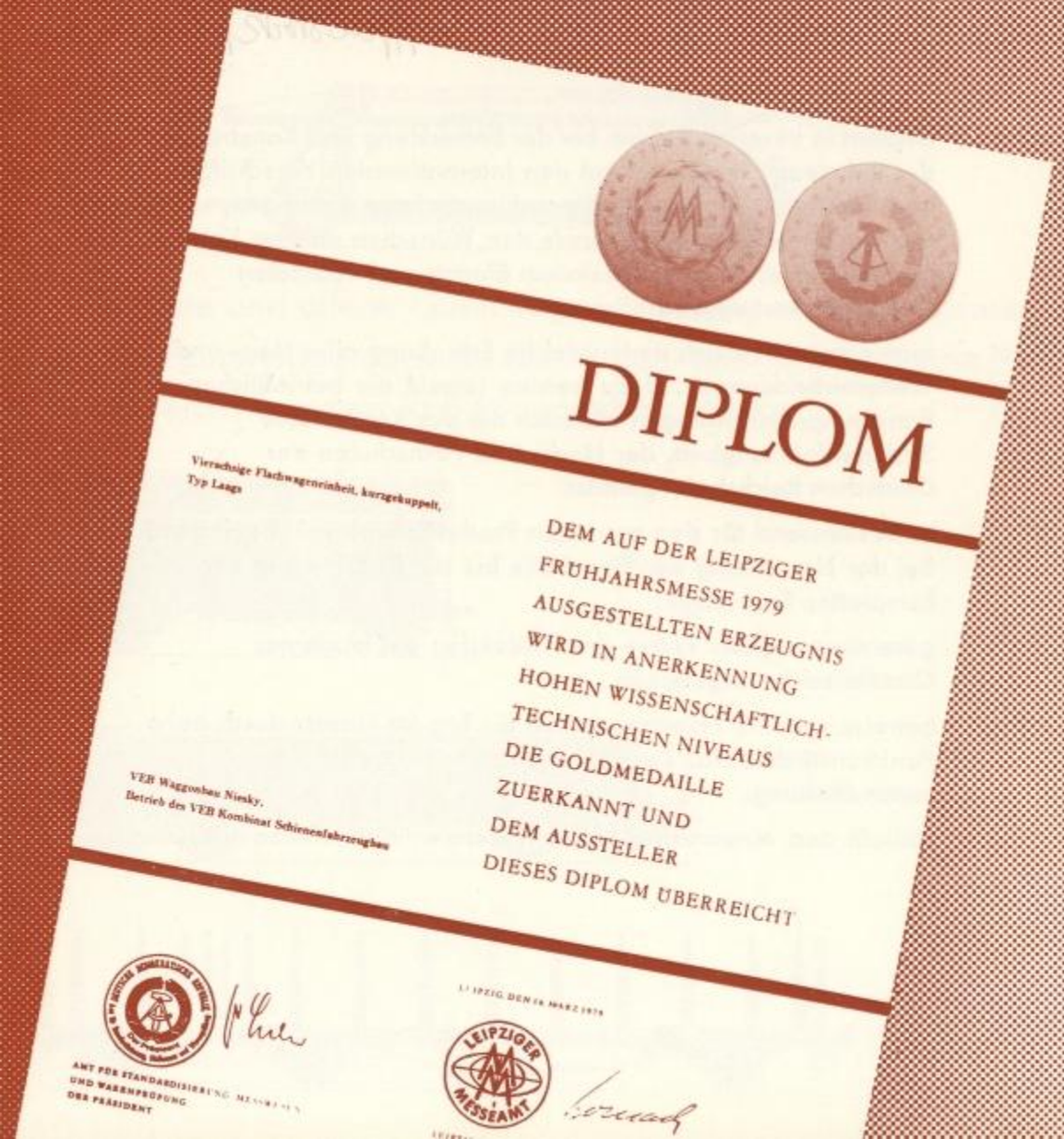
Qualität — ist bestimmend für den gesamten Produktionsprozeß, beginnend bei der Herstellung der Einzelteile bis zur Auslieferung der kompletten Fahrzeuge.

Qualität — garantiert in jeder Phase der Produktion ein modernes Qualitätssicherungssystem.

Qualität — beweisen unsere Erzeugnisse Tag für Tag im Einsatz durch hohe Funktionstüchtigkeit, Zuverlässigkeit und wirtschaftliche Instandhaltung.

Qualität — schließt den einwandfrei funktionierenden Kundendienst ein.

Ein Fahrzeug, das wegen seiner hohen Qualitäts- und Gebrauchswerteigenschaften auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1979 mit einer Goldmedaille ausgezeichnet wurde:



DIPLOM

Vierachsige Flachwageneinheit, kurzgekuppelt, Typ Laags

DEM AUF DER LEIPZIGER FRÜHJAHRSMESSE 1979 AUSGESTELLTEN ERZEUGNIS WIRD IN ANERKENNUNG HOHEN WISSENSCHAFTLICH-TECHNISCHEN NIVEAUS DIE GOLDMEDAILLE ZUERKANNT UND DEM AUSSTELLER DIESES DIPLOM ÜBERREICHT

VEB Waggonbau Niesky, Betrieb des VEB Kombinat Schienenfahrzeugbau

LEIPZIG, DEN 18. MÄRZ 1979

AMT FÜR STANDARDISIERUNG, MESSWESEN UND WARENPRÜFUNG DER PRÄSIDENT

LEIPZIGER MESSEAMT

Dieses Fahrzeug ist eine Weiterentwicklung des 1973 in unserem Betrieb entwickelten Typs Laas. Es ist sowohl auf Normalspurgleisen 1435 mm als auch auf Breitspurstrecken 1524 mm im internationalen Verkehr der UIC- und OSShD-Bahnverwaltungen einsetzbar. Darüber hinaus ist es speziell für den Fährverkehr hergerichtet und geeignet.

Bei der Weiterentwicklung der Flachwageneinheit wurden die Erfahrungen der Nutzer dieser Fahrzeuge in die Konstruktion eingearbeitet sowie zusätzliche Befestigungseinrichtungen zum Transport von ISO-Containern angebracht. Erreicht wurde ein hoher Gebrauchswert, der sich u. a. darin ausdrückt, daß die Einsatzmöglichkeit dieser Flachwageneinheiten im zwischenstaatlichen Verkehr von Südeuropa bis in den Norden Finnlands gewährleistet ist.

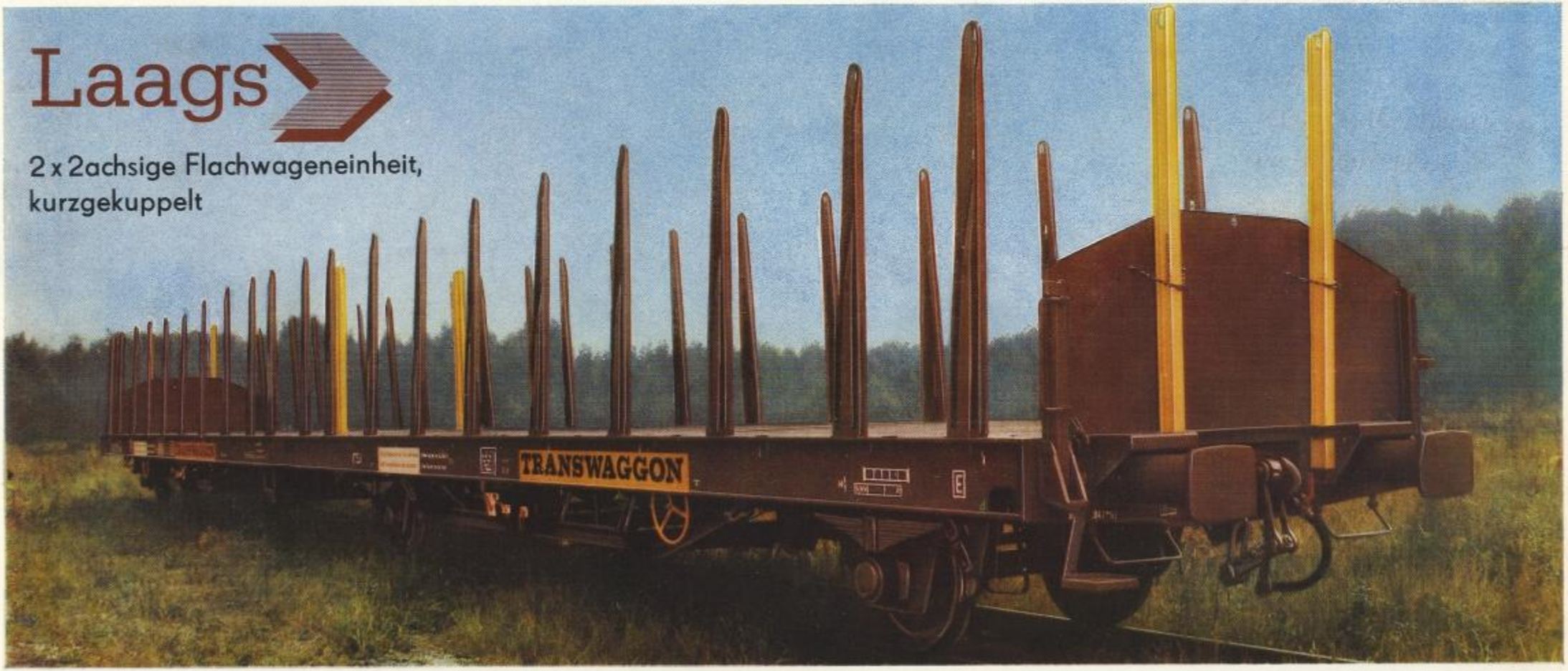
Darüber hinaus liegen die außergewöhnlichen Vorteile dieser Konstruktion in der zur Verfügung stehenden großen Ladelänge und, gegenüber anderen vierachsigen Waggons, in der sehr großen Ladebreite sowie der geringen Eigenmasse bei großer Tragfähigkeit. Sie eignen sich deshalb u. a. auch für den Transport leichter, sperriger Güter, bei denen mehr das Volumen als die Lademasse im Vordergrund steht.

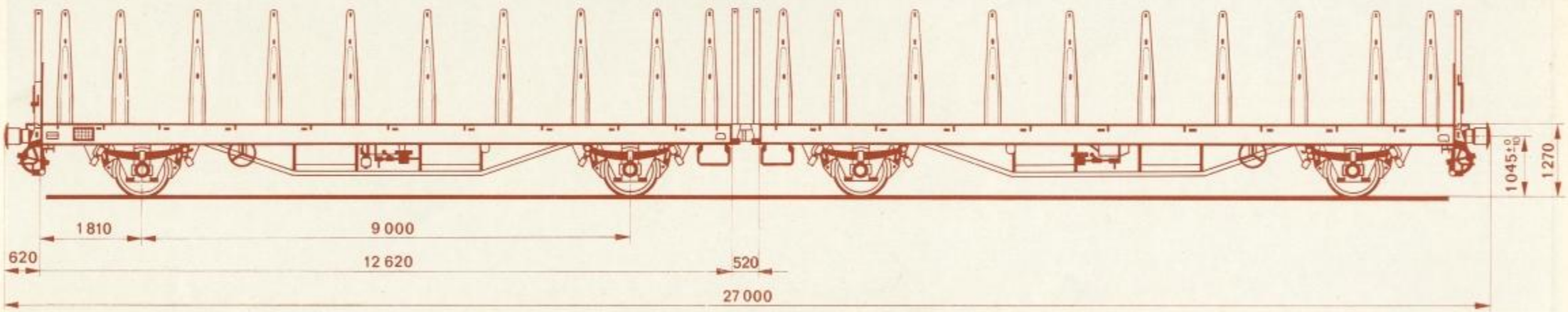
Nutzbare Ladelänge der Einheit	25 740 mm
Nutzbare Ladebreite ohne Rungen	3 100 mm
Nutzbare Ladefläche	2 × 39 m²
Eigenmasse der Einheit	25 t
Lademasse der Einheit	55 t

Begrenzungsprofil nach UIC 505-3 V, Anlage 4 und Profil der VR

Laags

2 x 2achsige Flachwageneinheit,
kurzgekuppelt





Laaes

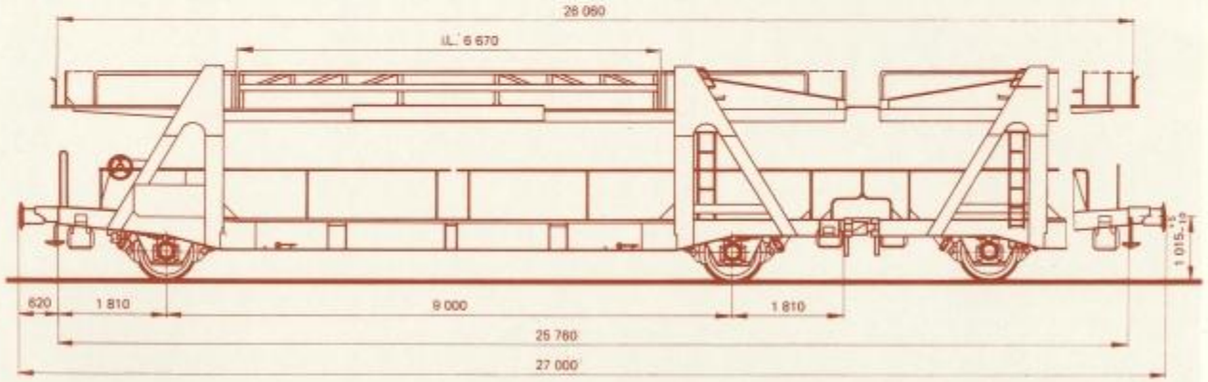
2 x 2achsige Doppelstock-Güterwageneinheit

Diese Einheit ist speziell für den Transport von Straßenfahrzeugen, aber auch als universell einsetzbares Mehrzweckfahrzeug für ein- und doppelstöckige Beladung vorgesehen. Damit ist der Transport von Straßenfahrzeugen unterschiedlicher Größen- und Gewichtsklassen, sonstigen Stück- und sperrigen Ladegütern einschließlich ISO-Containern möglich.

Die Fahrzeugeinheit ist auf Normalspurstrecken 1435 mm, auf Breitspur 1524 mm sowie im Fährverkehr einsetzbar.

Eine Besonderheit ist die Sicherung der Kraftfahrzeuge während des Transports durch einen neuentwickelten Radvorleger. Dadurch wird eine variable und gegen Verschiebung gesicherte Aufstellung von Räderfahrzeugen unterschiedlicher Größen, Gewichtsklassen und Spurweiten gewährleistet. Die Radvorleger sind fest mit dem Transportfahrzeug verbunden. Dieses System löst gleichzeitig das Problem der bisher hohen Verlustquote solcher Bauteile.

Ladelänge auf Oberdeck		26 060 mm
Ladelänge im Unterdeck		25 760 mm
Ladebreite auf Oberdeck		2 600 mm
Ladebreite im Unterdeck		2 800 mm
Ladefläche bei abgesenktem Oberdeck		68 m²
Ladekapazität	bis 14 Pkw bzw. 3 Lkw oder 2 Busse	
Eigenmasse		31 t
Lademasse	max.	35 t



Laaes

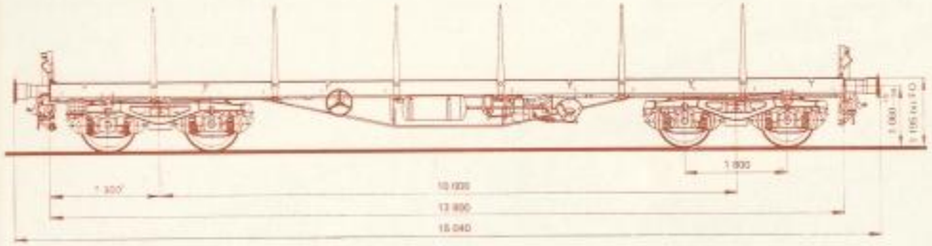
4achsiger Flachwagen

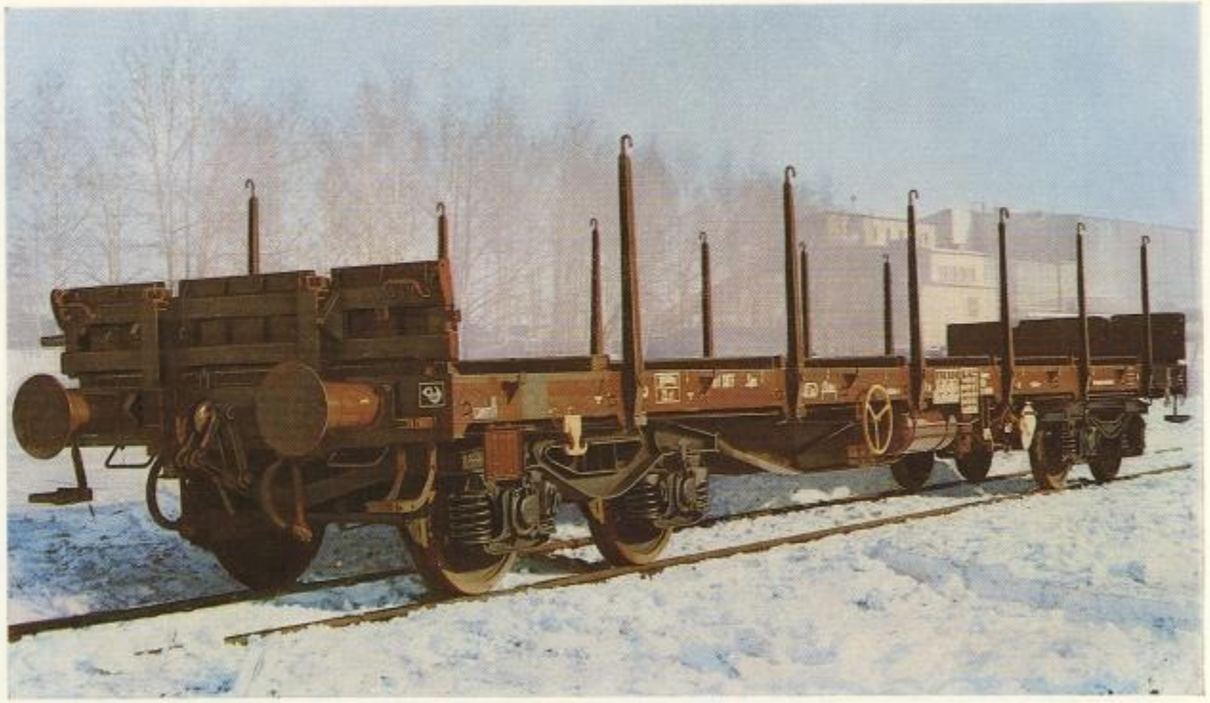
Sps

Das Fahrzeug soll sperrige Güter, Walzprofile und Vormaterial der Metallurgie befördern. Es ist aber ebenso geeignet für den Transport von Baufertigteilen, schweren Fahrzeugen, Maschinen und Ausrüstungen.
An jeder Längsseite sind 6 Drehrungen, am Kopfstück 2 Fallrungen sowie 2 Stirnwandklappen angebracht.

Nutzbare Ladelänge		13 680	mm
Nutzbare Ladebreite		2 766	mm
Nutzbare Ladefläche	ca.	38	m^2
Eigenmasse		21	t
Lademasse		59	t

Begrenzungsprofil nach UIC 571-2 Abschnitt III Bauart 2





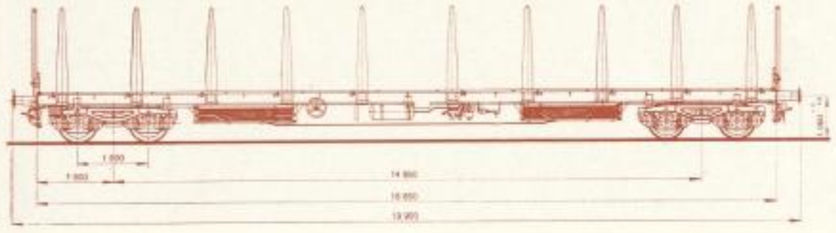
4achsiger Flachwagen

Sps

Der 4achsige Flachwagen ist speziell für den Transport von Großgeräten, Fahrzeugen, Holz, Stückgütern sowie schweren Einzellasten geeignet und für den Einsatz im Fährverkehr ausgelegt.
Bei Verwendung von Radsätzen der Spurweite 1524 mm ist derWaggon auf Streckennetzen dieser Spurweite einsatzfähig.

Nutzbare Ladelänge		18 500	mm
Nutzbare Ladebreite		2 766	mm
Nutzbare Ladefläche	ca.	51	m^2
Eigenmasse		24	t
Lademasse		56	t
Höhe der Stirnborde		520	mm

Begrenzungsprofil nach UIC 571-1 Abschnitt III Bauart 1



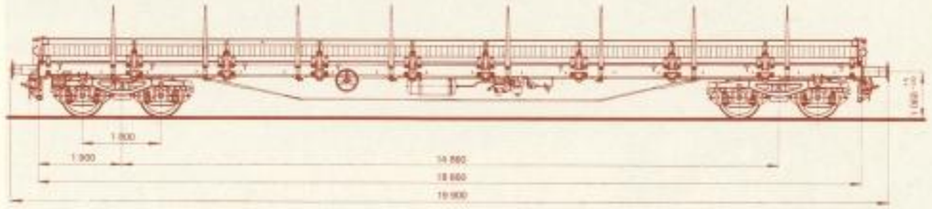
4achsiger Flachwagen

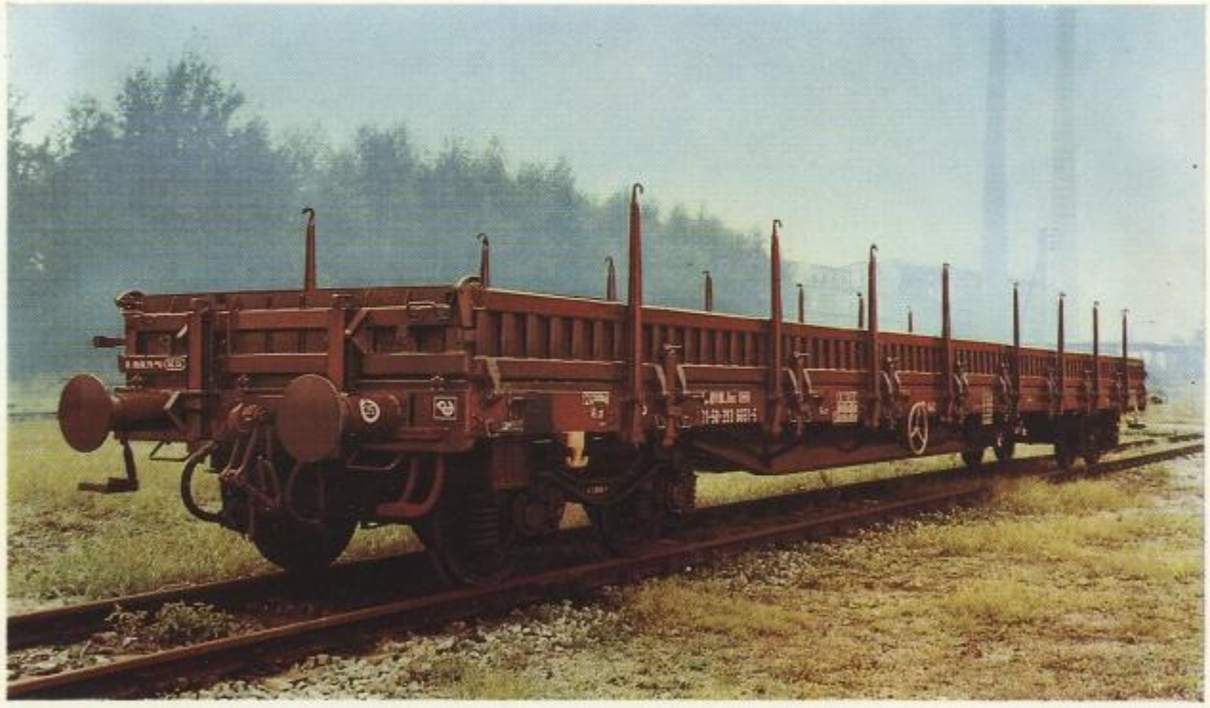
Res

Dieser 4achsige Flachwagen ist für den Transport von sperrigen Gütern, Walzprofilen, Baufertigteilen, Maschinen, Behältern, Fahrzeugen, schweren Einzellasten, aber auch für nässeunempfindliches Schüttgut geeignet. Er ist mit 2 Stirnwand- und 18 Seitenwandklappen in Stahlausführung ausgerüstet. Die Klappen sind 520 mm hoch. Zur Ladegutsicherung sind an jeder Längsseite Drehrungen und am Kopfstück 2 Fallrungen angeordnet.

Nutzbare Ladelänge	18 500	mm
Nutzbare Ladebreite	2 646	mm
Nutzbare Ladefläche ca.	49	m²
Eigenmasse	24	t
Lademasse	56	t

Begrenzungsprofil nach UIC-2 Abschnitt III Bauart 1



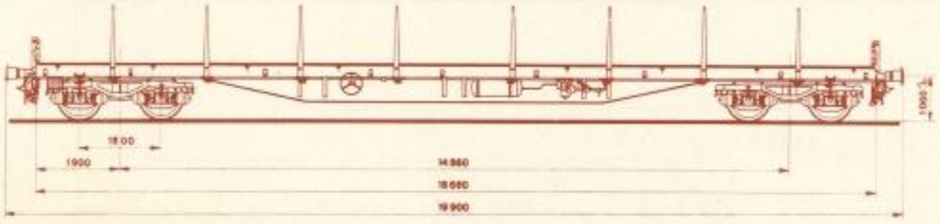


4achsiger Flachwagen

Rgs

Besonders geeignet für den Transport von Containern, sperrigen Gütern wie Walzprofilen, Baufertigteilen, Maschinen, Fahrzeugen und schweren Einzellasten. Das Fahrzeug ist mit 8 Drehrungen an jeder Längsseite ausgerüstet, stirnseitig sind je 2 Fallrungen angebracht, welche die 520 mm hohen Stirnwandklappen sichern. Am Langträger sind 9 Zurrhaken befestigt, die eine Kraft von 50 kN übertragen können.

Nutzbare Ladelänge	18 500	mm
Nutzbare Ladebreite zwischen den Drehrungen	2 770	mm
Nutzbare Ladefläche	51	m²
Eigenmasse	24	t
Lademasse	56	t



Fad

4achsiger Selbstentladewagen

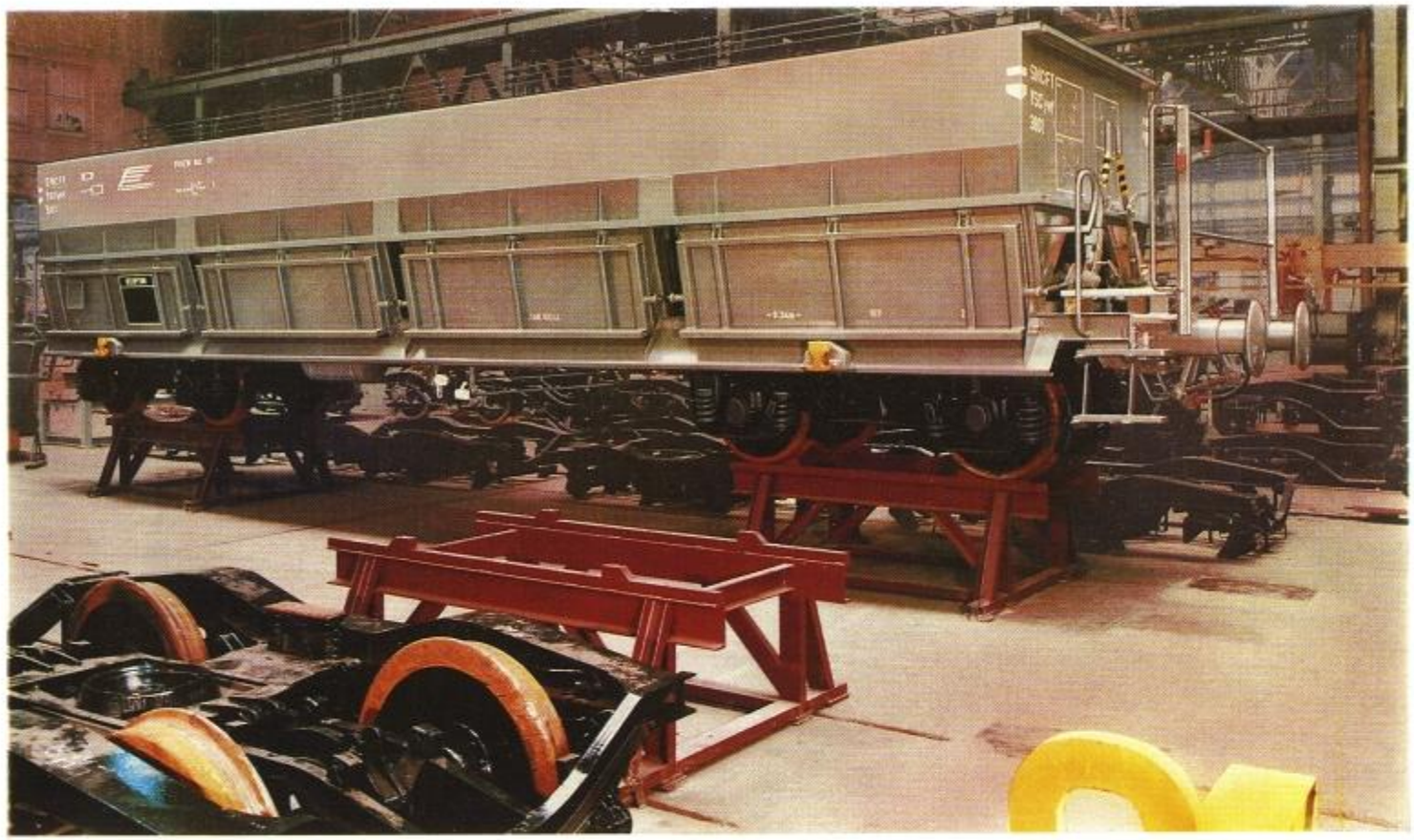
Speziell für den Transport von Klinker mit einer Körnung von 0—15 mm und einer Dichte von ca. 1,5 t/m³ wurde dieser 4achsige Sattelboden-selbstentladewagen konstruiert.

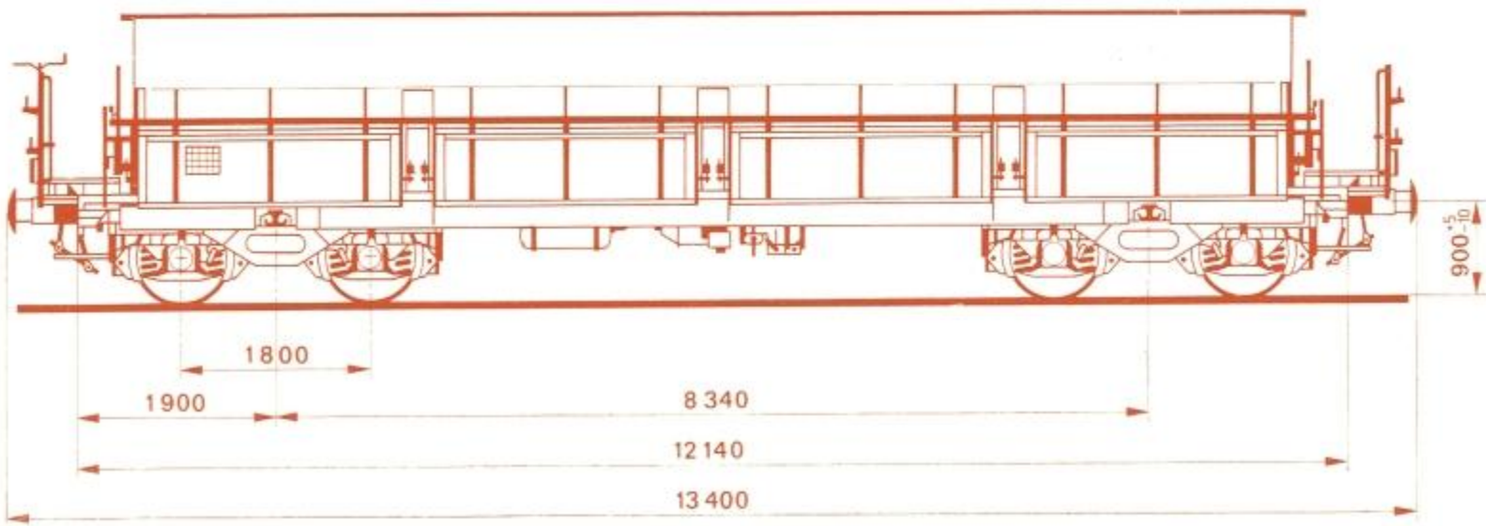
Selbstverständlich können auch ähnliche nässe-unempfindliche Schüttgüter befördert werden.

Entladen wird durch Öffnen von 4 an jeder Seitenwand befindlichen Klappen. Die Bedienung erfolgt von den Arbeitsbühnen an den Stirnseiten. Entsprechend dem vorgesehenen Einsatzgebiet ist das Fahrzeug mit Drehgestellen 1 000 mm Spurweite ausgerüstet.

Laderaum	30,5	m³
Eigenmasse	19,5	t
Lademasse	44,5	t
Achskraft	160	kN

Begrenzungsprofil der SNCFT





Eas

4achsiger offener Güterwagen

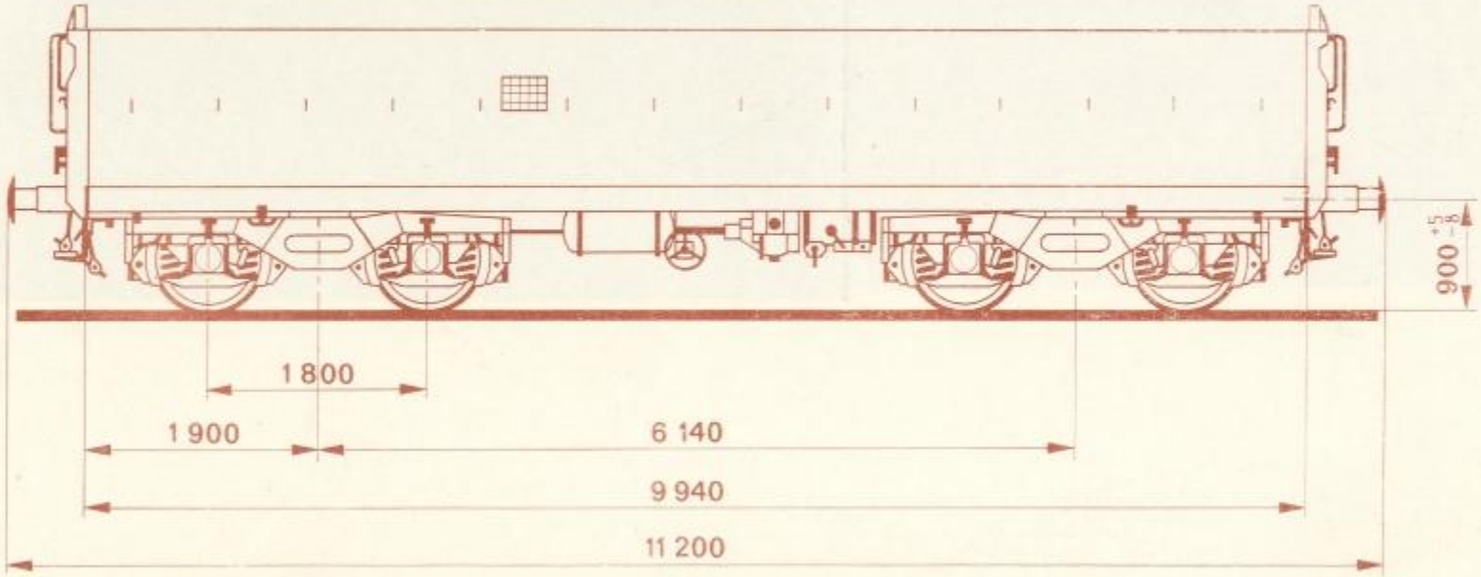
Auch dieses Fahrzeug ist entsprechend dem Einsatzgebiet für 1 000 mm Spurweite ausgelegt.

Es wurde konstruiert für den Transport von Phosphat mit einer Dichte von 1,5 t/m³. Es können auch ähnliche nässeunempfindliche Schüttgüter befördert werden.

Das Fahrzeug ist für eine Entladung mittels Drehentleerungseinrichtung geeignet.

Laderaum		32,8	m³
Lademasse		49	t
Achskraft		160	kN
Eigenmasse	ca.	15	t
Höhe der Seitenborde		1 245	mm
Höhe der Stirnborde		1 445	mm

Begrenzungsprofil der SNCFT



Tds

2achsiger Selbstentladewagen

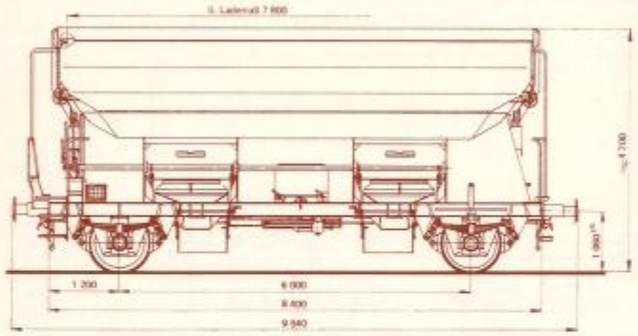
Dieser Typ wurde speziell für den Transport von Düngemitteln weiterentwickelt. Das Fahrzeug ermöglicht beidseitige Entleerung und besitzt ein öffnungsfähiges Dach. Für eine lange Lebensdauer, hohe Funktionssicherheit und zur weitgehenden Minderung der Einwirkungen des aggressiven Ladegutes wurden besondere konstruktive Maßnahmen durchgeführt.

Als Verschluß werden bewährte Wölbschieber verwendet. Diese können von der Arbeitsbühne aus einzeln betätigt werden. Die Schieberstellung ist auch während des Entladevorganges regelbar.

Das Fahrzeug ist außer für den Transport mineralischer Düngemittel auch für die Beförderung anderer nässeempfindlicher Schüttgüter mit feiner bis mittlerer Korngröße geeignet.

Laderaum	ca.	38	m^3
Lademasse		25,5	t
Eigenmasse	ca.	13,4	t

Begrenzungsprofil nach UIC 505-3, Anlage 4 a



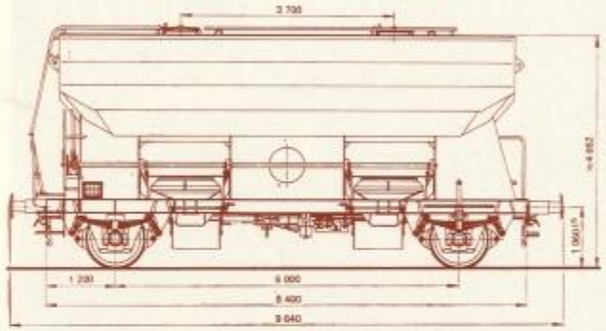
Uds

2achsiger Selbstentladewagen

Dieser 2achsige Selbstentladewagen ist ebenfalls speziell für den rationellen Transport von Düngemitteln ausgelegt. Der Wagen unterscheidet sich von dem bereits vorgestellten Fahrzeug Tds dadurch, daß er ein festes Dach mit Ladeluken hat.

Laderaum	ca.	40	m^3
Eigenmasse	ca.	13,3	t
Lademasse		25,5	t

Begrenzungsprofil nach UIC 505-3, Anlage 4 a



U·y

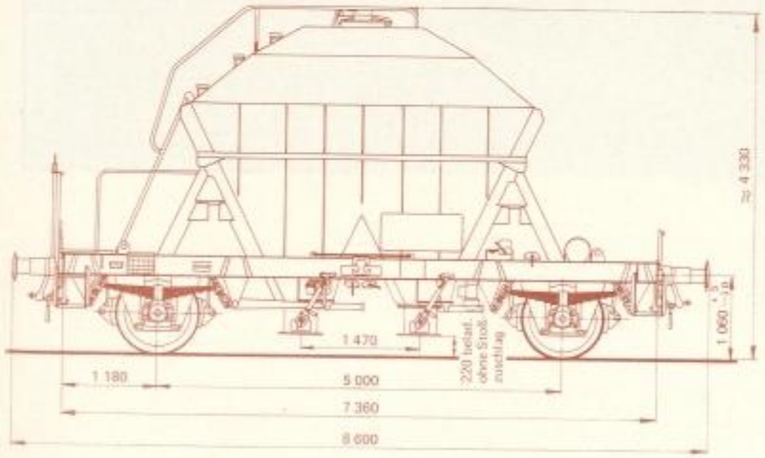
2achsiger Selbstentladewagen für Apatit

Mit diesem Fahrzeug wurde das Problem der völlig staubfreien Be- und Entladung sowie des Transports von staubförmigen Ladegütern bei Einhaltung der Forderungen des Umweltschutzes gelöst. Speziell wurde das Fahrzeug für den Transport von Apatit ausgelegt, es eignet sich aber auch für ähnliche staubförmige Güter und Granulate mit einer Dichte von 1,7 t/m³.

Die neuentwickelten Wölbschieber — als unterer Abschluß der Behälterausläufe — gewährleisten einen rieselfreien Transport auch feinster staubähnlicher Güter. Die Wölbschieber gestatten eine mechanisierte bzw. automatisierte Entladung der Fahrzeuge von einem gesonderten stationären Bedienungsstand aus. Auch eine mechanische Bedienung von Hand ist möglich.

Wagenlänge über Puffer		8 600	mm
Wagenbreite über Behälter		3 000	mm
Laderaum	ca.	21	m³
Lademasse		28	t
Eigenmasse	ca.	11,8	t

Begrenzungsprofil nach UIC 505-3, Anlage 4a, oberer Teil norwegisches Lastprofil



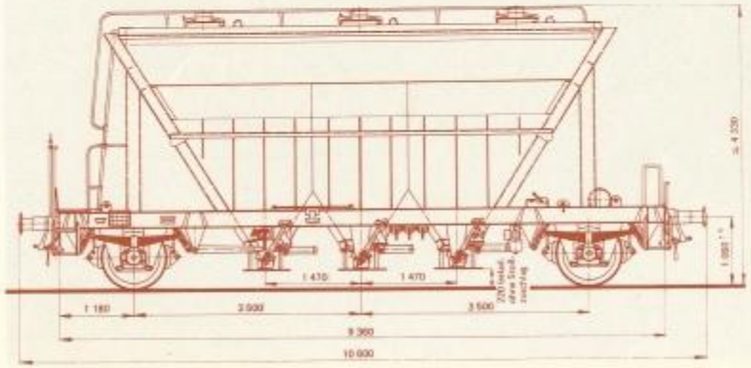
Us·y

2achsiger Selbstentladewagen für Roheisenschlacke

Diese Konstruktion deckt sich im Prinzip mit dem Apatit-Wagen Typ U-y.
Wichtige Abweichungen sind: Der Us-y-Wagen ist speziell für den Transport von Roheisenschlacke konstruiert, eignet sich aber auch für staubförmiges Ladegut und Granulate mit einer Dichte von max. 0,7 t/m³.

Wagenlänge über Puffer		**10 600**	**mm**
Wagenbreite über Behälter		**3 100**	**mm**
Laderaum	**ca.**	**40**	**m³**
Lademasse		**25**	**t**
Eigenmasse	**ca.**	**15**	**t**

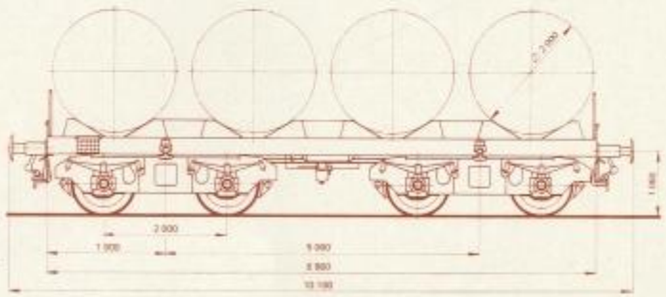
Begrenzungsprofil nach UIC 505-3, Anlage 4 a, oberer Teil norwegisches Lastprofil



4achsiger Coiltransportwagen

Der 4achsige Coiltransportwagen ist speziell nach Kundenwünschen für den Werktransport von 4 Coils mit einem Durchmesser von 1100—2000 mm ausgelegt. Die 4 Coilstützen können Coils mit einem max. Eigengewicht von je 16 t aufnehmen. Die Beladung kann über die gesamte Wagenbreite erfolgen.
Diese Wagen werden auch ohne Bremse, nur mit durchgehender Luftleitung hergestellt. Sie können dann im Zugverband fahren, wenn als Endfahrzeuge Coiltransportwagen mit Bremse eingesetzt werden.

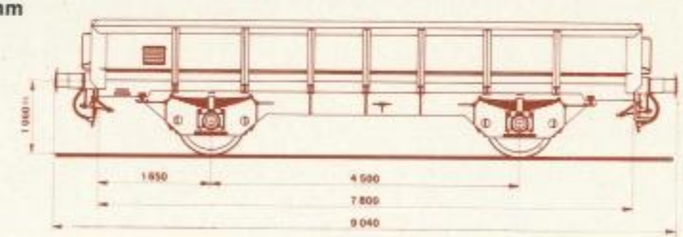
Wagenlänge über Puffer	10 100 mm
Länge des Untergestells über Kopfstück	8 860 mm
Abstand der Coils	2 250 mm
Wagenbreite über Außenlangträger	2 600 mm
Begrenzungsprofil nach UIC 505-3, Anlage 4	



2achsiger offener Wagen für Stückgut

Der 2achsige offene Wagen ist ein Spezialwaggon für den Transport von Hütten- und Stahlerzeugnissen und ausschließlich für den Verkehr im Werksgelände bestimmt.
Der Wagen besitzt feste Stirn- und Seitenwände. Die Baugruppen entsprechen den internationalen Forderungen des Eisenbahnverkehrs und sind für die Beanspruchungen eines robusten Betriebseinsatzes ausgelegt.

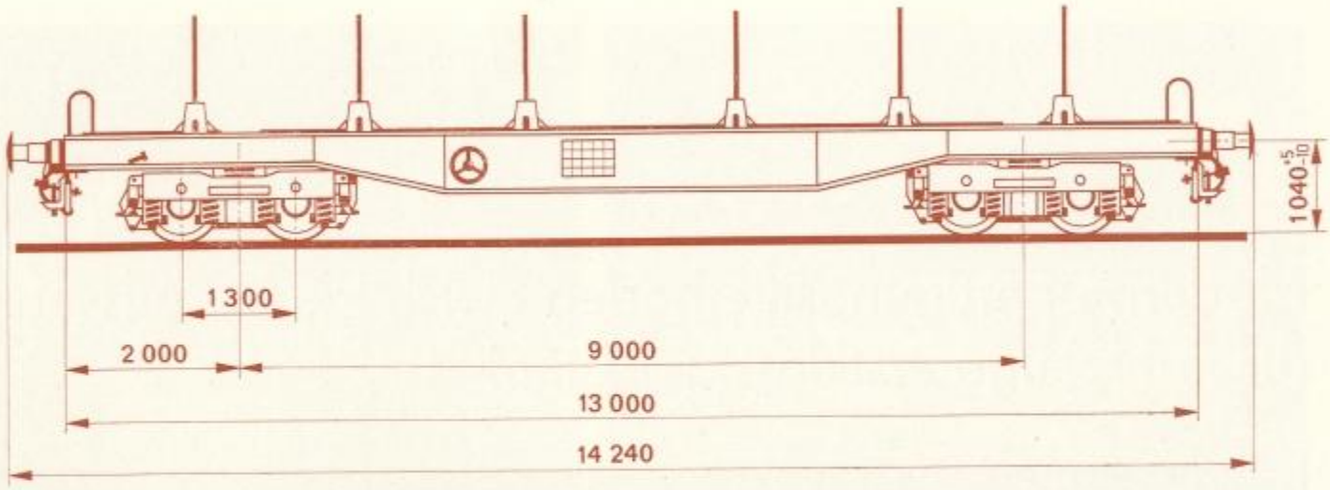
Nutzbare Ladelänge	7 788	mm
Nutzbare Ladebreite	2 788	mm
Nutzbare Ladefläche	21,7	m^2
Bordhöhe	702	mm
Lademasse ca.	14	t
Eigenmasse	26	t



4achsiger Zaggeltransportwagen

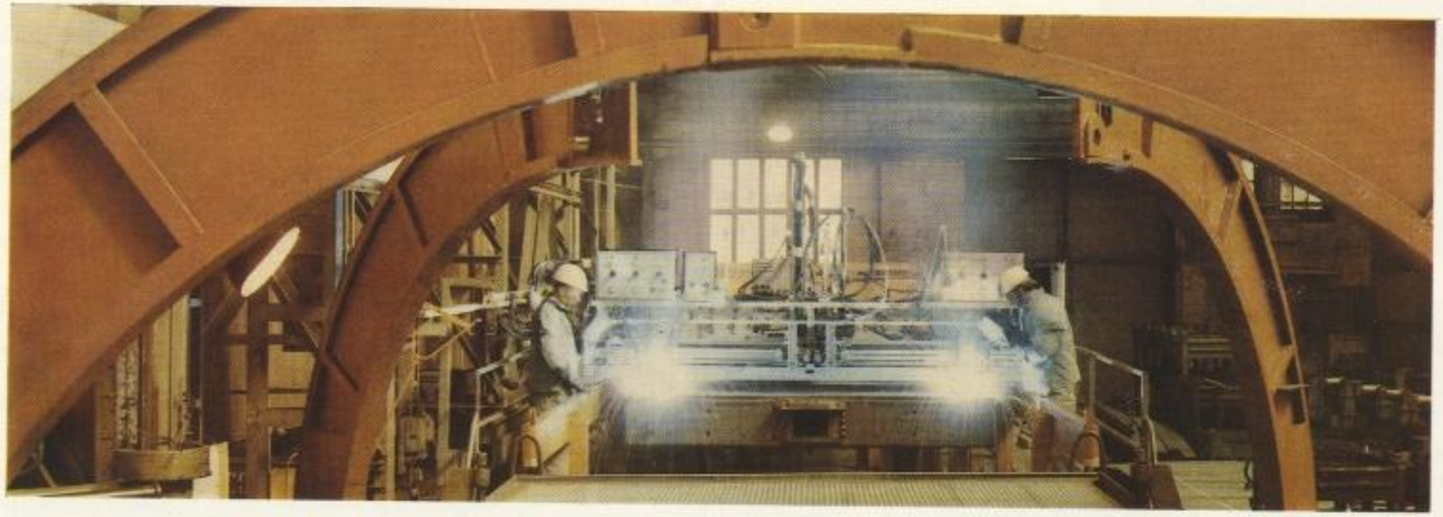
Für den Transport von warmen Walzwerkerzeugnissen wie Knüppel, Brammen, Platinen im Werksverkehr wurde dieser 4achsige Zaggeltransportwagen entwickelt. Bei einer Transportdauer von einer Stunde sind Ladeguttemperaturen von ca. 500 °C gestattet, wobei Auflagen einen Abstand zwischen Ladegut und Untergestell schaffen. Bei der Konstruktion wurden besonders die robusten Bedingungen in einem Hüttenbetrieb beachtet.

Nutzbare Ladelänge		13 000	mm
Nutzbare Ladebreite		2 640	mm
Nutzbare Ladefläche		34,3	m^2
Lademasse bei 15 km/h		128	t
Lademasse bei 50 km/h		80	t
Achskraft	max.	400	kN
Eigenmasse		32	t



Änderungen der technischen Daten bleiben wegen ständiger Weiterentwicklung vorbehalten.

Moderne Fertigungsmethoden - wichtige Voraussetzung für Fahrzeuge erstklassiger Qualität



Die Schneid- und Schweißtechnik nimmt beim Bau von Schienenfahrzeugen für höchste Ansprüche einen entscheidenden Platz ein. Unsere modernen Anlagen erfüllen die internationalen schweißtechnischen Forderungen im Schienenfahrzeugbau.

Wir verfügen über

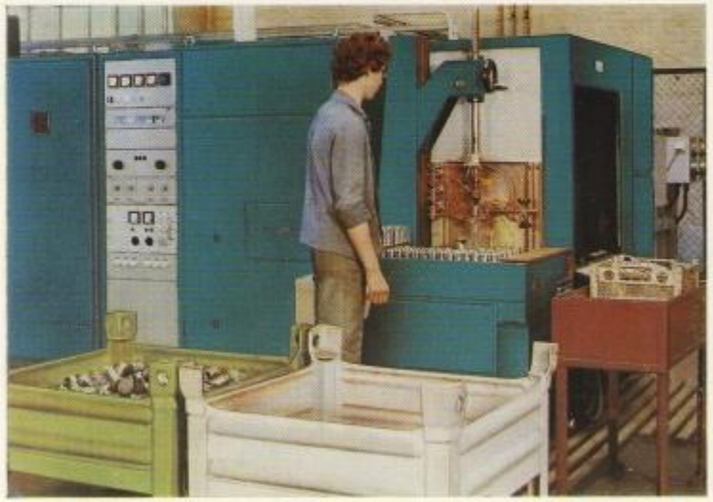
moderne Brennschneideinrichtungen,
halbautomatische und automatische Schweißanlagen für spezielle und universelle Verwendungszwecke,
Schweißportale für Bauteile und Baugruppen unterschiedlicher Ausführungen und Abmessungen,

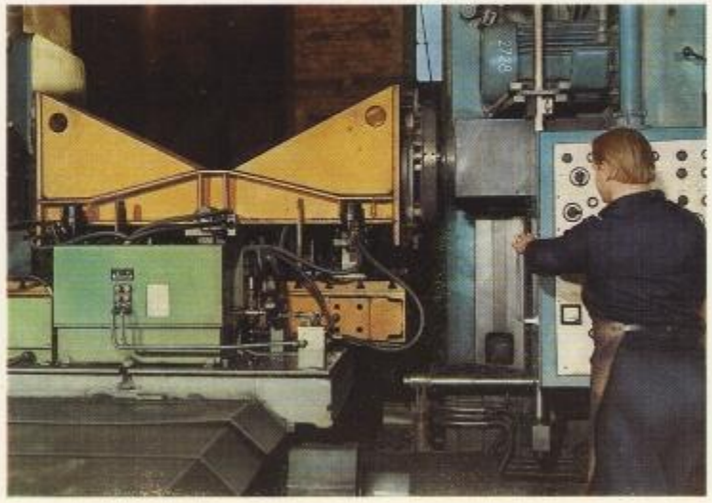
Spezialschweißeinrichtungen für unifizierte Bauelemente, z. B. Federböcke, Kurzkupplungen, Rungen und Seitenwandklappen.

Bleche und Profile erhalten in unseren Strahlanlagen eine einwandfreie Oberflächenvorbehandlung. Klein- und Einzelteile werden in einer modernen, halbautomatischen Anlage gereinigt und oberflächenbehandelt.

Durch entsprechende Einrichtungen der Untergrundvorbehandlung und Farbgebungsanlagen für Wagenkästen oder komplette Fahrzeuge garantieren wir Anstrichsysteme — auf Wunsch auch Einbrennlackierungen — in hoher Qualität. Sie entsprechen internationalen Forderungen an den Korrosionsschutz, den zu transportierenden Ladegütern und den jeweiligen Klimazonen.

5.5





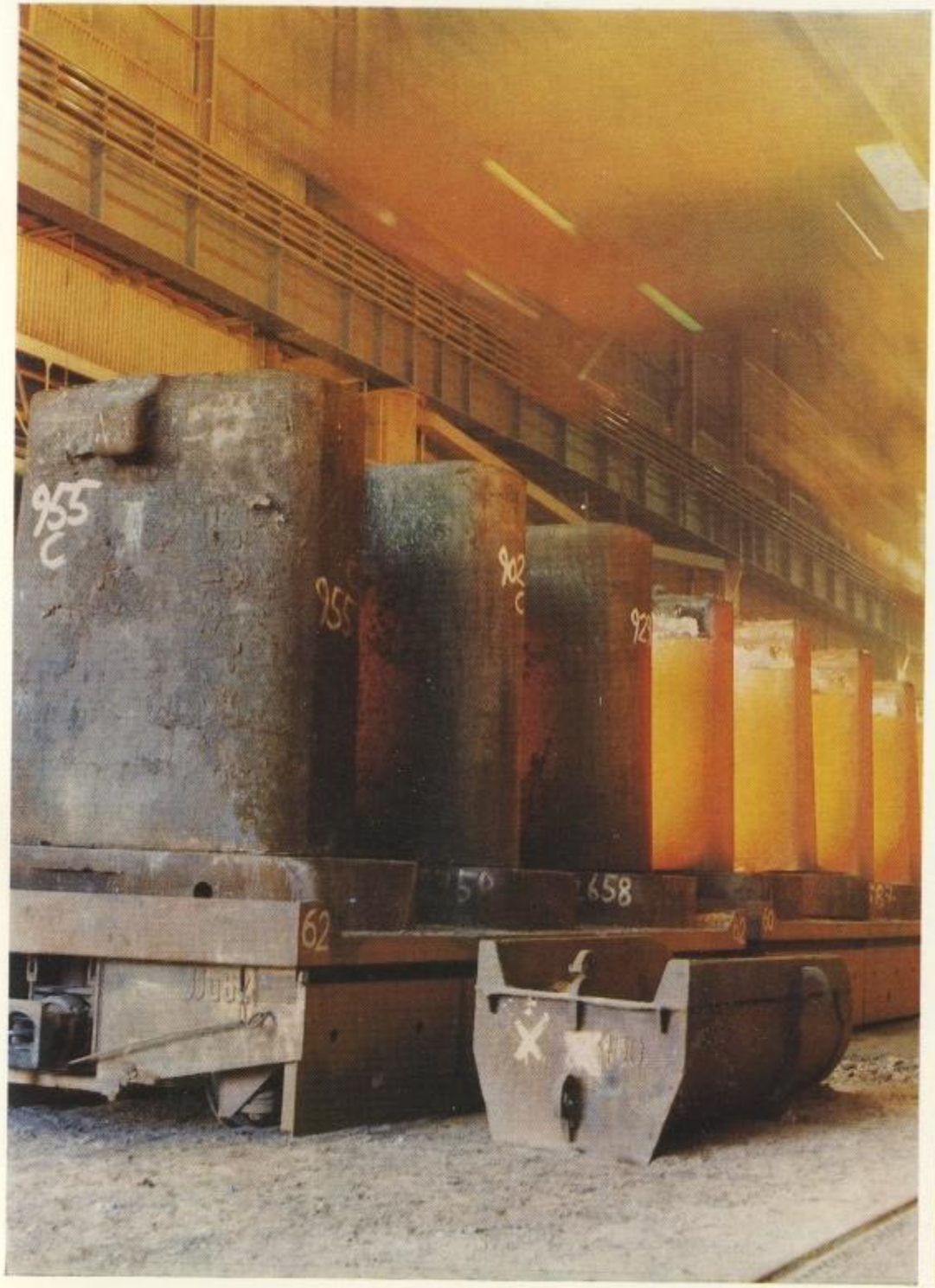
Unsere Neu- und Weiterentwicklungen

werden mit steigendem Gebrauchswert den ständig wachsenden Ansprüchen der verschiedenen Einsatzgebiete gerecht;

garantieren rationellen Transport und schnellen Umschlag von Gütern wie Kohle, Holz, Walzmaterial, Getreide usw.;

werden nach Kundenwünschen zum Transport spezieller Erzeugnisse, z. B. der Chemie, der Hütten- und Stahlindustrie, konstruiert;

sind variabel und deshalb ökonomisch günstig einsetzbar, z. B. für den Transport von Stückgütern, Containern oder sperrigem Ladegut.



In Niesky werden seit über 60 Jahren Schienenfahrzeuge hergestellt

Die Entwicklungs- und Konstruktionsabteilung unseres Betriebes verfügt über erfahrene und bewährte wissenschaftlich-technische Mitarbeiter, die Fahrzeuge mit internationalem Spitzenniveau entwickeln.

Dabei sind die jeweiligen Bedingungen der Eisenbahnverwaltungen, besondere Transport- und Umschlagprobleme unserer Kunden und kürzeste Überleitungszeiten in die Produktion entscheidende Faktoren unserer Entwicklungsarbeit.

Ein versierter Stamm von Technologen und Facharbeitern garantiert beste Qualität bei der Herstellung der Fahrzeuge.

Wir bieten unseren Kunden

— interessante Lösungen für die verschiedensten Transport- und Umschlagprobleme,
— Schienenfahrzeuge, die sich durch Funktionstüchtigkeit, Zuverlässigkeit und wirtschaftliche Instandhaltung auszeichnen.

Güter- und Spezialgüterwagen aus dem VEB Waggonbau Niesky bewähren sich bereits auf vier Kontinenten in 20 Ländern bei unterschiedlichsten Klima-, Witterungs- und Einsatzbedingungen.

Hersteller:

VEB WAGGONBAU NIESKY

Betrieb des VEB Kombinat Schienenfahrzeugbau
DDR - 892 Niesky

Exporteur:

SCHIENENFAHRZEUGE EXPORT-IMPORT

VE Außenhandelsbetrieb der DDR · Betrieb des VEB Kombinat Schienenfahrzeugbau
DDR · 1100 Berlin · Ötztaler Str. 17

DEWAG Berlin 1980
Regie: H. Schelz; Gestaltung: Glinski;
Text: I. Kracht; Herstellung: Haase
Ag 06/056/80
Druckerei: Fachbuchdruck Naumburg,
BT Weißenfels