

Nur ein alter Güterwagen

Die Geschichte des „Scholz-Wagens“ „SSIm16 / Rp 668“ 30 80 971 6 350-2



Allen Wettern ausgesetzt: Der Scholz-Waggon mit der Kleinlok im Winter

Kaum waren Tieflader und Kran nach dem Transport der Dieselkleinlok „Hermann“ am 31.03.2006 wieder aus Lette abgezogen, offerierte überraschend die Coesfelder Metallbaufirma Scholz den Eisenbahnfreunden ihr letztes Schienenfahrzeug als Geschenk. Seit mehr als 90 Jahren ist das Familienunternehmen Maschinenbau Scholz in Coesfeld tätig, davon die längste Zeit mit Schienenanschluß. Doch 2006 wurde die Gleisverbindung zur DB AG endgültig gekappt und die schweren Produkte konnten fortan nur noch über die Straße geliefert werden.

Die wenigen Kilometer von der Fa. Scholz bis zum Eisenbahnmuseum waren für den historischen Waggon mit der enormen Länge über Puffer von 20.500 mm nur sehr schwierig und teuer zu überwinden.



Verwitterte Untersuchungsschildchen

Da alle alten Beschriftungen fehlen, wurden Fachbücher zur Identifizierung des Waggons herangezogen. Das gute Stück trägt die offizielle Kennzeichnung **„SSIm 16 / Rp 668“** (erstes Lieferjahr dieses Typs 1912/22). An den geschweißten Drehgestellen befinden sich Achslagerdeckel aus dem Jahr 1913. Die Fahrzeuge der Bauart **668** gehörten schon vor über vierzig Jahren zu den ältesten vierachsigen Flachwagen, die noch von der Deutschen Bundesbahn eingesetzt wurden.

Nur als Privatwagen überlebte der SSIm der Coesfelder Firma Scholz jahrzehntelang die Verschrottung und bildet nun eine interessante Ergänzung des Letteraner Museumszuges. Nachdem der Transport von Lok „Hermann“ die Vereinskasse ziemlich geleert hatte, spendeten spontan einige Mitglieder Geld, um den historischen Güterwagen nach Lette zu bekommen. Am **19.05.2006** wurde der Waggon per Hallenkran der Fa. Scholz auf einen Tieflader umgesetzt, nach Lette transportiert und dort mit Hilfe von zwei Autokränen auf das Abstellgleis hinter die Lok „Hermann“ Kö 4731 gesetzt.



Wenigstens eine Teillackierung wurde dem Wagen spendiert

Der Scholz-Flachwagen Typ „**SSIm 16 / Rp 668**“ wurde 2007 teilrestauriert und von den Jugendlichen des Eisenbahnfreunde-Vereins in den letzten Monaten teilweise neu lackiert.

Die offizielle DB-Vorschrift für Güterwagen bietet folgende Beschreibung:

DV 939/F2 DB **Merkbuch für die Schienenfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn: Güterwagen Bd.2** Gültig vom 01.01.1967:
Vierachsiger Flachwagen mit Rungen, ohne Wände Rp 668/SSIm 16

| | |
|--|---------------------|
| Bauart | Rp 668 |
| Gattungsnummer (alte) | 806 |
| Zeichnungsnummer | Fw 806.01.000.00.01 |
| Durchschnittl. Eigengewicht (nur mit Druckluftleitung) | 20.100 kg |
| Länge des Waggons über Puffer (LüP) | 20.500 mm |
| Drehzapfenabstand | 13.800 mm |
| Ladelänge | 18.070 mm |
| Ladebreite zwischen den Klappungen | 2.720 mm |
| Ladehöhe = Rungenh. (I-Stahl) | 940 mm |
| Ladefläche | 48,8 m ² |
| Lastgrenze | 42 t |
| Größter Laufkreisdurchmesser | 940 mm |
| Art der Achslager | Gleitlager |

| | |
|--|----------------------------------|
| Art der Bremse | Kk-G |
| Anzahl der Bremszylinder | 1 |
| Höchstgeschwindigkeit | 65 km/h |
| Kleinster Gleisbogenhalbmesser | 35 m |
| Internat. Verwendungsfähigkeit | RIV |
| Lose Wagenbestandteile | 14 Stück Klapprungen aus I-Stahl |
| 1. Lieferjahr oder Baujahr | 1912/1922 |
| Mit fester Stirnwand am Handbremsende. | |



Werkseigener Waggon der Firma Scholz Coesfeld

Wie gelangte dieser Waggon nach Coesfeld?

Das Bundesbahnzentralamt (BZA) Minden stellte der Coesfelder Firma Scholz am 22.04.1977 die Vertragsurkunde/Rechnung für den Waggon Bauart Rp 668 mit der Nummer 30-80-9716350-2 und dem damaligen Standort AW Duisburg-Wedau aus. Dabei wurden folgende Dienstvorschriften in Anwendung gebracht: DB BZA Minden *Ergänzende Verkaufsbedingungen für ausgemusterte, aber noch beschränkt verwendbare Güterwagen* Ausgabe 1968 [BZA Mdn 254 509 A4h 5670]; 254 II *Allgemeine Verkaufs- und Lieferbedingungen* Ausgabe 1974, A4d Köln III.1976 sowie Anhang VI zu DV 254 *Besondere Bedingungen für den Verkauf ausgemustertes, aber noch beschränkt verwendbarer Güterwagen*.

Die Waggonbauart wurde vor 1951 als SSIm Köln bezeichnet, ab 1951 als SSIm-16 und schließlich ab 1964 als Rp 668.

Der Kauf war 1977 notwendig geworden, da die bisher bei Scholz im Einsatz stehenden drei Güterwagen nicht mehr einsatzfähig waren. Der allgemeine

Unterhaltungszustand der Wagen ließ als Ergebnis einer DB-Untersuchung vor Ort keinen weiteren Einsatz auf DB-Gleisen zu.

Die BD Münster regelte im März 1965 mit der Firma Scholz die Vermietung von XX-Wagen für Lagerzwecke. Dafür wurden drei ausgemusterte Waggons hergerichtet und von Brackwede nach Coesfeld abgesandt. Die Überführung kostete 357,48 DM. Bis zum Abschluß einer Vereinbarung über den Verkauf der Wagen mit dem Bundesbahn-Zentralamt in Minden verlangte die DB eine Mietgebühr von 4,50 DM je Wagen und Kalendertag. Während der Mietdauer konnten diese Wagen beladen oder leer innerhalb des Bahnhofs Coesfeld ohne besondere Gebühren kostenlos abgestellt werden. Für die Abstellung der verkauften Wagen innerhalb des Bahnhofs Coesfeld betrug die Abstellgebühr für leere Wagen 0,50 DM und für beladene Wagen 1,40 DM je Wagen und Kalendertag. Damals war die DB noch froh über jeden Zuwachs an Güterverkehr: *„Wir würden uns freuen, wenn Sie nunmehr auch den Bezug Ihrer Rohstoffe auf die Schiene umstellen würden und hoffen auch weiterhin auf gute Zusammenarbeit.“* Der Bahnhof Coesfeld stellte der Firma Scholz das Gleis Nr.30 für die Abstellung der Altwagen zur Verfügung. Die Weiche wurde abgeschlossen. Scholz stimmte der Auflage zu, 6 Radvorleger zu kaufen, welche H. Büssing & Sohn, Gleisbau, Fabrik für Bahnbedarf, Braunschweig, lieferte. Dadurch wurde die Firma davon entbunden, für die abgestellten Waggons mit beladenen Kesseln in Überlängen Schutzwagen während der Dauer des Abstellens zu mieten.

Die an Scholz vermieteten Güterwagen **XXo 49 Nr.490 680, XXo 49 Nr.490 765 und XXo49 Nr.490 819** bot die DB schließlich zum Kauf an. Der Preis betrug 3.500,- DM pro Wagen mit der Bedingung der ausschließlichen Verwendung im Werksverkehr. Am 09.07.1965 verkaufte die DB die Wagen an Scholz.

Am 11.04.1971 nannte die DB für das Rangieren folgende Bedingungen:

„1. Die Räder sind zu ölen. 2. Die Kupplungen sind zu überprüfen und gängig zu machen. 3. Es sind Schilder anzubringen: ‚Firmeneigener Waggon, Maschinenbau Scholz & Co.‘ 4. Die Rangiergenehmigung wird zunächst für 1 Jahr erteilt.“

Im März 1974 machte der für den Rangierdienst zuständige Coesfelder Bahnhofsvorsteher Schwierigkeiten bezüglich der Umstellung der alten Waggons in ihrem desolaten Zustand. Die Wagen dürften nur nach Zustimmung

der Bundesbahndirektion Münster rangiert werden. Daraufhin bemühte sich die Güterabfertigung Coesfeld um einen Abnahmebeamten aus Münster zwecks eines Gutachtens.

Am 11.04.1974 notierte Fa. Scholz ein Telefongespräch mit dem Wagenmeister aus Münster: *Für das Rangieren wurden folgende Bedingungen genannt: 1. Die Räder sind zu ölen. 2. Die Kupplungen sind zu überprüfen und gängig zu machen. 3. Es sind Schilder anzubringen: „Firmeneigener Waggon, Maschinenbau Scholz & Co.“ 4. Die Rangiergenehmigung wird zunächst für 1 Jahr erteilt.*

Am 12.09.1974 unterrichtete das Bww (Betriebswagenwerk) Münster die Fa. Scholz bezüglich der Benutzung von firmeneigenen Güterwagen für die Abstellung von Kesseln im Bf. Coesfeld: *„Sehr geehrte Herren! Um Unklarheiten mit der Güterabfertigung und dem Bahnhof Coesfeld zu beseitigen, teilen wir Ihnen mit, daß Ihre auf Gleis 34 im Bf. Coesfeld abgestellten firmeneigenen Güterwagen in ihrem derzeitigen Unterhaltungszustand nur für den Verkehr zwischen Ihrem Werk I und dem Bf Coesfeld Gleis 30 bis zum 31.12.1974 geeignet sind. Nach Ablauf dieser Frist müßte evtl. eine erneute Besichtigung vorgenommen werden. Mit vorzüglicher Hochachtung gez. Unterschrift.“*

Am 10.03.1977 untersuchte das Bww Münster die drei firmeneigenen Güterwagen erneut und teilt der Firma Scholz folgendes Untersuchungsergebnis mit: *„Die drei Güterwagen sind nicht mehr für Ihre Zwecke einsatzfähig. Der allgemeine Unterhaltungszustand der Wagen läßt keinen weiteren Einsatz auf DB-Gleisen zu. Sollten Sie daran interessiert sein, ausgemusterte vierachsige Flachgüterwagen (Wagen-Gattungszeichen Rs) zu kaufen, sie können Sie sich bitte an das Bundesbahn-Zentralamt Minden Dez 10A wenden. Nach fmdl Auskunft des BZA Minden kostet ein ausgemusterter Rs Wagen ca. 6.500 DM. Mit freundlicher Hochachtung gez. Unterschrift.“*
Handschriftlicher Vermerk: **„Verschrottung!“**

Die Firma Scholz schrieb am 25.03.1977 an das BZA Minden Dezernat 19A: *„Sehr geehrte Herren, wir interessieren uns für **ausgemusterte Rs-Wagen** und wir bitten Sie, uns die Kosten für den Kauf eines solchen Wagens bekanntzugeben. Teilen Sie uns bitte gleichzeitig mit, für welche Belastung der Wagen eigentlich ausgelegt ist.“*

Am 04.04.1977 antwortete das BZA Minden: *„Ausgemusterte Güterwagen. Anlagen. Sehr geehrte Herren! Wir bedanken uns für Ihr o.a. Schreiben und*

bieten Ihnen zum Verkauf nach Besicht einen **ausgemusterten Güterwagen (Flachwagen) der Bauart Rp 668 (ca. 18 m Ladelänge, 40 t Tragfähigkeit) zum Kauf** ab Standort bzw. Ausbesserungswerk an. Der von Ihnen gewünschte Wagen steht im **Bundesbahn-Ausbesserungswerk Duisburg-Wedau** für Sie bereit und kann dort dienstags und donnerstags von 7.00 bis 15.00 Uhr gegen Vorlage dieses Schreibens besichtigt werden. Ein evtl. Verkauf findet zu den beiliegenden Bedingungen zur ausschließlichen Verwendung im Werksverkehr statt. Außerdem bitten wir die beigefügten „Ergänzenden Verkaufsbedingungen“ zu beachten. Bei Kauf bitten wir um deren Anerkennung. Wir bemerken, daß, soweit noch vorhanden, die Druckluftbremseinrichtung (Bauarten Knorr, Westinghouse, Kunze-Knorr, Hildebrand-Knorr) gegen besondere Berechnung am Wagen belassen werden kann. Falls Interesse daran besteht, bitten wir, uns dies mitzuteilen, damit wir Ihnen für die Bremseinrichtung den Preis nennen können. Andernfalls wird die Druckluftbremseinrichtung abgebaut. Ferner werden erforderlichenfalls die Scheibenradsätze gegen ausgemusterte Radsätze und die Hülsenpuffer gegen ausgemusterte Hülsenpuffer ausgetauscht. Der Ab- bzw. Umbau geschieht erst nach Bekundung der Kaufabsicht, um für uns ggf. unnötige Arbeit zu vermeiden. Der Verkaufspreis (Nettopreis), der 7.000,00 DM zuzüglich 11% Umsatzsteuer beträgt, bezieht sich auf den endgültigen Zustand ohne Druckluftbremseinrichtung. Dieses Angebot gilt 14 Tage. Mit vorzüglicher Hochachtung gez. Unterschrift.“

Nach einer Besichtigung notierte die Firma Scholz am 14.04.1977:

1. Der beste Waggon war No. **30-80-9716350-2**. Dieser Waggon ist für uns vorgemerkt. Beim Kauf wird derselbe nochmals genauestens kontrolliert und lauffähig gemacht: Bei einem Nichtkauf möchten wir Duisburg verständigen.
2. Es standen 3 Waggon zur Diskussion, **30-80-9716350-2, 46 to. Tragfähigkeit mit Plateablech**; 31-80-3820366-3, 46 to. Tragfähigkeit, mit gelochtem Plateablech und Querkanthölzern; 30-80-9716354-4, 40,5 to. Tragfähigkeit mit Holzboden.
3. Falls ein Kauf infrage kommt, müssen wir das Bundesbahn-Zentralamt in Minden einschalten.
4. Heute erfolgte eine Besichtigung von Waggon mit Herrn B. Hölker beim Ausbesserungswerk der DB in Duisburg-Wedau. Dort waren anwesend die

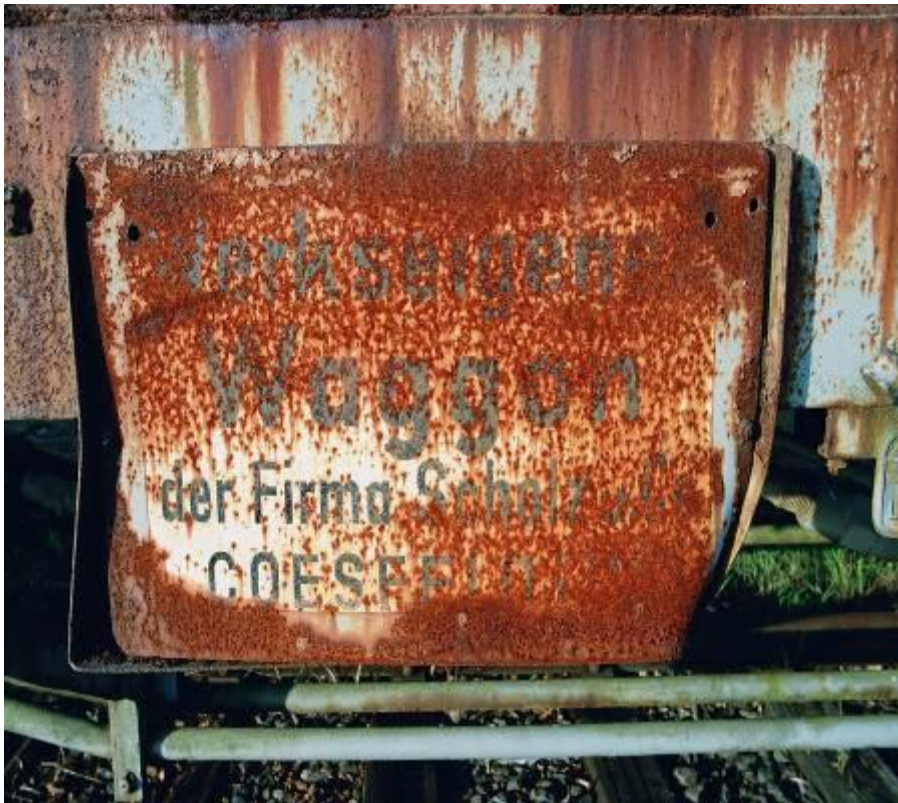
Werkmeister Nolte und Stanglow. Telefonisch zu erreichen unter No. 0203-7781-373, Arbeitsanteil B233, zuständig Herr Wolfahrt.

5. Nach Rücksprache mit der Ga Coesfeld, den Herren Ehmke und Bernemann, darf dieser Waggon über das Hauptgleis von Werk I nach Werk II fahren und umgekehrt; aber nicht in einem Zug, sondern nur mit der Rangierlok. Ferner kann der Waggon im Werk II auf das Abstellgleis gefahren werden und dort einige Zeit stehen bleiben. Eine Weichenbetätigung durch uns wird nicht gestattet, da diese schlüsselabhängig ist und der Schlüssel seitens der Bahn nicht ausgehändigt werden darf. Auch braucht der Waggon keine Bremseinrichtung zu haben. Für das Abstellen müssen natürlich Hemmschuhe zur Verfügung gestellt werden.

Am 22.04.1977 stellte das BZA Minden die Papiere aus: *„Vertragsurkunde und Rechnung über Anzahlung an Fa. Scholz. Verkaufsschreiben Nr. Fw19.8731. Wir verkaufen Ihnen die nachstehend bezeichneten Sachen zu den unten aufgeführten Bedingungen. Wir bitten Sie, den Kaufpreis ohne jeden Abzug einzuzahlen bis zum 02.05.1977 auf eins der unten angegebenen Konten, die Sachen abzurufen bis zum 12.05.1977 bei **AW Duisburg-Wedau. Güterwagen 971 6 350-2. Ausgemusterter Bahndienstwagen (ehem. Bauart Rp 668), 1 Stck. Gesamtpreis 7.000 DM.** Für die Auslieferung bitten wir, dem Ausbesserungswerk Duisburg-Wedau je einen ausgefüllten Frachtbrief zu übersenden. Die Übergabe wird nach Eingang des Kaufgeldes und des Frachtbriefes veranlaßt.“*

Am 29.04.1977 schrieb die Firma Scholz an das Bundesbahn-Ausbesserungswerk Duisburg-Wedau. *Betr.: Verkaufsschreiben Nr. Fw19.8731 vom 22.04.1977 des BZA Minden, uns. Best.-Nr. 87 802 vom 20.04.1977. „Sehr geehrte Herren! Wir beziehen uns auf das obige Verkaufsschreiben und übersenden Ihnen anliegend 1 Frachtbrief für den Güterwagen **Nr. 9716350-2.** Bei der am 14.04.1977 bei Ihnen vorgenommenen Besichtigung wurde uns durch Ihre Herren Werksmeister Nolte und Stanglow zugesichert, daß der Waggon von Ihnen nochmals genauestens kontrolliert und lauffähig gemacht wird. Wir bitten Sie, diese Arbeiten schnellstens durchzuführen und dann den Waggon an uns abzusenden. Den Frachtbrief bitten wir zu vervollständigen. Für heute empfehlen wir uns Ihnen und zeichnen hochachtungsvoll Maschinenbau*

Scholz GmbH & Co. KG. Anlage: 1 Frachtbrief. „Ausgemusterter Wagen auf eigenen Achsen laufend“ 18.760 kg. Unfrei. 262,50 DM Fracht.“



Werkseigener Waggon der Firma Scholz Coesfeld

Am 23.05.1977 ließ die Firma Scholz den „Eigenwaggon“ neu anstreichen. Dazu wurden verwendet „48 kg Brillux Anti-Rostprimer grau in 12 kg Gebinden, per kg. 4,66 DM. 40 Ltr. Fluganit RAL 7030 grau in 2,5 Ltr. Gebinden, per ltr. 10,02 DM. Lieferung aus Vorrat.“



Achslagerdeckel DWV von 1913, W. Beyinghaus, Volmarstein, 1923

In der Zeit von April 1977 bis Mai 2006 wurde der Eigenwagen für den Transport und die Lagerung von schweren Kesseln genutzt. Dann trat er seine letzte Reise über die Straße von Coesfeld nach Lette an.

Zusammen mit dem Waggon wurde dem Eisenbahnmuseum freundlicherweise der Schriftverkehr der Firma Scholz mit der Bundesbahn übergeben. Waggonpapiere sind eine Rarität! Eisenbahnfreunde sammeln Betriebsbücher von Lokomotiven, aber nur sehr selten gelangen Akten von Waggonen in die Archive. Der SSIm16 der Fa. Scholz in Coesfeld hatte seinerzeit beim Ankauf vom AW Duisburg-Wedau über 7.000 DM gekostet. Drei alte XX-Waggonen der Fa. Scholz wurden dafür verschrottet und dafür ein gebrauchter neu angeschafft, unser SSIm16, mit der amtlichen und computergerechten Nummer 30 80 971 6 350-2. Er steht nun als Zeuge für den seinerzeit beträchtlichen Schienengüterverkehr von und nach Coesfeld eingereiht in den Museumszug am Bahnhof Lette.



Puffer und Kupplung des Scholzwagens rechts von der Kleinlok 4731 „Hermann“

© P. Dr. Daniel Hörnemann