

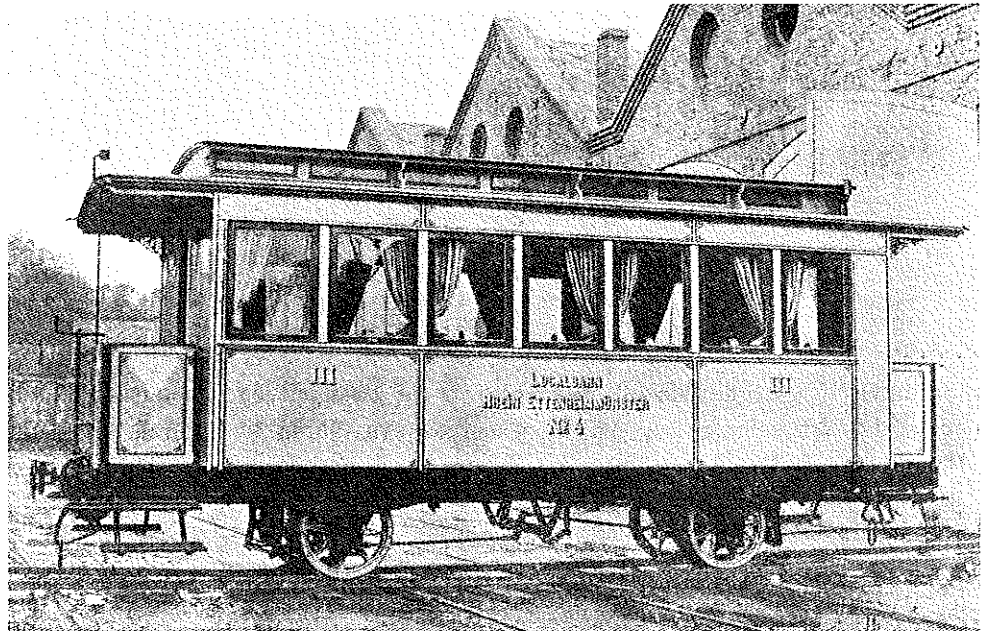
Gerd Schrammen, Wolfram Bäumer

Personenwagen Nr. 9

Der Wagen 9 der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf ist seit kurzem als Modell zu haben. Erfahrungsgemäß löst das wieder Anfragen von Modellbahnern aus, die vom DEV wissen möchten, wie der Wagen in diesem und jenem Zeitraum ausgesehen hat. Um dem zuvorzukommen oder die Beantwortung durch einen Hinweis zu vereinfachen, sei diesem Wagen noch einmal ein Artikel gewidmet (s. a. DME 4/78, S. 20, und DME 3/85, S. 23).

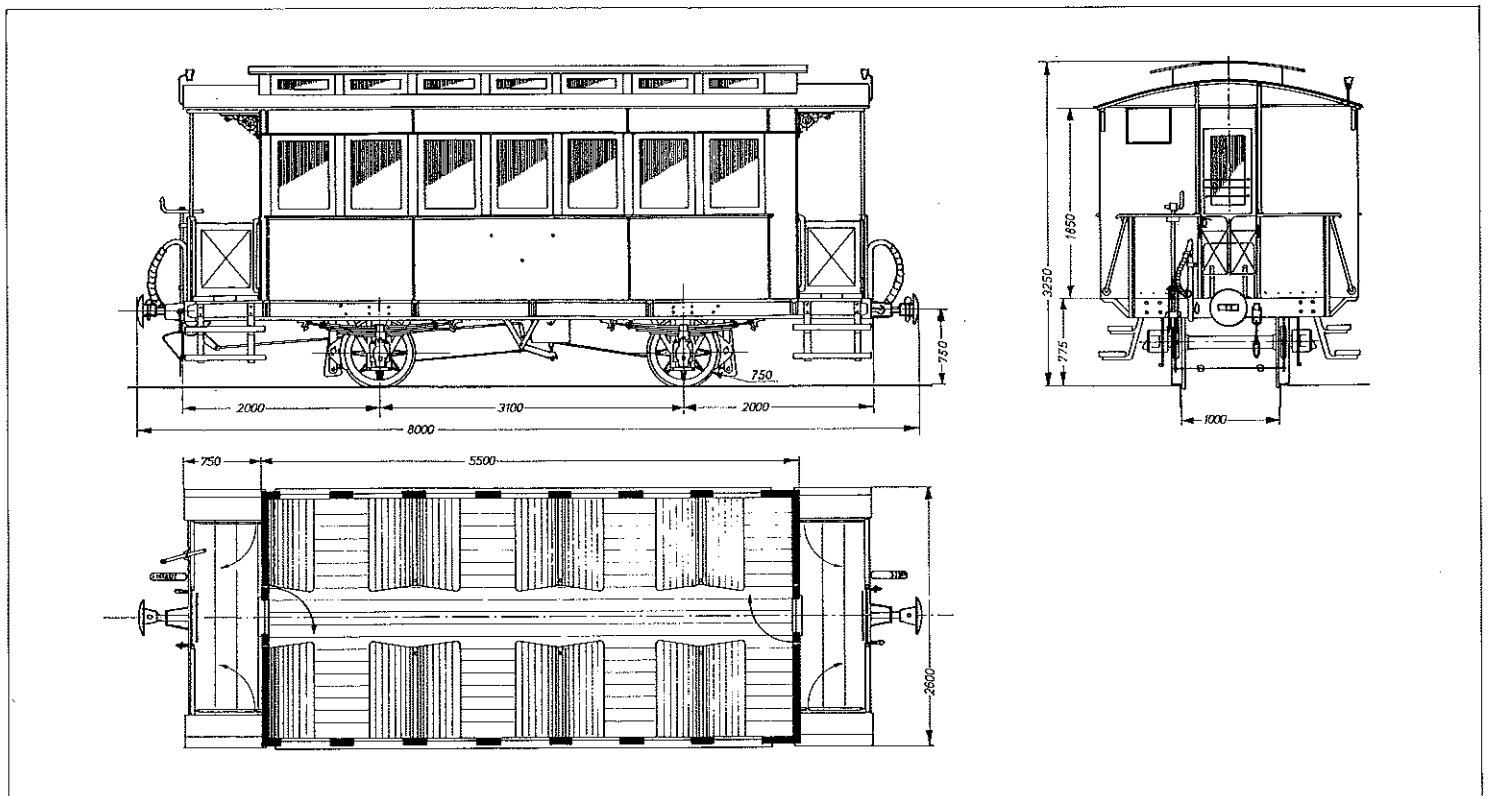
Am 4. Februar 1893 wurde die 15,9 km lange Privatbahn Rhein–Ettenheimmünster auf 60 Jahre konzeSSIONiert und schon am 22. Dezember desselben Jahres eröffnet. Der Name der Bahn ist nicht sicher. In einem 1894 erschienenen Artikel in der »Zeitschrift für das gesamte Local- & Strassenbahn-Wesen« wird sie Localbahn Rhein–Ettenheimmünster genannt. Als eine relativ alte „Kleinbahn“ – in dieser Zeit befanden sich die meisten Schmalspurbahnen noch in Planung oder Bau – schenkte man ihr damals reichliche Aufmerksamkeit. Es heißt, sie sei mit Betriebsmitteln ausgerüstet, die den neuesten Fortschritten der Technik entsprächen, und wurde in den damaligen Fachjournalen und -büchern eingehend beschrieben.

Die Nebenbahn bestand betrieblich aus zwei Streckenästen, der Bahn von Orschweier nach Ettenheimmünster und von Orschweier zum Rhein, wo Fährverbindung nach Rheinau im Elsaß und damit zur Straßburger Straßenbahn bestand. Nach 1918 wurde der Rheinübergang bedeutungslos – das Elsaß gehörte nun wieder mal zu Frankreich – und der Streckenast stillgelegt. 1923 und 1926 wurde der verbliebene Teil Orschweier – Ettenheimmünster umgespurt. Als Konsequenz daraus hieß die Bahn nun in der Fachliteratur »Nebenbahn Orschweier–Ettenheimmünster«. Die schon 33 Jahre alten Schmalspurfahrzeuge konnten nicht mehr verwendet werden, sie waren jedoch längst nicht abgeschrieben, denn bei Waggons wurde von einer Nutzungsdauer von 80 Jahren ausgegangen. Da die Betriebsmittel auffallend solide gebaut waren, ließen sich leicht Käufer finden.



oben: Der Wagen Nr. 4 ist identisch oder baugleich mit dem heutigen DEV Nr. 9. Das Foto zeigt recht gut den Schlitzpuffer mit Triangelkupplung, die Speichenräder und die Bremsanordnung. Diese Dinge hat der DEV inzwischen wieder rekonstruiert. Die gedrückten Blechtüren, die Oberwagenlaternenhalter, die Profilleisten und Gardinen soll der Wagen DEV Nr. 9 noch zurückerhalten. Werkfoto aus »Zeitschrift für das gesamte Local- und Strassenbahn-Wesen«, 1894.

unten: Zeichnung des Wagens DEV Nr. 9 im angestrebten End-Ursprungszustand. Einzige nennenswerte Änderung betrifft den Wagenübergang. Geänderte Zeichnung nach Vorlage von Friedrich Claus.



a) Wagen.

Die Wagen sind in der Waggonfabrik von van der Zypen & Charlier in Cöln-Deutz gebaut und in einfacher aber solider Ausführung gehalten worden. Mit Rücksicht darauf, dass bei den einfachen Werkstattseinrichtungen einer kleinen Localbahn Reparaturen der Betriebsmittel schwierig auszuführen sind, sind alle Dimensionen der Untergestelle, Achsen, Zugvorrichtungen etc. reichlich kräftig bemessen worden. Es ist weniger Werth auf grösste Leichtigkeit der Wagen, als auf angemessene Festigkeit der Construction gelegt worden, um das Vorkommen von Reparaturen möglichst zu vermeiden, und sollte in dieser Richtung bei der Anlage von Kleinbahnen die neuerdings zu Tage getretene Tendenz, möglichst leichte Betriebsmittel zu erwerben, um ein paar Hundert Kilogramm Zuggewicht zu ersparen, nicht so weit getrieben werden, dass die kostspielige spätere Unterhaltung der Betriebsmittel die bei der Beschaffung derselben gemachten Ersparnisse mehr als aufwiegt. Wenn die Profile der eisernen Untergestelle in kleinsten Dimensionen gehalten werden, wenn dünnwandige Hartgussräder genommen werden, welche nach kaum Jahresfrist umrond werden und dann verworfen werden müssen, wenn die Pfosten der Wagenkasten zu dünn gewählt und Verstrebungen gespart werden, ist es schliesslich keine Kunst, billige und leichte Wagen herzustellen. Nur darf man sich nicht wundern, wenn die Instandhaltung derartiger Fahrzeuge, welche für Pferdebetrieb ihre Berechtigung haben mögen, indessen den mechanischen Beanspruchungen des Dampfbetriebes gegenüber nicht Stand halten können, in kurzer Zeit einen erheblichen Theil der bei Kleinbahnen ohnehin oft bescheidenen Einnahmen auffrisst. Also bei der Beschaffung von Betriebsmitteln ist vor allem an den späteren Betrieb zu denken!

Für die Localbahn Rhein-Ettenheimmünster sind folgende Wagengattungen beschafft worden:

1. 6 Personenwagen, davon 1 Stück mit Salon für Gesellschaften, 2 Stück mit einem Raum zweiter und einem Raum dritter Klasse, 3 Stück nur dritter Klasse, Figur 4;
2. 2 Post- und Gepäckwagen, Figur 7;
3. 2 bedeckte Güterwagen;
- 3a. 2 bedeckte Güterwagen mit Einrichtung für Personentransport;
4. 5 vierachsige offene Güterwagen, Figur 8;
5. 8 zweiachsige offene Güterwagen;
6. 1 Paar Langholztransportwagen;
7. 1 Bahnmeisterwagen.

Die Wagen haben sämtlich Centralbuffer und in Verbindung mit diesen eine Zugvorrichtung mit der bekannten Dreieckskupplung, so dass dieselbe Feder auf den Buffer und auf den Zugapparat wirkt.

Die Wagen sind mit der Körting'schen Luftausbremse ausgerüstet, und zwar die Personenwagen, Post- und Gepäckwagen mit Bremsapparaten in Verbindung mit Spindelbremsen, so dass diese Wagen im Nothfall auch mit der Hand gebremst werden können. Die gleiche Einrichtung haben die vierachsigen Güterwagen und ein Langholztransportwagen, während die bedeckten und offenen Güterwagen bis auf 2 mit Spindelbremse ausgestattete Wagen nur die Luftleitung zur Bremse erhalten haben.

Die unter 1 und 2 genannten Wagen haben an den Perronstirnwänden Luftklappen, um eine Nothbremsung des Zuges von jedem Wagen aus vornehmen zu können.

Die Personenwagen haben, um möglichst ruhigen Gang und leichtes Durchlaufen der Curven bei verhältnissmässig grossem Radstand zu erzielen, freie Lenkachsen erhalten.

Die Bremsklötze sind, um die Schrägstellung der Achsen in den Curven nicht zu beeinträchtigen, nach der der Fabrik van der Zypen & Charlier patentirten Aufhängungsart an den Tragfedern derart befestigt, dass sie der Bewegung der Achse folgen können. Zur Anstellung von Vergleichen bezüglich des ruhigen Ganges beim Bremsen sind an einzelnen Wagen die Bremsen so eingerichtet worden, dass nur eine Achse von beiden Seiten durch 4 Bremsklötze gebremst wird, während bei der Mehrzahl jede nur mit 2 von aussen wirkenden Bremsklötzen versehen ist. Es hat sich ergeben, dass die letztere Anordnung in Folge der Aufhängung der Bremsklötze allen Anforderungen entspricht und wegen des stossfreien Anhaltens beim Bremsen vorzuziehen ist.

Die Bremsklötzegehänge sind an besonderen Stützen, welche auf einem über der Tragfeder angebrachten Federblatt ruhen, aufgehängt und bleiben daher, da die Tragfedern sich mit den Achsbüchsen und den Achsen bewegen, in bestimmtem Abstand von den Rädern. Hierdurch bleibt einerseits die Beweglichkeit der Lenkachsen erhalten, andererseits werden die beim Bremsen entstehenden Stösse durch die Uebertragung auf die Federn gemildert.

Die Dampfheizung der Personenwagen erfolgt durch Rippenheizkörper, welche sich unter einigen Bänken der Wagen befinden und an die Dampfleitung angeschlossen sind, die von der Locomotive aus gespeist wird. Die Anlage der Leitung ist nach dem bei russischen Bahnen mit Erfolg eingeführten System des Ober-Maschinenmeisters der Riga-Dünaburger Eisenbahn, Herrn E. Lehmann, bewirkt worden.

Die Vorzüge dieses Systems bestehen in einer ausserordentlich feinen Regulirbarkeit des Dampfquantums, welches von der durchgehenden unter den Wagenkasten entlang laufenden Hauptleitung in die Einzelleitung jedes Wagens abgegeben wird,

ferner in der geschickten Ableitung des Condensationswassers, welches sich in den Heizapparaten der einzelnen Wagen ansammelt und am tiefsten Punkte der Zweigleitung jedes Wagens abfliessen kann, ohne dass es die Hauptleitung belastet und eine verhältnissmässig grosse Oeffnung des Ablaufstutzens der Schlauchverbindungen und des Schlusshahnes erforderlich macht,

ferner in der vollen Nutzbarmachung des in die Heizapparate der Wagen gelangenden Dampfes, da bei richtiger Einstellung des Dampfahnes nur Condensationswasser abfliesst, jeder Dampfverlust also vermieden wird,

ferner in der Erleichterung der Möglichkeit, die Heizwirkung durch Einschalten neuer Heizkörper unbeschadet der vorhandenen Einrichtung verstärken zu können, wenn sich nach

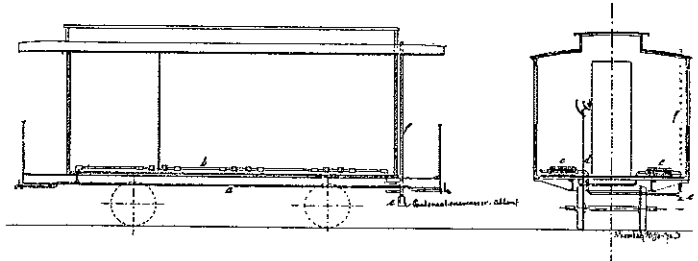
gemachten Erfahrungen der Effect der letzteren als unzureichend erweisen sollte,

ferner in der Sicherheit, welche gegen das Einfrieren geboten ist,

ferner in der Sicherheit, welche in Folge der in den Heizleitungen herrschenden niedrigen Spannung und Temperatur des Dampfes (wenig mehr als 100° C.) bei eintretendem Defect der Leitung gegen Verbrühen der Passagiere durch ausströmenden Dampf geboten wird, endlich in der Gleichmässigkeit, mit welcher sich auch die am Schluss des Zuges befindlichen Wagen, vorausgesetzt genügende Grösse der Hauptdampfleitung, in Folge der Regulirbarkeit des Dampfahnes erwärmen lassen.

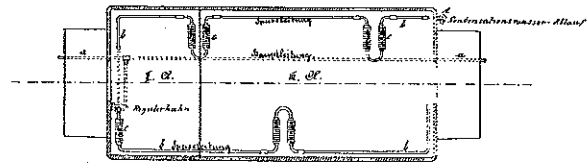
Die Einrichtung der Heizung bei einem Personenwagen II. u. III. Klasse ist in Figur 5 und 5a dargestellt. Es ist a die durchgehende Hauptleitung von 34 mm Durchmesser, von

Figur 5.



welcher durch den Regulirhahn d verschliessbar die Zweigleitungen b mit 40 mm Durchmesser in das Wageninnere zu den Rippenheizkörpern führen und durch diese hindurch den Dampf leiten. Die Anzahl und die Grösse der Rippenheizkörper sind natürlich von

Figur 5a.



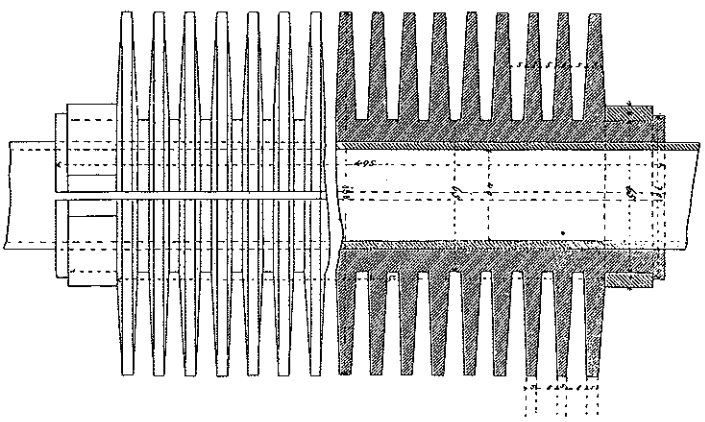
der Grösse des Wagenkastens abhängig und durch Erfahrung zu bestimmen. Der Querschnitt eines Rippenheizkörpers ist in Figur 6 dargestellt.

Die Zweigleitungen münden am andern Ende des Wagens in ein aufrecht stehendes Rohr f, dessen unteres Ende das Condensationswasser ableitet, welches aus den mit Gefäll nach dem tiefsten Punkte hin angelegten Zweigleitungen abfliesst und dessen oberes Ende über der Wagendecke in's Freie führt.

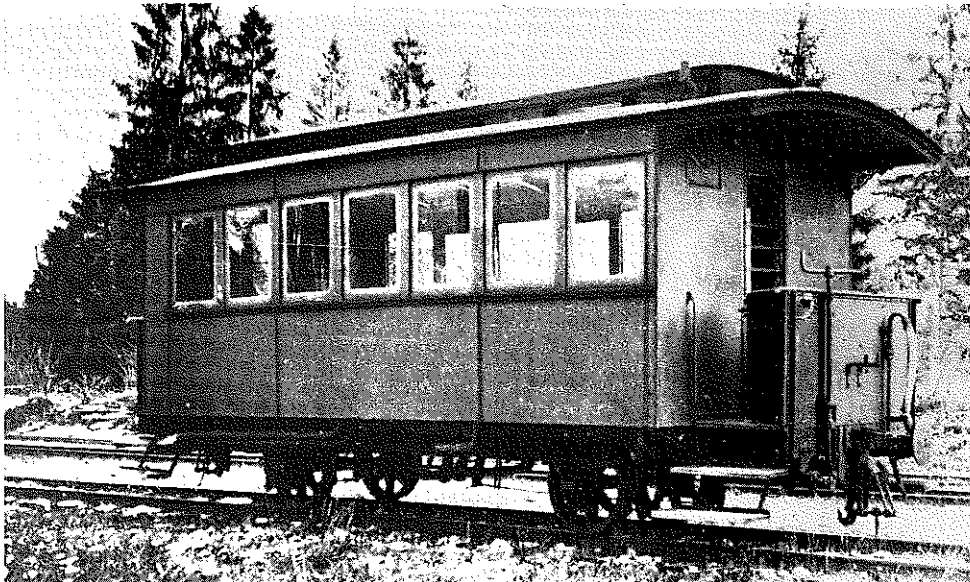
Der Dampfaustritt muss, um eine möglichst ökonomische Ausnutzung zu erzielen, so regulirt werden, dass an dem Condensationswasserablauf nur Wasser, dagegen kein Dampf abfliesst und dass sich nur an dem oberen Ende des Rohres ein leichtes Dampfvolkchen bemerkbar macht. Es ist dies ein Beweis dafür, dass fast sämtlicher in die Zweigleitungen gelangte Dampf zu Wasser condensirt ist und seine Wärme an die Röhren und Heizkörper abgegeben hat.

Der Ueberdruck in den Zweigleitungen ist in Folge der Einrichtung des Regulirhahnes, bei welchem die Durchströmungsöffnung von 10 qmm bis in max. 50 qmm verändert werden kann, und der Dampf genöthigt wird, durch diesen kleinen Querschnitt gleich in die Röhren von 40 mm Durchmesser überzutreten, sehr gering, und somit irgend welche Gefahr durch Undichtwerden der Leitung ganz ausgeschlossen.

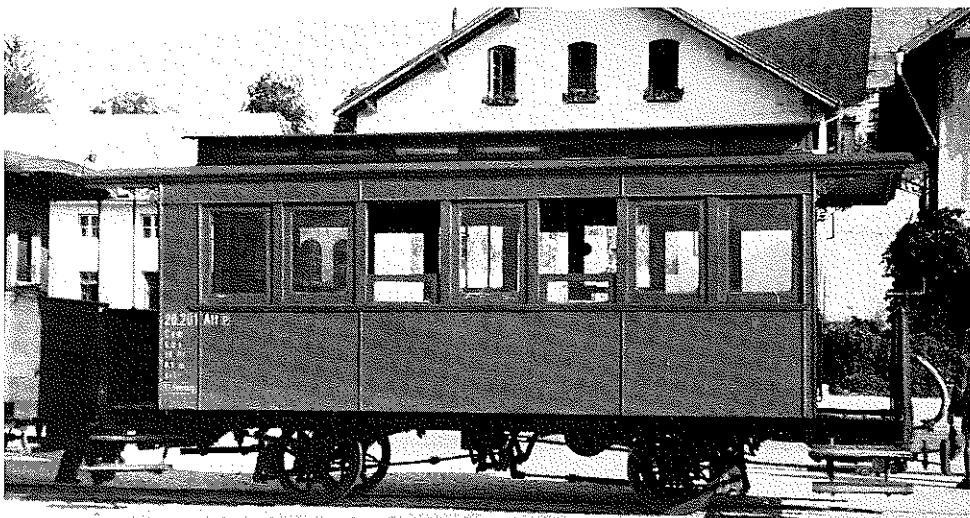
Figur 6.



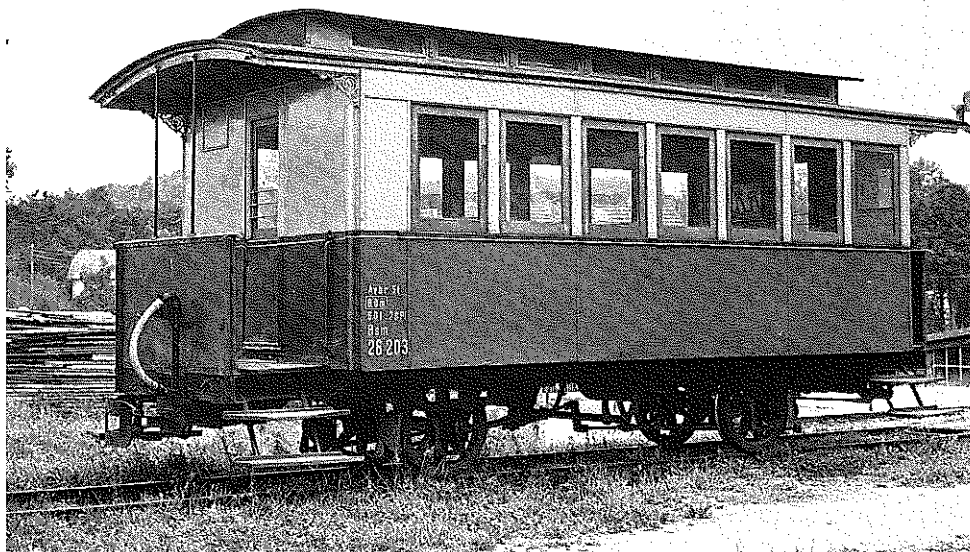
Die bisher im verflorenen Winter mit dieser Heizung gemachten Erfahrungen sind durchaus zufriedenstellend, so dass die Einführung des Systems Lehmann auch für einige andere Bahnlirien in Aussicht genommen ist.



Waldbahn Ruhpolding – Reit im Winkl Nr. 9 am 31. Oktober 1931 im Bahnhof Ruhpolding-Waldbahnhof. Man erkennt die geänderte Zugvorrichtung und Bremsanlage. Foto: Ernst Schörner



Mit niedrigem Schlitzpuffer und Hardy-Saugluftbremse ausgerüstet, steht der heutige DEV Nr. 9 als St & H Csm 20 201 Att P im Juli 1952 in Attersee-Landungsplatz. Zum Aufnahmezeitpunkt der Fotografie war der Wagen noch als „Privatwagen“ bei der Atterseebahn eingestellt, daher das »P«. Er besitzt noch die Oberwagenlaternenhalter hat jedoch die Blechtüren eingebüßt. Foto: Mag. pharm. Alfred Luft



Mittlerweile zum Bsm 26 203 umgenummert und rot/beige gestrichen, wartet der heutige DEV Nr. 9 am 10. September 1961 in Vorchdorf-Eggenberg auf seinen nächsten Einsatz. Foto: Mag. pharm. Alfred Luft

Fünf Personenwagen und eine Lok gingen 1927 an die am 1. Januar 1924 eröffnete Staatliche Waldbahn Ruhpolding – Reit im Winkl. Die Wagen erhielten dort die Nummern 5 bis 9, der letzte davon ist der heutige 9 der Museums-Eisenbahn. An den Wagen mußten hier mehrere Umbauten vorgenommen werden. Dabei wurde die Körtingsche Luftsaugebremse gegen die bei der Waldbahn verwendete Druckluftbremse ausgetauscht, die Änderungen betrafen Bremszylinder, Steuerventil, Hilfsluftbehälter, Kupplungsschläuche und Absperrhähne. Während die Stoßvorrichtung mit ihrem Schlitzpuffer erhalten blieb, entfiel der Ausgleichsbalancier mit Haken und Kette und wurde durch eine unter dem Puffer befindliche Zentralkupplung ersetzt. Dazu wurde vor die Pufferbohle eine Platte genietet und mit schrägen Streben im Fahrzeugrahmen abgestützt.

Die Waldbahn unterschied keine Wagenklassen und zumindest ein Teil der Wagen war mit Längsbänken ausgerüstet. Leider läßt sich heute nicht mehr feststellen, ob der Wagen 9 damals Längsbänke besaß. Wenn ja, dann hatte man sie bei der Waldbahn eingebaut, denn geliefert wurde er mit „normalen“ Sitzbänken. Am 31. Oktober 1931 wurde die Waldbahn stillgelegt, jedoch zunächst nicht abgebaut. Auch die Betriebsmittel wurden erst nach Jahren veräußert.

Im Oktober 1940 erwarb den heutigen Wagen 9 das in Österreich tätige Eisenbahn-Betriebsunternehmen Stern & Hafferl, nannte ihn P 3 und vermietete ihn an die eigene Lokalbahn Vöcklamarkt – Attersee. Dazu mußten wieder Bremse und Zug- und Stoßvorrichtungen umgebaut werden: Nun erhielt er tief liegende Schlitzpuffer, die anstelle der Zughaken in den Platten unter der Pufferbohle montiert wurden. Die Bremsanlage wurde wieder auf Saugluft umgebaut, diesmal auf das in Österreich gebräuchliche Hardy-System. Spätestens zu diesem Zeitpunkt wurden die Bremshebel direkt am Fahrzeugrahmen aufgehängt und die komplizierte Aufhängung an den Tragfedern teilweise entfernt. Die bei der Waldbahn noch vorhandene Gasbeleuchtung wurde auf elektrisches Licht umgerüstet. Außerdem wurden die Blechtüren an den Plattformen durch einfache Absperrketten ersetzt. Falls der Wagen bei der Waldbahn mit Längsbänken versehen worden war, wurden sie nun gegen die üblichen Sitzbänke mit der Sitzanordnung 2 + 2 getauscht. Bei Stern & Hafferl erhielt der Wagen zusätzlich Gepäckgitter aus Aluminium über jeder Sitzbank, wie sie auch unser Wagen 21 mitbrachte, und einen Satz neuer Fensterrahmen, die daran zu erkennen sind, daß die unteren Leisten breiter als die anderen sind.

Nach zwei Umnumerierungen bescherte der nächste Eigentümerwechsel dem Wagen lediglich wieder eine neue Nummer: Stern & Hafferl verkaufte ihn am 31. Dezember 1955 an die von ihr betriebene Atterseebahn, auf welcher der Wagen bereits im Einsatz war. Sein Äußeres wandelte sich in jenen Jahren durch einen rot/beigen Anstrich recht markant. 1961 wurde er zur Lokalbahn Gmunden-Vorchdorf umgesetzt und dort noch einige Jahre aufgefahren.

Ein DEV-Mitglied entdeckte bei einer Urlaubsreise nach Österreich auf dem Betriebsgelände der Firma Stern & Hafferl in Gmunden-Vorchdorf den Wagen, der anhand der Literatur rasch identifiziert wurde. Aufgrund seiner Geschichte und insbesondere seines Laterendaches galt er schon bald als besonders interessantes Stück für die Museums-Eisenbahn. Das Interesse der Eisenbahnfreunde stieß auf das Verständnis der Profis und noch 1968 schenkte Herr Stern das gute Stück dem DEV. Es hatte mit seinen 77 Jahren die kalku-

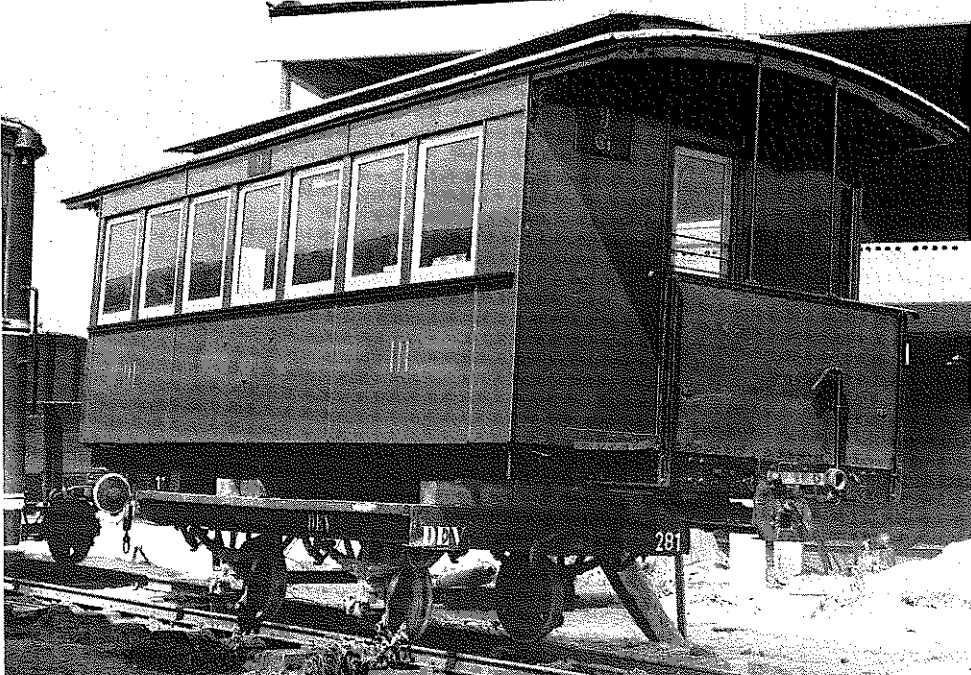
lierte Pensionsgrenze fast erreicht und wirkte auch nicht mehr sehr frisch. Im August 1970 trat er eine Reise in das inzwischen leider geschlossene DEV-„AW Spandau“ an, um seinen Wagenkasten verjüngen zu lassen. Das Balkenwerk wurde geflickt, und dort bekam er auch eine rustikale Innenverkleidung aus Nut- und Federbrettern, eine damals sinnvolle Lösung, wurde doch damit die Tischlerarbeit vereinfacht. Heute bedauern wir diesen Umbau, denn nun können wir uns noch schlechter ein Bild von seinem Ursprungszustand machen. Besser wäre es gewesen, wenn die alte Innenvertäfelung nur repariert worden wäre.

Anschließend gelangte der Wagen 9 zur Museums-Eisenbahn, wo Fahrwerk und Bremse hauptuntersucht und die Zug- und Stoßvorrichtungen geändert wurden: Der tiefe Schlitzpuffer entfiel, auf die vor die Pufferbohle geschraubte Platte wurde nochmals eine Platte gesetzt und daran die Zug- und Stoßvorrichtung mit außenliegendem Balancier montiert. Das war zwar ein einfacher Umbau, das Aussehen des Wagens gewann dadurch aber nicht. Die abgefahrenen Speichenradsätze waren bei einem mißlungenen Abdrehversuch einer Berliner Nicht-Eisenbahn-Fachfirma zu Ausschuß verarbeitet worden und wurden nun gegen Scheibenradsätze eines verschrotteten HSA-Wagens getauscht, was zur Verfrämdung beitrug. Am meisten wurde das Äußere aber durch den braunen Anstrich entstellt, der dem damals verwendeten KPEV-Konzept für dritte Klasse entsprach, das sich bei der Museums-Eisenbahn aber nicht durchsetzte. Schließlich wurden Wagenübergänge angebracht und anstelle der Absperrketten aus Sicherheitsgründen wieder Bühnentüren eingebaut, diesmal aber als Flacheisenrahmenkonstruktion.

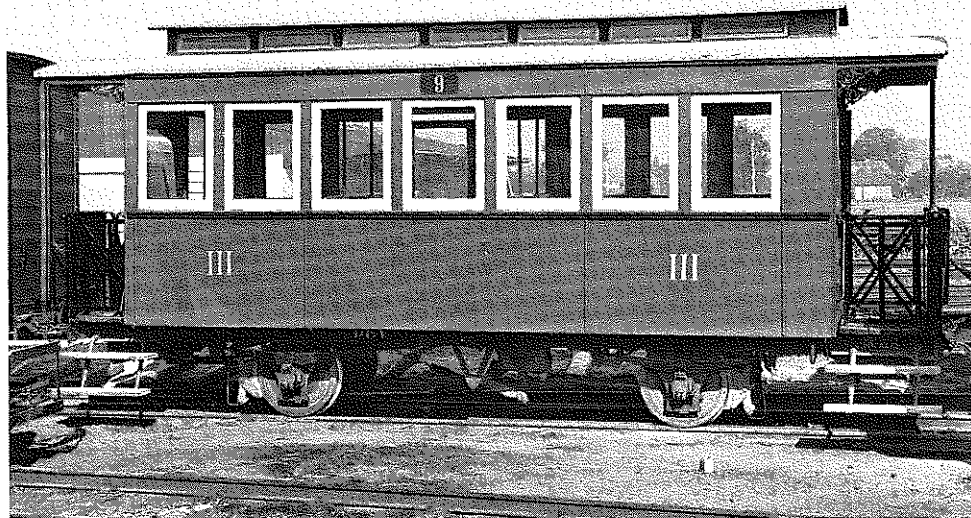
Am 6. April, zur Saison 1972 wurde der Wagen fertiggestellt und vier Sommer lang eingesetzt. Im Rahmen der HU 1975 erhielt er seinen grünen Anstrich zurück. 1977 wurden die Bremse und die Zug- und Stoßvorrichtungen überholt. 1978 bekam der Wagen abermals einen neuen Außenanstrich. Dabei wurden leider die profilierten Abdeckleisten an den Außenwänden gegen Flacheisen getauscht. Das Flacheisen unterhalb der Fenster dient als „Bruchbinde“, dafür mußte auch jedes zweite Fenster festgesetzt werden. Die nächste HU am 11. April 1980 und die Reparaturen 1981 am Dach brachten keine Änderungen des Erscheinungsbildes.

Bei der 1985 anstehenden HU bekam der 9 neue Fensterrahmen und neue Anstriche innen und außen. Die Zug- und Stoßvorrichtungen waren ausgeschlagen, wie es bei jeder HU festgestellt wird. Sie wurden diesmal aber nicht mehr ausgebessert. Inzwischen hatte nämlich ein Aktiver eine alte Zeichnung der Zug- und Stoßvorrichtung aus dem HSA-Archiv rekonstruiert und dadurch der Werkstatt zugänglich gemacht. So kam die Idee auf, dem Wagen 9 als erstem Fahrzeug völlig neue Zug- und Stoßvorrichtungen nach dieser Zeichnung anzubauen. Gesagt, getan und während des Baues konnte am Wagen das gesamte von der Waldbahn, Stern & Hafferl und der Museums-Eisenbahn nachträglich montierte Flickwerk entfernt werden. Das ist dem Wagen optisch sehr gut bekommen. Aus Zeitgründen konnte 1985 nur auf einer Seite der Umbau vorgenommen werden. Die andere Seite folgte 1986. Im selben Jahr erhielt der Wagen auch wieder Speichenräder.

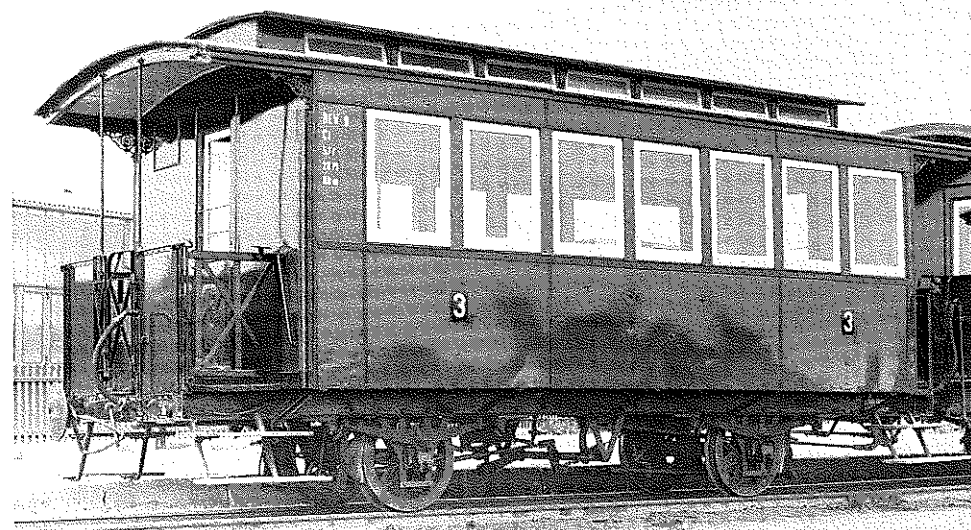
Seit Februar 1987 ist er äußerlich wieder soweit im Ursprungszustand, wie es uns heute möglich ist. Während die Plattform-Gittertüren sicher später einmal gegen solche aus gedrücktem Blech ausgetauscht (eventuell durch Verwendung von Motorklappen einer ausgemusterten Köf II), die Flacheisen gegen Profile getauscht und zwei Oberwagenlater-



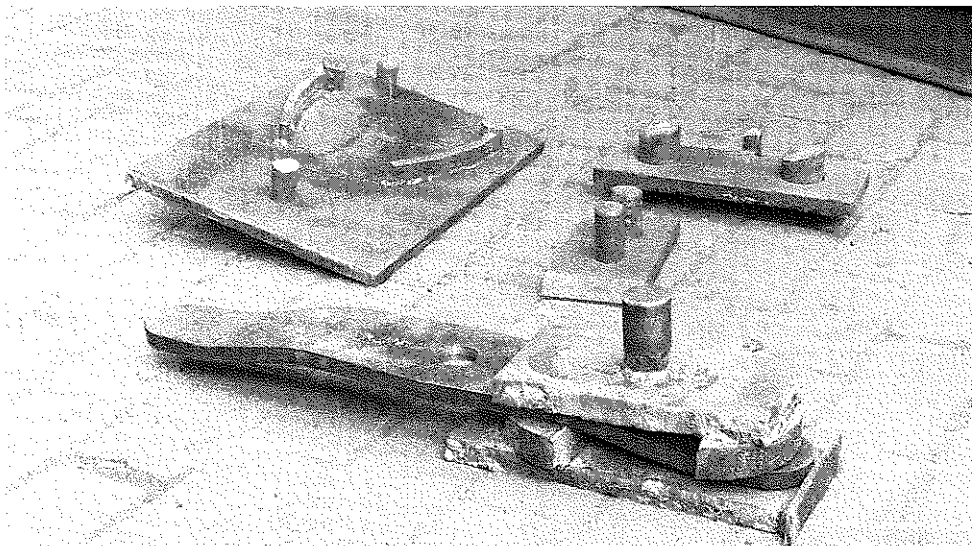
Der Wagenkasten war in Berlin aufpoliert worden. Der Korb für den DEV-Puffer ist bereits montiert, als am 22. August 1971 der Wagen 9 in Bruchhausen-Vilsen auf dem Wagen 132 (ex Nr. 281) abgestellt steht, weil die Radsätze profilgedreht werden sollten.
Foto: Eberhard Kunst



In diesem Äußeren ging der Wagen wieder in Betrieb: Scheibenräder, Gittertüren, Wagenübergänge und der braune Anstrich sind die wichtigsten Änderungen, Mai 1972.
Foto: Eberhard Kunst

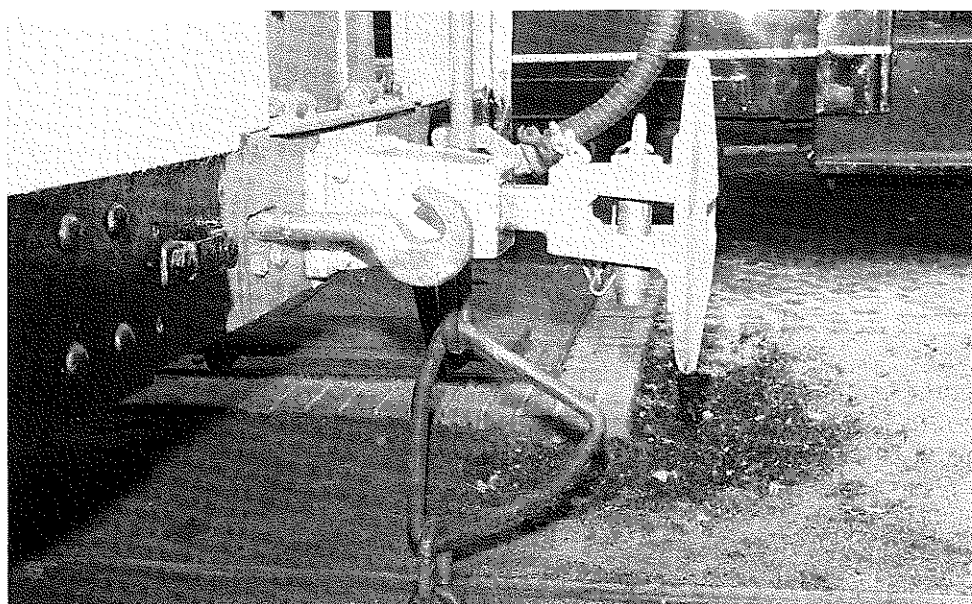


Einige kleine Änderungen haben ein weit besseres Aussehen zur Folge. 30. April 1988.
Foto: Wolfram Bäumer



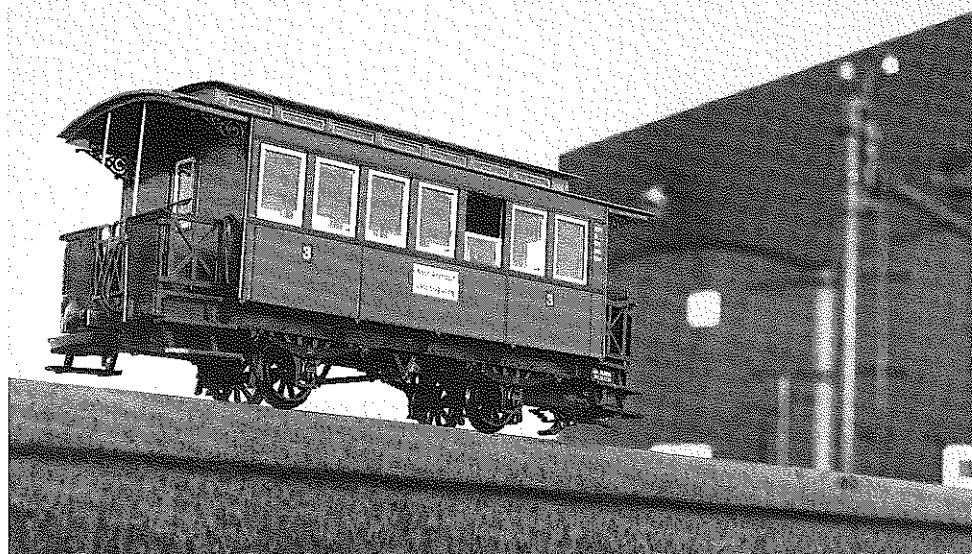
Drei Biegevorrichtungen für die Kettenglieder und die Triangel und ein Biegewerkzeug für die Traversen mußten angefertigt werden. Seit 1985 wurden sie schon häufig benutzt, 14. April 1985.

Foto: Wolfram Bäumer



Noch im Voranstrich präsentieren sich die sichtbaren Teile der neuen Zug- und Stoßvorrichtung. Den Konstrukteuren ist es damals gelungen, die Funktion mit einem harmonischen Erscheinungsbild zu kombinieren. 29. Juni 1985.

Foto: Wolfram Bäumer



Das LGB-Modell aufgenommen im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen. 3. Januar 1989.

Foto: Wolfram Bäumer

nenhalter gebaut und montiert werden, zählen der einheitlich grüne Anstrich und die Übergangsbühnen zu den Kompromissen, die bei einem Fahrzeug gemacht werden müssen, das im Zugverband der Nachwelt präsentiert wird. Der Wagen Nr. 9 gehört nun zu den attraktivsten Personenwagen der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf und als Modell neuerdings wohl auch vieler Gartenbahnen.

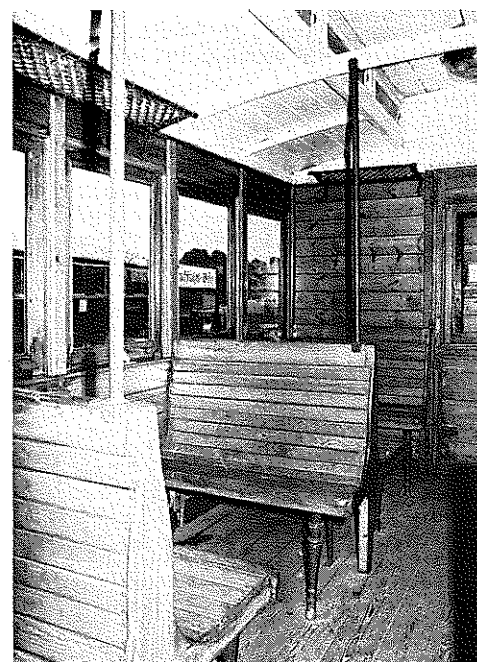
Den Herren Dipl.-Ing. Hans-Jürgen Hentschel, Eberhard Kunst, Mag. pharm. Alfred Luft und Ernst Schörner danken wir für die Durchsicht des Manuskriptes, die Ergänzungen und die Fotos.

DEV-Ci 9

technische Daten und Lebenslauf

Erbauer	van der Zypen & Charlier, Köln-Deutz
Baujahr	1893
Fabriknummer	45763
Gattung	Ci
LüP	8,0 m
Achsstand	3,1 m
Sitzplätze	28
Stehplätze	10
Gewicht	5,75 t
Bremsgewicht	3,7 t
Bremsen	Saugluftbremse und Handbremse

1893	geliefert an Nebenbahn Rhein-Ettenheimmünster
1927	an Staatliche Waldbahn Ruhpolding – Reit im Winkel, Nr. 9
10. 1940	an Stern & Haferl, Nr. P 3, Lokalbahn Vöcklamarkt – Attersee i. E.
1943	Nr. 20 201
1953	Nr. 20 203
31.12.1955	an Lokalbahn Vöcklamarkt – Attersee verkauft Nr. 26 203
1961	an Lokalbahn Gmunden – Vorchdorf umgesetzt
1968	an DEV als Geschenk
5.1972	HU, Wiederinbetriebnahme
1975	HU
11.4.1980	HU
20.7.1985	HU
seit 2.1987	äußerlich weitgehend im Ursprungszustand im Einsatz



Inneneinrichtung des DEV Nr. 9, 1. Oktober 1978

Foto: Eberhard Kunst