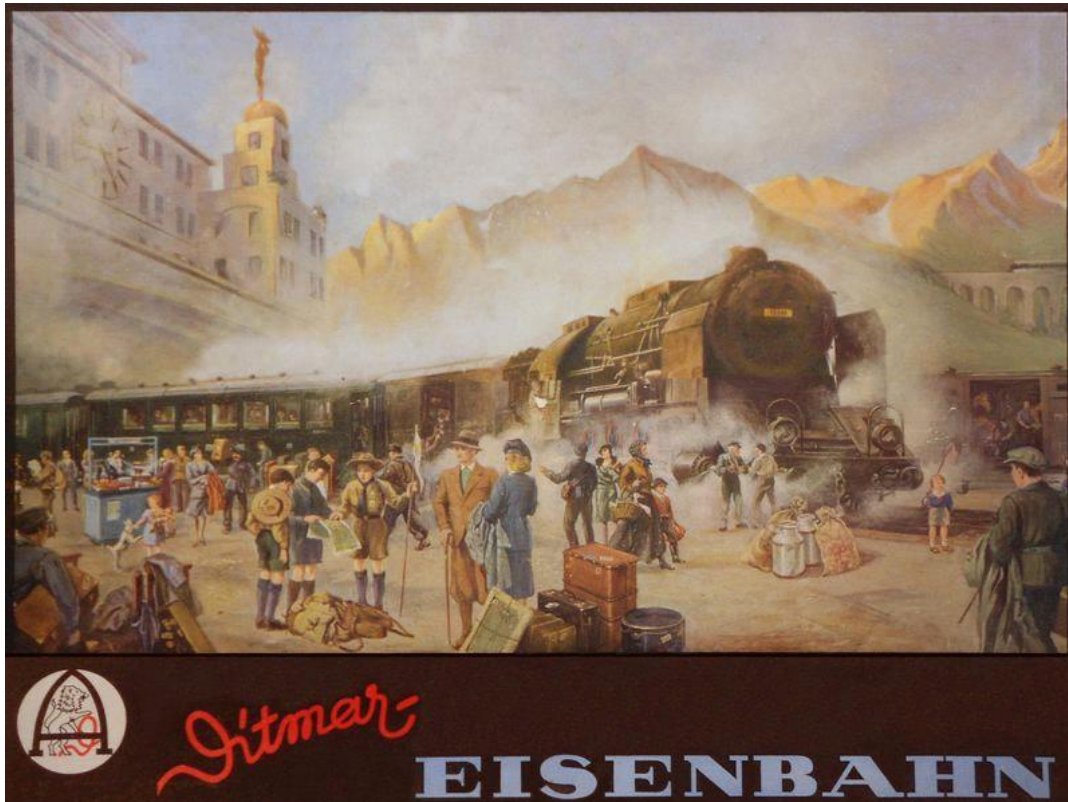


DITMAR WIEN

(AUSTRIA EMAIL)

1948-1954

BLECHEISENBAHN SPUR 0



von RICHARD MAUTERER

© 2021, Richard Mauterer

Autor: Richard Mauterer

Umschlaggestaltung: Buchschmiede von Dataform Media GmbH, Wien

Druck und Vertrieb im Auftrag der Autorin/des Autors:

Buchschmiede von Dataform Media GmbH, Wien

www.buchschmiede.at

Text, Bilder, Sammlung Richard Mauterer

4 Exponate von Dr. Rudolf Schweinhammer Dankenswerterweise zur Verfügung gestellt.

(Originalkatalog von 1949, Uhrwerkschienen 1. Generation, Betriebsanleitung

Uhrwerklokomotiven, elektr. Weiche 1. Generation)

Mit geduldiger Unterstützung meiner Frau Erika bearbeitet.

ISBN:

978-3-99129-224-1 (Hardcover)



Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages und des Autors unzulässig. Dies gilt insbesondere für die elektronische oder sonstige Vervielfältigung, Übersetzung, Verbreitung und öffentliche Zugänglichmachung.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort.....	4
ALLGEMEINE FRAGEN:.....	8
Das Sortiment.....	10
LOKOMOTIVEN.....	10
Dampflokomotiven Uhrwerk.....	12
Triebwagen elektrisch.....	14
Triebwagen Uhrwerk.....	15
Personenwagen 2 und 4-achsig.....	17
Güterwagen 2 und 4-achsig.....	22
GÜTERWAGEN 4-achsig.....	28
Güterwagen, die nie gebaut wurden.....	31
Zubehör für Uhrwerk und elektrischen Betrieb.....	32
Gleisanlagen Uhrwerk und Elektrisch.....	42
Ditmar Garnituren für Uhrwerk und elektrischen Betrieb.....	48
Packungen Uhrwerk.....	49
Packungen Elektrisch.....	53
Detailbilder von Lokomotiven, Wagen, Kupplungen usw.....	58

DITMAR WIEN
(AUSTRIA EMAIL)
1948-1954
SPUR 0

1. Vorwort

Im vorliegenden Buch möchte ich Sammlern und Liebhabern von Blecheisenbahnen die Österreichische Firma "Austria Vereinigte Emaillierwerke, Lampen- und Metallwarenfabriken AG" kurz (Austria Email), gegründet 1940, vorstellen. Die vereinigten Emaillierwerke waren ein Firmenkonglomerat aus Steg (Staatseisenbahngesellschaft), DitmarBrünnerAG und Warchalowski Emaillegeschirrfabrik, Firmensitz in Wien. Interessant ist, daß die Eisenbahn unter dem Namen DITMAR (Fa.Ditmar war Hersteller von Petroleum, Gas- und elektrischen Lampen, später noch Filmprojektoren u.a. bevor die Firma in der NS Zeit im oben angeführten Firmenverband aufging) verkauft wurde, obwohl sich das eigentliche Firmenlogo von Austria Email auf allen Schachteln, mit Ausnahme von den Zubehörschachteln findet (es ist das schöne große A im weißen Kreis als Spitzbogen ausgeführt, mittig mit einem stehenden Löwen, der wiederum das stilisierte D vom Ditmar Schriftzug hält) siehe Bilder unten.



Leider gibt es über die Spielzeugeisenbahnproduktion kaum Informationen. Diese stehen hier aber auch nicht im Vordergrund. Es soll um Lokomotiven, Wagen usw gehen - kurz um die Produktpalette. Grundlage für den nachfolgenden Bildband sind Originalkataloge, Fragmente davon, und Preislisten.

Zur Markteinführung 1948 wurden die beiden Grundtypen der Dampflok vorgestellt.

In Uhrwerk und Elektrischer Ausführung der Triebwagen - in blau/creme allerdings nur als Uhrwerksausführung.

Weiters die 2achsigen Personenwagen in rot, grün und blau, diese werden im Wagenteil beschrieben.

Die 2achsigen Güterwagen als Niederbord-, Hochbord- und Rungenwagen und der gedeckte Güterwagen. Diese werden im Wagenteil ebenfalls genauer vorgestellt.

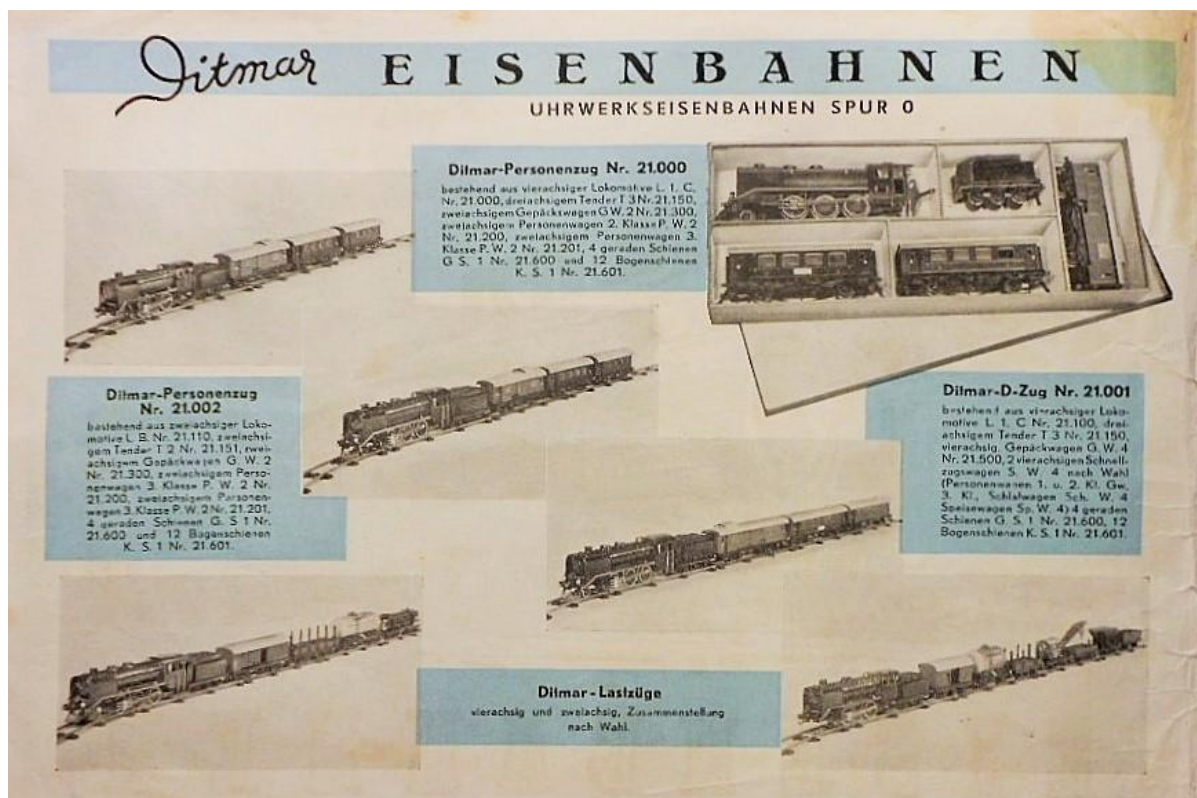
Bei den 4achsigen Güterwagen ebenfalls der Niederbord-, Hochbord- und Rungenwagen, gedeckter Güterwagen und der 2teilige Stammholzwagen diese vorher genannten 5 4achsigen Güterwagen bleiben bis zum Auslauf der Produktion im Programm und selbstverständlich die Garniturpackungen.

Einige interessante Detail's bieten die Kataloge von 1948 und 1949.

Im Wagenteil sieht man ein paar Güterwagen -Talbot-/Schotterwagen 2- und 4achsige, Kranwagen 2achsige und ein Kesselwagen 4achsige, diese Wagen sind nie in Serie gegangen auch nicht als Handmuster bekannt aber sie sind in den Katalogen von 1948/49 -1951 immer abgebildet

Eine weitere Besonderheit bietet dann der Katalog von 1949 neben den oben angeführten Güterwagen, hier findet man als tolle Abbildungen einen 2teiligen und sogar einen 3teiligen Triebwagen(in Uhrwerkausführung) aber leider wurden auch diese Stücke nie produziert, Handmuster sind auch keine bekannt. Einzig der 4achsige einteilige Triebwagen auf dieser Seite wird tatsächlich produziert und bleibt auch bis zum Produktionsende im Programm.

Ein wenn auch unscheinbares Detail, auf Seite 2 aller Kataloge findet man die oben angeführten Güterwagen in den Garniturzusammenstellungen. Und eine weitere" Besonderheit: die Garnitur Nr 22 001 mit den 4 achsigen Personenwagen, war so auch nie erhältlich. Bei dieser Garnitur darf man mit ruhigem Gewissen spekulieren! Die Packung wäre ganz einfach zu groß geworden.



Katalogseite 2 mit den oben angesprochenen Details. Katalog aus dem Jahr 1949.



Katalog von 1949 mit dem 2 und 3 teiligen Uhrwerktriebwagen die nie in Serie gegangen sind

Wenn man jetzt die ganze Sache im Umkehrschluß betrachtet, kann man folgendes feststellen:

Kataloge haben damals schon Dinge angekündigt, die nicht unbedingt der Realität entsprachen (speziell die oben beschriebenen Güterwagen und die Triebwagen).

Um noch einmal auf die Kataloge von 1948 und 1949 zurück zukommen - im Güterwagenteil bei den 2achsigen finden sich noch kein Klappdeckel-, Milch-, Kipp-, Planen-, Holzwagen usw. aber der 2 achsige Kesselwagen ist abgebildet der schließlich erst im Lauf des Jahres 1951/ 52 produziert wird.

Bei den 4achsigen Güterwagen sind die Bekannten abgebildet, und im Personenwagenteil sind die 4achsigen Personenwagen abgebildet - ABER? Ob sie zum damaligen Zeitpunkt schon lieferbar waren kann man nicht mit Sicherheit sagen, die 4achsigen Personenwagen werden wohl im Lauf des Jahres 1949 lieferbar gewesen sein und die 2achsigen Güterwagen wie Plane, Kipper, Kessel, Milchwg und so weiter kommen erst im Lauf des Jahres 1951? auf den Markt die Preisliste von 1950/51 führt diese Güterwagen noch nicht. Im nachfolgenden Bilderteil sind alle Beschreibungen angelehnt an diese relativen Zeitangaben .

(Im Kapitel Güterwagen sind die "nie gebauten Güterwagen" abgebildet.)

Ein weiterer interessanter Aspekt sind die technischen Veränderungen. Alles passierte sehr schnell und fließend.

Bei der Vorstellung am Markt 1948 war noch "Mangelzeit".

1949/50 macht sich der beginnende Wirtschaftsaufschwung richtig bemerkbar und das schlägt sich unmittelbar auf die Produktion nieder. Es wird wieder gekauft in diesem Fall technisches Spielzeug.

Ein sehr gutes Beispiel zur technischen Veränderung ist der Schleifer bei den elektrischen Dampflokomotiven.

Anfangs nur ein gebogener schmaler Blechstreifen, der bei jeder Gelegenheit "eingefädelt" hat, und wo die Firma gezwungenermaßen sehr schnell handeln mußte (Reklamationen ließen nicht lange auf sich warten).

Der bestehende Schleifer wurde werksseitig mit einer aufgelöteten Verbreiterung behelfsmäßig fahrtauglich gemacht. Aber Druck von außen ist manchmal gar nicht so verkehrt, und es wurde rasch eine "moderne gefederte und verbreiterte Lösung" gefunden. Diese Anfangsschwierigkeit hat dem Unternehmen nicht geschadet, die Nachfrage wurde größer, man wollte das Sortiment ausbauen(siehe Ankündigungen im Katalog)aber warum die "speziellen" Güterwagen und in weiterer Folge die Triebwagen(2 und 3 teilig) nicht produziert wurden wird wohl ein Mysterium bleiben. Ein weiterer wichtiger Punkt der hier erwähnt werden sollte , das fast schon perfekte "Baukastensystem". Wenn man etwas genauer hinsieht fällt einiges sofort auf; z.B die Fahrgestelle von den 2achsigen Güterwagen, sie haben eine Form auch der 3achsige Tender kommt aus derselben Form: die Lokomotivkessel haben einen Einheitsdurchmesser, der passende Deckel, bis auf die große Uhrwerkklok, ist bei allen anderen verwendbar. Die 4achsigen Personenwagen haben dieselben Bodenplatten wie die Triebwagen, die Türen sind eine Normgröße usw.

Technische Innovationen waren die Automatikkupplung und das passende Entkupplungsgleis. Wobei gesagt werden muß, die erste Generation Automatikkupplung (mit Spiralfeder) war noch nicht ausgereift, aber auch hier ging es rasant voran. Nach nur kurzer Zeit war die Spiralfeder durch eine Blattfeder ersetzt und ab diesem Zeitpunkt ließen sich die Züge schieben ohne, durch die Instabilität der Spiralfeder, vom Gleis zu springen.

Eine weitere Innovation des Jahres 1950/51 war dann die "Fernsteuerung mit Feinjustierung". Bei den Lokomotiven konnte jetzt mittels dieser Feineinstellung das ungewollte Umschalten während der Fahrt bzw. bei kleinen Kurzschlüssen unterbunden werden. In weiterer Folge(1951)kam dann auch der elektrische 4achsige Triebwagen auf den Markt anfangs nur vorwärts fahrend,möglicherweise schon im Lauf des Jahres 1951 aufgerüstet mit der Fernsteuerung mit dieser konnte er dann vorwärts und rückwärts fahren. Mit dem 4 achsigen Triebwagen der Feineinstellung und den 2 achsigen Güterwagen wie : Plane, Kessel, Kipper usw.war das vorletzte Kapitel und zugleich das reguläre Programm abgeschlossen Es bleibt unverändert bis zum Produktionsende 1954. Erst, und hier muß ich spekulieren - auch im Lauf des Jahres 1951 wurde das Krokodil (letztes Kapitel von Ditmar) entwickelt. 2 Stück dieser Maschinen (Handmuster) wurden sogar gebaut und öffentlich vorgestellt (auf einer Messe in Wien 1952). 2008 wurde im Wiener Dorotheum eine dieser Maschinen versteigert. Aber die Zeit der großen Spuren war endgültig vorbei und das eigentliche Kerngeschäft von Aurtia Email trat wieder in den Vordergrund. Allerdings blieb das bestehende Eisenbahn Sortiment von 1951/52, mit all den uns bekannten Stücken, bis zum Produktionsende 1954, unverändert (keine Neuheiten mehr).

Ein weiteres, wenn auch ungeliebtes Thema: Der Zinkdruckguß!

Aufgekommen in den 1930er Jahren, ein Material, das ungeahnte Möglichkeiten zuließ.

Bei Ditmar, wie bei allen Herstellern von Eisenbahnen dieser Zeit, in den großen Spuren.

Wie z.B. LÖMA, E.F. Polzer (Herkules). In Deutschland Märklin und anderen ist festzustellen, daß der damals allgemein verwendete Zinkdruckguß, insbesondere bei Treibrädern, aus heutiger Sicht ein richtiges Problem bei den Ditmar Lokomotiven darstellt. Alle Teile die aus diesem Material hergestellt wurden "zerbröseln" regelrecht, sehr zum Leidwesen der Sammlergemeinde.

Die Zerstörung hängt mit dem Grad der Verunreinigung beim Legieren zusammen - d.h. je nach Charge kann ein Gußteil bis zum heutigen Tag in Ordnung sein, oder der Zerfallsprozeß hat schon in den 50er Jahren klein begonnen bis zur vollständigen Zerstörung heute.

Abschließend das typische Markenzeichen von Ditmar bei der großen Dampflok (Uhrwerk und Elektrisch) - der Kuhfänger. Hier darf man mit Bestimmtheit annehmen, daß die Firma (Austria Email) ganz gezielt auf einen Absatz in die USA bzw bei den stationierten Besatzern gehofft hat. In wie weit das funktionierte? Diese Frage ist sicherlich interessant soll aber hier nicht erörtert werden.

Fakt ist, die Ditmar Lok ist die einzige in Österreich hergestellte Nachkriegs-Lokomotive in Spur 0 mit Kuhfänger!

2. ALLGEMEINE FRAGEN:

1. Was ist Original?
2. Wann wurde das vorliegende Stück produziert?
3. Kann man reparieren und/oder ergänzen? Ersatzteilbeschaffung
4. Die auftretende Zinkpest bei Rädern, Zylindern, Treppen, Lampenfassungen, Blindlaternen, gelegentlich bei den Domen
5. Zahlen und Buchstabenkombinationen auf den Kartonagen

Fragen 1 und 2 lassen sich relativ einfach beantworten:

Im nachfolgenden Bildband sind alle notwendigen Informationen immer unterhalb vom jeweiligen Bild angeführt, z.B. wenn bei Lokomotiven die Räder ersetzt wurden oder ein Schachteldeckel reproduziert wurde usw.

Zur Frage 3:

Technisches Verständnis und/oder Leidenschaft vorausgesetzt.

Ditmar ist extrem robust gebaut und auch relativ einfach. Nahezu jedes Teil (bei den Lokomotiven) ist verschraubt. Die Wagons sind meist gelascht. Also, wenn ein kleiner oder gar größerer Fundus an Ersatzteilen vorhanden ist, läßt sich eine Reparatur ganz allgemein problemlos bewerkstelligen.

Schwierig wird es bei Frage 4:

Die Zinkpest läßt sich nicht rückgängig machen. Die betroffenen Teile sind je nach Grad der Zerstörung unrettbar verloren! Bei den Rädern stellt sich Das als richtiges Problem dar, denn der Ersatzteilmarkt - soweit vorhanden - gibt einfach nicht die benötigten Mengen her. Kleinteile wie Zylinder, Treppen, Kamine und Blindlaternen werden gelegentlich angeboten (auf Märkten und im Internet).

Bei den Rädern muß man auf professionelle Hilfe zurückgreifen (wenn man fahren will). Es gibt die Möglichkeit mit Repro-Rädern, die eigentlich für Märklin Spur 0 produziert werden.

In diesem Fall werden die Räder umgearbeitet und neue Achsen angefertigt. Ein nicht ganz billiger Umbau, aber das Endergebnis lohnt wirklich! Fahrspaß pur - ein Großteil meiner elektr. Lokomotiven ist so wieder einsatzfähig geworden.

Frage 5:

Es gibt 2 verschiedene Zahlensysteme, immer 5stellig aber ausschlaggebend sind die ersten beiden Zahlen 21 und 22.

21 steht in erster Linie für Uhrwerkbetrieb und Personen, Güterwagen und Beiwagen (vom Triebwagen) mit Normalkupplung.

22 steht für elektrischen Betrieb, die nachfolgenden Zahlen stehen für den Artikel.

Die Bustabekombinationen folgen einem logischen Kürzelsystem.

Z.B.: PW2 Nr. 21 200 steht für Personenwagen 2achsrig mit Normalkupplung (die 200 ist die interne Nummer, in diesem Fall ist das der weinrote 2achsige Personenwagen mit NK).

Beispiel Güterwagen GWb4 Nr 21 504: das GW steht für Güterwagen, das "b" für gedeckter Güterwagen, 4 steht für 4achsrig, 21 für Uhrwerkbetrieb bzw. mit Normalkupplung und 504 ist die interne Nummer.



Jetzt wird es für einen Moment kompliziert.

Es kommt diese Kombination etwas verändert auch vor (die veränderten Kombinationen gelten nur für die 2- und 4achsigen Personenwagen bzw. auch für die Beiwagen vom Triebwagen) -

z.B. EPW2 Nr. 21 200 AK: hier steht das "E" am Anfang für elektrisch und am Ende das Kürzel "AK" für Automatikkupplung.

Folglich haben wir hier den weinroten 2achsigen Personenwagen mit Automatikkupplung.

Und, um das Ganze noch ein wenig komplizierter zu machen: es gibt Kartonagen mit der regulären Nummer PW2 Nr. 21 200, jedoch unterhalb gestempelt mit "autom.Kplg", diese Schachteln sind eher seltener zu finden, sie stammen noch aus der Anfangszeit.

Bei den Güterwagen gibt es kein "E", wenn eine Automatikkupplung verbaut wurde, sondern nur das Kürzel "AK" am Ende der Buchstaben Zahlenkombination oder eine Zusatzstempel mit "automat.Kplg". Um bei dem Beispiel vom 4achsigen gedeckten Güterwagen zu bleiben - hier ergibt sich dann folgende Kombination: GWb4 Nr. 21 405 AK oder eben unterhalb ein Zusatzstempel mit "automat.Kplg."

Beispiele zu den Kartonagen findet man im Güterwagenteil.

3. Das Sortiment

- Elektrolokomotiven nur als Handmuster " Schweizer Krokodil" 2 Stück
- Dampflokomotiven 2 und 4 achsig (2 Grundtypen) Uhrwerk und elektrische Ausführung
- Triebwagen und Beiwagen in 2 Farben Uhrwerk und elektrische Ausführung
- Personenwagen 2 und 4 achsig
- Güterwagen 2 und 4 achsig
- Zubehörteile für Uhrwerk und elektrischen Betrieb
- Schienen für Uhrwerk und elektrischen Betrieb
- Garnituren/ Zugpackungen

4. LOKOMOTIVEN

Serienmäßig produziert wurden 2 Dampflokomotiven (Grundtypen), in Uhrwerk und elektrischer Ausführung, 2- und 4achsig.

Ein Triebwagen mit Beiwagen ebenfalls in Uhrwerk und elektrischer Ausführung.

Bekannt ist auch die Elektro-Lokomotive "Schweizer Krokodil" - allerdings wurde diese Lok nie in Serie gebaut, sondern nur 2 Stück als Handmuster produziert. Mir persönlich ist ein Messefoto aus den 50er Jahren bekannt (in schwarz/weiß), auf dem man diese beiden Lokomotiven sehen konnte. Im Jahr 2008 wurde im Wiener Dorotheum eines dieser Stücke versteigert.

Zur Farbe bei ALLEN Dampflokomotiven, Uhrwerk und Elektrisch: Die Tender sind immer schwarz, und bei den Lokomotiven wurde der "BLANKE " Kessel nur seitlich und im oberen Bereich schwarz anschattiert, anschließend mit vermutlich Kopal- oder Zappon-Lack versiegelt!

Der Heutige Goldschimmer oder Bernstein- bis fast Schwarz-Effekt kommt ausschließlich vom natürlichen Lackalterungsprozeß und hängt in weiterer Folge auch vom Grad der Unterrostung ab! Aber es gibt definitiv KEINE Originale die komplett schwarz lackiert wurden!

Bei den 1C Maschinen sind folgende Varianten bekannt :

Variante 1 ab 1948: Bürstenbrücke steht senkrecht. Hier ist bei der ersten Ausführung (Variante 1.1) noch der Tender von der Uhrwerklok, mit Handhebel an der Rückseite, und der Beleuchtungsanschluß oben. (Von dieser Tendervariante sind nur wenige Stücke in Umlauf) Schleifer besteht aus einfachen Blechstreifen (Bronzeblech), Kupplung Lok/Tender stromführend.

ELEKTRISCHE DAMPFLOKOMOTIVEN

Variante 1.2 wie oben, aber der Tender hat keinen Handschalthebel mehr und die Anschlußbuchse sitzt dort wo ursprünglich der Handschalter war. Das Unterteil vom Tender ist noch die Uhrwerkversion, stromführende Lok/Tender Kupplung und die Schleifer haben jetzt werksseitig die Behelfsverbreiterung bzw es kommen schon die neuen gefederten Schleifer zum Einsatz.

Variante 1.3: Das Tenderfahrgestell und die Lok haben keine stromführende Kupplung mehr. Jetzt sitzt eine Anschlußbuchse für den Tender, separat isoliert, im Führerhaus und das Kabel führt von der hinteren Tenderbuchse direkt durch den Tender zu dieser Buchse. Schleifer moderner Bauart, gefedert. Bei diesen 3 Varianten sind die Waschlukn geschlossen.

Variante 2 ab 1950: Bürstenbrücke waagrecht, Schlitz im Kessel für die Feineinstellung zwischen den beiden Domen, Hilfsumschalter im vorderen Dom, Waschlukn ausgestanzt.