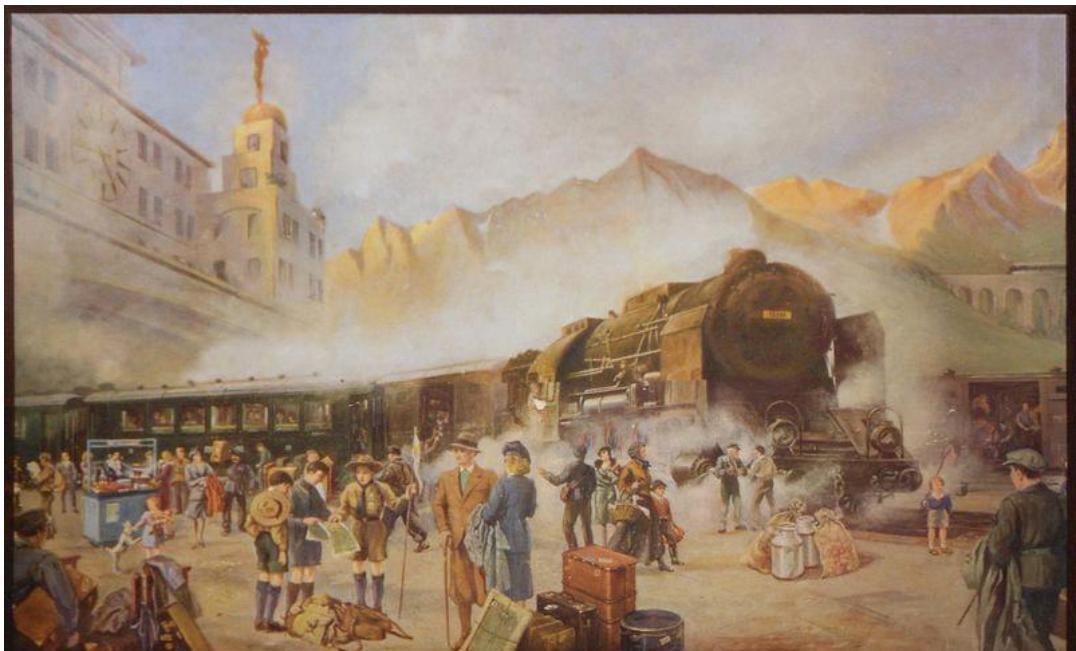


DITMAR WIEN

(AUSTRIA EMAIL)

1948-1954

BLECHEISENBAHN SPUR 0



Ditmar

EISENBAHN

von RICHARD MAUTERER

© 2021, Richard Mauterer

Autor: Richard Mauterer

Umschlaggestaltung: myMorawa von Dataform Media GmbH

Verlag: myMorawa von Dataform Media GmbH, Wien

www.mymorawa.com

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.

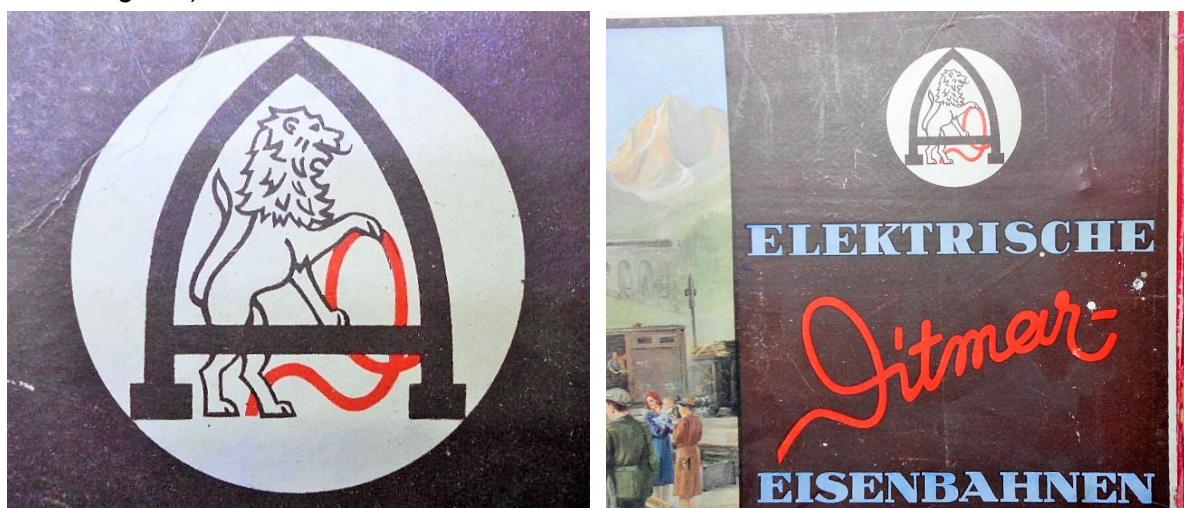
Inhaltsverzeichnis

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 Emaillegeschriffabrik, 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 Dampfloks 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.

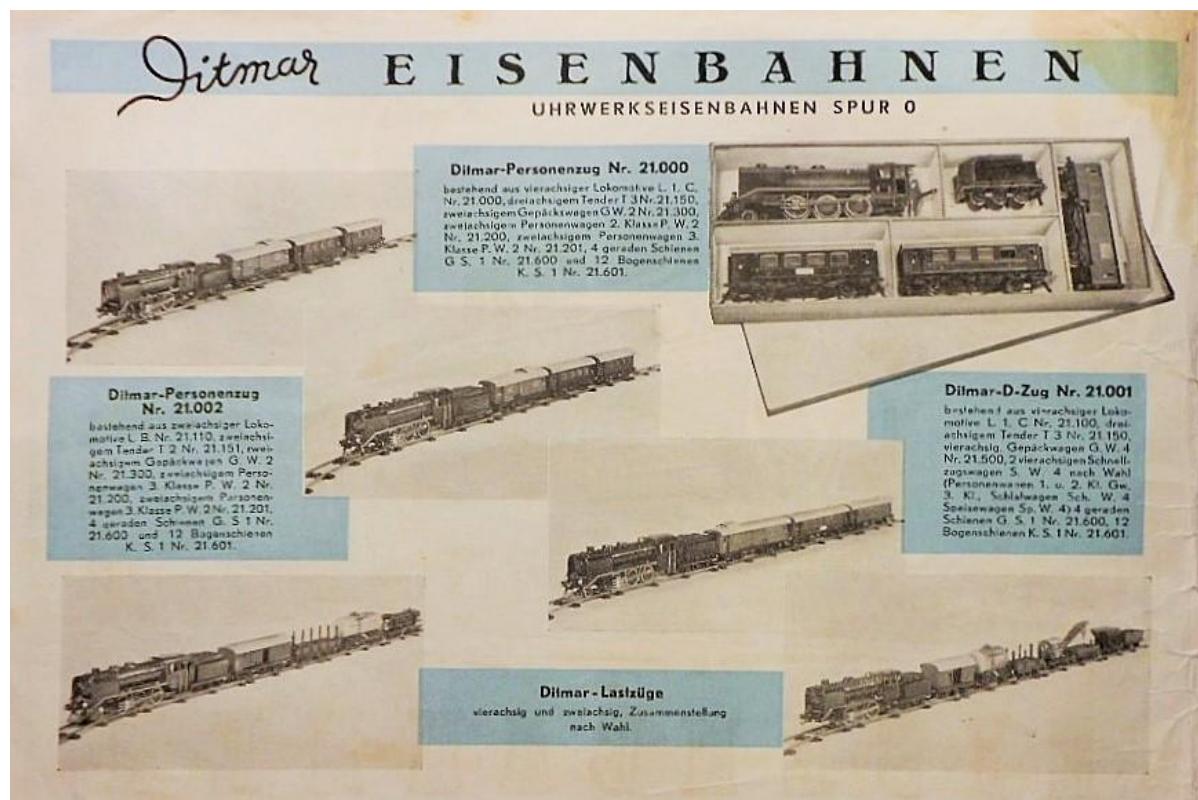
Bei den 4achsigen Güterwagen ebenfalls der Niederbord-, Hochbord- und Rungenwagen, gedeckter Güterwagen und der 2teilige Stammholzwagen diese vorher genannten 5 4achsigen Güterwagen bleiben bis zum Auslauf der Produktion im Programm und selbstverständlich die Garniturpackungen.

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

Im Wagenteil sieht man ein paar Güterwagen -Talbot-/Schotterwagen 2- und 4achsig, Kranwagen 2achsig und ein Kesselwagen 4achsig, 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 2achsern finden sich noch kein Klappdeckel-, Milch-, Kipp-, Planen-, Holzwagen usw. aber der 2 achsige Kesselwagen ist abgebildet der schlußendlich 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 aufgelötenen 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 Uhrwerklok, 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 weiter 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(!951) 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 1930iger 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, insbesonders 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 50iger 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 wieweit 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 Verständniß 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 Bustabenkombinationen folgen einem logischen Kürzelsystem.

Z.B.: PW2 Nr. 21 200 steht für Personenwagen 2achsig 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 4achsig, 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.

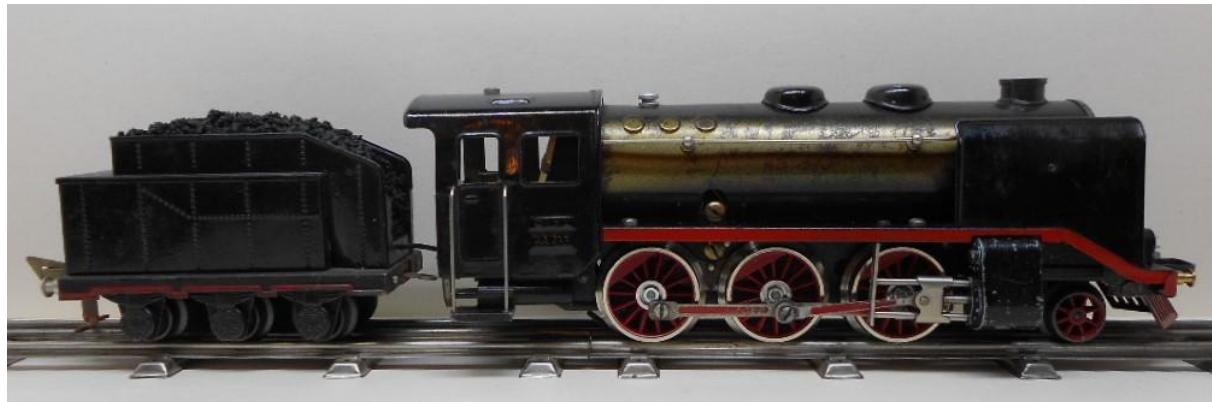
ELEKTRISCHE DAMPFLOKOMOTIVEN

Variante 1.2 wie oben, aber der Tender hat keinen Handschaltthebel 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 Waschluken geschlossen.

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

Umstellung der Technik (mit Feinjustierung) lässt sich auf das Jahr 1950 eingrenzen, es gibt Kartons mit der Stempelung Typ 1950.



Version 1.2. Bürstenbrücke senkrecht (Treibräder ersetzt)

Kat.nr.: LOK EL1C Nr.22 100 + 3A Tender Kat.nr.: ET3 Nr. 22 152

Elektrische Dampflok 4A (1C) große Ausführung 18Volt Allstrommotor Farbe schwarz/silber, mit Automatikkupplung dann steht noch das Kürzel "AK" auf der Tenderschachtel. Aufschrift Lok: "WIEN" und "22 100" hochgeprägt. Achsfolge 1C mit 3achsrigem Tender, Fernschaltung, vor und rückwärtsfahrend, Waschluknen verschlossen, einfacher Blechschleifer, 2 elektrische Frontlampen + Führerhausbeleuchtung. Kuppelblech ist mit den vernickelten Schraubpuffern an der Lok befestigt, Gesamtlänge ca 43 cm. Bj. ab 1948 Detailbilder im Sonderteil



Version 2 (Typ1950) Bürstenbrücke waagrecht (Treibräder ersetzt)

Elektrische Dampflok, 4achsrig (1C), große Ausführung 18Volt Allstrommotor Farbe schwarz/silber - Gesamtlänge 43cm. Bj. ab 1950

Kat.nr.: EL1C Nr.22 100 +3A, Tender Kat.nr.: ET3 Nr. 22 152;

wenn mit Automatikkupplung dann steht noch das Kürzel "AK" auf der Tenderschachtel.

Aufschrift Lok: "WIEN" und "22 100" hochgeprägt

Achsfolge 1C mit 3 achsigem Tender, Fernschaltung, vor- und rückwärtsfahrend. Handschalter und zusätzliche "Feineinstellung" sieht man am Kessel zwischen den beiden Domen als kleinen Blechbügel/Hebel. Im vorderen Dom ist auch noch ein Hilfshandumschalter untergebracht, 2 elektrische Frontlampen + Führerhausbeleuchtung. Kuppelblech ist mit vernickelten Schraubpuffern an der Lok befestigt.

Räder, Treppen, Zylinder, Rauchfang, Lampenfassungen und die Dampf/Sanddome sind aus Zinkdruckguß. (Treppen, Lampenfassungen und auch die Zylinder sind sehr oft zerstört.)



Variante 2 mit modernem Schleifer (Treibräder ersetzt)

Elektrische Dampflokomotive 2achsig (B), 18 Volt Allstrommotor, schwarz/silber (Lok ist komplett überarbeitet)

Kat. nr.: ELB Nr. 22 110 + 2A Tender Kat.nr.: ET 2 Nr. 22 150

Aufschrift Lok: "Wien" und "22 110"

Achsenfolge B mit 2achsigem Tender, vor- und rückwärtsfahrend über Handumschalter im Führerhaus, 2 elektrisch beleuchtete Frontlampen, elektrische Beleuchtung im Führerhaus, Kupplblech mit vernickelten Schraubpuffern vorne an der Lok befestigt. Auch hier gibt es 2 Varianten, aber diese beschränken sich nur auf den Schleifer, wie bei der großen Dampflokomotive.

Also einfacher Blechschleifer, für kurze Zeit die Behelfslösung mit der Verbreiterung und schlußendlich der "moderne" gefederte Schleifer, Länge ca 33 cm. Bj.ab 1948

Dampflokomotiven Uhrwerk



Große 4achsige Dampflokomotive mit 3achsigem Tender

Kat.nr.: L1C Nr. 21 100 + Tender Kat.nr.: T3 Nr 21 150

Aufschrift "Wien" und "21 100" hochgeprägt, starkes regulierbares Uhrwerk (schnell/langsamlaufend), vor- und rückwärtsfahrend, Start/Stophebel und die Regulierung schnell/langsam befinden sich im Führerhaus, 2 imitierte Frontlampen (Druckguß), vorne ein Lkhaken, abnemhbare Rauchkammertür (dahinter befindet sich eine Glühbirne), vernietete Alupuffer, Tender mit Batteriefach (Einspeisung Lokbeleuchtung), Lok/Tender-Kupplung stromführend, am Tender hinten angebracht ein Ein/Aus-Schalter für die Lokbeleuchtung, Länge ca 43 cm, Bj. ab 1948. Detailbilder zur Lok im Sonderteil



Kleine 2achsige Dampflok mit 2achsigem Tender

Kat.nr.: LB1 Nr 21 110 + Tender Kat.nr. 21 151

Aufschrift Lok "21 110" hochgeprägt, starkes einfaches Uhrwerk, vor- und rückwärtsfahrend, Start/Stophebel im Führerhaus, vorne an der Lok ein Zughaken, Alupuffer vernietet, Länge ca 33 cm, Bj. ab 1948

Generell besteht die Tenderbekohlung aus einem Sand-Sägespäne-Leimgemisch, anschließend schwarz lackiert. Und bei allen Tendern, für Uhrwerk und elektrischen Betrieb, ist immer hinten auf der Rückseite der Schriftzug DITMAR eingeprägt. (Detail's im Bereich Detailbilder)

Lokomotive und Tender hatten immer eine eigene Schachtel mit passender Katalognr.!



Lokomotive kompl. überarbeitet, Tender original

Triebwagen elektrisch

Bei den Triebwagenmodellen gibt es 2 Ausführungen.

Erste Version ab 1951 nur vorwärtsfahrend, mit beiden Kupplungsvarianten lieferbar.

Zweite Version mit Fernschaltung. Hier sieht man dann im rückwärtigen Cellon den Handhebel für die Feinjustierung Diese Version ist vor- und rückwärtsfahrend , mit beiden Kupplungsvarianten lieferbar. Passend zu den Triebwagen gibt es auch Beiwagen ebenfalls mit beiden Kupplungsvarianten.



Version 1 - nur vorwärtsfahrend

Triebwagen elektr., Farbe blau /creme, Länge ca 30cm, Bj. ab 1951

Kat.nr.: ETW4 Nr. 22 120

18 Volt Allstrommotor nur vorwärtsfahrend, Fahrgestell schwarz lackiert, verlaschter creme/blau-lackierter Aufbau, Klappdach mit 3 vernieteten Alu-Dachlüftern, 2 steckbare Zuglaufschilder, 4 bewegliche Angeltüren, vernietete Alupuffer, 2 elektrische Frontlampen. Alle Lampenöffnungen sind mit verlaschten Lampenringen versehen. Die rückwärtigen Lampenöffnungen sind mit roten Cellonscheiben hinterlegt, seitliche Fensterverglasung vernietet. Verglasung vorne und hinten gelascht, Antriebräder beim Motor aus Aluminium,



Version 1 nur vorwärtsfahrend - mit am Bild der passende Beiwagen, Triebwagen elektr., Farbe weinrot /creme, Kat.nr.: ETW4 Nr. 22 120 Baugleich wie blau/creme, Länge ca 30cm.

Variante 2: mit Fernsteuerung (kein Bild vorhanden), vor und rückwärtsfahrend ist, bis auf die zusätzlich verbaute Feineinstellung, baugleich mit der Ersten Version, in beiden Farbgebungen erhältlich mit Normal und Automatikkupplung, Bj. ab 1951

Triebwagen Uhrwerk



Triebwagen Uhrwerkbetrieb in rot/creme

Kat.nr.: TW4 Nr. 21 120

Einfaches Uhrwerk, nur vorwärtsfahrend, Antriebsräder aus Aluminium. Der Aufzug sitzt hinter einer Tür versteckt, Start/Stophebel auf der Unterseite, Fahrgestell schwarz lackiert, verlaschter creme/rot lackierter Aufbau, Klappdach mit 3 vernieteten Alu Dachlüftern, 2 steckbare Zuglaufschilder, 4 bewegliche Angeltüren, vernietete Alupuffer. Alle Lampenöffnungen sind mit verlaschten Lampenringen versehen und vorne mit durchsichtigen, hinten mit roten Cellonscheiben hinterlegt, seitliche Fensterverglasung gesteckt, Verglasung vorne und hinten gelascht, Länge ca 30 cm, Bj.ab 1949/50.

Die passenden Beiwagen werden erst in Preislisten von 1949/50 (blau/creme) geführt.
rot /creme erst ab 1951

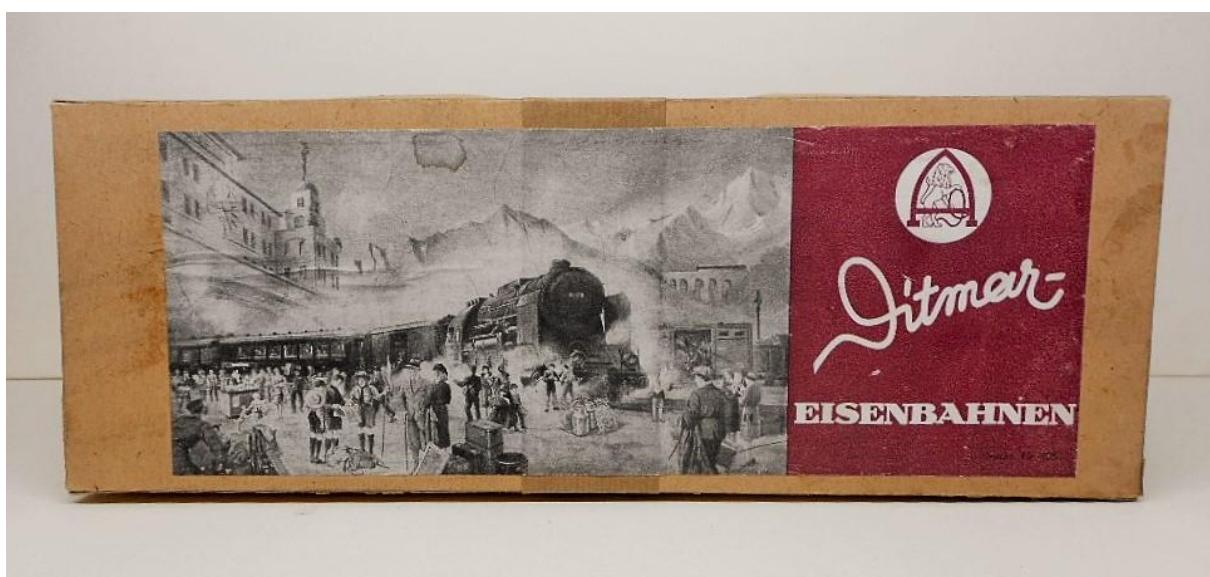


Triebwagen Uhrwerkbetrieb in blau/creme Kat.nr.: TW4 Nr. 21 120

Einfaches Uhrwerk, nur vorwärtsfahrend, Antriebsräder sind aus Aluminium, der Aufzug sitzt hinter einer Tür versteckt, Start/Stophebel auf der Unterseite, Fahrgestell schwarz lackiert, verlaschter creme/blau lackierter Aufbau, Klappdach mit 3 vernieteten Alu Dachlüftern, 2 Steckbare Zuglaufschilder, 4 bewegliche Angeltüren, vernietete Alupuffer. Alle Lampenöffnungen sind mit verlaschten Lampenringen versehen und vorne mit durchsichtigen, hinten mit roten Cellonscheiben hinterlegt, seitliche Fensterverglasung gesteckt, Verglasung vorne und hinten gelascht, Länge ca 30 cm, Bj.ab 1948.



Beiwagen in rot /creme und blau/creme Kat.nr.: TWA 4 Nr. 21 120/A
Fahrgestell schwarz lackiert, gelaschter creme/blau lackierter Aufbau, Klappdach mit 3 vernieteten Alu-Dachlüftern, 2 steckbare Zuglaufschilder, 4 bewegliche Angeltüren, vernietete Alupuffer. Alle Lampenöffnungen sind mit verlaschten Lampenringen versehen und vorne mit durchsichtigen, hinten mit roten Cellonscheiben hinterlegt, seitliche Fensterverglasung gesteckt, Verglasung vorne und hinten gelascht, Länge ca 30 cm.



Originalkarton zum Beiwagen

Personenwagen 2 und 4 achsig

Bei den Personenwagen und den beiden gedeckten Güterwagen gibt es eine Besonderheit, die sonst nirgendwo zu finden ist: Die Klappdächer sind mit einem speziellen Kräusellack (Effektlack) lackiert. Die Farben variieren von bräunlich, grünlich, bläulich bis grau. Grundsätzlich gibt es die Wagen mit beiden Kupplungsarten - Normalkupplung ab 1948, Automatikkupplung ab 1949/50.

Alle Wagen haben die angesprochenen Klappdächer mit angenieteten Dachlüftern (bei den Personenwagen 2 Stück, bei den Packwagen sind eine aufgesetzte Aussichtskanzel und 1 Dachlüfter verbaut). Bei den Personenwagen und Packwagen sind immer 4 bewegliche Angeltüren eingebaut. Vorne und hinten einfache gelaschte Faltenbalge. Bei allen Wagen, bis auf die Packwagen, sind 2 steckbare Zuglaufschilder links und rechts am Wagenkasten eingehängt, vernietete Alupuffer und Griffstangen aus einem Stück Draht. Weiters ist anzunehmen, daß 1948 erst einmal nur die 2achser ausgeliefert wurden und die 4achser noch nicht.



Personenwagen 2achsig grün Kat.nr. PW2 Nr.21 201
"3" Klasse am Wagenkasten hochgeprägt, Fensterverglasung gesteckt



Personenwagen 2achsig, weinrot Kat.nr. PW2 Nr.21 200
"2" Klasse am Wagenkasten hochgeprägt, Fensterverglasung aus Cellon gesteckt



Gepäckwagen 2achsig, blau Kat.nr. PW2 Nr.21 300
2 Schiebetüren mit Überwurfriegel, Packabteil mit messingfarbenem Riffelblech zum Stecken
versehen,
Fensteröffnung mit Klarsichtcellon hinterlegt



Personenwagen 2achsig, grün Kat.nr. PW2 Nr. 21201
Sonderausführung, eine Seite Normalkupplung andere Seite Automatikkupplung, sonst wie die
Normalausführung (Detailbild im Sonderteil)



Personenwagen 4achsig, grün Kat.nr. SW4 Nr 21 403
"3" Klasse am Wagenkasten hochgeprägt, steckbare Fensterverglasung aus Cellon



Personenwagen 4 achsig, weinrot Kat.nr. SW4 Nr. 21 400
"1" und "2" Klasse am Wagenkasten hochgeprägt, steckbare Fensterverglasung aus Cellon



Packwagen 4achsig, blau Kat. nr. PW4 Nr. 21 500
2 Schiebetüren mit Überwurfriegel, Packabteil mit messingfarbenen Riffelblechen abgedeckt,
steckbare Fensterverglasung