

# D&U Wagen

Automobile Zusammenhänge einer  
Region anhand des D&U Wagens



Mit Unterstützung von Bund, Land und Europäischer Union

 Bundesministerium  
Nachhaltigkeit und  
Tourismus

  
**LE 14-20**  
Entwicklung für den Ländlichen Raum

 Das Land  
Steiermark  
→ Kultur, Europa,  
Außenbeziehungen



Europäischer  
Landwirtschaftsfonds für  
die Entwicklung des  
ländlichen Raums:  
Hier investiert Europa in  
die ländlichen Gebiete.



# D&U Wagen



## Automobile Zusammenhänge einer Region anhand des D&U Wagens



### ENERGIEREGION

Es ist sicher kein Zufall, dass die Region rund um Gleisdorf mit seinen 11 Umlandgemeinden zur „Energieregion“ zählt. Auch viele Autobestandteile-Zulieferfirmen haben sich rund um Gleisdorf angesiedelt. Sie tragen einen großen Teil des enormen wirtschaftlichen Aufschwungs und Wohlstands der in der Region lebenden Menschen bei. All das gäbe es nicht, wenn sich nicht Menschen aus der Steiermark vor mehr als 100 Jahren mit Erfindergeist, Ausdauer und Mut an Dinge, wie die Fahrzeugmobilität herangemacht hätten.

Auch wenn es die Bezeichnung Energieregion vor 100 Jahren noch nicht gab, kann man eine Verbindung zur Steirischen Landeshauptstadt Graz in puncto Mobilität herstellen.

### JOHANN PUCH

Der Name „Johann Puch“, dem Gründer des Puchwerks in Graz, ist sicher jedem Steirer und jeder Steirerin ein Begriff. Außer Johann Puch gab es auch noch einige andere in der Steiermark, die sich am Bau von Fahr-, Motorrädern und Automobilen versuchten. Denjenigen, die sich mit diesem Thema befassen, ist der Name Benedikt Albl sicherlich ein Begriff. Albl (Graziosa Fahrradwerke Benedict Albl & Comp) stellte von 1895 bis 1906 Fahrräder und Motordreiräder her. Nebenbei sei erwähnt, Johann Puch war kurze Zeit bei Albl beschäftigt und wurde später einer seiner stärksten Konkurrenten.



Der Sohn Josef Albl stellte 1902 den Phönix Motorwagen mit 4,5 und 5 PS her. Von diesem Fahrzeug wurden nur einige Stück gebaut. Auch von diesem Fahrzeug existiert nur mehr ein Stück und steht in einer der Umlandgemeinden von Gleisdorf. Das Aus für die Graziosa Fahrradwerke kam 1906.

### MOBILITÄT AUF DU UND DU

Der D&U Wagen!

Eine Mobilitätsgeschichte deren Geheimnis erst vor ein paar Jahren gelüftet werden konnte.

Dem Verein zur Förderung der historischen Fahrzeuge der österreichischen Automobilfabriken wurde 2004 von Herrn Ing. Gottfried Arzt unter anderem ein Fahrzeug mit an der Kühlermaske eingravierten Buchstaben, DU, überlassen.

In einschlägiger Literatur war zu lesen, dass der Wagen angeblich in einer Grazer Werkstatt gebaut und als Ditmar & Urban bezeichnet wurde. Genau genommen wusste man nichts über dieses Fabrikat, weder die Herkunft noch Erbauer waren bis dato bekannt. Der „Verein zur Förderung der historischen Fahrzeuge der österreichischen Automobilfabriken“ und „Die Gesellschaft für historisches Kraftfahrzeugwesen“ (ÖGHK) als Hüter und Bewahrer historischer Kraftfahrzeuge haben im Jahr 2013 begonnen den D&U Wagen sanft zu restaurieren. Zeitgleich begann man das „Geheimnis“ um das Automobil zu lüften.

Den technischen Aufgaben und Fragen haben sich der Verein, mit Obmann Stefan Reitgruber und der ÖGHK, vertreten durch Heinz Mesicek, beide aus Wien, gewidmet. Die Familiengeschichte sowie die Hintergründe der Firma wurden von Herrn Franz Legenstein in Graz recherchiert. Auch der Gleisdorfer Martin Krusche konnte bei



den Recherchen einiges zur Aufklärung dieses Geheimnisses beitragen.

### DIE RESTAURIERUNG

Die Restaurierung war eine Herausforderung für sich, wollte man ja die bestehende Substanz so gut als möglich erhalten. Nicht geringer war der Aufwand, um das Geheimnis von den Vätern des D&U Wagens zu lüften. Nur langsam und mühselig stellten sich erste Erfolge um Herkunft und Wirken der beiden Fabrikanten ein. Unterlagen, Aufzeichnungen, Meldezettel usw. waren oftmals nicht auffindbar, schlecht oder nur teilweise erhalten geblieben. Martin Krusche schreibt:

„Rudolf Ditmar, Jahrgang 1880, stammte von Wiener Großindustriellen. Otto von Urban wurde 1888 in eine Offiziersfamilie geboren. Urban lebte nach dem Großen Krieg erst einmal als Gutsbesitzer in Flöcking, nahe dem oststeirischen Gleisdorf. Er übersiedelte 1926 nach Graz, später nach Klagenfurt. Ditmar beschloss sein Leben im oststeirischen Albersdorf. Das meint allerdings nicht Albersdorf-Prebuch bei Gleisdorf, sondern jenes an der B72, einen Ort zwischen Graz und Weiz.“

Ditmar&Urban ist Synonym für eine schreckliche Zeit nach dem 1. Weltkrieg. Die Herren Rudolf Ditmar und Otto von Urban, beide hohe Militärs in der K. u. K.-Monarchie, kehrten aus dem Krieg zurück und standen vor dem Nichts. Die beiden Herren waren, wie für Offiziere damals üblich, aus wohlhabenden Familien, hatten aber keine



Berufsausbildung. Bevor die beiden Unternehmer 1924 ihre Firma für Automobilkonstruktionen gründeten und sich in das Handels- und Genossenschaftsregister eintrugen, versuchten sie sich als Autohändler ihren Lebensunterhalt zu verdienen. Der Firmenstandort war in der Schönaugasse 102 in Graz, in einer ehemaligen Schlosserei als Mieter eines zweistöckigen Hofgebäudes. Ein Baubewilligungsantrag wurde schon am 26.01.1924 für einen provisorischen Zubau eingereicht. Verhandlungsschriften und Baubewilligungen sind verloren gegangen.

### DER AUTOBAU

Ditmar und Urban hatten, wie sich später herausstellte, einen denkbar schwierigen Zeitpunkt für den Einstieg in die Branche der Produktion des Autobaus ausgesucht. Konnte man am Beginn der motorisierten Mobilitätsgeschichte, also vor 1900, mit Unikaten punkten, kam auch schon der nächste Umbruch und es wurden Kleinstserien mit gleichbleibender Qualität und größeren Stückzahlen gebaut. Neue Fertigungsmaschinen und Methoden machten dies möglich. Ditmar und Urban hatten diese Voraussetzungen noch nicht. Um größere Stückzahlen an Fahrzeugen in dieser kurzen Zeit zu bauen, fehlten neben Erfahrung und Rohmaterial vor allem die finanziellen Mittel. Am 14.11.1925 wurde das Gewerbe von der Firma Ditmar und Urban zurückgelegt. Erste geschätzte Stückzahlen von über 100 gebauten D&U



Wägen sind aus dieser Sicht schon nicht möglich gewesen. Von zwei gebauten Fahrzeugen darf man ausgehen, die gefertigt wurden, jenes, dem Verein gehörende und das zweite Fahrzeug, das laut Berichten von der 1938 hochwasserführenden Mur mitgerissen wurde. Da es sich bei diesem Automobil nicht nur um ein historisch bemerkenswertes Fahrzeug handelt, ist auch die damals angewandte Technik höchst interessant, spiegelt es doch die in den 20er Jahren wirtschaftlich angespannte Zeit wider, den Rohstoffmangel und die Kunst des Improvisierens.

### DIE GESCHICHTE

Die Geschichte des D&U Wagens ruft uns in eine Zeit des Umbruchs zurück, beginnend mit der Veränderung des Fahrzeugbaus. Kutschen und Fuhrwerke, die von Ochsen und Pferden gezogen wurden, wurden plötzlich zu Automobilen umfunktioniert. Machen wir uns bewusst, dass wir ohne diese kühnen Männer und Frauen, deren Erfindergeist es mit zu verdanken ist, nicht zum heutigen Wohlstand gekommen wären, den wir heute genießen.

### DAS E-AUTO

Wussten Sie, dass das E-Auto nicht eine Erfindung der Neuzeit ist? Das erste elektrotriebene Auto wurde vor mehr als 120 Jahren von der K. u. K. Hof-Wagenfabrik Jacob Lohner & Comp., die ihren Firmensitz in der Porzellangasse 2 in Wien hatte, gebaut. Alle diese mobilen Zeitzeugen haben

es verdient, erhalten, restauriert, deren Geschichte, wenn nicht bekannt, erforscht, und bewegt zu werden. Die Öffentlichkeit hat ein Recht diese mobilen Zeitzeugen ohne Einschränkungen in ihrer Geschichte und Funktionalität vorgeführt zu bekommen. Diese Aufgabe haben sich der Verein zur Förderung der historischen Fahrzeuge der österreichischen Automobilfabriken und die ÖGHK mit ihrer Sektion Steiermark Ost, Oldtimer Stammtisch Figaro gemacht.

### NACHWORT

Nora Urban notierte in ihren Lebenserinnerungen „Wir alten Österreicher“ (Wieser Verlag) einige Momente, die das Bild jener Ära abrunden: „Nach dem Tod des kleinen Ernst verließen sie Flöcking und mieteten in Stifting bei Graz das wundersame Haus des Kammersängers Manowarda. Otto versuchte sich in Graz mit seinem Partner Rudolf Ditmar als Autokonstrukteur. Nach zwei erzeugten Exemplaren des D&U Wagens ward alles Geld dahin und der Gerichtsvollzieher häufiger, aber unwillkommener Gast. Die Familie übersiedelte nach der Geburt des Sohnes Karl nach Klagenfurt, wo Otto die Vertretung von Tatra übernahm und auch Fahrstunden gab. Einst hatte der kleine Otto, als man ihn fragte, was sein Vater sei, ‚Ein Held!‘ geantwortet, der kleine Karl gab auf dieselbe Frage ‚Ich glaube, Chauffeur‘ zur Antwort. So ändern sich die Zeiten!“





VEREIN z. FÖRDERUNG d.  
HISTORISCHEN FAHRZEUGE d.  
ÖSTERREICHISCHEN AUTOMOBILFABRIKEN