

Die Geschichte der ROKAL-TT Modelleisenbahn

von Manfred Albersmann

Vorwort

Einmal die Geschichte der ROKAL-TT Modelleisenbahn zu schreiben war mir als "Alt-Lobbericher" und immer noch ROKAL Fan ein echtes Bedürfnis. So habe ich mich aufgemacht und nach Quellen gesucht, die mir die Entwicklung der Bahn näher bringen sollte. Dies war nicht leicht - zumal die Modellbahn nur eine relativ kurze Zeit (1949 - 1973) existierte und viele "Insider" nicht mehr leben oder nicht mehr ansprechbar waren Insbesondere durch den Kontakt mit **Heinz Thieme** (†), der noch mit dem Konstrukteur der ersten Stunde, **Eugen Engelhardt** (†), zusammengearbeitet hat und der auch im Besitz der persönlichen Aufzeichnungen von Engelhardt war, gelang es, ein relativ genaues Bild der Entwicklungsgeschichte der ROKAL-TT Modelleisenbahn zu erhalten.



Eugen Engelhardt (†) und Heinz Thieme (†)

Auch mit früheren Mitarbeitern der "Eisenbahnabteilung" (Fertigung, Versand, Konstruktion) wurden viele Gespräche geführt, die insgesamt wohl ein sehr detailliertes Bild wiedergeben. Für die technische Seite, insbesondere für die Produktvarianten stand mir ein exzellenter Kenner der ROKAL-TT Bahn zur Seite: Hartwig Harms aus Hamburg. Sehr hilfreich waren aber auch die Ausführungen über die ROKAL-TT Bahn in dem Buch "**Die TT-Bahn**" von **Andreas M. Rantzsch**, dem **MIKADO Katalog** von 1984 und die Ausführungen in "**Miniaturbahnen**" von 1950 - 1974.

Manfred Albersmann, 2004

Manfred Albersmann hat mir freundlicherweise eine überarbeitete Form seines Buches in elektronischer Form zur Verfügung gestellt. Ich habe seine Ausführungen mit Bildern ergänzt und für die Präsentation im Internet aufbereitet.

Stefan Mayer, 2006



Hinweis: Der Autor, Manfred Albersmann hat erlaubt, dass sein Buch auf dieser Seite veröffentlicht wird. Das bedeutet aber keine generelle Erlaubnis, die Inhalte zu verwenden, zu kopieren oder weiter zu verarbeiten. Die Rechte an dem hier angebotenen Buch liegen weiterhin bei ihrem Urheber. Das Buch ist erhältlich bei:

Was ist TT?

12 mm bedeutete "TT" - die Abkürzung für "table-top". Sucht man nach diesem Begriff in einem englischen Wörterbuch, so findet sich die Übersetzung "Tischplatte". Tischplatte - Modellbahn? Um "table-top" mit der Modellbahn in Verbindung zu bringen, muss man sich eine ganze Kette von Begriffen hinzudenken. Zum Beispiel so: Modellbahn - Wohnung - Zimmer - Platzproblem - Gleise (nicht zu wenige) - Vorbildtreue - Kleinheit - wenig Krieg mit der Ehefrau etc.; all das steckt in "table-top", denn die "TT-Bahn" beinhaltet schon jahrzehntelange Erfahrungen mit den großen Spuren und dort gab es Platzprobleme. Und wollte der Modellbahner auf eine hinreichend vorbildgetreue Anlage nicht verzichten, so musste er auf kleine Nenngrößen ausweichen. Die kleinste Größe überhaupt war Ende der dreißiger Jahre H0. Aber Tischplatten-Anlagen, die befriedigen konnten, waren in diesem Maßstab noch nicht möglich, dazu musste ein weiterer Schritt getan werden, eben jener zu TT.

Der englische Name der TT-Bahn deutet auf eine Herkunft aus dem angelsächsischen Sprachraum. Hin und wieder ist zu lesen, die TT-Bahn stamme aus den USA. Wann die allererste TT-Bahn gebaut wurde, ist nicht ganz nachvollziehbar. Die ersten handelsüblichen Modelle sind jedenfalls 1945/46 in den USA erschienen. 1947 betrug der Marktanteil der TT-Bahn in den USA rund 0,6 %. Der Name für die neue Spur stammte demnach aus den USA, er wurde von **Harold L. Joyce** (1891 - 1984) kreiert. Der Maschinenbau-Ingenieur beschäftigte sich schon in den zwanziger Jahren mit dem Modellbahn-Hobby. Während des Zweiten Weltkrieges steckte er 35.000 \$ in die Konstruktion von Prototypen, Tests und Werkzeugen. Den Maßstab 1:120 wählte er, weil mit ihm eine einfache Umrechnung möglich war: 10 Feet (Fuß) in der Wirklichkeit waren 1 INCH (1 Zoll) im Modell. 1945 gründete er die Firma „**Harold Precision Products Inc**“ in Hartford, Indiana. Joyce strebte eine Modellbahn und keine Spielbahn an.

Anfang der 1950er Jahre standen dem Modellbahner in Amerika etwa 20 Lokomotiven nach US-Vorbild zur Auswahl, angefangen von einer kleinen 0-6-0 Rangierlok (Achsfolge C) bis zum riesigen 2-8-8-2 *Big Boy* (Achsfolge 2'D'D'2'). Aber auch die typischen amerikanischen Dieselloks wie die EMD F7 und Stromlinienloks gehörten zum Sortiment. Wie damals in den USA üblich, wurden die Modelle als Bausätze verkauft. 1950 bezeichnete sich Joyce in einem Zeitschriften-Artikel als *Vater der TT-Bahn*. Er reagierte mit dieser Aussage auf die beginnende TT-Produktion bei ROKAL.

Quellen und Links: tyscale.com

Wie in vielen Fällen, so ist es auch bei der TT-Modellbahn schwierig, endgültig festzustellen, wer sie wirklich erfunden hat. Joyce produzierte in erster Linie handwerklich, es handelte sich also um keine Großserienproduktion im industriellen Maßstab, wie sie ROKAL begann, was jedoch für die Urheberschaft nicht ausschlaggebend wäre. Aber: Es ist völlig unerheblich, wenn irgendein Techniker irgendwo auf der Welt ein Produkt entwickelt, ohne letztlich patentrechtlichen Schutz einzufordern. Zwischen Joyce und ROKAL kam es aber zu keinem Patentrechtsstreit. Joyce erreichte oder erstrebte einen solchen Schutz offenbar überhaupt nicht. Im Übrigen wäre es nicht ausreichend, eine Spurweite (12 mm), einen Maßstab (1:120) und einen Namen (TT) schon zur vollständigen Modellbahn zu erklären. So hatte auch **Hans Thorey**, ein Ingenieur, der nach dem Zweiten Weltkrieg in Göppingen lebte, schon in den dreißiger Jahren eine 12-mm-Bahn entwickelt. Thorey veröffentlichte hierüber auch verschiedene Artikel. Seine Pläne scheiterten daran, dass er keine geeigneten Motoren für die Lokomotiven fand und ihm darüber hinaus die finanziellen Mittel fehlten. Von Hans Thorey wird jedoch an späterer Stelle noch zu berichten sein.

Die TT-Bahn hat also nicht nur einen, sondern mehrere Erfinder, die etwa gleichzeitig am selben Problem arbeiteten. Solche Parallelentwicklungen sind in der Technik alles andere als ungewöhnlich. Die Tatsache, dass in den allerersten Nachkriegsjahren, also zwischen 1946 und 1949, in Deutschland zumindest drei 12-Millimeter-Bahnen unabhängig voneinander entstanden, deutet darauf hin, dass die Zeit für die Entwicklung ganz einfach reif war. Zudem ist es sehr fraglich, ob die deutschen Produzenten von den amerikanischen Erzeugnissen überhaupt mehr wussten, als dass es sich um eine 12-Millimeter-Bahn im Maßstab 1:120 handeln sollte. Die Hersteller der Bahnen, die deutlich als Nenngröße "TT" gekennzeichnet waren, wussten zumindest, dass eine solche Bezeichnung existierte. Grundlegende Informationen über solche Fragen konnten allenfalls durch die seit 1946 wieder sporadisch erscheinenden, einheimischen Modellbahn-Publikationen übermittelt werden.

In den ersten Nachkriegsjahren kamen in Westdeutschland zahlreiche Spielzeugbahnen von bis dahin völlig unbekanntem Herstellern auf den Markt. Kennzeichnend für alle diese ersten Modellbahnen ist, dass die Firmen sie binnen kürzester Zeit entwickelt hatten. Die Unternehmen wollten die zu dieser Zeit herrschenden Lieferschwierigkeiten der Traditionsfirmen wie **Märklin**, **TRIX** und **Fleischmann** ausnutzen, um neue Produkte - meist auch zu viel niedrigeren Preisen - anzubieten.

Erster europäischer Vorfahr der TT-Bahn war die ab 1945 in Inkwill im schweizerischen Oberaargau (Kanton Bern) von der Firma **Wesa AG** hergestellte Spielbahn **WESA Liliput**, die auf 13-Millimeter-Schienen fuhr. Die ersten Modelle wurden im Maßstab 1:110 hergestellt. Die Bahn wurde zunächst mit Wechselstrom betrieben, eine durchaus interessante Parallele zu ROKAL TT, wie sich noch zeigen wird.



Ab 1950 erfolgte die Umstellung auf Zweileiter-Gleichstrom mit überarbeitetem Gleismaterial und die Modelle *wuchsen* auf die Größe 1:100. Zu diesem Zeitpunkt hatte die **WESA Liliput** Bahn bereits einen hohen Bekanntheitsgrad und wurde in über 70 Länder exportiert.



Ae 6/6 der SBB, Wesa Liliput No 152

Roter Pfeil der SBB, Wesa Liliput No 170

Entsprechend ihrer Herkunft entstanden vor allem Modelle nach Schweizer Vorbildern. Aber auch eine französische Lokomotive, belgische Güterwagen und ISG Schlaf- und Speisewagen gehörten zum Sortiment. Sie waren wohl speziell für den Export gedacht, so auch die mehrteilige amerikanische Diesellok mit Domeliner-Wagen. Wie bei ROKAL waren die Reisezugwagen aufgrund der engen Kurvenradien stark verkürzt.

Produktion und der Vertrieb der Modelleisenbahnen liefen bis 1966, im Gegensatz zu ROKAL blieben die Formen aber erhalten und so fanden sich bis heute immer wieder Firmen, die Modelle nachfertigten.



Reisezugwagen der SBB, Wesa Liliput

Kesselwagen der SBB, Wesa Liliput

Wesa Liliput Gleissystem

Ein Jahr später boten die seit der 20iger Jahre in Freiburg (Breisgau) ansässigen **Lytax-Werke** eine erste deutsche 12-Millimeter-Bahn an. Bereits 1946 wurde ein komplettes 12-mm-Bahnssystem mit Lokomotiven, Wagen, Weichen, Oberleitung und elektrischer Steuerung angeboten. Diese "**Comet-Bahn**" der Firma **Lytax** fuhr grundsätzlich im Oberleitungsbetrieb. Durch Aufspaltung des Wechselstroms in zwei pulsierende Gleichströme war mit der **Lytax-Bahn** sogar Zweizugbetrieb möglich. Im MIBA 8/1948/49 konnte man über die LYTAX-Comet-Bahn folgendes lesen:

Es war klar, dass bei der 12-mm-Spur kleine und kleinste Einzelheiten in der Ausführung der Wagen und Loks kaum mehr wiedergegeben werden konnte. Die einfache, aber ansprechende und jedenfalls maßstabgetreue Linienführung des rollenden Materials richten bei der Lytax-Kometbahn den Blick auf die Gesamtform und rückt die technische Seite mehr in den Vordergrund.



Ce 6/8 (Krokodil) der SBB, LYTAX No. 550 (oben)
Re 4/4 der SBB, LYTAX No. x-52 (links)

Lytax stellte jedoch nur 40 Zugpackungen her. Schon 1948 endete die Produktion, die wohl ausschließlich für die Schweiz bestimmt war. Weitere Informationen finden man unter sotos.de/MEB/Lytax

Die ab 1948 gebaute **Löhmann-Präzix-Bahn** der 1947 in Stuttgart gegründeten Firma "**Präzix-Erzeugnisse Alfred Löhmann**" war eine einfache Spielzeugbahn auf 12-Millimeter-Gleisen. Betriebsleiter war der Ingenieur **Gunther Eheim**. 1948 wurde auf der Spielwarenmesse in Leipzig eine Schmalspurbahn in Baugröße 00 auf TT-Gleisen (12 mm) vorgestellt, entwickelt für die Massenproduktion.



2'C'2 der Europa Technische Spielwaren GmbH

Grubenbahn als Startpackung

Das Fahrzeugangebot umfasste eine Feldbahn Diesellok mit offenen Güterwagen. Ein Jahr später kam noch eine Diesellok mit passenden Personenwagen dazu. Diese Lok gab es auch mit einem (funktionslosen) Pantographen als Elektrolok. Alle Modelle bestanden auch Leichtmetall-Druckguss. Die Bahn fuhr mit 16 V Wechselstrom und ähnelte Märklin Konstruktionen aus den 1920er Jahren Als Gleissystem wurde ein 3-Schienen-, 2-Leitersystem verwendet. Somit war die Löhmann-Präzix-Bahn die einzige Modellbahn der Spurweite TT mit Mittelleiter.

Zunächst wurden Blechschienen auf Holzschwellen verwendet (in der Optik alten Spur 0-Gleisen ähnlich), 1949 wurde ein Böschungsgleis aus Druckguss (Aluminium?) mit passenden Weichen und einem Kreuzungsgleis, entwickelt. Die einfachen aufgebauten Trafos wurden zugeliefert. Ein Fahrrichtungsumschalter befand sich an der Lok. Während die Feldbahn-Diesellok und die Güterwagen eine einfache Hakenkupplung hatten, erhielten die Diesellok und die Personenwagen eine halbautomatische Kupplung.



Güterwagen der Präzix-Bahn

Grubenlok der Präzix-Bahn

Grubenlok der Präzix-Bahn

Den Vertrieb der **Löhmann-Präzix-Bahn** übernahm eine Handelsvertretung für Haushalts- und Spielwaren, die der Kaufmann Artur Braun im Jahre 1948 in Waiblingen gegründet hatte. Als die Firma **Löhmann** bereits 1949 in Konkurs ging, gründeten der Lieferant der Verpackungskartons Heinrich Watter sowie der Hersteller der Transformatoren Eugen Schnurr (ESDO-Trafos) die Firma „**Europa Technische Spielwagen GmbH**“, um die Spielwarenfertigung aufrechtzuerhalten. Das Alleinverkaufsrecht wurde wiederum **Artur Braun** übertragen.

Ab 1950 entwickelte die Firma Europa dann eine „echte“ TT-Bahn. Zugpferd war eine 2'C'2 – Schleppenderlok mit Stromlinienverkleidung, die in Design und Technik sehr stark der Märklin SK 800 ähnelt.

Dazu gab es einen Personenwagen und einen Speise- und Schlafwagen (Aufschrift „Mitropa“ und „Speisewagen“ oder „Schlafwagen“). Ein Langholzgüterwagen wurde nur angekündigt. Der Motor war diesmal für 20V Wechselstrom ausgelegt. Als Gleise wurden die vorhandenen Böschungsgleise mit Mittelleiter verwendet. Auch die halbautomatische Kupplung wurde übernommen. Die Löhmann-Präzix-Bahn war weiterhin lieferbar. Trotz eines guten Absatzes der Europa-Bahn musste die Firma Europa bereits 1951 Konkurs anmelden. Weiter Informationen zur Löhmann-Präzix-Bahn findet man im 'Eisenbahnmagazin' 5/90, 10/92, 8/98 und bei geralds-bahnseiten.de, modellbahnarchiv.de

Der Konkursverwalter und Artur Braun (bemerkenswert: Artur Braun ist auch Gründer der Firma **Brawa**) gründeten darauf den **Nikolaus-Spielwarenvertrieb**, der das Eisenbahnsortiment weiterführte. Ein Jahr später wurden Produktion und Vertrieb der Eisenbahnartikel endgültig eingestellt.

In Westdeutschland blieb der Maßstab 1:120 nach dem ROKAL Ende das Arbeitsgebiet einiger rühriger Gruppen von Individualisten, die 1977 auch den "**Arbeitskreis TT**" gründeten. Die Nenngröße war in Westdeutschland nunmehr ein "Geheimtipp", man konnte sicher sein, dass TT in Westdeutschland restlos verschwunden wäre, hätte es nicht im Osten Deutschlands einen wichtigen Großserien-Hersteller für diesen Maßstab gegeben: **Zeuke & Wegwerth**.

In der ehemaligen DDR begann kurz nach Ende des Kriegs wieder die Spielzeugproduktion. Im Gegensatz zu den westlichen Herstellern hatten die ostdeutschen Hersteller häufig mit Rohstoffmangel zu kämpfen. So wurden anstatt Metall hauptsächlich Materialien wie Holz, Kunststoffe und Kunstharze verwendet.

Auch in Berlin kamen in den ersten Nachkriegsmonaten Bestrebungen in Gang, Miniaturbahnen zu bauen. Der Feinmechaniker Werner Zeuke, der 1945 in Berlin-Köpenick die „Fein Schlosserei und Gerätebau Werner Zeuke“ gegründet hatte, stellte eine rein handwerklich gefertigte Spielzeug-Eisenbahnen der Spur 0 her.



Werner Zeuke



Helmut Wegwerth



Berlin Köpenick

Auf der Leipziger Herbstmesse 1949 stellten nicht weniger als elf Hersteller ihre Modellbahnartikel aus, darunter auch die Firma **Zeuke & Wegwerth**, die aus der *Fein Schlosserei Werner Zeuke* nach Beteiligung von Helmut Wegwerth hervorgegangen war. Im Jahr 1951 engagierte sich in der DDR auch erstmals ein staatlicher Betrieb auf dem Modellbahnsektor: der *VEB Elektroinstallations Oberlind* stellte die *Pico-Express-Eisenbahn* vor.



Zeuke Katalog 1953



Zeuke Katalog 1957



Stromlinienlok



Lokomotive T 48



Personen & Güterwagen



Gleissystem Spur 0

Im November 1955 veröffentlichte der westdeutsche Ingenieur Hans Thorey aus Göppingen im ostdeutschen Fachmagazin „*Modelleisenbahner*“ einen Artikel unter der Überschrift „Eine Fahrt auf Spur TT“, mit dem er dem ostdeutschen Publikum die ROKAL-Bahn näher brachte. Für ihn, der ja bekanntlich auch die Firma ROKAL in den ersten Produktionsjahren beraten hatte, stand fest, dass Bahnen der Kleinstspurweiten ein Exportartikel ersten Ranges sein könnten. Der Nenngröße TT sagte er eine große Zukunft voraus. Damit hatte er sicherlich Recht, und ohne das Argument der Exportfähigkeit wäre in der DDR sicherlich keine TT-Produktion aufzubauen gewesen.

Mitte der 50iger Jahre existierten in der DDR noch rund 13.000 private Industriebetriebe. Ein Viertel aller Arbeiter und Angestellten der DDR war bei solchen Unternehmen beschäftigt. Die SED sprach sich dafür aus, dass solche Betriebe eine staatliche Beteiligung aufnehmen konnten. Durch Vermögenseinlagen erwarb der sozialistische Staat Eigentums-Anteile an solchen Betrieben, nahm er Einfluss auf die Produktionslenkung und war am Gewinn beteiligt.

Die Firma **Zeuke & Wegwerth KG** in Berlin-Köpenick arbeitete seit Oktober 1956 mit staatlicher Beteiligung. Im November-Heft des *Modelleisenbahners* ist zu lesen: „Die Zuführung staatlicher Mittel ermöglicht es, den Betrieb zu modernisieren, die Produktion zu vergrößern, den Export auszubauen, neue Erzeugnisse zu entwickeln und somit aktiv an der Erfüllung unserer Volkswirtschaftspläne teilzunehmen“. Mit dieser Aussage war ein Hinweis darauf verbunden, dass Zeuke plante, im Jahre 1957 eine Modellbahn in einer kleineren Nenngröße als 0 vorzustellen – nicht mehr und nicht weniger stand in der Zeitschrift, kein Wort davon dass es um TT gehen sollte.



Werbepbild aus einem Zeuke-TT Katalog

Die Leser durften also gespannt sein auf die Leipziger Frühjahrsmesse 1957. Die Firma Zeuke interessierte sich für TT, weil auch in der DDR der Trend zu kleineren Spurweiten gehen musste. Die Modellbahn entwickelte sich zu einem Hobby auch derjenigen, die in ihrer Wohnung nur wenig Platz hatten.

Die staatliche Beteiligung bei Zeuke beschränkte sich auf 250.000 Mark, und mit diesem Geld wollte die Firma, wie im „*Modelleisenbahner*“ zu lesen war, „große Pläne“ verwirklichen: „Die Inhaber entschlossen sich zur Aufnahme einer staatlichen Beteiligung aus der Erkenntnis heraus, dass die Zukunft in unserem Lande dem Sozialismus gehört, und sie mit der Entwicklung mitgehen sollte. Zum anderen hatte sie große Pläne, die sich nicht allein realisieren konnte. So war die Idee der Fertigung von Modellbahnerzeugnissen in der Baugröße TT schon einige Jahre alt. Dazu musste der Betrieb jedoch eine technologische Wandlung erfahren. Dies war nur mit Hilfe unseres Staates möglich.“

Anfang 1957 teilte Zeuke durch die Fachpresse mit, dass sich die Firma mit der Entwicklung der TT-Bahn beschäftigt. Erste Ergebnisse dieser Arbeit sollten auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1957 zu sehen sein. Der Hersteller hatte nicht zu viel versprochen. Während der Messe vom 3. bis 14. März 1957 zeigte Zeuke & Wegwerth im Messehaus Petershof ein ziemlich komplettes TT-Sortiment: eine Güterzuglok der Baureihe 81, die Personenzuglok 23.10, die Bundesbahn V-200, verschiedene Reiszug- und Güterwagen-Modelle nebst Gleismaterial, elektromagnetisch oder handbetriebene Weichen, Kreuzungen und Entkopplungsgleisen. Bemerkenswert war das Vorhaben, mit nur einem Motortyp in allen neuen Triebfahrzeugen auszukommen.



Die Firma Zeuke & Wegwerth wurden 1972 verstaatlicht und ging in die „VEB Berliner TT-Bahnen“ über. Nach der Wende entstand ab April 1990 dann die „Berliner TT-Bahnen Zeuke GmbH“, die nach Konkurs 1993 und Einstieg von Werner Tillig zunächst in „Berliner TT-Bahnen Pilsz GmbH & Co KG“, dann in „Tillig Modellbahnen GmbH & Co KG“ umbenannt wurde. Das Unternehmen führt heute als einziger Großserienhersteller die Tradition der deutschen TT Modellbahnen fort.

Quellen und Links: spur-null.de, members.aol.com/ttfmloh

Daneben haben sich mehrere Kleinserienhersteller etabliert, die mit ihren Modellen und Zubehörteilen das Angebot komplettieren. Hierzu gehören Beckmann, Jatt, Jago, Gützold, PMT, oder Kühn, aber auch Piko und Roco, die eigentlich auf anderer Spur unterwegs sind. Auhagen liefert Modellhäuser und Ausstattungsteile, aber auch Firmen wie Gleimo mit Pappmodellen produzieren im Maßstab 1:120. Andere namhafte Hersteller wie Faller sind dazu übergegangen, ihre Modelle im Maßstab 1:100 aus den 1970er bis 1990er Jahren, die für H0 zu klein sind, weiterhin als TT Modelle zu produzieren.



ICE von Tillig



E 18 der DR von Jatt



18 201 von Jago



Taurus von PIKO

Schwerpunkte der Modellentwicklung sind die *Deutsche Reichsbahn* der ehemaligen DDR und die *Epoche V* der Deutschen Bahn ab 1990. Aber auch die bunte *Epoche IV* der ehemaligen Deutschen Bundesbahn wird nach und nach erschlossen. So hat sich die Spurweite TT in Deutschland einen kleinen aber durchaus nennenswerten Stellenwert erhalten.

Quellen und Links: tt-board.de

Zum Schluss noch ein Blick über den Kanal nach England. Hier war die "Spur der Mitte" nicht gefragt. Beeinflusst von den ROKAL Erzeugnissen begann die Firma **Triang** (später **Triang-Hornby**) 1957 mit der Nenngröße TT. Nach einigen Anfängserfolgen stockte jedoch der Verkauf. Auch eine Initiative auf dem französischen Markt blieb ohne Erfolg. Die Firma führte das Programm neben der Spurgröße H0 / 00 noch bis 1967 weiter, ab 1968 erfolgte nur noch ein Resteverkauf. Daneben beschäftigte sich in England auch einige kleinere Firmen mit der Herstellung von Fahrzeugen im Maßstab 1:120, so zum Beispiel **GEM Model Railways** und **Rosebud Kitmaster Ltd**, die jedoch auch hauptsächlich in der Spurgröße H0 / 00 produzierten.



Ausschnitt aus einer Triang Sammlung

Exkurs Fa. Robert Kahrmann

Die Firma **Robert Kahrmann** wurde 1914 als "**Robert Kahrmann & Co.**" gegründet. Damals versuchte es der Balte, Robert Kahrmann, 1887 in Libau geboren, als freier Handelsvertreter in der Metallwarenbranche. 1914 gründete Robert Kahrmann in Düsseldorf eine Einzelhandelsfirma. Zum Fabrikanten wurde er Mitte der zwanziger Jahre, als er in Venlo (Holland) einen kleinen Betrieb für Kokillenguss aufbaute. Nach einem Zwischenaufenthalt im Westerwald wohnte die Familie (drei Töchter: Ilse, Ursula, Helga) auf einem Gut bei Arcen (Holland).



Haus Erlenbruch

Im Jahre 1927 siedelte das "Guß-Armaturenwerk" nach Lobberich über und begann recht bescheiden in den früheren Ställen und Remisen, die zum Haus Erlenbruch gehörten, die Produktion. Das Haus hatte die Familie Kahrmann mit der

Familie **Niedieck** (ebenfalls eine bekannte Lobbericher Industriellen-Familie - Niedieck-Brillant-Samt) gegen das Gut in Arcen getauscht. Während des zweiten Weltkrieges beschäftigte Kahrmann ca. 150 Personen. Es wurden sanitäre Armaturen (vornehmlich Wasserhähne) aus Zinkspritzguss hergestellt, die dann mechanisch weiter verarbeitet wurden. Dazu musste ein Formenbau für die Spritzgussteile unterhalten werden.

Zusammen mit dem niederländischen Baron **Max de Weichs de Wenne** betrieb Robert Kahrmann am St. Urbanusweg in Venlo die NV Metallwarenfabrik. Die NV Metallwarenfabrik in Venlo und der Betrieb in Lobberich bestanden zeitgleich. Darum wechselte Robert Kahrmann in dieser Zeit fast täglich über die Grenze (Aussage **Helga Grodde** geb. **Kahrmann** verwitwete Heymanns: Mein Vater arbeitete morgens in Venlo und nachmittags in Lobberich).

Robert Kahrmann hatte gute Verbindungen zum Amt Ausland/Abwehr des deutschen Oberkommandos der Wehrmacht. Vor dem deutschen Einfall in die Niederlande nahm er V-Leute der deutschen Abwehr mit nach Venlo oder von Venlo nach Deutschland (im Winter 1939/40 wurde er deshalb in Roermond inhaftiert). Während des Krieges befand sich in Lobberich im Haus Erlenbruch der von seinem Schwiegersohn **Hans Heymanns** geleitete "Meldekopf Kaldenkirchen" des Amtes Ausland/Abwehr des Oberkommandos der Wehrmacht.

Der Abwehr-Meldekopf Kaldenkirchen war eine Anlaufstelle der Abteilung I des Amtes Ausland/Abwehr im OKW. Der Meldekopf Kaldenkirchen war organisatorisch der Abwehreneinstellung Köln unterstellt, die ihrerseits der Abwehrstelle Münster unterstand. Die Abwehrstelle Münster berichtete unmittelbar dem Amt Ausland in Berlin (Leiter: Admiral **Wilhelm Canaris**). Der so genannte Meldekopf Kaldenkirchen befand sich in Wirklichkeit im Haus Erlenbruch in Lobberich, wo die Familie Kahrmann vor Beginn des zweiten Weltkrieges wohnte. Nach Aussage von Frau Grodde gab es in dem Haus ein Büro und Telefonleitungen. Zollinspektor Hans Heymanns war der Abwehr unterstellt, zumindest in der Zeit vor dem Einmarsch in Holland, obwohl er eigentlich zum Zoll gehörte. Frau Grodde nahm oft Telefonate für ihren Mann entgegen und war auch bei verschiedenen Besprechungen dabei. Wiederum nach Aussagen von Frau Grodde gehörte zu Meldekopf ein großes Netz von V-Leuten. Das waren perfekt niederländisch sprechende Deutsche und auch Niederländer. Erinnerunglich ist ihr ein Mann aus Niederkrüchten-Laar, der direkt an der Straße von Heyen nach Dülken wohnte. Die V-Leute wechselten ständig über die Grenze und zurück. Fortwährend kamen auch V-Leute zum Meldekopf um Informationen zu liefern. Für ihre Berichte bekamen die V-Leute Geld. Insbesondere die Niederländer haben sicherlich nicht aus reiner Freundschaft für die deutsche Abwehr gearbeitet.



Belegschaft der „Robert Kahrmann & Co.“ 1931

Einen ersten Schritt in Richtung Diversifizierung hatte die Firma **Robert Kahrmann & Co** getan, als sie 1933 die Fertigung von Kraftfahrzeugzubehörteilen aufnahm. In zwei weiteren Schritten wurde ab 1947 der Bau von Vergasern und Benzinpumpen für Autos aufgenommen. Damit war gleichzeitig die Voraussetzung dafür geschaffen, die bisherige Guss- und Armaturenproduktion um weitere Bereiche der Metallverarbeitung zu erweitern, nämlich um Aluminiumleisten und letztlich den Bau der Modelleisenbahn.



Das ehemalige Firmengelände in den früheren Remisen und Ställen von Haus Erlenbruch war mittlerweile viel zu klein geworden und so entstand im Laufe der Jahre an der Bruchstraße, heute Robert-Kahrmann-Straße ein weitläufiges Firmenareal von etwa 100.000 Quadratmeter Fläche. Im Jahre 1950 wurde das **Robert Kahrmann Guß- und Armaturenwerk** in **ROKAL GmbH** umbenannt. 1957 arbeiteten bei der ROKAL GmbH knapp 1.500, 1965 um die 2.000, 1971 dann 2.600 Menschen, darunter 670 Gastarbeiter.

Die Finanzkraft, die sich aus den erfolgreichen Unternehmensbereichen ergab, ermöglichte den überaus schnellen Aufbau der Modellbahn Abteilung. Bis Mitte der 1960er Jahre ging es kontinuierlich bergauf, die Wirtschaft boomte und ROKAL wurde in diesem Sog groß. Zu diesem Zeitpunkt war die Firma einer der wichtigsten Zulieferer für die deutsche und auch europäische Automobilindustrie. ROKAL hatte die klassischen Lobbericher Unternehmen der textilverarbeitenden Industrie in Größe und Bedeutung längst hinter sich gelassen.

Die Wirtschaftskrise 1966 traf das Unternehmen schwer. Die Aufträge stagnierten und ROKAL blieb auf seinen Armaturen und Vergasern sitzen. Die Folge waren Entlassungen. Für Robert Kahrmann, der als Mann von „Güte und Hilfsbereitschaft“ bezeichnet wurde und dem die Belange seiner Mitarbeiter stets wichtig waren, muss dies ein Tiefpunkt gewesen sein. Er ließ sich noch mit 80 Jahren jeden Tag im Betrieb sehen, in dem viele Kriegsheimkehrer trotz Behinderung einen Arbeitsplatz gefunden hatten.



Das Bild zeigt das ROKAL Werk in den 1950er Jahren. Es wurde auf der Rückseite der Kataloge abgedruckt. Später erst entstand das große, mehrgeschossige Verwaltungsgebäude und die Lücken wurden durch weitere Werkshallen gefüllt.

Ein Jahr später zog die Wirtschaft aber wieder an und alles schien nur ein böser Spuk gewesen zu sein. Dennoch entwickelte sich die Ertragslage des Unternehmens nicht mehr so, dass Spielraum für nicht profitable Abteilungen blieb. Erster Leidtragender war die Modellbahn, die 1971 verkauft wurde.

Im gleichen Jahr, am 1. Juli 1971, wurden die Armaturen ausgegliedert und an ein französisches Konsortium verkauft. Die endgültige Auflösung seines Unternehmens erlebte Robert Kahrmann nicht mehr, er verstarb 84-jährig am 27. April 1972.



Das rechte Bild stammt aus dem Werbefilm über die ROKAL Modellbahn und zeigt Heinz Holterbosch bei der Konstruktion.

Das ROKAL-Emblem zeigt zwei Arbeiter beim Gießvorgang sowie die Initialen R K. Es befindet sich am Giebel eines Hauses auf der Robert-Kahrman-Strasse.

Im Jahr 1972 übernahm die **Pallas Apparate GmbH & Co. KG** die Vergaserproduktion mit 700 Mitarbeitern. Bis 1974 waren bei der ROKAL GmbH die Schulden trotz Auslagerung von Unternehmensteilen auf 25 Mio DM angewachsen. Da die Banken weitere Kredite sperren, wurde am Altweiberdonnerstag 1974, am 13. Februar, das Konkursverfahren eröffnet, von dem 1.300 Arbeiter und Angestellte betroffen waren.

Pallas übernahm einige Geschäftsbereiche, andere wurden eingestellt. Der Niedergang der ROKAL GmbH seit 1971 hatte insgesamt etwa 700 Arbeitsplätze gekostet. Aus Pallas wurde die **Pierburg GmbH & Co. KG**, die wiederum von **Rheinmetall** aufgekauft wurde. Heute gehört die Firma zur **Kolbenschmidt-Pierburg AG**.

In den folgenden Jahren wurde weiter rationalisiert. Die Vergaserproduktion wurde Anfang der 1990er Jahre eingestellt und auf Saugrohre aus Aluminium und Magnesium für Benzinmotoren umgestellt. Bis 2005 arbeiten noch 570 Menschen im Lobbericher Werk, ab 2007 nur noch 370 - Tendenz durch Verlagerungen ins Ausland abnehmend.

Die **ROKAL Armaturen GmbH** blieb als eigenständige Firma auf dem Gelände und übernahm das alte, kleinere Verwaltungsgebäude sowie die angestammten Produktionshallen (auf dem oberen Bild die Hallen in der vorderen Reihe rechts vom Turm).

Man produzierte zunächst mit 250, später nur noch mit etwa 80 Mitarbeitern hochwertige Wascharmaturen. 1988 wurde das Unternehmen, das zwischenzeitlich in schwedischen Besitz übergegangen war, von der **Hansa Gruppe** übernommen und grundlegend modernisiert. Neben einem neuen Verwaltungs- und Schulungsgebäude wurden neue Anlagen für die Produktion angeschafft und die Belegschaft wuchs auf 180 Arbeiter und Angestellte.



Eugen Engelhardt - März 1946 bis März 1950

„Die ersten Schritte“

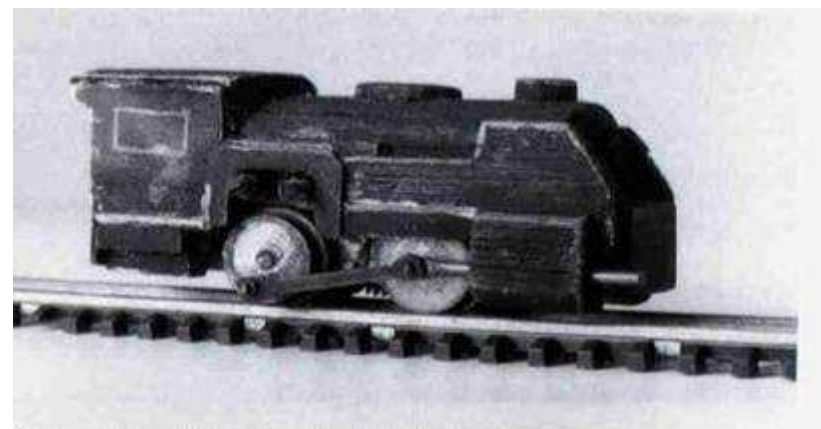
Der zweite Weltkrieg war vorbei. Bei der Kapitulation am 8. Mai 1945 war vom "Großdeutschen Reich" nur ein Trümmerhaufen übrig geblieben. Die Städte waren zerstört, die Menschen obdachlos, die Bevölkerung aus den Gebieten östlich von Oder und Neiße geflohen oder vertrieben. Viele Menschen waren ohne Beschäftigung und ein sehr großer Teil der männlichen Bevölkerung war noch in Gefangenschaft.

Zu der Gruppe der Vertriebenen aus dem Osten Deutschlands gehörte auch der Niederspannungstechniker und Dipl.-Ing. **Eugen Engelhardt**, der während des Krieges in Chemnitz gearbeitet hatte und nun in Geneiken, einem kleinen Ort in der Nähe von Mönchengladbach, eine Bleibe gefunden hatte. Auch er war ohne Arbeit und suchte für die Ernährung seiner Familie eine Beschäftigung. Arbeit für Techniker in seinem Bereich war aber spärlich gesät. Die Idee, eine Spielzeugeisenbahn zu bauen, kam ihm, als er wie allabendlich die Abendnachrichten im Radio hörte und er mitbekam, dass die britischen Besatzer die Fertigung von Spielzeug erlaubten. Da rief er seiner Frau zu: "Ich baue eine Eisenbahn". So fertigte er Anfang 1946 erste Konstruktionszeichnungen einer elektrischen Lokomotive an.

Nach diesen Entwurfszeichnungen baute er dann im Frühjahr 1946 mit den damals spärlich vorhandenen Mitteln seine erste Lok, die an einem Klingeltrafo mit Wechselstrom lief.

"Die Wicklung für den Ankermotor entstammte einer elektrischen Klingel, den dreischenkligen Anker hatte ich aus normalem Konservendosenblech zurechtgeföhlt, die vier Spurräder hatte mir eine Schlosserei aus einem Messingteil auf einer Drehbank abgedreht, die so groß war, dass man getrost echte Eisenbahnräder darauf hätte fertigen können, die Übersetzungszahnräder entnahm ich einem alten Wecker meiner Großmutter, die Achsen waren Stricknadeln von ihr und den Lok-Körper schnitzte ich in mühseliger Kleinarbeit selbst. Der Schornstein wurde aufgeleimt und das Ganze dann mit Schuhwische schwarz geföhrt. Die beiden Geleise für die Schienen hatte ich aus metallenen Gardinenstangen zu einem Kreis zusammen gebogen und auf einem Brett befestigt. Ein gefundener Klingeltrafo mit seinen 8 Volt gab die Energie. Meine Lok auf die Schienen, dann angeschlossen - und das Biest lief ohne Stottern - ob ich stolz war?"

Wesentliches Merkmal der von Engelhardt konstruierten "Spielzeuggbahn" war das so genannte Zweischenen-Zweileiter-System: Für ein Gleis benötigt man - soweit es sich nicht um eine Einschienenbahn handelt - auf jeden Fall zwei Fahr-schienen. Da nun für die Stromzuführung zu einer Lok stets zwei Leiter benötigt werden (Zu- und Rückleitung) war es für Engelhardt wohl nahe liegend und natürlich, die beiden vorhandenen Fahr-schienen auch als Stromleiter zu benutzen. Bedingung war dann zwangsläufig, dass sowohl die Schienen, aber auch die Radsätze isoliert werden mussten. Der Nachteil (zumindest zu jener Zeit - sieht man von den heutigen Digitalisierungsmöglichkeiten einmal ab) war, dass man bei dieser Anordnung auf einem Streckenabschnitt (ohne jegliche Blockunterteilung) nur eine einzige Lok fernsteuern konnte. Dies war neu, aber entsprach wesentlich mehr dem Original. Bei **TRIX** und **MÄRKLIN** fuhr man seinerzeit noch mit dem Dreischenen-Zweileiter-System (mit Mittelschiene).



Engelhardts "little railway BABY"

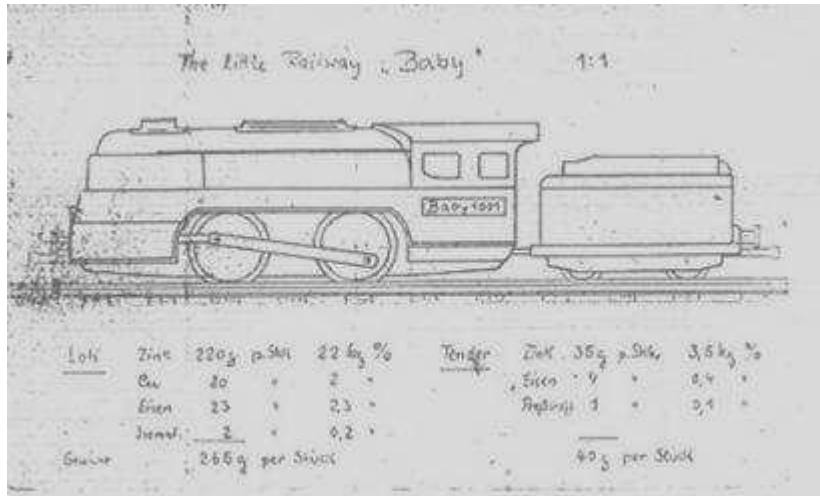
Die Spurgröße von 12 mm (1:120) (Noch im ROKAL Prospekt von 1951 ist ein Maßstab von 1:125 angegeben) wählte Engelhardt, weil man da noch richtig zupacken konnte und, weil ihm die 00- und H0-Bahnen für die beengten

Wohnverhältnisse im Nachkriegsdeutschland zu groß erschienen. Die MÄRKLIN - Eisenbahn zum Aufdrehen besaß die Spur 32 mm, die nächst kleinere bekannte Spur war die Spur H0 von TRIX; die benötigte ebenfalls viel Platz; 8 mm – das war ihm wiederum zu klein.

Wie alles begann

Um sein Modell zu realisieren, brauchte Engelhardt "einige Spritzgussteile aus Zink". Die "paar Groschen" zum Erwerb, wollten ihm seine Großeltern zur Verfügung stellen, doch wo gab es ein Unternehmen mit Formenbau und Spritzgussmaschinen? Über dieses Problem diskutierte er einmal mit einem Vertreter der Firma **Driescher**, einem Herrn **Lüpge**, der eine Firma Kahrmann in Lobberich am Niederrhein kannte, die u. a. Sanitärarmaturen aus Zinkspritzguss herstellte. Genau das war es, was Engelhardt suchte. So kam man überein, diese Firma einmal zu besuchen, um die Idee vom Bau einer Spielzeug-Bahn vorzustellen, um so "finanzielle Hilfe" zur Verwirklichung der Idee zu bekommen.

So empfing im Mai 1946 Robert Kahrmann Eugen Engelhardt und hörte sich seine Idee an. Engelhardt holte dann seine Modell-Lok herein, platzierte das Gleisbrett auf einem Bürotisch, steckte den Stecker in eine Steckdose und ließ seine Lok "tapfer durch den Kreis laufen". Robert Kahrmann folgte dem Kreislauf und war beeindruckt. Er nickte und verkündete: "Herr Engelhardt, die bauen wir zusammen, wenn sie wollen!" Engelhardt war gerührt und glücklich zugleich.



Handzeichnung von Eugen Engelhardt 1947 im Maßstab 1:1

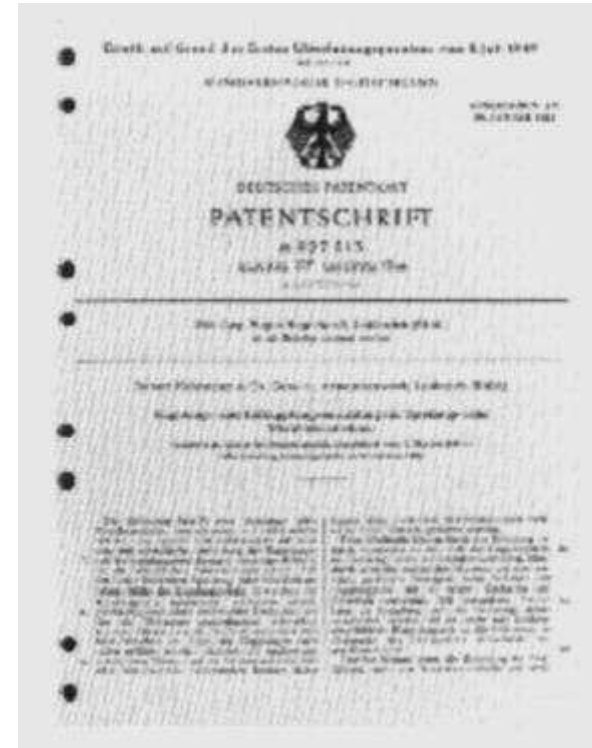
Von diesem Zeitpunkt an fuhr Engelhardt, zunächst zwei bis drei mal die Woche, später dann jeden Tag vom Gieckener Bahnhof (in der Nähe von Mönchengladbach) bis nach Breyell - einem 2 km entfernten Nachbarort von Lobberich und ging dann noch einmal eine 3/4 Stunde zu Fuß bis zum Werksgelände der Firma Kahrmann. Das Modell nahm immer mehr Gestalt eines Spielzeug-Bähnchens an.

Jetzt konnte Engelhardt sein "Bähnchen" - wie er es immer nannte - planen und konstruieren, um es industriell fertigen zu können. Das Äußere der Lok entlehnte er einer Märklin-Dampflok aus der ersten Packung nach dem Krieg - absolut noch keine Modell-Lokomotive - schließlich sollte es ja eine Spielzeug-Eisenbahn sein. Ergatter hatte er dieses Vorbild bei "Tietz" (später "Kaufhof") in Mönchengladbach. Das Geld, oder besser gesagt "Metallscheine" dazu, bekam er von Robert Kahrmann.

In diesem Zusammenhang ist interessant, dass die zweiachsige Dampflok der **Mignon-Bahn** der Schwarzwälder Firma **Staiger** aus St. Georgen - eine Zweischienen-Zweileiter-Wechselstrom-Bahn - (10 mm) auffällige Ähnlichkeiten mit der Engelhardt'schen Konstruktion aufweist. Vermutlich ist jedoch mit der vorerwähnten Märklin-Lok, die Engelhardt zum Vorbild nahm, das Modell der legendären Stromlinien-Dampflok "Commodore Vanderbilt" der New-York-Railroad gemeint, die in den Nenngrößen 0 und I vor dem Krieg gebaut worden war, wenngleich das Modell der Mignon-Bahn der ROKAL Lok B 1001 sehr ähnlich ist (s. Vergleich weiter unten).

Durch die Entwicklungsgeschichte der ersten Jahre wurden mehrere technische Lösungen gefunden, die gegenüber den bestehenden Produktionen von MÄRKLIN und TRIX eine Neuheit darstellten und das Nachahmen zumindest blockieren sollte. Die Patentanmeldungen im In- und Ausland geben hiervon Zeugnis:

1. Bürsteneinrichtung (Deutsche Gebrauchsmuster Nr. 1 617 388 vom 1.10.1948)
2. Kupplungs- und Entkupplungseinrichtung für Spielzeug- oder Modelleisenbahnen, Patent Nr. 827 613 vom 8. 7.1949
3. Gleissystem (Patent Nr. 810 724 vom 14. 4. 1949)
4. Die Konstruktion des Lok-Chassis, das in zwei kongruente Zinkspritzgussteile zerteilt war, in denen Laufachsen, die auch durch das Feldpaket des Motors gingen, gelagert waren, wurde außer in Deutschland als Gebrauchsmuster mit der Nummer 1 619 156 vom Januar 1951 auch in den USA und Frankreich patentiert.



Robert Kahrmann war anfänglich - gerade in 1946 - ob der sprudelnden Neuerkenntnissen von Engelhardt skeptisch. Er beauftragte deshalb einen Patentanwalt, ein Gutachten über die ersten Patentanmeldungen auszuarbeiten. Patentanwalt **Karl A. Brose**, Diplom-Bergingenieur aus Moers kam am 26.11.1946 zu dem Ergebnis: "Ich bin überzeugt, dass ein Eingriff in die Schutzrechte Dritter bei der Verwirklichung des Engelhardt-Systems nicht zu befürchten ist. Karl A. Brose wurde für Engelhardt ein guter Berater in patentrechtlicher Hinsicht.

Am Anfang war Engelhardt mehr oder weniger in Konstruktion und Planung auf sich allein gestellt. Dipl. Ing. **Fritz Emme** kam Mitte 1947 zu Engelhardts Unterstützung. Er erstellte die ersten Originalzeichnungen. **Siegfried Klaumünzner**, **Ernst Zitzen** und **Karl Rommelrath** (bereits 1946) waren schon vorher für Engelhardt tätig und zwar als Entwicklungsmechaniker und Werkzeugmacher. Am 5.8.1948 kam **Heinz Thieme**, damals 28-jährig, als Konstruktions-zeichner zum Team. Er war in Chemnitz geboren und kam direkt aus englischer Kriegsgefangenschaft, in der er ein technisches Studium begonnen hatte. Mitte 1948 kam **Kurt Hey** aus franz. Kriegsgefangenschaft (Korsika). Er wurde zunächst für die Herrichtung der zukünftigen Montagehalle in einer großen Garage eingesetzt. Außerdem war er für die Einrichtung und Installation einer Farbspritzkabine zuständig.

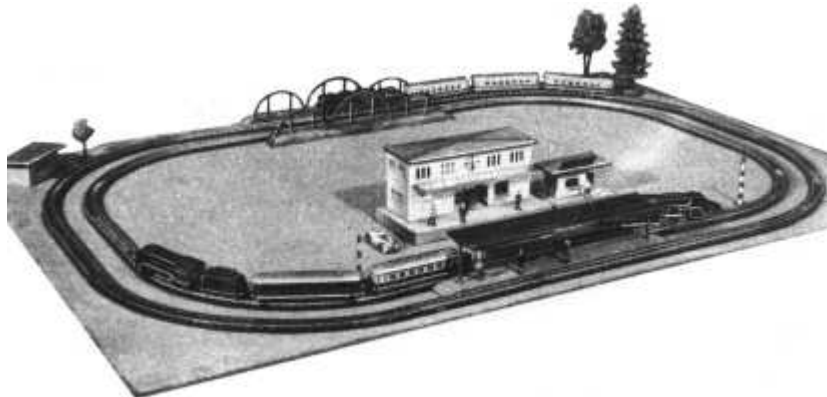
Am 1. Januar 1948 wurde die **Robert Kahrmann & Co** durch Vertrag vom 6.4.1948 in eine Kommanditgesellschaft umgewandelt (UR-NR. 424/48 des Notars **Dr. Hamacher**, Mönchengladbach). Persönlich haftender Gesellschafter

wurde Robert Kahrmann, Kommanditisten zu gleichen Teilen seine Ehefrau **Berta Kahrmann** geb. Deuters sowie die drei Töchter (**Ilse Rameckers**, **Ursula Braun** und **Helga Grodde**).



MÄRKLIN – ROKAL – MIGNON-Lok im Vergleich © Hartwig Harms

Mitte 1948 war die Eisenbahnabteilung in einem lichten Raum von ca. 40 qm untergebracht. Dort arbeiteten Eugen Engelhardt, Heinz Thieme, Siegfried Klaumünzner, Ernst Zitzen, Gerd Seller, Otto Bonus und Heinz Rex und zwei weitere Mitarbeiter an der Entwicklung der Bahn und an der Herstellung der Werkzeuge (Schnitte und Vorrichtungen). Die Formen wurden im Werkzeugbau hergestellt, da die Entwicklungsabteilung über keine Fräsmaschine verfügte. Das Lokgehäuse und das Chassis der B 1001 waren als Spritzgussteil bereits seit Ende 1947 vorhanden.



Anlage aus dem ersten ROKAL Falblatt von 1948

Kommen wir zum ersten D-Zug-Wagen, auch dafür brauchte Engelhardt ein Vorbild - maßstabgerechte Abbildungen waren damals nirgendwo aufzutreiben. Auch hier wusste Engelhardt sich zu helfen. 1946 fuhr der Nord-Süd-Express der Alliierten (für die "Besiegten" nicht zugelassen) von Mönchengladbach aus kommend über den Bahnhof Geneiken nach Köln bei ihm zu Hause an der Schranke mit gemäßigt Tempo vorbei. Dies geschah täglich gegen 16 Uhr. Da rannte Engelhardt mit Skizzenblock bewaffnet des Öfteren hin, zählte die Fenster, malte die Gestalt des Waggons aufs Papier, bis das Bild für die Druckgussform fertig war. (*Ich malte die Gestalt der Waggons aufs Papier - vorne und hinten - untereinander waren sie sogar verschieden - bis ich das Bild für meine Druckgussform fertig hatte - Spaßig, was? - noch kein Modell des großen Bruders*).

Die Druckgussformen für die D-Wagen und Packwagen entstanden im Sommer 1948. Die ersten Abgüsse waren unvollständig, da das Material durch die dünnen Wände schlecht floss. Durch Verstärkung der Wände und Änderung des Angusses konnten beide Oberteile in die Fertigung gehen. Das Gehäuse für den Controller und der dazugehörige Griff aus Zinkdruckguss bereiteten dagegen weniger Schwierigkeiten.

Das Anfertigen der Gleisformen war das nächste Problem. Für die Gleisfertigung aus Bakelit (Phenol-Kunstharz aus Steinkohlenteer) wurden nur drei Pressformen benötigt (1/1 gerade mit 220mm Länge und 1/1 gebogen 572mm Ø bzw. 660mm Ø). Die weitere Unterteilung in halbe und viertel Gleiskörper erfolgte bei ROKAL im Betrieb maschinell. Der Kunde konnte dies jedoch auch in Eigenarbeit mit einer Laubsäge schaffen.

Engelhardt hatte in Erfahrung gebracht, dass eine Krefelder Firma ein Verfahren entwickelt hatte, wonach man mit einer Positivform (Pfaffen) die Schwellenseite in weichem Stahl unter einer Hydraulik-Pressen drücken konnte. Nach heimischer Anfertigung der zweiten Formhälfte und dem Härten konnte die Fertigung aufgenommen werden. Dies geschah im November 1948 im Sauerland bei der Firma **Kronenberg & Koop** in Kierspe. Das große Problem bei der Erstellung der Formen für die Gleise und vor allem für die Weichen waren die Fräsarbeiten im eigenen Betrieb. Die Firma ROKAL besaß seinerzeit nur eine Universalfräsmaschine, eine sog. FP1 von der Firma **Deckel** in München. Die mit ROKAL befreundete Firma **Wildfang** in Gelsenkirchen war durch einen Brand teilweise stillgelegt worden.



Bakelit-Schienen der 1. Generation von 1948 bis 1954

ROKAL half der Firma Wildfang und stellte die FP1 nachts zur Verfügung, damit ein Mitarbeiter dieser Firma (Herr **Nehm**) die Druckgussform für ein Kinderwagenrad erstellen konnte. Engelhardt und seine Mitarbeiter hatten Glück, dass dieser Kollege mehrere Monate nach Beendigung seiner Arbeit Schienen- und Weichenformen für die ROKALer fräste, allerdings nur nachts. Seinerzeit wurden noch keine Formzeichnungen (negative Darstellung) erstellt. Die Fräsmaße wurden aus der normalen Zeichnung entnommen. Heinz Thieme zeichnete nachmittags und stand nachts neben Herrn Nehm an der Fräsmaschine und suchte die erforderlichen Maße aus der Zeichnung heraus, damit das Fräsen schneller abgewickelt werden konnte. Dass diese Doppelbelastung an die Substanz der betroffenen Männer ging, war keine Frage.

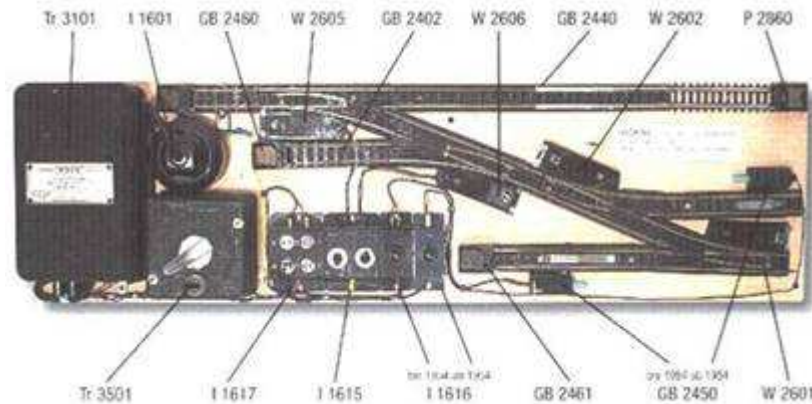
Nach neuesten Recherchen von Hartwig Harms, einem exzellenten ROKAL-Kenner aus Hamburg, hat es vor dem Bakelit- Gleis der 1. Generation eine „Urserie“ gegeben (s.a. TT-Kurier 9/2006). Selbst in den persönlichen Unterlagen Engelhardts wird dieses Bakelit-Vollprofilgleis, das mit seinen Nachfolgern nicht kompatibel ist, nicht erwähnt. Die 1/1 geraden Gleise sind 175 mm lang und acht 1/1 gebogene Gleise bilden einen Kreisbogen mit einem Durchmesser von etwa 460 mm. Auf der Unterseite sind die Produktions-Seriennummern ab 1400 für gerade und 1500 für gebogene Gleise eingeprägt.



Bakelit-Schienen der Urserie



Die Steckverbindung der Gleise erfolgt über Schienenschuhe. Zusätzlich befindet sich unterhalb der Schienenschuhe seitlich versetzt eine Feder. Beim Zusammenstecken greift jeweils eine Feder in einen Widerhaken der anderen Schiene. Somit werden die Gleise über zwei Federn verbunden, was einen besseren Halt der Gleisstücke und eine sichere Stromübertragung gewährleistet. Der Gleisstecker für die Stromzuführung wird zwischen den Schwellen unter die Schienen gesteckt. Dieser sind mit einzelnen Metallklammern auf dem Gleisbett mit ausgeprägten Schwellen befestigt. Da es kaum schriftliche Unterlagen wie Kataloge aus dieser Anfangszeit gibt, ist es fraglich, ob es weitere Produkte dieser Urserie gegeben hat.



Fahrgeräte und Gleise der 1. Generation von 1948 - 1955

Die erste D-Zug Packung

Im Spätsommer 1948 wurde die Montagehalle, eine große Garage, bezogen und Ernst Zitzen begann mit mehreren Frauen die Vor- und dann die Endmontage. Die ganze Mannschaft war mit viel Enthusiasmus und Eifer an der Entwicklung des "Bähnchens" beteiligt. So war es nicht verwunderlich, dass bereits zu Weihnachten 1948 die ersten Modelle der industriell gefertigten Lok, Wagen und Gleise vorhanden waren. Nach Aussagen der alten "ROKALer" wurden von diesem ersten Modell, das Engelhardt "little railway Baby 1001" getauft hatte, nur 150 Stück angefertigt, davon in 1948 50 und 1949 100 Stück. Robert Kahrmann verschenkte sie Ende 1948 Anfang 1949 dutzendweise - in hölzernen Kästchen - zunächst ohne, später dann mit dem Bild seines Enkels auf dem Schiebedeckel - an Geschäftsfreunde.

Die Zuggarnitur war noch mit der "Fischmaul-Kupplung" ausgestattet. Mitgeliefert wurde auch ein "Wegweiser durch die ROKAL Klein-Elektrobahn mit der Spurweite 12 mm", in dem jeder etwas über Wartung und Wissenswertes nachlesen konnte. Die neuartige "Ein-Griff-Relais-Schaltung" war ebenso beschrieben, wie der Controllor (Tr 3001), wie die Gleise zu verlegen und wie die Gleise zu reinigen waren und wie die Lokomotive B 1001 zu warten und zu

pflügen war. Auch ein Öl- und Ersatzplan sowie eine Beschreibung des Umschaltrelais, der Stromabnehmerschuhe und des ROKAL Wagenparks mit Beschreibung und Wirkungsweise der Kupplung waren in dem Heftchen enthalten.

Hierzu eine kleine Episode aus den persönlichen Aufzeichnungen von Eugen Engelhardt:

"Zu Weihnachten 1948 ließ Engelhardt von Kurt Hey eine erste Gleisanlage zusammenbauen. Sein Schwiegervater stellte seine Werkstatt zur Verfügung. Die Anlage war eine Bergbahn mit Tunneln. Das "Bähnchen" fuhr mit 2 D-Zugwagen bergauf, drehte oben und fuhr wieder bergab - bis zu einem Modellbahnhof. Zur betrieblichen Weihnachtsfeier wurde das Gebilde in die dafür vorgesehene Werkshalle gebracht - feierliche Stille - die Kerzen brannten - "Stille Nacht" (damals gesungen vom Männergesangsverein Frohsinn) erklang, das Züglein fuhr los - es schnurrte in der Stille - erreichte den Gipfel - verschwand in einem Tunnel - und kam nicht mehr raus - die Lok war darin entgleist - wie es auch in der Wirklichkeit vorkommt. Robert Kahrmann wurde sehr "fuchtig" - und bei "Oh du Fröhliche" - hat er nicht mehr mitgesungen!!"



D-Zug-Packung L 10001 mit B 1001 - Wechselstrom -

Die Umstellung auf Gleichstrom

Anfang 1949 wurden die Weichen konstruiert und die Formen von Herrn Nehm gefräst und im Werkzeugbau bei Meister **Julius Kaufmann** fertig gestellt. Der zur Verstärkung des Teams bereits im Juni 1949 eingestellte Meister **Ludwig Bierl** kam von der Firma TRIX in Nürnberg und berichtete, dass neben der Fa. Fleischmann, die schon mit Gleichstrom fuhr, auch die Fa. TRIX ihr Modellbahnprogramm auf Gleichstrom umgestellt hatte. Bierl, ein selbstbewusster Mann, der auch Engelhardt gegenüber kein "Blatt vor den Mund nahm", und das Fahrsystem (Wechselstrom mit komplizierter Umschaltung der Fahrtrichtung) kritisierte und als zu umständlich und teuer bezeichnete, war es dann auch, der die Umstellung von Wechsel- auf Gleichstrom für die ROKAL Klein-Elektrobahn dringend vorschlug.

Die Umstellung erfolgte aus den genannten Gründen sofort und ging zügig voran. Permanentmagnete und Gleichrichter wurden beschafft, die Formen geändert, so dass im Oktober 1949 bereits die ersten Gleichstromloks (B 1001 später dann B 1003) zur Verfügung standen. Die Gleichstromausführung war wesentlich einfacher, sicherer und vor allem viel kostengünstiger. Die Wechselstromausführung hätte auf dem Markt keine Chance gehabt.

In Dortmund-Aplerbeck waren die **Deutsche Edelfabrik**, die u. a. auch Permanentmagnete jeder gewünschten Form produzierte und ein freundlicher Ingenieur der Firma "verwandelte" die in Lobberich umgerüstete Loks mittels einem riesigen Elektromagneten aus ihrer Lethargie in die rollenden Lokomotiven.



Robert Kahrmann selbst war es, der dem Bähnchen einen einprägsamen Namen geben wollte und schrieb so etwas wie einen Wettbewerb aus: Er gab seinen Namenszug vor "**Robert Kahrmann Lobberich**" woraus dann **ROKAL** wurde. Eine Werbefirma aus Düsseldorf entwarf dann das Firmensignet

Die später so bekannte Spielzeugmesse in Nürnberg war noch nicht aus der Taufe gehoben, da hatte Robert Kahrmann auf der Export-Messe in Hannover im August 1949) einen Stand für die "**ROKAL Klein-Elektrobahn**" wie sie anfänglich hieß, gemietet. Die Konkurrenten TRIX und Lytax hatten nicht ausgestellt. Zwangsläufig war die Halle 7, in der **Märklin** seine Produktion vorstellte, die Attraktion. Jedenfalls konnten die Besucher neben dem Stand für "**Käthe-Kruse-Puppen**" die 12-mm-ROKAL Klein-Elektro-Bahn bewundern. Auf einer sehr nett ausgestalteten kleinen Landschaftsanlage mit Steigungen, Viadukten, Brücken usw. zeigten die kleinen Maschinen ihre Leistungsfähigkeit. Das "blanke Blechdach" der D-Zugwagen störte etwas, dennoch eine gelungene Messeattraktion, die für 108 DM für Lok mit Tender, 3 D-Zug-Wagen, 14 Schienen, Trafo und Zubehör (Ölkännchen, Schraubenzieher, Pinzette, Ersatzkohlen, Reserveradsatz, Kupplungszwischenstücke) angeboten.

Die **Rhein.-Westf. Kunststoffwerke Kettwig / Ruhr** führten ebenfalls ein 12 mm-Bahn vor, nämlich die "**Taifun**"-**Micro-Elektrobahn** auf einer sehr hübsch modellierten kleinen Gebirgsanlage mit eingleisiger Strecke mit Tal- und Bergstation, Brücken und Tunnels. Weichen, Lokomotiven, Personen und Güterwagen wurden noch nicht gezeigt. Die Anlage wurde lediglich von einem Triebwagen mit Beiwagen (zwei zweiachsige Drehgestelle, davon eines über eine biegsame Welle vom in der Mitte liegenden Motor angetrieben) befahren. Der Preis für Triebwagen und Beiwagen, 22 Schienen und einem Trafo lag bei 58 DM. Von dieser Bahn hat man nie wieder etwas gehört.



Aufgrund von Robert Kahrmann musste sich **Paul Schönfeld**, technischer Direktor von Gesamt-ROKAL, einschalten; dadurch fühlte sich Engelhardt - als Denker und Zeichner der Elektrobahn - unverstanden und zurückgesetzt. Weitere Dinge - wie Gehalts- und Beteiligungsforderungen, die nicht erfüllt wurden, Einbeziehung von Fachleuten aus dem Modellbahnbereich, was abgelehnt wurde und Meinungsverschiedenheiten, die die Nutzung der in- und ausländischen Patente betrafen und letztlich die "schroffe" Ablehnung von Robert Kahrmann, den von Heinz Thieme maßstabgerechten, feinstzisierten, nach Vorbild der Deutschen Bundesbahn gezeichneten Güterwaggons "Essen" zum Bau freizugeben, waren schließlich ausschlaggebend, dass Engelhardt die Fa. ROKAL verließ, und ein Angebot der Schaltergerätefirma "**Metzenauer & Jung**" annahm wo er ab 27. 3. 1950 dort Verkaufsleiter wurde.

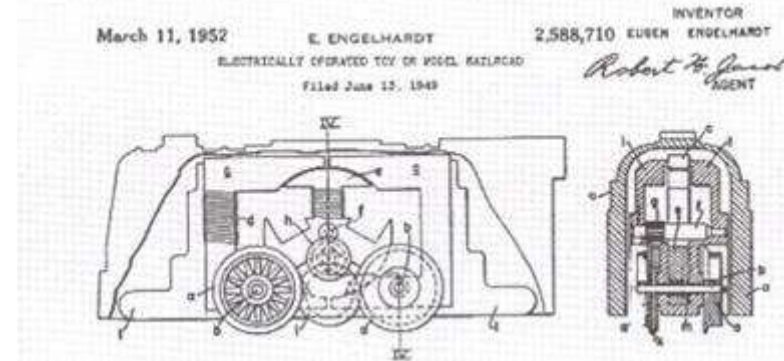
Ein Fazit der ersten Jahre

Fassen wir in einem Rückblick die technische Seite der von Eugen Engelhardt entwickelten und gebauten ersten TT-Eisenbahn in Deutschland zusammen: Das Chassis der Lok B 1001 bestand aus zwei kongruenten Zinkspritzgussteilen. Es war nur eine Form nötig. Die auf Umschlag passenden Teile beinhalteten das Antriebsaggregat. Die Kraftübertragung erfolgte über Zahnräder auf die Treibräder. Diese Konstruktion war gut gelöst. (Patentiert in den USA unter der Nummer 2 58 710, in Frankreich unter der Nr. 556 747).

Die Wechselstromausführung der B 1001 enthielt Feldbleche mit zwei Wicklungen, den Anker mit drei Wicklungen und für das Umschaltrelais zwei weitere Wicklungen. Das war sehr aufwendig und teuer.

Das Umschaltrelais war das neuartige, automatische Steuerorgan der Lok B 1001 und bewirkte durch Betätigung kleiner Kontakte die Vor- und Rückwärtsfahrt. Das Umschaltrelais sprach bei der Vorwärtsfahrt gar nicht an, das sicherte eine ungestörte Fahrt. Bei Rückwärtsfahrt überwog die Überspannung im Relais gegenüber der Federkraft; das Relais zog an - damit unterbrach ein Kontaktstreifen die Vorwärtsfahrt und schaltete die Rückwärtsfahrt ein, so dass die Lok dann in der ihr vorgeschriebenen Rückwärtsfahrt blieb. Bei der Rückwärtsfahrt hörte man ab und zu ein kleines Knacken, das vom Umschaltrelais kam.

Bei der Fertigung war sehr viel Justierarbeit nötig; darüber hinaus traten während des Fahrbetriebes beim Kunden oft Störungen auf. Die Stromabnahme erfolgte von den Schienen durch Kupferschuhe, die bei Verschleiß auswechselbar waren. Der Regeltrafo Tr 3001 30 VA mit Überlastungsschutz war durch das Zinkgehäuse sehr stabil. Er sorgte für langsames Anfahren in beiden Richtungen. Beim Übergang zur Rückwärtsfahrt gab es einen "kleinen Bocksprung" hervorgerufen durch die höhere Spannung. Selbst Engelhardt gab zu, dass der Trafo technisch nicht ausgereift war. Der Trafo Tr 3001 wurde umgebaut zu dem Controller Tr 3500. Dieser erhielt einen Umschalter für Vor- und Rückwärtsfahrt. Dazu kam die ROKAL Station Tr 3100.



Die Umstellung der B 1001 auf Gleichstrom war verhältnismäßig einfach. Das Relais entfiel ganz, Feldbleche und Wicklungen wurden durch einen Permanentmagneten mit zwei Feldblechen (gebogene Stanzteile) ersetzt. Der Gleichstrom regelte die Fahrtrichtung. Der freie Platz im Führerstand wurde mit einem Bleigewicht ausgefüllt, um die Fahreigenschaft (Zugkraft) zu verbessern.

Das ROKAL Gleissystem war ebenfalls gut gelöst. Für das Gleisbett wurden nur drei Formen (gerade, 572 o und 660 o) benötigt. Aus Bakelit gepresst war es stabil, aber temperaturempfindlich. Bei Erwärmung konnte es sich leicht verziehen; daraus resultierten Stoßstellen, die zu Entgleisungen der Bahn führten oder sie trugen dazu bei, dass sich die Kupplungen der Fahrzeuge lösten. Später setzte man kleine Stifte in die Enden der Vollprofilsschienen ein, die Gegenseite erhielt eine Bohrung. Das war jedoch aufwendig und damit teuer. Der Parallelabstand von 44 mm und die Radien bewirkten einen sehr geringen Platzbedarf für Anlagen (nur etwa 50 % von H0-Anlagen). Die starke Krümmung bei den Anlagen war für die maßstäbliche Umsetzung der D-Wagen sehr hinderlich. Die Modellbahner kritisierten immer wieder die zu kurzen D-Wagen, aber der Überhang bei längeren Waren und Kurvenfahrt hätte wirklich nicht unbedingt modellgetreu ausgesehen.

Es gab Hand- und Elektro-Weichen. Die von Engelhardt erfundenen Umschaltmöglichkeiten ("die denkende Weiche") waren für den anspruchsvolleren Modellbahner sehr hilfreich. Jede ROKAL Weiche hatte auf der Unterseite ein Fenster, durch welches drei Kontaktflächen zugänglich waren. Diese Kontaktflächen konnten auf fünf verschiedene Punkte gelegt werden. Jede andere Kontaktstellung bewirkte einen anderen Stromdurchgang durch die Weiche. Dabei war zu beachten, dass die Stromzuführung zu den Schienen und auf der Weiche immer vor den Weichenzungen erfolgte, also über ein Gleis, das links von der Weiche angeschlossen war. Das halbe gebogene Gleisstück der Weiche war eine Projektion auf das halbe gerade Stück, dadurch war der Übergang zum Parallelgleis mittels zweier Weichen möglich. Diese Kombination bewirkte allerdings auch zwei Kreuzungen - eine linke und eine rechte - ein Novum in der Branche.

Die D-Zugwagen waren durch den Druckguss sehr stabil und nahezu unzerbrechlich und waren mit Entkupplungsstiften auf dem Dach versehen, die als "Dachentlüfter" galten. Die "Fischmaulkupplung" mit den separaten Bindegliedern wurde bald durch die patentierte Kupplung (patentiert unter der Nummer 827 613 vom 10.1.1952) von Engelhardt abgelöst. Die starre Verbindung der Kupplungsteile bewirkte, dass längere Züge nicht nur vorwärts, sondern auch

rückwärts mit Sicherheit Kurven, Gegenkurven und Weichen bei jeder Geschwindigkeit durchfahren konnten. Voraussetzung war jedoch, dass die Kupplungen an den Fahrzeugen waagrecht und in gleicher Höhe standen. Das Kupplungsteil selbst war stabil; das Aufnahmeteil konnte sich aber bei unsachgemäßer Behandlung verbiegen. Die maßstäblich zu große Kupplung wirkte "klobig" - so die "Miniaturbahnen". Die Druckgussform für die Kupplung war kompliziert und ROKAL war für solche kleinen diffizilen Teile schlecht eingerichtet. 1952 wurden diese Teile von der Kölner Firma **Postel** geliefert, die spezialisiert auf Reißverschlüsse war. In späteren Jahren wurden die Kupplungen dann aus Kunststoff gespritzt, und wegen des leichten Fallgewichtes mit einer Niederhalte-Feder ausgerüstet.

Ein Fehler - der sich in den späteren Jahren immer wieder negativ auswirkte - bildeten die dicken Spurkränze. Engelhardt verwendete an seiner 1. Lok Zahnräder, die an der Innenseite der Treibräder befestigt waren - aber so groß im Durchmesser waren, dass sie über die Lauffläche hinausragten. Er stellte dieses Manko aber nicht ab, obwohl bei der Konstruktion der Weiche dieser Fehler offensichtlich wurde. Eine Doppelkreuzungsweiche war aus diesem Grunde schon nicht mehr möglich. Seine Nachfolger hatten aber auch nicht den Mut, die Dicke der Spurkränze der Norm entsprechend schmaler zu machen. Damit wären alle bisherigen Besitzer von ROKAL Erzeugnissen verärgert worden, wenn man nicht das Material (Loks, Wagen und Weichen) kostenlos umgetauscht hätte. Was hätte Robert Kahrmann wohl dazu gesagt? Die Spurkränze waren auch dafür verantwortlich, dass keine ROKAL Loks auf anderen Schienensystemen in TT weltweit fahren konnten. Der Export litt enorm unter diesem Manko. Die später gefertigten "Santa Fe" - und "Union Pacific" - Züge wurden zwar in Amerika begeistert aufgenommen, konnten aber leider nicht auf amerikanischen Weichen fahren.



Bergbahn aus dem ersten ROKAL Faltblatt von 1948

Rückblickend muss gesagt werden: Engelhardt kam nicht aus der Spielwarenbranche, kannte die Spielzeug-Eisenbahnen nur vom "selber spielen" aus seiner Kindheit. Das Wort Modelleisenbahn war 1946 nur "alteingesessenen Modellbahnern" bekannt. Berücksichtigen wir die damalige Zeit - kurz nach Kriegsende: kaum Informationen, kein geeignetes Material, und die Unterstützung innerhalb der Fa. ROKAL war nur teil- und zeitweise vorhanden (der von Engelhardt aufgebaute, eigenständige Betrieb im Betrieb wurde argwöhnisch beobachtet). Deshalb muss man heute seinen enormen Fleiß, Eifer, die Geduld und das Können umso höher einstufen. Er arbeitete Tag und Nacht für "sein Bähnchen". In Deutschland ist er der Mann geblieben, der die TT-Bahn als Erster entwickelte und gleichzeitig zur Fertigungsreife führte. Dafür gebührt ihm sicherlich ein besonderer Dank.

Die Unterstützung der Geschäftsleitung hielt sich eher in Grenzen. Direktor Paul Schönfeld "verdiente" das Geld für die Firma ROKAL mit dem Vergaserbau und reservierte daraus resultierend die betrieblichen Kapazitäten. "Die Bahn hat Zeit" - wurde zum geflügelten Wort im Werkzeugbau, in der Gießerei und in der Galvanik. Trotz allem standen die Mitarbeiter der Eisenbahn hinter Engelhardt und arbeiteten teilweise bis an die Grenzen ihrer Möglichkeiten. Umso unverständlicher war die Kündigung von Engelhardt für die Mitarbeiter. "Eines Tages im März 1950 packte er seine Sachen und sagte: "Ich habe gekündigt, ich habe eine neue Stelle in Wuppertal" und verabschiedete sich. Was aus "seiner Bahn" wurde, wie es weiterging und was aus seinen Mitarbeitern wurde - kein Kommentar" (Heinz Thieme).



Der "Nord-Süd-Express" mit der B 1001 (~Strom) und den ersten D-Zug-Wagen

Die Werkzeugmacher wurden in den Werkzeugbau versetzt. Ludwig Bierl blieb mit vier Leuten in der Montage. Heinz Thieme kam ins Konstruktionsbüro zu Paul Schönfeld und zeichnete vorübergehend eine Untertischbatterie für Armaturen.

Entscheidend für den Anfangserfolg der ROKAL Klein-Elektrobahn war, dass ROKAL niemals ein reiner Modellbahn-Hersteller, sondern ein Großbetrieb der Metallbranche war, der in einer Abteilung des Werkes nebenbei Modellbahnen produzierte. ROKAL konnte "aus dem Stand heraus" eine wenigstens anfangs erfolgreiche Modellbahn-Produktion aufbauen, und dies, obwohl die Anfangsbedingungen zunächst sogar schlechter waren als etwa die der Präzix-Bahn (1947 als Löhmann-Präzix-Bahn der Firma "Präzix-Erzeugnisse" Alfred Löhmann gebaut, 1949 nach Konkurs in die "Europa Spielwaren GmbH" aufgegangen, die ebenfalls im Jahre 1954 in Konkurs ging).

Als die ersten ROKAL Modelle erschienen, hatten sich die traditionellen Hersteller wie Märklin, TRIX und Fleischmann von den Kriegsschäden und Materialengpässen schon wieder erholt. In den Geschäften stießen die Kaufinteressenten zuallererst auf deren Produkte. Für den ROKAL Erfolg waren zunächst einmal das Interesse des Firmenbesitzers Robert Kahrmann und dessen Wille entscheidend, ein konkurrenzfähiges Produkt auf den Markt zu bringen. Darüber hinaus war er jedoch in erster Linie Kaufmann und er erwartete in absehbarer Zeit einen wirtschaftlichen Erfolg.

Ohne diese Voraussetzung hätte man bei ROKAL wohl niemals die Arbeit an einer Modellbahn aufgenommen. Der zweite Punkt war, dass die ROKAL Werke zunächst genügend Kapital hatten, um einen Produktionszweig über die schwere Anfangszeit zu bringen, also über die Zeit, in der viele Investitionen notwendig sind, die Firma aber nichts einnimmt, das heißt die Zeit der Entwicklung und der Markteinführung. Auch in einem dritten Merkmal unterschied sich ROKAL erheblich von den Herstellern anderer Nachkriegs-Modellbahnen: ROKAL verfügte über Fachkräfte, diese wiederum über einen unbändigen Einsatzwillen und viele Maschinen. Das Instrumentarium und das Fachwissen der Fertigungstechnik waren bei ROKAL vorhanden und mussten nicht erst mühsam aufgebaut werden. Dabei muss man bedenken, dass bei manchem aus einer Bastlerwerkstatt hervorgegangene Spielwaren-Hersteller Kenntnisse über grundlegende Fragen der Fertigung auch in den dreißiger Jahren noch nicht zum Standard-Repertoire gehörten. Die Modellbahn-Herstellung hatte bis zum Krieg viel Bastlermässiges an sich. Eine professionelle Fertigung und Konstruktion setzte sich erst sehr spät durch. ROKAL übersprang die Bastlerphase und begann mit der Produktion einer Modellbahn im industriellen Maßstab. Die Firma konnte deshalb nach einer ungewöhnlich kurzen Anlaufphase von zwei Jahren für die damalige Zeit hochdetaillierte und funktionssichere Modelle anbieten. Kinderkrankheiten hatten die Produkte trotzdem, sie konnten aber aus eigener Kraft und mit Hilfe von Hans Thorey (1951 -1958) überwunden werden; er gilt im Übrigen als Begründer des technisch-wissenschaftlich durchdrungenen Modellbahnwesens.

1950 wurde der Firmenname geändert in **ROKAL Guß- und Armaturenwerk GmbH**



B 1001 (Wechselstrom)



D 1250



D 1201



B 1003 (Gleichstrom)



D 1501



D 1202

Ein neues Team findet sich

Eugen Engelhardt war gegangen. Fast acht Wochen dauerte die damals unbefriedigende Situation in der Eisenbahnabteilung. Schließlich bat Heinz Thieme Paul Schönfeld um eine Unterredung über die Lage der Eisenbahn. An diesem Gespräch war auch Siegfried Klaumünzner beteiligt, von dem Paul Schönfeld wusste, dass er ein hervorragender Schmitzbauer und Entwicklungsmechaniker war. Schönfeld hörte sich die Informationen über den Entwicklungsstand der Bahn und über die Projekte an, die reif waren für eine Realisierung. Die Argumente mussten ihn wohl überzeugt haben, denn plötzlich ging es unter der Regie von Paul Schönfeld weiter.

Etwa zur gleichen Zeit suchte der Prokurist der Firma ROKAL - Clemens - eine Chefsekretärin. Er suchte und fand schließlich seine ehemalige Sekretärin **Lotte Gothe**, die mit ihrem Mann Otto in Frankreich wohnte. Lotte Gothe kam mit ihrem Mann nach Lobberich, um die Stelle der Chefsekretärin einzunehmen. Ihr Mann Otto, 37 Jahre, ein Elektroingenieur bekam ebenfalls eine Stelle in der Firma, er kam zur Eisenbahn und wurde so Nachfolger von Eugen Engelhardt als technischer Leiter der Abteilung. Für die Modellbahn von Vorteil war, dass im Vorzimmer von Robert Kahrmann Frau Gothe saß. Um Neuheiten oder Änderungen bei Robert Kahrmann vorzustellen und letztlich genehmigt zu bekommen, war es wichtig, dass man eine "günstige Stimmungslage" des Chefs "erwischte"; dies konnte die Chefsekretärin natürlich am besten beurteilen.



Patentschrift für Otto Gothe

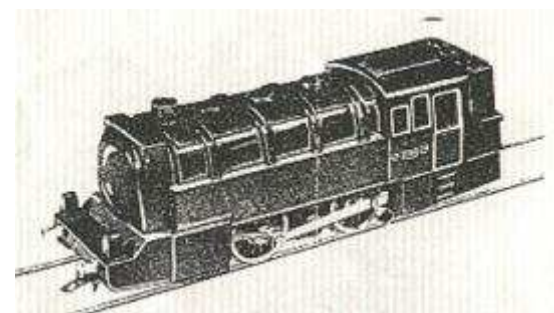
Zusammen mit **Heinz Thieme** (Konstruktion/techn. Büro), **Siegfried Klaumünzner** (Entwicklung und Schulung von Geschäftsfreunden, darüber hinaus bis 1969 verantwortlich für die Erstellung und Bedienung der Messeanlagen, sowie für technische Fragen am Messestand), **Ludwig Bierl** (Fertigung) und **Kurt Hey** (Lokfertigung), **Fritz Emme** (kaufm. Leitung) war ein Team vorhanden, dass der ROKAL Modelleisenbahn aus den Geburtswehen half. **Otto Gothe** war der geborene Erfinder, der morgens mit immer neuen Ideen seine Mitarbeiter überraschte. Erfinder finden oft kein Ende: Seine Mitarbeiter mussten ihn oft bremsen, um letztlich nur "das Beste" produzieren zu können.

Otto Gothe und Heinz Thieme wurden in das Konstruktionsbüro von Paul Schönfeld integriert. Dort arbeiteten bereits **Karl Giskes** und **Hans Grutesen** für den Vergaserbau und **Josef Acker** und **Heinz Hauertz** für den Armaturenbereich, sowie **Franz Meier** und **Hans Blauen** für die Vorrichtungen und spanlose Verformung. Während Otto Gothe sich um die elektrischen Teile - Trafo, Regler, E-Weichen - kümmerte, fertigte Heinz Thieme die Konstruktionszeichnungen für die Güterwagen "Essen" und "Kassel" sowie den dazugehörigen Tafelwagen an. Drehschemelwagen und zweiachsige Kesselwagen kamen später hinzu.

Hin und wieder traf man sich sonntags morgens im Büro von Paul Schönfeld. Während der normalen Arbeitszeit hatte er für die Modellbahn keine Zeit. Durch diese "Sonntagsgespräche" bekamen die "Eisenbahner" Zugang zum

Werkzeugbau und zur Gießerei. Darüber hinaus stand den Mitarbeitern das Formenkonstruktionsbüro (**Frl. Schiedath** und **Herr Schlomach**, der nach dem Tod von Paul Schönfeld Leiter des Vergaserbaues wurde) offen. Jetzt konnten die Formen gezeichnet und im Werkzeugbau erstellt werden. Im Werkzeugbau wurden die Formen hauptsächlich von dem Graveur Heinz Rohr bearbeitet. **Heinz Rohr** war ein "Künstler", dem die Eisenbahn die Modelltreue der Loks und der Wagen zu verdanken hatte.

Unter der Bestellnummer B 1002 wurde neben der Schlepptenderlok B 1001 / B 1003 auch eine Tenderlok konstruiert, die auf dem Lokchassis (2 Treibräder) der B1001/1003 aufgebaut war. Dieses Modell hatte aber ebenfalls kein Vorbild. Da sich mittlerweile in der Branche die Anlehnung an Vorbilder durchzusetzen begann, wurde nach einer entsprechend geeigneten Lok-Baureihe (BR) gesucht und in der BR 71 auch gefunden (2 Treibachsen und vordere und hintere Laufachse (1'B'1)). Das Ursprungsmodell B 1002 wurde nicht gebaut; die BR 71 bekam die offene Bestellnummer B 1002. Zur Auslieferung kam die B 1002 bereits Anfang 1952, also vor der Nürnberger Messe.



Modell der konstruierten, aber nicht gebauten B 1002

Die gleiche Lok gab es damals auch als TRIX Modell in der Nenngröße H0. Die 71er blieb immerhin bis 1959 im Programm. Mit ihrer stark vereinfachten Steuerung, die nur aus einer Treibstange bestand, war sie sicherlich nicht das Glanzstück eines Modellbahn-Programms, heute ist sie jedoch umso begehrt.

Im Niederrheinischen Tageblatt vom 7.10. 1950 ist zu lesen: "**In Lobberich nun auch Güterwagen-Produktion**" In diesem Artikel ist u. a. zu lesen, dass bereits im Jahre 1950 das Ausland großes Interesse an der ROKAL Modellbahn zeigte. Nachfragen aus Argentinien, Uruguay, Venezuela, Australien, Nordafrika, Ägypten, Malta, Schweden, Norwegen, Dänemark, USA, England, Belgien, Frankreich, Holland. Die halbe Welt wurde aufgezählt, die an der kleinen ROKAL D-Zug-Lok und den schnittigen D-Zugwagen interessiert war. Die Importeure schickten lange, freundliche und bisweilen auch ungeduldige Briefe. Dem großen Geschäft stand eigentlich nichts im Wege, wenn es keine Import- und Exportlizenzen gäbe. **Fritz Emme** erzählte, dass diese bürokratischen Schlagbäume nicht so ohne weiteres überwunden werden konnten. Die Sorgen, wie sich die Eisenbahn verkaufte, überließen die Konstrukteure, Techniker und all den anderen, die an den kleinen Lokomotiven, D-Zugwagen, Schienensträngen, Weichen und Elektro-Motoren bauten, getrost den Kaufleuten, die manchmal schier verzweifeln, sich durch das Dickicht der Exportbestimmungen durchzukämpfen.

Der Zeitpunkt der Nürnberger Messe war der Fixpunkt, neue Modelle bis zur Produktionsreife so zu entwickeln, dass sie unmittelbar nach der Messe lieferbar waren. Dass dies wichtig war, geht immer wieder aus den Artikeln in der Modellbahnzeitschrift "Miniaturbahnen" hervor, die die "Nichtlieferungsbereitschaft" bei Konkurrenzunternehmen immer wieder bemängelte und bei ROKAL lobte. Alle Messen stellten seinerzeit für die Mitarbeiter erhöhten Arbeitseinsatz dar. Messe-Modellbahnanlagen mussten gebaut und die Neuentwicklungen besonders hervorgehoben werden. Dies schaffte man nicht in der normalen Arbeitszeit, zumal Ruhe und manchmal auch Abgeschlossenheit vonnöten waren. Die Messeanlagen waren immer etwas Besonderes und boten für die Mitarbeiter eine willkommene Abwechslung von der täglichen Arbeit. Außerdem wurde mit erheblichem Ehrgeiz versucht, den anderen Modellbahnkonkurrenten technisch und gestalterisch überlegen zu sein.



Kontrollzettel der Produktion vom 17. Oktober 1951

Im Jahre 1951 stellte Robert Kahrmann den Ingenieur **Hans Thorey** aus Göppingen, der MÄRKLIN Stadt, ein Fachmann auf dem Gebiet des Modellbahnwesens, als freier Mitarbeiter ein. Thorey kam alle 6 - 8 Wochen für jeweils 1 Woche als freier Mitarbeiter nach Lobberich. Zwischen Thorey und Gothe gab es häufig konträre Diskussionen, die zwar den Fortschritt der Bahn befruchteten, aber auch das "Betriebsklima" in der Abteilung belasteten. Vielleicht war auch mitentscheidend für das dennoch gute Klima, dass mit Ausnahme des "Fränkischen Bayern" Ludwig Bierl alle anderen aus "Mitteldeutschland" kamen (Klaumünzner aus Oberschema im Erzgebirge, Hey aus Gotha, Thieme aus Chemnitz, Gothe aus Nordhausen in Thüringen).



G 203



G 207



G 202



G 213

Bereits auf der 2. Nürnberger Messe 1951 ist in der später führenden deutschen Modellbahnzeitschrift "Miniaturbahnen" zu lesen, dass "in diesem Jahr die Firma ROKAL, Guß- und Armaturenwerk GmbH, Lobberich/Rhld. nicht vergessen werden darf, die mit ihren Neuerscheinungen (3 Güterwagen-Modelle = offener Güterwagen "Essen" aus Metalldruckguss, LüP 74 mm, Oberteil braun mit Beschriftung: ESSEN 32852 O M", Gedeckter Güterwagen "Kassel", Metalldruckguss, LüP 74 mm, Oberteil braun, Beschriftung "Kassel 86938 G R", Langholzwagen (2 gekoppelte Tafelwagen mit Drehschemel, mit Brettern) - 2 Monate später kam bereits der Kesselwagen, LüP 74 mm, Metall-Druckguss, Aufbau gelb mit Aufschrift "SHELL und SHELL-Signet", rechts daneben, in rot als Abziehbild (geprägte Aufschrift rechts am Kessel "Köln und RIV" eingerahmt, "KÖLN 579590", Leiter und Laufsteg in Blech) heraus - die Aufmerksamkeit der Modellbahner auf ihre 12-mm-Bahn lenkte. ROKAL hat die Forderungen der Zeit erkannt und will vorbildgetreuer werden, was ihr mit den neuen Super-Wagen restlos gelungen ist. Diese wirklich einzigartigen Neuschöpfungen vermögen tatsächlich einen eingefleischten H0-Mann wankend machen und werden sicher viele Freunde gewinnen, besonders dann, wenn die Firma ROKAL die versprochene 12-mm-Lok in Art und Qualität der jetzigen Güterwagen schaffen sollte.

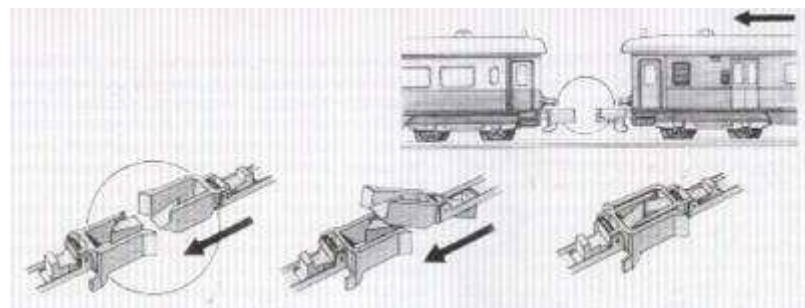


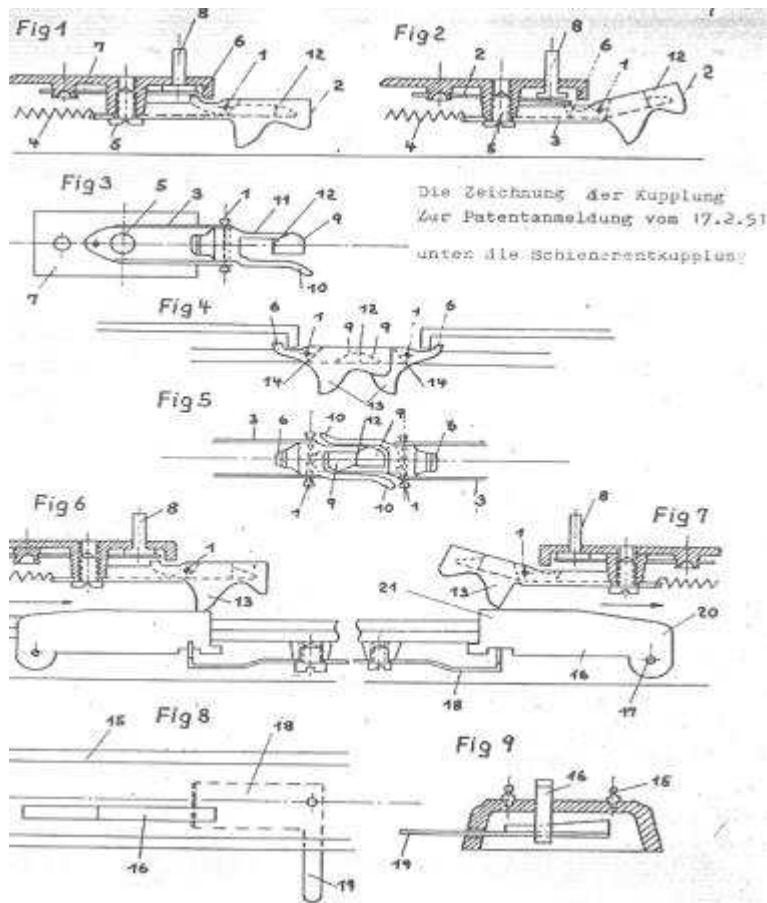
Güterzug-Packung L 10005

Die auf der Messe vorgestellten Güterwagentypen waren eine gute Detaillierung der aus Metall gefertigten Aufbauten gemeinsam, die viele Modellbahner lobten. Als Grundlage für die Zeichnungen waren Fotos von **Carl Bellingrodt**, Wuppertal-Barmen, der über eine sehr umfangreiche Fotosammlung von DB-Fahrzeugen verfügte (Ende 1950: 21.000 Negative).

Die patentierte ROKAL Kupplung

Neu war auch ab Ende 1951/Anfang 1952 die Kupplung. Die alte "Fischmaulkupplung" (Phantasie name aufgrund der Form der Kupplung) wurde in die jetzt noch vorhandene ROKAL Kupplung geändert. Die noch von Engelhardt entwickelte Kupplung wurde ebenfalls patentiert (Nr. 827 613) und Ende der 60iger Jahre von der Firma Arnold für ihre N-Bahn in Lizenz verwandt. Durch diese Neuentwicklung kuppelten sich die Fahrzeuge beim Zusammenschieben selbsttätig ein. Das Entkuppeln geschah zunächst von Hand durch Herunterdrücken der Entkupplungsvorrichtung, die an den Wagen angebracht wurde, oder durch Heben der Kupplungsglieder selbst. Später folgte dazu ein besonderes Entkupplungsgleis.





Der neue Antrieb mit Schneckengetriebe

Die Teilnahme an Messen war Anfang der 50iger Jahre als Produktwerbung besonders wichtig, um die Bahn in das öffentliche Bewusstsein zu rücken. Neben der Nürnberger Messe wurde auch bei regionalen Messen die Bahn vorgestellt. Aus den erhaltenen Zeugnissen lässt sich ein regionaler Schwerpunkt im Rheinland und dem angrenzenden Ausland (Niederlande und Belgien) vermuten. So war die Fa. ROKAL mit ihrer Bahn im Mai 1952 auch auf einer Ausstellung in Hoensbroek / Niederlande vertreten. Im September desselben Jahres nahm man auf Messen in Köln und Utrecht / Niederlande teil.

Im Herbst des Jahres 1951 kam der Inhaber der Firma **R. W. Dullens, Präzisionsmodellbau** aus Bad Godesberg und zeigte den ROKALern ein von ihm handgefertigtes Modell der Lok BR 03.10 nebst Doppelstockwagen in TT-Größe. Der deutsche Kurzdokumentarfilm **"Der neue Zug"** aus dem Jahr 1951 könnte als Vorlage für das Modell gedient haben. Dieser zeigt die Entwicklung der Doppelstockwagen der DB und die 03.1014 mit diesem Zug. Die Firma Dullens fertigte Modell-Lokomotiven und Wagen für alle Spurweiten, vornehmlich jedoch für die 12-mm-Spur an. Sie hatte hinsichtlich der Präzision, mit der die Modelle hergestellt wurden, einen sehr guten Ruf. Die ROKALer waren von der Schönheit der Ausführung des Modells begeistert - selbst Paul Schönfeld. Schließlich wurde das Modell angekauft und man begann, die Lok für die Fertigung vorzubereiten. Von Bellingrodt wurden noch Fotos besorgt. Gothe musste einen Motor entwickeln, der in den Kessel passen musste, was letztlich zu dem bekannten Rundmotor führte. Thieme begann mit den Konstruktionszeichnungen. Auf dem Reißbrett waren die Zeichnungen der Lok mit Tender immerhin mehr als einen Meter lang, in Wirklichkeit jedoch nur 20,7 cm. Fast jeden Tag überzeugte sich Paul Schönfeld vom Fortgang der Entwicklung. Anfangs hatte er Schwierigkeiten mit dem Maßstab 5:1. Die Einbindung des technischen

Direktors (Gesamt-ROKAL) war dennoch sehr hilfreich bei der Konstruktion und Anfertigung der Formen für die Druckgussteile.



Dullens hatte für seine Kraftübertragung vom Motor auf die Treibräder ein Schneckengetriebe gewählt. Vom Motorritzel über ein Zwischenzahnrad war man bereits auf der Schneckenwelle, die den vorderen und hinteren Treibradsatz mittels einer "Schnecke" und "Schneckenrad" antrieb. Diese Übertragungsart wurde von allen Entwicklern bei ROKAL – einschließlich Thorey - getragen. Das Schneckengetriebe, so sollte es sich zeigen, war sehr kraftzehend und selbsthemmend. Die Räder ließen sich von Hand nicht drehen, wenn ja - mit Gewalt -, dann löste sich das Rad von der Welle. Dies konnten die Erwerber nicht selbst beheben. Es gab viele Reklamationen. Darüber hinaus erfolgte die Kraftübertragung vom Motor zur Schneckenwelle hinter dem letzten Treibradsatz. Das bewirkte einen starken Druck auf das hintere Wellenlager. Der Verschleiß ("Ausschlagen") war entsprechend groß. Bei einer Übertragung zwischen den Treibradsätzen hätte sich der Druck auf zwei Lagerbuchsen verteilt, aber dies war mit dem konstruierten Motor nicht möglich. Das Schneckengetriebe wurde bei allen Lokomotiven bis zum Jahre 1959 eingesetzt, wodurch die Reklamationen sich häuften.

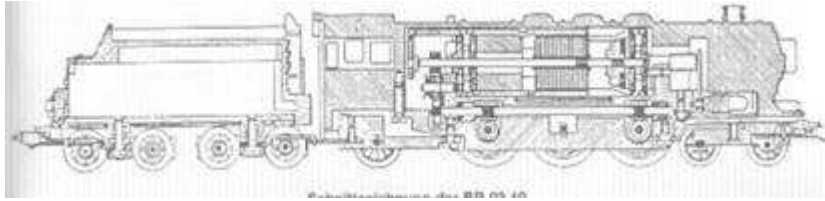


Schnellzuglok BR 03 1014 (B 1004 mit Tender T 1252)

Auf der Nürnberger Spielwarenfachmesse 1952 konnte das Publikum schließlich das Glanzstück bewundern: Die 2'C1-Schleppertenderlok nach dem Vorbild der Dreizylinder-03 der Baureihe 03.10 der Deutschen Bundesbahn nebst Doppelstockwagen. Die Modelltreue der Lok war für die damalige Zeit außergewöhnlich. Das Lok- und Tendergehäuse bestanden aus Metall-Druckguss, wobei die Detaillierung immerhin schon so weit ging, dass die Konstrukteure auch den Indusi-Fahrzeugmagneten vor der Schleppachse und die an der Führerhaus-Seitenwand erkennbare Abdeckung des Indusi-Relaiskastens nicht vergaßen. Die charakteristische Doppelverbund-Luftpumpe der Bauart "Nielebock-Knorr" befand sich deutlich sichtbar an ihrem Platz unterhalb des Luftlaufs. Die Heusinger-Steuerung war in ihren wesentlichen Teilen vollständig und beweglich ausgebildet - im Jahr 1952 auch bei Modellen größerer Nenngrößen keinesfalls eine Selbstverständlichkeit. Die Lok nebst den Doppelstock-Schnellzügen gingen schließlich Ende 1952 "als Weihnachtsüberraschung für die TT-Spur-Freunde" in die Fertigung und Auslieferung.

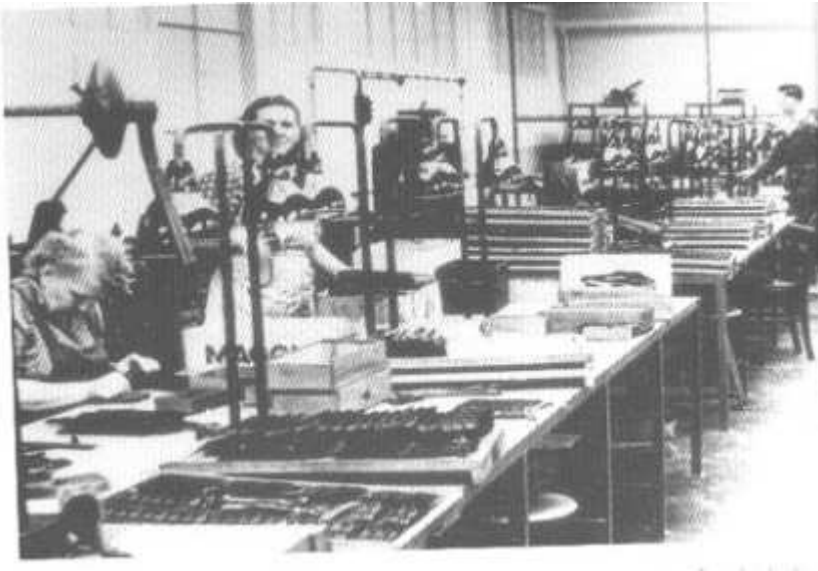
Tatsächlich waren die 1950 und 1951 für die DB gelieferten Prototypen in zweistöckiger Ausführung im Gegensatz zu den Doppelstockwagen der 90iger Jahre keine Nahverkehrsfahrzeuge, denn einige waren mit Küche und Speiseraum

ausgestattet - sie passten also gut zur Schnellzuglok BR 03.10. Der "Blaue Vogel", wie man die Zugeinheit nannte, war seinerzeit äußerst beliebt und ist heute noch heiß begehrtes Sammlerobjekt.



Schnittzeichnung der BR 03.10 mit Schneckengetriebe

Die Firma **Kroonenburg & Koop**, die die Bakelitgleiskörper in Kierspe im Sauerland für ROKAL presste, stellte die Fertigung ein und übergab die Aufträge an die Firma **Ernst Schürfeld**, die ebenfalls in Kierspe ansässig war. Thieme stellte bei einem Besuch in der Firma fest, dass diese Firma die Presserei nur nebenbei betrieb, um die Pressformen, die sie herstellte erproben zu können.



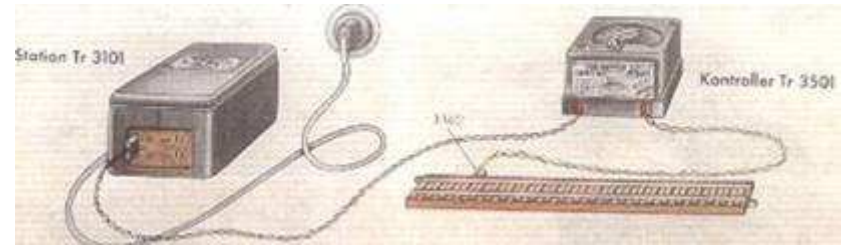
Frauen in der Modellbahnfertigung 1952

Die Firma Schürfeld war ein mittlerer sauerländischer Werkzeugbau-Betrieb mit einem vielseitigen Maschinenpark; außerdem bestach sie durch eine für die damalige Zeit ungewöhnliche Ordnung und Sauberkeit. Paul Schönfeld interessierte dies und am Rosenmontag 1952 fuhren er, seine Frau mit Thieme nach Kierspe zur Besichtigung. Das war der Beginn einer langjährigen und fruchtbaren Zusammenarbeit für beide Firmen. Die Fa. Schürfeld erstellte nicht nur Druckgussformen, sondern vor allem Kunststoffspritzgussformen. Weder diese Art der Formenherstellung noch die dazugehörigen Kunststoffspritzgussmaschinen gab es bei ROKAL damals aber auch später nicht. In erster Linie wurden bei Schürfeld Formen für die Modellbahn hergestellt, bei Engpässen für die Vergaserfertigung griff Schönfeld jedoch auch auf die Firma Schürfeld zurück. Für die Modellbahn waren Lokgehäuse und viele Wagenoberteile aus Kunststoff erforderlich. Wenige 100 m von Schürfeld entfernt befand sich die befreundete Firma **Wilhelm Bremicker**, die Kunststoffteile spritzte. Über diese Firma wird später noch zu berichten sein.

Das Sortiment wächst

Im Jahre 1952 wurde das große Konstruktionsbüro Schönfeld wegen Umbau und Renovierungsarbeiten in ein gerade fertig gestelltes Shed (Fertigungshalle) verlegt. Nach Ende dieser Arbeiten verließen alle Konstrukteure die Halle bis auf Gothe und Thieme. In dieses und das Nachbarshed wurde die gesamte Modellbahn (Fertigung, Ein- und Ausgangslager, Versand, Entwicklung und Konstruktion) untergebracht.

Zur selben Zeit kam ein technischer Zeichner im letzten Lehrjahr ins Konstruktionsbüro der Modellbahn, der dann ein halbes Jahr später seine Gesellenprüfung ablegte. **Heinz Holterbosch**, der lernfähig, willig und technisch begabt mit großer Begeisterung alle ihm übertragenen Aufgaben erledigte. Es war eben ein Unterschied, ob man eine Armatur, einen Vergaser oder eine Modellbahnlok zeichnete. Nach einiger Zeit konnte man sein gezeichnetes Teil auf Schienen durch Gelände fahren sehen.



Station Tr 3101 und Controller Tr 3501

Noch ein weiterer Mitarbeiter sollte entscheidend zum Erfolg der ROKAL Bahn beitragen: **Heinz Schmitz** aus dem Nachbarort Süchteln, ein gelernter Elektro-Feinmechaniker. Nachdem er zwei Jahre in der Fertigung hauptsächlich Weichen montiert und justiert hatte, kam er 1952 in die Entwicklung zu Gothe. Dieses Team Gothe-Schmitz arbeitete bei der Weiterentwicklung von Trafos, Reglern, Weichen und Motoren hervorragend zusammen.



Verpackungsabteilung 1953

Die "Miniaturbahnen" schrieb im Juni 1953: *"TT marschiert - haben wir vor einiger Zeit behauptet. Und dies stimmt nicht nur anhängermäßig, sondern auch im Bezug auf die ROKAL-TT Bahn. Wer die neue 2'C'1 mit den Doppelstockwagen oder vor den Messeneuheiten (Rheingold D-Zugwagen einschließlich Postwagen) fahren sah, ebenso die wirklich ausgezeichneten Güterwagenmodelle, kann das Umsichgreifen der 12-mm-Spur wohl begreifen. Qualitativ dürften die ROKAL Erzeugnisse viele ausländische TT-Fabrikate schon längst überholt haben. Die Gleise wurden verbessert und mit neuer Schienenverbindung versehen, so dass nunmehr einwandfreie Schienenstöße vorhanden sind. Ebenfalls neu herausgebracht wurde das Anschlussgerät: Trafo und Fahrregler sind nunmehr getrennt. Während der Trafo für drei Loks ausreichend ist, ist die Gleichrichtung in jedem Fahrregler untergebracht. Eine Umschaltung der Fahrrichtung erübrigt sich, ein Rechtsdrehen bewirkt die Vorwärtsfahrt. Wer sich über die ROKAL-TT Bahn näher informieren will, schreibe bitte nicht wie bisher an uns, sondern wende sich an die Fachgeschäfte bzw. an die Werke selbst. Im Herbst 1953 kommen als weitere Neuerscheinungen auf den Markt: Einheits-Ci-Wagen nebst Packwagen ("Donnerbüchsen"), so dass insgesamt ein ganz respektabler Fahrzeugpark zur Verfügung steht."*



Die Rokal-TT-Vorführanlage; im Vordergrund der „Blaue Vogel“, wie der Doppeldeckerzug der DB genannt wird. Auf dem unteren Bildstreifen einer der „Rheingold“-D-Zug-Wagen, der zugehörige Postwagen, sowie die 2'C1.

Die ROKAL-TT Vorführanlage 1953: im Vordergrund der „Blaue Vogel“, wie der Doppeldeckerzug der DB genannt wird. Auf dem unteren Bildstreifen einer der „Rheingold“-D-Zug-Wagen, der zugehörige Postwagen, sowie die 2'C1.



D 1203 „Blauer Vogel“

D 1207 „Rheingold“ Postwagen

D 1205 „Rheingold“ D-Zug-Wagen

Ebenfalls Ende 1952 kamen die offenen Güterwagen "Essen" beladen mit Kohle, der Kühlwagen, der Südfrüchtewagen, der Güterwagen "Essen" mit Kies beladen und der Güterwagen "Kassel" mit Bremserhaus (G 212) heraus. Der Personenwagenpark wurde um die "Rheingold-Wagen"(Postwagen D 1207/1208 aus Metall-Druckguss, schwarz-blau-grau lackiert - mit und ohne Beleuchtung, D-Wagen D 1205/1206 aus Metall-Druckguss, schwarz-blau-grau lackiert - mit und ohne Beleuchtung) erweitert. Hinzu kamen der Personenwagen BCi (D 1209) und der Packwagen PWi (D 1211). Diese Modelle hatten Wagenkörper aus thermoplastischem Material, während die Fahrgestelle aus Metalldruckguss gefertigt wurden.



G 205

G 228

G 239

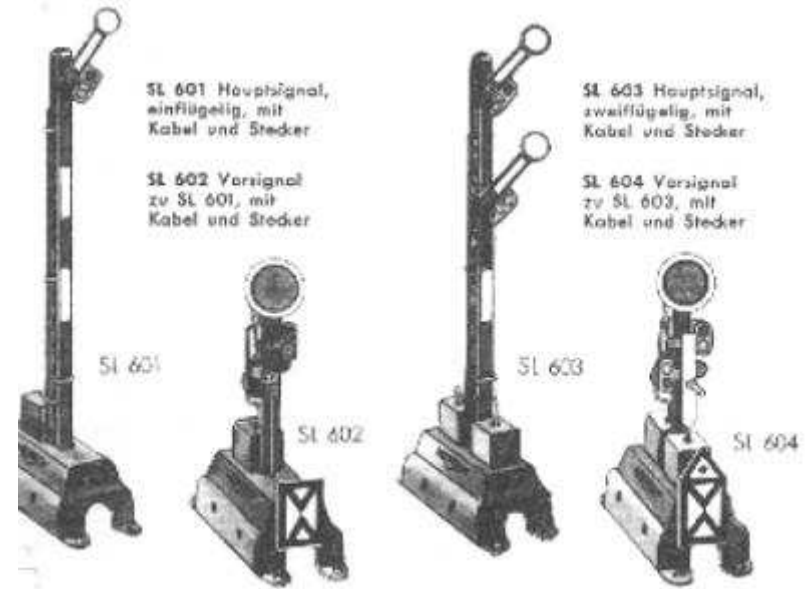


G 206

D 1209

D 1211

Die Verkürzung der Modelle täuscht darüber hinweg, dass es sich um Nachbildungen der Ackermanschen "Donnerbüchsen" handeln sollte, also um die bekannten, zweiachsigen Nahverkehrswagen mit offenen Übergangsbühnen aus den zwanziger und dreißiger Jahren. Die Lok und die Wagenoberteile hatten eine erhabene Beschriftung, die anfänglich mit einem dünnen Pinsel von Hand markiert wurde. Ab 1952 wurde mit Foliendruck gearbeitet. Ein weißes oder farbiges Folienband wurde über die Beschriftung geführt. Ein erwärmter Stempel drückte die Folie auf die Buchstaben. Diese Arbeitsweise geschah später (in den 60iger Jahren) mit Stempeldruck wesentlich sauberer und genauer.



Ein- und zweiflügelige Haupt- und Vorsignale

Im August 1953 fuhren Gothe und Thieme in einem alten Hanomag (genannt "Hannibal") zur Firma Rückert (RÜCO) nach Coburg. Die Rückerts hatten ein Uhrmachersgeschäft und verkauften auch Modelleisenbahnen. Rückert und sein Sohn fertigten in einem Hinterzimmer filigrane Artikel für den Modellbau an. Auf der Nürnberger Messe 1953 kam man über Lieferungen für TT ins Gespräch. Bei dem Besuch von Thieme und Gothe stellte Rückert folgende Muster in TT-Größe vor: Ein- und zweiflügelige elektrische Haupt- und Vorsignale, Standlaternen, Straßenlaternen, Bahnhofsleuchten (zweiarmig) sowie Hochspannungsgittermaste. Die Qualität war hervorragend Vater und Sohn mit weiteren Familienangehörigen fertigten diese Artikel in Handarbeit mit nur einfachen Biegevorrichtungen an. Die fertigen Teile wurden verlötet und lackiert. Die Signale enthielten 16 V Kleinst-Glühlampen, denen die niedrigere 12 V-Spannung hinsichtlich Helligkeitsgrad und Lebensdauer zugute kamen. Jedes Stück konnte getrost als Kleinstkunstwerk benannt werden. Diese Geschäftsverbindung hielt von 1953 bis 1963.



S 836, S 822 und S 835

Zu einer TT-Modellbahn gehören zwangsläufig auch maßstabgerechte Gebäulichkeiten für den Anlagenbau. So fuhren Gothe und Thieme weiter in den Schwarzwald zu den **Gebr. Faller** in Gütenbach. Die Fa. Faller war damals schon Marktführer im Modellbau. Beide waren von der Betriebsbesichtigung beeindruckt. Die Gebr. Faller kannte man ebenfalls von der Nürnberger Messe. Schnell wurde man sich einig. So erhielt die Fa. ROKAL alle Hintergrundhäuschen, Kirche und Wassermühle in H0, denn diese passten ganz gut zum TT-Maßstab. Für einen Bahnhof, Haltepunkt, Stellwerk und ein Tunnelportal nahm Faller die Fertigung auf. Im November 1953 erfolgte die erste Auslieferung. (Ebenfalls erste Holz-/Kartongebäude von **Vau-Pe**-Bahnhöfe S 801, S 802, Stellwerk S 803)



Ausschnitt aus der Anlage des MEC Wuppertal e.V. mit ROKAL Modellen von 1953

Die Triebwagen VT 12.5 und ET 56

Die ROKAL Anhänger konnten sich auch in diesem Jahr freuen: Ein schmucker zweiteiliger Diesel-Triebwagen-Zug, der auf der Nürnberger Messe im Frühjahr 1954 vorgestellt wurde und im Herbst lieferbar war, begeisterte alle TT-Anhänger. Die Einzelheiten dieses Modells waren wiederum im Rahmen des technisch Möglichen, gut durchgebildet.

Oberteil und Untergestell sind jeweils aus einem Stück; das Oberteil in Plastik, das Untergestell in Metall-Druckguss. Interessant war die "Druckknopf-Kupplung" der beiden Triebwagenteile, die gleichzeitig als Strom-Kupplung fungiert. Ende 1954 war das Modell dreiteilig (VT 12) erhältlich. Auch diese Modelle waren Fahrzeuge, die erst seit 1952 und 1953 auf den DB-Gleisen fuhren. Zwischen 1954 und 1962 änderte ROKAL ihre Beschriftung und Lackierung mehrfach. Besondere Raritäten sind diese Triebzüge, die in 1955 auch als ET 56 (mit Oberleitungsfunktion) herauskamen, in blauer Freelance-Farbgebung der Niederländischen Eisenbahnen (Modell: "Blaue Engel") oder noch seltener in brauner (Oberteil) und roter (Unterteil) Farbe als "Isabell" bezeichnetes Modell der italienischen Staatsbahn.



VT 12 „deutsch“



ET 56 „deutsch“



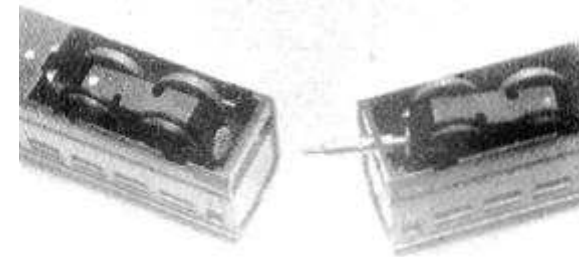
„italienisch“



„niederländisch“

Zur Konstruktion der Dieseltriebwagen: Die Drehgestelle wurden mittels Druckknöpfen in das Untergestell eingehängt. Die beiden Drehgestelle waren - mit einer Strombrücke wieder mit Druckknöpfen - verbunden, dies erhöhte die Sicherheit der Stromabnahme von den Gleisen.

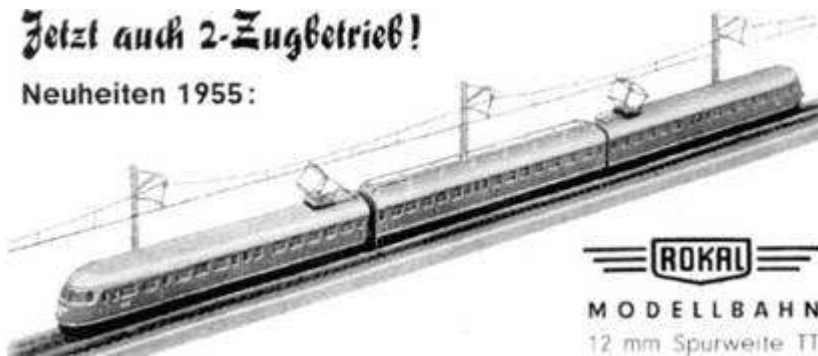
Eine weitere "geniale" Idee bildete die biegsame Welle als Kraftübertragung zwischen Motor- und Schneckenwelle des Antriebsgestells. Theoretisch waren diese Konstruktionselemente von Otto Gothe hervorragend, aber leider waren sie in der Praxis sehr störanfällig. Bei einem "Unglück" löste sich alles in Einzelteile auf. Dennoch kam im Dezember bereits das dreiteilige Modell heraus.



Die neue "Druckknopf-Kupplung" für den Dieseltriebwagen

Oberleitung und Hohlprofil

Für alle Zugpackungen war die Anschlusspackung L11000 (Preis 39,- DM) bestehend aus Transformator zum Anschluss an ein Wechselstrom-Lichtnetz und einem Fahrregler, in welchem gleichzeitig der vom Transformator gelieferte Wechselstrom in Gleichstrom umgewandelt wurde, erforderlich.



1955 überraschte die Fa. ROKAL die Freunde der kleinsten Industrie-Spurweite, die TT-Fans, mit ihrem Oberleitungssortiment (System Vollmer in Baugröße TT). Das erste für den Oberleitungsbetrieb produzierte Fahrzeug war der bereits vorher beschriebene dreiteilige "ET 56", der wahlweise mit Ober- oder Unterleitungsbetrieb gefahren werden konnte. Der ROKAL Elektro-Triebwagenzug war bei Lieferung auf Unterleitungsstromabnahme geschaltet. Die

hierfür erforderliche Gruppierung der Metall- und Kunststoffräder sowie die Stellung des Dachschrägers waren in der Betriebsanweisung genau beschrieben. Sollte der Betrieb des Triebwagenzuges über die Oberleitung erfolgen, so mussten die Drehgestelle umgewechselt werden. Beim Aufspuren musste man darauf achten, dass sich die Metallräder auf der dem Oberleitungs-Anschlussmast gegenüberliegenden Seite befanden. Beim Oberleitungsbetrieb erfolgt die Stromzuführung durch den Oberleitungsdraht und durch ein Gleisprofil und zwar durch das Profil, das dem Anschlussmast gegenüberliegt.

Außerdem mussten beide Schaltkontakte der Dachschräger - von denen sich je einer am Dachstromabnehmer des Motor- und Steuerwagens befand - in Mittelstellung gebracht werden.



Die ROKAL Messeanlage von 1954 auf der nicht nur im Hintergrund die ROKAL Werke in TT-Größe zu sehen sind, sondern auch sämtliche Neuheiten (Signale, Bahnhofsgebäude, Stellwerk, Gebäude, Bogenlampen und sogar - ganz links - der schmucke Dieseldieselmotorenwagen. Beneidet wurden die ROKALer von der Konkurrenz auch von der im Vordergrund ersichtlichen Industrieanlage, die leider nicht zu kaufen war.

Ebenfalls neu in den Fahrzeugpark aufgenommen wurde ein mit zwei PKW's beladener "Tafelwagen". Die im Katalog "Tafelwagen" genannten Fahrzeuge - gemeint sind Flachwagen ohne jeden Aufbau - waren sehr einfach gestaltet, konnten aber von Bastlern als Basis für eigene Aufbauten verwendet werden. Im Spielbetrieb boten sich diese Fahrzeuge zum Beladen an. Die Tafelwagen waren auch die Basis für ROKAL's Drehschemelwagen. Offene und geschlossene Güterwagen waren grundsätzlich älteren, zweiachsigen Typen mit Holzaufbauten nachgebildet und entweder mit oder ohne Bremserhaus lieferbar.



G 201

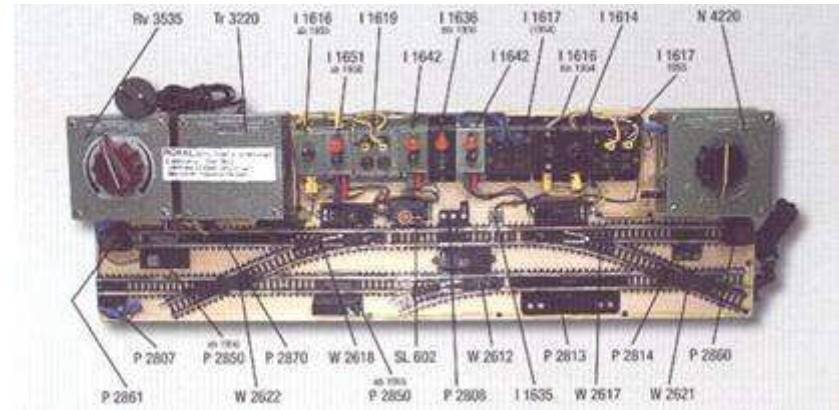


G 242

Die Bakelitgleise waren in der Herstellung und auch im Verkaufspreis zu teuer. So fertigte ROKAL - wie auch andere Modellbahnhersteller - den Unterbau aus bitumengetränkter Presspappe mit Hohlprofilen aus vernickeltem Stahlblech an. Die gefertigten Gleise waren absolut "trittfest" und kosteten in der Herstellung nur die Hälfte. Ein Übergangsgleis war für den Wechsel von "alt auf neu" erforderlich.

Die Netzanschlussgeräte erfuhren ebenfalls eine Ergänzung in Form eines preiswerten Fahrpultes, das mit 0,7 A Belastbarkeit etwa die halbe Leistung der größeren Standardgeräte abgeben kann. In diesem neuen Anschlussgerät

waren, ein Trafo und ein Regler zusammen untergebracht. Der Fahrstrom wurde durch eine Grobvorstufe eingeschaltet und dann weiter fein geregelt.



Ebenfalls 1955 wurde das bisherige Schienenmaterial GB (Gleis-Bakelit) vollständig erneuert.

Im Sommer 1955 verließ Ludwig Bierl die Fa. ROKAL. Als Meister in der Montage wurde nun Kurt Hey eingesetzt, der sich bis zu diesem Zeitpunkt hauptsächlich um die Lok- und Weichenfertigung gekümmert hatte. Im November 1955 veröffentlichte Hans Thorey - freier Mitarbeiter bei ROKAL - im "Modellisenbahner" einen Artikel unter der Überschrift "Eine Fahrt auf Spur TT", mit dem er dem ostdeutschen Publikum die ROKAL Bahn näher bringen wollte.

Für Thorey stand eigentlich fest, dass Bahnen der Kleinstspurweiten für die ehemalige DDR ein Exportartikel ersten Ranges sein könnten. Der Nenngröße TT sagte er eine große Zukunft voraus. Die Fa. **Zeuke & Wegwerth** (später dann **BTTB** und **Tillig**) haben dies eindrucksvoll bewiesen.

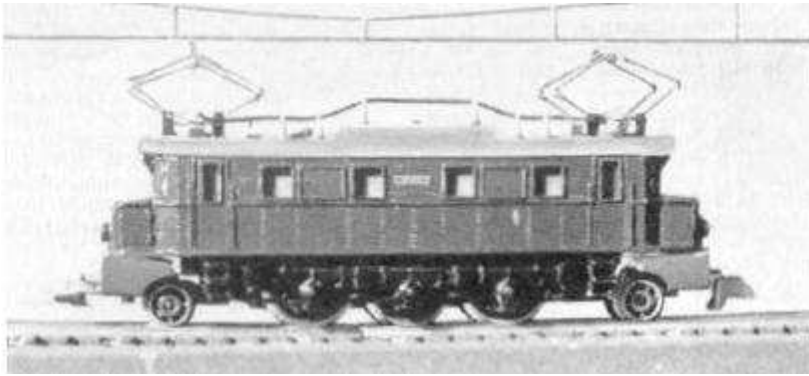
Kurz vor Weihnachten 1955 verstarb **Clemens Krumm**, der seit 1953 für die Auftragsabwicklung und den Versand zuständig war. Die kaufmännische Leitung übernahm vorübergehend **Otto Goebelsmann**, der als freier Vertreter neben **Johannes Orbon** für die Modellbahnabteilung tätig war.

Am 24. 12. 1955 schrieb das Niederrheinische Tagesblatt u. a. "Am Tag vor Heiligabend muss man allerdings schon an den Muster-Glasschrank gehen, wenn man die vielen Modelle, die ROKAL nach Unterlagen der Deutschen Bundesbahn im Maßstab 1 : 120 für die kleinen und großen Eisenbahn-Fans baut, besichtigen will. Die hohen Regale im Lager und Versandraum sind nämlich leer. Die grünen Tischplatten der Werkstatt, auf den meisten liegt ein Gleisring, wurden für die Feiertage blank geputzt. Der große Sturm der Bestellungen hat alle Bestände weggefegt. In die weihnachtsleeren Räume werden bereits die ersten Kisten mit Gussteilen für die kommende Produktion aus der Gießerei geliefert. Gleich nach den Feiertagen wird auch die Arbeit an den großen Reißbrettern im Konstruktionsbüro weitergehen, denn im Februar-März ist in Nürnberg wieder Spielwarenmesse, und dort sollen die Neuheiten des Lieferprogramms 1956 gezeigt werden. Die Eisenbahner von ROKAL- mehr als die Hälfte sind allerdings Frauen - bilden heute bereits eine 60-Mann-Abteilung in dem großen Werk. Da sie als einzige Firma in ganz Europa nach der international genormten TT-Spur bauen, die sonst vorwiegend in Amerika benutzt wird, sind sie auf ihrem Gebiet konkurrenzlos.

Die Konstruktionsergebnisse machen sich auch Bastler zunutze und kaufen sich zum Beispiel Motoren und Kupplungen für ihre selbstgebauten Wagen. In ganz Deutschland gibt es solche Modellbauer und Klubs, darunter wieder Spezialisten wie die "Oldtimer", die nur "historische" Lokomotiven und Wagen bauen, die in Wirklichkeit über kein Gleis mehr rollen."

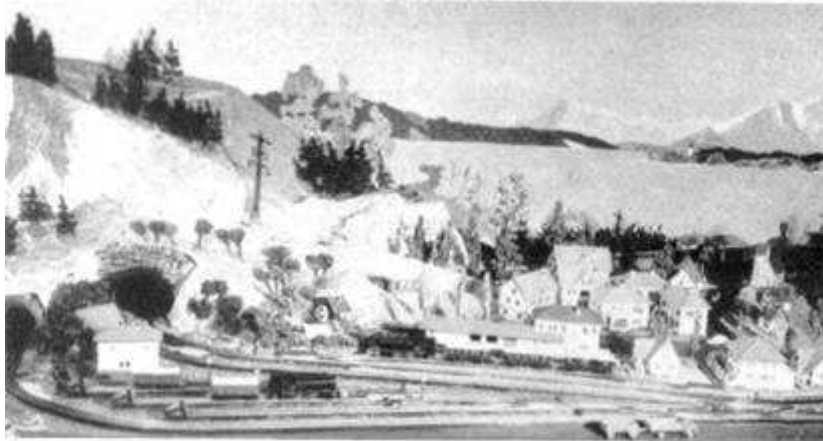
Anfang 1956 übernahm **Hans Rameckers** die Leitung der Modellbahnabteilung. Hans Rameckers war mit der ältesten Tochter (Ilse) von Robert Kahrmann verheiratet. Otto Gothe übergab zu dieser Zeit seine Zeichenmaschine an Heinz Holterbosch, der sich nach der Lehre gut eingearbeitet hatte.

Das angesprochene Neuheitenprogramm 1956 wurde durch ein Modell der E-Lok E 05 (1'Co'1) (B 1021) angeführt. Diese ungewöhnliche Neuheit ist in Metalldruckguss angefertigt und grün-schwarz lackiert. Als Motor ist wieder der bekannte ROKAL Gleichstrom-Permanent-Motor eingebaut. Die Stromabnahme kann sowohl vom Gleis als auch über die Oberleitung erfolgen. Zur Umschaltung sind nur wenige Handgriffe erforderlich.



Das Messemmodell - noch mit durchgehender Dachleitung - der E 05

Von der Gattung E 05 wurden seitens der Bahn zunächst nur 3 Maschinen beschafft, die zur Förderung von 400-t-Zügen auf der Strecke Leipzig-Dessau-Magdeburg bestimmt waren. Dass ROKAL die E 05 und nicht die bekanntere E 04 als Vorbild verwendete, hatte fertigungstechnische Gründe: Als Chassis konnte der vorhandene Rahmen der BR 03 verwendet werden. Die Treibradverkleidung verdeckte die Gegengewichte der auch hierfür verwendeten Dampfloktriebäder. Die Abstände der drei Treibachsen der E 04 sind unregelmäßig, bei der E 05 aber gleichmäßig und deshalb leichter nachzubilden - abgesehen davon, dass die E 05 dadurch gefälliger aussieht. Unterlagen über Baupläne besorgten sich die Konstrukteure von ROKAL bei der Firma **Henschel u. Sohn** in Kassel.



Schauanlage von G. Kaupisch in einem Hamburger Spielwarengeschäft aus Januar 1955

Die Serie der D-Zugwagen wurde durch zwei weitere Einheiten ergänzt. Es handelt sich um einen Schlafwagen (deutsch D 1217/D 1218) und einen Speisewagen (deutsch D 1219/D 1220) der DSG, die jeweils mit und ohne Beleuchtung lieferbar sind. Außerdem ist seit längerer Zeit eine Beleuchtungseinrichtung zusätzlich erhältlich, falls man sich die Wagen erst ohne Beleuchtung kaufen will. Beide Modelle sind rot lackiert. Baugleich, nur mit dunkelblauer Lackierung, gab es beide Modelle auch als Speisewagen (international D 1221/D 1222) und Schlafwagen (international D 1223/D 1224) der ISG.



Schlafwagen DSG - D 1218



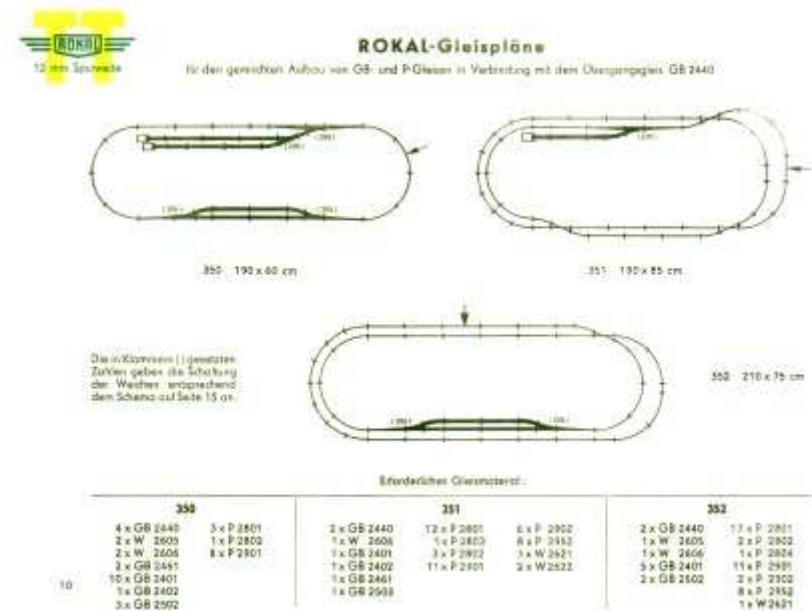
Speisewagen DSG - D 1220



Schlafwagen ISG - D 1222



Speisewagen ISG - D 1224



Gleispläne aus dem Gleisplanheft 1955-56

Die ROKAL-TT Modellbahn und der Zweizugbetrieb

Die ROKAL Modellbahn kann aus einem oder mehreren Stromkreisen bestehen. Jeder Stromkreis bekommt ein Fahrpult; es können bis zu 4 Fahrpulte an einen Mehrzugtrafo angeschlossen werden. Auf jedem Stromkreis kann jeweils ein Zug fahren. Sollen auf einem Kreis mehrere Züge verkehren, so muss der zweite und dritte Zug auf Neben- oder Abstellgleisen (Blockstellen) solange stillstehen, wie der erste Zug in Bewegung ist. Bei diesem Wechselzugbetrieb schalten die Weichen (Schaltung 206) die an einen Schalter 01659 parallel angeschlossen werden, einen dazwischenliegenden Gleisstrang stromlos. Es ist also jeweils ein Zug unterwegs. Natürlich ist ein Übergang von einem Stromkreis auf den anderen möglich. In diesem Falle werden die Übergangswweichen auf 206/208 geschaltet.

Durch den Einbau einer Oberleitung wird ein weiterer Stromkreis zugeschaltet. Der Strom fließt dann durch die Oberleitung und durch eine Schiene zurück. Bei Oberleitungsbetrieb können also auf einer Gleisstrecke zwei Züge gleichzeitig und voneinander unabhängig fahren. Natürlich bekommt auch hierbei jeder Stromkreis sein eigenes Fahrpult.

Besonders interessant wird der Fahrbetrieb durch den Einbau von Blockstellen, die entweder durch zwei Trenngleise oder durch ein Trenngleis und eine Weiche gebildet werden. Die Stromzuführung zur Trennstelle erfolgt entweder durch Umschalten der Weiche (Schaltung 206) oder durch den Schalter 01656 über ein Lichtsignal bzw. auch durch ein Relais.



Aufbauanleitung für die Oberleitung, Betriebsanweisungen 1957

Technische Verbesserungen

Die Triebwagen beider Bauarten (Diesel und elektrisch) erfuhren zwei wesentliche konstruktive Verbesserungen, die sich auf die Laufeigenschaften günstig auswirken: Die Kraftübertragungsspirale vom Motor zum Triebgestell wird nunmehr durch eine Pendelführung (Isolierschlauch) an irgendwelchen wilden Schwingungen gehindert, die bei den früheren Ausführungen ab und zu auftraten. Das Triebgestell selbst ist jetzt nicht mehr in Druckknöpfen aufgehängt, sondern der Drehzapfen steckt in einer ca. 10 mm langen Gleitlagerführung und wird durch einen Sprengring (Idealscheibe) darin gehalten. Durch diese Maßnahme wurde ein evtl. "Aufklettern" beim Durchfahren von Weichen vermieden.

Die Weichen des neuen Gleismaterials hatten zwischenzeitlich einen Doppelpulenantrieb erhalten, der durch Stromstoß die Umschaltung der Weichenzunge bewirkte. Beim GB-Bakelitgleis stand die Weichenspule noch unter Dauerstrom bei Bogenfahrt. Deshalb durften wegen Überlastungsschutz nicht mehr als drei Weichen auf Bogenfahrt gestellt sein. Außerdem waren die Weichen jetzt in jeder Stellung aufschneidbar und gingen in die Ausgangsstellung wieder zurück (ebenso die Weichen mit Handbetrieb) und zwar nicht mit einem komplizierten Mechanismus, sondern mittels einer Permanentmagnetscheibe, die unter der Laterne zwischen Eisenkernen der Spulen lag. Das Weichenlaternenchen war von oben auswechselbar.

Die Weichen wurden mit Gleichstrom betrieben, weil ROKAL in erster Linie einen gemischten Gleich-Wechselstrombetrieb vermeiden wollte und weil die Spulen des Weichenantriebes gleichzeitig als gewisser Vorwiderstand für die Laternenbeleuchtung wirkte, was zur Folge hatte, dass die Weichenlaternen nur mit 20 - 30mA belastet wurden und dadurch eine erheblich längere Lebensdauer und einen sehr geringen Stromverbrauch hatten.

Alle Weichen besaßen ab 1956 die patentierte, automatische Fahrstraßen Um- und -Abschaltung, die jetzt von oben einstellbar war und drei verschiedene Schaltungen ermöglichte. Welche von den bekannten Modelleisenbahnen hatte damals derartiges aufzuweisen?!

Genau so wie ROKAL die Aufschneidbarkeit der Weichen in verblüffend einfacher Form gelöst hatte, so einfach ging man auch bei der Lösung des Kehrschleifenproblems vor. Auch hier war jede Kompliziertheit vermieden worden: die Steuerung der Kehrschleife erfolgte über einen durch die Lok betätigten Schienenschalter in Verbindung mit einer x-beliebigen Weiche, die im Gleisbild irgendwo eingebaut war und die das Umpolen der Kehrschleifen-Polarität vornahm mittels des unter den Weichenzungen serienmäßig angebrachten Kontaktschalters. Die beiden Kehrschleifen-Funktionsweichen wurden durch den vorerwähnten Schienenschalter gleichzeitig betätigt. Damit entfiel eine komplizierte Spezialweiche mit Umschaltrelais.



Die ROKAL Kreuzungen (rechts und links) von 22' 25' besaßen bekanntlich ein verhältnismäßig großes Herzstück, was dazu führte, dass Lokomotiven mit kurzen Achsständen bei Langsamfahrt stehen blieben. Dieses Manko wurde nunmehr dadurch beseitigt, dass durch Einfügen von Strombrücken die Spurkränze der Radsätze aufliefen und dadurch eine ununterbrochene Stromaufnahme gewährleistet war.

In das Gleissortiment neu aufgenommen wurden ein Kontakt- und ein Trenngleis, das auch als Anschlussgleis fungierte. Hierdurch erlangte das Gleis-Sortiment eine weitere Bereicherung mit deren Hilfe eine Reihe von Schaltungen durchgeführt werden konnten, die den Modellbahnbetrieb abwechslungsreich gestalten konnten.

Mit zielstrebigem Konsequenz wurde die "schmucke und zierliche TT-Bahn" (Miniaturbahnen 5/57) weiter entwickelt, verbessert, ergänzt und vervollkommen. So brachte ROKAL im Jahre 1957 wieder einige Neuheiten heraus, die hervorragend beurteilt und von der Fan-Gemeinde begrüßt wurden: Eine C-Tenderlok, die nach dem Lok-Modell der Baureihe 89 (B 1011) der Deutschen Bundesbahn gefertigt war. Diese Reichsbahn Tenderlok (89 005) hatte für die deutschen Modellbahn-Hersteller eine bis heute unergründliche Vorliebe, denn die gleiche Nummer kommt bei fast allen Firmen vor.

Zum ersten Mal wurde eine Rahmenbauweise angewandt, die aus zwei parallel auf Distanz gehaltene Pertinaxstreifen bestand. Hinten hielt der Motoransatz und vorne das Beleuchtungsaggregat den Abstand. Der neue Permanentmagnetmotor UPM 4 in Kurzwalzenform (27 x 22 mm) war im Führerhaus senkrecht gelagert. Dieser UPM 4 war eine interessante Konstruktion vom Team Gothe/Schmitz. Ein Magnetring wurde in die Druckgussform eingelegt und mit Zink umspritzt. Dabei wurden Halterungen für die Rahmendistanz und die Bürstenplatte angespritzt. Am Ende der Motorwelle befand sich eine Schnecke, die direkt auf das Schneckenrad auf der hinteren Treibradachse eingriff. Die restlichen Radachsen wurden über die Kuppelstangen angetrieben. Die Stromabnahme erfolgte über die Räder, bei den isolierten Rädern weiter über das Gestänge und einem Kabel zum Motor. Der Hohlraum unter dem Kesselgehäuse ist mit Bleiballast ausgefüllt.



C-Tenderlok BR 89 mit dem neuen Kleinmotor (B 1011)

Eine weitere interessante Neuheit wurde auf der Messe 1956 vorgestellt: Der Steckdosen-Trafo mit Überlastungsschutz, dessen Ausmaße 6 x 4 x 4 cm betragen und der einfach in eine Schuko-Dose gesteckt wird. Die Leistung beträgt 6 W bei 14 V Wechselstrom. An diesen Klein-Trafo wird ein kleines Fahrpult mit Gleichrichter und Fahrregler angehängt. Leider konnte diese handliche und praktische Trafo-Regler-Einheit zunächst nicht gesondert geliefert werden, sondern nur in Verbindung mit der Erstausrüstung ("JuniorA"-Grundausrüstung).

Darüber hinaus wurden die schon erwähnten Speisewagen (international D 1221/D 1222) und Schlafwagen (international D 1223/D 1224) mit ISG-Beschriftung vorgestellt.



G 250



G 252

Für den Güterwagenbereich gab es einen Niederbordwagen mit und ohne Bremserhaus, einen Rungenwagen mit und ohne Bremserhaus und einen Planewagen ebenfalls mit und ohne Bremserhaus. Der Rungenwagen konnte noch mit Stammholz beladen werden.

Heinz Thieme übernahm im Jahre 1957 die Fertigungsleitung mit Arbeitsvorbereitung, Bestellwesen, Vorkalkulation, Akkordzeiten und Planung der Jahresproduktionszahlen (zunächst "von Hand" - ab 1959 dann über EDV). Durch diesen Umstand war Heinz Holterbosch ab dieser Zeit für die Konstruktionszeichnungen und Konstruktion der nächsten Jahre allein verantwortlich.

Samstag, den 25. Mai 1957

„Einstimmig beschloß der Rat der Gemeinde Lobberich am vergangenen Montag in öffentlicher Sitzung, die Bruchstraße in Anerkennung der Verdienste des Fabrikanten Robert Kahrmann in „Robert Kahrmann Straße“ umzubenennen. Nachdem Bürgermeister Hein Nicus in kurzen Worten die Verdienste Robert Kahrmanns in der Gemeinde beleuchtete, befürworteten die Sprecher aller Fraktionen die Vorlage. Robert Kahrmann schuf mit der Ansiedlung der Rokalwerke vor 31 Jahren einen bedeutenden Industriezweig in der Gemeinde Lobberich. Darüber hinaus stand der Fabrikant auch den anderen Belangen in der Gemeinde ausgeschlossen gegenüber. Von den Vertretern der Gemeinde wurde Robert Kahrmann eine Urkunde, auf Pergament geschrieben und mit einem Ledereinband versehen, überbracht.“ Zum Bild: Gemeindeglieder bei der Anbringung des neuen Straßenschildes.

Samstag, den 25. Mai 1957

Lobberich ehrt Robert Kahrmann

Bruchstraße heißt nunmehr „Robert-Kahrmann-Straße“

Einstimmig beschloß der Rat der Gemeinde Lobberich am vergangenen Montag in öffentlicher Sitzung, die Bruchstraße in Anerkennung der Verdienste des Fabrikanten Robert Kahrmann in „Robert-Kahrmann-Straße“ umzubenennen. Nachdem Bürgermeister Hein Nicus in kurzen Worten die Verdienste Robert Kahrmanns in der Gemeinde beleuchtete, befürworteten die Sprecher aller Fraktionen die Vorlage. Robert Kahrmann schuf mit der Ansiedlung der Rokalwerke vor 31 Jahren einen bedeutenden Industriezweig in der Gemeinde Lobberich. Darüber hinaus stand der Fabrikant auch den anderen Belangen in der Gemeinde ausgeschlossen gegenüber. Von den Vertretern der Gemeinde wurde Robert Kahrmann eine Urkunde, auf Pergament geschrieben und mit einem Ledereinband versehen, überbracht.



Gemeindeglieder bei der Anbringung des neuen Straßenschildes

Ausschnitt aus den "Grenzland-Nachrichten vom 25.5.1957"



Der damalige Wirtschaftsminister Ludwig Erhardt, der die Spielzeugwarenmesse in Nürnberg im Jahre 1957 besuchte, äußerte sich positiv über das ROKAL Sortiment auf dem Messestand von ROKAL

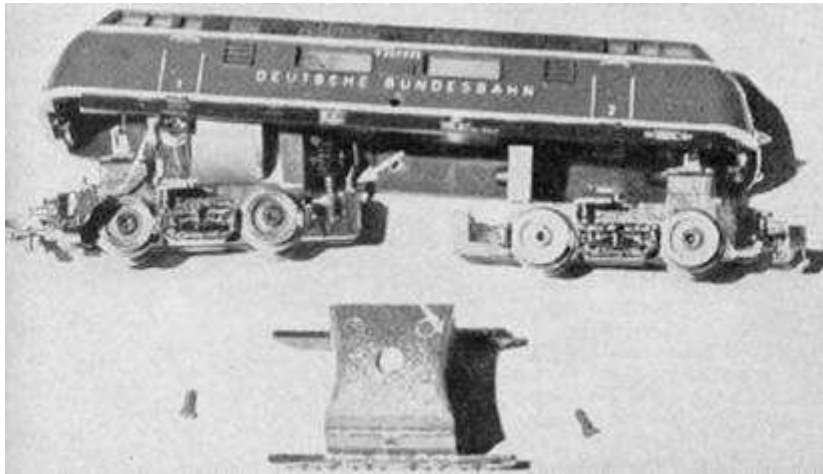
1958 übernahm Siegfried Klaumünzner als Meister die Fertigung und Kurt Hey wechselte zur kaufmännischen Seite für Kundenbetreuung, Schulung und technischen Außendienst. Damit waren die beiden Mitarbeiter ihren besonderen Fähigkeiten entsprechend optimal eingebunden.

Auch das Jahr 1958 blieb von der rasanten Entwicklung bei ROKAL nicht verschont. Bereits einen Monat vor der IX. Nürnberger Spielwaren Messe (an der im Übrigen erstmals auch ausländische Firmen teilnehmen konnten) kündigte ROKAL seinen TT-Freunden eine V 200 an. Interessant ist schon, dass auch die Konkurrenz der HO-Spurweite (Märklin, TRIX und Fleischmann eine V 200 herausbrachten).



V 200 (B 1014)

Das Modell war in einer brillanten Ausführung und Detaillierung (so schrieb die MIBA im April 1958), wie man sie von ROKAL bereits gewöhnt ist. Mit automatisch wechselnder Stirlampenbeleuchtung kostete das Maschinchen seinerzeit 40 DM. Die winzigen Stirlampen waren leicht auswechselbar, weil die Drehgestelle dank einer neuartigen Halterung leicht herauszunehmen waren. Dabei war das Gehäuse etwas auseinander zu spreizen, damit die Drehgestelle leicht aus den Lagerstützen herausgenommen werden konnten. Außerdem konnte durch Lösen zweier Schrauben das Ballastmittelstück auch noch herausgenommen werden, so dass man unbehindert an die Lämpchen herankam.



Bemerkenswert einfach gelöst war die Umschaltung der Stirnbeleuchtung entsprechend der Fahrtrichtung und zwar unter Ausnützung des Längsspiels des Schneckengetriebes, das ca 1 mm betrug. Die Schneckenwelle stieß nämlich je nach der Fahrtrichtung an einen Federkontakt vorn bzw. hinten (s. kleiner weißer Pfeil) und schaltete so die Beleuchtung um.

Der Güterwagenpark erhielt als Neuzugang einen Güterzug-Gepäckwagen **G 255** mit beweglichen Schiebetüren und einer Leig-Einheit **G 256** mit unwahrscheinlich kurzem Abstand.

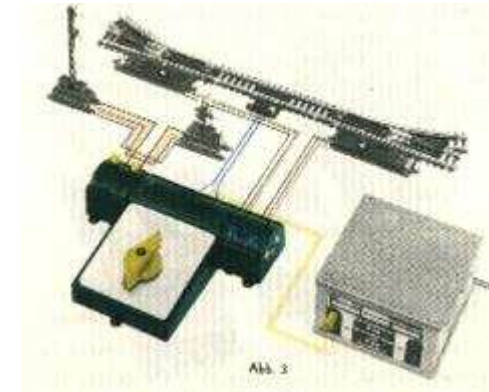
Bei der DB gab es die Leig-Einheit bis in die 1950er auch als Kombination mit einem Güterzuggepäckwagen. Als geschlossene Güterwagen wurden jedoch nur Wagen der Bauart ‚Dresden‘ und nicht der Bauart ‚Kassel‘ verwendet.



Ebenfalls neu ist ein Zweizug-Trafo mit 2 x 14 VA. Da eine ROKAL Lok im Durchschnitt 0,350 A aufnimmt, reichte er also leistungsmäßig nicht nur für zwei beleuchtete Züge aus, sondern darüber hinaus noch für sonstige "Scherze" wie Beleuchtungen und dgl. Der Trafo kostete damals 25,80 DM.

An die ROKAL Fahrregler des letzten Jahres konnten nunmehr so genannte "Fernbedienungs-Bausteine und Verteiler" mittels Druckknöpfen angesteckt werden (Weichenschalter mit blauem Stellhebel, Signalschalter mit gelbem Stellhebel, Ein- und Ausschalter mit rotem Stellhebel, Kehrschleifenschalter mit weißem Stellhebel, Entkupplungsschalter mit schwarzem Stellhebel, Verteiler mit und ohne Kabel und mit 2,3 und 3 mm Anschlussbuchsen). Der Vorteil dieser Baukastenbauweise lag auf der Hand: einmal Einsparung vieler Kabel, zum anderen bot sich das gesamte Steuerpult als ein in sich geschlossenes Bild.

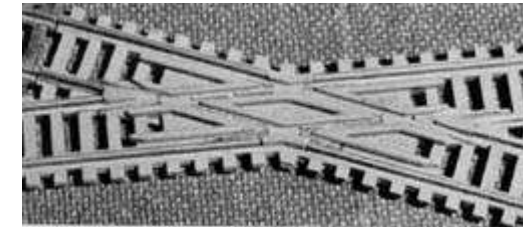
Das ROKAL Fahrpult (Fahrregler) mit den Fernbedienungsbausteinen war eine Idee von Otto Gothe, die auch patentiert wurde. Gothe meldete übrigens vieles zum Patent an, wovon auch einige erteilt wurden, das Druckknopfsystem war jedoch eine der besten Ideen von ihm, die patentiert wurden. Modellbahner, die jedoch eine große Anlage mit Gleisbildstellwerk bauen wollten, hatten Probleme, die Bausteine entsprechend zu integrieren.



Fahrregler / Trafo für Weichen und Signale

Damit sich jeder mit der ROKAL Elektrik zurechtfinden, verfasste die Firma ein "Kleines Handbuch der Elektrotechnik". Hierin wurden die elektrischen Gegebenheiten und schaltungstechnischen Möglichkeiten der ROKAL Bahn verständlich dargelegt (einschließlich der Radio-Entstörung) und auch Wesen und Funktion der einzelnen Fernbedienungsbausteine erläutert. Dies war bei den TT-Freunden eine äußerst nützliche Broschüre. Außerdem gab es zahlreiche Betriebsanweisungsblätter.

Die ROKAL Gleis-Kreuzung von 22 ½ Grad besaß bekanntlich ein verhältnismäßig großes Herzstück, was dazu führte, dass Lokomotiven mit kurzen Achsständen bei Langsamfahrt stehen blieben. Dieses Manko wurde von den Konstrukteuren (wiederum war es Gothe) dadurch beseitigt, dass durch Einfügen von Strombrücken die Spurränne der Radsätze aufliefen und dadurch eine ununterbrochene Stromaufnahme gewährleistet war.



Die neue ROKAL Kreuzung mit Strombrücken

Das Gleisortiment erhielt als Neuerung ein Schaltgleis, das quasi die Funktion der in den Fachpublikationen schon so oft besprochene "Kontaktschiene" erfüllte. Damit ließen sich automatisch Züge steuern und Weichen und Signale betätigen.

In der zweiten Hälfte der 50er Jahre ging auch ROKAL dazu über, immer mehr Gehäuse aus Kunststoff zu verwenden. Vielleicht etwas spät, dies lag jedoch daran, dass ROKAL keine geeigneten Fachleute für die Kunststoffformenherstellung besaß und auch nicht bereit war, eine Abteilung zum spritzen von Kunststoffteilen einzurichten.

So wurden Formen für Oberteile des Fahrzeugparks - wie bereits erwähnt - bei der Firma Schürfeld in Kierspe hergestellt. Nicht weit davon lag die Fabrikation der Fa. Wilhelm Bremicker. Diese Firma stellte hauptsächlich Verpackungsdosen her. Den Inhaber reizte es jedoch, anspruchsvollere Artikel herzustellen. Als "Vorzeigobjekte" eigneten sich sehr gut die Modellbahnartikel, zumal sie das Image der aufstrebenden Firma stärkten. Als Hauslieferant von Kunststoffteilen war die Fa. Bremicker der wichtigste Zulieferer für die Modellbahn-Abteilung der Fa. ROKAL. Dies bezieht sich sowohl mengen- als auch umsatzmäßig.

Wilhelm Bremicker - Techniker und Kaufmann - kümmerte sich persönlich um dieses für ihn neue Geschäft. Die Zusammenarbeit entwickelte sich sehr gut. Qualitätskontrolle und Liefertreue waren für Bremicker selbstverständlich. Das Granulat in einer gewünschten Farbe war nur in großen Mengen (t) zu bekommen. Bremicker stellte für die meisten Artikel Rezepte her, nach denen er verschiedene Granulatfarben in der gewünschten Menge und Farbe mischte. Zum Teil ersparte dies das Überlackieren der Kunststoffteile.

Der Einheitsmotor

Ab 1957 häuften sich die Reklamationen, die durch das Schneckengetriebe der Loks verursacht wurden. Die technische und kaufmännische Seite wollten das Schneckengetriebe durch eine Zahnraduntersetzung ändern; Otto Gothe beharrte jedoch auf den anfälligen Antrieb, der schließlich auch seine Vorteile hatte. Erst 1959 setzte sich die Vernunft durch. Gothe entwickelte den bekannten "Einheitsmotor" noch mit, verließ aber Ende 1959 die Fa. ROKAL. Der Einheitsmotor war kein selbständiges Aggregat. Permanentmagnet, 2 Feldbleche, der Anker und die Bürstenplatte wurden in alle zukünftigen Loktypen integriert. Als erste Lok wurde die BR 89 (B 1011) umgebaut bzw. das Chassis neu konstruiert, in das die Motorteile und das Zahnradgetriebe eingebaut wurden. Für diese Konstruktion war das Team Holterbosch - Schmitz - Friedrich zuständig.

Für alle Loktypen gab es nunmehr nur noch einen Ankertypen; dieser konnte in großen Stückzahlen gebaut werden. Es wurde ein Ankerwicklungsautomat von einer Spezialfirma aus Espelkamp-Mittwald mit acht Stationen angeschafft.

So erfreute im Jahr 1959 die Firma ROKAL ihre TT-Anhänger wiederum mit einigen netten Neuheiten.



Zur Messe leider noch nicht lieferbar der VT 95 mit VS 98

Der in einem Modellbahn-Sortiment nicht fehlen dürfende Schienenbus VT 95 ("Ferkel-Taxi"), der - entgegen des Vorbildes - als Steuerwagen einen VS 98 erhielt (Die Bundesbahn verwendete den VT 95 nur in Verbindung mit dem Beiwagen VB 142) war eine "reizende Nachbildung" (Miniaturbahnen). *Sehr fein detailliert, maßstabgerecht* wurde die Einheit bezeichnet.

Das Kesselwagensortiment wurde ebenfalls erweitert (Caltex, Aquila, AGIP, Mobil und APIPRINT).

Ein Ausschnitt aus dem farbenprächtigen Kesselwagensortiment



G 258



G 259



G 260



G 261



G 262

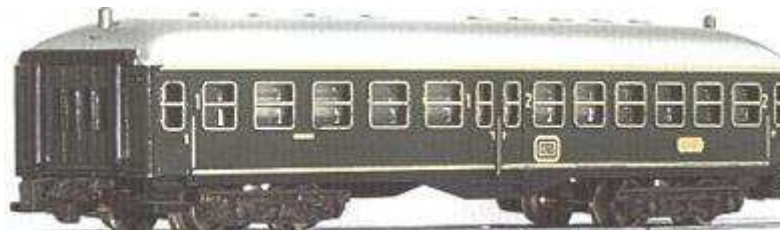


Schnellzug mit E 05 (B 1021), Postwagen (D 1216), 2 D-Zugwagen (D 1214) aus dem Jahre 1957

Das Personenwagensortiment erhielt ebenfalls Zuwachs: einen TOUROPA-Liegewagen in blau, einen grünen Mitteleinstieg-Eilzugwagen sowie LS-Zug-Wagen, alle mit Beleuchtung - letzteren später auch mit Schlussbeleuchtung.



TOUROPA-Liegewagen B 1230



Mitteleinstieg-Eilzugwagen 1. und 2. Kl. B 1226



LS-Zug-Wagen B 1228

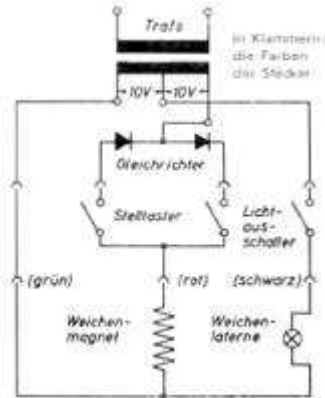
Ebenfalls neu waren ein Tageslichtvorsignal und ein Tageslichthauptsignal mit Fuß, der einfach zwischen eine Schwellen gesteckt werden konnte. Der TT-Größe entsprechend waren sie einfach gehalten. Dennoch war es erstaunlich, dass die vier Lampen des Vorsignals auf dem kleinen Lampenschild untergebracht werden konnten (sicherlich ein großes Verdienst der Firma **RÜCO**). Wer hätte noch Anfang 1950 damit gerechnet, dass eines Tages ein solch großes TT-Sortiment zur Verfügung stehen würde?



ROKAL Heimanlage aus dem Jahre 1959

Dass sich die Modelleisenbahner in den fünfziger Jahren sehr viel Gedanken gemacht haben und auch sehr viel selbst gebaut, gebastelt und probiert haben ist sicherlich bekannt. So ist es nicht verwunderlich, dass sich im Juni 1959 ein **Ernst Willms** aus Friedlos bei Bad Hersfeld Gedanken über einen ROKAL Weichenanschluss gemacht hat, die erwähnenswert - auch in einer ROKAL Geschichte - sein dürfte:

Wenn man bei ROKAL Anlagen mit Stellwerken oder gar Gleisbildstellischen arbeiten will, kommt man mit den handelsüblichen ROKAL Stellastern bekanntlich nicht zurecht, weil sie für die angegebenen Spezialfälle entweder zuviel Raum beanspruchen oder zu ungünstig kombiniert sind. Nun lassen sich aber die so genannten "Stromstoßweichen" von ROKAL nicht mit jedem x-beliebigen Druckknopftaster stellen, weil sie mit Gleichstrom, und zwar nach dem Prinzip des polarisierten Relais arbeiten. Ein Weg für den Einsatz der ROKAL Stromstoßweichen bei gleichzeitig freizügiger Anordnung der Stellorgane ergibt sich aus der folgenden Schaltung:



Vorhanden ist ein Trafo mit 18 - 22 Volt Sekundärspannung. Sofern die Beleuchtung der Weichenlaterne gewünscht wird, muss er eine Mittelanzapfung bei etwa 8 Volt besitzen. Der eine Trafoanschluss mündet in einer Verteiler-Leitung mit zwei gegenläufig geschalteten Ventil(Selen-)Zellen. An den Tasterkontakten, die ihnen nachgeordnet sind, liegt somit Gleichspannung entgegengesetzter Polarität, wie für die Betätigung der Weichen notwendig ist. Selbstverständlich darf man an die beiden vorhandenen Gleichrichterzellen jede beliebige Anzahl von Stellkontakten und damit auch Weichen anschließen. Besitzt man keinen geeigneten Trafo, kann man auch zwei spannungsmäßig passende Transformatoren zusammenschalten. Ihr Verbindungspunkt ersetzt die Mittelanzapfung des in der Abbildung gezeigten Trafos, an ihm wird also der Lichtstrom abgenommen.



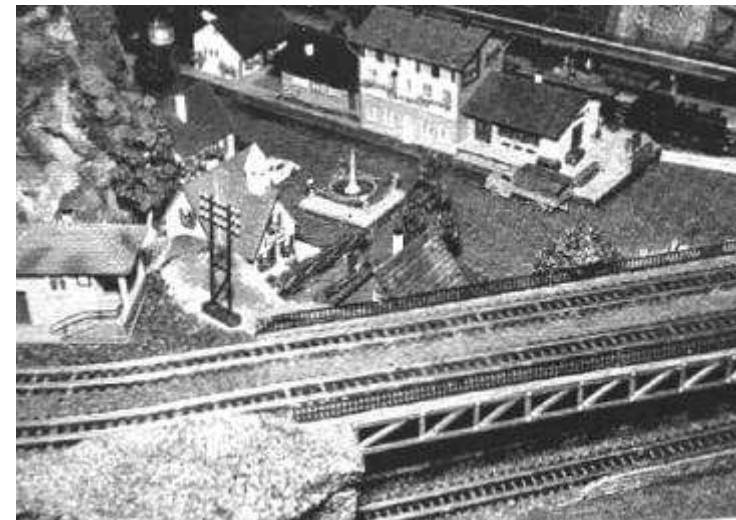
Austria-Express Zugpackung

Die ROKAL-TT Modellbahn 1960 - 1968

Die technisch erfolgreichen Jahre

Als Nachfolger von Otto Gothe wurde im Frühjahr 1960 **Heinrich Burkhardt** eingestellt. Burkhardt, damals 54 Jahre alt, kam aus Nürnberg. Er war in der Spielwarenbranche tätig gewesen, hauptsächlich im Blechspielwarenereich - somit kein Fachmann für Spielzeug- oder Modelleisenbahnen. Burkhardt, von untersetzter Gestalt, aufgeschlossen und gesellig, war kein Erfinder, aber fertigungstechnisch mit guten Ideen ausgestattet. Er führte das Team der Konstruktion und Entwicklung unauffällig, konnte zuhören, bildete sich dann seine eigene Meinung. Der "Draht zu Robert Kahrmann" war gut - als neuer Mann ("neue Besen kehren gut") - hatte er kaum Schwierigkeiten, die im Team erarbeiteten Richtlinien durchzusetzen.

Ein Teil der Lokgehäuse und die Chassis waren aus Zinkdruckguss. Die Gehäuse bereiteten in der Gießerei von ROKAL keine Schwierigkeiten. Große Anforderungen wurden aber bei den Chassis an die Stichmaße der Zahnraduntersetzung gestellt. Die Bohrungen mussten mitgespritzt werden, und die dünnen Stifte in der Form waren sehr empfindlich. Das Gießereipersonal war gewohnt, große Vergasergehäuse zu spritzen. Blieb ein Chassis in der Form hängen, brachen die Stifte ab.



Ausschnitt einer ROKAL Anlage von M. Aurich in Berlin (Anfang 1960)

Burkhardt nutzte seine Verbindungen nach Nürnberg und setzte bei Robert Kahrmann durch, dass alle Chassis bei einer Firma in Nürnberg gespritzt und gratfrei angeliefert wurden. Diese Firma war auf solche Teile spezialisiert, auch hatte man bei ROKAL den Eindruck, dass deren Druckguss in sich homogener war; darüber hinaus waren die Teile trotz der Transportkosten preiswerter als vom eigenen Werk.



BR 80 (B 1026)



BR 89 einfache Ausführung (B 1027)

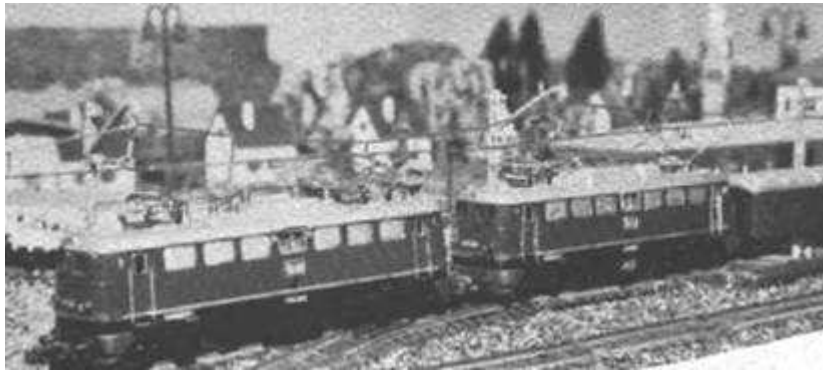


BR 89 mit 2 Achsen (B 1012)

Neben der bisherigen Rangierlok, der BR 89 (die es nun auch vereinfacht und preiswert für Anfangsgarnituren gab - als B 1012 (2 Achsen, nur in der Junior C-Packung 1958 und 1959 in schwarz und grün) und B 1027) kam zur XI.

Internationalen Spielwarenmesse in Nürnberg 1960 eine weitere C-Lok in das Loksortiment: die BR 80 ("Bulli"), die zur Erhöhung des Reibungsgewichtes in den Wassertanks zusätzliche Bleigewichte bekam.

Allen drei kleinen Loks war nun folgendes gemeinsam: an Stelle des bisherigen Motors trat ein neues Antriebsaggregat mit Zahnradübertragung. Damit ging ROKAL grundsätzlich vom reparaturanfälligen Schneckengetriebe ab. Der bekannte Rundmotor war nur noch in wenigen Loktypen vorhanden, war jedoch nach wie vor als Ersatzteil unter der Bezeichnung "UPM 4" (für Bastler) erhältlich.



Auf der Nürnberger Spielwarenmesse 1960 zu bewundern: Zwei neue E 10 vor einem D-Zug

Zur Messe gerade noch fertig geworden war das E Lok-Modell der BR E 10 blau mit dem gleichen Triebwerk wie die V 200, ebenfalls mit wechselnder Stirnlampenbeleuchtung. Drei Licht-Spitzensignale - sowie die Möglichkeit mittels Handschaltung auf Ober- oder Unterleitungsbetrieb zu fahren machte die Lok - auch in Metalldruckguss gefertigt - zu einem gefragten Stück - allerdings bis 1961 noch mit dem "alten" Schneckengetriebe.



Nun endlich auch in TT-Größe vorhanden: die "E 10" der Deutschen Bundesbahn

Die neuen Güterwagenmodelle (G-Wagen "Kassel" mit Bremserhaus, Kühlwagen, SEEFISCHE-Wagen, Bananen-Wagen) hatten in 1960 erstmals das Oberteil aus Kunststoff. Das Kunststoffmaterial war viel kostengünstiger und problemloser in der Spritzgussfertigung. Außerdem brachte es für die rollenden Artikel erhebliche Gewichtseinsparung und geräuschärmere Laufeigenschaften. Der neue 4-achsige Niederbordwagen (übrigens hat es diesen Güterwagen in der Form nicht bei der Deutschen Bundesbahn gegeben) war leer oder mit "Mannesmann-Röhren" (später auch mit THYSSENROHR und mit PHOENIX RHEINROHR) oder 2 Kfz beladen erhältlich.



Güterwagen "Kassel" mit Bremserhaus



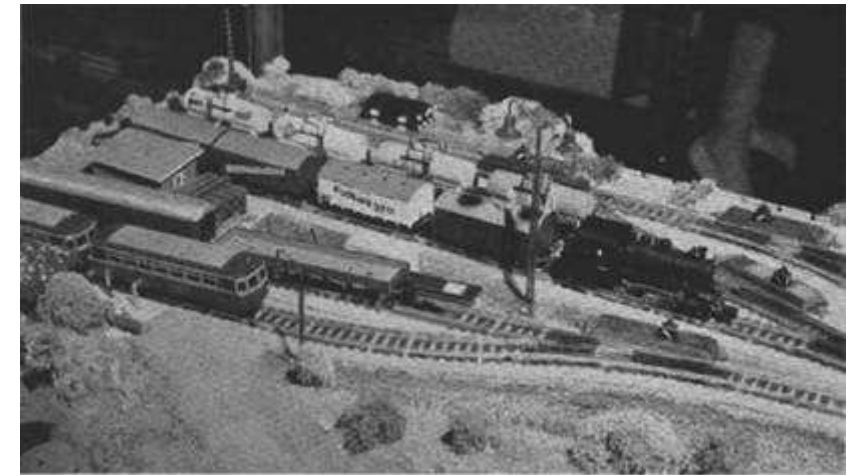
Güterwagen SEEFISCHE



Güterwagen "BANANES"



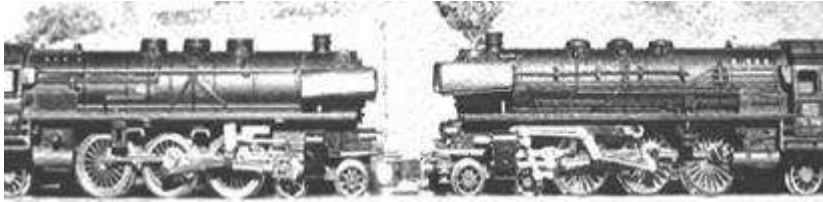
Niederbordwagen mit "Mannesmann-Röhren"



Eine kleine Schauanlage für ein Spielwarengeschäft in Lobberich

Eine neue Lok Generation

Obwohl die Lok BR 03.10 (2'C1) aus dem Jahre 1952 schon ein attraktives Modell gewesen war, gab ihr ROKAL 1961 den letzten Schliff und bot dabei einige Künste in der Herstellung von Metallgehäusen auf. Die BR 03.10 wurde mit dem Zahnradgetriebe versehen und erhielt die Artikel-Nr. B 1031. Natürlich gab es auch zu jener Zeit schon "Nietenzähler", die über die angespritzten Leitungen und die entweder gar nicht vorhandene oder zu grobe Beschriftung die Nase rümpften. Dennoch: Die 03.10 ist heute noch ein schönes Modell. Sie ist fein detailliert, fährt gut, die Proportionen entsprechen einer 03.10 vor der Neubekesselung ohne wesentliche Abstriche. Gegenüber den Plastikschönheiten der Neuzeit hat die ROKAL 03.10 den Vorzug eines typischen Metall-Eindrucks des Lokgehäuses. Das Tendergehäuse entstand später (1964 und 1969) aus Kunststoff.



Eine interessante Gegenüberstellung: links die bisherige BR 03, rechts die jetzige verbesserte Ausführung. Man beachte das Gehäuse, die Dome, die Steuerung und die Beschriftung!

Im Zuge dieser Maßnahme wurden verbessert: verfeinertes Gehäuse mit richtiger Domausführung, feinere Räder, zierlichere Heusinger-Steuerung, Dreilicht-Spitzensignal vorn nebst Beschriftung.



Darüber hinaus bekam die bereits bekannte E 10 und die Güterzuglok E 40 auch den neuen Motor (wobei auch der Preis von bisher 52 DM auf 46 DM reduziert wurde).

Weitere Neuheiten des Jahres 1961 waren eine sehr gut gelungene Dampflokomotive der Baureihe 24 - ebenfalls ein für fast jeden Hersteller obligatorisches Modell - und eine verbesserte V 200. Die "24" war schon von vornherein qualitativ besser und ließ "nichts zu wünschen übrig". Die "1'C" mit dreiachsiger Tender aus Metalldruckguss, schwarz-rot lackiert mit Beleuchtung über drei Flutlichtscheinwerfer mit Heusinger-Steuerung war schon ein "Schmuckstück".



Sehr gut gelungen und fein detailliert: das Modell der BR 24

Der Personenwagenpark wurde ergänzt durch einen dreiachsigen Abteilwagen (D 1231) der BR C3 (ehemaliger Personen-Nahverkehrs-Wagen). Mit der Serie der neuen 4-achsigen Kesselwagen in den Firmenfarben SHELL, ARAL und ESSO waren die ROKAL-TT Freunde nun in der Lage, imposant wirkende, lange Kesselwenzüge zu bilden.



G 304



G 305



G 306



D 1231

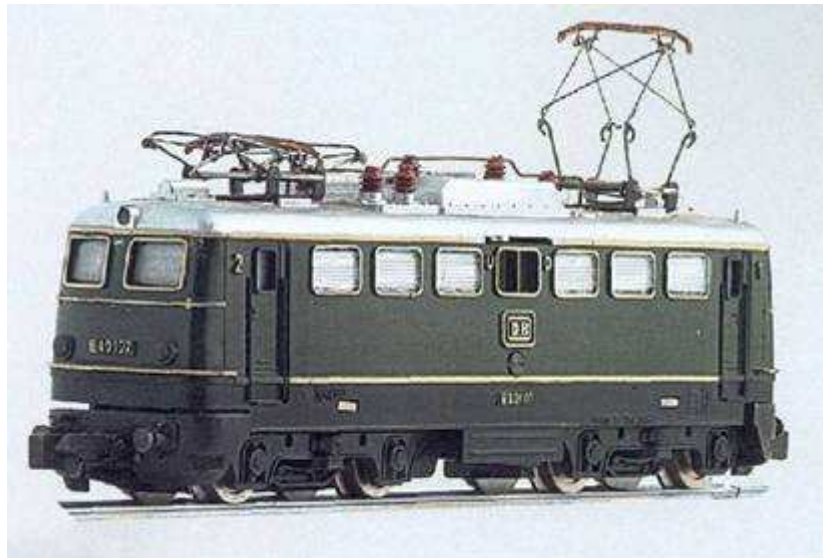


ROKAL-TT Fahrzeuge auf dem Messeheft der "Miniaturbahnen"

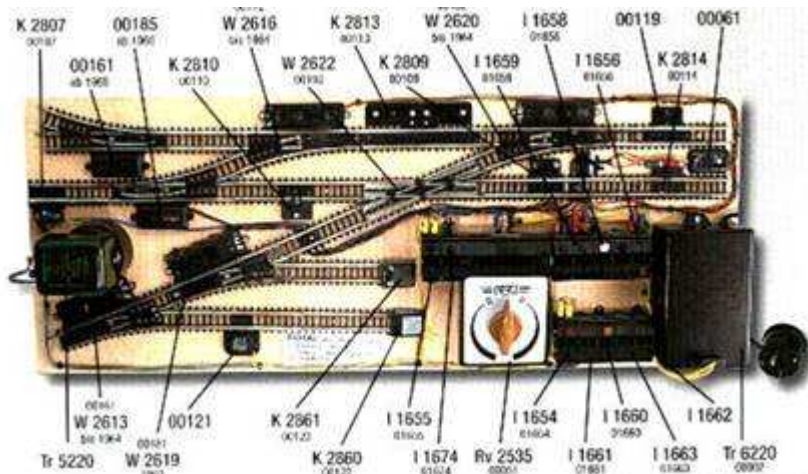
Auch die V 200 (B 1014) wurde in diesem Jahr auf Zahnradgetriebe umgestellt und erhielt die neue Artikel-Nr. B 1032.



Diesel-Lokomotive V 200 (B 1032)

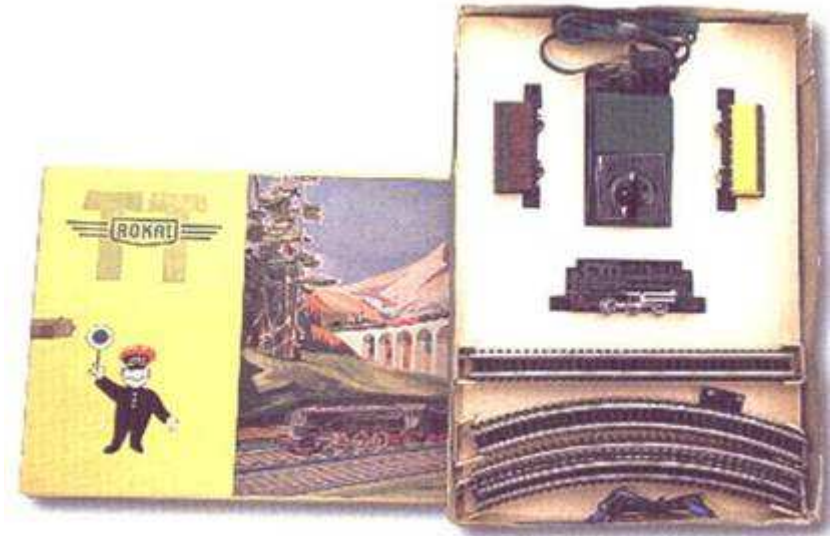


Güterzuglok E 40 (B 1030)



Die Messeüberraschung des Jahres 1961 wurde jedoch das neue Modellgleis, das als "K-Gleismaterial" eingeführt wurde. Das Gleis wurde in "F.-Lizenz" hergestellt. Der Gleisunterbau war aus schlagfestem Polystyrol, während bei dem bisherigen P-Gleismaterial Hartpappe verwendet wurde. Statt imitierter Holzschwellen sind jetzt - wohl erstmalig und einmalig - Betonschwellen nachgebildet, wodurch gleichzeitig erreicht wurde, dass die Gleishöhe nunmehr mit den Weichen übereinstimmt (was beim P-Material leider nicht der Fall war). Die Profile waren verstärkt worden und bestehen nach wie vor aus nickelplattiertem Blech.

Die ROKAL Tischbahn "boy" wurde mit dem Fahrgerät N 9002 betrieben. Eine Kombination von Trafo und Regler



Zupackung "boy" mit neuem Fahrgerät N 9002 (Trafo und Regler kombiniert)

1962 gab ROKAL ein neues Gleisplanheft heraus, in dem einige Beispiele für den Ausbau der Modellbahn gezeigt wurden. Angefangen mit dem Gleisbild mit einer Kombination von zwei Gleisovalen und einer Kreuzung bis hin zu einer Gleisanlage mit Kehrschleife, Rangier- und Abstellgleis und zwei Lichtsignal-Sperren für Zweizugbetrieb waren alle Möglichkeiten beschrieben, die das Herz des Modellbahn-Bauers höher schlagen ließen. Selbst Vierzug-Wechselbetrieb war ohne weiteres möglich. Darüber hinaus enthielt das Gleisplanheft Schaltbilder des Fahrpultes 00051, der Stromstoßweiche 00181 und 00182, das Schaltbild für zwei Flügelsignale ohne bzw. mit Zugbeeinflussung und die verschiedenen Möglichkeiten für den Bau einer Blockstelle.

Die Modellbahnläden erhielten klare Anweisungen, wie sich ROKAL eine wirkungsvolle Werbung vorstellte. Besonderer Wert wurde auf einen automatischen, abwechslungsreichen Fahrbetrieb im Schaufenster oder Verkaufsraum gelegt. Hierzu wurde seitens ROKAL die Schauanlage S 880 entworfen, die auf eine Fläche von 148 x 98 cm diesen Ansprüchen genügte. Der Handel konnte diese Anlage fertig montiert bei ROKAL bestellen. Zusätzlich gab es eine große Anzahl Werbeaufsteller und Dioramen, von denen einige nachfolgend abgebildet sind.



ROKAL G.M. B.H.



ABT.: MODELLBAHNEN

Postfach Nr. 100000 42100 Zülpich

Einzel-Abteilung	Rechnung	Zustand
Nr. 11	93	Dd/
Bitte in der Antwort angeben!		

© LOEBERICH, den April 1961

Was erwarten Sie von einer
zugkräftigen Werbung?

Sie soll

1. einen großen Interessentenkreis erfassen
- also muß sie ins Schaufenster -
2. den Passanten fesseln
- also muß sie Bewegung zeigen -
3. den Beschauer interessieren
- also darf die Bewegung nicht monoton sein -
4. den Interessenten zum Käufer machen
- also muß die gezeigte Ware gut und preiswert sein
5. nicht zu viel Platz beanspruchen.

Alle diese Punkte wurden berücksichtigt in der neuen
vollautomatischen ROKAL-Schauanlage S 880
in der Größe XXXXXXXXXX 148 x 98 cm.

Von der wir eine Druckesche mit Abbildung und Be-
schreibung beilegen.

Diese schöne Anlage hat in Fachkreisen großen Beifall
gefunden. Stellen Sie diesen Verkaufshelfer auch in
Ihre Dienste, und geben Sie uns recht bald Ihre Be-
stellung auf.

Der Versand erfolgt in Leihkisten.

Mit freundlichem Gruß

ROKAL G.M.B.H.

i.A. *Thieme*
(Düllmann)



Postfach
821+ 1349

Kassen
Deutsche Bank A.G. - Commerzbank A.G.
Filiale Vörsen Filiale Krefeld

Telegrams
ROKAL LOEBERICH

Telefon
No. Nr. 45 89

Postschreiber
925+ 854

Rundbrief zur Musteranlage S 880 vom April 1961



Der heute so beliebte Aufsteller ROKAL wurde nicht an Spielwarenläden sondern an den Sanitärhandel ausgegeben und hat eigentlich nichts mit der Modellbahn zu tun. Trotzdem ist er ein schönes Sammlerstück für die Vitrine.

Mitarbeiter der Eisenbahnabteilung 1962



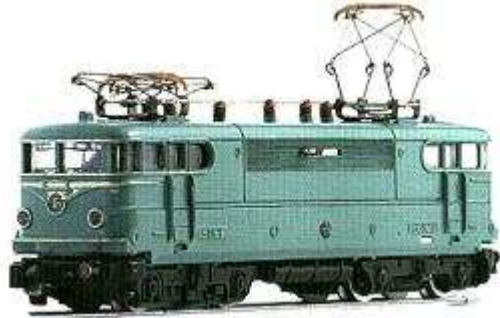
hintere Reihe: Kurt Hey, Karl-Heinz Cläßen, Siegfried Klaumünzner, Heinz Schmitz, Josef Neuenhaus, Hermann Weynands
Vordere Reihe: Heinz Thieme, Lutz Burkhardt, Heinz Friedrich, Heinz Holterbosch, Hartmut Coletti



ROKAL Schauanlage aus dem Jahre 1960/1961

ROKAL around the World

"Was dem einen recht ist, ist dem anderen billig" - sagte sich sicher ROKAL im Hinblick auf das Auslandsprogramm der H0-Firmen. So stand das Neuheitenprogramm des Jahres 1962 ganz im Zeichen der Exportpflege. Für Frankreich gab es ein gut geratenes Modell der Schnellzug BB 9211, dem Triebfahrzeug des bekannten Express-Luxuszugs "Mistral". Bis auf die (beim Vorbild ebenfalls recht eigenartige) Pufferform war das Modell sehr gut nachgebildet, einschließlich der gut detaillierten Drehgestelle.



Elektrische Schnellzuglok BB 9201 der SNCF

Die Umschaltung der je zwei Flutlichtscheinwerfer bei Vor- und Rückwärtsfahrt erfolgte selbsttätig. Wahlweise (mittels Umschalthebel) konnte mit Oberleitung oder Unterleitung gefahren werden. Eine Plastikbereifung trug zur besseren Zug- und Steigfähigkeit bei. Nicht gerade "zugehörig", jedoch durchaus "passend" ist der Schlafwagen nach dem französischen Ganzmetallwagen Typ P, silberfarben mit blauen Streifen als Untergrund für die Goldschrift.

Im Jahr 1965 erschien mit der Schweizer Gotthard Lok Ae 6/6 eine weitere europäische Lok. Es existieren sogar noch Konstruktionspläne zum Bau einer Englischen Pacific Dampflok 2'C 1', die jedoch nie realisiert wurden.

Das amerikanische Sortiment war etwas größer. Die Nachbildung der Diesellok Typ F 7 der **General Motors** gab es in unterschiedlicher Farbgebung (entsprechend den Gepflogenheiten der amerikanischen Bahngesellschaften) für die **Atchinson Topeka und Santa Fe Railroad** (01180) sowie für die **Union Pacific-Railroad** (01181). An den Modellen konnte man erkennen, dass sie qualitativ gut gelungen waren. Bei den Dieselloks wird ein Drehgestell über Zahnräder angetrieben, das plastikbereift Räder hat. Zwecks Bildens einer Diesellok gibt es noch jeweils eine separate, motorlose Maschine. Bis in feinste Einzelheiten nachgebildet erfreut diese Lok das Herz eines jeden Modellbahners.



Amerikanische diesel-elektrische Lok F 7 "SANTA FE"

Der "Santa-Fe Super-Chief" Expresszug ist einer der bekanntesten amerikanischen Züge. Er verkehrte zwischen Chicago und Los Angeles auf einer fast 4000 km langen Strecke. Der "Super-Chief" bewältigte diese Strecke in 40 Stunden, also in 2 Nächten und einem Tag und war mit nur allem denkbaren Komfort für die Reisenden ausgerüstet. Dank einer im ganzen Zug eingebauten Klimaanlage war sogar Reise durch die Wüste angenehm. Mit einer Höchstreisegeschwindigkeit von 170 km/h war der "Super Chief" einer der schnellsten Züge der Welt.



Amerikanische diesel-elektrische Lok "UNION PACIFIC"

Die von ROKAL entwickelten Wageneinheiten bestand aus dem "Pullman-Wagen, dem "Vista Dome"- Wagen und dem "Observation-Wagen" jeweils mit der Aufschrift "Santa Fe" oder "UNION PACIFIC". Über die amerikanische Firma Wagner Car-Company, Ohio, die bereits im Jahre 1953 diese Wagen herstellte, Grundzeichnungen besorgt, die dann im Maßstab 1:120 gezeichnet wurden.



Santa-Fe-Express

Nathan R. Preston - ROKAL in den USA

Keine ROKAL Dokumentation wäre komplett ohne einen Blick auf den US Markt und hier speziell auf Nathan R. Preston. Er war der ROKAL Importeur für Amerika von 1962 bis 1968. Zuvor hatte es bereits zwei ROKAL Importeure in den USA gegeben.

Preston war, so die Legende, ein Kriegsheld und soll die Stadt Bamberg eigenhändig, nur mit einer MG und seinem Jeep eingenommen haben. Preston blieb auch nach dem Krieg als Militärverwalter in Deutschland im Raum Bamberg. Seine Verbindung zu ROKAL begann etwa 1962. Zurück in den USA, baute er in Des Plaines, Illinois, eine Vertriebsgesellschaft „Nathan R. Preston & Co“ für ROKAL Produkte auf. Mit Hilfe seines deutschen Freundes aus Bamberg, Leo Winkler, knüpfte er die Kontakte zu ROKAL.

Es gibt Bilder der „Chicago Trade Show“ von 1962, auf der Preston und Winkler gemeinsam auf einem Stand ROKAL Modelle und eine kleine Anlage ausgestellt hatten.

Quelle: R. O'Connor (freie Übersetzung des englischen Originaltextes)

Letztlich schaffte es ROKAL nicht, sich auf dem US Markt zu etablieren. Die beiden US Züge *Santa Fé* und *Union Pacific* waren sehr beliebt und ROKAL plante sogar eine Mallet-Lok nach US Vorbild. Das Problem der Radsätze wirkte sich jedoch viel stärker als in Deutschland aus, da die Modelle nicht auf dem, in den USA üblichen TT Schienensystem fuhrten. Gleiches galt auch für das System von Triang in England.



Fahrpult mit Gleichrichter



35 VA-Mehrweg-Trafo für 1 - 4 - Zugbetrieb

Zur Ableitung der Wärme in den bekanntlich sehr flachen ROKAL Schalterpulten wurden die neuen Gehäuse ab 1962 mit Entlüftungsschlitzen versehen. Das war jedoch nicht die wesentliche Änderung, die erfolgte im Innern des Gerätes: Der Umschalter war entfallen, die Umschaltung erfolgte nunmehr durch sinnvolle Anbringung von Schaltsegmenten. Die betreffenden Schleifer waren aus Bi-Metall, die sich bei zu großer Wärmeentwicklung von den Kontaktbahnen abhoben und dadurch sofort den Strom unterbrachen. In diesem Zusammenhang ist noch der neue 35-VA-Trafo zu erwähnen, für 1- bis 4-Zug-Betrieb, mit zwei getrennten Sekundärwicklungen und 4 Anschlussstellen für je 14 V Wechselstrom und je 1 A max. Stromabnahme.

ROKAL Fernbedienungs-Bausteine

Die nachfolgende Übersicht zeigt den Anschluss der Fernbedienungs-Bausteine und deren Verwendbarkeit



01654

Der Fernbedienungs-Baustein mit rotem Stellhebel und zweipoliger Anschlussplatte dient als Schalter für Beleuchtungskörper und dergl., wenn diese vom Steuerpult aus ein- und ausgeschaltet werden sollen und wird links am Fahrpult eingerastet (Wechselstrom)



01655

Der Momenttaster mit schwarzem Stellhebel und zweipoliger Anschlussplatte ist zur Betätigung von Entkupplungsgleisen vorgesehen und wird links am Fahrpult eingerastet (Wechselstrom)



01656 (01674)

Diese beiden Fernbedienungsbausteine, die zur Betätigung der Lichtsignale dienen, (01656 rechts, 01674 links am Fahrpult einrasten), sind im Aufbau grundverschieden. Der Schalter 01674 mit braunem Stellhebel liefert den Strom für das Lichtsignal ohne Zugbeeinflussung. Die Stecker des Signals werden in die gleichfarbigen Buchsen des Schalters gesteckt. - Der Schalter 01656 mit grünem Stellhebel führt keinen Strom. Daher wird stets die schwarze Buchse mit der blau beringten Buchse des Fahrreglers (konstante Gleichspannung) verbunden. Während die rote Buchse nur mit dem Signal verbunden wird, erhält die grüne Buchse außer mit dem Signal eine Verbindung mit

dem getrennten Gleisstück. Bei Stellung des Signals auf "grün" wird also gleichzeitig Strom in dieses Gleisstück geführt, aber bei Stellung auf "rot" nicht (Zugbeeinflussung)



01658

Der Fernbedienungs-Baustein für Kehrschleifen unterscheidet sich von den übrigen Fernbedienungs-Bausteinen äußerlich durch den weißen Stellhebel, dessen Endlagenrastung und die vierpolige Anschlussplatte. Während die anderen Fernbedienungsbausteine in den Schlitzen hin- und hergeführt werden, gleitet der Stellhebel des 01658 in den Endlagen in eine Aussparung, und kann nur durch seitliches Herausdrücken in die lange Führungsbahn gelöst werden. Da dieser Schalter ständig gemeinsam mit der zur Kehrschleife gehörenden Weiche bedient werden muss, ist es zweckmäßig, ihn direkt neben dem Schalter für die Weiche und zwar rechts am Fahrpult anzuordnen.



01659

Der Momenttaster für Weichen mit blauem Stellhebel wird rechts am Fahrpult eingerastet (Gleichstrom). Er kann leicht hin- und hergeführt werden, bleibt in der jeweiligen Endstellung stehen, ohne jedoch geschaltet zu haben. Erst ein kurzer, leichter Nachdruck in der Endstellung vermittelt den elektrischen Kontakt und bringt die Weiche in eine andere Stellung. Wird der blaue Stellhebel gegen den roten Punkt gedrückt, erhält die angeschlossene Weiche einen Stromstoß und befindet sich auf Kurvenfahrt. Somit zeigt der Stand des Stellhebels gleichzeitig die Weichenstellung an.



01660

Der Momenttaster für Formsignale und Relais mit gelbem Stellhebel und vierpoliger Anschlussplatte wird links am Fahrpult eingerastet (Wechselstrom). Wird der gelbe Stellhebel gegen den roten Punkt gedrückt, geht das angeschlossene Signal auf "Halt" (rot). Somit zeigt der Stand des Stellhebels gleichzeitig die Signalstellung an.

Test in der Zeitschrift "DEUTSCHE MARK" vom 16. November 1962

Die Zeitschrift "DEUTSCHE MARK" prüfte im Jahre 1962 die auf dem Markt vertretenen Spielzeugeisenbahnen. Die Ergebnisse sind in der Zeitschrift "DM Test", Ausgabe Nr. 24, vom 26.11.1962, veröffentlicht worden. Getestet wurden die Firmen **ARNOLD, BUB, FLEISCHMANN, HAMO, HWN, KLEINBAHN, LILIPUT, LIMA, MÄRKLIN, MECCANO-HORNBY, PIKO, POCHER, RIVAROSS, ROKAL, TESMO, TRIX** und **KEIM**.

Der Vollständigkeit halber die Ergebnisse für die ROKAL Bahn:

Vorteil: *Sehr einfach aufgebaute Gleichstrommotore. Gutes Anzugsmoment bei niedrigen Drehzahlen. Betriebssicher, wenig stör anfällig. Es können sehr niedrige Geschwindigkeiten gefahren werden. Die Fahrtrichtung wird durch einfaches Drehen des Reglerhebels am Fahrpult geändert. Sehr gute Lösung für sicheres Rangieren. Bei einfachen Gleisanlagen ohne Kehrschleifen einfacher elektrischer Aufbau.*

Nachteil: *Kontaktabgabe auf die Räder stör anfällig. Weißblechschienen sind anfällig gegen Korrosion. Maschinen bleiben öfters stehen. Bei Kehrschleifen, Gleisdreiecken und Verbindungsgleisen ist Vorsicht geboten. Gleisabschnitte müssen getrennt und durch Weichen umgeschaltet werden. Größere Anlagen sind nur mit elektrotechnischer Erfahrung aufzubauen.*

Aufbaumöglichkeit: *ROKAL fährt als einzige Marke auf TT-Spur = 12 mm. Eine Kombination mit anderen Systemen ist unmöglich. Die Ausbaumöglichkeit ist auf das eigene System beschränkt. Das Lieferprogramm genügt durchschnittlichen Ansprüchen. Bei Kauf in Versand-, Kauf- und Discount-Häusern ist der Kundendienst nicht immer zufrieden stellend.*

Schienen: *Die Fahrschiene besteht aus hohlem Blechprofil. Der Unterbau ist aus leicht zerbrechlichem Kunststoff. Das Gleis lässt sich für Steigungen ausreichend biegen. Die Montage ist einfach. In montiertem Zustand ist der Gleisaufbau stabil. Das Gleis ist nicht trittsicher. Es werden zwei verschiedene Radien und vier verschiedene Längen angeboten. Das ROKAL Gleis ist beim Befahren leise. Die modellgetreue Nachbildung ist gut.*

Weichen: *Die ROKAL Weiche ist sehr betriebssicher. Nach 100.000 Schaltungen funktionierte sie noch einwandfrei. Die Kontaktabgabe beim langsamen Durchfahren ist mittelmäßig. Die modellgetreue Nachbildung lässt zu wünschen übrig. Die Entkupplungsschiene funktioniert sehr sicher. Die Schaltbrücke ist zu schmal; eine Signalmarkierung fehlt.*

Schaltpulte: *Die Pulte besitzen Stellwerk-Kippshalter. Die Richtung der geschalteten Weiche ist am Schaltpult nicht sicher zu erkennen. Der Aufbau von Gleisbild-Stellwerken ist unmöglich.*

Transformatoren: *Transformatoren besitzen SEV-Zeichen (Schweizer Elektrotechnischer Verein), doppelte Schutzisolation, Kurzschlussicherung spricht gut an. VORTEIL: Transformator und Fahrregler mit Gleichrichter sind getrennt. Beim Wechsel der Fahrtrichtung muss über Null geschaltet werden. Zum Rangieren sehr günstig.*

Waggons: Die ROKAL Waggons sind aus Kunststoff gefertigt. Nicht immer modellgerechte Ausführung. Als Kinderspielzeug ist das Material stabil genug.

Lokomotiven: Kontaktabgabe über die Räder. Die Räder müssen sehr sauber gehalten werden. Durchschnittlicher Bürstenverbrauch etwa 100 Stunden. Nach 150 - 200 Stunden waren die Haftreifen noch in Ordnung. Die Reparaturmöglichkeiten sind im Allgemeinen gut.

Gesamturteil: Vorteil des Systems ist Platzersparnis. Es wird immer etwas mehr als die halbe Fläche der H0-Anlagen benötigt. Qualität und Betriebssicherheit lassen etwas zu wünschen übrig. Die Ausbaumöglichkeit beschränkt sich auf das eigene System und genügt durchschnittlichen Ansprüchen. Verhältnismäßig teuer. Als Kinderspielzeug werden bei größeren Anlagen schon einige elektrotechnische Kenntnisse verlangt. Noch empfehlenswert. Für Modelleisenbahner wenig empfehlenswert.

Natürlich ist das Testurteil gewertet nach dem allgemeinen technischen Stand dieser früheren Zeit. Insgesamt lag ROKAL etwa im ersten Drittel. Der größte Teil der geprüften Fabrikate war in der Nenngröße H0. Von allen Herstellern waren ARNOLD N - 1:160 und ROKAL TT 1:120 ohne Nenngrößenkonkurrenz. Also gab es keinen echten Vergleich. Beide Bahnen waren damals Außenseiter, daher sind die zitierten Testergebnisse nur relativ im Wert. Das wird deutlich, wenn man die übrigen Fabrikate dagegenhält. Bei diesem DM-Test wurde u. a. auch ermittelt, dass zum Beispiel FLEISCHMANN Modelle im Maßstab 1:82 bis 1:88 schwankten. LILIPUT gar zwischen 1:87 und 1:90. MÄRKLIN lag zwischen 1:87 und 1:89. Bei TRIX lagen die ermittelten Maßstäbe zwischen 1:87 und 1:92, um nur einige Beispiele zu nennen. ROKAL fertigte auch nicht genau im Maßstab 1:120. Der Ursprung dazu rührte aus der ehemaligen Metalldruckgusskonzeption.



"DEUTSCHE MARK" vom 16. November 1962



"DEUTSCHE MARK" vom 13. Dezember 1963

Dieses Material lässt ein dünnes Ausspritzen in den Formen zwar zu, ist aber dann sehr bruchempfindlich. ROKAL begann erst Ende der fünfziger Jahre mit Kunststoff bei den Modellen. Die Formen blieben aber die gleichen, ohne Überarbeitung in Bezug auf eine maßstäbliche Anpassung.

Die "Miniaturbahnen" 16/1962 ging u. a. auf den Prüfbericht der Zeitschrift "DM-TEST" ein: "Wenn man den seitenlangen Prüfbericht verfolgt, muss man anerkennen, dass "DM" sich wirklich große Mühe gemacht hat, um einen einigermaßen gültigen Überblick über die einzelnen Fabrikate u gewinnen. Zugegeben - eine ganze Reihe der gewonnenen Erkenntnisse deckt sich durchaus mit den Erfahrungen und Ansichten der Modellbahner, aber gewisse Formulierungen und Bemerkungen lassen erkennen, dass man mit sämtlichen Modellbahnproblemen doch nicht so ganz

so vertraut ist, oder sie bewusst unberücksichtigt gelassen hat, die aber die eine oder andere Sache in einem anderen Licht erscheinen ließen." Hinsichtlich der Bemerkungen im Gesamturteil auf die Ausbaumöglichkeiten bezogen, führte die MIBA aus: "Die ROKAL Bahn hat durchaus Ausbaumöglichkeiten und zwar mittels der englischen TT-Triang-Bahn und der ostzonalen Zeuke-TT-Bahn".

Test in der Zeitschrift "DEUTSCHE MARK" vom 13. Dezember 1963

Vor einem Jahr testete DM die wichtigsten sechs deutschen Modellbahnsysteme. Bei ihnen hat sich in der Zwischenzeit nur wenig geändert. DM untersucht diesmal zwölf Anfängerpackungen mit elektrischen Eisenbahnen. Anfängerpackungen enthalten die nötigsten Bestandteile einer fahrbereiten Eisenbahnanlage: Gleise, Lokomotive, zwei oder mehr Wagen und einen Transformator. Damit sollen Kinder spielen: Rangieren, Güterwagen be- und entladen und Züge zusammenkoppeln. Das kann bald langweilig werden. Die Eisenbahn muß deshalb ausbaufähig sein. Mit Gleisen, Signalanlagen und Weichen. Zwei Fabrikate können nur wenig ausgebaut werden, eines überhaupt nicht.

Getestet wurde als ROKAL Anlage die Startpackung prima 101103 (49 Mark). Sie wurde mit empfehlenswert beurteilt, wenn auch die ROKAL-Gleise bemängelt wurden. Die Startpackung boy 01101 (39,80 Mark) wurde als weniger empfehlenswert eingestuft.

Rokal-Tischbahn boy 01101 (mit Transformator) 39,80 Mark

In der Packung sind: Eine Tenderlokomotive mit grünem Kunststoffgehäuse, zwei geschlossene Güterwagen, ein Gleisoval, ein Transformator. Maßstab TT 1:120.

Robuste, sehr einfache, laute Lokomotive mit genügender Zugkraft. Sie hat eine lange Lebensdauer. Wenig Wartung. Die Wagen sind nicht ganz modellgerecht. Sie sind recht stabil. Dächer sind abnehmbar. Wagen können beladen werden. In Kurven können sie nicht angehängt werden. Die Gleise brechen etwas leicht und sind nicht ganz trittsicher. Spurweite 12 Millimeter. Die Schienenverbindungen können sich beim Spielen zu leicht lösen: Zug entgleist. Die Geschwindigkeit kann am Transformator stufenlos eingestellt werden. Weichenanschluß am Trafo ist nicht möglich. Insgesamt: Sehr einfache Ausführung bei Trafo und Lokomotive, Gleise haben Mängel.

Weniger empfehlenswert.

DM schrieb beim letzten Test: Rokal fährt mit Zweileiter-Gleichstrom. Vorteil des Systems ist Platzersparnis. Beschränkte Ausbaumöglichkeit, verhältnismäßig teuer. Als Kinderspielzeug brauchbar.

Rokal-Anlage prima 1 01103 (mit Transformator) 49 Mark

In der Packung sind: Eine beleuchtete Tenderlokomotive mit schwarzem Kunststoffgehäuse, ein Kesselwagen, ein offener und ein geschlossener Güterwagen aus Kunststoff, ein Gleisoval, ein Transformator und Fahrpult. Maßstab TT, 1: 120.

Robuste, einfache Lokomotive mit genügender Zugkraft. Sehr laut. Sie hält lange. Während des Dauertests brauchte sie nur zwei Kohlebürsten und einige Tropfen Öl. Die Wagen sind nicht ganz modellgerecht. Sie sind recht stabil. In Kurven können sie nicht angehängt werden, Die Gleise brechen etwas leicht und sind nicht ganz trittsicher. Spurweite 12 Millimeter. Die Schienenverbindungen können sich beim Spielen leicht lösen: Zug entgleist. Die Geschwindigkeit kann am Fahrpult stufenlos eingestellt werden. Weichen und Signalanschluß ist am Fahrpult möglich. Insgesamt. Gute Zugzusammenstellung zum Spielen. Gleise haben Mängel. Noch empfehlenswert.

DM testete Signale und prüfte, was sich bei Weichen und Entkopplungsgleisen geändert hat. Alle diese Zubehörteile wurden in einem Dauerversuch bis 140 000mal geschaltet. DM prüfte außerdem, ob sie bei versehentlich ausgelösten längeren Schaltimpulsen kaputtgehen.

Rokal

Bei Rokal hielten nur die Weichen und ein neues Form-Vorsignal mit großen Spulen 140 000 Schaltungen aus. Die alten Rokal-Formsignale haben zu kleine Spulen. Sie können nur wenig belastet werden und gehen bei längeren Impulsen schnell kaputt.

Die Weichen vertragen auch lange Impulse. Züge können Weichen nicht sehr langsam überfahren, ohne stehen zu bleiben. Rokal hat zwei Formhaupt- und -vorsignale, ein Lichthaupt- und -vorsignal. Sie sind nicht gut gestaltet. Für Lichtsignale ist Zugbeeinflussung nur durch einen besonderen Schalter möglich, für Formsignale nur über einen anderen Schalter in Verbindung mit einer Weiche. Nur einfache Lichtsignalschaltungen sind für Anfänger verständlich.

Für kompliziertere Schaltungen braucht man elektrotechnische Kenntnisse. Kaputte Birnchen sind beim Lichtsignal schlecht auszutauschen.



Die Situation ab 1962



Robert Kahrmann an seinem Schreibtisch

Am 21.5.1962 vollendete Robert Kahrmann, der persönlich haftende Gesellschafter der Firma Robert Kahrmann K.G. und Geschäftsführer der ROKAL GmbH sein 75. Lebensjahr. Dank seiner zielbewussten Leitung hat sich das Unternehmen zwischenzeitlich zu einem bedeutenden Zulieferwerk für die Automobilindustrie entwickelt. Auf dem 30 Morgen großen Werksgelände wurden Fabrikationsanlagen mit 34.000 qm Arbeitsfläche erstellt, in denen Mitte 1962 über 1.700 Beschäftigte tätig waren. Der Jubilar hat mit viel Umsicht die Gießerei als Kernzelle des Unternehmens

stufenweise vom Messing-Kokillenguss zur modernen Druckgießerei aufgebaut, in der für die verschiedenen Industriezweige Werkstücke aus Zink, Aluminium und Magnesium hergestellt wurden. In rastloser Tätigkeit erweiterte er das Produktionsprogramm seines Werkes von einfachen Zubehöerteilen für die Kraftfahrzeug-Industrie bis zu einbaufertigen Aggregaten.



Private Heimanlage aus dem Jahre 1962

Neuland beschriff er mit der Verformung von Aluminiumblechen und der chemischen Glanzung und Härtung ihrer Oberfläche. Das Armaturenprogramm passte er weit blickend durch sanitäre Spezialarmaturen dem gehobenen Bedarf an: z.B. der Eingriff-Mischbatterie "Mischka", der thermostatischen Mischbatterie "Eurotherm", Fußventile, Kipp-Spiegelgarnituren und nicht zuletzt der Luftsprudler "Perlator". Mit viel Liebe und Geduld widmete er sich dem jüngsten seiner Produktionszweige, der elektrischen Modelleisenbahn. Seinem Streben nach Unabhängigkeit entspricht der umfangreiche eigene Werkzeug- und Formenbau, der mit seiner maschinellen Ausrüstung den präzisesten Anforderungen gerecht wurde. Den Sinn für die Aufgeschlossenheit gegenüber allen technischen Fortschritten beweisen die modernsten Organisationsmittel und die eigene Lochkartenanlage.

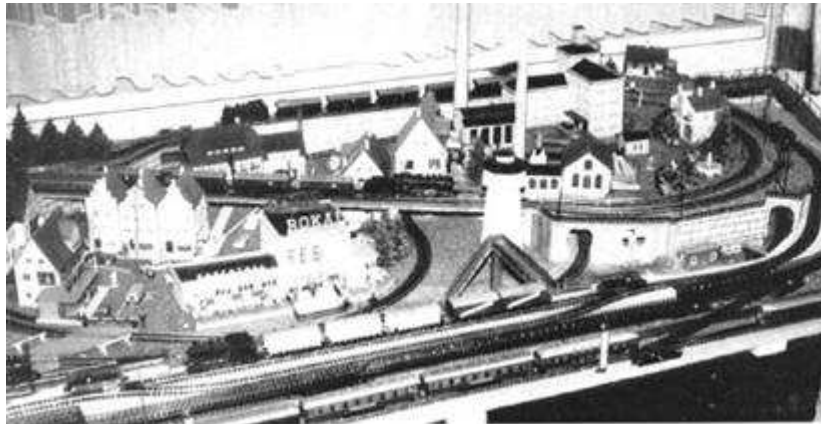
Für den TT-Modellbahner stand Ende 1962 ein sehr großes Angebot der Firma ROKAL zur Verfügung. Die Nachfrage stieg so an, dass ROKAL häufig mit der Auslieferung kaum nachkam. Dazu war ja auch der Exportmarkt noch zu bedienen. Kaufhäuser, wie NECKERMANN, führten die ROKAL-TT Bahn in ihren Spielwarenabteilungen. Viele Modellbahner entschieden sich für die TT-Spurweite. Der Fachhandel sah das zwangsläufig nicht gern. Ob man Einbußen bei den Handelsspannen befürchtete, ist nur eine Vermutung. Es war Anfang der 60er Jahre nicht gerade üblich, Waren in Kaufhäusern von Firmen anzutreffen, die einen guten Ruf hatten und die so genannten Markenartikel produzierten. Viele dieser Firmen legten größten Wert darauf, dass ihre Produkte nur im speziellen Einzelhandel käuflich waren.



8-achsige schwere Dampflok - amerikanische Mallet-Lok (von ROKAL Konstrukteur Heinz Holterbosch gezeichnet - leider nie von ROKAL gebaut (nach Originalplänen von AKTT-Freund Christian Dühr im Jahre 2002 gebaut) - Foto: W. Knipping

Was ärgerte nun den Fachhandel? War es wirklich die Handelsspanne? Einige Händler - so ist es in einigen Publikationen (z.B. Handbuch für Modellbahnsammler ROKAL-TT 1984) nachzulesen - meinten, dass die Handelsspanne im Gegensatz zu anderen Spielzeugeisenbahnen zu niedrig sei. Die Kunden spürten einen deutlichen Missmut bei den Händlern, wenn nach ROKAL gefragt wurde. Dieser Unmut breitete sich mit der Zeit mehr und mehr aus. Einige Händler schoben die Schuld ROKAL zu. Mit der Vertriebs- und Preispolitik war man seitens des Fachhandels nicht mehr einverstanden. Hier stellt sich die Frage, ob nicht die Branche entsprechend - z.B. mit der Gewährung großzügiger Handelsspannen oder Rabatten - reagiert hat, um so die Händler "auf Schiene" zu bringen. Wenn dies tatsächlich der Fall war, trägt ROKAL sicher ein Mitverschulden am Rückgang der TT-Spur, weil nicht auf die sich abzeichnende Trendwende geschäftspolitisch notwendige Konsequenzen dagegen gesetzt worden sind. Statt mit gleichen Mitteln zu reagieren, hat ROKAL den wahrlich ungewöhnlichen Weg beschritten, über branchenfremde

Händler (z. B. Installateurgeschäfte) die Modellbahn an den Käufer zu bringen. Dies ist eine Variation der gängigen Spekulationen.



Heimanlage von G. Scharschmidt aus Detmold aus dem Jahre 1963

Die XIV. Internationale Spielwarenmesse in Nürnberg 1963 konnte 15.000 Einkäufer, darunter 4.000 ausländische Interessenten begrüßen. Über 1.000 Aussteller auf 35.000 qm stellten ihre Produkte vor.

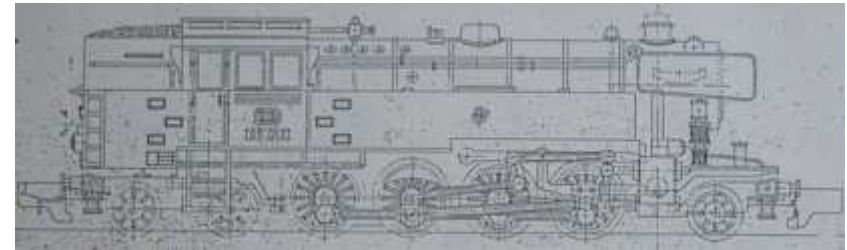
Erstmals waren auf der Messe Autorennbahnen zu sehen, die in kürzester Zeit einen wahren Boom erlebten. An die 20 verschiedene Modelle gab es auf der Messe zu sehen, die letztlich aus den USA nach Europa und letztlich auch nach Deutschland "überschwappten". Noch trugen sich die Firmen wie z.B. FALLER mit dem Gedanken, sie größtmäßig in eine Modelleisenbahn zu integrieren. Schon bald mussten aber auch die großen HO-Hersteller wie MÄRKLIN, TRIX und FLEISCHMANN Umsatzeinbußen erleiden. Auch vor ROKAL konnte diese Entwicklung auf Dauer nicht Haltmachen. Vielleicht deutete es sich in diesem Jahr schon an, dass die bis heute großartige Entwicklung der ROKAL Bahn an einem Wendepunkt angekommen war?!?!



Ein Bild vom Bahnhof Lobberich aus dem Jahre 1953: Mann (Frau) fuhr noch mit der Bahn.

Wie bei fast allen großen Firmen, war auch ROKAL in diesem Jahr recht "sparsam" mit Neuerscheinungen und legte viel mehr Wert darauf, die gezeigten Stücke auch schnellsten liefern zu können. Der Schienenbus (VT 95) - voranstehend ein originaler VT 95 934 am 15. Mai 1953 im Bahnhof Lobberich (Strecke Kaldenkirchen - Kempen

Nrh.) bekam 1963 "sein Zahnradgetriebe". Der Lobbericher Bahnhof wurde Mitte der 1970er Jahre abgerissen, die Strecke 2003 stillgelegt.



Fertig konstruiert aber nie gebaut, das Modell einer 65 013

Darüber hinaus kamen lediglich drei neue Güterwagentypen heraus und waren ab März lieferbar:

Der vierachsige Großraumgüterwagen Ootz-50 (Erz III d), der dreiachsige Autotransportwagen (offs55,) mit 8 Autos beladen und der sechsachsige Tieflader (SSt53). Darüber hinaus kamen ein neues Elektrohandbuch und ein Gleisplanbuch heraus. Eine weitere Neuheit war der "plastische Fahrdienstleiter" - das "ROKAL Männchen", erstmals in der "prima I-Packung" (Nr. 01103) enthalten, eine Güterzugpackung mit einer Tenderlok BR 89, 1 offenen Güterwagen, einem geschlossenen Güterwagen (gelb) und einem Kesselwagen (rot) nebst Schienen, Transformator und Fahrpult ausgestattet.



Großraumgüterwagen Ootz-50 (00314)



Autotransportwagen offs55 (00320)



Tieflader SSt53 (00320)

Die XV. Internationale Spielwarenmesse von Nürnberg stand vor der Tür. Erstmals war auch die Ostdeutsche Firma Zeuke & Wegwerth mit ihrem TT-Angebot auf der Messe vertreten. Die N-Spur machte immer mehr von sich reden. Die Fa. Arnold mit ihrer 9-mm-Bahn hat hier Pionierarbeit geleistet. Vor diesem Hintergrund präsentierte sich ROKAL in diesem Jahr beispiellos:



Das "Paradepferd" von 1964, die BR 85 (01028)

Wohl mit das schönste Lokmodell im ganzen ROKAL Bahnsortiment ist das Modell der BR 85. Die wunderschöne 1'E1-Tenderlok stellte 1964 den Höhepunkt dar. Mit 355 g Masse kam die BR 85 der BR 03.10 (390 g) recht nahe. Das Gewicht zeigt, dass es an der BR 85 nur sehr wenige Kunststoffteile gab. Dieses Modell, zu dem sich ROKAL aufgrund einer Meinungsumfrage von 1961 entschlossen hatte wirkte auch im TT-Maßstab noch wuchtig. Das Modell war sehr sauber ausgeführt. Die Räder der mittleren Treibachse wiesen entsprechend dem Vorbild einen Spurkranz auf, der aus Gründen der besseren Kurvenläufigkeit etwas verkleinert war. Bei den Loklaternen war der automatische Lichtwechsel entsprechend der Fahrtrichtung nur halb durchgeführt: Bei Rückwärtsfahrt brannten die Laternen an beiden Enden, bei Vorwärtsfahrt waren die hinteren Laternen dunkel.

Sehr gut gelungen war auch das Modell der diesel-hydraulischen Rangierlok der BR V 60 (Nr. 01020). Sie war zwar etwas länger geraten, als dies dem TT-Maßstab entspräche, aber der Gesamteindruck war sehr gut, wenn auch die Lok nicht mit Wechsellicht ausgestattet war; schließlich war dieses Modell wohl in der Hauptsache als Rangierlok gedacht.



Die BR 85 vor einem Güterzug mit den neuesten Messesmodellen im Jahre 1964



Diesel-Rangierlok V 60 (01020)

Der Großraum-Güterwagen Ootz 50 bekam im Jahr 1964 einen "kleineren" Kollegen: den vierachsigen Talbot-Schottertransportwagen (Nr. 00317), der als DB-Bahndienstwagen kein Gattungszeichen aufwies, aber "trotzdem" als Zugeinheit, beladen mit Schotter, ein sehr schönes Bild abgab. Das Modell war gut detailliert, sogar bis zur Nachbildung des Pressluft-Aggregats. Der sechssachsige Tieflader (00321) aus dem Jahr 1963 war nun mit einem feinpplastischen und bis in alle Einzelheiten detaillierten Nachbildung eines AEG-Hochspannungs-Transformators als Ladegut lieferbar.



Schotterwagen (00317)



Tieflader mit AEG-Transformator (00321)

Das Entkopplungsgleis - ebenfalls eine Neuerscheinung des Jahres 1964 - war ein guter Einfall der ROKALer: Das Gleis wurde überhaupt nicht betätigt, sondern war lediglich durch seine Form einseitig wirksam. Wurde es beispielsweise vor einem Ablaufberg oder vor einer Gleisharfe aufgestellt, so brauchte der Zug lediglich in Richtung des Signals gedrückt zu werden. Jeder Wagen wurde abgekuppelt und rollte seiner Wege. Wurden die Wagen jedoch abgeholt, konnte diese Stelle passiert werden, ohne dass auch nur ein Wagen abgehängt wurde.

Neu vorgestellt wurde noch die Zugschlussbeleuchtungs-Einrichtung, die in alle Wagenmodelle mit Gummiwülsten passte. Sie bestand aus feinen Plexiglas-Stäben, die in bekannter Weise von einem Birnchen beleuchtet wurden und in rote Punkte ausmündeten. Das war sicherlich nichts Außergewöhnliches, aber doch sehr fein und zierlich in der Ausführung.

Der ROKAL Messeschlager im Jahre 1965 war, wenn man Fachleuten Glauben schenken kann, der preußische Old-Timer-Zug bestehend aus einer T 3, dem Packwagen PWi Pr 99 und zwei Personenwagen Ci Pr 05a. Als Vorbild wählten die ROKALer die BR 89 7314 aus. Per Anschrift des Modells gehörte diese T 3 zum Bw Hanau in der ED Mainz; ED bedeutet "Eisenbahn-Direktion": So hießen Ende der vierziger Jahre noch die späteren Bundesbahn-Direktionen (BD). Die letzte Bremsuntersuchung soll laut erhabener Anschrift an der Führerhaus-Unterkante am 16. April 1964 erfolgt sein. Die letzte Bundesbahn-Direktion der Vorbild-BR 89 7314 war Kassel, das letzte Bahnbetriebswerk (Bw) Fulda, und die DB stellte die Lok schon am 17. April 1959 von der Ausbesserung zurück. 1964 gab es zwar noch die BD Mainz, aber Hanau gehörte zur BD Frankfurt. Immerhin gibt es ein Foto, das die BR 89 7314 beim Rangierdienst im Mainzer Hafen zeigt. Fazit: Man darf die Anschriften bei Modellen aus den fünfziger und sechziger Jahren nicht zu genau hinterfragen, aber dies gilt nicht nur für ROKAL.



T 3 der preußischen Staatsbahn (01017)

Die ROKAL T 3 ist auch heute noch attraktiv. Von ihren Abmessungen her kann man sie allerdings für ein H0-, zumindest für ein H0m-Modell halten. ROKAL ließ sich bei seiner T 3 einiges einfallen: seien es das gesondert eingesetzte Läutewerk, das gut nachgebildete, hohe Ramsbottom-Sicherheitsventil mit den beiden Spannfedern, die extra eingesetzten Handstangen beiderseits der Führerstandtüren oder die Allan-Steuerung (im ROKAL Neuheiten-Prospekt fälschlich als Stevenson-Steuerung bezeichnet), die zwar nicht vollständig und auch nicht voll beweglich nachgebildet werden konnte, aber immerhin einen sehr guten Gesamteindruck vom Aussehen dieser interessanten Konstruktion vermittelt.

Raffiniert war die Beleuchtung der Loklaternen vorn und hinten durch eineinziges Birnchen gelöst. Das Licht der im vorderen Kesselteil sitzenden Lampe wurde durch ein Prisma in lange glasklare Plastikstäbe geleitet, die es ihrerseits im

Innen der Lok (sogar durch mehrere Bögen um Ecken und Kanten herum) nach hinten "transportieren". Trotz dieser "langen Leitung" kommt in den hinteren Laternen noch soviel Licht an, dass diese geschickte Lösung bei den Modellbauern sehr gut ankam.



Oldtimer-Zug

Die beiden erwähnten Wagen stellten in ihrer Gesamtkonzeption ein würdiges Angebinde zur T 3 dar. Sie waren zwar nicht beleuchtet, aber die Beschriftung und Detaillierung waren sehr sauber ausgeführt. Sowohl beim Gepäck- als auch beim Ci-Wagen hatte ROKAL eine echte Old-Timer-Beschriftung gewählt, nämlich die der ehem. Reichsbahn von vor 1933 mit der runden "Pleitegeier"-Medaille. Die Fenster waren verglast, die verschnörkelten Dachstützen waren leider nicht durchbrochen.



Oldtimer Gepäckwagen PWi Pr 99



Oldtimer Personenwagen Ci Pr 05a

Nicht nur für die Schweizer TT-Freunde kam ebenfalls 1965 das Modell der Ae 6/6 der SBB heraus. Auch dieses Modell verfügt über eine gute Durchbildung der Einzelheiten. Drei von sechs Achsen sind angetrieben und zwei mit Plastikbandagen zur Erhöhung der Zugkraft versehen. Das Gehäuse der Ae 6/6 besteht aus schlagfestem Polystyrol und für die Drehgestelle wurde Zinkdruckguss verwendet; dadurch erzielte man eine tiefe Schwerpunktlage.



Mehrwecklokomotive Ae 6/6 der SBB (01051)

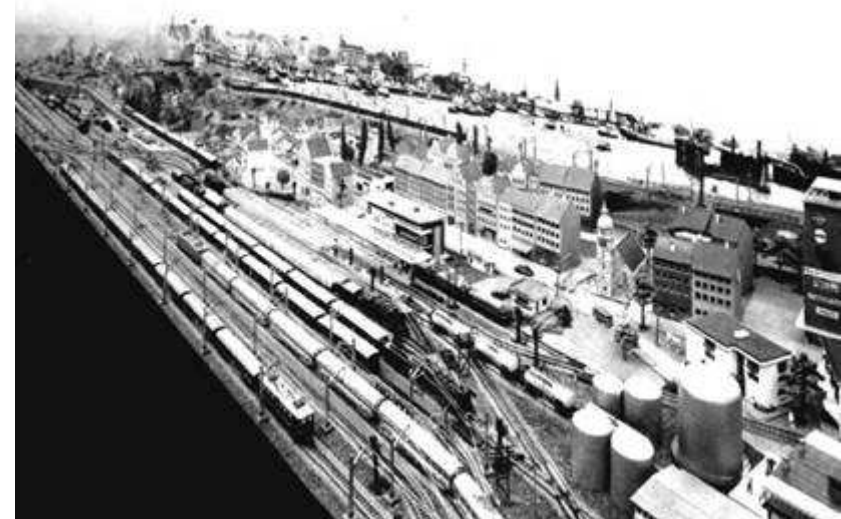


Gothard-Express - die schweizer Schnellzugwagen erschienen erst 1968

Im Gleismaterialbereich gab es wiederum eine Verbesserung: Neue Stromstoßweichen (mit kürzerem Antrieb) gab es nun, bei denen die bisher am Anschlusskasten befindlichen Umschaltlaschen für die Fahrstraßenschaltung durch verstellbare Kontaktschrauben zwischen den Flügelschienen ersetzt wurden.

1. Weltausstellung des Verkehrs 1965 in München

Auf der 1. Weltausstellung des Verkehrs vom 25. 6. - 3. 10.1965 in München war ROKAL mit einer sehr schönen Anlage vertreten:



ROKAL Ausstellungs-Anlage auf der IVA 1965 in München

Auf der Anlage wurde ein vollautomatischer 12-Zug-Betrieb (!!) vorgeführt. Hauptthema war ein 9-gleisiger Durchgangsbahnhof. Außerdem steuerte ein Schrittschaltwerk den Betriebsablauf einer Rangieranlage. Auf einer Fläche von 6 x 1,50 m waren insgesamt 81 m Gleise verlegt einschließlich der 35 Weichen und Kreuzungen.



Die gleiche Anlage auf der IVA 1965 in München aus einer anderen Perspektive

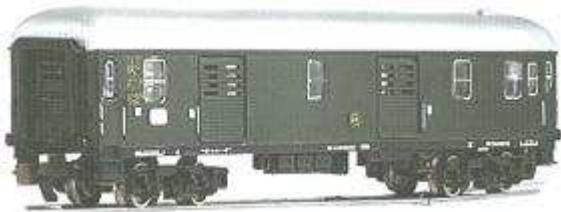
Die neue D-Zug Wagen Generation

Das Jahr 1966 machte es deutlich: Die Spur N war auf dem Vormarsch und hatte den Marktanteil von ROKAL (2,1 %) deutlich überschritten (5,2 %). Der Wind blies den ROKALern ins Gesicht. Hinzu kam der immer stärker werdende Drang der Jugend zu Autorennbahnen. Das "Rennbahnfiber" grassierte - so war es in verschiedenen Dokumentationen zu lesen. Auch die leidige Diskussion über die Länge der D-Zugwagen ging an ROKAL nicht vorbei. In einer Umfrage, die das Modellbahn-Fachorgan MIBA stellte und an der sich ca. 5.200 Modellbahner beteiligten, war der Wunsch nach möglichst "maßstäblichen" Personenwagen mit 49,2 % sehr hoch. Immerhin noch einmal 38 % stimmte für "etwas verkürzte" (10 %) Wagen. Dem konnte sich ROKAL nicht entziehen und änderte das D-Zug-Wagen-Programm.

Bereits auf der diesjährigen Messe brachte ROKAL drei neue D-Zugwagen-Modelle heraus, bei denen nicht nur die gegenüber den bisherigen wesentlich verbesserte und verfeinerte Detailgestaltung hervorzuheben war, sondern auch die Tatsache, dass diese Wagen immerhin um 1 ½ cm länger sind als ihre Vorgänger. Damit hatte also auch bei ROKAL der Trend nach weniger verkürzten Wagen eingesetzt, obgleich man angesichts der für TT-Bahnen propagierten Platzersparnis ruhig noch hätte etwas weiter gehen können in Richtung auf eine maßstäbliche Länge. Hier gegen spricht zwangsläufig der zu enge Radius des Gleissystems. Als neue Standard-Länge für 26,4-Meter Wagen der DB wählte ROKAL 1966 das Maß von 176 mm - maßstäblich wären 220 mm.



D-Zugwagen A4üim (01255)



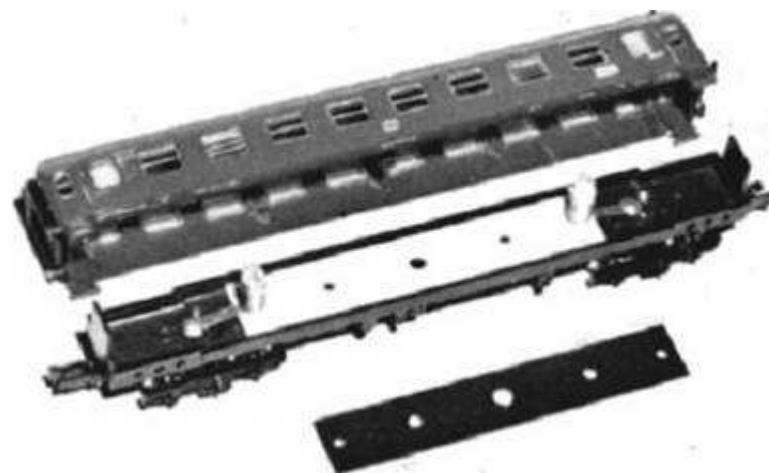
Reisezug-Gepäckwagen D 4üim (01256)



D-Zug-Schlafwagen WLABüim (01257)

Die nunmehr z.T. gestempelte Beschriftung ist nicht nur reichhaltiger, sondern feiner und kleiner geworden. Gut detailliert sind auch die seitlichen Schürzen sowie die Stirnseiten; außerdem haben die Wagen nunmehr endlich richtige Puffer. Bei den Drehgestellen ist man im Hinblick auf die zusätzlichen Ballastplatten von der Metallausführung abgegangen (zugunsten einer besseren Detaillierung in Kunststoff).

Für diese neuen Wagen, der vierachsige Schnellzugwagen 1. Klasse, der vierachsige Reisezug-Gepäckwagen und der vierachsige D-Zug-Schlafwagen) der Deutschen Schlafwagen Gesellschaft (DSG) wurde ein gesonderter Beleuchtungssatz geliefert, der anstelle der Ballastplatte in den Wagen eingesetzt werden konnten. Die Stromabnahme von den Achsen erfolgt durch feine, etwa 2 mm breite Federchen. Außerdem gab es auch noch einen Schlusslichteinsatz, bei dem die Wagenbeleuchtungs-Lämpchen gleich mit als Schlusslichtquelle herangezogen werden. Die Wagenunterseiten wiesen erstmals gewisse Nachbildungen der Vorbild-Details auf. Insgesamt gesehen stellten die Wagen jedoch zweifellos einen Fortschritt dar.



Die beiden Lämpchen für die Innenbeleuchtung der D-Zug-Wagen sind auf einer (zwecks besseren Lichtreflexion) weiß lackierten Ballastplatte montiert, die ggfs. Gegen die normale schwarze (vorn im Bild auszuwechseln ist und gleichzeitig die elektrische Verbindung zwischen den beiden Lämpchen herstellt. Die Stromabnahme erfolgt über Kontaktfederchen, die auf den Drehzapfen-Schrauben aufliegen.

Der dreiachsige Kranwagen war die gut gelungene Nachbildung eines DB-Dieselkrans für 6 t Tragkraft, der von der Firma Krupp-Ardelt gebaut wurde. Das Modell war voll beweglich, d. h. der Kran kann seitlich gedreht und der Ausleger sowie der Kettenzug gehoben bzw. gesenkt werden. Zur Betätigung der Hub- und Senkmechanik wurde eine kleine Kurbel beigegeben. Das Fahrzeug war verhältnismäßig schwer, so dass auch im Modell tatsächlich gewisse Lasten ohne Kippgefahr angehoben werden konnten. Die bei den Überstellfahrten erforderliche Auslegerstütze zum Einsetzen in einen Niederbordwagen wurde ebenfalls mitgeliefert.



DB Diesel-Kranwagen mit Niederbordwagen und Aufleger (00325 mit 00246)





DEA Kesselwagen (00307)

Bei den vierachsigen Kesselwagen kam eine neue Version mit „DEA“ Beschriftung hinzu. Auf Basis dieser Kesselwagen entstanden durch ROKAL Freunde ab den 1990er Jahren weitere Varianten in Eigenbau.



Ausschnitt aus der ROKAL Messeanlage im Jahr 1965



Die ebenfalls neue elektrische Bahnschranke bestehend aus 2 Schrankenteilen mit Warnkreuzen, Geländer und Anschlusskabel konnte mit dem Schalter-Element 01682 betätigt oder mit den Kontaktschienen 02112 vollautomatisch betrieben werden. Vollautomatisch betrieben schlossen die Schranken selbsttätig, wenn ein Zug die Kontaktschienen berührte. Nachdem der Zug die Kontaktschienen verlassen hatte, hoben sich die Schranken wieder automatisch. Bei vollautomatischem Betrieb musste darauf geachtet werden, dass die Schranke und der Fahrregler für die Lok an getrennte Stromquellen angeschlossen war.

Kritik von den Fachleuten kam hinsichtlich der an sich netten und brauchbaren Bahnschranke dahingehend, als dass das Aussehen durch die beiden "voluminösen" Antriebskästen sehr stark beeinträchtigt wird, sollte es "Bastlern" nicht gelingen, diese "glaubwürdig" zu tarnen.



Ausschnitt aus der ROKAL Messeanlage von 1966



ROKAL Schauanlage in einem Spielwarengeschäft in Lobberich 1966

Der Niedergang der ROKAL - Bahn

ROKAL stellte zwar einige schöne Modelle her, trotzdem arbeitete die Zeit in Westdeutschland gegen die Firma: Neben dem schon genannten Autorennbahn-Boom bekam ROKAL immer mehr die Konkurrenz der N-Bahnen zu spüren. Die ersten Modelle dieser noch kleineren Spur (1:160) sahen zwar etwas grobschlächtig aus, jedenfalls hielten sie keinem Vergleich mit den ROKAL-TT Fahrzeugen oder gar der Nenngröße H0 stand. Aber dies änderte sich bald und noch ab Mitte der 60iger Jahre erreichten die N-Modelle ein beachtliches Detaillierungsniveau.

Die Spur N und die Mode der Autorennbahnen waren - wie bereits gesagt - nicht zuletzt dafür verantwortlich, dass ab 1967 erste Absatzschwierigkeiten auftraten. Darüber hinaus traf die Rezession in Deutschland im Jahre 1967 auch die Automobilindustrie und wirkte sich zwangsläufig auch stark bei ROKAL aus. Schließlich war ROKAL Mitte der sechziger Jahre zu einem der wichtigsten Zulieferbetriebe für die Automobil-Industrie avanciert. So kamen von ROKAL Zierleisten und Vergaser, insbesondere die SOLEX-Vergaser waren weltbekannt und stellten die wichtigsten Einnahmequellen dar. Die Kapitaldecke war dünn und erstmals war bei ROKAL Kurzarbeit angesagt. Die Fertigung der Modellbahn lief zwar weiter, aber Robert Kahrmann stellte 1967 die Konstruktion und Entwicklung aus finanziellen Gründen ein, da die Realisierung Konstruktion und Entwicklung enorme Kosten (Formen, Werkzeuge) verursachte. Zur Rezession von 1967 und der aufkommenden Konkurrenz der Spur N von Arnold sowie der bereits genannten Autorennbahnen kamen innerbetriebliche Verluste des Armaturenbereichs und ein nicht unerheblicher Rückgang der Stückzahlen im Vergaserbau mit entsprechenden Umsatz-/Ertragseinbußen hinzu. Die Modellbahn konnte die

Entwicklungskosten kurzfristig bei geringer werdendem Umsatz nicht ausgleichen. Erste Verkaufsbemühungen standen an.

Die Wirtschaftlichkeit des Produktionszweiges Modellbahn ließ bei ROKAL - so Insider - immer zu wünschen übrig, jedenfalls konnte sie sich mit den Zuwachsraten der Autozulieferer nie messen. Darüber hinaus konnte Ende der 60iger Jahre niemand übersehen, dass die ROKAL-TT Bahn gegenüber anderen Angeboten ständig an Bedeutung verlor. Schon Mitte der sechziger Jahre war sie vielfach nicht mehr als vollwertige Modellbahn anerkannt. Von einer Maßstäblichkeit der Fahrzeuge konnte keine Rede sein. Die Fahrgestelle der Wagen - vor allem der Güterwagen - sahen zu einfach aus. Die ROKAL Kupplungen waren extrem groß. Die Radsätze hatten nach wie vor überdimensionale Spurkränze, damit konnten ROKAL Fahrzeuge grundsätzlich nicht auf normgerechte Gleisanlagen fahren. Alle vierachsigen Personenwagen waren sehr verkürzt, auch die neuen Personenwagen von 1966, obwohl sie insgesamt den Trend zum echten Modell andeuteten. Die Detaillierung vieler Reisezug- und Güterwagen erschien verbesserungsbedürftig. Die Lokomotiven hätten zumindest den Maßstab von 1:120 angenähert werden müssen, so wie es zum Beispiel mit der BR 85 und der E 10 gelungen war. Stattdessen erschien 1965 die zwar sehr schöne, aber auch sehr unmaßstäbliche T 3.

Während in H0 die Jagd nach Superdetaillierung begann und N hinsichtlich der Verkaufszahlen ständig aufholte blieb ROKAL eine Modellbahn der fünfziger Jahre. Auch der Preis empfahl ROKAL Modelle nicht, und dies, obwohl die Firma ihre Artikel im Unterschied zu anderen Modellbahn-Herstellern auch durch Warenhäuser und Installationsbetriebe vertrieb, ROKAL war - wie Vergleiche mit Fleischmann aus den Jahren 1964/65 und 1967/68 aufzeigen, im Verhältnis zur gebotenen Leistung, teuer. Mit dieser Preispolitik musste ROKAL nahezu zwangsläufig scheitern. Letztlich reichte es nicht aus, dem Publikum zu demonstrieren, dass mit der Nenngröße TT ein Vorteil beim Raumbedarf verbunden war, den die Kunden aber relativ teuer erkaufen mussten.

ROKAL setzte für sich das Marktgesetz außer Kraft, dass eine Firma auf eine geringer werdende Nachfrage mit Preisanreizen reagieren muss, um ein Produkt wieder attraktiv zu machen. Offenbar war die Firmenleitung von ROKAL der Ansicht, der TT-Bahner werde bereit sein, für seine Bahn jeden Preis zu zahlen. Aber die Marktanteile von TT sanken ständig und zeigten deutlich, wie unhaltbar die Ansicht der ROKALER in Wirklichkeit war (der Marktanteil von TT sank von 3,6 % im Jahre 1956 auf 1,8 % im Jahre 1965, die N-Spur hatte 1965 bereits 5,2 % Marktanteil erobert).

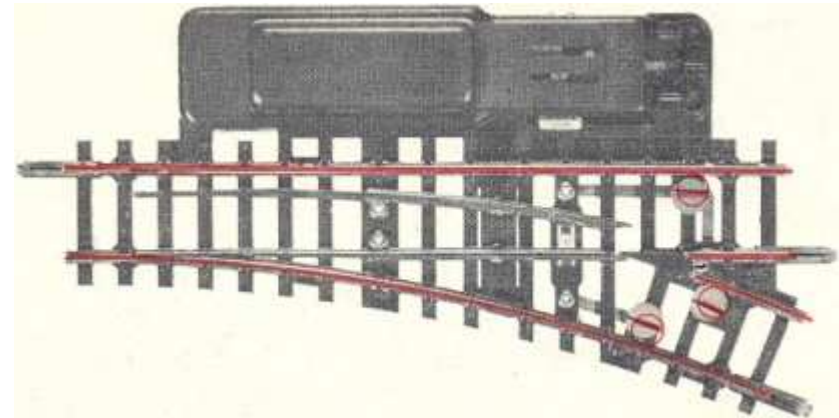
Nun - letztlich wurde die Produktion zurückgefahren und dem Umsatz angepasst. So versuchte ROKAL die frei werdenden Kapazitäten in der Modellbahn mit anderen Artikeln auszulasten: von 1966 - 1969 wurden Rundmotore für die Autoventilatoren der Firma Hella in Paderborn gefertigt. In dem kleinen Shed vor der Spritzlackiererei wurde eine Fertigungsstraße für die Bearbeitung der Gehäuse des Braun-Rasierapparates eingerichtet. In der Montage wurden nebenbei Starterdeckel für den Vergaserbau montiert. Außerdem erhielt die Abteilung einen Automaten für die Siebpatrone der Perlatoren für die Armaturenabteilung. So wurde das Personal der Modellbahnfertigung mit weiteren Aufgaben betraut. Entlassungen gab es nicht - auch später nicht. Führung und Personal waren in dem großen Betrieb immer einsetzbar.

Das neue Profilleis

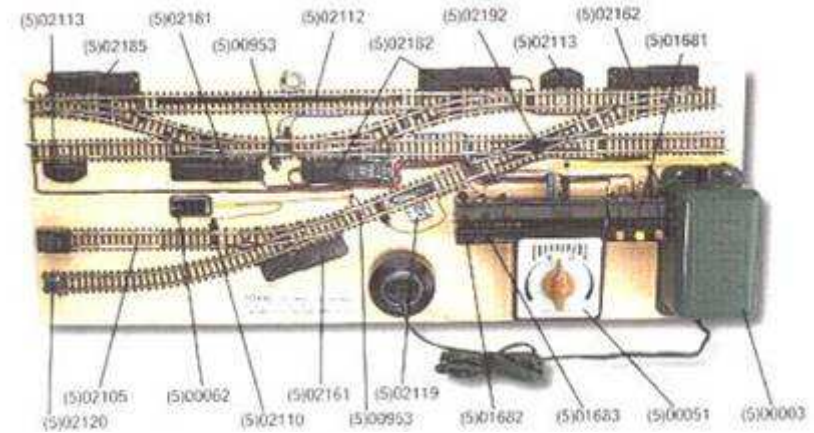
Spät, vielleicht fast zu spät, brachte ROKAL 1967 ein vollkommen neues Gleis- und Weichenmaterial auf den Markt. Aber trotz 2,4 mm hohen Neusilber-Vollprofilen und schönem Schwellenband blieb für die Fachleute auf dem Gebiet des Modellbahnwesens ein Rest Unzufriedenheit: Die herstücklosen Weichen stellten zweifellos einen Fortschritt dar, doch hielten sie einen Vergleich mit den N-Bahn-Fabrikaten, die doch eigentlich die schärfsten Konkurrenten der TT-Bahn waren, in keiner Weise aus. Insbesondere die Antriebsfrage hätte anders gelöst werden müssen. Was in N möglich war, musste erst recht in TT möglich sein: kleine Spulen mit Endabschaltung. Zumindest konnte man darüber geteilter Meinung sein, ob das Umschaltrelais bei den neuen Weichen wichtiger war, als die Endabschaltung, wobei man jedoch in Betracht ziehen musste, dass auf dem gleichen Platz des jetzigen Antriebes außer kleinen Spulen und Endabschaltung auch noch das Relais (und einiges mehr) untergebracht werden musste, und die Spulen ja gerade deswegen so groß waren, weil keine Endabschaltung existierte. Ebenso unschön (so die MIBA von März 1967) die Umschaltdrehkontakte zwischen den Schienen, die in länglicher Ausführung unauffälliger wären.

Das einzige große Plus der neuen Weichen war die sichere Stromübertragung, so dass auch Loks mit kleinstem Radstand und andere TT-Fabrikate die ROKAL Weichen ohne Schwierigkeiten befahren konnten. Die Flügelschienen (die gleich- zeitig als Zungen fungierten) wurde durch Kontaktstreifen mit Strom versorgt, die von unten gegen die beweglichen Schienenteile drückten. Die Spalte zwischen den Weichenzungen und den Schienen waren im Zuge dieser Maßnahme zwar etwas arg breit, aber über diesen kleinen Schönheitsfehler konnte man im Hinblick auf die dadurch gegebenen Einsatzmöglichkeiten fremder Fabrikate durchaus hinwegsehen. Die herstücklose Bauweise ließ allerdings

ein Aufschnei- den nicht mehr zu, was zwangsläufig zum Entgleisen führt, wenn die Weiche nicht richtig gestellt wird. Ein weiterer schwerer Fehler tritt auf, wenn eine Weiche nach einer Kurve eingebaut wird. Dann stoßen Reisezugwagen mit Dachentkupplern gegen die Spulenabdeckung und entgleisen. Daher findet man heute relativ regelmäßig Reisezugwagen ohne Trittstufen. Die neuen Weichen wurden übrigens nicht mehr mittels Gleichstrom, sondern mittels Wechselstrom gestellt.



Die neue Kreuzung mit nur ganz kurzen stromlosen Kunststoffstücken gewährleistete zwar einen einwandfreien Fahrbetrieb, wies jedoch im mittleren Kunststoffstück groß und überdeutlich den erhabenen Schriftzug "ROKAL" auf, was sich inmitten eines höchst natürlich gestalteten Anlagengeländes nicht besonders gut "ausmachte". Weiterhin verzichten musste der ROKAL Freund auf eine bewegliche Doppelkreuzung und Bogenweichen, die bei der Spur N ebenfalls zum Sortiment gehörten und einen eleganten Anlagenbau ermöglichen.



Übergangsgleisstücke dienten zum Anschluss an die bisherigen Gleise und Weichen. Darüber hinaus gab es eine Trenn- und Ausgleichsgarnitur, die an jeder x-beliebigen Stelle in den Gleisplan eingebaut werden konnte. Der neue Prellbock war so konstruiert, dass die Fahrzeugkupplungen unterhalb der Prell-Pufferbohle durchgleiten konnten. Spezielle Anschlussgleise gab es jetzt nicht mehr, dafür wurden (ähnlich wie bei Fleischmann) federnde Gleis-Anschlussklemmen geliefert, die eine Stromzufuhr an jeder beliebigen Stelle der Anlage gestatteten. Ebenfalls neu war das Schaltgleis mit Silberkontakten, das die Auslösung von Schaltfunktionen in beiden Richtungen durch die fahrende Lok ermöglichte, wie beispielsweise das Stellen von Weichen oder Relaisbetätigung.

Alle Formen der Gleise, Weichen und Kreuzungen wurden von der **Fa. Fischbach** in Ründeroth im Aggertal hergestellt. Diese Firma spritzte auch das gesamte Sortiment. Das Neusilberprofil wurde in Ringen angeliefert, auf

einem Pneumatikautomaten gerichtet, evtl. gebogen und abgeschnitten. Diesen Automaten entwickelte **Ludwig Heyn** neben **Hans Blauen** (Nachfolger von Paul Schönfeld).

Erstmals neu im Oberleitungssortiment waren der Turmmast mit Quertragwerk und die Trenngarnitur.

Passend zum neuen Gleissystem erschien 1967 das *kleine Gleisplanheft* mit fünf Musteranlagen, Hinweisen zum Ausbauprogramm und Signal- und Weichenschaltungen. Die Anlage 415 auf dem Titelblatt ist eine der beliebtesten kleinen ROKAL Anlagen und wurde bereits von vielen Sammlern nachgebaut und jeweils unterschiedlich gestaltet.

Kooperation mit der EGGER-Bahn

Im Jahr 1966 kam es zu einer kurzen Kooperation zwischen ROKAL und der Firma **EGGER** aus München, die seit 1963 mit Schmalspur-Feldbahnen im Maßstab H0e auf Gleisen mit 9mm Spurweite für Furore sorgte. Für die Nachbildungen der *Zillertal-Bahn* bezog EGGER die Aufbauten der 2-achsigen Kesselwagen und des 4-achsigen Schotterwagens von ROKAL und stellte diese auf eigene 2-achsige Fahrgestelle. Bereits 1967 kam das Ende der EGGER-Bahn. Durch die hohe Beliebtheit bei Sammlern entschloß sich der Gründer Dr Ing Theodor Egger in den 1990er Jahren, die Bahn wieder zum Leben zu erwecken. Heute wird die Egger-Bahn wieder auf technisch sehr hohem Niveau hergestellt.



Zeuke & Wegwerth und der TEE

Neue Fahrzeugmodelle wurden 1967 nicht vorgestellt, was einerseits verständlich war angesichts der Investitionen in das neue Gleissystem, was aber andererseits sicherlich bei einigen Händlern zu Unsicherheiten führte. Was war denn bei ROKAL los?? Diese Frage geisterte unter den Fachbesuchern der Messe herum.



Da für das Jahr 1967 keine Neuheiten aus der eigenen Fertigung kamen (letztlich fehlten hierzu die dringend notwendigen finanziellen Mittel), wurden Überlegungen angestellt, die darauf ausliefen mit der in der damaligen DDR ansässigen Fa. Zeuke & Wegwerth (Ostberlin) Gespräche zu führen, um einige Güterwagen ohne Radsätze und Kupplungen zu erwerben. Erste Kontakte wurden auf der Messe in Nürnberg im Frühjahr 1967 geknüpft. Von einer Kooperation oder gar Koproduktion war von beiden Seiten keine Rede. Schließlich fuhren Hans Rameckers und Heinz Thieme im April 1968 nach Ostberlin. Ein paar ansprechende Modelle wurden ausgesucht (Silowagen, Klappdeckelwagen, Weinfasswagen, Großraumgüterwagen, Großraumkühlwagen sowie ein Personenzug-Gepäckwagen und ein Personenwagen), über Preise und Lieferung wurde man sich schnell einig. Über eine weiterführende Geschäftsverbindung wurde nicht gesprochen. Eine besondere Erwähnung im Katalog war nicht erforderlich. ROKAL bekam das rollende Material und die Gegenseite erhielt Devisen. Die Verhandlungen mit Besichtigung des Werkes dauerten etwa vier Stunden und verliefen in einer sehr angenehmen Atmosphäre.

Dann kam das Jahr 1968 - eigentlich hätte man meinen müssen, dass die Modellbahnindustrie durch die Mehrwertsteuer geschaffenen noch etwas unsicheren Wirtschaftsverhältnisse allgemein etwas kürzer treten würde und dafür etwas mehr Wert auf einige gute Neuheiten legen würde. Genau das Gegenteil war der Fall: das Neuheitenangebot bei der Nürnberger Messe war übergroß und zeugte eigentlich von einem sehr starken Optimismus. Schließlich hatten seit der letzten Messe im Frühjahr 1967 einige Betriebe die konjunkturelle Talfahrt nicht überstanden oder die schlechteren wirtschaftlichen Verhältnisse wirkten sich letztlich als "Todesstoss" aus.

Heute erscheint es wie ein "Aufbäumen" seitens der ROKALer. Der Folgekatalog 20/D kam mit einer beachtlichen Anzahl von Neuheiten heraus. Dass dieser Katalog der letzte ROKAL Katalog sein würde, daran hat sicher damals kein ROKAL-TT Freund gedacht. Jedes Jahr kamen neue TT-Modelle heraus und dokumentierten damit nach außen eine stetige Aufwärtsentwicklung. Nur interne Kenner wussten über die Schwierigkeiten im Betrieb der Firma ROKAL. Und noch eins erstaunte die Fachleute: Von den früheren Schnellzugwagenmodellen, wie LS-Wagen, TOUROPA-Wagen, Eilzugwagen usw. war im Katalog 20/D nichts mehr zu sehen. Diese waren aus dem Lieferangebot gestrichen worden.

In einer Ankündigungsanzeige ist zu u.a. zu lesen: *Die TT-Spur misst genau 12 mm. Das ist genau die Spurweite, die bei einem Minimum an Raumanspruch ein Maximum an Vorbildtreue gestattet.* Vergleich man dann die Modell der 9-mm-N-Spur, konnte der Modellbahner schon ins Grübeln kommen. Letztlich hatten sich auch die Zubehörfirmen wie **Faller**, **Noch**, **Busch** oder **Kibri** hervorragend auf die Spur N eingestellt und das Angebot war jetzt bereits größer als für die TT-Spur.

Für die TT-Freunde war es dennoch toll - schließlich hatten Sie nun ab Frühjahr 1968 - dank ROKAL - eine E 03 nebst den bekannten zweifarbigem TEE-Wagen (allerdings ohne Aussichtswagen). Das Wagenuntergestell und die Drehgestell-Blenden waren fein detailliert und die Beschriftung war sauber. Die LüP (Länge über Puffer) betrug zwar "nur" 17,3 cm und erreichte also - trotz der 27,5-m-Vorbilder - noch nicht einmal die Länge der 1966 erschienenen Modelle der 26,4 m D-Zugwagen.



Elektrische Schnellfahrlok E 03 (01045)

Die E 03 war dagegen so gut wie maßstäblich lang, jedoch ein wenig zu hoch (was wohl auf den ROKAL Einheitsmotor zurückzuführen war). Ansonsten war die Lok sehr ansprechend und detailliert ausgeführt. Fachleute bemängelten die Schlitz zwischen Gehäuse und ausschwenkender Pufferbohle und der seitlich an der Dachunterkante herausragende Umschalthebel für Unter- oder Oberleitungsbetrieb, was man als antiquiert bezeichnete. Das gleiche meinte man von den schwarzen Schrauben zur Bleigewichtbefestigung in den roten Seitenwänden des Modells, die mit etwas gutem Willen wohl auch vermeidbar gewesen wären (oder wenigstens rot überspritzt werden sollen).



TEE Barwagen (501258)



TEE Großraumwagen (501259)



TEE Abteilwagen (501260)



Ein schöner Zug, der ROKAL TEE - ein äußerst beliebtes Sammlerobjekt

Ebenfalls 17,3 cm lang und aufgrund des kürzeren Vorbildes also wesentlich maßstäblicher ist die Nachbildung des Schweizer Leichtbauwagens der Serie A 4, die in Ausführung und Farbgebung sehr ansprechend war und der ebenfalls auf der Messe vorgestellt wurde.



Schweizer Leichtbauwagen der Serie A 4 (01262)



Gotthard-Express

Trotz anders lautender Gerüchte war ROKAL doch auf der 1969er Nürnberger Messe vertreten. (übrigens war auf dieser Messe erstmals die Firma RÖWA, Unterensingen mit H0-Fahrzeugen vertreten) und hatte ihren Messestand in der Nähe des ROKAL Messestandes (sind hier vielleicht die ersten Verkaufskontakte zustande gekommen?)

Jetzt wurden die Fahrzeuge vorgestellt, die von ROKAL bereits im Jahre 1968 von der Fa. Zeuke & Wegwerth, Ost-Berlin gekauft wurden und mit ROKAL Kupplungen und Radsätzen versehen waren:



Großraum-Kühlwagen (500318)



Großraum-Güterwagen (500319)



Silowagen (500270)



Klappdeckelwagen (500271)



Weinfasswagen (500272)



ganz links
Packwagen (5001285)



links
2.Kl.-Einheits-Personenwagen (5001286)

Alle Wagen waren sehr gut detailliert und man konnte der Fa. Zeuke & Wegwerth nur ein Kompliment machen. Das ebenfalls von Zeuke übernommene Brückensortiment (Bogenträgerbrücke für gerades Gleis, Blechträgerbrücke für gebogenes Gleis, Kastenbrücke, Brückenpfeiler) war jedoch bis auf die graue Kastenbrücke nur als Bausatz zu erhalten.

Trotz dieser "Anfangserfolge" wurde diese Zusammenarbeit vom Generaldirektor des Kombinats Spielwaren der DDR beendet. Da die recht maßstäblichen Zeuke Modelle nicht so recht zur ROKAL Bahn passten, wäre dieser Zusammenarbeit sicherlich ohnehin keine lange Dauer beschieden gewesen.

Bei der XXI. Internationalen Spielwaren-Fachmesse in Nürnberg gab es wohl eine ganze Menge Neuheiten, aber an irgendwelchen "Sensationen" mangelte es; es sei denn, das Verschwinden der ROKAL-TT Bahn von der Messe würde man als Sensation betrachtet haben. Die Fachwelt war der Meinung, dass die ROKAL Bahn nun endgültig von der N-Bahn "besiegt" worden sei, obwohl deren Siegeslauf auf ein normales "Marschtempo" ermäßigt zu sein schien.

Nun ja, ROKAL war auf der 70iger Messe nicht vertreten. Kein Wunder, dass den Gerüchten Tür und Tor offen stand, zumal tatsächlich Verkaufsverhandlungen geführt worden waren. Durch ein Rundschreiben und diversen Anzeigen in Fachzeitschriften informierte ROKAL im Führjahr 1970 inzwischen Presse und Fachhandel, dass die ROKAL-TT Bahn nicht verkauft ist, sondern weiterfährt und weiter ausgeliefert wird! In Anbetracht der Tatsachen wohl eher ein "Verzweigungsschreiben" nach dem Motto "Angriff ist die beste Verteidigung".

Sehr geehrter Geschäftsfreund!

Bestimmt haben auch Sie davon gehört, daß ROKAL die ROKAL TT verkauft hat, daß die ROKAL TT nicht mehr fährt usw. usw.

Dazu möchten wir Stellung nehmen.

Richtig ist: Wir haben Verkaufsverhandlungen geführt (darum auch unser Fernbleiben von der Messe).

Wir haben diese Verkaufsverhandlungen wieder abgebrochen.

.....

Die ROKAL TT fährt weiter, weiter, weiter

Der Verkauf an RÖWA

Mit der nachfolgenden Kundenmitteilung an die Händler und einer Pressemitteilung wollte ROKAL die Gerüchte um den Verkauf der Modellbahn entkräften. Die Anzeichen für das nahende Ende waren jedoch bereits deutlich erkennbar.

ROKAL

TT MODELL-EISENBAHN

Firma
Weston - Radio
Inh. Wilh. Westerhove

1 Berlin 13

Grammestr. 13



ROKAL GMBH 4054 LOBBERICH POSTFACH 186

Ihre Nachricht: Ihr Zeichen: Unsere Abteilung: Herkunft: Zeichen: Tag:

Verkauf n 390 390-bs 20.3.1970

Sehr geehrter Geschäftsfreund!

Bestimmt haben auch Sie davon gehört, daß Rokal die ROKAL TT verkauft hat, daß die ROKAL TT nicht mehr fährt usw. usw.....

Dazu möchten wir Stellung nehmen.

Richtig ist:
Wir haben Verkaufsverhandlungen geführt (darum auch unser Fernbleiben von der Messe).

Wir haben diese Verhandlungen wieder abgebrochen.

Darum wollen wir eindeutig klarstellen:
Die ROKAL TT ist nicht verkauft.
Die ROKAL TT fährt weiter.

Weiter auf TT/12 mm-Spur.
Weiter als die kleinste mit der größten Vorbildtreue.
Weiter mit dem großen vorbildtreuen Zubehörprogramm.

Die ROKAL TT fährt weiter, weiter, weiter.....

Deshalb denken Sie daran, daß ROKAL-Modellbahn-Sortiment aufzufüllen.
Wir liefern prompt und zuverlässig wie immer.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre

ROKAL G.m.b.H.
i.V.

Anlagen
Katalog
Gleisplanheft
Prospekt
Bestell-Formular

Die ROKAL TT fährt nicht mehr. Wer sagt das?

Die Gerüchte hören nicht auf: Rokal hat verkauft — Die ROKAL TT fährt nicht mehr.

Rokal hat diese Gespräche wieder abgebrochen. Die ROKAL TT ist nicht verkauft. Die ROKAL TT fährt weiter. Weiter auf 12 mm/TT-Spur. Weiter als die Kleinste mit der größten Vorbildtreue. Weiter mit dem großen vorbildtreuen Zubehör-Programm.

Die Wahrheit: Rokal hat Verkaufsgespräche geführt (darum auch unser Fernbleiben von der Messe).

Die ROKAL TT fährt weiter, weiter, weiter...



ROKAL TT
Klein genug, um Platz zu sparen —
groß genug, um vorbildtreu zu sein.

Rokal GmbH · 4054 Lobberich · Postfach 186

ROKAL

TT MODELL-EISENBAHN

Ende 1970 wurden die Produktionslagerhallen der Modellbahn für neue Fertigungsstraßen des Vergaserbaues benötigt. Der neue technische Direktor (Paul Schönfeld war 1968 verstorben) **Dipl. Ing. Jürgen Bennewitz** veranlasste die Ausgliederung der Lager A und E, Reparaturen, Versand und Montage zu einer Zweigstelle der Firma an der Breyeller Straße in Lobberich. Dort wurde alles funktionsfähig aufgebaut und installiert.

Im März 1970 frod die **Deutsche Bank** als Hauptkreditgeber der Firma ROKAL aufgrund der kritischen Liquiditätse die Kreditlinie ein und verlangte eine sukzessive Rückführung. Dies veranlasste Robert Kahrmann zu Umdispositionen. **Jürgen Bennewitz** (1971 wieder ausgeschieden) und **Hans Kamp** wurden zu Geschäftsführern bestellt. Innerhalb der einzelnen Abteilungen erwies sich in den Jahren 1969 und 1970 der Armaturenbereich als großer Verlustträger, so dass man diesen Bereich 1971 aus der Gesellschaft ausgliederte unter Gründung einer neuen ROKAL Armaturen GmbH, deren Anteile an eine französische Interessengruppe unter Beteiligung der Keramag veräußert wurden. Die Firma ROKAL GmbH behielt von dieser neuen Firma 49% Geschäftsanteile. Der Erlös aus der Veräußerung wurde vornehmlich von der Deutschen Bank zur Rückführung der Kredite einbehalten, so dass eine Liquiditätsverbesserung nicht eintrat.

Als nächstes wurde die Modellbahn, die wie bereits geschrieben ebenfalls Verluste aufwies, nach langen, schwierigen Verhandlungen an die **RÖWA Modelleisenbahnen GmbH** in Unterensingen am Neckar veräußert.

Warum die Firma RÖWA?? RÖWA hatte sei vielen Jahren für die Firma TRIX eine ganze Reihe von Wagenmodellen in einer Superausführung entwickelt und gefertigt. Aber Lokomotivmodelle trugen die Handschrift von RÖWA und wurden dort hergestellt. Der Alleinverkauf lag immer bei TRIX und RÖWA selbst blieb immer im Hintergrund. Im Jahre 1968 entschloss man sich bei RÖWA, einen eigenen Vertrieb aufzubauen und die Waren selber zu verkaufen. Erstmals im Jahre 1970 war man dann (wie bereits beschrieben) in der Lage, auf der Messe in Nürnberg aufzutreten und "an den Markt" zu gehen.

ROKAL

TT-Modell-Eisenbahn 4054 Nettetal 1 – Lobberich

1. Mai 1971

Sehr geehrter Geschäftsfreund,

wir möchten Ihnen hiermit bekanntgeben, daß die Firma Röwa Modell-eisenbahnen, 7441 Unterensingen, von unserer Gesellschaft Fertigung und Vertrieb der ROKAL TT-Modell-Eisenbahn übernommen hat.

In Zukunft wird die ROKAL TT-Modell-Eisenbahn ausschließlich von Röwa hergestellt und vertrieben. Wir sind überzeugt, daß unser großer Kundenkreis dort in besten Händen ist.

Das bekannte ROKAL TT-Programm wird unverändert übernommen und durch Neuheiten erweitert.

Für das uns bisher entgegengebrachte Vertrauen möchten wir uns an dieser Stelle herzlich bedanken.

Mit freundlichen Grüßen

ROKAL GmbH
gez. R. Kahrmann

Es stellte sich für ROKAL jedoch ein Problem: Die Firma war zwar durchaus in der Lage, das Erbe der ROKAL-TT Modellbahn anzutreten, aber sie hatte kein entsprechendes Kapital zur Verfügung. Letztlich erfolgte die Einbringung

der der gesamten Produktion (maschinelle Einrichtung und Vorrichtungen, Warenbestände einschließlich know how) gegen Gewährung von Gesellschaftsrechten (66 2/3 %ige Beteiligung) an der Firma RÖWA Modelleisenbahnen GmbH in Höhe von 50 %. Die ROKAL GmbH stellte zur Liquiditätsverbesserung der RÖWA sukzessive in den Jahren 1971 und 1972 weitere Barmittel bis zu einer Gesamthöhe von ca. 1,2 Mio DM darlehensweise zur Verfügung; dennoch verschlechterte sich die finanzielle Situation bei der Firma RÖWA weiter. Damit wurde der Firma ROKAL in den Jahren 1971 und 1972 ca. 1,5 Mio DM liquide Mittel entzogen, was letztlich zum endgültigen Konkurs der ROKAL GmbH im Jahre 1974 beitrug. In einer gemeinsamen Kundeninformation wurde die Übernahme dem Fachhandel und der Öffentlichkeit bekannt gegeben:

RÖWA und das Ende von ROKAL-TT

Röwa

Modelleisenbahnen 7441 Unterensingen/Neckar

1. Mai 1971

Sehr geehrter Geschäftsfreund,

wir freuen uns, Ihnen mitteilen zu können, daß wir von der Firma ROKAL GmbH, Lobberich, Herstellung und Vertrieb der bekannten ROKAL TT-Modell-Eisenbahn übernommen haben. Das gesamte ROKAL TT-Programm wird in unverändertem Umfang weitergeführt, durch Neuheiten ergänzt und in Zukunft ausschließlich von uns hergestellt und vertrieben. Zusammen mit dem Röwa HO- und N-Spur-Programm können wir Ihnen damit ein großes Sortiment hervorragender Modell-Eisenbahn-Artikel bieten.

Die Produktionsverlagerung wird naturgemäß einige Zeit in Anspruch nehmen und wir bitten um Verständnis für die Übergangszeit.

Bestellungen bitten wir beim Röwa-Außendienst oder direkt bei Röwa-Modelleisenbahnen, 7441 Unterensingen/Neckar, Tel. 07022/6876 oder Telex 7267328 rowa.d aufzugeben.

Mit freundlichen Grüßen

Röwa Modelleisenbahnen
gez. Ch. Ade W. Ade

Willi Ade unterzeichnete diese Kundeninformation der Firma **RÖWA Modellbahnen GmbH**

Im Gegensatz zu den schriftlichen Versprechungen in der vorstehenden Übernahmeinformation an den Handel und im Katalog von 1972/73 ("Die Freunde der TT-Bahn können darüber hinaus sicher sein, dass "Ihre" Bahn nicht nur laufend aufgebaut und erweitert wird, sondern dass RÖWA auch besonderes Augenmerk auf die Verbesserung der bisherigen Modelle in Bezug auf Detaillierung, technischer Feinheiten und Vorbildtreue richten wird") begann bei RÖWA das große "Aussortieren", wie der RÖWA Katalog von 1972/73 beweist.

Darin beginnt das TT-Bahnangebot ab Seite 55, mit den Triebfahrzeugen V 60, SNCB BR 260 und den Neuentwicklungen DB V212 und DB V216, allerdings nur als Ankündigungen. Die schon seit langem in der Fertigung stehende V 60 war interessanterweise auch nicht lieferbar.

Mit "sofort lieferbar" deklariert waren die Katalogabbildungen der Dampflokomotive BR 89.7-T3, BR 85 und BR 24. Die Schnellzugdampflok BR 03 trug den Vermerk: "vorläufig nicht lieferbar". Sofort lieferbar waren laut Katalog damals TEE E-Lok E 03 und die SBB E-Lok Ae 6/6. Alle anderen elektrischen Lokmodelle waren nicht mehr im Katalog enthalten.

Auf Seite 59 wurden groß herausgestellt: die Container-Tragwagen DB, Mehrzwecktragwagen, gedeckte Güterwagen, SBBK4, Gms54, Gmms56 und Pwghs54. Erfreulicherweise sind eine Anzahl der Containerwagen Lbs598 ausgeliefert worden, die mittlerweile zu begehrten Sammlerobjekten herangereift sind.

Röwa TT Rokal

Lokomotiven und Modell-Containertragwagen Vorbildgetreu bis ins kleinste Detail höchste Präzision.

DD-Diesellok 218 (V 165)
6-Achse-Antrieb - Spüliger Perimetermotor - hochleistungsfähiges Getriebe - Verschiebbasis selbstbetriebl. - Seitenlicht mit Fahrtrichtung wechselnd von weiß auf rot - Führerstand-Einrichtung mit Lokführer - Beschriftung und Farbier nach DB-RAL-Normen - Automatische Austauschkupplung - Länge über Puffer 13,32 cm.
6302 DM 78,-



DB-Mehrzweck-Diesellok 212 (V 100)
Mehrschichtliche Ausführung, 3-Lichtpfeilsignal auf beiden Schaltern, mit Fahrtrichtung wechselnd, feststehende Pufferschienen, abgesetzte Fenster, hohe Zugkraft, 4-Achse-Antrieb, Spüliger Perimetermotor, stark amertiertes Getriebe, Mahrschienen, Rahmen und Gehäuse aus hochwertigem Kunststoff, mit neuer automatischer Austauschkupplung, Länge über Puffer 10,1 cm.
5301 DM 78,-



DB-Mehrzweck-Tragwagen Sss-y 718
mit 3 x 20' Iso-Static-Containern
LSP 17,53 cm
7402 DM 18,-



DB-Mehrzweck-Tragwagen Sss-y 718
mit 3 x 20' DB-Containern
LSP 17,53 cm
7403 DM 18,-



DB-Mehrzweck-Tragwagen Sss-y 718
LSP 17,53 cm
7401 DM 18,-



DB-Container-Tragwagen Lbs 598
mit 40' Iso-Alu-Container
LSP 14,3 cm
7301 DM 14,50



DB-Container-Tragwagen Lbs 598
mit 40' DB-Stahl-Container
7303 DM 14,50



DB-Container-Tragwagen Lbs 598
mit 2 x 20' Iso-Kühl-Containern
LSP 14,3 cm
7302 DM 14,50



DB-Container-Tragwagen Lbs 598
mit 2 x 20' Iso-Kühl-Containern
LSP 14,3 cm
7304 DM 15,-



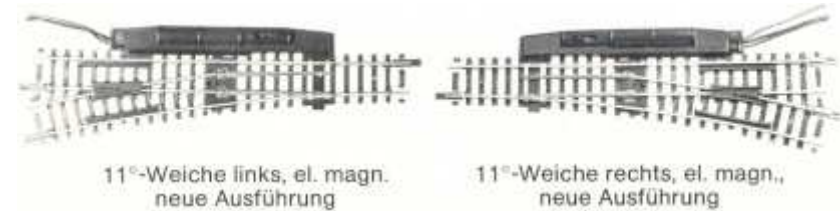
Abbildungen sind teilweise verkleinert, Maßstab nicht überall in Übereinstimmung gehalten

RÖWA Neuheiten Blatt von 1972

Auf Seite 60 sind die 1968er Güterwagenneuheiten (von ZEUK) verzeichnet mit dem Zusatz: "Lieferung solange der Vorrat reicht". Das gleiche traf auch auf alle Nebenbahnpersonenwagen zu, außer den beiden Oldtimer-Personenzugwagen CiPr05a und PwiPr99, die auf der Seite 61 abgebildet waren. Alles andere aus dem ehemaligen ROKAL Programm gab es laut RÖWA Katalog 1972/73 nicht mehr.

Die alten ROKAL Weichen gab es auch nicht mehr, dafür wurden neue Ausführungen mit echten Herzstücken und Zungenschienen angekündigt, dies betraf auch Kreuzungen, Kontaktgleis und Entkopplungsgleis. Zur Auslieferung in neuer RÖWA Verpackung kamen jedoch nur gerade und gebogene Gleise.

Die Vollprofilsschienen hatten eine andere Metall-Legierung (vermutlich ohne Messing) und die Schwellenroste hatten eine schwarze Färbung im Kunststoffmaterial.



Schwellenroste der RÖWA-TT Weichen sind dem TT-Arbeitskreis im Jahre 1980 von BEMO zur Lieferung angeboten worden, als Überlegungen angestellt wurden, TT-Weichen fertigen zu lassen. Dieses Vorhaben scheiterte leider an den zu hohen Kosten. Denn sicherlich konnten für eine Übergangszeit zahlreiche Modelle und Artikel weiter produziert werden. Die Maschinen und Formen dazu waren in RÖWA Besitz. Dieses Programm nach und nach auf den aktuellen Stand zu bringen und auf präzisen RÖWA Maßstab zu entwickeln wäre der vernünftigste Weg gewesen.

Von den angekündigten Modellen wurden bekanntlich nur die zweiachsigen Container-Tragwagen verwirklicht. Man könnte vermuten, dass RÖWA die Entwicklung und Produktion in der Spurweite TT von Beginn an bewusst eingeschränkt hat. Dafür spricht, dass die für 1973 angekündigten Neuerscheinungen nicht lieferbar waren und mit dem Katalog 1974/75 überhaupt kein TT mehr im Angebot war.

Umso erstaunlicher ist, dass für die Baureihe 03.10, die von RÖWA nicht mehr ausgeliefert wurde, ein neuer Nietentender angeboten wurde. Wie bereits beim Tender des Modells der Baureihe 24 waren die Seitenwände mit Nietereien verziert. Auf das ROKAL Signet wurde zugunsten einer detaillierten Beschriftung mit Gewicht, Bremsgewicht, Fassungsvermögen und Untersuchungsdatum verzichtet. Die Daten stimmen mit denen der großen Vorbilder überein.

Vielen Dank an dieser Stelle an Frank Austen für die Bereitstellung der nachfolgenden Bilder.



Nietentender der 03 1014 von RÖWA



Gew Lok-Tender 164t
 Br Gew P 175t
 G 151t
 Wasser 34m³
 Kohle 10t
 L Br Unt 5 2 61

Mit der Auslieferung der Container-Tragwagen verbreitete sich ein allgemeiner Optimismus unter den TT-Freunden und hoffnungsfroh haben alle an ein Weiterleben der TT-Bahn geglaubt.

Dieser Glaube erfuhr dann in 1974 ein jähes Ende: Die Firma ROKAL GmbH meldete am Altweiber-Donnerstag 1974 Konkurs an. Was waren die Ursachen? Im Bericht des Konkursverwalters an die Gläubigerversammlung ist zu lesen:



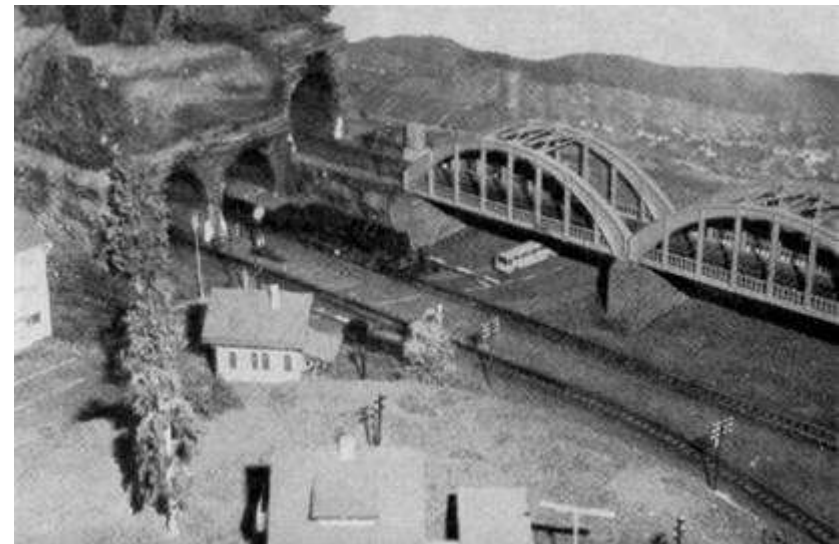
Ausschnitt aus einer Heimanlage in Lobberich (1970)

Die Gesellschaft war unterkapitalisiert, wenngleich auf verschiedenartigen Wegen versucht wurde, zu einer Sanierung zu kommen. Als Oberbegriff der Sanierungsverhandlungen war der Versuch zu werten, Beteiligungsverhandlungen mit Interessentengruppen zu einem positiven Ergebnis zu führen. In zwei Fällen sind derartige Gespräche bis fast zum fertigen Vertragsentwurf geführt worden. Eine dieser Verhandlungen scheiterte an der Abwertung des Dollars gegenüber der DM; im zweiten Fall zerschlugen sich die Verhandlungen durch das Eintreten der Energiekrise im November 1973. In den letzten zwei wurde mit über 20 Interessenten diesbezüglich verhandelt.

Die Gesellschaft hat sich des weiteren um die Gewährung einer Landesbürgschaft in Höhe von 6 Mio DM bemüht unter Federführung der Bfg (Bank für Gemeinwirtschaft). Durch Schreiben des Finanzministers NRW vom 13.9.1973 wurde der Antrag zunächst abschlägig beschieden mit dem Hinweis, dass vorab die Beteiligungsbemühungen zu Ende geführt werden sollten. Als dies im November 1973 endgültig scheiterte, stimmte der Finanzminister Anfang Dezember 1973 einer neuen Aufnahme des Antrages im Bürgschaftsausschuss zu. Mitte Dezember 1973 erschien in deutschen Zeitungen Vermerke des Inhaltes, dass die Bürgschaftsverhandlungen der ROKAL GmbH angeblich gescheitert seien. Tatsächlich zogen sich jedoch die Verhandlungen mit dem Land weiter bis zum 13. Februar 1974 hin. An diesem Tag erklärte der zuständige Ausschuss des Landes gegenüber der Geschäftsleitung, dass nunmehr endgültig ablehnend entschieden sei. Einer der wesentlichen Gründe dürfte gewesen sein, dass die Kapitaldienstgarantie einen potenten Unternehmens bzw. einer Unternehmensgruppe gem. Auflage der Treuarbeit nicht beigebracht werden konnte.

Es folgten automatisch am selben Tag Kreditkündigungen von Banken. Damit waren der ROKAL GmbH die Konten blockiert. In den letzten Tagen hatte die ROKAL GmbH noch mit der Fa. Draftex GmbH Verhandlungen zwecks Gesamtübernahme geführt. Am 13. Februar 1974 erklärte aber auch diese Firma, dass sie nicht bereit sei, ohne ein sicheres Insolvenzverfahren an der Übernahme in der Form der Fortführung zu denken. Am Tage darauf, nämlich am 13. Februar 1974 stellte die ROKAL GmbH dann Antrag Eröffnung des Konkursverfahrens.

Auf der Nürnberger Messe im Frühjahr 1975 ahnte man es noch nicht, aber bereits am 1. April 1975 eröffnete der Konkursverwalter das Vergleichsverfahren über RÖWA. Warum? Nun, Hauptanteileseigner der RÖWA war die Firma ROKAL. Der Konkursverwalter forderte 1,8 Mio DM Beteiligungsforderung von RÖWA zurück. Da RÖWA diese Summe nicht aufbringen konnte, ging RÖWA selbst in Konkurs.



Ausschnitt aus einer ROKAL-TT Anlage von Franz Kaupsch aus dem Jahre 1976 Dass diese Nachricht viele Modellbahner erschreckte, war verständlich, hatte sich RÖWA doch im Laufe des letzten Jahrzehnts einen festen Platz im deutschen wie internationalen Modellbahnwesens gesichert, nicht zuletzt aufgrund zahlreicher richtungweisender Neuentwicklungen (Schnellzugwagen im Längenmaßstab 1:100, die alten preußischen Waren nebst T 3 oder die Kurzkupplungen). Willi Ade, Hauptgesellschafter und eigentlicher Konstrukteur der Firma RÖWA sollte sich jedoch ein "Silberstreif am Horizont" abzeigen. Nachdem sich die äußerst wichtigen Schutz- und Patentrechte für die RÖWA Erzeugnisse im Besitz eines Familienmitgliedes befanden, versuchte Willy Ade bereits im September 1975 mit einer neuen Firma an den Markt zu gehen.

Für die meisten TT-Bahner war das dennoch unfassbar. Hochverärgert stieg nun eine große Anzahl auf andere Nenngrößen um. Vorwiegend auf die Spur N, wo das Angebot inzwischen gut ausgebaut zur Verfügung stand, weil auch alle HO-Hersteller diese Baugröße zwischenzeitlich zusätzlich in die Fertigung aufgenommen hatten.

Hiervon bekam der Fabrikant der ersten TT-Modelleisenbahn in Deutschland, Robert Kahrman, nichts mehr mit. Er verstarb am 27. April 1972.

Im Oktober 1975 machte ein Privatmann aus Kaiserslautern von sich reden. **Hans Heinrich Christmann** hatte sich die Mühe gemacht, und aus Branchenverzeichnissen systematisch alle in Frage kommenden ROKAL Händler herausgesucht, die eventuell noch ROKAL-TT Material auf Lager haben könnten.

Diese schrieb er an und versuchte, die Restbestände zu erwerben, um diese dann zu lagern und den ROKAL Interessierten zukünftig anbieten zu können. Alle ROKAL Interessierten wurden dann von ihm in einer Kartei erfasst. Vierteljährlich erschien nun - leider jedoch auch nur bis Mitte 1976, dann musste Christmann seine Bemühungen aus gesundheitlichen Gründen einstellen - eine Bestandsliste, die den "Eingetragenen" mit der Möglichkeit der Bestellung zugesandt wurde. Die Verkaufspreise lagen um etwa 10 % höher als sie im letzten ROKAL Katalog ausgewiesen waren.

Die inzwischen fünf Jahre andauernde Ungewissheit über die BRD-TT-Bahnsituation war mit diesem RÖWA Konkurs nun endgültig beantwortet - oder? - Vielleicht wäre es richtiger gewesen zu sagen: "Das Ziel, die TT-Produktion in der BRD zu vernichten, ist erreicht!!"

Es bedarf nicht viel Phantasie, sich die Spekulationen hinter den Kulissen des Modellbahnmarktes auszumalen. So völlig unbeteiligt, wie man sich nach außen hin gab, war die Branche sicherlich nicht. Denn eine Résistance gegen die TT-Spur ist in der Branche bis zum heutigen Tag erkennbar geblieben. Darauf deuten unzählige, oft nebensächlich erscheinende, Verhaltensweisen. Sehr zurückhaltend zeigt sich auch der Fachjournalismus. Kein Artikel, der sich tief greifend mit dem Schicksal der Nenngröße TT auseinander zu setzen versuchte, gelangte in die Öffentlichkeit, während man in alle anderen Dinge voll hineinstieß und darüber engagiert berichtete.

Auch wird es interessant, wenn man die RÖWA Konkursabwicklung verfolgt: Einige ehemalige ROKAL Kundendienstfirmen bemühten sich um die TT-Konkursmasse. Hauptsächlich waren sie an den Formen und Werkzeugen für die Triebfahrzeugproduktion interessiert; denn diese Teile waren für die Existenzfähigkeit einer Modelleisenbahnfertigung von existenzieller Bedeutung. **Franz Kaupsch** (Bad Marienberg), Autor des in einigen Passagen zitierten Buches "Kleine Modelleisenbahn TT" Geschichte und Gegenwart der 12 mm -Spurweite erschienen im Handbuch für Modellbahn-Sammler der MIKADO Redaktion "Modellbahnen" von 1984, hat - so seine Feststellungen - von der Konkursverwaltung über den Verbleib dieser TT-Fertigungsteile nichts in Erfahrung bringen können. Alles andere, so Kaupsch, wie Halbfertigwaren, Gleise und auch Fertigm Modelle waren verfügbar, sind auch, soweit es die Finanzen der Interessenten zuließ, gekauft worden und entgingen damit einer Vernichtung.

roco - telegramm
=====

roewa baureihe 151 und triebwagenzug et 420 von roco
uebernommen + stop + lok und triebwagen erhalten
roco motor + stop + baureihe 151 wird anfang novem=
ber von roco neu erscheinen + stop + preis unter
dm 100 + stop + triebwagen dreiteilig kommt noch
vor weihnachten + stop + preis unter dm 150 +
stop + kaum zu glauben + stop + ist aber wahr +
stop +

roco international
modelleisenbahnen

Telegramm von ROCO zur Übernahme des RÖWA H0 Sortiments. Von TT ist keine Rede mehr.

So soll einer der Interessenten das Verhalten der Konkursverwaltung als "Ausweichmanöver" bezeichnet haben. Um noch einiges zu retten, verfolgte dieser die mit Teilen aus der Konkursmasse beladenen LKW. Diese transportierten ihre Fracht bis nach Österreich hinein, wo sie dann als Schrott bei Metallgießereien abgeladen wurden. Alle TT-

Produktionsmittel waren vorher unbrauchbar gemacht worden. Nicht nur Franz Kaupsch wunderte sich über diese Art und Handlungsweise der Konkursabwicklung. Üblicherweise dürfte dem Konkursverwalter die Pflicht obliegen, möglichst gewinnbringend die vorhandene Masse "an den Mann zu bringen", um eventuell bestehende Verbindlichkeiten regulieren zu können.

Nun könnte man einwenden, der Verkauf der H0-Bahnteile könnte so viel eingebracht haben, dass alles andere als Schrott verkauft werden konnte. Aber warum gehörten zu diesem Schrott die TT-Bahn-Fertigungsteile? Verschiedene Quellen behaupten, Formen, Zeichnungen und Werkzeuge der schönsten ROKAL Lokomotiven seien im Besitz der Firma **ROCO** in Salzburg. Das Gleissystem ist an die Firma **Conrad** und das Oldtimer-Sortiment (preußische Wagen und die preußische T 3) an die Firma **Merker und Fischer** in Fürstenfeldbruck gegangen (M & F. konnten bereits im Juli das preußische Sortiment in div. Anzeigen anbieten). Dies könnte stimmen, weiß man doch heute, dass ROCO einen Großteil der ehemaligen RÖWA-H0-Modelle in das Liefersortiment eingegliedert hatte.

Röwa-Programm : 3

Das ehemalige Röwa-Programm wurde auf drei Hersteller aufgeteilt. Die Firma M + F hat aus diesem Programm die T 3 mit und ohne Schlepptender, die E 91 und E 60, Oldtimer-Personenwagen, diverse Bierwagen und weitere Güterwagen übernommen. Im Journal Nr. 4 finden Sie eine Beilage mit näheren Angaben und einer Bestellliste für die von uns übernommenen Produkte. Durch Voreinsendung einer 50-Pfg.-Briefmarke erhalten Sie diese Liste auch einzeln schnellstens zugesandt. Greifen Sie zu, denn diese Artikel werden nur einmalig aufgelegt!

BR 57 — das ist das neue H0-Supermodell von M + F. Die frühere preußische G 10 ist eine Universal-Lok für jede H0-Anlage. Zugkräftig, robust, hervorragend detailliert und als Schlepptenderlokomotive nicht zu lang. Sie wird in der „Zweidom“-Ausführung als Komplettbausatz (Lok + Tender) folgendermaßen angeboten. **Art. Nr. 033 01, Vorbestellpreis 498,— DM.** Für die Exklusiv-„Vierdom“-Ausstattung des Modells gibt es noch einen Superzurüstsatz **Art. Nr. 033 10, Preis 149,— DM.** Damit wird die BR 57 zu einem Vitrinenmodell besonderer Art. Der Superzurüstsatz enthält u. a. Rauchkammer mit Inneneinrichtung und Tür zum Öffnen, Bremsbacken (für Räder ab 80 cm), Stabkessel-Armaturen, Lokführer- und Heizersitz und viele der sonst üblichen Zurüstteile. Eine Extra-Ausstattung, die mehr als gewöhnlich bietet, Loe-Tender-Bausatz, Zurüstsatz, garnierte und angeleitete Steuerung sofort lieferbar!

BR 94 und **BR 99** sind kurzfristig immer noch zu den in MIBA-Heft 9 angegebenen Sonderpreisen lieferbar!

M + F — Journal Nr. 4 ist lieferbar. In Kürze erscheint bereits die Ausgabe Nr. 5. Beachten Sie, daß sich ab Journal 5 der Bezugspreis von 4,50 DM auf 4,90 DM (+ 70 Pfg. Porto) erhöht. Die Journale, unseren H0-Modellkatalog (16,50 DM + 2,— DM Porto), unser Loklehr-Gesamtsatzteilbuch (19,90 DM + 2,— DM Porto), sowie unseren N-Prospekt (3,— DM + 70 Pfg. Porto) erhalten Sie bei Ihrem Händler oder von uns gegen Voreinsendung auf nachfolgende Konten: Post-scheckkonto München Nr. 571 99-802 — Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21 300 (BLZ 701 693 70). Vermerken Sie auf Ihrer Überweisung nur nachstehende Anschrift:

H. Merker Verlag, 8080 Fürstenfeldbruck, Mondstr. 1.
Journal Nr. 1, 2 und 3 ist noch lieferbar!

Merker + Fischer GmbH 8080 Fürstenfeldbruck Röntgenstr. 6 Tel. (081 41) 18 38

Anzeige in Miniaturbahnen August 1975 - M + F übernimmt die ehemalige ROKAL T 3 aus dem RÖWA Sortiment

Was nach wie vor ungeklärt ist, ist die Frage: Hat ROCO das alles aus der RÖWA Konkursmasse aufgekauft oder mit der Übernahme dieser Produktionsmittel an RÖWA gewährte Finanzhilfen ausgeglichen? Hatte ROCO vielleicht damals die Absicht, eine TT-Bahn ins Sortiment aufzunehmen? Es könnte auch sein, dass statt der Kooperation ROKAL-ROCO, die Zusammenarbeit ROKAL - ZEUBE & WEGWERTH günstiger schien? Ebenso könnte man vermuten, dass ROKAL 1970 die TT-Bahn-Fertigung ROCO angeboten hatte, die das Angebot aber ablehnte und dafür dann später bei RÖWA einsprang? Auch hiervon war bei den "alten ROKALern" nichts in Erfahrung zu bringen.

Der eigentliche Hintergrund wird wohl immer verborgen bleiben. Es bleiben eine Menge Fragen offen und viele aufgeworfene Meinungen sind wohl eher subjektiv zu betrachten, bestenfalls logische Schlussfolgerungen, die niemand zu teilen braucht.

Fakt ist, damit stimmt der Rezensent mit Franz Kaupsch und vielen ROKAL-TT Freunden überein, dass es seit 1974 keinen TT-Hersteller in Deutschland in der Größenordnung gibt, wie ROKAL es gewesen ist.

Auf jeden Fall ist die ROKAL-TT Modelleisenbahn nicht vergessen. Viele Freunde der TT-Spur haben heute noch - oder wieder - eine Anlage aufgebaut, oder zumindest viele der selten gewordenen Stücke in einer Vitrine stehen.

Nachtrag: Bericht K.H. Claßen

Karl-Heinz Claßen, Leiter der Exportabteilung ab 1960, führte zur Entwicklung der ROKAL Modellbahn folgendes aus:

Von der ersten Stunde an war der Vertrieb der neuen 12 mm Modelleisenbahn nicht ganz einfach. Der Markt wurde im Wesentlichen von drei alteingesessenen Firmen beherrscht, die langjährige Partner des Handels waren und diesem eine einträgliche Handelsspanne garantierten. Alle drei hatten eine lange Tradition auf dem deutschen Spielwarenmarkt und waren mit ihrem schon damals relativ breiten Sortiment in der Spurweite H0 ein Begriff für jeden Modelleisenbahner. Der bedeutendste war MÄRKLIN in Göppingen, gefolgt von FLEISCHMANN und TRIX in Nürnberg.

Der Vertrieb von Modelleisenbahnen erfolgte in erster Linie über Spezialgeschäfte für Modelleisenbahnen und Modellbau sowie über die Fachabteilungen der großen Spielwarengeschäfte. Die bedeutenden Spielwaren-Einzelhändler waren Mitglieder in der Einkaufsgenossenschaft VEDES, die federführend bei der Sortiments-Auswahl auftrat und für ihre Mitglieder einen Zentralregulierungsservice bei den Lieferanten anbot.

Auch beim Endverbraucher war natürlich die H0-Bahn mit den drei starken Marken sehr präsent, zumal alle drei Firmen sich in den 50er und 60er Jahren über eine kontinuierliche Sortimentsausweitung mit interessanten Modellen und einem für die damalige Zeit starken Werbeauftritt weiter zu profilieren suchten.

Die Kontakte zum Handel erfolgten über ein Netz von freien Handelsvertretern. Einige davon betreuten auch andere ROKAL Produkte aus dem Sanitärbereich, die überwiegende Anzahl waren jedoch reine Spielzeugwarenvertreter, die auch andere namhafte Marken aus den Bereichen Puppen, Plüsch- und Holzspielwaren repräsentierten. Die Spezialgeschäfte für Modelleisenbahnen waren die ersten, die das ROKAL Sortiment aufnahmen. Darüber hinaus waren diese Geschäfte dank ihres erfahrenen Verkaufspersonals ohne Probleme in der Lage, die Besonderheiten des neuen Systems an Kaufinteressenten zu vermitteln.

Bei den Spielwarenfachgeschäften war die Situation ungleich problematischer: Die Aufnahme eines neuen Modellbahnsortiments bedeutete eine nicht unerhebliche Investition in die Breite des Sortiments. Hinzu kam eine gewisse Skepsis, inwieweit eine neue Modellbahn, mit einem anderen Maßstab, mit einem zunächst limitierten Sortiment und einer nur geringen Auswahl an Zubehöerteilen sich am Markt halten bzw. durchsetzen würde. Auch die Einkaufsorganisation VEDES äußerte eher Zurückhaltung als Zustimmung. Das Ergebnis war, dass zunächst nur eine geringe Zahl der möglichen Vertriebsstellen in diesem Bereich gewonnen werden konnten.

ROKAL brauchte jedoch dringend eine möglichst breite Distribution, um nennenswerte Stückzahlen absetzen zu können. Man musste sich daher etwas einfallen lassen und einen unkonventionellen Weg gehen: Zunächst versuchte man, über die bestehenden Kontakte aus dem Sanitärbereich weiter zu kommen. Der Sanitär-Großhandel sah eine Chance, ein neues Vertriebsbein aufzubauen und einige der größeren Händler nahmen die Modellbahn in ihr Sortiment auf. Ein weiterer Vertriebspartner konnte mit dem Spielwaren-Großhandel gewonnen werden. Der Großhandel war nicht der bevorzugte Partner für technische Sortimente; die traditionellen Modellbahnfirmen machten ihre Umsätze lieber mit den Einzelhändlern direkt. So hatte ROKAL eine Chance, wenigstens diesen Vertriebsweg für seine Produkte zu erschließen.

In den 50er und Anfang der 60er Jahre waren die Warenhäuser mit ihren Spielwarenabteilungen noch nicht auf einem Niveau, das mit dem eines Spielwarenfachgeschäftes vergleichbar gewesen wäre. Modelleisenbahnen wurden, wenn überhaupt, dann nur in den größeren Filialen angeboten. Mangels ausreichender Präsenz im Facheinzelhandel musste ROKAL jede sich bietende Möglichkeit nutzen und bot daher seine Produkte auch über die Versand- und Warenhäuser an, was ihr nicht unbedingt Sympathien beim Fachhandel und bei der VEDES einbrachte.

Man verübte ROKAL, dass durch seine Präsenz die Konkurrenzgeschäfte gestärkt würden und vermutete, dass längerfristig das Margengefüge des Facheinzelhandels geschwächt werden würde. Ein weiteres Problem stellte für ROKAL das Preis- und Rabattsystem dar. Bedingt durch die am Anfang kleineren Serien sowie durch die zusätzliche Rabattschere des Großhandels waren die Produkte in vielen Fällen teurer als die gleichen Modelle der H0-Sortimente. Der Modellbahner mochte dies ja noch hinnehmen, für die breite Masse der Erstkäufer war dies eher unverständlich, insbesondere, wenn von Seiten des Verkaufspersonals des Handels keine Erklärung über die Vorteile der kleineren Spurweite gegeben wurde.

Diese Situation fand Hans Rameckers vor, als er 1956 die kaufmännische Leitung der ROKAL Modellbahn übernahm. Ihm war nach kurzer Zeit klar, dass nur eine Verbesserung der Distribution in den klassischen Kanälen, nämlich den Fachabteilungen des Spielwareneinzelhandels den Durchbruch bringen konnte. Darauf richtete er sein Hauptaugenmerk.

Unermüdlich suchte er durch gezielte persönliche Kontakte zu den maßgeblichen Händlern die alten Vorbehalte auszuräumen. Als wichtige Meinungsbildner spielten natürlich auch die Verbände und deren Strukturen eine große Rolle und die enge, vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den entscheidenden Personen führte letztendlich zu einer immer besseren Akzeptanz der ROKAL Modellbahn in den verschiedenen Vertriebskanälen. Ihm und seiner vorausschauenden

Arbeit ist es letztendlich zu verdanken, dass die ROKAL Modellbahn als eigenständige Marke im gesamten Bereich des Spielwarenhandels etabliert werden konnte. Hans Rameckers schöpfte dazu alle zur Verfügung stehenden Möglichkeiten aus; heute würde man dies als gelungenen Marketing-Mix bezeichnen.

Nachdem durch die Umstellung auf den Zahnradantrieb ein gutes und verkaufsfähiges Produkt vorhanden war, suchte er verstärkt die Zusammenarbeit mit dem Handel und darüber hinaus erkannte er sehr schnell, dass Präsenz in den wichtigen Gremien der Branche eine unabdingbare Voraussetzung für eine Akzeptanz am Markt war. Dazu gehörte für ihn selbstverständlich auch ein persönliches Engagement beim Aufbau des Nordwestdeutschen Spielwarenhersteller-Verbandes als Untergruppe des Deutschen Verbandes. Weiterhin übernahm er Verantwortung in der Spielwarenmesse e. G., (Nürnberg), der er als Aufsichtsratsmitglied angehörte.

Die schon viel früher angebotenen Produktschulungen für das Fachpersonal der Händler wurden noch intensiviert, um den Handel in die Lage zu versetzen, die vielfältigen Möglichkeiten und die trotzdem einfache Handhabung der ROKAL Modellbahn zu dokumentieren. Diese Schulungen wurden von Kurt Hey geleitet. Er verstand es in unnachahmlicher Weise, den Teilnehmern - Fachverkäufer von Einzel- und Großhändlern - die technischen Grundvoraussetzungen für den Verkauf der Produkte zusammen mit gezielten Verkaufsargumenten zu vermitteln und immer wieder die Vorzüge des Platz spendenden TT-Maßstabes herauszuarbeiten. Diese Schulungen erstreckten sich über 2 - 3 Tage in denen die Verkäufer Gäste des Unternehmens waren. Selbstverständlich wurden dabei auch Führungen durch die übrigen Produktionsabteilungen gemacht, für die Schulungsteilnehmer ein besonderes Erlebnis, da sie in der Regel noch nie einen derartigen Produktionsbetrieb, besonders die Druckgießerei und die anschließende Bearbeitung in Fertigungsstraßen gesehen hatten.

Von diesen Schulungen wurde von Seiten des Handels reger Gebrauch gemacht. Für ROKAL boten sie nicht nur die Möglichkeit, umfassend über die Modellbahn zu informieren und notwendiges technisches Wissen zu vermitteln, durch die Besichtigung des Gesamtbetriebes wurde auch erreicht, dass die Händler einen Eindruck bekamen, was hinter dem Namen ROKAL stand, nämlich eine bedeutende Firma und keine Hobbywerkstatt, wie manchmal behauptet wurde.

In den ersten Jahren wurde die Werbung, einschließlich Packungsgestaltung, Kataloge, technische Handbücher, bis hin zur Anzeigengestaltung in der eigenen Werbeabteilung unter der Leitung von **Kurt Lummert** gestaltet und ausgeführt. Mit zunehmender Entwicklung des Sortimentes und nicht zuletzt durch gestiegene Anforderungen des Marktes wurde schnell klar, dass der Werbeetat in professionelle Hände gelegt werden musste. So wurde Anfang der 60iger Jahre die Agentur **trend-Werbung** in Düsseldorf mit der Gestaltung und Durchführung aller Werbemaßnahmen betraut.

Damit bekam der gesamte Werbeauftritt der ROKAL Modellbahn endlich eine ganz andere Qualität, nämlich die eines Markenartikels. Alle wesentlichen Werbeaussagen wurden einer kritischen Prüfung unterzogen, angefangen vom Logo über standardisierte Aussagen auf den Verpackungen und in den Katalogen sowie Neuaufgaben von technischen Handbüchern und Betriebsanleitungen in ansprechendem Design. Durch neue Verpackungsgestaltungen insbesondere bei den Anfangspackungen und den Lokomotiven bekam die ROKAL-TT Modellbahn ein neues, zeitgemäßes Gesicht. Neben den jährlichen Katalogen, die sowohl für den Händler als Verkaufsinstrument gestimmt waren, die aber auch von vielen Modelleisenbahnern Jahr für Jahr gesammelt wurden, gab es im verstärkten Maße - insbesondere in der Vorweihnachtszeit oder bei Auslieferungen der Neuheiten-Prospekte, auf Wunsch auch mit Händlereindrucken, die vom Handel den regionalen Zeitschriften beigelegt werden konnten.

In einem Jahr wurde von ROKAL selbst ein Preisausschreiben veranstaltet, bei dem die Ankündigungsprospekte bundesweit in Zeitungen und Zeitschriften gestreut wurden. Als Gewinne waren 777 Grundpackungen Tischbahn "Boy" ausgesetzt. Der Erfolg war überwältigend, die Rücklaufquote lag bei mehr als 60.000 Postkarten mit der richtigen Lösung. Die Gewinner wurden unter notarieller Aufsicht und im Beisein der örtlichen Presse von Kindern aus dem Lobbacher Waisenhaus gezogen. Die vielfältigen, eng mit dem Handel abgestimmten Maßnahmen gaben der Modellbahn ein neues Aussehen. In der heutigen Zeit würde man dies als einen gelungenen Product Relaunch bezeichnen. Es gab sogar interne Überlegungen und Diskussionen, evtl. das neue Medium Werbefernsehen einzusetzen. Diese wurden allerdings wieder verworfen, da man die für eine Fernsehwerbung unabdingbare Voraussetzung, nämlich eine flächendeckende Distribution noch nicht erreicht hatte.

Auf der wichtigsten Veranstaltung der Spielwarenbranche, der Nürnberger Spielwarenmesse, war ROKAL jedes Jahr mit einem repräsentativen Stand vertreten. Auf diesem Schaufenster der Branche wurden dem Fachpublikum bereits im

Februar die Neuheiten des Jahres vorgestellt, auch wenn die Auslieferung erst kurz vor Weihnachten erfolgte. Die Akzeptanz der Neuheiten durch Facheinkäufer und Fachpresse, sowie die dort getätigten Bestellungen waren wichtige Indikatoren für die zu erwartenden Verkaufsstückzahlen. Um auch den interessierten Modelleisenbahnern die Möglichkeit zu geben, die technischen und gestalterischen Besonderheiten der 12-mm-Bahn in einem laufenden Zugbetrieb kennen zu lernen, war ROKAL mit großen und technisch anspruchsvollen Anlagen auf regionalen Publikumsausstellungen vertreten. Einige Jahre lang war auch ein umgebauter VW-Bus als rollende Ausstellung im In- und Ausland unterwegs. In enger Zusammenarbeit mit Zubehörlieferanten wie Busch, Faller oder Vollmer wurden tiefgezogene Modellanlagen entwickelt, die vom Handel zur Schaufensterdekoration eingesetzt und später als fertige Modelle an Interessenten verkauft wurden.

Vertrieb Ausland

Neben den Aktivitäten im Inland, versuchte ROKAL auch auf den Exportmärkten Fuß zu fassen und ein Vertriebsnetz aufzubauen. Dies geschah zunächst unter der Leitung von Fritz Emme, der für die Exportaktivitäten in allen Sparten des Unternehmens verantwortlich zeichnete.

Aufgrund des verhältnismäßig breiten Sortiments einer Modellbahn, der Notwendigkeit, einen Ersatzteil- und Reparaturservice im jeweiligen Land anzubieten und nicht zuletzt wegen der damaligen Export- und Zollbestimmungen, erwies es sich als zweckmäßig, in den einzelnen Ländern Generalimporteure zu suchen. In der Regel wurden die ersten Kontakte auf der Nürnberger Messe geknüpft und später durch persönliche Besuche intensiviert.



Orientalisch angehauchtes Falblatt für die Niederlande 1960

In den Ländern mit großem Interesse an Modelleisenbahnen wie z. B. die Niederlande, Belgien oder der Schweiz konnte recht schnell eine gute Akzeptanz beim Handel und bei den Verbrauchern gefunden werden; nicht zuletzt aufgrund der intensiven Einführungsarbeit von Firmen wie **Model Engineering**, Hilversum für die Niederlande, **DGH - de Cuyper** in Brüssel für Belgien und Luxemburg oder **Spiwa AG**, Dietikon für die Schweiz.

In Italien bot sich die Zusammenarbeit mit einer Handelsagentur in Mailand an, der Firma **Cagnoni** in Mailand. Diese Firma unterhielt kein eigenes Lager, sondern vermittelte Aufträge zur Direktlieferung an die Kunden in Italien. Aufgrund des außergewöhnlichen Einsatzes von Cagnoni konnte in kurzer Zeit eine breite Distribution in Italien aufgebaut werden. Nicht nur der Spielwareneinzelhandel, auch die größte Warenhauskette **La Rinascente** führten ROKAL Modellbahnen in ihrem Sortiment. Leider geschah dies noch zur Zeit des Schneckenantriebes, der sich als

äußerst reparaturanfällig erwies. Aufgrund der hohen Reklamationsquote stellte sich eine große Unzufriedenheit beim italienischen Handel ein, die auch nach der Umstellung auf den neuen Antrieb nie mehr ganz behoben werden konnte.



Diesel Triebwagen "Isabella" in den Farben der italienischen Staatsbahn



Hebt u óók al

ROKAL



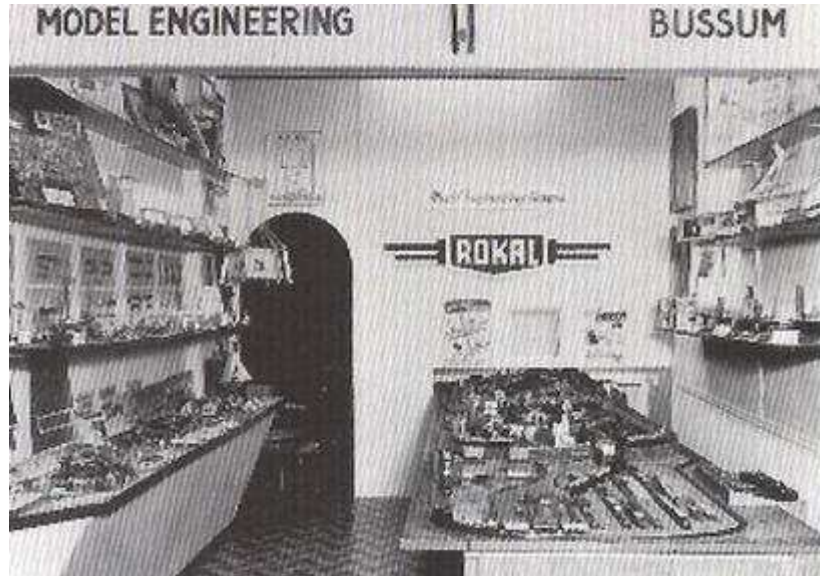
DE MODELSPORBAAN VAN DE TOEKOMST

Schaal 1 : 120 Spoorwijdte 12 mm

VEEL PLEZIER OP WEINIG RUIMTE

Vraag de catalogus bij uw leverancier!

In Frankreich erfolgte die Einführung über die renommierte Firma **Arbois**, Paris; in Österreich die Firma **Krepa**, Wien und in Skandinavien über große Importeure in den jeweiligen Ländern (**Rosengren&Riis**, Malmö, **Gebr. Jacobsen**, Kopenhagen).



Modellbahnfachgeschäft in Bussum (Hilversum - NL) 1958

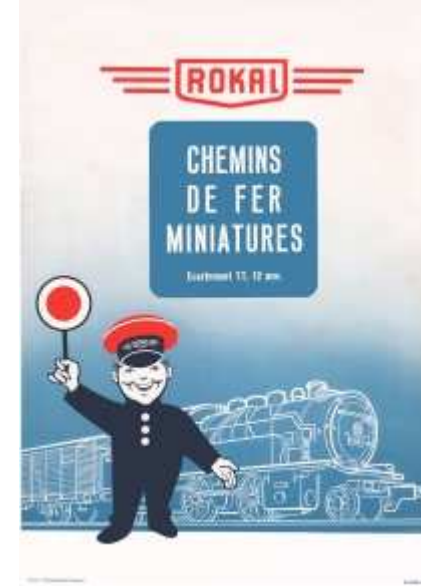
Anfang 1960 übernahm Karl-Heinz Claßen die Leitung der Export-Abteilung und intensivierte - in enger Zusammenarbeit mit den Importeuren - den direkten Kontakt zu den Händlern im Ausland. Er verbesserte auch die Zusammenarbeit in werblicher Hinsicht durch fremdsprachige Kataloge, Prospekte und technischen Informationen. Neben der Nürnberger Messe stellte ROKAL auf den wichtigsten Messen im Ausland aus (Utrecht, Brüssel, Lyon und Mailand). Auch die Produktschulungen wurden in verstärktem Maße für die ausländischen Partner angeboten und fanden ebenfalls unter der Leitung von Kurt Hey in Lobberich statt.



Ausgesprochen edel wirkt die Santa Fé Zugpackung

Die USA waren traditionell kein sehr starker Markt für Modelleisenbahnen und bedingt durch die Größe des Landes war es schwer, einen Importeur zu finden, der den Gesamtmarkt bearbeiten konnte.

ROKAL suchte aus diesem Grunde die Zusammenarbeit mit einer kleinen aber sehr rührigen Modellbahnimportfirma in Illinois, der Firma **Nathan R. Preston, Modelrailroads** in Des Plaines, IL. Zunächst war in den USA - insbesondere in Illinois - der Kundenkreis begrenzt auf die Modellbahnfachgeschäfte, die im Wesentlichen die wirklichen Modellbahnfans betreuten. Nachdem sich ROKAL entschlossen hatte, amerikanische Modelle wie die Santa Fé- und Union Pacific-Railroad ins Sortiment aufzunehmen, entwickelte sich der Umsatz viel besser. So nahmen die damals bedeutenden Versandhäuser **Sears Roebuck** und **Montgomery Ward** ROKAL Produkte in ihr Warensortiment auf.



Der bekannte Werbeaufsteller für Frankreich und den englischsprachigen Raum

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass ROKAL auch im Export Ende der 60er Jahre gut positioniert war. In den interessanten Ländern bestanden stabile Geschäftsbeziehungen über Importeur einschließlich guter Direktkontakte zu den wichtigsten Händlern.

Mit diesen geschilderten Maßnahmen war ROKAL in der zweiten Hälfte der 60er Jahre sowohl im Inland als auch im Ausland auf einem guten Weg. Die Distribution konnte ausgebaut werden, die Akzeptanz beim Handel wurde verbessert, die technischen Probleme der Anfangszeit waren ausgestanden und das Sortiment hatte eine respektable Breite erreicht.

Doch dann setzte eine Entwicklung ein, die den gesamten Modellbahnmarkt empfindlich traf. Die bis dahin im Schatten der Modellbahn stehende Autorennbahn stand plötzlich im Mittelpunkt des Interesses der Jungen. Nicht mehr das Bauen einer Anlage und das Nachempfinden eines Zugablaufes waren der Wunschtraum sondern Tempo, Aktion und Wettbewerb waren die gefragten Beschäftigungen.

Man kann nur vermuten, dass dieser Wandel Ausdruck der damaligen Zeit war, mit der immer weiter um sich greifenden Motorisierung und einer Entwicklung, in der das Automobil eine immer dominierendere Rolle spielte und die Eisenbahn auch als Transportmittel stark in den Hintergrund gedrängt wurde.

Autorennbahn-Marken wie CARRERA oder SCALEXTRIX, die bis dahin eine eher unbedeutende Rolle gespielt hatten, konnten ihren Umsatz in kürzester Zeit vervielfachen und brachten der Modelleisenbahn herbe Umsatzverluste. Diese trafen zunächst alle Hersteller gleichermaßen. Bei ROKAL kam jedoch ein weiterer Umstand dazu, der das Problem für die ohnehin noch nicht besonders gefestigte Marke zusätzlich erschwerte.

Ein neuer Mitbewerber kam auf den Markt, die Firma **ARNOLD** aus Nürnberg mit ihrer neuen Modellbahn in der Spur N. Die Entwicklung war seit einiger Zeit absehbar. Die Bahn wurde auf Messen gezeigt und auch im Handel angeboten - zunächst mit wenig Erfolg. Es kam sogar zu einer Lizenzvereinbarung mit ROKAL, da ARNOLD das Patent der

ROKAL Kupplung verletzte. Nach einem Rechtsstreit musste an ROKAL Lizenzgebühr für jede verkaufte Kupplung gezahlt werden.

Die anfänglichen technischen Probleme der N-Spur wurden nach und nach gelöst, ebenso die Detailtreue des rollenden Materials. Damit konnte sich eine weitere Modellbahn unterhalb von H0 etablieren und alle von ROKAL mühsam bei Handel und Verbraucher angeführten Produktvorteile wie geringer Platzbedarf durch kleinere Spur oder Detailtreue trotz kleineren Maßstabs konnten durch die ARNOLD N-Spur leicht noch unterboten werden. Der Unterschied zwischen H0 und N war dazu einfach optisch so viel deutlicher als zwischen H0 und TT, dass die N-Spur bald einen gewissen Kultstatus bei den Modelleisenbahnern bekam. Dies führte dazu, dass sich auch FLEISCHMANN und TRIX dazu entschlossen, neben der H0-Spur ein Sortiment in der Spurweite N aufzubauen. MÄRKLIN hat später mit der Z-Spur sogar einen noch kleineren Maßstab gebaut.

Damit war der ROKAL Modellbahn jegliche wirtschaftliche Grundlage entzogen, zumal sie mit ihrem Maßstab TT 1:120 in Westeuropa allein dastand. Vielleicht hätte ein Zusammenschluss mit der in der ehemaligen DDR hergestellten Bahn von Zeuke & Wegwerth, die als einzige ebenfalls in der Spurweite TT gefertigt wurde, zumindest für ein Überleben als Nischenanbieter gereicht.

HAGEMAYER IMPORT EXPORT
ハーゲマイヤ貿易有限公司
ROKAL
ローカル印 TT

ローカル印 T.T
電気機関車
— 西 独 乙 製 —

- 西独より直輸入の最も精密なヨーロッパの複製鉄道
- 12mm TT (卓上)ゲージは最少のスペースで使用可能
- 原形の模型車種転用に対応は分れています
- 14ヴォルト直流は完全車にも安全です
- 各種アクセサリーは在庫が豊富です
- カタログ・線路の組立て説明書等は二一紙大紙店に
ます。——— 下記代理店へお問合せください

日本総代理店
ハーゲマイヤ貿易有限公司
大阪本店
大阪府北区北久宝町2丁目1番1
電話 (06) - 5511704
東京支店 北千住 5-2
詳細は全国有名百貨店又は弊社迄
直接お問合せください

大阪方面・株式会社マルク模型店 電話 (771) 1349
名古屋方面・北澤株式会社 電話 (24) 1269-7051

Werbung für ROKAL-TT in Japan

ROKAL-TT heute

Wenn heute, 32 Jahre nach Produktionseinstellung, das Bähnchen immer noch ein begehrtes Sammlerobjekt ist, dann gibt es dafür gute Gründe. Es war seinerzeit die kleinste industriell gefertigte Modellbahn im Maßstab 1:120 mit 12 mm Spurweite. Die modellhafte und naturgetreue Nachbildung war in den 50er und 60er Jahren beispielhaft. Man kann die Leistung derer, die daran beteiligt waren, nicht hoch genug einschätzen.

So beginnt die ROKAL-TT Modell-Dokumentation der ROKAL Armaturen GmbH, herausgegeben 2002.

Und hier beginnt die Faszination ROKAL-TT. Wenn man eines dieser kleinen Wunderwerke in der Hand hält, sieht man, mit wie viel Liebe zum Detail das damals technisch Mögliche umgesetzt wurde. Jede Lokomotive, jeder Waggon und jede Weiche entstanden in Handarbeit, heute undenkbar. Da sitzen Schiebepfeiler etwas schief oder es wurden unterschiedliche Farbmischungen verwendet und gleichzeitig staunt man über die filigran ausgearbeiteten Details der Metall-Druckguss-Gehäuse der Lokomotiven. Das gibt der ROKAL Bahn einen unverwechselbaren Charme.

Heute gibt es einige hundert Freunde der ROKAL-TT Modellbahn, Sammler und Anlagenbauer. Mindestens einmal im Jahr gibt es eine Tausch- und Sammlerbörse. Den Kern bilden die *ROKAL Freunde Lobberich*, die maßgeblich an der Organisation dieser Treffen beteiligt sind und (fast) alle Fragen zur ROKAL-TT Modellbahn beantworten können.

Und wie findet man heute noch ROKAL Modelle?

Vieles wird über Online Auktionshäuser angeboten, aber manchmal hilft auch ein Blick in die Kleinanzeigen. Immer wieder tauchen kleine und große Anlagen auf, die Jahrzehnte auf einem Speicher oder in einem Schrank verbracht haben. Vielfach durch Kinderhände arg strapaziert, teilweise aber noch ladeneu, bieten sich dem ROKAL Freund Gelegenheiten, seine Sammlung zu erweitern.

ROKAL Modelle sind ausgesprochen robust und langlebig und lassen sich bei regelmäßiger Pflege und Wartung durchaus auf einer Anlage benutzen. Eine ROKAL BR 03, BR 85 oder BR 24 kann sich heute immer noch sehen lassen. Dennoch muss man Abstriche machen, wenn man ROKAL auf einer modernen TT Anlage verwenden möchte, da die notwendigen Umbauten den Sammlerwert des Modells erheblich senken.

Dafür gibt es aber noch heute viele liebevoll gestaltete ROKAL Anlagen, auf denen die Züge ihre Runden drehen.



Und wenn die Modellbahnzeitschrift *TT Kurier* 35 Jahre nach dem Verkauf der ROKAL TT Modellbahn einen mehrseitigen Bericht über die hier gezeigte ROKAL Anlage bringt, zeigt dies, dass ROKAL zumindest in der Welt der Spurweite TT noch nicht vergessen ist.