

Rokal

Eine Legende in 1:120

Nur wenige Modellbahn-Fabrikate haben es sich verdient, als Legenden bezeichnet zu werden. Rokal gehört mit Sicherheit dazu. Die Fahrzeuge des bereits vor 40 Jahren untergegangenen Herstellers faszinieren noch heute Modellbahner auf der ganzen Welt.



EINDRUCKSVOLL, ABER NICHT WIRKLICH TT:
Rokals Interpretation der T3 entspricht eher einem Ho-Modell



PUMMEL IN BRAUN:
Die Detaillierungswelle ging an Rokal zwar spur-, aber nicht folgenlos vorüber

Im Nachkriegsdeutschland eine Modellbahn-Fertigung aufzunehmen, erforderte schon eine Menge Mut. Und dennoch gab es diese Unentwegten. Neben den etablierten Marken wie Fleischmann, Märklin und Trix begann eine Fabrik für Autoteile im Rheinland damit, ein eigenes Modellbahn-Sortiment aufzubauen. Robert Kahrmann aus Lobberich hatte sich offensichtlich mit dem Modellbahn-Bazillus angesteckt, und er genoss das so sehr, dass er sich überzeugen ließ, eine ganz eigene Kultur zu begründen: Eine Modellbahn im Maßstab 1:120 sollte es sein!

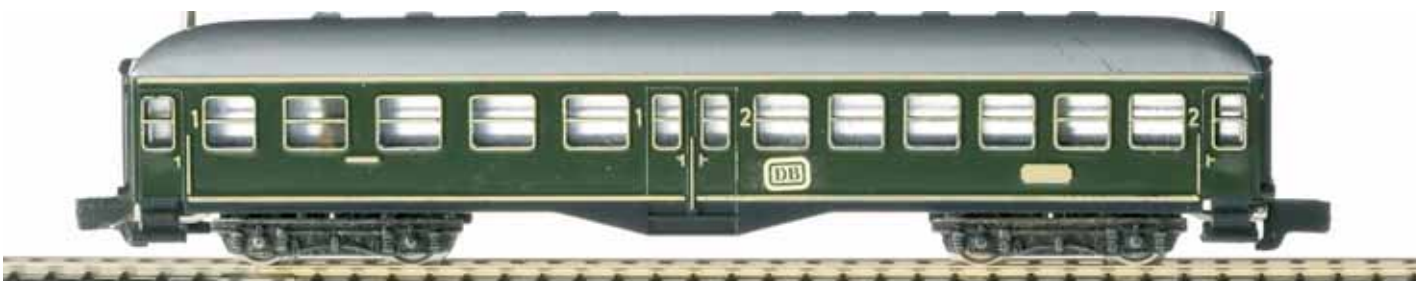


EIN DICKES DING:

Aus gutem Grund der „Volkswagen der Bundesbahn“ genannt, gehört die V 200 in jede Rokal-Sammlung

AM VORBILD VORBEI:

Rokal produzierte drollige Mischungen aus Mitteleinstiegs- und kurzen Doppelstockwagen



Die erste Lokomotive war noch ohne Vorbild; eine Schlepptender-Dampflok aus schwerem Druckguß fuhr elektrisch auf Hohlprofil-Gleisen mit Bakelit-Schotterbett. Doch schon die nachfolgenden Modelle bildeten die damals hochmoderne Bahn nach: Diesellok V 200, E 05, E 10, Schienenbus, der Triebzug ET 56 und die Rangierlok V 60 zeigten, was die Bahn hergab. Die große Dampflok der BR 03.10 war nicht nur stattlich anzusehen, sie war auch mächtig schwer ebenso wie die Tenderlok der BR 85. Die T3 und die Baureihe 24 waren zwar kleiner, aber nicht minder attraktiv. Typisch für die Zeit bot man auch die amerikanische Diesellok F z als „Santa Fe“ an. Eine Vielzahl an Güter- und Personenwagen wurde angeboten, das Gleissystem wurde hin und wieder erneuert.

Nun muss man dazu anmerken, dass die Rokal-Modelle zwar allesamt schöne Vorbilder besitzen, ihre Nachbildungen

allerdings recht rustikal daher kamen. Denn offensichtlich empfand man bei Rokal den TT-Maßstab 1:120 eher als ungefähre Richtlinie. Im Falle der T3 stellte man eher ein Ho-Modell auf die Gleise. Den branchenweiten Trend nach immer feinerer Detaillierung ignorierte man so gut es ging: Personenwagen wurden beispielsweise konsequent verkürzt dargestellt und auch an der klobigen Kuppelung wurde festgehalten. Dabei hatte sich längst eine erfolgreiche Konkurrenz herangebildet, die den vorgeblich einzigartigen Platzvorteil der TT-Bahn in den Schatten stellte: Die N-Spur! Mitte der 60-er Jahre waren die Fahrzeuge dieser Baugröße schon bemerkenswert fein detailliert, wogegen die Rokal-Bahn schon reichlich bieder aussah. Auch die Zubehör-Hersteller hatten sich inzwischen auf Ho und N fixiert. So begann der Stern von Rokals TT-Bahn bereits Mitte der 60-er Jahre zu sinken. Unbestritten war und ist es allerdings, dass die Rokal-

Modelle einen nahezu unwiderstehlichen Charme besitzen.

Das schließlich letzte Lok-Modell von Rokal kam 1968 mit der E 03. Die Ellok erschien zusammen mit drei passenden, aber natürlich auch verkürzten TEE-Wagen. Sie stellte den krönenden Abschluss der Rokal-TT-Ära dar.

Nach dem Tod von Robert Kahrman wurden die Formen an Röwa verkauft, wo man das ehrgeizige Ziel verfolgte, das Rokal-Sortiment komplett zu modernisieren. Aber auch Röwa verschwand vom Markt, die Rokal-Bahn ging schließlich an Roco. Hier liegt sie noch heute. Aber wer weiß? Vielleicht hebt man diesen Schatz eines Tages, und auch neue Generationen bekommen die Chance, sich an der charmanten, wenngleich handfesten Rokal-Bahn zu erfreuen. Man sollte immer bedenken, dass nur derjenige Wunder erlebt, der an sie glaubt. Alexander Kath