

K článku o historii firmy Zeuke nyní přidávám další, popisující vznik a vývoj firmy Rokal. Tentokrát se jedná o aktivitu pana Tomáše Tauera, jemuž s překladem pomohla paní Jiřina Adámková. Tímto jim velice děkuji. Vždy je dobré vědět něco o vzniku a historii firem spjatých s naší zálibou. A pokud je možné si to přečíst v mateřtině, tím lépe. 😊



Firma ROKAL (zkratka z RObert KAhrmann, Lobberich (dnes město Nettetal) byla od roku 1948 do roku 1974 prvním západoevropským velkosériovým výrobcem modelů železnic v modelové velikosti TT (Table Top). Vedle modelových železnic se zde vyráběly také armatury do koupelen, stejně jako karburátory a zdobné lišty pro automobilový průmysl.

Léta 1946 až 1948

Diplomovaný inženýr a technik nízkého napětí Eugen Engelhardt z Geneikenu, malé obce v blízkosti Mönchengladbachu, řešil spolu s dalšími lidmi v poválečném zničeném Německu problém nezaměstnanosti a každodenní boj o přežití své i své rodiny. V roce 1946 slyšel Engerhadť v rozhlasovém zpravodajství, že v britské okupační zóně byla uvolněna výroba hraček. To byl spouštěcí moment pro jeho spontánní nápad. „Postavím železnici!“ zavolal na svou ženu. Engelhardt se posadil ke kuchyňskému stolu a zhotovil svůj první náčrt elektricky poháněného modelu parní lokomotivy.

Současně měl Engelhard také marketingovou představu. Jeho modely železnic měly být přizpůsobeny zúženým obytným poměrům v poválečném Německu. Proto musely být menší než již známé modely ve velikosti H0. Ale také měly být „k uchopení“, jak to Engelhard nazval. Tehdy se modely železnic koncipovaly pro děti jako cílovou skupinu. Úvahy zvolit rozchod o šířce 8 mm vzaly rychle za své, proto vznikl rozchod 12 mm, který později vešel ve známost jako velikost TT. Přitom není zřejmé, zda Engelhardt věděl o paralelním vývoji v dalších zemích: Harold L. Joyce v USA, Firma WESA ve Švýcarsku (rozchod 13 mm), Comet-Bahn firmy Lytax, Freiburg a Löhmann-Präxix-Bahn, Stuttgart (obě rozchod 12 mm).

Už na jaře 1946 vznikl podle jeho náčrtu funkční ruční vzorek. Už toto byl velmi pozoruhodný Engelhardtův výkon, když uvážíme tehdejší dodavatelské možnosti: motor ze spilovaných plechů konzervy, lakovaný drát pocházel z elektrického zvonku u dveří, z babiččina budíku pocházela pohonná ozubená kola, osy kol byly vytvořeny z pletacích jehlic. Profesionální pomoc však potřeboval Engelhardt pro výrobu kol. Vysoustružena byla z mědi v zámečnictví na soustruhu, na němž mohla být vyráběna i skutečná železniční kola. Tělo lokomotivy bylo ručně vyřezáno ze dřeva a natřeno černým krémem na boty.

Koleje byly z ohnutých garnyží upevněných na prkně, k napájení posloužilo zvonkové trafo o napětí 8 V střídavých. Malá lokomotiva jela na první pokus bez zaváhání. První krůčky byly učiněny, ale prodejeschopný produkt to ještě nebyl, a už vůbec neodpovídal nárokům na sériovou výrobu. K tomu bylo potřeba techniky na odlévání vstříkem a především peníze, které Engelhardt neměl. Hledal podnik, který by se zabýval výrobou forem a odléváním vstříkem. To jej přivedl do Lobberichu na dolním Rýmu do podniku Roberta Kahrmana, který vyráběl zinkové stříkané odlitky pro sanitární armatury a k tomu také příslušné formy.



V květnu 1946 stál Engelhardt poprvé v kanceláři Roberta Kahrmana. Na jeho psacím stole bylo umístěno kolejnicové prkno a na něm lokomotiva. Engelhardova vzorová lokomotiva projížděla spolehlivě „malou železnici BABY“ kolo za kolem. Kahrmann se se zájmem podíval na malou lokomotivu a prohlásil: „Pane Engelhardte, tu společně postavíme, jestli chcete!“

Zatímco Engelhard se okamžitě snažil vyvinout ze své vzorové lokomotivy sériově vyráběnou lokomotivu, nechal Kahrmann postavit asi 40 metrů čtverečních velkou garáž, ve které měla začít výroba modelové železnice. Paralelně s tím začal Engelhard také s nezbytným vývojem osobních vagonů a profesionálních kolejnic, což byl v roce 1946 nelehký úkol.

Náčrt osobního vagonu vznikl v poznámkovém bloku tužnou u železničního přejezdu v Geneikenu. Tudy projížděl mírným tempem denně v 16 hodin „Severo-jívní Expres Spojenců“. Engelhard tak v několika etapách

zakreslil podobu vagonů, spočítal okna a zaznamenával detaily tak dlouho, až z nich mohl vytvořit konstrukční nákres pro výrobu forem.

Bylo potřeba vyřešit další a mnohem větší problém při sériové výrobě kolejí. Pro frézovací práce na univerzálním frézovacím stroji, který byl k dispozici u Kahrmanna, neměl při výrobě forem pražců a především výhybek nikdo správné know how. Náhoda pomohla. Firma Wildfang z Gelsenkirchenu, s níž byl Kahrmann v úzkém kontaktu, byla částečně ochromena po požáru. Wildfang měl ale zakázku na výrobu koleček k dětským kočárkům, pro které bylo potřeba vstřikovacích forem. Kahrmann dal Wildfangovi k dispozici svou univerzální frézu. Jeden ze zaměstnanců gelsenkirchenské firmy, pan Nehm, přišel do Lobberichu. Právě on měl znalosti frézování části forem pro pražce. Dobrovolně vedle své denní směny frézoval po nocích formy pro pražce kolejí a výhybek. Pan Thieme z ROKALu mu každou noc řekl míry svého pozitivního výkresu, které Nehm negativně vyfrézoval.

O Vánocích roku 1948 bylo konečně hotovo. První balení vlaku o rozchodu TT s označením ROKAL bylo na světě. V dřevěné krabici s posuvným víkem, které bylo později opatřeno nálepkou s podobou vnuka Roberta Kahrmanna, ležela lokomotiva, tři osobní vozy, regulovatelné trafo střídavého proudu, koleje a nářadí (šroubovák, pinzeta a olejová lahvička). Vyrobeno bylo asi 150 kusů. Do prodeje se však nedostaly, většinou je pan Kahrmann věnoval svým obchodním přátelům.

Léta 1949 až 1974

První „velké“ vystoupení zažila „malá elektrodráha“ v srpnu 1949 na exportním veletrhu v Hannoveru. Vedle stánku s panenkami Käthe Kruses předvedl ROKAL na malém kolejišti svou železnici TT mezinárodnímu publiku. Výše uvedené balení vláček se prodávalo za 108,-DM (tehdy zhruba měsíční výdělek dělníka).

Engelhardt, duchovní otec železnice ROKAL, firmu ROKAL opustil asi o rok později, v březnu 1950. Důvodem byly názorové rozdíly mezi ním a Robertem Kahrmannem. Tyto byly pro Engelhardta tak zásadní, že učinil tento pro něj jistě nelehký krok. Malé železnici to nezpůsobilo žádnou citelnou újmu. Po počátečních problémech s odbytem – nový produkt se jen těžko etabloval – se stávala u zákazníků stále oblíbenější. K tomu se koncem roku 1949 ustoupilo od komplikovaného a drahého pohonu střídavým proudem. Do budoucna se mělo jezdit na proudu stejnosměrném. Skutečným úspěchem bylo oproti H0 menší měřítko 1:120, původně ROKALem uváděné jako 1:125. Takto se uplatnil Engelhardův již dříve zamýšlený marketingový koncept železnice, který by šetřil místem ve stísněných bytových podmínkách v poválečném Německu. K úspěchu patřila také stále rostoucí nabídka modelů. Po mnoho let byla pouze v sortimentu ROKAL dostupná parní lokomotiva BR 03. Také se stále pracovalo na vylepšování modelů. Od roku 1958 se upustilo od do té doby používaného šnekového pohonu, který byl náchylný k poruchám. Od této doby se v modelech instaloval pohon ozubenými koly. Od roku 1960 se začal na modelech ROKAL využívat plast.

V roce 1960 se objevila mezi modelovými železnicemi první ještě menší modelová železnice. Podnik ARNOLD z Norimberku prezentoval na veletrhu hraček rozchod N v měřítku 1:160. Sice se modely ve skutečnosti nedaly takto označit, ale to se mělo brzy změnit. Jestliže měl ROKAL v roce 1960 podíl na trhu kolem 4 %, do roku 1965 klesl tento na cca 2 %. Rozchod N z produkce Arnold měl naopak ještě v témže roce podíl na trhu přes 5 %, tedy objem, kterého ROKAL nikdy nedosáhl. Přesto to nebyly jediné důvody pro nastávající úpadek této značky. Objevily se autodráhy (Slotcars), které se v půlce 60. let těšily stále rostoucí oblibě a odbytu. Autodráhy způsobily všem výrobcům modelových železnic ztráty na obratu, jen u ROKALu, který i tak už měl stále klesající podíl na trhu, to mělo ještě závažnější následky.

Dalším citlivým okamžikem pro ROKAL byla nastupující recese v Německu v roce 1967. Podnik se jí pokusil vzdorovat. Výrobce si také všiml, že není schopen čelit stále rostoucí kvalitě konkurence. Proto v roce 1967 vystoupili se zcela novým systémem kolejnic. Místo dosavadních rezavějících plechových profilů představili nové profily z alpacky.

Protože Kahrmann z finančních důvodů kvůli vývoji vozidel zrušil všechny aktivity, navázaly se kontakty s výrobcem z NDR Zeuke & Wegwerth, který rovněž již několik let nabízel modelové železnice TT, aby ROKAL nakoupil jeho modely. Tyto měly pod názvem ROKAL rozšířit vlastní nabídku. V roce 1968 skutečně taková spolupráce proběhla, ale jen krátkodobě. Zeuke & Wegwerth dodával vagony za devizy. ROKAL je vybavil ještě vlastními spřáhly a sadou kol a nabízel je poté pod vlastním jménem.

Posledním vlastním vyvinutým modelem ROKALu byla E 03 (103) Německých drah, která byla v roce 1968 představena a dodávána spolu s dvoubarevnými vagony TEE.

Jenže právě tato lokomotiva ukázala, že ROKAL nedohnal konkurenci – právě v rozchodu N – a zůstal stát na úrovni výroby a kvality z roku 1950. Sice E 03 byla ve svých proporcích povedená, ale při bližším pohledu byla příliš vysoká, zřejmě v důsledku použitého standardního motoru. Kromě toho mezi pohyblivým nárazníkovým čelníkem a konstrukcí vozidla byla viditelná mezera. Aby bylo možné lokomotivu přepnout na provoz na trolejové vedení, trčela pod hranou střechy páčka. Závaží bylo viditelně upevněno zvenku černým šroubem v červeném bočním pruhu lokomotivy.

Tyto nedostatky, kterých bylo možno se vyvarovat, nebudily příliš důvěry u stále náročnějších zákazníků, a to ani s reklamním sloganem „To je rozchod, který při minimální prostorové náročnosti nabízí maximální věrnost.“ Navíc ceny nebyly přiměřené nabízené kvalitě. Naopak, ROKAL se pohyboval v nejvyšší cenové kategorii. Obchodní marže byly nízké, což prodejce příliš nemotivovalo.

Na veletrhu hraček v roce 1970 nebyl ROKAL poprvé přítomen. Spekulace rostly tím spíše, že finanční problémy ROKALu nebyly tajemstvím. Také bylo známo, že ROKAL vedl obchodní jednání s firmou Röwa v Unterensingenu na Neckaru, která však byla brzy ukončena.

ROKAL se nakonec rozhodl udělat přítrž spekulacím ohledně svého zániku pomocí oznámení prodejců a tiskovými zprávami. V nadpise takového oznámení se například psalo: „TT ROKAL už nejezdí. Kdo to říká?“ Pravdou bylo, že ROKAL stál před likvidací. Ještě během kampaně „Kdo to říká?“ zmrazila banka úvěry ROKALu. To ztížilo další obchodní jednání s RÖWou, protože i jí chyběl kapitál.

Řešení nakonec vypadalo tak, že ROKAL oproti 2/3 podílu na RÖWě přepustil všechny výrobní stroje, formy a know how RÖWě. Ale ani tento impuls nestačil. V letech 1971 a 1972 dodal ROKAL ještě jednou celkem okolo 1,5 milionu DM v hotovosti na úvěr, ale RÖWA nakonec ani s tímto nedokázala etablovat finančně únosnou výrobu TT. Nakonec těch 1,5 milionu DM firmy ROKAL bylo odečteno na likviditu. Spoluúčast v RÖWA stála sice na papíře, ale nepřinesla ROKALu do kasy ani marku. V roce 1974 vedly především tyto chybějící půjčené prostředky ve výši 1,5 milionu DM k tomu, že ROKAL musel definitivně jít do konkursu.

O rok později, 1. dubna 1975, šla do konkursu i RÖWA. Byl to dominový efekt úpadku ROKALu. Správce konkurzní podstaty ROKALu požadoval po RÖWě nesplacené pohledávky ve výši 1,8 milionu DM. Tyto nemohla RÖWA splatit, a tak musela sama vyhlásit konkurz. Tímto skončila v roce 1975 výroba modelových železnic TT v západní Evropě.

Překlad: Jiřina Adámková
Zpracování: Tomáš Tauer, Trainmania

Zdroj a další zajímavé odkazy (v němčině):

- <http://de.wikipedia.org/wiki/Rokal>
- <http://de.wikipedia.org/wiki/Zeuke>
- <http://de.wikipedia.org/wiki/Tillig>
- http://de.wikipedia.org/wiki/Nenngr%C3%B6%C3%9Ffe_TT
- <http://de.wikipedia.org/wiki/Sachsenmodelle>
- <http://de.wikipedia.org/wiki/Roco>