

Die Story.

Die Welt der Messing- Modelleisenbahn

von Urs Egger

Lemaco
prestige models



INHALT

VORGESCHICHTE DER MESSING-MODELLBAHN-WELT	6
--	---

VORWORT

Pionier mit Visionen	7
----------------------------	---

SCHWEIZ

Urs Egger, Einleitung	8
FULGUREX SA, Lausanne	10
LEMACO SA, Ecublens	12

JAPAN

Start Messingmodelle	14
Japan in den 60er-Jahren	15
<i>Sprache</i>	15
<i>Tokio</i>	16
<i>Wohnen</i>	16
<i>Essen</i>	17
<i>Reisen</i>	17
<i>Beziehungen</i>	18
<i>Nachtleben</i>	19
<i>Toleranz</i>	20

Hersteller von Messing-Modellen

Kikuo Hiyoshi – Tokio	21
Akane Models – Eiichi Sekino, Hino, Tokio	23
Aster Hobby – Live Steam, Spur I, Yokohama	24
Atlas Trading – Zenjiro Minari, Tokio	29
Fujiyama – Saburo Furuya, Tokio	29

G.O.-Model Works Ltd. (GOM) – Haruzo Goto (geb. 1920), Chiba	30
Shintaro Hara 1919 – 2014	32
KMT Kumata & Co – Seiichi Kumata, Tokio	34
Shigeru Kodama (S.K.), Tokio	36
T. Kodama (T.K.) Tokio und Ryoza Hatori	39
KTM Katsumi Model Co – Hajime Sakai – Tokio	40
Kyodo Light Supply Co Ltd., Ichilow Kikuchi – Tokio, Fujisawa	41
Microcast, Hiroshi Mizuno, Tokio	42
Olympia Precision Models – Hiroshi Tagaya, Tokio	46
Orion Models, Fumio Kagotani (Kumiko-Gemahlin) – Akishima Tokio	47
O.S. Engines – Shigeo Ogawa (1917-1992), Osaka	49
Tenshodo, Ginza, Tokio	51
Toby Models Co Ltd., Noboru Sawada, Yokohama	56
FULGUREX Tokio Ltd., Tokio	59
Motor Car Series M 1:12	60

USA

Messingeisenbahnmodell-Importeure	65
Grossisten und Hersteller	68
Verschiedenes	71

SÜDKOREA

Erster Besuch	75
Samhongsu, Seoul	77
<i>FULGUREX</i>	77
<i>LEMACO</i>	80
<i>LIK (Lemaco in Korea) – ATR</i>	86

EUROPA

<i>Freie Mitarbeiter</i>	87
<i>Erinnerungen – Schweiz</i>	87
<i>Erinnerungen – Deutschland</i>	89
<i>Erinnerungen – Österreich</i>	91
<i>Erinnerungen – Frankreich</i>	91
<i>Erinnerungen – Italien</i>	91
Werbung	92
Spielwarenmesse Nürnberg	95
Europäische Messing-/Metall-Eisenbahnmodell- Hersteller – mit Beziehung zu FULGUREX SA	96
Europäische Messing-Eisenbahnmodell-Hersteller – Verschiedene	104
Europäische Messing-Eisenbahnmodell-Importeure	106
Europäische Modellbahn-Industrie	108

HONGKONG

Erlebnisse	111
------------------	-----

GESCHICHTEN

<i>Der Mann aus Afrika</i>	117
<i>Das weisse Kaninchen</i>	118
<i>Mein erstes Anstellungsgespräch</i>	119

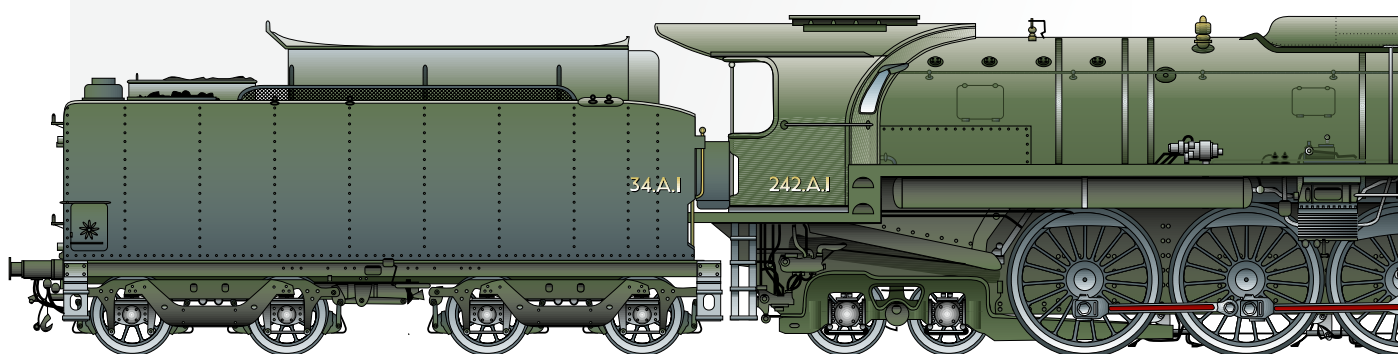
SCHLUSSWORT

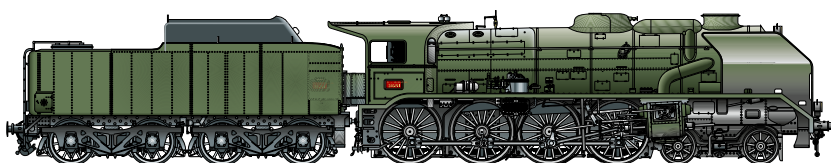
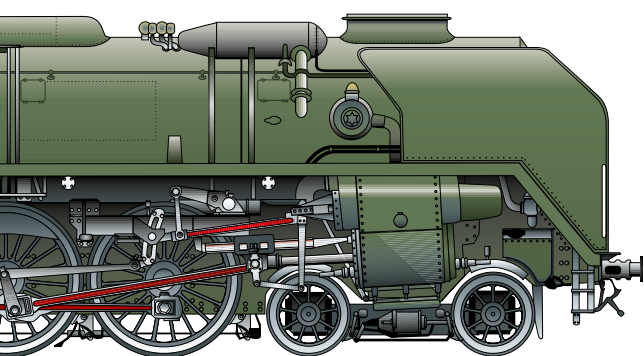
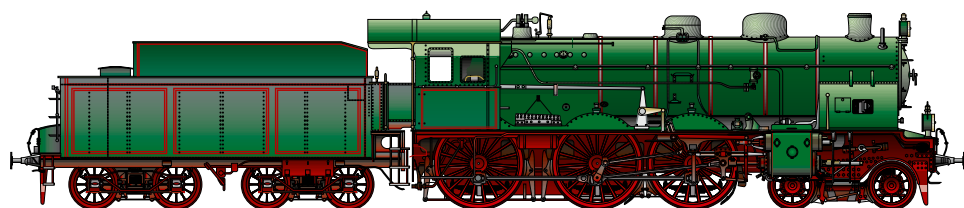
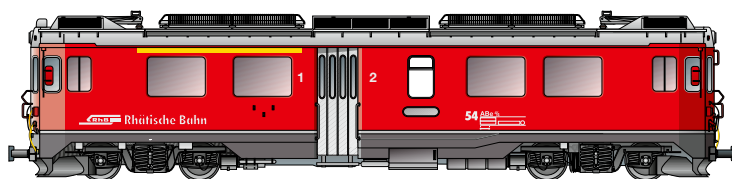
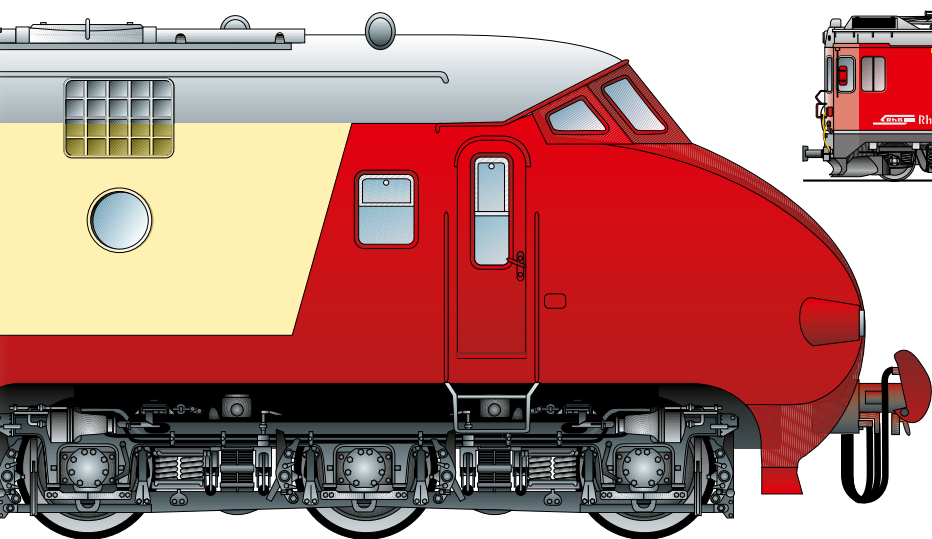
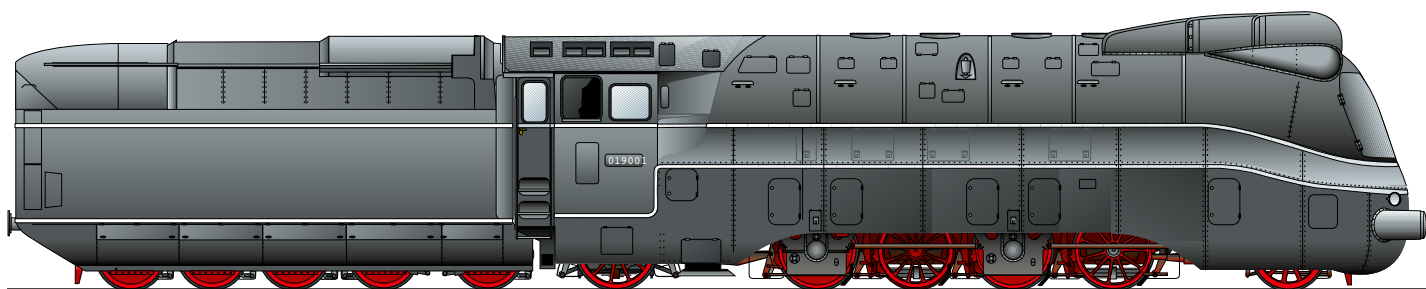
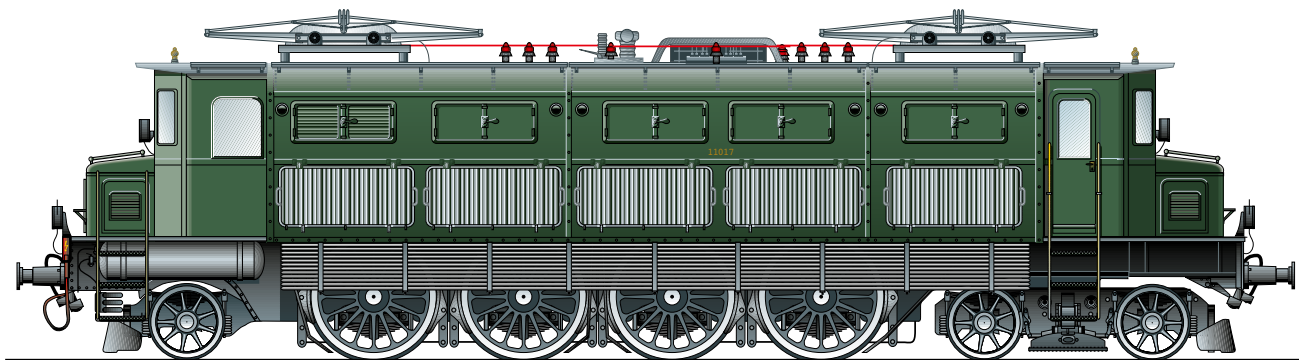
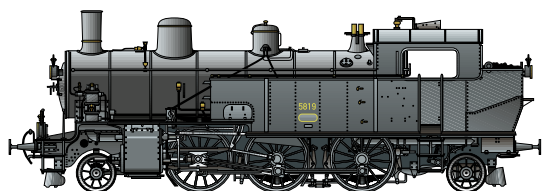
Messing-Eisenbahnmodelle, Jahr 2025	121
---	-----

WEITERE ANERKENNUNGEN

122

Impressum	123
-----------------	-----





VORGESCHICHTE DER MESSING-MODELLBAHN-WELT

Kaum dampften im 19. Jahrhundert die ersten echten Dampfloks auf den Schienen, entstand schon bald der Wunsch, dasselbe im Kleinen aus Holz oder Metall, nachzubauen, sei es zum Ausstellen oder gar damit zu spielen. Wobei damals solche Träume selbstverständlich nur für gut betuchte reserviert waren.

Anfangs 20. Jahrhundert entstanden dann durch das wachsende Interesse bereits die ersten Firmen wie Bing und Märklin, die in verschiedenen Grössen/Spurweiten aus Blech, zu Beginn mit Uhrwerk angetrieben, dann auch elektrisch, Eisenbahnen und Schienenmaterial herstellten.

Nach dem Ersten Weltkrieg bis 1939 erweiterte sich das Angebot – vor allem in grossen Spuren – auch die Spur H0 machte ihren Anfang. Während des Zweiten Weltkrieges blieb es begreiflicherweise ruhig – die Rüstung hatte Vorrang – Spielzeuge waren Nebensache und Mangelware! Nach dem Krieg hat sich der Markt relativ schnell wieder erholt. Die ehemaligen Firmen und Blechspielwaren-Familienunternehmen, hauptsächlich in Deutschland, wandten sich der Produktion von Spielzeug-Eisenbahnen zu. Von Vorbildgetreue und Massstäblichkeit war aber kaum etwas zu spüren. Zu sehr war das Blechspielzeug noch gegenwärtig. Zur selben Zeit entstanden in den USA die ersten Plastikmodell-Bausätze zum Zusammenkleben – eine echte Weltneuheit. Autos, Flugzeuge und Schiffe konnten im Nu selbst gefertigt werden – in einem Finish und Präzision – bis anhin einfach unerreicht. Verglichen mit den damaligen Modellbahnen lagen Welten dazwischen.

Es muss doch möglich sein ... dachte ich mir ... die Modellbahn der Wirklichkeit etwas näher zu bringen, das den Namen Modell auch verdient.

Ja, es wurde in der Tat möglich!

An der Spielwarenmesse 1958 entstand das Messing-Modellbahn-Zeitalter Europas: ***meine Geschichte, meine Welt ... mein Leben!***

VORWORT

Dies schrieb Urs Häni 1998 im LOKI Spezial:

Pionier mit Visionen

Die Schweiz als Mekka der Messingmodell-Hersteller verdankt ihre Stellung zu einem grossen Teil der treibenden Kraft dieses Produktionszweiges:

Urs Egger.

Der Stern von Lemaco steht für Liebhaber feiner Messingmodelle in allen Spurweiten besonders hoch im Kurs.

Er ist ein Pionier, der Pionier schlechthin, was die Produktion von europäischen Messingmodellen angeht. Urs Egger ist Vorkämpfer, Wegbereiter und Schrittmacher in einem. «Leader of brass» würde gut zu ihm passen, denn er ist mit Sicherheit jener Europäer, der sich am längsten und intensivsten mit der Messingproduktion von Modelleisenbahnen beschäftigt.

SCHWEIZ

URS EGGER, Einleitung

Seit der Publikation des LOKI Artikels von Urs Häni im Jahr 1998 ist ein Vierteljahrhundert vergangen. Viel hat sich in dieser Zeit verändert auf dieser Welt – leider nicht nur zum Besten!

Aber bleiben wir bei den Modelleisenbahnen – unserem geliebten Hobby! Auch bei mir machen sich die Jahre bemerkbar, ich fühle mich oft wie der letzte Mohikaner in dieser Branche, auf weiter Flur alleine.

Ich habe mich daher während der Covid-Zeit entschlossen, Urs Hänis Ausführungen der Nachwelt noch etwas ausführlicher zu überlassen und aufzuzeichnen.

Die europäische Messing-Modellbahn-Welt – meine Geschichte wie ich sie erlebt habe!

Ich bin 1934 in Zürich geboren. Aufgewachsen in Aarwangen BE mit meinen Eltern und zwei Brüdern. Mein Vaters Traum war Lokführer bei der SBB. So absolvierte er eine Mechaniker Lehre bei der Langenthal-Jura-Bahn. Sein Wunsch ging leider wegen eines Gehörfehlers nicht in Erfüllung.

Zeitlebens verfolgte er aber mit Interesse die Entwicklung unserer Bahnen, welche in unserer Familie später immer ein Gesprächsthema blieben. Wann immer ich mit ihm in Langenthal am Bahnhof stand, folgte ich mit grossem Interesse seine fachkundigen Erklärungen über das Funktionieren der E-Loks. Sogar der Buchli-Antrieb der Ae 4/7 war mir geläufig.

Hätte ich damals geahnt, dass Jahre später diese Bahnen im Kleinen meine Leidenschaft und Beruf werden sollten ...

Modellbahnen hatten zu dieser Zeit keinen Platz im Budget eines Arbeiters – so blieb es jeweils beim weihnachtlichen Bewundern der Schaufenster-Auslagen.

Was für ein Glück für ein Kind, auf dem Land aufwachsen zu können, im täglichen Kontakt mit der Natur, Menschen und Tieren! Es war bestimmt keine einfache Zeit. Wir lebten im zweiten Weltkrieg und mussten einiges entbehren. Ferien kannten wir nur vom Hörensagen!

Ohne Fleiss kein Preis – das haben wir auch von unseren Eltern gelernt. Ehrlichkeit, Redlichkeit, Respekt und Nächstenliebe waren nach innen und aussen oberstes Gebot! Wir waren immer eine vereinte Familie. Nie ein böses Wort zwischen unseren Eltern. Auch wenn wir drei Brüder im Alter und Charakter verschiedener nicht sein konnten, haben wir uns gut verstanden und geschätzt. Nach der Sekundarschule absolvierte ich in Bern im Humboldtianum ein Jahr Weiterbildung und anschliessend eine 3-jährige kaufmännische Ausbildung in der Gemeindeverwaltung Aarwangen.

Ein guter Start für meine Zukunft.

1954 Abschluss der Rekrutenschule in Bülach bei den Übermittlungstruppen als Funker – da wurde noch gemorst. Alsdann verliess ich schweren Herzens meine Heimatgemeinde Aarwangen, meine Familie, Freunde und Bekannte, wohlwissend, dass ich kaum wieder zurückkehren werde.

Voller Tatendrang zog es mich nach Zürich. Dort hatte ich während des Militärdienstes auch meine zukünftige Gattin kennengelernt!

Das Leben in der Grossstadt Zürich war für mich, dem Jüngling vom Land, eine harte Umstellung! Meine Interessen galten den Zahlen, Sprachen und der Technik. Beruflich ein Neuanfang, sozusagen mein zweiter Lebensabschnitt. Selbständiger Buchhalter der Firmen Oscar Pfrunder & Co, Elektroinstallationen und Trafag AG Transformatorenbau, mit Büros unweit vom Bahnhof. Ein interessanter und verantwortungsvoller Job. Das war 1954/56.

Trotzdem zog es mich weiter ... dazu meinte Oscar Pfrunder, mein Boss: *«Bei mir haben sie keine grossen Aufstiegsmöglichkeiten. Lernen sie Sprachen.»* Er überreichte mir ein ausgezeichnetes Arbeitszeugnis und ich bewarb mich in Lausanne.

Heute bin in stolz zu sehen, dass sich «meine Trafag» zu einer Weltfirma entwickelt hat. Oscar Pfrunder wäre es bestimmt auch.



FULGUREX SA, Lausanne

Mein dritter Lebensabschnitt!

Am 1. April 1956 sass ich im Zug von Zürich in Richtung Lausanne. Unter den Rebbergen spiegelte mir der imposante Genfersee und in Lausanne bei Ankunft ein strahlender Frühlingstag entgegen. Auf dem Bahnhofplatz ertönten fröhliche Harmonika-Klänge französischer Melodien. Zufriedene Gesichter überall – schien es mir! Kein Vergleich mit der Grossstadt Zürich, die ich soeben hinter mir gelassen hatte. Mein Zimmer bei der neuen Schlummermutter lag kaum 200m entfernt. Der Sitz meines neuen Arbeitsgebers, eine Viertelstunde zu Fuss.

Am nächsten Tag ging es gleich los mit der Arbeit. FULGUREX, eine Klein-Firma (6 Personen) untergebracht in einer Villa an der Avenue de Rumine 33, im Nobelquartier! Der Besitzer und Patron – Antonio Giansanti Coluzzi mit Grafentitel! Die Firma importierte und vertrieb auf dem Spielwarenmarkt Revell Plastikbausätze aus den USA, die damals gerade im Aufkommen waren, sowie Modellbahn-Zubehör für die Schweiz, Deutschland und Österreich.

In den späten vierziger Jahren wollte A. Giansanti, Sammler von Tinplate Eisenbahnen, ELETREN Modellbahnen aus Italien importieren. Als Ausländer durfte er jedoch privat keine kaufmännische Aktivität ausüben. Daher die Gründung der FULGUREX SA.

Ich trat auch hier die Stelle als Buchhalter an – anfänglich! Vorweg brauchte ich schon mal 2 Wochen, um die Buchhaltung auf Vordermann zu bringen ... Eine Infrastruktur im ganzen Geschäft fehlte vollends, was auch auf die Führung zutraf. A. Giansanti war ein lieber Träumer und Lebemann, unfähig die Führung und Verantwortung im Betrieb zu übernehmen. Sein einziges Ziel war es, das nötige Geld für seinen Lebensstil aus dem Betrieb zu ziehen.

Ich sah aus diesem Grund keine grosse Zukunft und plante einen Sprachenaufenthalt von zwei Jahren ein. Es sollte anders kommen!

Anlässlich der Spielwarenmesse in Nürnberg 1958, an welcher wir hauptsächlich im Interesse des Vertriebes für REVELL teilnahmen, ereignete sich eine grosse Überraschung – sozusagen der **URKNALL der europäischen MESSING-KLEINSERIEN-MODELLEISENBAHN ... meine Geschichte!**

Zeitgleich präsentierten sich zwei Herren – Bengt Ranert von der Firma Rosengren & Riis AB, Malmö – mit einem Handmuster einer schwedischen Dampflokomotive in H0 aus Messing, gefertigt von der Firma Tenshodo aus Japan und Irwin Polk, ein Exporteur aus den USA, mit u. a. einer amerikanischen Messing H0 Dampflokomotive Typ 4-4-0 in seinem Gepäck, auch in Japan hergestellt.

Der erste suchte einen Abnehmer für 100 Modelle für den übrigen europäischen Markt seiner 300 Exemplare in Japan aufgegebenen Bestellung. Der zweite pflegte gute Beziehungen zu Japan und war bestrebt solche Modelle auf den europäischen Markt zu bringen!

Beim Anblick dieser beiden Modelle schlug mir das Herz höher – erstmals hatte ich das Gefühl, eine massstäbliche Modellbahn in Händen zu halten – denn was damals von der Industrie produziert wurde, war es auf keinem Fall. Ich sah da eine grosse Chance, brauchte aber ein paar Nächte, um das soeben Erlebte zu verkraften. Denn mit Polk hatte ich zusätzlich noch die Möglichkeit in den internationalen Markt des R/C Modellbaus einzusteigen. Ich besprach die Angelegenheit mit A. Giansanti und sagte zu, wohlwissend was auf mich an Arbeit und Verantwortung erwartete, denn auf ihn konnte ich nicht zählen.

Meine Vision, Messing-Kleinserien-Eisenbahnmodelle in verschiedenen Spurweiten in Top-Qualität für mehrere europäische Länder zu bauen, dies unter der Marke FULGUREX PRECISION MODELS.

Aber vorerst schon mal verfügbare US-Modelle zu importieren. Ein riesen Aufwand kam auf mich zu – alles war neu! Aber ich war jung und kniete mich voll rein!

Ich sah bald, dass ich auf Distanz mit nur Korrespondenz per Brief zu keinem Ziel kommen konnte. Daher meine erste Weltreise nach Japan und den USA im Frühjahr 1961. Vorbereitungen und Flugreservierungen dauerten 3 Wochen und das Roundtrip-Ticket kostete satte Sfr. 6500.--!! Die Reise dauerte sechs Wochen!! Unzählige Reisen sollten folgen. Ich könnte hier Bände füllen. Kurz gesagt aus dem Sprachenaufenthalt wurde eine Bleibe.

Ich entwickelte die Firma FULGUREX von 1956 bis 1985 zu einem ansehnlichen Unternehmen in der Branche mit Modellbahnvertrieb, Messing-Kleinserien-Produktion, dazu Modellbau und Miniaturautos sowie Spielwaren. Dies unterstützt von vielen fähigen Mitarbeiter(innen)! Vom Buchhalter wurde ich zum Allrounder, Geschäftsführer und Teilhaber. Mein Sorgenkind blieb über die ganze Zeit A. Giansanti. Er zeigte sich gerne im Rampenlicht, was mich nicht störte. Hielt sich aber nur selten an unsere Vereinbarungen – kurz sein Lebenswandel belastete dadurch zusehends die Finanzen und die Firma.

Nach langen, leider erfolglosen Verhandlungen musste ich mich 1985 nach 30 Jahren enormem Einsatz und immer wieder auf eine Besserung hoffend schweren Herzens entscheiden, mich von ihm zu trennen!

FULGUREX SA ging 2004 in Konkurs. Die beiden Mitarbeiter Daniel Ingold und Marcel Hufschmid führten die Messing-Modellbahnproduktion unter FULGUREX (N.G.) Sarl weiter. 2025 übernimmt Pierre Fontanille FULGUREX Sarl.

LEMACO SA, Ecublens

Noch im Jahr 1985, im Alter von 50 Jahren wagte ich mit LEMACO SA in Ecublens VD wieder einen Neuanfang in derselben Branche. Sozusagen mein vierter Lebensabschnitt.

Diesmal im Alleingang mit meiner Gattin und Sohn Pascal (1965), gerade mal 20 Jahre alt, mit einer Handelsmatura in der Tasche, beide ohne jegliche Erfahrung, aber mit gutem Willen ausgerüstet. Dazu gesellte sich ein kleines Team erfahrener Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen.

Eine schwere Zeit, die auf mich zukam, eine enorme Herausforderung mit Verantwortung und Unternehmen mit grossem Risiko, Finanzen und Konkurrenz verbunden. Viele schlaflose Nächte!

Zum Neuanfang eines Engrosbetriebes mit zusätzlichen Produktionsmöglichkeiten braucht es einiges, vor allem Platz. Wir nutzten davon über die Jahre bis zu 2500 m² für den Grosshandel wie auch für den Modellbahn-Sektor. Wichtig waren auch eine gute Organisation sowie Informatik und in der Eisenbahnabteilung in Ecublens fachkundiges Personal und freie Mitarbeiter über ganz Europa.

Für die Modellbahn benötigten wir Originaldokumente für hunderte Projekte sowie Tausende von Fotografien. Testanlagen in den Spuren N bis II m mussten gebaut werden. Eine Werkstatt mit Montageraum. Ein Ersatzteillager mit einem Archiv für Modellbahnzeichnungen, Eisenbahnliteratur und Zeitschriften wurde geschaffen. Werbung war ebenfalls ein wichtiger Faktor mit Inseraten, Presseinformationen und Ausstellungen im In- und Ausland. **Wichtig!** – durch laufenden Kontakt und Umfragen hatten unsere Kunden eine Mitbestimmung bei der Modellwahl. Die Endkontrolle aller Modelle erfolgte in Ecublens durch unser Team mit Spezialisten aus Korea. Kosten- und zeitaufwendig, aber nötig, um eine optimale Qualität zu garantieren.

Mit einer Wohnung in Ecublens boten wir den Mitarbeiter aus dem Fernosten ein Zuhause – das Leben in Hotels war nicht ihr Ding – sie wollten unter sich bleiben. Auch holte ich die Angestellten aus Seoul jeweils spät abends am Flughafen in Genf mit dem Auto ab und begleitete sie bei ihrer Abreise wiederum nach Genf. Das ersparte ihnen zusätzlichen Reisetress. All das über viele Jahre.

Aber auch hier habe ich es mit grossem persönlichem Aufwand, meinen guten langjährigen Beziehungen, Können und etwas Glück nochmals geschafft. Die Messing Modelle entstanden alle unter dem Label *LEMACO PRESTIGE MODELS* – immer limitiert, nummeriert und datiert.

Qualität vor Quantität! Vorbildgetreue, Detailreichtum und Funktionssicherheit waren die Merkmale, auf welchen meine Philosophie basierte.

Neue Technologien wurden dauernd mit eingeflossen. Wichtig für den Messing-Eisenbahnbau sind die Ätztechnik, die Lostwax Herstellung (Schleudergussverfahren) und der dazu benötigte Miniatur-Werkzeugbau sowie auch der Sieb- und Stempeldruck und das Lackieren/Maskieren inklusive der Umweltschutz. Alles sehr aufwendige mit viel Können, Sorgfalt und Erfahrung verbundene Arbeitsvorgänge.

Um all dieses im Einzelnen hier zu beschreiben, würde das den Rahmen meines Berichtes sprengen. Heute können alle Details und Abwicklungen darüber auf dem Internet recherchiert werden.

Die Jahre verstrichen zu schnell – ich kam ins Alter, 70 Jahre – es war von jeher klar, dass mein Sohn Pascal den Modellbahn-Sektor nicht übernehmen würde. Also, entweder ich fand einen Nachfolger oder stellte die Produktion ein. Mit Rücksicht auf mein Superteam in Korea, meine treuen Kunden sowie meine 50-jährige Aktivität in diesem Bereich, hatte die erste Lösung die Priorität.

Da der Name LEMACO international nicht nur auf dem Gebiet der Modellbahn, sondern auch in der Branche Spielwaren, aber vor allem im Modellbau und Miniaturautos bekannt war, wie seinerzeit FULGUREX, gründete ich für die Eisenbahn die Firma **LEMATEC PRESTIGE MODELS SA**. Diese wurde im Jahr 2006 von **Véronique Barmaz** und **Laurent Wildi** mit den laufenden und geplanten LEMACO Eisenbahnprodukte übernommen.

LEMACO SA mit dem Modellbau und Spielwaren ging im Jahr 2008 an meinen Sohn **Pascal Egger**.

Die LEMACO PRESTIGE SA – da keine Aktivität mehr – wurde schubladisiert, lebt aber auf der Webseite www.lemacoprestigemodels weiter ... Mit bald 75 Jahren trat ich 2010 in den wohlverdienten Ruhestand – denke ich – und verfolge seither das Geschehen der Modelleisenbahn sowie Modellbau aus Distanz.

Die nachfolgenden Aufzeichnungen dieser Messing-Kleinserien-Geschichte wären nicht möglich gewesen, ohne die unzähligen Akteure in Japan und Südkorea, meine Teams bei **FULGUREX** und **LEMACO** sowie freien Mitarbeiter und Presse in Europa und natürlich die geschätzte Kundschaft.

Dafür ein aufrichtiges herzliches Dankeschön!

URS EGGER

JAPAN

Start Messingmodelle

Dass gerade Japan, genauer gesagt Tokio, der Ursprung dieser Kleinserien-Fertigungen werden sollte, verdanken wir einer Anzahl US-Soldaten, den GI's, dort nach dem zweiten Weltkrieg stationiert und natürlich ihre Modellbahn Leidenschaft pflegten.

Durch den Kontakt mit den Einwohnern in den PX-Stores und Handwerker-viertel, entdeckten sie bald, die Talente und Fingerfertigkeiten der Japaner. Das Interesse und die Beziehung zur Eisenbahn waren durch das ausge-dehnte Schienennetz, damals hauptsächlich in Schmalspur, gegeben und der Wille, Arbeit zu finden – in dieser schwierigen Nachkriegszeit höchst willkommen.

So geschah es, dass anfangs der fünfziger Jahre die ersten Messing-Handarbeitsmodelle ihren Weg, meistens im Urlauber-Gepäck der GI's, den Weg über den Pacific nach den USA fanden.

Die Fertigung war einfach, die Details aus Drehteilen, das Messingblech ohne Ätztechnik bearbeitet und die Antriebe nicht wirklich geräuscharm. Aber, was den Modellen doch eine gewisse Ausstrahlung und Eleganz verlieh, sie waren massstäblich und im Messing-Finish in Spur H0 1:87 gebaut.

In den USA stiessen diese Einzelstücke anlässlich Modellbahn-Ausstellungen auf grosses Interesse und schon bald wurden aus den Einzelanfertigungen, Kleinserienproduktionen, die durch US-Importeure bei Handwerkern in Japan hergestellt wurden.

Einen Markt oder Produktion von Spielzeugeisenbahnen gab es zu dieser Zeit in Japan noch nicht, die Menschen hatten dort bestimmt andere Sorgen. Hingegen wurden in den USA damals von verschiedenen Anbietern wie Mantua, Varney, Bowser H0 sowie Lionel in 0 und Lobaugh in 0 als Kit oder Fertigmodelle in Metalldruck-Guss oder Whitmetal (Legierung von Blei und Zinn) angeboten.

Sogar Eisenbahnzeitschriften, wie der Model Railroader, wurden seit 1934 (mein Geburtsjahr) herausgegeben.

Japan in den 60er-Jahren

Es ist ein Land mit Tausenden von Inseln, von denen vier die Hauptinseln sind. Es erstreckt sich über 3000 km von Norden nach Süden und hat heute etwa 120 Millionen Einwohner – damals waren es ca. 100 Millionen. Es ist eine andere Welt – eine Welt für sich!

Den Eindruck spürte ich auch 1961 bei meiner Ankunft in Tokio-Haneda Airport.

Als ich später jeweils mit S. Satoh/Tenshodo über sein Land und die übrige Welt diskutierte und wir taten dies oft, meinte er nachdrücklich: «Wir leben auf Inseln und sind Insulaner. Über Jahrhunderte, Jahrtausende waren wir abgekapselt gegen äussere Einflüsse, dies schlägt sich in allen Bereichen nieder. Dagegen lebt ihr auf einem Kontinent – ihr seid Nomaden von jeher, unter ständigen Einflüssen – Migrationen – Kriegen, das macht den Unterschied».

Ja, alles war unterschiedlich, die Menschen, deren Art, Sprache, Essen, Wohnen am Boden, keine Strassenbezeichnungen (Namen), die Autos fuhren links, die Taxis öffneten automatisch die Türen ... Schuhe aus- und anziehen. Die Bevölkerung besuchte das öffentliche Bad im Quartier, wenn sie zuhause kein solches hatten, aber auf Hygiene auf keinen Fall verzichten wollten. Diese Bäder, Sento genannt, nicht zu verwechseln mit den Onsen, Heisswasserquellen, haben eine jahrhundertalte Tradition in Japan. Männer und Frauen getrennt – entkleidet, wäscht man sich. Einmal sauber, geht man nackt in das Warmwasser-Becken, um sich zu erholen und zu entspannen. Ein herrliches Gefühl, selbst erlebt.

Sprache

Nach all den Sprachen, die ich auf meiner Anreise durch den Orient zu hören bekam, war ich von der japanischen gleich zu Beginn begeistert. Sie hatte für mich etwas spezielles, faszinierendes – das Italienisch des Orients! Ich war mir bewusst, ohne ein Minimum an Grundkenntnissen konnte ich in diesem Land kein Anschluss oder Kontakt fassen. Denn nur wenige meisterten die englische Sprache. Also kaufte ich mir das Wenige, was es damals gab – Hefte, Wörterbuch und Schallplatten in Japanisch/Englisch mit dem festen Willen, mich zuhause dahinterzusetzen. Das tat ich dann auch über Jahre – mit doch einigem Erfolg.

Unter anderen hat mich auch Kazuhiro Mikami, unser Trainer im Lausanner Judo-Club, als erster Japaner überhaupt in der Schweiz in dieser Sportart, unterstützt. Er meinte: «Ich helfe dir gerne mit ein paar Stunden. Am besten gehen wir in ein Warenhaus – da lernst du Wörter und Ausdrücke aus dem täglichen Leben». Bewaffnet mit einem Notizbuch und Stylo, zirkulierten

wir in der Placette Lausanne fleissig diskutierend, gestikulierend und schreibend – bis plötzlich ein gut gekleideter Herr neben uns stand – der Filialleiter. Er muss uns wahrscheinlich schon eine Weile beobachtet haben. «Entschuldigung, hier ist spionieren und Preise notieren verboten!» Ah, zu dieser Zeit war es gang und gäbe, dass Asiaten/Japaner bei uns mit Kamera unterwegs waren. Hatte nicht daran gedacht und es war nicht leicht dem Herrn zu erklären, dass wir gerade in einer Japan-Stunde waren. Als wir daraufhin abzogen, meinte er – noch immer etwas misstrauisch – «sie könnten ja für die nächste Lektion auch ein anderes Warenhaus berücksichtigen!»

Übrigens: Kazuhiro Mikami hat sich in Lausanne wohl gefühlt, eine Schweizerin geheiratet, Familie und Judo-Schule gegründet, die er heute noch zusammen mit seiner Gattin und Sohn erfolgreich führt.

Tokio

In den 1960er Jahren war Tokio eine Riesenbaustelle mit viel Lärm und Staub überall. Ganze Strassen waren mit schweren Eisenplatten zugedeckt, darunter wurden in aller Tiefe Metros und Parkplätze gebaut – Tag und Nacht! Ganze Quartiere wurden nach dem Krieg neu errichtet. Japanische Holzhäuser mussten den modernen Neubauten weichen. Wohlverstanden, zehn Stockwerke waren damals das Limit – sie mussten den ständigen Erdbeben Stand halten. Für andere Gebiete waren die Tage oder Jahre ebenfalls gezählt – die Industrie war im Anmarsch.

Ein- bis zweistöckige Autobahnen schlängelten sich in schwindelnder Höhe über sowie zwischen Häuser und Gebäuden. Wasserkanäle wurden überdeckt – man brauchte Platz!

Wohnen

Für den Durchschnittsbürger waren damals die Wohnverhältnisse sehr eng. Platz war und ist heute, besonders in den Städten, kaum noch bezahlbar. Kleine Küche mit Tisch und Stühlen, ein Minimum von Apparaten. Winziges Badezimmer (Ofuro) mit Sitzbadewanne – eventuell aus Holz – und Dusche. Wohlverstanden, der Japaner/in benutzt die Badewanne nur zum Entspannen, einmal geduscht oder gewaschen! Und ein WC – heute mit Bidet-Dusche. Die Japaner halten viel auf Hygiene.

Meistens sind dann die Wohn- und Schlafzimmer in einem, d. h. tagsüber werden die Futons in den Schränken verstaut und so gibt's Platz für einen niedrigen Tisch, um den man sich im Schneidersitz auf dem Tatami entspannt! Schuhe werden, wieder aus Reinlichkeitsgründen, vor der Tür gelassen! Kein Wunder also, dass sich der japanische Modellbahnmarkt – aus

Platzgründen – eher auf die Spur N entwickelt hat. Schätzungsweise 80 % N gegen 20 % H0 – bei uns gerade das Gegenteil!

Essen

Das Grundnahrungsmittel der japanischen Küche ist der Reis (Gohan). Bei jeder Familie steht ein elektrischer Reiskocher mit warmem Reis – den ganzen Tag. Beilagen, Gemüse aller Art (Yasai), etwas Fleisch, aber als Archipel sind nach wie vor Fisch und Meeresfrüchte sehr beliebt und werden in rauen Mengen verzehrt. Wer kennt heute bei uns nicht die leckeren Sushii und Sashimis? Soja ist ebenfalls sehr gefragt. Selbstverständlich findet man auch Teigwaren aller Art. All das wird überall mit den traditionellen Holzstäbchen (Hashi) verzehrt. Nicht zu vergessen ist das bekömmliche Bier, der Sake und der zu jeder Tageszeit servierte Grüntee (Ocha). Restaurants gibt es zur Genüge, sei es mit japanischer oder internationaler Küche.

Ich persönlich finde die japanische Nahrung äusserst köstlich, leicht und vielseitig. Man kann damit gut leben.

Zum Beispiel Süsskartoffeln (Jagaimo), die heute bei uns noch zögernd auf den Speisekarten und in den Gemüseabteilungen angeboten werden, habe ich in Japan schon in den sechziger Jahren auf der Strasse verzehrt. Ein köstlicher Imbiss der dort auf zweirädrigen Holzkarren serviert wird.

Reisen

In einem Land mit gänzlich anderer Sprache, Schrift und mehreren Alphabeten sich fortzubewegen ist wahrlich kein Vergnügen – dies besonders in meinen Anfängen.

Adressen mit Strassenbezeichnungen gab und gibt es auch bis heute nicht. Metros waren rar – viele erst im Bau! Bahnhöfe und Eisenbahnen brachten mich ins Schwitzen – mitten in den Menschenmassen. Also blieben nur die Taxis. Die waren billig, bunt gespritzt, Marke Toyota oder Nissan und solche in Schwarz – die sogenannten Firmenwagen! Als Privater konnte man sich damals noch kein Auto leisten. Die Türe öffnete und schloss der Fahrer automatisch. Im Vorhinein liess ich mir im Hotel ein Plänchen skizzieren – darin sind die Japaner übrigens Meister – denn eine einfache Anschrift genügte meist nicht. Wenn der Fahrer den Ort kannte, nickte er und gab ein Zeichen zum Einsteigen – wenn nicht, schloss er einfach die Tür und fuhr davon – denn mit Gaijins/Ausländer gab es allzu oft Probleme wegen der Sprache ... Ich probierte es dann mit den nächsten. Einmal im Auto – raste der Wagen los – man nannte die Taxi-Fahrer in Tokio «Kamikaze»! Die Japaner sind ein reiselustiges Volk, immer auf Trab, nicht nur im Ausland – wie wir sie bei uns erlebt haben. Auch im Inland, per Zug oder Bus – die

Woche hindurch, am Weekend und besonders an Feiertagen – statt sich zu erholen – nein, dann erst recht! Selbstverständlich alle mit der traditionellen Lunch-Box (Obento) – der treue Begleiter für unterwegs. So wird man dem Gefühl nicht los, ein nimmer satttes Volk vor sich zu haben ...

Eine Weltneuheit war zudem der 1964 lancierte Shinkansen/Hochgeschwindigkeitszug, regelspurig. Das Haupteisenbahnnetz war in Japan schmalspurig ausgelegt. Der Shinkansen war schnell, sicher und komfortabel schon damals und bis heute noch. Die Sitze für Japaner gebaut hingegen, schienen mir für Ausländer etwas eng ...

N.B. Corona 2020 – In Japan trug man bereits 1961 auf meiner ersten Reise Masken, um sich und andere vor Viren/Erkältungsübertragung zu schützen.

Beziehungen

Soziale Beziehungen spielen in diesem Land der aufgehenden Sonne in allen Bereichen eine grosse Rolle. Um diese aufzubauen braucht es Zeit, viel Zeit und Einfühlgepür. Wie man sagt: Andere Länder, andere Sitten! Das merkte ich bald.

Man trifft sich mehrmals – da gab es keine Ruckzuck-Geschäfte – es waren ja auch keine blossen Einkaufsabwicklungen. Handwerker, Hersteller sassen mir gegenüber an einem Tisch, meistens aber am Boden auf einem Tatami. Japanischer Tee/Ocha wurde aufgestellt. Viele waren neugierig, interessiert, etwas scheu, eher zurückhaltend – hörten zu, was der junge Fremde (Gaijin) aus Europa – der Schweiz – zu berichten hatte. Dann folgten die endlosen Diskussionen über die Produktion der Modelle. Stunden verstrichen – die Sprachbarriere verlangsamte das Ganze. In den meisten Fällen war ein Übersetzer nötig, der aber wiederum nicht vom Fach war. Das sprachliche Problem verlangte viel Geduld ab. Um Missverständnisse zu vermeiden – die japanische Sprache hat so ihre Tücken, fing ich an, laufend Gesprächsmemos zu schreiben, um am Schluss zur allgemeinen Sicherheit eine Kopie zu hinterlassen.

Zu den Beziehungen sei auch zu erwähnen, dass man sich bei Begegnungen nicht die Hände gibt (schüttelt) – man verbeugt sich, Gefühle zeigt man selten. Körperliche Kontakte bei Paaren in der Öffentlichkeit gab es nicht.

So konnte ich über die Jahrzehnte in diesem Land gegenseitige Vertrauensverhältnisse und Freundschaften fürs Leben aufbauen, die so bei uns nicht möglich gewesen wären.

Gegenseitiger Respekt ist in in Japan die Basis für Beziehungen auf allen Ebenen. Das erinnert mich an Negishi-san. In den 1960er Jahren war es ein Ding der

Unmöglichkeit in Tokio kurzfristig ein Hotelzimmer zu finden. Durch K. Mikami, unserem Judo-Trainer in Lausanne, lernte ich Norio Negishi kennen. Er arbeitete als Koch im Palace Lausanne und kannte das Problem. Er schrieb seinem ehemaligen Patron eines der grössten und besten Hotels Tokios, das Okura. 10 Tage später erhielt ich einen persönlichen Brief und Einladung von ihm : «Für sie werden wir immer und zu jeder Zeit ein Zimmer frei haben». So war es auch und über Jahrzehnte war mein Hotel-Problem in Tokio gelöst!

So passte ich meinen Zeitplan japanischen Verhältnissen an. Die Modellbahn war ja nur ein Teil meiner Aktivität – Modellbau, Plastikbausätze und Spielwaren waren das andere. Die Tage waren lang, hektisch und ermüdend. Fax gab es noch nicht. Übrigens, Telefonanrufe auf Bestellung! Die einzige damalige direkte Verbindung war der Telex. Meine Texte wurden meistens vom Hotelpersonal nachts übermittelt, weil sie tagsüber dafür keine Zeit hatten. Taschenrechner waren noch nicht geboren – ich arbeitete mit meinem Rechenschieber. Internet ? Meine Korrespondenz tippte ich auf meiner Hermes-Baby, die mich auf meinen ersten Reisen noch begleitete.

Japan war zeitweise sozusagen meine zweite Heimat. Insgesamt dürfte ich wohl gegen zwei Jahre in diesem schönen, faszinierenden Land verbracht haben.

Nachtleben

Für mich als junger Schweizer eine unbekannte Welt! Cabarets mit hunderten von Hostessen – viel Alkohol, Lärm und Rauch –Schliessung vor Mitternacht! Dann die unzähligen Bars auch mit Hostessen und Karaoke Gesang. Je nach Quartier noch nach Mitternacht im Betrieb. Eines Abends nach getaner Arbeit und Essen, meinte mein Lieferant: «Komm wir machen noch eine Runde in der Ginza, ein paar Minuten zu Fuss von hier.» Ich hasse zwar dieses Nachtleben – es verschlingt Unmengen an Geld. Gehört mittlerweile leider zum System. Wir unterhalten damit unsere Beziehungen, bahnen und schliessen wichtige Geschäfte ab. Wir besuchten drei Bars in verschiedenen Gebäuden und Stockwerken, auf jeweils einen feinen japanischen Whisky! Ich war ihm dankbar, mir einen Einblick zu geben – fühlte aber dass es nicht meine Sache war. Jahre später war ich mit Satoh- und Muto-san von Tenshodo in einem feinen Unagi-Restaurant (Aal) zum Abendessen. Wir blieben sitzen und diskutierten – es wurde spät. Ich war müde und ergatterte mir ein Taxi zum Hotel. Auf der Rückbank installiert, fühlte ich plötzlich mit meiner rechten Hand einen kleinen Umschlag – schaute hin – da war Geld drin. Was tun? Dem Fahrer übergeben – war er vertrauenswürdig?

Ich liess den Umschlag sorgfältig in meiner Westentasche verschwinden. Am nächsten morgen früh besuchte ich die Hotel Sekretärin die ich gut kannte. Das ist eine Lohntüte, dem Inhalt nach eines gut situierten Angestellten. Ich rufe die Person höchst vertraulich privat an. Zwei Stunden später standen der Vater, Mutter und Tochter in Tränen mit einem riesen Blumenstrauss und der Sekretärin vor mir. Unendliche Verbeugungen und Dankensworte folgten. Immer noch mit Tränen gefüllten Augen hielt mir der Vater einen Umschlag mit Geld entgegen, den ich natürlich refusierte mit den Worten: das können sie bestimmt gut gebrauchen, seien sie in Zukunft vorsichtiger, weniger Alkohol und Nachtlokale im Interesse ihrer Familie. Er nickte mehrmals und die drei zottelten davon, sich immer wieder umdrehend und noch verneigend ...

Ja, da wären noch die Geishas – das ist aber ein anderes Kapitel, welches ich dem Internet überlassen möchte!

Toleranz

An einem schönen Sonntagmorgen war ich mit Keizo Takanashi früh unterwegs auf einen Besuch bei Furuya-san/Fujiyama. Er wollte mich immer am Wochenende treffen, um so keine für ihn kostbare Arbeitszeit zu verlieren, das akzeptierte ich auch. Als wir nach einer 1½-stündigen Fahrt am Bahnhof eintrafen und uns zu Fuss ins Dorf unterwegs machten, standen wir plötzlich in einem dichten Nebel – nein, es war ein ätzender Rauch, der sich über die ganze Gegend ausgebreitet hatte – ein paar hundert Schritt weiter, wir konnten kaum sehen und atmen, verbrannte jemand u. a. Äste und Blätter, es war Herbst und verpestete damit das ganze Dorf.

Ich regte mich auf – « Bei uns wären längst die Nachbarn oder Polizei aufgetaucht. Stört euch das nicht? » Takanashi zuckte die Schulter und für ihn war das damit abgetan. Auch Furuya schien das bei unserer Ankunft nicht zu beschäftigen. Toleranz ...

Als Norio Negishi Ende der 1960er Jahre Lausanne verliess, seine Arbeitsbewilligung wurde nicht mehr erneuert, fragte ich ihn wie es ihm bei uns so gefallen hätte – sehr, meinte er – er wäre gerne noch länger geblieben. Doch etwas hätte er empfunden, äusserte er sich nachdenklich. Er war Koch im Palace Hotel und endete seinen Dienst meist spät abends. Ein Japaner duscht sich am Abend, besonders in seinem Beruf, aber bei uns war nach Hausreglement um 22:00 Uhr Schluss.

Wie steht es da um die Schweizer Toleranz?

Norio Negishi kehrte von Lausanne ins Okura zurück und schaffte es dort vom Koch zum Direktor. Alle Achtung!

Unsere Freundschaft hält bis heute an.

HERSTELLER VON MESSING-MODELLEN

Kikuo Hiyoshi – Tokio

Wohl einer der wichtigsten Begegnungen meiner Japan-Zeit.

Als ich 1962 anlässlich meines zweiten Besuches Bill Ryan von PFM zusammen mit Sawaya-san, Tenshodo's Direktor für ausländische Geschäfte, traf – war mir noch vieles unklar über all die Hersteller in der Eisenbahn Modellbahn-Welt hier in Japan. Ein komplexes, undurchsichtiges Netz von Lieferanten, Zulieferanten, sogenannte Subcontractors oder Shitauke (auf Japanisch) – die von allen höchst geheim und vertraulich gehandelt wurden. Ein Neuankömmling wie ich, hatte da keine Chance sich ein Bild zu machen und einzudringen. Bill Ryan klärte mich auf, dass dieses System in Japan nicht nur in unserem Fall, sondern auch in der Industrie praktiziert und gut funktionieren würde.

Meinte er: «Hier kann ihnen Hiyoshi-san behilflich sein». Da mir der Name nichts sagte – stellte er ihn mir kurzerhand am nächsten Tag im seinem Hotel – das Old Imperial – vor. Nach dem Brand des ersten Imperial Hotels entstand das zweite anfangs der 1920er Jahre unter der Leitung eines amerikanischen Architekten – aus rotem Backstein, in einem orientalischen, sehr romantischen Look. Man nannte es das Old Imperial. Dieses wiederum musste 1970 einem modernen Neubau Platz machen. Zwei meiner nachfolgenden Besuche verbrachte ich übrigens im Old Imperial und überlebte ohne Schaden, aber mit einem Riesenschock – mein erstes, grosses Erdbeben in Tokio!

Zurück zu meiner Begegnung. Kikuo Hiyoshi (K.H.) war relativ gross für einen Japaner. Eine gute Generation älter und es fehlten ihm sicher ein paar Zähne – darum sprach oder lachte er meist mit vorgehaltener Hand – denke ich. Einfach, sympathisch, verheiratet mit zwei ausgewachsenen Söhnen, sehr gebildet, diskret, aber freundlich.

Er wohnte typisch japanisch in einer kleinen Wohnung – sein Zimmer war vollgestopft mit Büchern und Schachteln. Nebst Eisenbahnen sammelte er auch Kleinwerkzeuge wie Zangen, Feilen, Schraubenzieher. In einer Ecke entdeckte ich eine kleine Drehbank und Bohrmaschine. Ob all die Gegenstände auch je gebraucht wurden, bleibt ein Rätsel?

K. H. arbeitete damals bereits seit Jahrzehnten für ein international tätiges japanisches Ingenieurbüro als Korrespondent und Übersetzer. Sein Englisch war mündlich manchmal etwas zögernd, aber schriftlich perfekt – technisch war er versiert.

Ah, dass ich nicht vergesse! Er war ein echter LGB-Fan und Gründermmitglied von mindestens zwei Modellbahn-Clubs.

Vor dem Krieg, wie teils auch während, soll er für dieselbe Firma auch in Korea tätig gewesen sein. Chose étrange – eigentlich – aber über die Vergangenheit Japans sprach man praktisch nie – dies war tabu! All das oben Erwähnte habe ich so nach und nach über K. H. erfahren – Japaner sind da sehr verschwiegen.

Wir waren uns – trotz des Altersunterschieds – gleich zu Beginn an sehr sympathisch. K. H. wurde mein Vertreter, Berater, Dolmetscher, Übersetzer von Texten, aber vor allem ein guter Freund bis zu seinem Lebensende. Ich wusste, er hatte auch Kontakte mit PFM und anderen – er war ein gefragter und in der Szene bekannter Mann – aber wichtig – äusserst diskret. Ich nannte ihn später meinen 007. Für seinen Einsatz sollte er auch honoriert werden – dafür bezahlte ich ihm eine monatliche Fix-Entschädigung, die er nach seiner Pensionierung und später beim Verlust seiner Frau sicher gut gebrauchen konnte.

Über unsere gemeinsamen Erlebnisse, Begegnungen und Aktivitäten könnte ich locker ein Buch schreiben.

Wenn auch die Kontakte ab den 1980er-Jahren mit der Aufnahme der Produktion in Korea etwas weniger wurden und ihm sein Alter auch etwas zusetzte – was er natürlich nicht zugeben wollte – hielt unsere freundschaftliche Beziehung an.

Die Nachricht von einem seiner Söhne über seinen plötzlichen Hinschied war ein grosser Schlag – ich brauchte lange zum Verkräften.

Heute erinnere ich mich gerne an ihn und unsere gemütlichen Stunden bei Antonio im Roppongi mit einer feinen Pizza und einer Fiasco Chianti. Er war auch stolzer Besitzer einiger Messing-Lokomotiven, obwohl diese sein Budget weit überzogen. Schmunzelnd meinte er schelmisch: «Diese fanden jeweils vom Modellbahn-Geschäft vorsichtig in einer Tageszeitung eingerollt, den Weg unkontrolliert bei meiner Frau vorbei in mein Zimmer»!

Wen kannte Hiyoshi-san schon nicht – als es eines Tages um ein Verpackungsproblem ging – schlug er mir kurzer Hand Yamada-san vor. Er ist der Hof-Lieferant fast aller Modellbahn-Hersteller. Es wurde daraus eine gute und angenehme Beziehung.

Akane Models – Eiichi Sekino, Hino, Tokio

Der Name war mir vom Model Railroader Magazin her schon bekannt. Bei Ankunft anlässlich meiner ersten Reise 1961, erkundigte ich mich daher diesbezüglich gleich bei Tenshodo. Sie verwiesen mich an J. Gerber & Co, eine Internationale Handelsfirma – ein paar Minuten zu Fuss, im Sanshin Building ansässig. Grosszügige, moderne Büros, man stellte mich dem Verantwortlichen Shigeo Nishioka vor. J. Gerber war in Kontakt mit Sol Kramer in den USA. Überraschung, ich kannte Sol von Revell her. Er war einer der Hauptwerkzeug-Lieferanten für deren Plastikbausätze und auch Besitzer der Life Like Firma, spezialisiert in Hobby-Artikel.

J. Gerber war zuständig für seine Geschäfte in Japan, so auch Akane.

Seine Idee, Messingmodelle in grossen Mengen zu günstigen Preisen auf den US-Markt zu bringen – mit der Überlegung wohl – je grösser die Anzahl desto günstiger der Preis. Das stimmte natürlich nur, was gewisse Einzelteile anbelangte – das meiste war jedoch effektive Handarbeit und diese wirkte sich bei grossen Stückzahlen eher negativ auf die Qualität der Modelle aus. Seine Wahl fiel hauptsächlich auf die sogenannte USRA Series (Unites States Railroad Administration), gebaut während des 1. Weltkrieges in verschiedenen Typen. Ein Vorteil auch für den Modellbau, eine beträchtliche Anzahl Standard-Teile kamen zur Anwendung und hatten damit einen günstigen Einfluss auf die Entstehungskosten.

Die Akane-Modelle verliessen das Werk alle ungespritzt im Messing-Finish. Am nächsten Tag fuhr ich mit Nishioka-san nach Hino. Zufall – unweit von Akane baute der Hino-Autohersteller eine ansehnliche Anzahl des bekannten Renault 4CV, unter Lizenz!

Der Empfang bei Sekino-san war sehr freundlich. Ich hatte vor mir einen Mann von schlanker Statur, locker gekleidet, zwischen 40-50 schätzte ich. Ein Manager-Typ. Ich sah ihn schlecht hinter einer Werkbank.

In einem grosszügigen Raum mit Ledersessel und mit einem riesigen Tisch möbliert, servierte uns seine charmante Gattin den üblichen Tee (Ocha), welcher es mir, erst wenige Tage in Japan, ganz besonders angetan hatte. Nach einem eingehenden Gespräch führte er uns mit Stolz in die hinter dem Wohnhaus liegende Fabrik. Reger Betrieb herrschte hier – im ersten Teil waren an einem langen Tisch meist junge Leute fleissig mit Lötarbeiten beschäftigt. Im zweiten Teil – unter viel Lärm – wurde gestanzt, gefräst, gebohrt und gedreht – echter Hochbetrieb.

Sekino gab mir zu verstehen, dass er für europäische Modelle keine Kapazität hätte. Verstand ich, war schon froh, Europa mit seinen US-Modellen bereichern zu können.

Auf dem Rückflug über Amerika fand ich in New York zu meinem Staunen in der Hobbyabteilung verschiedener Warenhäuser Akane-Verpackungen am Boden aufgetürmt!!

Der Preis: ein Mehrfaches, was Sekino in Japan dafür erhielt.

Die Modelle hatten natürlich den Weg von Japan zum Importeur, dann über den Grossist und endlich hin zum Fachhandel hinter sich. Ob dieser Vertrieb für exklusive Artikel funktionieren konnte – bezweifelte ich.

Ich glaubte, er baute auch noch ein paar wenige Modelle für Zev Goldberg, GEM-Modells.

In der Tat, als ich ein Jahr danach Sekino-san unter vier Augen wieder traf – tönte es schon anders. „Wir arbeiten Tag und Nacht, machen Riesenumsätze aber unter dem Strich bleibt – nichts!“

Wenn ich mich recht erinnere, stellte er einige Jahre später den Betrieb ein. Seine Leidenschaft wurden Rennpferde – er kaufte sich einige davon – hatte Glück und verdiente damit an Pferderennen sein grosses Geld. Zusätzlich baute er Vergnügungspark – Mini-Disneylands – und fühlte sich happy damit. Seine Werkzeuge, ein ganzer Berg – tonnenweise – hegte und pflegte er noch Jahre. Mit welcher Überlegung auch immer – aber ein Comeback zum Messing gab es nicht mehr.

Ich hatte noch lange Kontakt mit ihm – verloren uns aber aus den Augen, als ich mit LEMACO in Korea anfang.

Anders mit Nishioka-san, unsere freundschaftliche Beziehung dauerte an – über Jahrzehnte. Später war er noch mit Micro Ace Spur N beschäftigt.

Noch zu sagen: Sekino hatte einen kurzen Auftritt im Messing-Geschäft – aber was Stückzahlen je Modell anbelangt – war er wohl ungeschlagen.

Aster Hobby – Live Steam, Spur I, Yokohama

Aster war eine bekannte Registrierkassen-Firma in Japan. Hatte leider das Aufkommen der Elektronik verpasst und stand eines Tages mit leeren Auftragsbüchern da. Das war anfangs der 1970er-Jahre.

Sie versuchten alles, um den Rückstand gegenüber der Konkurrenz aufzuholen, aber dazu war es leider schon zu spät. Der glückliche Zufall wollte es, dass im Betrieb in der Entwicklung einige Mitarbeiter das Modellbahn-Hobby praktizierten. Warum nicht Eisenbahnen herstellen? Nicht die in Japan zwischenzeitlich allgemein bekannten Messing H0 und 0 Modelle mit elektrischem Antrieb – nein, echt Dampfantrieb sollte es sein. Sie wandten sich an Tenshodo, die namhafteste Firma im Land für Modellbahnen, um Rat zu holen. So erhielt ich in der zweiten Hälfte 1975

eines morgens von Hideo Niimoto, Tenshodo's Präsidenten, einen Anruf und ein paar Tage später traf ich ihn am Genfer Flughafen mit ein paar Muster in seinem Gepäck. Vorerst ging es um die Wahl der Grösse – Spur 0 oder I? Aus der kostspieligen Erfahrung mit Wilag wusste ich, kam für Live Steam nur die Spur I im korrekten Massstab 1:32 in Frage. Zudem konnte der Entscheid von Märklin in die Spur I einzusteigen nur von Vorteil für uns sein.

Das Konzept? Grosse Diskussionen!

Wir lebten noch in einer Zeit ohne grossen Einfluss auf die Menschen durch das Fernsehen, Ferientourismus, Computer. Videospiele waren unbekannt – im Modellbau wurde fleissig gebastelt – als Vertreter für Graupner, der Leader im Modellbau, kannte ich das bestens. Praktisch alles in Bausatzform. Hingegen in der Modellbahn klebte man bloss Häuschen zusammen, aber Lokomotiven und das Rollmaterial kaufte man sich fertig zum Fahren.

Also warum nicht ein Bausatz aus Metall – zum Zusammenschrauben – ohne Lötarbeiten, denn das konnte nicht jedermann – und das alles auf dem Küchentisch. Ein Hobby für die ganze Familie, sich seine eigene Lok zu bauen! blieb nur noch die Lackierung. Die Japaner wollten dies dem Käufer überlassen. Aus der Praxis wusste ich, dass nur wenige dazu fähig gewesen wären. Also mit etwas Druck, entschied man sich für die Einbrennlackierung im Werk. FULGUREX übernahm damit den Vertrieb für Europa. Zu erwähnen ist noch, dass für Aster von Beginn an die Sicherheit im Live Steam-Betrieb Priorität hatte. Die diesbezüglichen Vorschriften waren äusserst streng in Japan.

Mit dem Motto: Wer ernten will, muss säen – lancierte ich ein massives Programm an Werbung, Information über die Presse und Demos mit vielen Freizeit-Mitarbeitern, über ganz Europa.

1976 erschien mit grossem Erfolg die SR Schools Class 4-4-0 in einer Auflage von über 3000 Exemplaren, meist Bausätze. Eine grosse Anzahl davon fand ihre Abnehmer in Japan und Europa, der Rest in der übrigen Welt. Die Wahl des ersten Projektes wurde von Aster bestimmt, dies in Bezug auf die relativ einfache und kostengünstige Konstruktion. Tenshodo hatte uns mit Aster bekannt gemacht. So wickelten sich während meiner Zeit bei FULGUREX die Geschäfte mit Aster über Tenshodo ab, was auch den japanischen Gepflogenheiten entsprach.

Aster war ein kaufmännisch professionell geführter Betrieb – äusserst zuverlässig. Der harte Kern Asters setzte sich anfänglich aus dem Präsident Kenichi Fujii, Shimada-san – für den Verkauf in Japan und Fernost zuständig, dann Yoshimitsu Watanabe – Konstrukteur und später u. a. für den Big-Boy

verantwortlich sowie Satoshi Sasaki, der bescheidene Alleskönner, der sein ganzes Leben für die Firma und das Live Steam Projekt einsetzte.

Als Aussenstehender unterstützte der bekannte Professor (Sensei) Seiichi Watanabe von der Universität Tokio mit seiner langjährigen Erfahrung und Kompetenz im Live Steam Sektor tatkräftig die Firma Aster. Ihm und Sasaki-san sind die Wahl und der Bau der Schools zu verdanken.

Später erst stiess Toyoki Inoue zu Aster. Bis dahin waren Shunji Satoh und Muto-san von Tenshodo für die Verbindung mit FULGUREX zuständig, denn bei Aster war niemand der englischen Sprache mächtig. Eine grosse Belastung und Verantwortung für die beiden. Alles war ja Neuland. Zum Glück verfügten sie über eine langjährige Erfahrung im Modellbahnsektor. Toyoki Inoue übernahm nach und nach ein Grossteil ihrer Arbeit.

Er wurde die gute Seele des Hauses, verantwortlich für die Administration und den Kontakt mit den Kunden weltweit. Er setzte sich voll und ganz für die Firma ein und war sehr zuverlässig und überall beliebt. Sein Englisch war ausgezeichnet. Ab und zu erhielt ich sogar einen Brief in Französisch von ihm!

Auf meiner Seite konnte ich aus der Wilag Erfahrung auf Spezialisten wie Ruedi Baumann, Dietmar Rubin, Peter Meier, M. Marquet wie auch André Hoffer zurückgreifen. Aus England meldete sich auch John van Riemsdijk, Director des Science Museum London, als der Name Aster bekannt wurde und bot seine Dienste an. Er war bekannt im Hobby Live Steam-Sektor in seinem Land.

Aster war ein gutes Team, äusserst kompetent, selbständig und zuverlässig. So musste ich zu meiner Zeit bei FULGUREX bis 1985 meine Leute, was die Technik anbelangte, nur wenig in Anspruch nehmen. Gut gemeinte Vorschläge von Hobby Live Steamer waren oft in der Produktion nicht oder nur schwer umsetzbar. Dazu gehörte natürlich auch immer der kaufmännische Aspekt. Ein Beispiel: Die von John van Riemsdijk vorgeschlagene und gepriesene englische Tank Lokomotive verkaufte sich schleppend über Jahre.

Meine Devise hiess testen, testen und nochmals testen.

Ich liess eigens dafür eine grosse zerlegbare Testanlage aus Metall anfertigen. Die Wahl der Modelle war überhaupt ein sehr wichtiger Faktor aus verschiedenen Gründen. Über Jahre arbeitete ich mit meinem Team an Unterlagen, Plänen, Fotos und Marktanalysen. Das galt für alle Spurweiten. Erst wenn ein vollständiges Dossier vorlag, konnte ein Projekt in Produktion gehen. So auch bei Aster war die Wahl nicht aus der Luft gegriffen oder von irgendeiner Person beeinflusst. Schon die Bestimmung bei Wilag der

S 3/6 und die PLM Pacific wie auch die meisten Folgemodelle bei Aster hatte ich bereits anfangs sechziger Jahre bei Tenshodo bzw. Toby in H0 herstellen lassen und mit Erfolg verkauft. Der Entscheid bei Spur I Projekten erfolgte fast ausschliesslich auf Grund des Verkaufserfolges eines H0 oder 0 Modells, dies um einen eventuellen Flop zu vermeiden. Handelte es sich bei Aster doch um grosse Stückzahlen.

Bei Aster wie auch bei anderen Herstellern plante ich die Projekte meistens immer zwei Jahre im Voraus – im Interesse beider Parteien.

Als ich FULGUREX 1985 verliess, war die Planung bei Aster schon für die kommenden zwei Jahre festgelegt.

Der Zugang zum englischen Markt für Aster entwickelte sich eher harzig. Der existierende Fachhandel, mit wenigen Ausnahmen, zeigte wenig Interesse dafür. FULGUREX war in Kontakt mit Allen Levy, Buchautor und Besitzer eines Spielzeug- und Eisenbahnmuseums in London. Ich konnte ihn für Aster Spur I begeistern. Wir einigten uns auf die LNER Mallard A4. Er verpflichtete sich für eine bestimmte Stückzahl. John van Riemsdijk unterstützte mich mit Unterlagen und einem Termin im York Museum. Aus Japan waren Satoh-san von Tenshodo sowie zwei Konstrukteure von Aster mit von der Partie.

Wir verliessen früh morgens London in Richtung York in einem Express Zug. Das Frühstück war wohl das feinste, was ich bis anhin je serviert bekommen hatte und dazu in einer wundervollen Atmosphäre – ein Traum.

In York erwartet uns John. Die Mallard stand den ganzen Tag zu unserer Verfügung und hunderte von Fotos und Massskizzen entstanden. Das Resultat liess sich später zeigen: ein weiteres Meisterwerk aus den Werkstätten von Aster und ein Verkaufserfolg.

So entwickelte sich eine enge Zusammenarbeit über Jahrzehnte. Unzählige interessante Modelle, ja technische Glanzstücke sind daraus entstanden.

Anlässlich meiner jährlichen Aufenthalte verbrachte ich zusammen mit Aster und Tenshodo, sei es in Yokohama oder Tokio, tagelange, bis in die Nacht andauernde, aufreibende und zum Teil hitzige Treffen. Zurückblickend möchte ich keines davon missen – der Aufwand hatte sich gelohnt.

Es gab damals zwei Lokomotiven weltweit, die in den Spuren N, H0 und 0 trotz ihres relativ hohen Verkaufspreises Dauerrenner waren – das Krokodil und der Big Boy!

Aster hatte inzwischen die Technik innert wenigen Jahren für 2/4 Zylinder Hochdruck- und Verbundantrieb-Maschinen im Griff. Anfeuerung mit Alkohol, Gas und sogar Kohle waren kein Problem mehr.

Also warum nicht einen UP 4-8-8-4 Big Boy in Spur I – echt Dampf. Tenshodo besass alle Unterlagen von ihrem H0 Modell her. Leider fehlte ein Vertreter in den USA, der das Risiko eingehen wollte. Ich, mit FULGUREX, übernahm das Risiko. Von den 170 gebauten Exemplaren gingen 40 nach Japan und USA (1982) und 130 nach Europa. Mein grösster je aufgegebenen Auftrag für ein einzelnes Modell. Nur 30 waren bei Ankunft fest verkauft – dies bereitete mir einige schlaflose Nächte. Doch wenige Monate später war die Lok ausverkauft – ein unglaublicher Erfolg. Der Big Boy musste sogar noch nachproduziert werden.

Bei meinem Wechsel 1985 zu LEMACO wollte ich den Vertrieb und die Zusammenarbeit mit Aster nicht übernehmen. Dies um die aufgebaute Beziehung FULGUREX/Aster und die laufenden Projekte nicht zu stören. Ich blieb aber immer im Kontakt.

Seit 2004 ist neu die Firma Twerenbold Modellbau AG in CH-Wohlenschwil für Aster Europa zuständig – dafür war ich mit Susumu Fujii verantwortlich. Eine Zusammenarbeit Aster mit Accucraft hat sich in letzter Zeit ebenfalls angebahnt.

Ich freue mich immer ab und zu vom heutigen Präsidenten Susumu Fujii, Sohn des ehemaligen Präsidenten, gestorben 2007, ein paar Zeilen zu erhalten.

Eine Geschichte noch möchte ich ihnen nicht vorenthalten. Ein Ereignis, an das sich das Verkehrshaus Luzern nur ungern erinnert: der Einsturz des Daches im Konferenzsaal anlässlich der Ausstellung der Modellbautage. Ein Riesenglück im Unglück!

Märklin und FULGUREX mit dem Aster Demo Schienen-Oval teilten sich zum grössten Teil die Halle.

Ich glaube, es war am 12.10.1980, als plötzlich ein Knall ertönte und von der Decke Wasser eindrang. Der Verkehrshaus-Fotograf Walter Erni, unsere beiden Mitarbeiter Ruedi Baumann und Jean-Charles Perfetta sowie einige von Märklin – schrien – alles raus! Wenige Augenblicke später stürzte die Decke unter einem riesen Getöse ein. Zum Glück konnten sich alle Anwesenden rechtzeitig unversehrt retten – hingegen waren das gesamte Material, die Stände und unsere Anlage, inklusive Lokomotiven flach gedrückt.

Man stelle sich vor, was während einem Vortrag oder abendlicher Konferenz bei vollem Saal passiert wäre ...

Atlas Trading – Zenjiro Minari, Tokio

Minari-san war schon vor dem 2. Weltkrieg mit seiner Firma Asahi im Export-Business tätig. Kein Wunder also, dass er einer der ersten war, der nach dem Krieg die aufkommenden Eisenbahnmodelle verschiedener Werkstätten in die USA exportierte. Über Kemtron, Levon Kemalyan, Fresno soll er so auf Bill Ryan gestossen sein. Dies war der Anfang einer langen Erfolgsstory zwischen Atlas und PFM, USA. Da PFM anfänglich auch mit Toby, später auch Fujiyama und anderen arbeitete, wurden schlussendlich alle unter dem Label United angeboten – inklusive Atlas. Minari hatte inzwischen auch seine eigene Produktion eingerichtet.

Nach dem Tod von Zenjiro Minari 1978, übernahm sein Sohn Shuzo das Zepter. Mag sein, dass dem Sohn das Herzblut des Vaters fehlte – die Inflation im Land, der fehlende Nachwuchs, der schwächelnde Dollar – all das trug dazu bei, dass die Jahre des Messing Eisenbahnmodellbaus in Japan gezählt waren.

Gegen Ende der 1980er Anfang 1990er-Jahre, neigte sich die Japan-Ära dem Ende zu. Die verbleibenden Hersteller konzentrierten sich noch auf den Innenmarkt – die Hauptproduktion aber verlagerte sich nach Süd Korea.

Fujiyama – Saburo Furuya, Tokio

S. Furuya war Ende 1950er anfangs 1960er-Jahre für Toby Yokohama tätig – mit dem Bau der exzellenten und gefragten Crown Modelle für PFM. Man sagt, dass Bill Ryan ihn ausgespannt und ihm zur Selbständigkeit verholfen habe. Durch Hiyoshi, der Furuya gut kannte, wusste ich, dass dieser nicht abgeneigt war, europäische Modelle zu bauen. Toby war aus verständlichen Gründen nicht gut auf Fujiyama zu sprechen – so musste ich vorsichtig vorgehen und vorerst meine Beziehung zu Toby festigen.

Aus diesem Grund stieg ich bei Fujiyama erst Ende 1960er -Jahre ins Geschäft ein.

Furuya war ein begnadeter Modellbauer und es war eine Freude mit ihm zu arbeiten. Ich belieferte ihn zudem mit FULGUREX-Gussteilen und Präzisionsmotoren und im Fall 241 P und 242 AT in Spur 0, die Urmodelle für den Schleuderguss, die mir Herr Baudermann aus Deutschland anfertigte – er war auch für Gebauer tätig.

Es entstanden mit ihm eine ganze Reihe Modelle, die sich sehen liessen. 1970 die SNCF 241P in 0 mit 200 Exemplaren! Es folgten die SNCF 242 AT H0, die SBB C5/6 H0, die er von Goto übernommen hatte, die SBB C 4/5 H0, SBB A 3/5 H0, SNCF 242 AT 0 inkl. SBB Eb 3/5 in H0.

Die Korrespondenz wie auch Übersetzungen liefen meistens über Hiroshi Horiuchi, der hauptberuflich für Ford tätig war, aber volles Vertrauen von Furuya genoss. Bei dringenden Angelegenheiten war auch immer Hiyoshi zur Stelle und später auch Keizo Takanashi, mein Mitarbeiter bei FULGUREX (Tokio).

Mit der PO 231 H0 ging leider die Zusammenarbeit mit Fujiyama zu Ende. Nippon Eurotec, der Agent von Metropolitan/Vercelli hatte Furuya abgeworben. Eine Praktik, die mir fremd war und ich gar nicht schätzte. Für Furuya's Argument, dass wir die Gussteile zu spät angeliefert hätten, konnte ich Verständnis aufbringen, wenn auch mit Mühe. Microcast/ Mizuno half mir aus der Patsche. Er baute eine wunderschöne, zierliche PO 231 in H0. Später dann, suchte Furuya erneut den Kontakt – «No thank you» war meine Antwort.

G.O.-Model Works Ltd. (GOM) – Haruzo Goto (geb. 1920), Chiba

Goto's Name ist mir bei meiner Reise 1963 zu Ohren gekommen. Hiyoshi kannte ihn gut, hatte mich jedoch nie auf ihn aufmerksam gemacht, obschon er wusste, dass ich noch zusätzliche Produktionskapazität suchte! Warum das? Weil er bereits gelegentlich bei Custom Brass N.J. International USA assistierte und für welche Goto hauptsächlich baute. So war Hiyoshi sehr diskret und wollte N. J. nicht unbedingt einen Konkurrenten in den Weg stellen. Er gab mir aber die Telefonnummer und meinte, ich könnte gut ohne ihn auskommen – somit war er mit seinem Gewissen im Reinen! Goto schlug mir am Telefon ein Treffen in meinem Hotel vor – der Weg sei zu weit und kompliziert für mich – waren es doch etwa 2 Stunden. Wir einigten uns auf 10:00 Uhr morgens am nächsten Tag. Als er um 11:00 Uhr noch nicht erschienen war, rief ich Hiyoshi an – «keine Sorge, er kommt bestimmt».

Das war Goto – Zeitbegriffe seien für ihn und auch andere eher dehnbar und bei Terminen entsprechend mit einzuplanen. Diesen Rat befolgte ich in Zukunft und tat gut daran! Gegen halbzwölf tauchte er endlich auf, sichtlich erschöpft, mit eingehenden Entschuldigungen und dazugehörenden Verneigungen ...

Goto war eher klein gewachsen (wie eigentlich die meisten damaligen Japaner) und rundlich, im Ausdruck ruhig und mit einer tiefen Stimme. Er machte mir sofort einen guten Eindruck. Ich war sehr überrascht über sein Englisch. Er sprach langsam, derweil etwas zögernd, aber gut verständlich. Schriftlich würde er es besser meistern – da hätte er Zeit zum Überlegen ...

Er erklärte mir die Lage mit N. J. International, die sozusagen seine Kapazität ausfüllten – vielleicht aber nicht abgeneigt wäre, sich ein zweites Standbein zuzulegen – man wüsste ja nie ...

Was ihn etwas zurückhalte, wären meine technischen Anforderungen und Details! Woher er diese kennen würde? Er schmunzelte – die S 3/6 von Tenshodo sei vor ein paar Jahren hauptsächlich bei ihm entstanden. Das war eine Überraschung für mich – allerdings! Heute arbeite er nur noch für sich, selbständig – insistierte er.

Für mich war klar, ich hatte einen Einzelgänger vor mir. Jede Entscheidung wurde vorsichtig überlegt und abgewogen. Hiyoshi schätzt er sehr – das war ein Plus für mich.

Ich tastete mich daher vorsichtig an ihn heran, ohne etwas zu überstürzen oder ihn etwa zu brüskieren – gab ihm über die Jahre Modell-Vorschläge, die mir für ihn geeignet schienen. So entstand eine ehrliche, manchmal auch etwas harzige, aber im Gesamten gesehen eine erfolgreiche Zusammenarbeit – für beide Seiten. Hiyoshi-san hat dabei oft eine wichtige Rolle gespielt.

Eines machte mir Goto zu Beginn klar: «Ich baue gerne Modelle für sie, auch aufwendiger als für die USA, sogar lackiert, wenn sie wollen» – und das wollte ich. «Aber für komplizierte Beschriftungen müssen sie selber aufkommen». Das war Klartext!

So stellte ich die Modellwahl entsprechend zusammen. Einmal liess er mich – das war 1972 – zwar mit der SBB C 5/6 H0 sitzen. Alles war programmiert und gezeichnet, das Handmuster gefertigt. Plötzlich bockte er aus unbekanntem Grund und wollte nicht mehr weiter machen. Anscheinend technisch für ihn nicht realisierbar! Das war ein Schock! Zum Glück half mir Fujiyama aus der Situation und übernahm das Projekt.

Bei den Triebwagen hatte ich übersehen, dass die Beschriftung in Relief wohl für ihn zu kompliziert war – also ab auf die Suche nach Stempeldruck. In Japan damals hoffnungslos. Im Jura in der Uhrenindustrie suchte ich mein Glück – nicht einfach – bekam ich bald zu spüren. Zifferblätter wurden dort wohl in grossen Mengen seit Generationen bedruckt. Obschon es zu dieser Zeit in der Branche wieder einmal nicht gerade rosig stand, war man nicht bereit sich zu bewegen. Zu kleine Stückzahlen, zu umständlich. Nein, das ist nichts für uns, tönte es. So fuhr ich nach Cormoret zum damals weltweit führenden Hersteller von Stempeldruck-Maschinen. Freundlicher Empfang. «Drucken tun wir selber nicht – geben ihnen aber gerne ein paar Adressen von Kunden, die unsere Geräte benutzen ...»

Bei meinem ersten Besuch bei Heiniger's – Serico – heute in Bôle, oberhalb Colombier NE, wurde ich äusserst herzlich aufgenommen! Ein Ehepaar – nicht mehr die Jüngsten, jedoch mit einer Ausstrahlung – eine wahre Wohltat. Nach all den Enttäuschungen! «Ein Challenge», meinten sie – «nicht einfach, aber wir versuchens». Und sie schafften es. Um den Relief-Effekt zu bewirken, brauchte es zum Teil mehrere Passagen – aber das Resultat war verblüffend.

Die von Goto gelieferten Modelle waren ohne Beschriftung, wurden in Lausanne ausgepackt und in Behälter sorgfältig und gut geschützt eingereiht, von mir angeliefert und bei Heiniger's bedruckt. Ich war echt stolz auf das Resultat und blieb Kunde – bei FULGUREX und LEMACO – über Jahre bei ihnen für Stempel- und Siebdruck. Goto's Modelle waren immer gut und sauber verarbeitet, mit ausgezeichneten Laufeigenschaften. Durch gelegentlich von uns angelieferte LW-Teile konnten wir noch etwas zur Verfeinerung beitragen.

1984 kam dann von ihm unerwartet der traurige Bericht, dass er leider seine Produktion in Anbetracht seines Alters und vor allem seiner schlechten Gesundheit wegen einstellen müsse. Er hatte wohl auf die Übernahme seines äusserst fähigen und langjährigen Mitarbeiters Waga-san gerechnet. War es die Verantwortung, die ihm zu viel war oder der Norden Japans, seine ursprüngliche Heimat, der ihm und seiner Frau fehlten? Auf jeden Fall hatte Hiyoshi, der sie gut kannte, alles versucht – leider ohne Erfolg.

So erfreue ich mich heute beim Anblick seiner Modelle, wie die S 2/6, Bm 6/6, Ae 3/5, Ae3/6III, Be 4/7, Ce 4/6, Be 4/6 und CFe 2/6 sowie die S 3/6. Ich schweife dabei in meinen Gedanken gerne in die Vergangenheit zurück. Das war zu FULGUREX-Zeiten.

Shintaro Hara 1919 – 2014

In Japan, wie auch über Grenzen hinweg, war sein Name in der Modellbahn-Branche bekannt. Ich hatte das Privileg ihn persönlich zu kennen. Er war äusserst freundlich, neugierig, immer auf Trab, hochintelligent – für mich eine Ausnahme-Erscheinung. Ingenieur und Direktor der KOKUYO Japan, damals bestimmt grösstes Unternehmen für Schreibwaren und Büromöbel. Hara-san war zuständig für die technische Entwicklung der Firma. Sein Hobby – Eisenbahnen in Gross und Klein.

In den 1960er Jahren automatisierte er die Produktion bei Kokuyo schon auf ein Maximum – liess nach seinen Plänen Automaten (das Wort Roboter war noch nicht geläufig) in Deutschland herstellen. Dafür sind wir in Japan noch nicht soweit, meinte er. Seine Geschäftsreisen nach Europa kombinierte er mit seiner Leidenschaft, die Modelleisenbahn. Er kannte alle

wichtigen Modelleisenbahn-Geschäfte – kaum eine Eisenbahnlinie, die er nicht abgefahren hatte. Oft im Kimono bekleidet, beladen mit Fotoapparate und Kamera, bereiste er die ganze Welt – nichts entging ihm – noch Jahre später erinnerte er sich an jedes Detail. Unglaublich!

Seine Schwäche für die Modellbahn lag bei der Spur 0 und I, aber auch für die Gartenbahn «echt Dampf» zeigte er Interesse. Sein erster Besuch Ende 1960er Jahre in Lausanne war eben dieser Spurweite gewidmet.

Hara-san hatte oberhalb von Lausanne eine Dampflokomotive in Auftrag gegeben – ob ihm die je geliefert wurde bleibt ein «Mistère». Er logierte damals in einem kleinen, preisgünstigen Hotel gegenüber dem Bahnhof in Renens. Warum nicht ein komfortables Hotel in Lausanne am See? «Nein, hier kann ich vom Fenster aus das ganze Eisenbahn-Geschehen Tag und Nacht geniessen ...»

In Japan war ich zweimal bei ihm zu Gast – wunderschönes japanisches Haus und eine reizende Familie empfingen mich. Im Anbau – die grosse Überraschung – ein beträchtliches Schienen-Oval und alle Wände dekoriert mit Eisenbahnen aus allen Ländern, inklusive solche aus seinen Werkstätten. Er beschäftigte begabte Handwerker, die eigens für ihn Modelle nach seinen Plänen fertigten – einer davon, Tsunashina-san, hat er mir später persönlich vorgestellt. Hara-san's Interesse lag mehr an der Technik, als am Detail. So war er ein Pionier im Einzelachs- und Buchliantrieb auf E-Loks. Jahre bevor ich diese auf meinen Loks in Tat umsetzte.

Wir trafen uns mehrmals in Tokio – jedes Zusammensein mit ihm war ein Höhepunkt für mich, er sprudelte jeweils nur so von Ideen und Fragen. Ich erinnere mich gut, wie er mir einst sein neues Warenhochlager-Gebäude mit Stolz erklärte – voll automatisch und sogar «airconditioned» und die Sonnenwärme berücksichtigend. First time in Japan – meinte er – sichtlich zufrieden. Eines Morgens früh war Hara-san am Telefon. Ganz aufgeregt berichtete er – Egger-san – ich werde mein eigenes Museum in Yokohama haben – sein Traum – mit 90 Jahren noch verwirklicht! «Sie müssen bei der Eröffnung 2012 dabei sein – unbedingt!»

Leider schaffte ich es nicht, aber so lebte er in seinem Museum weiter (Hara Model Railway Museum, Yokohama). Er verstarb 2014.

KMT Kumata & Co – Seiichi Kumata, Tokio

Sein Vater führte einen Textil-Grosshandel-Betrieb – Stoffe! Seine beiden Söhne waren bestimmt die Firma nach dem Rücktritt des Seniors zu übernehmen. Seiichi wurde Präsident und sein jüngerer Bruder, der das Geschäft führte wurde zum Direktor ernannt. Das Textil-Geschäft war riskant, mit kleinen Gewinnmargen. Seiichi wollte ein zweites Standbein – sein Interesse galt dem Handel und der Fabrikation von Messing Modellbahnen, die in den 1950er Jahren im Aufkommen waren. Ich hatte mit ihm bei Fulgurex schon 1959 schriftlichen Kontakt. Daher ging einer meiner ersten Besuche 1961 zu Kumata & Co – mit dem Taxi. Grosses Haus – mit Lager für den Engros-Betrieb im ersten Stock, einfache Büros. Seiichi Kumata – hager, eher der Italiener-Typ – gestikulierte mit den Händen wenn er sprach, war ziemlich laut und direkt – mir gefiel seine Art. Da war noch Higuchi-san, «Mädchen für alles», «Hi» für Kumata, wenn er ihn brauchte und das war die ganze Zeit. Der Buchhalter, der fleissig mit seinen Zahlen auf dem Soroban/Abakus beschäftigt war und noch eine jüngere Dame. Sein Bruder erschien mal kurz. Seiichi Kumata stellte mich seinem Vater vor – sehr freundlich, weisses Haar, kultivierte Erscheinung, wie aus einem Film – sein abgegrenztes Büro war im Hintergrund. Ab und zu drehte er eine Runde durch den Raum, lautlos, mit kleinen vorsichtigen Schritten. Das war mein erster Besuch – unsere Beziehung sollte bis 1985 andauern. Kumata's Englisch war ausserordentlich gut, auch sein Allgemeinwissen. Zudem war er ein fleissiger Geschäftsmann.

In den folgenden Jahren errichtete er, glaub' ich, drei «Factories». Einige seiner Mitarbeiter machten sich später selbständig, so Yukichi Nishikura mit Jonan Models, Otake-san mit Toho und Mizoguchi-san, der schliesslich für Metropolitan/Vercelli arbeitete.

KMT hatte gute Zeiten. Seine Produktion umfasste eine beträchtliche Anzahl an Personenwagen, Diesels, etwas weniger Dampfloks für den amerikanischen Markt – meist ungespritzt. Die Qualität war mittelmässig – so etwa – Quantität vor Qualität! Kumata hatte sich ebenfalls das Zeichnen von Modell-Plänen beigebracht, was mich bewog ihm eher einfachere Projekte anzuvertrauen. Zu FULGUREX-Zeiten baute er doch ein gutes Dutzend Modelle für mich, inklusive die australische Garratt. In der Abwicklung der Geschäfte war er immer sehr offen – ich erhielt dauernd seine Produktion-Aufstellungen mit allen wichtigen Informationen – das erlaubte mir US- und australische Projekte (Model Dockyard, Melbourne) auf Kommissionsbasis in Europa zu vertreiben.

Kumata war von geselliger Natur – dazu, fand ich, verstanden wir uns gegenseitig sehr gut. Seiichi Kumata war auch für den Export von Gleismaterial weltweit für die Firma Shinohara zuständig. Für die USA war es

Lambert Associated – Howard Smith, Oakland, Kalifornien. Ich konnte mich mit ihm für den Vertrieb in Europa einigen.

Ich habe mich für Shinohara sehr eingesetzt. Endlich ein Qualitäts-Gleisprogramm, das den NMRA Normen entsprach und zu unserem Rollmaterial passte.

Bemo H0m war im Kommen. Anfangs der 1980er Jahre hatte ich während einer Ausstellung ein Gespräch mit Harald Göbel. Ich bot ihm an, eigens für Bemo bei Shinohara ein Spur H0m Gleisprogramm entwickeln zu lassen, ohne Verpflichtung für ihn. Er war skeptisch – wollen mal sehen. Grosser Aufwand für mich – Besuche bei der RhB, Pläne, Massskizzen, unzählige Fotos auf der Strecke usw. Ich konnte mich echt dafür begeistern, denn die Bemo-Loks verdienten ein besseres Gleis als das damalige.

Der grosse Schock: In der Zeit von meinem Wechsel von FULGUREX zu LEMACO hat sich Bänninger & Co bei Kumata/Shinohara eingeschlichen und meine ganze Arbeit ausgespannt. Meine Enttäuschung war riesig – weniger gegenüber Bänninger, da er für solche Machenschaften bekannt war, als gegenüber Kumata, dem ich immer vertraut habe und ihn als Freund bezeichnete. Obwohl er mehrmals versuchte sich zu entschuldigen, brach ich sofort jegliche Beziehung mit ihm ab.

Dies war der wichtigste Tiefschlag, den ich in Japan erlitt. Jahre später – wir waren an einer Hobby-Spielwaren Ausstellung fürs Publikum in St.Gallen im Olma-Gelände, als plötzlich Seiichi Kumata zusammen mit seiner Frau vor mir stand. Sichtlich gezeichnet von seiner Krankheit. Er überreichte mir einen Blumenstrauss und bat mich um Verzeihung – es wäre sein grösster Fehler in seinem Leben gewesen – er wollte mich nochmals treffen und in Frieden von mir gehen. Wir hielten uns lange die Hände und wir hatten beide feuchte Augen. Es war gleichzeitig ein Verzeihen und auch ein Abschied ... Ein paar Wochen später erreichte mich die Nachricht von seinem Tod – er hatte seine letzte Reise angetreten – in Frieden.

Wenn ich heute einen Bemo-Katalog durchblättere und das Gleismaterial entdecke, bin ich doch ein klein wenig stolz, dass sich der damalige Aufwand gelohnt hat.

Shigeru Kodama (S.K.), Tokio

Es gab in Tokio zu dieser Zeit u. a. zwei Modellbahn-Hersteller für Spur 0. Shigeru Kodama und T. Kodama. Um Verwechslungen zu vermeiden nannte man sie daher einfach S.K. und T.K.

Es war bekannt, dass ich Ausschau nach einem Spur 0 Hersteller hielt. Toby war zu langsam und KTM hoffnungslos für mich. So erhielt ich eines Morgens, während meines Aufenthaltes 1968, einen Anruf von Nishikura-san.

Ich kannte ihn bereits von Olympia und später von Kumata her. Inzwischen hatte er sich zusammen mit seinem Sohn mit Jonan Models selbständig gemacht.

Nishikura war sehr aktiv, ein guter Kaufmann mit ausgezeichneten Englisch-Kenntnissen, aber schon nahe dem Pensionsalter. Sein Sohn schien mir aber kaum geeignet oder interessiert die Firma mal zu übernehmen.

So trafen wir uns, d. h. Nishikura und Otake, ehemaliger Werkmeister bei Kumata nun auch selbständig mit Toho-Models, am nächsten Abend in einem Restaurant. Die beiden wollten mich mit dem eventuellen Spur 0 Anwärtler bekannt machen, so eine Art Heiratsvermittlung (Omiai), wie das in Japan üblich war! Nach einer Weile erschienen Shigeru Kodama und eine junge Dame – **Kazue**, etwas über 20 Jahre alt, die Schwester seiner Frau.

Die Diskussion bahnte sich eher harzig an, da ausser Nishikura niemand auch nur ein Wort Englisch verstand und er dauernd dolmetschen musste. Kazue sass da, hörte aufmerksam zu und schrieb fleissig Notizen mit. Ein Riesenglücksfall. S.K. kramte aus seiner Tragtasche einen Stapel von Unterlagen – ich konnte es nicht glauben – über die SNCF 141R. Für ihn war es eine amerikanische Lok und für mich just die Maschine, die ich ihm vorschlagen wollte. Er strahlte im ganzen Gesicht. Bisher hatte er hauptsächlich US-Modelle für Kumata KMT gefertigt. Nach einem mitgebrachten Modell zu schliessen, waren es eher einfachere Arbeiten. Er meinte aber, da sei noch Luft nach oben drin, wenn er die Chance dafür bekäme – mit der 141R wäre das der Fall. Ich erklärte ihm auch, dass die Motoren und LW Parts (Schleudergussteile) von uns angeliefert würden – das schien ihm zu gefallen. Otake und Nishikura waren an einem Agenten-Job nicht interessiert. So verabschiedeten wir uns mit der Abmachung, dass ich mich bei ihm in den nächsten Tagen melden werde.

Ich dachte an Mizuno oder Mimaki. Claude Mimaki war ein Nisei (Sohn mit japanischen Eltern mit US-Staatsbürgerschaft). Claude war aus der US-Army frühzeitig pensioniert und führte nun eine kleine Export/Import-Firma in Tokio. Er war von angenehmem Charakter, sehr agil, fröhlicher Natur – beherrschte natürlich die englische Sprache, wie auch die japanische von seinen Eltern her und nun mit seiner japanischen Frau und beiden Töchtern.

Sein Hauptverdienst, nehme ich an, bestand im Export und der Beratung der Firma KTM Models. Auch soll er «Pioneer» Modelle nach den USA exportiert haben. Da Mizuno kein Interesse zeigte – er kannte S.K. – er sei ein guter Modellist und Mechaniker, aber für ihn zu kompliziert. Er bestätigte, Mimaki wäre der richtige Partner für diesen Fall und das war er auch.

So kreuzten wir ein paar Tage später bei S. Kodama auf. Er lebte und arbeitete in einem Einfamilienhaus, etwas ausserhalb von Tokio. Seine Werkstatt war gut ausgerüstet, zusammengepfercht, sauber, im Erdgeschoss und die Wohnung im ersten Stock.

Mit diesem Besuch begann eine lange Geschichte: die Geschichte der 141R, über Jahrzehnte dauernd – ein ganzes Buch würden all die Erlebnisse füllen. S.K. war ein herzensguter Mensch, ausgezeichneter Berufsmann und Modellbahner, aber umständlich, misstrauisch wie nur möglich – ein wahrer Einzelgänger – lebte sehr einfach. Was die kaufmännische Seite eines Betriebes anbelangt, hatte er keine Ahnung. Ein Glück, dass seine Frau und Kazue ihn unterstützten. Nur wenig Arbeit gab er auswärts – machte alles selber. Für die Lötarbeiten war Kazue hauptsächlich zuständig – auch noch als sie heiratete und zwei Söhne zur Welt brachte. Ich bemühte mich ein Maximum an Unterlagen, Fotos, Details für ihn zusammenzutragen, ein nicht leichtes Unterfangen zu dieser Zeit. Nach relativ kurzer Zeit erhielten wir das vereinbarte Handmuster – ich glaubte, mich trifft der Schlag – es war im US Massstab 1:48 – satt wie vorgegeben 1:43,5!

Ich nahm an, dass er, als wir uns das erste Mal trafen, bereits daran gearbeitet hatte mit dem Gedanken die Lok nach Amerika zu verkaufen – was dort ja bestimmt niemanden interessiert hätte. Damit verloren wir wiederum kostbare Zeit – gab uns aber doch die Gewissheit, dass er die Fähigkeit besass ein hervorragendes Modell zu bauen. Während den nachfolgenden Besuchen verbrachten wir Stunden, ja Tage, zusammen mit Mimaki, und diskutierten mühsam über alles bis ins kleinste Detail. Natürlich war die Finanzierung als grosses Problem auch immer mit dabei, nicht zu vergessen der Antrieb, Verpackung und Lackierung usw.

Mimaki tat einen bemerkenswerten Job, musste seine Provision in diesem Fall hart verdienen. Mir riss oft die Geduld. Und siehe da, 1972, nach vier Jahren harter Arbeit, erschienen die ersten 50 Exemplare zur Begeisterung und Zufriedenheit aller. Viele hundert Exemplare, in verschiedenen Ausführungen, sollten noch folgen – die 141R war S. Kodamas Lebenswerk bis zu seinem Ende.

Während meiner 50-jährigen Tätigkeit hat mich wohl kaum eine andere Lokomotive gleichermassen beschäftigt und fasziniert wie die 141R. In allen Spurweiten habe ich sie bauen lassen. Von N bis I – dies bei FULGUREX, inkl. Bockholt und LEMACO.

Bei Aster sogar in Spur I echt Dampf und LEMACO in H0 und I. Für die Spur 0 stand mir die Beziehung zu S.K. noch zu nahe – ich habe sie daher meinem Nachfolger Lematec überlassen.

Mit Kazue und Katuyoshi, ihrem Mann, unterhalten meine Frau und ich heute noch eine schöne, freundschaftliche Beziehung. Trotz ihrer fragilen Gesundheit hatte sie sich im Alter noch gute Englisch-Kenntnisse angeeignet und bei uns, zusammen mit Katuyoshi, schon mehrmals schöne, unvergessliche Tage verbracht.

Ah, noch ein Happening, das ich ihnen nicht vorenthalten möchte – was lustig und typisch für S.K. war.

Bei einer meiner jährlichen Besuche war ich in der Ginza – ging wie schon oft auf einen Sprung zu Tenshodo. Stand da S.K. mit einem hochroten Kopf, als er mich sah – unter dem linken Arm einen grossen Karton, eingewickelt in einem Furoshiki (japanisches Stofftuch). Ich tat so, als nichts wäre – grüsste allerseits und verschwand.

Am Abend erhielt ich einen Anruf von Hideo Niimoto, Tenshodo's Präsident. S.K. wollte von ihm wissen, was er wohl für die 141 R verlangen könnte. «Das müssen sie nicht mich fragen – sie wissen ja, was sie da an Arbeit, Wissen und Können investiert haben», gab er ihm zur Antwort. Ja, das war S.K. – ein ausgezeichnete Handwerker, aber Kaufmann war er nicht.

Als ich mich mit LEMACO selbstständig machte, wäre er mir gerne gefolgt – aber ein Wechsel wäre zu umständlich für ihn gewesen, fühlte ich.

Wir blieben gute Freunde und er baute weiter 141 R Modelle für FULGUREX. Er verstarb im Jahr 2013.

Durch S.K. habe ich auch die Watanabes kennen gelernt. **Katsuhiko Watanabe**, der Vater – Haruko, die Mutter – die beiden Kleinkinder Mayumi, die Tochter und Kunihiko der Sohn. Für mich eine wahre Bilderbuch-Familie!

Katsuhiko, war einer der wenigen top Urmodellbauer in Japan für Schleuderguss im Messing-Modellbahn-Bereich. Äusserst gefällig und mit einer aussergewöhnlichen handwerklicher Begabung.

Er baute auch für mich eine Anzahl Urmodelle vom Besten. Mayumi hat später in ihrer Jugendzeit eine Kollektion von wunderschönen Teddybären unter dem Label «Mammie Bear» kreiert!

Wir schreiben uns heute noch!

T. Kodama (T.K.) Tokio und Ryozo Hatori

Ich sass mit Hiyoshi-san zum Mittagessen in einem kleinen japanischen Restaurant – Mitte 1970er Jahre. Mein Gegenüber war in Gedanken versunken – ich merkte, etwas beschäftigte ihn. Ich fragte ihn danach. Meinte er zögernd, ob ich schon von T. Kodama – nicht zu verwechseln mit S. Kodama – gehört hätte? Hatte ich nicht. T.K., fing er an, war über Jahre mit Lötarbeiten für verschiedene Eisenbahnhersteller u. a. auch Toby beschäftigt. Vor ein paar Jahren gelang es ihm sich mit einigen Talenten zu umgeben und gründeten zusammen eine Produktion von Supermodellen für PFM. Hiyoshi war anscheinend involviert durch seine Beziehungen zu PFM – Diskretion verpflichtet – daher sein bisheriges Schweigen. Das schätzte ich bei ihm, auch wenn es manchmal mich selbst treffen konnte. Nun war eben die Zusammenarbeit mit PFM und T.K. in finanzielle Schieflage geraten. Die ON3 K-27, ein Prachtstück, war der letzte Auftrag. T.K. suchte Arbeit.

Ein Spur 0-Produzent kam mir gerade gelegen, aber aufgepasst, Hiyoshi warnte mich – aus Erfahrung – mit Geld kann T.K. nicht umgehen und ein Arbeitstier ist er auch nicht, mehr der Träumertyp. Ich brauchte jemanden, um das Team zu managen. Hiroshi Mizuno/Microcast war der Mann. Er kannte T.K., war er doch ein guter Kunde für Microcast. Mizuno wusste, was auf ihn zukam und ich gab ihm finanzielle Rückendeckung.

Die erste Dampflokomotive war die französische TQ 050 in Spur 0 im Jahr 1978 – eher ein einfaches Projekt, als Test sozusagen. Etwa ein Dutzend weitere folgten bis 1985: BR 78, 232 TC, BR 01, BR 44, E 4/4, 150X, A 3/5, S 2/6, Ae 6/8, als erste Einzelachsantriebs-E-Lok und Ae 6/6... einige davon waren kleine Meisterwerke – bei der Kundschaft europaweit, hoch im Kurs.

Es war viel harte Arbeit allerseits, zeitweise auch ein grosses, finanzielles Risiko für mich, von Stress und Aufregungen gar nicht zu reden. Doch das Resultat war erfreulich und durfte sich sehen lassen.

Der Erfolg seitens der Produktion war nicht T. K.'s Verdienst – sondern derjenige seines Teams. T.K. kümmerte sich immer weniger um den Betrieb – hatte dies ja auch nicht nötig, war er doch verwöhnter Sohn eines grossen Buchhändlers in Tokio. Bevor es wieder zu einem Absturz kam, lösten wir die Beziehung zu ihm auf und Microcast übernahm das Team – mit Takada-san und Hatori-san – und bauten unter LEMACO PRESTIGE MODELS weitere exklusive Super Modelle.

Mir ist es wichtig, hier noch im Detail über Ryozo Hatori zu berichten. Ich glaube, ohne ihn hätte es auch T.K. nie gegeben. R.H. war ein relativ junger,

hagerer, eher klein gewachsener Mann – voller Energie, Wille und dazu ein riesen technisches Talent. Man stelle sich vor – kaum zu glauben – dieses «Männlein» war Baumaschinen-Führer auf Kranen und Baggern! Mit einem einzigen Traum und Ziel Modellbahnen zu bauen.

In Japan gab es damals und vielleicht auch heute nicht – Lehrstellen oder Schulen für eine technische Berufsausbildung dieser Art. Er musste sich und das tat er auch – nebenberuflich, hatte Frau und Kinder – sich selbst alles beibringen: Zeichnen, Drehen, Fräsen, Bohren, Löten, Lackieren, usw. usw. Das gelang ihm auch auf einem Top-Niveau, Miniatur-Präzision! Als Mizuno sich Mitte der 1990er Jahre altershalber zur Ruhe setzten wollte, übernahm ich Hatori. Ich wollte ihn keinesfalls verlieren – wir verstanden uns gegenseitig ausgezeichnet.

Als erstes Projekt nahm er die Ae 4/6 Spur N in Angriff. Die Entwicklung und Produktion waren in vollem Gang, als plötzlich die Nachricht eintraf, dass Hatori-san wegen Magenkrebs ins Spital eingeliefert werden musste. Wenige Monate später verstarb er an seiner Krankheit ...

Ein grosser Schlag für seine Familie und uns allen – schwer zu verkraften! Die Fortsetzung der Ae 4/6 war in Japan trotz mehreren Versuchen unmöglich. Zum Glück übernahm Samhonsa in Korea die Vollendung und die Auslieferung im Jahr 1996.

Wenn ich heute die Ae 4/6 in N betrachte – welche Feinheit. Hatori hatte das Auge und die Hand – ein Modellbauer, wie ich wenigen begegnet bin. Er war seiner Zeit voraus ...

KTM Katsumi Model Co – Hajime Sakai – Tokio

KTM (Katsumi Tetsudo Mokeisha) war auch von Anfang an dabei. Sakai-san baute mit seinem Team und Kimpei Sofue eine Reihe schöner US Spur 0 wie auch H0 Modelle. Max Gray importierte sie unter seinem Label in die USA.

Nach dem Tod von Max Gray 1965 übernahm US Hobbies (Levon Kemalyan), Balboa (Ted Hollow) und Westside Models (Dick Truesdale) den Vertrieb. Claude Mimaki, Tokio, ein guter Freund und Berater der Familie besorgte den Export für KTM. Die Produktion lief auf Hochtouren. Die meisten Modelle wurden in Messingfinish ausgeliefert, dies in bedeutenden Auflagen. Ich sicherte den Europa-Vertrieb mit FULGUREX.

Als Hajime verstarb, führte sein Sohn Yoshikazu den Betrieb weiter, seine beiden Schwestern zeigten kein Interesse. Ich pflegte eine gute Beziehung zu der Familie Sakai, verbrachte einige unvergessliche Abende bei ihnen zu Hause.

Für europäische Modelle hatte man wenig übrig, zu kompliziert und die Produktion war ja auch ausgebucht. Anfangs der 1980er Jahre gelang es mir dann doch noch Yoshikazu zu überzeugen, die deutsche E 94 in Spur 0 zu bauen. Die Auslieferung erfolgte 1985 – es war kein Meisterwerk, aber konnte sich sehen lassen. Vielleicht lag es ja auch daran, dass das Team ins Alter kam und das « Feu sacré » darunter litt! Auch wurde Japan für intensive Güter zu teuer. Deshalb konzentrierte sich KTM mehr und mehr auf den Innenmarkt – speziell im H0 Segment.

Kimpei Sofue war ein echtes Talent, sehr bescheiden. Er fertigte später noch in eigener Regie einige exzellente Spur I Modelle. Dies berichtete mir Mizuno-san im Jahr 2006 anlässlich meines letzten Besuches in Japan. Während meiner ganzen japanischen Zeit fiel der Name Sofue bei KTM nie. Befürchtet man, dass ich ihn unter meine Fittiche nehmen könnte? Hätte ich nicht, denn einschleichen und abwerben entsprachen nicht meiner Art und den Gepflogenheiten der Japaner – leider war man von Ausländer anderes gewohnt.

So kam es, dass wir uns nie persönlich kennenlernten, was ich sehr bedaure. Kimpei Sofue verliess diese Welt im Jahr 2009.

Kyodo Light Supply Co Ltd., Ichilow Kikuchi – Tokio, Fujisawa

Mein Kontakt mit Kyodo geht ins Jahr 1958 zurück und erfolgte durch Polk/ Aristo-Craft. Kyodo produzierte damals Eisenbahnzubehör aus Kunststoff – Signale, Strassenlampen etc. auf Blisterkarten verpackt für Polk/Aristocraft USA. Mit FULGUREX importierte ich für Europa das Sortiment, jedoch ohne grossen Erfolg.

Kyodo besass ein kleines Büro in Tokio und zwei Fabriken in Fujisawa und im Norden/Niigata Japans. Aktivität – Fabrikation und Handel von Miniaturglühlämpchen und eben Modellbahnzubehör.

Ichilow war gerade im Begriff die Firma vom Vater zu übernehmen, als wir uns kennenlernten. Er hatte eine gute Ausbildung, gute Englisch-Kenntnisse und war in meinem Alter. Wir verstanden uns prima und eine jahrzehntelange Zusammenarbeit bahnte sich an.

Ich entwickelte mit Kyodo eine Palette von N und H0 Schweizer Signalen, inkl. Zwergsignal und H0 Semaphor aus Messing – vorerst mit Glühlämpchen und später als die LED's brauchbar waren, solche voll massstäblich. Als preiswertes sowie filigranes Zubehör wurden die Signale ein Dauerbrenner für die Modellbahner bis in die 1980er Jahre, als die Produktion aus Kostengründen eingestellt werden musste.

Ende der 1960er Jahre konnte ich I. Kikuchi für das Motor Car Series Programm gewinnen. Er baute für mich den Mercedes-Benz 1:12 – aber darüber berichte ich später in einem separaten Artikel.

In den 1960-70er Jahren konnte ich die europäische Spielwaren- und Eisenbahn-Industrie mit beträchtlichen Stückzahlen der Kyodo-Miniatur-lämpchen beliefern, dank deren Qualität.

Während Jahren war er auch Vertreter für Tsubomi Models/K.Nishikawa. Diese Firma produzierte H0 Messingisenbahnmodelle für Amerika in bescheidenem Umfang..

Microcast, Hiroshi Mizuno, Tokio

Ein Mann der ersten Stunde. Kawai Models/Nobuyuki Kawai soll schon in den 1920er Jahren Spur 0 Modelle hergestellt und in den 1950er Jahren mit H0 US-Modellen begonnen haben.

Tetsudo Mokeisha wurde in den 1930er Jahren durch Kentaro Torikai gegründet, auch er war mit der Produktion von Spur 0 Modellen beschäftigt. Nach dem Krieg nahm Masaji Torikai als einer der ersten die Fertigung von Spur H0 Modellen auf. Er baute für Kumata als Subcontractor unsere italienische 0691 Dampflok in H0. Namen wie Furuichi, Minari/Atlas, Nakamura, Otake u.a. fanden ihren Anfang bei Torikai – so auch Hiroshi Mizuno. Ich habe ihn erst später an einer Spur N Ausstellung am Stand von Nakamura kennen gelernt. Wir kannten uns gegenseitig vom Hörensagen! Eine erfreuliche Begegnung – wir waren beide auf derselben Wellenlänge – sein Englisch war fließend, wir konnten uns gut unterhalten. Aus diesem Treffen sollte sich eine jahrzehntelange geschäftliche und persönliche Beziehung entwickeln.

Hiroshi Mizuno war ein wahres Multitalent – technisch begabt, feinfühlig, Kaufmann, guter Organisator mit künstlerischer Begabung und dazu das Glück eine starke Frau zur Seite zu haben. Mit der Entwicklung der Messing Kleinserien Produktion in Japan, war es für Hiroshi bald klar, dass der Markt einen Hersteller für Messing-Kleinteile (sogenannte Lostwax parts/ Schleuderguss-Teile) brauchte, wenn man nicht von den USA abhängig sein wollte. Bestimmt existierten im Land solche, die für die Schmuck-Industrie arbeiteten, aber für Spielwaren, wie auch dort die Modellbahn eingestuft wurde, kein Interesse zeigten.

Kurz entschlossen gründete Hiroshi Mizuno seine Firma Microcast und machte sich an die äusserst komplexe Herstellung von Messing-Kleinteilen für die Modellbahn. «Ich musste mir von Grund auf alles selbst beibringen», erzählte er mir. Das Schleuderguss-Verfahren ist sehr alt, aber aufwendig, mit vielen Arbeitsgängen und Materialien verbunden. «Braucht eine grosse

Erfahrung», meinte er. «Gewisse Produkte und Geräte musste ich sogar aus den USA kommen lassen. Aber ich habe es geschafft». Mizuno setzte sich auch für die Entwicklung passender Motoren ein, so etwa bei Canon und Furuichi usw. Abziehbilder für Beschriftungen und Lackierungen lagen ihm ebenfalls am Herzen.

Damit wurde er nach und nach, möchte ich sagen, so etwas wie der Godfather in der Szene. Was ihm natürlich nicht nur Bewunderer, sondern auch Neider brachte. Mit ihm zu arbeiten war für mich eine wahre Freude, richtig stimulierend. Er war immer bestrebt die Modelle zu verbessern und Neuerungen einfließen zu lassen und hatte ein gutes Auge für das kleinste Detail. 1973, im Rahmen eines Jubiläums, baute er für eine Spezial-Abteilung der Mitsui Gruppe eine Rekord-Anzahl von Dampflokomotiven in Spritzguss im Massstab 0m – ohne Antrieb – als Standmodell, mit grossem Erfolg. So entstanden in den 1970er bis 1980er Jahre, in enger Zusammenarbeit mit ihm, eine beträchtliche Reihe von feinst gearbeiteten Lokomotiv-Modellen in den Spurweiten Nm – N – H0m – H0 – 0m und 0. Wenn er dann jeweils bei der Auslieferung unter Betrachtung vor dem Endprodukt stand und strahlend von sich gab: «So nice – too nice to be sold» und dabei zufrieden lächelte, da wusste ich, wir konnten beide zufrieden sein.

In Japan war immer eine gewisse Geheimnistuerei über die Zulieferanten – wer was für wen herstellte. Nicht so bei Hiroshi-san – als ich ihn zu Beginn darüber ansprach, brachte er mir am nächsten Morgen eine Aufstellung über alle Zeichner, Urmodellhersteller, Lackierer, Drehteile, Lötarbeiten und Ätzer, usw. – auf einen Schlag hatte ich alles beisammen. Ich staunte nicht schlecht. Von niemand anderem hätte ich das nur erträumen können. Auch in Sachen Preiskalkulation hatten wir zusammen nie Geheimnisse oder Probleme. In diesem Zusammenhang denke ich gerne an die BR 01 und BR 44 von Oguri-san zurück, ein kleiner Familienbetrieb – wohl das Feinste je in Japan in H0 gebaute – zu meiner Zeit mit Lemaco. Oguri-san war unterstützt von seiner Gemahlin und Sohn sowie einige wenige Mitarbeiterinnen. Unschlagbar in der Montage und Löttechnik. Seine Modelle hätten eigentlich den Label „Crown Models“ verdient!

Die Beziehungen mit Endo und T. Kodama (T.K.) kamen durch meinen Freund Hiyoshi zustande. Zur technischen, wie auch kaufmännischen Abwicklung der Geschäfte, wandte ich mich an Mizuno-san, der nach eingehender Überlegung zusagte.

Für Endo hatte ich hauptsächlich eine Serie Schweizer E-Lok in N vorgesehen. Die Schweiz wurde damals von den deutschen N-Herstellern eher stiefmütterlich behandelt. Daher sah ich eine gute Chance in die Lücke zu springen! Das Gehäuse musste aus Messing sein – jedoch der Rahmen aus

Metallguss, um Gewicht, Präzision im Antrieb und gute Laufeigenschaften auf die Schiene zu bringen. Das Ganze dazu, verglichen mit der Grossserien-Herstellung, zu interessanten Preisen.

Ein Erfolg – zur Freude vieler N-Bahner.

Das war zu FULGUREX-Zeiten – ab 1985 bei LEMACO – wollte Endo eine Auszeit. Ich nehme an aus Kostengründen. Er konzentrierte sich nur noch auf den japanischen Markt. Deshalb musste ich alle weiteren N-Modelle in Korea fertigen lassen.

T. Kodama, auch von Mizuno begleitet, baute eine Anzahl begehrens-werte Spur 0 Lokomotiven. Über ihn werde ich einen separaten Artikel schreiben.

Als Zeichen der Dankbarkeit gegenüber seinen Mitarbeitern sowie Zulieferanten und mir, organisierte er immer eine kleine Party, wie er das nannte. Wir trafen uns jeweils in einem Restaurant – assen und tranken Bier und Sake, diskutierten über Geschäftliches und Privates. Mizuno-san sass in der Mitte und übersetzte – er war der einzige, der Englisch sprach – eine fröhliche Runde – das schweisste uns zusammen. Einmal fragte ich: «Warum stellen sie nicht eine kleine Fabrik auf und vereinen darin alle ihre Mitarbeiter?» Alle lachten und schüttelten die Köpfe dazu, meinte Hiroshi dann «Da hätte ich das Feuer schon Morgen im Dach – mit all den unterschiedlichen Charakteren und Meinungen – ein Ding der Unmöglichkeit. Das sind alles Einzelgänger, ich lasse sie alle an ihrem Platz und ziehe die Fäden aus Distanz. Das funktioniert besser so » alle nickten und waren mit ihm einig!

Eines Morgens, Ende 1970er Jahre, ruft mich Hiroshi im Hotel an: ich habe hier einen Geschäftsmann aus Australien, der möchte sie kennenlernen! Eine Stunde später standen beide vor mir, Hiroshi und Mr. (Marsden) Mick Williams aus Australien. Gentleman like, etwa eine Generation älter als ich. Ich glaube wir waren uns gleich von Anfang an sympathisch.

Er wollte sich eine Modellbahnsammlung in Spur 0 und I aufbauen, mit entsprechenden Anlagen sowie eigens dafür ein Gebäude erstellen, alles vom Besten, versteht sich! Er suchte wenn immer möglich den direkten Kontakt mit den Herstellern. So wurde er ein guter Kunde für viele in Japan, Südkorea, Europa wie auch für mich.

Wir trafen uns über Jahre meistens in Japan und einmal sogar in der Schweiz. Aus der geschäftlichen Beziehung wurde eine dauerhafte Freundschaft. Trotz mehreren Einladungen seinerseits habe ich es leider nicht geschafft ihn in Australien zu besuchen.

Die vielen Treffen mit Mick wie auch das letzte in Tokio bleiben für mich unvergesslich.

Sein Flug erreichte Tokio spät abends – ich hatte meine Abreise um einen Tag verschoben. Am Telefon meinte er, ich bin etwas müde durch die Reise. Wir treffen uns morgen früh um 6.00 Uhr zum Frühstück bei dir im Hotel. Punkt 6.00 Uhr fuhr sein Taxi vor – Mick war 90 Jahre alt und ich 72! Ein feines Frühstück und intensives Gespräch von 2 Stunden folgten mit vielen Ratschlägen von Mick.

Wir umarmten uns beide unter Tränen, es war unser letztes Zusammensein!

Unsere Beziehung blieb bestehen, durch Briefe und regelmässige Telefonanrufe. Mick Williams starb im Jahr 2013. Was aus seinem Modellbahn-Imperium geworden ist, glaube ich, kann man heute auf dem Internet erfahren.

Die Inflation in Japan seit den 1950er Jahren war enorm. Das schlug sich natürlich auch auf die Herstellung der Messing Modelle nieder, weil sehr arbeitsintensiv und lohnabhängig. Aufträge aus den USA waren rückläufig – der Dollar verlor an Wert. Zudem kam, dass für den Nachwuchs in der Industrie, dem Handel und der Verwaltung viel bessere, attraktivere Bedingungen geboten wurden. Die Zukunft sah nicht rosig aus.

Süd-Korea war eine Alternative. Mein erster Besuch in Seoul ging bereits ins Jahr 1967 zurück – damals noch zu früh, speziell für mich mit meinen Qualitätsansprüchen, um an eine dortige Produktion zu denken. Die meisten Hersteller in Japan kamen ins Pensionsalter – Nachfolger gab es nur in wenigen Fällen – alles Kleinbetriebe.

Mizuno war weitsichtiger, hatte seine Microcast Lost Wax Produktion schon vor Jahren seinem langjährigen Mitarbeiter Nobuo Tamada übergeben, der seine Aktivität auch auf andere Industriezweige erweiterte. Hiroshi's drei Kinder zeigten kein Interesse – zu harte Arbeit ...

Ende 1980er Jahre meinte Hiroshi-san: «Es ist an der Zeit, dass wir die Herstellung den Koreanern überlassen». Er war einer der wenigen der ihnen, besonders Samhongsas Unterstützung gab – sei es mit Motoren, Zahnrädern, elektrischen Komponente, etc. – oder auch nur mit Ratschlägen. «Sie sollen es leichter haben als wir damals», meinte er grosszügig. Zum Abschluss liess er noch ein paar japanische Vorbilder durch Samhongsas für sich bauen.

Hiroshi-san zog sich mit seiner Frau zurück, die immer noch den Kendo Sport betrieb. Er hingegen widmete sich der Holzschnitzerei. Seine künstlerische

Ader machte sich bemerkbar – er begeisterte sich auch für die Kunstmalerei und organisierte mit 85 Jahren in Tokio noch seine eigene Gemälde-Ausstellung – alle Achtung!

Wir blieben weiterhin in Kontakt – Neujahrs-Grüsse, Austausch japanischer Biskuits gegen Schweizer Schokolade. Eine schöne Zeit war's! Danke Hiroshi-san.

Ende 2020 erreichte mich die traurige Nachricht von Yachiyo-san, seiner Gattin, dass Hiroshi-san am 30 April 2020 an einer schweren Krankheit verstorben ist. Meine letzte direkte Beziehung aus der Japan-Zeit der Modellbahn Produktion. Er war ein Artist, ein Alleskönner im wahrsten Sinne des Wortes!

Er fehlt mir sehr! Er war ein guter Weggefährte.

Olympia Precision Models – Hiroshi Tagaya, Tokio

Tagaya-san war Sohn eines Textil-Kaufmanns. Sein Vater unterstützte ihn finanziell, damit er sich seiner Leidenschaft – dem Bau von Modelleisenbahnen – widmen konnte. Ich traf ihn bereits 1961 zusammen mit Nishioka-san von J. Gerber Tokio. Olympia arbeitete hauptsächlich für GEM Models USA, Zev Goldberg, der wiederum in Kontakt mit J. Gerber stand, eine internationale Handelsfirma. Tagaya war ein sehr liebenswürdiger junger Mann mit leider einer eher fragilen Gesundheit – vernahm ich später. Vielleicht auch etwas von einer Träumer-Natur. Sein Ziel war, die schönsten und feinst detaillierten Messing-HO-Lokomotiven zu kreieren. Was ihm auch gelang. Er war umgeben von einem kleinen, fähigen und motivierten Team. Er zeigte Interesse für europäische Bahnen, doch musste ich hinten anstehen, denn seine Kapazität war ausgefüllt. Er hatte, wahrscheinlich in eigener Regie, eine King George V in Arbeit genommen, wovon ich 100 Exemplare abzweigen konnte. 1962 gab ich ihm die SNCF 241P HO in Auftrag, die 1965 zur Auslieferung kam. Das Resultat konnte sich sehen lassen. Die Lackierung hingegen bereitete ihm und mir grosses Kopfzerbrechen. Japan hatte zu dieser Zeit in unserer Branche kaum Erfahrung in mehrfarbigem Lackieren, Beschriften und Linieren. Messing-Finish war allgemein gefragt. Ich hatte noch einige Projekte mit Tagaya im Gespräch. Leider verschlechterte sich seine finanzielle und gesundheitliche Lage zusehends. Sein Betrieb wurde eingestellt und er verliess diese Welt viel zu früh.

Meine Bemühungen Fujita-san, einer seiner fähigsten Mitarbeiter, zum Weitermachen zu bewegen – scheiterten.

Orion Models, Fumio Kagotani (Kumiko-Gemahlin) – Akishima Tokio

Es war, glaub' ich, 1973 – eines Samstag spät abends, nach einem anstrengenden Tag. Hiyoshi-san und ich sassen totmüde bei Antonio im Roppongi Viertel und verzehrten heiss hungrig unsere Pizza mit einem guten Glas Chianti. Mäuschenstill, wir waren die letzten Kunden. Plötzlich unterbrach er das Schweigen: «Ja, da wäre vielleicht noch Kagotani – Orion Models». Er wusste, dass ich immer noch nach einem Hersteller suchte – typisch Hiyoshi! Er kannte Kagotani schon seit Jahren, dolmetschte wie bei Goto ab und zu für NJ International bei ihm. Kagotani befürchtete wahrscheinlich die aufsteigende Gefahr aus Korea und bat Hiyoshi um Hilfe. Wohlverstanden, nur einfachere Projekte könnten in Frage kommen, bestätigte er ausdrücklich.

Ich stand kurz vor meiner Abreise, es blieb mir nicht viel Zeit – da verschwand Hiyoshi im Restaurant zum Telefon, trotz der späten Stunde. «Wir können morgen Sonntagnachmittag bei ihm vorbeigehen», sagte er bei seiner Rückkehr. Am nächsten Tag waren wir wieder zusammen unterwegs.

Tokio ist riesengross – die meisten Hersteller hatten ihren Sitz nicht unbedingt im Zentrum – so waren wir dann jeweils locker 1 bis 2 Stunden in der Bahn – wohlverstanden für den Hinweg, nochmals soviel für die Rückkehr plus Aufenthalt, der Stunden dauern konnte – bei solchen Tagen lagen höchsten 1 bis 2 Termine drin.

Kagotani's wohnten in einem Haus. Seine Frau Kumiko empfing und führte uns in einen kleinen japanischen Wohnraum mit Tatami, ein niedriger Tisch und eine Kommode mit Schubladen zierten das Zimmer. Wir setzten uns auf die Kissen am Boden und machten es uns gemütlich – seine Frau servierte uns japanischen Tee (Ocha) und Reiskekse (Osembe).

Sie war sehr freundlich und gesprächig – ihre Stimme tönte etwas rau – fast ungewöhnlich für eine Japanerin. Ich fühlte, dass sie sich mit Hiyoshi gut verstand und sie sich bereits gut kannten. Ein lockeres Gespräch bahnte sich zwischen den beiden an und zu meinem Erstaunen entpuppte sich der sonst eher reservierte Hiyoshi als äusserst relaxen Gesprächspartner, beide lachten dabei ausgiebig. Als sie den Raum verliess, flüsterte er: «Etwas laut, aber ein gutes Herz hat sie».

Kagotani, eine zierliche Person, hatte früher bei Sekino/Akane Models gearbeitet und sich, als der Betrieb eingestellt wurde, selbständig gemacht.

Er zeigte uns seine kleine Werkstatt – sauber geführt. Am Sonntag war Ruhetag für das Personal. An seinem Haus angeschlossen, fertigte eine Firma Drehteile für die Modellbahn-Hersteller.

Wir setzten uns für einige Stunden an den Tisch und diskutierten eingehend über unsere Geschäftsbeziehung, die mehr als zehn Jahre dauern sollte. Er bestätigte mir, dass er jemand hätte, der für seine Korrespondenz zuständig wäre. Jedoch ohne Hiyoshi als Übersetzer und «go-between» wäre die Zusammenarbeit nicht möglich gewesen.

In der Wahl der Projekte war grösste Vorsicht geboten. Schwachpunkt waren seine Zeichnungen, die oft mangelhaft und nicht professionell ausgeführt waren. Überraschungen waren an der Tagesordnung. Auch war er unorganisiert – anlässlich eines späteren Besuches entdeckte ich, dass er seine Korrespondenz einfach in einer der Kommoden-Schubladen kunterbunt verstaute. Mir blieb die Spucke weg!

Kein Wunder, dass wir oft Differenzen in der Ausführung hatten – vergessen oder nicht gefunden. Noch während derselben Sitzung holte Kumiko ein paar Ordner und der ganze Kram wurde nach Modellen und Daten abgelegt. Hiyoshi erhielt den Auftrag ihn in Zukunft genauestens zu überwachen – so gestaltete sich die Zusammenarbeit immer etwas angespannt, mit der Angst, dass sich irgendwo während der Fertigung ein «Bug» einschleichen konnte.

Durch unsere Unterstützung und Zulieferung von Lost-Wax-Teilen, Motoren, Abziehbilder und sogar Central-Valley Drehgestelle für die französischen P.O.-Personenwagen, schafften wir doch zusammen eine Reihe zierlicher, fein gearbeiteter Messing-Modelle in H0 – ich denke da an die Bm 4/4, P.O.-Wagen, SBB Wagen, De 6/6, Eem 6/6, Ee 3/3, Ee 3/4, Ee 6/6, Am 6/6 ...

Gegen 1984 zog er sich vom Modellbahn-Geschäft zurück – altersbedingt? War es die Gesundheit oder die fortschreitende Konkurrenz aus Korea? Mit LEMACO gab ich ihm keine neuen Modelle mehr in Auftrag. Sicher haben seine Modelle einen verdienten Platz in den unzähligen Sammlungen gefunden.

N. B. auch Takanashi-san von unserem FULGUREX Tokio Büro musste ab und zu einspringen, wenn es Transportprobleme gab.

O.S. Engines – Shigeo Ogawa (1917-1992), Osaka

Als Abschlussarbeit seines technischen Studiums präsentierte Ogawa-san anfangs der 1930er Jahre eine mit Echtdampf betriebene Lokomotive und erhielt damit eine Auszeichnung. Dampfbetrieb – das faszinierte ihn schon damals.

Es sollte anders kommen – aus den USA erhielt er eines Tages einen Besuch und Anfrage (1936) über Miniatur-Verbrennungs-Motoren für den Modellbau. Das war der Anfang einer langen Erfolgsgeschichte. Aus dem Nichts startete Ogawa die Entwicklung und Produktion von Verbrennungsmotoren – alles was im Vorbild existierte versuchte er, meist mit Erfolg, im Kleinen in den Handel zu bringen. OS Engines wurden weltweit zum Marktführer.

Shigeo Ogawa war ein genialer Mensch – ein Schaffer und Macher ohne gleichen. 1978 erfuhr ich durch die Presse und Aster, dass O.S. Live Steam Loks für Gartenbahnen auf den Markt bringen werde. Überraschung! Ein Jahr später, als ich in Tokio weilte – erhielt ich einen Anruf von O.S. Mr. Ogawa möchte mich treffen – was war wohl der Grund, Engines oder Live Steam? – beides konnte mich interessieren. Also zwei Tage später sass ich im Flugzeug unterwegs nach Osaka zu O.S. Engines. Äusserst freundlicher und grosszügiger Empfang. Ogawa machte mir klar, dass es um die Dampfloks ging und nicht um die Engines – auf die ich auch ein Auge hatte. Er wusste, dass ich auf dem Modellbausektor sehr aktiv, er aber in der Schweiz bereits vertreten war! Das ist eine andere Geschichte, die gehört nicht hierher!

Ogawa voran, seine Direktoren und ich hinterher, führte er uns durch seine Fabrik – beeindruckend. Anschliessend Sitzung mit Übersetzung von seinem Export-Verantwortlichen. Er fing an: «Sie kennen O.S. Motoren. Sie haben vorher die Fabrik besucht – meine Leute», Pause – «die brauchen mich nun hier nicht mehr ... darum will ich mir jetzt noch meinen Jugendtraum, Dampfloks zu bauen, erfüllen» und lachte herzlich! Eigentlich wäre er schon im Pensionsalter, fügte er noch hinzu. «Ich suche einen Vertreter für Europa. Ich habe an sie gedacht, weil sie mit Aster erfolgreich sind und O.S. Gartenbahnen mit 3 ½“, 5“ und später noch Grössere nicht in Konkurrenz mit Aster stehen».

Ein schwerer Brocken, komplettes Neuland, gefragt sind Investitionen – Lager, Vorführmodelle, Schienen, Anleitungen und Übersetzungen, denn die Loks werden hauptsächlich wie bei Aster in Bausatzform geliefert, dazu gehört ein Europa weites Netzwerk von Spezialisten sowie Werbung usw. Es ging zum Mittagessen. Ogawa-san stellte mir auch seine Gattin und Tochter vor. Am Nachmittag, im Hof des Werks, Live Steam Vorführung der Mogul 3 ½ “ und 5T Tender Lok 5“. Egger als Lokführer – das erste Mal

in meinem Leben – wow! Ich war immer noch am Abwägen ... war es die Bewunderung, die ich für das Lebenswerk Ogawas fand – die Dampfloks oder auch die Motoren?

Schlussendlich gab ich ihm meine Zusage, bewusst, dass es finanziell kein Geschäft werden konnte, aber für mich bestimmt eine neue Herausforderung und Erfahrung.

Ogawa-san war sichtlich erleichtert, er strahlte über sein ganzes Gesicht – ich war im Team und der Familie angekommen! Am Abend sank ich erschöpft in den Sitz des Flugzeugs Richtung Tokio, versuchte das gerade Erlebte zu verdauen und etwas Ordnung in meine Gedankenwelt zu bringen.

Die O.S. Bausätze kamen auf dem europäischen Markt sehr gut an – besonders geschätzt war die ausserordentliche Präzision und Qualität der Bauteile. Der 3 ½“-Massstab war vielleicht etwas klein für westliche Körperverhältnisse und die Loks landeten statt auf einer Anlage eher als Schaustück in einer Vitrine.

Anlässlich der Nürnberger Spielwarenmesse konnte ich sogar OSTRÄ Otto Straznicky, bekannt für seine Vorführungen, mit einer O.S. T5 Lok 5" gewinnen.

1985 übernahm ich mit LEMACO den Vertrieb von FULGUREX.

Als die Logistik mit Japan sich verbesserte und das Internet die Verbindungen vereinfachte, überliess ich O.S., um die Kosten senken zu können, den Direktkontakt mit den Kunden.

Es war eine schöne Zeit – ich möchte sie nicht missen, der Aufwand und Einsatz waren es wert.

Shigeru Ogawa ist 1992 gestorben. O.S. hat die Produktion von Live Steam Lokomotiven 2021 endgültig eingestellt.

Tenshodo, Ginza, Tokio

Tenshodo kann auf eine lange Firmen-Geschichte zurückblicken. 1879 gegründet – war Tenshodo in der Herstellung und dem Verkauf von Siegel/ Stempel tätig. Siegel spielen im öffentlichen Leben auch heute noch eine wichtige Rolle im Orient. Alle wichtigen Dokumente werden mit einem Siegel beglaubigt/versehen.

Jahre später entwickelte sich die Aktivität auf Schmuck und Uhren – erfolgreiche Geschäftsbeziehungen bahnten sich mit der Schweiz an. Ein weiterer Zweig war der Engroshandel von Stahlprodukten für die Konstruktion.

Hideo Niimoto, Tenshodo's Präsident, interessierte sich persönlich für die aufkommende Herstellung von Messinglokomotiven und eröffnete anfangs der 1950er Jahre eine Werkstatt in seinem Betrieb zum Bau von H0-Modellen japanischer und ausländischer Vorbilder. Er war ein Eisenbahnliebhaber, deshalb auch seine Reisen in die USA. Die Great Northern (GN) Lokomotiven hatten es ihm besonders angetan, was natürlich auch seine Modellwahl beeinflusste.

Ein Kontakt und Zusammenarbeit mit Bill Ryan von PFM/USA entstand. An der Ginza in bester Lage, zusätzlich zu der Uhren- und Schmuckabteilung, wurde ein Modellbahn- und Hobby-Sektor angegliedert.

1958, an der Spielwarenmesse, besuchte uns Bengt Ranert aus Schweden. Er suchte einen Partner zum Vertrieb im übrigen Europa für die bei Tenshodo in Auftrag gegebene Schweden Tender-Lok Sb 2-6-4T, Katalog Nr. 151. Fulgurex übernahm 100 Exemplare. Dies war der Anfang der europäischen Messing-Kleinserien Eisenbahn-Geschichte – meine Geschichte! Die sich über 50-Jahre meines Lebens hinziehen und einiges auf dem Modellbahn-Sektor in Bewegung bringen sollte! Ab 1958 war ich in ständigem Kontakt mit Tenshodo – konnte bereits die SNCF 141R H0 in Auftrag geben, so dass 1961, fast zeitgleich mit der Schweden-Lok, eine erste Tranche der 141R, Katalog Nr. 150, geliefert wurde.

In Anbetracht der den Japanern eher spärlichen zur Verfügung gestellten Unterlagen, durfte man damals mit dem Resultat sehr zufrieden sein! Der Erfolg war garantiert, auch mit der Schweden-Lok.

1961 – mein erster Besuch in Japan und bei Tenshodo – fühlte ich, ohne einen persönlichen Kontakt, war eine Entwicklung unmöglich. Man vergesse nicht, zu jener Zeit wickelte sich alles über den Briefverkehr ab.

Ich lernte Hideo Niimoto, den Präsident, kennen und auch kurz noch seinen Vater, der schon im Ruhestand war, es aber nicht lassen konnte, seine täglichen Besuche in der Firma abzustatten. Das kennt man ja auch bei uns!

Sawaya-san war mein Ansprechpartner – zuständig für den Export. Ich merkte bald, dass die Firma mit der Inland- und USA-Produktion voll ausgelastet war und daher wenig Hoffnung für europäische Typen bestand. Tenshodo hatte einige sogenannte Subcontractors (Shitauke) an der Hand, die für sie produzierten. So zum Beispiel anfänglich GOM Models/Goto, der die S3/6 in H0 grösstenteils für uns baute.

Da war auch Adachi, der für Tenshodo arbeitete und später für uns die RIC und Gotthardwagen in Spur 0 herstellte. Oder Fukushima, der E-Loks in H0 für Fulgurex und Lemaco produzierte. Adachi war mit H0 Dampfloks unter seinem eigenen Namen auf dem japanischen Markt bekannt. All das aber erfuhr ich erst viel später – denn solche Verbindungen wurden als «top secret» behandelt und Fremden kaum zugänglich gemacht. 1980/81 konnte ich Nakamura, ein weiterer Subcontractor, den ich durch Mizuno kennen lernte, überzeugen, dass er für uns über Tenshodo die SBB E 4/4 H0 in Arbeit nahm. Mit dem Tenshodo-Sortiment hatte ich in Europa schon ab Ende der 1950er-Jahre und anfangs 1960er-Jahre einen guten Start, bis unsere eigenen Produktionen anliefen, so dass Tenshodo praktisch synonym für Messing Modelle aller Marken wurde. Erst nach langer, harter Arbeit übernahm ich mit FULGUREX schlussendlich diese Rolle.

Wir vertrieben ebenfalls die sehr geschätzten motorisierten Drehgestelle von Tenshodo, welche die Firma Hanazono herstellte. Das Umsatzvolumen im Messing-Bereich blieb aus oben erwähnten Gründen mit Tenshodo eher bescheiden. Dennoch bahnte sich zwischen Hideo Niimoto und mir über die Jahre eine innige, vertrauensvolle, ähnlich einer Vater-Sohn Beziehung an. Später dann geschah dasselbe mit seinem Sohn Hideaki und mir, aber in umgekehrtem Sinne. Ich gehörte irgendwie zur Familie. Auch der Deal mit Aster in den 1970er Jahren und die Vertretung mit Roco in Japan – für die ich verantwortlich war – schweisste uns noch näher zusammen.

Shunji Satoh, Muto- und Tanaka-san wurden meine Kontakt-Personen, als Sawaya-san in Rente ging – schon in den 1960er-Jahren und blieben es bis am Ende meiner Aktivität mit Lemaco.

Hideo Niimoto besuchte uns mehrmals in Lausanne, auch mit seiner charmanten Gattin, oft im Zusammenhang mit seiner Uhrenaktivität mit der Schweiz. Von ihren beiden Söhnen war Hideaki für Ginza und sein Bruder zur Übernahme des Stahlbetriebes bestimmt. Ich hatte schon einen guten Draht zu Hideaki, als er in den 1960er Jahren noch an der Uni studierte.

Als reine Modellbahnzeitschrift hatte die Revue TMS von Kiyo Yamazaki seit 1947 praktisch das Monopol auf dem japanischen Markt. Er war gleichzeitig auch Vertreter von Peco Gleismaterial, was vielen Händlern nicht unbedingt in den Kram passte – die Presse soll neutral bleiben, hiess es. Ähnliche Beispiele erlebten wir ja auch in Europa. Als dann unter Presse Eisenbahn (Herren Matsumoto und Hirai) eine neue, mit viel Fotomaterial illustrierte Revue auftauchte, nutzten einige Kunden die Gelegenheit, die beiden Newcomers mit Werbung zu unterstützen. So auch Niimoto-san von Tenshodo.

Yamazaki war von Niimoto sehr enttäuscht, zumal die beiden bisher gut befreundet waren und Yamazaki mit Presse Eisenbahn plötzlich eine echte Konkurrenz vor der Türe hatte. Die Beziehungen zwischen den beiden waren über längere Zeit auf einem Tiefpunkt angelangt. Ich kannte beide gut. Yamazaki verbrachte oft seine Abende und Meetings in der Imperial Hotel-Bar. Er war gut befreundet mit Hiyoshi-san. So trafen wir uns dort ab und zu zur späten Abendstunde bei einem guten Tropfen (er war ein Kenner), verbrachten gemütliche Momente, verbunden mit interessanten Diskussionen. Die beiden haben mich anlässlich einer Europa-Reise sogar in Lausanne besucht.

Bei einem solchen Treffen überraschte mich Yamazaki eines Abends mit einem feinen Glas Schnaps – schmunzelte und zeigte mir die Flasche. Ein echter «Lie» aus dem Wallis! «Ihnen zulieb», meinte er. Einige Gläser und «Kampai's» folgten. Ich nutzte die Gelegenheit das Gespräch auf Tenshodo zu bringen, um das Kriegsbeil endlich zu begraben. Ich konnte ihn dafür überzeugen.

Zwei Tage später sass ich mit Niimoto-san zum Abendessen in seinem Lieblingsrestaurant « Shido » bei einem delicious Kobe-Steak und als Nachtisch ein köstliches Schokolade-Soufflé. Wohlverstanden, mein erstes und das in Japan! Auch er war bereit den Kontakt wieder aufzunehmen – «Er soll mich anrufen»! Das tat er auch! Das ganze Umfeld war zufrieden – sozusagen ein Happy-End – für mich auch, natürlich!

Später, als Niimoto in Lausanne auf Besuch war, fuhr ich ihn mit dem Auto nach Montreux ins Hotel. Aus dem Radio ertönte eine wunderschöne Melodie. Echt passend zur traumhaften Sonnenuntergangsstimmung über dem Genfersee. Hideo war sichtlich gerührt. Er fragte nach der Musik. Eine Kasette von der japanischen Airline JAL, die ich auf einem Flug in seinem Land geschenkt erhalten hatte. Jet Stream, internationale Unterhaltungsmusik zum Träumen – würden von JAL auch am Radio Japan ausgestrahlt, einmal wöchentlich, erklärte ich ihm. Er nickte! Einige Monate später erhielt ich ein kleines Paket mit 10 Kassetten Jet Stream Musik – von Niimoto-san am Radio aufgenommen. Über die Jahre folgten ganze 200 Exemplare.

Sein Sohn Hideaki erzählte mir, nach seinem damaligen Besuch, sei sein Vater ganz verändert heimgekehrt – hätte sich eine moderne Audio-Anlage zugelegt und sich in einen begeisterten Musikliebhaber verwandelt! Als ich mich mit LEMACO selbständig machte stand er mir zur Seite, als wäre es eine Selbstverständlichkeit!

Solche Erlebnisse verbinden – fürs Leben. Leider verstarb Hideo Niimoto 1990 – viel zu früh.

Hideaki, sein Sohn, übernahm das Ruder. Eine grosse Aufgabe. Er war nach seinem Studium schon im Betrieb tätig gewesen. Die Messing Ära in Japan ging schon seit geraumer Zeit dem Ende entgegen – die Inflation im Land und der fehlende Nachwuchs bei den Herstellern waren die Hauptgründe. Als sich PFM vom Modellbahngeschäft langsam zurückzog, übernahm Tenshodo deren Hersteller ZION in Korea für den Bau von japanischen Lokomotiven in Messing.

Hideaki wagte auch einen ersten Schritt in die Kunststoffherstellung – er liess einen Shinkansen in HO in China bauen – ob das Resultat überzeugend war, entzieht sich meiner Kenntnis!

An der Ginza im Verkaufsgebäude entstand eine «Evergreen» Abteilung für Occasionsverkäufe. Vom Modellbahn hobby sich verabschiedende konnten dort ihre Modelle in Kommission abgeben. Newcomers dagegen zu relativ günstigen Konditionen einsteigen. Tenshodo erhielt eine Provision und sicherte sich damit für später Kunden für Neumodelle – eine gute Sache!

Anlässlich seiner letzten Reise, zusammen mit seiner Gattin Haruko, hat Hideaki meiner Frau und mir drei winzige Pflänzchen im Reisegepäck mitgeschmuggelt – Pflanzenexport verboten – sie stammten aus dem Garten seiner Eltern – «ein Andenken an die Familie Niimoto», meinte er bescheiden. Wenn er gewusst hätte!

Drama – im Jahr 2009 wurde Hideaki in einen schweren Autounfall verwickelt und blieb an den Folgen querschnittgelähmt. Dramatisch – er führte sein Geschäft unter grossen Qualen vom Spitalbett aus weiter – über Jahre. Er erlag seinem Leiden im Jahr 2016, im Alter von 71 Jahren. Schlimme Zeiten!

Ich hätte Hideaki gerne besucht – obschon bereits im Ruhestand. Mit Rücksicht auf mein Alter riet mir mein Arzt jedoch vom Fliegen abzusehen. Unsere Kontakte beschränkten sich dann leider nur noch auf seine Telefonanrufe aus dem Spital – die oft aus gesundheitlichen Gründen nur kurz aber umso intensiver ausfielen.

Keiji Niimoto – Hideaki's und Haruko's Sohn, führt seitdem die Firma Tenshodo mit Erfolg weiter.

Aus dieser Never Ending Story bleiben viele schöne Erinnerungen zurück – oft verweilen meine Gedanken bei den Niimoto's, mit unvergesslichen Jet Stream Klängen oder beim Anblick der heranwachsenden Sträucher in unserem Garten ...

NACHTRAG

Es passierte nicht selten, wenn ich in Tokio weilte, dass das Telefon noch zu später Stunde läutete. Hideaki stand im Hotel – ob ich noch Lust zu einem Drink hätte! Natürlich, obwohl ich todmüde war. Wir diskutierten dann jeweils über Gott und die Welt bis uns der Barkeeper ein Zeichen gab, dass er schliessen möchte ...

Eines Abends meldete sich Hideaki am Telefon – ob er ins Hotel vorbeikommen dürfe, er möchte mir seine Zukünftige vorstellen. Eine schöne, charmante, aufgeweckte, gesprächige Dame. Das tat Hideaki gut. Er als eher ruhiger, stiller Typ – ein ausgezeichnetes Paar. Zufrieden gingen sie mit meinem Segen davon. Jetzt konnte er sie seinen Eltern vorstellen. Ein schönes Vertrauenszeugnis seitens Hideaki mir gegenüber.

Eine Ehre für mich.

29. April 1971 – Das Bild. Ich habe dieses Datum in meiner Agenda notiert. Ich sass mit Hideo Niimoto und Satoh in einem kleinen Raum bei einem Modell-Gespräch als sich plötzlich an der Wand ein Bild löste und mir auf die Nase fiel. Die Kante des Rahmens verursachte einen Schnitt und das Blut floss reichlich über mein ganzes Gesicht. Grosser Schock und Aufregung seitens Tenshodo. Wie konnte sowas passieren und erst noch einem Gast. Wir eilten sofort zur nächsten Klinik. Im Wartezimmer starrten ein Dutzend neugierige japanische Augen auf den fremden Ankömmling – ein eigenartiges Gefühl. Zum Glück musste nicht genäht werden. Ein Pflaster genügte. Die ganze Firma schien sehr besorgt und man konnte sich nicht genug entschuldigen... Spuren sind heute noch als Andenken auf meiner Nase leicht sichtbar ...!

Meine Beziehungen zu Satoh- und Muto-san sind bisher etwas zu kurz gekommen.

Satoh's Englisch war ausgezeichnet – daher war er auch verantwortlich für alles, was mit dem Ausland zu tun hatte. Muto war der Kontakt-Mensch mit all den Zulieferanten und Hersteller. Sein Englisch beschränkte sich auf

technische Ausdrücke. Man muss wissen, Satoh wohnte in Yokosuka. Das bedeutete zwei Eisenbahnstunden morgens und zwei Stunden abends – «Dies nutze ich u. a. zur Englischweiterbildung». Er hatte immer ein Büchlein dabei. «Die frische Luft am Meer ist mir dieses Opfer wert – über 40 Jahre lang...».

Auch wenn im Betrieb mal ein Problemchen auftauchte, kamen die beiden zu mir und ich versuchte dann durch die Blume bei der Direktion das Ganze wieder einzufädeln – meistens mit Erfolg.

In den 1960er Jahre war der internationale Flughafen noch in Haneda, gleich bei Tokio. Zu dieser Zeit bestanden Tenshodo Satoh/Muto darauf, mich jeweils dort abzuholen und später wieder zum Abflug zu begleiten. Im Orient ist es Tradition, dass man Reisende zum Flughafen bringt, erklärte mir einmal Hiyoshi-san. Ganze Familien oder Firmen-Mitglieder begleiten das Oberhaupt zum Abflug, wenn er sich z. B. ins Ausland begibt. «In ihrem Fall ist dies nicht unbedingt nur aus Zeichen der Sympathie – vielleicht will man ja auch einfach sicher sein, dass sie das Land verlassen haben...» und lachte herzlich dabei! Das taten auch Satoh und Muto, anlässlich eines Abschieds vor dem Gate ... Als ich nach dem Grund fragte, meinte Satoh verschmitzt: «Muto hat eben gesagt – Egger-san reist ab – die Erdbebensaison ist vorbei – jetzt können wir wieder ruhig schlafen» und beide krümmten sich vor Lachen! Hatte Hiyoshi also doch nicht unrecht ... auf jeden Fall waren es schöne, unvergessliche Momente! Shunji Satoh ist leider 2019 verstorben und damit hat auch unsere 60jährige Freundschaft ein Ende genommen. Glücklicherweise bin ich noch mit seiner Tochter Yuko in Verbindung, die ich schon als kleines Mädchen kannte. Später, als der Flughafen nach Narita verlegt wurde, übernahm diese Rolle Hiroshi Mizuno. Unzählige Male begleitete er mich – als eine Selbstverständlichkeit – diesen langen Weg.

Toby Models Co Ltd., Noboru Sawada, Yokohama

Der erste Besuch bei Toby im Jahr 1961 brachte mich ganz schön ins Schwitzen ... «Soll ich sie im Hotel abholen?» «Nein, nein, das schaff' ich schon» ... Sawada-san erklärte mir am Telefon, wie ich per Bahn es ohne Probleme meistern würde. Ja, in der Theorie – aber in der Praxis !! Falsches Perron – eine Station zu weit, grüner statt blauer Zug genommen – japanische Beschriftung, usw. Mit einer guten Stunde Verspätung traf ich endlich mit vielen Entschuldigungen und sichtlich erschöpft ein. Alle waren sehr besorgt.

Sawada-san führte zusammen mit seiner Frau und einer Angestellten ein Hobby-Geschäft Modellbau und Eisenbahnmodelle, im Hintergrund wurden Eisenbahn-Teile zusammen gelötet.

Die Sawada's waren ganz von Anfang mit dabei. Durch die Beziehung zu den PX, so nannte man die Geschäfte für US-Soldaten und deren Familien, wusste er was gefragt war. Neben dem Verkauf von Hobby-Artikeln, plante er Eisenbahnen zu bauen. Stellte ein Team zusammen – hatte Glück mit der Wahl seiner Mitarbeiter und schon bald verliessen die ersten einfachen US-Modelle die Werkstatt Richtung USA, über GI's und der Firma International Models, Louis Barnett, der erste US-Importeur überhaupt für Messing-Loks, wie auch, glaube ich, Mr. Minari mit seiner Firma Atlas.

Sawada-San war eine sympathische und angenehme Persönlichkeit. Avant tout – cleverer, vorsichtiger Kaufmann – nicht unbedingt Modellbahner. Sein mündliches Englisch war gut, hatte aber immer einen Übersetzer dabei, wenn es um Geschäftliches ging, der im Nachhinein auch für die Korrespondenz zuständig war. In den ersten Jahren war es Sugiyama-san, ein älterer Herr, jedoch für diesen Job ein feiner Mensch. Sawada's Frau hielt sich eher etwas zurück, wie in Japan meist so üblich – war aber stets für alles besorgt.

Sawada's hatten zwei Kinder, Ryoichi und Noriko, noch im Schulalter. Der Zeichner und Konstrukteur K. Hirata war bei unseren Treffen auch meistens dabei – «ein wichtiger Mann», meinte später Hiyoshi, «mit ihm müssen sie gut auskommen». Er hatte Recht. Die Mitarbeiter im Team lernte ich so nach und nach kennen. Sawada war da eher diskret, wenn es darum ging über wie, wer, was und wo!

Toby arbeitete für PFM. Der Zeitpunkt, das Timing zur Anbahnung unserer Geschäftsbeziehung war optimal. Furuya-san, der die Crown-Modelle für Toby baute, war kürzlich von Bill Ryan/PFM ausgespannt worden, um ihn unter Fujyama zu etablieren – selbständig. Die Aktion hinterliess bei Sawada-san verständlicherweise einen bitteren Nachgeschmack und Verunsicherung gegenüber PFM. Er produzierte auch mehrere japanische H0-Modelle für den Innenmarkt. So bahnte sich schnell eine gute, reibungslose Zusammenarbeit an, die über Jahrzehnte dauern sollte.

Die erste Wahl fiel auf die SBB Be 4/6 in H0 grün und braun – mit etwas zu grossen Lampen, zweimotorig und daher etwas wackelig in der Laufeigenschaft. Das war 1963. Mehrere, verbesserte Neuauflagen dieses Typs folgten mit zum Teil von uns angelieferten Motoren und Gussteilen. Danach kamen in H0 PLM Columbia, PLM Pacific und Mikado, 2D2, Ce 6/8 II Krokodil, Ae 3/6 II, Ae 8/14, BLS Ae 6/8 und verschiedene Wagen. In Spur 0 die Be 4/6 und das Ce 6/8 II Krokodil. Viele davon in jeweils verbesserten Neuauflagen, denn die Nachfrage damals war gross!

Später amtete auch Hiyoshi-san als Übersetzer und Korrespondent. Er genoss das volle Vertrauen der Sawada's und des Teams. Noch in den

1960er Jahren baute Sawada zusammen mit einem Freund ein imposantes 9-stöckiges Geschäftsgebäude – in der Mitte getrennt, mit zwei Eingängen. Toby besetzte den ersten Stock für den Verkaufsladen, die 8. und 9. Etage für den Eisenbahnbau. Die übrigen Stockwerke waren vermietet. Er war sichtlich stolz auf sein Toby-Biru/Building. Das durfte er – eine gute Investition im rechten Moment. Die Liegenschaftspreise boomten zu dieser Zeit.

Die Treffen mit Sawada dauerten immer den ganzen Tag – er wollte alles im Detail besprechen und festhalten. Am Ende händigte ich ihm immer eine Gesprächsnotiz aus. Das schätzte er und gab ihm eine gewisse Sicherheit. Hinter jedem Modell steckte ein grosser Aufwand an Arbeit und auch finanziell. Man bedenke, dass damals alles über Korrespondenz, per Luftpost abgewickelt wurde. Telefongespräche liefen nur in Notfällen. Ein kleiner Fehler konnte den Erfolg des Modells zunichte machen.

Toby's Werkmeister, Ishikawa-san, gemeinsam mit Todoroki-san, waren echte Perlen. Sie kontrollierten jedes Modell bis zum Verpacken. Toby war der einzige Hersteller, dessen Modelle, wie man so sagt, ich mit geschlossenen Augen ausliefern konnte.

Es wurde zur Tradition, dass wir den Lunch jeweils zusammen im Hotel Yokohama Grand im Panorama-Restaurant – mit einer wunderbaren Aussicht auf den Hafen – genossen. Nach getaner Arbeit lud er mich oft noch zu einem Glas japanischem Whisky in der Bar im Untergeschoss seines Mieters ein. Dies bei einer entspannten und gemütlichen Atmosphäre. Alsdann begleitete er mich zu Fuss bis zum Bahnhof.

Bei LEMACO baute Toby noch die Ae 3/6I und Ae 8 /14 11801. Das waren die letzten zwei Loks, die seine Werkstatt verliessen. Der Preisdruck wegen der Konkurrenz aus Korea machte ihm zu schaffen. Aber vor allem war es das Alter seiner Mitarbeiter und das von ihm selbst. Seine beiden Kinder hatten andere Pläne, sie wollten nicht ins Modellbahngeschäft einsteigen. Sie hatten Recht.

Die Kleinserien Modellbahn Ära neigte sich in Japan während den späten 1980er Jahre dem Ende zu. Der Name Toby wird mit seinen exquisiten kleinen Meisterwerken bei den Modelleisenbahnern weiterleben ...

Bei mir hat Sawada-san mit seiner Familie und Mitarbeiter einen wohlverdienten Platz in meinem Herzen gefunden.

Leider konnte Sawada nur kurze Zeit seinen Ruhestand geniessen – er begann zu kränkeln und verstarb viel zu früh.

FULGUREX Tokio Ltd., Tokio

Schon anlässlich meiner zweiten Reise nach Japan (1962) war mir klar, ich brauchte einen lokalen Vertreter. Ich war ja nicht nur mit den Eisenbahn-Herstellern, sondern auch mit vielen anderen Betrieben im Modellbau in Kontakt.

Der grösste Teil der Korrespondenz wickelte sich zu dieser Zeit über Briefpost ab. Das kostete Zeit – nur grössere Firmen bedienten sich des Telex. Mir schwebte ein kleines Büro vor mit 1–2 Angestellten. Aber wie konnte ich als Ausländer eine Firma in Japan gründen? Niemand konnte mir Auskunft geben – sogar ein Besuch bei dem Schweizer Konsulat war erfolglos.

Jahre später kam ich mit Nishioka-san von J. Gerber auf das Thema. «Nichts einfacheres», sagte er. «Sie gehen zu Attorney Braun – no problem!» und so war es. Im Nu hatte ich meine Filiale, FULGUREX Tokio Ltd. und ein Konto bei der Bank of Tokio sowie eine Treuhandstelle.

Kurz vorher lernte ich anlässlich einer Ausstellung für Plastik Modellbausätze in Tokio **Keizo Takanashi** kennen – er arbeitete bei einer Export-Firma – machte mir sofort einen guten Eindruck. Nett, äusserst sympathisch, kontaktfreundlich, gute Umgangsformen, gutes Englisch und Allgemeinbildung! Dachte ich mir, das wäre der Mann für mein Büro in Tokio. Als ich ihn danach diesbezüglich anpeilte – sagte er mit Begeisterung zu: «Eine neue Herausforderung – ich bin mir des Risikos bewusst», meinte er.

Wir richteten ein bescheidenes Büro im 1. Stock eines kleinen Geschäftsgebäudes ein. Natürlich mit Telex – der fleissig in Betrieb war. Endlich hatte ich mein «Bureau de liaison»!

Takanashi-san, zusammen mit einer Teilzeit-Angestellten, waren in Verbindung mit den Modellbahn-Herstellern und, wenn nötig, den Hobby-Lieferanten. Exportierten Plastik-Bausätze nach Europa und importierten Miniaturautos von England. Ich schaffte die nötigen Verbindungen dafür. Auch war K. T. involviert im Motor Car Series Projekt. Also genug Arbeit – manchmal fast zu viel! K. T. hat einen guten Job geleistet und war zudem ehrlich. Einmal erlaubte ich mir eine Bemerkung – ich fand die japanische Buchführung einfach zu kompliziert. Ich sandte ihm Unterlagen aus der Schweiz, die ihm die Arbeit einfacher machen sollten. Bei meinem nächsten Besuch – keine Änderung. Meine Dokumente lagen unangetastet auf dem Tisch. Erstaunt fragte ich ihn: «Na und?» Antwort: «Egger-san we are here in Japan!» Das war's – er hatte eigentlich Recht.

Ab und zu fand ich auch, dass er mir öfters über seinen täglichen Ablauf, Geschehen, Aktivität und Probleme berichten sollte. «Sie sitzen ja jeden Tag 2 Stunden in der Bahn und da hätten sie doch Zeit mir ein paar Notizen auf ein Stück Papier zu kritzeln (er hatte eine schöne Handschrift) und am nächsten Morgen im Büro in einen Umschlag zu stecken». Keine Reaktion. Als wir später einmal in einem vollgestopften Zug standen und uns kaum mehr bewegen konnten, meinte er plötzlich trocken: «Sehen sie mich hier ihnen Notizen zu schreiben ...?»

Ein andermal waren wir frühmorgens mit der Bahn unterwegs zu Fujiyama. Der Zug hielt überall. Ich wetterte: «Da hat es doch normalerweise Express-Züge». Nein gibt es nicht. Am Abend auf der Rückreise sassen wir plötzlich in einem Express-Zug – «gibt es also doch!» – «Ja, nur ausserhalb der Stosszeiten!» Das war eine Abmachung mit den anliegenden Gemeinden anlässlich des Baus der Linie. «Warum haben sie mir das heute Morgen nicht gleich gesagt?» – Antwort: «Sie haben mich ja auch gar nicht danach gefragt, nur gewettert!» Das ist Japan. Solche Momente gaben etwas Abwechslung in den stressigen Tag.

Ein andermal war ich mit K. T. auf der Rückreise nach einem anstrengenden Tag bei Ikuma – total überfüllter Zug. Auf einmal höre ich eine krätzende Stimme, jedes Mal bei Anfahrt und Anhalt. Etwas weiter vorne im Wagen stand ein kleines Männlein in der traditionellen hellen japanischen Kleidung, eingepfercht zwischen all den Reisenden. Fragte ich K. T. was wohl sein Problem sei, ich fand die Situation nämlich urkomisch und zum Lachen. «Er kann nicht raussehen und fragt bei jedem Halt nach dem Namen des Ortes». «Ah, findet ihr das nicht humoristisch?» Alle machten dauernd ernste Gesichter. «Im Innern schon», flüsterte mir K. T. zu! In Japan gilt nach wie vor: Das Gesicht wahren in der Öffentlichkeit – und bei uns?

In Japan war ich wohl der einzige Ausländer, der praktisch mit allen Modellbahn-Hersteller direkt oder indirekt in Beziehung stand.

Schliessung FULGUREX Tokio – nach über 10 Jahren Aktivität.

Motor Car Series M 1:12

Eigentlich geht es hier nicht um Eisenbahnen, nein um Autos. Ist jedoch Messing-Modellbau und ein wichtiger Abschnitt in meinem Leben, meiner Aktivität. Daher möchte ich hier doch darüber berichten.

In den 1960er und 1970er Jahren machte sich Michele Conti, Italien, einen internationalen Namen mit seinen hervorragenden Autominiaturen in

verschiedenen Massstäben. Wohlverstanden, alles Handanfertigungen zu entsprechenden Preisen – versteht sich, die in die tausenden von Franken gehen konnten. Verglichen mit unseren Messing Eisenbahn-Modellen waren die Autosammler nicht gerade verwöhnt und begeisterten sich an einfachen Dinky Toys Produktionen – zu niedrigen Preisen.

Eines Tages hatte ich die Chance ein Conti Modell in die Hände zu bekommen. Bezaubernde Detaillierung und Ausführung – doch der Preis schien mir überzogen und gab mir den Gedanken, warum so etwas nicht als Kleinserien Messing-Modell auf den Markt zu bringen.

Auf meiner nächsten Reise begleitete mich eine kostbare Conti Miniatur im Gepäck! Stolz präsentierte ich den Wagen einigen Eisenbahn-Hersteller in Tokio. Die meisten waren begeistert, befanden sich darunter ja auch echte Auto-Fans, aber keiner wollte anbeissen. Zu kompliziert – zu aufwendig im Formenbau und Materialien. Unverrichteter Dinge kehrte ich zurück. Das Ganze liess mich nicht in Ruhe. Ich arbeitete weiter daran. Kontaktierte Autospezialisten und Sammler. Resultat: Ein Interesse schien zu bestehen – Oldtimer der 1930er Jahre – Massstab 1:12. Mercedes SSKL war die erste Wahl. Man sagte mir, da stände auch noch ein Exemplar davon in Untertürkheim!

Durch Hiyoshi-san, mein Vertrauter in Tokio, liess ich zwei Inserate in Autozeitschriften erscheinen. «Gesucht: Hersteller von Kleinserien Miniaturautos aus Metall!» Eine ganze Anzahl Schreiben gingen ein.

Bei meiner Ankunft in Tokio traf ich zusammen mit Hiyoshi eine Auswahl von 6 Kandidaten, die wir am 9. Oktober 1968 ins Hotel einluden (in meinen Notizen als wichtiges Datum notiert), da war auch noch mein Freund M. Yokotake dabei! Auslese eher mager – enttäuschend – montierte Plastik- oder Metallbausätze wurden uns vorgelegt. Doch da war auch ein Eigenbau – wirkte aber nicht überzeugend.

Um 18:00 Uhr der letzte Besucher – die letzte Hoffnung. Punkt 18:00 Uhr erschien Tadashi Hirose – kleinere Erscheinung, eher etwas untersetzt, mit festem Schritt kam er auf uns zu, grüsste – mit ernstem Gesicht – angenehm im Kontakt, nicht gerade gesprächig, sprach sogar Englisch. Ich erklärte ihm im Detail was ich vorhatte. Er hörte mir aufmerksam zu und kramte dann zwei Muster aus seiner Stofftasche – «die habe ich selbst gebaut!»

Uns stockte der Atem, das übertraf alles was ich bisher je gesehen hatte. Einmal etwas erholt – «Sind sie Berufsmann – haben sie eine Werkstatt?», «Nein, nein bei mir zuhause – ich bin Musiker, habe meine eigene Jazzband, bin Journalist und schreibe für eine Autorevue und nebenbei Sciencefiction-Bücher, bin verheiratet, habe keine Kinder!»

Der Mann war ein Wunder – über Autos – er kannte einfach alles ... den SSKL war ein Begriff für ihn. Er hatte Unterlagen zum Bau – würden ihm lediglich noch einige Fotos und Masse fehlen ...

Als er gegen Mitternacht das Hotel verliess, Hiyoshi und Yokotake verabschiedeten sich schon früher, begleitete ich ihn zum Ausgang. Wir waren uns einig uns wieder zu treffen. «Ich bestelle ihnen ein Taxi» – «Nein, ich gehe zu Fuss noch ein Stück – brauche etwas frische Luft – ich bin ein Nachtmensch – daher morgens nicht vor 11:00 Uhr anrufen». Er verschwand in der Dunkelheit! Ich stand da, fühlte als hätte ich mich gerade von einem Ausserirdischen verabschiedet!

Mehrere Treffen folgten in den nächsten zwei Wochen, es gab vieles zu besprechen und zu entscheiden. Ich konnte Kyodo/Kikuchi für die Produktion gewinnen. Er verfügte über die nötigen Einrichtungen und technischen Beziehungen. Ich brauchte unbedingt ein Muster zur kommenden Nürnberger Spielwarenmesse – in drei Monaten. Hirose-san sagte mir zu. Ein Risiko für mich – wir kannten uns ja kaum.

Nach meiner Rückkehr knüpfte ich Beziehungen zu Mercedes an und konnte in Untertürkheim einen ganzen Tag fotografieren, Skizzen anfertigen und erhielt auch alle verfügbaren Pläne. Eine Woche vor Messebeginn 1969 traf das Muster per Luftfracht ein. Unglaublich was Hirose-san in so kurzer Zeit fertig gebracht hatte – ist mir heute noch unverständlich – ein Genie!

Die Präsentation des Musters und Anzeige der Motor Car Series waren ein grosser Erfolg an der Messe. Das war nur der Anfang – nun ging es an die Arbeit. Alles war Neuland, keine Beziehung zum Bau von Modellbahnen. Ich musste bei Null beginnen. Man denke an die aufwendigen Formen, Speichenräder, Cockpit, Detaillierung, Lackierung, usw. Mensch, dachte ich oft, was hast du dir da aufgebürdet – ein steiniger, sehr steiniger Weg lag vor mir. Zum Glück konnte ich Hirose-san als Berater mit einbinden, obschon er von Beginn an sagte: «Handmuster ja, aber mit der Produktion will ich nichts zu tun haben». Das Projekt ging schleppend voran. Schon hatten wir zwei weitere Modelle festgelegt und einen Prospekt gedruckt.

- *Mercedes-Benz SSKL 1931, 7.1 Liter, 6 Zylinder*
- *Bentley 1930, 8 Liter, 6 Zylinder.*
Das Vorbild existierte in England – die Karrosserie musste für unsere Zwecke nachgezeichnet werden
- *Bugatti Typ 59 1934, 3,3 Liter, 8 Zylinder*

Die entsprechenden Handmuster habe ich Hirose-san später auch in Auftrag gegeben und termingerecht erhalten. Bei einem Besuch bei Hirose-san

wollte er mir sein Haus zeigen und seine Gattin vorstellen. Das Haus, ein schöner eher etwas älterer japanischer Bau – wie aus einem Film. Eine charmante Dame empfing mich. Wir verweilten im grosszügigen Living – sein Atelier? Er zeigte auf einen niedrigen Tisch in einer Ecke des Raumes. Fotos, Zeichnungen, Skizzen waren darauf ausgebreitet, daneben auf einem separaten Tablett sah ich, schön ausgerichtet, Zangen, Hammer, Feilen etc. in verschiedenen Grössen. Eine kleine Bohr-/Fräsmaschine vervollständigte das Ganze! «Und?» fragte ich. «Das ist mein Atelier, den grössten Teil kreiere ich hier mit meinen Händen – für den Rest gehe ich zu spezialisierten Handwerkern» – das war's! Einfach unglaublich.

Für Kyodo Light war der Mercedes schon eine grosse Belastung, vielleicht eine Nummer zu gross. 1970 stellte er mir **S. Ikuma** als Interessent für die Herstellung des Bentley's vor. Ikuma war kein Unbekannter – er hatte anfangs 1950er Jahre, wahrscheinlich als einer der ersten mit seiner Firma NEW ONE Eisenbahnmodelle nach Amerika geliefert. «Ein finanzielles Desaster für mich», erinnerte er sich, „ich wurde ausgepresst wie eine Zitrone von den Amis ...» Ich fand bei ihm das Gespür für den Modellbau, alles andere musste ich als Risiko mit ihm und seiner hübschen, sehr diskreten Gattin – denn die beiden schienen unzertrennlich – eingehen. Er bekam den Auftrag. So liefen plötzlich zwei Projekte miteinander. Inzwischen hatte ich auch FULGUREX Tokio eröffnet und mein Mitarbeiter K. Takanashi voll in die Autogeschichte mit einbezogen. Da er einen Telex hatte und mit mir ständig in Verbindung stand, kamen all die Probleme und Problemchen – es gab deren viele – auf ihn und schlussendlich auf mich zu. Handwerker sind oft nicht einfach zu handhaben. Diese Erfahrung machte ich schon mit den Eisenbahnen – Ikuma aber toppte alles – nicht böseartig, aber unglaublich kompliziert. Er hinterfragte jedes Detail, jede Entscheidung – liess K.T. sogar nachts nicht in Ruhe mit Telefonanrufen ...

Drama: Am 09.03.1972 fand ich die niederschmetternde Nachricht auf dem Telex – man habe Hirose-san heute auf einer U-Bahn-Treppe in Tokio tot aufgefunden. Unglaublich – Schock für alle – er war 47 Jahre alt – sein Körper aufgebraucht durch seinen Arbeitsrhythmus – jeden Tag bis 3:00 Uhr morgens – Tabak und Whisky! Die Ärzte meinten, sein Körper gleiche demjenigen eines 80-jährigen. Hirose-san fehlte überall – ich musste vieles neu organisieren, um den Verlauf der Fertigung der beiden Modelle nicht noch mehr zu verlangsamen. Den Bugatti legte ich auf Eis. Die Kosten der beiden Modelle stiegen fast auf das Doppelte als ursprünglich geplant! Das hatte natürlich einen negativen Einfluss auf die kommenden Verkaufschancen. Ich musste die vorgesehenen Stückzahlen von 500 auf 300 herunterschrauben, was nochmals Mehrkosten verursachte. Die Vorfinanzierung beider Projekte wurde beachtlich, mit grossem Risiko. Die Auslieferung erfolgte dann mit Verspätung und zog sich über mehrere Jahre hin.

Jedem Modell wurde auch eine Litho vom bekannten Kunstmaler Walter Gotschke beigelegt. Eine Weltpremiere in diesem Sektor, was Fertigung und Detaillierung anbelangt – jedoch mässiger Verkaufserfolg. Die Sammler waren eine solche Qualität und natürlich auch den Preis nicht gewohnt. Man lebte immer noch auf dem Niveau der in Europa hergestellten, preisgünstigen Diecast-Produktionen im Massstab 1:43 und 1:18.

Wir waren wohl ein paar Jahre zu früh.

Für uns alle Beteiligten war es kein finanzieller Erfolg – ich möchte sagen – wir kamen mit einem blauen Auge davon! Für mich bedeutete es wieder eine wichtige Lebenserfahrung mehr!

Nur schade, dass Hirose-san diesen Moment nicht mehr erleben durfte. Für mich war Tadashi Hirose wohl der zuverlässigste und hervorragendste Mensch (Musiker, Schriftsteller und Kunsthandwerker in einem), dem ich je begegnet bin ... ich denke oft an ihn und unserem zu kurzen gemeinsamen Lebensweg!

Wenn ich die heutige Miniatur Autowelt betrachte und die traumhaften Bijous von Minichamps und CMC bewundere, fühle ich mich mit meiner Motor Car Series doch ein kleinwenig als Wegbereiter.

USA

Messingebisenbahnmodell-Importeure

US-Brass Importers

Nachstehend eine Aufstellung von US-Importers der Jahre 1960–1985, die ich gekannt habe und zum Teil persönliche Beziehungen pflegte. Sei es durch Treffen oder Bezüge von US-Modellen direkt oder Provisionsgeschäften meist über Kumata/KMT oder andere japanische Hersteller:

- *Balboa, Ted Hollow*
- *Custom Brass (N.J. International), Jack La Russa, Nick Reiss*
- *Fine Art Models, Gary Kohs*
- *GEM Models, Zev Goldberg*
- *International Models, Louis Barnett*
- *Ken Kidder*
- *Key Imports, Dan McKey*
- *Lambert Associates, Howard L. Smith*
- *LMB, Leonard Blum Attorney, Cleveland*
- *Nickel Plate Products, David Simon*
- *NWSL, North-West Short Line, Raoul Martin*
- *Oriental Ltd., Anton Wenzel*
- *PFM Pacific Fast Mail, Bill Ryan – Don Drew*
- *PSC, Precision Scale Company, Dave Bush*
- *Sunset Models, Mort Man*
- *E. Suydam & Co.*
- *Westside Models Co., Dick Truesdale*
- *Max Gray Models*
- *Challenger Imports, Al Ickelson*
- *Division Point, Jack Vansworth*
- *Overland Models, Thomas Marsh*
- *Hallmark, Mrs Bobbye Hall*
- *Con-Cor, Jim Conway*
- *ALCO, Charles Santoro, Bruce Giles*
- *Kemtron, Levon Kemalyan – US-Hobbies*
- *Coach Yard / Whistle Stop, Fred Hill*
- *Van Hobbies Vancouver, Phil Crawley – Canada*
- *The Model Dockyard, Melbourne, Peter Duckett – Australien*

Die aufgeführten Firmen datieren teils aus der Japan- und Korea-Zeit oder solche, die erst in Korea auf den Zug aufgesprungen sind.

Nur wenige setzten sich professionell für die «Sache» ein, viele haben das Geschäft hobbymässig oder nebenberuflich betrieben – sozusagen Trittbrettfahrer – und haben damit der «Art of Brass» Entwicklung wenig beigetragen.

Einige Ausnahmen seien hier erwähnt, die mir speziell am Herzen liegen – echte Profis:

Max Gray, 1912–1965. Ich hatte das Glück ihn zweimal in Tokio zu treffen. Ich war damals gerade mal 27 Jahre alt. Für mich schien er eher wortkarg, aber sehr sympathisch. Seine brassfinished Modelle in Spur 0 waren für diese Zeit für jeden Liebhaber von US-Dampfloks natürlich der Top. Die Modelle stammten allesamt aus den Werkstätten der Firma KTM, signiert, nehme ich an, von Sofue, ein ganz spezielles Talent.

Max Gray war mit seinem Bruder auch an Champion Decals Abziehbilder beteiligt, daher auch sein Gespür für das Detail. Max war Witwer – bei unserem Treffen war er frisch verliebt in seine junge Japanerin Reiko. Sie heirateten 1963. 1965 erreichte mich die Hiobsbotschaft von seinem Tod ... ein Herzinfarkt.

Westside Models – Dick Truesdale, 1923–2015. Ein ehemaliger Militär-Pilot – als ich ihn das erstmals zusammen mit Hiroshi Mizuno, sein Lieferant, im Hotel in Shinshuku traf, war er Captain bei Pan Am auf einem Overnight Stop in Tokio. Er stieg anfangs der 1960er Jahre ins Brass-Geschäft ein. Neben seinem Leben als Pilot, war er auch ein passionierter Model Railroader. Ich hatte ihn mehrmals getroffen – in Tokio und auch San Francisco, jeweils am Flughafen. Seine Modelle erfreuten sich, dank ihrer Qualität und fairen Preise, eines guten Absatzes – auch in Europa. Microcast und KTM/Tokio, bauten für ihn. Mit Korea startete er noch einen Versuch bei Samhonga, gab dann aber Schützenhilfe den beiden Newcomers Key und Sunset Models und zog sich vom Geschäft zurück. Dick war für mich ein echt patentierter Kerl – gradlinig, direkt mit einem festen Händedruck ...

In seinem Hotelzimmer in Tokio lagen jeweils überall Pläne und Fotos für die nächsten Projekte ausgebreitet. Eine Flasche Whisky fehlte nie – natürlich nur für Hiroshi und mich – er war ja der Captain on board. Seine Produktionen erreichten Stückzahlen, da konnte ich nur davon träumen. Seine technischen Anforderungen wiederum erfüllten bei weitem nicht, was ich von den Herstellern erwartete. Daher hatte ich das Problem, bei den Fabrikanten eine Akzeptanz zu finden.

Nach unserem aktiven Rücktritt flaute der Kontakt ab – aber so wie ich ihn erlebt hatte, bleibt er mir in guter Erinnerung.

Seine Preiskalkulation war wohl die tiefste in den USA für Messingmodelle. Er pflegte zu sagen: «Niemand kann mich unterbieten» und meinte schmunzelnd, «ich bin ja Doppelverdiener – also was soll's»!

Zu den Stückzahlen: USA, ein Land mit fast 300 Mio. Einwohnern – einer Sprache, einer Eisenbahn-Geschichte. Europa, ganz das Gegenteil ...

PFM / Pacific Fast Mail – Gründer Bill Ryan sr., im Jahr 1953. Er hatte den Vertrieb von Cadillac im Nord-Westen der USA. Pflegte aber auch Beziehung und Interesse zur Eisenbahn. Er war einer der ersten, der den Pacific überquerte, um mit Tenshodo, Toby, Fujiyama und Minari/Atlas Kontakte anzubahnen. Leider begegneten wir uns nur zweimal. Das erste Mal 1962 in Tokio, zusammen mit Hideo Niimoto von Tenshodo. Eine beeindruckende Person – Gentlemen like. Ich war 27 Jahre alt und er schon in einem gewissen Alter – ich sage mal ein Vater-Sohn Treffen. Als Neuling war ich ihm dankbar für jeden Rat. Das zweite und letzte Mal frühstückten wir zusammen früh morgens um 6:00 Uhr im Seattle Airport auf meinem Rückflug von Japan über Los Angeles. Eine Begegnung, die mir zeitlebens in Erinnerung bleiben wird. Er hatte noch so viele Pläne, die er leider nicht mehr verwirklichen konnte – er starb plötzlich im Jahr 1964. Bill jr., sein Sohn, übernahm für kurze Zeit die Firma.

1966 trat Don Drew als Nachfolger in PFM ein und baute eigens dafür ein kleines Gebäude in Edmonds, entlang der Eisenbahnlinie. Wenn jeweils die seltenen, endlosen Diesel-Güterzüge in einem riesen Getöse langsam vorbeiratterten – zitterte das ganze Haus und jegliche Konversation war dann einfach unmöglich. Mit Don war ich auf derselben Wellenlängen. Wir trafen uns regelmässig, sei es in Tokio oder in Edmonds oder diskutierten per Telefon, obwohl das damals noch umständlicher war! Ich hatte auch einen guten Draht zu seinem treuen Team Mrs Rauscher und Art Finlon.

Phil Crawley vertrieb PFM in Vancouver für Kanada. Ich importierte durch FULGUREX PFM-Modelle für Europa. Anfangs 1970er Jahre schloss sich Bob Longnecker, ein IBM-Ingenieur dem Team an und entwickelte weltweit das wohl erste brauchbare Soundsystem, hergestellt in Tokio durch Elena. Mit FULGUREX vertrieb ich das Gerät mit Erfolg in Europa. Andererseits importierte PFM FULGUREX H0-Modelle, Weichenmotoren, wie auch die Motor Car Series. In den 1970er Jahren erweiterte Don seine Aktivität mit einem Eisenbahn-Buchverlag und einer Lost Wax Produktion vom Feinsten. In den 1980er Jahren schrumpfte die Herstellung in Japan. PFM wandte sich

erst zögernd, dann mit Erfolg nach Korea – sein Lieferant wurde die Firma Zion, Mr. S. Kim, den ich schon anlässlich meines ersten Besuches im Jahr 1967 kennenlernte. Er betrieb damals einen kleinen Hobby-Shop, auch mit Fischerei-Artikeln und war ein leidenschaftlicher Modellflieger. Don verstarb 2008 im Alter von 79 Jahren.

Ohne Zweifel hat er den amerikanischen Messing Modellbahn-Markt mit seiner Professionalität und Qualität am stärksten aller Importeure geprägt. Über Jahrzehnte belegte er übrigens die letzte Umschlagseite im Model Railroader und Craftsman mit Werbung – seine Geared Steam Lokomotiven (Getriebelokomotiven) waren berühmt.

Auch Don bleibt mir als guter Weggefährte in bester Erinnerung. PFM's Haupthersteller waren Atlas/Zenjiro Minari, Fujiyama, Tenshodo und später Zion – Süd-Korea – alle wurden unter dem Label United vermarktet.

Kemtron, Levon John Kemalyan, 24. Februar 1907 bis 2. November 1976, Fresno, CA. Die Familie Kemalyan war ursprünglich in der Ätztechnik tätig. Levon gründete gegen 1950 Kemtron, produzierte ein breites Programm an Eisenbahn-Zubehör und Bausätze aus Messing in verschiedenen Spurweiten – verkaufte Motoren und war auch im Slot Racing Business involviert. Mit US-Hobbies übernahm er den Vertrieb der KTM Spur 0 Modelle nach dem Tod von Max Gray. Auch unterhielt er enge Beziehungen zu Cal Scale/John Anderson (Lost Wax Castings). Er spielte eine wichtige Rolle in der Entwicklung des Messing Kleinserien Sektors – speziell an der Westküste der USA, aber auch über den grossen Kontinent.

Ich besuchte ihn und seine Gattin Ende 1969, als Vertreter von KTM-Modelle für Europa. Sie luden mich zu einem gemütlichen Lunch ein. Die beiden bleiben mir unvergesslich, ganz besonders Levon mit seinen markant buschigen Augenbrauen! Am späten Nachmittag kehrte ich mit einer 2-motorigen Propeller-Maschine nach San Francisco zurück.

Grossisten und Hersteller

Bald hätte ich Polk vergessen! Wie kann ich! Die beiden Brüder **Irwin** und **Nathan Polk**, geb. ca. 1912 respektive 1913, waren schlechthin die Väter des Modellbaus. Kurz, alles was mit dem Freizeithobby zu tun hatte. Die beiden waren unzertrennlich, man nannte sie deshalb die *Polk-Brothers*! Ihre Aktivitäten nahmen den Anfang bereits Ende der 1920er Jahren – sie waren damals schon dauernd unterwegs und gründeten Flugmodell-Clubs. Unermüdlich setzten sie sich für das Hobby ein. Natürlich gehörte auch die Modellbahn dazu.

1935 eröffneten die beiden Pioniere den ersten Hobbyshop, wohl weltweit das erste Hobbycenter und das an der Fifth Avenue in New York – ganze 5 Etagen waren der Branche gewidmet.

Nicht genug, mit Aristo-Craft stiegen die *Polks* etwas später auch in das Engros-Geschäft ein. Auch wenn sie der finanzielle Erfolg in ihren Geschäften nicht immer begleitet hat, haben die beiden Stehaufmännchen den Glauben und das Durchhaltevermögen für die Sache zeitlebens nie aufgegeben.

Mein erstes Treffen mit Irwin fand an der Spielwarenmesse Nürnberg 1958 statt. Zeitgleich mit dem Besuch von Bengt Ranert aus Schweden. Polk hatte in seinem Musterkoffer nämlich auch eine Messing H0-Lok dabei, die American 4-4-0.

Zusammen mit Bengt's Schwedischer Tender-Lok waren damit die beiden Loks der Start zur europäischen Messing Modellbahn-Geschichte!

Gerne denke ich an die beiden Polk-Brüder zurück – immer hilfsbereit und mit guten Ratschlägen zur Stelle.

Jahre später war ich im Gespräch mit Nat am Messestand in Nürnberg, als er plötzlich anfang mir eine Anzahl Artikel zu bestellen – etwas überrascht suchte ich verzweifelt nach Papier und einem Stylo – als er mir schmunzelnd ein kleines Notizbüchlein und einen Bleistift in die Hände drückte und meinte : «Young man – never get around without these two things!» Das tat ich dann auch mein ganzes Leben lang – Dutzende davon vollgeschrieben – danke Nat!

Irwin übergab mir, wiederum in Nürnberg, einen Kompass in Form einer Kugel für das Auto, mit den Worten: «Das hilft ihnen immer in die gewünschte Richtung zu fahren». Ich bedankte mich höflich, obschon ich den Nutzen nicht einsah. In der kleinen Schweiz wusste ich ja wohl immer, in welche Himmelsrichtung ich mich bewegte.

Zwei Jahre später in Los Angeles wollte ich Ed. Suydam in Pasadena besuchen. Er importierte Interurban Rail Cars aus Japan. «Am besten ist, sie mieten ein Auto», meinte er am Telefon und erklärte mir ungefähr den Weg. «Kaufen sie sich auch eine Landkarte, dann sind sie sicher». Das war in den 1960er Jahren – ohne Auto ging schon damals in Kalifornien nichts. Vierspurige Autobahnen – in den Stosszeiten ein rollender Teppich. Heute, 60 Jahre später, sprechen wir bei uns von Staus. Damals war in der Schweiz gerade mal die erste Autobahn Lausanne–Genf eröffnet worden, 2-spurig! Das Auto war in der Schweiz noch ein Luxus-Objekt. Bei Nelsons in Los Angeles standen nicht weniger als drei Autos vor dem Haus. Ich staunte, «sammelst du Autos?» , «Mit Nichten, mit dem VW fahre ich zu

Cox, mit dem kleinen Pontiac fährt Martha zum Anwalt zur Arbeit und Peter mit dem Ford ins Gymnasium». «Und der ÖV?», fragte ich. «Den kannst du hier vergessen», meinte er!

Nun zurück zu meinem Mietauto. Dies kostete ein paar Dollar pro Tag und das Benzin kaum 1 Franken die Gallone! Wenn schon ein Auto, dann ein richtiges: ein Mustang mit Handschaltung. Die meisten hier waren schon automatisch. Ich hatte mir auf der Karte alles vorbereitet. Es war ein grauer, warmer Tag. Trotz Klimaanlage, die auf Hochtouren lief, schwitzte ich vor Aufregung und los ging es auf einen vollbelebten Highway Richtung Süden – meinte ich! Meine Karte lag auf dem Nebensitz. Nach 30 Meilen merkte ich, dass die angezeichneten Ausfahrten nicht mit denen auf der Autobahn übereinstimmten. Ich fuhr gegen Norden ... keine Anhaltspunkte, alles flach, keine Berge, keine Sonne am Himmel. Jetzt war mir die Nützlichkeit eines Kompasses klar ... ein kleiner Umweg von 80 Miles!

Irwin Polk hielt sich oft in Japan auf. Er vertrat u. a. auch in den 1950er-Jahren die im aufkommende Firma Mabuchi für Kleinelektro-Motoren. Ich vertrieb diese mit FULGUREX in Europa. Mabuchi & Co entwickelte sich zu einer Weltfirma und produziert heute über 1,4 Milliarden Motoren jährlich!

AHM – Bernard (Bernie) Paul. Auch er sei hier noch kurz erwähnt. Als Importeur und Wholesaler hat er in den USA in der Eisenbahnbranche doch eine spezielle Rolle gespielt.

Das meiste kam aus Europa – viel von Rivarossi. Ich glaube, die Verbindungen entstanden durch Nick Pfusterschmid, der bei ihm gestrandet ist, als er auf einer USA-Reise unterwegs war. Es war in den 1960er Jahren, Nick war Verkäufer in einem Österreichischen Modell-Eisenbahngeschäft – wollte sich die Welt anschauen und blieb dann für eine gewisse Zeit bei AHM stecken und knüpfte dort die Kontakte für Bernie an, die ihm natürlich geläufig waren von seiner früheren Aktivität her ! Bei Bernie Paul drehte sich immer alles um den – Preis, möglichst tief – aber um diesen bei den Herstellern zu erreichen bestellte er oft Riesenmengen! War verlockend für den Fabrikanten – aber die Gefahr bestand – grosser Umsatz mit zu wenig Verdienst.

In den USA wurde dann, um die Ware loszuwerden, zu jedem Preis verkauft. Seine Politik hat nicht allen gepasst, nicht alle erfreut. Ob die Rechnung schlussendlich auch aufgegangen ist, hab' ich so meine Zweifel.

Athearn – Irvin Athearn, Los Angeles. Auf einer meiner Durchreisen in den USA Ende der 1960er Jahre entdeckte ich in einem Modellbahngeschäft die wunderschönen Athearn Güterwagen – feinst detailliert, gespritzt und beschriftet – eine wahre Augenweide und all das Made in USA – kaum zu

glauben. Ich ging in die nächste Telefonkabine. Handys gab es zu dieser Zeit noch nicht. Ich hatte Irvin Athearn persönlich am Apparat. Ich gratulierte ihm zu seinen aussergewöhnlichen freight cars, was ihn nicht weiter beeindruckte. Fragte, ob er schon nach Europa exportieren würde. Er zögerte einen Augenblick und meinte dann: «Wenn sie meine Ware wollen, ok, dann kommen sie zu mir in die Fabrik, packen das Zeug ein, geben mir einen Check und verschwinden mit den Paketen» – das war klar!

Da wurde mir wieder einmal bewusst wie gross das Land war und wie wenig sich der Durchschnittsbürger hier um die Aussenwelt kümmert!

Aus dieser Situation entstanden damals eine Anzahl sogenannter Exporters – meist Kleinfirmen, welche Hersteller wie Athearn, die sich einen Deut um ausländische Märkte kümmerten, unter ihre Fittiche nahmen und damit ihr Geld verdienten.

Zufälligerweise kannte ich in der Nähe einen älteren Herrn, der diese Funktion gerne für mich übernahm. Ich sass in seinem Auto – wir kreuzten in der Firma auf und stellten die Ware zusammen. Unter den achtsamen Augen von Irvin und seiner Sekretärin, welche die Rechnung tippte. Wir verpackten die Modelle in Kartons und ich gab ihm einen Bankcheck, den er zufrieden entgegennahm, dann: «Wenn ich das Geld auf meinem Konto habe – könnt ihr die Kartons abholen ... So lief das – über mehrere Jahre zur vollen Zufriedenheit aller. So waren die USA und sind es wahrscheinlich heute noch ... oder hat es sich inzwischen geändert?

Verschiedenes

New York

Die Stadt der Träume und Sightseeing. Für die Mehrzahl der Besucher bestimmt. Wenn du geschäftlich unterwegs bist – kommt diese Sparte leider zu kurz!

Als ich bei meinem ersten Besuch Irwin Polk fragte, was es hier so für Sehenswürdigkeiten gäbe, meinte er: «Wenn man auf Geschäftsreise ist, hat man eh keine Zeit und Lust auf Sightseeing. Wenn sie wissen wollen, wie unser Land lebt und funktioniert, verbringen sie ihre Zeit in Warenhäusern. Die sind einzigartig hier – weltweit!» Erstaunlich, eine andere Welt stand mir da vor Augen verglichen mit Europa und der Schweiz. Viel moderner, bunter, automatischer – unserer Zeit Jahre voraus! Mit all meinen Besuchen in NY lernte ich weniger die Stadt, dafür aber Amerika kennen.

Jahre später, als die Revue «Oh! Calcutta!» gespielt wurde – ein «MUST» für die damalige Zeit, denn es sollten Nacktpersonen zu sehen geben, durfte ich mir das nicht entgehen lassen. Todmüde von meiner Japanreise sank ich in den Sessel und harrete der Dinge, die da kommen sollten.

Erster Akt – nichts die Laus ... in der Pause blieb ich sitzen. Dämmerlicht – der Grossteil verliess den Saal. Denk' ich nach 10 Minuten – etwas stimmt da nicht, bewegte mich ebenfalls zum Ausgang. Die halbe Stadt New York war auf den Strassen, stockdunkel, nur noch Notbeleuchtungen. Überall tönte es «Blackout». Noch nie gehört ...

Zum Glück war mein Hotel nur etwa 500 m entfernt – mühsames Durchkommen – keine Panik glücklicherweise!

Nichts funktionierte mehr: Eskalators – Elevators – Licht – Aircondition, alles aus. Treppenhaus? Kein Licht und man wusste ja nicht, ob sich Kriminelle dort aufhielten. 30 Stockwerke und mein Zimmer im Zehnten! Drinks wurden verteilt! Um 1:00 Uhr morgens konnten wir eine 12er Gruppe organisieren. Wir erhielten von der Direktion Kerzen und die Erlaubnis das Treppenhaus in «Angriff» zu nehmen. Vorsichtig, wie Bergsteiger, ging es langsam aufwärts. Jeder, der auf seiner Etage die Kolonne verliess, wurde zu seiner Sicherheit bis zu seinem Zimmer begleitet und übergab seine Kerze den anderen als Reserve. Ein Chinese hatte sein Zimmer auf Etage 28 ...

Mein Zimmer verriegelte ich doppelt. Gottlob konnte ich die Fenster öffnen und noch etwas Wasser in die Badewanne fliessen lassen, dann war Schluss. Ich fiel aufs Bett und schlief ein – 6:00 Uhr morgens, immer noch kein Strom über der ganzen Stadt.

Im Dunkeln tastete ich mich etwas später, zusammen mit anderen, die mit Feuerzeugen ausgerüstet waren, die Treppe hinab. Ich war Ende vormittags auf einem Flug nach London gebucht. Ich glaube, nach 9:00 Uhr kam die Elektrizität teilweise wieder zurück und ich konnte mit anderen ein Taxi zum Flughafen erwischen. Dort erwartete uns ein Riesenchaos – überall Menschen und Gepäck auf dem Boden. Der Flug war Stunden verspätet, mussten in Boston zwischenlanden, um Nahrung und Flüssigkeiten etc. aufzunehmen! Und das alles passierte mir am 13./14. Juli 1977 in einer Stadt und in einem Land, das auf den Mond fliegt, Atombomben besitzt und anscheinend eine Weltmacht ist – aber nicht in der Lage ist, einen Stromausfall zu meistern, der durch eine Überlastung des Netzes aufgrund der grossen Hitze und der dadurch auf Hochtouren laufenden Air-Conditioner verursacht wurde». Und das Schlimmste an der Geschichte: Man hat mir damit den «Oh! Calcutta!» Genuss mit den Nacktpersonen vermässelt, auf die ich noch immer warte ...!

US – Vogel friss oder stirb! – Sechziger Jahre

Ich war wie jedes Jahr zu Besuch bei unserem Plastikbausatz-Hersteller in Los Angeles. Die Fabrikation lief auf Hochtouren. In einer enormen Halle produzierten riesige Spritzgussmaschinen, zum Teil Tag und Nacht, bei jedem Ausstoss ganze Plastikbausätze und dies bei fast unerträglichem Lärm, Hitze und Ölgestank. Nach dem obligaten Werkrundgang arbeitete ich mich mit Tom wie gewohnt durch das Jahresprogramm und unsere Pendenzen. «Wir gehen nun zusammen zum Lunch, dann übernimmt dich nachmittags Ted!» «Ja, und wann treffen wir uns wieder», «Leider nicht mehr – ich wurde heute Morgen gefeuert – bin zu teuer geworden für meinen Job!». Er war weiss im Gesicht – mir stockte das Blut in den Adern ... Er verliess das Büro mit mir – einem Karton mit seinen Habseligkeiten drin unter dem Arm – legte seine Schlüssel auf den Tisch. Der Appetit war uns beiden vergangen.

Unsere Wege haben sich nie wieder gekreuzt. Ich war damals keine 30 Jahre alt. Noch heute denke ich ungern an diesen Moment zurück.

Zu dieser Zeit war eine solche Situation bei uns undenkbar! Wie ist es heute? Amerika, Weltwirtschaft Nummer eins – noch! Rücksichts- und schonungsloser Überlebenskampf. Vielleicht hat sich ja auch deshalb diese Nation immer wieder aus allen Krisen relativ schnell erholt. Europa hat da mit all seinen Sozialeinrichtungen mehr Mühe. *Gibt es eine ideale Lösung?*

Bei dieser Gelegenheit kommt mir noch eine andere Begegnung in den Sinn. Simon Taylor war für die Handelsfirma J. Gerber New York und Tokio tätig. Ich lernte ihn in Tokio kennen. «Komm, besuche mich, wenn du in New York bist». Das tat ich, wir hatten Lunch zusammen – verzehrten ein feines Pastrami Sandwich. Simon war eingewanderter Belgier. Wir unterhielten uns auf Französisch. Nach einem kurzen Spaziergang musste er wieder zur Arbeit. «Ich zeige dir meinen Arbeitsplatz», er bestand darauf, «du wirst staunen». Sein Büro, wie er das nannte, kam mir vor wie eine Fabrikhalle – statt mit Maschinen war sie mit über 50 Bürotischen bestückt. Ein riesen Stimmenlärm und Schreibmaschinengeratter. Hinter jedem Pult, zwischen gestapeltem Papier, sass eine Gestalt. Er führte mich zu seinem Arbeitsplatz und stellte mich seinen direkten Arbeitskollegen, die die ganze Zeit am Telefon beschäftigt waren, vor. «Wie kannst du hier bei einem solchen Lärm arbeiten?», fragte ich ihn, als er mich zum Lift begleitete. «Eine Gewohnheitssache», erwiderte er. «Keine Trennwände – so weisst du immer von deinem Nachbarn, was gerade los ist». Er drehte sich nochmals in Richtung Büro um: «Schau, hier bin ich als Europäer wohl der einzige, der sich leisten könnte einen Monat auszukommen, ohne zu arbeiten. Das Salär wird von der Firma jeden Monat direkt auf das Bankkonto überwiesen und

für Steuern, Autoabzahlung, Miete, Ferien, Schulden etc. aufgeteilt, meist bleibt kaum noch etwas übrig. Das ist Amerika – das ganze Land lebt auf Pump ...». Wir schreiben das Jahr 1962.

Heute im Jahr 2020, das Jahr der Corona-Krise, tönt es nach ein paar Wochen schon nach finanziellen Hilferufen von privaten und geschäftlichen Seiten. Wo sind die Reserven? Lebt unsere Welt jetzt auch nur noch von der Hand in den Mund oder Pump, wie die Amis?

SÜDKOREA

Erster Besuch

Bereits nach einigen Besuchen in Japan in den 1960er Jahren war mir klar, dass bei der rasanten Inflation und der Modernisierung der Wirtschaft die Kleinserien-Herstellung von Eisenbahn-Modellen nicht ewig dauern konnte. Taiwan und Hong-Kong kamen dafür nicht in Frage – hatte ich schon versucht (gecheckt). Vietnam befand sich im Krieg. Die übrigen asiatischen Länder waren nicht geeignet.

Man sprach von Süd-Korea als Land der Zukunft. In den sechziger Jahren wurde dieses Land vom kontroversen Park Chung-Hee mit diktatorischer Härte regiert.

Mal schauen, dachte ich, ging anlässlich des Besuches in Japan 1967 zum koreanischen Konsulat, holte mir ein Visa, reservierte per Telex ein Zimmer im Bando Hotel – eine der wenigen internationalen Logiermöglichkeiten in Seoul.

Der Empfang beim Konsulat, wie auch anschliessend bei der Ankunft am Flughafen in Seoul waren alles andere als freundlich und einladend. Es wurde nicht besser. Im Hotel wollte man nichts von einer Reservation wissen – auch die Vorgabe ihrer Bestätigung konnte das Personal nicht beeindrucken.

Am liebsten wäre ich wieder abgereist. Ich war müde und gereizt – drehte durch, was bei mir schon einiges braucht: «Sie suchen mir sofort ein Zimmer oder ich informiere die Direktion und das Konsulat ...», das schien zu wirken. Eine Viertelstunde später kreuzte ein Taxi auf und brachte mich zum YMCA, so etwas wie eine Jugendherberge. Bevor ich weiter wetterte, wartete ich ab – war angenehm überrascht – sympathisches Personal und ein geräumiges Zimmer mit Bad. «Mit ihrem Englisch kommen sie hier nicht weit – sie brauchen einen koreanischen Führer mit Englisch-Kenntnissen», meinte die Empfangsdame. Leuchtete mir ein. Sie stellte mir eine junge, freundliche Dame vor – ihr Englisch war mittelmässig – aber gut genug für mein Vorhaben. Ich hatte ein Messing H0-Modell dabei. Am nächsten Morgen gaben wir zwei Inserate in einer Tageszeitung auf und machten einen Anschlag in einer Universität: *Gesucht: Hersteller von Modelleisenbahnen aus Messing ...*

Inzwischen hatte ich die Gelegenheit einen Augenschein von der Stadt zu nehmen. Der Anblick war niederschmetternd.

Ich sah vor mir eine Stadt/Land gezeichnet durch eine Jahrzehnte lange Kolonialisierung durch Japan, dann die Zersplitterung Nord/Süd und den grausamen, verwüstenden Krieg 1950/1953. Die Folgen des Krieges – obschon 15 Jahre zurück – waren omnipräsent. Beschädigte Gebäude – gähnende Landflächen inmitten der Stadt – Strassen kaum beleuchtet, als Verkehrsmittel gab es nur überfüllte Busse oder Taxis – ab 23:00 Uhr Ausgangssperre.

Kaum zu glauben – wie wollen die es schaffen?

Wir erhielten eine Auslese von einem Dutzend Interessierten, einige trafen wir im Hotel andere an Ort und Stelle – das Resultat war enttäuschend. Doch, eine Adresse war positiv. Mr. S. K. Kim führte ein kleines Geschäft für Fischerei- und Hobby-Artikel und druckte auch eine bescheidene Zeitschrift. Sein Englisch war gut verständlich – eine sehr aufgeschlossene, nette Person. Er war zudem einer der wenigen Modellflieger im Lande – man brauchte natürlich dafür eine Lizenz von der Regierung – nicht einfach zu erhalten. Der Pilot hätte ja ein Attentat auf den Präsidenten ausüben können – man ging auf Nummer sicher! Auch drohte immer die Invasion des kommunistischen Nordens!

Kim sagte beim Abschied «Sie sind gerade ein paar Jahre zu früh – wir bleiben in Kontakt». Das taten wir – auch weil er versuchen wollte Graupner-Flugzeuge zu importieren, welche FULGUREX in der Schweiz vertrat.

Zurück in Tokio telefonierte ich mit Don Drew von PFM und erzählte ihm mein Abenteuer. Für meine Anforderungen war Korea tatsächlich noch zu früh. «Versuch es doch mit einer einfachen Caboose», schlug ich Don vor, «was riskierst du schon?», denn auch er sah Probleme in Japan aufkommen. Diese Reise war sozusagen ein Fussfassen auf einem neuen Kontinent – hätte ich geglaubt, dass ich Jahre später die Produktion in dieses Land verlegen würde und heute, 50 Jahre später, dieses Korea wirtschaftlich weltweit zur Spitze gehört ...

Dieser Besuch liess mich natürlich nicht mehr los und beschäftigte mich in der Folge. Die Mondlandung hast du hinter dir – jetzt heisst es den Zug nicht zu verpassen. In den nächsten Jahren machte ich jeweils kurze Abstecher nach Seoul um die Entwicklung weiter zu beobachten.

S.K. Kim stellte mir 1969 Mr. Oh, ein weiterer Modellflieger vor – er besass eine Lost Wax Giesserei für Schmuckartikel u. a. und zeigte mir diese mit Stolz. Er stand sozusagen „Gewehr bei Fuss“ für das kommende Modellbahngeschäft!

Samhongsas, Seoul

FULGUREX

Dann 1970 kam der Durchbruch, Don Drew wagte den Sprung nach Seoul, traf S.K. Kim/Zion und konnte diesen für einen Versuch überzeugen. Es entwickelte sich eine langjährige, exklusive Partnerschaft zwischen den beiden – als schlussendlich PFM ausstieg übernahm Tenshodo für japanische Modelle die Produktion.

Zeitgleich gründete **Sang Man Lee**, zusammen mit seinem Schwager **Byung Seong Min**, die Firma Samhongsas. Lee, Besitzer einer Buchhandlung und Min, bei einer Handelsfirma tätig, pflegten den Kontakt mit Japan/Tokio. GEM Zev Goldberg, so wollte es der Zufall, stand mit dieser Firma in Verbindung. Auch Zev suchte eine neue Produktionsquelle.

Die beiden Koreaner hatten keine technischen Beziehungen, noch weniger solche für Modell-Eisenbahnen. Es gelang ihnen dennoch ein entsprechendes Team zusammen zu stellen. Aller Anfang ist schwer – das war auch hier der Fall – aber der gute Wille war da. Alles war Neuland. Zudem hatte Korea keine Eisenbahntradition wie Japan. Zulieferanten mussten gefunden werden. Die ersten Modelle waren für Zev Goldberg GEM Models bestimmt – keine Meisterwerke. Dann ein Grossauftrag von Japan für eine Benkei Lokomotive als Dekorationsmodell ohne Motor – ein willkommener Zuschuss zur Verbesserung der finanziellen Lage.

Ich besuchte Samhongsas und lernte die beiden Herren kennen. Mr. Min, gross, gut gekleidet, geläufiges Englisch, typischer Kaufmann, eher etwas reserviert. Mr. Lee, der Mann «du terrain», sprach nur koreanisch und japanisch, aus der Zeit der Kolonialisierung – sehr freundlich – ich konnte wenigstens ein paar meiner japanischen Worte platzieren.

Sie begriffen, dass im Moment eine Zusammenarbeit noch nicht in Frage kommen konnte, da sie weder die Lackierung noch Beschriftungen meisterten. Aber in Hinblick auf die Zukunft wollten wir in Verbindung bleiben. Zwei Jahre später erhielt ich einen Telefonanruf von **Se Yong Lee**, ein Sohn von Sang Man Lee. Zurück aus dem Militärdienst und Vietnam-Einsatz, übernahm er die Direktion der Firma die mittlerweile in einen neuen, grosszügigen Industrie-Komplex umgezogen war.

Ich besuchte ihn kurz danach und war überrascht, einen modernen Betrieb vorzufinden. Seyong Lee schmunzelte zufrieden über mein Kompliment. Ein sympathischer junger Mann, freundlich, bescheiden, gute Ausbildung mit ausgezeichneten Englisch-Kenntnissen – drückte sich gut verständlich aus.

Hervorragendes, technisches Verständnis – neugierig und konnte zuhören. Wir verbrachten ganze 3 Tage zusammen. Se Yong wollte vieles wissen – ich erklärte ihm den europäischen Modellbahn-Markt im Detail und meine Anforderungen. Er war sich auch bewusst, dass ein grosses Aufholpotential bestand, aber war bereit zu investieren, dies ganz besonders im Zeichnungs-, Lackierungs-, Beschriftungs- und Lost Wax Bereich. Ich liess ihm Farbe und Spritzpistolen zukommen. Er kaufte als erster eine top Stempeldruck-Maschine aus der Schweiz. Er sah ein, dass er nur mit lackierten und beschrifteten Modellen erfolgreich sein konnte. Diesen Faktor hatten leider die Japaner immer vernachlässigt.

Ich stellte Se Yong auch Mizuno-san vor, der bereit war ihn zu unterstützen, was aus Japan nicht selbstverständlich war.

Se Yong war auch einverstanden mit mir auf einer exklusiven Basis in Europa zu arbeiten und abzuwarten, bis er den nötigen Qualitätslevel erreichte. Mittlerweile blieben wir in ständiger Verbindung und bereiteten bereits einen Produktionsplan für mehrere Jahre vor und begannen mit den entsprechenden Zeichnungsarbeiten. Ich war immer wieder erstaunt über die Professionalität, die Se Yong an den Tag legte. Moderne Büros, Kantine für das Personal mit Ernährungsberaterin, getrennte Wohn- und Schlafräume für die jungen Angestellten, die vom Land zuzogen und im Betrieb arbeiteten und logierten. Lärmende und intensive Aktivitäten erfolgten gut isoliert in separaten Räumen. Räume für Montage waren geräumig, hell und gut belüftet. Ein ruhiger Sektor eigens für die Zeichnungsabteilung – eine ganze Anzahl Mitarbeiter verschanzt hinter Zeichenbretter (CAD folgte erst später) – alles Top Secret – wegen eventueller Werkspionage der aufkommenden Konkurrenz!

Im Vergleich zu Japan wurde hier das Modell voll durchgezeichnet – jedes Teil erhielt eine Nummer und Bezeichnung. Je nach Spurweite ergab dies ganze Bücher mit hunderten von Teilen. Deren über tausend bei der Spur I. Vorerst erstellte man ein sogenanntes GOD (General Overall Drawing) – Übersichtszeichnung mit allen Massen und Details versehen. Ein wichtiger Schritt im Ablauf der Konstruktion – vom Kunden unbedingt auf Formen, Masse und Details akribisch zu überprüfen und abzusegnen. Im Anschluss folgten dann die Zeichnungen der einzelnen Teile zur erneuten Kontrolle durch den Kunden. Ein Fehler oder eine spätere Korrektur kosteten Zeit, Geld und Ärger und waren unbedingt zu vermeiden. Viele Importeure schenken diesem Faktor zu wenig Aufmerksamkeit – dadurch gab es Schwierigkeiten in der Zusammenarbeit, der Preisgestaltung und schlussendlich in der Qualität des Modells.

Dies spitzte sich noch zu, als einige Jahre später auf CAD umgestellt wurde! Handmuster, wie früher in Japan oft gefertigt, waren nun nicht mehr möglich! Einmal die Zeichnungen bestätigt, begann der Bau von Werkzeugen und Teilen. Aus diesen dann, erstellte man ein erstes, sozusagen Produktions-Muster zum „Final Approval“ – kleine Änderungen nur noch ungern möglich – wie gesagt – kostete Zeit und Geld. Der Zeichner war der wichtigste Mann, auf ihn kam es an! Daher suchte ich mir auch in diesem Bereich immer die Besten aus.

Selbstverständlich mussten, wenn das Modell nicht im Messingfinish geliefert wurde, zu diesem Zeitpunkt auch alle Bemalungs- und Beschriftungsvorlagen daliegen. Entscheidend für ein gutes Gelingen war von Anfang an ein detailliertes, vollständiges Dossier mit Pflichtenheft – äusserst wichtig für den Kunden und Lieferanten. Daher erstellte ich für jedes Projekt ein solches sorgfältig ausgearbeitet und auch Standards wurden festgelegt.

Mühe hatte Samhongsa, wie auch alle anderen, die sich in das Geschäft einliessen, in den ersten Jahren mit der Präzision, besonders im Antrieb, Zahnräder und Motoren, usw. Auch das Löten war eine Schwachstelle im Ablauf der Montage.

Die Japaner beschäftigten in diesem Bereich meist Hausfrauen, deren Kinder zur Schule gingen oder schon ausgeflogen waren, über Jahre und Jahrzehnte. Dadurch entstand eine Konstante – die man hier mit jungen 17-Jährigen, welche es oft nur ein paar Monate aushielten, nicht erreichen konnte. Man sah das Defizit ein und der Wille zur Verbesserung war da. Auch an der Ätztechnik und im Lost Wax Sektor war Entwicklungsbedarf. Während meiner Wartezeit lief Samhongsa auf Hochtouren. Die meisten Modelle waren für die USA und Kanada bestimmt. Nebst S.K. Kim/Zion wollten auch weitere Kleinfirmen auf den Zug aufspringen ... meist waren es direkte oder indirekte Samhongsa-Abtrünnige!

1976 brauchte Samhongsa Aufträge – ich gab den Startschuss für die SBB E 3/3 in Spur 0, das «Tigerli», 250 Exemplare. Seyong garantierte die Qualität. Die LW-Urmodelle liess ich in Japan anfertigen und die Motoren anliefern. Da die koreanische Lackierung noch nicht optimal war – habe ich der Firma Twerenbold in der Schweiz diese Arbeit überlassen. Was vorauszusehen war, einige Lötstellen mussten nachverbessert werden. Das Projekt war sicherlich noch kein Meisterwerk – durfte sich aber als erster Wurf doch schon sehen lassen, die Auslieferung erfolgte 1979.

Dies war der Anfang einer langen und erfolgreichen Zusammenarbeit wie auch einer persönlichen Freundschaft mit Se Yong Lee.

Weitere Modelle folgten nun in regelmässigen Abständen und stetigen Verbesserungen:

<i>DB BR65</i>	<i>Spur 0</i>	<i>150 Ex.</i>	<i>1981</i>
<i>DB BR82</i>	<i>Spur 0</i>	<i>150 Ex.</i>	<i>1981</i>
<i>DB BR65</i>	<i>Spur H0</i>	<i>400 Ex.</i>	<i>1981</i>
<i>FS Gr 743</i>	<i>Spur H0</i>	<i>200 Ex.</i>	<i>1982</i>
<i>FS Gr 940</i>	<i>Spur H0</i>	<i>200 Ex.</i>	<i>1982</i>
<i>FS Gr 740</i>	<i>Spur H0</i>	<i>200 Ex.</i>	<i>1982</i>
<i>FS Gr 741</i>	<i>Spur H0</i>	<i>200 Ex.</i>	<i>1982</i>
<i>GB A3/5 200</i>	<i>Spur H0</i>	<i>400 Ex.</i>	<i>1982</i>
<i>DB BR65</i>	<i>Spur H0</i>	<i>380 Ex.</i>	<i>1983</i>
<i>Bad.St BR92 2-3</i>	<i>Spur H0</i>	<i>500 Ex.</i>	<i>1983</i>
<i>GB A3/5 200</i>	<i>Spur 0</i>	<i>110 Ex.</i>	<i>1983</i>
<i>DB BR86</i>	<i>Spur 0</i>	<i>150 Ex.</i>	<i>1984</i>
<i>DB BR86</i>	<i>Spur H0</i>	<i>500 Ex.</i>	<i>1984</i>
<i>FS Gr 743</i>	<i>Spur H0</i>	<i>110 Ex.</i>	<i>1984</i>
<i>PLM 231</i>	<i>Spur 0</i>	<i>150 Ex.</i>	<i>1985</i>
<i>GB A3/5 938</i>	<i>Spur H0</i>	<i>400 Ex.</i>	<i>1985</i>

LEMACO

***1985 Gründung und Anfang von Messing Eisenbahn-Herstellung
– mit fast 30-jähriger FULGUREX-Erfahrung im Rücken.***

Auch bei Samhonga kam dies einem Neustart gleich.

Strengere Qualitäts-Anforderungen, noch mehr Professionalität. Auch technische Neuerungen mussten mehr genutzt werden – die Digitalisierung hatte einen grossen Einfluss. Jedes Modell wurde erstmals, weltweit, einzeln nummeriert, mit Angabe der Gesamtauflage und Jahrgang der Produktion, inklusive Zertifikat über Vorbild und Modell.

Strengere Endkontrolle. Testen, testen, testen in allen Produktionsphasen.

Bei LEMACO liess ich zu diesen Zwecken eine Anzahl Testanlagen anfertigen, dies für alle Spurweiten. Das LEMACO-Team setzte sich aus technischen Mitarbeitern, Mechaniker und Damen zur Endkontrolle der Modelle zusammen. Dazu stellte sich ein ganzes Team von freien Mitarbeitern über ganz Europa verteilt. Mit grossem Aufwand wurde ein beachtliches Archiv an Eisenbahn-Literatur, Plänen und Fotos aufgebaut. Viel harte Arbeit und Einsatz, um an der Spitze zu bleiben, denn mittlerweile hatte sich auch Konkurrenz dazugesetzt ... und die Modelleisenbahn-Industrie machte auch

ihre Fortschritte. Die von Samhongs (SHS) gepreiste Endkontrolle war für mich, zu meiner Enttäuschung, nicht zufriedenstellend. Ich nahm an, dass ein grosser Druck seitens der Firma auf das Team ausgeübt wurde, die „Ware“ musste jeweils möglichst schnell aus dem Haus – das nächste Modell stand schon zur Montage an.

Alles Drücken und Wetterten meinerseits nützten nicht viel. Ich sandte sogar Personal aus der Schweiz nach Seoul – mit wenig Erfolg. Schlussendlich kam ich SHS entgegen. Endkontrolle in Ecublens – mit LEMACO und SHS- Personal – eine optimale nicht ganz kostengünstige Lösung. Trotzdem gab es immer wieder unangenehme Überraschungen. Ich war gerade in Seoul und wollte die Endkontrolle der Ae 4/7 Spur I persönlich in Korea durchführen – ein Supermodell zudem erstmals mit echtem Buchli-Antrieb. Das Team war sichtlich stolz – die Loks standen da in einer Reihe – fertig zum Verpacken. Ich wollte wissen, auf welchen Anlagen die Loks getestet wurden. Man führte mich in einen Raum mit einem grossen Schienen-Oval aus alten Tinplate ähnlichem Schienen-Material aus den USA – mich traf der Schlag und: «Hier testet ihr meine Modelle» – ich war wütend wie noch nie – verlangte die Direktion: «Nach all den Jahren meiner Bemühungen – nichts habt ihr gelernt», eine riesige Enttäuschung meinerseits! Die ganze Anlage musste geändert werden. Ein weiterer Skandal – statt mit Staubsauger wollten sie das Ganze mit Besen aufwischen und dadurch eine Riesenstaubwolke im Raum entwickeln

Zusammen mit den Verantwortlichen stellten wir auf Papier eine professionelle Testanlage mit allen Schikanen in Spur I zusammen. Ich nahm Kontakt per Telefon mit Wolfgang Hübner auf. Sein Schienen-Programm war das einzige dafür taugliche auf dem Markt. Ich erklärte ihm meine Lage – drei Tage später war seine Sendung in der Firma in Seoul. Für seine Hilfe bin ich Wolfgang heute noch dankbar.

In der Zwischenzeit kontrollierte ich jedes Modell bis ins letzte Detail. Einiges musste noch ausgebessert werden. Nun kam der Test auf der neu aufgebauten Anlage – Weichen, S-Kurven, Eselsrücken, etc. – sachter, ausgeglichener Lauf der Modelle. Das Team schmunzelte – just wait – nach 5 Runden passierte, was ich beim visuellen Test festgestellt und vermutete. Die Vorlaufachse und auch das Drehgestell verfügten über zuwenig Spielraum. Anfänglich schützte die Farbschicht vor Kurzschluss. Nach ein paar Runden war die Farbe durch das ständige Berühren weg, auch erfolgten dadurch gelegentlich Entgleisungen. Resultat: Vorlauf und Drehgestell mussten geändert werden. Enttäuschte Gesichter im Raum und einige Tage zusätzlicher Aufwand, den man hätte vermeiden können.

Ein neuer Beweis für mich – nie zurücklehnen und ausruhen – leider!

Konkurrenz gab es auch auf unserem Sektor. In den USA wimmelte es von Importeuren, die natürlich auch nach Lieferanten in Korea suchten – oft nebenberufliche Hobby-Tätigkeiten, die der Modelleisenbahn-Branche nichts brachten – ganz im Gegenteil.

So auch Allmo, eine Schweizer Firma. Die Inhaber waren bekannt. Sie wollten auch etwas vom Kuchen abgewinnen. Ajin Mr Cho, ein ehemaliger SHS-Mitarbeiter, sollte für sie in aller Eile die SBB 460 und BDe 4/4 Triebwagen in Spur 0 auf den Markt bringen. Beide Projekte hatte ich mit LEMACO bereits vor längerer Zeit angekündigt und standen in Produktion bei SHS. Ich fand dies fies, zumal wir ja Berufskollegen waren und uns regelmässig in Sitzungen trafen, aber eben ... Ich konterte mit einer massiven, für mich äusserst schmerzhaften Preisreduktion – und die Projekte wurden zu einem Riesenerfolg für LEMACO – trotz allem! Später verspekulierte sich Allmo erneut mit Kunststoff-Spur 0-Güterwagen ... und verschwand vom Markt.

Se Yong war nicht nur für das leibliche Wohl seiner Belegschaft besorgt. Anlässlich eines Besuches war ich in der Produktionsabteilung beschäftigt, als plötzlich das Licht gedimmt wurde. Stromausfall? – schaue in die Runde, sehe offene Fenster – Lichter über den Arbeitstischen waren aus, alle Angestellte nach vorne gebeugt, mit dem Kopf auf verschränkten Armen, Mucksmäuschenstille! Steht plötzlich Se Yong neben mir und flüstert: die Arbeit hier ist anstrengend und verlangt Konzentration, also jede Stunde eine Pause zum Ausspannen und Auftanken – Gesundheit geht vor, sagte er!

Se Yong Lee war ein cleverer und fähiger Geschäftsmann, er wollte diversifizieren, das Messinggeschäft allein war ihm zu riskant. Der Ausbau erfolgte in den 1980er–90er Jahren. Eine Miniatur-Elektromotoren-Abteilung kam dazu, SHS produzierte Motoren für Samsung. Tinplate Modellbahnen folgten, Gas-Zylinder-Produktion und schlussendlich die Herstellung von Dusch-WC's! Bis zu 600 Personen wurden im Betrieb beschäftigt plus viele Zulieferanten. Der LEMACO-Anteil lag doch bei stolzen 100 Mitarbeiter/innen und mehr.

Die Gewerkschaften übten einen starken Druck auf die koreanische Industrie aus, das wusste ich aus Erfahrung. Die SHS war sozial gut aufgestellt und hatte daher diesbezüglich keine Probleme zu befürchten, obwohl die Gewerkschaft aufgrund der Grösse des Betriebs präsent sein sollte. Für den Eisenbahn-Kleinserienbetrieb hätte das natürlich fatale Folgen gehabt. Doch es wäre zu schön gewesen. Eines Morgens, ich befand mich gerade auf Besuch bei SHS, verspürte ich eine gewisse Aufregung in der Direktion.

Se Yong nahm mich beiseite und erklärte mir den Grund: «Der Gewerkschaft ist es schlussendlich gelungen, sich in den Betrieb zu infiltrieren und diesen zu infizieren, so ähnlich wie ein Virus ...» – Lösung? «Ich werde die Firma in viele kleine selbständige Einheiten aufteilen, etwas aufwendig aber unausweichlich für den Weiterbestand unserer Firma».

Sofortiges Handeln war angebracht. Die Gewerkschaft war in kurzer Zeit weg und die Ruhe kehrte wieder ein – im Interesse aller.

Man muss wissen, dass es in Korea wie auch China gewisse Familiennamen in grosser Anzahl gibt, daher auch die Doppel-Vornamen wie z.B. Kim Jong Un, um den Bekanntesten zu nennen ... eben Namen wie Kim, Lee, Park und andere gibt es in Korea zuhauf. So auch bei SHS. Da waren einige Lee's – ja wie sollte ich diese in Diskussionen alle auseinander halten können? Deren Vornamen waren mir nicht geläufig. Übernamen waren für mich die Lösung! In der Lackier-Spritzabteilung amtierten gerade drei davon. Der Chef brüstete sich natürlich als bester, also nannte ich ihn Champion. Einer der Mitarbeiter hatte den sympathischen Vornamen He Chang, also blieb es kurz bei He Chang. Der dritte war modisch ausgerichtet, trug Fila-Kleider – also Fila!

Da war noch die Zeichnungsabteilung. Ich hatte dort einen Spezialisten für französische Loks – daher SNCF-Lee, usw. Das nur so nebenbei – all dies geschah unter Mithilfe von Bong Joon, den ich nachstehend noch vorstellen werde. Apropos Übernamen, etwas später hat es auch mich erwischt.

An einem Sonntag hatte ich Bong Joon Yoon mit seiner Gattin Hyun Jeong und Sohn Eung Su, Min Su war noch nicht geboren, zum Essen eingeladen. Wir sassen, plauderten und assen gemütlich an einem Tisch mit Eckbank. Eung Su konnte noch kaum sprechen, krabbelte die ganze Zeit hinter meinem Rücken hin und her und diskutierte wie ein Grosser in seiner Kindersprache – dabei viel das Wort «Halabeoji» – die ganze Zeit. Bong Joon sagte, mit «Halabeoji» meint er sie als Grossvater – süss dachte ich ...

Zwei Tage später in der Firma unterwegs, kommt mir ein Mitarbeiter, den ich gut kannte und der für mich arbeitete, mit einem Kaffee in der Hand entgegen. «Halabeoji» möchten sie auch einen Kaffee? Eung Su's Grossvater hatte bereits die Runde im Betrieb gemacht. Von nun an wurde ich von vielen liebe- und respektvoll «Halabeoji» genannt.

Ältere Leute geniessen im Orient eine spezielle Achtung. Das war bei uns früher auch so und heute?

In den 1990er Jahren tauchten plötzlich die beiden Söhne von Min-Senior/ Aktionär in der Firma auf. Er wollte damit seine Präsenz gegenüber der Familie Lee manifestieren und festigen, nahm ich an. Die beiden Jünglinge waren sehr gut erzogen, gebildet und interessiert. Doch sah ich sie eher in einer Bank oder einem Handelsunternehmen, als in einer Manufaktur wie SHS.

Über all die Jahre schwächelte der US-Dollar konstant. Dies hatte negative Einwirkungen auf die Preise in Amerika und damit sinkende Stückzahlen in der Produktion. Daher auch die schon genannte Diversifikation. Erwähnt sei hier auch, dass SHS auch versuchte in die Spur I Live Steam einzusteigen, scheiterte jedoch an der Komplexität. Ich war nicht unglücklich darüber, lag mir doch Aster Live Steam – sozusagen als auch mein «Kind», zu sehr am Herzen.

Die Zusammenarbeit zwischen SHS und LEMACO entwickelte sich in einer erfreulichen Weise. SHS erhielt laufend Anfragen von euroäischen Interessenten, hielten aber dicht d.h. respektierten unsere Konvention. Die Benelux-Staaten interessierten mich nicht. Ich überliess das Gebiet der Firma Philotrain. Ein Sonderauftrag von Märklin in Spur I, wie auch von Hübner in Schmalspur und Tinplate von Hehr störten mich nicht. Ein Fall jedoch, der mir nicht gefiel, ereignete sich in Norwegen. Als Markt für die damalige Modellbahn-Industrie – von der Grösse her uninteressant und deshalb vernachlässigt – fand ich ideal für die Messing Kleinserien-Herstellung. Ich machte daher 1989 einen Versuch in H0 mit der Dovregubben Dampflokomotive über einen Importeur und Einzelhändler. Ein Verkaufserfolg – nicht so nach Aussagen des Einzelhändlers, der an weiteren Modellen nicht interessiert war. Ging aber hinter meinem Rücken zu SHS und wurde dort sozusagen als Trittbrettfahrer – ohne mein Wissen – stillschweigend als Kunde aufgenommen – wohlwissend, um was es sich handelte! Es ging mir bei beiden nicht um das Geschäft, vielmehr um die Art und Weise ... Se Yong entschuldigte sich später für diesen «faux pas».

Meine Aktivitäten hier mit SHS im Detail zu schildern, wäre zu umfangreich. Auf unserer Website – www.lemacoprestigemodels.ch können Sie in aller Ruhe die gesamte Lemaco Produktion in Wort und Bild erleben. Ich wünsche dabei viel Freude.

1988 erschien bei SHS ein neuer Mitarbeiter **Bong Joon Yoon**, gegen die dreissig schätzte ich – Universitätsabschluss – kaufmännisch/technische Ausbildung mit Berufserfahrung. Sehr angenehmer Kontakt, gutes Englisch. Er ersetzte Ki Ho Sung, meine bisherige Kontaktperson. Bong Joon arbeitete sich schnell ein, war äusserst zuverlässig – verstand meine Probleme und stand bei der Firma für mich ein. Er heiratete und zwei Söhne folgten. Eine sehr enge und freundschaftliche Beziehung entstand zwischen

uns beiden, die bis heute anhält. Dies reflektierte sich auch positiv auf die Zusammenarbeit mit SHS.

Gegen Ende der 1990er Jahre stiegen leider düstere Wolken am SHS-Himmel auf. Interne Spannungen entstanden, ungesund für das Arbeitsklima. Die Lee-Familie mit Aktienmehrheit über die Min's hatten das Sagen. Doch Min versuchte dauernd den Modellbahn-Sektor loszuwerden. Zu aufwendig, zu kompliziert, zu wenig Gewinn abwerfend – weiss ich was die Gründe dazu waren.

Bong Joon hielt den internen Druck nicht mehr aus. Er verliess die Firma 1998 nach 10 Jahren intensiver Mitarbeit. Er machte sich selbständig als Agent, um seinen Lebensunterhalt zu verdienen. Ein gewisses Risiko – ich unterstützte ihn mit einigen Aufträgen – konnte und wollte ihn nicht verlieren.

2001 geschah das Unerwartete. Se Yong's älterer Bruder gesellte sich zu Min, der nun plötzlich über die Aktienmehrheit verfügte. Über Nacht wurde entschieden die Eisenbahn-Produktion aufzulösen. Das Unternehmen wurde zerstückelt. Se Yong, mit all seinem Stab, auf die Strasse gestellt. So auch das Eisenbahn-Team. Bong Joon war mein Mann der Stunde. Er tat zusammen mit einigen Mitarbeitern einen ausgezeichneten Job. Versammelte mit meiner Unterstützung alle wichtigen Personen um sich – gründete **LIK** (LEMACO IN KOREA), übernahm alle laufenden Projekte, Werkzeuge und Unterlagen in einer Nacht- und Nebel-Aktion von SHS und die Fabrikation konnte in neuen Lokalen weiter gehen. Uff, da hatte ich nochmals Glück gehabt!

Se Yong sah sein Werk, das er über Jahrzehnte mühsam aufgebaut hatte, vernichtet. Ein Riesenschock für ihn. Er zog sich zurück, es tat ihm leid und meinte: «Ich melde mich wieder wenn ich mich erholt habe». Wir trafen uns noch 2006 und 2010, hatten schriftlichen und telefonischen Kontakt. Eine unheilbare Krankheit machte ihm über Jahre zu schaffen. 2014 musste er den Kampf aufgeben. «Please remember all the good things during the relationship with me ...» – das waren seine letzten Zeilen von ihm.

Er starb viel zu früh, viel zu jung. Seine Familie tat mir so leid. Schwer zu verkraften. Aber sein Schaffen wird bei den Modelleisenbahnern weiter leben!

LIK

LIK (Lemaco in Korea) – ATR

Die Vorgeschichte von LIK finden sie bei Samhongs (SHS). Entstehung durch die Auflösung der Firma Samhongs 2001. Bong Joon Yoon übernahm die Initiative und gründete mit meiner Unterstützung LIK.

Die Zusammenarbeit intensivierte sich und die Qualität der Modelle konnte dadurch optimiert werden. Auch bei LIK erfolgte die Endkontrolle in Ecublens. Dadurch hatte ich dauernd koreanische Mitarbeiter/innen in der Firma, die in einem eigens für sie gemieteten Studio und auch Hotelzimmer logierten. Auch für deren Betreuung musste gesorgt werden – Verpflegung, Ausflüge, Dolmetscher. Wochenende, auch Feiertage gab es daher für mich kaum, noch geschweige denn Ferien. Um Transportschäden zu vermeiden, wurden bei der Auslieferung der Modelle besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Durch die fortschreitende technische Entwicklung der Digitalisierung in der Modellbahn und die dadurch dafür wachsende Nachfrage, haben wir zunehmend Modelle mit Digitalschnittstellen und einige davon sogar mit Decodern versehen.

Modelle grösserer Spurweiten, d. h. 0m, 0 und I wurden per Kurier und in Frankreich und zum Teil in Deutschland – per Auto – durch meine Gattin Roesli überbracht. Selbstverständlich verzollt und versteuert. Dieser Service wurde von der Kundschaft sehr geschätzt.

Wun Hak Hwang, der bisher als Subcontractor für LIK arbeitete, wollte unbedingt selbständig werden. Er war einer der besten Mechaniker und Modellbauer in Seoul – von Anfang dabei – angenehmer Charakter, etwas oberflächlich, musste immer unter Druck gesetzt werden – brauchte Führung über Finanzen. Ich musste unbedingt vermeiden, dass sich Yoon und Hwang in die Haare gelangten. Diplomatie war angebracht. 2004 nahm ich Hwang unter meine Kontrolle. Er gründet ATR, ich stellte mit ihm einen Produktions- und Finanzplan zusammen. Für mich wichtig, dass auch er finanziell in Pflicht genommen wurde. Es funktionierte!

LIK und ATR gibt es heute nicht mehr ...

Ich hatte das nicht so geplant und gewünscht – schade! Wie man so sagt: Erstens kommt es anders und zweitens als man denkt! Als ich vor einiger Zeit Bong Joon Yoon fragte, ob sich LEMACO-Modelle gegenüber den heute gefertigten noch halten könnten, antwortete er: „Don't worry, Lemaco is still Bible!“

Wenn ich so schaue, was heute alles unter Kunst angeboten und vermarktet wird, finde ich, hätten unsere Messingmodelle schon längst diese Auszeichnung verdient.

EUROPA

Freie Mitarbeiter

Jede Lokomotive oder Wagen hat seine Geschichte, sozusagen ihren Lebenslauf. Um diesen verfolgen zu können, braucht es viel Wissen und Zugang zu den entsprechenden Unterlagen und Dokumenten, denn ohne dies ist der Bau eines Modells unmöglich.

Damit ich Europaweit arbeiten konnte benötigte ich Beziehungen zu Archiven, Museen, Bahnen und eben Menschen die sich mit dieser Materie und der Bahn im eigenen Land eingehend und intensiv auseinandersetzten. Keine einfache Sache, aber äusserst wichtig in meiner Aktivität. Solche Kontakte entwickelten sich über die Jahre hinweg oft zu lebenslangen Freundschaften, ohne die viele meiner FULGUREX und LEMACO-Modelle nie Wirklichkeit geworden wären.

Erinnerungen – Schweiz

Der Weichenmagnetantrieb Tenshodo, vertrieben durch FULGUREX, war in Europa für Gross- und auch Kleinanlagen in den 1960er-Jahren sehr beliebt und gefragt – kostengünstig, zuverlässig, aber etwas laut mit dem Klack-Klack-Geräusch.

In den 1970er-Jahren zeichnete sich ein Trend für motorische Antriebe ab. Der Club in Zofingen hatte für diesen Zweck ein Como-Getriebe Bausatz mit Mabuchi-Motor verwendet – funktionierte – etwas gross und für eine Serienanfertigung, so nicht geeignet. Für mich musste ein solcher Antrieb vor allem preiswert, nicht zu gross, nicht zu laut und unverwüstlich sein. Ich nahm Kontakt mit meinem Freund **Jean-Pierre Cerez** auf. Eine Verwendung des Como-Antriebs kam aus verschiedenen Gründen nicht in Frage. Jean-Pierre entwickelte in kurzer Zeit den noch heute im Handel erhältlichen Antrieb.

Für die Herstellung wandte ich mich, damals des Preises wegen, an die nun bereits bekannte Firma Sanda Kan in Hong-Kong. «Kein Problem», meinte Wai Shing Ting, «allerdings müssen sie mir die elektrischen Schalter und Zahnräder anliefern, unsere Qualität hier ist noch nicht gut genug.» Das gefiel mir. Ich konnte auf diese Weise noch etwas Schweizer-Präzision in das Produkt einfließen lassen.

Übrigens, Jean-Pierre ist ein Multitalent und eine Kapazität im Live-Steam-Sektor.

Unsere Freundschaft hält schon seit über 50 Jahren an, auch zwischen unseren Gattinnen – ein schönes Gefühl.

Bei **Hans Wismann** im Verkehrshaus-Archiv war ich immer willkommen und konnte bei ihm Ratschläge einholen und Bilder sowie Pläne kopieren. Auch bei der RhB, Appenzellerbahnen, MOB, BLS und SBB standen die Türen für mich stets offen.

Wenn es um Fotos ging, konnte ich auch bei **Peter Willen** ab und zu anklopfen – allerdings brauchte es jeweils etwas Geduld meinerseits. **Heinz Rihs** – seine Leidenschaft Eisenbahnen, speziell Dampfloks – seine Kenntnisse und Unterlagen sind bedeutsam. Er ist auch Verfasser mehrere LOKI-Spezial-Magazine. Auf seine Unterstützung konnte ich über Jahrzehnte zählen. Auch privat sind wir bis heute noch verbunden. **Jean-Louis Rochaix** – unermüdlich baute er für sich wunderschöne Modelle in verschiedenen Spurweiten und eine beachtliche IIm-Anlage mit dem dazugehörigen Rollmaterial. Seine Kenntnisse und Unterlagen waren unerschöpflich, was Schmalspurbahnen anbelangte. Zusammen mit seiner Gattin Annette haben sie diesbezüglich eine ganze Reihe Bücher verfasst. Dies alles nebenberuflich, wohlverstanden. Wenn es um die Schmalspur ging, konnte ich mich an ihn wenden. Ich war bei Rochaix's nie zu Besuch, ohne einen guten Tropfen aus ihrem Rebberg eingekauft zu bekommen. Leider ist Jean-Louis 2019 von uns gegangen.

Bei FULGUREX verrichtete **Henri Baud** (La Chouette – Uebername), pensionierter SBB-Mechaniker, Modellbahn-Reparaturen und Arbeiten an Tinplate Bahnen für A. Giansanti. Er verfügte über ein phänomenales Gedächtnis und Kenntnisse über Eisenbahnen, Geschichte und Musik – ein wahres Lexikon. Kein einfacher Charakter, aber ein wertvoller Beistand für mich, wenn es um Eisenbahninformationen ging. Nach seinem Tod suchte ich einen Nachfolger. Roland Delacrétaz, auch von der SBB, präsentierte mir **André Hoffer** (allgemein als Le Poney bekannt), tätig bei der SBB Oberleitung. Sympathie auf den ersten Blick – hatte schon Modelle aus Messing im Eigenbau gefertigt. Ein Alleskönner! Über Jahre bei FULGUREX und LEMACO ein treuer, zuverlässiger, nebenamtlicher Mitarbeiter. Er hatte immer und für alles eine Lösung. Bei ASTER und O.S. war er mir ebenfalls eine grosse Hilfe.

Auch seine Gattin **Jacqueline** war mir eine geschätzte Unterstützung bei der Kontrolle der Modelle. Beide waren bei LEMACO sogar im Einsatz in Süd-Korea bei unserem Hersteller SAMHONGSA. Leider verliess uns André viel zu früh, am 16. Juni 1993 hörte sein Herz auf zu schlagen!

Kundendienst – Service après-vente – war immer gross geschrieben, auch noch nach Jahren! Reparaturen sind nicht immer einfach – knifflige Arbeit. Bei LEMACO hatte ich das Glück auf **André Mani** zu stossen, ein wahrer Meister seines Fachs. Er bevorzugte kleine Spuren, scheute sich aber nicht auch Spur 0 und I unter die Lupe zu nehmen. Zahnräder fräsen, fehlende oder beschädigte Messingteile anzufertigen, Farbtuschen, Elektronik usw. gehörten dazu.

Seit über dreissig Jahren – das weiss ich zu schätzen.

Erinnerungen – Deutschland

Ich erinnere mich auch gerne an **Adolf Braitmeier** und **Reinhard Dobler**. Braitmeier unterstützte mich bei den K.W.StE Württembergische Eisenbahnen/Esslinger Werke mit Unterlagen und Informationen. R. Dobler war die Anlaufstelle für DB/DRG Dokumentation – der Modelleisenbahn-Branche schlechthin.

Dipl. Ing. Horst Obermayer (1932) hat uns bereits 2015 verlassen. Viel Wissenswertes über die Dampflokomotiven-Zeit ging mit ihm verloren. Doch enorm vieles hat er uns mit seinen unzähligen Lokbüchern und Reportagen, Modellzeichnungen, Zeitungsartikeln für immer hinterlassen. Seine Taschenbuchserie war bedeutend und wurde zum Nachschlagewerk Nummer 1 für Eisenbahner. Horst war ein unermüdlicher Schaffer und zeitlebens Verfasser/Redaktor von Eisenbahn-Zeitschriften. Wie er all das nebenberuflich vollbrachte ist mir heute noch ein Rätsel. Durch seine ausgezeichneten Beziehungen wusste er immer wo was in Arbeit war und konnte so oft bei der Produktion Doppelentwicklungen vermeiden. Seine Unterstützungen waren uns wertvoll. Ich war immer ein willkommener Gast, wenn auch zum Arbeiten, bei ihm und seiner Gattin Irene in der romantischen Attikawohnung.

Hans Müller und seine Gattin Annerose lernte ich dank einem guten Reflex eines Händlers, Bruno Dubath aus Sion, kennen. Müller besuchte sein Modellbahngeschäft. Ingenieur Hans Müller war bei der ehemaligen Deutschen Reichsbahn tätig – war leidenschaftlicher Eisenbahner und Modellbahner, Fotograf und Verfasser von verschiedenen Büchern. Das gab Bruno die Idee, mich mit ihm telefonisch in Verbindung zu setzen. Ein paar Stunden später saßen wir zusammen vereint im Bahnhofbuffet in Lausanne. An diesem Treffen bahnte sich eine lange und gute Zusammenarbeit und Freundschaft an. Hans hatte u. a. eine führende Rolle bei der Dampfloksreihe DRG 01.5 und 132 Diesel-Projekten. Hans ist leider am 20. Juni 2022 von uns gegangen.

Badische Vorbilder: Hier traf ich auf **Wolfgang Hug**, ein junger aufgestellter Eisenbahnkenner, sehr sympathisch und zuverlässig. Seine Kenntnisse und Unterlagen waren mir von grosser Hilfe, auch seine professionelle Arbeitsweise. Er bleibt mir in guter Erinnerung.

Manfred Merz ein Spezialist für N Modell par excellence! Wenn es um technische Probleme und Digitalisierungen ging, konnte ich bei ihm und seinen Kollegen Rat holen. Auch heute noch im Kontakt!

Helmut Ziller als fest angestellter Mitarbeiter auf Distanz – er in München und FULGUREX in Lausanne! Er stellte sich 1971 an der Spielwarenmesse Nürnberg vor. Stattlicher junger Mann, Feinmechaniker, hatte schon Urmodelle für Schleuderguss bei Merker+Fischer in HO gefertigt und war zurzeit am Bau einer T3 in Spur 0 bei Wiedling Modellbahnen in München. Er wollte sich verändern. Zwei grosse Hände, geht mir durch den Kopf, wie schafft er damit wohl Feinmechanik!

Das mir bei dieser Gelegenheit vorgezeigte Modell einer BR 96 in H0 in Konstruktion belehrte mich eines Besseren – echte Klasse! Auch war er bewandert im Eisenbahnwesen, Vorbild und Modell. Wiedling war Kunde bei mir und ich schätzte ihn sehr, wollte daher sein ok. einholen – er war einverstanden.

Ich stellte H. Ziller als technischen Allrounder ein. Urmodellbau, Beschaffung von Originalplänen, Kontrolle von Modellzeichnungen, Fotos, Überwachung der Produktion von Messing-Schleudergussteilen in Pforzheim bei der Firma Weiler/Herr Talmon. Ein Novum für die Firma, die bisher nur für die Schmuckindustrie gearbeitet hatte. Wir verlangten Präzision und feinste Oberflächen. Trotz anfänglichen Schwierigkeiten, hat es Weiler mit viel Einsatz und Verständnis geschafft! Durch die Anlieferung gewisser Teile in Japan konnten wir die Modelle optisch verfeinern und verbessern. H.Z. setzte sich voll ein und es ergab sich eine gute Zusammenarbeit über viele Jahre.

Durch die Vielseitigkeit des Jobs waren auch Verzögerungen nicht zu vermeiden, was auf der Produktionsseite in Japan jeweils Probleme ergab. Bei meinem Wechsel zu LEMACO im Jahr 1985 konnte ich Helmut Ziller leider nicht übernehmen. Die Koreaner wollten die Herstellung der Urmodelle, wie auch die Produktion in eigener Regie abwickeln.

Es war eine schöne, lehrreiche und auch aufregende Zeit. Danke Helmut Ziller und Familie!

Siegfried Kademann (1924-2000) bei Henschel. Seine Unterstützung mit Plänen und Ratschlägen waren für mich ebenfalls sehr wertvoll.

Eine schöne Beziehung. Gerne denke ich an ihn zurück.

Erinnerungen – Österreich

Hier konnte ich immer mit **Gerald Buschan** rechnen, wenn es um Neuentwicklungen ging. Er hatte die nötigen Beziehungen, die ihm tatkräftig beistanden. Nebst der guten Zusammenarbeit bahnte sich auch eine bis heute bleibende Freundschaft mit ihm, seiner Gattin Irene und meiner Frau Rösli an.

Erinnerungen – Frankreich

Über Jahre bestätigte mir A. Giansanti, dass in Frankreich während des Krieges praktisch sämtliche Eisenbahnpläne vernichtet wurden. Er hätte sich diesbezüglich anlässlich seiner regelmässigen Besuche in Paris bei der SNCF informiert. Das war eine schlechte Nachricht ...

Anfangs der 1980er-Jahre, anlässlich der Nürnberger Spielwarenmesse, fragte mich der Redaktor **Bernard Canet** des Eisenbahnmagazins «Voies Ferrées», warum ich so wenige Modelle für den französischen Markt baue. Ich erklärte ihm mein Problem! Unmöglich, meinte er – die SNCF hat alles, sogar auf Mikrofilm! Er zeigte mit der Hand auf einen Herrn im gegenüberliegenden Stand – «Das ist der Mann, den sie brauchen» und stellte mich **Bernard Bayle** vor. Bayle war bei der SNCF nebenbei zuständig für den Eisenbahn-Modellbau. Von dem Moment an ging es aufwärts mit meiner Produktion französischer Modelle. Eine enge Zusammenarbeit entwickelte sich mit Bernard während meiner LEMACO-Zeit. Er ist ein genialer Mensch mit unglaublichen Kenntnissen des Marktes der Vorbilder und der Modellszene, hat für alles eine Lösung, ideal im Umgang und Kontakt – kurz, einfach perfekt! Zusätzlich für die Beschriftung war zudem Bernard Canet zuständig. Ein Team par excellence! Daraus entstanden viele bezaubernde Modelle in verschiedenen Spurweiten und auch dauerhafte Freundschaften.

Wenn es um Aufnahmen von alten Dampflok ging konnte ich mich auch an **Jean-Paul Geai** wenden, der mit seinem umfangreichen Fotoarchiv meistens helfen konnte.

MUSEE FERROVIAIRE MULHOUSE, Direktor **Michel Doerr**. Er hatte immer Zeit für mich. Er erleichterte mir das Fotografieren der vielen wunderschönen Vorbilder. Auch reservierte er für mich in der Eingangshalle eine grosse Vitrine zur Präsentation der Modelle. Eine unvergessliche Zeit.

Erinnerungen – Italien

Durch meinen langjährigen Vertreter und Freund **Giuseppe Artuffo**, Modellbahngeschäft in Turin, lernte ich **Gianfranco Ferro** kennen. Er war zuständig für unsere technische Zusammenarbeit bei den italienischen

Lokomotiven. Ein wahrer Künstler – Techniker, Zeichner, Schriftsteller, alles in einem, mit einem unschätzbaren Wissen. Er war federführend für die Drehstrom Lokomotiven-Serie und andere! Heute noch setzen wir uns bei jeder Durchfahrt ans Meer, mit meiner Gattin zusammen und verbringen ein paar gemütliche Stunden bei Fisch und Wein. Eine Freundschaft fürs Leben. 2023 hat er uns leider verlassen.

Werbung

Für viele Kleinbetriebe ein Fremdwort. Wenn das Geschäft mal läuft – wird man sehen – nach dem Motto, zuerst ernten, dann säen ... funktioniert aber nicht oder nur selten!

Für mich war Werbung – Marktpräsenz wichtig, sei es durch Inserate, Kataloge, Ausstellungen, Demos, Korrespondenz, Kontakte etc., all das kostet Geld, viel Geld. Werbung soll geplant sein. Sie gehört in die Hände von Professionellen, z. B. Grafiker, Fotografen. Ich hatte diesbezüglich Glück zu Zeiten bei FULGUREX wie auch bei LEMACO.

Max Peter, mein Grafiker bei FULGUREX, war ein Allrounder, ein richtiger Handwerker – vielseitig und hatte zudem ausgezeichnete Kenntnisse über Eisenbahnen, besonders über solche der USA – ein wahres Lexikon. Für mich besonders nützlich, als ich anfang US-Modelle zu importieren. Auch im Hobby-Bereich kannte er sich aus. Was hingegen Ablieferungstermine anbelangte, hatte er etwas Mühe – alles in letzter Minute! Für den jährlichen Nürnberger Messe Prospekt – Gestaltung und Druck – war jeweils unser Graphiker **Werner Helbig** aus Augsburg verantwortlich. Ein wahrer Künstler und zugleich Modellbahner. Aber auch bei ihm war die Ablieferung jedes Jahr eine echte Zitterpartie.

Als Max sich altershalber zurückzog, wollte es der Zufall, dass sich ein junger Grafiker aus Deutschland, **Raphael Schreiner**, meldete, mit dem Vorschlag, wie er sich die LEMACO Prestige Modellbahnen Präsentation vorstellen würde. Warum nicht – ein Versuch auf Distanz – er wohnte im Rheinland. Die Digitalisierung war im Anzug – etwas frischer Wind konnte nicht schaden. Die Zusammenarbeit über die Jahrzehnte entwickelte sich zu einer Freundschaft – fürs Leben. Was Termine anbelang habe ich mich inzwischen an Verzögerungen gewöhnt – es scheint am Beruf zu liegen ...

Zur Werbung gehört selbstverständlich auch die Fotografie – ganz besonders bei der Modellbahn, ohne Bilder geht da überhaupt nichts. Und was für Bilder – Beleuchtung, Details, Schärfe, alles musste stimmen – denn Retouchen im Nachhinein waren besonders auf Farbdias unmöglich. Auch die Modelle benötigten eine bestmögliche Vorbereitung.

Aufnahmen schwarz/weiss – Farbnegative und Dias – Digitalfotos. Über Jahre arbeitete ich mit Spezialisten auf dem Platz Lausanne (Dupuis – Perusset). Zu Messezeiten/Ausstellungen standen wir immer unter Zeitdruck – Muster erschienen im letzten Moment – Überstunden, Samstag/Sonntag-Einsätze waren vorprogrammiert. Unser Fotolabo war zu bequem, seine Apparate übers Wochenende in Betrieb zu setzen ... Ich brauchte dringend eine Lösung. Ich fand diese bei **Blacky**, alias **Detlef Schwarz** in Nürnberg, von Beruf Modelfotograf – zusätzlich ein begeisterter Modellbahner und dazu ein echter Profi. In der Szene war er bereits bekannt. Zur Nürnberger Messe fotografierte er jeweils über zwei Nächte die Messeneuheiten, die ihm vom Eisenbahnmagazin angeliefert wurden. Eine riesen Herausforderung und Leistung – seine Bilder waren beliebt, hatten etwas Magisches an sich.

Als ich anfragte, ob er zur Messe für mich noch Zeit aufbringen könnte, zögerte er eine Weile – «Komm Sonntag vor Messebeginn, dann schaffen wir das noch ...»

Sonntagnachmittag, nach 700 km Autofahrt ab Lausanne, war ich vor Ort – alle Modelle akribisch vorbereitet im Autokoffer – kurzer Imbiss mit Blacky und dann ging's los – bis 3:00 Uhr früh. Einwurf der Filme ins Foto-Labo gegen 4:00 Uhr – Montagnachmittag waren die Dias bereits sichtbar – einige Aufnahmen mussten wiederholt werden, dazu kamen noch ein paar Modelle aus Korea direkt angeliefert, sodass es nochmals eine Nachtschicht gab – Dienstagnachmittag war alles erledigt. Sämtliche Dias konnten der Presse verteilt werden. Das war Blacky, immer gut aufgelegt und zum Einsatz bereit.

Durchs Jahr hindurch fuhr ich dann jeweils 1–2 Mal zum Fotoshooting nach Nürnberg mit etwas weniger Zeitdruck. Blacky hatte immer ein feines Restaurant auf Reserve, bei guter Stimmung und Wein verbrachten wir unvergessliche Momente zusammen. Sein Lachen war ansteckend. Wenn dann seine Tochter Saskia noch dazu traf, lachten die beiden im Duo. Das war dann das Highlight des Abends fürs ganze Lokal und ein angenehmer Ausgleich zum Fotostress.

Blacky ist ein herzensguter Mensch – vielleicht etwas chaotisch, auch in seiner Arbeitsweise. Darum war ich auch immer gerne dabei, um ein Auge auf alles zu halten!

Mit dem Aufkommen der Digitalfotografie sah er eine Chance, investierte und kniete sich voll rein. In kürzester Zeit schaffte er super Aufnahmen – und das grosse Plus, er konnte diese auf dem Ordi, wenn nötig, nachbearbeiten. Ein neues Zeitalter – auch in der Abwicklung. An der Nürnberger-Messe verteilte ich CD's statt Dias. Für Raphi, mein Grafiker, hatte ich in meinem Hotel ein Sitzungszimmer gemietet. So bearbeitete

Blacky bei sich zuhause die Bilder am Computer, Raphi im Hotel die Grafik und Texte – mit Drucker – alles bis spät in die Nacht, ja früh morgens – damit ich bei Eröffnung der Messe, zusammen mit den CDs auch noch gleich gedruckte Vorlagen abliefern konnte. Das nennt man Fortschritt – war nur möglich dank meinen beiden treuen und tüchtigen Weggefährten, Raphael Schreiner und Blacky, alias Detlef Schwarz!

Blacky wohnte nicht allzu weit vom Hotel entfernt, im 5. Stock, wohlverstanden ohne Aufzug! Ich amtete als Kurier in der Nacht zwischen Blacky und Raphi, X-Mal die 5 Etagen hochzuklettern, das war mir zuviel – «kein Problem», meinte Blacky, ruf mich an wenn du unten bist, ich werfe die CD jeweils in einem Plastikbeutel vom Fenster runter – hat prima geklappt!

Ja, Ausstellungen – ein wichtiger Faktor in der Werbung – seien es Fachmessen oder solche für das Publikum im In- und Ausland. Meine Aktivität beschränkte sich ja nicht nur auf die Modellbahn – der Modellbau und Spielwaren nahmen ebenfalls einen wichtigen Platz ein. Unzählige waren es. Allein an der Spielwarenmesse in Nürnberg hatte ich 50 Messen als Aussteller mitgemacht. Jede Messe als Aussteller kam einem Orchester- oder Theater-Auftritt gleich – riesigen Stress und Druck bei den Vorbereitungen und am Tag der Eröffnung – Vorhang auf und alles musste perfekt sein. Heute noch, Jahrzehnte später, erlebe ich diese Momente wieder und wieder ... in meinen Träumen!

Blacky – jetzt noch, nach über 20 Jahren, sind für mich seine Bilder in Qualität und Ausstrahlung einfach unerreicht. Durch sein Können und Herzblut, das darin steckt. All den Aufwand und die Reisen nach Nürnberg haben sich mehr als nur gelohnt.

Traurige Nachricht ! Blacky ist im April 2025 von uns gegangen.

Danke Blacky für all deine wunderschönen Bilder!

Raphael Schreiner – noch immer mein treuer Begleiter, was Grafik und Internet anbetrifft. Wie gesagt eine Freundschaft fürs Leben – schön!

Auch unterstützte mich **Martin von Meyenburg** mit unzähligen schönen Dias Aufnahmen für meine Presse-Informationen. Wir trafen uns jeweils in Egerkingen im «Möwenpick» – er von Zürich und ich von Lausanne kommend. Ich überbrachte ihm die Fotomodelle und holte sie später wieder ab. Kurzer Lunch – Gesprächsthema die Modelleisenbahn – schöne Momente!

Bei einem Treffen, es war diesmal in Zürich, wollte er mich mit „**Loisl**“ bekannt machen – vielleicht kennt ihr euch ja bereits – meinte er verschmitzt. Ja das taten wir. Vor mir stand **Rudolf Merz**, er in leitender Stellung bei Jacky Maeder und ich sein langjähriger Kunde im Luftfracht-Geschäft!

Ich war ein Bewunderer von Loiss Zeichnungen, Pläne und Gemälde. Für mich war er ein Talent, Künstler und Schaffer ohne gleichen!

Er verliess uns leider schon am 20.10.2006.

Spielwarenmesse Nürnberg

Vor dem zweiten Weltkrieg fand jeweils die jährliche Spielwarenmesse in Leipzig statt. Nach dem Krieg und nach der Trennung Deutschlands wurde dann 1950 die nationale Spielwarenmesse in Nürnberg gegründet und ab 1958 international zugänglich.

Von den zu Beginn 350 Ausstellern auf einer Fläche von 3000 m² im Wieselerhaus und Nebengebäuden ist bis 2025 mit mehr als 2000 Ausstellern und einer Fläche von über 150'000 m² die grösste Fachmesse weltweit entstanden.

Anfänglich gab es immer wieder Gruppierungen, welche die Messe nach Frankfurt oder München etc. zu verlegen versuchten. 1973 zog dann die Messe in das neu erbaute Messezentrum an der Stadt-Grenze ein. Neue Hotels und die U-Bahn entstanden, so dass Nürnberg für jeden Hersteller und Käufer sowie Presse in der Branche zu einem «MUST» wurde. Dies galt natürlich auch für den Messing-Kleinserien Eisenbahn-Sektor. Die Hallen Modellbau und Modellbahnen waren damals immer die meist gefragten und besuchten. Für die Aussteller bestand kaum die Chance zusätzlich m²-Fläche zu erhalten, sodass Stände sogar auf zwei Stockwerke erweitert wurden. In den Gängen herrschte jeweils ein unglaubliches Gedränge, besonders an den Wochenenden konnte man sich oft noch kaum fortbewegen.

Die Messe findet immer Ende Januar/anfangs Februar statt. Zeitgleich werden in anderen Städten Europas und USA ebenfalls kleinere Spielzeugausstellungen abgehalten, was den Terminkalender und das finanzielle Budget von vielen Ausstellern und Besuchern gewaltig unter Druck bringt. Durch die Digitalisierung und Internet soll sich in den letzten Jahren das Marktverhalten stark verändert haben. Weniger Aussteller und Besucher zeigen Interesse an der Show. Kontakte, Neuheiten, Informationen sowie Aufträge werden heute über Internet getätigt ...

Auch hat durch CORONA das Messewesen sehr gelitten und vieles verändert.

Ich persönlich habe von 1957 bis 2006 ganze 50 Ausstellungen miterlebt, wohlverstanden, immer als Aussteller und nicht als Besucher. Jeder Auftritt war jeweils mit grossem Einsatz, Arbeit und Stress verbunden. All die Erlebnisse und Erinnerungen allein würden ein ganzes Buch füllen.

Europäische Messing-/Metall-Eisenbahnmodell- Hersteller – mit Beziehung zu FULGUREX SA

In den 1960er Jahren war ich mit FULGUREX-Messing Modellen in Europa auf weiter Flur allein. Bis zum Anlauf der eigenen FULGUREX-Produktion importierte ich hauptsächlich Modelle von Tenshodo, wie auch verschiedene Lokomotiven von US-Importeuren, alles im Messing-Finish.

Später wurden viele davon von Spezialisten lackiert und beschriftet. Tenshodo Modelle hingegen, wie auch solche Japanischer Vorbilder, waren alle ab Werk lackiert (Factory painted). Das Interesse und die Nachfrage für Handarbeitsprodukte stieg und damit auch für den einen oder anderen der Wunsch, in das europäische Geschäft als Hersteller einzusteigen.

Störte mich nicht – Konkurrenz animiert. Ich war sogar bereit, dem einen oder anderen Schützenhilfe zu leisten und ihn sozusagen «aufzugleisen» bewusst, dass er sich früher oder später selbständig machen könnte.

Armando Ravasini, Mailand, Ingenieur bei Pirelli, baute nebenberuflich im kleinen Rahmen Spur 0-Modelle und gründete 1946 die Firma Elettren. Seine Auswahl fiel auf die FS Dampflokomotive 0691 und die E-Lok E428 sowie verkürzte Personenwagen der FS und CIWL und Güterwagen. Für mich ein Pionier, ein Schaffer – alle Achtung. Mehr oder weniger im Massstab 1:43,5 – aus Metall gefertigt – hatten die Produkte einen Tinplate ähnlichen Look. Waren jedoch schön sauber verarbeitet.

Giansanti, unterwegs in Italien, entdeckte die Modelle 1947 im Geschäft bei Noe-Modellbahnen in Mailand, fragte nach dem Hersteller. «Wenn sie mir die Ware abkaufen, führe ich sie zu ihm», gesagt, getan. Er übernahm die Vertretung und gründete damit als Ausländer die Firma FULGUREX SA in Lausanne. Ein bescheidener Anfang.

Ein Besuch 1957 bei Ravasini's mit A. Giansanti bleibt mir in guter Erinnerung. Sehr freundlicher Empfang durch den Papa und natürlich der Mamma und etwas scheu, die beiden Söhne – noch im Studium. Schöner Salon, grosser Tisch und Marmor-Boden, ausgezeichnetes italienisches Essen – einfach perfekt. Wir sprachen über die Zukunft – massstäbliche CIWL-Wagen. Franco, der eine Sohn, wollte das Geschäft in Zukunft übernehmen.

Ich war begeistert von der italienischen Sprache, sodass, einmal zurück in Lausanne, ich das Erlernen der Sprache subito in Angriff nahm.

In meiner Zeit bei Fulgurex arbeitete ich intensiv mit Elettren, hauptsächlich damals mit Franco. Tausende von seinen CIWL-Wagen fanden den Weg in die ganze Welt.

Bei LEMACO versuchte ich noch **Fabio** und **Maurizio**, den beiden Enkeln, unter die Arme zu greifen. Sie hatten inzwischen die Firma übernommen. Fand aber bald, dass es an der Zeit war, für die beiden selbständig zu werden und auch den Vertrieb zu übernehmen. Ich übergab ihnen die Kundenkartei!

Ende der 60er-Jahre stellte sich an der Nürnberger-Messe ein schnittiger Jüngling mit Bürstenschnitt vor. «Ich bin **Wolfgang Hübner**, komme aus Ostberlin, bin Modellbauer und suche Arbeit, so»! Ja, eigentlich warum nicht, eine Ergänzung zu Elettren in Spur 0, aber etwas mehr modellmässig. Er baute für uns 1968 die deutschen MU-Wagen, 1969 den französischen Postwagen und 1970 den Fourgon 6-Türig – gute Qualität. Später produzierte er auch Einzelteile für Wilag für unsere Spur I – S 3/6. Dann machte er sich selbständig. Wolfgang war ein exzellenter Mechaniker und Modellbauer, als Mensch geradlinig und zuverlässig. Er fertigte auch schöne Spur I Modelle für Märklin.

Im Alter von 77 Jahren ist er 2016 verstorben.

Lombardi Senior aus Mailand war bekannt als Eisenbahn-Modellbauer für Kleinstauflagen in Spur 0. Im Jahr 1968 hatten wir 4 Exemplare seiner Ae 4/7 in Spur 0, Massstab 1:43,5 verkauft. Als sein Sohn **Roberto**, zusammen mit einem Partner übernahm, musste das Volumen erweitert werden. Seine Wahl fiel auf Vercelli – Metropolitan in Lausanne. Die Modelle waren gut, für die Schweiz im Massstab 1:43,5 jedoch der Falsche, was sich auf den Verkauf negativ auswirkte. Höchstwahrscheinlich jedoch dies unter dem Einfluss von einem gewissen Monsieur Marcel Darphin. Anfangs der 1980er Jahre erhielt ich einen Besuch von Roberto. Er berichtete mir die Probleme mit Vercelli. Für sich selbständig zu etablieren, fehlte ihm das nötige Kleingeld ...

Ich erteilte ihm einen Grossauftrag von 600 Exemplaren für Ee 3/3, Ee $\frac{3}{4}$, De 6/6 und Ee 6/6, diesmal im korrekten Schweizer Massstab 1:45, natürlich mit strengeren Qualitätsauflagen und inklusive Finanzierung.

Die Zusammenarbeit funktionierte aufs Beste. Als ich 1985 FULGUREX verliess, war die Produktion noch im Gang. Ich plante mit ihm schon drei weitere Projekte, falls er später Lust verspüren sollte, zu LEMACO zu wechseln – tat er aber nicht. Statt dessen erschien er an einer Ausstellung in St. Gallen am Stand von Allmo und kündigte die mit ihm vertraulich geplante Lokomotiven als Lombardi-Neuheiten an. Die gleichen Modelle

befanden sich bei LEMACO bereits im Sortiment und Produktion. Daher die damalige unliebsame ... Doppelentwicklung – schade.

Ende der 1970er Jahre tauchte an der Avenue de Rumine 33 ein Engländer, **John Waggott**, mit seiner Gattin auf. Er wollte Spur I Personenwagen herstellen. Suchte einen Kunden und Geldgeber. Durch den Bau von Aster- und Märklin-Loks in Spur I, wuchs das Interesse und der Bedarf an Personenwagen. Der Mann war unbekannt in der Branche, das Risiko gross. Wir gingen es ein. Um zu einem Markt gerechten Verkaufspreis zu gelangen, basierten wir uns auf einen grossen Auftrag von über 1,000 Exemplaren – hauptsächlich CIWL Typen und auch DB Wagen.

Die Bedingung lautete u.a., dass die Verkaufsverpackung auch gleichzeitig als Versandpackung dienen und standhalten mussten. Das erste Muster liess nicht auf sich warten. Es wurde persönlich und stolz von den beiden überbracht. Es war einiges noch verbesserungsbedürftig daran. Das Gewicht – zu viele Teile geklebt statt gelötet – Beschriftung und Lackierung nicht optimal. Was erst später zum Vorschein kam, die Kugellager waren aus Kunststoff statt Metall ...

«Wie steht es mit der Verpackung?», fragte ich. Sie war aus Holz, doch diese schien für ein solch grosses und fragiles Objekt nicht geeignet. «Wurde von einem Verpackungsspezialisten entworfen», war die Antwort. «Machen wir den üblichen Falltest?» Zögernd nickten sie! Resultat: Das Modell präsentierte sich in Teilen ... die beiden zogen ab – enttäuscht! Das zweite Muster schaffte es dann. Die Auslieferung erstreckte sich ab 1979 über ein paar Jahre. Doch schon während dieser Zeit erfuhren wir, dass er die sich noch in Auslieferung befindenden Projekte direkt günstiger in Frankreich und Deutschland anbot. Die Beziehungen wurden abgebrochen. Ein trauriges Beispiel von Partnerschaft. Trost – die Wagen waren nicht unbedingt ein Hit. J & M führte seinen Betrieb im kleinen Rahmen weiter ...

Walter Hermann kontaktierte uns Ende der 1960er Jahre. Er war im Werkzeugbau tätig und wollte als zweites Standbein in die Modelleisenbahn Spur 0 einsteigen. Bauart Kunststoff und Metall-Druckguss, massstäblich 1:45, CH-Vorbilder. Er hätte keine Verkaufsorganisation und Beziehung zu der Branche. Da er nicht unbedingt in unserer Messinglinie lag, «nahmen wir ihn mit», wie er das nannte und führten ihn in den Markt ein, inklusive Europa selbstverständlich. Doch schon nach wenigen Jahren machte er sich selbständig mit dem Vorwand, dass ein Vertreter in seiner Kalkulation nicht mehr «drin» liegen würde.

Die Firma **Hag**. Bald hätte ich diese vergessen. FULGUREX war zuständig für die Westschweiz, sowie für den Export – über Jahre. Was habe ich mich

für diese Firma eingesetzt, an Werbung, Presse, Ausstellungen, inklusive Nürnberg. Die Artikel genossen einen guten Ruf, als perfekt solides Schweizer Produkt. Nicht immer genau massstäblich, da es ihr Motor von der Grösse her nicht unbedingt erlaubte. Das Problem, die Nachfrage war immer grösser als die Produktion. Dauernd fehlten irgendwo ein paar Teilchen, um ein Modell rechtzeitig auszuliefern. Schlamperei im Betrieb. Das passierte meistens auf Weihnachten. Dies schaffte unzufriedene Kunden und Ärger. Es ging dann soweit, bis ich eines Tages genug hatte und den «Bettel hinschmiss», mit den Worten: « So macht es doch selber!»

Renzo Dottori, ein Lebenskünstler wie es im Buch steht ! Immer voller Ideen – ein äusserst liebenswürdiger Mensch – aber zum Geschäft machen war Vorsicht geboten! CIWL Teakwagen, Speise- und Schlafwagen in Spur 0 echt Holz war sein Vorschlag! Davon hatte schon Franco Ravasini von Elettren geträumt. Ende der 1970er Jahre stand er da – er hatte anscheinend jemand an der Hand, um diese zu bauen. Das vorgezeigte Muster sah vielversprechend aus. Also stiegen wir in ein neues Abenteuer ein, denn eine Garantie auf Qualität und Ausgang der Projekte gab es nicht. Das finanzielle Risiko voll auf unserer Seite.

Die Serie war ein Erfolg – Auslieferung 1981 – 1985 in vielen hunderten Exemplaren. Eines Tages, kurz vor meinem Ausschied bei FULGUREX, war er wieder da, mit einem wundervollen Exemplar eines Teakwagens in Spur I, mit voller vorbildgetreuer Inneneinrichtung. Wie viel davon gefertigt und über FULGUREX, und Dottori direkt verkauft wurden, entzieht sich meinen Kenntnissen. Aber doch eine einmalige, aufregende Geschichte!

1973 erstand A. Giansanti, anlässlich eines Treffens bei Holzapfel (Sammler) in München, eine BR 86 in Spur I von **Egon Bockholt**, ein bisher in der Branche unbekannter Name. Die Spur I war im Kommen, Märklin hatte entschieden in I statt 0 einzusteigen. Wir hatten gerade eine schlechte Erfahrung mit der WILAG S 3/6 in Spur I, echt Dampf, hinter uns und Japan und Korea waren noch nicht soweit. Wir trafen Egon Bockholt – sein Wunsch, Modelle in limitierter Auflage in Spur I aus Stahl, nicht Messing, zu produzieren. Er brauchte einerseits Finanzierung und andererseits eine gesicherte Abnahme seiner Herstellung. Er machte mir einen guten Eindruck, Mechanikermeister mit Berufserfahrung, gutes Alter, aufrichtig, präzise mit Gespür für den Modellbau. Giansanti entschied sich leider anfänglich für den falschen Massstab 1:30 statt 1:32 ... So starteten wir mit den 141R Auslieferung 1974 und viele weitere Bockholt Meisterwerke sollten folgen – die Modellwahl erfolgte jeweils unter gegenseitiger Absprache. Ich sorgte für den Verkauf und den Aufbau einer treuen Kundschaft sowie Finanzierung, eine reibungslose, erfolgreiche Zusammenarbeit. Später erweiterte sich sein Team durch den Beitritt

seiner beiden Söhne Jens und Wolfgang. Egon Bockholt war ein Schaffer, blieb seiner Linie stets treu. Solide Stahlkonstruktionen, starker Antrieb, viele Teile gefräst – unverwüstlich. Ich erinnere mich noch, als an der Nürnberger-Messe ein 141R Muster aus Versehen auf die Teststrecke unter Strom gelang, den Prellbock wegfegte und vorne über einen Meter auf den Boden schlug – welch ein Schreck. Egon Bockholt war noch zur Stelle, hob die Maschine auf, war sichtlich stolz und wir alle erleichtert – die Lok war nämlich unversehrt. An der folgenden Messe überreichte er uns dann einen solide gefertigten Prellbock mit einer Plakette: ***Dieser Bock holt!***

Egon Bockholt war nicht nur präzise in seiner Arbeit, nein auch was seine Lieferung von Muster und Produktion anbelangte. In Nürnberg stand er jeweils zur Stunde genau am Stand und seine Auslieferungen erfolgten fast immer am abgemachten Tag. Er war bei weitem der Pünktlichste in meiner langen, vielseitigen Berufstätigkeit!

Ein Ereignis muss ich hier noch erwähnen. Als Egon Bockholt mit seiner Gattin die SNCF 241A per Auto nach Lausanne lieferte, war ein Kunde zugegen, J. Michel Hartmann, ein Eisenbahnbuch-Autor. Er wollte unbedingt sein Exemplar mitnehmen. Wir warfen einen kurzen Blick auf sein Modell und waren voll begeistert. Ich hatte Bockholt zum Essen bei mir zu Hause eingeladen und verabschiedeten uns von Hartmann. Als wir beim Essen waren, läutete das Telefon – Hartmann war am anderen Ende! Meine Lok ist wunderschön aber die Seitenwände am Tender scheinen mir leicht gewellt, ich komme morgen vorbei, um den Tender auszuwechseln. Während des Gesprächs sah ich Bockholt durch die Tür immer bleicher werden. Als ich aufgehängt hatte, stand er auf – sichtlich betroffen. «Ich weiss, um was es geht», meinte er heiser und berichtete mir die Story. «Die Reinigung durch Sandstrahlen erfolgte aus Versehen mit zu viel Druck, was ein leichtes Verbiegen der Seitenwände zur Folge hatte. Statt wegwerfen und neu anfertigen, haben wir versucht das Ganze auszurichten». Nun, anscheinend ohne Erfolg – ein grosser Fehler – wird niemals wieder passieren. Am nächsten Tag, mit grosser Entschuldigung, packte er sämtliche Tender wieder ein. Wir beteiligten uns am Schaden. Zwei Monate später stand er wieder da – mit der perfekten Ausführung diesmal.

Nach 1985, als ich mit LEMACO arbeitete, machte sich auch Bockholt selbstständig, er hatte nun seine Kundschaft und den nötigen finanziellen Rückhalt.

In meiner Messing-Bauweise – Ätztechnik und Lost-Wax Gussteile – konnte ich bei LEMACO Spur I Modelle filigraner bauen lassen, ganz besonders bei E-Loks und Diesellokomotiven. Natürlich nicht so robust, waren ja auch nicht als Wurfobjekte gedacht. In ein bis zwei Fällen kam es zu Doppelentwicklungen mit Bockholt, aber was soll es, dies ist Vergangenheit – war «après tout» eine schöne Zeit.

2018 erreichte uns die traurige Nachricht vom Hinschied von Egon Bockholt. 2022 sollen voraussichtlich die beiden Söhne die Produktion altershalber einstellen. 2023 ist Sohn Jens viel zu früh von uns gegangen.

Willeboordse Hans – diesen Namen möchte ich gerne aus meinem Gedächtnis streichen. Mitte/Ende der 1960er Jahre stand eines Tages Hans Willeboordse da, mit der Idee Märklin-Replicas-Personenwagen, unter der Marke WILAG, in Spur I herzustellen – es fehlte ihm an Finanzen und Marktkenntnissen.

H.R. Twerenbold und Hans Ledermann, zwei Berufsleute würden u. a. mit ihm arbeiten. A. Giansanti wollte das Risiko eingehen – fand er als Tinplater – die Sache verlockend. Ich mahnte zur Vorsicht. So kam es, dass Willeboordse meist am Sonntag im Geschäft auftauchte, wohlwissend mich NICHT anzutreffen und mit einem Scheck in der Tasche abreisen zu können. Doch der Ablauf ging reibungslos, die Wagen verkauften sich gut – es bestand ein gewisses Vakuum dafür auf dem Markt. Die Parallel-Serie in Spur 0 wurde auf später verschoben und ein Dampfschiff «La Suisse» vom Lac Léman (Genfersee) in Angriff genommen. Voll Metall – eine heikle Angelegenheit. War der nötige Auftrieb garantiert? Fast wäre es ein U-Boot geworden, der geplante Dampftrieb musste vergessen und stattdessen einen solchen, möglichst leicht und einfachen mit Elektromotor eingesetzt werden. Auch dieses Modell erschien mit etwas Verzögerung auf dem Markt. Mit dem Essen kam der Appetit. So auch der Gedanke auf ein grösseres Projekt. Zu gross nach meiner Ansicht für die Möglichkeiten der Wilag – eine Dampflokomotive – echt Dampf zu produzieren – sozusagen eine Premiere in diesem Sektor.

Er hätte einen Konstrukteur, Helmut Wyrwich, zur Hand, der für die Entwicklung aufkommen würde. Die Wahl fiel auf die Bayrische S 3/6 in Spur I. Als Typ sicher verkäuflich, Europaweit und in vielen Varianten anzubieten. Wir hatten ja bereits die Unterlagen und Erfahrung vom H0-Modell von Tenshodo. Das Ganze stand für mich aber auf wackeligen Beinen, alles aus der Luft gegriffen – keine Zahlen – keine Termine – kein Konzept usw. lagen vor. Massstab 1:30 statt 1:32? Es war eine Schuhnummer zu gross für Willeboordse. Nebst vielen Problemen, die ich bei ihm sah, konnte er auch nicht mit Geld umgehen. Hinter meinem Rücken wurde der Auftrag gestartet. Das Geld floss von FULGUREX – die Entwicklung ging voran. Einzelteile wurden fabriziert und natürlich auch ausser Haus bestellt. Hübner soll einer der Hauptlieferanten gewesen sein. Dazwischen gab Willeboordse schon einen Prototyp der S 3/6 in Spur 0 bei Gebauer in Auftrag. Ohne mein Wissen natürlich – hatte ich doch dieses Projekt bereits für Japan vorgesehen. Dauernd Verzögerungen, etwas Konkretes bekamen wir kaum zur Ansicht. Zu spät um auszusteigen – keine Zahlen und Unterlagen lagen vor – wo versickerte das Geld?

Auch soll Giansanti bereits ein weiteres Projekt, die PLM Pacific in Aussicht gestellt haben. Als es schlussendlich an die Montage ging, fehlte bei Wilag das entsprechende Personal, die Erfahrung und Infrastruktur. Die Firma Spring AG sprang ein – Industrielle Metallbearbeitung war ihr Gebiet. Sie sicherte sich damit ein zweites Standbein, übernahm die Montage und stieg in den Live Steam Sektor Spur I ein – übernahm zugleich die Fertigung der Spur 0 Version. Bei Nacht und Nebel verschwand Willeboordse eines Tages nach Holland, hinterliess in der Schweiz seine Frau mit zwei Kindern und bei FULGUREX einen riesen Berg von X-hunderttausend Franken Schulden.

H.R. Twerenbold machte sich 1976 selbständig, produzierte für DARSTAED (DARPHIN) die für FULGUREX ursprünglich geplanten Spur 0 Replicas und übernahm auch die S 3/6 Werkzeuge von Spring.

Einige haben in dieser Geschichte ihr gutes Geld verdient. Für FULGUREX hingegen war ausser Spesen nichts gewesen – mit einer Erfahrung reicher. Den Schuldenberg habe ich über Jahre hin mühsam abgearbeitet ...

Auf einer seiner Reisen nach Italien traf Giansanti **Sig. Terragni**, der Modelle in Spur 0 bauen wollte. Eine SNCF CC 21000 wurde ins Auge gefasst. Mit Müh und Not entstanden die nötigen Teile, dann fing's an zu hapern. Zum Glück zeigte sich **Rudolf Ritter/Rittech SA** bereit die Endmontage, Lackierung und Beschriftung zu übernehmen. Eine echte Zangengeburt – Auslieferungen 1973/75. Später konnte ich mich wenigstens bei Ritter erkenntlich zeigen – anlässlich der Fertigung seiner RhB Ge 2/4 in Spur 0 m. Micro Cast/Mizuno war einverstanden das angefangene Modell fertigzustellen.

An dieser Stelle möchte ich noch auf Rudolf Ritters «Metal Model Trains» Verzeichnis von 1997 hinweisen. Es enthält die Produktionen sämtlicher FULGUREX-, Metropolitan-, LEMACO- und später Lematec-Modelle und wurde laufend nachgetragen. Ein ideales Nachschlage-Werk für Messing-Modelleisenbahn Liebhaber. Erhältlich bei Rittech SA.

Rivarossi – Capo Lavoro! Das Trio Rossi/Muratore (Pocher) und Giansanti, alle drei angeheitert, diskutierten spät abends an der Carlton-Bar während der Spielwarenmesse Nürnberg – natürlich über Modelleisenbahnen. Rossi beabsichtigte ins Spur 0 Geschäft einzusteigen. Warum eigentlich nicht aus Messing, hatte aber weder das Personal noch die Erfahrung dazu – macht nichts – wenn sich Dilettanten treffen und entscheiden ist alles möglich.

Eines Morgens standen die beiden, Rossi und Muratore (er arbeitete zu diesem Zeitpunkt schon für Rivarossi, nicht mehr für Pocher) in Lausanne bei FULGUREX. Giansanti war den ganzen Vormittag emsig beschäftigt mit

den beiden Herren, die nach dem Mittagessen wieder abreisten. All das ohne einen Kontakt mit mir. Als ich Giansanti nach dem Grund des Besuches fragte, war er sichtlich geniert und stotterte über das Treffen in Nürnberg und Zusammenarbeit. Als ich dann etwas Druck auf ihn ausübte, liess er endlich die Katze aus dem Sack! Zeigte mir ein Papier, quasi Vereinbarung zwischen Rivarossi und FULGUREX. Giansanti hatte Rossi ein komplettes Dossier von Unterlagen zur Konstruktion der bekannten Pacific 231 G für Spur 0 übergeben, welches ich in mühsamer Arbeit über Jahre hin zusammengetragen und in Japan in Planung hatte. Ich war sprachlos.
Wie konnte er!

FULGUREX oblag die Finanzierung. Als Gegenleistung, Vertrieb für die Schweiz und eine kleine Entschädigung / Provision auf dem Gesamtverkauf des Modells.

Rivarossi, als Plastik- und Kunststoffhersteller, hatte überhaupt keine Erfahrung mit Metall umzugehen. Dazu kam, dass die Firma ständig in finanziellen Schwierigkeiten stand. Das Abkommen musste rückgängig gemacht werden. Einen zweiten Wilag konnten wir uns nicht leisten. Die Pläne aber waren weg und Rivarossi ging an die Arbeit. Wie zu erwarten gelang die Produktion oft ins Stocken. Mit viel Verzögerung kam das Modell schlussendlich mit Ach und Krach auf den Markt – als Capo Lavoro Messing-Meisterwerk gross gepriesen! Dabei soll der Tender aus Kunststoff entstanden sein – Messing hätten sie nicht mehr geschafft.

Dass die Firma nach Jahren später doch noch in die Insolvenz ging, ist bekannt.

Europäische Messing-Eisenbahnmodell-Hersteller – Verschiedene

Horst Gebauer. Wir hatten keinen direkten Kontakt mit ihm. Ich war ein Fan seiner Modelle. Horst war ein begnadeter Modellbauer. Hatte goldene Hände und ein gutes Auge. Viele schöne Spur 0 Modelle entstanden in seinen Werkstätten. Er war ein geselliger Mensch mit gutem Herz. Ich mochte ihn. Leider verloren die Gebauers viel zu früh ihren im Betrieb mitarbeitenden Sohn. Horst holte sich zudem beim Brand der Werkstatt schwere Lungenverletzungen, die ihm bis zum Ende gesundheitlich hart zusetzten. Ich erinnere mich gerne an meinen Besuch bei Margrit und Horst, viele Jahre sind es her. Im Untergeschoss, grosse Anzahl von Einzelteile und Lokomotiven. An Zukunftsplänen fehlte es nicht. Wir verbrachten zusammen ein par für mich unvergessliche Stunden. Leider blieb es nur bei diesem einen Besuch. Er starb am 16. Oktober 2013.

M+L – Hamburg – gegründet in den 1960er Jahren, hat **Christian Lennartz** im Modellbahn Kleinseriensektor einiges bewegt. Er hatte zwei Hersteller, Pein und Schönlau an der Hand. Die Dampfloks in Spur I waren Spitze. Lennartz, zuerst mit Markscheffel in Partnerschaft, betrieb einen florierenden Modellbahn-Laden. Auch die Tinplate Spur 0 Wagen von Darstead waren für ihn ein gutes Geschäft. Christian war ein fleissiger Verkäufer, aber anscheinend passte sein Stil nicht jedermann. Meinte ein Modellbahner, als ich ihn an M+L verwies – «Da möchte ich eigentlich nicht mehr hin – ich fühle mich dort immer so wie über den Tisch gezogen». Ja, man kann es eben nicht allen recht machen ... Ist Christian mit seinem Erfolg doch etwas abgehoben und hat den Boden unter den Füßen verloren? Die Gewinnmarge seitens Lieferanten und Kunden überzogen?

Bei LEMACO habe ich auch ein paar Modell-Varianten exklusiv für M+L produziert!

Wie es auch sei, Pein und Schönlau kehrten ihm den Rücken zu und schnell ging's bergab. 2002 Insolvenz – Hochmut kommt vor dem Fall? Sicherlich war Christian ein Original! Mit ihm langweilte man sich nicht. Während einer gewissen Zeit formten M+L, Hübner und Gebauer, die Gruppe Eurotrain, unter dessen Label sie die Modelle auslieferten. Das Team schielte natürlich auch nach Japan, um dort auf den Zug aufzuspringen. Ein Australier übermittelte ihnen für gutes Geld eine Anzahl Adressen, hörte ich. Eine Reise in das Land der aufgehenden Sonne wurde unternommen – ohne Erfolg. Meine Position war dort gefestigt. Alles in allem war Christian, wie man heute sagt, ein cooler Typ – gute Geschäfte und ab und zu auch Spass. War ich frühmorgens unterwegs an der Spielwarenmesse Nürnberg in der

Eisenbahnhalle zu meinem Stand, weilten Wolfgang Hübner, zusammen mit Christian Lennartz und Horst Gebauer vor meinem Stand. Meinte Christian verschmitzt: «Da kommt er ja der «King of Brass»» – Riesengelächter.

Das war die gute, alte Zeit! Sie kommt nie wieder!

SMF – Auch hierzu ein paar Zeilen. Ein Tessiner Unternehmer mit einem kleinen Team gründete die Firma SMF Sondermodell-Fertigung – eine Produktionsstätte für Messing Eisenbahnmodelle, hauptsächlich in Spur 0 und Schweizer-Vorbildern. Das war anfangs der 1980er-Jahre – mutig, dachte ich damals. Qualität im Mittelfeld. Die Wahl der Modelle und daher auch der Absatz waren anfänglich ganz ordentlich. Als die Verkäufe anfangen zu harzen, liess der Direktor der SMF, früher bei Metropolitan tätig, die Modelle bei den Händlern in Konsignation – verbuchte sie aber bei der SMF als feste Verkäufe. Das Geschäftsergebnis stimmte, allerdings stiegen die Debitoren an. Die Modelle flossen in den Läden nicht mehr ab und eines schönen Tages flog der Betrug auf. Grosse Überraschung für den Besitzer und die Geldgeber!

Ende der 1980er Jahre erhielt ich einen Anruf von einem Signor Avvocato aus dem Tessin, ob er mich treffen könnte. Das taten wir anlässlich der Modellbautage in Luzern. Er erklärte mir die Situation, ein beachtlicher Verlust stand zu Tage. Ob ich an einer Übernahme interessiert wäre – war ich nicht – hatte in Korea bereits eine gut funktionierende Organisation, zudem fehlten bei SMF das nötige, fähige Personal. Die Besitzer taten mir echt leid – hatte mich SMF auf dem Markt als Mitbewerber nicht gestört.

«Was würden sie an meiner Stelle tun?», fragte der Signor Avvocato. «Wenn sie in Zukunft wieder ruhig schlafen wollen, gibt es nach mir nur eine Lösung. Firma schliessen, mit den Konsignations-Händlern zu Spezialpreisen die Modelle fest verkaufen oder die Ware zurücknehmen und an das Publikum direkt veräussern – retten, was zu retten ist. Besser ein Ende mit Schrecken, als ein Schrecken ohne Ende. Die Ätzabteilung können sie eventuell weiterführen. Es wäre schade, das angeeignete Know-how zu verlieren.» Ich glaube, so ungefähr wurde es dann auch gemacht. So sah ich in meiner über 50jährigen Aktivität einige Firmen kommen und gehen.

Philotrain – Philip Friskorn. Mitte der 1970er-Jahre eröffnete Philip Friskorn mit seinem Team unter der Marke Philotrain seine Werkstatt in Apeldoorn. Sein Ziel, die niederländischen Bahnen im Modell den begeisterten Eisenbahnliebhabern in den Spuren H0 und 0 anzubieten. Eine Erweiterung der Produktion erfolgte später ebenfalls in Süd-Korea.

Mit viel Einsatz, Können und Ausdauer, wurden unzählige Messing Einzelteile in feiner Handarbeit zusammengelötet, lackiert und beschriftet.

So entstanden über Jahrzehnte viele kleine Kunstwerke, die ihre Kunden im In- und Ausland fanden. Die Philotrain-Modelle erhielten auch im Eisenbahn-Museum Utrecht einen würdigen Platz. Durch die Beziehungen der SBB mit der NS ergab sich auch im Modellbereich zwischen Philip und mir eine langjährige und erfolgreiche Zusammenarbeit. In all den Jahren habe ich Philip Friskorn als stets begeisterten und unermüdlichen Schaffer kennengelernt. Trotz seiner Erfolge in der Modelleisenbahnwelt, wie auch im Bereich Fotos der Natur, ist er immer bescheiden geblieben. Seine Modellbahn Aktivität hat er 2021 definitiv eingestellt.

Weitere Hersteller:

• <i>M + F</i>	(D) ^K	• <i>Semlat</i>	(FR) ^K
• <i>Born</i>	(CH)	• <i>JCR</i>	(FR) ^K
• <i>Gohl</i>	(CH)	• <i>Mauduit</i>	(FR)
• <i>Pirovino</i>	(CH)	• <i>Jarry</i>	(FR)
• <i>Model Rail</i>	(CH)	• <i>Pein</i>	(D)
• <i>EMB</i>	(CH)	• <i>Schönlau</i>	(D)

^K Bausätze aus Metall. Gut gemeint – aber das Löten, Kleben, Bemalen und Beschriften ist nicht jedermanns Sache. So haben es nicht alle auf die Schienen gebracht und warten noch immer geduldig in einem Schrank auf die Montage ...

Europäische Messing-Eisenbahnmodell-Importeure

Der Vollständigkeit halber hier mir noch bekannte Firmen, die mit von der Partie waren oder es noch sind – jedoch in diesem Bericht nicht speziell erwähnt wurden, ausgenommen Metropolitan.

Metropolitan/Pierre Vercelli führte in Lausanne, an der Rue Haldimand, unter dem Namen «La Fée aux Jouets» in den 1950/60er Jahren ein florierendes Spielwaren/Hobby-Geschäft, zusammen mit seiner Gattin und einigen Angestellten. Im Eisenbahnbereich hatte er sich hauptsächlich auf Märklin – Wechselstromsystem – spezialisiert. Für das Gleichstromsystem hatte er wenig übrig!

Als ich Ende der 1950er-Jahre bei FULGUREX anfang Messingmodelle aus Japan zu importieren – vorerst nach USA und später natürlich auch nach europäischen Vorbildern – hatte ich es schwer ihn von den Vorteilen des Gleichstroms und den fein detaillierten, handgearbeiteten kleinen «Bijoux» zu überzeugen.

Als Grossist und Importeur wollte ich den Vertrieb, wenn immer möglich, über den Fachhandel, also nicht direkt mit den Endverbrauchern abwickeln.

Zu dieser Zeit bestanden in Europa in vielen Ländern – ich denke da hauptsächlich an Frankreich und Italien – Einfuhrlizenzen und Zollschränken. Das machte das Geschäft nicht einfach – der Schwarzhandel florierte! Alle Privatkundenanfragen aus oben erwähnten beiden Ländern und auch anderen übergab ich jeweils Vercelli. Sein Interesse stieg und damit auch sein Umsatz in diesem Sektor. Wie man so sagt, «der Appetit kommt beim Essen»!

Als sein Geschäft im Spielwarenbereich an der Rue Haldimand in Lausanne durch den vielen Autoverkehr an Umsatz einbüßte, verkaufte er den Laden kurzerhand an Franz Carl Weber und zog nach Le Mont-sur-Lausanne. Er führte mit Metropolitan dort anfangs der 1970er-Jahre ein Geschäft mit Messing-Kleinserien Eisenbahn-Modellen – wechselte gleichzeitig auch noch seine Ehefrau! Also ein Konkurrent für FULGUREX – schonend ausgedrückt, ein Mitbewerber!

War er aber nicht. Er ging gleich auf Konfrontation. «Denen an der Rumine (FULGUREX) mach ich den Garaus», sozusagen als Dank für unsere langjährige Unterstützung, so tönte es! Vercelli sagte allen wo lang es ging! Glaubte es wenigstens!

Impulsiv, unberechenbar, wechselhaft – heute so, morgen so – das war sein Alltag. Seine erste Reise nach Japan war ein Fiasko – er sprach kein Englisch. Im Nachhinein hatte er Glück. Die Firma Bluebell/Vater und Sohn Michel Goemans gründeten die Firma Nippon Eurotec und amtierten als Agent für Vercelli. Mizoguchi-san, früher bei Kumata/KMT, wurde sein Hauptlieferant. Eurotec versuchte natürlich auch meine Hersteller abzuwerben.

Eine Konstanz im Geschäftsleben, sei es gegenüber Hersteller oder im Vertrieb, interessierte Vercelli nicht, auch von Nachhaltigkeit war keine Rede. Sein Ziel waren Umsatz, Gewinn und Verdrängung. So gesehen trug er mit seiner Politik und Philosophie der Entwicklung der Kleinserien-Eisenbahn-Herstellung wenig oder gar nichts bei – schade! Rücksichtslos. Ihm war jedes Mittel recht, um zum Ziel zu gelangen! Eines Jahres stellte er an der Nürnberger Spielwarenmesse FULGUREX-Modelle an seinem Stand als Vorzeigemuster für seine «Neuheiten» aus! Auch «kupferte» er Präzisions-Lokomotivteile von FULGUREX-Modellen ab, statt kostspielige Original-Werkzeuge herstellen zu lassen. Als ich dies öffentlich bekannt machte, reichte Vercelli Klage gegen mich ein für «Behauptung falscher Tatsachen» – verlor selbstverständlich vor Gericht und musste sich öffentlich entschuldigen. Zurückblickend, es war eine animierte Zeit.

Auch in Europa war er mit vielen Herstellern in Verbindung, meistens nur kurze Zeit. Das Karting- und Slotracing-Geschäft hat ihn auch angezogen und vieles mehr!

Als die Japan-Ära zur Neige ging, versuchte er auf eigene Faust in Korea Fuss zu fassen – hauptsächlich in grösseren Spurweiten. Verspekulierte sich bei mehreren Projekten. Das war das Ende des Abenteuers. Anfangs der 1990er-Jahre musste er den Konkurs anmelden. Später, als er im Altersheim weilte, erhielt ich einen Anruf von seiner Gemahlin – Pierre würde sich über meinen Besuch sehr freuen ... das tat er auch! Wir sprachen über «le passé et le futur»! Sein kämpferischer Geist hatte etwas nachgelassen ... Ah, unter der Tür – beim Abschied, meinte er noch lächelnd – «Egger, sollten sie mal finanzielle Schwierigkeiten haben – Konkurs oder so – ich kann sie beraten, habe Erfahrung ...!»

Das war Pierre Vercelli!

Weitere Firmen:

• <i>Ferro Suisse</i> (CH)	• <i>Dingler</i> (D)
• <i>FULGUREX</i> (CH)	• <i>KISS</i> (D)
• <i>HRF</i> (CH)	• <i>KM1</i> (D)
• <i>LEMATEC</i> (CH)	• <i>Micro Metakit</i> (D)
• <i>MODEL BEX</i> (CH)	• <i>Wunder</i> (D)
• <i>Pesolillo</i> (CH)	• <i>AMJL</i> (FR)

Europäische Modellbahn-Industrie

Modellbahn-Industrie – Aufstieg und Fall!

Ich habe nun viel über die Kleinserien-Herstellung geschrieben. Zum Schluss möchte ich auch noch ein paar Zeilen über die industrielle Herstellung der Modellbahnen berichten.

Als Schweizer-Vertreter bei FULGUREX und LEMACO für Arnold und auch als Lieferant für Zubehör hatte ich Einsicht in diese Sparte.

Ich werfe einen Blick in die 1950er Jahre.

Lines Bros Ltd (Tri-ang) wurde 1919 nach dem Ersten Weltkrieg gegründet. Während dem Zeiten Weltkrieg produzierte man zum Teil Maschinengewehre statt Modellbahnen. Nach dem 2. Weltkrieg wuchs die Firma zum wohl grössten Spielwaren-Hersteller weltweit an. Marode Firmen/Marken wurden dazugekauft. So auch Hornby Bahnen, die in Schwierigkeiten waren ... usw. ... – man verlor die Kontrolle – die Umsätze schrumpften – trotzdem wurden in vielen Ländern eigene Vertriebe aufgestellt. Anscheinend vergass man, dass die British-Empire Zeiten vorbei waren

oder man wollte es nicht einsehen sowie eine gewisse Bevölkerungsschicht heute noch im Brexit-Getue ist!

So kam 1971 die unglaubliche Nachricht über den Zusammenbruch des Konzerns! Inklusive die Modellbahnsparten –Tri-ang und Hornby.

Zur selben Zeit liefen auf dem europäischen Kontinent die Modellbahn-Geschäfte auf Hochtouren. Die Eisenbahnhalle an der Nürnberger Spielwaren Messe war stets die meistbesuchte. Viele der deutschen Hersteller hatten ihren Ursprung im Vorkriegs-Blechspielwaren-Zeitalter – also nicht verwunderlich, dass anfänglich in ihren Produkten von Massstäblichkeit und Detaillierung wenig zu sehen war.

Mit dem Aufkommen von massstäblicher Kleinserien-Herstellung erhielt die Industrie Ansporn sich zu verbessern. Anfangs 1960 entstand die Spur N Bahn. Statt ein gesamtes Einheitsgleis zu entwickeln, wie die USA es später tat, bastelte jeder in seiner Ecke an einem Schienensortiment. Resultat, zu grosse Spurkränze. Die Massstäblichkeiten im Modell litten darunter, wie auch die Kompatibilität unter den verschiedenen Marken. Ähnlich ging es zu und her in anderen Spurweiten.

Es wurde wohl eine Eisenbahnhersteller-Gemeinschaft gegründet. Man traf sich bei Schmaus und Trank, klopfte sich auf die Schultern – mehr hat das alles kaum gebracht!

Die anfänglich bescheidenen Messeprospekte wurden zu umfangreichen Katalogen. Visionen und Planungen gab es selten. Jeder produzierte, was das Zeug hielt!

In gewissen Messehallen schwebte jeweils ein Hauch von Überheblichkeit. Ähnlich ging es in Italien und Frankreich zu und her. Für deutsche Hersteller lag der Absatz mit ca. 80 % im eigenen Land – zu viel, um sich einer eigentlichen Exportpolitik zu kümmern. Preisbindungen im Verkauf vielen weg. Die Auslandvertretungen waren in den jeweiligen Ländern zu teuer, im Vergleich zu Deutschland. So kam es, dass z. B. italienische Einzelhändler günstiger bei einem deutschen Einzelhändler einkaufen konnten, als beim italienischen Vertreter ... ein wahres Durcheinander, das sich durch das Aufkommen des Internets noch zuspitzte.

Ohne gross Notiz zu nehmen entwickelte sich zu dieser Zeit die Volksrepublik China und vorweg Hong-Kong in allen Bereichen, auch Modellbahnen. Die Firma Kader in Hong-Kong stellte schon in den 1960er-Jahren das gesamte Sortiment für US Bachmann Modellbahnen her und übernahm diese in den 1980er-Jahren sowie auch Liliput und andere.

Ein Neuling in Hong-Kong, die Firma Sanda Kan stieg mit Life Like USA in das Modellbahngeschäft ein und entwickelte sich über die Jahrzehnte zu einem Monster, weltweit der grösste Eisenbahnhersteller (siehe separater Artikel). So geschah es wie es kommen musste. Die europäische Modellbahn-Industrie rutschte, eine Firma wie die andere, in finanzielle Schwierigkeiten. Was war der Grund? Markt-Einbruch? Überproduktion? Missmanagement? Ich denke da an Deutschland – Familien-Unternehmen – zu viele Köche versalzen den Brei – oder zu viele Teilhaber, die den Finanzhaushalt belasten? Generationen-Probleme?

Ich will da keine Namen nennen und enthalte mich jeglicher Kommentare!

Auch Sanda Kan geriet in Schwierigkeiten und löste damit einen «Tsunami» in der Branche aus. Irgendwie heil ist Piko davon gekommen. Ist es dank der cleveren und dynamischen Betriebsführung? Die Wogen haben sich inzwischen wieder etwas geglättet – wie lange wohl?

Warten wir ab! Ich wünsche viel Erfolg und der Branche eine etwas ruhigere, ausgeglichene und konstruktivere Zukunft.

Märklin wurde inzwischen durch die Familie Sieber/Simba-Dickie-Group übernommen. Ein Glücksfall und guter Zug für die Göppinger, scheint mir.

HONGKONG

Erlebnisse

Sanda Kan, Hongkong

Ich erinnere mich gerne an meine erste Begegnung mit Wai Shing Ting in Kowloon, ich glaube es war 1963. Er stammte aus Shanghai. Wir waren beide jung, voller Tatendrang – hatten denselben Jahrgang – 1934. Seine Firma Sanda Kan, erst gegründet, steckte noch in den Kinderschuhen. Ich versuchte ihn für den Messing Eisenbahn-Modellbau zu begeistern – vergebens – «Schauen sie mal die Millionen hungrigen Mäuler, die wir hier jeden Tag zu ernähren haben – da brauchen wir Umsatz – Stückzahlen, keine Einzelanfertigungen!»

Am Abend lud er mich zum Essen ein, etwas ausserhalb von Kowloon in ein heimeliges ruhiges Chinesisches Restaurant mit einer Gartenwirtschaft auf einer leichten Anhöhe. Die Kellnerin brachte uns die Menükarten. Ich überliess die Wahl W.S. Ting – hatte ich damals noch kaum Kenntnisse der Chinesischen Küche. Eine Diskussion entstand zwischen den beiden. Ting holte ein Papier aus der Tasche, kritzelte darauf einige Zeichen! Sichtlich geniert erklärte er mir dann – «Ich habe hier noch immer etwas Probleme mit der Kantonesischen Sprache – bei uns in Shanghai sprechen wir Mandarin, aber Schrift haben wir dieselbe. So funktioniert China», meinte er – «eine Vielzahl von Sprachen und Dialekten mit nur einer Schrift. Stellen sie sich vor, sie hätten dasselbe in Europa – wunderbar, nicht?»

Ting wirkte vertrauenswürdig und ich fühlte von ihm eine seltene Ausstrahlung von Menschlichkeit. Wir diskutierten den ganzen Abend über sein Land unter Mao, auch Europa, wie auch unsere Zukunftspläne, als hätten wir uns schon seit Jahren gekannt. Zwei Jahre später traf ich bei ihm Roy COX aus den USA. Seine kleinen hoch Präzisions-Verbrennungsmotoren und Kunststoff-Fesselflugzeuge waren weltbekannt – wir hatten dafür den Vertrieb in der Schweiz!

Roy vertraute mir an, dass er soeben bei Sanda Kan seinen grössten je aufgegebenen Auftrag unterzeichnet hätte – «Entweder ich gewinne oder verliere damit viel Geld!» Cox stieg damit in das laufende Slot Racing Geschäft ein. Leider war es nur von kurzer Dauer – ein sogenanntes Strohfeuer – viele verloren damit ihre Investitionen. So leider auch Roy Cox – sein Einstieg kam gerade etwas zu spät. Ein paar Jahre darauf stieg Life Like/Sol Kramer bei Sanda Kan mit H0 Modellbahnen ein. Mittlerweile liess ich auch den Fulgurex-Weichenmotor bei Sanda Kan herstellen.

Europa, allen voran Deutschland, war führend in den 1950/1970er Jahren für die industrielle Modellbahn-Produktion. Man vergass dabei oft Kader in Hong-Kong, ein Betrieb, der H0-Modelle entwickelte und für Bachmann in den USA produzierte und diese Firma 1984 sogar übernahm.

Mit dem Erfolg mit Life Like begann bei Ting eine Phase von Weiterentwicklungen – zuerst in den USA mit neuen Kunden, anschliessend Europa – ich verspürte die Chance, mich ins industrielle Modellbahngeschäft mit Ting lancieren zu können.

Nach reiflicher Überlegung – mein Entscheid «Schuster bleib bei deinen Leisten» – überliess ich das Geschäft Brawa und vielen anderen. Ting baute sich in wenigen Jahren ein Imperium mit – man sagt – 10'000 Mitarbeitern/innen und 10 Fabriken in Hong Kong und China auf – das Geschäft florierte weltweit. Alle wandten sich an Sanda Kan – die Qualität stimmte – er war zuverlässig. Viele Newcomers tauchten plötzlich auf dem Markt auf, Sanda Kan produzierte für sie. Wai Shing Ting war dabei der Pfeiler des Ganzen – hatte er vergessen, dass wir auf dieser Erde nur zu Gast, nicht aber ewig sind? Gesundheitliche Probleme machten sich bei ihm bemerkbar. War seine Nachfolge geregelt? Wie man so sagt, keine Bäume wachsen in den Himmel! Im Jahr 2000 wurde Sanda Kan an eine Investment Firma verkauft – das war der Anfang vom Ende!

Unsere Branche ist speziell – sie verlangt vieles – vor allem Kenntnisse – Führungsstil und Herzblut.

Bei Finanzunternehmen geht es NUR um den Gewinn – mehrere Fiaskos in der Vergangenheit haben es bewiesen. Beim Modellbahn-Sektor funktioniert das nicht.

Ein Erdbeben ging durch die Modellbahnwelt – Kader war die Firma und Retter der Situation. Sie übernahm und redimensionierte Sanda Kan. Neue Produktions-Firmen entstanden seither. Für mich mischen heute noch immer zu viele in diesem limitierten Business mit. Kommt Zeit, kommt Rat – vielleicht!

Durch das Atlas Model Railroad Bulletin vom 27. März 2023 erfuhr ich die traurige Nachricht des Hinschieds von Wai Shing Ting, am 24. März 2023!

So wie wir uns anlässlich unseres ersten Treffens im Jahr 1963 kennengelernt haben, werde ich ihn in liebevoller Erinnerung behalten.

Wenn jemand eine Reise tut ...

Von 1842–1997 stand Hongkong unter britischer Herrschaft und bestand anlässlich meiner ersten Besuche aus der Insel Hongkong, Kowloon und den New Territories. Ein grosses dicht besiedeltes Dorf – schien mir. Kaum ein paar Hochhäuser. Fragte mich wo all die Leute wohl wohnten und lebten. Da gab es auch noch die Boatpeople.

Aber ich fand mich wohl und sicher in diesem Getümmel. Sogar 2-stöckige Busse und eine Unmenge von Taxis fanden ihren Weg durch diese Menge. Ich hatte ein paar Hersteller-Adressen bei mir, die ich mir ansehen wollte. Wie die Büros waren auch die meisten Fabriken in grossen Gebäuden untergebracht und auf viele Etagen verteilt.

Bei einem Besuch eines Miniaturauto-Herstellers kam mir beim Eintreten ein fürchterlicher Maschinenlärm und Ölgestank entgegen. Dicke Luft würde ich sagen, schlechtes Licht, Verhältnisse, wie sie bei uns vor hundert Jahren herrschen mussten. Am Mittag kauerten die Arbeiter(innen) am Boden und verdrückten ihr Essen. Dann wurde gespielt, wahrscheinlich Mah Jongg oder so ähnlich – auf jeden Fall ging es da ziemlich laut zu und her. Was für ein Leben.

Da wurde mir plötzlich vieles klar. Hoffentlich haben sich die Bedingungen seither etwas verbessert.

Auf meiner ersten Reise 1961 traf ich in meinem Hotel in Bangkok einen US-Navy Admiral von imposanter Statur, sehr sympathisch. Er lud mich zu einem Kickbox-Match ein – nicht unbedingt mein Ding – praktisch alle Verlierer verliessen den Ring auf einer Trage ...

«Wenn sie wollen können wir uns in Hongkong wieder treffen, ich logiere dort im YMCA, habe denselben Service wie in einem 4-Stern Hotel – zum halben Preis!» Bei meiner Ankunft rief ich ihn an. «Ich stelle ihnen meinen Schneider vor – ein kleines Atelier.», sagte er. Zwei weisse Uniformen hingen bereits an der Wand für ihn, zum Anprobieren.

Der Schneider, äusserst freundlich, fragte mich, ob ich Anzüge und Hemde bräuchte. «Ja, aber ich fliege morgen Nachmittag wieder ab.». «No problem – jetzt wählen sie die Stoffe aus, dann nehme ich die Masse und morgen früh können sie anprobieren und am Mittag das Ganze abholen!» Ich staunte nur so. Ich wählte zwei Anzüge und sechs Hemden, alles top Qualitäten und zu unglaublich günstigen Preisen. Meine eingepackten Kleider waren viel zu warm und zu schwer für dieses orientalische Klima. Ich liess daher einiges davon von meinem hilfsbereiten Schneider per Post nach Hause senden.

Ich war sehr zufrieden und blieb viele Jahre sein Kunde und Freund.

Wieder auf der Strasse, fragte ich meinen Begleiter: «Wie schafft er das in so kurzer Zeit?» «Wenn es drängt», meint er, «arbeiten die Schneider einen Teil der Nacht auf den Tischen und schlafen dann den Rest der Nacht unter den Tischen!»

Als wir uns verabschiedeten, schlug er vor: «Wir treffen uns Morgen zum Frühstück in der Bäckerei, gleich neben ihrem Hotel, viel besser und günstiger als im Hotel ...», wusste er.

Als ich aufkreuzte, sass er schon hinter dem Tisch und wartet auf mich. «Setzen sie sich auf die Bank, dann können sie das Geschehen auf der Strasse beobachten.»

Das Breakfast war hervorragend. Plötzlich krabbelte etwas über meine nackten Füsse! «Ach ...», meinte er, «keine Angst, das sind die Ratten des Hauses – die fressen nur was am Boden liegt ...».

Anlässlich meiner nächsten Besuche habe ich das Frühstück im Hotel dann doch vorgezogen!

Kai Tak Hongkong

So hiess der Flughafen bis 1998, wurde dann durch Chek Lap Kok ersetzt. Er war einer der schwierigsten anzufliegenden der Welt. Berüchtigt wegen seines komplizierten Anfluges und der meistens vorherrschenden starken Winde. Die Piloten brauchten für seine Nutzung eine spezielle Lizenz. Ein Fehlstart oder Landung konnten nämlich im Wasser enden.

So sass ich denn immer mit einem mulmigen Gefühl im Flieger, wenn ich Hongkong verliess oder dort landete. Für eine gute Landung bei schlechtem Wetter erntete der Pilot meistens einen tosenden Applaus seitens der Passagiere.

Voreilig

Ich glaube dieses Erlebnis habe ich schon mal erzählt – ist ja egal.

Auf dem Flug nach Hongkong 1963 sass ein Jüngling in meinem Alter neben mir. Er stand unter Vertrag mit einer Schweizer Uhrenfirma aus La Chaux-de-Fonds für einen einjährigen Aufenthalt in Hongkong. Ich lud

ihn zu einem chinesischen Abendessen ein, um ihm etwas über meine bisherigen Erfahrungen in Hongkong zu berichten. Das schätzte er, musste sich aber vorher noch bei seiner Firma melden. Diese befand sich wie wohl die meisten Büros in einem grossen Geschäftshaus mit langen, dunklen, verglasten Gängen und vielen verschiedenen Firmen. Ich wartet auf ihn – ging hin und her. Plötzlich, ich glaubte meinen Augen nicht, stand ich vor einer Türe mit der Aufschrift: HO-Manufacturing! «Was, da fabriziert hier jemand H0-Modelleisenbahnen?» Nichts wie rein. Vor mir sass eine nicht mehr ganz junge Dame, etwas rundlich. «What can I do for you?» empfing sie mich trocken.

Ich sehe auf ihrer Türe: «Sie fabrizieren H0-Modelleisenbahnen?» Ein Moment des Schweigens, dann schoss sie los: «What are you talking about, young man – we are an industrial company producing all kind of machines and the name of our boss is **Mr HO**.» «We have nothing to do with your H0-modeltrains!»

Am liebsten hätte ich mich im Boden verkrochen – entschuldigte mich und verschwand.

Victorinox Waffenexport?

Ich kam von Bangkok her, trotz der sommerlichen Hitze, setzte ich meinen Hut und Regenmantel auf, weil meine Hände mit meinem übrigen Gepäck voll beschäftigt waren.

Als ich die Hongkong Pass- und Zollkontrolle hinter mir hatte, standen da am Ausgang eine Anzahl Polizisten(innen) als ob sie auf mich gewartet hätten – sah ich mit meiner Aufmachung etwas verdächtig aus oder hatten sie eine Drogenmeldung erhalten – auf jeden Fall nahmen sie mich etwas schroff zur Seite, wühlten in meiner Handtasche. Es kam ein Victorinox Taschenmesser zum Vorschein. «Das ist eine Waffe und ist verboten in Hongkong – wussten sie das nicht?» Natürlich wusste ich es, aber schüttelte den Kopf.

Jetzt hatten sie einen hochverdächtigen erwischt – ein Drogenhund beschnüffelte mein Gepäck, kam auf mich zu und wedelte mit dem Schwanz – schien mich zu mögen ...

Enttäuschung seitens der Polizei. Sie trauten aber dem Hund nicht und schleppten mich in einen kleinen Raum. Dort musste ich mich ausziehen, wurde von oben bis unten untersucht, selbstverständlich auch die Kleider. «Sie können gehen!» ... oder so ähnlich. Kein Wort der Entschuldigung. «Aber das Messer bleibt hier, sie können es abholen beim Verlassen von

Hongkong.» «Schenk' ich ihnen», entgegnete ich und verschwand!

Seit meiner Pfadizeit schon als Kind trage ich mein Sackmesser mit mir und heute mit bald 90ig-Jahren ist das Victorinox Messer immer noch mein treuer Begleiter.

Der Schlepper

Ich sass wieder einmal in Hongkong, bereit zum Abflug. Setzte sich ein Herr zu mir, so eine Mischung Araber-Inder und suchte das Gespräch.

Er wollte wissen, für was ich unterwegs wäre. «Ich – und sie, eine Art von Tourismus-Geschäft», meinte er. Wir befanden uns im Vietnam-Krieg. Viele Flüchtlinge waren unterwegs – das war sein Geschäft – ein Schlepper also! Er wollte wissen, aus welchem Land ich käme. «Ah, die Schweiz», sagte er schmunzelnd – for us „Five Stars“!

Wie viele Sterne sind es wohl heute noch?

GESCHICHTEN

Der Mann aus Afrika

Ich war am Genfer-Flughafen kurz vor dem Check-in, unterwegs nach Tokio. Dachte, geh schnell nochmals aufs Örtchen ...

Als ich da so stand, beobachtete ich im Spiegel einen gut bekleideten und aussehenden Mann – könnte ein Diplomat aus Afrika sein, fuhr es mir durch den Kopf, der, nachdem er mehrmals den Seifenspende gedrückt hatte, andächtig – fast einem Ritual gleich – seine Hände wusch, den Lufttrockner benutzte, seine Lederserviette unter den Arm klemmte, zur Tür ging – anhielt, ein weisses Tüchlein aus seiner Westentasche zog, es auf die Türklinke legte, die Tür öffnete und verschwand. Man(n) kann auch übertreiben, fand ich ... Vorurteil? Beleidigend für die Schweiz.

Sauberkeit ...

Einmal über den Wolken, liess mich das gerade Erlebte nicht in Ruhe. Ja, Bakterien auf Türklinken, Rolltreppenhandläufe, Einkaufskörbe und -wagen, Händedrücken usw ...

So unrecht hatte er eigentlich nicht.

Auf jeden Fall, bei der nächsten Apotheke, erstand ich mir ein kleines Fläschchen Desinfizier-Flüssigkeit und Papiertaschentücher. Diese sind seither meine ständigen Begleiter mit öfterem Händewaschen – und entsprechendem Erfolg möchte ich sagen.

Danke lieber Mann aus Afrika! Das war viele Jahre vor Corona!

Das weisse Kaninchen

Dicky, unser lieber Hund, eine Kreuzung zwischen Schäfer und Appenzeller. Er hatte uns praktisch adoptiert, wohlführend, dass seine Familie ihn loswerden wollte. Leider war er etwas verwildert – jagte alles was sich bewegte, auch Kinder und Personen in Uniformen mochte er gar nicht. Also hiess es auf der Hut sein, wenn Besuch kam – an die Kette oder gar Zimmerarrest!

Nun, eines Tages entdeckte ich, oh Schreck, bei unserem Nachbar ein gedecktes Drahtgehege ca. 2,5 x 1,5 m. Darin hoppelte vergnügt ein schnuckeliges, weisses Kaninchen. Der Vater hatte es seinen beiden Kindern zu Ostern geschenkt.

Ich versuchte nun Dicky beizubringen, dass er dort überhaupt nichts zu suchen hatte. Die Zeit verstrich. Eines Sonntags, wir sassen alle gemütlich vor dem Haus, als plötzlich – die Haare standen uns zu Berg – Dicky daher schlich, mit dem weissen Kaninchen in der Schnauze. Das darf doch nicht wahr sein! Dicky liess das Ding, es war schon ziemlich steif und schmutzig auf den Boden fallen und legte sich daneben – sichtlich zufrieden. Nachdem ich ihm die Leviten gelesen hatte, verkroch er sich hinter dem Haus. Katastrophe – ich nahm meinen Mut in beide Hände und läutete beim Nachbar.

Niemand anwesend, übers Wochenende verreist – oder gar im Urlaub!

Wie weiter ? Guter Rat teuer ! Nach eingehender Diskussion, reinigten wir das Kaninchen und legten es ins Gehege – mit schlechtem Gewissen und harrten dann der Dinge die kommen sollten.

Die Zeit verstrich, keine Reaktion. Das Kaninchen verschwand – die Nachbarn auch, denn das Ehepaar hatte sich getrennt. Die Mutter verreiste mit den beiden Kindern und der Ehemann nahm sich eine kleine Wohnung in Lausanne. Das Haus wurde vermietet.

Zwei Jahre danach, als ich mich mit *LEMACO* selbständig machte, brauchte ich kurzfristig einen Informatiker. Unser ehemaliger Nachbar war der Mann der Stunde. Er sagte zu und war dann abwechselungsweise mit einem seiner Mitarbeiter öfters bei uns im Büro.

Eines Tages sassen wir so beim Kaffee, unser ex-Nachbar, in Gedanken vertieft in seine Tasse starrend, brach plötzlich das Schweigen – il y a quand même des choses bizarres dans ce monde. «Es gibt da mysteriöse Dinge auf dieser Welt, hab ich doch vor zwei Jahren meinen Kindern ein weisses Kaninchen gekauft. Vielleicht haben wir es falsch gefüttert. Auf jeden Fall

mussten wir zum Tierarzt damit. Zu spät, er konnte das Tier nicht retten – ein Drama für die Kinder. Wir organisierten eine richtige Bestattung im Garten mit einem kleinen Holzkreuz». «Und?», fragte ich unschuldig. «Eben, das ist das Unverständliche an der ganzen Sache. Als wir nach einer Wochenendausfahrt zurückkehrten, fanden wir unser Kaninchen, schneeweiss, wieder im Drahtgitter liegen ...»!

Mein erstes Anstellungsgespräch

Es war im Jahr 1954. Nach meinem kaufmännischen Lehrabschluss und vollbrachter Rekrutenschule, zog es mich nach Zürich – ich hatte nämlich dort eine Freundin, die später meine Gattin werden sollte. Kennengelernt haben wir uns während der RS, die ich in Bülach absolvierte.

Ich suchte eine Anstellung als Buchhalter und erhielt ein Angebot in Zürich an der Löwenstrasse, wenige Schritte vom Hauptbahnhof entfernt. Ich stand Punkt 10:00 Uhr vor der Tür – die ich verschlossen fand. Links im Eingang vor der Tür war u. a. ein Alu-Schild der betreffenden Firma angebracht – ah – rechts befanden sich eine ganze Reihe von Knöpfen zum Läuten. Ich drückte auf den entsprechenden – wartete, da ertönte ein Summen. Komisch, was soll das? Drückte und zog an der Türe – nichts. Wird wohl jemand kommen? Nach einer Weile läutete ich nochmals. Ich höre den Summer – drücke an der Türe – nichts! Warten ... Plötzlich ertönten Schritte – endlich, dachte ich. Öffnete sich zackig die Türe. Vor mir stand eine rassige Blondine – feuerrote Lippen – enger Jupe – hohe Absätze. «Ich bin die Sekretärin», energisch – und mit einem echten Zürcher Dialekt. «Ja, kennt man die elektrischen Türöffner in Bern noch nicht?» Am liebsten hätte ich mich verkrochen, aber keine Zeit, sie trabte davon, ich hinten nach in den ersten Stock – und schöne Beine hatte sie auch noch, dachte ich!

Oben angelangt stellte sie mich im sogenannten Sitzungszimmer ab. «Bin gleich wieder zurück». Ein muffiger Raum mit einem langen Tisch, schlecht ausgerichteten Stühlen, ein Papierkorb mit Papieren daneben. Da bin ich an anderes gewöhnt – richtete die Stühle aus, das Papier in den Korb, öffnete das Fenster und holte etwas frische Luft. Ah, da war auch noch ein leicht schiefes Bild – zum Ausrichten. So, nun harrete ich der Dinge, die da kommen sollten – wohlverstanden, mit etwas gemischten Gefühlen! Trat der Chef mit der «Sumawuscha»* von vorher ein, beide mit einem strahlenden Gesicht, als Zeichen zu meiner Entspannung – fiel mir ein.

Dann ging es aber los mit Fragen und Vorlegen von Dokumenten. Ob ich das wohl zeitlich schaffen würde, ich sei ja noch jung, mit wenig Erfahrung! «Ich sehe da kein Problem», versicherte ich sie. Fragte vorsichtig, warum die Buchhaltung noch handschriftlich und nicht mit einem Schreibautomat

*(Super maximale Wunderschabe)

geführt werde? Zu teuer, meinte der Chef! Musst du noch deine Handschrift umstellen, dachte ich bei mir. Alles in allem kam ich mir vor wie bei einem Verhör und atmete auf, als ich nach gut einer halben Stunde wieder auf der Strasse stand. Zwei Tage später erhielt ich zu meiner Überraschung die Zusage und nach ein paar Tagen nahm ich die Arbeit auf – denn die Buchhaltung war mindestens 3 Monate im Verzug – den ich aber bald aufgeholt hatte. Die Arbeit gefiel mir und erledigte ich locker!

Eines Tages nahm ich meinen Mut in beide Hände und fragte unsere Sekretärin, warum ich eigentlich den Job bekommen hätte und wie viel Bewerber zur Auswahl standen. Sie schmunzelte und meinte: «Ihr wart sechs. Sie machten trotz der Türe ...» und lachte, «... einen guten und aufgeschlossenen Eindruck, waren aber der einzige der das Sitzungszimmer lüftete, aufräumte und sogar das Bild ausrichtete ...».

Heute, nach bald 70 Jahren, stehe ich wieder vor den Türen – weil ich den Summer nicht mehr höre ...!

SCHLUSSWORT

Messing-Eisenbahnmodelle, Jahr 2025

Beruflich gesehen war es alles andere als ein Spaziergang. Oft fühlte ich mich wie ein Formel-1-Fahrer, der mit 300 km/h unterwegs ist und ab und zu einen Boxenstopp einlegt. Aber es war doch schön, anlässlich der vielen Treffen und Ausstellungen die begeisterten Kommentare und Kritiken mit Vorschlägen zu hören und die glänzenden Augen der Kunden beim Betrachten der Modelle zu sehen – Träume und Leidenschaft zu vermitteln!

Die Preise stehen unter Druck. Die Auflagen werden immer kleiner. Die heutigen Hersteller sind zu alt, um eine neue Berufsausrichtung zu wählen. So bleibt ihnen wohl nichts anderes übrig, als bis zum bitteren Ende Modellbahnen zu produzieren – auch wenn für sie das Geschäft kaum mehr überlebensfähig geworden ist. Zum Sterben zu viel, zum Leben zu wenig. Ich zahlte den Herstellern Preise, mit denen sie gut lebten, behandelte sie aber auch entsprechend, immer auf Augenhöhe, dass sie Freude an ihrem Beruf haben konnten.

Ein Teil der Produktion hat sich aus Kostengründen bereits nach China verlegt!

Wie sieht die Zukunft aus?

Rückblickend war in meiner Zeit von über 50 Jahren, die Entwicklung und Zusammenarbeit in Japan und Korea von einem gewissen Erfolg gekrönt. Ich bin mit dem Resultat zufrieden. Auch erlitt ich nie irgendwelche finanzielle Einbussen. Alle Geschäfte erfolgten ohne schriftliche Verträge – jeweils nur mit mündlicher Zusage – ein Mann ein Wort oder Handschlag, ein Zeichen des gegenseitigen Vertrauens und Respektes.

Die Zeiten haben sich geändert – die Interessen verlagert!

Die Modelleisenbahnindustrie wurde auch kräftig durchgerüttelt und musste sich neu aufstellen. Auch meine Messingwelt wird in einem bescheidenerem Rahmen weiterleben – hängt natürlich auch viel von den Akteuren ab!

*In diesem Sinne wünsche ich allen
Modellbahnfreunden weiterhin viel
Freude an ihrem schönen Hobby.*

*Ihr zuversichtlicher und dankbarer
Urs Egger*



WEITERE ANERKENNUNGEN

In diesem Bericht habe ich einige Personen vorgestellt – leider nicht alle.
In meiner «Hall of Fame» der Messing Modelleisenbahnwelt möchte ich noch weitere Namen von Personen nennen, mit denen ich zusammengearbeitet oder die mich unterstützt, beeindruckt und berührt haben.

*Carrard Elisabeth
Cho Hyun Mae
Ciarrettino Silvana
Décrevel Yvonne
Ducret Irène
Eichenberger Suzy
Favre Sandra
Gerber Heidi
Giallara Rita
Hoffer Jacqueline*

*Aebi Paul
Antiglio Marc
Baldit Alain
Baumgartner Bruno
Beeson James Stanley
Behringer Jörg
Blattner Pierre
Boller Jürg
Ching Yen
Curbach Manfred
Cvrljak Christian
De Cesari Claudio
Drescher Peter
Formento Dario
Ganz Robert
Gaspari Evaldo
Gisclon Jean-Daniel*

*Glaus Philippe
Gloor Horace
Gottraux Georges
Haeffner Heinz
Hartmann Willy
Hug Hans
Jau Walter
Klingelfuss Emil
Keiser Alois
Kunz Jürgen
Kwon Oh Sung
Marescot Robert
Mayor Michel
Meier Peter
Moll Peter
Mottaz Jean-Claude
Nobs Jean-Jacques
Pierard Klaus
Rubin Dietmar
Rutz Charly
Schmid Eddy
Schweizer Hansruedi
Seiler Kurt
Singer Kurt
Straznicky Otto
Van Doren Wolfgang
Visbecq Jacques
Von Andrian Friedrich
...*

und viele andere, die ebenfalls dabei waren!

Urs Egger



Diese Zeilen niederzuschreiben hat mir sehr viel Freude bereitet. Viele Erinnerungen sind mir wieder präsent geworden. Dafür bin ich sehr dankbar. Falls ich dennoch jemanden zu nahe getreten sein sollte, so bitte ich herzlich um Entschuldigung.

Impressum

Manuskript – Urs Egger

Word (Text) – Irène Ducret

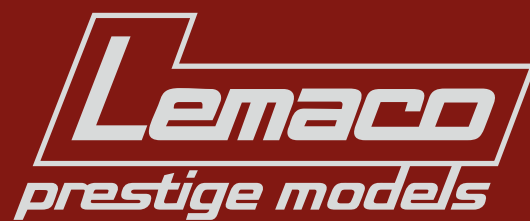
Bearbeitung und Internet – Raphael Schreiner

Irrtümer und Auslassungen vorbehalten.

Gerichtsstand Lausanne.

Kopieren und übersetzen untersagt.

Lausanne, Februar 2026



www.lemacoprestigemodels.ch