

Un pioniere e visionario

Ritratto della Ditta LEMACO Prestige Models della rivista LOKI SPEZIAL di maggio 1998.

*La Svizzera, luogo per antonomasia della costruzione dei treni modello in ottone,
grazie a una persona: Urs Egger.*

*Il titolare della LEMACO è molto apprezzato dagli amatori dei treni in
ottone da collezione in tutte le scale.*

Di Urs Häni

Urs Egger è stato il pioniere per eccellenza in materia di costruzione dei modelli dei treni europei in ottone. Urs Egger (63 anni) è stato all'avanguardia. Il soprannome "leader of brass" gli calza a penello. È stato certamente l'europeo che da più tempo è attivo nella costruzione dei treni in miniatura. Iniziò all'età di 22 anni come contabile per la ditta Fulgurex. Urs Egger, fondatore e attuale proprietario della società LEMACO SA, ricorda con un sorriso quando si recò per la prima volta in Giappone nel 1961, dicendo che fu come "atterrare sulla luna".

All'epoca il volo in Giappone durava 36 ore e nella capitale Tokio esistevano pochi alberghi ed erano quasi sempre al completo. Per un uomo d'affari svizzero non è stato solo andare in un altro Stato e trovare altri usi e costumi, ma trovare una cultura completamente differente.

Un percorso seminato di difficoltà

Come per un grande numero di modellisti ferroviari che transitano per Tokio ancora oggi Tenshodo è un punto di riferimento. Questo per Egger all'epoca non fu sufficiente: bisognava provare a cercare altri produttori di modelli ferroviari; per questo Urs Egger aveva previsto una settimana di tempo.

Tenendo anche conto che all'epoca pochissimi giapponesi parlavano la lingua inglese, dopo ben 3 settimane Urs Egger non riuscì a conoscere e mettere in moto relazioni commerciali interessanti. Per raggiungere lo scopo del viaggio Urs Egger dovette ricorrere a qualche astuzia.

A quell'epoca la maggior parte dei costruttori giapponesi lavoravano per il mercato americano e producevano soprattutto dei modelli in ottone non verniciati. Per Urs Egger per avere successo in Europa i modelli dovevano essere verniciati, decorati, avere i vetri alle finestre e i fanali illuminati. I produttori giapponesi non erano disposti a produrre queste particolari richieste tenendo anche conto delle piccole quantità sicuramente molto inferiori a quelle del mercato americano. I fabbricanti giapponesi lavoravano con una miriade di piccoli artigiani: uno per i pezzi fusi, uno per le motorizzazioni, un altro per la fotoincisione, ecc.



Alla fine Egger trovò quello che sarebbe stato interessato a provare la verniciatura e così sollevato e speranzoso rientrò in Svizzera.

I primi frutti di questo viaggio furono: una serie di 200 locomotive della 141 R in versione gasolio per un prezzo finale di 290 CHF; il primo modello svizzero nel 1963, la Be 4/6 nel colore marrone costruiti in 300 pezzi e altri 300 in colore verde; ambedue al prezzo di 300 CHF.

Questo fu l'inizio di una produzione che dura da 35 anni.

Tutte le leggendarie locomotive europee sono state prodotte in ottone. Solo le locomotive inglesi non sono state riprodotte in ottone per lo scarso interesse da parte dei modellisti europei. Per molteplici anni le ditte Toby e Fujiyama sono state le più importanti produttrici di modelli europei. Anche la ditta Tenshodo ha fatto la sua parte. Urs Egger si ricorda bene dello svedese Bengt Ranert che introdusse in Europa il primo modello di locomotiva svedese a vapore in ottone e questo incuriosì la ditta Fulgurex. Nessuno a quei tempi avrebbe potuto pronosticare l'effetto che ne sarebbe scaturito.

Egger ricorda che durante il suo primo viaggio in Giappone fece anche tappa a Hong Kong. Qui gli capitò di vedere sulla porta di un edificio di lusso la scritta "HO-Manufacturing" e incuriosito decise di entrare: l'addetta alla reception spiegò che HO era il nome di famiglia del proprietario dell'azienda la quale non produceva modelli ferroviari.

La Corea come alternativa

La scelta per questo paese fu dettata dal fatto che in Giappone le ditte di modelli di treni in ottone ad un certo punto cominciarono a chiudere per mancanza di nuove leve interessate a questa attività.

Egger sorridendo dice: "nel 1967 sono nuovamente atterrato sulla Luna, ma questa volta in Corea". Le condizioni in Corea erano ancora più difficili che in Giappone, in quanto all'epoca non esistevano aziende che producevano modelli ferroviari in ottone. Purtroppo da questo viaggio tornò ancora a mani vuote.

Samhongsu, il fabbricante coreano più conosciuto è senza dubbio il più importante oggi, fu scoperto qualche anno più tardi grazie all'americano Zev Goldberg, proprietario della ditta Gem. I fabbricanti coreani hanno dovuto sviluppare le loro capacità partendo da zero e con la pazienza dei clienti che hanno apportato le loro esperienze e la loro conoscenza tecnica.

È evidente che la qualità dei primi modelli lasciava molto a desiderare sia in termini tecnici, di saldatura e sia sulle qualità di funzionamento. Urs Egger controllava molto attentamente i prodotti della ditta Gem.





Un altro inconveniente che ha pesato sulla produzione coreana è che la Corea a differenza del Giappone non ha una tradizione ferroviaria.

“Non ho mai dovuto spiegare a un giapponese che cosa è una ferrovia ma ho dovuto invitare più volte i produttori coreani in Svizzera a vedere le ferrovie e i depositi ferroviari” racconta Urs Egger.

I coreani gestiscono la produzione dei modelli in ottone come un business ed è Egger che apporta la sua passione ferroviaria.

Nota: la “Tigerli” in scala 0 fu il primo modello prodotto in Corea. Questo modello in ottone fu consegnato in Svizzera non verniciato e dipinto dalla ditta Twerenbold. I pezzi di fusione furono prodotti in Europa e spediti in Corea per il montaggio.

Urs Egger garantì il suo sostegno alla ditta Aster quando questa cambiò attività. Questa produceva dei registratori di cassa prima di lanciarsi nel modellismo ferroviario. Prima di arrivare alla crisi finanziaria il Signor M. Fujii della ditta Aster cercò una soluzione. Le condizioni erano buone, i dipendenti di Aster avrebbero potuto applicare le loro conoscenze meccaniche di precisione per la produzione dei modelli di locomotive in scala ridotta.

Grazie ai modelli Aster la strada del vapore vivo conobbe una rinascita. Questi modelli furono messi in commercio per un mercato che resta ancora oggi è molto popolare.

“I modelli a vapore vivo” precisa Egger, “sono molto difficili da realizzare”. Aster riuscì a ottimizzare i suoi modelli progressivamente per gradi, anno per anno.

Un nuovo inizio

Nel 1985 Urs Egger, pose un nuovo tassello nella sua carriera. Non riuscendo a trovare un accordo con la Fulgurex, con una partecipazione soddisfacente nella società, fonda una nuova azienda con il nome LEMACO SA.

Non partì da zero perché negli anni precedenti creò una rete di contatti nei paesi di produzione dei modelli e conquistò la fiducia dei suoi partners commerciali e dei suoi clienti. La nuova società LEMACO SA prese rapidamente piede e continua tutt'ora a svilupparsi. Negli ultimi 12 anni LEMACO ha prodotto 56.000 modelli in 460 varianti, nelle scale Nm, N, H0, H0m, 0, 0m, I e II m.

Oggi 18 impiegati contribuiscono al successo di LEMACO che è anche attiva come società di vendita di giocattoli tecnici. Il nome LEMACO è una combinazione delle parole “Lago Lemano” e di “compagnia”, un omaggio alla regione dove Urs Egger vive.



Nel 1956 dovette scegliere tra l'impiego per l'AVS o la per la FULGUREX la quale era una piccola impresa. È difficile immaginare cosa sarebbe oggi il modellismo ferroviario se Urs Egger avesse scelto l'AVS. Lui scelse FULGUREX per imparare la lingua francese in un anno e vivere in Svizzera Romanda da più di 40 anni.

Parla tedesco, inglese, francese e italiano ed ha anche frequentato dei corsi di giapponese come gesto simbolico per i suoi partners commerciali.

Attualmente il controllo della qualità è un punto delicato. Urs Egger non lascia nulla al caso. In effetti, ciascun modello è tolto dall'imballo e, secondo la scala, testato su differenti tracciati di prova da Nm a IIm.

I tracciati di prova possono essere inclinati per imitare le pendenze. Le locomotive devono poter circolare senza problemi su dei binari e su degli scambi di differenti marche prodotti negli ultimi 20 anni. Tutto questo anche se la maggior parte dei modelli sono tenuti in vetrina. LEMACO ha un tecnico che analizza i modelli, corregge i difetti eventuali e ripara i modelli difettosi.

Succede che dei coreani vengano a Ecublens per correggere dei modelli difettosi. Ci spiega Urs Egger che i pezzi di ricambio di ogni modello sono conservati in scatole appositamente dedicate. Ovviamente in azienda si trovano tutti i pezzi più importanti per ogni modello. Nei casi estremi quando non è disponibile un ricambio è possibile fonderlo nuovamente perché le attrezzature restano disponibili per circa 3 anni dopo di che vengono distrutte in quanto l'immagazzinamento degli stampi richiederebbe molto spazio. Per esempio una pompa Westinghouse resterà sempre una pompa Westinghouse, anche se negli anni la produzione migliora e la qualità sarà sempre superiore.

Gli attuali standard elevati non sono tuttavia scontati. Urs Egger fa riferimento alle giornate da dodici ore ed ai fine settimana che ha passato e che continua a passare nell'azienda. Inoltre è consapevole che senza il suo team nulla sarebbe possibile, che sia la squadra Lemaco a Ecublens o i tanti "dipendenti" in Svizzera e all'estero che lo supportano e che forniscono le informazioni e i documenti necessari sui modelli. Si tratta di informazioni storiche e fotografiche su modelli e progetti che servono per poter poi realizzare i modelli in modo fedele a quell'epoca. "In Italia, per esempio questo non è sempre tanto facile", dice Egger, e i modelli italiani hanno sempre avuto un posto fisso nella sua produzione.

L'importante non è la destinazione, ma il viaggio

Nonostante il grande impegno, a volte non è possibile evitare del tutto delle incongruenze. D'altronde, nonostante siano piccole serie, si tratta pur sempre di pezzi unici fatti a mano, per cui non è possibile escludere delle piccole imperfezioni nella produzione. Ma l'attuale standard di produzione è molto





elevato. Per esempio, anche le locomotive a vapore in scala H0 sono dotate della distribuzione interna al telaio, se queste erano presenti anche nel prototipo, mentre i cilindri esterni rappresentano uno standard già da molto tempo. Anche se si pensa che il livello massimo sia stato raggiunto, da qualche parte si apre sempre una breccia in un qualche settore, che si tratti di dettagli ancora più precisi, standard delle ruote, caratteristiche migliori di funzionamento, forza di trazione o silenziosità.

Urs Egger per lo meno ha inserito tra le sue prerogative la qualità a prezzo accettabile. Non vuole produrre due locomotive e mezzo in tre anni, ma offrire una gamma di modelli ferroviari per tutti i paesi europei sia a scartamento normale che ridotto. In quest'ottica tiene in alta considerazione la qualità, che tuttavia non si limita solo ai modelli. I suoi modelli sono inseriti in una confezione, che ha superato senza danni una caduta di prova da un metro di altezza. "È stato un percorso lungo e questo test non sempre è facile con le scale grandi", afferma con grande sicurezza.

Che Urs Egger sia un eccellente imprenditore è fuori discussione, ma chi vede la passione nella sua espressione, quando parla di questioni tecniche, riconosce senza dubbio l'appassionato di ferrovie che si nasconde dietro.

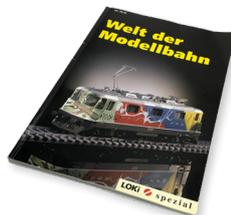
Da ragazzo non ha mai potuto vivere la sua passione giovanile per le ferrovie. Doveva accontentarsi di schiacciare il naso contro la vetrina dei negozi specializzati. È cresciuto durante la crisi economica mondiale e la guerra. All'epoca il padre doveva portare il cibo in tavola per la moglie e i tre figli. Per i modelli ferroviari non rimaneva niente e dunque il secondo dei tre ragazzi vive i suoi sogni nella produzione di modelli in ottone. Se gli si chiede qual è il suo modellino preferito risponde: preferisco le imponenti locomotive a vapore, che sia la Big Boy o le grandi locomotive a vapore tedesche e francesi.

Visionario sotto ogni prospettiva

C'è anche un altro sogno che è svanito. Avrebbe voluto aprire una sorta di museo del tempo libero con la vecchia collezione Giansanti e la nuova produzione, in cui si poteva mostrare l'evoluzione delle ferrovie. Le persone interessate avrebbero avuto l'opportunità di sperimentare la costruzione di modelli sotto forma di workshop. Attività con i modelli ferroviari per famiglie. Uno stimolo per nuove leve per eccellenza. La collezione Giansanti purtroppo è stata venduta in tutte le parti del mondo. Fine del sogno. Ma in diversi armadi sono conservati svariati modelli Lemaco e anche qualche altra specialità. Chi conosce Egger sa che non resteranno per sempre in questi armadi.

Modellismo ferroviario, un affare difficile in tempi difficili. Urs Egger trasmette ottimismo. La cosa più difficile secondo lui è la scelta dei prototipi. I modelli più rappresentativi sono stati prodotti praticamente tutti. Per quanto possibile applica la sua filosofia dalla scala N alla I, sempre che un altro produttore non decida di farlo in qualche scala. Una BLS Ae 6/8 in H0 in ogni caso non la





Lemaco
prestige models

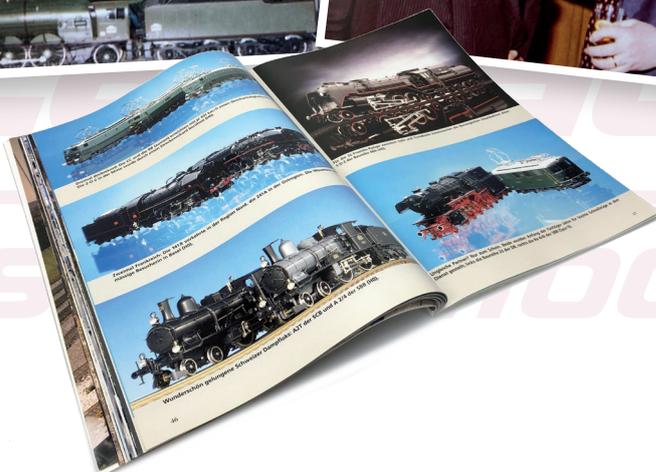
realizzerebbe più dopo aver visto il modello Roco. Dunque ora è anche il momento di riedizioni e pezzi rari. Una delle riedizioni è per esempio la C 5/6 in scala 0. È prodotta in diverse varianti, più dettagliata, con migliori caratteristiche di funzionamento e un gruppo motore interno. I pezzi rari fanno ovviamente la felicità degli appassionati, ma si tratta di un tema delicato perché difficile da verificare. Si oscilla tra un pieno successo e un fallimento. Questo tipo di attività non sopporta insuccessi consecutivi.

A volte ci sono anche dei colpi di fortuna. C'è per esempio un cliente estero di Urs Egger, per cui i fermodellisti svizzeri devono ringraziare per l'esistenza dei due vagoni merci Eaos e Xas in scala 0. Questo cliente ha infatti ordinato 100 pezzi di entrambi i vagoni, dando a Egger la possibilità di mettere in produzione questi modelli. Lo stesso cliente ordinava anche generose quantità di locomotive, da sei a dieci pezzi dello stesso modello. Ora tuttavia l'impianto è completo, per cui la gioia di ordinare nuovi modelli ritorna nei limiti.

Per quanto riguarda il futuro, Egger può immaginare che, fino a quando vi sia la possibilità di produrre piccole serie di elevata qualità a prezzi accessibili e di trovare acquirenti, non ci siano problemi per la sopravvivenza di Lemaco ed eventuali successori. Ma è difficile immaginare la Lemaco senza Urs Egger. Al Modellismo verrebbe a mancare questo personaggio particolarmente carismatico.

*Urs Egger oggi, nel suo elemento.
Può essere orgoglioso dell'opera di
tutta la sua vita.*

*Nel 1958, lo svedese Bengt Ranert ha
portato la prima locomotiva in ottone
giapponese in Europa, Ranert (a dest-
ra) in un colloquio con Urs Egger.*



Di Urs Häni, maggio 1998