

Pionier mit Visionen

Ein Portrait von LEMACO Prestige Models in der LOKI Spezial, Mai 1998.

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.

Von Urs Häni

Er ist ein Pionier, der Pionier schlechthin, was die Produktion von europäischen Messingmodellen angeht. Urs Egger (63) 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. Gerade 22 Jahre war er jung, als er sich 1956 von Fulgurex als Buchhalter anstellen liess. Egger packte damals die Chance, denn bereits 1961 flog er zum ersten Mal nach Japan. «Es war wie eine Mondlandung», scherzt Egger, Gründer und Inhaber der heutigen Lemaco SA.

Für Reisen dieses Ausmasses tickten damals die Uhren noch ein bisschen anders als heute. 36 Stunden dauerte der Trip, und Hotels gab es in Tokio nur wenige. Und die wenigen waren ausgebucht. Vieles war primitiv und improvisiert, nicht nur «andere Länder, andere Sitten», sondern eine ganz andere Kultur erwartete den Abenteurer aus der Schweiz.

Steiniger Weg

Wie für manchen Modellbahner, der in Tokio Halt macht, war Tenshodo die erste Anlaufstation. Dieser Anfang war jedoch noch nicht sehr vielversprechend, für einen der auszog, um Japans Messinghersteller zu entdecken. Egger sah nach europäischen Geschäftsgepflogenheiten eine Woche für diese Mission vor, wonach er gerade mal ein Hotelzimmer und ein paar Adressen gesammelt hatte. Die wenigsten Japaner waren der englischen Sprache mächtig, und sie waren von der heutigen HighTech-Nation um Jahrzehnte entfernt. Doch gut Ding will Weile haben, und so schaffte Egger nach drei Wochen das, was man eine seriöse Geschäftsbeziehung nennt. Doch dazu waren mehrere Kunstgriffe nötig.

Damals arbeiteten die wenigen Hersteller hauptsächlich für den amerikanischen Markt und produzierten vor allem rohe Messingmodelle. Egger war klar: Um in Europa Erfolg zu haben, mussten die Modelle lackiert, beschriftet, die Fenster verglast und die Scheinwerfer mit Licht versehen sein. Er stiess auf taube Ohren, denn mit dem Lackieren wollten die Japaner nichts zu tun haben, schon gar nicht für diese Stückzahlen, die er zu produzieren vorhatte. Sie lagen damals deutlich unter jenen der Amerikaner, die ihre Modelle roh, ohne Lackierung, ohne Fenster und Licht akzeptierten.



Die Hersteller arbeiteten damals mit vielen Unterlieferanten: Einer für die Gussteile, einer für die Antriebe und wieder einer für die Ätztechnik. Schliesslich fand sich einer, der es mit dem Lackieren versuchen wollte. So konnte Egger für den Moment beruhigt nach Hause fliegen. Die Samen für die erste Produktion in Spur H0 waren gesät. Die Ernte bestand aus einer 200er Serie der 141 R in Ölversion, für einen Endpreis von 290 Franken. Bereits 1963 folgte das erste Schweizer Modell, je 300 braune und grüne Be 4/6 zu 300 Franken. Damit begann eine Ära, die rund 35 Jahre lang durch Egger geprägt wurde. Alle legendären Lokomotiven aus den traditionellen Eisenbahnländern Europas wurden in der Messingproduktion berücksichtigt. Einzig England kam dabei etwas zu kurz, wenn man die Tradition der Eisenbahnen in Grossbritannien berücksichtigt. Aber auf dem Kontinent hielt sich das Interesse an englischen Modellen in Grenzen.

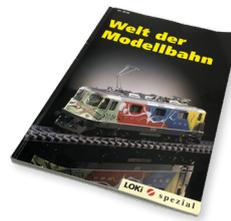
Für lange Jahre waren Toby und Fujiyama die wichtigsten japanischen Produzenten für europäische Modelle und Niimoto von Tenshodo blieb ebenfalls eine markante Kontaktperson. Auch erinnert sich Egger gut an den Schweden Bengt Ranert, der mit seiner Schweden-Dampflok das erste Messingmodell nach Europa brachte, und die Neugier der Fulgurex-Macher weckte. Was er damit auslöste, war auch von mutigsten Prognostikern nicht abzuschätzen.

Plötzlich lacht Egger und erinnert sich: Bei seiner ersten Reise nach Japan legte er in Hongkong eine Pause ein. Unerwartet eröffnete sich die vermeintliche Chance, bereits einen Fisch an Land zu ziehen. «HO-Manufacturing», stand auf der Tür eines noblen Geschäftshauses. Nichts wie rein, dachte er. Die Empfangsdame klärte den stürmischen Geschäftsmann aus der Schweiz auf: «HO» sei der Familienname des Geschäftsinhabers.

Korea, die Alternative

«1967», schmunzelt Egger, «habe ich noch einmal eine Mondlandung praktiziert, diesmal in Korea.» Das Problem: verschiedene japanische Hersteller sind verstorben, und für Nachwuchs sorgten die wenigsten. Eigentlich erstaunlich für die sonst so weitsichtigen Asiaten. Zudem löste die Preisentwicklung die ersten Alarmglocken aus. Die Voraussetzungen in Korea waren aber noch weit schwieriger als in Japan, weil keiner der heutigen Hersteller damals schon existierte oder jedenfalls nicht im Modellbahnsektor tätig war. Egger musste unverrichteter Dinge wieder abziehen.

Samhonsa, der bekannteste und heute wohl Spitzenreiter der koreanischen Hersteller, wurde vom Amerikaner Zev Goldberg, Inhaber der Firma Gem, einige Jahre später entdeckt. Doch die koreanischen Hersteller mussten ihr Know-how zuerst von Grund auf erarbeiten, mit Unterstützung der Auftraggeber, die ihre Erfahrungen miteinbringen konnten, ja sogar mussten. Es ist klar, dass die Qualität der ersten Modelle zu wünschen übrig liess, sei es von der Löttechnik oder von den Laufeigenschaften her. Egger jedenfalls beobachtete die Gem-Produkte genau.



Zudem belastete ein weiterer Nachteil die koreanische Produktion: Korea hat keine Eisenbahntradition, welche die Japaner sehr wohl vorzuweisen hatten. «Den Japanern musste ich nie erklären, was Eisenbahn ist», weiss Egger, und so lud er die koreanischen Mitarbeiter schon mehrmals zu einem Besuch in Schweizer Lokdepots ein. Die Koreaner betreiben die Messingherstellung als reines Business, das unentbehrliche Herzblut vermittelt Egger mit dem Kontakt zur richtigen Eisenbahn. Das war in Japan kein Problem oder lediglich eines am Rande. Egger: «Mizuno von Micro Cast beispielsweise war ein Eisenbahnliebhaber; das hat man seinen Modellen auch angesehen.»

Übrigens: Das erste in Korea produzierte Modell war das «Tigerli» in Spur 0. Es wurde damals als rohes Messingmodell in die Schweiz geliefert und hier von Twerenbold lackiert. Auch die Gussteile wurden in Europa produziert und für die Montage nach Korea geschickt.

Schützenhilfe betrieb Egger auch beim Branchenwechsel von Aster, denn diese Firma produzierte Registriertassen, bevor sie sich mit Modellbahnen beschäftigte. Als der Geschäftsgang im angestammten Bereich immer schlechter wurde, suchte Mr. Fujii von Aster nach einem Ausweg. Die Grundvoraussetzungen waren gut, denn das Knowhow vom Umgang mit Feinmechanik konnten die Aster-Mitarbeiter auch in die Herstellung von Modelleisenbahnen miteinfließen lassen. Mit Aster-Modellen erfuhr die Live-Steam-Szene eine Renaissance.

Plötzlich gab es solche Modelle zu kaufen, für eine Szene, die auch heute noch sehr populär ist. «Live-Steam-Modelle», weiss Egger, «sind sehr heikel herzustellen». Auch Aster optimierte seine Modelle im Laufe der Jahre mehr und mehr.

Der Neubeginn

1985 setzte Egger einen weiteren Meilenstein in seiner Laufbahn. Weil er sich mit Fulgurex über eine beiderseits befriedigende Firmenbeteiligung nicht einigen konnte, begann er noch einmal von vorn mit der Lemaco SA. Das heisst, nicht ganz. Denn was er erarbeitet hatte, war das Beziehungsnetz in den Produktionsländern, das Vertrauen der Geschäftspartner und den Bonus der Kunden. Seine neugegründete Lemaco SA fasste schnell Fuss und entwickelte sich erfolgreich. In den letzten zwölf Jahren produzierte Lemaco 56 000 Modelle in 460 Varianten, in den Spuren Nm, N, H0, H0m, 0, 0m, I und IIm. In der Lemaco SA – die übrigens auch als Handelsfirma für technisches Spielzeug aktiv ist – tragen heute 18 Mitarbeiter zum Erfolg bei. Der Name Lemaco setzt sich aus dem «Lac Lemán» und «Companie» zusammen, eine Hommage an die Region also, die Egger nicht mehr missen möchte.

Dazu: 1956 hatte er die Wahl zwischen einer Anstellung bei der AHV und der damaligen Kleinstfirma Fulgurex SA. Kaum auszudenken, was den Modellbahnern alles entgangen wäre, wenn Egger sich für die AHV entschieden hätte. Er wählte die Fulgurex, um für ein Jahr französisch zu lernen. Mittlerweile lebt Egger seit



über 40 Jahren im Welschland. Er spricht deutsch, französisch, englisch, italienisch, und er hat sogar Unterricht in japanisch genossen, als Geste an seine Geschäftspartner.

Er pflegt einen professionellen Umgang mit seinen Partnern, seien es die Hersteller oder die Kunden. Auch heute noch, ist die Qualitätskontrolle ein heikler Punkt. Hier lässt Egger nichts anbrennen, denn jedes Modell wird ausgepackt, und je nach Spurweite auf den verschiedenen Teststrecken von Nm bis Hm probebefahren. Die Testtische können geneigt werden, damit echte Steigungen entstehen. Weichenstrassen verschiedener Hersteller müssen die Loks störungsfrei befahren können, denn heute wird wesentlich öfter gefahren, als vor 20 Jahren, als die Modelle zur Hauptsache in Vitrinen verschwanden. Bei Lemaco arbeitet auch ein versierter Techniker mit, der Analysen erstellt, allfällige Störungen behebt und defekte Modelle wieder auf Vordermann bringt. Manchmal kommen auch Koreaner nach Ecublens, um die Modelle mit dem letzten Schliff zu versehen.

In einem grossen Schrank sind kleine Schachteln in Nenngrössen mit entsprechenden Modellnamen zu sehen. «Alles Ersatzteile», sagt Egger und weiter: «die wichtigsten Teile haben wir für jedes Modell hier.» Mittlerweile weiss er, was an welchem Modell gefragt ist, auch wenn nicht gleich alles am Lager liegt. «Im Extremfall könnten wir bestimmte Teile sogar nachgiessen», erklärt Egger, «denn die Werkzeuge sind noch für rund drei Jahre verfügbar». Dann allerdings, werden sie weggeworfen. Erstens ist das Aufbewahren sehr platzintensiv, denn europäische Modelle verfügen im Gegensatz zu amerikanischen über sehr wenig Standardteile. Eine Westinghouse-Pumpe bleibt eben eine Westinghouse-Pumpe. Zweitens würden für eine spätere Neuauflage eh neue Werkzeuge hergestellt, weil der Fertigungsstandard nie stehen bleibt.

Der heutige hohe Standard ist aber nicht selbstverständlich. Egger verweist auf die Zwölf-Stunden-Tage und die Wochenenden, die er im Geschäft verbracht hat und immer noch verbringt. Zudem weiss er, dass ohne sein Team gar nichts geht, sei es die Lemaco-Crew in Ecublens oder die vielen «Mitarbeiter» im In- und Ausland, die ihn unterstützen, und über die Vorbilder die nötigen Informationen und Unterlagen beschaffen. Es sind geschichtliche Informationen über Modelle und Pläne, um diese Modelle dann auch epochengerecht produzieren zu können. «Das ist beispielsweise in Italien nicht immer ganz einfach», weiss Egger. Und italienische Modelle hatten schon immer einen festen Platz im Sortiment der Egger-Produktionen.

Der Weg ist das Ziel

Trotz des hohen Aufwandes sind manchmal Ungereimtheiten nicht ganz zu vermeiden. Schliesslich handelt es sich trotz der Serien um handgefertigte Einzelstücke, was kleine Unterschiede in der Fertigung nicht ausschliesst. Doch der heutige Fertigungsstandard darf sich sehen lassen. Selbst H0-Dampfloks sind mit funktionierenden Innentriebwerken ausgestattet, sofern dies beim Vorbild



ebenfalls der Fall war, und Freilaufgetriebe sind längst Standard. Auch wenn man glaubt, der Höchststand sei erreicht, ist immer wieder ein Durchbruch in irgend einem Bereich angesagt, sei es eine noch feinere Detaillierung, korrekte Radnormen, bessere Laufeigenschaften, Zugkraft oder Laufruhe.

Egger jedenfalls hat sich die Qualität zu einem annehmbaren Preis in sein Leitbild geschrieben. Er will nicht zweieinhalb Loks in drei Jahren produzieren, sondern auf einer annehmbaren Breite anbieten, für alle wichtigen europäischen Eisenbahnländer, in den Sparten Voll- und Schmalspurbahn. Dabei ist ihm die Qualität ein Anliegen, die aber nicht mit den Fahrzeugen aufhört. Seine Modelle stecken mittlerweile in einer Verpackung, in der sie einen Falltest aus einem Meter Höhe schadlos überstehen. «Das war ein weiter Weg, und dieser Test ist mit den grossen Spuren nicht immer ganz einfach», weiss er bestimmt.

Wer nun vermutet, Egger sei vor allem ein Spitzenkaufmann, hat nur zum Teil recht. Dass er ein exzellenter Kaufmann ist, ist unbestritten. Aber wer das Feuer in seinem Ausdruck wahrnimmt, wenn er fachsimpelt, erkennt zweifellos den Eisenbahnliebhaber.

Seine eisenbahnerischen Bubenträume konnte er als Jüngling nie ausleben. Es blieb beim Plattdrücken der Nase an Schaufenstern einschlägiger Fachgeschäfte. Er ist während der Welt-Wirtschaftskrise und dem Krieg aufgewachsen. Damals musste der Vater für Frau und die drei hungrigen Sprösslinge die Teller füllen. Für Modelleisenbahnen ist nichts übrig geblieben, und so lebt der mittlere der drei Buben seine Träume in der Herstellung von Messingmodellen aus. Gefragt nach seinem Lieblingsmodell meint er: Am besten gefallen ihm imposante Dampflokomotiven, sei es nun der Big Boy oder die grösseren Dampfloks aus Deutschland und Frankreich.

Visionär, in jeder Beziehung

Ein anderer Traum ist ebenfalls ausgeträumt. So hätte er liebend gern mit der ehemaligen Giansanti-Sammlung und der Neuproduktion eine Art Freizeitmuseum eröffnet, in dem die Entwicklung der Modelleisenbahn hätte gezeigt werden können. In einer Form von Workshops hätten Interessierte die Gelegenheit gehabt, sich im Modellbau zu versuchen. Aktive Beschäftigung mit der Modellbahn für Familien. Eine Nachwuchsförderung par excellence. Die Giansanti-Sammlung wurde leider in alle möglichen Erdteile verkauft. Aus der Traum. Doch in diversen Schränken lagern etliche Lemaco-Modelle, und auch ein paar andere Köstlichkeiten. Wer Egger kennt, weiss, dass diese nicht ewig in diesen Schränken verbleiben.

Modelleisenbahn, ein schwieriges Business, in einer schwierigen Zeit. Egger strahlt Zuversicht aus. Am schwierigsten wertet er die Auswahl der Prototypen. An Populärem ist praktisch alles produziert. Seine Philosophie, von N bis I, zieht er nach Möglichkeit durch, falls nicht ein anderer Hersteller in irgend einer Spurweite dazwischen funkt. Eine BLS Ae 6/8 in H0 würde er jedenfalls nicht mehr bringen, nachdem er das Roco-Modell gesehen hat. Also ist nun auch Zeit für Reprisen und Exoten. Eine der Reprisen ist beispielsweise die C 5/6 in Spur 0. Sie kommt in mehreren



Lemaco
prestige models

Varianten, mit besserer Detaillierung, besseren Laufeigenschaften und einem Innentriebwerk. Exoten erfreuen natürlich deren Liebhaber, aber es ist ein heikles Thema, weil schwierig auszuloten. Man schwankt zwischen dem Volltreffer und einem Flop. Und mehrere Flops hintereinander erträgt dieses Geschäft nicht. Manchmal gibt es auch Glücksfälle. So hat Egger beispielsweise einen Kunden im Ausland, dem die Schweizer Modellbahner die beiden Güterwagen Eaos und Xas in Spur 0 zu verdanken haben. Jener Kunde nämlich bestellte von beiden Wagen je 100 Stück, was Egger überhaupt erst bewog, diese Modelle aufzulegen. Auch Lokomotiven bestellte dieser Kunde jeweils grosszügig, so sechs bis zehn Stück vom gleichen Modell. Die Anlage ist nun aber bestückt, weshalb sich die Bestellfreudigkeit in Grenzen hält.

Über die Zukunft meint Egger, er könne sich durchaus vorstellen, solange die Möglichkeit bestehe, Kleinserien in Top-Qualität zu annehmbaren Preisen herzustellen und dafür auch Abnehmer zu finden, sehe er für die Lemaco-Kontinuität und für mögliche Nachfolger keine Probleme. Doch Lemaco ohne den Macher Egger, das kann man sich wirklich nur schwer vorstellen. Die Charakterfigur besonderer Prägung würde der Branche fehlen.

*Urs Egger heute, in vollem Element.
Er darf stolz auf sein Lebenswerk sein.*



*Der Schwede Bengt Ranert brachte
1958 die erste japanische Messing-
lokomotive nach Europa, Ranert
(rechts) im Gespräch mit Urs Egger*



Von Urs Häni, Mai 1998