LUGLIO-AGOSTO 1984

VOIES FERREES

edizione italiana

LE ALn 772 AL TERMINE DELLA CARRIERA • CENT'ANNI DI SASSI-SUPERGA • RITORNANO GLI SPECIALI A VAPORE SULLE FS • TRENI IN ECUADOR • LENINGRADO E I TRASPORTI URBANI • TERMINIAMO L'ALn 556 KEYSER • UNA INLOC IN HO • TRENI IN GIARDINO

Rivista bimestrale - Anno III - Numero 4/1984 - Sped. in abb. post. gr. 4°/70 - II semestre

La grande rivista di ferrovie e modellismo ferroviario L. 9.000



LGB UNA FERROVIA UNA FILOSOFIA

IL "PICCOLO" TRA GLI SCARTAMENTI "GRANDI" OFFRE UN COMPLETO SISTEMA PER ALLESTIRE UNA FERROVIA DA GIARDINO.

Indubbiamente oggigiorno lo scartamento *leader* per il modellismo ferroviario è l'HO, anche se in questi ultimi tempi molti accazeristi hanno iniziato a convertirsi in ennisti, forse perchè i quasi venticinque anni di esistenza di questa scala hanno fatto sì che il mercato mettesse a loro disposizione una gamma di rotabili ed accessori che nulla ha da invidiare a quella in HO. Una porzione molto più esigua di fermodellisti, anziché rivolgere la propria attenzione agli scartamenti "piccoli", si dedica a quelli che furono i primi protagonisti della storia fermodellistica mondiale: II, I, O.

Questi tre scartamenti sono indubbiamente notevoli dal punto di vista dell'ingombro, in quanto il II ha uno scartamento di 90 mm, l'I di 45 mm e lo 0 di 35 mm.

La L.G.B., *Lehmann Gartenbahn*, produce quello che fra gli scartamenti "grandi", o da giardino, che dir si voglia, è forse quello che può essere ritenuto "piccolo", in quanto si tratta dello scartamento IIIm, quindi ridotto e più precisamente metrico rispetto a quello regolare del III. La produzione di L.G.B. iniziò nel 1881; come la quasi totalità delle ditte contemporanee, essa non produsse immediatamente treni in miniatura, ma elencava nel proprio catalogo giocattoli quali bambole, carrozzine, cucine in miniatura, battelli...

La L.G.B., come ditta produttrice di modelli ferroviari, rappresenta attualmente un caso quasi singolare nel contesto dell'intera produzione mondiale di treni in miniatura. Infatti essa è a tutt'oggi fedele a canoni che erano propri di una produzione ora superata, in quanto, anche ammettendo che i prodotti di molti anni fa fossero di qualità inferiori agli attuali, erano sicuramente più robusti, forse anche per la semplicità con la quale venivano realizzati.

In un'epoca in cui la tecnologia è dalla parte del costruttore, e quindi si cerca sempre più di perfezionare ed arricchire di dettagli i modelli, L.G.B. cerca di non indebolire il proprio prodotto con la suddetta raffinatezza. Chi da poco ha intrapreso la carriera fermodellistica e quindi è all'oscuro dei motivi per cui la ditta di Norimberga mantiene prese di corrente che non sono identificabili nelle ruote del rotabile motore, bensì in pattini striscianti sulla rotaia, non può far a meno di giudicare "imperfetti" o perlomeno non confacenti ad un determinato stilismo fermodellistico, i prodotti di questa casa. D'altronde, cosa diremmo se gli stessi pattini di presa corrente fossero montati su una P8 Märklin in scala I o addirittura su una 741 Rivarossi o una DB 152 Märklin entrambe in HO? Indubbiamente questi modelli verrebbero immediatamente aborriti anche se, non dimentichiamolo, fino a non molti anni orsono queste stesse strutture venivano montate per esempio sulla V 36 della Val Seriana prodotta da Rivarossi. Il motivo per cui la ditta dell'1:22,5 persiste nell'attrezzare i propri rotabili motori con questi pattini, è che L.G.B. pretende che i propri modelli funzionino all'aperto e con qualsiasi condizione atmosferica, anche sotto la neve.

Il pattino, a differenza della ruota, striscia, per cui ha una captazione più regolare anche là dove il binario è, probabilmente, coperto da un leggero strato di nevischio che dalla ruota verrebbe compresso mentre il pattino sgombra la rotaia.

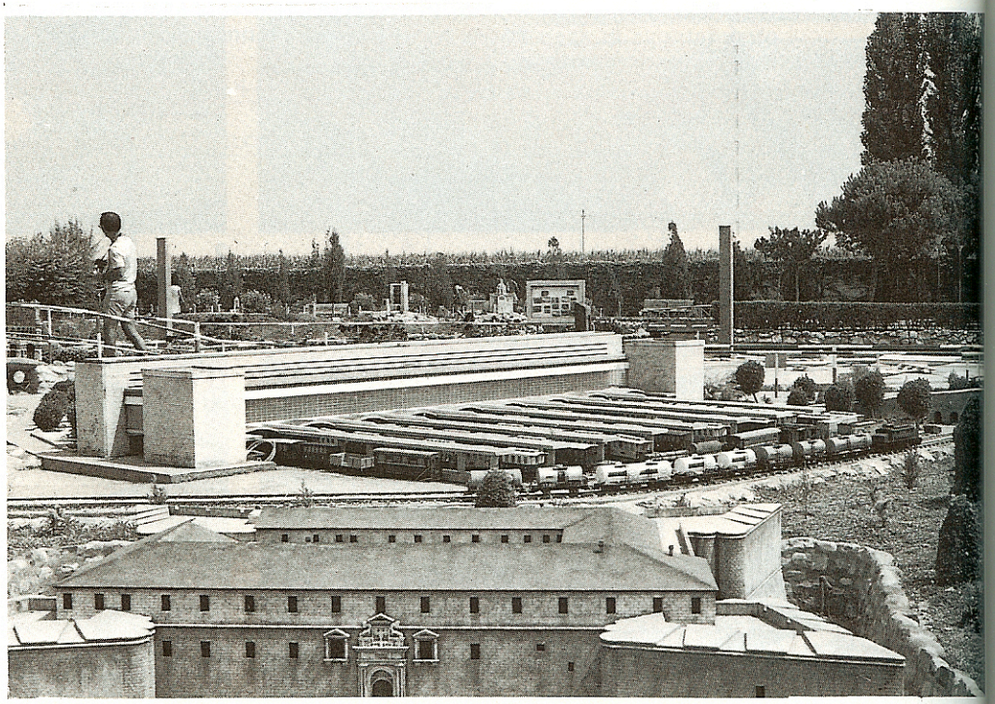
Identica azione di pulizia viene eseguita nei confronti di un binario ossidato. La L.G.B., nella sua semplicità tecnica, vuole offrire ai fermodellisti corredi come l'illuminazione per le carrozze passeggeri, fornita dalla stessa corrente captata dal rotabile motore (l'alimentazione di tali fonti luminose viene trasferita dalla locomotiva ai vagoni tramite cavetti elettrici che hanno, ai loro terminali, bananine maschio le quali trovano la loro sede in quelle femmine situate alle estremità alte delle carrozze passeggeri). C'è chi afferma che veder transitare un convoglio con cavetti elettrici ondeggianti fra una carrozza e l'altra non è ciò che di meglio si può pretendere. Forse costoro preferirebbero che l'alimentazione delle lampade avvenisse tramite gli assi delle carrozze e che magari, dato il binario poco pulito, l'osservatore godesse di quello sfarfallìo luminoso proprio dalle lampade che non ricevono una buona alimentazione.

L'aver accennato ad alcune caratteristiche tecniche di questi modelli non è sufficiente a conoscere una produzione quale quella di L.G.B. Forse l'unica occasione per "capire" la filosofia tecnica presente nell'intera gamma sarebbe poter esaminare da vicino questi stessi prodotti.

Va detto che L.G.B. non produce solo rotabili, bensì anche una nutrita gamma di accessori, nonché il suo eccellente sistema di binari grazie al quale si possono realizzare circuiti di qualsiasi forma e dimensione. Con l'intera produzione sarebbe possibile realizzare addirittura una ferrovia da giardino interessante più di una amministrazione ferroviaria in quanto L.G.B., oltre a produrre modelli di locomotive e altro materiale rotabile di varie ferrovie tedesche secondarie a scartamento metrico, riproduce anche prototipi appartenenti alla Ferrovia Retica (RhB), nonché materiale di amministrazioni USA. Chi decidesse di realizzare una ferrovia L.G.B. non dovrebbe limitarsi ad esaminare solo il catalogo di detta casa in quanto, si sa, la realizzazione di un plastico o di una ferrovia da giardino non richiede solamente il materiale d'armamento, la segnaletica, la linea aerea ed i rotabili, ma anche tutta una serie di accessori quali edifici, ponti, veicoli da strada, figurine, vegetazione, moduli per massicciata prodotti da case quali la Lindberg o l'HMB, che purtroppo non hanno un'adeguata rappresentanza per il mercato italiano, il quale nei confronti di queste produzioni non può competere con la foga amatoriale di nazioni quali la Germania, la Svizzera, l'Inghilterra, la Francia...

Se a molti fermodellisti i prodotti L.G.B. appaiono come "giocattoloni costosi", essi devono essere ritenuti il *clou* tecnico e stilistico di una produzione la cui robustezza non può essere messa in discussione neanche dalle mani distruttrici di un bambino.

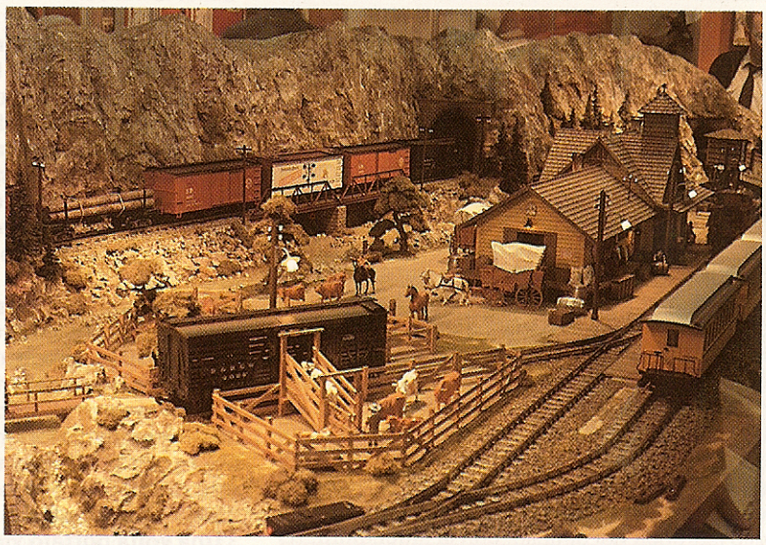
Carlo Filippo Follis

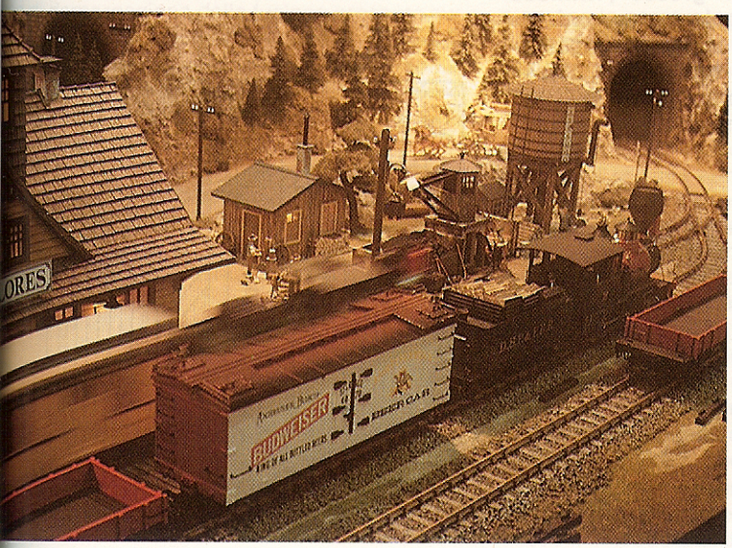


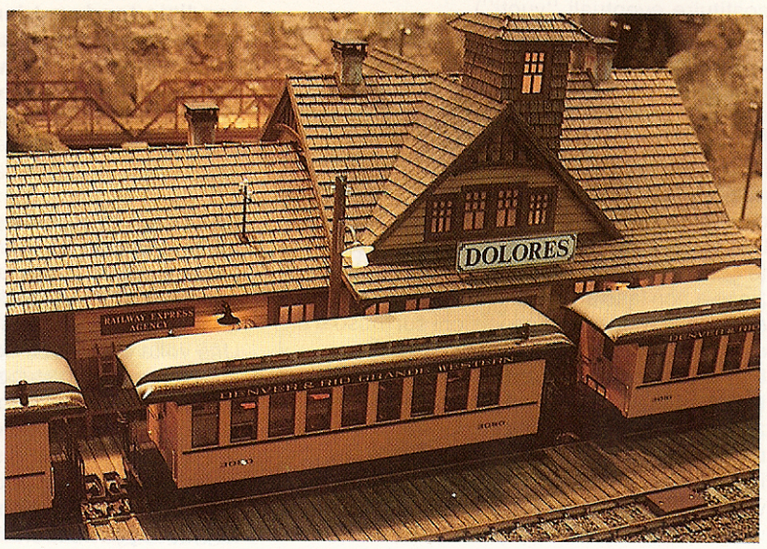
Sopra e pagina opposta in alto **Sotto un cocente sole adriatico i modelli L.G.B. sfrecciano a "Italia in miniatura" accanto a riproduzioni appositamente realizzate per questa ferrovia (si noti la E.626).** Per gentile concessione del Gruppo Fermodellismo Campano.
Pagina opposta in basso **Un piccolo grande plastico in stile americano esposto alla Fiera di Norimberga e una dimostrazione di robustezza dei modelli L.G.B.: niente li ferma neppure la completa immersione in acqua.** Archivio Follis.








BUDWEISER
BEER CAR


DOLORES
RAILWAY EXPRESS AGENCY
DENVER & RIO GRANDE WESTERN